

Univerzita Pardubice

Fakulta filozofická

Symbolické role železnice v literárních obrazech a kulturní
reflexi v českých zemích v letech 1845-1945

Diplomová práce

2024

Bc. Karolína Mrštíková

Univerzita Pardubice
Fakulta filozofická
Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Karolina Mrštíková**
Osobní číslo: **H22286**
Studijní program: **N0222A120033 Historie**
Specializace: **Historie – Dějiny literární kultury**
Téma práce: **Symbolické role železnice v literárních obrazech a kulturní reflexi v českých zemích v letech 1845-1945**
Zadávající katedra: **Katedra literární kultury a slavistiky**

Zásady pro vypracování

Diplomová práce se zaměří na dějiny železnice v českých zemích nahlížené z perspektivy symbolických rolí, s nimiž se zavedení nového typu dopravy pojilo. Cílem práce bude snaha představit proměny volně řetězených obrazů vlaku a železnice v širším kolektivním vědomí zejména v době od uvedení této páteřní trati do provozu v roce 1845 do konce druhé světové války. Autor/-ka nahlíží železnici jako kulturní symbol mnoha tematických rovin, přičemž na základě analýzy dobového tisku a děl krásné literatury sleduje způsoby, jakými vlak a železniční dráha spoluutvářejí kulturní identitu českých zemí a regionu.

Rozsah pracovní zprávy:

Rozsah grafických prací:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

- BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Druhé (aktualizované a rozšířené) vydání. Ostrava: Národní památkový ústav, 2019. 212 stran. ISBN 978-80-88240-17-4.
- BOROVCOVÁ, Alena. *Z Vídně na sever: dvě páteřní železniční tratě České republiky*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2017. 208 stran. ISBN 978-80-85034-97-4.
- BURTON, Anthony. *On the Rails: two centuries of railways*. 1st ed. London: Aurum Press, 2004. 208 s. ISBN 1-85410-981-2.
- HENDRYCH, Stanislav. *Stopou dějin železnic v Podorlicku*. 1. vyd. Hradec Králové: Kruh, 1987. 290 s.
- HONS, Josef a kol. *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*. Praha: Nadas, 1990. 263 s. ISBN 80-7030-094-9.
- HONS, Josef. *Ocelová náruč: o životě, práci a smrti železničního inženýra Jana Pernera : 1815-1845*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1945, 1 sv.
- HONS, Josef. *U kolébky železných drah: život a dílo Jana Pernera*. Druhé, doplněné vydání. Praha: Dopravní nakladatelství, 1956.
- HONS, Josef. *Velká cesta: čtení o dráze olomoucko-pražské*. Praha: Mladá fronta, 2007. ISBN 978-80-204-1597-4.
- KREJČÍ, Ivan a Pavel SCHREIER. *Velká obnova: čtení o znovuzrození dráhy olomoucko-pražské*. Praha: Mladá fronta, 2007. ISBN 978-80-204-1708-4.
- MACURA, Vladimír. Sen o vlaku. In: MACURA, Vladimír. *Český sen*. Praha: NLN, Nakladatelství Lidové noviny, 1998, s. 157–167. Knižnice Dějin a současnosti; sv. 6. ISBN 80-7106-270-7.
- NOVÁK, Radim. *Král ajobonských tovaryšů, aneb, Život, dílo a doba mladého muže: scénář pásma, věnovaného Janu Pernerovi a jeho době*. Praha: Ústřední kulturní dům železničářů, 1977. 60 stran.
- PATOČKA, Antonín, ed. *Železnice Olomouc-Praha 1845–1945: sborník statí*. Vyd. 1. V Olomouci: Obchodní a živnostenská komora, 1945. 85 s., [8] l. obr. příl. Knižnice Obchodní a živnostenské komory v Olomouci; sv. 1.
- PURKYNĚ, Jan Evangelista. O železnodrahách a jich nevyhnutelné potřebnosti v Evropě. *Českého muzea* 13, č. 1, s. 84–106; č. 2, s. 192–214
- RINGES, Vladimír. *Století železnic: dějiny dopravy na koleji*. Praha: Karel Synek, 1938. 214 s. Světové dějiny techniky. [Část I], Dějiny dopravy; Sv. 2.
- ROTH, Ralf – JACOLIN, Henry (eds.). *Eastern European railways in transition: nineteenth to twenty-first centuries*. Farnham: Ashgate, 2013. 391 s. Modern economic and social history. ISBN 978-1-4094-2782-7.
- SCHREIER, Pavel. *Naše dráhy ve 20. století: pohledy do železniční historie*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 2010. 173 s. ISBN 978-80-204-2312-2.
- SCHREIER, Pavel. *Po kolejích přes hranice: několik kapitol z historie mezistátní dopravy*. [Praha: České dráhy, 2006?]. 30 s. ISBN 978-80-239-9044-7.
- SCHREIER, Pavel. *Poutavý svět kolejí*. Vyd. 1. Praha: Baset, 2005. 159 s. ISBN 80-7340-078-2.
- SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah: kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 2009. 207 s. ISBN 978-80-204-1505-9.
- SCHREIER, Pavel. *Velké postavy našich železnic: životy a osudy*. Praha: Mladá fronta, 2012, 149 s. ISBN 978-80-204-2485-3.
- SCHREIER, Pavel. *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Baset, 2004. 293 s. ISBN 80-7340-034-0.
- ZLATOHLÁVKOVÁ, Martina. *Jan Perner 1815-1845: bibliografie*. Pardubice: Krajská knihovna v Pardubicích, 2015. 20 nečíslovaných stran. ISBN 978-80-86934-30-3.

Vedoucí diplomové práce: **doc. PhDr. Tomáš Jiránek, Ph.D.**
Ústav historických věd

Datum zadání diplomové práce: **30. března 2023**
Termín odevzdání diplomové práce: **30. března 2024**

doc. Mgr. Jiří Kubeš, Ph.D.
děkan

PhDr. Miroslav Kouba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2023

Prohlašuji:

Práci s názvem *Symbolické role železnice v literárních obrazech a kulturní reflexi v českých zemích v letech 1845-1945* jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 1. 3. 2024

Bc. Karolína Mršítková

Poděkování

Ráda bych poděkovala svému vedoucímu doc. PhDr. Tomáši Jiránkovi, Ph.D. za trpělivost a veškeré cenné rady, které mi poskytl během psaní této práce.

Anotace

Magisterská práce se zaměřuje na symboliku vlaku a železnice v tisku a krásné literatuře v letech 1845 až 1945 v českých zemích. Pomocí analýzy poezie, prózy a novin zobrazí různé motivy, které vlak ve společnosti zastával. Významně ovlivnil societu 19. a 20. století, kdy zasáhl do každodenního života lidí a stal se nezbytnou součástí dopravy. S rozvojem železniční infrastruktury, se čím dál více rozvíjela i symbolická rovina. Vstoupil na jazykové a kulturní pole, zároveň se s ním objevil i fenomén smrti a cestování. Důležitou roli sehrál i za světových válek, kdy výrazně měnil dění.

Klíčová slova

Vlak, železnice, symbolika, 19. století, 20. století

Title

The symbolic roles of the railway in literary images and cultural reflection in the Czech lands 1845–1945

Abstract

The master's thesis focuses on the symbolism of trains and railways in the press and in fiction between 1845 and 1945 in the Czech lands. Through the analysis of poetry, prose and newspapers, it will depict the various motifs that the train represented in society. It had a significant impact on 19th and 20th century society when it intervened in people's daily lives and became an essential part of transport. With the development of railway infrastructure, it increasingly developed a symbolic dimension. It entered the linguistic and cultural field, and at the same time the phenomenon of death and travel emerged with it. It also played an important role during the world wars, when it significantly changed events.

Keywords

Train, railway, symbolism, 19th century, 20th century

Obsah

Obsah.....	9
Úvod.....	11
1 Próza.....	14
1.1 Karel Čapek.....	14
1.1.1 Hordubal.....	15
1.1.2 Krakatit.....	16
1.2 Jaroslav Hašek.....	17
1.2.1 Osudy dobrého vojáka Švejka za světové války	17
1.3 Bohumil Hrabal	20
1.3.1 Ostře sledované vlaky	21
1.4 Pavel Nauman	24
1.4.1 Pohádky o mašinkách.....	25
1.5 Josef Kopta	30
1.5.1 Hlídač č. 47	31
1.6 Adolf Branald	33
1.6.1 Lazaretní vlak.....	33
1.7 Legionářská próza	40
1.7.1 František Langer.....	40
1.8 Jan Neruda.....	42
1.8.1 Trhani	42
2 POEZIE	44
2.1 Antonín Sova.....	44
2.1.1 Sbírka Ještě jednou se vrátíme... ..	44
2.2 Viktor Dyk.....	45
2.2.1 Sbírka Noci chiméry.....	45
2.3 František Gellner	49
2.3.1 Radosti života.....	49
2.4 Viktor Hánek	50
2.4.1 Sbírka básní Běh světa	50
2.5 Vladimír Thiele	53
2.5.1 Sbírka Hoch v modrém	53

2.6	František Xaver Svoboda	55
2.6.1	Sbírka Je podzim, ovoce voní	55
3	Severní státní dráha	57
4	Jan Perner	60
4.1	Josef Hons a Jan Perner	61
4.1.1	Josef Hons – U kolébky železných drah: Život a dílo Jana Pernera	61
4.1.2	Jan Perner a stavba Severní státní dráhy	62
4.1.3	Postava Jana Pernera v dobovém tisku a literatuře	65
5	Květy jako historický pramen	69
6	Vlak a smrt	78
6.1	Střety vlaků	78
6.2	Srážka vlaku a jiného předmětu	88
6.2.1	Srážka vlaku a koňských povozů	88
6.2.2	Srážka vlaku s automobily	90
6.3	Srážka vlaků a lidské bytosti	91
6.4	Otýlie Vranská	94
7	Vlak a kriminalita	96
8	Vlak a oslavy výročí dráhy	98
9	Vlak jako symbol pro poznávání kultury	103
10	Vlak a společnost	109
11	Symbolika vlaku v českém jazyce	115
12	Vlak a války	117
13	Závěr	123
	Seznam použité literatury	127
	Primární	127
	Sekundární	128
	Noviny a periodika	131
	Online zdroje	136
	Resumé	138

Úvod

Diplomová práce se zabývá vývojem symbolu vlaku a železničního prostředí v tisku a literatuře v českých zemích v rozmezí let 1845 až do roku 1945, při kterém byl použit kvalitativní výzkum a metoda sondy. V literatuře se zabývám celkově motivem vlaku, neboť místem děje se stal samotný prostor vlaku a železnic. V novinách motiv vlaku vždy doprovázela přesná lokace, proto jsem se zaměřila na klíčovou železniční dráhu v českých zemích, na kterou navazovaly ostatní železné dráhy. Zásadní a zcela první spojnice vybíhala z Prahy přes Pardubice k Olomouci, a tou byla Severní státní dráha, která se významně propjala do každodenního života obyčejných lidí, významných postav, ekonomiky, cestování i krajiny. Navíc napomohla spojení s okolními částmi monarchie, a stala se tak spojením mezi různými národy, kulturou, poetikou i místy.

Kapitola vlak a literatura se zaměřuje na chápání vlaku jako různorodého symbolu, který byl autory využíván k dotvoření atmosféry díla. Tento symbol se hojněji nacházel v prozaické tvorbě, protože v něm autoři viděli jistý potenciál v rozvoji dějové linky. Případně do železničního prostředí zasadili celý příběh, a tím se k rukám čtenáře dostával neobyčejný zážitek různých témat a žánrů. V poezii se tento motiv také objevoval, ale nevznikaly komplexní sbírky přímo věnované vlaku a zmínky nejsou tak frekventované. Vlak zde přecházel pomocí metafory na vysoce symbolickou úroveň, kdy korespondoval s naladěním lyrického subjektu. Autoři próz mohli symbol vlaku použít pouze okrajově, nijak ho v díle dále nerozvíjet, pokud splnil prvotní účel. Básníci se více zaměřovali na propojení pocitů a toho, co vlak dával i bral.

Ve nadcházející kapitole vymezuji termín Severní státní dráhy tak, jak je definována v odborné literatuře, jakou funkci poskytovala a především, jaké zastávky zahrnovala, neboť se staly dějištěm různých situací. Zprvu stanic nebylo mnoho, ale se sžíváním železných kolejí a lidí bylo třeba budovat další. Vlak se stal neopomenutelnou součástí každého. Později se stávalo, že města a obce vznášela prosby, aby dráha lemovala i jejich prostor za účelem rozvoje cestování a ekonomického růstu. S pojmem dráha se však pojí i nádraží, zcela nový prvek, který zasáhl do krajiny a vnesl nové funkční budovy do města, jež se vyznačovaly svou typickou architekturou dle významnosti. Dějinám železniční dopravy se věnovala řada historiků, například Ivan Jakubec, Milan Hlavačka, Miloslav Štěpán, Josef Schrötter.

V kapitole Jan Perner se zaměřím na nejznámějšího budovatele a projektanta, který svou činností přispěl nejen ke stavbě dráhy, ale i k rozvoji kultury na českém a moravském území. Během svého života se mu dostávala pozornost v novinách a stával se častým motivem v krásné i odborné literatuře. I po jeho náhlé smrti se na něj neopomenulo, což dokazují časté články o různých výročí spjaté s jeho osobou. Nejvíce se Pernerově práci věnoval kutnohorský rodák inženýr Jan Hons. Svou činností přiblížil tehdejší společnosti život i práci významného vlastence a stěžejní železniční tepny vedoucí přes Čechy a Moravou vedoucí k okolnímu světu, a proto je nezbytné jeho dílo zmínit.

Bohatým zdrojem, který zprostředkoval náladu doby, byly Květy. Tento literární pramen, zdokumentoval první jízdu a rozsáhlé oslavy konající se na počest Severní státní dráhy. Zachycují kulturní slavnosti a divadelní představení. Euforii v Květech pak přetřela Pernerova smrt. Detailně se zaměřují na jeho smrt a pohřeb. Tento pramen má nesmírnou hodnotu, a proto je v diplomové práci taktéž analyzován, protože podává svědectví o tom, jak byl vlak vnímán.

V kapitole Vlak a kriminalita se zaměřím na situace, které se odehrávaly v prostoru vlaku, neboť se zde střetávaly různé společenské vrstvy, což přispělo k nárůstu zločinnosti na železniční půdě. Cestující převáželi zboží různé hodnoty, ale leckdy se předmětem odcizení staly i vcelku obyčejné věci. Krádeže se odehrávaly jak v samotných vagonech, tak i na nádražích i kolejích. Noviny přinášely zprávy o těchto skutečích, a tak přímo a nepřímo mohly varovat čtenáře, aby dbali zvýšené opatrnosti během pohybu v tomto prostředí. Důležitou roli zde hrála anonymita, neboť se lidé mezi sebou neznali a netušili, kdo se zde pohyboval.

V další kapitole podrobně rozeberu fenomén smrti. Vlak se stal smrtícím nástrojem pro jednotlivce i celé skupiny lidí. Smrt pod koly vlaků si dobrovolně i nedobrovolně vybraly desítky lidí a jejich smrt vstoupila do novin. Možná to souvisí s oblibou špatných zpráv, jež čtenáři vyhledávají i dnes. Zvláštní pozornost si zasloužily železniční katastrofy, které vždy zaujaly prostor na titulní straně mnoha novin. Frekvence článků v novinách na toto téma se stala součástí každodenního života. Zvláštní pozornost získala surová vražda mladé ženy, jejíž tělo bylo rozčtvrceno a zasláno ve dvou kufrech z Prahy po Severní státní dráze až na Slovensko. Jedno zavazadlo příslušníci police našli na nádraží v Bratislavě, a to druhé na košickém nádraží. Tento ohavný zločin plnil stránky novin, neboť neměl obdoby. Častost informací se stupňovala každým dnem, dokud se nezjistila totožnost oběti, kterou byla Otýlie Vranská, jejíž jméno rezonuje v tisku i v dnešní době a stala se objektem zkoumání různých zájmových skupin.

Kapitola Vlak a kultura poskytne náhled na to, jak vlak dopomohl k rozvoji kulturního života a jak se motiv vlaku proměňoval v následujících letech po samotném uvedení do provozu. S přibývajícím věkem neztrácel na významu, právě naopak získával větší prestiž a oblibu mezi lidmi. Konaly se výstavy a slavnosti, které oslavovaly její přítomnost a rozvoj společenského aspektu v českých zemích. Železniční doprava se také stala motivem, jenž pomohl jednodušeji poznat rozličná města, historické památky, kulturní akce, ale i přírodu, což bylo pro společnost v 19. a 20. století důležité.

Rozvoj železnice zasáhl i sociální oblast. S prostoupením vlakové kultury vznikla nová pracovní vrstva železničářů, kteří zajišťovali chod celého rozsáhlého komplexu. Spadali do státní sféry, z čehož plynuly jisté benefity, které byly vykoupeny náročnou fyzickou i psychickou prací. Práce pro dráhy vyžadovala přesnost a bezchybnost, pokud by tyto hodnoty zanedbávali, hrozilo neštěstí. Od pasažérů na nádraží se odlišovali svými uniformami, a tak bylo na první pohled zřetelné, kdo jakou práci zastává. Vystupovali jako komunita, která se podporovala a vstupovala do akcí různého typu. Pro svoji analýzu jsem vybrala jeden z nejrozsáhlejších nepokojů, který probíhal v roce 1927, kdy noviny, především České slovo monitorovalo každé vyjádření, každý čin či stávkou.

Vlak se během válečných konfliktů stal nepostradatelným pomocníkem, který poskytoval oporu celé společnosti. Přebral symboliku vytrvání, pomoci, odboje i zoufalství. V kapitole vystihnu základní charakteristiku těchto motivů na základě novinových článků, které se staly hlavním médiem v komunikaci s obyvateli a významně ovlivnily přijetí ve společnosti, které mohlo vyvolávat obavy či radost.

1 Próza

Autoři próz pro svou beletrii volili prostředí železnice z rozmanitých důvodů. Poskytovala jim zajímavé okolí, kam umístili děj a plně rozvinuli potenciál tohoto místa. Případně se pohybovali čistě na symbolické rovině, která dopomohla utvořit charakter postav a pomocí vnitřní podobnosti poukázala na duševní stav jedince. Tato symbolika se objevuje v různých žánrech, a tak spisovatelé mohli vtisknout motivu vlaku různé funkce. Setkáváme s beletrií různého rozsahu, jako jsou romány, povídky, vzpomínky, novely a další. Také záleželo na době, ve které autor tvořil. Železnice na česká území vstoupila v první polovině 19. století a postupem času se začala včleňovat do života každého. Jiný pohled nám poskytl Jan Neruda, který pohlížel na brzké počátky a začleňování vlaku do společnosti. Autoři tvořící ve 20. století pohlíželi na vlak jako součást života, který poskytoval různé benefity, jako bylo cestování a různé kulturní vyžití, ale vlak se stal i nositelem záporných zkušeností, různých železničních neštěstí či zločinů. Samostatným tématem je legionářská literatura a reflexe druhé světové války, kdy vlak plnil zásadní funkci.

1.1 Karel Čapek

Karel Čapek patří mezi nejvýznamnější české autory první poloviny dvacátého století. Narodil se roku 1890 v malebné vesničce Malé Svatoňovice a zemřel roku 1938 v Praze.¹ Lexikon české literatury ho charakterizuje jako: „*Prozaik, žurnalista, dramatik, esejista, autor knih pro děti, básník, překladatel z francouzštiny, literární, výtvarný a divadelní kritik, estetik, filmový libretista. Vůdčí osobnost své generace vzešlé ze snah předválečné moderny, v beletrii významný zejména novým zhodnocením epičnosti a zábavnosti, demokratizací literárního jazyka, vytvořením noetické prózy, obohacením žánru utopické a detektivní literatury; vynalézavý pěstitel rozmanitých druhů žurnalistické beletrie, hlavní představitel tzv. školy Lidových novin; autor světově známý svými protifašistickými literárními díly.*“² Jeho osobnost je v české literatuře tolik známá a tolikrát zpracována, proto jsem zvolila přímou citaci z Lexikonu, která by určitě byla delší, kdyby náhle nezemřel na plicní nemoc a celý svět nestál na počátku druhé světové války.

¹ FORST, Vladimír. *Lexikon české literatury: osobnosti, díla, instituce, I: A - G*. Praha: Academia, 1985, s. 381.

² Tamtéž, s. 381.

1.1.1 Hordubal

Román *Hordubal* poprvé vyšel roku 1933 jako první ze zamýšlené noetické trilogie, dalšími díly jsou pak *Povětroň* a *Obyčejný život* vycházející v roce 1934.³ Prozaické dílo *Hordubal* převzal titul po hlavním hrdinovi – Juraji Hordubalovi, který se vrací z Ameriky domů ke své ženě a dceři. Myšlenkami zůstal v době před odjezdem, pevně věřil v to, že na něj manželka věrně čeká. Hordubal však zjistil, že časy a lidé se mění. Jeho životní energie se postupně vytrácela až nakonec vyprchala úplně.⁴

1.1.1.1 Symbolika vlaku v díle Hordubal

První řádky románu *Hordubal* se odehrávají ve vlaku, kde se vagóny stávají symbolem různorodosti společnosti, v tomto románu se zde střetávají Amerikán,⁵ znavený postarší muž a židovka. Tento způsob dopravy využívaly osoby bez rozdílu sociálních poměrů, rozlišují se však svým způsobem chování.

Amerikán dával najevo, že vlaky v americké oblasti dosahují lepší úrovně z hlediska služeb a velikosti. Vypravěč umisťuje do kontrastu znaveného muže a židovku. Muž opomíjí veškerý luxus amerických rychlíků, jeho jediným přáním je pouhopouhý odpočinek. Židovka pomýšlí na konec cesty, neboť ani jeden z mužů v ní nevzbudil sympatie, ba naopak, cítí k nim jistou nevoli.

Tito dva muži, z nichž jeden se představí Juraj Hordubal, spolu navážou konverzaci. Zde se střetávají dvě různé osoby – jedna starší, druhá mladší a žijí zcela odlišný život. Jízda ve vlaku dá možnost nahlédnout do osudu člověka pobývajícího osm let v Americe. Vlak napomohl k navázání konverzace, k propojení lidí, kteří by se spolu jinak nedali do řeči. Rozvíjejí téma jazyka, platu i pracovních podmínek. Hordubal často vkládá do vět anglická slova, ale cestující posluchač, i když zřejmě nemá znalosti angličtiny, se v rozhovoru neztrácí.

Vlak se stal symbolem návratu Hordubala do své domoviny – na Podkarpatskou Rus. Cesta vlakem se objevuje v první kapitole. Letnou zmínku o vlaku nalézáme i v kapitole poslední, kdy přirovnává svůj aktuální zdravotní stav k tomu, jak byla cesta vlakem nepohodlná.

³ VLAŠÍN, Štěpán. *Knihy o Čapkovi: kolektivní monografie*. Praha: Československý spisovatel, 1988, s. 273.

⁴ ČAPEK, Karel. *Hordubal*. Praha: Fr. Borový, 1933.

⁵ V tomto případě je Amerikán osoba, která se narodila v Evropě, po určitý čas žila v Americe, osvojila si určité kulturní zvyky, ale nakonec se opět vrací do své domoviny.

1.1.2 Krakatit

Fantaskní román *Krakatit* poprvé vychází v roce 1924. Čtenář sleduje hlavní postavu inženýra Prokopa, který odhalil tajemství nejsilnější výbušniny na světě – krakatitu, odkud pochází i název samotného díla. Pokud by se krakatit dostal do špatných rukou, způsobil by katastrofu. Proto Prokop podniká útěk, k čemu mu posloužil i vlak, aby ho nikdo nezískal.⁶

1.1.2.1 Symbolika vlaku v díle Krakatit

Symbol vlaku se objevuje v šesté kapitole románu *Krakatit*, kdy Prokop cestuje na venkov. Situace na nádraží odráží Prokopův psychický a fyzický stav, neboť kam pohlédne vidí zmatek a nečistoty, tak jako sám v sobě. Cítí se slabý a bolest prostupuje jeho tělem. Ta mizí v tom okamžiku, když nasedne do vlaku a uhání do míst, kam ho nikdo nenásleduje a nechává se odvést od svých starostí. Vlak posloužil jako únikový prostředek.

Čapek opět vykresluje různorodost cestující společnosti, nyní komentuje jejich vzhled, kdo má jakou postavu, barvu vlasů a pohyby těl, které se vlní díky rychlosti, jenž vlak uhání. Někteří pasažéři jsou cestou tak znaveni, že usnou a ztrácí nad sebou kontrolu. Prokop taktéž pocítuje vyčerpání, ale spánek si zakáže, jelikož by mu někdo mohl přepravovaný balíček zcizit. Jeho vůle není tak silná a dovolí si na pár minut zamhouřit své oči. I když vlak byl spolehlivým dopravním prostředkem, cestující osoby mohly svým vzhledem působit věrohodně, což ale nevylučovalo fakt, že se mezi nimi ukrývá zloděj. Drobné i větší krádeže ve vlaku nebyly ničím výjimečným, a tak si každý pasažér hlídal své věci.

Další zmínka o vlaku se nachází v patnácté kapitole, kdy tento dopravní prostředek posloužil opět jako úniková cesta. Celou vážnost situace dokreslí míhající se krajina, která koresponduje se zmatkem, který se nachází v samotném Prokopovi kvůli možnému odhalení krakatitu.

V celém románu vlak slouží jako únik před hrozící katastrofou. I když se to zpočátku zdá, jako dobrá idea, tak není cesty úniku. Ve vlaku se v hlavě postavy objevují paranoidní myšlenky. Ač vlak uhání vysokou rychlostí skrze přírodu, tělo zůstává v poklidu a mysl produkuje stejným tempem kritické myšlenky jako řítící se vlak po kolejích.

Dále využil postavy ve vlaku, ke kterým cítí hlavní postava nedůvěru. Ač je vůbec nezná, jejich vzhled, který Čapek popisuje detailně, vytvořil v hlavní postavě úzkost.

⁶ ČAPEK, Karel. *Krakatit: Román*. Praha: Fr. Borový, 1948.

Porovnání:

V obou dílech vlak představuje cestu, avšak velice rozdílnou. V *Hordubalovi* symbolizuje cestu domů a návrat, v *Krakatitu* zase útěk. Hlavní postavy se staly pozorovateli okolí a cestujících lidí. Juraj Hordubal se cizinci otevřel a převypráví svůj příběh, inženýr Prokop se naopak od první chvíle uzavíral a okolí nedůvěřoval. Tento jev je způsobem aktuální životní situací, ve které se postavy nacházely.

1.2 Jaroslav Hašek

Český autor Jaroslav Hašek se narodil roku 1883 v Praze a zemřel po první světové válce v roce 1923 v Lipnicích nad Sázavou.⁷ Lexikon české literatury ho charakterizoval jako „*Prozaik, autor kabaretních her a publicista; humorista, satirik, tvůrce světoznámého satirického díla Osudy dobrého vojáka Švejka za světové války.*“⁸ Sám byl účastníkem světové války, ze které pak těžil ve svém nejznámějším díle, které bylo přeloženo do mnoha světových jazyků.

1.2.1 Osudy dobrého vojáka Švejka za světové války

Jak samotný název napovídá, děj se odehrával za první světové války. Jedná se o čtyřdílný román protkaný humorem a protiválečnou tematikou. Čtvrtý díl však Hašek nedopsal a v jeho práci pokračoval Karel Vaněk, který se však nedokázal vcítit do celkové atmosféry. Každý autor má specifický styl, což u Haška platilo dvojnásobně, a je nemožné jeho psaní napodobit. Hlavní postava Josef Švejk, voják rakousko-uherské armády, řešil absurdní události, do kterých se dostával převážně svojí vinou. To poukazuje na mezery v rakousko-uherské armádě. Oblibu tohoto literárního díla dokazuje i mnoho různých adaptací. Švejkův příběh byl mnohokrát zfilmován, kdy nejslavnější československá adaptace *Dobrý voják Švejk a Poslušně hlásím* pocházejí z roku 1956 a 1957. Dále se setkáme s komiksy, audioknihami, dalšími filmy a hudebním zpracováním Haškova románu.⁹

1.2.1.1 Symbolika vlaku v Osudech dobrého vojáka Švejka za světové války

První kapitola druhého dílu *Osudů dobrého vojáka Švejka za světové války* se odehrávala v rychlíku na trase mezi Prahou a Českými Budějovicemi.

Počáteční zápleтка se vztahuje k ukradenému kufru, kdy Švejk dostane vyčiněno, že zavazadla nehlídal na nádraží dosti pečlivě. Švejk však dodává, že na nádraží se vždy kradlo a tento fakt

⁷ OPELÍK, Jiří, Vladimír FORST a Luboš MERHAUT. *Lexikon české literatury: osobnosti, díla, instituce*. Praha: Academia, 1993. sv. 2, svazek 1, s. 86. ISBN 80-200-0468-8.

⁸ Tamtéž, s. 86.

⁹ HAŠEK, Jaroslav a Josef LADA. *Osudy dobrého vojáka Švejka za světové války*. Praha: Československý spisovatel, 1987. sv. 1-2.

se zřejmě nezmění. Na nádraží se pohybovala různá individua, která chodila na nádraží přímo za tímto účelem.

V této kapitole Švejk navázal hovor i s železničním zřízencem. Celý rozhovor se soustřeďoval na záchranou brzdu, zda opravdu funguje či nikoli. Zřízenec Švejkovi potvrdil, že tato brzda musí fungovat vždy, o čemž se i Švejk přesvědčil, neboť společnými silami, ale omylem, za ni zatahli. Jak se na vlastní oči přesvědčili, že vlaky jsou konstruovány tak, aby při zatažení brzy vlak zastavil, zjevil se zde motiv spolehlivosti.

V tu chvíli se rozjela debata, kdo za brzdu zatahl. Zahájilo se vyšetřování ve vlaku, neboť použití tohoto mechanismu mimo ohrožení, nebylo povoleno. Okolí se postavilo na stranu železničního zřízence a veškerá vina padla na hlavu Švejka. Ten dostal pokutu ve výši dvaceti korun. Zatažení brzdy také způsobilo zpoždění vlaku, což bylo nežádoucí.

K budově nádraží také náležela restaurace, kde se cestující mohli občerstvit, když čekali na navazující spoj. Hašek do místní restaurace zkoncentroval především vojáky –raněné, různonárodností, rozličné hodnosti. Jeden z těchto vojáků se dal se Švejkem do řeči. I když se mezi nimi rozprostírala jazyková bariéra, dokázali si porozumět. Tento fakt poukazuje na to, že na českém území se během války střetávaly různé národnosti bojující pod jedním panovníkem. Ač se jazykově nedorozuměli, pomohli si nonverbálně. Vlak převzal symbol setkávání a seznamování.

Během konverzace Švejkovi odjížděl do Českých Budějovic jeden spoj za druhým, čehož si všiml poručík. Peníze určené na vlak Švejk propil a jelikož neměl u sebe vojenské dokumenty, musel se vydat pešky. Zde se nám ukazuje, jak železniční doprava byla frekventovaná a za války získala podstatnou funkci při přepravě vojáků.

Celá tato kapitola se zaměřuje na cestování vojáků na frontu. Vlaky svázely vojáky na místo určení, odkud pokračovali dál. Jelikož Švejk neměl dostatečnou hotovost na lístek, hrozilo mu, že pokud by se opozdil, byl by trestně stíhán za sběhnutí od armády. Dále nám symbol vlaku ukazuje na soustředění různých národů na českém území, kdy byl vlak nejrychlejším a zároveň nejužívanějším dopravním prostředkem.

Třetí kapitola čtenáře opět přenáší do prostoru vojenského vlaku. Důstojník doktor Mráz kontroloval dle seznamu náklad a vojáky. Hašek tak úsměvně poukazuje na neorganizovanost armády, jelikož počty nesedí, i přes to, že důstojník Mráz působil jako profesor matematiky.

Švejk byl zařazen do arestantského¹⁰ vagónu, ale žádal o přeřazení do dobytčího vagonu, neboť mu jeho vazba již skončila. Vagóny symbolizovaly společenské postavení, každý vezl určitý typ lidí – vojíny, vězně i vyšší hodnosti. Ve vězeňském voze se nacházel i obrfeldkurát¹¹ Lacina který dospával pijatiku z minulé noci. Jeho hodnost ho předurčovala do štábního vozu, ale alkoholové opojení ho degradovalo do arestantského vagónu. Obrfeldkurát postupně začal atmosféru ve vagónu měnit, a tak se z vězeňské atmosféry stala vcelku příjemná – páter povolil kouření cigaret a všem zaručil ochranu. Zde se střetly rozličné osoby různého vojenského postavení, čemuž právě přispěl symbol vlaku.

Vlak propojil různá místa v Rakousku-Uhersku, Švejkova cesta vedla z Českých Budějovic přes Vídeň do Brucku. Mnozí z vojáků tak poprvé spatřili Vídeň a poznali i jiná vzdálenější města. Vlak se stává symbolem cesty na bojiště.

Situace se v zemi zmítané válkou změnila. Lidé si na situaci zvykli a brali ji jako součást každodenního života: „*Přejeli nějaké nádraží, kde za nimi doznívaly zvuky rakouské hymny kapely, která sem přišla snad omylem, poněvadž teprve za hezkou dobu se dostali s vlakem na nádraží, kde se zastavili, byla mináž a bylo slavnostní uvítání. Ale už to nebylo to jako na začátku války, kdy se vojáci cestou na front přejedli na každém nádraží a kdy je vítaly družičky v pitomých bílých šatech a ještě blbějšími obličejí a zatraceně hloupými kyticemi a ještě hloupějším proslovem nějaké té dámy, jejíž manžel teď dělá náramného vlastence a republikána.*“¹² Nádraží se stalo místem loučení a setkávání civilistů s vojáky jedoucími na bojiště. Z ukázky je patrné, že válka zevšedněla a vojáci směřující na frontu se stali součástí každodenního života, a tak jejich přítomnost nevyvolávala takové reakce jako na počátku války.

Válka postupně brala radosti ze života, na všech byla viditelná únava. Boje a vojenské vlaky se staly motivem všednosti: „*Vlaky s vojskem jezdily dnem i nocí, sanitní vozy projížděly s raněnými každou hodinu, na nádražích přehazovali z koleje na druhou kolej každou chvíli vozy se zajatci a při všem tom museli být členové těch všech různých korporací a spolků. Šlo to ze dne na den a původní nadšení měnilo se v zívání. Střídali se v té službě, každý z nich, který se objevil na některém vídeňském nádraží, měl týž unavený výraz jako ti, kteří očekávali dnes vlak s budějovickým plukem.*“¹³

¹⁰ Slovo pocházející z němčiny, v překladu vězeňský

¹¹ Slovo pocházející z němčiny, v překladu vojenský kaplan

¹² HAŠEK, Jaroslav a Josef LADA. *Osudy dobrého vojáka Švejka za světové války*. Praha: Československý spisovatel, 1987. sv. 1-2, s. 402–403.

¹³ Tamtéž, s. 403.

Nejsilnější aspekt vlaku vnímáme v první a třetí kapitole. Kdy Švejk cestoval blíže k válce. V první a v třetí kapitole se jeho příhody odehrávají ve vagónu vlaku a na nádraží. Vlak poskytl autorovi prostor, kde mohl rozvíjet motiv cesty na frontu. Jelikož se ve vagónech a nádražních budovách střetávaly různé osoby, nabídkla se možnost vytvářet zajímavé zápletky.

Jako první zápletky autor využil krádež zavazadel na nádraží. Tento motiv se často objevoval i reálném tisku, kdy novináři informovali o větších či menších krádežích. Každý, kdo cestoval, si svá zavazadla měl pečlivě střežit. Prostředí nádraží poskytovalo anonymitu a mezi masou lidí se zloději lehce ztráceli.

Vlaky taktéž zapříčinily to, že se setkávaly různé národnosti na rozdílných územích. Ač mohla při komunikaci převažovat jazyková bariéra, v tomto případě se pomocí posunků účastníci dorozuměli. Mezi mluvčími nepanovala žádná zášť, naopak, sledujeme porozumění a lidskou solidaritu, kdy Švejk obětoval veškeré peníze, aby pohostil maďarského spolubojovníka. Pokud by se Švejk nedostavil na místo určené, hrozil mu postih.

Další ukazatel, který sdružoval osoby různých hodností, byl vězeňský vlak, který propojil osobu vyšší funkce se Švejkem, který spadl do nižší vojenské hodnosti. Výhodu získal pouze v tom jednom určitém vagónu, než se opět shledal se svým nadporučíkem Lukášem, symbol pomíjivosti.

V průběhu války, jak sám Hašek konstatoval, se vlak přemísťující vojáky z různých koutů říše proměňoval. Zprvu vojáky vítali jako hrdiny, ale tento symbol se postupně s táhnoucí se válkou, se stal součástí každodenního života. Místní obyvatelé je vítali spíše ze zvyku než z té prvotní radosti. Úctu však vyznávali stále.

V tomto díle vlak tedy vnímáme jako symbol cesty, setkávání různých osob a nevšedních situací.

1.3 Bohumil Hrabal

Významný český autor Bohumil Hrabal se řadí mezi literáty tvořící ve dvacátém století, narodil se roku 1914 a umírá v roce 1997.¹⁴ Za svůj život vystřídal mnoho zaměstnání, jako pojišťovací agent či jako kulisák v Divadle S. K. Neumanna, v šedesátých letech se plně začal věnovat psaní, tyto životní zkušenosti promítl do své tvorby.¹⁵ Jeho psaní má specifickou formu, které ho činilo výjimečným, o čem svědčí i časté filmové a divadelní zpracování. Na filmové režii se

¹⁴ MACHÁČEK, Vítězslav. *50 českých autorů posledních padesáti let*. Praha: Československý spisovatel, 1969, s. 69.

¹⁵ HRABAL, Bohumil. *Kdo jsem*. Praha: Hynek, 2000, s. [1f]. ISBN 80-86202-81-X.

nejčastěji podílel Jiří Menzel, mezi nejznámější filmy patří právě *Ostře sledované vlaky*, *Postřižiny* a *Slavnosti sněženek*.

1.3.1 Ostře sledované vlaky

Ač tato novela vyšla až v roce 1965, děj se úzce spojil s rokem 1945. Její úspěšnost potvrdilo filmové zpracování Jiřím Menzelem, jenž za tuto filmovou adaptaci získal i nejprestižnější Cenu Akademie za nejlepší cizojazyčný film. Děj čtenáře vtáhne do železničního prostředí na konec druhé světové války – do roku 1945. Miloš Hrma, hlavní postava příběhu, nás provází svým životem. Zpočátku nevinný Hrma, který se vracel do práce po pokusu o sebevraždu, se mění v hrdinu, když se rozhodl zaútočit na projíždějící vojenský vlak vezoucí munici. Název díla vychází právě z těchto armádních vlaků převážející tento typ materiálu – vlaky byly ostře sledované. Hrma v příběhu nakonec našel smrt, ale nikoli vlastní rukou, postřelil ho německý voják a následně zemřeli vedle sebe.¹⁶

Symbolika v díle Ostře sledované vlaky

Hned v úvodu se Hrabal zaměřil na změnu v dopravě za druhé světové války – stíhací piloti poškodili dopravní infrastrukturu tak, že vlaky nabíraly zpoždění a nemohly plnit svou funkci, a to převoz lidí, vojáků a armádního materiálu.

Otec hlavního hrdiny pracoval jako strojvedoucí a hlavní postava pokračovala v jeho šlépějích, tento motiv utvrzuje, že se úcta k povolání na železnici předávala mezigeneračně a existovaly celé generace rodin železničářů. Zaměstnanci státních drah nosili typické úbory. Pro výpravčího, Miloše Hrmu, byla typická uniforma zahrnující černé kalhoty s modrou blůzou a pláštěm s knoflíky z mosazi.¹⁷ I když uniforma byla jednotná dle drobných detailů, které cestující přehlíželi, železničáři si mohli daného zaměstnance zařadit. Pracovníci na dráze se dělili do hodností. Jelikož byli zaměstnání pod státní institucí, zastávali důležitou funkci, jejich osoby byli ve společnosti vážené. S podobnými kariérami stupni pracoval Jaroslav Hašek v *Osudech dobrého vojáka Švejka za světové války*.

„Na límci středoškolský knoflík každému řekne, že mám maturitu. A potom zlatými nitěmi vyšitá překrásná hvězda dává na vědomí, že jsem elémem dopravy. A dál na límci se třpytí ten nejhezčí odznak, okřídlené kolečko zdobené fialovým a modrým flitrem, okřídlené kolečko, podobné

¹⁶ HRABAL, Bohumil. *Ostře sledované vlaky*. Online. Městská knihovna v Praze, 2019. ISBN 978-80-274-0119-2. Dostupné z: https://web2.mlp.cz/koweb/00/04/47/98/41/ostre_sledovane_vlaky.pdf. [cit. 2024-08-20].

¹⁷ Tamtéž, s. 9.

*zlatému mořskému koníčkovi.*¹⁸ Ucelené úbory přispěly k tomu, že společnost vnímala železničáře jako jednotnou komunitu, která dotvářela prostředí.

Hrabal poskytl náhled do dopravní kanceláře, kam se Miloš Hrma vracel po tříměsíční absenci. Plynutím textu brzy pochopíme, že si Hrma pokusil vzít život. Dopravní kancelář dle Hrabala v roce 1945 byla vybavena telegrafním stolem, telegrafními přístroji, zápisníky, traťovými a staničními telefony.¹⁹

Do protikladu obyčejné dopravní kanceláře se stavila kancelář přednosta stanice, která oplývala vkusným zařízením. Dopravní kancelář popsal velice stroze, nacházely se zde ty důležité prostředky, které zajišťovaly bezpečnost dopravy a plynulost vlaků. Naopak kancelář přednosta stanice zdobily luxusní kousky.

„Nikdo by nečekal, že přednosta tak maličké staničky má tak zařízenou kancelář. Perský koberec vždycky zářil červenými a modrými květy, tři turecké taburetky zvyšovaly orientální vůni. A těžký, mahagonem vykládaný pracovní stůl byl zacláněn velikými lupeny obrovské palmy a ty listy dělaly nad benátským křeslem takový deštníček. Vůbec celá ta kancelář dělala dojem, že ji lze vzít na nosítka i s panem přednostou, tak jako se nosí papež.“²⁰

Z tohoto popisu plyne, že i skromnější prostory budovy stanice měly mnohem důležitější funkci než úřadovna s perským kobercem. Dopravní kancelář se starala o bezpečnost dopravy a plynulý provoz, zastávala motiv důležitosti, kancelář přednosta stanice fungovala pouze jako okrasný prvek pro příjem hostů.

Z přednosta stanice vyzařovaly ambice spojené s postupem na kariérním řádu. Za dobrou a věrnou službu pomýšlel na povýšení na inspektora státních drah. Hrma tento postup přirovnává k vojenským hodnostem, kdy inspektor na dráze je na stejné úrovni jako u vojáků major. Důležitost vyplývá ze samotného srovnání k armádní hodnosti. Systém poukazoval na symboliku pevné hierarchie v systému, kdy důležitost dané osoby vyjadřovala postavení ve společnosti a kariérním řádu.

Další symbol objevující se v novele byl ostře sledovaný transport. Do této chvíle se žádnému jinému vlaku nedostalo tolik pozornosti. Děj se odehrává v roce 1945 a ve vlaku cestovali příslušníci německé armády. Vlak se stal symbolem strachu.

¹⁸ Tamtéž, s. 10.

¹⁹ Tamtéž, s. 11.

²⁰ Tamtéž, s. 12.

Němci ozbrojeni zbraněmi dohlíželi na Hrmu, který opodál vystoupil. Během krátké cesty si všiml mrtvých koní ležících v příkopě. Po vystoupení z vlaku se k nim vydal a rozmýšlel o tom, že mohl dopadnout stejně – bez života s kulkou v těle. Tento zážitek v něm vyvolá vzpomínku na svůj pokus o sebevraždu.

Další vzpomínka, která se mu připomněla – nálet na vlak. V té chvíli zpozorujeme vlak jako symbol války. Na vagónech byly patrné střely, které prolétly skrze okna i stěny. Partyzáni se svou neohrožeností otiskli do německých transportů.

„Takhle vždycky zřídili partyzáni německé transporty těsně za frontou, ani jeden osobní vagón neměl zasklené okénko, každý byl prošpikován střelami, plechové stěny propsány rukopisem mašinkvěřů, některé roztržené granátem, jiné nábojem horského dělíčka nebo ukořistěnou pancéřovou pěstí.“²¹ Partyzánské útoky během druhé světové války výrazně ovlivňovaly situaci na dráze, a tak znemožňovaly pohyb německých vojáků.

Následující výjev, který nám Hrabal skrze Hrmu přiblížil, byla únava železničních zřízenců. Objevuje se tu nový symbol, a to přepracovanost pracujících železničářů. Spánek přepadl přednostu stanice i výpravčího. Hrma však konstatoval, že jakmile se rozezněl telegraf, slabost odešla a plně se zase věnovali řízení dopravy. Byli si vědomi své důležitosti, vlak získal nadřazenou funkci nad jejich životními potřebami.

Lazaretní vlaky projíždějící zdejší stanicí symbolizují utrpení, které válka lidem přinesla. V očích vojáků se odrážely útrapy, kterými si na frontě prošly. Nebyla to bolest pouze fyzická, ale i duševní. Na bojiště vcházeli pod velením vůdců a páchali bolest bojovníkům na druhé straně. Miloš Hrma konstatoval, že sympatizoval s těmito raněnými a svůj pohled odvracel od těch, kteří teprve mířili bojovat na frontu, i když se narodili pod stejnou státní příslušností. Ti, kteří se vraceli, okusili válku a mnohdy své postoje přehodnotili, pokud přežili a nestali se bezvládným tělem na otevřeném vagónu lazaretního vagónu.

Poslední objevující se symbol je vlak ve znamení odboje. Zaměstnanci zdejší stanice plánovali útok na projíždějící vojenský vlak. Jelikož řídili dopravu, dostala se jim možnost dostat vlak do takové polohy, která se jevila pro útok nejvhodnější. Projevil se zde symbol síly, kterým železničáři vládli, a to mocí nad železniční dopravou.

Hrma získal ve svém životě nový impuls, a tak se jeho postava proměnila v sebevědomého muže. Při plánování útoku zůstával chladný a nijak necítil strach, ba naopak. Vlak, na který

²¹ Tamtéž, s. 28.

plánovali útok, převážel střelivo. Hrma měl v plánu hodit na prostřední vagón třaskavku, aby vylétl do povětří a alespoň na chvíli ztížil Němcům situaci. Sečkávali u telegrafu a čekali na informaci, že se cíl jejich plánů přibližoval ke stanici. Úděl zaměstnání na dráze proměnil hlavní postavu, kdy získal disciplínu a přijal své poslání, což dokazuje, že to pro železničáře nebyla pouze práce, ale symbolizovalo to jejich život a předurčení.

Na nádraží se setkali i s vlakem, který přivážel Němce po náletu na Drážďany. To Hrmu přesvědčilo, že vyhození ostře sledovaného vlaku do povětří bylo správným krokem. Sabotáž se Hrmovi vydařila, ale zaplatil za ni vlastním životem. Všiml si ho německý voják, se kterým se vzájemně postřelili. Český zaměstnanec drah a německý voják leželi vedle sebe a společně umírají. Jeden na průstřel plic, ten druhý na průstřel břicha, v tu chvíli oba věděli, že je čeká smrt. Každý bojoval za svou pravdu. Hrma německého vojáka v závěru postřelil, ne aby ukončil jeho trápení, ale aby se jejich plán uskutečnil. V závěru svou ruku vložil do jeho dlaně a zemřou bok po boku. Ostře sledovaný vlak se pro Miloše Hrmu stal symbolem smrti a odvahy, na kterou z počátku nepomyslel.

V Hrabalově novele se promítlo hned několik vlakových symbolů. S plynoucím příběhem se tyto znaky vyvíjejí a stávají se závažnějším – od počátečního kariérního postupu až po finální fázi života, smrt.

1.4 Pavel Nauman

Český autor Pavel Nauman se narodil v roce 1907 a umírá roku 1976.²² Studoval na Karlově univerzitě přírodopis, zeměpis a později české dějiny a dějiny umění, získal tak široké povědomí o různé problematice, a to mohl využít i ve své tvorbě.²³ Během třicátých let působil jako redaktor v Lidových novinách, čtyřicátá léta strávil jako úředník, v padesátých letech získal zkušenosti v archivu a knihovně Národního divadla i ve Státním ústavu památkové péče a ochrany přírody.²⁴ V jeho prozaické tvorbě nalezneme historický kontext, psychologické analýzy a tvorbu pro děti. Příběhy spojené s železničním prostředím směřovaly ke všem generacím, i k té nejmenší.

²² OPELÍK, Jiří, Vladimír FORST a Luboš MERHAUT. *Lexikon české literatury: osobnosti, díla, instituce*. Praha: Academia, 2000. sv. 3, sv. 1, s. 433. ISBN 80-200-0468-8.

²³ Tamtéž, s. 433.

²⁴ Tamtéž, s. 433.

1.4.1 Pohádky o mašinkách

Sbírka pohádek o mašinkách poprvé vychází v roce 1942. O jejich oblibě svědčí i počet vydání, vyšly celkem sedmkrát – 1942, 1954, 1961, 1967, 1991, 2007 a nejaktuálnější vydání v roce 2010. Československá televize v roce 1985 vytvořila animovaný seriál o deseti epizodách dle knižní předlohy. Epizody mají minutáž od šesti do osmi minut. Sbírka také vyšla dvakrát jako mluvené slovo – poprvé v roce 1992 pro formát CD a v roce 2017 ve formátu MP3. Tematicky se věnují prostředí železnice, mašinkám a železničářům a společně prožívají různá dobrodružství, soubor obsahuje devět pohádek, ze kterých plyne poučení.²⁵

1.4.1.1 Symbolika vlaku v Pohádkách o mašinkách

1.4.1.1.1 Pohádka o dlouhé lokomotivě

Děj se odehrává na Smíchovském nádraží, kdy přednosta stanice sní o největší mašině. Jeho představy o výrobě největší mašinky na světě nedokáže nikdo uspokojit. Myšlenky se ale nedokáže jen tak vzdát, a tak mu nejstarší z železničářů poradí cestu k železničnímu černokněžníkovi Zababovi. Uzavřeli spolu dohodu za určitých podmínek. Přednosta stanice si tak splnil svůj sen, který mu však zhořkl. Koleje nebyly přizpůsobené na tak velký kolos a její provoz byl nemožný.²⁶

První pohádka vypráví o třech symbolech, a to nádraží, železničářích a mašinkách. Motiv železničářů můžeme rozdělit na dvě skupiny. Primární symbol a zároveň jako hlavní postava zde vystupuje přednosta stanice. Nauman do jeho charakteru ukryl pyšnost s nadřazeností. Na druhou stranu ostatní železničáři vystupují jako jednotná komunita. Práci na nádraží velice dobře ovládali, znali každý šroubek na vlcích a bez jejich činnosti by nádraží nebylo schopno provozu. Představují pokoru a sílu.

V pohádce se dále objevuje symbol reálného i magického nádraží. Cesta na kouzelné nádraží vede skrze koleje toho skutečného. Tyto dvě roviny se mezi sebou navzájem prolínají. Nádraží z jiného světa se lišilo pouze svým vzhledem. V textu je popsáno jako nejkrásnější nádraží. Funkčnost a účel zůstal zachován. Symbolizuje přechod mezi realitou a skutečností, tak jako samotné pohádky.

Dalším symbolem jsou mašinky, některé z nich Nauman personifikoval. Nejvyšší železničář, přednosta stanice, často o nich prohlašoval, že jsou *malé, slabé a pomalé*.²⁷ Avšak po tom, co

²⁵ NAUMAN, Pavel a Kamil LHOTÁK. Pohádky o mašinkách. Praha: Paseka, 2010. ISBN 978-80-7432-053-8.

²⁶ NAUMAN, Pavel a Kamil LHOTÁK. Pohádky o mašinkách. Praha: Paseka, 2010, s. 7-28 ISBN 978-80-7432-053-8.

²⁷ Tamtéž, s. 7.

černokněžník Zababa sestrojí tu největší, nejdelší a nejsilnější mašinku, ukáže se výhoda těch malých. Odkryl se nám symbol, který poukazuje na to, že nezáleží na vzhledu či síle, ale že záleží na povaze. Toto zjištění paralelně koresponduje se solitérem přednostou stanice a kolektivem železničářů. Kolektiv má větší sílu než jednotlivci.

1.4.1.1.2 Druhá pohádka o dlouhé lokomotivě

Děj druhé pohádky motivově navazuje na první příběh, věnuje se velké mašince, která není uzpůsobena pro provoz na zdejších kolejkách. Nejstarší železničář Blahoš si všiml, jak se přednosta stanice trápí, sleduje přerod jeho charakteru a rozhodne se zahnat jeho chmury. Vydal se za černokněžníkem pro pomoc. Zababa, ač nerad, Blahošovi poradil, aby hledal řešení tam, kde to nejméně očekává.²⁸

*„Když je něco příliš veliké, už to nechce člověku sloužit a přinese to jen a jen neštěstí.“*²⁹ Ta největší mašinka se na zdejším nádraží stala symbolem pýchy a marnotratnosti. Každý den přednostovi stanice připomínala jeho pošetilost. Charakter nejvyššího železničáře se proměnil, nabyl empatii, slušnosti a ze svých chyb se poučil.

Prošel dlouhým pokáním, ze kterého se ho snažil vysvobodit železničář Blahoš. Rozjel se pro radu k tomu nejvyššímu, černokněžníkovi Zababovi. Ten mu poradí, že řešení nalezne v tu chvíli, kdy to bude nejméně očekávat. Dny utíkaly, naděje pomalu vyhasínala, Blahoš musel být trpělivý a rozvážný, stal se symbolem těchto dvou cností.

Řešení se naskytlo přibližně po půl roce, kdy se na nádraží objevil malý chlapec. Jeho čistá duše a dětské vidění světa pomohly vyřešit problém, se kterým si zkušenostmi obohacení železničáři nevěděli rady. Symbol marnotratnosti, velká mašinka, se proměnila v symbol užitečnosti, kdy se z jedné velké mašinky vyrobilo devět malých. Na jednu mašinku ale nezbyl komínek. Z původní touhy po dokonalosti přednosta stanice už netrval na tom, že každá mašinka musí být skvělá – odchylky ve vzhledu nevadí, můžou se stát výjimečnými i tak, záleží pouze na úhlu pohledu. Symboly se mění v důsledku toho, jak na ně pohlížíme. Pokud se předem zdá něco nereálné, zkusme se oprostít od všech konvencí a podívejme se na situaci jinými očima, třeba tím dětským pohledem. Není třeba se vzdávat ale hledat. Řešení se dá nalézt i ve zdánlivě neřešitelné situaci.

²⁸ Tamtéž, s. 29-42

²⁹ Tamtéž, s. 28.

1.4.1.1.3 **O pyšné lokomotivě**

Třetí pohádka se zaměřila na nové mašinky, které vznikly z té největší. Každá vynikala jinými vlastnostmi, a tak jim dle jejich předností železničáři rozdělili úlohy. Všechny byly potřebné a rovnocenné, ale jedna z nich přeci jen vyčnívala. Na svou samolibost doplatila a skončila na sběrném dvoře.³⁰

Celé pohádce dominuje symbol lokomotivy. Autor ji vtiskl lidské vlastnosti a svým chováním inklinuje k jednomu ze sedmi hříchů – pýše. Lokomotiva, jelikož nesla nejvíce prvků původní mašinky, získala dojem určité nadřazenosti. Vymykala se svou silou, vzhledem a rychlostí. Pýcha předchází pád, tak by se dal definovat její osud. Svůj konec našla ve starém železu, neboť ji po vážné nehodě nikdo nedokázal pomoci.

1.4.1.1.4 **Pohádka o zcela maličké lokomotivě**

Čtvrtá pohádka líčí příběh té nejmenší mašinky, která se utvořila z té kouzelné. Název tematicky koresponduje s rozsahem pohádky, je z nich totiž nejkratší. Lokomotiva nebyla tak silná, aby stačila ostatním, proto se železničáři rozhodli, že jí pomohou a najdou pro ni najdou příhodnější místo.³¹

Nejmenší mašinka symbolizuje laskavost, věrnost, přátelství a změnu. Nauman zde využívá personifikace, aby poukázal na vlastnostech mašinky, že nezáleží na vzhledu, ale vytrvalosti a dobré povaze. To, že mašinka nesplňovala normy Smíchovského nádraží, neznamená, že nebyla neúčinná. Stačilo změnit pouze místo a celá její existence získala nový smysl. Nebojme se opouštět situace, lokace a společnost, pokud cítíme negativní emoce. Změna nemusí být špatná, nebojme se odlišnosti. Mašinka rychle zapadla do nového režimu, staré přátele neopustila a získala i mnoho nových. Každý má místo, kam patří, musíme ho ale najít a ani po neúspěchu to nevzdat.

1.4.1.1.5 **Jak jela lokomotiva pro brambory**

Čtvrtá pohádka vypráví příběh o nejsilnější mašině, která se vydala na daleké pole, aby přivezla do města brambory. Během cesty na ni a železničáře čekala řada nástrah, se kterými si poradili. Situace se zdála beznadějná a nikdo už nedoufal, že se všichni vrátí. Nakonec se

³⁰ Tamtéž, s. 43–49

³¹ Tamtéž, s. 50–53.

všichni objevili ve vsí slávě na nádraží s úsměvem na tváři a plnými vagónky brambor pro celé město.³²

Nejsilnější mašinka symbolizuje životní cestu a sílu ducha. Cesta byla komplikovaná, krůček po krůčku se cíl vzdaloval. I přes veškeré nástrahy železničáři a mašinka vytrvali, stále věřili. Pracovali pilně, přemýšleli pečlivě nad každým tahem, který učiní dál. Pokud nemohli pokračovat, přerušili práci a nabrali sil, v ten okamžik se cíl začal přibližovat. Silnou vůlí a počestnou prací svých snů dosáhli. Po strastiplných překážkách přišla odměna, uznání a vřelý pocit.

1.4.1.1.6 Pohádka o zelené mašince

Pátá pohádka přináší vyprávění o té nejkrásnější mašince, která patřila Smíchovskému nádraží. Svým vzhledem okouzlovala každého, kdo se pohyboval na nádraží. To, co získala na kráse, ztratila na skromnosti. Její namyšlenost způsobila tom, že ze zářivé růžové barvy přešla na zelenou. Vše vrcholí šťastným koncem, kdy lokomotiva zmoudří.³³

Růžová mašinka symbolizuje negativní lidské vlastností – pýchu a neskromnost. Lokomotiva se povyšovala nad ostatní a vyžadovala zvláštní zacházení. Získání pocitu nadřazenosti mění charakter v negativním smyslu slova. Mašince se zdálo, že nic není dobré, stále toužila po něčem speciálním. Požadavky se staly nereálné a chamtivost způsobila nemoc, jak duševní, tak i fyzickou. To se projevilo na vzhledu – z krásné růžové barvy přešla na neduživou zelenou, barvu nemoci. To dokazuje, že stav mysli ovlivňuje stav těla. Přátelé, železničáři, poznali, že musí zakročit, jinak nebude cesty zpět. Silné zázemí, a především pevná léčba dokázala zvrátit zkázu a zajistila nápravu. I když se situace zdála předem ztracená, nikdo neztratil naději. Tu nejvíce nezbytnou věc v životě.

1.4.1.1.7 O neposlušné mašince

Tato pohádka dopřává prostor mašince, která zpočátku dokázala své touhy ovládat, ale později se jimi nechala zcela pohltit. Přestala respektovat pravidla, a to vyústilo v nehodu. Mašinka přišla o svou chloubu, dlouhý komínek a jako upomínku v její nevyzpytatelné chování ji zařadili mezi posunovací mašinky. Pan strojvůdce Veverka rozhodl, že jí komínek nenechají opravit, aby si navždy zapamatovala, že měla poslouchat zkušenější.³⁴

³² Tamtéž, s. 54–63.

³³ Tamtéž, s. 64–72.

³⁴ Tamtéž, s. 73–84.

Neposlušná mašinka symbolizuje vnitřní touhy a pohrdání pravidly. I když se zákony mohou jevit jako příliš přísné, tak mají své opodstatnění. Udržují společnost a jedince v bezpečí a dohlížejí na pořádek. Pokud se pravidla ignorují či hrubě porušují, nastávají ohrožující situace.

Mašinka několikrát tato pravidla porušila a vždy se dostavily důsledky. Pokud by uposlechla rad zkušenějších, problémům se mohla vyhnout. Pohádka připomíná, že pokud chybujeme, měli bychom se z chyb poučit, a ne je opakovat. Pokud dochází k pravidelnému porušování pravidel, přichází trest – v tomto případě degradace na posunovací mašinku, která ztratila svou přednost.

1.4.1.1.8 **O mašince, která nechtěla jezdit po kolejích**

Osmý příběh z Pohádek o mašinkách se věnuje mašince, která toužila po svobodě a změně. Jízda po kolejích se jí zdála fádni a nudná, chtěla poznat svět. Prvotní cesta mimo koleje skončila fiaskem, její stavba nebyla uzpůsobena na takové cestování. Svého snu se nechtěla vzdát a když se setkala s mocným černokněžníkem Zababou, její přání se vyplnilo. Mohla vyrazit kamkoli a kterýmkoli směrem. Nic jí nebránilo se projet po poli a poznat lesní cesty. Tíha mašinky způsobila to, že zapadla mimo civilizaci. Mašinku vysvobodil houbař Vávra, který se zároveň stal jejím vězňem. Využíval ji k velice těžké práci po celý rok a v tom čase často a ráda vzpomínala na svůj starý život. Vše nakonec ale dobře dopadlo, neznámý zachránce mašinku vysvobodil a ta se velice ráda vrátila na smíchovské nádraží, kam patřila.³⁵

Mašinka symbolizuje touhu po svobodě a změně. Každodenní jízda po kolejích ji omezovala, představují totiž řád. V tu chvíli začínala polemizovat o tom, jaká ta volnost je. Záhy přišel rozkol mezi realitou a iluzí, čím více se nám dostává svobody, tím více je vše komplikovanější.

Nezodpovědné chování mašinku dostalo do mnoha potíží, necítila se bezpečně, a nakonec skončila uvězněná. Z toho plyne, že to, co se zprvu mašince zdálo jako omezení, je ta nejvhodnější a nejsvobodnější cesta. Pohádka upozorňuje na neuvážené činy, každý krok se má důkladně promyslet, a ne každé pravidlo je omezením, ba naopak je to nejkratší cesta k cíli.

1.4.1.1.9 **Velice vážná pohádka o černokněžníkovi Zababovi**

Poslední pohádka ze sbírky přivádí do příběhu postavy z úvodního příběhu. Setkáváme se s panem Blahošem a černokněžníkem Zababou. Během tohoto vyprávění se malí posluchači dozvěděli, proč se Zababa přidal na temnou stranu.³⁶

³⁵ Tamtéž, s. 85-103.

³⁶ Tamtéž, s. 104-116.

Závěrečná pohádka symbolizuje souboj mezi dobrem a zlem. Zababa byl zprvu obyčejný inženýr, který se snažil zkonstruovat co nejlepší mašinku. Naděje, ale na tento pokus vyhasla a on se zaprodal temné straně a stal se zlým černokněžníkem. Přesným opakem je postava Blahoše – moudrý a vážený člen železniční komunity. Blahoš poznal, že v Zababovi zůstal kousek dobra – pomohl panu nejvyššímu železničáři a zvrátil kouzlo v pohádce O mašince, která nechtěla jezdit po kolejích. V obou těchto případech uznal, že postavy se dost poučily a nebylo nutné je dále trápit.

Blahoš a Zababa symbolizují přátelství a dokazují, že pokud kolem sebe máme přátele, dokážeme cokoli. Tito dva si spolu otevřeli krámk, kde vyráběli a prodávali dětské mašinky. Tím se splnil Zababovi jeho sen, ale jiným způsobem, než předpokládal. To je důkaz, že některé sny máme na dosah, stačí pouze změnit pohled na věc.

Shrnutí

Nádraží i vlaky i v reálném životě plnily funkci cestování mimo realitu, jak nám předkládají autoři vážné literatury. Cyklus devíti pohádek tematicky sdružují mašinky. Pomocí personifikace získaly kladné i záporné lidské vlastnosti. Díky jejich povaze se dostávají do různých situací, řeší problémy a překonávají překážky. Pohádky obsahují mnoho symbolů – pýchu, hamižnost, neposlušnost, ale i pokoru, bezpečí, přátelství a mnoho dalších. Z každé pohádky plyne poučení a učí děti, že každý čin má svůj důsledek. Zobrazují také možnost volby a je pouze na nich, jakou cestou se vydají.

1.5 Josef Kopta

Josef Kopta se narodil roku 1894 a umírá v roce 1962.³⁷ Řadíme ho mezi autory první poloviny dvacátého století, které prožil a v něm tvořil. Válka ho zastihla, když mu bylo dvacet let a musel narukovat do rakousko-uherské armády, svou vojenskou kariéru započal ve škole pro vojáky v Nových Benátkách, odkud zamířil do Karpat.³⁸ Zbývající roky války prožil v Rusku, kde pobýval až do roku 1920, poté se vydal poznat Japonsko.³⁹ Po vystoupení z armády se začal věnovat literatuře a novinám. Je spjatý s *Národním osvobozením* a *Lidovými novinami*.⁴⁰ Během druhé světové války se zapojil do odboje. V tvorbě reflektuje své zážitky, jelikož sám byl

³⁷ HAMANOVÁ, Růžena. *Josef Kopta: 1894-1962 : literární pozůstalost*. Praha: Literární archiv Památníku národního písemnictví, 1985, s. 3.

³⁸ Tamtéž, s. 3.

³⁹ Tamtéž, s. 3.

⁴⁰ Tamtéž, s. 3-4.

legionářem. Kopta je autorem trilogie zachycující československé legie, první díl se jmenuje *Třetí rota*, druhý díl *Třetí rota na magistrále* a poslední díl *Třetí rota doma*. Druhý díl zachycuje právě prostředí vlaku a železnice, kde hlavní hrdinové prožívají situace na Transsibiřské magistrále.

1.5.1 Hlídač č. 47

Román *Hlídač č. 47* zachycuje životní příběh železničního hlídače Františka Douši. Řadíme ho k psychologickým románům, jelikož Kopta vykresluje duševní stav hlavní postavy, umožňuje čtenáři náhled do jeho mysli, ve které řešil své morální problémy. Román je členěn na 21 kapitol, ve kterých sleduje vývoj a přerod Doušova charakteru. Pro utužení dramatičnosti Kopta využívá střídání *er* a *ich* formy, kdy nechal postavu jednat sám za sebe a mohl svůj osud ovlivnit a pasáže, kdy nad sebou postava nemá žádnou moc. Vlak a nádraží zde vystupuje v roli symbolu, který zásadně dotváří charakter hlavní postavy a pomocí retrospektivy ho vrací k podstatným životním událostem.⁴¹

1.5.1.1 Symbolika v díle Hlídač č. 47

V úvodu románu *Hlídač č. 47* Kopta využívá motiv cestování vlakem. Ihned objevíme symbol života a jeho protipól – snění. Vlak umožnil cestujícím pozorovat míhající krajinu a lidi. Člověk jedoucí ve vlaku se distancuje od reálného života a pozoruje svět kolem sebe, a tak upadá do snění. Cíle cestujících a jejich cesty jsou rozličné, ale jedno je jasné, na každého něco čeká. Vystupováním z vlaku se nit fantazie přetrhne a vrací se do skutečného života.

Druhá kapitola přináší obraz železnice, jak se vryla do přírody. Celý ráz krajiny se náhle změnil. Společnost ji zprvu přijala s rozpaky. Byl to cizí element, který přinesl při jejím budování těžkou práci, pot a někdy i smrt. Na tento výjev navazuje třetí kapitola, kdy se železnice stala už součástí života obyčejných lidí.

Na dalších řádcích se setkáváme s vlakem jako symbolem smrti. Sebevražda na kolejích protíná dějovou linii hned dvakrát. Muž, který v aktuální dějové rovině vstupuje vstříc vlaku, vyvolá v hlavní postavě, Františkovi Doušovi, vzpomínku na jeho milou, která ukončila svůj stejným způsobem. Postavu sebevraha vykreslil velice klidně, muž je připraven si nechat setnou hlavu vlakovými koly. V tuto chvíli se autor vrací k té první sebevraždě a vyvolá v Doušovi bolestnou vzpomínku. Kopta nám umožní náhled do Doušovy mysli, kdy přišel o svou nevěstu Františku.

⁴¹ KOPTA, Josef. *Hlídač č. 47*. V Praze: XYZ, 2008. ISBN 978-80-7388-111-5.

Na jejím skonu nese podíl viny, jelikož mladá dívka do něj vložila veškerou důvěru a nepochopila jeho žert. S tímto tajemstvím Douša vnitřně bojuje, ale nikdy ho nevyslovil nahlas.

Motiv smrti vlakem dále rozvíjí v páté kapitole, kdy se dozvídáme více informací o záhadném sebevrahovi, kterým je hrobník. Douša a hrobník debatují o tom, proč si právě vybral tuto smrt. Douša, jako bývalý voják, chce znát odpověď, nemohla ho zaskočit žádná reakce, zažil již horší situace. A z jakého důvodu? Vlak člověka naprosto znetvoří, oddělí údy od trupu. S touto myšlenkou se hrobník vrhl pod rozjetou lokomotivu. To byl jeho cíl, nenechat své tělo v celku, tím by překazil sázku s výrobcem rakví, jednalo se o mužskou ješitnost.

Dalším motivem jsou železniční budovy. K zajištění provozu bylo třeba budovat i stavby. Douša obýval strážní domek, který zároveň sloužil i jako služebna. Domek je skromný o dvou pokojích a kuchyní, která převzala i funkci služební místnosti. Mísí se zde soukromý život s tím profesním. V roli hlídače nejdou tyto dvě roviny oddělit. Hlídaní dráhy zahrnovalo nepřetržitou službu.

V šesté kapitole vlak přejímá funkci navazování přátelství. Douša se ještě na vojně seznámil s maďarským vojákem Farkašem, který se oženil s ženou české národnosti. Osud jejich cesty svedl po čase zase dohromady a potkali se na železnici. Farkaš byl zaměstnán jako brzdař.

Tak jako vlaky projížděly kolem Doušova strážního domku, stejně rychle se chýlila ke konci Doušova služba. Vlak se stává symbolem odchodu. Hlídač Douša se postupně připravoval na svou penzi a z vydělaných peněz plánoval stavbu domu s hostincem. Po ukončení služby hlídač musel opustit strážný domek a přenechat jej svému nástupci. Do výsluhy ho poslal jeho zdravotní stav, postupně přicházel o sluch. Hlídači pravidelně podstupovali lékařskou prohlídku, kde se určila jejich způsobilost k práci. Nečekaný zvrát přichází, když se mu z čista jasna sluch vrátí a před ním se objevuje vnitřní rozpor, zda hluchotu dále předstírat. Zvykl si na ni, stala se součástí života, izoloval se od vnějšího světa a mohl se uzavřít v tom vnitřním světě. Návrat sluchu ho uvrhl do zvláštní situace, kdy opět řešil vnitřní rozpor a mohl se zařadit do života jako předtím. Opět utužit vztahy s rodinou a okolním světem, zůstat v zaměstnání, ale změna se blížila a on se rozhodl vytrvat.

Vlak se stal symbolem Doušovy cesty k novému životu. Před pražskou komisí se vydal tímto dopravním prostředkem, kde se ve vagónu mohl stát účastníkem konverzace. Zvolil ale mlčení. V tom tichu rozvíjel své myšlenky, zda ta cesta, kterou zvolil, je správná. V tom okamžiku si uvědomil, že se dopouští přestupku a porušil by zákon. Naskýtá se nám pohled na přerod postavy. Zásadový muž upřednostní své potřeby i za cenu toho, že bude klamat. Provinilý pocit

ho však neminul, stále byl čestným člověkem. Rozhodl se ale, že svůj plán dokončí. Komise ho shledala hluchým, odešel od dráhy a dožil jako hospodský v hospodě U hluchého hlídače.

Symbol vlaku po celou dobu zasahuje do života hlavní postavy. Přenáší ho do různých situací – vyvolává jak příjemné, tak i tragické vzpomínky. Vlak můžeme přirovnat k Doušovu životu, symbolizuje jeho cestu, na kterou se vydal, zajistil mu pravidelný řád dnů, kdy monotónnost způsobila pochyby nad jednáním hlavní postavy. Douša tak dostal prostor přemýšlet o svých činech. Šed' všedních dnů vyvolala touhu po útěku mimo systém. Projevil vůli žít jinak.

1.6 Adolf Branald

Adolfa Branalda řadíme mezi české autory, kteří tvořili během dvacátého století. Narodil se roku 1910, takže se stal svědkem obou světových válek, které reflektuje ve své tvorbě, první světovou válku zažil jako malý chlapec, okusil veškeré její strasti.⁴² Do druhé světové války vstoupil jako muž v plné síle. Mobilizace ho zastihla v tu chvíli, kdy sloužil na železnici. I když pocházel z umělecky zaměřené rodiny, prvotní kroky právě směřovaly k železničářům. Působil na nádraží v Řeporyjích, budějovickém nádraží i Masarykově nádraží.⁴³ Můžeme tedy konstatovat, že železniční prostředí velice dobře znal a promítl ho do své tvorby.

1.6.1 Lazaretní vlak

Román Lazaretní vlak zachycuje období konce války, přesněji dny květnového povstání v roce 1945. Člení se do devíti kapitol, které převypravují příběh německého lazaretního vlaku a pražského Severního nádraží. Během vyprávění se tyto dvě roviny střídají a zároveň se prolínají, takže čtenář získává pohled z obou stran. Z toho vyplývá, že vypravěčem není pouze jedna postava – nejvíce prostoru získal přednosta stanice Babánek a německý velitel Roderich. Tyto postavy stojí k sobě v opozici, Jaromír Babánek se hrdě hlásí k Čechům, Roderich zůstává věrný Němcům. Příběh je také ozvláštněn nadosobním vypravěčem v er-formě. Symbolika železničního prostředí dominuje celému románu.⁴⁴

⁴² HAMAN, Aleš. *Adolf Branald: [monografie]*. Praha: Československý spisovatel, 1963, s. 8.

⁴³ Tamtéž, s.16-17.

⁴⁴ BRANALD, Adolf a LHOTÁK, Kamil. *Lazaretní vlak*. 4. dopl. vyd., V NV 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1959.

1.6.1.1 Symbolika vlaku, nádraží a kolejí v díle Lazaretní vlak

Příběh začíná tematicky na nádraží, kde se proti sobě staví dva rozličné vlaky – jeden dělnický, ten druhý lazaretní. Obvyklý obraz příjezdu dělnického vlaku byl takový, že pracovníci rychle spěchali z nádraží. Z konvenčního stereotypu je však vyrušil vlak lazaretní – symbol války a v tomto díle i revoluce.

Lazaretní vlak podává svědectví o tom, jaký dopad měla válka. Vlak se skládal z osmnácti vagonů, které nebyly vyrobeny v jedné továrně, ale byly posbírány po různých místech celé Evropy. Válka zaměstnávala každého, život se měnil, beznaděj rostla. Setkáváme se v prvním symbolem, se zoufalstvím nejen obyčejných lidí, ale i vojáků. Čtyři sta branců pobývali na zdejších nádraží již tři týdny bez pomoci. Branald tuto beznaděj podtrhuje oděrem alkoholu a hnijícího masa vojáků. Někteří se svíjeli v ukrutných bolestech, jež způsobilo zranění či nemoc, např. skvrnitý tyfus, jiní předstírali různé indispozice. I když po fyzické stránce byli schopni službu vlasti vykonávat, otázkou bylo, v jakém psychickém rozpoložení se nacházeli. Jak víme, duševní zranění může být na stejné úrovni jako to fyzické.

Zároveň tento objekt symbolizuje i blížící se konec války v Evropě – samotný vlak posupně ztrácí své charakteristické rysy, jako jsou nápisy a barvy vojenské kamufláže. Tak jako ztrácí barvu tato symbolika, bledne i naděje na vítězství Říše. Z německých vojáků se stali vězni nejen ve vlaku, ale i v německé ideologii. Vlak zůstal uvězněný na českém nádraží daleko od jejich domoviny s oddalující se nadějí, že se vrátí domů živí. Každým dnem se tento cíl vzdaloval.

Další výjev, který je nám z vlaku poskytnut, zahrnuje markantní rozdíly – to, co je důležité a to, na čem zdánlivě nezáleží. Podstatnou součástí je nemocniční vagon skýtající tři oddíly. Tato část spadá pod pravomoc velitele Rodericha, jednoho z vypravěčů. Nábytek byl poškozen, ale operační pomůcky stále splňují hygienické standardy. Nenalezneme zde nic osobního, žádnou připomínku, ale jen a pouze nemocniční vybavení v různém stavu – rozbité či naopak zcela funkční a sterilní. Dva protiklady navzájem se vylučující – řád a chaos. Lékaři byli stále schopni poskytnout přiměřenou péči ale v nevyhovujících podmínkách. Lidský život se stal komoditou, se kterou se obchodovalo na válečných polích.

Na dalších rádcích, kdy se vypravěčská rovina stáčí na nádraží, se tento prostor stává symbolem odboje. Lazaretní vlak nemohl odcestovat z nádraží, nedostal potřebná povolení, a především chyběly i lokomotivy, i když by zdejší zaměstnanci byli raději, kdyby odjel. Velitel Roderich dává ultimátum, vybízí se otázka, zda někdo, kdo se nachází v úzkých, může klást podmínky. Požadavek zněl tak, že pokud nezíská povolení k odjezdu, obsadí nádraží. Do

opozice se staví železničáři, kteří jsou také připraveni bojovat. Celá situace vyvstala z blížících se spojeneckých vojsk, které osvobozovaly území od německých vojáků, jenž měli padnout do zajetí. Atmosféra mezi stranami houstla, vzájemně si nedůvěřovali. Severní nádraží bylo i symbolem svobody, neboť jako jediné nebylo okupované, na rozdíl od Jižního nádraží. Stále bylo svobodným místem i přes to, že se zde nacházela německá menšina o čtyři sta mužích. Obě strany nenápadně pozorovaly okolí, sečkávaly a strádaly plány. Postoj železničářů byl mnohem vstřícnější, snažili se zabránit zbytečnému krveprolití – vlastních lidí i nepřátel, ke kterému mohlo dojít kdykoli. Roderich na životech svých podřízených vojáků a vůbec zaměstnanců dráhy nelpěl.

S tím souvisí i symbol lazaretního vlaku jako nedotknutelnosti. Zaměstnanci železnice pevně věřili v ochranu civilistů a nemocničních zařízení, do kterého spadá i výše zmiňovaný vlak. Dle Ženevských úmluv bylo a stále je přísně zakázáno útočit na raněné, civilisty, civilní objekty, nemocnice, ad. Jak se ale můžeme i v dnešní době přesvědčit, některé autority tento fakt ignorují a situace za války se moc neliší. Někteří život respektují, jiní pohrdají, tak jako je zachyceno v Lazaretním vlaku.

S lidským životem souvisí následující znak – symbolem se mohou stát i lidé, v tomto případě vrchní Mráz. S budovou nádraží byl spjatý přes dvacet let. Díky jeho štedré povaze ho znal každý, kdo navštěvoval nádražní restauraci. Člověk si přirozeně spojuje osoby, objekty a místa, která mu jsou příjemná. Tak se stalo i v tomto případě. Situace se stávala napjatější, a tak on a další tři zaměstnanci dráhy zaútočili na lazaretní vlak, aby vojákům odebrali zbraně. Při drobné přestřelce kulka protнула Mrázovu hrud' a následně umírá. Jeho smrt zapříčinila zvrát ve sledu událostí, kdy postavy polemizují mezi hrdinskou obětí a zbytečnou smrtí – shodly se však na názoru, že lazaretní vlak je symbolem Mrázovy smrti. Z ikony nádražní restaurace se asocioval na padlého hrdinu. Sledujeme charakterovou proměnu přívětivého muže, který našel smrt v boji za své ideály.

Tak, jako se změnil pohled železničářů na hostinského, nám dokazuje, že se symbol může měnit z pohledu postav. Autor čtenáře přesvědčil, že vlak je symbolem války a nedotknutelnosti (Ženevské konvence). Pak ale přenáší vypravěčskou rovinu přímo mezi charaktery ve vlaku. V ten moment se objevuje symbol vzpoury a boje na straně Němců. Z raněných lidí se opět stali vojáci, kteří si museli vybojovat další existenci. Roderich musel reagovat na vzniklou situaci, útok Mráze a dalších, novým plánem, a to dobýt celý železniční komplex. Projevuje se vyčerpání, paranoia a vzájemná nedůvěra, která vyvrcholí výstřely z protějšího hotelu Meteor.

Symbolická rovina protíná válku v tu chvíli, druhá světová válka končí, ale rozhoří se boj právě na Severním nádraží. Konflikt je vyvolán ale omylem, kdy se z hotelu střílí na přechájecí výtržníky. Velení lazaretního vlaku se domnívalo, že Severní nádraží zahájilo palbu na ně. Situace na Severním nádraží byla tak vypjatá, že čekalo na sebemenší záminku, bylo připraveno na boj a doslova po tom prahlo, neboť nesměli zaútočit na nemocniční objekt jako první. Střelba z hotelu je vybildla: „*Severní přijalo výzvu, i když mu nepatřila.*“⁴⁵

Nádraží se stalo entitou, která spojila železničáře – nacházíme další symbol, a to soudržnost železničářů. Jejich práce a oddanost sdružovala pracovníky nejen na Severním nádraží, ale po celém Československu. Vzpomínali, že se zde pár konfliktů událo, a to především v noci. Proto se rozhodli, že budou své nádraží hlídat, neboť se v noci měnilo na nebezpečné místo. Branald v této pasáži střídá roviny – to, co se odehrávalo na nádraží a to, co plánovali Němci ve vlaku. Největší obava železničářů pramenila z blížících se německých vojsk. I když věděli, že se blíží konec nacistického režimu, stále v nich plála touha přežít, tedy utéct do Třetí říše. Stejná vůle proučila i v Češích – na obranu města Prahy rostly barikády a nádraží spatřovalo největší problém v lazaretním vlaku, neboť spadal pod ochranu, ale tím bylo nádraží vystaveno nebezpečí.

Proti hrozbě potřebovali ochranu a jistotu. Protiletický kryt patřil k budově nádraží, můžeme ho tedy nazvat symbolem ochrany. Úkryt zde našli starci, muži, ženy a děti. Čas si zde krátili hudbou a rozmluvou o aktuální situaci. Semkli se, spojila je zdánlivě neslučitelná situace. Na obranu nádraží rostly i barikády, stalo se tak přes jedinou noc. Opět symbol spojení a vytrvalosti. S budováním pomáhali i samotní železničáři, to ukazuje na jejich odhodlání a soudržnost. Železničáři věřili, že vyhrají.

Svědectví o lásce a víře k nádraží samotný autor vložil do textu skrze dvě postavy, jimiž jsou Kalbavý a Houska. Jejich věk jim nedovolil vyrazit do bojů, je jim kolem osmdesáti let, ale věří v to, že se nádraží ubrání.

„Kalbavému je osmdesát, Houskovi o čtyři roky méně. Zůstanou zde a nikdo je odtud nedostane, neboť to jediné mohou ti slabí starci pro Severní udělat: přijít a sedět v něm a být s ním. Nepochybně i oni věří v naše vítězství. Spíše však na to nemyslí, stačí jim být na Severním a čekat s ním. Chvějí se o jeho osud. Mají je rádi – ale to všechno ještě není víra.“⁴⁶

⁴⁵ BRANALD, Adolf a LHOTÁK, Kamil. *Lazaretní vlak*. 4. dopl. vyd., V NV 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1959, s. 45.

⁴⁶ Tamtéž, s. 95.

Budova tedy získává symbolický význam víry a lásky. Nádraží není budováno pouze z cihel, ale přímo pro tyto dvě postavy, má citový význam. Podobné emoce sdílí i železničáři a ostatní.

Podobnou vypjatou emoční situaci prožívali i zajatci v lazaretním vlaku. Poměry se staly neúnosné, šířil se zde břišní tyfus, na který zatím zemřela pouze jedna osoba. Nákaza postupovala vlakem a očekávalo se, že to nebude jediná oběť. Okupanti se stali vězni ve svém vlaku a na zabraném území. Branald v tomto emočním vypjetí tyto dvě roviny propojil. Z lazaretního vlaku se vydala delegace, aby vyjednala podmínky pro přenos nakažených. Obě strany se dohodly, to ale nemění fakt, že si i v tak složité situaci nevěří. Obavy byly oprávněné, lazaretní vlak se chystal na útok. Nedotknutelný symbol Ženevských konvencí se změnil v agresora, ze symbolu obrany a revoluce, což bylo nádraží, se stalo bojiště.

Branald nechal symboliku promluvit i skrze postavy. Během boje zaměstnanci vedli rozpravu o tom, jak zdejší nádraží vnímají – zasadili ho do rodinného prostředí. Tři postavy – dozorce posunu Konopásek, popelář a dílenský Hamouz, vedou konverzaci o tom, jakou funkci ve středoevropské rodině Severní nádraží zastává. Konopásek v něm spatřuje figuru otce. „*Stará se o mne, práci mi dává, a když něco zvorám, tak mi pořádně napráská.*“⁴⁷ Konopásek personifikuje nádraží jako otcovskou autoritu. Chová k němu respekt a neprojevuje takovou citovost. Je součástí jeho života, ale udržuje si určitý distanc, přesto je důležitou osobou, která ho formovala. Oproti tomu popelář s humorem dodal, že nádraží zosobňuje postavu matky. Staví ji do pozice bezmocné ženy. „*Mně spíš připadá jako máma, jako bezbranná ženská, protože se tady válíme, místo abysme šli rovnějma nohama do toho.*“⁴⁸ Dílenský Hamouz hleděl do brzké budoucnosti, kdy konstatoval, že se nádraží změní v dítě. „*Zejtra bude Severní dítě, mrňavej, ubřečenej fakan, a něco se nás natrápí.*“⁴⁹ Tři osoby hleděly na stejnou budovu různými očima a promítaly si do ní své úvahy. Postupně se obraz vyvíjí od nejsilnější autority v rodině po křehké dítě bez zkušeností. Rozdílné role a funkce, avšak důležité pro kompletní rodinu. Ideál rodiny se v době mění, ale tento román promlouvá tímto způsobem.

V šesté kapitole se nádraží změnilo pevnost. Autor řešil otázku, proč tomu tak je a následně čtenáři podal i vysvětlení. „*Vím, že nebojují jen za Severní, ač bych tomu chtěl rád věřit, neboť láskou k Severnímu dá se omluvit jakýkoliv čin. Nebojují jenom za město, neboť v této válce se nebojovalo jenom za Paříž, jenom za Moskvu, jenom za Londýn. Bojují za svou víru.*“⁵⁰ Bojují

⁴⁷ Tamtéž, s. 116.

⁴⁸ Tamtéž, s. 116.

⁴⁹ Tamtéž, s. 116.

⁵⁰ Tamtéž, s. 151.

pro své ideály a přesvědčení, zápasí proto, aby vše skončilo a život se mohl vrátit do starých kolejí.

Obraz nedobytné pevnosti se zboril pod útokem německých tanků. Symbol pevnosti vymizí a modifikuje se na bojiště. Situaci nepomohla ani vzpoura lazaretního vlaku, který na nádraží zaútočil zevnitř. Železničáři se bránili do posledních sil. Bojovali za své Severní nádraží. Nádraží padlo a stalo se zajateckým táborem. Doposud silný symbol se změnil v trosky – pošta vzplála, na zdech byly patrné střely, sutiny skryly podlahu. Největší potíží představoval oheň, jelikož se ve vojenských vagoncích nacházela munice – granáty a bomby, a pokud by plameny atakovaly náklad, nádraží by zmizelo.

Nádraží inklinuje k tomu, kdo měl zrovna moc. I když ho železničáři vnímají jako místo s duší, stále to byla neživá věc. Pro železničáře symbol života, pro Němce zajatecký tábor. Střídání ideologií změnilo poměry. Čeští železničáři stále dodržovali Ženevské konvence, němečtí vojáci pojmulí rukojmí a hrozili smrtí každému, kdo projeví odpor.

V poslední kapitole se objevuje obraz smrti, ta sice prostupuje celým románem, ale v závěru je stěžejním motivem. Nádraží je zničené, většina literárních postav zde našla smrt. V úvodní kapitole, kdy čeští železničáři soucítí s Němci a ctí Ženevské konvence, v deváté kapitole zaměstnanci dráhy, ti, kteří přežili, pozorují masakr, který se zde během pár hodin udál. „*Rád bych věřil ve spravedlnost – jak vak vysvětlit onen nepochopitelný zjev, že vy jste mrtví a oni žijí?*“⁵¹ Pokaždé, když pohlédnou do tváře kteréhokoli Němce, spatřili přátele, kteří padli.

Nádraží, železnice a vlaky se ke konci románu mění v symbol svobody. Nádraží se hroutila pod náporem střel, plnily totiž funkci železničních uzlů, po kterých se dopravovali vojáci, pomoc a suroviny. „*Bude to bezpochyby pískot lokomotivy, který je přesvědčí, že je opravdu mír, a už proto musíme být my, železničáři, prvními, kteří opět uvěří v poctivé úmysly všech lidí dobré vůle. Neboť nejen vy, chlapci, ale s vámi i milióny jiných bojovaly za volné cesty, za křižovatky celého světa, za věčný mír, za život bez násilí a válek.*“⁵² Komunita železničářů se zde jevila jako velice utužená. Vlastními silami se rozhodli opravit koleje a nádraží, aby veškeré památky po válce odešly. Avšak válka zanechala šrám na duši. Aktuální nenávisť vůči okupantům bude utíchat s následujícími generacemi. Lazaretní vlak stále připomínal zradu, které se železničářům dostala. Svědomí vlasteneckých železničářů nedovolí nemocné Němce nechat bez pomoci.

⁵¹ Tamtéž, s. 217.

⁵² Tamtéž, s. 218.

Železniční doprava se v závěru příběhu stala stavebním kamenem v budování poválečného Československa. Nádraží a doprava se musela obnovit co nejdříve. Bez železnice nefungovaly továrny, čekalo se na transporty z koncentračních táborů, a především návrat zajatců do domoviny. Zkrátka co nejrychlejší obnova přepravy byla nezbytná pro návrat do situace před válkou. Zřízení si určili ušlechtilý cíl, zvládnou opravu do týdne. Z jejich slov bylo sedm dnů nepředstavitelné množství času, ale z jiného pohledu týden na reparaci tak rozsáhlé újmy, je nepředstavitelný. To čtenáře přesvědčilo o jejich vůli, ba dokonce vášni k samotné železnici. Na nic nečekali, na žádný podnět, to vycházelo přímo z jejich nitra a pustili se do obnovy. „*Týden*“, opakoval Hlaváč a hleděl do špinavého stropu. „*To je zatraceně dlouho – to je moc, to je až moc* –“⁵³

V úvodní kapitole motiv každodenního života utichá, ke konci se opět obnovuje. Zaměstnanci sestavili nový jízdní řád, obnovil se ruch na nádraží. Bylo vybaveno dvacet vlaků, aby se pokryla potřeba. „*Odveze z města ty, kteří sem v sobotu přišli na pomoc zpátky přiveze dělníky a potraviny z Brodu, Kolína, Pardubic.*“⁵⁴ Radost přetíná myšlenka na tábor Terezín, kam Severní nádraží za pomoci nádraží v Pardubicích vypravilo nemocniční vlak s pomocí. Vybrali ty nejlepší vozy, zajistili technickou údržbu a patřičně je vybavili. Odjezd prvního vlaku po předchozích událostech se dočkal slávy. Vzplála naděje. Pospolitost železničářů se ukázala, když různá nádraží mezi sebou komunikovala – Pardubice a Praha.

Definitivní konec války symbolizuje odtažení lazaretního vlaku z nádraží. „*Lazaretní vlak WL 879. Šestnáct dřevěných doupat, prosáklých karbolem, střelným prachem, kořalkou, krví a umíráním, opouští Severní nádraží jako bezejmenná souprava.*“⁵⁵ Stává se pomyslnou a bezcennou tečkou v nové době. Době beze zbraní, krve a smrti.

Branald vyzvedl pár symbolů, které nechával během plynutí příběhu proměňovat. Nejpatrnější změna probíhá na symbolu nádraží – od místa, kde se odehrála revoluce, přes motiv rodiny, lásky a víry, dále směřovalo k bojišti, jenž se proměnilo v sutiny, ale nakonec vstalo z popela a utvořilo symbol míru, který přispěl k návratu ke každodennímu životu. Podobnou úlohu sehrál i lazaretní vlak. Zprvu bezbranný symbol války, který spadl pod ochranu přes místo, kde se plánoval převrat až po jeho odjezd do zapomnění. Nesmíme opomenut ani železničáře. U nich přerod nebyl tak výrazný, neboť již od počátku hájili své hodnoty.

⁵³ Tamtéž, s. 226.

⁵⁴ Tamtéž, s. 250.

⁵⁵ Tamtéž, s. 262–263.

1.7 Legionářská próza

Autoři pomocí legionářské prózy veřejnosti zprostředkovali své vzpomínky z dob první světové války, kdy působili jako vojáci v československých legiích v Rusku. Samotní spisovatelé se tak stali účastníky bojů a jejich příběhy v sobě mísily prvky vzpomínek a beletrie. Legionáři doslova žili na kolejích, a tak byla jejich tvorba úzce spjatá s motivy vlaku a železnic. Za světové války vlak získal status výhradního dopravního prostředku, kterým vojáci odjížděli do bojů, vznik těchto legií byl podmíněn politickou nestabilitou Ruska, kdy se čeští legionáři museli spolehnout pouze na své schopnosti, neočekávali pomoc zvenčí, a tak zastávali veškeré úkony při udržování vlaku a železnic při své cestě až na opačný konec Ruska.⁵⁶ Česká tvorba je bohatá na tento specifický typ prózy, mezi autory patřil František Langer, Václav Kopta, Adolf Zeman, Rudolf Medek, Metoděj Pleský a další.

1.7.1 František Langer

František Langer se narodil v Praze v roce 1888 a umírá také v Praze roku 1965.⁵⁷ Lexikon české literatury ho definoval jako: „*Dramatik a prozaik, autor knih pro mládež, esejista, divadelní, literární, výtvarný kritik a publicista, filmový libretista. Příslušník tzv. chapkovské generace a stoupenec jejího programového úsilí o oslavu obyčejného člověka; v divadelních hrách kladl důraz na problematiku společenskoumravní, na otázky zločinu a trestu, svědomí a násilí, míru a války.*“⁵⁸ Zúčastnil se aktivně první i druhé světové války. Ve své tvorbě se věnoval svým vzpomínkám z první světové války, a tak ho řadíme mezi nejznámější autory legionářské literatury. Za druhé světové války působil jako vůdčí osobnost zdravotnictva československé zahraniční armády.⁵⁹

1.7.1.1 Legionářské prózy

Legionářské prózy jsou cyklem povídek s tematikou první světové války. Zde Langer zrcadlí své vzpomínky, neboť sám byl aktivním účastníkem světových válek. Tyto vzpomínky se vztahují k první světové válce. Tento soubor se člení do tří částí – *Železný vlk*, *Z času legií* a *Publicistika*. Symbol vlaku nejlépe vystihla povídka se stejným titulem jako má samotná první část – *Želený vlk*.⁶⁰

⁵⁶ JIRÁNEK, Tomáš a SOUŠEK, Radovan. *Dějiny československého železničního vojska*. Praha: Nadatur, 2014. s. 21. ISBN 978-80-7270-042-4.

⁵⁷ OPELÍK, Jiří, Vladimír FORST a Luboš MERHAUT. *Lexikon české literatury: osobnosti, díla, instituce*. Praha: Academia, 1993. sv. 2, sv. 2, s. 1137. ISBN 80-200-0468-8.

⁵⁸ Tamtéž s. 1135.

⁵⁹ Tamtéž s. 1136.

⁶⁰ LANGER, František a Nadační fond Františka Langera. *Legionářské prózy*. Praha: Kvarta, 2003. ISBN 80-86326-37-3.

1.7.1.1.1 Symbolika vlaku v povídce *Železný vlk*

V povídce *Železný vlk* převažuje symbolika nad samotným dějem. Z dějovosti zachycujeme různé útržky, jako byla cesta k Uralu a mnohé bojové scény, kdy se vlak stal středobodem bojiště. Pokud se podíváme na samotný název povídky, *Železný vlk*, naskočí nám asociace na železný vlak, stačí pouze vynechat jedinou samohlásku ve slově vlak. I když to jsou dva zcela odlišné pojmy, svými vlastnostmi si mohou být podobní na takové rovině, na kterou poukazuje Langer.⁶¹

Ihned v úvodu povídky Langer vlak personifikoval a stylizoval ho do malého štěňátka, na kterém ukázal jeho dospívání. Zpočátku parametry vlaku nevyhovovaly bojišti, neboť to byly vlaky nákladní, ale s rostoucími zkušenostmi, věděli, jak z vlaku vytvořit nedobytnou, plně pohyblivou pevnost, se kterou vyráželi do bojů, ale i bezpečný domov, neboť vlak se stal útočištěm vojáků.

Z bezbranného štěňátka, nákladních vlaků, vyrostl mocný železný vlk, pancéřovaný vlak. Tento železný vlk symbolizuje jistou mohutnost, vlaky byly vybaveny kulomety, zbraněmi, a především železnými pláty poskytující ochranu. Ale vše má svou slabinu, tu zde symbolizovala lokomotiva.

Samotný motiv vlaku se v očích lidí proměnil, z živelného elementu se stal posluhovačem války. V obou případech vlak sloužil lidem, ale záleželo na kontextu. Dokud přinášel zábavu, živobytí a potřebné věci, lidé ho oslavovali, pancéřované vlaky však přinášely uvědomění, že smrt mohla zasáhnout kdykoli a kohokoli.

Vlak se zde objevil i jako symbol shledání, kdy se rozptýlená vojska po dlouhé době shledala. Pomocí personifikace Langer zobrazil scénu, kdy se dva vlci⁶² proti sobě rozeběhnou, byli připraveni na krvavý boj, ale když zjistili, že se jednalo o přátelské vojska, vlci zkrotli a přátelsky se přivítali.

Pokud ale se střetli dva vlci z odlišných táborů, vztekly vrčení vlků, zlostné výstřely z vlaků, povšimneme si symbolu síly. Záleželo ale na tom, kdo v tu chvíli převezme titul vůdce smečky. Poslední asociací je vlak jako symbol klidu, kdy na chvíli boje přestaly a jak vojáci, tak vlci načerpali sílu do dalších dní. Na druhou stranu bychom mohli určit ještě jeden symbol, a to vlak jako věrný přítel vojáků. Vlci jako psovitě šelmy, pokud se ochočí, stanou se věrným přítelem člověka. Legionáři byli na vlak vázáni, poskytoval jim veškerý komfort, tvořili si zde

⁶¹ Tamtéž, s. 85-92.

⁶² Dva vlaky

mezilidské vztahy s ostatními. Stal se jejich neoddělitelnou součástí po určitou dobu, než se mohli vrátit do svých skutečných domovů.

1.8 Jan Neruda

Jan Neruda se řadí mezi nejvýznamnější spisovatele 19. století. Psal prózu, poezii a zasloužil se o rozvoj českého novinářství. „*Novinářská produkce Nerudova měla určující význam pro zrod nových, do tehdejší doby v českém kontextu nezdомácnělých žánrů a bez nadsázky lze říci, že právě Neruda, tvůrce specifického žánru fejetonu u nás, byl otcem moderního českého publicistického stylu.*“⁶³ Neruda vytvořil mnoho drahokamů v české literatuře, jako jsou *Povídky malostranské* nebo *Hřbitovní kvítí*. Každá jeho sbírka, ať beletristická či lyrická, zanechá ve čtenáři pocit, že Neruda byl jedním z největších spisovatelů vůbec. Ve své tvorbě často zmiňoval sociální tematiku.

1.8.1 Trhani

Fejetonistická sbírka *Trhani* pojednává o poměrech trhanů. Trhani byli pracovníci, kteří vyhazovali do povětří skály před samotným budováním železné dráhy. Sbírkou prostupují sociální poměry této vrstvy, zachycuje jejich problémy a životní úděl. Během Nerudova života tato sbírka vyšla čtyřikrát a po jeho úmrtí ještě pětadvacetkrát.⁶⁴

1.8.1.1 Symbolika vlaku v díle *Trhani*

Povídka *Trhani* se zaměřuje na sociální poměry lidí, kteří stáli za budováním železnice. Byly to bytosti, bez kterých by železnice neexistovala, ale v dnešní době jejich práci přehlízíme.

Postava inženýra, je první symbol spjatý s železnicí, se který se v povídce objevil. Pokud se v okolí zjevil se svým měřičským vybavením, lidé ihned poznali, o koho se jednalo a co se v jejich bezprostřední blízkosti chystalo. Nacházel se na vrcholu železničního postavení, dle toho mu společnost vyjadřovala úctu.

I když byl inženýr vážený, s jeho zjevem vytanuly obavy. Do opozice se staví symbol dědictví a majetku, kdy se rolníci vlastníci půdy obávali, že přijdou o svou obživu – pole. Jejich strach

⁶³ KŘIVÁNEK, Vladimír. *Jan Neruda*. Praha: Horizont, 1983, s. 7.

⁶⁴ NERUDA, Jan. *Trhani*. Praha: Československý spisovatel, 1956. s. 65.

se ale rozplynul, když své statky začali přepočítávat na peníze, které by utržili prodejem pozemků dráže.

Povídka zachycuje úplný počátek stavby železnic – inženýři museli prostor vyměřit a trhání ho připravit. S jejich příchodem se okolí měnilo, názorné ukázky si můžeme všimnout na obyčejné hospodě, kdy se zde začala objevovat jiná sorta lidí, na které nám Neruda ukázal hierarchii. Nejváženější příčku obsadil inženýr, následoval ho partafír a žebříček je zakončen trhany. Partafír byla ta osoba, která vedla skupinu dělníků a jeho persona byla taktéž snadno rozpoznatelná dle typického vzhledu. Nejvýznamnějším symbolem však byli trhání, kteří ve společnosti budili rozporuplné dojmy. Měli zkušenosti s trháním skal, odtud pochází jejich přezdívka, ale často holdovali alkoholu, což je ve společnosti degradovalo. Časté požívání alkoholu způsobovalo finanční tíseň, kdy si nemohli dovolit lepší oblečení. Neruda poukazuje na to, že šaty dělají člověka – nastala situace, kdy inženýr poskytl trhanovi peníze, aby si zakoupil oblečení. V očích společnosti jeho vážnost ihned vzrostla a trhan začal nazývat panem inženýrem. Poukazuje to na skutečnost, že peníze ovládají lidi.

S příchodem pracovníků drah se měnilo i samotné prostředí. Pantafíři obývali domky, které sdíleli se svými ženami. Trhání tvořili vlastní osady. Vytvořili si vlastní kulturu, která začala prosakovat i do jazykové roviny. Objevily se slangové výrazy jako ajznboňák⁶⁵, již zmiňovaný pantafír a trhání. Hospodu rozezněly trhanské písničky a v okolí budované dráhy vyrostla trhanská kantýna.

Postava inženýra byla obrazem váženosti. Mnoho dělníků ho prosilo, aby šel za kmotra jejich dětem. S kmotrovstvím se pojily povinnosti, které by měl zastat jak za života i po smrti rodičů dítěte. To poukazuje na symbol, jak byl u dělníků, ale celkově ve společnosti, ctěný.

Jak jsem již na počátku zmiňovala, trhání se stali symbolem stavby drah. Neruda je ke konci povídky přirovnával ke květině, na které zobrazil životní cyklus „*Když vyrůstá někde nová železniční trať, je trhanstvo její mladý, kyprý květ. A to je známo, když ovoce pod květem již se počalo, když se tlačí k slunci, outlé lístky květu že pak opadávají. Trať inženýrova pokračovala k svému dohotovení, trhání odpadávali. Šli do dálky za prací zas novou, do krajů vzdálených, do osad nových.*“⁶⁶ Dělníci připravili podloží a když byli hotovi, vydali se zase dál a trhané vystřídali další – tesaři, řemeslníci a zedníci, aby dráhu dokončili.

⁶⁵ Zaměstnanec dráhy

⁶⁶ Tamtéž, s. 60.

2 POEZIE

Symbolika vlaku se propsala i do české poezie, ale v dosti skromnějším počtu než v próze. Autoři lyriky tento motiv používali s jistými účely, ale neexistují básnické sbírky opěvující samotný vlak. V poezii se jedná pouze o určité fragmenty, které dopomohly utvořit náladu básně a případně i citové rozpoložení lyrického subjektu či atmosféru místa. Vlak přejal symboly lásky, neštětí, cesty, odloučení, války, ale i sociální tematiku.

2.1 Antonín Sova

Antonín Sova patřil mezi básníky a prozaiky generace 90. let spojených se symbolismem a impresionismem, svojí tvorbou přispěl především k obohacení přírodní a milostné lyriky.⁶⁷ První díla vycházela pod pseudonymem Ilja Gregorov, stal se signatářem manifestu České moderny, pojilo ho přátelství s Jaroslavem Vrchlickým, Josefem Václavem Sládkem, Svatoplukem Čechem.⁶⁸ „Podobně jako někteří generační vrstevníci bránil se i mladý Sova mocnému vlivu předchůdců. Proti látkové exotičnosti, filozofické reflexivnosti, nacionálnímu patosu a formální virtuozitě usilovali mladí básníci zobrazit civilní, všední téma, prohloubit a odstínit intimní prožitek a oprostit básnický výraz.“⁶⁹ Svou tvorbou významně přispěl k pestrosti české literatury. Sova umírá v mladém věku 64 let po dlouhé chorobě. Ve své tvorbě letmo zachytil i technický pokrok, proto se zaměřím pouze na tuto část tvorby.

2.1.1 Sběrka Ještě jednou se vrátíme...

Lyrická sbírka se skládá ze čtyřech částí. První nese totožný název jako samotná sbírka, *Ještě jednou se vrátíme*⁷⁰ o 35 básních, *Samota milenců*⁷¹ o 27 básních, samostatná báseň a zároveň i část *Zasněný flirt*⁷² a *Na rozchodu s mládím*⁷³ o 25 básních. Báseň *Než přijel vlak*⁷⁴ spadá do prvního oddílu. Sběrka v této podobě vyšla v roce 1912. Příručka *Českých spisovatelů* tento cyklus charakterizuje jako: „*Básně jsou vystavěny na prolnutí citového rozechvění a, smyslové lačnosti, ale nová je přítomnost psychiky lyrického subjektu a jeho nervního postoje, jenž dílo silně dramatizuje. Tendence k dramatickému vyhocení se projevuje i v odlivu popisnosti a v rozvinutí imaginace, kterou je zvýrazněna mnohovýznamnost a složitá protikladnost postojů.*

⁶⁷ HOMOLOVÁ, Květa. *Čeští spisovatelé 19. a počátku 20. století: slovníková příručka*. Praha: Československý spisovatel, 1982, s. 242.

⁶⁸ Tamtéž, s. 242.

⁶⁹ Tamtéž, s. 242.

⁷⁰ SOVA, Antonín. *Ještě jednou se vrátíme: básně*. Praha: Hejda a Tuček, [1912], s. 5-64.

⁷¹ Tamtéž, s. 65-108.

⁷² Tamtéž, s.109-118.

⁷³ Tamtéž, s.119-160.

⁷⁴ Tamtéž, s. 18.

*Do krajiny, viděné ve hře světél a stínů, záchvěvů a vůní, vstupuje rozbolestněné, ubohé srdce", hledající v „harmonickém klidu" obrození a očistu. Jak je z názvu patrné, jde sice o návrat, ale nikoli o zapomnění.*⁷⁵

2.1.1.1 Symbolika vlaku v básni *Než přijel vlak*

Symbolika vlaku se objevuje v samotném názvu básně a ve druhé strofě, první a třetí strofa zachytila pocity lyrického subjektu, přímo vlak se zde motivově neobjevil.⁷⁶ Melancholicky laděná báseň symbolizuje vlak jako cestu a odloučení. Představuje tu situaci, která nastává před odjezdem vlaku.

Druhá strofa

Druhá strofa se skládá pouze ze dvou veršů, které jsou obrazem dálky a tíhy citů, která přichází, když slyšíme vycházející zvuky z příjezdu vlaku jako symbolu odloučení.

*„Jak moucha vzbuzená těžce se vznes
Za lesy, pláněmi vlaku huk známý.*⁷⁷

2.2 Viktor Dyk

Spisovatel narozený roku 1877 se svou tvorbou zařazuje do „symbolistně dekadentní školy 90. let.“⁷⁸ Psal básně, prózu, divadelní hry a přispíval i do novin. Ve své tvorbě spojuje několik hodnot, kdy je takto definováno v příručce *Čeští spisovatelé 19. a počátku 20. století* takto: „Z generačního individualismu, v němž se u Dyka střetává iluzionista s ironikem a který vede k nihilistické negaci všech uznávaných hodnot, nachází básník východisko v nadosobní ideji národa, jež se mu stává hodnotou absolutní a kterou dovádí v romantickém duchu až k mystice národního společenství, spjatého tradicí i mravním posláním.“⁷⁹

2.2.1 Sbírka *Noci chiméry*

Báseň *Vlak* vyšla v lyrické sbírce *Noci chiméry*. Básně pocházejí z let 1900–1916 a jako ucelený soubor byly vydány v roce 1917.⁸⁰ Tato sbírka začíná úvodní básní *Noc Chiméry*⁸¹ a

⁷⁵ OTRUBA, Mojmír, Zdeněk PEŠAT a Květa HOMOLOVÁ. *Čeští spisovatelé 19. a počátku 20. století: slovníková příručka*. Praha: Československý spisovatel, 1973, s. 254.

⁷⁶ SOVA, Antonín. *Ještě jednou se vrátíme: básně*. Praha: Hejda a Tuček, [1912], s. 18.

⁷⁷ Tamtéž, s. 18.

⁷⁸ HOMOLOVÁ, Květa. *Čeští spisovatelé 19. a počátku 20. století: slovníková příručka*. Praha: Československý spisovatel, 1982, s. 56.

⁷⁹ Tamtéž, s. 56.

⁸⁰ DYK, Viktor. *Noci chiméry: básně 1900-1916*. Praha: F. Topič, 1917.

⁸¹ Tamtéž, s. 7-12.

dále se člení na tři části. První část nese název *Děti*⁸², v té se nachází i báseň *Vlak*⁸³, druhá *Písně z dramát*⁸⁴ a třetí *Kupec hrůzy*⁸⁵. Pochmurnost a beznaděj prostupují všemi básněmi.

2.2.1.1 Symbolika vlaku v básni *Vlak*

Vlak symbolizuje přicházení a odcházení blízkých osob, když se jejich čas naplní. Tento aspekt je nejsilnější v první, šesté, dvacáté, dvacáté čtvrté a třicáté třetí sloce. Tento motiv se emočně vyvíjí, mění se nálady.

1.Strofa

*„Vlak
z dálky se valí.
Přes blízké skály
dým stoupat zří už zrak.
Tam, kde se dráha klikatí,
objevil se už na trati.
Kolej se třese.
Co všecko nese?
A nese něco pro mě?
Hledám tvář v něm čísi.
Hledám známé rysy.“*⁸⁶

První strofa skrze vlak vyzařuje naději a tajemství. Vysoce důležitý je druhý verš „z dálky se valí“, ⁸⁷, tím Dyk dává důraz na to, že něco přichází, ale to je zahaleno v záhadě. Tento verš v různých variacích prostupuje všemi uvedenými slokami a pomocí toho mění symboliku vlaku. Čtvrtý verš využívá stejné funkce „dým stoupat zří už zrak“⁸⁸, jak dým opouští lokomotivu. Dalšími verši pozorujeme symboliku změny a naděje, zda vlak přiveze to, po čem toužíme.

⁸² Tamtéž, s.13-57.

⁸³ Tamtéž, s. 24–41.

⁸⁴ Tamtéž, s. 58-67

⁸⁵ Tamtéž, s.68–105.

⁸⁶ Tamtéž, s. 24.

⁸⁷ Tamtéž, s. 24.

⁸⁸ Tamtéž, s. 24.

6.Strofa

*„Vlak
v dálku se valí.
Přes blízké skály
do výše stoupá dým.
A dobře rozumím.
Vlak dál se kolejí šine,
mrak ten se rozeplyne.
Zbude jen v srdci takový tlak.
Stojím tu, stojím.
Vždycky se bojím,
když zahýbá vlak po trati,
že sem se nikdy nevrátí.“⁸⁹*

V šesté strofě se zintenzivňují pocity neurčitosti, tím, že „*vlak v dálku se valí*“⁹⁰ a „*do výše stoupá dým*“⁹¹ to symbolizuje vzdalování, se kterým je lyrický subjekt smířený, na to ukazuje verš „*A dobře rozumím*“⁹². Prožitky jsou bolestné a objevují se zde obavy ze smrti. To, co smrt, tedy vlak, vezme, už se nevrátí.

20.strofa

*„Vlak
jak hučí radostně, když nám něco veze.
Jak
vše usmívá se na nás v něze.
Vesele zní vlaku hvizd,
vesele nás miji.
Úsměvy ze všech míst,
oči radost pijí.“⁹³*

Dvacátá strofa zcela obrací dosavadní chmurně laděný tón a překlenuje se k radosti a pozitivním myšlenkám. Vlak se mění v nositele potěšení a naděje, že přicházejí lepší časy. Avšak objevuje

⁸⁹ Tamtéž, s. 26-27.

⁹⁰ Tamtéž, s. 26.

⁹¹ Tamtéž, s. 26.

⁹² Tamtéž, s. 26.

⁹³ Tamtéž, s. 32-33.

se zde pomíjivost ve verši *vesele nás míjí*.⁹⁴ Z toho plyne, že to přicházející štěstí odejde a zřejmě velmi brzy.

24.strofa

*„Vlak
jak hřmotně valí se, když nám něco bere.
Tlak
jaký to náhle, jak vše náhle šeré.
Drásavě zní jeho hvízd,
výhruzně světla jeho planou,
a ze všech míst
zní to „Na neshledanou!“⁹⁵*

Zlom, kdy radost vyprchala, přichází v následujících strofách a graduje ve dvacáté čtvrté sloce. Atmosféra se změnila, přichází temnota, zčásti i vztek a smutek. Vlak přivezl symbol smrti. Radostné hvízdání se proměnilo v drásavý hvízd, který nelahodí uším, ale před kterým se člověk skryje. Naděje zemřela v posledním verši *zní to „Na neshledanou!“*⁹⁶, symbolizující definitivní konec, který umocňuje interpunkční znaménko vykřičník.

33.strofa

*„A z vlaku dunění a z vlaku hukotu
k srdci to promlouvá o jiném životu,
o jiných západech, o jiném východu.
Slibuje štěstí to, zápas a svobodu.
Mluví to o matce, tolik nám vzdálené.
Nemyslí na nás už, nebo si vzpomene?
Do vzduchu píšu si chladného bezděky
dvě slova, písmen šest, píšu si „Na věky“.
„Na věky,“ říkala tenkrátě matička.
Cože to znamená? Malá dvě slovíčka,
„Na věky!“ „Na věky!“ Tam, kde se vzpomíná,*

⁹⁴ Tamtéž, s. 32.

⁹⁵ Tamtéž, s. 35.

⁹⁶ Tamtéž, s. 35.

je to jak hodina, je to jak vteřina.

Sluníčko pohasne, matka je vzdálena.

*Odešla, zmizela, zbyla jen písmena.*⁹⁷

Vlak propojil vzpomínky s přítomností, stává se symbolem, který zprostředkoval dva světy. Smrt je nevratná, život jedince se změnil, touží po něčem, co odešlo. Stále ale zůstávají sny, které jsou momentálně vzdálené a cesta k opětovnému dosažení radosti nebude lehká. Síla slov „na věky“⁹⁸ ztrácí svůj původní účel a potvrzuje, že nic netrvá věčně a zůstávají pouze vzpomínky. Se smrtí matky zemřela životní energie lyrického subjektu a „zbyla jen písmena“⁹⁹.

2.3 František Gellner

Mladoboleslavský rodák František Gellner se narodil roku 1881 a zřejmě zemřel v první světové válce roku 1914, nad jeho smrtí se vznáší otazník.¹⁰⁰ Řadíme ho do stejné generace, která tvořila kolem roku 1900. „*Spolu s nimi usiloval o sblížení poezie s každodenním životem, viděným z hlediska plebejského demokratismu. Bohémský postoj a básnická spontánnost uplatněné jak v osobních lyrických vyznáních, tak v politické satíře, kterou silně ovlivnila básníková spolupráce s novinami, vedly ke krajnímu oproštění poezie. V novinách se také rozvinul Gellnerův talent kreslíře a karikaturisty.*“¹⁰¹

2.3.1 Radosti života

Radosti života vycházejí jako druhá lyrická sbírka Františka Gellnera v roce 1903, ta první sbírka *Po nás ať přijde potopa*¹⁰² vyšla o dva roky dříve. Gellner v této sbírce zrcadlí syrovost každodenního života, aby nedošlo k vyprchání reality.¹⁰³ Odráží zde své pocity, kdy žil nespoutaným způsobem – pil, vymykal se obrazu tehdejšího umělce a představitele společnosti, studoval, tomu koresponduje i místo, kam zasadil místo lyriky – hospody, lásky, noc.¹⁰⁴ Sbírka je laděná melancholicky, citově a cítíme zde prvek zoufalství.¹⁰⁵

⁹⁷ Tamtéž, s. 39–40.

⁹⁸ Tamtéž, s. 39.

⁹⁹ Tamtéž, s. 39.

¹⁰⁰ HOMOLOVÁ, Květa. *Čeští spisovatelé 19. a počátku 20. století: slovníková příručka*. Praha: Československý spisovatel, 1982.s. 68.

¹⁰¹ Tamtéž, s. 68.

¹⁰² GELLNER, František. *Po nás ať přijde potopa!: básně*. Praha: edice Nového kultu, 1901.

¹⁰³ HOMOLOVÁ, Květa. *Čeští spisovatelé 19. a počátku 20. století: slovníková příručka*. Praha: Československý spisovatel, 1982.s. 68.

¹⁰⁴ Tamtéž, s. 68.

¹⁰⁵ GELLNER, František. *Radosti života*. Praha: Československý spisovatel, 1974, s. 74.

2.3.1.1 Symbolika vlaku v básni *Vlak do nádraží zvolna vjel*

V této básni se mísí různá symbolika, kterou otvírá právě příjezd vlaku. Báseň se skládá z pěti strof, kde symbol vlaku vystupuje v první strofě. Vlak symbolizuje touhu po změně, první sloka mísí pocity touhy a poznání.

1.strofa

*„Vlak do nádraží zvolna vjel
a vyzývavě hvízdá.
Jak rád bych si teď vyletěl
ze svého nudného hnízda!“¹⁰⁶*

2.4 Viktor Hánek

Viktor Hánek se narodil roku 1891 na Žižkově, roku 1915 musel nastoupit do rakousko-uherské armády a o dva roky později bojoval na italské frontě.¹⁰⁷ Válku přežil, působil pak jako redaktor novin – např. *Venkova a Večera*.¹⁰⁸ Od roku 1947 byl vězněn za kolaborantství, z vězení je propuštěn po sedmi letech, kdy záhy umírá.¹⁰⁹ Hánek tvořil výjimku v básnické tvorbě se symbolem vlaku. Vytvořil po sobě čtyři jdoucí básně spojené tímto symbolem.

2.4.1 Sbíрка básní *Běh světa*

Veršovaná sbírka *Běh světa* vyšla poprvé a naposledy roku 1941. Čítá 57 básní, ve kterých se objevují motivy přírody, pozitivních i negativních citů, melancholie, města, snovosti a vlaků, kterým jsou věnovány 4 básně.¹¹⁰

2.4.1.1 Symbolika vlaku v básni *Před odjezdem*

Obsah básně se zakládá především na niterných pocitech. Jak název napovídá, zachycuje pocity před odjezdem vlaku. Každý to ale může prožívat jinak. To, co je pro někoho utrpení, druhému může působit radost. Vlak symbolizuje cestu a odjezd od něčeho známého. První pocity zachycují úvahy o budoucnosti a o tom, co lyrický subjekt čeká. Jak ale vlak uhání krajinou, vzdaluje se to, co dobře známe, objevuje se motiv samoty. Vlak posloužil jako symbol odchodu a nové životní cesty. Báseň je tvořená čtyřmi strofami, kdy se vlak objevil ve druhé a čtvrté strofě.

¹⁰⁶ Tamtéž, s. 62.

¹⁰⁷ OPELÍK, Jiří, Vladimír FORST a Luboš MERHAUT. *Lexikon české literatury: osobnosti, díla, instituce*. Praha: Academia, 1993. sv. 2, svazek 1, s. 56. ISBN 80-200-0468-8.

¹⁰⁸ Tamtéž, s. 56.

¹⁰⁹ Tamtéž, s. 56.

¹¹⁰ HÁNEK, Viktor. *Běh světa: verše*. 1941.

2.strofa

*„Večer mi podá modro soumraku,
a vlak mi sdělí svoje chvění.
Domov mít budu ještě ve zraku,
ale již tajemnou dálku v snění.“¹¹¹*

4.strofa

*„Ale pak zavřu znaveně zrak,
temno mne obklopí, podivně zmámí.
Nastane ticho. Hovory zmlknou.
Vlak se rozletí do noci, do dálky s námi.“¹¹²*

2.4.1.2 Symbolika v básni Vlak

V básni o dvou strofách se hojně objevuje symbol vlaku, kdy je popsán opisem. Že se jedná o vlak poznáme dle titulu básně.¹¹³ Vlak zde symbolizuje cestu životem, který přináší různé překážky, radosti a cíle. Nikdo neví, kam nás život, vlak, jednou odnese. Tuto otázku si klade i lyrický subjekt na konci básně.¹¹⁴

2.4.1.3 Symbolika vlaku v básni Signály na nádraží

Báseň o šesti strofách zachycuje symbol vlaku doslovně ve druhé strofě.

2.strofa

Ve druhé strofě se nádraží mění na prostor zahalený v mlze obestřený tajemstvím. Vlak opět přejímá funkci plynutí času, když se na nádraží často míjejí. Světla přinášejí poselství či přinášejí varování? Určitě ale mají předat zprávu.

*„Stojím zamyšlen na nádraží
a dívám se, jak mlha v dálce stráží,
jak vlaky přijíždějí a odjíždějí,
jak světla signálů nad párou se chvějí,
krůpěje krve kanoucí.“*

¹¹¹ Tamtéž, s. 43.

¹¹² Tamtéž, s. 43.

¹¹³ Tamtéž, s. 44

¹¹⁴ Tamtéž, s. 44

Barevná světla nad kolejnicemi

se tetelivě vznášejí.

Dívám se němý:

jakou to řečí vábějí? “¹¹⁵

2.4.1.4 Na nádraží

Báseň se skládá z deseti strof, kdy symbol vlaku vystupuje ve třetí, sedmé a desáté strofě.

Třetí strofa

Kouř vlaků může symbolizovat touhy po poznání, ale pokud pohlédneme do budoucnosti, můžeme cítit úzkost. Pokud se ohlédneme do minulosti, můžeme cítit bolest. Je zde zachycena paralela mezi nejasnou budoucností a prožitou minulostí, tyto dvě skutečnosti se navzájem ovlivňují.

„Vlaků kouř mne čímsi opojuje,

závratí a dálkami -

Smutek duši obklopuje:

co to leží za námi? “¹¹⁶

Sedmá strofa

Sedmá strofa zobrazuje dynamiku a rychlost. Tak jak vlak uhání krajinou, blíží se i budoucnost.

Dominanci přebírá tajemnost a touha budoucnosti, která se kvapem řítí.

„Cítit kola vlaku v rytmu bítí,

v oknech vidět letět kraj,

chytat dálku, jež se řítí,

prudce pítí její taj! “¹¹⁷

Desátá strofa

Signál symbolizuje vytržení, vlak odjíždí do neznáma, symbol cesty. Někdo zůstane stát na perónu, přičemž by rád uskutečnila cestu, učinil ten zásadní krok, ale ještě jsou svazování závazky.

„...Zazněl signál. Vlak se rozhoupává,

v noc se jeho světla pnou.

¹¹⁵ Tamtéž, s.45.

¹¹⁶ Tamtéž, s.47.

¹¹⁷ Tamtéž, s.48.

*Smutek těch, jež svírá touha žhavá,
ale odjet nemohou...*¹¹⁸

Shrnutí sbírky Běh světa

Sbírka obsahuje čtyři básně se symbolikou vlaku, které jsou seřazené za sebou v následujícím pořadí: *Před odjezdem*¹¹⁹, *Vlak*¹²⁰, *Signály na nádraží*¹²¹ a *Na nádraží*¹²². Symboliku můžeme nalézt i v tomto sledu, který je řazen chronologicky. Básně mají společnou symboliku melancholie, vlak představuje únikovou cestu a dopravní prostředek mezi světy, to celé podtrhují signály jako obraz touhy, varování a budova nádraží jako místo, kde se střetává minulost, přítomnost a budoucnost.

2.5 Vladimír Thiele

Vladimír Thiele se narodil roku 1921 a umírá roku 1997. Ovlivnila ho druhá světová válka a reálný socialismus. „*Během války byl totálně nasazen v Hallendorfu u Hannoveru, odkud po několika měsících utekl, a až do osvobození se ukryval jako truhlářský dělník v nemocnici na Bulovce v Praze.*“¹²³ Po konci války zakotvil jako redaktor Svobodných novin a Nového hlasu, později ještě vyzkoušel povolání úředníka i truhláře, nakonec se začal plně věnovat literatuře a výtvarnému umění.¹²⁴

2.5.1 Sbírka Hoch v modrém

Sbírka vychází poprvé v roce 1942 a je silně dělnicky zaměřená, sbírka získala první místo v literární soutěži.¹²⁵ Mladý autor přimyká k těmto socialistickým myšlenkám a tvoří v jejich duchu, čímž je *Hoch v modrém* typický. Symbolizuje úděl dělnické společnosti ve čtyřicátých letech 20. století. Vlak opět symbolizuje cestu, na kterou se vydávají a opouštějí své nejbližší domovy.

¹¹⁸ Tamtéž, s. 48.

¹¹⁹ Tamtéž, s. 43.

¹²⁰ Tamtéž, s. 44.

¹²¹ Tamtéž, s. 45.

¹²² Tamtéž, s. 47.

¹²³ FORST, Vladimír, Jiří OPELÍK a Luboš MERHAUT. *Lexikon české literatury: osobnosti, díla, instituce*. Praha: Academia, 2008. sv. 4, část 1, s. 904. ISBN 80-200-0468-8.

¹²⁴ Tamtéž, s. 904.

¹²⁵ THIELE, Vladimír a Vladimír THIELE. *Hoch v modrém*. V Praze: Ústřední dělnické nakladatelství, 1942, s. [1a].

2.5.1.1 Symbolika vlaku v básni *Vlak odjíždí*

Báseň o čtyřech strofách zachycuje symbol železnice ve druhé, třetí a čtvrté strofě.

Druhá strofa

Druhá strofa přináší symboliku smíření s osudem. Spatřujeme symbol práce, za kterým lidé cestují. Jejich život je vždy takový a nezáleží na to, kde jsou. Musí uspokojit základní lidské potřeby a zajistit přežití. Nejsou nároční, nepřemýšlí o nespravedlnosti, to dokazuje poslední verš, ukazující čistotu jejich duše a srdcí.

*„Zpěv kolejnic a větru uspí nenávist,
těm chudým všude zahořklý chléb roste,
proč o tom přemítat, když chce se jíst
a srdce dělníků je dětsky prosté.“¹²⁶*

Třetí strofa

Nádraží se stalo obrazem, kde probíhalo mnohé loučení, dělníci ztráceli své ženy a děti, když od nich odjížděli, zanechávali po sobě emoční šrámy. Rodinu vyměnili za prázdnotu, samotu a skromnost.

*„Tisíce rukou objalo se v nádraží,
tisíce mužů loučilo se s ženou,
ted pouze kolo o koleje naráží
a uzlíček se houpá na kolenou.“¹²⁷*

Čtvrtá strofa

Ve čtvrté strofě vrcholí melancholie, ukazuje prázdnotu v duši, která nastala po odloučení. Vlak zde slouží jako symbol plynutí času, kdy se muži loučili se svými ženami. Temnotu dosvědčuje výraz „*Bůh s nimi*“¹²⁸.

*„Zrak divně ztrnulý se dívá do oken,
vlak kamsi spěchá kroky mílovými.
Již dávno dovlály šátečky žen,
je v okně noc a muži bdí. Bůh s nimi.“¹²⁹*

¹²⁶ Tamtéž, s. 82.

¹²⁷ Tamtéž, s. 82.

¹²⁸ Tamtéž, s. 83

¹²⁹ Tamtéž, s. 82–83

2.6 František Xaver Svoboda

Autor básní, prózy i dramát se narodil v roce 1860 a umírá roku 1943.¹³⁰ V jeho tvorbě nalezneme prvky krajinných nálad, mravních otázek a psychologickou drobnokresbu žen.¹³¹

2.6.1 Sbírka *Je podzim, ovoce voní*

Sbírka zachytila básně od roku 1890 až 1928. Poprvé vyšla v roce 1929. Dělí se na pět částí – *Jablka s rajského domu*¹³², *Hrozny kolem okénka*¹³³, *V bouři a po bouři*¹³⁴, *V torbě poutníkově*¹³⁵, *V košíčku na mém stole*. Tento cyklus zachycuje všemožné pocity od radosti až po melancholii.¹³⁶

2.6.1.1 Báseň *Srpnová noc*

V této básni se symbolika vlaku doslovně objevuje v každé strofě.

První strofa

*„Dnes celou noc lesem vlak za vlakem jel,
zpěv vojáků od stanic krajinou zněl,
spát nemoh' jsem, jakoby bořil se svět
a jako bych veliké dějiny čet'.”¹³⁷*

První strofa a celá báseň reflektuje atmosféru první světové války. Vlaky symbolizují transport vojáků, kteří si čas krátili zpěvem. Češi za války zpívali melancholické písně. Válka ale především vyvolávala obavy a strach, hodnoty světa se rozpadaly a tvořily se nové dějiny, ke kterým každý voják přispěl, ať mrtvý či živý.

Druhá strofa

Tíha vlaku symbolizuje těžkost vojáků směřující na frontu. Brannou povinnost musel splnit každý zdravý muž, závazku se nikdo nemohl zříct, museli přijmout osud. To doprovází pocity smutku a bolesti nejen těchto branců, ale veškerých rodin, celého světa.

¹³⁰ KLÁPŠTĚ, Jan a Martin JEŽEK. *Lexikon české literatury : osobnosti, díla, instituce. 4, S - Ž, dodatky k LČL 1 - 3, A - Ř, sv. 2, U - Ž, dodatky A - Ř /: S - Ž, sv. 2, U - Ž, dodatky A - Ř*. Praha: Praha: Academia, 2008, s. 469. ISBN 978-80-200-1572-1.

¹³¹ Tamtéž, s. 469.

¹³² SVOBODA, F. X.. *Je podzim, ovoce voní: básně : [1890-1928]*. V Praze: Jos. R. Vilímek, 1929, s. 1-55.

¹³³ Tamtéž, s. 59-105

¹³⁴ Tamtéž, s. 107-149.

¹³⁵ Tamtéž, s.153-194.

¹³⁶ Tamtéž, s.197-246.

¹³⁷ Tamtéž, s. 110.

*„Tak přetěžce supaje každý vlak jel,
tak bolestně, divně zpěv vojáků zněl,
tak úzkostně umlkal drcený svět,
tak hrozné jsem noci té dějiny čet!“¹³⁸*

Třetí strofa

Ve třetí strofě se setkáváme s obrazem důležitosti železniční dopravy, kdy se vlak stal hlavním dopravním prostředkem armády. Stává se hybatelem dějin a rozhodujícím prvkem. Svět se rozpadal a ztrácela se víra v lepší zítřky. Stále ale živili drobný plamínek naděje, že válka skončí.

*„Vlak každý krok dějin těch rozhodnout jel,
zpěv vojáků v zmatek jich bolestně zněl,
pln víry v vzkříšení bořil se svět –
Bdě – očima lačnými lačně jsem čet.“¹³⁹*

2.6.1.2 Symbolika vlaku v básních

Vlak v básních přejímá různorodé role, symbolika je velice bohatá. V přechozích ukázkách se nejčastěji objevuje jako paralela života a plynutí času, kdy život pluje stejně rychle jako jízda vlaku po kolejích. Stal se také obrazem propojení různých světů. Představoval symbol převozníka mezi říší mrtvých a živých, vzpomínek, snění a realitou, budoucností, přítomností i minulostí. Jízda po kolejích také mohla symbolizovat stereotyp, když se vlak řítí po kolejích, neměl kam uhnout, stále dokola se opakovala. Stal se taktéž symbolem loučení a shledáním, které doprovázely silné lidské emoce. Nebyly to pouze pochmurné nálady, vlak přirážel i radost, v analyzovaných básních se objevují velmi poskromnu, ale jsou zde citelné. Vlak přejal velice bohatou funkci, kterou se dala vyjádřit skoro jakákoli lidská emoce. A to u autorů velmi různorodého zaměření. Vlak a železnice v básních získala pouze symbolickou rovinu a v porovnání s poezií to jsou pouze střípky. Neobjevují se často a tyto odkazy jsou pouze jednotlivé. Existuje ale výjimka, a tou je Viktor Hánek, který vytvořil cyklus čtyř po sobě jdoucích básní s tematikou vlaku a železnice, které tento motiv rozvíjí.

¹³⁸ Tamtéž, s. 110.

¹³⁹ Tamtéž, s. 110.

3 Severní státní dráha

Severní státní dráha byla první železniční tratí, která se budovala na českém území a jejím úkolem bylo navázat na Severní státní dráhu císaře Ferdinanda.¹⁴⁰

Severní státní dráha spojila důležitá hospodářská centra, a to Prahu, Olomouc, Brno a Vídeň. Významně vstoupila do rozvoje průmyslu a obchodu. Vlaková doprava se stala revolučním prostředkem v přepravování zboží, veškerých surovin a lidí. Postupně začala nahrazovat silniční dopravu. Doprava po železnici byla rychlá a vysoce efektivní. Za krátký časový úsek transportovala enormní množství zboží a zvládla přepravit desítky cestujících.

Nerozvíjel se pouze průmysl, ale otevřely se i možnosti pro cestovní ruch. Po jedné linii se spojily Čechy s Moravou, což zpřístupnilo končiny s různorodou krajinou a umožnilo poznat historické stavby a památky. Vzdálenější rodiny se opět mohly střetnout se svými příbuznými a utužit tak rodinné vazby. Severní státní dráha v 19. století vstoupila do společnosti jako symbol poznání a sblížování.

Klíčovou rolí však bylo propojení s centrem Rakouského císařství, od roku 1867 Rakouska – Uherska, přes Prahu až do Německa. Střetaly se tak různé národy, kultury a zahraniční trh. Severní státní dráha zahrnovala stanice Olomouc hlavní nádraží, Štěpánov, Střeň, Červenku, Moravičany, Mohelnice, Lukavice, Zábřeh na Moravě, Krasíkov, Žichlínek, Rudoltice v Čechách, Třebovice v Čechách a Českou Třebovou.¹⁴¹

Česká Třebová se nachází na pomyslné hranici mezi Čechy a Moravou. Řadí se mezi stěžejní stanici, kde se měla setkat olomoucká a později i brněnská dráha do Prahy, zprvu ale byla obyčejným městem, které nemělo významnějšího postavení, důležitost získalo právě při budování dráhy.¹⁴² „*Nová železnice zprvu počítala s trasou Zábřeh – Lanškroun – Vysoké Mýto, po zralé úvaze byla ale upravena na směr přes Českou Třebovou. To byla první a rozhodující výhra.*“¹⁴³ S první jízdou, která se zde udála, se objevil i příběh. O jeho pravdivosti ale neexistují žádné důkazy. „*Při jeho odjezdu z nádraží údajně došlo k prokluzu kol u lokomotivy a tento sám o sobě znepokojující jev doprovodil ještě děsivější efekt: vydatný černý sloup černého kouře spolu s porcí jisker. Takovému divadlu nebyli přihlížející navyklí, a když někdo*

¹⁴⁰ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní státní dráhy*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2016, s. 12, ISBN 978-80-85034-91-2.

¹⁴¹ KREJČÍ, Ivan, Pavel SCHREIER a SUDOP Praha. *Velká obnova: čtení o znovuzrození dráhy olomoucko-pražské*. Praha: Mladá fronta, 2007, s. 16. ISBN 978-80-204-1708-4.

¹⁴² SCHREIER, Pavel. *České železnice: zajímavosti, rarity, památky*. Praha: Mladá fronta, 2013. s. 165–166. ISBN 978-80-204-2790-8.

¹⁴³ Tamtéž, s. 166.

celý úkaz ohodnotil výkřikem „čert“. Rozprchli se třebovští občané bez ohledu na stavovskou příslušnost co nejrychleji do bezpečí svých domovů.“¹⁴⁴ Pokud se tato příhoda opravdu stala a není to pouze fabulace, vynořuje se zde symbol vlaku jako strachu a neznáma. Kolosální vlak vydával různé hluky a černý kouř ze spalování paliva potřebného pro svůj pohon. To způsobilo doposud ojedinělou podívanou, se kterou neměly zkušenosti žádné společenské vrstvy, strach měli bohatí i chudí.

Vlak byl novým elementem, který se měl stát součástí každodenního života. A také se jím stal. Nádraží a jeho součásti, přesněji podnik Severní státní dráhy, nabídly obyvatelům mnoho nových pracovních míst, která byla nezbytná pro bezchybný chod.¹⁴⁵ Schreier uvádí, že v roce 1857 obsluhovalo nádraží 201 zaměstnanců, v roce 1867 to bylo 249 zaměstnanců, v roce 1917 počet pracovníků vzrostl na 391 lidí a rok 1938 zaznamenal 649 pracujících.¹⁴⁶ Za 81 let, tedy od roku 1857 do roku 1938, se počet zaměstnanců zvýšil kapacitně o 448 lidí, to svědčí o tom, jak vlak zcela změnil prostředí České Třebové, která se začala rozvíjet.

S připojením na vznikající železniční koridor k Brnu bylo třeba uspokojit kapacitu nádražního komplexu, který procházel mnohými a pravidelnými rekonstrukcemi, aby pokryl vzrůstající nároky na dopravu. O tom, že se Česká Třebová stane důležitým dopravním uzlem, počítal i samotný Perner. Tuto otázku rozebereme blíže v kapitole o Janu Pernerovi, nejvýznamnějšímu inženýrovi olomoucko-pražské dráhy.

Z České Třebové dráha vedla přes Dlouhou Třebovou, Ústí nad Orlicí město, Ústí nad Orlicí, Brandýs nad Orlicí, Chocení, Zámorsk, Uhersko, Moravany, Kostěnice, Pardubice hlavní nádraží, Přelouč, Řečany nad Labem, Kolín, Velim, Pečky, Poříčany, Český Brod, Úvaly, Praha – Běchovice, Praha – Libeň a Praha Masarykovo nádraží.¹⁴⁷

„Původní projekt olomoucko-pražské dráhy počítal s celkem 26 železničními stanicemi (Olomouc do tohoto počtu zahrnuta nebyla: jednalo se o společnou stanici KFNB¹⁴⁸). Počet vzhledem k předpokládanému rozsahu provazu – považovali projektanti za dostačující. Tento náhled ale čas podrobil revizi a železniční správa byla velmi brzy konfrontována s požadavky zřízení dalších stanic. Nároky přicházely jednak od obcí, domáhajících se zřízení vlastního nádraží, jednak si budování nových stanic vynucoval zvětšující se rozsah provozu. V případě

¹⁴⁴ Tamtéž, s. 166.

¹⁴⁵ Tamtéž, s. 167.

¹⁴⁶ Tamtéž, 167-169.

¹⁴⁷ KREJČÍ, Ivan, Pavel SCHREIER a SUDOP Praha. *Velká obnova: čtení o znovuzrození dráhy olomoucko-pražské*. Praha: Mladá fronta, 2007, s. 26. ISBN 978-80-204-1708-4.s.

¹⁴⁸ KFNB je označení pro Severní dráhu císaře Ferdinanda a vedla z Vídně do Brna

*iniciativy obcí šlo někdy o oprávněné požadavky, také se ale jednalo o záležitosti prestižní; řešení provozních potřeb si ovšem uvědomovala železnice sama. Někde oba faktory působily společně.*¹⁴⁹

Nádražní budovy svou podobu získávaly postupně. Hlavní stanice v Olomouci byla zpočátku součástí Severní dráhy císaře Ferdinanda.¹⁵⁰ Nádraží, které bylo schopno odbavit cestující, kteří sem přicestovali, se začalo budovat až v letech 1869–1870, po více než 20 letech od zprovoznění samotné dráhy.¹⁵¹ Postupem času dráha zevšedňovala, obce pocítily potenciál a samy bojovaly za to, aby staniční budova postavila i v jejich končinách.

Mnohá města se pomocí železnice rozrostla a získala tak na významu. Jako příklad opět můžeme uvést Českou Třebovou. Během sta let se počet obyvatel zvýšil téměř o 7 000 obyvatel a růst dále pokračoval.¹⁵² Česká Třebová se v následujících letech proměnila na důležitý dopravní uzel, kde se setkaly dráhy z Olomouce a Brna.¹⁵³

Výjimečné postavení ihned získalo i pardubické nádraží. Z Pardubic později vybíhala důležitá dopravní tepna na sever země – Liberce, kterou začala budovat Jihoseveroněmecká spojovací dráha.¹⁵⁴ V blízkém okolí pardubického nádraží vyrostly dvě důležité továrny, a to cukrovar a rafinerie minerálních olejů, proto samotná budova prošla za krátký časový úsek rozsáhlým zvětšováním kvůli těmto faktorům.¹⁵⁵

Nejprestižnější postavení patřilo pražskému nádraží. Za celou dobu své existence prošlo četnými rekonstrukcemi, zvětšováním a estetickým úpravami. Ať se jednalo o funkční aspekt, nebo pouze o zkrášlení interiéru a exteriéru. Výpravní budovy se dle své důležitosti řadily do pěti tříd vyznačující se svou typickou architekturou, nejnižší kategorie získaly nádraží označené V. třídou a nejvyšší pak I. třídy.¹⁵⁶

¹⁴⁹ KREJČÍ, Ivan, Pavel SCHREIER a SUDOP Praha. *Velká obnova: čtení o znovuzrození dráhy olomoucko-pražské*. Praha: Mladá fronta, 2007, s. 18. ISBN 978-80-204-1708-4.

¹⁵⁰ KFNB = Severní dráha císaře Ferdinanda

¹⁵¹ KREJČÍ, Ivan, Pavel SCHREIER a SUDOP Praha. *Velká obnova: čtení o znovuzrození dráhy olomoucko-pražské*. Praha: Mladá fronta, 2007, s. 17. ISBN 978-80-204-1708-4.s

¹⁵² Tamtéž, s. 23.

¹⁵³ Tamtéž, s. 21.

¹⁵⁴ Tamtéž, s. 32.

¹⁵⁵ Tamtéž, s. 33.

¹⁵⁶ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní státní dráhy*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2016. s. 36-48. ISBN 978-80-85034-91-2.s.

Pokud nahlédneme na interaktivní mapu *Českého historického atlasu*¹⁵⁷ na webových stránkách, vizuálně nám ukáže různá období s hustotou železniční sítě. Na českém území se v roce 1830 objevily dvě koněspřežné dráhy – jedna vedoucí z Českých Budějovic do Lince a ta druhá z Prahy do Lán, v roce 1850, tedy o dvacet let později, se na mapě ukazuje železniční tepna vedoucí z Vídně až do Drážďan přes celé české území.¹⁵⁸ Železniční síť se v následujících letech 1854–1866 rozrostla o 623 km kolejí.¹⁵⁹ Od roku 1867 do roku 1875 stavba kolejí raketově vzrostla a vybuďovala se hustá železniční síť – Čechách přibýlo 2446 km, Moravu a Slezsko pokrylo dalších 679 km kolejí.¹⁶⁰ Za 45 let se na českém území od dob prvních koněspřežných drah vybuďovalo celkem 4 623 km kolejí.¹⁶¹ Došlo tak k propojení celého území. V roce 1910 se ještě plocha železnic téměř zdvojnásobila, buďovaly se lokální dráhy, které spojily menší města s důležitými centry a železniční síť v roce 1910 zahrnovala 6 700 km.¹⁶²

4 Jan Perner

Jan Perner se narodil 7. září 1815 a zemřel 10. září 1845 na následky tragické nehody.¹⁶³ Vyrůstal ve mlýně v Bratčicích, poté se vydal na studia na Pražské technické škole, kde získal vzdělání technického směru, které mu poskytlo znalosti, jenž zúročil v budování železnic. První zkušenosti se stavbou železnic získal v Rusku pod vedením inženýra Gerstnera, se kterým ho pojilo přátelství, které záhy skončilo pro malý incident.¹⁶⁴ Pomáhal při stavbě Severní dráhy císaře Ferdinanda a stál u zrodu Severní státní dráhy.¹⁶⁵ Lásky k železnici se mu stala osudnou, zemřel na následky zranění, které si přivodil, když obdivoval své dílo v tunelu u Chocně. O

¹⁵⁷ ČVUT V PRAZE, FAKULTA STAVEBNÍ, KATEDRA GEOMATIKY A HISTORICKÝ ÚSTAV AV ČR. *Krajina a člověk – Železnice*. Online. Český historický atlas. 2020. Dostupné z: <https://cha.fsv.cvut.cz/mapp.php?map=8D>. [cit. 2024-08-20].

¹⁵⁸ *Krajina a člověk – Železnice*. Online. ČVUT V PRAZE, FAKULTA STAVEBNÍ, KATEDRA GEOMATIKY A HISTORICKÝ ÚSTAV AV ČR. Český historický atlas. 2020. Dostupné z: <https://cha.fsv.cvut.cz/mapp.php?map=8Da>. [cit. 2024-08-20].

¹⁵⁹ HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha: Academia, 1990. s. 73. ISBN 80-200-0221-9.

¹⁶⁰ Tamtéž, s. 102.

¹⁶¹ Tamtéž, s. 102.

¹⁶² *Krajina a člověk – Železnice*. Online. ČVUT V PRAZE, FAKULTA STAVEBNÍ, KATEDRA GEOMATIKY A HISTORICKÝ ÚSTAV AV ČR. Český historický atlas. 2020. Dostupné z: <https://cha.fsv.cvut.cz/mapp.php?map=8Dd>. [cit. 2024-08-20].

¹⁶³ MAIXNER, Ladislav; VOLF, Jaromír; TERSCH, Pavel a ŠVANDOVÁ MARŠÁLKOVÁ, Lenka. *Vědci, vynálezci a podnikatelé v Českých zemích: Marků, Diviš, Veverkové, Ressel, Perner*. Praha: Jonathan Livingston, s.r.o, 2016. s.163. ISBN 978-80-7551-030-3.

¹⁶⁴ SCHREIER, Pavel. *Velké postavy našich železnic: životy a osudy*. Praha: Mladá fronta, 2012. s. 58-59. ISBN 978-80-204-2485-3.

¹⁶⁵ MAIXNER, Ladislav; VOLF, Jaromír; TERSCH, Pavel a ŠVANDOVÁ MARŠÁLKOVÁ, Lenka. *Vědci, vynálezci a podnikatelé v Českých zemích: Marků, Diviš, Veverkové, Ressel, Perner*. Praha: Jonathan Livingston, s.r.o, 2016. s. 189–191. ISBN 978-80-7551-030-3.

životě a díle Jana Pernera vyšlo mnoho studií, článků i knih, které jsou shrnuty v bibliografii *Jan Perner 1815–1845*.¹⁶⁶

4.1 Josef Hons a Jan Perner

Josef Hons byl významnou osobou, která se komplexně věnovala životu Jana Pernera. Celou svoji profesní dráhu věnoval železnicím a vlakům, neboť vystudoval České učení technické se specializací na železniční dopravu.¹⁶⁷ Zásadní zkušeností formující jeho odbornou literaturu byl pobyt v Krumbachu, rakouském městě, kde se mohl ponořit do studia vídeňského železničního archivu.¹⁶⁸ Josef Hons, jako osoba zainteresovaná do železničního prostředí, nám podala obraz života Jana Pernera z poválečné doby. Z čehož vznikla dvě stěžejní díla o budování železnice na českomoravském území, a to *U kolébky železných drah: Život a dílo Jana Pernera*¹⁶⁹ a *Velké cesty: Čtení o dráze olomoucko-pražské*.¹⁷⁰ Honsovo *Čtení o dráze olomoucko-pražské* nejlépe vystihlo, co předcházelo stavbě, jak byla železnice budována a jak moc velký vliv měla železnice na společnost. První vlak se na dráze projel roku 1845 a zároveň se tento rok stal významným tím, že Perner skonal, knihy vyšly v roce 1947 a 1954, mohli bychom to pokládat i jako připomínku po celém jednom století, aby se na tento technický pokrok a osobu Jana Pernera nezapomnělo. O tom svědčí i fakt, že mnoho upomínek o výročí se vyskytovalo i v novinách, o čemž je i samostatná kapitola v této práci. Mimo sledované období se Hons zabýval tématem železnice i nadále, z knih můžeme dále uvést *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*¹⁷¹ a *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*.¹⁷²

4.1.1 Josef Hons – U kolébky železných drah: Život a dílo Jana Pernera

Necelé jedno desetiletí po vydání *Velké cesty: Čtení o dráze olomoucko-pražské*¹⁷³ ze Státního nakladatelství technické literatury vyšla v roce 1954 zcela nová komplexní studie, která

¹⁶⁶ ZLATOHLÁVKOVÁ, Martina. *Jan Perner 1815-1845: bibliografie*. Pardubice: Krajská knihovna v Pardubicích, 2015. ISBN 978-80-86934-30-3.

¹⁶⁷ HONS, Josef a SUDOP Praha. *Velká cesta: čtení o dráze olomoucko-pražské*. Praha: Mladá fronta, 2007, s. [316]. ISBN 978-80-204-1597-4.

¹⁶⁸ Tamtéž, s. 316

¹⁶⁹ HONS, Josef a Československo. *U kolébky železných drah: život a dílo Jana Pernera*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1956.

¹⁷⁰ HONS, Josef a SUDOP Praha. *Velká cesta: čtení o dráze olomoucko-pražské*. Praha: Mladá fronta, 2007, s. [316]. ISBN 978-80-204-1597-4.

¹⁷¹ HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. Praha: Orbis, 1961.

¹⁷² HONS, Josef. *Čtení o severní dráze Ferdinandově*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1990.

¹⁷³ HONS, Josef a SUDOP Praha. *Velká cesta: čtení o dráze olomoucko-pražské*. Praha: Mladá fronta, 2007, ISBN 978-80-204-1597-4.

pojednává o životě Jana Pernera a jeho roli na stavbě Severní státní dráhy. Po velmi krátké době dvou let vychází ještě rozšířené vydání.

Tato obsáhlá studie příjemci zprostředkovala ucelený literární obraz Pernerova neobyčejného života. Hons se ale kompletně distancoval od Pernerova citového života, neboť nechtěl odbočit od podstaty, která byla stanovena na prvních řádcích knihy, tj. ono budování velmi důležité a první železniční tepny spojující Čechy a Moravu.

V úvodu této knihy se silnými biografickými prvky Hons beletristicky popisoval Pernerovo dětství a celkovou atmosféru, kde vyrůstal. To Perner později nasměrovalo technickým směrem, vyrůstal ve mlýně v rodině mlynářů a s rostoucím se povědomím o technickém pokroku, a především o využití páry doslova snil o inovaci.¹⁷⁴ Perner opustil Královské technické učiliště v Praze v době rozkvětu dopravy.¹⁷⁵ Hons především vyzdvihoval českou vlasteneckou společnost, zdůraznil skutečnost, že i sám Perner byl vlastencem, který se vždy zajímal o aktuální dění.¹⁷⁶ Perner vystupuje v Honsově podání i jako osoba mající blízké vztahy s českými obrozeneckými literáty jako je Karel Hynek Mácha, Josef Franta Šumavský, Josef Kajetán Tyl.¹⁷⁷

4.1.2 Jan Perner a stavba Severní státní dráhy

Jako jeden z hlavních inženýrů při stavbě dráhy byl určen Jan Perner, osoba, která vynikala svými zkušenostmi ze svého pobytu v Rusku a působil i na Severní dráze císaře Ferdinanda.¹⁷⁸

Než započala stavba Severní státní dráhy bylo třeba určit, kudy železnice povede. Inženýři důkladně mapovali terén a zaměřovali se na města, která budou z ekonomického hlediska nejvýhodnější. Navíc monarchie musela jednat rychle, hrozilo nebezpečí, že by důležitou dopravní tepnu vybuodovala soukromá společnost, a tím by přišla o zisk.¹⁷⁹

¹⁷⁴ HONS, Josef a Československo. *U kolébky železných drah: život a dílo Jana Pernera*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1956, s. 15-16.

¹⁷⁵ Tamtéž, s. 25-26.

¹⁷⁶ Tamtéž, s. 32-33.

¹⁷⁷ Tamtéž, s. 32-33.

¹⁷⁸ Tamtéž, s. 131.

¹⁷⁹ MAIXNER, Ladislav; VOLF, Jaromír; TERSCH, Pavel a ŠVANDOVÁ MARŠÁLKOVÁ, Lenka. *Vědci, vynálezci a podnikatelé v Českých zemích: Marků, Diviš, Veverkové, Ressel, Perner*. Praha: Jonathan Livingston, s.r.o, 2016. s.191–192, ISBN 978-80-7551-030-3.

Samotná města, kde se měla železniční dráha budovat, vítala měřičské oddíly s radostí, a tak poskytovala pozemky zdarma.¹⁸⁰ Stavba dráhy pro města znamenala ekonomický rozvoj, a především šlo o spojení s okolními městy rychlou dopravou.

Než se mohlo započít se stavbou dráhy, bylo třeba najít tu nejvhodnější cestu napříč krajinou a terénem.¹⁸¹ Nevhodné podmínky by komplikovaly stavební a projektantské práce. Měřičské oddíly měly za úkol zmapovat sedm tras, ze kterých by vyšlo nejvhodnější řešení - z dosavadních měření vyšla trasa, která bude navazovat na Vídeň z Brna a Olomouce, které se setkají u České Třebové a povedou do samotného centra Prahy.¹⁸² Zprvu se může zdát tato cesta nelogická, jelikož není nejkratší a přímá, ale Perner hleděl do blízké budoucnosti: „*Když se FR. L. Rieger divil, proč Češi musí jezdit do Vídně oklikou přes Olomouc, Perner vysvětloval: „Přímou dráhu mezi Vídní a Prahou dostaneme vždycky, to nemůže dlouho trvat a bude postavena, ale nedostali bychom spojení se slovanských světem. Proto navrhujeme trať na Olomouc; tak budeme mít spojení na východ, s Polskem a Ruskem“*“¹⁸³ Tento krok byl velice dobře promyšlený, neboť se za nedlouho začala stavět i trasa přes Brno. Tak české země získaly další kilometry železnic.

Vídeň, jako hlavní město monarchie, se mělo propojit skrze české země dále na sever. České země však měly ambice vytvořit pevný železniční koridor i na východnější části.¹⁸⁴

Železnice nejsou pouze koleje ale i nádraží, kde se střetávají vlaky, cestující a zboží, a tak projektanti museli začít přemýšlet i nad stavbou nádraží, především toho pražského, největšího a nejdůležitějšího. Do procesu vybírání vhodného místa se angažoval i sám Perner. Prahu znal velice dobře, protože zde strávil svá studentská léta. Po mnohých diskusích a projektech, kde se pražské nádraží vybuduje, zvítězil Pernerův návrh.

¹⁸⁰ HONS, Josef a Československo. *U kolébky železných drah: život a dílo Jana Pernera*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1956, s.135.

¹⁸¹ MAIXNER, Ladislav; VOLF, Jaromír; TERSCH, Pavel a ŠVANDOVÁ MARŠÁLKOVÁ, Lenka. *Vědci, vynálezci a podnikatelé v Českých zemích: Marků, Diviš, Veverkové, Ressel, Perner*. Praha: Jonathan Livingston, s.r.o, 2016. s.193, ISBN 978-80-7551-030-3.

¹⁸² HONS, Josef a Československo. *U kolébky železných drah: život a dílo Jana Pernera*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1956, s. 137.

¹⁸³ Tamtéž, s. 138.

¹⁸⁴ MAIXNER, Ladislav; VOLF, Jaromír; TERSCH, Pavel a ŠVANDOVÁ MARŠÁLKOVÁ, Lenka. *Vědci, vynálezci a podnikatelé v Českých zemích: Marků, Diviš, Veverkové, Ressel, Perner*. Praha: Jonathan Livingston, s.r.o, 2016. s.193, ISBN 978-80-7551-030-3.

Pernerova vize zahrnovala budování nádraží na Florenci poblíž Senovážného náměstí, nejlépe totiž splňovala technické požadavky a korespondovaly se zájmy města – dostupnost, finanční hledisko a lokalita.¹⁸⁵

Plány Severní státní dráhy získávaly den o dne konkrétnější obrysy. Trasa získávala konkrétní lokality, plány staveb nádraží se pomalu začaly rýsovat. Aby velkolepé plány získaly i hmotnou podobu, přišel čas vyhlásit soutěž na budování samotné trasy. „*Proti nesmyslně krátké soutěžní lhůtě při zadávání stavby úseku z Olomouce do České Třebové byla stanovena nyní lhůta šesti týdnů, která zaručovala podnikatelům dost času k prozkoumání místních poměrů a k vypracování nabídky. Velký důraz byl kladen na včasné dokončení stavby, a to úseku z České Třebové do Pardubic do konce července 1844, úseku z Kojic do Starého Kolína do konce prosince 1844 a úseku ze Starého Kolína do Prahy do června 1845. Oznámení o soutěžích byla uveřejněna v provinciálních časopisech v červnu s lhůtou podání nabídek do 17. července.*“¹⁸⁶ Hons doslovně nezminil, jaká byla předchozí lhůta. I když projekty byly téměř hotové, stále se muselo počítat s možnými komplikacemi, které by mohly zpozdit stavbu. Jednalo se především o pochozí komise, které navštěvovaly dané lokality, kudy má budoucí dráha vést. Mnohdy se komise nesetkávala se vřelým přijetím.

„*Dráha zasáhla rušivě do dosavadní sítě silnic a cest do obhospodařování pozemků a do odtokových poměrů potoků a řek. Dráha přetínala silnice i staré hospodářské cest, přetínala zákruty řek, přecházela vodní tok, úžlabí a strže, odřezávala hospodářství od polí ležících za humny, šla přes staré budovy zděděné po předcích. Zasahovala tak podstatně do veřejných i soukromých zájmů, do každodenního života jednotlivců. Proto měly pochozí komise projít celou trasu krok za krokem, jako předvoj vlastní stavby a poslové práva, a projednat přímo se zástupci veřejné správy a postiženými venkovany, měšťany i vrchnostmi všechny zásahy do jejich majetku, do jejich práv. Teprve při pochozích komisích prošly projekty, schválené ve Vídni, ohněm živých připomínek.*“¹⁸⁷ Obyvatelé měli velice silný vztah ke svým majetkům, bylo to dědictví po předcích. V lidské povaze se přirozeně vyskytuje pud ochrany a určitá skepse k něčemu novému a neznámému. Stavba železnice najednou zasáhla do zaběhnutého každodenního života a přinesla změnu. Železnici v tuto chvíli můžeme nazvat jako symbolem změny a nového životního stylu.

¹⁸⁵ HONS, Josef a Československo. *U kolébky železných drah: život a dílo Jana Pernera*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1956, s. 152.

¹⁸⁶ Tamtéž, s.162.

¹⁸⁷ Tamtéž, s. 165.

4.1.3 Postava Jana Pernera v dobovém tisku a literatuře

Osobnost Jana Perna se v tisku i literatuře objevovala i dlouho po jeho tragickém skonu. Pernerovo jméno se stalo součástí nejen novin, ale i slovníků, dětských čítanek, různých sborníků, encyklopedií. Pokud nahlédneme do *Stručného všeobecného slovníku věcného* vydaného v roce 1880 nalezneme heslo: „*Perner Jan, jeden z nejhorlivějších a nejobětavějších národovců českých, nar. 14. září 1815 v Brašicích v Čáslavsku.*“¹⁸⁸

Muž, který svou pílí propojil Čechy s Moravou, vynaložil snahy na založení českého divadla a daroval tisíc zlatých na vydání slovníku Josefa Franty Šumavského.¹⁸⁹

V novinách se jeho persona objevuje nejčastěji spjatá s olomoucko-pražskou dráhou. Zpravidla pokaždé, když novinář připomínal tento pokrokový výdobytek, nikdy nezapomněl zmínit Pernerovy zásluhy.

Ve 40. letech 20. století, kdy uběhlo sto let od jeho tragického skonu, vycházely články a díla pojednávající o jeho životě a práci. Z knih můžeme uvést *Jan Perner*¹⁹⁰ od Antonína Ederera¹⁹¹, *Pernerové*¹⁹² od Františka Hampla¹⁹³, *U kolébky železných drah život a dílo Jana Pernera*,¹⁹⁴ od Josefa Honse, *Vlastenecké vzpomínky*¹⁹⁵ od Josefa Bojislava Pichla¹⁹⁶.

Vlastenecké vzpomínky jsou paměti pardubického doktora, který čtenáři přiblížil svůj život i významné osobnosti. Janu Pernerovi, se kterým se znal osobně, poskytoval v jeho posledních hodinách lékařskou péči.

Z jeho paměti prostupuje úcta později bolest ze skonu k tak významnému staviteli: „*Ještě týž rok ale utrpěla milá vlast naše a s ní zároveň naše Pardubice těžkou, nenahraditelnou ztrátu. Dne 12. září 1845 zemřel v mé náruči náruživý národovec, neúnavný podporovatel veškerých vlasteneckých snah, upřímný domácí přítel náš vrchní inženýr Jan Perner; byv nešťastnou náhodou při jízdě na železnici postižen.*“¹⁹⁷ Když se nehoda stala, lékař Pichl okamžitě pospíšil do mlýna, kam Perner převezení. Jakmile ho spatřil, pokusil se ho přivést mezi živé, ale Perner

¹⁸⁸ MALÝ, Jakub. *Stručný všeobecný slovník věcný: (malý slovník naučný)*. V Praze: I.L. Kober, 1880, s. 315.

¹⁸⁹ Tamtéž, s. 315.

¹⁹⁰ EDERER, Antonín. *Jan Perner*. Praha: Orbis, 1946.

¹⁹¹ Český spisovatel píšící o železnicích, žil v letech 1896–1966

¹⁹² HAMPL, František. *Pernerové: románová kronika*. 1945.

¹⁹³ Český spisovatel, profesor na Vysoké škole ekonomické v Praze, aktivní účastník druhé světové války, žil v letech 1901–1977

¹⁹⁴ HONS, Josef a Československo. *U kolébky železných drah: život a dílo Jana Pernera*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1956.

¹⁹⁵ PICHL, Josef Bojislav a Miloslav HÝSEK. *Vlastenecké vzpomínky*. Praha: Fr. Borový, 1936.

¹⁹⁶ Lékař a spisovatel, blízký Pernerův přítel, žil v letech 1813–1888

¹⁹⁷ PICHL, Josef Bojislav a Miloslav HÝSEK. *Vlastenecké vzpomínky*. Praha: Fr. Borový, 1936, s.198.

se nacházel na pomezí dvou světů – mezi živými a mrtvými. Pichl s Pernerem sečkal až do jeho skonu – do 12. září v jedenáct hodin večer, po oznámení smrti vrchního inženýra se na Pardubice snesl splín, neboť se zasloužil o rozvoj města.¹⁹⁸ V úryvku vidíme, že Perner se stal symbolem Pardubic, tím tak oslovuje všechny Pardubáky, že každý jednotlivý obyvatel utřil ztrátu. Tento rodák se zasloužil o významné propojení města s železničním světem.

Pichl dále vzpomíná na to, co Perner pravil před zahájením vlakového spojení: „*Vrchní inženýr, jakýsi J., jemuž nadzemní stavba na železnici byla svěřena, jest kolikráte od samotného Pernera na přílišnou těsnost vjezdů do stanic, vždy však marně upomenut, takže i mně samému Perner se vyjádřil, že nebezpečná vada ta dříve odstraněna nebude, dokud někdo o sloupec tam hlavu si nerozrazí. A předpovědění to bohužel na samém jeho původci se splnilo.*”¹⁹⁹ Ironií osudu bylo to, že na úzké vjezdy inženýři upozorňovali, ale Perner oslepen svým velkolepým dílem nikterak nereagoval. Jeho smrt nastala tak, že vyklonil hlavu z vlaku, aby se mohl pokochat svým majestátním dílem, které předčilo dobu. V nepravou chvíli narazil hlavou o sloupek, přepadl z vlaku, upadl do bezvědomí a jeho poslední cesta vedla k rodičům do Pardubic.²⁰⁰

75. výročí smrti Jana Pernera v časopise Čas²⁰¹

V roce 1925 uplynulo od smrti inženýra Jana Pernera 75 let, a tak se v časopise *Čas* objevila vzpomínka. Pořádala se schůze, kde se uskuteční přednáška o jeho životě, budovatelské práci v Čechách i v Rusku, a to vše bylo doplněno promítanými obrazy. Po této části se zájemci mohli vydat společně na prohlídku do Technického muzea na výstavu železnicí.²⁰² Perner symbolizoval rozkvet železniční dopravy, proto se během významných jubileí jeho persona připomínala.

Jubilejní vzpomínka na 75. výročí v novinách Šumavan²⁰³

První jízda vlaku spojující národnosti území Čechů a Moraváků vyvolala radost a údiv, proto ji *Šumavan* připomíná: „*Na hranicích mezi Čechy a Moravou u Žichlinku bylo velkolepé vítání – a v Praze pak uvítali prvý vlak městské gardy, generalita s vojskem, úřady a měšťanstvo. Strílelo se z hmoždířů, zvony vyzváněly, kapely hrály – večer uspořádán na hradě bál, ve stavovském*

¹⁹⁸ Tamtéž, s. 199

¹⁹⁹ Tamtéž, s.198–199.

²⁰⁰ SCHREIER, Pavel. *Velké postavy našich železnic: životy a osudy*. Praha: Mladá fronta, 2012, s. 66, ISBN 978-80-204-2485-3.

²⁰¹ *Čas*. V Praze: Jan Herben, 12.11.1920, **30**(129), s. 6.

²⁰² Tamtéž, s. 6.

²⁰³ *Šumavan: týdeník pro zábavu a poučení*. Klatovy: Max. Čermák, 01.09.1920, **52**(70), s. [3].

divadle slavnostní, představení a na Vltavě velkolepé osvětlení. ²⁰⁴ Za tu dobu tento úžas opadl a frekvence vlakových spojů strmě narůstala. Autor článku vzdával hold Janu Pernerovi a všem ostatním, co se na stavbě dráhy podíleli a vyzývá je: „*Ti kdyby tak dnes vstali a viděli!*“ ²⁰⁵ Kdyby viděli, jakou službu prokázali a jak jejich práce žije dál.

Sto let od smrti Jana Pernera²⁰⁶

Téměř sto let od doby, kdy do Prahy přijel první vlak a zároveň stoletá upomínka, kdy zesnul Jan Perner, taková byla zpráva v roce 1944 v *Lidových novinách*. Článek informoval o stoletém výročí, ale vyšel v roce 1944, takže se jednalo o 99leté výročí, můžeme si všimnout, jak to byl důležitý milník, který stál za zmínku. Novinář se nevracel do doby, kdy první vlak vjel do Prahy, ale zaměřoval se na osobnost vrchního inženýra.

„Vzpomeňte si, až pojedete z české Třebové do Prahy, až se Vám objeví známé obrysy Kunětické hory, že odtud začínala inženýrská práce osmadvacetiletého Pernera. Jedete trati, kterou vyměřoval, budoval a kterou šťastně dovedl až do Prahy. Projíždíte nádražími, z nichž ještě některá nesou architektonickou tvárnost Pernerovy doby. Míjíte Polabí, v jehož prostoru zůstaly stopy Pernerova života a jeho práce.“ ²⁰⁷ Pernerův život započal i skončil v Polabí, jeho nejoblíbenějším místě. Antonín Ederer, autor této stati, zmínil, že Pernerův život je neprobádaný, jsou známé pouze informace z útlého věku a až později z budování dráhy. Zdůraznil, že Pernerův život poskytoval i další zajímavé milníky, jako byla jeho obrozenecká činnost, styky s českými autory a budování ryze českého divadla.

Článek vyšel v roce 1944 a Antonín Ederer přímo vybízel, aby někdo sepsal Pernerův život, neboť to byl člověk všestranný a jeho zásluhy by měly být viděny i sto let po jeho úmrtí. Navíc byla vhodná doba obrátit se k velkým s osobnostem českého národa, když se český národ zmítal již pět let ve válce. Navíc stoleté výročí přímo vybízelo k odkrývání tajemství, kterými byl Perner zahalen. Této úlohy se zhostil sám Ederer a dva roky po tomto článku, rok po výročí vychází kniha s názvem *Jan Perner*.

Perner se stal součástí každodenního života, aniž by si to cestující ve vlaku uvědomovali. A o rok později po vydání tohoto článku vychází kompletní biografie Jana Pernera od Josefa Honse, který jakoby dle Edererova návodu vystihne jeho prosby. V roce 1945 spatřila svět kniha *U*

²⁰⁴ Tamtéž, s. 3.

²⁰⁵ Tamtéž, s. 3.

²⁰⁶ *Lidové noviny*. Brno: Vydavatelské družstvo Lidové strany v Brně, 9.4.1944, 52(99*, ranní vydání), s. 3. ISSN 1802-6265.

²⁰⁷ Tamtéž, s. 3.

kolébky železných drah, život a dílo Jana Pernera. Antonín Ederer možná pomýšlel sám na sebe, že on by se mohl stát autorem práce o tak vše známém železničním inženýrovi. Hons ho ale předstihl, jelikož Edererova kniha *Jan Perner* vychází až v roce 1946, což je jeden rok po Honsovi. Nutno podotknout, že Jan Hons se Pernerovým životem zabýval od raných studií.

Český inženýr, který zanechal stopu v Rusku ²⁰⁸

Než se Perner pustil do českomoravského železničního vele díla, získával vysoce ceněné zkušenosti na ruském území. Tyto zkušenosti pak zapříčinily, že se Perner stal hlavním stavitelem olomoucko-pražské dráhy. Měsíčník *Stráž lidu* spravuje o 110letém výročí, kdy inženýr Perner stavěl první ruskou železnici. Prvenství tak nezanechal pouze na českomoravském území, ale i na tom ruském. Perner si uvědomoval slovanskou vzájemnost, kterou zúročil při stavbě dráhy z Prahy do Vídně.²⁰⁹

125 let od narození Jana Pernera

Moravský deník pohlížel na význačná jubilea. Rok 1940 v sobě mísil hned několik technických výročí. V roce 1815 poprvé představil Josef Božek svůj parní vůz, ve stejném roku se narodil i Perner.²¹⁰ *Moravský deník* tak jako jeden z mála nepřipomínal jen jeho úmrtí, ale psal i o jeho narození před 125 lety a zasadil technické vzpomínky do širšího kontextu.

Rok 1940 se tak nesl v duchu oslav. V tomto roce se také poprvé zahájila paroplavba v Praze. Tak se čeští technici a inženýři dohodli na vydání sborníku, ve kterém shrnuli dosavadní technické úspěchy v Čechách a na Moravě, kdy bylo cílem ukázat, jak se vyvíjela česká technika.²¹¹

*„Poskytuje tedy letošní rok dosti příležitostí, abychom srovnávali, z jakých malých počátků vyrůstala česká technická práce a k jakým velkým úctyhodným výsledkům se dopracovala.“*²¹² Noviny připomínaly fakt, že za sto let proběhl obdivuhodný progres na poli technickém, který změnil společnost a ulehčil a zpříjemnil každodenní život.

²⁰⁸ *Stráž lidu: Měsíčník levicové orientace*. Olomouc: Krajský výbor KSČ, 1955, **11**(70), s. [3]. ISSN 1805-0190.

²⁰⁹ Tamtéž, s. 3.

²¹⁰ *Moravský deník*. Olomouc: Živnostenský závod tiskařský a vydavatelský, 4.4.1940, **35**(79), s. 3. ISSN 2571-2187.

²¹¹ Tamtéž, s. 3.

²¹² Tamtéž, s. 3.

Pernerovy činy pro malé čtenáře

Český spisovatel Frank Wenig se věnoval tvorbě pro děti. Jedna z dalších knížek *Bohatýři práce*²¹³ přibližuje mimořádnou práci třinácti českých velikánů, kteří se zasloužili o rozvoj mateřštiny a techniky. Malí čtenáři tak mohli objevit záslužnou činnost Josefa Jungmanna, Prokopa Diviše, Josefa Božka, Jana Pnera a mnoho dalších.²¹⁴

Krok po kroku vysvětlil dětem, proč železnice vznikala. Zaobírá se prvními koněspřežnými dráhami, vynálezem parního stroje v Anglii a jeho rozšíření do celého světa. Zábavným způsobem konstatoval, ač Perner nebyl student s výtečným prospěchem, později dokázal grandiózní úspěch. Nevynechává Pernerovu zkušenost s budováním v Rusku, které později zúročil v Čechách. Čtenáři nebyli ochuzeni o budování trasy, příjezdu prvního vlaku z Olomouce do Prahy, jaké slávy se tento čin těšil a kulturních akcí přichystaných pouze pro tuto událost.

Celá stať je vlastenecky koncipována, zaměřuje se i na obrozeneckou činnost, kterou Perner vynakládal a také, jak přispíval k budování života na české scéně. Nevynechal Pernerovu tragickou smrt a jeho pohřeb, na kterém se objevily osobnosti vlastenecké scény. Vzhledem k tomu, jakému publiku je kniha určena, volil také komunikační prostředky. Dále pak také zdůraznil, že pílí lze dosáhnout úspěchů v mladém věku, jako například u Pnera v jeho třiceti letech.²¹⁵

5 Květy jako historický pramen

Časopis *Květy*²¹⁶ pod Tylovým vedením se staly významným kulturním periodikem informujícím o aktuálním dění na české, moravské a slezské scéně. Periodikum mělo danou strukturu, která se dle aktuální situace obměňovala.

„Jádro tvořila literární část zastoupená básnickými příspěvky (v prvních roč. zpravidla každé číslo zahajovala báseň) dále drobnějšími prozaickými útvary (povídka, humoreska, pověst, pohádka aj.) i rozsáhlejšími novelistickými prózami s tematikou historickou i současnou,

²¹³ WENIG, Frank. *Bohatýři práce*. V Praze: Práce, 1947.

²¹⁴ Tamtéž, po různu.

²¹⁵ Tamtéž, s. 49-55.

²¹⁶ *Květy*. ISSN n0217.

publikovanými na pokračování. Významné místo zaujímaly polobeletristické žánry – cestopis, črta, causerie aj.; v K., které do jisté míry chtěly zatupovat denní noviny, tvoří spojující článek mezi beletristickými příspěvky a zpravodajskou částí, jež přinášela informace o událostech národního života (mj. o českých společenských zábavách), úspěších české literatury a vědy, o divadelním životě v Praze i na venkově a o literárním a kulturním dění u slovanských národů.“
217

Pro tuto práci je nejdůležitější především ta část, kde pojednávaly o událostech z kulturního života. V letech 1845, kdy vycházely novinky o stavbě dráhy a o Pernerovi, tak Květy redigoval Josef Kajetán Tyl a přispívali sem autoři, kteří měli vazby na Jana Pernera, byli přáteli. Články zabývající se tímto tématem vyšly minimálně ve 14 číslech od srpna 1845 do října téhož roku, což představovalo přibližně 10 procent čísel z celého ročníku.

Květy vydané dne 2. 8. 1845²¹⁸

V úplném závěru čísla se objevila velmi kratičká zpráva informující o tom, že do Prahy přijede první vlak poháněný párou. Příjezd byl ohlášen na čtvrtou hodinu odpolední, Květy přealy zprávu z Generálního ředitelství průmyslové jednoty v Čechách. Tato ohláška stručně a jasně sdělovala, kdy a kde se tak stane, aby žádný zájemce nepřišel o výjimečnou podívanou. K této události se pak Květy mnohokrát vracejí v následujících číslech. Články byly podstatně delší, a tím poukazyvaly na to, co ve společnosti roku 1845 rezonovalo.²¹⁹

Květy vydané dne 7. 8. 1845²²⁰

Jak Květy dne 2.8.1845 informovaly, tak se také událo. V pondělí kolem čtvrté hodiny se před pražskými branami zjevila první parní lokomotiva poeticky nazvaná Čechy. Udála se tak zkouška ještě před tím, než lokomotiva podnikne mnohem delší cestu z Olomouce. Vlak byl bohatě ozdobený v národních barvách, cestu zahájil v Pardubicích, domovně inženýra Pernera, který ji také vedl do stověžatého města. Tato lokomotiva se stala symbolem oslavující vlastenectví, na co ukazoval samotný název, pompéznost ozdob a barev.

²¹⁷ FORST, VLADIMÍR. *LEXIKON ČESKÉ LITERATURY: OSOBNOSTI, DÍLA, INSTITUCE*, 2, SV. 2: H - L ; K-L ; *DODATKY K LČL I, A - G*. PRAHA: ACADEMIA, 1993, S. 1087. ISBN 80-200-0469-6.

²¹⁸ *Květy*. 2.8.1845, **12**(92), s. 368. ISSN n0217.

²¹⁹ Tamtéž, n0217.

²²⁰ *Květy*. 7.8.1845, **12**(94), s. 375. ISSN n0217.

V Praze panovala nedočkavost přihlížejících a jelikož se cesta udála v srpnu, tak teploty dosahovaly vysokých čísel. Parné počasí však radost nezkazilo, ba naopak byli svědky budoucího spojení Moravy i Slovenska. „*Byl to pohled welkolepý a city radostné zmocnily se všech přítomných: netoliko dělníci jásalí všickni, těšice se z podařené práce, i my ostatní swědkowé nesčíslní plesali jsme s nimi, jako bychme – widěli Morawu a Slowensko blíže, tamní drahé bratry a milené sestry wřele k wěrným prsoum swým winouce.*“²²¹ Poprvé spatřit lokomotivu si nenechalo ujít mnoho lidí. Dělníci, kteří stavěli dráhu, mohli na vlastní oči vidět, k čemu přispěli a jak se dílo zdařilo. Dle reflexe můžeme celou událost zhodnotit pozitivně, navíc přišlo uvědomění, co vše se změní. Objevuje se zde symbol propojení. I když se Morava a Slovensko nacházejí desítky kilometrů daleko, objevila se vstupní brána na tato území.

I když budování dráhy zprvu provázely obavy, ale jakmile vlak projel krajinou, setkal se s vítajícími davy. Slavnosti ale nebyly na místě, ty se očekávaly až s první oficiální jízdou z Olomouce 20. srpna.²²²

Květy vydané dne 14.8.1845²²³

V rubrice denní kronika získáváme autentické svědectví příjezdu prvního vlaku do Prahy. Autorem vzpomínky je Pravoslav Knovízský²²⁴ stejně jako přechozího článku ze 7. srpna 1945, kdy se řešila radost diváků, nyní jsme se dozvěděli okolnosti první jízdy.

Cesta trvala přibližně šest a půl hodiny, a to kvůli častým zastávkám na doplnění vody a dříví k topení, při běžných cestách bylo cestování rychlejší.²²⁵ O tom, jak je lokomotiva silná, svědčilo i to, že na poprvé sebou přivezla váhu nad 1 000 metrických centů.²²⁶ Z textu je cítit důvěra, kterou se pisatel snažil přiblížit. První jízda byla opravdu velmi opatrná, aby nedošlo k žádné tragédii, přeci to byla první oficiální jízda, kterou tisk sledoval a každá malá a bezvýznamná chyba by mohla způsobit nedůvěru ve společnosti.

První jízda tedy dopadla nadmíru dobře, a bylo na čase organizovat slavností jízdu z Olomouce, které se mělo zúčastnit tři sta nejvýznamnějších hostů, kapacitně včetně služebnictva vlak měl

²²¹ Tamtéž, s. 375-376.

²²² Tamtéž, s. 375-376.

²²³ *Květy*. 14.8.1845, 12(97). ISSN n0217.

²²⁴ Politik, předseda mladočeské strany, žil v letech 1815 – 1893, narodil se ve stejném roce jako Perner

²²⁵ Tamtéž, s. 387.

²²⁶ Tamtéž, s. 387.

kapacitu dohromady až 500 osob.²²⁷ Chystaly se velké oslavy, zdobila se nádraží, připravoval se kulturní program.²²⁸

Květy vydané dne 23.8.1845²²⁹

Slavnostní den, kdy se vlak poprvé projel mezi Prahou a Olomoucí, byl již minulostí, na kterou zůstaly krásné vzpomínky, a tak Květy reflektovaly zážitky. Většina čísla byla věnována této události, která ve společnosti rezonovala.

Na titulní stránce čtenáře uvítala báseň na oslavu *Oda na otevření holomoucko – pražské c. k. státní železné dráhy*²³⁰ od profesora Jana Pravoslava Koubka. Verše pěly úctu v technický pokrok, propojení slovanského světa, na tvrdou práci dělníků. Především vyzývala k tomu, aby dráha pracovala pro lid. Občané měli zase povinnost pečovat o nové vymoženosti a přispívat k dalšímu technickému rozvoji, neboť to je správný směr.

Události toho dne nám nezprostředkovává pouze báseň, ale i stať o průběhu celého dne. Když vlak vjížděl do Prahy, z Žižkova se ozvala rána z děla, která oznamovala příjezd lokomotivy. Jakmile se objevily lokomotivy *Praha* a *Olomouc*, davy propukly v hlasitý jásot.

„Přitom hrály hudební zbory městských gard národní hymnu, s vrchu houkaly hřmotné rány, z blízkých věží zaznívalo slavné wyzwánění – wůkol rozléhali se nesčíslní hlasowé, jakož ozwěna přeplněných srdcí nad wznešeným diwadlem s pawlanů wály šátky w rukou spanilé pleti, jakož i z oken přijíždějících wozů...wšude se zjewil hluboký, wroucí dojem!!“²³¹

Z vlaku vystoupily vážené osoby, na které pak čekala hostina a česká beseda na Žofině. Slavnost byla vícedenní, o tom pak pojednávají listy v následujících vydání.

Toto číslo odkazuje na pompéznost celé události a můžeme si všimnout symbolu vlastenectví. Obyvatelé Prahy stáli na nohou a netrpělivě čekali dlouhé hodiny, aby na vlastní oči spatřili tento okamžik, který vstoupil do dějin. Společnost si byla vědoma, že nastala změna, která bude mít široký dosah. Změnil se způsob cestování a propojila se důležitá centra.²³²

²²⁷ Tamtéž, s. 388.

²²⁸ Tamtéž, s. 387-388.

²²⁹ *Květy*. 23.8.1845, 12(101). ISSN n0217.

²³⁰ Tamtéž, s. 401.

²³¹ Tamtéž, s. 403.

²³² Tamtéž, s. 403.

Květy vydané dne 26.8.1845²³³

První parní lokomotiva, jenž přijela do Prahy, byla zkonstruována ve Vídni. Vozy nabízely okázalý luxus – velká zrcadla, hedvábné látky, zlato. Výzdobu můžeme považovat za důkaz exkluzivity události. Navíc vezla i významné hosty. To, že se vlak osvědčil jako spolehlivý dopravní prostředek, dokazuje jeho začlenění do každodenního života, ale bez okázalých prvků, prioritně měl sloužit cestujícím, průmyslu, kultuře a dalším.²³⁴

Druhý den se významní hosté, mezi kterými byli i arcikníže František Karel, položili základní kámen budovy nádraží, do kterého vložili památné věci. Později se celá delegace odebrala do Stavovského divadla, kde proběhla hudební slavnost. Příjezdem lokomotivy započaly vícedenní oslavy, nejednalo se pouze o jednodenní událost, což právě dokazuje i program ve Stavovském divadle, který byl připravený právě pro tuto událost. A tak symbol vlaku vstoupil i na pole kulturní, kdyby vlak nepřijel, tato slavnost by nebyla.²³⁵

Květy vydané dne 29.8.1845²³⁶

Druhý den slavností, 22. srpen 1845, se nesl ve znamení vojenské přehlídky a položení základního kamene k pomníku císaře Františka I. Habsburského. Pomník si můžeme vyložit jako upomínku ke dni a události, na kterou by se nemělo zapomenout, navíc to symbolizuje i vděčnost, za stavbu Severní státní dráhy, jelikož se o jejím osudu rozhodlo ve Vídni podpisem rakouského panovníka. V odpoledních hodinách bylo možné zhlédnout divadelní hru *Paní Marjánka* od Josefa Kajetána Tyla. V podvečer se ve Stavovském divadle představení *Nur Eisenbahn*. Takto skončily oslavy druhý den a čekalo se na velké finále. Periodikum uveřejnilo zprávu o druhém dni slavnosti až týden po nich. Přičemž *Květy* vycházely pravidelně obden, maximálně po třech dnech, nebyla však výjimka, že vyšly dny po sobě. Stále podávaly obraz o tom, co se událo a pokračovaly v tom i následující den.²³⁷

²³³ *Květy*. 26.8.1845, 12(102). ISSN n0217.

²³⁴ Tamtéž, s. 407.

²³⁵ Tamtéž, s. 407.

²³⁶ *Květy*. 29.8.1845, 12(103). ISSN n0217.

²³⁷ Tamtéž, s. 411.

Květy vydané dne 30.8.1845²³⁸

Druhý a zároveň poslední den slavností si zasloužilo něco okázalého, nového. Pro diváky byla připravena lodní kolba. Pojem kolba je definován v *Encyklopedii heraldiky*²³⁹ jako turnaj, který měl předem určené místo a pravidla, existovalo více druhů, kdy se mohlo jednat i napodobení bitev.²⁴⁰ Hosté neměli tušení, co si pod tímto termínem mají představit, a tak jejich zvědavost zapříčinila to, že nábřeží, kde se tato nová zábava měla odehrát, bylo zcela přeplněné zvědavci.

„Na Wltawě stály tři velké lodě s plachtami a stěžněmi, na nichž dvě bandy hrály, a w pozadí bylo množství lodiček, což prý dosti patrně po hambursku vypadalo..“²⁴¹

Po příchodu vznešených hostů mohly hry započít. Lodní kolba tedy byly disciplíny, kde se veslovalo, poté proběhl souboj s kopím a štítem a jako poslední krádež kupecké lodi.²⁴² Vítěz získal prapor z hedvábí a k tomu deset dukátů. Dukáty v tu dobu již ale nebyly oficiální měnou, dukáty tedy měly svou symboliku, která se vztahovala k dřívějším dobám, kdy se právě pořádaly kolby. Celý tento akt se inspiroval historií.

Květy vydané dne 13. 9. 1845²⁴³

Doposud nás *Květy* zásobovaly pozitivními a radostnými zprávami, což se tímto vydáním čísla časopisu změnilo. Na titulní stránce se rozprostírá veršovaný nekrolog od Karla Sabiny. Titulek je psán černým a velkým písmem, který zdůrazňuje smutný fakt, že Perner zemřel. Nekrolog byl i silně orámovaný a byl oddělen od zbytku textu, a tím byla čtenářova pozornost upoutána.

Sabina opěvoval Perneru jako vlastence mající vznešené záměry. Jeho sláva strmě stoupala do výšin, v mladém věku dosáhl nevídaných úspěchů a zřejmě by pokořil i další, kdyby nepřišla nečekaná smrt. A sám zmínil, že ten, kdo se cítí Čechem, musí cítit ztrátu.

Ten den, kdy vyšlo toto číslo, byl Perner již po smrti a byl i pohřben na pardubickém hřbitově. Smutnou zprávu bylo nutné oznámit, aby se společnost dozvěděla, že zemřel mladý vlastenec, který se zasloužil o rozvoj železniční dopravy. O tom, jaké měl postavení mezi literáty, nám dokazuje i Sabinův veršovaný nekrolog.²⁴⁴

²³⁸ *Květy*. 30.8.1845, **12**(104). ISSN n0217.

²³⁹ BUBEN, Milan. *Encyklopedie heraldiky: [světská a církevní titulatura a realie]*. 2. rozšíř. vyd. Praha: Libri, 1997. s. 424. ISBN 80-85983-31-1.

²⁴⁰ Tamtéž, s. 424.

²⁴¹ *Květy*. 30.8.1845, **12**(104), s. 414. ISSN n0217.

²⁴² Tamtéž, s. 414.

²⁴³ *Květy*. 13.9.1845, **12**(110). ISSN n0217.

²⁴⁴ Tamtéž, s. 437.

Květy vydané dne 16. 9. 1845²⁴⁵

Květy vydané v tomto datu zachytily pohřeb Jana Pernera, tedy čtyři dny po jeho skonu. Článek se ujal jeho přítel, sám František Ladislav Rieger. Rozloučení proběhlo v takovém stylu, jaký byl Pernerovi nejbližší. Na poslední rozloučení z Prahy vypravili vlak s lokomotivou zahalený v černém závoji, ve kterém se nacházeli jeho přátelé.

Rozloučení probíhalo v Pardubicích, kde truchlíci řekli Pernerovi posední sbohem. Celé Pardubice v ten den se zahalily do melancholické nálady. Kolem čtvrté hodiny odpoledne vycházel smuteční průvod. Zástup kráčel od mlýna, kde Perner žil, přes město až k pardubickému kostelíčku.

„Osmnácte inženýrův státní dráhy a šest měšťanů neslo rakew střídavě téměř čtvrt hodiny daleko.“²⁴⁶

Rieger vykreslil jeho osobnost – Perner byl člověk všestranný. Ve svém mladém věku si dokázal vybudovat reputaci, o které se mnohým mohlo jen zdát. Připomíná jeho službu národu. V šest hodin se účastníci pohřbu vraceli zpět do Prahy a Rieger uznává, že uspořádaný pohřeb byl důstojný k velikosti Pernerovy osobnosti.

Spojení Pernera a Riegra zaznamenal Sak Robert v biografii *Rieger – konzervativce nebo liberál?*²⁴⁷. František Ladislav Rieger byl jedním z nejvýznamnějších politiků 19. století, kteří zasahovali do revolučních let 1848-1849.²⁴⁸ Oba působili v Průmyslové jednotě, kdy přednesli společný požadavek, aby česká strana získala větší vliv v Průmyslové jednotě.²⁴⁹ Oba chtěli prosadit český jazyk na odborných školách a literatuře.²⁵⁰ Prosazení těchto požadavků se zkomplikovalo, a navíc k tomu nepřispěla ani Pernerova smrt. *„Bezmála o čtvrt roku později, na prosincové schůzi Průmyslové jednoty, připomněl Pernerovy návrhy Alois Trojan, podporován Riegre a trochu i Strobachem. Poučení zkušeností soustředili se pouze na jeden požadavek: zřízení české průmyslové školy. A kupodivu většina přítomných jej přijala za svůj, ba rozhodla, že péče o ni se má stát hlavní náplní spolku. Právě tady se počíná dlouholetý zápas*

²⁴⁵ *Květy*. 16.9.1845, 12(111). ISSN n0217.

²⁴⁶ Tamtéž, s. 442.

²⁴⁷ SAK, Robert. *Rieger: konzervativce nebo liberál?* Vyd. 2., V Academii 1. Praha: Academia, 2003. ISBN 80-200-1154-4.

²⁴⁸ AUGUSTA, Pavel. *Kdo byl kdo v našich dějinách do roku 1918*. Praha: Libri, 1999, s. 343. ISBN 80-85983-94-X.

²⁴⁹ SAK, Robert. *Rieger: konzervativce nebo liberál?* Vyd. 2., V Academii 1. Praha: Academia, 2003. s. 66.

²⁵⁰ Tamtéž, s. 66.

o právo na vyšší české školství.²⁵¹ Rieger i Perner se snažili prosazovat své nápady, které je spojily, a tím bylo povznesení národa českého.

Celá pohřební ceremonie byla důkazem toho, jak byl Perner ve společnosti vážený. Mezi smutečními se nacházelo mnoho významných osobností 19. století. Perner se stal neodlučitelnou součástí olomoucko-pražské dráhy. Pracoval velice horlivě, za co se mu dostalo ve společnosti uznání a pokory, o čemž svědčily i časté připomínky v dobovém tisku, kdy novináři připomínali výročí jeho narození a otevření Severní státní dráhy.²⁵²

Květy vydané dne 27. 9. 1845²⁵³

Necelé dva týdny po inženýrově pohřbu stále přetrvává žal nad jeho ztrátou, a tak skrze Květy oživovaly vzpomínky. Opět připomínaly jeho skutky a vlasteneckou činnost.²⁵⁴

Květy vydané dne 30. 9. 1845²⁵⁵

Poslední den září 1845 poeticky ukončily články o Pernerově smrti. Jeho odkaz ale nevymřel. V závěru autor doufal, že se objeví osoba stejného formátu jako byl Perner.

„Bůh nás posilň a naprav dej nám bystrost myslí a přede vším tu neunawnost podnikaweho ducha, jímž předrahý Perner slynul, jehož jsme záwistí osudu ztratili, ba ztratili na věky věkův.“²⁵⁶

Společnost byla stále v rozpacích z náhlé smrti. Perner umřel ve věku 30 let, kdy byl na vrcholu své kariéry. Navíc se počítalo s rozšířením železniční sítě, na kterém mohl Perner pracovat. Zkušenosti získal v Rusku, které pak zúročil na Severní státní dráze.²⁵⁷

Květy vydané dne 7. 10. 1845²⁵⁸

Sedmého září, tedy tři dny před úmrtím Jana Pernera, se pražská delegace, která dostala pozvání od měšťanů, vydala na besedu do Pardubic. Na cestu je doprovodila lokomotiva Čechy, která projížděla polabskou krajinou a za nedlouho dorazila na pardubické nádraží. Zde již čekali

²⁵¹ Tamtéž, s. 66.

²⁵² *Květy*. 16.9.1845, 12(111), s. 442-443. ISSN n0217.

²⁵³ *Květy*. 27.9.1845, 12(116). ISSN n0217.

²⁵⁴ Tamtéž, s. 463.

²⁵⁵ *Květy*. 30.9.1845, 12(117). ISSN n0217.

²⁵⁶ Tamtéž, s. 466.

²⁵⁷ Tamtéž, s. 466-467.

²⁵⁸ *Květy*. 7.10.1845, 12(120). ISSN n0217.

hostitelé, kteří delegaci provedli městem. Druhý den objevovali krásy toku řeky Labe, která je dovedla až ke Kunětické hoře.

„Cesta na samou horu je trochu příkrá a unavující; při pohledu na tyto starobylé zříceniny zapomíná ale člověk milerád na všeliké nesnáze, a w hrdém nadšení vysílá odtud zraky své do rozkošných krajin krásné vlasti.“²⁵⁹

Den byl idylický – pomocí železnice se během chvilky lidé ocitli desítky kilometrů mimo své bydliště a mohli poznávat krásy země. V ten samý týden, ale přišla zpráva o skonu Pernera a delegace se opět vydala do Pardubic, ale ne v radosti, nýbrž zahalena v černé barvě.

„...oslawili jsme Pardubice, netušíce, že je ten samý týden w tak smutné záležitosti zase spatříme – jako byl Pernerůw pohřeb.“²⁶⁰

Tento článek vyjádřil rozporuplné pocity, sedmého září 1845 si delegace užila krásný den přeplněný zážitky a devátého září se rozšířila zpráva o jeho úmrtí. Článek tedy vzpomínal měsíční výročí Pernerova skonu. Článek připomněl spojení Prahy a Pardubic, kdy dráha usnadnila cestování a lidé mohli poznávat kouty českých zemí, a za to vděčili Pernerovi.²⁶¹

Shrnutí

Květy posloužily jako autentický pramen, který monitoroval veškerou slávu při otevření železnice. Podařilo se jim zachytit atmosféru doby, pocity literátů i obyčejných lidí. Pernerova osoba splývá se symbolem vlastenectví, železnice a vlak s technickým pokrokem. Události monitorovaly velice pečlivě, a ten, kdo se nemohl účastnit, mohl si vytvořit obraz díky podrobnému popisu. V daném roce vyšlo kolem 150 čísel a ve 14 z nich se objevily zmínky o Pernerovi, vlaku či dráze z Prahy do Olomouce, to tvořilo 10 procent z celkového počtu vydaných čísel. Květy v danou dobu reflektovaly to, co společnost zajímalo a vydávané články pojednávající o tomto symbolu, čtenáře přitahovaly.

²⁵⁹ Tamtéž, s. 479.

²⁶⁰ Tamtéž, s. 479.

²⁶¹ Tamtéž, s. 479.

6 Vlák a smrt

Železniční tragédie bezprostředně dominovaly novinovým článkům nejen v období od roku 1845, tedy od samotného počátku, až do konce sledovaného 50. let 20. století, ale převládají i v dnešní době. Pokud provedeme komparaci, v prvních desetiletích střety vlaků s jinými, nebylo to nic ojedinělého a těmto událostem byla věnována pozornost.

Z dostupných novin a nejčastěji se opakujících se jevů můžeme klasifikovat tři kategorie dle závažnosti katastrofy:

1. Kategorie – střet vlaku s druhým vlakem

Pokud se na jedné koleji setkaly dva protijedoucí vlaky, následky byly katastrofální. V novinách se tyto tragédie rozebíraly, výjimkou nebyla ani titulní stránka a následky zasáhly celé česky hovořící území, pokud bylo mnoho obětí. Tyto vážné tragédie se nestávaly každý den, v novinách jsem našla tři tragické nehody – v Uhersku, Českém Brodě a u Velimi.

2. Kategorie – střet vlaku s jiným předmětem

Pod pojmem *jiný předmět* se v článcích často objevují kolize s auty, dodávkami, koňskými povozy. Kolize měla za následek jednotky obětí, ne desítky jako u první kategorie.

3. Kategorie – střet vlaku a lidské bytosti

Kategorii bychom mohli rozdělit na **úmyslné** a **neúmyslné**.

Z vyplývající životní situace osoba **úmyslně** spáchala sebevraždu, tedy zkřížila dráhu vlaku.

Smrt pod železničním dvojkolím se udála **neúmyslně** – především nepozornosti a nevěnování se okolnímu prostoru.

6.1 Střety vlaků

Srážka vlaků v Uhersku

*Plzeňské listy*²⁶² otiskly dne 27. prosince 1909 článek, ve kterém zachycují srážku osobního a nákladního vlaku u Pardubic., která se udála 25.12.1909.

²⁶² *Plzeňské listy*. V Plzni: J.R.Port, 27.12.1909, 45(294). ISSN 1804-0187.

„**Z Pardubic**, 27. prosince. V sobotu došlo na stanici Uhersko společnosti státní dráhy k hroznému železniční katastrofě, při které bylo 13 osob usmrceno a 19 těžce zraněno. Rychlík č. 2, který odjel z Prahy o 7. hod. ranní srazil se na nádraží v Uhersku s nákladním vlakem číslo 351.“²⁶³

Zprávě se věnovala celá titulní strana, na které se rozebíraly následky kolize. Prvotním cílem bylo určit, proč a za jakých okolností k nehodě došlo. Selhalo více faktorů najednou. Vlaky nabíraly v povánočním shonu zpoždění, bylo mlhavo, selhal signál a lidský faktor. Kombinace těchto činitelů způsobila osudnou srážku.

Telegrafem se zalarmovala Praha, Pardubice a Česká Třebová, odkud železničáři vyslali posilu – tzv. pomocné vlaky se zdravotním personálem. Rychlost, jakou se zpráva šířila, vyvolala pohotovost, nemocnice se připravovaly na příjem pacientů, a tak se mohly řešit následky. Vlak z Pardubic dorazil na místo 30 minut po oznámení události.²⁶⁴ Dle dnešních jízdních řádů cesta z Pardubic do Uherska trvá přibližně 20 minut, přičemž dnes jsou technické parametry vlaků odlišné a vlaky jsou výkonnější než na počátku 20. století. To dokazuje vážnost situace, kdy za tak krátký čas zvládli zalarmovat zdravotnický personál, připravit potřebné léky a zdravotní pomůcky, které dorazili na místo.

Článek poskytuje ucelený obraz dané situace a ze slov vyřazuje zoufalost: „*Malé nádraží Uhersko poskytuje hrozný obraz. Mezi troskami vagonů leží mrtví a těžce ranění. U kolejí v kaluži krve leží těžce ranění cestující. Čekárna je proměněna v lazaret, z něhož se ozývá srdcervoucí nářek a zoufalé volání o pomoc.*“²⁶⁵ Tento výjev, jak nám zprostředkovaly noviny, byl surový, popsaly realitu. Nehody se stávaly, ale pokud se objevila tragédie v takovém rozsahu, přitáhla pozornost společnosti. Vlak byl oblíbeným, a především dostupným dopravním prostředkem, a tak se tato tragédie mohla stát komukoli. Každý potenciální cestující, ale i člen rodiny, přítel, známý se mohli stát obětí dopravní nehody.

„*Pohled na mrtvolý, které byly vynášeny zpod trosek vagonů, byl hrozný. Odříznuté ruce byly pokládány k mrtvolám, jejichž obličej byl hrozně znetvořen.*“²⁶⁶ Novinář do textu vnášel i svůj pohled, čímž se akorát umocnila atmosféra tragédie. Snažil se přiblížit čtenářům pocity, které on sám prožíval na místě nehody. Dalším důležitým bodem byly informace o obětech. Oběti a těžce zranění pocházeli z různých koutů země, jejich jména a povolání byla zveřejněna. Později v pardubické nemocnici umírali další na následky zranění. Zpráva o nehodě v novinách

²⁶³ Tamtéž, s. 1.

²⁶⁴ Tamtéž, s. 1.

²⁶⁵ Tamtéž, s. 1.

²⁶⁶ Tamtéž, s. 1.

přejímala funkci informačního kanálu, kdy se rodinní příslušníci dozvěděli, zda jejich blízcí přežili.²⁶⁷

Tisk zastal i pozici pozorovatele, který se snažil čtenáři přiblížit výpovědi strojvůdce a pracovníků dráhy, kteří obsluhovali provoz. Pokud se stala chyba, hledal se viník, na jehož hlavu měla dopadnout odpovědnost. Z vyšetřování se zjistilo, že chyboval převážně lidský faktor.

Plzeňské listy nebyly jedinými novinami, které se touto zprávou zabývaly. *Plzeňské listy* vycházely v Plzni, odkud je vzdálenost vzdušnou čarou k Uhersku přibližně 200 km, jednalo se o tak závažnou nehodu, že i 200 km od katastrofy si lidé o ní mohli přečíst. Stala se zde doposud největší železniční nehoda na českém a rakouském území, a tak zpráva rezonovala tiskem. Zvěst se objevila v dalších periodikách – *Nová doba*, *Čas*, *Zpravodaj*, *České slovo*, *Jitřenka*, *Národní listy*.

*Nová doba*²⁶⁸, pouze čtyři dny po železniční katastrofě, přináší pohled dlouholetého traťmistra. Vědomě zdůraznila, že tento železniční mistr pracoval u státní dráhy přes dvacet let. Jeho postoj se k fungování a stavu železnic stavěl velmi negativně. „*Je vůbec podivem, že neudá se častěji železniční neštěstí. Veškeré železniční tratě, kde jsem dosud sloužil, nalézaly se někdy v takovém stavu, že sluší to přičísti pouhé náhodě, když se >nic nestane<. V některých místech bývá trať delší dobu vytlučena; koleje jsou sniženy, zvláště kde lehne zem, anebo prohnílé pražce povolí pod tlakem povosů. Vlaky, které projíždí takovými místy, jsou u velikém nebezpečí. Jakmile kola těžké lokomotivy vjedou na takovou porouchanou část vedení traťového, nastane otřes a celá lokomotiva se rázem nakloní. Kdyby v té chvíli pod nesmírnou tíhou povolila spojka kolejnic, lokomotiva musí vyjet a sletět s tratě. Neštěstí je hotovo.*“²⁶⁹ *Nová doba* zaujala stanovisko, které se podobá bulváru. Hledala různé senzace, o čem vypovídala i tato zpověď traťmistra. Z celého rozhovoru plyne, že doprava po železnici se stala nedílnou součástí každodenního života, ale technické stavy nebyly připraveny na takový nápor. Správa železnic byla o nedostatcích obeznámena a personál byl přetížen.

Bulvárnosti nahrává i fakt, že výpověď byla anonymizována, neboť traťmistr stále u státní dráhy pracoval a svou výpověď zakončil slovy: „*Dle mého úsudku doprava na drahách stává se stále nebezpečnější*“.²⁷⁰ Noviny překládaly čtenáři obraz, v jak žalostném stavu byly státní

²⁶⁷ Tamtéž, s. 1.

²⁶⁸ *Nová doba: Orgán lidu pracujících*. Plzeň: František Unger, 29.12.1909, 14(156). ISSN 1804-3852.

²⁶⁹ Tamtéž, s. 1.

²⁷⁰ Tamtéž, s. 1.

dráhy, nečekaly na důsledné šetření události, ale snažily se přinést co nejvíce skandální odhalení.

Periodikum *Nová doba* na čtenáře vyvíjela citový nátlak nejen touto výpovědí, ale i přesným popisem raněných – nejen jmény, zveřejněny byly i jejich diagnózy. Nejčastějším zraněním byly zlomené nohy, žebra, tržné rány na hlavě i rukou, odřeniny v obličeji.

V závěru článku empatie gradovala – na místě nehody se nacházelo i batole. Jedná se o nejvíce citově zabarvenou zprávu, která byla po nehodě lidem podána. „*Na místě katastrofy udály se scény, které pohnuly k opravdové lítosti a soucitu. Tak v troskách rychlíku nalezeno bylo v peřince zabalené jednorozční děťátko. Čí bylo, nikdo nevěděl. Až později zjistilo se, že matka dítěte byla rovněž usmrcena. Je to Marie Odehnalová z Kolína. V jediném osudném okamžiku přišlo dítě o matku...*“²⁷¹ Dle mého názoru, nejvíce soucitu v lidech vyvolá životní příběh bezbranných osob, v tomto případě malého dítěte. Zprostředkovaný obraz batole v troskách vagonu musel vyvolat alespoň kapku soucitu v každém čtenáři. Dítě přišlo matku, o nejdůležitější osobu svého života. Zda batole mělo jiného rodiče či příbuzné, se v novinách nedočteme, a tak můžeme pouze dedukovat.²⁷²

Podobnou taktiku bulvárnější pohledu přineslo i *České slovo*²⁷³, kde si ihned v úvodu novináři pokládali otázku, kdo nesl vinu a kolik miliónů dráha zaplatí. Takže necílili pouze na čitatelovu empatii, ale snažili se ukázat, že vznikla i škoda finanční – a to velká.

Článek ve většině souhlasil se stejným stanoviskem jako výpověď traťmistra, která vyšla v *Nové době*, a tak se lišila od ostatních periodik, kde tvrdí, že hlavním viníkem nebyl úředník, který měl v ten den službu. Odpovědnost nesla společnost státní dráhy, šetřila na zaměstnancích a investicích. Peníze, které patřili na stavbu, skončili jako úplatek v kapsách magistrátu.²⁷⁴ Tím útočila na ostatní tisk a zdůraznila, že veškerý tisk rychle našel stanovisko: „*Ale česká i německá žurnalistika učinila své stanovisko velmi pohodlné. Nepátrala po příčinách, téměř ani slova výtky správě dráhy nepřinesla, ale za to svorně vrhá se na úředníka Zeise, na nějž shrnuly se všechny kletby.*“²⁷⁵ Stanovisko, které zaujalo *České slovo* úzce souvisí s tím, že se jednalo o periodikum České strany národně sociální. Ukazovalo, na nedostatky dráhy, státního podniku,

²⁷¹ Tamtéž, s. 2.

²⁷² Tamtéž, s. 1-2.

²⁷³ *České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální*. Praha: J. V. Klofáč, 28.12.1909, 3(300). ISSN 2694-7129.

²⁷⁴ Tamtéž, s. 1.

²⁷⁵ Tamtéž, s. 1.

kdy od roku 1850 neprobíhaly žádné rekonstrukce, rychlost vlaků se zvyšovala a koleje nebyly stavěné na vyšší rychlost a frekventovanost.

Více pragmaticky k události přistupoval Zpravodaj.²⁷⁶ Stručně popsal událost, jejich cílem nebyla ani důkladná analýza. Hlavním tématem byl především viník nehody, nejen selhání lidského faktoru, ale i vytiženost dráhy, která se tak stala nebezpečnou. Vlaky obvykle nabíraly drobná zpoždění, v tomto případě ale mělo fatální následky. „*Na tak čteně frekventované trati není ve stanici, kde udála se srážka, ani rezervní koleje pro nákladní vlaky. Nyní teprve, až tolik životů utraceno, dojde prý ku založení rezervní koleje.*“²⁷⁷ Vzhledem k datu vydání zprávy, sedm dní po neštěstí, spatřujeme realističtější pohled. Chyběla zde bulvárnost, hledali objektivitu.

Nejpodrobněji se katastrofě věnovaly *Národní listy*,²⁷⁸ kde se čtenář dozvěděl dosud nevyřčené detaily. Jako první noviny přicházely s tím, co se dělo i okolo nehody. Četná a těžká zranění si vyžádala intenzivní lékařskou péči. Do Prahy byla vyslána zpráva o nehodě vlaků a pokyn k vyslání mimořádného vlaku, ve kterém budou přítomni lékaři. Později přišla druhá zpráva, která popírala vážnost situace – hlásala, že bylo zraněno pouze deset osob a žádní mrtví. Proto zvláštní vlak ve smlouvenou hodinu nevyjel, situace se uklidnila. Klid narušila nacházející zpráva oznamující tragickou nehodu s nejméně 12 oběti. Nedozvíme se, proč byl vlak odvolán, předchozí noviny ihned podaly obraz katastrofy s mrtvými a těžce raněnými.²⁷⁹

Jako první taktéž informovaly o nákladu, doposud se zmiňovaly pouze osoby. Nákladní vlak účastníci se nehody převážel pražské *Denní listy* do východní částí Čech. Skoro celá zásilka byla poškozena a zničena. Podařilo se zachránit velmi malé množství balíků. V porovnání se zmařenými životy se ostatním periodikům tato informace mohla jevit jako bezcenná, proto ji neuvedly. V daném období, ale i v dnešní době, nejvíce čtenáře zajímaly tragédie, které plnily a stále plní noviny.

Národní list čtenáře přesunul i na pardubické nádraží, kam se zvláštním vlakem přepravili zranění i oběti. Komplikace nastala při transportu zraněných do pardubické nemocnice. Zvědavci prozkoumávali místo, ale nikdo nenabídl pomoc při přenášení raněných. Oproti tomu v Uhersku, na místě nehody, se snažil pomáhat, kdo mohl, byli totiž přímými svědky. Situaci

²⁷⁶ *Zpravodaj: orgán okresní jednoty živnostenských společenstev v Prostějově, hájící zájmy živnostnictva a středních vrstev vůbec.* Prostějov: Jednota živnostenských společenstev pol. okresu prostějovského, 31.12.1909, 5(51). ISSN 2571-2160.

²⁷⁷ Tamtéž, s. 2.

²⁷⁸ *Národní listy.* Praha: Julius Grégr, 27.12.1909, 49(356, večerní vydání). ISSN 1214-1240.

²⁷⁹ Tamtéž, s. 1.

v Pardubicích můžeme těžko zhodnotit dle jednoho článku. Možná občané nevěděli, co se děje, byli v šoku, nebo se mohli domnívat, že se jedná o cvičení. Transport nepřežila jedna osoba a její tělo bylo po příjezdu přesunuto do umrlčí komory na pardubickém hřbitově.²⁸⁰

Zvláštností je i výpověď dvou raněných, kteří poskytli novinám rozhovor. Poprvé se setkáváme s přímým účastníkem nehody, s přeživším. Výpověď devětadvacetiletého Aloise Jordána, který cestoval se svým bratrem, který však nehodu nepřežil: „*Pojednou nastal ohromný výbuch, vagon se na padrt' rozbil a viděl jsem, že můj bratr byl usmrcen dřevem, ulomeným z vagonu, Zajiskřilo se mně v očích a pozbyl jsem vědomí. Vzpamatoval jsem se teprve v nemocnici...*“²⁸¹ Zde se nejedná o bulvárnost či hledání co nejzajímavějšího faktu, ale snaha o předání korektních informací.

Všechny prezentované noviny se držely základních informací a zpravily čtenáře o nehodě. Nejvíce byl kladen důraz především na počty mrtvých, tato informace se lišila, to je zapříčiněno tím, pacienti umírali při převozu i v nemocnici. Zprvu bylo možné určit počet obětí na místě. Každý zemřelý byl jmenovitě uveden s povoláním, věkem u příčinou úmrtí. Neexistovala žádná anonymita s porovnáním s dnešní dobou. Noviny můžeme považovat za informační kanál, který oznámil, kdo ve vlaku zemřel. Tak se zpráva mohla dostat k pozůstalým.

Abychom shrnuli dosavadní zjištění, v rozsáhlém prostoru se novináři snažili přiblížit, jak to na místě vypadlo. Pocity beznaděje se mísily s tragičností, rodinní příslušníci se hledali navzájem mezi zohyzděnými ostatky na místě sužovaným požárem. Z okolí se sbíhali všichni, kdo má ruce, nohy, jiná situace nastala na pardubickém nádraží, jak jsem zmínila výše. Lékařský personál počítal s tím nejčernějším scénářem. Periodika se rozcházela v samotném pojetí, jak zprávu předat veřejnosti. *Plzeňské listy*, *Nová doba* a *České slovo* volily bulvárnější přístup a útočily na empatii čtenářů. *Zpravodaj* a *Národní listy* zvolily vážnější přístup a nepředávaly domněnky. Tento přístup se mění dle politické orientace periodik, na jakou skupinu společnosti chtěly působit. Většina tisku předala i autentické svědectví v podobě rozhovorů, čímž daly čtenáři možnost pohlédnout na místo nehody. Všechny noviny však poskytly soukromé údaje o obětech. V novinách zpráva o samotné události rezonovala do 48 hodin, *Zpravodaj* oznámení vydal až po týdně. Dalo by se konstatovat, že zpráva v novinách rezonovala dlouho. Když se objevila nová informace, noviny se jí snažily opět čtenáři zprostředkovat.

²⁸⁰ Tamtéž, s. 1.

²⁸¹ Tamtéž, s. 1.

Periodika se dále rozcházela v otázce viny. Jedny vinily úředníka Zeise, další zase zkosnatělost železničních drah. O vině rozhodl soud v září roku 1910 v neprospěch železničního zřízení.²⁸² Noviny jako tištěné médium měly a stále mají určitou moc ovlivňovat veřejné mínění.

Srážka vlaků v Českém Brodě

Agrární deník *Venkov*²⁸³ v červnu v roce 1920 otiskl článek o železničním neštěstí v Českém Brodě, nehoda se stala 27. června, kdy se střetl opět nákladní vlak se zvláštním sokolským vlakem, ve kterém cestovali mladiství ze Slovácka na sokolský slet. Z prvních řádků se čtenář dočetl, že byly poškozeny 4 vozy nákladního vlaku, 4 vozy sokolského vlaku, zranilo se 56 osob a 3 osoby zemřely na místě. Větším ztrátám zabránil strojvedoucí sokolského vlaku, který upozoroval jedoucí lokomotivu a začal couvat.²⁸⁴

Jako při předchozí nehodě ke srážce přispělo více faktorů – zpoždění a lidský faktor. Větší důraz se přikládá druhé příčině: „*Tento nákladní vlak byl sice obsazen více než dostatečným počtem brzdařů, své povinnosti nekonali, takže nákladní vlak zajel do stanice Čes. Brodu, ačkoli návěstím měl tento příjezd zakázán. Výpovědi svědků a tím, že brzdící špalíky byly po zastavení vlaku chladny, zjištěno, že nákladní vlak zajel přes zákaz do stanice Čes. Brodu proto, že bzdaři nebylo brzděno. Strojvůdce a topič nákladního vlaku dávali opětně návěstí pro brzdění a vynaložili vše, aby vlak byl zastaven. Rovněž tak strojní personál osobního vlaku přičinil všemožně, zejména couváním, aby střetnutí bylo, když ne vyloučeno, alespoň zmírněno. Brzdaři nákladního vlaku byli zatčeni a odevzdáni soudu.*“²⁸⁵ Článek vyšel dva dny po nehodě, kdy už *Venkov* zaujal pevné stanovisko, neboť přejal narativ z rozhodnutí ministerstva železnic. V den nehody se na místo zvláštním vlakem vydalo 30 členů Československé obce sokolské, ke které se přidal i redaktor *Venkova*. Můžeme tedy říct, že *Venkov* přinesl reportáž z bezprostředního místa nehody. Tragédie poukázala na soudržnost sokolstva, které zastalo dobrovolnické práce v Českém Brodě a mírnilo následky. Tuto skutečnost *Venkov* vyzdvihoval.²⁸⁶

Den po události o srážce informoval i týdeník *Čech*,²⁸⁷ který přinesl mnohem detailnější článek. *Venkov* se zdržel bulvárnosti a jelikož se většinou jednalo o nezletilé, zůstal korektní k pozůstalým. *Čech* k tomu přistoupil reportážním způsobem. Ihned v úvodu upozorňoval, že to

²⁸² *České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální*. Praha: J. V. Klofáč, 22.12.1910, 4(291), s. 6. ISSN 2694-7129.

²⁸³ *Venkov: orgán České strany agrární*. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 29.06.1920, 15(151). ISSN 1805-0905.

²⁸⁴ Tamtéž, s. 6.

²⁸⁵ Tamtéž, s. 6.

²⁸⁶ Tamtéž, 6.

²⁸⁷ *Čech: politický týdeník katolický*. Praha: Antonín Schmitt, 28.06.1920, 45(176).

nebyla první nehoda, která se zde stala. Ta první se udála před necelým rokem. Nepřímo tak odkazovali na špatný stav železnic, a ptali se, zda se vina opravdu nachází tam, kam ji nasměřovalo ministerstvo železnic.

Do Českého Brodu se vydal člen redakce, aby přinesl reálné svědectví z místa události. Redaktor popsal místo a všímal si určitých detailů. Vozy jedoucí v ten osudný den, se mu zdály chatrné, ale dál myšlenku nerozvádí, byl si vědom, že byl novinář, nikoli železniční znalec.

Novinář zmínil i přeživší a jejich osudy, začal tak atakovat na soucitnost čtenáře. Mnozí cestovali se svými rodinnými příslušníky, někteří nehodu nepřežili, někteří byli ve vážném stavu. Situaci neulehčovala okolnost, že nehoda se stala dva roky po válce. Obyvatelstvo se dlouho vzpomínalo z materiálních i zdravotních ztrát. „*Paní Setníčková ze Šaratice leží raněná na lůžku, vedle ní dva těžce zranění její hoši. Nařiká. Ve válce o všechno přišli, jen zdraví zachovali. Hoši, čiperní, jeden dovedně na housle hrál, teď má ruku zlomenou a těžce pohmožděnou. Když se pak paní probrala z leknutí a vyprostila z trosek, hledala své synka – jednomu vyčuhovala pouze ruka, druhému zas jen hlava – hrozné pro matku. Těším ji jak mohu, dává se do usedavého pláče.*“²⁸⁸ Válka sebrala lidem mnohé, některým i to nejcennější - zdraví. Respondentka pomocí novin líčila své trauma z nehody, které doplnila o dřívější kontext, kdy zem tížila válka. Novinář pomocí autentických zážitků přenášel dojmy ke čtenářům, a tak mohl vyvolat v lidech pocit, že na jejich místě mohli být právě oni. Vlak navíc využívalo čím dál tím více osob, a tak riziko mnohonásobně rostlo. Vlak můžeme spatřit v symbolu porozumění a soucitu.

Už z prvotního šetření, které uvedl deník *Venkov*, veškerá vina dle ministerstva železnic padla na brzdáře, kteří dostali právo na spravedlivý proces. Událost v Českém Brodě se dostala před soud v prosinci roku 1921. Časopis *České slovo* přineslo čtenářům náhled na soudní líčení. Po skončeném vyšetřování před soud vstoupily důkazy, které jasně určily viníka. Z předložených důkazů vyplynulo, že selhání bylo bezpochyby na straně brzdařů, kteří je nezatáhly na maximum. Obžalovaní přišli s jiným tvrzením a na scénu vstoupilo tvrzení o špatném stavu drah: „*Obžalovaní však popírají jakoukoli vinu, tvrdíce, že seč byli, snažili se brzdit, poněvadž šlo i o jejich životy. Tvrdí, že brzdy byly nové, nevyzkoušené a zřízenec Zima nad to udává, že byla to jeho první cesta a že nebyl obeznámen se všemi signály.*“²⁸⁹ Soudce toto obvinění nebral na lehkou váhu. Ze všech stran se ozývala kritika na žalostný stav drah. Po tak vážném zjištění,

²⁸⁸ Tamtéž, s.2.

²⁸⁹ *České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální*. Praha: J. V. Klofáč, 04.12.1921, 13(281), s. 9. ISSN 2694-7129.

byl soud odročen, a to dokonce dvakrát, aby se zjistil opravdový, nikoli domnělý, viník. Ve společnosti toto téma rezonovalo.

Finální verdikt byl vyřčen v roce 1922, téměř dva roky po nehodě v týdeníku *Čech.*, „*Senát za předsednictví vrch. Rady Koželoužka odsoudil Jarsu do tuhého vězení na 10 neděl, Kučeru na tři měsíce, Zimu na dva měsíce podmíněčně.*“²⁹⁰ Noviny s vinou nikterak nerozporují, sloužily jako médium pro přes informací ke čtenáři.

Srážka vlaků ve Velimi

O dvacet let později, v roce 1941, deník *Venkov* informoval o srážce vlaků ve Velimi.²⁹¹ Nehoda se obešla bez smrtelných obětí, ale 11 osob bylo těžce raněno a 30 civilistů lehce. Článek byl o mnoho kratší, nejsou oběti, z článku není patrné žádné vyšetřování, chyběl zde seznam zraněných – pouze odkazoval na to, že dva železničáři byli zraněni.

Stejná zpráva se dále objevila v *Poledním listu*²⁹² a *Národních listech*²⁹³. Rozsah měly stejný a podávají totožné informace. Jelikož se nejednalo o smrtelnou nehodu či větší tragédii, prostor v novinách tak dostávají skromný.

U Velimi to nebyla první událost, kdy se srazily dva vlaky. Vlak jedoucí z Velimi se roku 1890 srazil u Kolína s jiným nákladním vlakem. Tento případ byl zcela jiný – není zde určený viník, a především se ho nikdo nesnažil najít. „*Vinu zde přičítati nelze nikomu, jelikož vlak stál v zátočce a strojvedoucí ho viděti nemohl. K úrazu nepřišel nikdo. Vozy rozbity byly tři.*“²⁹⁴ Pokud se ohlédneme za předchozími nehodami, vždy byl určen viník a ve všech případech vina padla na člověka. Roli v tom určitě hrálo i to, že zde zahynuly osoby. Při nehodě v roce 1890 došlo pouze ke hmotné škodě a pro společnost tato zpráva ztrácela na atraktivitě.

Shrnutí

Srážka vlaků se v novinách objevovala pravidelně, pokud to vztáhneme i na dnešní dobu, taková tragédie se stane aktualitou číslo jedna, takže zájem společnosti se v tomto konkrétním bodě moc nezměnil. Záleželo především na vážnosti situace, podle toho jim byl věnován prostor

²⁹⁰ *Čech: politický týdeník katolický*. Praha: Antonín Schmitt, 05.05.1922, **47**(122), s. 7.

²⁹¹ *Venkov: orgán České strany agrární*. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 09.04.1941, **36**(84), s. 5. ISSN 1805-0905.

²⁹² *Polední list*. Praha: Tempo, 09.04.1941, **15**(98), s. 2. ISSN 1804-8838.

²⁹³ *Národní listy*. Praha: Julius Grégr, 9.4.1941, **81**(99, ranní vydání), s. 3. ISSN 1214-1240.

²⁹⁴ *Čech: politický týdeník katolický*. Praha: Antonín Schmitt, 10.12.1890, **22**(283), s. [3].

v novinách. Tím myslím, že se takové zprávě nebude věnovat tisk z opačného konce území. Novináři zvýraznili ty nejdůležitější údaje, co čtenáře zajímaly.

Nehod různé úrovně bylo mnoho. Čím závažnější nehoda, tím větší dostala prostor, např. o tragédii u Uherska si přečetl i plzeňský občan. Novináři vyráželi do terénu, aby zmapovali situaci a podali svědectví z místa. Oblíbenou činností byly rozhovory s přeživšími, kdy se snažili zachytit lidské osudy a jejich tragičnost. Noviny uveřejnily seznam obětí, jejich povolání, věk a místo, odkud pocházely. Neexistovala anonymita či ochrana totožnosti osob, což se přimykalo k bulvárnější povaze.

Každý článek má svoji pevně danou osnovu:

- Číslo vlaku a odkud vlak jede, případně kam jede
- Počet obětí a zraněných
- Otázka viny a kdo za nehodu může
- Případné soudní jednání

Tyto body se u stejných událostech, ale v jiných novinách se často rozcházely. To bylo zapříčiněno tím, že na místě střetu panoval zmatek a přítomní novináři neměli možnost úplné analýzy. Další příčinou, proč se periodika rozcházela, byly i rozdílné dny, kdy vycházela. S postupujícím vyšetřováním událost získávala ostřejších rysů. Dalším bodem, ve kterém se lišila, byl počet mrtvých. Musíme rozlišit ty, kteří zahynuli na místě a na zemřelé v nemocnici.

Tisk monitoroval i situaci po samotné nehodě, kdy se řešila otázka viny a trestu. Soudní jednání chybělo u lehkých nehod. Při těch vážnějších novináři lačnili o záznamu ze soudní síně. Proces novináři pečlivě sledovali a zprostředkovali ho čtenářům. Mezi součásti soudního líčení patřil novinářův komentář a přepisy ze soudního líčení, pocity obžalovaných, výpovědi expertů. Čtenář se v tu chvíli ocitl v centru dění a mohl si sám vytvořit vlastní názor, s tím se pojil problém bezpečnosti drah.

S rostoucími nehodami se častěji vyskytovala otázka, v jakém stavu jsou státní dráhy. Soudy rozhodovaly v neprospěch obžalovaných, tedy těch osob, které zrovna měly na starost obsluhu vlaků. Tresty nebyly nijak závažné, jednalo se o odnětí svobody na pár týdnů maximálně pár měsíců. Noviny s výroky soudu polemizovaly, neboť dráhy nebyly v dobrém stavu. Nepřispívala k tomu ani vytíženost kolejí. Od roku 1845, kdy se zahájil provoz, úpravy a rekonstrukce proběhly, ale ty byly nedostačující aktuální zátěži. Verdikt se opíral o četné výpovědi znalců příklánějící se ke prospěchu drah.

Nehody zasahovaly do každodenního života obyčejných lidí, železniční doprava se hojně využívala, vlaky nabíraly zpoždění. Dráhy pracovaly tak, aby zdržení bylo minimální a zprovoznila se alespoň jedna dráha, pokud byla. Tragédie popohnala správu železnic k tomu, aby na rizikových místech provedla opatření, aby k dalším střetům nedocházelo. Mezi tato opatření patřilo třeba zřízení další koleje. Dalo by se říci, že tisk a jeho činnost pomohlo k mírnému zlepšení na poměrech drah. Periodika vydávala stanoviska, se kterými ovlivňovala veřejné mínění. Vínou ihned nepřisoudily k lidské chybě, ale útočily na stav železnic. Největší nátlak je cítit v rozhovorech s přeživšími či přímým popsáním místa nehody. Obrazy popisovaly surovou realitu – na místě se nacházela ohořelá těla, různé části těla oddělena od trupu, mezi účastníky nehody byly i děti.

Po vyřešeném soudním sporu se novináři k nehodám nevraceli, ale pokud se stala nové neštěstí, novináři velice ochotně připomněli, že se nejednalo o první nehodu na daném území, případně provedli komparaci s podobně rozsáhlou nehodou. Zmínek o srážek vlaku je v novinách mnoho, vybrala jsem ty největší, kterým tisk věnoval ustavičnou pozornost v průběhu několika let – od počátku nehody až po soudní spor. Navíc tyto tragédie nesly podobný průběh, který jsem zdůvodnila výše.

6.2 Srážka vlaku a jiného předmětu

Mezi nejčastějšími předměty, které zkřížily koleje vlaku, můžeme zařadit různé druhy automobilů – osobní auta, nákladní auta a dále pak i koňské povozy. Skoro vůbec se neobjevuje srážka motocyklů a kol. Vlaku utrpěl zanedbatelné či malé škody, pro osoby v druhé pozici nastaly fatální následky. I když nutno podotknout, že se našly výjimky a nebylo jich málo. I když se dopravní prostředky vyvíjely, tak koňské povozy jsou mnohem častějším motivem než automobily. Postupem času jsou koně nahrazováni modernějšími dopravními prostředky, ale tento jev trvá déle než sledované období. Nejčastěji koně vstoupili do cesty lokomotivy ve městech, kdy vlak nemá takovou sílu.

6.2.1 Srážka vlaku a koňských povozů

Moravany

Katolické listy informovaly o nehodě, která se udála v Moravanech 15. března 1901 o šesté hodině ranní. Rychlík zachytil koňský povoz a vláčel ho po trati. V povozu se nacházel kočí a závozník, kteří zemřeli pod koly lokomotivy.

Dle vyšetřování nehodu způsobila obsluha trati, ten den sloužil Jan Žák, který stanul před soudem v Chrudimi. Nešťastné náhodě zřejmě přispělo více faktorů jako zpoždění vlaků a nefunkční technika: „*Jmenovaný rychlík, jímž byl povoz zachycen, byl o 42 minut zpožděn, takže před ním byly vypraveny dva vlaky, které za normálních poměrů jezdívají až za ním. To obžalovaného pomátlo, poněvadž věděl, kdy rychlík pojede. Očekával tedy zvonkový signál, avšak nešťastnou náhodou signálový aparát přestal v osudnou chvíli fungovati. Konečně vedle všech mimořádných okolností konal již obžalovaný 23 hodin službu, takže byl velice tělesně i duševně vysílen a zmalátněn, a to tím spíše, jelikož též tři předcházející noci ve službě probděl, poněvadž při systému 23 hodin služby a 7 hodin odpočinku připadla naň vždy služba třikrát za sebou na noc.*“²⁹⁵Situace na dráze působila na každého zaměstnance, a tak žádný pracovník nesevřel v neprospěch obžalovaného. To poukazuje na soudržnost železničářů, vytvořili komunitu, ve které se vzájemně podporovali.

Z úst odborníků vyplynulo tvrzení, že obviněný škodu nezpůsobil z nedbalosti, nýbrž z přepracování a úplného vyčerpání a následného výpadku paměti. Soudní znalec vydal stanovisko, z čehož vyplývá, že zaměstnanec nenesl odpovědnost. Na základě nových výpovědí soud odročil líčení. Situace se jevila vážně, obhájce si vyžádal nové svědectví od lékařů, k jejich přednesu nedošlo. Soud obžalovaného zprostil viny na základě nezpůsobilosti a nemůže být potrestán.²⁹⁶

Z daného článku můžeme vyvodit, že situace na železnici na přelomu 19. a 20. století byla komplikovaná. Železničáři zastávali čím dál tím delší směny a neměli čas na řádnou regeneraci. Přepracovanost pak způsobovala fatální chyby, které ohrožovaly i veřejné zdraví. Zpoždění vlaků jen tak někoho nepřekvapilo, ale závažnější byl stav železničního vybavení, které vypovídalo službu. Tuto situaci potvrdil soud na základě lékařských posudků a svědectví.

Praha

Pod koly lokomotivy skončil v roce 1911 mlékařský vůz, stalo se tak po třetí hodině ranní. Nikdo neutrpěl škodu na zdraví, za to nastala škoda hmotná a finanční. Kočí přejížděl koleje v domnění, že byl průjezd bezpečný. „*...přetíná silnici trať státní dráhy, jejíž závory nebyly staženy a kočí se tedy domníval, že může trať přejet. Sotva však povoz kolej mijel, přijel nákladní vlak, lokomotiva zachytila zadek vozu, smýkala ho asi 70 metrů po trati, až konečně vůz byl na padrti rozbit a rovněž jeho obsah zničen. Koně zachránili se tím, že zpřetrhali*

²⁹⁵ *Katolické listy*. Praha: Josef Kratochvíl, 13.09.1901, 5(251), s. 5.

²⁹⁶ Tamtéž, s. 5.

*postraňky a kočí rovněž neutrpěl zranění, neboť včas uskočil.*²⁹⁷ Vinu zde nese železniční strážce, který včas nespustil železniční závory, i když věděl, že se nákladní vlak přibližoval. Po Praze se šířily zvěsti, že mlékař při nehodě zemřel, což *Národní listy* vyvrátily a uvedou detaily na pravou míru. Vlak se zde ukázal jako symbol síly. Vůz byl vláčen několik metrů po kolejích, a navíc byl úplně zničený. Noviny takto mohly i obyvatele poučit, že pokaždé, když se chystali přes železniční přejezd, a to chráněný i nechráněný, měli by dbát zvýšené opatrnosti. Už z přecházejícího příspěvku bylo viditelné, že může selhat člověk i technika zároveň. V tomto případě se díky rychlé reakci kočí zachránil. Oproti rychle jedoucímu vlaku byly šance velmi malé.

6.2.2 Srážka vlaku s automobily

Ve sledovaném období na Severní státní dráze neobjevilo mnoho zmínek těchto nehod, auta stále nebyla součástí každodenního života, za to vlak se těšil velké oblibě.

Praha Libeň

Roku 1940 deník *Venkov*²⁹⁸ přinesl svědectví ze soudní síně o nehodě, během které se střetl osobní automobil s osobním vlakem. Událo se tak poblíž nádraží v Libni dne 25. června 1939. Noviny v úvodu shrnuly, proč ke srážce došlo. Zavínil ji zřízenec mající směnu, nespustil závory, i když vše fungovalo, jak mělo. Zahynuly dvě osoby a další byla vážně zraněná. Vlak narazil do automobilu v plné rychlosti.

Zřízenec se zprvu snažil celý případ uhrát na žaludeční záchvat a svoji nezpůsobilost, ale pod tíhou okolností se přiznal, že ve strážním domku usnul: „*Byl prý dlouhou službou a horkem velmi unaven a poněvadž do příjezdu vlaku byla skoro ještě hodina času, chtěl si jen trošku zdřímnouti. V té dřímotě však přeslechl signál a neštěstí bylo hotovo.*“²⁹⁹ Obžalovaný si vyslechl verdikt, který ho odsoudil na šest měsíců ve vězení a šesti měsíční podmínku. S tímto článkem se opět objevuje motiv přepracovaných železničářů. Tento případ byl ale odlišný od srážky v Moravanech. Tragédii zde způsobil čistě lidský faktor, zprvu se zřízenec snažil svou vinu popřít, ale později se přec přiznal. Zaměstnanci drah však nadále zůstávali ve společnosti vážení. Tento případ rezonoval v novinách, neboť došlo k úmrtí a soudní systém tak ukázal společnosti, že každý přečin ohrožení života, byl potrestán.

²⁹⁷ *Národní listy*. Praha: Julius Grégr, 26.5.1911, 51(144, ranní vydání), s. 2. ISSN 1214-1240.

²⁹⁸ *Venkov: orgán České strany agrární*. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 07.06.1940, 35(131). ISSN 1805-0905.

²⁹⁹ Tamtéž, s. 5.

Olomouc

K Olomouci přijíždělo nákladní vozidlo naložené pivem a jakmile vjelo na železniční přejezd ihned se střetlo s nákladním vlakem. Stalo se tak na přejezdu, který nebyl zabezpečený. Pro řidiče následky nebyly tragické, konzumenti piva si posteskli: „*Lokomotiva narazila na auto, vlekla jej před sebou 50 metrů trati. Šoféra jeden muž včas vyskočili a vyvázli jen s lehčími zraněními.*“³⁰⁰ Místo nehody bylo nepřehledné, což zapříčinilo srážku. Tento přejezd získal nedobrou pověst, na tomto místě se stalo již několik neštěstí. To vyvolalo na radnici debatu, že je třeba zabezpečit tento přejezd patřičnými signály, aby zajistili cestujícím přes koleje bezpečné projetí. Železnice na tomto území fungovala už nějaké roky, ale stále nikdo nepřemýšlel nad zabezpečením přejezdu. Aby se začalo jednat o bezpečnosti, oběti se muselo stát pivo, aby k takovému neštěstí již nedošlo. Mohli bychom konstatovat, že rozbité pivo se stalo symbolem bezpečnosti železničního přejezdu u Olomouce. Zajímavá byla celá stránka tohoto vydání, na kterém se řešila aktuální politická situace, noviny vyšly v prosinci roku 1933, kdy rostl vliv nacismu v Německu a většina prostoru byla věnována této závažné problematice.³⁰¹

6.3 Srážka vlaků a lidské bytosti

Smrt pod koly vlaku si dobrovolně i nedobrovolně vybralo nespočet jedinců. Jedná se o nejčastěji motiv objevující se v novinách s tematikou vlaku. Svědectví nalezneme ve stovkách článků.

Sebevražda v Libni

Politický týdeník *Čech* přinesl dne 18.4.1929 tragickou zprávu, kdy se svůj život rozhodla ukončit dvacetiletá žena se čtyřletým děvčátkem. Skočila pod kola vlaku severní dráhy u Prahy. Mrtvola dospělé ženy nepřipomínala ani tělo, náraz způsobil to, že ji to vysvléklo z šatů. Identifikace dle popisu nebyla možná, proto noviny neposkytují ani popis osoby. Bylo nutné však zjistit identitu oběti, proto novinář popsal mrtvolku dítěte: „*Dítě mělo šedý kabátek, lemovaný kožešinkou, hnědé botky a zelenošedý čepeček.*“³⁰² Žena se pro tento čin rozhodla na nádraží, kde se v tu dobu pohybovali lidé, kteří nešťastníci dokázali popsat. Na tento zážitek

³⁰⁰ *Národní osvobození*. Praha: Pokrok, 29.12.1933, 10(304), s. 2. ISSN 1804-9168.

³⁰¹ Tamtéž, s. 2.

³⁰² *Věnov: orgán České strany agrární*. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 18.04.1929, 24(92), s. 7. ISSN 1805-0905.

přítomní cestující nezapomněli a záhy pomohli k dohledání totožnosti. Periodika využívala svou moc právě v těchto případech, kdy policejní příslušníci žádali veřejnost o pomoc.

Kolín

Nehoda s vcelku šťastným koncem se udála v roce 1905 v Kolíně. Jelikož osoby přežily, novináři jejich jména nechávají v anonymitě. Sdělili pouze informaci, že to byla manželka holiče z Hlinska a označují ji jako paní H. Tento jev se zde objevil poprvé, že novináři neuvedli jména. V dřívějších i pozdějších letech, tento incident se stal roku 1905, se jména, zaměstnání a bydliště objevovala téměř vždy.

Paní H. vyrazila na návštěvu za svými příbuznými do Prahy včetně jejích dětí ve věku šesti a dvou let. Zde vidíme názornou ukázkou, jakou vlak zastával funkci. Rodina se vydala za příbuznými do jiného města, než sama bydlela. Vlak poskytl rychlý dopravní prostředek dostupný každému. S nádražím se ale pojilo nebezpečí, které, jak vidíme, mnoho lidí nebere zřetel. Dvouletý chlapec vstoupil do dráhy nákladního vlaku, matka ihned vyrazila a chránila ho vlastním tělem. Svědci ihned vyvolali poplach a vlak zastavil. Tento případ jako jeden z mála skončil dobře, osoby byly pouze zraněny: „*Děcko utrpělo mnoho odřenin a nejspíše otřesení mozku. Matka, která padla šťastnou náhodou na hromadu písku mezi kolejemi, utrpěla odřeniny na celém těle a snad také poranění vnitřní. Nebohá je ve stavu pozhnaném.*“³⁰³ Článek mohl působit jako varování, aby se lidé na nástupišti a celém prostoru nádraží chovali obzvláště opatrně. Ne každý, kdo vstoupil do dráhy lokomotivy, přežil. Pomohlo především okolí, které ihned vyvolalo silný rozruch. Vlak během jízdy vydával hlasité zvuky, přes které bylo špatně slyšet. Dalo by se shledat, že matka děti měly štěstí.

Pardubice

Smrtelná nehoda se nevyhnula ani Pardubicím. *Národní listy* zpravují o smrtelné nehodě na úseku Pardubice – Choceň, kde bylo nalezeno něco připomínající ženské lidské tělo. Na místo byla ihned vyslána vyšetřovací komise. „*Šetřením se zjistilo, že nešťastnicí jest mladá žena, matka dvouletého dítěte a vzorná 23letá manželka Frant. Brabencová. Jejího muže stihla tato krutá zvěst právě v době, kdy dlel na vojenském cvičení u leteckého cvičení v Praze.*“³⁰⁴ Tato nehoda patří do kategorie neúmyslného zabití, jelikož Brabencová přecházela přes koleje a nevěnovala pozornost provozu. Pardubice již od počátku patřily mezi důležité dopravní centrum, o které se zasloužil samotný Perner. V době nehody tu pardubičtí obyvatelé žili

³⁰³ *Národní listy*. Praha: Julius Grégr, 25.7.1905, 45(202, odpolední vydání), s. [3]. ISSN 1214-1240.

³⁰⁴ *Národní listy*. Praha: Julius Grégr, 24.8.1927, 67(232), s. 3. ISSN 1214-1240.

s dráhou více jak 80 let. Stala se tak každodenním chlebem a lidé přestali být ostražití a stále si neuvědomovali nebezpečí rychle jedoucího vlaku. Obyvatele neodradily ani roztrhaná těla pod koly vlaku, to byl jeden z nejčastějších motivů vyskytující se v novinách, a tím novináři nešetřili se surovým popisem těl: „*Byla tudíž přední lokomotivou zachycena, povalena, hlava jí byla rozdrčena a celé tělo znetvořeno.*“³⁰⁵ Článek zastává funkci varování a novináři polemizovali i s myšlenkou, že lidé byli neopatrní při přechodu kolejí a důrazně upozorňovali, že železný výdobytek je nezastavitelný.

Frekvence článků o neštěstích na dráhách se tak stupňovala, že zprávy se stávaly stručnější. Noviny tak informovaly o více podobných událostech v jedné zprávě, které se odehrály v podobném čase ale na jiném místě. Čtenář se dozvěděl o oběti její věk, pohlaví, často jméno, bydliště, zaměstnání, a to celé bylo doplněné o realistický pohled na mrtvolu.

Shrnutí

Pokud bychom měli shrnout tuto kapitolu, kde se noviny zajímaly o tyto situace, dospějeme k názoru, že to bylo atraktivní téma. Snoubilo v sobě silný motiv vlaku a smrti. Noviny taktéž pomohly informovat společnost, v jaké situaci se železnice nacházely. Železniční síť rapidně rostla, zaměstnanců bylo málo a museli sloužit přesčasy, což způsobilo přetíženost pracujících, kteří nepodávali 100% výkony a hrozilo nebezpečí. Periodika také ukazovaly, na nedostačující vybavení, které by zabránilo těmto střetům (nefunkční zvonky a chybějící závory). Paradoxně tyto nehody upozornily na nedostatky, a tím se situace v zabezpečení mohla zlepšit. Někdy bylo třeba opakovaných nehod, než se vedení drah poučilo a začalo pracovat na nápravě.

Pokud střet skončil smrtí, případ se ve většině případů dostal před soud, aby se rozhodlo o vině. Když provedeme komparaci s předchozí kapitolou, kde se střetly dva vlaky, pokaždé se provinění prokázalo osobě, která obsluhovala daný stroj. V této kapitole ale nalézáme výjimky, kdy vina padla na dráhy a jejich nedostatečný systém.

Vlak se proměnil v symbol smrti, kde lidé páchali sebevraždy. S příchodem železné dráhy se objevil nový způsob, jak nešťastníci ukončili svůj život. I když je tato tematika spjatá s velice smutným tématem, nalézáme i ty s dobrým koncem, kde roli hrála nepozornost. Periodika se snažila varovat společnost, aby při pohybu kolem kolejí, věnovala zvýšené opatrnosti. Vlak je stroj, který oplývá silou a může mít devastující účinky, které novináři zachytili na popisu

³⁰⁵ Tamtéž, s. 3.

mrtvých těl, kdy nešetřili realistickými obrazy. S rostoucím začleňováním železnice do běžného života, se motiv smrti objevoval novinách velice často.

6.4 Otýlie Vranská

Nejproslulejší vlaková vražda, která se udála ve třicátých letech dvacátého století, bylo rozčtvrcené tělo Otýlie Vranské. Redaktoři sháněli informace, mezi sebou se předháněli, kdo poskytne další novinku, a pravidelně podávali společnosti nejnovější aktualizace o případu. Otýlie Vranská se stala symbolem nejzáhadnější vlakové vraždy celého 20. století a přesáhla i do 21. století, kdy se stále pátrá po jejím vrahovi.

Nejpodrobnější charakteristiku o nález části lidského těla popisoval *Moravský večerník* a časopis *Venkov*, leč v některých informacích se noviny nepatrně rozcházely – ve věku oběti, ale po důkladném ohledání se jejich výpovědi narovnaly.

Nález částí ženského těla v kufru učinili slovenští úředníci, kdy tato zavazadla doputovala z pražského nádraží do Košic a Bratislavy.³⁰⁶ Ihned se spustilo rozsáhlé pátrání po identitě zavražděné, kdy spolu spolupracovala košická, pražská a bratislavská policie a kriminálka. Na nádraží v Bratislavě byla nalezena v koženém kufru hlava a dolní končetiny, na košickém zase trup se sedmi bodnými ranami a horními končetinami.³⁰⁷ Bratislavská policie poskytla veřejnosti popis: „*Neznámá 20- až 25letá žena, dlouhých, tmavohnědých vlasů, podle pleti na tváři a podle stavu nohou příslušnice těžce pracujících vrstev, byla zavražděna za posledních 24 až 36 hodin sečnými ranami do hlavy.*“³⁰⁸ Noviny a policie v článku zároveň žádaly svědky z vlaku, aby pomohli s hledáním pachatele a udává popis domnělého vraha: „*Muž, jenž s tímto kufrem přijel, a který vystoupil v Bratislavě, je líčen jako člověk vyšší postavy, hnědých tváří a anglicky zastřiženého knírku.*“³⁰⁹ Tisk zde posloužil policii jako médium, kterým se policie snažila spojit s veřejností. Každý sebemenší detail mohl vytvořit profil pachatele.

Policie byla stavěna před problém, jak se kufry dostaly do dvou různých měst – společná cesta na bratislavské a košické nádraží spojuje pouze trať mezi Prahou a Českou Třebovou, a tak z dosavadních dedukcí dodávají, že: „*Předpokládá se tudíž, že jde o jediného pachatele, který*

³⁰⁶ *Venkov: orgán České strany agrární.* Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 03.09.1933, **28**(206), s. 6. ISSN 1805-0905.

³⁰⁷ Tamtéž, s. 6.

³⁰⁸ Tamtéž, s. 6.

³⁰⁹ Tamtéž, s. 6.

byl by musil dát jeden z kufrů v Praze do jednoho z vlaků a sám odejeti druhým. ³¹⁰ Symbolika dráhy zde hrála zásadní roli, neboť jak je výše popsáno, někdo musel kufry do vlaku vložit na tomto úseku. Policie si v tu chvíli vytyčila dva cíle, a to zjistit, kde byly kufry do vlaku vloženy, zda se tak událo již v Praze, a především musela zjistit totožnost ženy.

Otýlie Vranská se vlakem svezla ještě jednou, když byly její ostatky dopraveny zpátky do Prahy, kde lékaři realizovali pitvu. *„Na poukaz pražské policie byly zbytky mrtvol dopraveny z Bratislavy do Prahy zase v kufru, protože jinak musely by býti uloženy do rakve a zvláštním vagónem odeslány, což by stálo mnoho peněz.* ³¹¹ Tento převezení ostatků nebyl příliš uctivý. Stále nikdo neznal identitu osoby a náklady by musela uhradit policie, proto zvolila převoz těla v kufrech.

Noviny horlivě přinášely stále nové články, ve kterých se objevovaly zaručené stopy. S tím se ale pojilo riziko, že pokud by se tyto důkazy zakládaly na pravdě, mohly vraha varovat. Dny ubíhaly, policie prověřovala stopy, které mizely. Prověřovaly se alibi mužů, se kterými se stýkala. Policie sestavila přesný harmonogram posledního dne Vranské. Ten skončil ale v 11 hodin večer a pak se objevila až na slovenských nádraží a to mrtvá.

Domnělý vrah poslal policii dopis, kde vysvětluje, proč si zvolil právě Wilsonovo nádraží – kvůli jeho vytíženosti, a tak mohl lépe splynout s davem. ³¹² Dopis musíme podrobit určité kritice, zda opravdu pocházel od vraha a nejednalo se pouze o mystifikaci.

Prostor vlaku a nádraží zajistil vrahovi anonymitu. Na nádraží se pohybovala různá individua, která nikomu nepřišla zvláštní. Navíc v Praze, jako hlavním železničním uzlu, odkud se dráhy rozebíhaly na celé území, se pohybovala masa lidí, ve kterém nebyl problém se ztratit. Vlak sloužil jako hlavní dopravní prostředek cestování, kde pasažéři se sebou nosili kufry a různá zavazadla, a tak dva velké kufry nevzbuzovaly pozornost. Otýlie Vranská bude navždy spojená s motivem vlaku.

³¹⁰ Tamtéž, s. 6.

³¹¹ *Hlas lidu: Časopis hájící zájmy čtvrtého stavu.* Prostějov: Moric Vlach, 7.9.1933, 48(101), s. 4. ISSN 1803-9901.

³¹² *Expres.* Praha: Jiří Stříbrný, 1933(246), s. 2. ISSN 1804-8846.

7 Vlák a kriminalita

Ve vlakových vagónech se střetávala různá sorta lidí, bohatí a chudí, čestní lidé a zloději, mladí a staří, ženy a muži. Především rozdílnost ve společenské vrstvě hrála hlavní roli. Často se tak setkáváme s krádeží různých předmětů a peněz.

Krádež šperků

Národní listy 10. května 1891 zveřejnily informaci, kdy se během cesty z Prahy do Vídně po Severní státní dráze klenotníkovi, ztratily šperky v hodnotě dvaceti tisíců zlatých.³¹³ Klenotník během dlouhé cesty usnul a v nestřežený okamžik se zloději zmocnili jeho majetku. Krádež nahlásil ihned na policii, protože si všiml podezřelých spolucestujících, které z tohoto skutku obvinil. Policejní oddělení ihned vyhlásilo pátrání po osobách a rozeslalo telegrafní zprávy po celé státní dráze. V tentýž den ale přichází zpráva z Pardubic, že se ukradené klenoty našly a jsou uschovány na pardubickém nádraží. Nebylo jisté, zda se opravdu jednalo o krádež, nebo zda klenotník šperky zapomněl, vyšetřování dále pokračovalo. „*Pan Blumrich ve chvatu tašku nejspíše zapomněl a obvinění z krádeže bylo asi bezdůvodné, což se objeví zavedeným úředním vyšetřováním.*“³¹⁴ Vyšetřování dále probíhalo, neboť hodnota šperků byla vysoká. Vlák měl zůstat symbolem bezpečné cesty, aniž by se cestující obávali, že by mohli být okradeni.

Odcizené doklady

Ve vlaku probíhaly i drobné krádeže. Pardubický knihkupec, když se vracel z Prahy do své domoviny, tak mu neznámý lapka odcizil „*náprsní tobolku s penězi a různými listinami, mezi nimiž byly též vojenské dokumenty.*“³¹⁵ Totožnost knihkupce byla zneužita, a proto policie vydala upozornění, že kdo se prokázal knihkupcovými doklady, ihned měl být zatknut. Tento článek posloužil opět jako upozornění veřejnosti.

Pokousán vzteklým psem

O zcela ojedinělém případě, kde bylo ohroženo lidské zdraví, informoval týdeník *Čech. Ze Slovenska* byl po státní dráze poslán občan infikovaný vzteklinou po kousnutí psem. Cíl cesty měl být v Praze v Pasteurově ústavu.³¹⁶ I když se nejednalo přímo o krádež, spatřujeme zde

³¹³ *Národní listy*. Praha: Julius Grégr, 10.5.1891, 31(128), s. (3). ISSN 1214-1240.

³¹⁴ *Národní listy*. Praha: Julius Grégr, 11.5.1891, 31(129), s. (3). ISSN 1214-1240.

³¹⁵ *Čech: politický týdeník katolický*. Praha: Antonín Schmitt, 26.06.1919, 44(174), s. 7.

³¹⁶ *Čech: politický týdeník katolický*. Praha: Antonín Schmitt, 12.07.1923, 48(189), s. 7.

prvky trestného činu, a to ohrožení zdraví ostatních cestujících. To dokazuje, že vlak byl místem, kde se mohlo udát opravdu ledaco. Stal se symbolem různorodosti.

Záhadné zmizení

Vlak byl občas dějištěm výjimečných situací. O jednom takovém případě informoval *Venkov*. Na cestě z Prahy do Vídně cestovali dva mladíci, bratři. Studovali ve Vídni a po svátcích strávených v Praze u své rodiny se studenti vraceli do školy. Starší z bratrů, když se vlak přibližoval k pardubickému nádraží, vystoupil na zdejší zastávce s výmluvou, že se necítí zdrav a potřeboval navštívit tamější nemocnici. Mladík však zmizel. „*Po zmizelém hochovi pátrá československá, rakouská i německá policie. Myslí se, že mladík, který měl u sebe větší obnos peněz, podnikl na svou pěst nějakou túru po Německu, kterou by mu byl asi otec jinak sám nedovolil.*“³¹⁷ Student zřejmě využil vlaku jako únikového prostředku a k poznání okolích států, nebo se nabízela druhá možnost, že byl unesen. Vlak v tomto případě posloužil jako únikový prostředek jako v literárních dílech.

Shrnutí:

Zde bych odkázala na slova české literární postavy Josefa Švejka: „*Na nádraží se kradlo vždycky a bude se krást dál. Jinak to nejde.*“³¹⁸ Kumulovalo se zde velké množství lidí, tj. možných obětí, davy, jež umožňovaly zlodějům zmizet. Drobné krádeže byly na denním pořádku, většinou se jednalo o peněženky a šperky. Občas se ale zlodějům poštěstilo a nelegálně přišli k cennějším prostředkům. Lidé si neuvědomovali, co se vše může stát. Zapomínali na to, kdo se ve vlaku a na nádraží pohybuje. V tisku se drobné zprávy objevovaly na denním pořádku, ale občas můžeme nalézt různé kuriozity, jako byly předcházející zprávy. Zloději a cestující i zaměstnanci náleželi do různých společenských vrstev, a právě zde se mísila společnost. Někteří využili příležitosti, aby se obohatili na úkor jiných. Noviny těmito články mohly společnost varovat, aby si pasažéři své věci chránili.

³¹⁷ *Venkov: orgán České strany agrární*. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 07.04.1929, 24(83), s. 8. ISSN 1805-0905.

³¹⁸ HAŠEK, Jaroslav. *Osudy dobrého vojáka Švejka za světové války, Díl II: Na frontě*. V Praze: A. Sauer, [mezi 1920 a 1930], s. 4.

8 Vlák a oslavy výročí dráhy

Vlák se ve sledovaném stoletém období stal kulturním symbolem. Severní státní dráha se oslavovala, neboť změnila životy. Stala se nedílnou součástí bytí. Významná jubilea dráhy si v novinách zasloužila zmínky a různé výstavy, o kterých tisk informoval.

Jubilejní výstava v roce 1908

O výstavě v roce 1908 informoval časopis *Čas* vydávaný Janem Herbenem. Expozice nebyla zaměřená pouze na železnici, ale tento průmysl jednoznačně dominoval. Jubilejní výstava se pořádala na počest císaře Františka Josefa I. a měla ukázat, jak se během 60 let jeho vlády rozvíjel průmysl, služby a další odvětví v Rakousku-Uhersku.³¹⁹ Přípomínky se konaly po celé říši, oslavy v Praze patřily mezi ty největší a zaštiťovala ji pražská obchodní a živnostenská komora.³²⁰ Výstavu si zájemci mohli prohlédnout od 14. května 1908 do 18. října 1908.³²¹

Na výstavě si návštěvníci mohli prohlédnout předměty, které dráhy vystavily, jenž symbolizovaly doposud celou éru železničtví: „*Vzorná exposice státních drah, umístěná v levém křídle hlavního paláce, vybavuje jednotlivými vystavenými předměty vzpomínky na celý vývoj a rozvoj rakouského železničtví, které honosí se v historii dopravnictví tím, že jeho počátek je počátkem železných drah na pevnině.*“³²² Výstava zahrnovala předměty z první dráhy z Českých Budějovic do Lince, která byla poháněna koňskou silou. Návštěvníci shledali, že zajímavější expozice byla ta, která zachycovala Severní státní dráhu, což byla první parní železnice na českém území.

Návštěvníci obdivovali mnoho exponátů, které zahrnovaly přes 60 let vývoje železnic., ..., *když návštěvník prohlíží obrazy, tabulky a diagramy, koncesní listiny a fotografie rozvěšené po stěnách exposice státních drah a rozložené ve skříních.*“³²³ Jak moc se změnila tvář Prahy, zachytily črty ještě z dob, když neexistovalo nádraží. To poukazuje na to, jak Pražané přijali vlak do svého každodenního života, přičemž se samotným budování kolejí a první jízdou leckteří vyjadřovali obavy, neboť přišel neznámý element, to ale bylo kolem roku 1845. Železná

³¹⁹ HOTOWETZ, Rudolf. *Jubilejní výstava obvodu pražské obchodní a živnostenské komory v roce 1908 v Praze*. V Praze: nákladem Výkonného výboru výstav, 1907, s. [3].

³²⁰ Jiránek, Tomáš, K jubileu našeho císaře. *Výstava obchodní a živnostenské komory v Praze 1908*. Jiránek, Tomáš. *Dějiny a současnost: kulturně historická revue* 30, č. 12, (2008,) s. 24

³²¹ Tamtéž, s. 25-27.

³²² *Čas*. V Praze: Jan Herben, 19.06.1908, 22(168), s. 5.

³²³ Tamtéž, s. 5.

dráha tak splynula s Prahou a jejím obyvatelstvem, kteří při pohledu na dobové dokumenty, netušili, jakou tvář měla Praha před touto vymožeností.

Mimo dokumenty si návštěvníci prohlédli předměty neodmyslitelně spjaté s provozem. U každého exponátu se nacházela tabulka s vysvětlivkou. „*Vidíme semaforey, telegrafické a telefonické aparáty, závory staršího druhu i novější patentované závory, modely parních komor různých systémů, vzorné záchranné skříně lékařského trojiho druhu.*“³²⁴ Samotný novinář přikládal hodnotu výstavy a komentoval ji tak, že vývoj drah učinil pokroky, za těch pár desítek let.

75. výročí železnice

V lidovém deníku *Večer* se v roce 1920 objevila skromná zpráva o 75. výročí první železnice s parním pohonem, čtenářům tak jemně připomínal, že dráha napomohla spojením dalekých koutů země.³²⁵

Oproti tomu *České slovo* 75leté výročí připomínalo pompézněji. Vracelo se k samotným počátkům, a především k první jízdě a současnosti – od zprovoznění až do roku 1920 vzrostla železniční síť z 1000 kilometrů na téměř 7 000 kilometrů. Vracelo se do historie, kdy připomínaly první jízdu „*Na všech stanicích po celé trati byl vlak hlučně vítán V Praze bylo velkolepé uvítání na nynějším nádraží Masarykově a slavnosti po tři dny trvajících.*“³²⁶ Tento den vstoupil do dějin, proto byl opakovaně připomínán, aby společnost nezapomněla.

Masarykova akademie práce na počest 75. výročí pořádala oslavy.³²⁷ Harmonogram oslav tohoto jubilea byl uveřejněn ve *Zprávách veřejných služeb technických*, které spolupracovaly s ministerstvem železnic. Oslavy započaly slavnostní schůzí inženýrské komory, kde pronesl důležitou řeč doktor techniky Václav Burger o historii a významu dráhy, zdůrazňoval především to, že se spojila dvě důležitá centra nejen Prahy a Vídně, ale i Prahy a Olomouce, a tím se Čechy propojily s Moravou.³²⁸

Doktor techniky Václav Burger ve své řeči zavzpomínal i na důležité projektanty a inženýry, kteří stáli při budování dráhy – především českého vlastence Jana Pernera. Nehleděl pouze do

³²⁴ Tamtéž, s. 6.

³²⁵ *Večer: lidový deník*. Praha: Roln. tiskárna, 27.07.1920, 7(168), s. 4.

³²⁶ *České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální*. Praha: J. V. Křofáč, 18.08.1920, 12(192), s. 6. ISSN 2694-7129.

³²⁷ *Zprávy veřejné služby technické: úřední věstník vydávaný ministerstvem veřejných prací za součinnosti ministerstva železnic a technických odborů ministerstev Československé republiky*. Praha: Ministerstvo veřejných prací, 15.10.1920, 2(20), s. 508.

³²⁸ Tamtéž, s. 508.

minulosti, ale snil o brzké budoucnosti, kdy bylo třeba dráhu zmodernizovat, reformovat železniční správu, rozšířit výstavbu nových kolejí a zdokonalit lokomotivy a vagony. „*Veliké úkoly čekají na poli železnic československého inženýra a jeho osvědčeného druha v práci československého dělníka. Není pochyby o tom, že díky zdatnosti inženýrských a odborných sil železničních a kvalitě svého dělnictva, díky vyspělosti domácího průmyslu bude republika mít záhy železniční síť, jaké nezbytně potřebuje,...*“³²⁹ Dráhy bylo třeba uzpůsobit požadavkům aktuální doby, a tak při vzdávání pocty stavitelům dráhy, Václav Burger sdělil, že dráhy v blízké době čekala modernizace a rozšíření vlakového arzenálu.

Symboliky si můžeme všimnout i zakončením oslav, kdy se odehrálo představení v Národním divadle, při prvním příjezdu vlaku do Prahy se taktéž konaly divadelní představení, jenž poukazovalo na to, že vlak vstoupil i do kultury.

Sto let železnice

Důležitý milník se odehrál ve 40. letech dvacátého století, kdy dráhy oslavovaly sto let. Železnice se tak opět začala objevovat na titulních stranách novin v pozitivním smyslu a nikoli ve spojitosti s rozsáhlou černou kronikou.

Oslava jubilejního stého výročí se mísila s koncem druhé světové války. Na olomouckém nádraží se sešli v červenci zástupci ministerstva dopravy, aby projednali blížící se slavnosti. Stanovili přibližnou osnovu, která se ale bude přizpůsobovat aktuálnímu dění. „*Program, jehož rozsah musí býti přizpůsoben možnostem doby a poválečným omezením dopravy, bude přesto nejen zábavný, zajímavý a dokumentární, nýbrž i poučný a nabádavý.*“³³⁰ I když poválečná situace byla těžká, neopomněli na významné výročí. Železnice během války sehrála klíčovou roli a zasloužila si vděk.

Bližší informace ke konání slavnosti přinášel deník *Osvobozený našinec*. Oslavy se oficiálně zahájily týden před 20. srpnem a samotný vrchol nastal 20. srpna 1945, přesně na den, kdy vyjel první vlak, zahájila se tak jízda z Olomouce do Prahy tím nejmodernějším vlakem, kterým české dráhy disponovaly.³³¹

³²⁹ Tamtéž, s. 509.

³³⁰ *Osvobozený Našinec: deník čsl. strany lidové : list pracujících katolického lidu*. Olomouc, 15.07.1945, 78(47), s. 2. ISSN 2571-2225.

³³¹ *Osvobozený Našinec: deník čsl. strany lidové : list pracujících katolického lidu*. Olomouc, 17.07.1945, 78(48), s. 2. ISSN 2571-2225.

Program se dělil na dvě části, jelikož se oslavy konaly v Praze i Olomouci: „*V Praze jest již připravena výstava a celá řada podniků za účasti oficiálních osobností. Druhá část programu bude v Olomouci po zahájení školního roku, kdy bude pražská výstava instalována v Olomouci.*“³³² Jelikož se tyto dvě města propojila, Praha i Olomouc si zasloužily rovnocenné oslavy. Praha, jako hlavní město, se neupřednostnila, ba naopak Olomouc získala ekvivalentní slavnosti. Vlak tedy představoval symbol rovnosti.

Již od poloviny července tisk zařadil do svých článků historii dráhy, aby společnosti připomněl, proč se konaly tak honosné oslavy. Desátého srpna harmonogram získal pevnou strukturu, a tak bylo třeba, ho představit široké veřejnosti pomocí tisku. Opět se toho zhostil *Osvobozený Našinec*. Během 16. a 17. srpna se měly uskutečnit přednášky na téma „*Železnice kdysi a nyní.*“³³³ Pro tři sta hostů byl přichystán na sobotu 18. srpna slavnostní vlak, který je měl odvést z Olomouce do Prahy, kde slavnosti dále pokračovaly. „*V Praze je pro hosty připraven bohatý program (divadlo, zábavy, výstava, průvod Prahou) rozpočtený na dva dny.*“³³⁴ Program připomíná tehdejší oslavy v roce 1845. Ty trvaly tři dny a taktéž se konaly kulturní akce.

Nynější oslavy se nesly v poválečném duchu – kdy se železnice stala symbolem připojení k východu. „*Předseda vlády zdůraznil význam tohoto jubilea ve svém projevu, v němž připomněl, že první naše železnice sloužila posílení soudržnosti českých zemí. Už tehdy jsme u nás upírali zraky k východu a budovatelé trati Praha – Olomouc jednali pod vlivem velké myšlenky slovanské, hodlající otevřít touto drahou cestu z Čech na východ.*“³³⁵ Perner projektoval do budoucna a rozhodl se vést železnici právě z Prahy do Olomouce, nikoli přes Brno, a to z toho důvodu, že přímé spojení mezi Prahou a Vídní bylo již v plánu.³³⁶ Součástí oslav byl i přátelský zápas ve fotbale mezi SK železničáři Olomouc a SK železničáři Praha, kteří oslavili výročí sportem.³³⁷

V rámci výročí pošta nechala zhotovit speciální razítko, které zachycuje text: 100 let dráhy olomoucko-pražské.³³⁸

³³² Tamtéž, s. 2.

³³³ Tamtéž, s. 2.

³³⁴ Tamtéž, s. 2.

³³⁵ *Práce: [Čechy]*. Praha: Deník Práce, 21.08.1945, 1(88), s. 2. ISSN 0231-6374.

³³⁶ Hons, Josef. *U kolébky železných drah: život a dílo Jana Pernera*. Druhé, doplněné vydání. Praha: Dopravní nakladatelství, 1956, s. 138.

³³⁷ *Osvobozený Našinec: deník čsl. strany lidové : list pracujících katolického lidu*. Olomouc, 19.08.1945, 78(76), s. 2. ISSN 2571-2225.

³³⁸ *Osvobozený Našinec: deník čsl. strany lidové : list pracujících katolického lidu*. Olomouc, 14.08.1945, 78(72), s. [2]. ISSN 2571-2225.

Na počest se v Národním divadle dne 18. srpna 1945 hrála Smetanova *Libuše*, symbol vlastenectví. Tato opera byla za okupace nacistickými vojsky zakázána kvůli svému významu pro český lid.³³⁹ Symbolicky tak vyhnali okupanty a navrátili se k národní hrdosti, která byla během války zraněna, ale nikoli zničena.

Celé veselí vrcholilo v Praze a zároveň i v Olomouci. V Olomouci se konal slavnostní průvod a v Praze událost se dovršila odhalením pomníku prezidenta na Masarykově nádraží. „*Původní busta T. G. Masaryka, dílo profesora Šalouna, byla Němci zničena. Na novém pomníku, který je umístěn u čelní zdi dvorany, je bronzová busta prvního prezidenta republiky od profesora Štursy.*“³⁴⁰ Masaryk byl a bude symbolem první republiky a nezávislosti Československa, proto občané obnovovali tyto symboly – bustu Masaryka i operu *Libuše*. Odhalení busty se zúčastnil i doktor Edvard Beneš s manželkou, kteří na tuto událost doprovodili i dceru pana prezidenta Masaryka – doktorku Annu Masarykovou. Tímto oslavy oficiálně skončily.³⁴¹

Celé slavnosti dopadly nadmíru dobře, o čem svědčila i návštěvnost výstavy. Za pět dnů po začátku výstavy ji navštívilo deset tisíc a pro desetitisícového návštěvníka si organizátoři připravili speciální cenu – zvláštní číslovaný výtisk pamětního spisku.³⁴² O necelý týden později výstava dostáhla dalšího milníku, kdy se pokořila hranice 25 000 návštěvníků: „*Výstavu 100 let dráhy Olomouc – Praha v Myslbeku navštívil v sobotu již 25.00+ návštěvník, manž. Pokokrní z Prahy. Jubil. číslice připadla na paní, které výst. Výbor věnoval číslované pamětní tisky a jízdenku první třídy rychlíku do libovolného místa republiky.*“³⁴³

Dle původních plánů se výstava z pražského Myslbeku přesunula v říjnu do Olomouce do pavilonu Skupiny olomouckých výtvarníků, informuje o tom měsíčník *Stráž lidu* a doporučoval ji navštívit.³⁴⁴

Shrnutí

Pokud bychom měli shrnout význam výstav a výročí, setkáváme se s rozsáhlou symbolikou, kdy zastávaly funkci upomínek a oslav budování železnice. Články o důležitých jubileích se v novinách staly významným prvkem. Společnost vyjadřovala úctu k těmto významným dnům pomocí různých kulturních a sportovních akcí. Vytvářely se i upomínkové předměty, jako byla

³³⁹ *Stráž lidu: Měsíčník levicové orientace*. Olomouc: Krajský výbor KSČ, 1945, 1(70), s. 3. ISSN 1805-0190.

³⁴⁰ *Osvobozený Našinec: deník čsl. strany lidové : list pracujících katolického lidu*. Olomouc, 22.08.1945, 78(78), s. [1]. ISSN 2571-2225.

³⁴¹ Tamtéž, s. 1.

³⁴² *Práce: [Čechy]*. Praha: Deník Práce, 28.08.1945, 1(94), s. 3. ISSN 0231-6374.

³⁴³ *Práce: [Čechy]*. Praha: Deník Práce, 05.09.1945, 1(101), s. 3. ISSN 0231-6374.

³⁴⁴ *Stráž lidu: Měsíčník levicové orientace*. Olomouc: Krajský výbor KSČ, 1945, 1(124), s. 3. ISSN 1805-0190.

například poštovní razítka. Societa si uvědomovala, jaké výhody a služby dráha přinášela. S železnicí přišla změna, která napomohla rozvoji a zlepšila životní úroveň, jak po stránce ekonomické, tak i kulturní.

9 Vlak jako symbol pro poznávání kultury

Poznávání vzdálenějších koutů země se nejevila jako nemožná. Vzdálenosti se pomocí vlaků zkracovaly, a tak návštěva kulturních akcí byla oblíbenou činností obyvatel. Lidé mohli navštívit různá divadelní představení, výstavy, ale i přírodní úkazy.

Divadelní vlak

Divadelní vlaky se úzce pojily s činností Národního divadla. Po požáru a znovuootevření divadla zastával pozici ředitele František Adolf Šubert³⁴⁵, který přišel s myšlenkou divadelních vlaků. Otevření divadla měla doprovázet slavnost, ale Šubert ji chtěl pojmut odlišně. „*Uvažoval tedy řed. Šubert, co by se mělo uspořádati místo oněch slavností a kterak by zvláště venkovu se dala příležitost Národní divadlo navštívit. Ustanovil se posléze na tom, že požádá ředitelstva drah v Praze ústících, aby po svých tratích vypravily koncem listopadu a v prosinci k návštěvě Nár. divadla při snížených cenách zvláštní vlaky. Aby každému účastníku vlaku byla zabezpečena vstupenka ku představení v den vlaku, bylo nutno požádati. aby železniční stanice převzaly zároveň prodej poukázek a později prodej vstupenek samých.*“³⁴⁶ Kooperací mezi Národním divadlem a ředitelstvím drah pomohla k rozšíření kultury i do vzdálenějších koutů.³⁴⁷ Systém byl navíc velmi dobře propracovaný, neboť každý, kdo si zakoupil lístek na vlak, si na stejném místě mohl zakoupit i vstupenku do divadla, diváky tak lákali na výhodnější vstupné. Úspěch této myšlenky na sebe nenechal dlouho čekat a koncept divadelních vlaků se začaly chystat ve větším měřítku, než bylo zamýšleno: „*Touze národa, uviděti dokončené Národní divadlo, zjednan byl prostředek k ukojení a všechn národ chopil se ho velmi dychtivě. Již dne 16. list. počaly přicházeti přihlášky, dle nichž měly do Prahy přibyti d. v. již ani ne z celých tratí železnic, nýbrž z jednotlivých okresův a měst. První taková přihláška došla dne 16. list. z Kolína, druhá z Českého Brodu, třetí ze Slaného, čtvrtá z Roudnice, a na to pátá již i z Brna. Z Kolína požádal redaktor Nedvídek, aby pro město a okolní obce bylo na určitý den zasláno do prodeje 150 vstupenek. Ale jakmile se tam vstupenky počaly prodávati, přihlásilo se k jízdě s d-m v-kem*“³⁴⁸

³⁴⁵ František Adolf Šubert, 1849–1915, spisovatel, dramatik a ředitel Národního divadla

³⁴⁶ *Ottův slovník naučný: ilustrovaná encyklopaedie obecných vědomostí*. V Praze: J. Otto, 1893. sv. 7, s. 634.

³⁴⁷ ČERNÝ, František. *Kapitoly z dějin českého divadla*. Praha: Academia, 2000, s. 121. ISBN 80-200-0782-2.

³⁴⁸ d.v. – zkratka pro divadelní vlak

přes 600 osob. Byl tedy pro samotný vlak. ³⁴⁹ Národní divadlo se stalo symbolem, jenž každý nejen česky hovořící obyvatel, toužil spatřit na vlastní oči. Zde vlak posloužil jako prostředek, kterým ho mohli dosáhnout rychle a pohodlně. Dle toho Šubert navrhoval i program, co se v divadle hrálo, aby každý divák přišel na své. ³⁵⁰ Největší slávy vlaky dosáhly od roku 1883 do roku 1891, přivezly stovky hostů. ³⁵¹

Druhý divadelní vlak z Vídně do Prahy

První divadelní vlaky získaly pozitivní úspěch, a tak se zástupci spolku Komenský rozhodli vypravit druhý vlak po Severní státní dráze, přihlášky na tento kulturní zážitek si zájemci mohli zakoupit ve Slovanské besedě ve Vídni a jízdenky platily po dobu pěti dnů a na zpáteční cestě účastníci mohli kdekoli vystoupit. ³⁵²

Celý zájezd zdokumentovala kniha *Upomínka na druhý divadelní vlak z Vídně do Prahy*. Sbírkou připomíná symbol vlastenectví, kdy Češi žijící ve Vídni vzpomínají na svou rodnou zem, ze které odešli za vidinou lepší sociální situace. Integrace Čechů ve Vídni neprobíhala tak hladce: „*Lid náš, doufající ve Vídni naléztí druhou domovinu, octnul se v cizině nehostinné. Národ jeho zde tupen, vysmíván a haněn v míře největší, Čechem býti bylo zde hanbou. On považován za vyvrhel společnosti lidské, jemu připisovány a přisuzovány nectnosti nejhorší. Na ulicích nesměl Čech rodným jazykem promluvit, aniž by se nebyl musil obávati nadávek nejsprostších.*“ ³⁵³ Odešli za vidinou peněz, ale zaplatili vyšší cenu, svou národní hrdostí. Tento soubor poukazyval na pocity Čechů ve Vídni v druhé polovině 19. století, kdy rostly touhy po vyšším postavení Čechů v rámci Rakouska-Uherska. Divadelní vlak zobrazoval možnost se spojit opět se svou vlastí, neboť „*Kdo rozhlédne se po repertoiru divadel vídeňských za let minulých, nenalezne až na skrovné výminky nic jiného nežli frašky, jichž účelem bylo snižování a tupení národa našeho. Na plakátech v pitvorné postavě vyobrazen pestřými barvami český „Wenzel“ a obecenstvo smávalo se do únavy, když na jevišti představoval herec Čecha, co člověka hloupého neb špatného.*“ ³⁵⁴ Divadlo mělo moc dotvářet veřejné mínění, a pokud byli Češi v této instituci zesměšňováni, dostávalo se to hlouběji do společnosti. Výše uvedená citace

³⁴⁹ *Ottův slovník naučný: illustrovaná encyklopaedie obecných vědomostí*. V Praze: J. Otto, 1893. sv. 7, s. 634 - 635.

³⁵⁰ MARTINOVSKÝ, Ivan, Kristina KAISEROVÁ, Národní galerie (Praha, Česko) a Archiv města Plzně. *Umění a veřejnost v 19. století: sborník příspěvků ze symposia pořádaného 7. a 8. března 1996 ve Státní vědecké knihovně v Plzni*. Ústí nad Labem: Albis international, 1998, s. 43. ISBN 80-86067-18-1.

³⁵¹ *Ottův slovník naučný: illustrovaná encyklopaedie obecných vědomostí*. V Praze: J. Otto, 1893. sv. 7, s. 637.

³⁵² *Národní listy*. Praha: Julius Grégr, 21.8.1884, 24(232, odpolední vydání), s. (2). ISSN 1214-1240.

³⁵³ *Upomínka na druhý divadelní vlak z Vídně do Prahy*. Ve Vídni: nákladem komitétu druhého divadelního vlaku, 1884, s. 7.

³⁵⁴ Tamtéž, s. 15.

zmiňovala, že program vídeňského divadla nevyhovoval požadavkům Čechů, a tak divadelní vlak do Prahy s nadšením přijali. Na malý okamžik měli možnost návratu do vlasti, nemuseli obávat promluvit česky a spatřili nový symbol českého vlastenectví – Národního divadla.

Vlak vyjížděl z Vídně a zastavil se v Brně, České Třebové, Chocni, Pardubicích, Kolíně a na finální zastávce v Praze, program začal v pondělí 7. září 1884 a trval tři dny do úterý 9. září.³⁵⁵ Na první den se účastníci mohli těšit na operu *Dmitrij* od Antonína Dvořáka, poté mohli své zážitky prodiskutovat v Umělecké besedě, na pondělní dopoledne byla přichystána prohlídka Národního divadla a později toho dne byly přichystány další schůze, úterní den hosté strávili v české sněmovně, po čemž je čekala cesta zpátky do Vídně.³⁵⁶ Celý výlet zařizoval spolek Komenský sídlící ve Vídni.

Výstava v Chocni

Ve *Venkově* v roce 1914 vyšla připomínka, že se chystala živnostensko-průmyslová a hospodářská výstava v Chocni.³⁵⁷ Obyvatelé mohli využít speciálních vlaků, které byly vypraveny na výstavu konající se v termínu od 27. června a trvala celý jeden měsíc.³⁵⁸ Expozici doplňoval bohatý kulturní program odehrávající každý den po dobu trvání akce, a i železničáři zde měli své zastoupení, neboť spadali pod průmysl. Výstavy se od 19. století staly velice oblíbené, jelikož to byla ucelená akce s kulturním programem.³⁵⁹

Vysoké Tatry

Na poznání slovenské přírody se vlakem roku 1921 vydal dorost českého venkova. Sdělovatel zprávy jasně dává na vědomí, že vlaky budou onačeny tak, aby účastníci nevstoupili do jiného a celá výprava cestovala pospolu, během cesty na Slovensku bylo možno přistoupit ve stanici v Pardubicích, České Třebové, Zábřehu, Olomouci, Přerově i Hranicích.³⁶⁰ Program zahrnoval návštěvu Košic, Vysokých Tater a Podkarpatské Rusi, Štrbského plesa, Svatého Mikuláše a

³⁵⁵ *Národní listy*. Praha: Julius Grégr, 21.8.1884, 24(232, odpolední vydání), s. (2). ISSN 1214-1240.

³⁵⁶ *Upomínka na druhý divadelní vlak z Vídně do Prahy*. Ve Vídni: nákladem komitétu druhého divadelního vlaku, 1884, s. [3].

³⁵⁷ *Venkov: orgán České strany agrární*. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 12.06.1914, 9(137), s. 5. ISSN 1805-0905.

³⁵⁸ *Venkov: orgán České strany agrární*. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 10.07.1914, 9(162), s. 7. ISSN 1805-0905.

³⁵⁹ PAVLŮ, Dušan, Václav ŠIMICE, J. FILLOVÁ a Rudolf ŠTURSA. *Výstavy a veletrhy: historie, teorie, praxe, komunikační specifika*. Praha: Merkur, 1988, s. 16.

³⁶⁰ *Venkov: orgán České strany agrární*. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 15.06.1921, 16(138), s. 4. ISSN 1805-0905.

mnoho dalších.³⁶¹ Celá expedice trvala týden a měla přinést poznání druhého národa Čechů. Vlak byl použit jako dopravní prostředek mezi Českem a Slovenskem, ale i mezi slovenskými městy a přírodou. To svědčilo o velice dobré železniční síti v roce 1921. Poznávací zájezd nebyl určen pouze pro pražské obyvatele, ale mohl se ho zúčastnit kdokoli, kdo nastoupil z výše uvedených zastávek na Severní státní dráze. Vlak napomohl poznat Čechům slovenskou kulturu a přírodu.

Opět v roce 1929 obyvatelé z Čech měli možnost se vypravit na vícedenní poznávání slovenských Vysokých Tater. Odjezd se plánoval z pražského nádraží 12. září a návrat byl stanoven 16. září 1929., „*Účastníci shlédnou romantické údolí Oravy, rodiště Hviezdoslavovo Dolní Kubín, hrad Oravu a odpoledne odjedou do Vysokých Tater, aby podle turistické zdatnosti podnikli ve dnech 14. a 15. září výlety do hor ze Štrbského Plesa, Hrebienoku a Tatranské Lomnice.*“³⁶² Zájezd byl kompletně organizovaný včetně jízdného, ubytování, stravy, pojištění a dalších doplňkových služeb, cestující mohli nastoupit a vystoupit na stanicích Kolín, Pardubice, České Třebové a Olomouc.³⁶³ Vlaková doprava poskytla pohodlí a začal se rozvíjet turismus, kdy za určitou částku si zájemci zakoupili zájezd se službami. Železniční doprava tedy napomohla k rozvoji cestovního ruchu.

Vlakem na pardubické akce a památky

Pardubice se na podzim staly dějištěm dvou velkých sportovních akcí – Velké pardubické a Zlaté přilby. Ale i mimo toto období Pardubice lákaly turisty na své památky, jako je Pardubický zámek a hrad Kunětická Hora.

Obyvatelé Prahy v roce 1929 měli možnost prozkoumat krásy Pardubic a přilehlého okolí, kdy zvláštní vlak vyjel z pražského nádraží včasné ráno a za nedlouho přicestovali do rodiště Jana Pernera. Přichystaný program byl velice nabitý: „*Účastníci prohlédnou si všechny pamětihodnosti města, historický Pernštejnský zámek, polní drahou odjedou pak na vojenské cvičiště želez. Pluku, kde si prohlédnou stavbu vlečných mostů, lanové dráhy apod. Odpoledne odjedou údolím Labe k prohlídce hradu na Kunětické hoře.*“³⁶⁴ Zakoupením výletu si cestující

³⁶¹ Tamtéž, s. 4.

³⁶² *Venkov: orgán České strany agrární.* Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 17.08.1929, 24(192), s. 5. ISSN 1805-0905.

³⁶³ Tamtéž, s. 5.

³⁶⁴ *Venkov: orgán České strany agrární.* Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 21.08.1929, 24(195), s. 6. ISSN 1805-0905.

zaplatili kompletní služby, a to pojištění, stravu, vstupné a jízdné.³⁶⁵ Zájezd poukazuje na rozvoj cestovního ruchu, kdy si cestující zaplatili za kompletní služby a mohli tak prožít bezstarostný den v historickém městě Pardubic.

Kromě památek jsou Pardubice domovem Velké pardubické a Zlaté přilby. Tradice koňských dostihů v Pardubicích se zrodila již v roce 1874.³⁶⁶ Plochodrážní závod Zlatá přilba se poprvé jel v roce 1929.³⁶⁷ Tyto sportovní události se od počátku těšily velkému zájmu společnosti, který přetrval do dnešních dob, a staly se neodmyslitelným symbolem Pardubic.

Pravidelně se v měsíci říjnu vypravovaly speciální vlaky, které zájemce dopravily a pardubické nádraží a odsud jejich cesty vedly na hipodrom. Jednu z těchto pozvánek na koňské závody uveřejnily noviny *Venkov* v roce 1924. Na pardubické nádraží přijížděly rychlíky a zde byla možnost přesehnout na další vlak vedoucí kolem závodiště či na poštovní autobusy.³⁶⁸

Po roce 1929 se k Velké pardubické přidala i Zlatá přilba, a tak se v novinách objevovala pozvánka i na plochodrážní závod. Jako příklad můžeme uvést opět deník *Venkov*, který lidem sdělil, že se na podzim chystaly další zvláštní vlaky jedoucí do Pardubic.

*„První vlak má býti vypraven 6. září na mezinárodní závod motocyklů na ploché dráze o Zlatou přilbu Československa, druhý 28. září na velký mezinárodní coucours hippique a třetí 4. října na Velkou pardubickou steeple chase.“*³⁶⁹

Zmínky o zvláštních vlacích na Velkou pardubickou se objevovaly často. Zájemci si mohli zakoupit pouze lístek na vlak anebo využít kompletní služby, kdy si mohli v rámci jednoho balíčku pořídit zpáteční lístky, pojištění i večeři ve vlaku.³⁷⁰ Tímto dráhy reagovaly na poptávku jízdenek, což ukazovalo zájem lidí z celé země.

³⁶⁵ Tamtéž, s. 6.

³⁶⁶ DAVID, Vladimír. *Od startu do cíle: velká pardubická steeplechase*. Praha: SZN, 1974, s. [10].

³⁶⁷ JENČA, Juraj Ilja, Antonín BAHENSKÝ a Luboš PECHÁČEK. *Zlatá přilba*. Praha: Naše vojsko, 1986, s. 9.

³⁶⁸ *Venkov: orgán České strany agrární*. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 24.10.1924, **19**(251), s. 9. ISSN 1805-0905.

³⁶⁹ *Venkov: orgán České strany agrární*. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 08.08.1931, **26**(184), s. 5. ISSN 1805-0905.

³⁷⁰ *Venkov: orgán České strany agrární*. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 12.10.1935, **30**(238), s. 5. ISSN 1805-0905.

Ústřední sdružení úředníků, učitelů a zřizenců Republikánské strany československého venkova zvalo do Brna

Zástupci úředníků, učitelů a zřizenci strany se rozhodli uspořádat valnou hromadu v centru Moravy – Brna.³⁷¹ Ze zprávy je cítit určité napětí, proto se tato schůze přesunula do Brna, aby čeští představitelé ukázali zájem o Slezsko a Moravu. Prosili také o to, aby účast byla co nejvyšší. Aby povzbudili zájem, nabízeli slevu na jízdném, případně obstarání zvláštního vlaku, levného ubytování a stravy, a tak by ve volných chvílích mohli poznávat brněnské krásy a přílehlého okolí.³⁷² Prahu a Brno spojovalo přímé spojení, organizátoři neviděli žádný problém v přesunu samotné akce, a navíc se snažili urovnat pocit, že Praha byla upřednostněna. Vyjednání zvláštního vlaku nepředstavoval problém, jelikož dráhy spadaly pod Československou republiku. Vlak tedy napomohl k urovnání situace.

Sjezd časopisu *Hostimil* v Náchodě

Zvláštní vlak vypravený z Prahy vedoucí přes Choceň a Pardubice zavezl příznivce na vícedenní sjezd časopisu *Hostimil* do Náchoda. Vlakem přicestovalo šest set osob a z okolních vesnic a měst další desítky, na nádraží se pro přijíždějící přichystala velká sláva – celé nádraží se skrylo pod výzdobou a stejná byla situace na náměstí, kde vyhrávala hudba.³⁷³ Nádraží bylo prvním místem, které přijíždějící viděli. Aby poukázali na důležitost akce, okolí ozdobili, a tím dodali slavnostní náladu. V odpoledních hodinách v místním hostinci proběhla výstava s výrobky pro pohostinství pocházející z nedalekého okolí a ten den se dále konalo mnoho besed a proslovů, přičemž přednášející byli odměněni potleskem.³⁷⁴ Vlak tedy posloužil jedné skupině lidí se stejnými zájmy, aby se sdružovala. Vzájemně mohli probírat novinky v pohostinství a prohlédnout si nejnovější trendy.

Shrnutí:

Kultura zasahuje do mnoha rovin. Vlak pomohl k poznání cizích krajů, ale i k navrácení do rodné země. Divadelní vlak se stal zpáteční vstupenkou do domoviny Čechů žijících ve Vídni, kterým se zde nedostávalo pochopení. Vlak dále dopomohl k jejich rozšíření kulturního přehledu.

³⁷¹ *Venkov: orgán České strany agrární*. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 09.08.1921, 16(185), s. 3. ISSN 1805-0905.

³⁷² Tamtéž, s. 3.

³⁷³ *Národní listy*. Praha: Julius Grégr, 20.7.1922, 62(196, večerní vydání), s. (1). ISSN 1214-1240.

³⁷⁴ Tamtéž, s. 1.

Rozsáhlou skupinou se staly výstavy a cestování po vlasti i v zahraničí. Nebyl žádný problém nasednou na vlak a vyrazit do světa. Dráhy cestování podporovaly a v koordinaci s různými spolky nabízely kompletní zájezdy se stravou, cestou i pojištěním, a pokud se jednalo vícedenní zájezd, součástí bylo i ubytování. Ředitelství drah dále vypravovalo i zvláštní vlaky pro různé účely – zájezdy, sportovní akce, výstavy, kulturní akce, ale i sjezdy politických stran. Díky rozsáhlé železniční síti se osoby mohly vydat kamkoli a nic nebylo nedosažitelné.

10 Vlak a společnost

Železničáři

Vlak a železnice během 40. let 19. století, kdy se vybuďovala a zprovoznila nová trať, začaly vstupovat do pracovní sféry a počet zaměstnanců s dalším rozvojem železnic rostl. Nutno podotknout, že existovaly i koněspřežné dráhy, které také zaměstnávaly občany, ale s příchodem prvních parou poháněných strojů se tento počet rapidně začal zvyšovat. S uvedením do běžného života se objevily zcela nové pracovní pozice, kdy se na provozu podílelo mnoho rozličných profesí. Na chodu vlaku se podíleli strojvedoucí, topiči, brzdáři, průvodčí a další. Bezpečnost provozu na železnici zajišťovali úředníci a železniční zřízenci. Součástí byly i dílny, ve kterých se opraváři starali o fungující stroje a koleje. Ve společnosti tak vyrostla vrstva železničářů, kteří spadají do státní sféry.

Jako zaměstnanci státní sféry se podřizovali ministerstvu železnic, a to řídilo „*jeden z největších resortů státní správy*.“³⁷⁵ Jako pracovníci pod státem získali různé benefity – jízdní přídatky, naturální byty za zvýhodněný nájem, starobní a invalidní zaopatření, pensijní příspěvek, úrazové i nemocenské pojištění.³⁷⁶ Největší výhodu spatřovali v odejítí do výslužby. „*Je jim kolem pětapadesáti let. Jsou to železničáři, kteří se ještě loni nedovedli bavit o něčem jiném, než o tom, kolik jejich vlak zkrátil, samozřejmě jimi nezaviněné zpoždění, či kolik náprav se o příští cukerní kampani vejde na to které nádraží z okolních stanic. Letos zjistíš, že tyto lidé, kteří před rokem se co chvíli radili s hodinkami, nemají zájmu o čas. Jsou to pensionovaní mladí starci, kteří nevědí, co s dlouhou chvílí.*“³⁷⁷ Toto povolání zahrnovalo velkou zodpovědnost za zdraví lidí a řízení dopravy, museli být vždy v pohotovosti a dodržovat předpisy. Pokud cokoli zanedbali, mohlo dojít k tragédii, o čemž svědčí i kapitola v této práci s názvem Vlak a smrt, kdy nepozornost železničářů brala lidem životy. Kvůli této skutečnosti odcházeli dříve do

³⁷⁵ Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé. Praha: Ministerstvo železnic, 15.12.1925, 7(53a), s. [230a].

³⁷⁶ ŠTEFAN, Josef. *Státní účetnictví československé*. V Brně: Barvič Novotný, 1925, s. 274.

³⁷⁷ *Přítomnost: nezávislý týdeník*. Praha: František Borový, 30.08.1939, 16(35), s. 550. ISSN 1805-2924.

pense, aby si nezničili psychické zdraví. I společnost si tento fakt uvědomovala, a proto byli ve společnosti vážení. Můžeme to doložit i na příkladu, který vyšel v periodiku *Přítomnost*: „...šofér někoho přejel a uprchl nezjištěn. Výhybkář. zatčený pro železniční neštěstí, které zavinil, chtěl se oběsit. Tudiž, ten výhybkář je charakter. Důkaz: šofér se zbaběle vyhnul zodpovědnosti, výhybkář hrdinně chtěl odpykat svou vinu. Ve skutečnosti šofér těžil ze své anonymity, kdežto výhybkář přirozeně ze žádné anonymity těžit nemohl.“³⁷⁸ Pokud došlo k nehodě, vina vždy padla na hlavu železničářům, kteří čelili soudním procesům, jež ve většině případech končily vězením. Existovaly i opravdu ojedinělé výjimky většinou podmíněné zdravotním stavem zaměstnanců, neboť sloužili neúměrně dlouhou dobu bez odpočinku. Tyto případy se nacházejí v kapitole *Vlak a smrt*.

Zaměstnanci železnic se snadno odlišili od ostatních lidí na nádraží a ve vlaku, nosili stejnokroj a odznaky služební hodnosti stejně jako vojáci a policie.³⁷⁹ Uniformy se během let měnily, lišily se také dle kategorií, do kterých zaměstnanec spadal a ve sledovaném období se tyto stejnokroje změnilly čtyřikrát.³⁸⁰ V literárním díle tento motiv využil Bohumil Hrabal ve svých *Ostře sledovaných vlacích*. Historii vývoje železničních uniforem zpracoval Mojmir Krejčířík v knize *Železniční móda: dějiny železničního stejnokroje v Českých zemích a na Slovensku*.³⁸¹

Železničáři tvořili vlastní komunitu, která si vytvořila slangovou mluvu, dále pořádali pravidelné sjezdy, kde řešili aktuální podmínky a také jako jednota vstupovala do společnosti.

Sjezd železničářů

Železničáři také svolávali pravidelné sjezdy, kde představovali aktuální dění a změny v systému. Jeden takový sjezd se uskutečnil v roce 1926 v Praze na Vinohradech, kde se sešla hojná účast 489 zástupců z pěti set poboček, na sjezdu se diskutovalo o dosavadních podmínkách pracovníků a jejich kariérního postupu.³⁸²

Sjezd přijal podmínku, aby veškeré výhody zaměstnancům zůstaly, neboť se jedná o práci velice fyzicky a psychicky náročnou a mnohdy balancují na pokraji těžkých zdravotních úrazů, ba

³⁷⁸ *Přítomnost*. Praha: František Borový, 25.10.1928, 5(42), s. 658. ISSN 0862-7614..

³⁷⁹ ŠTEFAN, Josef. *Státní účetnictví československé*. V Brně: Barvič Novotný, 1925, s. 275.

³⁸⁰ *Železnice*. Praha, 1954(8), s. 215. ISSN 1802-9515.

³⁸¹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Železniční móda: dějiny železničního stejnokroje v Českých zemích a na Slovensku*. Praha: Dokořán, 2003. ISBN 80-86569-39-X.

³⁸² *České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální*. Praha: J. V. Klofáč, 09.02.1926, 18(34), s. 6. ISSN 2694-7129.

dokonce i smrti, dalším přijatým bodem byla stabilizace kariérních postupů a pracovních míst.³⁸³

Dráhy poskytovaly pracovní místa tisícům lidí, a proto bylo třeba ukázat respekt k této pracující skupině, aby měli dostačující životní úroveň, neboť se starali o nezbytné fungování dopravy napříč Československým státem.

Hlavním cílem sjezdů tedy bylo projednávání podmínek a diskutování nad prací železničářů. Železničáři jako státní zaměstnanci spadali pod stát, který určoval podmínky, pokud se jejich názory rozcházeli, hrozila stávka a nepokoje – např. jako v roce 1927.

Požadavky železničářů v roce 1927

Rok 1927 se nesl v duchu železničářských nepokojů, a tak České slovo tyto požadavky bedlivě sledovalo. Dne 13. března zástupci železničních zřízců své nároky prezentovali ministerském předsedovi Švehlovi, velice záleželo na jeho odpovědi, poněvadž jeho rozhodnutí ovlivnilo další kroky železničních organizací.³⁸⁴

Problém nastal především v jednání vlády, která nikterak své kroky nekonzultovala s organizacemi a slepě vynášela nonsensová opatření jako za doby rakouské správy, kde panovaly nedostatky, proti kterým se předchozí dny konaly rozsáhlé protesty.³⁸⁵ Mezi železničáři vzplála hrůzná nálada. Ze strany železničářů byla snaha aktuální situaci řešit domluvou, přičemž tyto snahy vláda sabotovala: „*Zbytečnými policejními opatřeními jsou železničáři uměle vydraždováni a do sporu, který mohl býti vyřízen cestou klidného dorozumění, jest vnášen nový neklid.*“³⁸⁶ Železničáři celou situaci chtěli řešit v poklidu a nechtěli, aby vznikl konflikt. Ministr železnic celou situaci vyostřil ještě svými slovy o tom, že kterýkoli zaměstnanec bude mít demonstrující tendence, ba dokonce zcela odlišný názor ve služebním řádu, bude proti němu přísně zakročeno.³⁸⁷

Železniční organizace hledaly kompromis, ale ze strany vlády byl vždy prudce smeten ze stolu. *České slovo* tento postoj nechápal a radikálně ho odsuzoval, neboť zaměstnanci železnic stáli při zrodu moderní republiky. Musíme ale připomenout, že *České slovo* bylo levicově změřené,

³⁸³ Tamtéž, s. 6.

³⁸⁴ *České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální*. Praha: J. V. Klofáč, 13.03.1927, 19(63), s. 2. ISSN 2694-7129.

³⁸⁵ Tamtéž, s. 2.

³⁸⁶ Tamtéž, s. 2.

³⁸⁷ Tamtéž, s. 2.

proto stálo na straně železničářů a pečlivě situaci monitorovalo. „*Uvědomíme-li si, kolik obětí železniční zaměstnanci přinesli pro zrození a zachování republiky, uvědomíme-li si, jakou oddanost projevíli vždy, zvláště v nejkritičtějších dobách k svému státu, pak zůstává prostě rozum stát nad tímto systémem hrubého nevděku, schopného zabít v duších těchto loyálních občanů poslední zbytek víry ve spravedlnost.*“³⁸⁸ Železnice hrála důležitou roli za první světové války,³⁸⁹ a proto tento fakt periodikum zdůrazňuje.

K potlačení odporu vládní činitelé používají klamnou rétoriku ohledně dorovnání mezd. Tvrzení, že se jedná o vysoké částky a budou vyplaceny většině, byla zavádějící. Na přilepšení dosáhnou pouze ti, „*kteří se oženili po 31. prosinci 1923, anebo kterým se po tomto termínu narodily děti, lze posouditi, jak n e o d p o v ě d n ě si tu počínají úřední orgánové.*“³⁹⁰ Železničáři chtěli plošné navýšení, ne pouze za určitých podmínek a pouze někomu, zde se ukazovala vytrvalost a pospolitost.

Napětí rostlo a vyvrcholilo tím, že ministerstvo železnic vydalo zákaz, aby se funkcionáři svazu vzdalovalo ze svých oblastí.³⁹¹ To vyvolalo vlnu opovržení, neboť se omezovala svoboda volného pohybu, chtěli tak zabránit všemožným veřejným náznakům odporu. Nato brzy přišla odezva: „*Jeden z referentů Svazu charakterisoval tento postup vlády takto: Za Rakouska jsme nesměli mluvit česky a teď nesmíme mluvit vůbec!*“³⁹² Tato odvážná věta ukončila krátký článek, který nijak necenzurovala a neohroženě šla proti tvrzení státu a ministerstvu.

Silná slova nezůstávala pouze na papíře, ale mluvčí je proměňovali v činy. Místa, kde se odehrávaly protesty, si železničáři zvolili sami – například Prahu a Českou Třebovou. Jeden z velkých nesouhlasů zaměstnanci vyjadřovali právě v Praze v kulturním zařízení Domovina.³⁹³ Rozsáhlý sál překypoval rozzlobenými občany, kteří přitakávali řečníkům. Z této schůze vzešel všeobecný nesouhlas s dosavadním počínáním ministerstva i vlády. I když situace byla vážná, stále však doufali v oboustrannou dohodu.

Mnohem radikálnější sešlost se uskutečnila v České Třebové, kde se rozhodli vytrvat a nestupovat. Hlavní téma řešící se na bouřlivé schůzi se vztahovalo taktéž ke krokům vlády a ministerstva, které projednávaly úpravy platových tříd. „*Ku konci schůze přijata byla resoluce,*

³⁸⁸ Tamtéž, s. 2.

³⁸⁹ Článek vyšel roku 1927, proto zmínka pouze o první světové válce, i když železnice sehrála důležitou roli i za druhé světové války

³⁹⁰ Tamtéž, s. 2.

³⁹¹ *České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální*. Praha: J. V. Klofáč, 16.03.1927, 19(65), s. 3. ISSN 2694-7129.

³⁹² Tamtéž, s. 3.

³⁹³ Tamtéž, s. 3.

ve které všichni železničáři slovuji důvěru vedení svých organizací a prohlašují, že stojí za požadavky organizacemi vytčenými a jsou odhodláni hájiti je všemi prostředky.“³⁹⁴ Schůze skončila jasným stanoviskem, kde se pracovníci shodli a rozhodli se, posílnění bojovým duchem, vytrvat.

První úspěch o vyjednávání přináší *České slovo* dne 17. března 1927, kdy vláda uznala, že bylo třeba mluvit s organizací železničních zaměstnanců. Zástupci se setkali s ministerským předsedou Antonínem Švehlou, kde byl obeznámen s požadavky týkající se valorizace platů.³⁹⁵

Ministerstvo železnic muselo reagovat a rozeslalo dopisy na všechna pracoviště s prohlášením, ve kterém varovalo pracující, aby v důsledku událostí nesnižovali kvalitu práce, zůstali svědomití a nadměru pozorní. Pokud by zanedbali své povinnosti, hrozily jim postihy, a to i finanční, naopak těm, kteří nepodlehnu tlaku okolí, zaručí plnou ochranu.³⁹⁶ Tento vstřícný krok měl působit zklidňujícím dojmem, avšak novináři zde viděli prvky zastrašování, aby se nepořádaly demonstrace.

Ač se mohlo zdát, že se situace na chvíli uklidnila, ke konci března přichází kritické zostření, kdy ministerstvo porušilo úmluvu mezi všemi zúčastněnými stranami a vydalo svá nařízení. Těmito kroky ministerstvo riskovalo blížící se boj. „Nyní však náhle dostalo se jednání do nového stádia, které znamená vážné zhoršení situace, nechceme-li říci již vypovězení boje.“³⁹⁷ Důvodem zhoršení bylo vydání příkazu, kdy ministerstvo převedlo veškeré zaměstnance do nových platových tříd i přes to, že úmluva byla jin, za tento krok se zaručila vláda s ministerským předsedou Aloisem Švehlou. Po porušení těchto závazků se opět rozhořel oheň, jenž mohl být uhašen ministry: „Celá veřejnost vidí, že nejsou to železničáři, ani jejich organizace, které ženou spor na ostří nože, nýbrž právě dnešní režim v ministerstvu železnic, který nedbá nejprimitivnějších zásad vzájemného styku s organizacemi a porušuje dokonce i jejich ujednání s nejvyšším vládním představitelem.“³⁹⁸ Odbory se stále snažily vyjednat a držet celou situaci v poklidné atmosféře, kroky ministerstva jim to ale znesnadňovaly.

Na tento popud byla svolána schůze s ministrem železnic, předsedou vlády a s organizací zastupující železničáře, kde se projednávaly další kroky, pokud by toto násilné prosazení zákona

³⁹⁴ Tamtéž, s. 7.

³⁹⁵ *České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální*. Praha: J. V. Klofáč, 17.03.1927, **19**(66), s. 3. ISSN 2694-7129.

³⁹⁶ *České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální*. Praha: J. V. Klofáč, 18.03.1927, **19**(66), s. 3. ISSN 2694-7129.

³⁹⁷ *České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální*. Praha: J. V. Klofáč, 27.03.1927, **19**(74), s. 3. ISSN 2694-7129.

³⁹⁸ Tamtéž, s. 3.

prošlo, železničáři byli připraveni na boj, ale i přes nepřízeň stále doufali k vzájemné dohodě.³⁹⁹ To by ovlivnilo dopravu lidí, surovin, potravin a mnoho dalších.

*Prováděcí nařízení k služebnímu řádu železničářů odvoláno!*⁴⁰⁰ hlásí tučný titulek na titulní straně ve vydání *Českého slova* dva dny po zveřejnění článku o zostření situace. Zákon, který byl prosazen, dle slov ministerstva vzešel v platnost byrokratickou chybou, a tudíž neměl být vůbec vydán: „*Pan ministr konstatoval intervenujícím poslancům, že prováděcí nařízení bylo vydáno bez jeho vědomí a proti výslovnému jeho předcházejícího rozkazu.*“⁴⁰¹ Potvrdil tedy to, že se se jedná o omyl a přislíbil co nejrychlejší řešení situace, navíc nijak nechtěl poškodit jednající organizace a poskytl jim záruku, že situaci nebral na lehkou váhu.

Situace byla vyčerpávající pro všechny strany, ministerstvo zvažovalo postup, železničáři pořádali sjezdy, kde diskutovali. Jedno ze zásadních shromáždění se uskutečnilo ve Slovanském ostrově v Praze za květnového počasí, na této konferenci se dozvídáme i výsledek celého skoro půlročního boje s byrokraty, jejich snahy a argumenty ministerstvo jednoduše smetlo ze stolu. Sjezd však přinesl i nové naděje, zde se mělo jednat o dalších možnostech.⁴⁰²

Sjezd se těšil velkému zájmu, zúčastnilo se přes devět stovek oprávněných osob, kteří projednávali o osudu 160.000 železničních zřízců a zlepšení jejich dosavadních podmínek. Celá tato vrstva prokázala soudržnost a překvapivě se ještě více stmelila na základě dosavadních postupů. „*Chceme tvrdit, že kdyby včerejší sjezd neměl žádného jiného výsledku, než že upevnil řady železničního personálu a uchoval je jednotné pro příští boje, potkal se plně výsledkem a svým účelem. Železničáři neustoupili od svých požadavků, železničáři pouze odmítli přijati zápas ve chvíli diktované odpůrcem a stanovili jeho provedení na chvíli, kterou sami určují.*“⁴⁰³ Probíhaly referáty a vášnivé diskuze, nakonec dospěli k rozhodnutí, že respektují zamítnutí návrhů, ale požadují novelizaci systému. Komunisté, v případě, že požadavky nebudou vyslyšeny, navrhli jednohodinové stávky na drahách. Tento návrh ale železniční organizace zcela zamítly.⁴⁰⁴

³⁹⁹ Tamtéž, s. 3.

⁴⁰⁰ *České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální*. Praha: J. V. Klofáč, 29.03.1927, **19**(75), s. 1. ISSN 2694-7129.

⁴⁰¹ Tamtéž, s. 1.

⁴⁰² *České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální*. Praha: J. V. Klofáč, 15.05.1927, **19**(116), s. 11. ISSN 2694-7129.

⁴⁰³ *České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální*. Praha: J. V. Klofáč, 20.05.1927, **19**(120), s. 3. ISSN 2694-7129.

⁴⁰⁴ Tamtéž, s. 3.

Shrnutí:

Železničáři se ukázali jako komunita, jednotná skupina stojící pevně za svými názory. Vždy byli otevřeni k jednání, i když bylo složité. Své hodnoty hájili pevně, a i když tato situace nedopadla pozitivně, stále věřili, že dosáhnou cíle. České slovo se ujalo příležitosti reflektovat celou událost veřejnosti a přiklánělo se na stranu železničářů, neboť to byl tisk levicově orientovaný. Kritika nepodstoupila cenzuru a bylo zde cítit silné zaujetí vůči vládě. Celý proces ukázal veřejnosti, že železničáři drželi při sobě, a i když nedosáhli svého, přineslo to naději do dalších dnů. Objevil se zde symbol soudržnosti velké skupiny lidí. Ta byla sdružována společnými zájmy, přičemž jedním z nich byla právě železnice. Železničáři také symbolizovali odpovědnost. I když se situace stala neúnosnou, stále zastávali odpovědný přístup k práci i přes neshody s úřady, právě kvůli svému vědomí odpovědnosti za dopravu lidí i zboží.

11 Symbolika vlaku v českém jazyce

Železniční prostředí významně ovlivnilo i jazyk. Objevily se termíny, které popisovaly nové skutečnosti. Květy v roce 1845, kdy vydávaly první články o otevření železnice, začaly používat slovo jako parochod⁴⁰⁵ a železná dráha. Dále se do zařazují pojmy jako lokomotiva, vagóny, perón, nástupiště, vlak, nádraží a další. Některá slova se dají použít i u jiných dopravních prostředků, ale první asociace se vynoří s prostředím železnic, a to poukazuje na to, jak se dráhy staly součástí lidí a každodenního života.

Vznikla nová povolání, která musela být pojmenována anebo jejich názvy vznikly přenesením významu na základě podobných znaků, setkáváme se s pojmy jako průvodčí, brzdař, vlakvedoucí, strojvůdce, výpravčí, železničář a další.

Vznikl také železničářský slang, který se skládá většinou počestěných slov německého původu. Jako příklad můžeme uvést: ajznboňák neboli železničář, tento termín jsem našla v *Osudech dobrého vojáka Švejka* od Jaroslava Haška a používal ho i Jan Neruda v *Trhanech*. Dále se můžeme setkat se slovy vesměs německého původu jako mařinka⁴⁰⁶, mařinfira⁴⁰⁷, šíny⁴⁰⁸,

⁴⁰⁵ lokomotiva

⁴⁰⁶ lokomotiva

⁴⁰⁷ strojvůdce

⁴⁰⁸ kolejnice

šíbovat⁴⁰⁹, šraňky⁴¹⁰, glajze⁴¹¹ veksl⁴¹², vechtr⁴¹³, vechtrovna⁴¹⁴. Autoři literárních děl často přispěli k rozšíření slangových slov do běžné mluvy, protože nádraží bylo atraktivním místem, kam umístili děj. Opět jako příklad můžeme uvést Pavla Naumana a jeho *Pohádky o mašinkách*. O této symbolice blíže pojednávám v kapitole Próza. Slang se do běžné mluvy dále mohl rozšířit i odposlechem komunikace mezi železničními zřízenci, když se cestující často pohybovali na nádraží. Člověk je pozorovatelem, který se stále něčemu novému učí a jazyk je dynamickým prvkem, jenž stále přejímá nová slova.

Společnost také vtiskla humorný význam zkratce ČSD, Československých státních drah. Dle častých zpoždění si zkratku prezentovala jako: *Člověče, sed' doma*. nebo *Čekej, snad dojedeš*. Zde opět spatřujeme symbol každodennosti. Obyvatelé vlaky používali pravidelně a často, ty častokrát nabíraly zpoždění a vynalézavá společnost si dle těchto skutečností zkratku vyložila po svém.

V češtině si našla své místo i různá ustálená slovní spojení související s motivem železnic, mezi příklady můžeme uvést: přehodit výhybku, něco někoho vykolejilo, naskočit do rozjetého vlaku/nastoupit do rozjetého vlaku, vrátit se do starých kolejí/zůstat ve vyjetých kolejích, nechat si ujet vlak, přes to nejede vlak, tenhle vlak už nezastavíš, zůstat na druhé koleji, být na vedlejší koleji, spadnout jako šraňky. Tato symbolika souvisí s pohybem vlaku, ustálenými obrazy a skutečnostmi, které můžeme aplikovat pomocí přenesení podobnosti i na běžné životní situace.

To, jak se tato symbolika v jazyku ustálila jen dokazuje, že vlak se opravdu stal znamením každodenního života, která nás ovlivňuje dodnes. Dopomohla k tomu rozsáhlá železniční síť, vlak byl a je oblíbeným dopravním prostředkem. V zemích, které nemají takovou železniční infrastrukturu, bychom takové výrazy hledali ztěžka. Vlak a prostředí železnice v jazyku zdomácnělo a stalo se jeho součástí.

⁴⁰⁹ posunovat

⁴¹⁰ závory

⁴¹¹ koleje

⁴¹² výhybka

⁴¹³ hlídač

⁴¹⁴ strážní domek

12 Vlák a války

Během války se vlak stal důležitým spojovatelem mezi válečnou frontou, nemocnicemi, transportoval vojáky, stal se symbolem odboje, smrti beznaděje, odchodu i návratů. Budovala se i železniční vojska a důležitou roli přejal v československých legiích za první světové války, kdy se vlak stal domovem vojáků. Legionářské vzpomínky reflektovala i literatura autorů, kteří se aktivně zapojili do legií, např. František Langer, Josef Kopta, Rudolf Medek, Václav Kaplický a další. František Langer vzpomínky na legionářský vlak mimo jiné utřídil v *Železném vlkovi*. Vlak jako symbol odboje přejal funkci v díle *Ostře sledované vlaky* od Bohumila Hrabala. Atmosféru končící druhé světové války zachytil v díle *Lazaretní vlak* Adolf Branald. Na symboliku v těchto dílech blíže pohlížím v kapitole Próza.

Reflexe karanténní nemocnice Pardubice v novinách

Během první světové války poblíž pardubického nádraží vyrostla transiitní a karanténní nemocnice, kam se soustřeďovali ranění a infekční vojáci z fronty. Nádraží a vlak plnily účel strategického místa, neboť již od počátku stavby pardubického nádraží bylo řazeno do IV. kategorie, nejvyšší kategorie byla V., a to splňovalo nádraží v Praze. Svou rozlohou se tedy řadilo k větším a frekventovanějším nádražím v rámci českých zemí. Pardubice se taktéž nacházely na důležité dopravní železniční tepně – Severní státní dráze, vedoucí z Prahy přes Pardubice do Olomouce a Brna, a tak se Pardubice staly centrem, kam vedly různé trasy a tranzit vojáků z front mohl směřovat právě sem. „*Válečná nemocnice pardubická rozkládá se na vojenském cvičišti mezi budovou nádražní (sever) a osadou Jesničanky (jih), mezi částí města t. zv. Skřivánkem (východ) a silnicí popkovičskou (západ); zaujímá plochy 800.000 m², délka hlavní třídy činí 1.200 m (tedy mnohem více než délka Václavského náměstí v Praze), největší šířka 800 m.*“⁴¹⁵ Novinář zde provedl komparaci s Václavským náměstím, kde karanténní nemocnice v délce přesahovala ještě o 400 metrů Václavské náměstí, čtenář si tak mohl utvořit představu, jak rozsáhlá stavba v Pardubicích vyrůstala. Dalo by se shrnout, že ve městě vyrostlo další samostatné vojenské město s vlastní administrativou. *Národní listy* popsaly nemocnici: „*Na tomto ohromném prostranství umístěno jest 206 nemocničních baráků, každý pro 50 postelí, takže válečná karanténní nemocnice pardubická pojme nejméně 10.000 vojinů; vedle baráků nemocničních je však ještě na 125 rozličných budov jiných (administračních; obývacích pro lékaře, pro ošetřovatelský a pomocný personál, civilní i vojenský: kuchyní, pekáren,*

⁴¹⁵ *Národní listy*. Praha: Julius Grégr, 21.4.1915, 55(110, ranní vydání), s. 3. ISSN 1214-1240.

prádelen; skladišť na viktualie⁴¹⁶, uhlí, matrace; lékáren, operačních sálů, umrlčích komor, spalovacích pecí, dílen atd.). ⁴¹⁷ Už jen tento popis z novin ve čtenáři vyvolával představy, jak to musel být rozsáhlý komplex, a proto se Pardubice jevíly z předcházejících důvodů jako vhodné místo. S tím se ale pojilo riziko pro Pardubáky, že s transporty nemocných vojáků, přicházely velice vážné infekční choroby, i když se budovaly speciální koleje vedoucí do tohoto objektu, neparné riziko existovalo vždy, navíc když železniční doprava byla mezi obyvateli natolik rozšířená. Vlaky se tak mohly stát symbolem obav o zdraví. Mezi nejčastější nemoci, jež sužovaly vojenské zástupce, patřily choroby jako *„úplavice, cholera, tyfus a neštovice“*⁴¹⁸, ale i nemoci pohlavní, o nichž se veřejně tolik nemluvalo a nepsalo. S úplným zničením těchto infekcí mělo pomoci i vojenské krematorium.⁴¹⁹

Z nádraží do karanténní nemocnice vybíhaly dvě zvláštní koleje a každá měla svůj účel. První kolej, nazývaná *čistá*, sloužila k administrativě: *„...a vede do nich z nádraží pardubického zvláštní kolej (tak zv. čistá kolej). V tomto „zdravém“ oddělení nalézají se též centrální budovy administrační s vlastním úřadem železničním, poštovním, telegrafním a telefonním.“*⁴²⁰ Tato část tedy spojovala nádraží a administrativu samotné nemocnice, nesloužila pro přepravu raněných a infikovaných. V ústí této koleje se nacházelo vše potřebné, co zajistilo bezpečný chod nemocnice a vytvořily se úřady, které komunikovaly s ostatními. Druhá kolej, nazývána *nečistá*, směřovala k budovám, kde se poskytovala zdravotní péče.⁴²¹ Transporty vojáků směřovaly do přijímacích budov a třídění vypadalo následovně: *„Z bojiště dopravených, děje se v prvním přijímacím nádraží, rozsáhlé to budově s krytým peronem, čajovnou, pokojích pro lékaře a ošetřovatelky a s řadou koupelen; na tomto nádraží jest zvláštní oddělení pro přijetí nemocných cholerou a skvrnitým tyfem. Každý voják po sestupu, resp. snesení z vlaku bude ihned očištěn a vykoupán a potom t lékaři vyšetřen a dle zjištěné nemoci hned poslán na příslušné oddělení.“*⁴²² Každý voják byl vyšetřen a dle počátečního určení diagnózy zařazen. Zde skončila služba vlaku, který zraněné přivezl do Pardubic a z nádraží byli směřováni do karanténní nemocnice. Myšlenku této instituce nejlépe shrnují *Národní listy*, kde vysvětlily pojem tranzitní a karanténní nemocnice. Tranzitní nemocnice měla splnit úkol shromáždění raněných a nemocných v Pardubicích, kde jim byla poskytnuta prvotní péče a po určitém

⁴¹⁶ potraviny

⁴¹⁷ Tamtéž, s.3.

⁴¹⁸ *Národní listy*. Praha: Julius Grégr, 11.2.1915, 55(42, večerní vydání), s. [2]. ISSN 1214-1240.

⁴¹⁹ Tamtéž, s. 2.

⁴²⁰ *Národní listy*. Praha: Julius Grégr, 21.4.1915, 55(110, ranní vydání), s. 3. ISSN 1214-1240.

⁴²¹ Tamtéž, s.3.

⁴²² Tamtéž, s.3.

zlepšení byli přemístěni do dalších nemocnic mimo Pardubice a karanténní nemocnice plnila funkci izolační, aby nedošlo k rozšíření infekce do dalších částí země.⁴²³

Noviny poskytly reflexi pardubického nádraží během budování a fungování nemocnice. Vlaková zastávka umožnila důležitou spojkou, bez které by tento objekt nemohl vyrůst. Objevila se symbolická rovina, která upozorňovala na potíže spojené s válkou – boj o život a zdraví. Pardubičtí obyvatelé se tak ocitli v centru následků, které válka způsobila, a to kvůli výhodné poloze, kterou místní nádraží poskytovalo.

Československé železniční vojsko

Po první světové válce a rozpadu Rakouska-Uherska českým zemím zůstala rozsáhlá železniční infrastruktura budovaná od roku 1845, kdy zemi proťala první dráha vedoucí z Prahy do Olomouce. Od té doby počet kilometrů drah rostl a během světové války pomohly s distribucí vojáků na bojové fronty. Z toho důvodu vzniklo československé železniční vojsko, které by v případě dalšího konfliktu zajistilo situaci na dráze. „*Významný argument představovala také trvající nejistota vyplývající z nedobrych vztahů s řadou sousedních států, železnice bylo nutno udržovat v dobrém stavu i míru pro civilní potřeby a konečně se nepochybovalo o tom, že je nezbytné mít pohotově jednotku, která bude schopna železnice a dopravní prvky s ní související rychle stavět, opravovat, udržovat na nich provoz a v případě potřeby je i ničit.*“⁴²⁴ Železnice jako rozsáhlý komplex potřeboval odborníky, kteří za každé situace dokázali pracovat s dráhou, rozuměli jejím potřebám a chápali ji v širším kontextu, jak mohla ovlivnit nadcházející situace.

Časopis *Naše vojsko* uveřejnilo v roce 1930 článek, ve kterém pojednávalo o železničním pluku, který sídlilo v Lysé nad Labem.⁴²⁵ „*Po převratě neměl železniční pluk v osvobozené vlasti kde bydlet. V listopadu 1918 konečně bylo v novinách které byly tehdy skoro jediným vojenským zvěstovatelem oznámeno, že železniční vojsko bude se shromažďovati v Lysé nad Labem.*“⁴²⁶ Rok 1918 znamenal zlom pro celé vojsko a rozhodlo se o jeho další existenci, a to tak, že za jejich nové působiště byla určena bývalá karanténní nemocnice Pardubice, ta vyrostla během pár měsíců a stav těchto budov byl nevyhovující pro tak rozsáhlý útvar.⁴²⁷ Jediná výhoda

⁴²³ *Národní listy*. Praha: Julius Grégr, 3.2.1915, 55(34, večerní vydání), s. [3]. ISSN 1214-1240.

⁴²⁴ JIRÁNEK, Tomáš a SOUŠEK, Radovan. *Dějiny československého železničního vojska*. Praha: Nadatur, 2014. s. 31, ISBN 978-80-7270-042-4.

⁴²⁵ *Naše vojsko*. Praha: Tiskárna MNO, 1930-1931, 4(6), s. 94. ISSN 0027-8211.

⁴²⁶ Tamtéž, s. 94.

⁴²⁷ JIRÁNEK, Tomáš a SOUŠEK, Radovan. *Dějiny československého železničního vojska*. Praha: Nadatur, 2014. s. 31, ISBN 978-80-7270-042-4.

této lokality byla rozloha a poloha, neboť se nacházela přímo u nádraží. Vojsko se výrazně otisklo do podoby Pardubic: „*Ale co nedala příroda, to opravil lidský důmysl, a tak bylo rozhodnuto nejen o trvalém pobytu železničního pluku v Pardubicích, ale i o úpravě řeky Chrudimky, aby vyhovovala pro cvičné stavby.*“⁴²⁸ Pardubice se tak staly domovem železničního vojska, kde se konala různá cvičení, aby v případě potřeby mohlo ihned mobilizovat. Útvar trénoval veškeré úkony na dráze, které byly důležité pro každodenní provoz až po ničení kolejí a jejich následného budování.⁴²⁹ Zde získali potřebný výcvik, který mohli zúročit v následujících letech, a to i pro případy nutné pomoci civilnímu prostředí.

Státní dráhy po vyhlášení mobilizace v roce 1938

Po vyhlášení všeobecné mobilizace dne 23.9.1938 vstoupil na železnice vojenský jízdní řád, který trval až do listopadu toho roku, do civilní dopravy se vnesly změny kvůli aktuální situaci, železnice se s jistými omezeními vrátila k běžné situaci z přelomu ze 4. na 5. listopadového dne roku 1938.⁴³⁰ Občany o tom informoval například *Polední list*, aby se každý obeznámil s tím, že železnice opět přijme symbol cestování.

Železničáři a odboj

Železničáři se v boji o svobodu opět ukázali jako silná komunita, která svou mocí, neboť ovládali dráhy, dokázali ovlivnit vývoj událostí ke konci války. Mezi takové činy patřily sabotáže. Pravidelně narušovali jízdu nacistických vlaků: „*Byly přepadávány nacistické kolony, vypouštěly se pohonné hmoty, byly vykolejovány vlaky a vyhazovány mosty.*“⁴³¹ Tyto úkony ochromily nacisty, nebyli schopni rychlého a bezpečného přesunu zpátky do Německa. Frekvence útoků se neustále zvyšovala a pohyb se stával obtížnější.

Železnice se stala svědkem mnohých hrůz, které se za války udály – transporty živých i mrtvých vojáků různých národností a pomohla dopravovat bojové vybavení na frontu, které páchalo další utrpení.⁴³² Tato iniciativa se rozšířila po celém území českých zemích, některé útoky se setkaly s úspěchem, jiné zase znamenaly ztrátu na české straně. Mezi úspěšné sabotáže můžeme zařadit poškození na trase mezi Uherskem a Zámrskem, kde doprava stagnovala přibližně 24

⁴²⁸ *Naše vojsko*. Praha: Tiskárna MNO, 1930-1931, 4(6). ISSN 0027-8211.

⁴²⁹ SCHREIER, Pavel. *Naše dráhy ve 20. století: pohledy do železniční historie*. Praha: Mladá fronta, 2010, s. 55. ISBN 978-80-204-2312-2.

⁴³⁰ *Polední list*. Praha: Tempo, 05.11.1938, 12(307), s. 2. ISSN 1804-8838.

⁴³¹ GEBHART, Jan a Ján ŠIMOVČEK. *Partyzáni v Československu 1941-1945*. Praha: Naše vojsko, 1984, s. 471.

⁴³² Hlušíčková, Růžena, Malá, Irena a Kubátová, Ludmila. *Železničáři v odboji*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1976, s. 81.

hodin a mezi ty neúspěšné explozi na pardubickém nádraží dne 18.3.1945, těchto útoků se událo přibližně 172 a do nich se řadí ty zdařilé i marné.⁴³³ I když se objevily neúspěchy, partyzánům hrozily postihy, v odboji stále vytrvali a věrnost dokázali i při opětovném budování a opravě železničního spojení v českých zemích. O síle železniční komunity nikdo nemohl pochybovat, vytvořila symbol síly a odboje.

Vlak a končící válka v novinách

Sedmého května 1945 přináší *Osvobozené České slovo* o informaci o pancéřovém vlaku, který pomohl při střetnutí ve Strašnicích, když se Němci pokoušeli získat vysílačku, pancéřový vlak s československými vojáky zasáhl do boje a nedal Němcům šanci na úspěch.⁴³⁴ Devátého května opět *Osvobozené České slovo* otisklo zprávu o tom, že se na Pankráci rozhořel boj, když se německé tanky pokusily přesunout k Táborské třídě, do této situace opět zasáhl pancéřový vlak a Němci raději zvolili úprk.⁴³⁵ Noviny poukázaly na pancéřový vlak jako na symbol nedobytnosti. Svou mohutností a společně s vytrvalými československými vojáky zvládl rozehnat německé vojáky sužující určité lokality v Praze. Tyto zprávy přejímaly důležitou funkci, neboť informovaly o pomalu končící válce, která trýznila země po šest dlouhých let.

Vlak a železnice jako stěžejní dopravní prostředek během války utrpěly značné škody, a to přímo na dráze, různých budovách i na vozovém parku. Válka skončila ve stejném roce, na které připadlo i sté výročí Severní státní dráhy a zároveň i skon Jana Pernera, a proto ke vzpomínce na jeho úmrtí železničáři položili základní kámen pomníku za přítomnosti ministra dopravy Hasala, neboť železnice za války sehrála důležitou roli.⁴³⁶ *Svobodný směr* dále zprostředkoval čtenářům projev československého ministra dopravy Antonína Hasala, který z Chocně odcestoval do Pardubic, aby se vyjádřil k aktuální situaci na dráze a vzdal hold železničářům za jejich práci na dráze během války. Hasal uvedl, že válečné ztráty na budovách činily: „na 600 železničních mostů. Bylo zničeno nebo těžce poškozeno 30 budov staničních a 20 velkých skladů, 20 výtopen bylo téměř zničeno, 8 hlavních dílen těžce poškozeno atd.“⁴³⁷ Tyto ztráty znamenaly zásah do běžného fungování a plánovaly se opravy, aby se železnice mohla v určitém režimu fungovat. Četné škody zaznamenal i vozový park, který: „Před válkou měly čs. státní dráhy okrouhle 94.000 nákladních z velké části moderních vozů o

⁴³³ *Historie a vojenství: Časopis Historického ústavu Armády ČR*. Praha: Naše vojsko, 1959, **1959**(2), s. 233-244. ISSN 0018-2583.

⁴³⁴ *Osvobozené České slovo*. V Praze: Melantrich, 07.05.1945, **1**(2), s. 2.

⁴³⁵ *Osvobozené České slovo*. V Praze: Melantrich, 09.05.1945, **1**(3), s. 2.

⁴³⁶ *Svobodný směr: deník Československé strany národně socialistické*. Plzeň: Akční výbor Čs. strany národně socialistické, 12.9.1945, **1**(85), s. [1]. ISSN 1805-1650.

⁴³⁷ Tamtéž, s. 1.

velké únosnosti. Dnes nám nezbyvá ani 16.000 vozů, a to téměř výhradně vozů starých o malé únosnosti.⁴³⁸ Válka naprosto zdrtila železnici na všech frontách. Avšak už v tu dobu bylo důležité přemýšlet nad opravou a znovuobnovením železničního předválečného stavu. Na dráhy se kladl takový důraz, neboť se během své stoleté existence staly důležitým prvkem, který zajišťoval dopravu surovin, cesty občanů do práce i za příbuznými. Stát si byl toho všeho vědom, a proto na obnovu kladl důraz a vyzýval vytrvalost železničářů.

Vzpomínky na válku se objevovaly i po jejím konci, kdy 11. července 1946 *Rudé právo* přináší informaci o nález z dob náletů. Pochůzkař našel nevybuchlou leteckou bombu na trase Praha – Olomouc, přesněji mezi stanicemi Rudoltice a Třebovice v Čechách.⁴³⁹ Nález způsobil poplach, zastavili veškerou dopravu, aby nikdo nepřišel k úrazu. Bombu se podařilo bezpečně zneškodnit bez újmy na zdraví a škody na železnici, kde se mohl opět obnovit provoz a každodenní život.

Shrnutí

Noviny zprostředkovaly obraz aktuální situaci a staly se tak důležitým médiem, které poskytovaly čtenářům informace z bojů s válkou. Cílem této kapitoly bylo nastínění situace, která se odehrávala na českém území za světových válek, v nichž ještě železnice hrály velmi významnou, přímo strategickou úlohu a ve kterých železničáři a dráhy výrazně dokázali ovlivnit situaci a proměnili prostředí. Poukazuje i na nezbytnost železničního spojení a hodnot lidí sloužící na dráze. Speciální kategorií byly legie, na které jsem se zaměřila v kapitole Próza. Válečné konflikty samozřejmě skýtají nepřehledné množství informací o různých typech transportů, válečných stavech, útoků, o kterých je vydáno mnoho knih i studií. Vlák za války přijal symbol beznaděje, smrti, odloučení, ale i naděje a radosti.

⁴³⁸ Tamtéž, s. 1.

⁴³⁹ *Rudé právo: orgán Československé sociálně demokratické strany dělnické*. V Praze: [s.n.], 13.7.1946, 26(159), s. 5. ISSN 0032-6569

13 Závěr

Vybraná beletristická díla poskytla širokou základnu o tom, jak autoři pracovali s motivem vlaku ve svých prózách. Každý autor pojal tento symbol zcela odlišně. Karel Čapek a Jan Neruda vlak do svých děl zakomponovali na silně symbolistické rovině, kdy ho využili k projekci duševního a sociálního obrazu. Samozřejmě tak učinili odlišným způsobem. Neruda se věnoval především sociální stránce s prvky pocitů postav, Čapek převážně pojednával o tom, jak motiv vlaku korespondoval s odrazem psychického stavu hlavních postav. V Čapkově tvorbě zastával funkci úniku od reality s radostnými pocity návratů, které záhy vystřídaly bouřlivé a nejisté odchody a stal se pouze doplňkem k celé podstatě příběhu. Autoři poznamenání světovými válkami motiv vlaku uchopili zcela jiným způsobem, jelikož tento dopravní prostředek se významně podílel na vývoji situací. Jaroslavu Haškovi vlak umožnil satirickým způsobem vykreslit poměry státních drah, dále jsme si mohli všimnout, že během první světové války se vlak jako dopravní prostředek zcela začlenil do přemístění vojáků na frontu. Zde tento motiv posloužil jako zajímavé zpestření děje. František Langer se opíral o své vzpomínky z československých legií v Rusku, a tak zprostředkoval čtenáři svědectví o tom, jak se vlak stal jejich domovem a zároveň i zbraní. Bohumil Hrabal a Adolf Branald, každý z nich jiným způsobem, reflektují druhou světovou válku, symbol vlaku měl stejnou hodnotu jako motiv odboje. Josef Kopta zasel sledoval život vysloužilého vojáka, jenž spravoval a hlídal trať. Pavel Nauman se motivu chopil zcela odlišně a přiblížil prostředí železnice dětem. Tito autoři pojali symboliku velice různorodě, spojovala je symbolika železničního prostředí, na které ukázali, že záleží na době, ve které tvořili a jak se vlak zařazoval do společnosti.

Vlak našel své uplatnění i v poezii, nejednalo se o rozsáhlé sbírky opěvující tuto technickou vymoženost, nýbrž o vlak jako motiv duševních stavů a procesů, se kterými se pojil. Jedinou výjimku tvoří Viktor Hánek, který vytvořil po sobě čtyři jsoucí básně, které rozvíjí motiv vlaku, ale opět to navazuje na stavy mysli. Básně tak korespondují se svými názvy o tom, co se událo před tím, než se člověk rozhodl vydat na cestu, co symbolizuje vlak a jaké pocity se prožívají na nádraží. Básníci tento obraz nejčastěji spojovali s různými melancholickými pocity jako loučení a ztráta. Pozitivně ho vykreslují jako sblížovací prostředek či jako možnost návratu. Dále se setkáváme s propojením reality a snění, smrt a života kdy vlak přijal funkci spojovatele mezi těmito stavy a světy.

Severní státní dráha vstoupila do dějin české železniční dopravy, neboť se jednalo o zcela první železnou dráhu, po které se projela první lokomotiva na českém území. Zprvu se její přijetí neseťkalo s příznivými ohlasy, jelikož lidem brala pozemkové dědictví, jež nabyli po svých

předcích. Za nedlouho obyvatelé ale poznali, že dráha poskytovala více pozitiv než negativ, a tak se začala včleňovat do každodenního života. A od roku 1845 až do roku 1945 se počet z pár kilometrů kolejnic zvýšil na několik tisíc, což pouze potvrzuje její přínosnost a oblíbenost. Změnila společnost, protože poskytla různé druhy zázemí – od růstu ekonomiky, přes pracovní příležitosti a zasáhla až do roviny rodiny a přátelství. Ze symbolu nedůvěry se během krátké doby stal symbol života a důležitosti, bez kterého už lidé nemohli existovat. Stal se hlavním dopravním prostředkem široké veřejnosti všech společenských statusů a poskytovala spolehlivost a bezpečnost.

Na projektování a stavbě Severní státní dráhy se výrazně podílel český vlastenec inženýr Jan Perner, který výrazně ovlivnil společenské dění v societě 19. i 20. století. V 19. století budoval a tvořil hodnoty, po jeho smrti se stále na něj vzpomínalo, na to se neopomnělo ani ve 20. století při vzpomínkových akcích. Jako hlavní inženýr prosadil, aby se první dráha linula z Prahy do Olomouce, nikoli k Brnu, a tak zajistil přístupnější cestu na východ. S propojením Prahy a Brna se totiž počítalo i tak. Svou působností přispěl ke kulturnímu rozkvětu českých zemí i společnosti, která na něj nezapomněla ani sto let po jeho nečekaném skonu, vždy výrazná jubilea oslavila. On sám se stal symbolem Pardubic, technického pokroku a první železnice, a proto se zmínky o něm objevily v beletrii i novinových článcích. Společnost mu tak prokázala respekt a vděčnost za vybudování jedné z nejdůležitějších železničních tepen.

Nejen jeho činy zachytily Květy, které oslavovaly český jazyk a kulturu. Tento zábavník poskytl čtenářům přesnou reportáž z doposud nevidané slávy, jež se odehrála v roce 1845. Zachytily první vjezd vlaku do Prahy při zkušební jízdě a pak v celé slávě i první slavnostní jízdu. Jelikož tento časopis podporoval vlastenecké tendence, psali zde významní patrioti, celé tyto slavnosti vnímáme jako symbol vlastenectví. V daném roce vyšlo kolem 150 čísel a ve 14 z nich se objevily zmínky o Pernerovi, vlaku či dráze z Prahy do Olomouce, to tvořilo 10 procent z celkového počtu vydaných čísel. Čtenáři, kteří se nemohli zúčastnit, se prostřednictvím tohoto periodika mohli přenést na slavnostní místo a zažít genius loci. Po náhlé smrti Jana Pernera Květy kompletně změnilly atmosféru vydávaných článků, objevila se bolest nad ztrátou významné osobnosti, kterou předávaly celému národu. Symbolika článků vydávaných v Květech jen utvrzuje v tom, že se jednalo o jeden z největších projevů úcty a vlastenectví k českým zemím.

Symbolika vlaku a smrti prostupovala celým novinovým prostředím. Zprávy přinášel tisk různé politické orientace. Tragické události čtenáře lákaly, proto se jim dostávalo pozornosti, stavělo

je to do pozice, do které se mohli dostat i oni. Vlak ve společnosti působil jako nejčastější dopravní prostředek na velké vzdálenosti, protože auta nebyla tak rozšířená a jiné dopravní prostředky neposkytly tolik pohodlí. Pokud se roznesla zpráva rozsáhlé nehodě, ve všech třech případech, které jsem našla, se novináři vydali na místo, aby poskytli co nejpřesnější popis místa. Součástí se stala i svědectví přeživších, což dodávalo na autenticitě. Pokud případ dospěl až k soudnímu řízení, novináři u něj nechyběli a častokrát k verdiktu podávali i svá stanoviska, to už ale záleželo na politické orientaci daného periodika. Do společnosti tak vnášeli otázku, zda železniční doprava byla bezpečná z hlediska stavu místních drah, neboť jejich kondice se zvyšující dopravou se zhoršovala. Dráha nebyla schopna udržet takový nápor cestujících, což jen svědčí o celkové vytíženosti a oblibě. Noviny také nepřímo popsaly symbol vlaku jako mohutné síly a varovaly tak před tím, že každý, kdo přejížděl či překračoval koleje, by měl dbát zvýšené opatrnosti. Několika tunový kolos nebyl schopen na místě zastavit, což způsobilo zbytečnou smrt. Nedá se však říct, že si z toho obyvatelé vzali poučení, s ohledem na frekvencovanost vycházejících článků. S fenoménem vlaku vstoupila smrt i do života jednotlivců, kteří se dobrovolně rozhodli ukončit svůj život. Častost, se kterou noviny vydávaly tento typ článků, mohl přispět k tomu, že jedinci tak rozhodli zemřít. Pokud se vrhli pod jedoucí vlak, vidina smrti byla jistá, drastické popisy roztrhaných těl znamenaly, že odejdou na druhý břeh. Zajímavostí byla i konkrétnost osob, u kterých se nerespektovala žádná anonymita, mnohdy tisk posloužil jako pomocný faktor při pátrání totožnosti. Nejznámějším symbolem smrti vstupující do dějin vlaku se stala Otýlie Vranská, která nepřestala společnost zajímat ani celé jedno století po její vraždě. Periodika opět spojila společnost, kterou vyzvala k součinnosti při hledání vraha. Societa se tak ocitla ve strachu, neboť kdokoli se mohl stát další obětí.

Nejdůležitější aspekt, který vlak přinesl, byl jednoznačně stoupající úroveň kultury. Už jen samotný vlak svou existencí přispěl k vytvoření symbolu. Když se blížilo výročí vázané k tomuto motivu, konaly se různé slavnosti a výstavy oslavující jeho bytí. Při jubileu se v důležitých centrech, jako v Praze a Olomouci, uskutečnily připomínky, jak moc vlak zasáhl do krajiny a do života lidí a na tom ukázali, že se existence bez vlaku už nebyla dost dobře možná. Dále se s vlakem setkáváme jako se symbolem poznání, kdy umožnil zhlédnout Čechům žijícím ve Vídni symbol českého vlastenectví – Národní divadlo. Tento zážitek v nich na tolik rezonoval, že vyšla i upomínková stat' pojednávající o tomto krásném zážitku. Otevřely se i jiné možnosti, a to poznání krajiny a vzdálených historických měst. O oblibě svědčil i fakt, že se zájezdy pořádaly pravidelně a často. Vlak tedy výrazně napomohl k rozvoji turismu po českých zemích, ale i do vzdálenějších koutů.

Další motiv, který se objevil s popularitou vlaku a nádraží, byla kriminalita. K rozšíření dopomohla anonymita, která zde dominovala, navíc se zde pohybovalo velké množství lidí, a tak bylo jednoduché uniknout. Předcházející příklady jen potvrdily, že na nádraží se mohlo stát opravdu cokoli a noviny otiskly i sebemenší přestupek. Objevovaly se i raritní případy, které jen potvrdily, že nádraží a vlak sjednotily veškerou pestrost společnosti.

Železniční prostředí přijalo i symbol zaměstnavatele, a tím poskytlo zaměstnání stovkám lidí. V očích společnosti se zrcadlil symbol respektu k železničářům, neboť pracovali ve státní sféře, starali se bezchybný chod celého železničního komplexu a také nosili uniformy, podobně jako bezpečnostní složky. Hájili ušlechtilé hodnoty a vždy vystupovali jako ucelená komunita. Pokud by se tento dobře vedený systém zborčil, nastal by celkový kolaps dopravy, a tím i společnosti, neboť ta se stala na vlakové dopravě závislá.

O tom, jak železnice a vlak ovlivnily společnost, dokázal i vstup do běžné mluvy, která symbolikou překypuje. V jazyku se ustálily různé metaforické a metonymické výrazy, slang a zažité slovní projevy. České země po rozpadu monarchie zůstaly průmyslovým centrem s rozsáhlou železniční infrastrukturou, kde koleje protínaly skoro každý kout země a skoro každý vlakem jel nebo ho spatřil.

Významnou symboliku si vlak přivlastnil za světových válek, kdy se stal předmětem literátů, kteří ho využívali ve svých dílech. Získal různorodé motivy jako určitý typ odboje, naděje, ale i melancholie. Mimo literaturu zastával motiv odhodlanosti a boje, kdy vlak výrazně dokázal přispět k vývoji válečných situací. Stal se neodmyslitelnou součástí armády, která ho využívala jako dopravní prostředek, ale zobrazoval i symbol zbraně. Pokud by zde nebyla tak rozsáhlá železniční síť, válka se hypoteticky mohla vyvíjet i jinak. Přes území proudily tisíce vojáků a zbraní. Existovaly takzvané lazaretní vlaky, jež dopravovaly zraněné a těžce nakažené vojáky do nemocnic. Vlak ve válce dával i bral.

Seznam použité literatury

Primární

BRANALD, Adolf a LHOTÁK, Kamil. *Lazaretní vlak*. 4. dopl. vyd., V NV 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1959.

ČAPEK, Karel. *Hordubal*. Praha: Fr. Borový, 1933.

ČAPEK, Karel. *Krakatit: Román*. Praha: Fr. Borový, 1948.

DYK, Viktor. *Noci chiméry: básně 1900-1916*. Praha: F. Topič, 1917.

GELLNER, František. *Radosti života*. Praha: Československý spisovatel, 1974.

HÁNEK, Viktor. *Běh světa: verše*. 1941.

HAŠEK, Jaroslav a Josef LADA. *Osudy dobrého vojáka Švejka za světové války*. Praha: Československý spisovatel, 1987. sv. 1-2.

KOPTA, Josef. *Hlídač č. 47*. V Praze: XYZ, 2008. ISBN 978-80-7388-111-5.

LANGER, František a Nadační fond Františka Langera. *Legionářské prózy*. Praha: Kvarta, 2003. ISBN 80-86326-37-3.

NAUMAN, Pavel a Kamil LHOTÁK. *Pohádky o mašinkách*. Praha: Paseka, 2010. ISBN 978-80-7432-053-8.

NERUDA, Jan. *Trhání*. Praha: Československý spisovatel, 1956.

SOVA, Antonín. *Ještě jednou se vrátíme: básně*. Praha: Hejda a Tuček, [1912].

SVOBODA, F. X.. *Je podzim, ovoce voní: básně : [1890-1928]*. V Praze: Jos. R. Vilímek, 1929.

THIELE, Vladimír a Vladimír THIELE. *Hoch v modrém*. V Praze: Ústřední dělnické nakladatelství, 1942.

Upomínka na druhý divadelní vlak z Vídně do Prahy. Ve Vídni: nákladem komitétu druhého divadelního vlaku, 1884.

WENIG, Frank. *Bohatýři práce*. V Praze: Práce, 1947.

Sekundární

AUGUSTA, Pavel. *Kdo byl kdo v našich dějinách do roku 1918*. Praha: Libri, 1999. ISBN 80-85983-94-X.

MACHÁČEK, Vítězslav. *50 českých autorů posledních padesáti let*. Praha: Československý spisovatel, 1969.

BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní státní dráhy*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2016. ISBN 978-80-85034-91-2.

BUBEN, Milan. *Encyklopedie heraldiky: [světská a církevní titulatura a reálie]*. 2. rozšíř. vyd. Praha: Libri, 1997. s. 424. ISBN 80-85983-31-1.

ČERNÝ, František. *Kapitoly z dějin českého divadla*. Praha: Academia, 2000, ISBN 80-200-0782-2.

DAVID, Vladimír. *Od startu do cíle: velká pardubická steeplechase*. Praha: SZN, 1974.

EDERER, Antonín. *Jan Perner*. Praha: Orbis, 1946.

FORST, Vladimír. *Lexikon české literatury: osobnosti, díla, instituce, 1: A - G*. Praha: Academia, 1985.

FORST, Vladimír. *Lexikon české literatury: osobnosti, díla, instituce, 2, sv. 2: H - L ; K-L ; dodatky k LČL 1, A - G*. Praha: Academia, 1993. ISBN 80-200-0469-6.

GEBHART, Jan a Ján ŠIMOVČEK. *Partyzáni v Československu 1941-1945*. Praha: Naše vojsko, 1984.

HAMAN, Aleš. *Adolf Branald: [monografie]*. Praha: Československý spisovatel, 1963.

HAMANOVÁ, Růžena. *Josef Kopta: 1894-1962 : literární pozůstalost*. Praha: Literární archiv Památníku národního písemnictví, 1985.

HAMPL, František. *Pernerové: románová kronika*. 1945.

HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha: Academia, 1990. ISBN 80-200-0221-9.

Hlušičková, Růžena, Malá, Irena a Kubátová, Ludmila. *Železničáři v odboji*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1976

- HOMOLOVÁ, Květa. *Čeští spisovatelé 19. a počátku 20. století: slovníková příručka*. Praha: Československý spisovatel, 1982.
- HONS, Josef a Československo. *U kolébky železných drah: život a dílo Jana Pernera*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1956.
- HONS, Josef a SUDOP Praha. *Velká cesta: čtení o dráze olomoucko-pražské*. Praha: Mladá fronta, 2007. ISBN 978-80-204-1597-4.
- HONS, Josef. *Čtení o severní dráze Ferdinandově*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1990.
- HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. Praha: Orbis, 1961.
- HRABAL, Bohumil. *Kdo jsem*. Praha: Hynek, 2000. ISBN 80-86202-81-X.
- JENČA, Juraj Ilja, Antonín BAHENSKÝ a Luboš PECHÁČEK. *Zlatá přilba*. Praha: Naše vojsko, 1986.
- JIRÁNEK, Tomáš a SOUŠEK, Radovan. *Dějiny československého železničního vojska*. Praha: Nadatur, 2014. ISBN 978-80-7270-042-4.
- JIRÁNEK, Tomáš a SOUŠEK, Radovan. *Dějiny československého železničního vojska*. Praha: Nadatur, 2014. ISBN 978-80-7270-042-4.
- KLÁPŠTĚ, Jan a Martin JEŽEK. *Lexikon české literatury : osobnosti, díla, instituce. 4, S - Ž, dodatky k LČL I - 3, A - Ř, sv. 2, U - Ž, dodatky A - Ř /: S - Ž, sv. 2, U - Ž, dodatky A - Ř*. Praha: Praha: Academia, 2008. ISBN 978-80-200-1572-1.
- KREJČÍ, Ivan, Pavel SCHREIER a SUDOP Praha. *Velká obnova: čtení o znovuzrození dráhy olomoucko-pražské*. Praha: Mladá fronta, 2007. ISBN 978-80-204-1708-4.
- KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Železniční móda: dějiny železničního stejnokroje v Českých zemích a na Slovensku*. Praha: Dokořán, 2003. ISBN 80-86569-39-X.
- KŘIVÁNEK, Vladimír. *Jan Neruda*. Praha: Horizont, 1983.
- MAIXNER, Ladislav; VOLF, Jaromír; TERSCH, Pavel a ŠVANDOVÁ MARŠÁLKOVÁ, Lenka. *Vědci, vynálezci a podnikatelé v Českých zemích: Marků, Diviš, Veverkové, Ressel, Perner*. Praha: Jonathan Livingston, s.r.o, 2016. ISBN 978-80-7551-030-3.

MALÝ, Jakub. *Stručný všeobecný slovník věcný: (malý slovník naučný)*. V Praze: I.L. Kober, 1880.

MARTINOVSKÝ, Ivan, Kristina KAISEROVÁ, Národní galerie (Praha, Česko) a Archiv města Plzně. *Umění a veřejnost v 19. století: sborník příspěvků ze symposia pořádaného 7. a 8. března 1996 ve Státní vědecké knihovně v Plzni*. Ústí nad Labem: Albis international, 1998. ISBN 80-86067-18-1.

OPELÍK, Jiří, Vladimír FORST a Luboš MERHAUT. *Lexikon české literatury: osobnosti, díla, instituce*. Praha: Academia, 2000. sv. 3, sv. 1. ISBN 80-200-0468-8.

OPELÍK, Jiří, Vladimír FORST a Luboš MERHAUT. *Lexikon české literatury: osobnosti, díla, instituce*. Praha: Academia, 1993. sv. 2, svazek 1. ISBN 80-200-0468-8.

OPELÍK, Jiří, Vladimír FORST a Luboš MERHAUT. *Lexikon české literatury: osobnosti, díla, instituce*. Praha: Academia, 1993. sv. 2, sv. 2. ISBN 80-200-0468-8.

Ottův slovník naučný: illustrovaná encyklopaedie obecných vědomostí. V Praze: J. Otto, 1893. sv. 7.

PAVLŮ, Dušan, Václav ŠIMICE, J. FILLOVÁ a Rudolf ŠTURSA. *Výstavy a veletrhy: historie, teorie, praxe, komunikační specifika*. Praha: Merkur, 1988.

PICHL, Josef Bojislav a Miloslav HÝSEK. *Vlastenecké vzpomínky*. Praha: Fr. Borový, 1936.

SAK, Robert. *Rieger: konzervativec nebo liberál?* Vyd. 2., V Akademii 1. Praha: Academia, 2003. ISBN 80-200-1154-4.

SCHREIER, Pavel. *České železnice: zajímavosti, rarity, památky*. Praha: Mladá fronta, 2013. ISBN 978-80-204-2790-8.

SCHREIER, Pavel. *Naše dráhy ve 20. století: pohledy do železniční historie*. Praha: Mladá fronta, 2010. ISBN 978-80-204-2312-2.

SCHREIER, Pavel. *Velké postavy našich železnic: životy a osudy*. Praha: Mladá fronta, 2012. ISBN 978-80-204-2485-3.

ŠTEFAN, Josef. *Státní účetnictví československé*. V Brně: Barvič Novotný, 1925.

VLAŠÍN, Štěpán. *Kniha o Čapkovi: kolektivní monografie*. Praha: Československý spisovatel, 1988.

ZLATOHLÁVKOVÁ, Martina. *Jan Perner 1815-1845: bibliografie*. Pardubice: Krajská knihovna v Pardubicích, 2015. ISBN 978-80-86934-30-3.

Noviny a periodika

České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální. Praha: J. V. Klofáč, 09.02.1926, **18**(34). ISSN 2694-7129.

České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální. Praha: J. V. Klofáč, 13.03.1927, **19**(63). ISSN 2694-7129.

České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální. Praha: J. V. Klofáč, 16.03.1927, **19**(65). ISSN 2694-7129.

České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální. Praha: J. V. Klofáč, 17.03.1927, **19**(66). ISSN 2694-7129.

České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální. Praha: J. V. Klofáč, 18.03.1927, **19**(66). ISSN 2694-7129.

České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální. Praha: J. V. Klofáč, 27.03.1927, **19**(74). ISSN 2694-7129.

České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální. Praha: J. V. Klofáč, 29.03.1927, **19**(75). ISSN 2694-7129.

České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální. Praha: J. V. Klofáč, 15.05.1927, **19**(116). ISSN 2694-7129.

České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální. Praha: J. V. Klofáč, 20.05.1927, **19**(120). ISSN 2694-7129.

České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální. Praha: J. V. Klofáč, 28.12.1909, **3**(300). ISSN 2694-7129.

České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální. Praha: J. V. Klofáč, 04.12.1921, **13**(281). ISSN 2694-7129.

České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální. Praha: J. V. Klofáč, 18.08.1920, **12**(192). ISSN 2694-7129.

Expres. Praha: Jiří Stříbrný, 1933(246). ISSN 1804-8846.

Historie a vojenství: Časopis Historického ústavu Armády ČR. Praha: Naše vojsko, 1959, **1959**(2). ISSN 0018-2583.

Hlas lidu: Časopis hájící zájmy čtvrtého stavu. Prostějov: Moric Vlach, 7.9.1933, **48**(101). ISSN 1803-9901.

HOTOWETZ, Rudolf. *Jubilejní výstava obvodu pražské obchodní a živnostenské komory v roce 1908 v Praze.* V Praze: nákladem Výkonného výboru výstav, 1907.

Jiránek, Tomáš, K jubileu našeho císaře. Výstava obchodní a živnostenské komory v Praze 1908. Jiránek, Tomáš. *Dějiny a současnost : kulturně historická revue* 30, č. 12, (2008,) s. 24-27

Květy. ISSN n0217.

Lidové noviny. Brno: Vydavatelské družstvo Lidové strany v Brně, 9.4.1944, **52**(99*, ranní vydání), ISSN 1802-6265.

Moravský deník. Olomouc: Živnostenský závod tiskařský a vydavatelský, 4.4.1940, **35**(79). ISSN 2571-2187.

Osvobozený Našinec: deník čsl. strany lidové : list pracujících katolického lidu. Olomouc, 15.07.1945, **78**(47). ISSN 2571-2225.

Osvobozený Našinec: deník čsl. strany lidové : list pracujících katolického lidu. Olomouc, 17.07.1945, **78**(48). ISSN 2571-2225.

Osvobozený Našinec: deník čsl. strany lidové : list pracujících katolického lidu. Olomouc, 19.08.1945, **78**(76). ISSN 2571-2225.

Osvobozený Našinec: deník čsl. strany lidové : list pracujících katolického lidu. Olomouc, 14.08.1945, **78**(72). ISSN 2571-2225.

Osvobozený Našinec: deník čsl. strany lidové : list pracujících katolického lidu. Olomouc, 22.08.1945, **78**(78). ISSN 2571-2225.

Rudé právo: orgán Československé sociálně demokratické strany dělnické. V Praze: [s.n.], 13.7.1946, **26**(159). ISSN 0032-6569.

Stráž lidu: Měsíčník levicové orientace. Olomouc: Krajský výbor KSČ, 1955, **11**(70). ISSN 1805-0190.

Stráž lidu: Měsíčník levicové orientace. Olomouc: Krajský výbor KSČ, 1945, **1**(70). ISSN 1805-0190.

Stráž lidu: Měsíčník levicové orientace. Olomouc: Krajský výbor KSČ, 1945, **1**(124). ISSN 1805-0190.

Svobodný směr: deník Československé strany národně socialistické. Plzeň: Akční výbor Čs. strany národně socialistické, 12.9.1945, **1**(85). ISSN 1805-1650.

Šumavan: týdeník pro zábavu a poučení. Klatovy: Max. Čermák, 01.09.1920, **52**(70).

Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé. Praha: Ministerstvo železnic, 15.12.1925, **7**(53a).

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 29.06.1920, **15**(151). ISSN 1805-0905.

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 09.04.1941, **36**(84). ISSN 1805-0905.

České slovo: ústřední orgán České strany národně sociální. Praha: J. V. Klofáč, 22.12.1910, **4**(291). ISSN 2694-7129.

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 07.06.1940, **35**(131). ISSN 1805-0905.

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 18.04.1929, **24**(92). ISSN 1805-0905.

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 03.09.1933, **28**(206). ISSN 1805-0905.

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 07.

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 12.06.1914, **9**(137). ISSN 1805-0905.

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 10.07.1914, **9**(162). ISSN 1805-0905.

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 15.06.1921, **16**(138). ISSN 1805-0905.

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 17.08.1929, **24**(192). ISSN 1805-0905.

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 21.08.1929, **24**(195). ISSN 1805-0905.

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 24.10.1924, **19**(251). ISSN 1805-0905.

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 08.08.1931, **26**(184). ISSN 1805-0905.

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 12.10.1935, **30**(238). ISSN 1805-0905.

Venkov: orgán České strany agrární. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 09.08.1921, **16**(185). ISSN 1805-0905.

Zpravodaj: orgán okresní jednoty živnostenských společenstev v Prostějově, hájící zájmy živnostnictva a středních vrstev vůbec. Prostějov: Jednota živnostenských společenstev pol. okresu prostějovského, 31.12.1909, **5**(51). ISSN 2571-2160.

Zprávy veřejné služby technické: úřední věstník vydávaný ministerstvem veřejných prací za součinnosti ministerstva železnic a technických odborů ministerstev Československé republiky. Praha: Ministerstvo veřejných prací, 15.10.1920, **2**(20).

Železnice. Praha, 1954(8). ISSN 1802-9515.

Přítomnost: nezávislý týdeník. Praha: František Borový, 30.08.1939, **16**(35). ISSN 1805-2924.

Květy. 2.8.1845, **12**(92). ISSN n0217.

Květy. 7.8.1845, **12**(94). ISSN n0217.

Květy. 14.8.1845, **12**(97). ISSN n0217.

Květy. 23.8.1845, **12**(101). ISSN n0217.

Květy. 26.8.1845, **12**(102). ISSN n0217.

Květy. 30.8.1845, **12**(104). ISSN n0217.

Květy. 13.9.1845, **12**(110). ISSN n0217.

Květy. 16.9.1845, **12**(111). ISSN n0217.

Květy. 27.9.1845, **12**(116). ISSN n0217.

Květy. 30.9.1845, **12**(117). ISSN n0217.

Květy. 7.10.1845, **12**(120). ISSN n0217.

Národní listy. Praha: Julius Grégr, 21.8.1884, **24**(232, odpolední vydání). ISSN 1214-1240.

Národní listy. Praha: Julius Grégr, 10.5.1891, **31**(128). ISSN 1214-1240.

Národní listy. Praha: Julius Grégr, 11.5.1891, **31**(129). ISSN 1214-1240.

Katolické listy. Praha: Josef Kratochvíl, 13.09.1901, **5**(251).

Národní listy. Praha: Julius Grégr, 25.7.1905, **45**(202, odpolední vydání). ISSN 1214-1240.

Čas. V Praze: Jan Herben, 19.06.1908, **22**(168).

Národní listy. Praha: Julius Grégr, 27.12.1909, **49**(356, večerní vydání). ISSN 1214-1240.

Plzeňské listy. V Plzni: J.R.Port, 27.12.1909, **45**(294). ISSN 1804-0187.

Národní listy. Praha: Julius Grégr, 26.5.1911, **51**(144, ranní vydání). ISSN 1214-1240.

Národní listy. Praha: Julius Grégr, 3.2.1915, **55**(34, večerní vydání). ISSN 1214-1240.

Národní listy. Praha: Julius Grégr, 11.2.1915, **55**(42, večerní vydání). ISSN 1214-1240.

Národní listy. Praha: Julius Grégr, 21.4.1915, **55**(110, ranní vydání). ISSN 1214-1240.

Večer: lidový deník. Praha: Roln. tiskárna, 27.07.1920, **7**(168).

Čas. V Praze: Jan Herben, 12.11.1920, **30**(129).

Národní listy. Praha: Julius Grégr, 20.7.1922, **62**(196, večerní vydání). ISSN 1214-1240.

Národní listy. Praha: Julius Grégr, 24.8.1927, **67**(232). ISSN 1214-1240.

Přítomnost. Praha: František Borový, 25.10.1928, **5**(42). ISSN 0862-7614.

Naše vojsko. Praha: Tiskárna MNO, 1930-1931, **4**(6). ISSN 0027-8211.

Národní osvobození. Praha: Pokrok, 29.12.1933, **10**(304). ISSN 1804-9168.

Polední list. Praha: Tempo, 05.11.1938, **12**(307). ISSN 1804-8838.

Národní listy. Praha: Julius Grégr, 9.4.1941, **81**(99, ranní vydání). ISSN 1214-1240.

Polední list. Praha: Tempo, 09.04.1941, **15**(98). ISSN 1804-8838.

Osvobozené České slovo. V Praze: Melantrich, 07.05.1945, **1**(2).

Osvobozené České slovo. V Praze: Melantrich, 09.05.1945, **1**(3), s. 2.

Práce: [Čechy]. Praha: Deník Práce, 21.08.1945, **1**(88). ISSN 0231-6374.

Práce: [Čechy]. Praha: Deník Práce, 28.08.1945, **1**(94). ISSN 0231-6374.

Práce: [Čechy]. Praha: Deník Práce, 05.09.1945, **1**(101). ISSN 0231-6374.

Čech: politický týdeník katolický. Praha: Antonín Schmitt, 05.05.1922, **47**(122).

Čech: politický týdeník katolický. Praha: Antonín Schmitt, 02.06.1917, **42**(148).

Čech: politický týdeník katolický. Praha: Antonín Schmitt, 26.06.1919, **44**(174).

Čech: politický týdeník katolický. Praha: Antonín Schmitt, 28.06.1920, **45**(176).

Čech: politický týdeník katolický. Praha: Antonín Schmitt, 12.07.1923, **48**(189).

Čech: politický týdeník katolický. Praha: Antonín Schmitt, 10.12.1890, **22**(283).

Nová doba: Orgán lidu pracujících. Plzeň: František Unger, 29.12.1909, **14**(156). ISSN 1804-3852.

Online zdroje

ČVUT V PRAZE, FAKULTA STAVEBNÍ, KATEDRA GEOMATIKY A HISTORICKÝ ÚSTAV AV ČR. *Krajina a člověk – Železnice*. Online. Český historický atlas. 2020. Dostupné z: <https://cha.fsv.cvut.cz/mapp.php?map=8D>. [cit. 2024-08-20].

HRABAL, Bohumil. *Ostře sledované vlaky*. Online. Městská knihovna v Praze, 2019. ISBN 978-80-274-0119-2. Dostupné z: https://web2.mlp.cz/koweb/00/04/47/98/41/ostre_sledovane_vlaky.pdf. [cit. 2024-08-28].

Krajina a člověk – Železnice. Online. ČVUT V PRAZE, FAKULTA STAVEBNÍ, KATEDRA GEOMATIKY A HISTORICKÝ ÚSTAV AV ČR. Český historický atlas. 2020. Dostupné z: <https://cha.fsv.cvut.cz/mapp.php?map=8Da>. [cit. 2024-08-20].

Krajina a člověk – Železnice. Online. ČVUT V PRAZE, FAKULTA STAVEBNÍ, KATEDRA GEOMATIKY A HISTORICKÝ ÚSTAV AV ČR. Český historický atlas. 2020. Dostupné z: <https://cha.fsv.cvut.cz/mapp.php?map=8Dd>. [cit. 2024-08-20].

Resumé

The selected fictional works provided a broad base of how authors worked with the train motif in their fiction. Each author conceived of this symbol quite differently. Karel Čapek and Jan Neruda incorporated the train into their works on a strongly symbolist level, using it to project a mental and social image. Neruda focused mainly on the social aspect with elements of the characters' feelings, while Čapek mainly dealt with how the motif of the train corresponded with the reflection of the psychological state of the main characters. In Čapek's work, the train served as an escape from reality with joyful feelings of return, which soon gave way to stormy and uncertain departures and became merely an addition to the whole essence of the story. The authors marked by the World Wars grasped the motif of the train in a completely different way, as this means of transport contributed significantly to the development of situations. Jaroslav Hašek's train enabled him to portray the conditions of the state railways in a satirical way, and we could also notice that during the First World War the train as a means of transport was completely integrated into the movement of soldiers to the front. Here this motif served as an interesting diversification of the plot. František Langer relied on his memories of the Czechoslovak legions in Russia, thus conveying to the reader the testimony of how the train became both their home and their weapon. Bohumil Hrabal and Adolf Branald, each of them in a different way, reflected on the Second World War, the symbol of the train had the same value as the motif of the resistance. Josef Kopta traced the life of a retired soldier who mended and guarded the line. Pavel Nauman took up the motif in a completely different way and brought the railway environment closer to children. These authors conceived the symbolism in a very different way, they were united by the symbolism of the railway environment, which showed that it depended on the time in which they were working and how the train fitted into society.

The train also found its use in poetry, not in large collections praising this technical convenience, but as a motif of mental states and processes with which it was associated. The only exception is Viktor Hánek, who produced four poems in succession that develop the motif of the train, but again this is linked to states of mind. The poems thus correspond with their titles about what happened before one decided to make the journey, what the train symbolizes and what feelings are experienced at the station. Poets have most often associated this image with various melancholic feelings such as parting and loss. They portray it positively as a means of bonding or as a possibility of return. We also encounter the connection between reality and dreaming, death and life, where the train has assumed the function of a link between these states and worlds.

The Northern State Railway entered the history of Czech railway transport as it was the very first railway on which the first locomotive ran on the Czech territory. Initially, its adoption was not well received, as it took away the land inheritance people had acquired from their ancestors. However, it was not long before the inhabitants realised that the railway provided more positives than negatives, and so it began to be incorporated into everyday life. And from 1845 to 1945, the number of miles of track increased to several thousand, which only confirms its usefulness and popularity. It has changed society by providing all kinds of facilities, from economic growth, to employment opportunities, to family and friendships. From a symbol of distrust, it became in a short time a symbol of life and importance without which people could no longer exist. It became the main means of transport for the general public of all social statuses and provided reliability and safety.

The Czech patriot engineer Jan Perner, who significantly influenced the social events in the 19th and 20th century society, took a significant part in the design and construction of the Northern State Railway. In the 19th century he built and created values, after his death he was still remembered, and this was not forgotten in the 20th century during commemorative events. As chief engineer, he pushed for the first railway to run from Prague to Olomouc rather than to Brno, providing a more accessible route to the east. The connection between Prague and Brno was envisaged anyway. His influence contributed to the cultural flowering of the Czech lands and society, which did not forget him even a hundred years after his unexpected death, always celebrating significant anniversaries. He himself became a symbol of Pardubice, technical progress and first railway, which is why mentions of him appeared in fiction and newspaper articles. Society thus showed respect and gratitude to him for building one of the most important railway arteries.

Not only his actions were captured by *Květy*, which celebrated the Czech language and Culture. This entertainer provided reader with an accurate account of the hitherto unprecedented glory that took place in 1845. They captured the train's first entry into Prague on a trial run and then, in all its glory, the first celebratory ride. Since this magazine promoted patriotic tendencies, and prominent patriots wrote here, we see the whole celebration as a symbol of patriotism. About 150 issues were published in that year, and in 14 of them there were mentions of Perner, the train or the railway from Prague to Olomouc; this accounted for 10 percent of the total number of issues published. Readers who were unable to attend were able to be transported to a festive place and experience the *genius loci* through this periodical. After the sudden death of Jan Perner, *Květy* completely changed the atmosphere of the articles

it published, and the pain of the loss of an important personality, which is conveyed to the whole nation, emerged. The symbolism of the articles published in *Květy* only confirms that it was one of the greatest expressions of respect and patriotism for the Czech lands.

The symbolism of the train and death permeated the entire newspaper environment. The press of different political orientations carried the news. Tragic events attracted readers, so they received attention, putting them in a position where they could also get attention. The train acted as the most common means of long-distance transport in society, as cars were not as prevalent and other means of transport did not provide as much convenience. If news of a large-scale accident spread, in all three cases I found, reporters went to the scene to provide as accurate a description of the location as possible. Survivor testimonies were also included, adding to the authenticity. If the case went to trial, journalists were not absent and often gave their opinions on the verdict, but this depended on the political orientation of the periodical in question. This brought into the community the question of whether the rail service was safe in terms of the condition of the local railways as their condition deteriorated with increasing traffic. The railways were unable to sustain such an influx of passengers, which is only indicative of their overall usage and popularity. The newspaper also indirectly described the symbol of the train as a massive force, warning that anyone crossing the tracks should take extra care. The several-tonne colossus was unable to stop on the spot, causing unnecessary deaths. However, it cannot be said that the residents took any lessons from this, considering the frequency of articles coming out. With the train phenomenon, death has also entered the lives of individuals who have voluntarily chosen to end their lives. The frequency with which newspapers published these types of articles may have contributed to individuals choosing to die in this way. If they threw themselves in front of a moving train, the prospect of death was certain; the drastic descriptions of dismembered bodies meant that they would be going to the other side. Another interesting feature was the specificity of the persons, for whom no anonymity was respected, and often the press served as an auxiliary factor in the search for identity. The most famous symbol of death entering the history of the train was Otýlie Vranská, who did not cease to interest society a century after her murder. Periodicals once again brought the community together and called on them to cooperate in the search for the murderer. Society found itself in fear, as anyone could have been the next victim.

The most important aspect that the train brought was clearly the rising level of culture. The very existence of the train contributed to the creation of a symbol. When the anniversary tied to this motif approached, various festivals and exhibitions were held to celebrate its existence. On the

anniversary, reminders were made in important centers such as Prague and Olomouc of how much the train had impacted the landscape and people's lives, showing that existence without the train was no longer quite possible. Furthermore, we meet the train as a symbol of knowledge, when it allowed Czechs living in Vienna to see the National Theatre, a symbol of Czech patriotism. This experience resonated with them so much that a commemorative essay about this beautiful experience was published. Other possibilities opened up, namely, learning about the countryside and distant historical cities. The fact that the tours were organised regularly and frequently was testimony to their popularity. The train thus contributed significantly to the development of tourism in the Czech lands, but also to more distant corners.

Another theme that emerged with the popularity of the train and the station was crime. The anonymity that dominated the area helped to spread, plus there were a lot of people around, so it was easy to escape. The previous examples only confirmed that anything could happen at the station, and the newspapers would print even the slightest offence. There were also rare cases which only confirmed that the station and the train united all the diversity of society.

The railway environment also adopted the symbol of the employer, and thus provided employment for hundreds of people. The symbol of respect for railway workers was mirrored in the eyes of the society, as they worked in the public sphere, took care of the flawless running of the entire railway complex and also wore uniforms, like the security forces. They upheld noble values and always acted as a cohesive community. If this well-managed system were to collapse, there would be a total collapse of transport and thus of society, as it has become dependent on train services.

The way in which railways and trains have influenced society has been demonstrated by their entry into common parlance, which is brimming with the symbolism. Various metaphorical and metonymic expressions, slang and familiar verbal expressions became established in the language. After the collapse of the monarchy, the Czech lands remained an industrial centre with an extensive railway infrastructure, where tracks crossed almost every corner of the country and almost everyone rode or saw a train.

The train took on significant symbolism during the World Wars, when it became the subject of literary writers who used it in their works. It acquired various motifs such as a kind of resistance, hope, but also melancholy. Outside of literature, it held the motif of determination and struggle, where the train was able to contribute significantly to the development of war situations. It became an inseparable part of the army, which used it as a means of transport, but it also

depicted a symbol of arms. If there had not been such an extensive railway network, the war could hypothetically have developed differently. Thousands of soldiers and weapons flowed through the area. There were so-called hospital trains that transported wounded and severely infected soldiers to hospitals.