

JAN ŠTEMBERK
IVAN JAKUBEC
MIROSLAV SABOL
BOHUSLAV ŠALANDA

ČLOVĚK NA ŽELEZNICI 1 CESTUJÍCÍ

KAROLINUM



Člověk na železnici 1

Cestující

Jan Štemberk

Ivan Jakubec

Miroslav Šabol

Bohuslav Šalanda

Recenzovali:

prof. PhDr. Drahomír Jančík, CSc.

doc. Mgr. et Mgr. Andrej Tóth, Ph.D.

Kniha vznikla za finanční podpory Ministerstva kultury ČR v rámci projektu NAKI III „Dvě století železnice v českých zemích. Kulturní, socioekonomické a dopravně technické aspekty vývoje českých (československých) železnic“ (DH23P030VV034), který v letech 2023–2027 realizují Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy, Národní technické muzeum a České vysoké učení technické v Praze.

Vydala Univerzita Karlova

Nakladatelství Karolinum

Praha 2025

Redakce Jana Jindrová

Grafická úprava Jan Šerých

Sazba DTP Nakladatelství Karolinum

Vydání první

© Univerzita Karlova, 2025

Text © Jan Štemberk, Ivan Jakubec, Miroslav Šabol,

Bohuslav Šalanda, 2025

ISBN 978-80-246-6242-8

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



Univerzita Karlova
Nakladatelství Karolinum

www.karolinum.cz
ebooks@karolinum.cz

OBSAH

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

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

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

ÚVOD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

18 Tamtéž, s. 149–163.

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

20 Podrobný přehled archivních fondů je uveden v seznamu pramenů.

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

22 Tamtéž, s. 20.

23 Tamtéž.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NÁDRAŽÍ

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

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

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

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

30 Tamtéž, s. 3–4.

31 Tamtéž, s. 127.

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

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

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

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

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

35 Tamtéž, s. 305.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

41 Tamtéž, s. 3.

42 Tamtéž, s. 19.

43 Tamtéž, s. 239.

44 Tamtéž, s. 237.

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

46 Tamtéž, s. 21.

47 Tamtéž, s. 22.

48 Tamtéž, s. 23.

49 R. Kellermann: *Im Zwischenraum*.

50 Tamtéž, s. 153.

51 Tamtéž, s. 200–201.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁵⁶ Tamtéž.

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

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

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

Od 30. let 19. století se v železniční architektuře prosazuje empír a klasicismus s charakteristickou symetrií, střídmostí a antickými prvky. Ve 40. letech 19. století nastupuje romantismus s dřevěnými vyřezávanými štíty alpského či švýcarského typu. Železniční stanice se stávala významným architektonickým objektem města i vesnice, vděčnou dominantou zachycovanou na pohlednicích. Koncentrovala pozornost veřejnosti i kapitálu, ztělesňovala tvořivý, stavitelský um a novátorství, vyjadřující význam tohoto dynamického dopravního média.

Dosud neukončený velkoryse pojatý seriál Mojžíra Krejčířika o nádražních stavbách bezesporu přináší řadu nových informací, avšak bez poznámkového aparátu, což ztěžuje identifikaci zdrojů i zařazení publikace mezi ryze odborné.⁶⁰ Severní dráha císaře Ferdinanda (SDCF) realizovala uskupení budov tak, aby naproti výpravní budově byly vždy budovy provozní. Původní Ghegova koncepce brněnského nádraží počítala s rozměry 34 × 11 m, nakonec s půdorysem 47 × 27 m a třemi kolejemi pro odbavení cestujících krytými dřevěnou nástupištní halou.⁶¹ U větších (významnějších) nádraží byla dřevěná krytá nástupištní hala. Dispozice nádraží patřících SDCF spočívala v tom, aby se cestující dostal hlavním vchodem do vestibulu, kde došlo k odbavení zavazadel a nákupu jízdenky, a pak do čekáren podle jednotlivých tříd. Nádraží mohlo být vybaveno i malými krámkami s tabákem, ovocem, sladkostmi atd.⁶² Staniční stavby SDCF podle projektu Ing. Antonína Jünglinga byly nejprve budovány v empírovém slohu. Původní zachovaná staniční budova v Ústí nad Orlicí je provedena v duchu empíru podle zásad ředitelství SDCF z roku 1842, aby „budovy byly provedeny se soustavnou důsledností v slohu, umístění i členění, bez jakéhokoliv přepychu a vyznačovaly se solidností, účelností rozdělení a nejjednodušší elegancí tvarů“.⁶³ Dispozice je částečně zachována také v Zámrsku. V zásadě zachována je budova v Rajhradě.⁶⁴ Nádraží Státní dráhy v Praze, dnes Masarykovo nádraží (plány z roku 1844), již Jüngling navrhl v tzv. novorenesanci vycházející z florentské raně renesanční architektury. Objekt v Hybernské ulici byl určen pro odjíždějící cestující, objekt v Havlíčkově ulici pro příjíždějící. Obě budovy byly spojené krytou galerií. V přízemí budov si cestující zakupovali jízdenky, podávali zavazadla, využívali čekárny.⁶⁵ „Staniční budovy však byly i něčím víc: staly se spojovacím článkem mezi veřejností, městem a železnicí, bránou, kterou tehdy udivený – a mnohdy okouzlený – cestující vstupoval do podivuhodného světa

60 M. Krejčířik: *Česká nádraží*.

61 Mojžíra Krejčířik: *Po stopách našich železnic*, Praha 1990, s. 47–48.

62 Tamtéž, s. 50.

63 Tamtéž, s. 62.

64 Tamtéž, s. 50.

65 Tamtéž, s. 60.

lokomotiv a vlaku.⁶⁶ Dodejme, že v počátečním stadiu výstavby drah byly stanice vybavené vodou pro zbrojení lokomotiv po 30 km.⁶⁷ U státních drah se ustálil počet typů stanic na pět.⁶⁸

Vnější část nádraží, tedy dřevěné nástupištní haly a přístřešky, se objevily podle zahraničních vzorů již u první parostrojní železnice, a to v Břeclavi, Hodoníně, Brně, Hulíně, Přerově a Olomouci. Později byly haly spojeny přímo s nádražím. Častější byly přístřešky ve formě markýz či verand, které kryly nástupištní prostor. Postupně se v těchto místech objevily restaurační zahrádky.⁶⁹

Na Slovensku patřila k velkolepým realizacím železniční architektury původní košická nádražní budova. První nádraží sice vzniklo v Bratislavě, ale košické nádraží společně s miškoveckým a lvovským bylo mistrovským dílem železniční architektury na východ od Budapešti. Tiská dráha, již bylo košické nádraží součástí, vybudovala stanici s architektonickými prvky vycházejícími z romantického, pseudogotického slohu. Štíty, věže a věžičky působivě obohacovaly architektonický výraz objektu. Součástí košické stanice byla dřevěná nádražní hala překrývající tři koleje. Čela této haly byla zdobena výraznou dřevěnou dekorací.⁷⁰

Problém staničních budov spočíval v jejich dimenzi, tedy odhadnutí jejich využití, a tudíž i velikosti. Již po několika letech provozu se totiž muselo přistavovat či dokonce stavět nové budovy.⁷¹ Od 60. let 19. století měly železniční společnosti normální, typové projekty. Bylo důležité, aby se cestující v budově snadno zorientoval. U menšího typu staniční budov byl podélný jedno- až dvoupodlažní trakt uprostřed přerušen příčným traktem většinou dvoupodlažním nebo rizalitem se štítem do ulice i do kolejiště. Budova mohla mít i krátká podélná kolmá křídla. Od konce století se objevovaly i objekty třípodlažní. Od 60. let 19. století byly běžné nástupištní přístřešky ve formě markýzy či otevřené verandy. Se zaváděním WC ve vozech od 70. let 19. století se tato zařízení přemístila do prostoru nádražní budovy, avšak na konec nástupiště apod.⁷²

Současně se architekti nebáli využít dobového charakteru zástavby, například v podhorských a horských oblastech hrázdné zdivo s cihelným zdívem, režným či omítnutým, nebo soklové kvádrování. Honosné výpravní budovy v Aši, Františkových Lázních a (dnes již neexistující) v Chebu vznikly

66 Tamtéž, s. 52.

67 E. Reitler: *Bahnhofsanlagen*, s. 324.

68 Tamtéž, s. 326.

69 M. Krejčířík: *Česká nádraží*, I, s. 13.

70 J. Csikvári: *A közlekedési*, s. 206–208; K. Kantoš: *Železničné budovy*, s. 66.

71 M. Krejčířík: *Po stopách našich železnic*, s. 79.

72 Tamtéž, s. 132; M. Krejčířík, *Česká nádraží*, I, s. 10.



Nádražní budova v Košicích na dobové pohlednici. Pramen: Archiv Miroslava Sabola.

pod vlivem nádraží v bavorském Mnichově.⁷³ Po romantismu a novogotice nastoupila novorenesance. Uvedme alespoň architekta Carla Schlampa a v roce 1985 bohužel zbytečně zbouranou památkově chráněnou budovu koncového nádraží Rakouské severozápadní dráhy Praha-Těšnov z roku 1872.

Od počátku 20. století se uplatňuje secese, byť s dalšími prvky (Ústí nad Labem, Brno, Pardubice, České Budějovice, Bohumín, Plzeň, Mariánské Lázně). Téměř současně se objevuje i moderna (geometrická secese či geometrická moderna) a kubismus (Hradec Králové, Český Brod).⁷⁴

Typizace nádražních budov se prosadila v poslední třetině 19. století. Rakouská společnost státní dráhy a její generální ředitel J. Maniel zavedli podle francouzského vzoru normálie (typové plány) budov čtyř kategorií. Obdobně na konci 60. let 19. století zavedly typizaci Buštěhradská železnice a Rakouská severozápadní dráha (Karl Schlimp). Od 70. let 19. století prosazovala důslednou typizaci nádražních budov státní železniční správa. Generální ředitelství státních drah dokonce vypracovalo i rozmístění nábytku. Severní dráha císaře Ferdinanda vypracovala normálie pro Dráhu moravskoslezských měst a místní dráhy. Od přelomu 19. a 20. století se od typizace budov spíše upouštělo.⁷⁵ Speciálním příkladem uplatnění tudorovské gotiky v českých zemích

⁷³ M. Krejčířík: *Po stopách našich železnic*, s. 134.

⁷⁴ M. Krejčířík, *Česká nádraží*, I, s. 15–19.

⁷⁵ Tamtéž, s. 22.

se staly Teplice (Ústecko-teplická dráha) realizované podle plánů architekta Josefa Turby.⁷⁶

Na počátku 20. století vznikaly nádražní budovy jako honosné stavby, dokonce připomínající kulturní stánky. Architekturu divadel se inspiroval Jan Bašta při stavbě centrálního nádraží v Plzni z let 1902–1907. Současně se staré a nyní nevyhovující budovy strhávaly. Tak vznikla např. odbavovací budova nádraží Františka Josefa (dnes Hlavní nádraží) v Praze podle secesního projektu Josefa Fanty v letech 1902–1909. Kolejiště překryla dvoulodní zasklená ocelová konstrukce podle projektu Jaroslava Marjanka a Rudolfa Kornfelda.

Uvedený trend korespondoval s evropským vývojem. Na jaře roku 1918 vyšla v Mnichově zajímavá až pozoruhodná publikace *Welt auf den Schienen* od Artura Fürsta, pojednávající o vývoji na železnici za uplynulých sto let s důrazem na vývoj v Německu. S ohledem na datum vydání se válka ani válečné využití železnice v knize neobjevuje. Fürst v roce 1918 oceňoval nejnovější (a nejmodernější) budovy nádraží v Hamburku a Lipsku, zejména jejich mohutná průčelí, velkolepé vstupní haly, nádražní haly, velkorysý zastřešení kolejiště a zajištění dostatečného přístupu vzduchu.⁷⁷ Významný faktor představují železniční uzly, jejichž vznik podmiňuje růst nejbližšího okolí. Měnily se v průběhu století i toky cestujících, objevily se peróny, odstranily se nebezpečné přechody přes koleje, které nahradily lávky či podchody. Současně pisatel poukazoval na příliš velké vzdálenosti nádražní budovy od nástupišť a jejich samotnou délku. Cestující musí opustit čekárnu relativně brzo a dojít poměrně velkou část cesty na perón.⁷⁸ Autor správně uváděl, že – pokud je to možné – je vhodné oddělit proud odjíždějících cestujících od přijíždějících. To se týká umístění pokladen, odbavení zavazadel, čekáren a toalet. Současně považoval za vhodné, aby nástupiště bylo ve stejné výši jako vozy, což však vylučují technické a další podmínky. Dodejme, že tento rys dodnes částečně přetrvává, častěji u vozů určených pro dálkový provoz než u příměstských jednotek či souprav metra.⁷⁹

Původně menší stanice, které neměly zastřešená nástupiště, rostoucí intenzita provozu nutí k modernizacím. Ty spočívají v již naznačené výstavbě ostrovních nástupišť přístupných podchodem či nadchodem. Tento způsob zvyšoval bezpečnost cestujících a také zrychloval provoz, kdy současně mohlo být přistaveno a odbaveno více přistavených vlaků, které nebrzdily provoz nákladní dopravy. Nevýhodou byly delší přestupní doby spojené s použitím podchodu či nadchodu. Ostrovní nástupiště musela být také alespoň jednoduše zastřešována (např. Kolín v roce 1941), aby cestující při čekání a nastu-

⁷⁶ Tamtéž, III/1, 2009, s. 4.

⁷⁷ Artur Fürst: *Welt auf den Schienen*, Berlin 1918, s. 355.

⁷⁸ Tamtéž, s. 358.

⁷⁹ Tamtéž, s. 360.

pování byli chráněni před nepřízní počasí. Nutno zdůraznit, že tento trend pokračuje do současnosti a s pojmem modernizace trati se pojí i výstavba zvýšeného ostrovního nástupiště, zpravidla s mimoúrovňovým přístupem a jednoduchým přístřeškem místo čekárny. Požadavek na rozšíření vyvýšených nástupišť snižujících bariéry pro nástup do vlaku zazníval již v meziválečném období. Ze strany Československých státních drah (ČSD) byl většinou odmítán s poukazem na vysoké náklady.⁸⁰

Osvětlení stanic také zaznamenalo technický pokrok (změna osvětlovacího média). Umělé osvětlení nádražních budov bylo skromné. Jen větší stanice disponovaly napojením na svítiplyn (Praha, Plzeň, České Budějovice, Hradec Králové, Mladá Boleslav aj.). Jinde osvětlovaly prostory olejové či petrolejové lampy. V monarchii si elektřina našla cestu na nádraží nejprve ve Vídni (Westbahnhof, Franz Josef-Bahnhof), později se přidal ještě Linec a Feldkirchen.⁸¹ V českých zemích bylo první nádraží s elektrickým osvětlením v Přerově (1893), kde byla již od roku 1892 využívána elektřina k osvětlení služebních prostor. Vytápění budov bylo většinou lokální (kachlová, železná, litinová kamna). Horkovodní systém se objevil v Děčíně (resp. Podmoklech) v roce 1865, stejně jako teplovzdušné vytápění nádraží Děčín-východ, moderní ústřední vytápění se objevilo až po roce 1900.⁸² Osvětlování petrolejovými (lihovými) lampami bylo na menších nádražích obvyklé – přes probíhající elektrifikaci – ještě v meziválečném období. Zavádění elektřiny na nádraží nutně vyžadovalo investice. Nebylo tak výjimkou, že kolem nádraží vedlo elektrické vedení, ale na nádraží se stále svítilo petrolejem. Důležitou roli zde sehrával i tlak veřejnosti a místních samospráv, na který musely ČSD reagovat. Úspornost byla vždy zdůrazňována. Přesto počty elektrifikovaných nádraží stoupaly (v roce 1919 jich bylo v síti ČSD 290 a v roce 1926 již 687).⁸³ V průběhu první světové války si cestující na zastávkách a neosazených nádražích místních drah museli zvyknout na tmu. S ohledem na malý provoz na tratích úspory za osvětlení převážily. Kdo by však očekával, že po válce se situace změní, byl by zklamán. Pražské ředitelství státních drah si tento systém pochvalovalo, poukazovalo na to, že nedošlo „k nějakým závadám nebo stížnostem“, a doporučovalo v této politice pokračovat. Pohodlí osvětleného nádraží si tak měla užívat jen nádraží ve větších městech či s čilejší noční

80 Národní archiv (dále jen NA), f. Československá ústřední rada železniční (dále jen ČÚŘŽ), k. 4, sg. 1927, XII. (podzimní) řádné zasedání, s. 24.

81 Státní oblastní archiv v Praze (dále jen SOA Praha), f. České dráhy a. s. (dále jen ČD), BEB – Buštěhradská železnice, k. 180, inv. č. 100, spis čj. 18686, Bericht über die Beantwortungen der Frage Gruppe II, Nr. 20.

82 M. Krejčířík: *Česká nádraží*, I, s. 11.

83 NA, f. ČÚŘŽ, k. 4, sg. 1927, Sdělení ministerstva železnic o věcech projednávaných v odborech Č. Ú. R. Ž. dne 4. 11 1926, s. 8.

dopravou, případně ta, kde bylo osvětlení získáváno za zvýhodněných podmínek.⁸⁴

Vstup z nádraží do kolejíště se realizoval přímo či přes lávky a v roce 1898 v Přerově dokonce podchodem. Od konce 19. století vystřídal střídmost v nádražní architektuře honosnost, reprezentativnost. Přibýly kadeřnické a holičské salony, květinářství, kiosky s občerstvením či cestovními potřebami. Nádraží se stalo i společenským centrem.⁸⁵

U místních drah (lokálek) a spojovacích drah došlo ke zjednodušení i v oblasti architektonické. Za první republiky se architekt Augustin Škudla z Ústřední stavební správy nově inspiroval u architekta Dušana Jurkoviče a navrhl dvoupodlažní budovu pro dopravní kancelář a byty zaměstnanců, dále navazující jednopodlažní trakt pro cestující a třetí trakt s krytým nástupištěm.⁸⁶

Po vzniku republiky se dostavily nejen nové stavební slohy, ale i zásady. Při stavbě či rozšiřování stanic se bral v úvahu „průměr frekvence“. Stavební plány vypracovala železniční správa sama nebo je zadala soukromým architektům. Jednalo se mj. o rozměrnější vestibuly s čekárenskými a restauračními místnostmi, které měly za následek „monumentálnější charakter zvnějšku, který svojí siluetou přispívá k místní orientaci a spíše vyjadřuje účel stavby“.⁸⁷

Nový styl meziválečného období – konstruktivismus – vycházel z kubiismu a abstraktní geometrizace renesančních tvarů (Český Brod, Česká Třebová). Důležitý byl řád a účel stavby. Od 20. let 20. století se objevuje také funkcionalismus (Rokycany, Poděbrady, Náchod zastávka, Roudnice nad Labem, Kolín, Teplice nad Bečvou, Valašské Meziříčí, Jičín, Lískovec u Frýdku aj.). Specifickým příkladem je tzv. geometrická moderna, kterou zastupuje nádraží v Hradci Králové.

Po druhé světové válce bylo nutné vypořádat se s poškozenými nádražími i nedostatečnou kapacitou řady z nich. Nejprve se ještě prosazoval doznívající funkcionalismus, ale současně se v nových nádražních budovách prosadila tendence industrializované výstavby charakterizované železobetonovým a ocelovým skeletem⁸⁸ ve stylu socialistického realismu.

Architekt Josef Danda byl autorem několika významných nádražních budov (Pardubice 1958, Klatovy 1960, Cheb 1962 a Ostrava-Vítkovice 1967), kde jasně dominovaly haly odjezdů a příjezdů s pokladnami a čekárnami, restaurace, WC, prodejní stánky, obchody, pošta, úschovna zavazadel. Důraz byl kladen také na přednádražní prostor pro přestup na veřejnou autobus-

84 SOA Praha, f. ČD, Ředitelství státních drah v Praze (dále jen ŘSD Praha), k. 409, inv. č. 1393, spis čj. 344, Osvětlování osobních zastávek na místních drahách, 20. 2. 1921.

85 M. Krejčířík: *Po stopách našich železnic*, s. 163.

86 Tamtéž, s. 196–197.

87 *Deset let Československé republiky*, II, Praha 1928, s. 422.

88 M. Krejčířík: *Česká nádraží*, I, s. 15–19.

vou, městskou hromadnou i individuální dopravu. Z prací dalších architektů zmiňme alespoň ještě budovu nádraží Praha-Smíchov (Jan Zázvorka, Jan Žák), Most (Jan Reiterman), Beroun a Bílina (Jan Šrámek).⁸⁹

Pardubické nádraží budované v první polovině 50. let 20. století nám může ukázat dobovou představu, jak má moderní nádraží vypadat. Nádražní hala byla projektována tak, aby zajistila plné odbavení cestujících. Podle projektu měly být z haly přístupné osobní pokladny (devět), podej a výdej zavazadel, úschovna zavazadel, informační kancelář, kulturní středisko pro cestující, nádražní restaurace, bufet, toalety a umývárny, služebna Veřejné bezpečnosti, vrátnice a vchod do kina umístěného v suterénu. S jinými obchody ani službami nebylo počítáno. Návrh na umístění menších obchodů (např. drogerie) architekt odmítl s tím, že se do nádražní haly „vůbec nehodí“.⁹⁰ Současná podoba nádraží je naopak postavena na minimalizaci provozních služeb a komerčním využití prostor pro obchody a poskytování služeb.

V poválečném období bylo nutné vedle omezené výstavby nových nádražních budov (např. Havířov, Karviná, Čierna nad Tisou) obnovovat stávající budovy, dlouhým užíváním již značně sešlé. Od poloviny 60. let je postupně přistupováno k rekonstrukci železničních budov. Po pomalém rozjezdu tempo zrychluje během celého období 70. let a na Slovensku je značně rychlejší než v českých zemích. Ukázkovou byla výstavba komplexu železniční stanice v Čierne nad Tisou. Nešlo jen o samotnou stanici, ale komplexní infrastrukturu. Na tuto jedinou stavbu bylo vyčleněno v roce 1969 celých 400 milionů Kčs, asi polovina peněz, které směřovaly do rekonstrukcí a výstavby nových železničních stanic na Slovensku.⁹¹

Přednádražní prostory prošly dlouho řadou proměn, stejně jako nádraží samotná. Prvotní cíl využít tato místa nejen k přístupu na nádraží, ale také k regeneraci sil, oddechu cestujících a v neposlední řadě i při přestupování anebo čekání na spoj postupně upadal. O tato místa pečovala zpravidla dráha ve spolupráci s obcí. Často se jednalo o majetek obce. V dobách nedostatku peněz na investice upadal přednádražní prostor i sama nádražní budova. Mnohdy honosné parky s lavičkami a stínem stromů se od 90. let 20. století stávaly místem pobytu lidí bez domova. Hustý pohyb lidí skýtal potenciál k žebrání. Parky se tak měnily v místa, kterým je lepší se vyhnout, zvláště v noci, a také stav zařízení se prudce zhoršoval. S tímto neduhem si řada nádraží dosud neporadila a přednádražní prostor zůstává místem spojeným s tématem sociálního vyloučení i nepříjemných pocitů cestujících.

89 Tamtéž, III/1, s. 5.

90 NA, f. Ministerstvo dopravy II (dále jen MD II), k. 194, spis čj. 14821/1956.

91 Slovenský národný archív (dále jen SNA), f. Ministerstvo dopravy pôšt a telekomunikácií Slovenskej socialistickej republiky (dále jen MDPaT SSR), k. 19, aj. 78, Stav dopravy v rokoch 1965–1979.

ČEKÁRNY A NÁSTUPIŠTĚ

Zpříjemnit cestujícím čekání na odjezd vlaku měly čekárny. Až do 70. let 19. století byla nádraží obvykle koncipována tak, že v hale u pokladen si cestující koupil jízdenku, případně odbavil zavazadlo. Z chodby pak vstoupil do čekárny příslušné třídy. Zde se případně mohl občerstvit v nádražní restauraci, která byla s čekárnou v této době spojena. Teprve po příjezdu vlaku byl vrátným z čekárny vpuštěn na nástupiště. Na nástupiště tak vedl jediný vstup přes čekárnu. Tímto způsobem byl regulován přístup na nástupiště. Již v poslední třetině 19. století byl tento model přístupu na nástupiště opouštěn. Stoupaly počty cestujících a povinný průchod přes čekárnu komplikoval přístup k vlakům. Přístup na nástupiště se tak postupně otevíral přímo z dvorany, případně z přilehlé chodby. Nebyl však možný neomezeně, cestujícím se zpravidla otevíral po přistavení soupravy asi 15 minut před odjezdem vlaku. Zvláště u nočních rychlíků se rozmohl nešvar, že vrátní, samozřejmě za mírný poplatek, pouštěli cestující na nástupiště k vlaku dříve. To přinášelo nejen vyšší pohodlí, ale i výhodu při výběru místa k sezení.⁹² Na nádražích bývaly čekárny odděleny podle vozových tříd. To odráželo i vnitřní vybavení čekárny. Pro přístup do čekárny bylo potřebné disponovat jízdenkou pro příslušnou třídu. Na stanicích ve větších městech byla obvykle společná čekárna pro cestující v I. a II. třídě a oddělená pro cestující ve III. třídě.

Na změny v dispozicích a funkci čekáren ukázal na příkladu zejména velkých německých nádraží Robin Kellermann, který se věnoval fenoménu „čekání“. Od prodlužování vzdálenosti čekárny od nástupiště přes růst velikosti čekáren až k bohatě zdobeným sálům a přístupu k vlakům podchody, od důsledné segregace tříd k minimalizaci velikosti čekáren, neboť moderní člověk spěchá a nechce prožívat čekání.⁹³ Průkopnická fáze železnice vyžadovala povinné používání čekáren s volností pohybu, v polovině 19. století vznikl „formalizovaný režim nuceného průchodu čekárnami“. Cestující nesměli před odjezdem vstoupit na nástupiště nebo do vlaku a museli v čekárnách vyčkávat na signál k nástupu.⁹⁴ Nedílnou součástí modernity se stalo čekání a brzdění toku cestujících, ale protože cestující byli platící zákazníci, organizační omezení „se [železnice] snažila kompenzovat rozšiřováním komfortních a obslužných zařízení (zejména stravovacích zařízení)“.⁹⁵ Od přelomu 19. a 20. století byl umožněn přímý přístup ze vstupní haly do dalších prostor.⁹⁶ V tomto směru by se dalo uvažovat i o dalším pojetí čekárny (nádraží)

92 NA, f. ČÚŘŽ, k. 4, sg. 1927, Podzimní zasedání 1925, Odbor I, pro věci dopravní, stavební a všeobecné.

93 R. Kellermann: *Im Zwischenraum*, s. 452–453.

94 Tamtéž, 453.

95 Tamtéž.

96 Tamtéž, s. 454.

jako jakéhosi meziprostoru, tedy prostoru mezi místem A a místem B, který je (ale také nemusí být) časově ohraničen. Cestující je vlastně formálně na cestě, ale ještě reálně necestuje.

Líčení života na železnici a cestování na železnici je spjato s drážním inspektorem Hanušem (Janem) Špolcem (1887–1957), který se věnoval literární tvorbě.⁹⁷ Ten pod pseudonymem Š. C. Pol v roce 1913 uveřejnil v rámci sborníku *Pasažéři i konduktéři. Železniční humoresky*⁹⁸ črtu s názvem „Poplach“.⁹⁹ V ní pěkně popsal shon těsně před odjezdem vlaku v Brně a úkony, které s přípravou na odjezd souvisely:

Zvoní se k odjezdu portýrem podruhé... Světla z oken vlakových dopadají na perron, konduktéři pobíhají s bleskovými ručními svítilnami na prsou, vzrušení před odjezdem vlaku roste, nosiči přijíždějí s vozíky se zavazadly ke služebnímu vozu, poštovní zřízcenci s kvapem házejí zbývající balíky do nákladního poštovního vozu, opozdilí pasažéři utíkají a vláčejí s sebou těžká ruční zavazadla, službu konající stojí u lokomotivy, porovnává chod hodinek svých se strojvůdcovými, pak přistupuje k vlakvedoucímu a již ozve se pronikavý hvizdot píšťalky, značící upozornění k zaujetí místa, k odjezdu by vše bylo připraveno.¹⁰⁰

Architektura železničních stanic je stále živá i pro kunsthistorii. V roce 2020 vznikla bakalářská práce Emy Šmídové *Budovy železničních stanic v Pardubicích, Klatovech a Chebu*.¹⁰¹ Zásadní kvalitativní změna souvisela s konkurencí automobilové dopravy v meziválečném období. „Projevilo se to důrazem na komfort, kultivovanost prostředí, kvalitu služeb poskytovaných na nádražích, zvyšováním technické úrovně i snahou o přehlednější a jednodušší dispozici.“¹⁰²

Od meziválečného období se zvyšuje význam (odjezdové) haly jako klíčového prvku nádraží. Poválečná etapa je spojena s tvůrčími pracemi architekta Josefa Dandy. Jednalo se o horizontální a vertikální členění nádražní budovy

97 Narodil se 23. června 1887 na Královských Vinohradech. Působil v Praze, v Úvalech a Říčanech. Zemřel 14./15. srpna 1957 v Říčanech. Publikoval, často vlastním nákladem, celou řadu románů, humoresek i divadelních her. Používal pseudonymy (Emil Herold, Emil Týn, Hanuš Špolc, hš, -hš-, Jan Herold, šc, Š. C. Pol, Š. P. Clo). *Masarykův slovník naučný*, VII, Praha 1933, s. 80; *Ottův slovník naučný nové doby*, II/6, Praha 1943, s. 849; Jaroslav Stanislav Vopravil: *Slovník pseudonymů v české a slovenské literatuře*, Praha 1973, s. 1277; Jan Boukal: Hanuš Špolc, říčanský spisovatel a drážní inspektor, *Říčanský kurýr*, duben 2020, s. 37.

98 Hanuš Špolc: *Poplach*, in: H. Špolc: *Pasažéři i konduktéři. Železniční humoresky*, Praha 1913, s. 80–95.

99 V roce 1920 vyšla humoreska pod názvem *Poplach* v nádraží ve sbírce H. Špolce *Ze stanic i staniček*.

100 H. Špolc: *Poplach*, s. 89–90.

101 Ema Šmídová: *Budovy železničních stanic v Pardubicích, Klatovech a Chebu*, bakalářská práce, FF UK, Praha 2020.

102 Tamtéž, s. 15.

na provozní (administrativní) část a na část určenou osobní dopravě. S tím souvisel důraz na velká okna, hodiny a velkoryse pojatý přednádražní prostor.

Z původní jakési předsíně či vstupní chodby se vyvinula vstupní hala, od 70. let 19. století velkoryse pojatá. Ze vstupní haly se cestující přesouvali do čekáren podle svých vozových tříd.¹⁰³ Byly určeny především pro cestující s platnou jízdenkou, což platí i dnes u ČD. Obvykle byly otevřeny na omezenou dobu před příjezdem a po příjezdu vlaku, nikoliv 24 hodin denně. Zpočátku byly čekárny vybaveny podle toho, pro kterou jízdní třídu byly určeny. Byly vybaveny také kamny (topením), v meziválečném období se rozšiřovalo ústřední vytápění.

Vybrané stanice v blízkosti císařských statků (Benešov u Prahy, Chlum u Třeboně, Ploskovice, Doksy) disponovaly dvorními čekárnami (pro císaře a jeho rodinu). Po vzniku republiky vznikly na některých nádražích prezidentské salonky (Praha-Masarykovo nádraží, Praha-Dejvice, Stochov). Po vzniku republiky byly bývalé „císařské“ čekárny využívány i prezidenty.

Bezesporu zajímavou skutečností je to, že čekárny představovaly jedny z nejzranitelnějších místností na celém nádraží. Po roce 1918 se z čekáren v nových přechodových stanicích stávaly místnosti sloužící k pasovému a celnímu odbavování cestujících. V době německé okupace řadu čekáren obsadila říšská branná moc. Výstižný příklad poskytuje brněnské hlavní nádraží. Již od 15. března 1939 obsadila německá armáda čekárnu III. třídy pro nekuřáky. Rostoucí požadavky na vojenské transporty a zajištění potřeb vojáků měly za následek, že říšské potřebě byla v dubnu 1943 postoupena i trojnásobně větší (188 m²) kuřácká čekárna III. třídy. Pro potřeby cestujících tak zůstávala k dispozici jen dosavadní čekárna II. třídy, která svou kapacitou vůbec nedostačovala. Cestující tak museli při čekání na vlak postávat ve dvoraně a na nástupištích. Brněnské ředitelství drah připravovalo pro říšskou brannou moc v roce 1943 vypovězení smlouvy a argumentovalo potřebou zajistit slušné podmínky pro cestující, zvláště dělníky a matky s dětmi.¹⁰⁴ Bezesporu zajímavou skutečností je to, že za nádražní prostory, které říšská branná moc v protektorátu využívala, platila nájemné. Nájemné bylo stanoveno pražským ministerstvem dopravy v roce 1940 na 150 K za m² ročně. Za obě pronajaté čekárny III. třídy na brněnském hlavním nádraží činilo roční nájemné 41 344 RM (413 440 K).¹⁰⁵

Čekárna a pokladna měly být otevřeny alespoň 30 minut před příjezdem vlaku. V menších stanicích mohla být přístupnost čekárny vázána na provozní hodiny pokladny, proto v době menší intenzity dopravy mohla být

103 M. Krejčířík: *Česká nádraží*, I, s. 7.

104 Moravský zemský archiv (dále jen MZA), f. Ředitelství státních drah v Brně (dále jen ŘSD Brno), k. 552-99, spis čj. 1240.

105 Tamtéž.

uzavřena. Na zastávkách byly budovány jen jednoduché přístřešky, které měly chránit cestující před nepřízní počasí. Na zastávkách místních drah nebyly při výstavbě často ani tyto přístřešky. Jednoduché čekárny zpravidla postupně vybuodovala a následně udržovala obec, mající na provozu zastávky zájem. Tomu odpovídalo i znění podmínek pro zřizování zastávek na tratích ČSD. Obec jako žadatel musela zajistit pozemek, připravit plány, zajistit a financovat výstavbu a následně provádět údržbu a případně zajišťovat otop a osvětlení.¹⁰⁶ Pokud se nejednalo o pouhý přístřešek, mohl se cestující v čekárně těšit v zimním období na rozpálená železná kamna. Je zajímavé, že z iniciativy obcí často vznikaly i přístřešky u „druhé koleje“ dvojkolejných tratí. Impulzem ke změnám byl nárůst frekvence cestujících či zhoršující se stav čekárny. Stížnosti cestujících, obcí a dalších subjektů z okolí tlačily na železniční správu a obce, aby provedly modernizaci či rozšíření čekárny. Tento stav se změnil až na počátku 50. let 20. století. Dnem 1. srpna 1951 přejímaly ČSD správu a údržbu železničních zastávek, aniž by jim vznikal nárok na příspěvky ze strany obcí (národních výborů). Současně však na ČSD přecházelo vlastnictví k těmto objektům v rozsahu potřebném k zajištění jejich řádného provozu. Tento osud potkal i čekárenský přístřešek ve stanici Doubravice nad Svitavou. Čekárna byla obcí postavena v roce 1942 nákladem 50 000 K. Vybavení bylo dosti skromné: dřevěné lavice, stůl, kamna a bedna na uhlí. Okolnosti výstavby čekáren ze strany obcí dokládá příklad zastávky Újezd u Sokolnice (dnes u Brna). Zastávka sice byla zřízena v roce 1888, ale bez čekárny. Od konce 20. let zaznívaly požadavky cestujících, zvláště dělnictva, na zřízení čekárny. Ty však zůstávaly až do roku 1948 oslyšeny. Stavba zahájená v roce 1948 MNV v Újezdě sestávala nejen z čekárny, ale i výdejny jízdenek a úschovny zavazadel.¹⁰⁷

V meziválečném období se stávala aktuální otázka údržby staničních budov. Většina již měla za sebou půlstoletí provozu a vybavení bylo minimálně sešlé užíváním, peněz na investice ve 30. letech se však nedostávalo. Na ředitelství drah i na ministerstva pravidelně docházely stížnosti na stav nádraží a čekáren. Za příklad může posloužit slovenské město Dolný Kubín, které samo poslalo několik stížností na nevyhovující stav železniční stanice. Do města denně dojíždělo více než 300 školou povinných dětí z okolních vsí a železnici hojně využívala i početná vojenská posádka. Stížnosti pokračovaly i po březnu 1939, slovenské ministerstvo dopravy bylo zavaleno stížnostmi rodičů dětí. Došlo k několika případům obtěžování mladistvých vojáky přímo ve staniční čekárně. Vládní komisař pro dopravu Štefan Galas situaci zhodnotil slovy:

106 NA, f. Ministerstvo dopravy I (dále jen MD I), k. 40, spis čj. 8811/1947, Všeobecné podmínky pro zřizování zastávek na tratích ČSD.

107 MZA, f. ŘSD Brno, k. 612-159, spis čj. 764.24-52-642.

Budova dolnokubínskej železničnej stanice je v dezolátnom stave, ošarpaná a zo žiadného hľadiska nevyhovuje dnešným požiadavkam. Budova má len čakáreň III. triedy, k tomu nepatrných rozmerov, takže nie je v stave pojať ani nahodilých cestujúcich. Vonkajší stav budovy je tiež nemožný a potrebuje náležitej opravy. Záchody nevyhovujú ani najelemetárnejším zdravotným požiadavkam. Cestujúce žiactvo je odkázané spolu s vojakmi v jednej úzkej čakarni byť. Stav tento je povážlivý i po stránke mravnej a núti nás k tomu, aby sme pripomenuli i stále sťažnosti zo strany rodičov školo povinnej mládeže.¹⁰⁸

Nezbývalo tak nic jiného než pristoupit k zásadní modernizaci celé budovy.

Vstup do čekáren a zvláště na nástupiště nebyl vždy volný, jak by se mohlo na základě dnešní zkušenosti jevit. Větší stanice byly zpravidla označeny za uzavřené a vstup do čekáren a na nástupiště byl možný jen s platnou jízdenkou či vstupenkou na nástupiště (tzv. perónkou). Toto opatření mělo vést k tomu, aby čekárny nebyly přeplňovány lidmi, kteří nikam necestují, a také k zpřehlednění pohybu po nádražích. Při vstupu s větším množstvím zavazadel vrátný cestujícího odeslal k zavazadlové pokladně a opakovaná kontrola jízdenky eliminovala i černé pasažéry. Významným kritériem byla hustota provozu. V roce 1929 ministerstvo železnic rozhodlo o uzávěře nástupišť řady stanic v okolí Prahy (Dobřichovice, Řevnice, Zadní Třebáň, Hostivař, Uhřetěves a Říčany) „za účelem zostření kontroly jízdenek při nástupu a výstupu cestujících“. Tato místa se stávala stále oblíbenějšími letovisky Pražanů. Okolo stanic tak začaly vyrůstat betonové a dřevěné ploty omezujících přístup k vlakům.¹⁰⁹ Vchody a východy do uzavřeného prostoru byly kontrolovány zaměstnanci dráhy, případně alespoň viditelně označeny. Rozsah uzavřených prostor mohl být ve stanicích různý. Výnos slovenského ministra dopravy a veřejných prací ze dne 21. dubna 1941 rozdělil stanice do čtyř skupin: V první skupině (nejvýznamnější nádraží) začínal uzavřený prostor u výstupu z vestibulu, ve druhé skupině byl hranicí východ z čekáren, které byly volně přístupné, ve třetí skupině byla uzavřeným prostorem jen nástupiště a jednoznačně nejpočetnější čtvrtá skupina uzavřené prostory vůbec neměla.¹¹⁰ V době okupace bylo uzavření stanic využíváno i ke kontrolám zavazadel cestujících, kteří si tak uzávěry stanic začali právě s těmito kontrolami spojoval.

Ve vlaku zpravidla bylo několik průvodčích a každý měl na starost určitou jeho část. Obecně můžeme říci, že ČSD věnovaly revisní službě před nástupem

108 SNA, f. Ministerstvo dopravy a veřejných prací – odbor železnic (dále jen MDVP žel.), k. 5, čj. 81, Potreba adaptačných prác na budove železničnej stanice v Dolnom Kubíne.

109 NA, f. MŽ I, k. 861, spis čj. 51064/1929.

110 Výnosy a nariadenia, Úradné zprávy slovenských železnic 2, č. 9 (1941), s. 101.

do vlaku, ve vlaku i po vystoupení z vlaku velkou pozornost a snažily se počty osob cestujících bez lístků minimalizovat. Dostí četní byli v meziválečném období i revizoři. Nedostatek pracovníků na drahách v době okupace vedl ke snížení počtu průvodčích v osobních vlacích (průvodčí měl na starost až šest vozů), přeplněné vlaky také snižovaly intenzitu prováděných kontrol. Protektorátní dráhy si rizika zvýšených „ztrát na jízdném“ byly vědomy, proto ministerstvo dopravy a techniky zavedlo výnosem ze 14. března 1942 zostřeňnou revizi jízdenek ve stanicích a na zastávkách. To si v některých stanicích vyžádalo úpravu příchodu cestujících k vlakům: „V několika případech, kde se opatření setkalo s nepochopením cestujících, jsme si vyžádali k zajištění pořádku četnictvo, případně policejní asistenci.“¹¹¹ Stejná situace panovala po osvobození. Přeplněné vlaky, kde bylo obtížné provádět kontroly jízdenek, nutily ČSD rozšiřovat počty uzavřených nádraží. Opatření o kladivu na černé pasažéry se však nenaplnovalo. Stovky cestujících hrnouce se ve špičkách od příjíždějících vlaků neumožňovaly nějakou systematickou kontrolu jízdenek a průkazů. Určených 15 vrátných provádějících kontrolu na pražském těšnovském nádraží by na kontrolu jednoho vlaku potřebovalo řadu dlouhých minut, které cestující nehodlali obětovat. Kontroly se tak stávaly formálními a nebylo složité jimi projít. Stále více se ukazovalo, že jde o neefektivní opatření, které by podstatně lépe nahradil vyšší počet průvodčích ve vlacích. Kvalifikovaných průvodčích však byl nedostatek a dveřníka mohl dělat prakticky kterýkoli zaměstnanec bez předchozí průpravy, mající momentálně ve službě čas. Podle pokynů sice měli být vybíráni schopní a proškolení pracovníci, těch se však přednostům stanic nedostávalo.¹¹² Jeden průvodčí měl ve druhé polovině 40. let zpravidla přiděleny ke kontrole tři až čtyři vozy, v polovině 50. let to bylo již šest až devět dvouosých vozů či tři až pět čtyřosých rychlíkových.¹¹³ Stanice, ve kterých bude uzávěra zavedena, určovalo ministerstvo dopravy a tyto počty se měnily. Cíleně se jednalo o centrální nádraží ve velkých městech (např. Praha, Plzeň, Brno) a železniční uzly (např. Kolín, Děčín, Nymburk, Zdice). Na konci 40. let sílily hlasy považující uzavření nástupišť za nadbytečné a překonané.¹¹⁴ Za strany cestujících byl celý systém uzávěry nádraží a opakovaných kontrol odmítán. Představovaly ztělesnění fucoultovského dohlížení a trestání v podobě předepisování doplateků jízdného.

V meziválečném období docházelo k rozdělování čekáren, pokud to místní poměry dovolovaly, na kuřácké a nekuřácké. V závěru 30. let můžeme sledovat postupnou snahu omezovat na méně důležitých nádražích čekárny

111 NA, f. Ministerstvo železnic I (dále jen MŽ I), k. 39, spis čj. 38.633/1942, Zpráva o činnosti ředitelství drah v Plzni za březen 1942.

112 NA, f. MD I, k. 255, spis čj. 70283/1946.

113 NA, f. MD II, k. 552, spis čj. 34161/1957.

114 NA, f. MD I, k. 255, spis čj. 70283/1946.

I. a také II. tříd. Poukazovalo se na skutečnost, že se změnilo cestovní chování i pohled na hodnotu času. Nebylo sice vůbec uvažováno o tom, že by čekárny byly zbytečné, spíše se ukazovalo, že jsou využívány čekárny III. třídy, a čekárny II. třídy zejí prázdnotou. Vystávala tak otázka neefektivnosti nákladů na jejich provoz i potenciál jiného využití prostor. Z většiny oslovených stanic typu Golčův Jeníkov či Adamov zaznívalo, že čekáren II. třídy se neužívá a je možné přistoupit k jejich zrušení. V kontextu změn cestování nedostačovaly čekárny III. třídy. Adamovská stanice navrhovala obě čekárny sloučit pro potřebu III. třídy (zvláště dělnictva). Bučovická stanice již takto postupovala a z bývalé čekárny II. třídy udělala čekárnu III. třídy pro nekuřáky. Hlasy pro zachování čekáren II. třídy zaznívaly jen sporadicky a argumentovaly cestami obchodních návštěv místních podniků (Hlinsko v Čechách) či lázeňskými hosty. Ve stanici Skalice nad Svitavou byly na konci 30. let v provozu tři oddělené čekárny pro všechny vozové třídy. Největší čekárnu I. třídy nevyužíval „nikdo“. Čekárna II. třídy byla využívána „méně“, proto sloužila i pro potřeby školní mládeže. Značně frekventovaná byla čekárna III. třídy.¹¹⁵ Spíše sporadicky se na stanicích vyskytovaly „specializované“ čekárny pro určité skupiny (dělníci, školní mládež). Dělnické čekárny bylo možná najít na stanicích v blízkosti průmyslových center. Žákovské se vyskytovaly zřídka (např. Kyjov, Skalice nad Svitavou) a měly oddělit hlučnou a živou mládež od ostatních cestujících.

Důsledkem společenských změn po druhé světové válce bylo rušení čekáren podle vozových tříd. Stále zůstávalo dělení čekáren na kuřácké a nekuřácké. Počátky omezování kouření v prostorách stanic přinesl až rok 1923. Další omezení kouření je spojeno s koncem 60. let 20. století a definitivně zákaz kouření přišel na počátku 90. let 20. století.¹¹⁶

Poválečnou novinkou se stávaly čekárny a útulky pro matky s dětmi. Měly na velkých stanicích zajistit vyšší komfort cestování matek s dětmi. V útlucích (dětských koutcích) bylo možné najít, pokud se mezitím neztratilo, nádobí na přípravu či ohřev dětské stravy i pomoc zaměstnankyň útulků. Matky mohly v hygienickém prostředí děti nakojit či přebalit. Podle plánu ministerstva školství z roku 1953 měly útulky vzniknout na devíti nádražích.¹¹⁷ Budování útulků probíhalo pomalu. Na některých stanicích útulek nevznikl vůbec (Liberec, Praha-střed), jinde vznikl péčí národních výborů (např. Kolín, Brno). Hlavním problémem byly tradičně peníze, tedy kdo bude provoz včetně zaměstnankyň financovat. K 1. lednu 1955 fungovaly útulky ve

115 MZA, f. ŘSD Brno, k. 2112, spis čj. 899.

116 M. Krejčířík: *Česká nádraží*, I, s. 8.

117 Praha hl. n., Praha-střed (Masarykovo nádr.), České Budějovice, Plzeň, Liberec, Brno, Olomouc, Přerov a Ostrava.

stanicích Praha hl. n., Bratislava, Košice, Ostrava, Ústí nad Labem a Plzeň. Ve stanicích Košice a Ústí nad Labem však útulek existoval jen na papíře.¹¹⁸

Sociální zařízení se zpočátku umísťovala samostatně mimo nádražní budovy. Vybavení čekáren se podstatněji neproměňovalo. Sestávalo primárně ze stolů a židlí. Stoly měly umožnit efektivnější trávení času (např. společenské hry či psaní). Výhodou čekáren bylo, že cestující zpravidla čekal v teple. Vzhled čekáren ovlivňovaly nástěnky a různé plakáty na stěnách. Postupně probíhala obnova nábytku, čekárny se doplňovaly dekoračními předměty, na okna se věšely záclony. Tato snaha bohužel narážela na shánčlivost cestujících a na vandalismus. Spodní části stěn byly v zájmu delší živostnosti obkládány umakartem či natírány omyvatelnými barvami.¹¹⁹

Po válce zůstala řada nádraží vážně poškozena a jen provizorně opravena. Mnohdy se stala živoucí památkou bojů. Zvláště nepříznivá situace panovala na Slovensku, kde byla v důsledku bojů infrastruktura více poničena. Cestující si během války odvykli udržovat pořádek. Ve vzhledu nádražních budov se projevoval všudypřítomný nedostatek. Zaměstnanci byli s větším či menším úspěchem vyzýváni k odstraňování nejviditelnějších nedostatků. ČSD při formulování výsledné podoby nádraží neměly nijak přehnané představy – usilovaly pouze o návrat k předválečné úrovni. V roce 1947 byla zahájena akce čistoty v objektech ČSD. V jejím rámci měl být zlepšen vzhled nádraží, pořízen dostatečný počet odpadkových košů, plivátek a popelníků, nejprve na frekventovaných a později i na ostatních stanicích, aby bylo možné čistotu udržovat. Dosavadní stav košů byl hodnocen jako nedostatečný, různé typy a barvy zhoršovaly využitelnost, jednotné provedení (červenobílá barva s nápisem ČSD) a jednotná koncepce jejich umísťování měly přinést zlepšení situace. Koše měly být také včas vysypávány. I popelníky měly mít jednotnou podobu a velikost. S koši a popelníky se měl cestující setkat ve všech veřejnosti přístupných prostorách nádraží, s plivátky bylo počítáno jen v čekárnách.¹²⁰

Po únoru 1948 se vzhled nádraží postupně proměňoval. Prostory, ve kterých se pohybovalo velké množství osob, měly být využívány pro agitaci a osvětovou činnost. Čekárny a další místa začaly zdobit nástěnky odkazující na význačné události „bojů dělnictva“. Současně vývoj v 50. letech přinášel klesající úroveň údržby nádražních prostor a vlaků. Novým tématem se tak stávala kultura cestování. Železničním stanicím bylo ukládáno, aby vypracovaly strategické dokumenty a harmonogramy ke zvyšování kultury cestování. Tento pojem měl široký obsah, který zahrnoval nejen vzhlednost

118 NA, f. MD II, k. 46, spis čj. 35962/1955.

119 Státní okresní archiv v Hradci Králové (dále jen SOKA H. Králové), f. ONV H. Králové, k. 2224, inv. č. 8605, Zpráva o zajišťování kultury cestování u ČSD v PO Hradec Králové, 19. 4. 1967.

120 NA, f. MD I, k. 255, spis čj. 23497/1947.

a udržovanost nádraží a vlaků, rozsah nabízených služeb, ale i přijatelnou obsazenost vlaků, návaznost spojů (včetně autobusů) a jízdu bez zpoždění.

Důraz na zajištění kultury cestování najdeme i v materiálech ÚV KSČ a vlády. Na přelomu 50. a 60. let bylo přijato několik usnesení vlády (č. 909/59, 498/62, 964/63), která měla zajistit růst úrovně cestování. Sledování kultury cestování příslušelo odborům dopravy a kontroly krajských národních výborů, paralelně prováděly kontrolu i samotné ČSD.¹²¹ Prověrky se zaměřovaly na čistotu nádraží a jeho okolí, chování k cestujícím, výzdobu stanice včetně agitace i na vyvěšené jízdní řády vlaků i návazných autobusů. Pokud byla ve stanici nádražní restaurace, tak samozřejmě pozornosti neunikla ani ona a jí poskytované služby. Pozorovány byly třeba i papírky a nedopalky v kolejišti (ve stanici Přerov byly z kolejiště sbírány dvakrát denně).¹²² Motivovat zaměstnance k péči o vzhlednost a čistotu nádraží měly i soutěže (např. o titul Vzorné železniční stanice v kultuře cestování). Z dochovaných zápisů z kontrol prováděných v Severomoravském kraji je patrné, že hlavní kritika směřovala na přelomu 70. a 80. let k nízké úrovni politické agitace. Upravenost stanic byla většinou hodnocena pozitivně. Závěry kontrol vyzývaly k novému vymalování, výměně židlí a stolů v čekárnách, obnovení špatně čitelných nápisů či odstranění blátivosti nástupišť. Prostředky na tyto investice měly plynout z fondu kultury cestování.¹²³ Drobné úpravy a zvelebování otevíraly prostor pro závazky a brigádnické aktivity zaměstnanců. Vzhled nádraží zase prostor pro „socialistické“ soutěžení.

Úklid ve stanicích byl prováděn podle předem nastavených harmonogramů zaměstnanci železnice (uklížečkami, popřípadě i dalšími zaměstnanci určenými náčelníkem stanice). Ve větších stanicích (např. Ostrava hl. n.) se v polovině 60. let 20. století objevily elektrické zametače. Ten ostravský měl výkon 7 000 m² za hodinu. V 70. letech se na velkých stanicích (např. Olomouc hl. n.) využívaly k úklidu čistící mechanismy z dovozu (značek Wayne a Caimex).¹²⁴

Latentní problém představoval stav sociálních zařízení. Ta se v meziválečném období začala přesouvat do staniční budovy. Využívány byly i prostory suterénu. Pokud byla součástí nádraží restaurace, tak se o stav toalet zpravidla staral její nájemce. V ostatních případech byla péče v rukou staničních zaměstnanců. Kritika většinou nemířila jen na nedostatečnou čistotu, ale spíše na celkový stav zchátralosti a zastaralosti (např. ve Velkých Karlovicích byly ještě v polovině 70. let 20. století suché záchody). Často se v protokolech

121 V rámci ČSD např. kontroly prováděli ve vlacích i na nádražích revizoři.

122 Zemský archiv v Opavě (dále jen ZA Opava), f. Severomoravský krajský národní výbor (dále jen Sm KNV Ostrava), k. 31, inv. č. 98, Zpráva ze dne 14. 6. 1965.

123 ZA Opava, f. Sm KNV Ostrava, k. 136, inv. č. 197.

124 Tamtéž.

z kontrol objevují zápisy o chybějícím toaletním papíru i záchodových prkénkách, rozbitých mísách i opadané omítce. Nedostatek papíru a prkének byl obvykle vysvětlován nenechavci a poškozené a počmárané zdi vandaly.¹²⁵

Stranou pozornosti nezůstával ani celkový vzhled stanic. Výnosem ministerstva železnic z roku 1925 byla všechna ředitelství drah vyzvána, aby pečovala o výzdobu stanic a služebních míst na tratích květinami, keři apod. Železniční správa dokonce pro tyto účely vybudovala své zahrady, skleníky a školky, kde byly rostliny připravovány. V roce 1936 byla tato zařízení z úsporných důvodů zrušena a rostliny byly nakupovány u zahradníků. Při rekonstrukcích a modernizacích nádraží bylo dbáno na vhodná zařízení k zajištění květinové výzdoby. Vedle truhlíků a plechových košů se využívala i okruží sloupů. Větší úpravy umožňující výsadbu květin byly prováděny na důležitých nádražích (např. Plzeň hl. n., Poděbrady). O květiny měli pečovat zaměstnanci – již před válkou některá ředitelství státních drah vyhodnocovala květinovou výzdobu ve svém obvodu a poskytovala za ni motivační odměny.¹²⁶ Slovenské železnice sice odměňovaly své pracovníky za příkladnou čistotu, pořádek a trvalou květinovou výzdobu stanic,¹²⁷ avšak v době válečné péče o výzdobu nádraží upadala. Znovu se toto téma dostalo na pořad dne v roce 1947, kdy byli zaměstnanci opět vyzváni, aby začali věnovat květinové výzdobě pozornost. Květiny mohly pomoci zakrýt často sešlý stav budov a s nepříliš vysokými náklady vytvořit příznivý dojem. Použité květiny a jejich rozmístění byly ponechány na individuálním uvážení železničářů. Ministerstvo dopravy na květinovou výzdobu nemělo prostředky, proto se snažilo přenechat aktivitu zaměstnancům. Zajímavá byla i myšlenka spolupráce s místními zahradníky, kteří by si květinovou výzdobou nádraží mohli dělat dobrou reklamu.¹²⁸ Zvýšit motivaci zaměstnanců drah o péči o vzhled nádraží měly i nejrůznější soutěže a ocenění. Péče o vzhled a květinovou výzdobu stanic představovala dobově atraktivní oblast pro socialistické závazky pracovních kolektivů. Touto cestou se vydali zaměstnanci stanice Hradec Králové-Slezské předměstí, kteří se zavázali vybudovat „květinový parčík pro cestující“.¹²⁹ Příspěť ke zlepšení vzhledu a upravenosti nádraží měla i soutěž o nejkrásnější nádraží iniciovaná v roce 1965 Československou televizí. Nejhezčí nádraží mělo být „čisté, úpravné, vkusně vyzdobené zvenku i uvnitř“.¹³⁰

S opravami a výzdobou stanic počítaly jejich rozpočty. Jejich výše závisela na významu a stavu stanice. Stanice Opava-východ měla na rok 1965 „schvá-

125 ZA Opava, f. Sm KNV Ostrava, k. 31, inv. č. 98.

126 NA, f. MD I, k. 268, spis čj. 8801/1947.

127 Osobné, *Úradné zprávy slovenských železnic* 3, č. 2 (1942), s. 8.

128 Tamtéž.

129 SOKA H. Králové, f. ONV H. Králové, k. 2224, inv. č. 8605, Zpráva o zajišťování kultury cestování u ČSD v PO Hradec Králové, 19. 4. 1967.

130 ZA Opava, f. Sm KNV Ostrava, k. 31, inv. č. 98.

lené náklady na opravy a výzdobu ve výši 75,5 tis. Kčs, z nichž čerpá na nátěry střech, stálou výzdobu objektu a květinovou úpravu“.¹³¹

Usnesení ÚV KSČ a vlády z 15. září 1953 uložily železnicím, tedy ČSD, zlepšit kulturu cestování. Základ měla tvořit kulturní střediska ve větších stanicích, která

bohatými a nenásilnými formami masově-politické práce nejen zpříjemní čekací dobu cestujících, ale naplní ji kulturou a poučením. Zvláště nyní před volbami a X. sjezdem KSČ mohou kulturní střediska vykonat značný díl masově-politické práce při popularisování budovatelských úspěchů našeho lidu.¹³²

Podle sovětského vzoru byly vypracovány prozatímní metodické materiály kulturních středisek. Ta měla být zřizována ve větších stanicích a vybavena časopisy, knihami a postupně i televizí. První kulturní středisko otevřel v prosinci 1953 poslanec Václav Šimánek z politické správy Pražské dráhy ČSD v Kolíně. Bylo vybaveno knihami, časopisy, filmy; uskutečnily se zde besedy a přednášky, nutně s dobovým politicko-ideologickým podtextem (úspěchy v lidových demokraciích, úspěchy při budování Československa). Otevření střediska bylo pravděpodobně rozpačité, neboť na tuto okolnost poukázal i dobový tisk.¹³³ Správy drah byly přesto vyzvány, aby vytipovaly pro kulturní střediska vhodná místa ve stanicích a provedly příslušné úpravy. Měly zakoupit filmový projektor, gramorádio, desky, knihy, časopisy či televizory. Do čela kulturního střediska byl postaven vedoucí (agitátor) přímo odpovědný náčelníku stanice. V rámci celé ČSR bylo pro umístění kulturního střediska vybráno celkem 46 stanic. Prostředky na jedno středisko se pohybovaly mezi 20 a 50 tisíci Kčs podle významu a velikosti nádraží.¹³⁴ V některých stanicích (např. v Přerově) fungovalo v rámci kulturního střediska na nádraží i kino.

Nastupující poúnorový režim přinesl novinku v podobě příručních knihoven umístěných ve vybraných dálkových vlacích. Mnoho hodin jízdy bylo jako stvořených pro četbu a její výchovné působení. Poprvé se knihovny objevily v rychlíku Slovenská strela. Následovat měly vlaky na trati mezi Prahou a Ostravskem. Prostor na knihy měl vzniknout ve vozech řady 297.0 úpravou bývalé bufetové skříně.¹³⁵ Druhým cílem bylo knihovnami vybavit lůžkové vozy ČSD. Knihovny měly nabízet politickou literaturu (od Marxe až po Gottwalda), socialistickou beletrii i dětské knihy v českém, slovenském a ruském jazyce. Každá knihovna měla disponovat 32 svazky přesně určených

¹³¹ Tamtéž, Zpráva ze dne 11. 6. 1965.

¹³² NA, MD II 1953–1959, k. 1, spis čj. 12088/54.

¹³³ Stanislav Steiner: V Kolíně mají kulturní středisko pro cestující, *Železničář*, č. 2 (1954), s. 47.

¹³⁴ NA, MD II 1953–1959, k. 1, spis čj. 12088/54.

¹³⁵ NA, f. MŽ II, k. 2, spis čj. 14179/1953.

titulů. Půjčování knížek měli zajišťovat průvodčí oproti předložení občanského průkazu.¹³⁶ Celkově bohubilá myšlenka směřující k ukrácení času při cestě a výchově cestujících se mýjela účinkem. První knihovny dodané do Bohumína se nepotkaly se zájmem cestujících ani s pochopením ze strany pracovníků drah, kterým přidělávaly starosti. Nezáměr cestujících dokládala i statistika, kdy během několika měsíců provozu byly půjčeny jen tři knihy. Bohumínská stanice navrhla v březnu 1953 celou akci zrušit s odkazem na nezáměr a skutečnost, že cestující si nosí vlastní knihy, „dále své časopisy, a když nečtou, tak vesměs spí“.¹³⁷ Ministerstvo železnic se však nechťelo knihoven vzdát a vsadilo na politické působení na průvodčí. Ani to však nepřineslo výsledky a idea vlakových knihoven ukázala jen jednu ze slepých cest osvětové činnosti. Celá záležitost „cestovních knihoven“ však ještě nebyla mrtvá, toto téma se opakovaně vracelo (např. v roce 1956 v podobě návrhu na zavedení knihoven do dálkových rychlíků).¹³⁸ Cestující si vedle půjčení knih mohl ve vlaku knihu i koupit. V roce 1954 oprávnění k prodeji knih ve vlacích získaly v českých zemích národní podnik Kniha a na Slovensku Slovenská kniha. Oba podniky však pravděpodobně prodej knih ve vlacích ani neměly v úmyslu realizovat. V kontextu změn v distribuci periodického tisku, který od roku 1955 přejímala Poštovní novinová služba (PNS), získala oprávnění i k prodeji knih.¹³⁹

Technický rozvoj pokračoval a na cestujícího nemuselo být působeno pouze prostřednictvím knihy – nabízela se nová média. V první polovině 50. let se tak sešlo několik návrhů na zavedení rozhlasu a televize do vlaků či promítání filmů v jídelních vozech. Z technických důvodů se museli cestující rozloučit s televizí. S návrhem zpříjemnit televizí cestování přišel náměstek předsedy vlády Václav Kopecký v roce 1955. Po provedených měřeních na tratích Kolín – Praha – Zdice se ukázalo, že kvalita signálu nezajistila ani koukatelný příjem. Projekt tak bylo nutné odložit.¹⁴⁰ Nutno uvést, že klasické televizní vysílání si cestu do vlaků nenašlo. Lepší předpoklady se ukázaly u rozhlasu. V polovině 50. let 20. století (1955) ministerstvo dopravy rozhodlo o dovybavení dálkových rychlíkových vozů rozhlasovým zařízením. Úprava se týkala jak vozů určených pro cestující, tak i těch pro provozní personál – konkrétně šlo o osobní vozy II. třídy řady Ba, služební vozy Da a jídelní vozy Ara.¹⁴¹ Rozhlasové zařízení mělo umožnit vlaková hlášení pro cestující, poslouchání rozhlasu i přehrávání pořadů z magnetofonových pásek a při

136 Tamtéž, spis čj. 13862/1953.

137 Tamtéž, spis čj. 14179/1953.

138 NA, f. MD II, k. 220, spis čj. 4091/57.

139 Tamtéž, k. 42, spis čj. 73578/54.

140 Tamtéž, k. 11, spis čj. 2303/1955.

141 Tamtéž, k. 340, spis čj. 24388/55.

nižších rychlostech i z gramofonových desek.¹⁴² Filmy měly být promítány v jídelních vozech. Již sama myšlenka nebyla příliš realistická, s ohledem na umístění sedadel by se mohla dívat jen polovina cestujících, druhá by se musela neustále otáčet. Přestavba sedadel v jídelním voze, tak aby všichni seděli ve stejném směru, by byla nákladná a snížil by se počet míst. Obdobně jako televize se tedy ani promítání filmů v polovině 50. let 20. století neukázalo být reálné. Jediným poněkud reálným řešením by bylo zařazení zvláštního vozu určeného k promítání filmů. Tato varianta však nebyla předmětem jednání.¹⁴³ Myšlenka zvláštního „kinematografického“ vozu v dálkových rychlících by nebyla nová. Opakovaně se objevila již ve 20. letech, avšak narážela na vyhubý přístup ČSD.

Obyčejné čekárny na velkých stanicích nahradily prostory s cize vyhlížejícím názvem Lounge, tedy čekárny pro cestující I. třídou a v případě II. třídy s jízdenkou pro vlaky vyšší kvality (Praha, Pardubice, Olomouc, Ostrava-Svinov, Ostrava, Břeclav a Brno), které byly vybaveny bezplatným připojením k internetu (Wi-Fi), dětským koutkem, tiskárnou atd. Připojení k internetu se na nádražích a ve vlacích stává běžnou službou, cestujícími hojně využívanou.

SLUŽBY NA NÁDRAŽÍCH

Služby, které byly v průběhu vývoje železnice na nádražích poskytovány, můžeme tradičně dělit na základní, spočívající v zajištění prodeje jízdních dokladů, a doplňkové, jejichž rozsah závisel na vytíženosti a významu stanice. Na rozdíl od rakouských státních drah, které se snažily zajistit prodej jízdenek na maximálním množství stanic a zastávek, aby prodej jízdenek ve vlaku byl minimální, šly Uherské královské dráhy opačnou cestou a většinou zajišťovaly prodej jízdenek u průvodčích ve vlacích. Totéž platilo i pro soukromé dráhy na Slovensku (např. Tatranské elektrické vicinální dráhy).

Velmi důležitým místem byl vestibul nádražní budovy. Tam zpravidla vstoupil cestující nejdříve. Ve vestibulu byly vyvěšeny informace o odjezdech a příjezdech vlaků ve stanici. Pro větší přehlednost bývaly informace o vlacích členěny podle jednotlivých směrů (tratí) vedoucích z nádraží. Na větších nádražích byla u těchto informací uvedena i čísla nástupišť, z nichž vlaky v tomto směru vyjížděly, a nechyběla ani čísla pokladen, které pro tento směr vydávaly jízdenky. Různou formou zde byly vyvěšeny i jízdní řády. V menších stanicích jen regionálního rozsahu, ve větších celostátní. Jízdní řád si bylo také možné vypůjčit. Cestující to ocenil při plánování cesty. Ve druhé polo-

142 Tamtéž, k. 511, spis čj. 5690/1956.

143 NA, f. Úřad předsednictva vlády – běžná spisovna (dále jen ÚPV-BS), k. 91, sg. 184/15.

vině 20. století byly jízdní řády většinou vylepovány na bubnech, zpravidla zasklených. Zasklení bránilo jejich poškození.

Prodej jízdenek byl spojen s vestibulem stanice, tak aby pokladny byly dobře přístupné. Ve větších stanicích bylo pokladen několik, aby byly schopné zajišťovat odbavení většího počtu cestujících. V dopravních špičkách se běžně stávalo, že osobní pokladny nebyly schopny pokrývat nával cestujících a vytvářely se fronty.¹⁴⁴ Neschopnost řádně odbavit cestující u pokladen mohla mít za následek i zpoždění odjezdu vlaku. Dalším řešením, které však mělo být užíváno jen v krajních případech, bylo v takové situaci odbavení cestujících ve vlaku. To však zkomplikovalo službu průvodčímu a zvyšovalo pravděpodobnost cesty bez jízdenky.

Frontám měl odpomoci větší počet osobních pokladen (např. v hlavní budově brněnského hlavního nádraží jich bylo 16). Ty se dělily na vnitrostátní a mezinárodní. Obvyklé bylo i to, že jednotlivé pokladny prodávaly jízdenky na určité směry jízdy (trati). Výjimkou nebyly zvláštní pokladny prodávající zlevněné jízdenky pro cestující uplatňující nějakou slevu. Cestující si tak musel najít správnou pokladnu pro cíl své cesty. Možností bylo zakoupit si jízdenku předem i prostřednictvím cestovních kanceláří, zde však musel cestující počítat s jistým poplatkem. Ve snaze vyjít vstříc potřebám cestujících jednotlivá ředitelství státních drah v místech opakovaných „návalů“, které staniční pokladny nebyly schopny zvládat, zřizovaly mimo nádraží pomocné pokladny, které prodávaly jízdenky za běžný tarif a dostávaly od železniční správy provizi. Ta se u smluv uzavíraných s rakouskými státními drahami pohybovala mezi 1 a 2 % z ceny jízdenek. Po vzniku Československa však železniční správa tento přístup přehodnotila. U nově uzavíraných smluv již žádné provize nenabízela, naopak považovala za spravedlivé, aby „výlohy spojené s prodejem lístků byly přeneseny na cestující obecnost, jako luxusní přírážka“.¹⁴⁵ Jasně se tak ukazuje posun ve vnímání cestujícího a pojetí vstřícnosti. Staré smlouvy, které byly uzavřeny ještě rakouskými drahami,¹⁴⁶ tak měly být s urychlením vypovězeny, aby republika nevznikaly finanční ztráty.

Po roce 1920, kdy vznikla Československá dopravní a cestovní kancelář (pozdější ČEDOK), již ministerstvo železnic dalo do vínku monopol na prodej jízdenek mimo nádraží, však shora uvedená praxe již nebyla možná. Monopolní postavení Čedoku v prodeji jízdenek ČSD mimo nádražní pokladny potvrzovala i smlouva z 30. září 1936, uzavřená již s „novým“ Čedokem. ČSD u těchto smluv setrvaly na v evropském měřítku neobvyklém požadavku,

144 Podle zprávy plzeňské Obchodní a živnostenské komory (OŽK) z roku 1920 se jen na jízdenky ve směru na Prahu čekalo u nádražních pokladen i několik hodin (ZA Opava, f. OŽK Opava, k. 128, sg. IVa3, inv. č. 400).

145 NA, f. MŽ I, k. 96, spis č. 4119/19.

146 V Praze byly tyto smlouvy uzavřeny převážně s cestovními kancelářemi Schenker a spol., Šulc a spol., Schick a Rosenbaum, Banka Bohemia.

aby odměna za prodej vnitrostátních jízdenek nebyla řešena formou provize, ale přírážky, kterou ponese cestující. Změna nastala až v době okupace, kdy pod německým tlakem byla smlouva s Čedokem vypovězena a od ledna 1942 získala tuto výsadu německá Středoevropská cestovní kancelář (Mitteleuropäisches Reisebureau – MER).¹⁴⁷ Jelikož požadavek říšského ministerstva dopravy na uzavření smlouvy s MER zdůraznil, že znění nové smlouvy musí být shodné se situací v říši, nová smlouva přinesla snížení minimální vzdálenosti pro výdej podnikatelských jízdenek pro vnitroprotektorátní použití z 600 na 400 km.¹⁴⁸

Obdobný vývoj probíhal na Slovensku. V prvních měsících po březnu 1939 Čedok na Slovensku nadále působil a tato činnost tam nenarážela na žádný odpor. Tlak na vytlačení Čedoku ze Slovenska však přicházel z Berlína. Slovenský ministr dopravy Július Stano podepsal 20. března 1940 smlouvu s novou cestovní kanceláří Želka. Společnost s jistinou 800 000 Ks nemusela povinně zakládat rezervní fond pro případ insolvence jako jiné společnosti, neboť ministerstvo vnitřně konstatovalo, že její vznik je v zájmu státu. Želka – úřední cestovní kancelář Slovenských železnic – sídlící na prestižní adrese v prostorách bratislavského hotelu Carlton, dostala výhradní právo na prodej jízdenek mimo nádražní pokladny, jízdenek do zahraničí, místenek i lůžek ve vozech. Prodávala také jízdenky na zahraniční autobusové spoje a byla jediným prodejcem letenek na Slovensku. Obdobně jako Čedok musela i Želka úzce spolupracovat s říšskoněmeckou cestovní kanceláří MER.¹⁴⁹

Po osvobození byla smlouva s Čedokem obnovena. Podle nové smlouvy mezi ČSD a Čedokem z 27. února 1950 měl Čedok opět výlučné právo prodávat jízdenky ČSD mimo nádražní pokladny, s vyloučením některých zlevněných (např. traťové, žákovské). Oprávnění se vztahovalo i na prodej místenek, jejichž obliba ve veřejnosti stoupala. ČSD si však výslovně vyhradily právo zřizovat vlastní prodejny jízdenek mimo nádraží, pokud by to vyžadoval zájem veřejnosti.¹⁵⁰ V rámci prováděné reorganizace na poli řízení cestovního ruchu v ČSR byly 31. prosince 1954 uzavřeny obdobné smlouvy i s pražskou a bratislavskou cestovní kanceláří Turista.¹⁵¹

V naprosté většině případů byl cestující odbaven lepenkovou jízdenkou. Jízdenky pro obvyklé směry byly pokladnám dodávány z tiskáren. Tyto směry s vyznačenými tarifními pásmy byly na jízdenkách uvedeny. Barevné provedení určovalo vozovou třídu, kategorii vlaku či specifické znaky (nedělní jízdenka). Dále bylo vyznačeno, zda je jízdenka jednosměrná, či zpáteční.

147 NA, f. MD I, k. 257, spis čj. D 62700/1941.

148 Tamtéž, spis čj. D 28316/1941.

149 SNA, f. Ministerstvo hospodárstva (dále jen MH), k. 517, čj. 39619, Žiadosť o povolenie zriadenia uč. spol. Želka.

150 NA, f. MD I, k. 164, Informační arch 269/1952.

151 NA, f. MD II, k. 231, spis čj. 26270/1957.