

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA PEDAGOGICKÁ

KATEDRA HISTORIE

Život železničáře

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Lucie Fialová

Historie se zaměřením na vzdělávání

Vedoucí práce: prof. PhDr. Jan Kumpera, CSc.

Plzeň 2019

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně
s použitím uvedené literatury a zdrojů informací.

Plzeň, 24. Června 2019

vlastnoruční podpis

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucímu práce panu prof. PhDr. Janu Kumperovi, CSc. za cenné rady při strukturování a psaní bakalářské práce.

Mé poděkování patří také Železničnímu muzeu v Lužné, především řediteli muzea, panu Františku Kaplanovi, který mi poskytl mnoho zajímavých materiálů a všem respondentům za poskytnutí potřebných informací.

OBSAH

ÚVOD	5
1. VZNIK ŽELEZNICE	7
1.1.KONĚSPŘEŽNÁ DRÁHA	7
2. ŽELEZNICE JAKO ZPŮSOB ŽIVOTA	14
2.1.OBLÉKÁNÍ.....	14
2.2.ARCHITEKTURA	17
2.3.MLUVA ŽELEZNIČÁŘŮ	25
3. STAVITELÉ ŽELEZNIC.....	30
3.1.BARABOVÉ	30
3.2.OTCOVÉ ŽELEZNICE	32
4. KDYŽ SE ČLOVĚK STANE ŽELEZNIČÁŘEM	44
ZÁVĚR	47
SUMMARY.....	49
SEZNAM LITERATURY A PRAMENŮ.....	50
SEZNAM PŘÍLOH	54
PŘÍLOHY.....	1

ÚVOD

K výběru tématu mě motivovala rodinná tradice. Již od počátku železnice moji příbuzní nejrůznějšími způsoby s ní spojovali své životy. V práci se tudíž snažím o zmapování života železničářů, snažím se tak přiblížit ke svým kořenům a pochopit, jak odlišný byl jejich život. Jelikož má železnice rozsáhlou historii, omezila jsem svou bakalářskou práci na počátky železnice do roku 1938.

Má práce je strukturována do čtyř hlavních kapitol. V kapitole první se zabývám vznikem železnice jako takové. Jakým způsobem vznikla koněspřežná dráha a jaký posun znamenalo usazení lokomotivy na koleje.

Druhou kapitolu nazvanou Železnice jako způsob života jsem zaměřila na oblékání, zejména typické uniformy, které vyjadřovaly postavení, jakého člověk dosáhl. Slang je dalším typickým znakem železniční komunity, a proto jsem mu věnovala další podkapitolu, kde se seznámíme s neznámějšími výrazy, které leckdy přešly i do hovorové češtiny. Třetí část se zabývá architekturou. Zajímavé je, že ve většině případů byl zakoupen projekt, který byl využit pro celou trať, čehož si můžeme všimnout i dnes. Cestujeme - li vlakem, míváme velmi identické budovy.

Třetí kapitola přibližuje životy lidí, kteří se zasloužili o rozvoj železnice. Zvláštní podkapitolu jsem věnovala barabům, kteří byli velmi odlišnou skupinou, pohybující se celou Evropou. Barabové se zabývali ražením tunelů a jejich práce byla dosti rizikovou.

Podkapitola „Otcové železnic“ přibližuje sedm osobností, které vykonaly pro železnici nemalé věci, avšak žádný z nich se neoznačoval železničářem. Při čerpání poznatků k této kapitole jsem použila knihu zpracovanou Pavlem Schreierem, avšak na rozdíl od tohoto autora mě, zajímala především kariéra spjatá výhradně s železnicí.

Poslední kapitola je věnována běžnému životu zaměstnanců železnice. Je zde zmapována každodennost života železničářů.

Při své práci jsem využila odbornou literaturu, která byla k tématu sepsána. Nebylo často jednoduché knihy dohledat a sehnat, většina publikací, jen okrajově pracuje s počátky železnice. Lépe je pak popsána historie od druhé světové války, kde beze sporu sehrála železnice svou roli. Velkým přínosem pro mě byla

spolupráce se železničním muzeem, které mi poskytlo nejrůznější materiály. Velmi cennými prameny pro mě byly ročenky, kde byla podrobně sepsána struktura a dokonce jmenný seznam zaměstnanců na jednotlivých stanicích. Při svém výzkumu jsem došla až k samotným počátkům týdeníku, který železnice vydává. Ten byl ve třicátých letech vydáván v knižní podobě a právě v jedné z nich sepsal Jan Neruda povídku o životě v táboře při výstavbě železnice. Usnadněním pro mě byly digitalizované kroniky, které se psaly na každé stanici, ovšem na rozdíl od předchozích pramenů, často se jedná o dokumenty pouze úřednické povahy.

1. VZNIK ŽELEZNICE

1.1. KONĚSPŘEŽNÁ DRÁHA

Koněspřežná dráha v 18. století zhmotnila ideu, která má své kořeny již ve středověku. Rychlejší přeprava soli z Lince do Českých Budějovic.

„¹ Zkušený stavitel přichází za císařem s prosbou o privilegium vystavět koněspřežnou dráhu a umožnit tak rychlejší převoz zboží. K tomu nakonec císař František I. opravdu svolí a projektu se ujímá Gesternův syn.“ Zásadní problém představovalo financování celého projektu. Stát financování odmítl, České Budějovice rovněž, nezbývalo než se obrátit na zámožné podnikatele. Pan Gestern byl zejména z Anglie zvyklý, že se o financování vlivní muži předháněli, to však v Čechách nenastalo. Předpokládalo se, že se železnice stane akciovou společností. Prvním měšťanským akcionářem byl Vojtěch Lanna. Nebylo to poslední nesnáz, která koněspřežku potkala.

„² Zejména formani, kteří si velmi dobře uvědomovali, že jim železnice vezme práci, ničili a znepríjemňovali budování koněspřežné dráhy. Dřívější přeprava soli totiž kombinovala lodní dopravu, odkud zboží putovalo na formanských vozech do Českých Budějovic.“ Také zemědělci byli skeptičtí ke kolejím, jež protnou jejich úrodná pole. Často se mezi nimi proslýchalo, že jsou však pozemky vykupovány za velké peníze a tak jejich domněnka znehodnocení půdy přešla do vítězné představy lehce nabytého bohatství.

Výstavba koněspřežky byla velmi důkladně propracována, podrobněji o tom v kapitole Otcové železnic. „Evropský kontinent spatřuje první mezinárodní železnici na trase České Budějovice - Lince a zkracuje přepravu soli ze tří dnů na neuvěřitelných čtrnáct hodin. Dnes tuto vzdálenost překonáme v průměru za jednu hodinu autem, na tehdejší dobu to však bylo výrazné urychlení, které mnohé nenechalo chladnými a brzy se železnice ukáže jako skvělý podnikatelský záměr.

¹ SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah: kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Vyd. 2. Praha: Mladá fronta, 2009. ISBN 978-80-204-1505-9.

² Přepřahací stanice koněspřežné dráhy a hostinec Veselka [online]. Dostupné z URL : <<https://www.hrady.cz/index.php?OID=10773&PARAM=11&tid=35993&pos=450>> [cit. 19.06.2019].

V roce 1828 je zahájen zkušební provoz a na 120 km se rozbíhá dvojspřeží koní, které po kolejích přepraví dvakrát více soli než formanské povozy. Nutné je zmínit, že 120 km neuběhli jediní dva koně, ale byli cestou přepřahováni. Prvním takovým místem byl Holkov.³ Uvažovalo se také o náhradě koní, kdy měli být vyměněni za silnější tyrolské voli, ovšem tento nápad se ukázal jako nemožný, často se totiž kočí s voli nemohl domluvit, a proto ve spřežení zůstali jen koně. Například v roce 1852 zaměstnávala železnice na 663 koní.

„Stále více lidí láká koněspřežka, a snad i proto je vypravena sváteční jízda na velikonoční trhy do Lince, která se těší velké slávě.“⁴ I přesto že nebyla železnice konstruována pro přepravu osob, tato událost si vyžádá zřízení jízdního řádu a vagonů také pro lidi. Vybrat jste si mohli už tehdy hned ze tří tříd. V té první jste cestovali v zastřešených vagoncích - de facto kočárech na kolejích, oproti třetí třídě s1e jednalo o velký luxus, neboť tam na vás čekala pouhá deka přes kolena. Takovým způsobem cestoval i kočí a tak měl často u sebe placatíci s kořalkou, o kterou se dělil i s cestujícími ze třetí třídy.

„Cesta do Lince začala v pět hodin ráno na Českobudějovickém nádraží a odtud směřovalo železniční spřežení k zastávce Kerschbaum, což je důležitá zastávka také pro mou práci. České Budějovice - Kerschbaum byl první úsek “železná silnice”, který byl dokončen ještě dříve než bylo původně plánováno. Při přepravě osob v Kerschbaumu měli cestující pauzu na oběd, což bylo cca na půli cesty. Není tedy divu, že právě na tomto místě najdeme první nádražní restauraci v Evropě. V současné době tu nalezneme muzeum, jehož součástí je půl kilometru zachovaná koněspřežka, kde se mohou návštěvníci vžít do člověka cestujícího v 19.století pomocí koněspřežky. Rovněž se zde “křižovaly” koněspřežné povozy, které se zde potkávaly. Po čtrnácti hodinách cesty s jednou delší přestávkou byli cestující v Linci.“⁵

³ Historie.cs: Na železnici dějou se věci — Česká televize. Česká televize [online]. Dostupné z URL: <<https://www.ceskatelevize.cz/porady/10150778447-historie-cs/215452801400010-na-zeleznici-dejou-se-veci>> [cit. 18.06.2019].

⁴ SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah: kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Vyd. 2. Praha: Mladá fronta, 2009. ISBN 978-80-204-1505-9.

⁵ Přepřahací stanice koněspřežné dráhy a hostinec Veselka [online]. Dostupné z URL : <<https://www.hrady.cz/index.php?OID=10773&PARAM=11&tid=35993&pos=450>> [cit. 19.06.2019].

Poněkud úsměvná příhoda, která popisuje chod koněspřežky, vypráví o chlapci, jemuž zastavil cestou kočí, aby si mohl natrhat lesní jahody rostoucí v blízkosti kolejí. Konešpřežka byla skutečnou senzací, kterou za několik málo let předčí provoz parních lokomotiv a železniční doprava se ocitne v rozkvětu.

1.2 PÁRA NA KOLEJÍCH

Kolébku parních strojů byla Anglie, jež dala také vzniknout parní lokomotivě. Britský inženýr pracující jako strojní inženýr uhelných dolů v Killingworthu po dvou letech na této pozici představuje světu vynález, který navždy změní průmysl, ale především dopravu. Tím mužem nebyl nikdo jiný než George Stephenson se svým vynálezem parní lokomotivy. "Roku 1814 sestrojil parní lokomotivu pod jménem Mylord, později přejmenovanou na Blucher."⁶ Lokomotiva byla schopna rychlosti pět až šest kilometrů za hodinu. Vážila čtyři tuny a uvezla až třicet tun rozložených na osmi vagónech. Zpočátku se používala v dolech pro přepravu uhlí. To byl pouhý začátek Stephensonova snažení. Svůj vynález zdokonaluje a uzpůsobuje běžnému provozu po kolejích, aby tak nahradil koňskou sílu.⁷

Parní provoz lokomotiv vyžadoval změny kolejnic i techniky, kterou se koleje pokládaly. Byl to Stephenson, který prosazoval, aby se podkládaly koleje pražci. Nejdříve se zkoušely kamenné pražce, což byly velké kvádry sloužící jako opora kolejnic. Takovým způsobem stavěl například František Gerstern konešpřežnou dráhu. Jednalo se však o velmi finančně náročný způsob výstavby a požadovaný výsledek nebyl zaručen, proto se přechází ke dřevu, které je pod tlakem impregnováno, je z něj vytlačen veškerý vzduch, který nahradí sloučenina na potření pražců. Chová se tedy předvídatelněji a zachovává rozchod, který je požadován. V dnešní době se opět přechází ke kamenným pražcům, jež nahrazují dřevěné pražce, ovšem často dochází k popraskání a dřevo tak dokazuje větší odolnost. Rovněž kolejnice se musely upravovat, jelikož byly dosud používány litinové, jež snadno praskaly, a proto je nahrazují kované kolejnice.

⁶ George Stephenson – Knihovna Akademie věd ČR. Knihovna Akademie věd ČR [online].

Knihovna AV ČR, v. v. i. Dostupné z URL:

<https://www.lib.cas.cz/casopis_informace/george-stephenson/> [cit. 17.06.2019].

⁷ BEK, Jindřich a Zdeněk BEK. *Parní lokomotivy ČSD*. Praha: Corona, 1999. Encyklopedie železnice. ISBN 80-861-1614-X.

„Samozřejmě i monarchie projevila zájem o parní lokomotivy. Rozhodnou se tedy objednat je v Anglii a čekají čtyři měsíce, než jsou dopraveny na území monarchie. Přeprava byla velmi náročná. Lokomotiva musela být rozmontována na několik částí a přes Středozemní moře byla dopravena do Rakousko-Uherska, kde byla znovu sestavena a posazena na koleje. První parní lokomotivu vítají 11. listopadu roku 1838 koleje na trati Rajhradem a Brnem. Skutečnou událostí se však stává slavnostně vypravený vlak tažený parní lokomotivou 7. července 1839, což bylo měsíc a den po příjezdu první parní lokomotivy. Ta zakusila železniční úsek Vídeň-Brno, který byla schopna zdolat za čtyři a půl hodiny. Spojila tedy dvě velmi důležitá města a provoz mezi těmito dvěma městy byl pravidelný. Jména prvních lokomotiv na našem území byly Austria a o rok později lokomotiva s názvem Moravia zamíří do Brna. Jména lokomotiv se zprvu pojmenovávaly stejným způsobem jako koně, tedy jedním jménem. S postupným rozvojem železniční dopravy vyvstala také potřeba lokomotivy číslovat a odlišovat označením, které známe i u dnešních dieslových lokomotiv.“⁸

České země patřily k průmyslově nejrozvinutější části monarchie, o čemž vypovídá i hustá železniční síť. Pomalu se rodí myšlenka vlastní výroby lokomotiv, které se prozatím nemá kdo ujmout. „Roku 1871 vznikají První českomoravské továrny na stroje v Libni, ty se zatím nezajímají o zakázky na zkonstruování parních lokomotiv, ovšem za zmínku stojí, jak vypadaly akcie této společnosti. Nejednalo se totiž o běžné dokumenty, ale spíše o umělecká díla, jejichž námětem byly parní lokomotivy, které začnou skutečně vyrábět o dvě desetiletí později. Do té doby se zaměřují na zakázky jednorázového charakteru jako je stavba mostů či dokonce cukrovarů.“⁹ Nepříznivá situace však donutí podnik, aby se ujal zakázky výroby lokomotiv. Jistota odbytiště je hlavním faktorem, který podnik přesvědčí.

dubna 1900 spatřuje světlo světa lokomotiva kompletně zkonstruována v Čechách. Vyráží z dílen s nápisem Na ZDAR na přídi. Jednalo se o skutečně povedený kousek, který konal věrnou službu až do první světové války, po té se stala lokomotiva vlastnictvím Rakouska a byla bez sebemenšího sentimentu sešrotována. První světová válka jen potvrdila význam železnice a stala se v mnoha ohledech klíčovou. Jako hlavní důsledek vzniku železnic byl ekonomický

⁸ HAJN, Ivo. *Koněspřežní železnice: České Budějovice - Linec - Gmunden*. České Budějovice: Veduta, 2004. ISBN 80-868-2902-2.

⁹ ORŁOWSKI, Bolesław. *Jak železnice dobyla svět*. Warszawa: KAW, 1986.

rozmach, který stimuloval rozpínavost a vyvolával agresivní úmysly vůči sousedním zemím. "Bohaté státy mohly věnovat více peněz na válku a posilovat své útočné i obranné schopnosti. Koloniálním mocnostem železnice umožnily dosáhnout pevnější vlády nad svými državami."¹⁰ Železnici je taky často připisována vyšší úmrtnost v první světové válce, jelikož bylo umožněno dopravovat nové síly rychleji na frontu. "C. k. privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda měla zásluhu na výstavbě parostrojních železnic v habsburské monarchii, jež byla zahájena na přelomu třicátých a čtyřicátých let 19. století. Podařilo se jí propojit pomocí železnice Dolní Rakousy se západní Haličí přes Moravu a rakouské Slezsko. Součástí byly četné odbočky do nejrůznějších českých měst, mezi nimi také Brno nebo Olomouc."¹¹ Již jsem zmiňovala slávu, kterou přinesla první jízda parní lokomotivy. Následovalo zprovoznění několika dalších železničních úseků a v roce 1856 je již v plném provozu trať Vídeň - Krakov, jež vedla přes pruské území, stačilo tedy vystavět jen trať z Bohumína do nejbližší stanice této dráhy tj. Osvětimi. Tento úsek bude vyčkávat, dokud jej historie nezapíše jako cestu smrti pro mnohé oběti 2. světové války.

„Železnice nenechala nikoho klidným, dokonce se objevovaly teorie, že nebude možné vést válku, jelikož železnice zajistí spojení se všemi významnými strategickými body. Nebyla to zdaleka jediná fantazie o železnici.

Zajímavou postavou je Karl Eduard Poenitz, který sloužil dlouhá léta v armádě a dodnes platí mnohé zásady. Například při přepravování vojáků doporučoval střídavý přesun, tj. dopoledne půjdou vojáci pěšky a odpoledne vlakem. Také prosazoval, aby při výstavbě železnice byla zohledněna možnost válečného konfliktu s Německem nebo Francií. Doporučil také tratě, které budou strategicky výhodné. Patřily mezi ně: "Vídeň - Olomouc - Bohumín- Krakov- Lvov, Komárno – Vídeň- České Velenice- České Budějovice- Praha- Drážďany, Komárno- Trenčín- Frynštát (Petrovice u Karviné), Olomouc- Pardubice- Praha, Pardubice- Josefov- Vratislav."¹² Nakonec byly všechny tyto tratě vystavěny podle Poenitzova plánu.

¹⁰ SZAJKÓ, Vojtěch a Zdeněk BEK. *Železnice, pošta a telegraf rakouské armády v letech 1848-1914: (životy a osudy)*. Praha: Epoque, 2017. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-7557-085-7.

¹¹ PACOVSKÝ, Jaroslav. *Lidé, vlaky, koleje*. Praha: Panorama, 1982. ISBN 11-033-82.

¹² SZAJKÓ, Vojtěch a Zdeněk BEK. *Železnice, pošta a telegraf rakouské armády v letech 1848-1914: (životy a osudy)*. Praha: Epoque, 2017. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-7557-085-7.

Ačkoli by to mohlo působit, že Poenitz byl milovníkem železnice, prosazoval spíše vodní dopravu.

„Poprvé mohla železnice dokázat svůj význam armádě, když byl proveden první přesun vojenských jednotek v Rakousku na trati Uherské Hradiště - Břeclav - Brno. Bylo přepravováno sedm set třicet pět mužů, čtyři koně a veškerá výstroj 12. praporu horských myslivců. Vše pojalo dvacet dva vozů. Podařilo se zdolat trať dlouhou sto dvacet devět kilometrů v čase sedm a půl hodiny.“¹³

„Vojsko při přepravě naráželo na mnoho překážek, například nedostatek transportních prostředků a co bylo zásadní, pasivní odpor železničního personálu, který spolupracoval s vojsky velmi nerad a bez souhlasu ředitelství příslušné dráhy neodbavili jediného vojáka. Pak tedy vojákům nezbývalo nic jiného, než se vypravit pěším pochodem. Armáda nemohla odpor železničářů a úmyslné zdržování odbavování nijak trestat, naopak měla velký zájem na tom, aby byla přeprava možná.“¹⁴ Železnice se stávala stále více středem zájmu armády, která si dobře uvědomila strategický potenciál některých tratí a snažila se o vyřazení z provozu ty kolejové cesty, které by mohl použít nepřítel.

„Další využití železnice našla v poštovníctví, kde se stala rychlým způsobem přepravy. Od roku 1850 fungovala vlaková pošta, což znamenalo, že nádraží opouštěl vlak se speciálními poštovními vozy, ve kterých během jízdy docházelo ke třídění zásilek pro další roznášení. I v dnešních dobách můžeme pozorovat, že součástí mnohých nádraží jsou pošty. Železniční pošta dnes však funguje jen zřídka.“¹⁵

Na závěr se podívejme na čtyři éry železnice, kterými při výstavbě prošla. Roku 1827 začíná železnice vznikat jako soukromá akciová společnost, což trvá až do roku 1841, kdy dochází k zestátnění. K zestátnění dochází zásluhou kancléře Metternicha, který si uvědomuje obrovský ekonomický potenciál, ale také vojenský a strategický. Státní vlastnictví trvá do roku 1858, kdy se opět železnice vrací k

¹³ SZAJKÓ, Vojtěch a Zdeněk BEK. *Železnice, pošta a telegraf rakouské armády v letech 1848-1914: (životy a osudy)*. Praha: Epoque, 2017. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-7557-085-7.

¹⁴ *Železničář: časopis pro železničáře, přátele železnic a železniční modeláře*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1957, **1957**(VII.). ISSN 0322-8002.

¹⁵ SZAJKÓ, Vojtěch a Zdeněk BEK. *Železnice, pošta a telegraf rakouské armády v letech 1848-1914: (životy a osudy)*. Praha: Epoque, 2017. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-7557-085-7.

soukromému vlastnictví. Poslední érou je opět státní, která trvá až do konce války, tedy do roku 1918. V Československu je pak většina železnic státním vlastnictvím. Soukromé dráhy pak byly rozděleny do třech kategorií. První kategorií byly místní dráhy tj. pouze na území Československa, dále drobné dráhy a třetí kategorii představovaly horní a průmyslové dráhy. Všechny byly však pod dohledem Železniční společnosti Československa.

Železnice v zásadě neproměnila svou podobu až do druhé světové války, další změny proběhly s nástupem komunistického režimu.

2. ŽELEZNICE JAKO ZPŮSOB ŽIVOTA

Od samého vzniku železnice se s tímto fenoménem pojí mnoho lidských osudů a dokonce celých rodin, které po generace na železnici pracovali. Jejich pokolení stály u zrodu dnes už této běžné dopravy, která kdysi protнула jakoby zázrakem naše pole a lesy. Tato kapitola je zaměřena na připomenutí toho, jak vypadal život člověka na železnici.

Od koněspřežky se po úspěšném zavedení lokomotivy v Anglii začalo přecházet k parním lokomotivám, které postupně nahradily koňskou sílu na kolejích. Železnice však nejsou pouze koleje, souvisí s tím také architektura, která zdobila zastávky, nejprve nutné pro přepřahání koní, později staniční budovy a mosty, kterými bylo potřeba překlenout nejednu řeku. Či tunely, které prorazily cestu skrze skálu. Ozdobit bylo zapotřebí také lidí, kteří na železnici pracovali, které věnuji kapitolu o oblékání, vývoji uniforem a rozlišení pozice podle ošacení.

Dalším specifickým znakem, který sebou železnice přináší je slang, typický pro železniční profesi. Kromě toho, že se objevily nové výrazy a pojmy v prostředí železné dráhy je také pozoruhodné, jakým způsobem se dostávala tato slova do běžné mluvy.

Všechny tyto oblasti jsou železnice, nelze je od sebe nijak oddělovat. Pochopíme li však každou tuto oblast, můžeme se dostat k závěru, z čeho železnice vzešla a jak moc se odklonila v posledních desetiletích o záměru, se kterým přicházela na svět.

2.1. OBLÉKÁNÍ

Odívání zaměstnanců má svou tradici od samých začátků železnice. Uniformy podléhaly módním pravidlům tehdejší doby a s určitými úpravami si zachovaly svou původní podobu do dnešních dní.

„Střih uniforem byl inspirován vojenským stejnokrojem, který ovlivnil podobu všech uniforem, které tehdy spatřovaly svět. Železniční stejnokroj plnil několik funkcí, kterými se ve své práci zabývá. Uniformování vždy mělo za úkol odlišit člověka,

který plní určitou funkci a navíc poukázat na jak vysoké pozici. Druhá strana tétouniformní mince je ryze módní záležitostí, kdy je potřeba zvolit střih, který bude zaměstnance prezentovat tím nejlepším způsobem. Samozřejmě v souladu s měnícími se trendy pozorujeme i proměny uniforem, které se několikrát změnily, zajímavá je také proměna uniforem po vzniku Československa. Ovšem modrá barva, ve které uniforma vznikla, vydržela železničářům v podstatě až do dob dnešních.¹⁶

Prvním velkým mezníkem je rok 1891, kdy Ministerstvo obchodu rozhodlo o nahrazení a sjednocení uniforem. Tímto rokem oblékne uniformy každý, kdo pracuje na dráze soukromé či státní. Většina zaměstnanců měla ve svém šatníku dva typy uniformy. První pro běžné nošení a druhý pro slavnostní příležitosti. Ačkoli je uváděn rok 1891 ve znamení módní revoluce na železnici, návrhy nových stejnokrojů vycházejí z podoby těch předešlých.

„Nejnižší kategorie zaměstnanců, služebníci nebo též sluhové, měli stejnokroje chrpově modré. Jejich služební stejnokroj byl odvozen od vojenské uzavřené blůzy, slavnostní od uzavřeného dvouřadého kabátu používaného tehdy u většiny uniformovaných složek. Podúředníci a úředníci měli stejnokroje zhotoveny z tmavomodré látky. Střih uniforem odpovídal stejnokrojům válečného námořnictva. Jako služební stejnokroj měli předepsáno krátké dvouřadové otevřené sako. Jako slavnostní pak sloužil otevřený dvouřadový kabát podobného střihu. Slavnostní stejnokroje vyšších úředníků však měly podobu uzavřeného dvouřadého kabátu. Služebníci a podúředníci měli na svých uniformách žluté doplňky, úředníci zlaté. Provedení čapek odpovídalo vojenským důstojnickým čepicím. Při slavnostních příležitostech měli úředníci předepsáno nosit dvourohý klobouk a kord. Čapky zaměstnanců státních drah zdobilo okřídlené kolo s císařskou korunou a na stejnokrojových knoflících byl vyražen orel. Zaměstnanci soukromých drah měli na čapkách pouze okřídlené kolo a na knoflících zkratku názvu své společnosti.“¹⁷

A už o šest let později uniformy prošly drobnými změnami, kdy byli podúředníci odlišeni stříbrnými doplňky, do té doby to byly doplňky žluté platíci pro všechny. A

¹⁶ KREJČIŘÍK, Mojmir. *Železniční móda: dějiny železničního stejnokroje v Českých zemích a na Slovensku*. Praha: Dokořán, 2003. ISBN 80-865-6939-X.

¹⁷ EPOCHA 5 – období let 1934–1954. Úvod [online]. Dostupné z URL:

<<http://www.chzk.cz/index.php/stejnokroje/3-epocha-5-obdobi-let-1934-1954>> [cit. 19.06.2019] [cit. 11.06.2019].

další viditelnou změnou bylo doplnění monogramu drah na čepice zaměstnanců soukromých drah. „Poslední úpravou, kterou stihli úředníci rakouského ministerstva železnic udělat, se v roce 1917 stalo zavedení uzavřené blůzy coby nového typu služebního stejnokroje pro podúředníky.“¹⁸

Dalším významným rokem nejen pro železniční módu byl rok 1918, kdy svět spatřuje nejen konec celosvětového válečného konfliktu, ale také nově vzniklý stát Československo. Velké změny tedy zaznamenává i železniční síť, dosud orientovaná na Rakousko-Uhersko.

První změnou, kterou železniční stejnokroj prodělá je odstranění rakousko-uherského znaku a zachovává si svou podobu na další čtyři roky. Jednoduše můžeme říci, že v situaci, ve které se Československo nacházelo, nebyl prostor pro řešení nových uniforem. K tomu došlo až v roce 1922, kdy ministerstvo vydává nové nařízení o železničním odívání. Zaměstnanci železnici tedy oblékají první československou uniformu, ta si zachovává tmavomodrou barvu. Svě zaměstnance odlišovala barvou kalhot a výložkami. „Byly zrušeny distinkce a provedeno pouze rozlišení zaměstnanců na úředníky (zlaté doplňky, červenofialové výložky, černé kalhoty, límce pláštíků potažené černým sametem), podúředníky (stříbrné doplňky, černé výložky, modré kalhoty) a zřízence (stříbrné doplňky, modré kalhoty, čapka s řemínkem a dvěma přezkami). Totožný stejnokroj používali i zaměstnanci soukromých drah.“¹⁹ Součástí každé uniformy byla čepice tzv. francouzského typu, kterou převzalo i četnictvo. Jednalo se o “kastrůlkový” typ, který byl doplněn znakem státním nebo monogramem soukromé společnosti.

Poslední zásadní rok pro mou práci je 1934, kdy přichází změna týkající se odlišení postavení na železnici. Nepopíratelně pokračuje tradice uniformování podle armády a na límec je umístěno hodnostní označení zaměstnanců, člověk tedy na první pohled dokázal odlišit úředníka od zřízence, kde byla odlišná i základová barva na límci. Nejprve měl železničář modrou výstelku a od čekajícího gážísty už nosil na límci barvu červenou. Spatřujeme tu tedy jasnou podobu s

¹⁸ EPOCHA 5 – období let 1934–1954. Úvod [online]. Dostupné z URL:

<<http://www.chzk.cz/index.php/stejnokroje/3-epocha-5-obdobi-let-1934-1954>> [cit. 19.06.2019] [cit. 11.06.2019].

¹⁹ EPOCHA 5 – období let 1934–1954. Úvod [online]. Dostupné z URL:

<<http://www.chzk.cz/index.php/stejnokroje/3-epocha-5-obdobi-let-1934-1954>> [cit. 19.06.2019] [cit. 11.06.2019].

uniformami četnickými a vojenskými. V témže roce také dochází k rozšíření sortimentu stejnokrojů, zde se však liší informace o tom, o co vše byla uniforma obohacena. Všechny zdroje se však shodují na přidání černé barvy pro některé svrchní díly.

Závěrem této kapitoly můžeme hovořit o tradici, kterou si uniformy železnice udržují do dnešních dob. Nelze odepřít vliv Rakousko-Uherska, které dalo uniformování základy a přiznalo všem zaměstnancům železnice důstojné postavení ve společnosti, o čemž hovoří i známé pořekadlo "Šaty dělají člověka".

2.2. ARCHITEKTURA

Součástí železnice bylo i mnoho budov, které sloužily jako nádraží, byty pro zaměstnance, strážní domky a mnoho dalších. Těmto budovám nelze odepřít půvab dob dávno minulých.

„Pokud se podíváme do počátků koněspřežné dráhy, marně budeme hledat kvanta staveb, která tu koněspřežka zanechala. Na našem území nalezneme pouhé dvě budovy. První se nachází na pražském nádraží v Dejvicích. Původní budova koněspřežné dráhy byla vystavěna roku 1831 a byla to první železniční stanice na území Prahy. Provozovatelem byla Pražská železniční společnost, která sdružovala šlechtice a pražské měšťany. Povolení k výstavbě bylo uděleno 30. července 1827, předcházela tomu událost nález uhlí a v plánu byla trať, která měla podle císařského privilegia pokračovat z Kladna přes křivoklátské lesy, Zbečno a Liblín do Plzně.“²⁰ Vyměřování trati se ujal celosvětově známý inženýr a vědec Joachim Barrande, který při práci na trati objevil rozsáhlé naleziště zkamenělin Skryjská jezírka.

“Trať byla založena na pražcích z tvrdého pískovce, který se těžil v okolí Kamenných Žehrovic, a litinových kolejnicích z hutí knížete Fürstenberga. Roku 1828 je připraven první zkušební úsek o délce jeden kilometr, který prokázal hned několik nedostatků. Kolejnice se lámaly, pražce drolily a vozy nebyly vhodně zvoleny. O dva roky později však přece jen dosáhne k prvnímu pražskému

²⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmir, Tomáš JOHÁNEK a Marie Alžběta VOPÁLENSKÁ. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development)*. Druhé vydání. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003-. ISBN 80-902-7068-9.

nádraží, které se nacházelo poblíž dnešní stanice Praha – Dejvice.²¹ V dobách koněspřežky byla stanice označována nejprve názvem Praha, později když došlo k postupu železnici dále do nitra města, získala dnešní dejvická stanice název Praha - Písecká brána, což je doloženo od roku 1863. Staniční budova koněspřežky stojí na opačné straně kolejí než je dnešní nádraží Dejvice a byla výchozím bodem Lánské koněspřežné dráhy. „Stále bychom uvnitř našly původní omítky, budova však v tichosti upadá v zapomnění a už jen málokdo vzpomene, že tato stanice byla první, která vítala železnou dráhu v Praze.“²²

Druhou budovou, která pamatuje koněspřežku, nalezneme v jižních Čechách v malé obci Holkov, která byla významným bodem na trati České Budějovice - Linec. Původně zde stál zájezdní hostinec, který poskytoval občerstvení a nocleh formanům. Byl vystavěn už po třicetileté válce pod názvem Weselka. Jedná se o stavbu, která měla zastřešený dvůr, což mělo hned dvojí využití. V první řadě zastřešení sloužilo jako opatření, aby nemohli zloději vykrádat vozy formanů a dalším praktickým využitím bylo, že i při deštích se mohl suchou nohou forman dostat do hostince po tom, co odstavil vůz ve dvoře. Se vznikem koněspřežné dráhy i hostinec změnil svou podobu a stal se první přepřahací stanicí, stála necelých dvacet kilometrů od začátku trati. Holkovská stanice se nachází na křižovatce silnice z Velšína do Českých Budějovic a z Říмова do Českého Krumlova.

od výstavby koňky až do roku 1872 se zde cestující mohli posilnit dobrým pivem a stanice Weselka dále uplatňovala zkušenosti s ustájením koní. Tato stanice však nikdy nepatřila žádné železniční společnosti.

Byl zde dosazen cechmistr a drážní strážník, ti bydleli přímo v hostinci. Drážní strážník měl zákaz vzdalovat se od objektu, pouze v neděli a ve svátek směl navštívit mši svatou. „Jeho měsíční mzda byla dvanáct zlatých a byl podřízen

²¹ Historie.cs: Na železnici dějou se věci — Česká televize. Česká televize [online]. Dostupné z URL: <<https://www.ceskatelevize.cz/porady/10150778447-historie-cs/215452801400010-na-zeleznici-dejou-se-veci>> [cit. 18.06.2019].

• ²² Historie.cs: Na železnici dějou se věci — Česká televize. Česká televize [online]. Dostupné z URL: <<https://www.ceskatelevize.cz/porady/10150778447-historie-cs/215452801400010-na-zeleznici-dejou-se-veci>> [cit. 18.06.2019].

cestmistrovi, který prováděl pravidelnou kontrolu v úseku jedné míle, tedy zhruba 7,5 km.²³

Údržbu tratě měl na starost inženýr Tomsa, kterému byli podřízeni také kovář a kolář. „V holkovské stanici byl i expeditor, který měl na starosti provozní a.komerční záležitosti. Jemu „k ruce“ byl stájník.”²⁴

Vojtěch Lanna byl českobudějovický podnikatel, který zaměstnával kočí, nebyli tedy zaměstnanci dráhy, až roku 1846, kdy přebírají přepřahací společnost, stávají se i kočí jejich zaměstnanci. Holkov byl vybaven stájemi, které postupem času nedostačovaly kapacitě, kterou nyní naplňovali kromě formanských koní především koně koněspřežné dráhy. Došlo tedy k výstavbě nových stájí, které navýšily kapacitu o čtyřicet koní. S jistotou můžeme říci, že v blízkosti hostince byly kovárny do roku 1826, jak však pokračoval provoz kovárny po proměně hostince v přepřažní stanici není zcela jasné.

„Jeden kůň byl denně schopen urazit vzdálenost čtyřicet pět kilometrů a utáhnout až pět tisíc šest set kilogramů. Původně nebyla osobní přeprava plánována, ale už od března 1834 víme, že byla běžně provozována, ovšem na oficiální povolení si musela počkat ještě dva roky.”²⁵ Provoz byl obousměrný a vozy tažené koňmi se střídaly v Holově a Bujanově, což byla další stanice na první koněspřežné dráze.

Holkov zůstává jedinou původní stavbou, všechny ostatní přepřažní stanice vznikaly jako novostavby. Zatímco sledujeme zrod něčeho převratného je to také začátek konce formanů, kteří byli těžce zasaženi novým způsobem dopravy. Zprvu se snažili pracovat pod cenou, ani to však nezmohlo sílu a rychlost koněspřežné dráhy. Weselky se sice úbytek formanů netýkal, ale další zájezdní hostince či řemesla tím utrpěli velké ztráty a mnohé z nich postihl krach. V současné době je Weselka v soukromém vlastnictví a manželé Benešovi se snaží o její záchranu.

Další zastávkou byla obec Bujanov, objekt nádražní budovy je zachován dodnes. V dobách koněspřežné dráhy se cestující těšili na tuto zastávku, jelikož byla vyhlášena proslulými výtečnými koláči. V dnešní době je v blízkosti původního

²³ Přepřahací stanice koněspřežné dráhy a hostinec Veselka [online]. Dostupné z URL : <<https://www.hrady.cz/index.php?OID=10773&PARAM=11&tid=35993&pos=450>> [cit. 19.06.2019].

²⁴ Přepřahací stanice koněspřežné dráhy a hostinec Veselka [online]. Dostupné z URL : <<https://www.hrady.cz/index.php?OID=10773&PARAM=11&tid=35993&pos=450>> [cit. 19.06.2019].

²⁵ SZAJKÓ, Vojtěch a Zdeněk BEK. *Železnice, pošta a telegraf rakouské armády v letech 1848-1914: (životy a osudy)*. Praha: Epoque, 2017. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-7557-085-7.

objektu staniční budovy muzeum koněspřežné dráhy a pro příznivce železniční historie se zde pořádají dobové slavnosti.

Za zmínku jistě stojí také dnešní Masarykovo nádraží. Zakázka na výstavbu pražského nádraží nenechala chladným žádného podnikatele, který se v té době angažoval v železniční dopravě. Bratři Kleinové byli prvními, jež o zakázku usilovali, není divu, jelikož za sebou měli podstatnou část olomoucko-pražské dráhy, na které vystavěli více než 150 větších zděných objektů včetně Třebovického, Krasíkovského a Choceňského tunelu. Nemohli si tedy nechat ujít ani samotný závěr - vystavění současného Masarykova nádraží. O zakázku stáli tak moc, že se neváhali spojit s protivníkem, ze kterého cítili velkou konkurenci, aby si pojistili účast na zakázce. Jejich společníkem se stává Vojtěch Lanna, se kterým skutečně zakázku vyhrávají. Zakázka jim byla přidělena hlavně z toho důvodu, že měli rozsáhlé zkušenosti, které měly být zárukou včasného dokončení, o což šlo především.

Dnešní Masarykovo nádraží bývá často označováno jako vůbec první pražské nádraží, ačkoli bylo vystavěno až roku 1845. Zmínila jsem již výše, že nádraží koněspřežky spatřilo světlo světa již roku 1831, fakticky však nestálo na území Prahy, ale daleko za hradbami, na rozdíl od Masarykova nádraží.

Pražské nádraží bylo pojato jako hlavní stanice a na trati olomoucko-pražské bylo vedle Běchovic jediným nádražím. Místo, které bylo vybráno, již nádraží předurčovalo, aby se stalo hlavovou stanicí, ale také se uvádí, že mělo tak zdůraznit význam Prahy.

Dnešní Masarykovo nádraží bylo v době svého zprovoznění jednou z největších a nejvýstavnějších železničních stanic v Evropě.

„Zajímavé bylo, že se nádraží dělilo na část městskou a na část za městem. Obě části oddělovaly mohutné hradby se šesti branami, přičemž každou branou procházela jedna kolej. Praha byla totiž ve 40. letech 19. století ještě městem opevněným a proražení hradeb kvůli železnici bylo nemyslitelné.“²⁶ Nádraží disponovalo deseti kolejemi, pět jich sloužilo pro osobní přepravu, dalších pět pro nákladní. Obě části nádraží byly důkladně odděleny zejména kvůli bezpečnosti cestujících.

²⁶ KREJČIŘÍK, Mojmir, Tomáš JOHÁNEK a Marie Alžběta VOPÁLENSKÁ. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development)*. Druhé vydání. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003-. ISBN 80-902-7068-9.

Výstavba nádraží zabrala jeden rok a tak roku 1845 mohlo nádraží vítat první slavnostní vlak. Nebylo sice dokončeno do detailu, ale bylo schopno běžného provozu.

V roce 1850 je zprovozněna další dráha Praha - Lovosice, která umožňuje dálkové spojení do Drážďan a význam nádraží tak vzrůstá a Negrelliho viadukt pomáhá překonat Vltavu a tím zajistit přímou jízdu vlaků "od Vídně a Olomouce na Lovosice a Drážďany bez nutnosti úvratově zajíždět na pražské nádraží. To mělo význam pouze pro nákladní nebo manipulační vlaky, osobní vlaky musely v Praze stavět."²⁷

Původní název nádraží byl pouze Praha, jelikož se jednalo o jediné nádraží v Praze. Rok 1862 přináší nový název - Praha státní nádraží a od roku 1919 je věrné oficiálnímu názvu, který trvá dodnes - Masarykovo nádraží.

Nádherná empírová architektura se dochovala z velké části dodnes. "Z doby zahájení provozu (z let 1844 - 1845) pochází dvoupatrová odjezdová budova s výdejními jízdenek, průčelím obrácená do Hyberské ulice, a rovněž dvoupatrová příjezdová budova, umístěná na rohu ulic Havlíčkovy a Na Florenci. Budova restaurace na nároží ulic Hyberské a Havlíčkovy byla přistavěna v roce 1869, vzhledově se však s oběma staršími budovami shoduje. Prostorné nástupiště zastřešené částečně dřevěným a částečně skleněným krovem neseným litinovými sloupy pochází z roku 1862."²⁸

Hradební zeď byla zbořena roku 1874 a roku 1932 dochází na nádraží k uspořádání, které je možné sledovat i dnes. Došlo k zastřešení čtyř nástupišť propojených s hlavní budovou. Označení kolejí je na Masarykově nádraží stejné pro cestující i zaměstnance. Počítáno od Hyberské ulice od jedné do sedmi. V běžném číslování kolejí se užívá lichých čísel zleva a sudými zprava.

Duch minulých dob je na nádraží stále přítomen a stává se také cílem mnoha umělců, zejména fotografů, což hovoří za vše.

²⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmir, Tomáš JOHÁNEK a Marie Alžběta VOPÁLENSKÁ. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development)*. Druhé vydání. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003-. ISBN 80-902-7068-9.

²⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmir, Tomáš JOHÁNEK a Marie Alžběta VOPÁLENSKÁ. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development)*. Druhé vydání. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003-. ISBN 80-902-7068-9.

V kapitole o architektuře železnic rozhodně nemohu opomenout jednu z nejkrásnějších staveb, která je ozdobou dnešního nejrušnějšího nádraží - Hlavní nádraží Praha. Budova byla vystavěna v letech 1901 - 1909 zásluhou architekta Josefa Fanty. Nahradila původní výpravní budovu, již vystavěl v sedmdesátých letech 19. století Vojtěch Ignác Ullmann a Antonín Barvítia, kteří zvolili novorenesanční sloh.

V soutěži o to, kdo nakonec dá podobu nové nádražní budově, se potkali profesori z pražské Umělecko-průmyslové školy. Vítězně ze soutěže vyšel návrh Josefa Fanty. V návrhu Josefa Fanty byla patrná inspirace francouzským nádražím, které podobně jako dnešní hlavní nádraží disponovalo hlavní halou a bočními prostory. Nebyl zdaleka jediným, kdo v Severním nádraží Paříže, našel inspiraci. Dal si záležet také na výtvarné stránce nádražní budovy a trval na tom, že sám vybere umělce, kteří se na výzdobě budou podílet, přičemž vybíral výlučně z českých umělců, což pobouřilo řadu pražských Němců. Stanislav Sucharda spolu s Ladislavem Šalounem byli hlavními autory sochařské výzdoby. Výstavba nádraží nijak neovlivňovala provoz železnice a probíhala za plného provozu, kdy byla postupně rozebírána stará budova a na jejím místě vznikala nová. Při tak rozsáhlé konstrukci se nevyhnulo úpravám ani kolejiště, které bylo tehdy rozšířeno.

Hlavní hala byla vystavěna podle návrhu inženýra Jaroslava Marjanka, po něm projekt přebírá Kornfeld a za rok dokončuje stavbu dvojpodlažní ocelové haly. „Na výstavbu se spotřebovaly 2 tisíce tun oceli, 1,2 milionu nýtů, 18 tisíc m² zinkového plechu a přes 200 kusů skleněných tabulí.“²⁹

„Kromě haly disponovaly secesními prvky také drobné detaily, které náležely ke komplexu nádražní budovy, jednalo se například o zábradlí do podchodů nebo ozdobné prvky na nástupištích. Součástí komplexu byly také dvě restaurace a čekárny, které působily luxusním dojmem. Prosklená kopule v hlavní části nádražní budovy dodávala na pompéznosti, když přicházeli cestující k nástupištím. Původně neslo nádraží název Wilsonovo podle ulice, ve které stojí. Nové časy přinesly řadu rekonstrukcí nejen budovy, ale i jejího okolí, tak byla například narušena konstrukce budovy při výstavbě magistrály a v letech komunistického

• ²⁹ Fantova budova Hlavního nádraží – Wikipedie. [online]. Dostupné z URL: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Fantova_budova_Hlavn%C3%ADho_n%C3%ADra%C5%BEh%C3%A1n%C3%AD> [cit. 19.06.2019].

režimu prošla samotná budova úpravami, které celkově nelze hodnotit jako přínosné. Těžko se budeme tázat, jak by se dnes díval na své dílo samotný Josef Fanta.³⁰

„Budovy, které zde byly zmíněny, byly výjimečné v tom, že se jednalo o jednotlivý projekt. Původně měla být každá stanice skutečně vystavěna stejným způsobem, když se však ukázalo, kolik takových budov je na jedné trati potřeba, přistoupilo se k jednoduššímu a především levnějšímu řešení této situace. Kdokoli jel někdy vlakem, mohl si povšimnout, jak se nádražní budovy na stejné trati vzájemně podobají, což vůbec není náhoda a také se nejedná o výdobytek nové doby. Zpravidla se postupovalo tak, že se zakoupil projekt, jak bude nádražní budova vypadat a ten se pak aplikoval na všechny staniční budovy. Stavby pak lze rozdělit na několik typů, rakouské typové stavby byly věrným příkladem normovaných staveb, což nezahrnovalo pouhý vzhled stavby, ale také vybavení stanice, čekárny a dalších služebních místností. Reprezentovaly především povahu monarchie i v jejích odlehlých částech. Plány lze rozdělit do určitých skupin, ovšem marně bychom hledaly logická označení pro všechny typy budov, jelikož nejsou ani dostupné veškeré katalogy s návrhy budov.“³¹ Údajně by se měly materiály nacházet v archivu Českých drah v Praze spolu s návrhy restaurací a částečným vybavením služebních místností. V zásadě však můžeme označit typ budovy 16H, který se užíval pro významnější lokálové nádražní budovy.“ V Čechách rovněž označovány jako 17H. Mezi lety 1890 a 1910 se jednalo o nejrozšířenější typ nádraží.³²

Pokud budeme hledat tento typ nádraží na území nynější České republiky, máme hned několik možností. Podívejme se například do města Luby u Chebu, kde je příkladně zachována budova v císařské žluté a hned na první pohled si vybavíme

³⁰ KREJČIŘÍK, Mojmir, Tomáš JOHÁNEK a Marie Alžběta VOPÁLENSKÁ. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development)*. Druhé vydání. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003-. ISBN 80-902-7068-9.

• ³¹ Historie.cs: Na železnici dějou se věci — Česká televize. Česká televize [online].

Dostupné z URL: <<https://www.ceskatelevize.cz/porady/10150778447-historie-cs/215452801400010-na-zeleznici-dejou-se-veci>> [cit. 18.06.2019].

• ³² Historie.cs: Na železnici dějou se věci — Česká televize. Česká televize [online].

Dostupné z URL: <<https://www.ceskatelevize.cz/porady/10150778447-historie-cs/215452801400010-na-zeleznici-dejou-se-veci>> [cit. 18.06.2019].

řadu dalších budov, které jsou vystavěny ve stejném stylu. V současné době se na našem území nachází přibližně čtyřicet staveb stejného typu.

Nádražní budovy vždy stály ve vzdálenosti alespoň jeden kilometr od města či vesnice. Dnes si jen těžko uvědomíme praktický důvod takového rozhodnutí. V teplých dnech bylo totiž velmi snadné, aby z parní lokomotivy odskočila jiskra, která by mohla mít na svědomí celou zástavbu. Oproti tomu jedna budova, která stále stranou by při případném požáru byla snadněji uhasitelná.

„Výstavbě nádražních budov předcházeli jiné stavby, které dokumentují železniční pravěk. Jedná se o strážní domky, které stály zpravidla kousek od sebe, a strážní zůstávali na místech, kde bylo potřeba zvedat závory. Domky se číslovali od začátku trati a číslo bylo černě napsáno velkým písmem tak, aby bylo na první pohled patrné. Později byly domky s telefonem označeny velkým T. Lidem, jež zde žili, se v železničářském slangu říká „vechtrí“ a odtud označení domků „vechtr“, dodnes tyto malé stavby můžeme spatřovat u železničních přejezdů.

Interiéry byly přísně normalizované, zpravidla měly domky dvě až tři místnosti a vybavení bylo ve všech strážních domcích stejné. Exteriér se pak lišil podle společnosti, které dráha náležela. Každá společnost zakoupila totiž jen jediný projekt, který realizovala na všechny své strážní domky. Někdy se stávalo, že musel být domek vystaven v kopci, měl tedy atypický vzhled, ale stále vycházel z původního návrhu.“³³

Způsob života ve strážním domku nebyl jednoduchý. Odlehlost domků sebou nesla také potřebu zásob často na celou zimu, nebylo možné dojíždět pro zásoby do nejbližšího města, jelikož strážný byl ve službě dvacet čtyři hodin denně. „Neexistoval způsob turnusových služeb a v případě, že strážný onemocněl, musela za něj službu vzít jeho žena. Sklep sloužil pro uchování zásob potravin a půda naopak pro uskladnění slámy či sena, bylo zcela běžné, že vechtrman choval kozu. Na zahradě pak byla studna jako jediný zdroj vody. Elektřina ani plyn nebylo možné k domkům přivádět a železniční nadšenci ještě v dnešních dobách podstupují stejné podmínky, ve kterých strážní žili.“³⁴

³³ KREJČÍŘÍK, Mojmír, Tomáš JOHÁNEK a Marie Alžběta VOPÁLENSKÁ. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development)*. Druhé vydání. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003-. ISBN 80-902-7068-9.

³⁴ PACOVSKÝ, Jaroslav. *Lidé, vlaky, koleje*. Praha: Panorama, 1982. ISBN 11-033-82.

Nejdůležitější částí vechtru byla okna, aby měl strážný zajištěn dobrý výhled. Často se signály předávaly pomocí praporů či gest k dalšímu strážnímu domku. Po mnoha letech, kdy věrně domky sloužily, upadají v zapomnění stejně jako pozice strážného. Domky jsou dnes vystaveny chátrání, v tom lepším případě jako rekreační objekty. Vechtry jsou ve vlastnictví Správy železničních dopravních cest. Několik málo z nich je v soukromém vlastnictví a s trochou štěstí se v nich usídlili lidé milující historii, schopni naslouchat kouzlu strážních domků a dále udržují objekty v původní podobě.

2.3. MLUVA ŽELEZNIČÁŘŮ

Mnoho profesí má svůj typický slang, který nám poskytuje hlubší sondu do oné sociální skupiny. Ten železniční je snad vůbec nejznámější. Kapitola, která je železničářské mluvě věnována napomůže porozumět tomu, kdo železničáři byli, odkud se vzal jejich slang a především odtajní významy některých slov.

Stejně jako k nám železné tepny dráhy položily německy hovořící země, dostalo se k nám i mnoho slov z německého jazyka, které daly vzniknout železničnímu slangu. Tato mluva dlouhou dobu zůstávala bez povšimnutí, až druhá polovina 20. století přináší obdivovatele železniční mluvy Jaroslava Hubáčka, který sepsal dílo *Železniční slang*, ve kterém rozděluje mluvu lidí pracujících na železnici do osmi kategorií: osoby, lokomotivy, vozy a vlaky, části a zařízení vozidel, železniční stavby, nástroje a zařízení, pracovní činnost, ostatní věci a činnosti. Jedná se tedy o velmi rozsáhlou zásobu slov. Čeština pracovala s železničním slangem po vzoru Německa, jak jsem již uvedla, jiné země byly značně ovlivněny francouzštinou. Mluvíme-li o odborné terminologii, ta vycházela z jazyka anglického, neboť Anglie byla kolébkou železniční dopravy.

„Pokud půjdeme v železniční mluvě na samý začátek, zastavíme se u samotného názvu, který nebyl vůbec jasný, dokonce se objevil v časopise *Květy* z roku 1845 návrh *Pražská dražeň*, nakonec zde vypomohla němčina jako v mnohých případech a přistoupilo se k oficiálnímu názvu železnice neboli železná dráha - die Eisenbahn.“³⁵

³⁵ Hubáček, Jaroslav - *Železničářský slang*. Hubáček, Jaroslav. In: *Osudový vlak*. Sborník příspěvků stejnojmenné vědecké konference k 150. výročí příjezdu prvního vlaku do Prahy /

„Vlak pak řídil fíra od německého der Führer, což znamená vedoucí a převlékal se ve fircimře, tedy místnosti pro vedoucího vlaku. Průvodčí a další vlakový personál má svůj azyl ve služebním voze, zvaném hytlák, což je zkomolenina německého výrazu der Hüttelwagen, složeného ze slov die Hütte znamenající domek, chata a der Wagen česky vůz. Ranžír označoval seřadovací nádraží, na kterém začínal každý vlak svou cestu a slovo bylo odvozeno od německého rangieren, tedy seřazovat. Aby vlak mohl stanici opustit je zapotřebí datel nebo křemenáč, to bylo označení pro výpravčího s červenou čepicí a nádraží opouštíte po přejezdu veksle - výhybky – z německého slova der Wechsel znamenající změna či výměna. Dodnes se zachovalo slovo výměna, které nadále označuje tímto slovem výhybky. A rozhodně projedete vlakem kolem klacku, jak se říkalo návěstidlu. Návěstidlo slouží pro fíru, aby věděl, zda může pokračovat dál na trať. Pokud by vlak, kterým jste se vypravili, začal najednou šustrovat, pak rozhodně nedorazíte do cílové stanice včas, jelikož budete mít zpoždění. Toto slovo má původ ve slovese schustern, které znamená fušovat, nedělat věci tak, jak se patří. Přepadne-li vás při čekání v polích hlad či žízeň, můžete je ukojit v hospodě, jak se také přezdívá jídelnímu vozu.³⁶ „Naproti tomu ryze české slovo bylo slovo koloťuk, což byl člověk, který za pomoci kladívka poklepal na kolo, aby zjistil, jestli není prasklé. V současné době je to pozice dávno zaniklá, avšak čas od času se ukáže, že by takového koloťuka bylo zapotřebí. Z posledních let jsou evidovány nehody, kterým by právě kontrola kol kladívkem, mohla předejít.“³⁷ V období, kterým se moje práce zabývá, se teprve železniční slang spolu se železnicí rodí a získává jasnější podobu, při bližším zkoumání železniční mluvy si můžeme všimnout, že se některé výrazy poněkud liší, což připisuji zeměpisné poloze. Nářečí tedy rozhodně hrálo svou roli. V zásadě se však nejedná o velké odchylky.

Praha: Nadace pro oslavy 150. výročí příjezdu prvního vlaku do Prahy na Masarykovo nádraží, 1995.

- ³⁶ IDnes.cz [online]. MAFRA, 2015. Dostupné z URL: <<https://sarkabayerova.blog.idnes.cz/blog.aspx?c=489237>> [cit. 15.06.2019].
- ³⁷ Historie.cs: Na železnici dějou se věci — Česká televize. Česká televize [online]. Dostupné z URL: <<https://www.ceskatelevize.cz/porady/10150778447-historie-cs/215452801400010-na-zeleznici-dejou-se-veci>> [cit. 18.06.2019].

Součástí mého zkoumání byl také dotazník, který odhaluje povědomí o slangových slovech železničářů. Mým cílem bylo zjistit, do jaké míry železniční mluva zasahuje do té běžné a zda vůbec, pomyslíme - li na to, že veškerá doba se dnes odehrává především na silnicích.

Celkem jsem oslovila třicet respondentů, kterých jsem se dotazovala na jednotlivé pojmy, nezaměřovala jsem se ani na skupinu lidí pracujících v oboru železniční dopravy, ani jsem naopak netrvala, aby dotazovaný byl mimo tento obor. Součástí dotazníku byla otázka na pohlaví, věk, zda je dotyčná osoba zaměstnána v oboru železniční dopravy či nikoliv. Dále respondenti odpovídali na patnáct otázek, na které vybírali jednu ze tří možností. Vzorový dotazník je součástí přílohy.

S vyplněnými dotazníky jsem pracovala následujícím způsobem, roztřídila jsem je podle pohlaví na ženskou a mužskou část dotazovaných a vyhodnotila procentuální úspěšnost, která byla mírně vyšší u mužské části dotazovaných, jednalo se však o rozdíl v řádu jednotek. Při druhém kroku jsem roztřídila dotazníky podle věku a to v rozmezí od osmnácti let do pět a dvaceti, druhá skupina zahrnovala respondenty od dvaceti šesti do čtyřiceti a poslední skupina sledovala dotazované od čtyřiceti let výše. Lze vysledovat lepší výsledky u poslední věkové skupiny. Vyvozují z toho tedy závěr, že slangová slova se vytrácela z běžné mluvy v souladu s ústupem železniční dopravy, která v dnešních dobách nehraje v našich životech tak významnou roli jako tomu bylo kdysi.

Další způsob, kterým jsem vyhodnocovala dotazníky, bylo rozřazení podle profesního zaměření, které bylo v tomto případě rozděleno pouze na osoby pracující na železnici a mimo obor. Zde můžeme pozorovat největší rozdíl mezi dvěma skupinami. Skupina železničářů měla znatelně lepší výsledky oproti dotazovaným, kteří pracují mimo železniční dopravu. Uvážíme -li časové rozmezí, na které je bakalářská práce Život železničáře zaměřena, lze usoudit, že vývoj železničářského slangu je velmi pomalou záležitostí a v dnešní době je velmi těžké vysledovat případné neologismy, které si nová technika na železnici často žádá. Z novější doby je možno zmínit například elektrický pohon vlaků, ke kterému můžeme přiřadit pojem stahovačka, což je označení pro místo, kde je nutno, aby elektrická lokomotiva stáhla pantograf a mohla tak pokračovat v cestě. I pro pantograf bychom našli slangové označení - koště.

Tématem mého dotazníku však byla slova z dřívějších dob. První otázkou bylo, co nebo kdo je to „koloťuk“³⁸, což je člověk, který kontroluje stav kol, měl za úkol prověřit všechny vozy, aby neopustily stanici s puklým kolem. Byla to velmi důležitá práce, a jak jsem zmiňovala výše, potřeba koloťuka se ukazuje i dnes. Druhým pojmem byla doprava, což je označení pro dopravní kancelář. Mezi železniční slangové výrazy patří i spojení „Jet jak s hnojem“³⁹, což znamená jet velmi pomalu a vrylo se to i do běžné mluvy, což dokazují i výsledky dotazníků. Otázka čtvrtá se dotazovala na slovo „fíra“⁴⁰, což je vysvětleno již výše, jedná se o strojvedoucího, tedy toho, kdo řídí vlak. Pátým pojmem byly glajzle, což jsou koleje.

Dalším slovem, které pochází od železničářů, je slovo „šichta“⁴¹, které je dalším důkazem prolínání běžné mluvy a té železniční. Není tedy třeba více vysvětlovat, že šichta znamená směna, je to jedno ze slov, které mají svůj základ v německém jazyce, čímž dokládáme již zmíněnou skutečnost, že z velké části byl svět železnice u nás ovlivněn do značné míry tím německým. Šestým dotazovaným termínem bylo slovo trhan, což je člověk, který se na železnici specializuje na stavbu tunelů, chcete-li najít jiné označení, pak takového člověka nazvete baraba. Této činnosti na železnici jsem věnovala jednu z podkapitol v části „Stavitelé železnic“, kde blíže vysvětluji, kým takový baraba opravdu byl. Sedmou otázkou bylo, co je to šťáva, čímž je míněna nafta. Za osmé měl respondent zodpovědět, co je to vachtrovna. Jedná se o strážní domek, který stál na místech, kde železnice protínala cesty. V dnešních dobách takové domky často vídáme u železničních přejezdů a mnozí si ani neuvědomujeme, že kdysi místo světél signalizujících přejezd vlaku zde byly závory, které musel obsluhovat člověk žijící na vachtrovně. Setkat se lze i s podobou vechtr, která je rozšířená především v

-
- ³⁸ Železničářský slang [online]. Dostupné z URL:
<<https://www.fce.vutbr.cz/zel/svoboda.r/zabava/slang.htm>> [cit. 19.06.2019].
 - ³⁹ Železničářský slang [online]. Dostupné z URL:
<<https://www.fce.vutbr.cz/zel/svoboda.r/zabava/slang.htm>> [cit. 19.06.2019].
 - ⁴⁰ Železničářský slang [online]. Dostupné z URL:
<<https://www.fce.vutbr.cz/zel/svoboda.r/zabava/slang.htm>> [cit. 19.06.2019].
 - ⁴¹ Železničářský slang [online]. Dostupné z URL:
<<https://www.fce.vutbr.cz/zel/svoboda.r/zabava/slang.htm>> [cit. 19.06.2019].

německém pohraničí, ale význam je stejný jako když mluvíme o vachtrovně. „Veksl“⁴² byl oříškem i pro skupinu železničářů, kteří jen stěží odhalovali pojem výhybka. V dnešních dobách nahradila slovo veksl výměna. Dnešní železničář už tedy nekontroluje veksl, ale výměnu. Jakmile se na kolejích začalo zpívat, marně bychom hledali vlak plný hudebníků. Za to jsme mohli pozorovat oblak páry, který byl vypouštěn tzv. „sichrákama“⁴³, což jsou pojistné ventily. Jedenáctá otázka byla směřována na slovo šmír, což patřilo ke slovům, která respondentům všech skupin činila menší obtíže. Jedná se o vazelínu, kterou se často zašpinil vozmistr, který kontrolovat či opravoval lokomotivu. U lokomotivy jsme zůstali i v otázce dvanácté, kde bychom našli škraňu? Ta byla velmi známa topičům, škraň jsou dvířka k topeništi u parní lokomotivy. Třináctá otázka se týkala šraněk, což podle mých předpokladů nebylo nijak záludné slovo, jedná se o závory u přejezdů, které za poslední dvě desetiletí mizí. Předposlední otázka byla zaměřena na slovo „kočár“⁴⁴, což znamená vagon a takové označení je zcela jednoduše vysvětlitelné. Za dob koněspřežné dráhy se pro přepravu cestujících používaly upravené kočáry stejně jako při přepravě po silnicích. Na závěr respondenti uvažovali o tom, co je to „datel“⁴⁵, ačkoli jsem předpokládala jednoznačné odpovědi, úspěšnost v odpovědi na tuto otázku nebylo příliš vysoká. Jednalo se o výpravčího, který nosil červenou čepici.

Lze usuzovat, že mnohá slangová slova pronikly i do běžné mluvy, ale ještě více slov již zcela vymizely i ze slangu železničářů, což je jasným důkazem toho, jak se život na železnici změnil, parní lokomotivy vystřídaly dieslové motory a v období, které je hraničním pro mou práci teprve začínají zásadní proměny železnice trávající do dob dnešních.

-
- ⁴² Železničářský slang [online]. Dostupné z URL: <<https://www.fce.vutbr.cz/zet/svoboda.r/zabava/slang.htm>> [cit. 19.06.2019].
 - ⁴³ Železničářský slang [online]. Dostupné z URL: <<https://www.fce.vutbr.cz/zet/svoboda.r/zabava/slang.htm>> [cit. 19.06.2019].
 - ⁴⁴ Železničářský slang [online]. Dostupné z URL: <<https://www.fce.vutbr.cz/zet/svoboda.r/zabava/slang.htm>> [cit. 19.06.2019].
 - ⁴⁵ Železničářský slang [online]. Dostupné z URL: <<https://www.fce.vutbr.cz/zet/svoboda.r/zabava/slang.htm>> [cit. 19.06.2019].

3. STAVITELÉ ŽELEZNIC

3.1. BARABOVÉ

Počátek železnice se pojí s velkými jmény, která jsou známá všem, jež prošli základní školou. Nesmíme však zapomínat na sílu, která jejich myšlenkám dala reálnou podobu, jsou to dělníci, kteří se v množství spolupracovníků ztratili beze jména jako zaměstnanci s lopatami a krumpáči v rukou.

Zvláště zajímavou skupinu pak tvořili barabové, kteří vynikali od ostatních tím, že vykonávali vůbec tu nejnebezpečnější práci na železnici, pracovali s trhavinou a budovali tunely ve skalách, což se vtisklo i do jejich způsobu života. Po bližším zkoumání této skupiny bych přirovnala baraby ke katům. „Kati železnice” - nikdo se s nimi nebavil, obyčejní lidé z nich měli strach, ale na druhou stranu byli uznávaní a nezdráhala bych se říci, že vážení pracovníci. Ovšem přezdívky, které si vysloužili, se od postavení kata značně odchyľují.

„Ajznborský tovaryš, trhan, baraba-všechny označení mluví o řemesle, které provázelo vznik železnic. Původně slovo trhan vyjadřovalo náplň jejich práce, tedy trhání skály. Informace z dostupných zdrojů se liší, někteří autoři vůbec nepracují s verzí, že barabové vykonávali jakoukoli jinou práci než budování tunelů. V jiných zdrojích nalezneme, že barabové vykonávali v některých případech stejnou práci jako traťoví dělníci. Barabové oproti nim měli až patnácti násobně vyšší plat. Což vedlo k velkému společenskému napětí mezi tuzemskými dělníky a baraby.“⁴⁶

A odkud se vlastně barabové vzali? „Přicházeli převážně z oblasti Itálie a Balkánu, zřídka také z Československa. Žili kočovným způsobem a přesouvali se z místa na místo podle toho, kde jich bylo zrovna zapotřebí. Nepředstavujme si ale jen skupinku mužů s krumpáčem přes rameno. Barabové se přesouvali s celými rodinami, bydleli v nehezkých chatrčích a odívání chodili velmi prostě a chudě - často chodili „otrhaní”, což je druhý výklad pro označení trhani. Jednalo se o uzavřenou komunitu, která byla pozvána na pomoc do oblastí Čech, aby pomohla se stavbou tunelů. Jejich příchod vyvolal rozruch mezi lidmi, byli vnímáni jako

• ⁴⁶ Historie.cs: Na železnici dějou se věci — Česká televize. Česká televize [online]. Dostupné z URL: <<https://www.ceskatelevize.cz/porady/10150778447-historie-cs/215452801400010-na-zeleznici-dejou-se-veci>> [cit. 18.06.2019].

nebezpeční a v očích místní byli často ponižováni. V roce 1904 vyšel dokonce článek, který s pohoršením promlouvá o počínu rakouské firmy, která pozvala italské dělníky pro stavbu železnice a připravila tak své lidi o chléb.⁴⁷ Důvod jejich příchodu byl však jednoduchý. „Barabové měli již zkušenosti s budováním tunelů v Alpách, a to nejen na železnicích. Při stavbě železnice je důležité neztratit výšku, nesmí se tedy stavět jako silnice, a má-li překonat horu nebo skálu, je potřeba vystavět tunel.“⁴⁸ Nejdříve se pomocí výbušnin vyhloubí prostor, kde se následně udělá vyzdívka.

„Přicházeli do našich zemí často s celou rodinou a doufali, že budou vybráni jako zaměstnanci železnice. Z těchto ajznboských tovaryšů se vybírali traťoví hlídači, kteří dostali svůj domek a tím měli zaručený pohodlný život“⁴⁹. Je však důležité podotknout, že takových barabů bylo jen málo, své vyhlídky na život bez lepší budoucnosti pak často utápěli v alkoholu. Tomu byli samozřejmě přítomné jejich děti, což komunitu barabů značně ovlivnilo.

Trhani byli často považováni za bezvěrce, jiné prameny uvádějí, že to byli lidé silně věřící, kteří se modlili především ke své patronce sv. Barboře, vůči které prokazovali až dětinskou důvěru. Mezi Balkánci se naproti tomu objevoval vysoký počet muslimů.

Jejich způsob života popisuje Jan Neruda ve své povídkové studii Trhani. Vycházela po částech v *Železničáři* v druhé polovině 20. století. Jedná se o umělecké zpracování života kočovných trhanů. Slovo trhan však později přešlo do hanlivého způsobu označení lidí, kteří chodili otrhaní a dělali tzv. špinavou práci. Dílo Jana Nerudy však vystihuje dobře známá fakta o životě v jedné z trhanských osad. „Byli to lidé, kteří neovládali žádné řemeslo, alespoň tehdejší společnost to tak vnímala. Dokud byli mladí, plní sil, mohli se věnovat těžké práci baraby, ale

⁴⁷ Naše řeč – Barabové. Naše řeč - Základní informace [online]. Dostupné z URL:

<<http://nase-rec.ujc.cas.cz/archiv.php?art=3780>> [cit. 17.06.2019].

⁴⁸ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

• ⁴⁹ Historie.cs: Na železnici dějou se věci — Česká televize. Česká televize [online].

Dostupné z URL: <<https://www.ceskatelevize.cz/porady/10150778447-historie-cs/215452801400010-na-zeleznici-dejou-se-veci>> [cit. 18.06.2019].

když stárli, často si sáhli na život.⁵⁰ Jak je psáno výše, pili ve velké míře alkohol, jelikož jejich finanční možnosti často nestačili na to, aby mohli vést “normální” život. “Pokud se žena rozhodla provdat se za barabu, nacházela práci uvnitř osady, což vysvětluje fakt, že se skupina postupně oddělila od společnosti.”⁵¹ Řádky Nerudova díla člověka mohou dovést k myšlence, jak marný a smutný život vedli, když upadávali ve své mravní i sociální bídě, avšak nejde popřít fakt, že to byli právě barabové, kdo razil cestu nové budoucnosti dopravy, která brzy ohromný nejednoho umělce či vědce a lidé protkají krajiny železnými pasy vstříc rychlejší budoucnosti.

Závěrem kapitoly o ayznboňských tovaryších, pojďme se podívat na místo jejich posledního odpočinku. Dokončení prací na území českých zemí se mnoho barabů nedočkal a bylo nutné najít místo, kde by bylo možné je pohřbít.“ Dnes najdeme takové místo na Šumavě. Malý hřbitov na Špičáku u Weighlhäuseln ve své zemi tají osudy mnoha mrtvých barabů, kteří byli bez obřadu pohřbeni do hromadných hrobů. Teprve roku 2002 se dostalo hřbitovu řádného označení dřevěnými kříži, přitom mnozí z nich byli budovateli tunelu, který od roku 1877 až do roku 2007 držel prvenství nejdelšího tunelu v naší zemi.⁵²

3.2. OTCOVÉ ŽELEZNICE

Otcové železnice - muži, kteří stáli u samého počátku železniční dopravy, avšak mnohé by snad i označení železničář uráželo, jelikož jejich profese byly zdánlivě jiné povahy. Kým byli a kým se stali zásluhou rozvoje železniční dopravy?

Průkopníkem železnice byl František Antonín Gerstner, který provedl koleje krajinou ještě v dobách, kdy místo parní lokomotivy lidé spoléhali na sílu koní. Po

⁵⁰ *Železničář: časopis pro železničáře, přátele železnic a železniční modeláře*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1957, **1957**(VII.). ISSN 0322-8002.

⁵¹ *Železničář: časopis pro železničáře, přátele železnic a železniční modeláře*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1957, **1957**(VII.). ISSN 0322-8002.

• ⁵² Barabové na Vítkovsku po sobě zanechali mnohé silnice, železnice i náhon | Ostrava. Český rozhlas Ostrava [online]. Dostupné z URL: <<https://ostrava.rozhlas.cz/barabove-na-vitkovsku-po-sobe-zanechali-mnohe-silnice-zeleznice-i-nahon-6969613>> [cit. 20.06.2019]. Dostupné z URL: <<http://www.payne.cz/3xS43787/GerstnerFrantisekAntonin.htm>> [cit. 19.06.2019].

svém otci nepochybně zdědil to nejlepší a úspěšně kráčet v jeho stopách. „Byl velmi vzdělaným člověkem a stal se zakladatelem polytechnického institutu ve Vídni. Zanedlouho k němu přijde jeho životní příležitost. Jeho otec, jehož pověst precizního projektanta ho předcházela, dostává nabídku na vybudování železné silnice - tedy koněspřežky. V té době je mu šedesát šest let a je si vědom, že projekt by s největší pravděpodobností nemohl dokončit, proto jej odmítá a doporučuje svého syna - Františka Antonína Gersterna. Gerstner čeká šest měsíců, zda bude pro zakázku vybrán. Nemarní však čas a na radu otce se vydává zkoumat terén, kde by měla železnice vzniknout. Což udělal už při jednom projektu jeho otec, jednalo se v podstatě o to, že plánovanou trasu železnice prošel pěšky, aby se seznámil s terénem.“⁵³

Mladičký Gerstern s otcem zvažuje první kroky a vydává se do Anglie, která je tou dobou železniční velmocí, jak jsem zmiňovala již výše, Anglie byla kolébkou železniční dopravy. Právě tady se František Gerstern inspiroval konceptem kolejové dopravy, která je v té době velmi různorodá. „Nakonec se vrací do Rakouska - Uherska s jasnými plány. Nejdříve je však nutné sehnat kapitál, který by pokryl náklady na výstavbu železné dráhy, stát se toho účastnit nechtěl. Nebylo vůbec jisté, zda se investované peníze vrátí.“⁵⁴ Další věcí, která jistě v tomto rozhodnutí státu hrála roli, byl fakt, že lidé se vyjadřovali o železné dráze s velkou nenávisť, zejména formani měli pocit, že přicházejí o práci, zájezdní hostince zrovna tak. „Navíc se vůbec nezamýšlelo přepravovat osoby, tudíž veškerý potencionální výtěžek by přicházel z kapes společností, které mají potřebu přepravovat své zboží.“⁵⁵

Velmi důležitým dokumentem byly „Listiny o privilegii“, které takřka odstartovaly železniční věk, nyní jsou uloženy v železničním muzeu ve Vídni, jedná se o ručně psaný pergamen, provázaný sametovou stužkou a opatřen císařskou pečeti. „Tzv. střední monarchův titul, kterým text začíná, zabírá polovinu úvodní části.

⁵³ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

• ⁵⁴ Historie.cs: Na železnici dějou se věci — Česká televize. Česká televize [online].

Dostupné z URL: <<https://www.ceskatelevize.cz/porady/10150778447-historie-cs/215452801400010-na-zeleznici-dejou-se-veci>> [cit. 18.06.2019].

⁵⁵ SZAJKÓ, Vojtěch a Zdeněk BEK. *Železnice, pošta a telegraf rakouské armády v letech 1848-1914: (životy a osudy)*. Praha: Epoque, 2017. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-7557-085-7.

Důležitější je ovšem vlastní text: příkladně odstavec o rozsahu a platnosti privilegia povolal stavět “dřevěnou a železnou dráhu” mezi Mauthausenem a Budějovicemi a zněl na “padesát roků po sobě jdoucích”. Onen Mauthausen není omyl: původně byla dráha skutečně projektována právě tam. změnu trasy do výhodněji položeného (a důležitějšího) Lince povolily úřady až v říjnu roku 1830. to již koně tahali vlaky z Budějovic až do rakouského Lestu.”⁵⁶. Sedmý bod privilegia umožňuje podnikatelům přepravu zboží, ale není zde zmínka o osobách, samotné počátky osobní dopravy jsou tedy tolerovány úředníky, ale de facto nelegální. Povolení se železniční doprava dočká až roku 1836.

Gersterna stavba železnice zaměstnává natolik, že nemá dostatek času věnovat se profesuře, zakázka na výstavbu železnice ho zcela pohltila. Roku 1824 si pronajímá pozemek pro zkušební dráhu o délce 230 kilometrů. Zkoušené jsou vozy po částečně dřevěných, částečně litinových i železných kolejích, to mělo i propagační účel. Výsledný projekt byl realizován budováním kamenných jader, což znamenalo, že železniční násep nechal podezdívat nasucho skládaným lomovým kamenem. Tento způsob výstavby byl velmi nákladný. Často je tento počín chybně přisuzován Gersternovi jako nadčasový, podmíněný předpokladem parních lokomotiv. Takové tvrzení vyvrací Mojmir Krejčířík ve své knize *Po stopách železnic*. Také hovoří o použití malých sklonů a velkých poloměrů, což má být důkaz toho, že Gerstern opravdu předpokládal parní lokomotivy, důvod byl však velmi prostý - pevné nápravy vozů, které byly náchylné k vykolejení v obloucích.

Finanční problém se rozhodl řešit formou akciové společnosti. Tj. společníci se svým kapitálem podílejí poskytnutým kapitálem, přičemž samotný chod řídí profesionální management. Jeho předpoklad, že se podnikatelé o zakázku poperou, byl však dost naivní. „Nakonec se však podařilo sehnat kapitál, a to i díky schopnému podnikateli Rotschildovi a jeho akcionářům.”⁵⁷ Státu připadalo tempo výstavby pomalé, finanční stránka železnice podléhala také burzovním výkyvům a jednalo se o skutečně nákladnou záležitost.” Pro lepší představu za jeden kilometr železnice si člověk mohl koupit např. Vítkovické železářny. Dvanáct milionů od

⁵⁶ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

• ⁵⁷ Historie.cs: Na železnici dějou se věci — Česká televize. Česká televize [online].

Dostupné z URL: <<https://www.ceskatelevize.cz/porady/10150778447-historie-cs/215452801400010-na-zeleznici-dejou-se-veci>> [cit. 18.06.2019].

akcionářů jsou brzy vyčerpány - už v roce 1841. Přejdou tedy k žádosti o dotace stát, který se rozhodne místo poskytnutí financí začít se stavbou vlastních železnic, které roku 1856 prodá za osmdesát milionů zlatých Francii.“⁵⁸

„Finanční náklady, které nakonec Gerstner spotřeboval, ho stály i přední pozici a byl nucen předat pozici stavbyvedoucího, po té řada akcionářů nabyla pocitu, že by se měla dráha vydražit a prodat, před čímž Gerstern varoval a apeloval na pokračování výstavby.“⁵⁹

Ačkoli tak jeho kapitola při výstavbě železnice končí, nelze popřít, že to byl vynikající a odvážný počín, jelikož jako mladý muž neměl téměř žádné zkušenosti. Jeho otec mu často pomáhal, ale překážky a nepříjemnosti, které musel nejednou řešit, prokázaly, že je František Gerstner skvělým stavitelem a průkopníkem železnice. Není potřeba zkrášlovat jeho osobu. Teorie o tom, že předvídal parní provoz, jelikož dílo, které po sobě zanechal, je důkazem velké píle a odhodlání. Za jeho skutečným koncem při stavbě železnice stál spíše jeho přístup než vyčerpání kapitálu. Dostupné zdroje se shodují, že jeho velkou slabinou byla komunikace. Přikláním se tedy k tomu, že pokud by ovládal diplomatické jednání, mohl u výstavby zůstat, nahradil ho ovšem teprve jeden a dvacetiletý Mathias Schorner, který železnici dovedl ke zdárnému konci roku 1835 do konečné stanice Gmundenu.

„Gerstner se ještě objeví při spuštění lokomotiv na koleje. O tom, že se stala železnice jeho velkou vášní, svědčí i jeho rytířský erb, který měl v modrém poli stříbrné okřídlené kolo, tedy symbol železnice.“⁶⁰

Za poutavý příběh považuji také propletení osudu bratří Kleinů a železné dráhy. Bratři Kleinové měli stavitelskou firmu, která byla absolutní špičkou ve stavitelství, vynikali skvělou organizací zakázek, což jim umožnilo plnit jich i několik najednou. Jejich začátky ale marně budeme hledat v dopravním průmyslu, začínali na panství Lednice jako zahradníci, ještě před tím, než vznikne oficiální firma. Stejně

• ⁵⁸ Historie.cs: Na železnici dějou se věci — Česká televize. Česká televize [online].

Dostupné z URL: <<https://www.ceskatelevize.cz/porady/10150778447-historie-cs/215452801400010-na-zeleznici-dejou-se-veci>> [cit. 18.06.2019].

⁵⁹ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

⁶⁰ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

tak jejich první zakázka, která znamenala posun směrem k dopravě - stavba silnice. „Jejich počínání velmi ovlivní ztráta dvou bratrů, kteří umírají, nicméně roku 1836 se dostaví první zakázka na železnici, téměř čtyři sta kilometrů dlouhá Severní dráha císaře Ferdinanda z Vídně napříč Moravou až k solným nalezištím v Haliči. Zakázku jim pomohlo získat také rozhodnutí, že zakázky budou provádět výhradně domácí stavitelské firmy, a jak jsem již zmínila, firma bratří Kleinů patřila k těm nejlepším. Hlavou firmy byl bratr Franz, který každému z bratrů přidělil úsek, na kterém měl pracovat.“⁶¹ Tato zakázka prospěla jejich firmě hned ze dvou důvodů, získávali nové zkušenosti a dělali si tak reklamu.

Libor, jeden z bratrů, zanechává po sobě perlu dráhy Vídeň - Brno, kde vystavěl brněnský viadukt a jeho dělníci pak dali podobu brněnskému nádraží. Práci na železnici začíná opravdu úspěšná etapa v životech těchto mladých mužů. Další zakázka na sebe nenechá dlouho čekat, hned po dokončení zakázky se firma vrhá na nový projekt. Jedná se o výstavbu olomoucko-pražské dráhy, kde vystavějí více než sto padesát zděných objektů a několik tunelů. „Velmi schopně si počínají i v soutěži o výstavbu dnešního Masarykova nádraží, konkurence byla veliká a proto se rozhodli spojit s budějovickým „šifářem“ Adabertem Lannou, soutěž nakonec skutečně vyhrávají a už roku 1845 vítá nádraží první slavnostní vlak.“⁶²

Veliký rozdíl mezi Gersternem a bratry Klenovými tkví nejen v tom, že se zajímali o zcela jinou část železnice, ale také ve vztahu k ní. V žádném případě je nelze označit za železničáře, pro ně práce na železnici znamenaly pouhé zakázky.“ Celé firmě, která vzniká oficiálně až po smrti bratra Libora, přinesla velký úspěch a prestižní jméno, ale každá mince má dvě strany. Dva z bratrů připravila železnice o život. Nejdříve umírá Franz při jedné z prohlídek, kdy cestoval trasou, kde měl zkontrolovat firemní zakázku, bohužel se vyklonil v nesprávný okamžik a srazil si hlavu o sloup. Další tragédie na sebe nenechá dlouho čekat a o rok později potkává ten stejný osud také bratra Libora. Firma bratří Kleinů je na počátku svého konce, už nikdy se nedočká vrcholu, na kterém mohli bratři díky skvělé organizaci

⁶¹ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

⁶² KREJČÍŘÍK, Mojmír, Tomáš JOHÁNEK a Marie Alžběta VOPÁLENSKÁ. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development)*. Druhé vydání. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003-. ISBN 80-902-7068-9.

být. Ostatní bratři se pomalu ztrácejí ve funkcích, jež přebírají po svých zesnulých bratrech.“⁶³

Za zmínku stojí také jejich podíl na budování dnešního Masarykova nádraží, kterému dali vzniknout spolu s Vojtěchem Lannou. Velkou prohrou, která následovala po tragických událostech v jejich rodině, byla prohraná soutěž o Buštěhradskou dráhu, místo toho prorazila firma, kterou Kleinovi pomáhali založit. Jejich konec byl stejně rychlý jako jejich začátek, historici se shodují na tom, že za koncem stojí nová generace Kleinů, které chybí píle a pracovitost, kterou předci oplývali a volí raději konzumní způsob života. Kdybychom měli najít jediné slovo, kterým bychom rodinu Klein charakterizovali, pak by to jistě byla vděčnost, která je při podnikání tolik důležitá, ale přesto i v dnešních dobách mnohým chybí.

Osud firmy Klein nám ukazuje velmi důležitou věc, kterou je potřeba si uvědomit. Stojíme u zrodu úžasného převratného způsobu přepravy. Již brzy se železnice stane i osobním dopravcem, naproti tomu ničí osudy formanů, přetíná pole mnoha zemědělců, bere životy lidí, ale je to vždy daň pokroku, kterou se lidstvo nezdráhá platit.

Další osobnost spjatá s počátky železnice je Alois Negrelli, který je budovatelem pražského mostu přes Vltavu, který půl století držel prvenství největšího mostu v Evropě. Také strávil určitý čas na Moravě, kde řídil stavbu první lokomotivní železnice. „Stává se vedoucím projektu Olomoucko- pražské železnice. Projektoval také dráhy za hranicemi monarchie, například železnici z Mnichova do Innsbrucku, kde provedl zároveň kalkulaci potřebného vozového lokomotivního parku. Všechny tyto projekty prováděl bez nároku na platové ohodnocení.“⁶⁴ Nelze tedy diskutovat o tom, že by jeho vztah k železnici nebyl více než kladný.

„Na území monarchie se podílel na projektování KFNB, tedy na trase Vídeň - Morava - Halič, kde se konečně dočkává řádného platu, odměny činily až tři tisíce zlatých ročně a součástí odměn byl i naturální byt zdarma. Negrelli měl odpovědnost za veškeré stavební práce, ale také provozní záležitosti. Zhodnocení předešlých zkušeností tedy nakonec přichází, nejednalo se vůbec o jednoduchý

⁶³ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

⁶⁴ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

úkol.”⁶⁵ Negrelli však dokázal, že je velmi schopným projektantem, ale také vedoucím a právem se ve svých čtyřiceti jedna letech stává nejvyšším budovatelem první lokomotivní železnice v monarchii. „Koleje dovedl až do Přerova a 17. října mohl přijet první vlak až do stanice Olomouc.“⁶⁶ Schyluje se však ke konci soukromých drah, především KFNB. V monarchii se pomalu realizuje myšlenka státních drah, které měly vytvořit železniční síť propojující celou monarchii. Přirozeně Alois Negrelli měl být člověkem, který bude mít celý tento projekt pod svým vedením. Pod jeho vedením se ocitli také stavbyvedoucí, jako byl Keissler nebo Perner. Nikoho nepřekvapilo, jak skvěle zvládl zrealizovat celý projekt a kromě kolejí zůstaly po něm také tunely. Jeden z nich dokládá, že i zkušený budovatel není neomylným, zasáhl poněkud nešťastně při stavbě třebovického tunelu, kde prosazoval metodu otevřeného zářezu, což nebylo nejvhodnějším řešením. Jak se však shodují autoři, kteří zpracovávali jeho biografii, tak i já nemohu než souhlasit s tím, že takové chybné kroky byly pouhými “drobečky” v záplavě jeho úspěchu.

Dne 20. 8. 1845 se dočká monarchie i Alois Negrelli slavnostního vlaku, který ochutnal rychlost kolejí vystavěné jeho zásluhou. Jak jsem již zmiňovala, jeho vztah k železnici byl evidentní. Podle dopisu, který psal svému příteli do Švýcarska, vytvořil si zvláštní citový vztah i k celému projektu. Do dopisu napsal: “přivezl jsem s pomocí nebes následníka trůnu a výkvět rakouské monarchie v deseti hodinách z Olomouce do Prahy, v to čítaje i vítání a slavnosti v mezistanicích. V Praze bylo vítání nezměřitelné - přes sto tisíce lidu bylo shromážděno. Bylo to jako v den vysvěcení našeho katedrálního mostu - a slzy radosti proudily z mých očí při tom uznání obecném...”⁶⁷

„Odměnou Negrellimu nebylo pouze obecné uznání, po dokončení projektu se stává čestným občanem Prahy a v roce 1850 je vyznamenán řádem železné koruny III. třídy. Je tedy povýšen do rytířského řádu stejně jako František Antonín Gerstern. Čechy protkané kolejemi za jeho přičinění byly jeho srdeční záležitostí, snad i proto volí označení rytíř Vltavolabský. Po dosažení rytířského stavu začíná s kritikou Vídně a ocitá se na pokraji své kariéry, kterou jen s pomocí Radeckého

⁶⁵ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

⁶⁶ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

⁶⁷ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

nemusí zcela ukončit.⁶⁸ Jeho profesní zaměření se však změní a Negrelli se stává generálním inspektorem rakouských státních drah.

Další jeho projekt měl být Suezský průplav. Projekt byl téměř hotový, dokonce i povolení egyptského místokrále na sebe nenechalo dlouho čekat. Zdravotní stav Negrelliho však nedovolil tento projekt dokončit a po šesti měsíčním boji je uložen na Ústředním hřbitově ve Vídni. Jeho náhrobek stále připomíná, že na tomto místě odpočívá člověk, který ovlivnil počátky železnice.

Byl bez pochyby výborným vedoucím, ale úspěch nelze přisuzovat jedinému člověku, "otců železnice" v historii nalezneme mnoho. Jedním stavbyvedoucím Negrelliho byl Jan Perner, jenž si svou cestu k železnici musel prosadit. Bylo mu určeno pokračovat v mlynářském řemesle jeho otce. On se však jako nejstarší syn, údajně před shlukem lidí na návsi, vzdává roku 1830 na návsi v Bratčicích na Čáslavsku nároků na dědictví. Rozhodl se studovat techniku v Praze a už v patnácti letech velmi odvážně prohlašuje, že bude stavitelem železnice. Budeme-li pátrat, kde se v něm taková touha a odhodlání vzalo, jistě za to mohlo předčítání jeho otce, kdy malý Jan Perner usínal s představami o anglických koňkách. Další teorií je blízkost jeho školy ke Královskému českému stavovskému technickému učilišti, přesně se však neví, jestli se s žáky učiliště stýkal nebo se jedná jen o náhodnou spojitost. Důležité však je, že se mu podařilo vystudovat spolu s dalšími třiceti čtyřmi vytrvalými technickou vysokou školu. Ani to mu však nezaručilo cestu k železnici. Bylo složité nalézt uplatnění a byl nucen pracovat jako dohled při stavbě silnic na Jičínsku ve službách knížecí rodiny Trauttmansdorf - Weinsberg.

Jeho kroky povedou nejdříve do Ruska a teprve počátkem 19. století povolává Perneru do svých služeb Rakousko. Dostává za úkol vybrat správnou trasu, kudy povede pražsko-drážďanská dráha. Zvažoval mnoho variant, procestoval mnoho míst a nakonec se rozhodl pro trasu podél Vltavy a Labe, což schválil nakonec i císař a dráha se dočká výstavby přesně podle doporučení inženýra Perneru. Podílel se také na dráze olomoucko-pražské, kde vybíral ze sedmi možných variant, kudy železnice povede. Nakonec se přistoupila k možnosti, jež navazovala na tehdejší Ferdinandovu železnici a vedla dále přes Pardubice a Kolín dále do Prahy. Jeho úloha v tomto projektu byla samozřejmě projekční, ale zároveň také řídicí. "Ta první spočívala jednak v jakési supervizi již dříve vypracovaných

⁶⁸ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

projektů úseku Česká Třebová - Kolín včetně detailního harmonogramu organizace prací, jednak ve vlastních návrzích projektů úseku Pardubice - Praha. Konečně zajištění výstavby pražského nádraží si zaslouží být zmíněno jako samostatná položka.”⁶⁹

Jan Perner je v literatuře často uváděn jako ten, který vystavěl železnici do Prahy, proto ho znají i laici, ovšem není to zcela přesné. Skutečnost je taková, že výstavbu dráhy mělo ve svých rukou podnikatelství bratří Kleinů, kteří měli svůj technický personál a dělníky. V případě železnice směřující do Prahy zastával pozici, kterou bychom v dnešní době mohli chápat jako zástupce investora.

Stejně jako Perner našel na železnici svůj smysl života, nachází ho zde také jeho smrt. V pouhých třiceti letech umírá při tragédii, kdy se vykloní z vlaku a naráží na sloup na choceňském nádraží. O této události tehdy informoval časopis Kwěty. Můžeme si jen domýšlet, co by dokázal na železnici Perner vybudovat. Jeho práce se do železniční historie stihla vtisknout velmi silně i za jeho krátký život.

Fakt, že koněspřežka měla co dělat s těžbou soli, už víme, proto nás nepřekvapí, že předchůdci Vojtěcha Lanny byli zřizenci solního úřadu. Pocházel ze Solné komory, což je část Rakouska pod Alpami a jeho rodina se živila dovozem soli do Čech stejně jako všichni obyvatelé těchto míst. Vojtěch Lanna přebírá otcovo dědictví roku 1828, tedy ve stejném roce jako je spuštěn provoz na koněspřežné dráze. Mojmír Krejčířík označuje mladého Lannu a koněspřežku jako vrstevníky, ve svých dvaceti letech mohl sledovat, jak dochází ke změnám v jeho rodném kraji, kdy se vystavovala železnice a zásadním způsobem se měnil způsob dopravy soli. “Do světa železnice vstoupil v roce 1832 částkou 3 000 zlatých k.m., upsanou ve prospěch železniční společnosti. O tři roky později již měl pronajatou veškerou přepravu zboží mezi Českými Budějovicemi a Lincem (s použitím až osmi set koní), když před tím - i přes vytrvalý odpor města- dosáhl prodloužení trati ke svým budějovickým skladištím.”⁷⁰ S provozem koněspřežné dráhy končí roku 1846, kdy dochází ke zvýšení taxy a Lanna se rozhodl od společnosti odejít. Neodchází však škodný, výhradní smlouvou si zaručuje přednostní právo na přepravu veškerého zboží dále po Vltavě.

⁶⁹ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

⁷⁰ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

Při rozhodování kudy povede spojení mezi Prahou a Vídní nebyl nadšen z olomoucké varianty, upřednostňoval varianty, které se týkaly jižních Čech. „Další projekt, který prosazoval, měl být uskutečněn v blízkosti jeho kladenských uhelných skladů, aby byl zajištěn vývoz zboží, ani Lannovi ani bratrům Kleinovým se nepodařilo získat povolení a došlo tak “pouhé” rekonstrukci pražsko-lánské dráhy, kterou vlastnil kníže Fürstenberg. Lannovi nezbylo nic jiného než najít jiný způsob uskutečnění svého plánu. Nakonec zamýšlí propojení Kladna s Kralupy nad Vltavou, císař skutečně udělí povolení k postavení této dráhy, ale nikoli Lannovi a dokonce ani Kleinům. Povolení získává kníže Fürstenberg.“⁷¹

Ačkoli se tomu kníže bránil, nakonec se spojuje s Vojtěchem Lannou i bratry Kleinovými a zakládají podnik “Buštěhradská železniční společnost” roku 1855. Provoz na dráze již nějaký čas fungoval ještě před udělením povolení, což nebylo při stavbě železnice nijak výjimečné, byl to důsledek nutnosti pro přepravu uhlí, aby nedošlo ke ztrátám zisků. „23. 5. 1856 je vypraven slavnostní vlak s lokomotivou Karl Egon, který zahajuje oficiální provoz. Název lokomotivy je podle křestního jména knížete, který bohužel dva roky před zahájením umírá. Slavnostní jízda zahrnovala také prohlídku Vojtěšské huti, bohatou hostinu, po které následoval návrat zpět do Prahy.“⁷² Takové události byly skutečně svátečními záležitostmi. Kdo jiný zanechává věrnější a přesnější popis doby než umělci? Díla psaná v dobách zrodu železnice často popisují podobné události, které mnohým měšťanům stály za nákup nových šatů. Dokonce i Jaroslav Havlíček ve svém díle *Petrolejové lampy* popisuje takovou událost při tématu, které zdánlivě s vlaky nesouvisí, avšak dokazuje jen fakt, jak velký dopad měla železnice na běžný život. Těžko si dokážeme představit, co se lidem železnicí otevíralo za možnosti a jak velký převrat to pro jejich životy znamenalo. Lanna svůj záměr neopustil a tentokrát se snažil přivést uhlí na Liberecko. Další spoluprací s Kleinovými se podílel na výstavbě olomoucko-pražské dráhy, ačkoli Praha nikdy nebyla v okruhu jeho zájmu. Nakonec se tento projekt neukázal jako šťastným krokem. Opravdu se mu povedlo dopravit uhlí na liberecko, ovšem ještě před tím projel se svým zbožím polovinu země. Ovšem právě jeho zásluhou vznikl směr Liberec - Trutnov.

⁷¹ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

⁷² SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

Jeho snažení pokračovalo, nyní již vedly koleje z Kladna do Kralup nad Vltavou, stačilo tedy propojit Trutnov a Kralupy. Počátkem roku 1864 začal se stavbou. Na podzim dalšího roku byla stavba dokončena. Za to pražsko-lánská dráha nedospěla až k Plzni, jak bylo zamýšleno, ale zastavila se v křivoklátských lesích.

“Výčet tuzemských železnic, vzniklých bezprostředním přičiněním Vojtěcha Lanny, by nebyl úplný bez zmínky o České severní dráze. Tedy o trati z Bakova nad Jizerou do Rumburka a Varnsdorfu s odbočkou do Děčína. Lanna shromáždil zájemce o stavbu a ta byla dne 6. 10. 1865 povolena. Sám však mohl zajistit jen první administrativní úkony, začátku stavby se již nedočkal. Jeho unavené srdce se zastavilo navždy.”⁷³

Následující jméno, které se pojí se zrodem železnice, je všem dobře známé, avšak než jej bude znát celý svět, ještě chvíli to potrvá. Jedná se o Františka Křížíka, který na doporučení v Kaufmannově podniku začne s výrobou a opravou signalizačních zařízení pro železnici. Poněkud za pochodu poznává na železnici elektřinu a poznatky využívá, když přechází k Severní dráze císaře Ferdinanda, odkud přechází do Moravskoslezské centrální dráhy.

V Krnově se pouští do zlepšení mechanického vzdálenostního návěstidla na popud vídeňské dodavatelské služby Egger. “Stávající typ pracoval se zavěšeným závažím, jež po dosažení dolní polohy musel zaměstnanec znovu vytáhnout do polohy horní. Opomenutí tohoto úkonu mohlo znamenat nefunkčnost systému. tudíž ohrožení provozu. Křížík proto přišel se zlepšovacím návrhem: doplnil dosavadní návěstidlo jednak mechanickým zařízením, které při kritickém poklesu závaží uvedlo návěstidlo do polohy zakazující jízdu, jednak elektrickým zvonkem, jenž obsluhujícího pracovníka na rizikový stav akusticky upozornil. Tento vynález “na objednávku” vynesl Křížíkovi odměnu tisíc zlatých.”⁷⁴

Jeho zlepšování pokračovalo i na dalším místě, tentokrát se ocitá v Plzni, kde nastupuje na pozici přednosta telegrafů. Z tohoto období pochází patent na udržování odstupu vlaků, což se uplatnilo i ve švýcarském tunelu svatého Gotharda. Za jeho nejpovedenější vynález je však považována oblouková lampa, jejíž zásluhou zná Františka Křížíka každý žák, který projde vzdělávacím procesem základní školy.

⁷³ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

⁷⁴ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

Posledním “otcem železnice” je Rudolf Bechyně. Pokud budete pátrat v paměti a marně hledat spojitost s železnicí, usnadní vám vaše pátrání nejspíše informace, že Rudolf Bechyně měl za sebou v době nástupu na železnici kariéru u vojska a četnictva. Na železnici nalézá místo jako úředník v Nymburku v provozním a administrativním centru společnosti Rakouské severozápadní dráhy.

Právě zde vzniká v 70. letech nymburská kolonie, jejíž součástí bylo nádraží, výtopny a dílny. Zde se pamatovalo na sociální zázemí nejen úředníků, ale také dělníků, což bylo velmi neobvyklé, ale právě v takovém prostředí Rudolf Bechyně vyrůstal a značně jej to formovalo. Jeho otec posílá Rudolfa studovat v dílnách Rakouské severozápadní dráhy ve Znojmě. Jeho studium trvá pouhých sedm měsíců a vrací se zpět do rodného Nymburka, kde se dá do učení a vyučí se zámečníkem.

Rudolf Bechyně se na určitý čas stává žurnalistou s demokratickým smýšlením. Práce u novin ho přivedla k jeho kariéře politika, kterou budoval poctivě od píky a která ho přivedla do nesnadných situací. „Roku 1915 je obviněn z velezrady a jen díky statutu poslance říšské rady je ochráněn od nejhoršího a přežívá. O dva roky později se navrací poznamenan touto skutečností fyzicky i názorově. Definitivně se navždy odvrací od všeho, co kladně souvisí s monarchií. Po získání samostatnosti se na dvacet let staví do role vrcholného politika, která mu později vynese jmenování ministrem železnic, a to 9. prosince 1925.“⁷⁵

Na místě ministra železnic byl zapotřebí člověk, který má za sebou politický život, ale aby znal dráhu z pohledu obyčejného člověka. Ačkoli nebyl přímým aktérem jako předchozí muži, pomohl mnoha prospěšným věcem, kterým rozuměl zejména díky zkušenostem z běžného života, kdy na dráze sám pracoval.

⁷⁵ SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.

4. KDYŽ SE ČLOVĚK STANE ŽELEZNIČÁŘEM

Poslední kapitolu jsem věnovala příběhu mé rodiny, která se v různých pozicích objevovala na dráze po několik generací. Je sestavena z vyprávění a materiálů v rodinných kronikách.

„Prvním železničářem rodiny Fialových byl Čeněk Fiala, který se narodil 15. listopadu 1889 v Olešné. Byl vychováván tetou a strýcem v nedaleké vesnici Nesuchyni. Po návratu z vojenské služby doma pobyl jen pár let a pokračoval do bojů první světové války. Tato událost jej zdržela ve světě ještě několik let po skončení válečného konfliktu, protože přecházel z Ruska pěšky. Celá rodina, jeho manželka a dvě děti, už v jeho návrat ani nedoufala. Právě po návratu se začíná psát příběh železničáře.

Z pradědových vzpomínek je jeho vztah k železnici patrný již od dětských let. Pamatoval

na dobu, kdy probíhala výstavba železnice, která je dnes na trati Rakovník-Most. Koleje zde byly budovány na navršené zemině, která byla vyhloubena z obou stran. Vzniklo zpevněné návrší s hlubokými stružkami po obou stranách. V dnešních dobách jsou již tyto stružky více či méně zasypány. Při stavbě železnice však v prostoru pod kolejnicemi měli „ajnboušší tovaryši“ vyhloubené otvory, ve kterých přespávali.“⁷⁶ Takto vzpomíná praděda na své první setkání se železnicí.

„Po návratu z války se rozhodl dát do služeb Československých státních drah.“⁷⁷ V příloze se nachází výpis z kvalifikačního protokolu, který hovoří o způsobilosti k železniční službě, pilnosti, chování ve službě, způsobilosti pro ustanovení neb povýšení, způsobilost pro vyšší postavení služební, je zde i prostor pro poznámky. Profesní postup na železnici byl přísně strukturován a člověk musel projít všemi podúřednickými úkony, než-li se dostal na vyšší pozici. Tento systém oceňuji zejména proto, že člověk měl praxi i ve věcech, o kterých později rozhodoval z vyšší pozice, a byla tak eliminována možnost vyžadovat po podřízeném nemožné věci.

„V roce 1926 se Čeněk Fiala stává dělníkem u Československých státních drah, tuto pozici vykonává deset let, kdy je povýšen na pozici strážný trati.

⁷⁶ FIALA, Josef, *Pamětní kniha rodiny Fialů ze Svojetína, 1915*

⁷⁷ FIALA, Josef, *Pamětní kniha rodiny Fialů ze Svojetína, 1915*

Jako navracený voják z fronty mohl u železnice vykonávat zatím jedinou službu, stejně jako mnoho dalších vysloužilých vojáků. Stal se strážným na vechtrovním domku v Rakovníku. Měl tedy za úkol obsluhu závor, které byly první v pořadí, když vlak opouštěl nádraží Rakovník a směřoval na Louny a Most.⁷⁸ Jeho život na vechtru se mnoho nelišil od života, který vedla hlavní postava knihy Hlídač 47. Rakovnický vechtr byl opatřen telefonem. Přesně se neví, zda Čeněk Fiala sloužil na směnný provoz nebo nepřetržitou službu, jak bylo v začátcích železnice zvykem.

„Rokem 1936 povyšuje na pozici strážní trati s nástupním platem šest tisíc osm set čtyřicet korun ročně. Tento dokument lze naléznout v příloze. V té době Rakovník podléhá ředitelství státních drah v Plzni, kde je tento dokument také vydán.“⁷⁹

Pokud se člověk rozhodl vyučit řemeslu a stát se zaměstnancem drah, obdržel výuční list, který lze považovat za umělecké dílo. Takové listy obdržely s velkou pravděpodobností také další potomci Č. Fialy, bohužel se tyto dokumenty nedochovaly a v současné době je obtížné nalézt takové dokumenty v archivech. Tyto dokumenty se nepodařilo dohledat ani v jiných fondech.

Svět spatřuje druhou světovou válku, ta však není již tématem této práce, a proto pouze pro pochopení, jaký měl železničář život, nastíním události, které potkávají zaměstnance železnice. Čeněk Fiala druhou světovou válku přežívá v domácím prostředí a není už poslán do boje jako tomu bylo před lety. Co se služby týče, příliš se toho pro něj nemění, stále slouží na svém místě v Rakovníku a jeho práce se nedotkne ani zabrání sudetského pohraničí, které zcela změní dění v obci Svojetín, ve které žije.

„Jiné je to však pro Josefa Fialu, který je synem Č. Fialy. Roku 1942 obdrží dopis z ředitelství drah z Plzně, že dostává dva dny placené dovolené, aby si uspořádal své soukromé záležitosti, a poté je odvolán do Mnichova. Čeká ho tedy odjezd do Říše, kde se má podílet na továrenské výrobě. V dopise, který obdržel, je také vypsán podrobný soupis věcí, které si sebou musí vzít. Jednalo se o občanskou legitimaci, volnou jízdenku, tu měl obdržet v kanceláři u jakého si pana Bláhy, ve třetím bodě je požadováno, aby odhlásil ihned potravinové lístky a potvrzení o tomto kroku měl sebou. Také byl upozorněn, aby měl sebou dostatek jídla na cestu, pracovní a služební oděv a v šestém kroku měl učinit vybrání mzdy, která

⁷⁸ FIALA, Josef, *Pamětní kniha rodiny Fialů ze Svojetína, 1915*

⁷⁹ FIALA, Josef, *Pamětní kniha rodiny Fialů ze Svojetína, 1915*

byla zúčtována až do 25. března, tedy do dne jeho odjezdu. Průvodčí vlaku, kterým Josef Fiala cestoval, byl zároveň vedoucím skupiny a všichni „cestující“ měli povinnost jej poslechnout. Josef Fiala se z války vrací živ se svým deníkem, který je v soukromém archivu naší rodiny, kde zaznamenával velmi silné vzpomínky na dobu v Říši.⁸⁰

Nejstarší syn Čeňka Fialy byl strážním policistou. Sloužil na lounském předměstí během druhé světové války, kde přichází o život. Tato tragická událost se stala při kontrole cisternových vozů. Válka končila a uprchlíci vyhledávali skryš na všemožných místech. Oblíbeným místem se pro ně staly také cisterny, které však po odeslání z nádraží a naplnění často odhalily mrtvá těla lidí, jež nebylo možné zachránit. Přistoupilo se tedy k opatření a včasné kontrole cisteren ještě před odesláním k naplnění. „Při jedné této kontrole, otevírá Václav Fiala poklop a svítilnou osvětluje prostor cisterny, tam je však zůstatek hořlaviny a dochází k výbuchu, který usmrcuje nejstaršího syna Čeňka Fialy a Marie Fialové, rozené Lippertové.“⁸¹

„Rok po skončení války se dává Čeněk Fiala na odpočinek. 20. června 1946 je rozhodnuto, že pan Fiala odchází od 1. srpna do trvalé výslužby, do níž odchází s průměrnou mzdou. Rozhodnutí o pensii je rovněž součástí přílohové části, lze se také dozvědět o zvláštních přídavcích, které byly do výslužby zahrnuty.“⁸²

Osud Fialů – železničářů se píše dodnes, vnuk Čeňka Fialy – Miroslav Fiala byl zaměstnancem drah celý svůj život a nové časy umožnily vstup do služeb železnic také ženám.

Železnice byla pro Čeňka Fialu odměnou po hrůzách první světové války, možností zajistit slušný život sobě i své rodině a nezanevřel na ni, ani po smrti svého syna. Do posledních dní jeho života miloval všechno, co se železnice týkalo.

⁸⁰ FIALA, Josef, *Pamětní kniha rodiny Fialů ze Svojetína, 1915*

⁸¹ FIALA, Josef, *Pamětní kniha rodiny Fialů ze Svojetína, 1915*

⁸² FIALA, Josef, *Pamětní kniha rodiny Fialů ze Svojetína, 1915*

ZÁVĚR

Výběr tématu ovlivnila rodinná tradice. Po tři generace v naší rodině se stávali naši mužští potomci zaměstnanci v železniční dopravě. Bylo pro mě tedy výzvou zmapovat vývoj železnice od jejich nejranějších počátků. Práce je zaměřena na české země, nelze však nezahrnout Rakousko Uhersko, kterého jsme byli součástí.

První část se zabývá železnicí v širším slova smyslu. Objasňuje vznik a funkce koněspřežné dráhy. Druhá kapitola zachycuje zásadní změny, které přineslo usazení parní lokomotivy na koleje. Tato část první kapitoly se nesnaží o ucelené chronologické vysvětlení železnice, ale pouze přibližuje události, které ovlivňovaly lidské životy.

Druhá část je členěna na další tři kapitoly. První sleduje vývoj železničních uniforem, jejich přeměny, které nutně nesouvisely s politickými změnami. Uniforma dodávala železničním zaměstnancům na důstojnosti a vážnosti, se kterou bylo nutné práci vykonávat. V kapitole Architektura je popsán osud budov z dob koněspřežné dráhy, které se zachovaly a jsou nám jedinečným svědkem zrodu tohoto fenoménu. V kapitole je dále popsán osud pražských nádraží, která byla v železniční architektuře zásadní. Není opomenut ani souhrnný přehled nádražních budov, které jsou vystavěny po vzoru obdobného projektu. Závěrečná kapitola druhé části je zaměřená na slang železničářů. Základem této kapitoly byl dotazník, který vyplnilo patnáct respondentů. Vyhodnocení dotazníků prokázalo jen malou znalost železničního slangu, přičemž nejznalejší skupina byli respondenti nad čtyřicet let. Pojmy, na které jsem se dotazovala, jsou vysvětleny a v některých případech sledujeme základ v německém jazyce, není to však pravidlem, jež by se dalo aplikovat pro všechny slangové výrazy.

Třetí část s názvem Stavitelé železnic je zpracován v první kapitole život skupiny lidí, kteří se nazývali barabové, měli za úkol stavět tunely a jejich práce byla velmi riskantní, často se setkávali s odporem zdejších obyvatel, kteří je přezdívali trhání. Byli velmi zajímavou sociální skupinou, která měnila tvář železničních cest. Následující kapitola popisuje osudy sedmi mužů, kteří svůj život zasvětili železnici, aniž se nutně za železničáře považovali. V této kapitole je nejvíce zřetelné, že

každý pokrok si vybírá svou daň a za mnohými pokroky lidstva stojí často osobní tragédie.

V poslední části s názvem “ Běžný den železničáře” využívám písemných pramenů z rodinných kronik i vyprávění rodinných příslušníků. Na rozdíl od předešlých kapitol zde nepracuji s žádnými odbornými publikacemi. Cílem bylo zdokumentovat co nejpřesnější běžný život zaměstnanců železnice.

Při svém výzkumu jsem pracovala s odbornou literaturou a internetovými zdroji. Velmi cennými prameny pro mě byly materiály poskytnuté Železničním muzeem v Lužné a rodinné kroniky, které sepsal můj strýc Josef Fiala.

Práce na tomto tématu pro mě byla přínosná v několika ohledech, jelikož jsem měla možnost dozvědět se velké množství drobných detailů z prostředí železnice.

SUMMARY

My bachelor's thesis is "The life of railwayman". The thesis has four parts. The first part is about railway from the very beginning. From the eighteenth century it was possible to travel by wagon with horses on the rails. For this form of traveling, a typical name was "Koněspřežná dráha". We can use narrow gauge railway. It was faster than traveling on the road. The second part was about changes after the steam locomotive. It was like a revolution on the tracks.

The second chapter has three parts. The first is about dressing. There is information about what was typical for a man who works on railway. They usually have two different dresses - uniforms. The second part is about architecture. It is also typical for railway. In the Czech Republic, there was one type of building. We can find different buildings like the main station in Prague. It is really a glorious building. The third part is about railway's slang, because for this place, it is typical a lot of words, which we don't use for normal conversation. I asked thirty respondents. They completed a questionnaire. There were fifteen questions about slang. I evaluated the questionnaire.

The third chapter is about people on railway. It means there are informations about workmen. The first part is about a strange group of workmen. They are "barabové". Their work was very hard, because they were tunneling. It was an interesting group in the history of railway. The second part is about builders and businessmen. They started like engineers in other branches, but their names are symbols of railway. There are people who love railway or it was just work for them.

The last chapter is about one man from the family Fiala. The story of his life shows the life of a railman during the first republic. There is use of oral history and informations from a family chronicle.

Sources were specialized books and the internet. Teamwork with the Railway museum in Lužná was the most important for writing the bachelor's thesis.

SEZNAM LITERATURY A PRAMENŮ

Literatura

- BEK, Jindřich a Zdeněk BEK. *Parní lokomotivy ČSD*. Praha: Corona, 1999. Encyklopedie železnice. ISBN 80-861-1614-X.
- BINKOVÁ, Adriena, Tomáš JOHÁNEK a Marie Alžběta VOPÁLENSKÁ. *Dvě století na české železnici*. Druhé vydání. Praha. ISBN 978-80-906229-6-8.
- HAJN, Ivo. *Koněspřežní železnice: České Budějovice - Linec - Gmunden*. České Budějovice: Veduta, 2004. ISBN 80-868-2902-2.
- KREJČIŘÍK, Mojmir, Tomáš JOHÁNEK a Marie Alžběta VOPÁLENSKÁ. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development)*. Druhé vydání. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003-. ISBN 80-902-7068-9.
- KREJČIŘÍK, Mojmir. *Železniční móda: dějiny železničního stejnokroje v Českých zemích a na Slovensku*. Praha: Dokořán, 2003. ISBN 80-865-6939-X.
- ORŁOWSKI, Bolesław. *Jak železnice dobyla svět*. Warszawa: KAW, 1986.
- PACOVSKÝ, Jaroslav. *Lidé, vlaky, koleje*. Praha: Panorama, 1982. ISBN 11-033-82.
- SCHREIER, Pavel a Zdeněk BEK. *Velké postavy našich železnic: (životy a osudy)*. Praha: Mladá fronta, 2012. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-204-2485-3.
- SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah: kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Vyd. 2. Praha: Mladá fronta, 2009. ISBN 978-80-204-1505-9.
- SZAJKÓ, Vojtěch a Zdeněk BEK. *Železnice, pošta a telegraf rakouské armády v letech 1848-1914: (životy a osudy)*. Praha: Epoque, 2017. Encyklopedie železnice. ISBN 978-80-7557-085-7.
- TANEL, Franco. *Železnice: od parních lokomotiv k vysokorychlostním vlakům*. Vyd. 2. Praha: Slovart, 2013. ISBN 978-80-7391-782-1.
- TOUFAR, Pavel. *Pára na kolejích*. Praha: Albatros, 1980. Bod (Dokořán). ISBN 13-790-80.
- Sborníky:
- Hubáček, Jaroslav - *Železničářský slang*. Hubáček, Jaroslav. In: *Osudový vlak*. Sborník příspěvků stejnojmenné vědecké konference k 150. výročí příjezdu prvního vlaku do Prahy / Praha: Nadace pro oslavy 150. výročí příjezdu prvního vlaku do Prahy na Masarykovo nádraží, 1995.

Historické prameny

Ročenky:

- Ročenka státních a soukromých drah československé republiky na rok 1921, II. ročník, Praha, E.Geistlicha v Praze
- Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky 1930 -31, XI. Ročník, Praha, Všetečka a spol. Praha Vinohrady
- Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky na rok 1935- 36, XVI. Ročník, Praha, Všetečka a spol. Praha Vinohrady

Periodikum

Železničář: časopis pro železničáře, přátele železnic a železniční modeláře. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1957, **1957**(VII.). ISSN 0322-8002.

Kroniky

FIALA, Josef, *Pamětní kniha rodiny Fialů ze Svojetína, 1915*

Internetové zdroje:

- Akciová společnost. Úvodní stránka [online]. Dostupné z URL: <<http://obcanskyzakonik.justice.cz/index.php/obchodni-korporace/konkretni-zmeny/akciova-spolecnost>> [cit. 19.06.2019].
- Barabové na Vítkovsku po sobě zanechali mnohé silnice, železnice i náhon | Ostrava. Český rozhlas Ostrava [online]. Dostupné z URL: <<https://ostrava.rozhlas.cz/barabove-na-vitkovsku-po-sobe-zanechali-mnohe-silnice-zeleznice-i-nahon-6969613>> [cit. 20.06.2019]. Dostupné z URL: <<http://www.payne.cz/3xS43787/GerstnerFrantisekAntonin.htm>> [cit. 19.06.2019].
- EPOCHA 5 – období let 1934–1954. Úvod [online]. Dostupné z URL: <<http://www.chzk.cz/index.php/stejnokroje/3-epocha-5-obdobi-let-1934-1954>> [cit. 19.06.2019] [cit. 11.06.2019].
- Fantova budova Hlavního nádraží – Wikipedie. [online]. Dostupné z URL: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Fantova_budova_Hlavn%C3%ADho_n%C3%ADra%C3%AD> [cit. 19.06.2019].
- George Stephenson – Knihovna Akademie věd ČR. Knihovna Akademie věd ČR [online]. Knihovna AV ČR, v. v. i. Dostupné z URL: <https://www.lib.cas.cz/casopis_informace/george-stephenson/> [cit. 17.06.2019].
- Historie.cs: Na železnici dějou se věci — Česká televize. Česká televize [online]. Dostupné z URL: <<https://www.ceskatelevize.cz/porady/10150778447-historie-cs/215452801400010-na-zeleznici-dejou-se-veci>> [cit. 18.06.2019].
- IDnes.cz [online]. MAFRA, 2015. Dostupné z URL: <<https://sarkabayerova.blog.idnes.cz/blog.aspx?c=489237>> [cit. 15.06.2019].
- Lingea Blog | Lingea s.r.o.. Elektronické a knižní slovníky, jazykové technologie, překlady - Lingea s.r.o. [online]. Dostupné z URL: <<https://www.lingea.cz/blog/zeleznicni-slang>> [cit. 19. 06. 2019]
- Lingea Blog | Lingea s.r.o.. Elektronické a knižní slovníky, jazykové technologie, překlady - Lingea s.r.o. [online]. Dostupné z URL: <<https://www.lingea.cz/blog/zeleznicni-slang>> [cit. 19. 06. 2019]

- Naše řeč – Barabové. Naše řeč - Základní informace [online]. Dostupné z URL: <<http://nase-rec.ujc.cas.cz/archiv.php?art=3780>> [cit. 17.06.2019].
- Naše řeč [online]. Praha, 2011. Dostupné z URL: <<http://naserec.ujc.cas.cz/archiv.php?art=5843>> [cit. 19.06.2019].
- Přepřahací stanice koněspřežné dráhy a hostinec Veselka [online]. Dostupné z URL : <<https://www.hrady.cz/index.php?OID=10773&PARAM=11&tid=35993&pos=450>> [cit. 19.06.2019].
- Rodina Schnirchova a Broučková [online]. 2019.
- Šumava.cz [online]. Šumava: Šumava, 2005. Dostupné z URL: <http://www.sumava.cz/objekt_az/1357-pohrebiste-barabu/> [cit. 19.06.2019].
- Toulky po Čechách, Moravě a Slezsku[online]. 2019. Dostupné z URL: <http://www.toukypocechach.com/lokalita.php?interni_nazev=bujanov2> [cit. 17.06.2019].
- Uniformy | Klub železničních modelářů TT. Úvod | Klub železničních modelářů TT [online]. Dostupné z URL: <<http://www.kzmtt.cz/uniformy>> [cit. 17.06.2019].
- Železničář | Strážní domky jako němí svědci železničního pravěku. [online]. Dostupné z URL: <<https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/historie/strazni-domky-jako-nemi-svedci-zeleznicniho-praveku/-1934/24,0,,/>> [cit. 19.06.2019].
- Železničářský slang [online]. Dostupné z URL: <<https://www.fce.vutbr.cz/zel/svoboda.r/zabava/slang.htm>> [cit. 19.06.2019].

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Nákres vodárenské budovy	II
Příloha č. 2: Návrh nádražních budov 16H/17H	III
Příloha č. 3: Návrhy plánované trati Rakovník –Louny	IV- V
Příloha č. 4: Železniční uniformy od počátku železnice	VI
Příloha č. 5: Vyúčtování mzdy železničního dělníka z r. 1926	VII
Příloha č. 6: Výpis z kvalifikačního protokolu z r. 1936	VIII
Příloha č. 7: Dokument o trvalé výslužbě Č. Fialy	IX
Příloha č. 8: Dokument o deportaci Josefa Fialy do Říše z roku 1942	X
Příloha č. 9: Dotazník-Železniční slang	XI-XIII
Příloha č. 10: Slovník železničářského slangu	XIV-XXIV

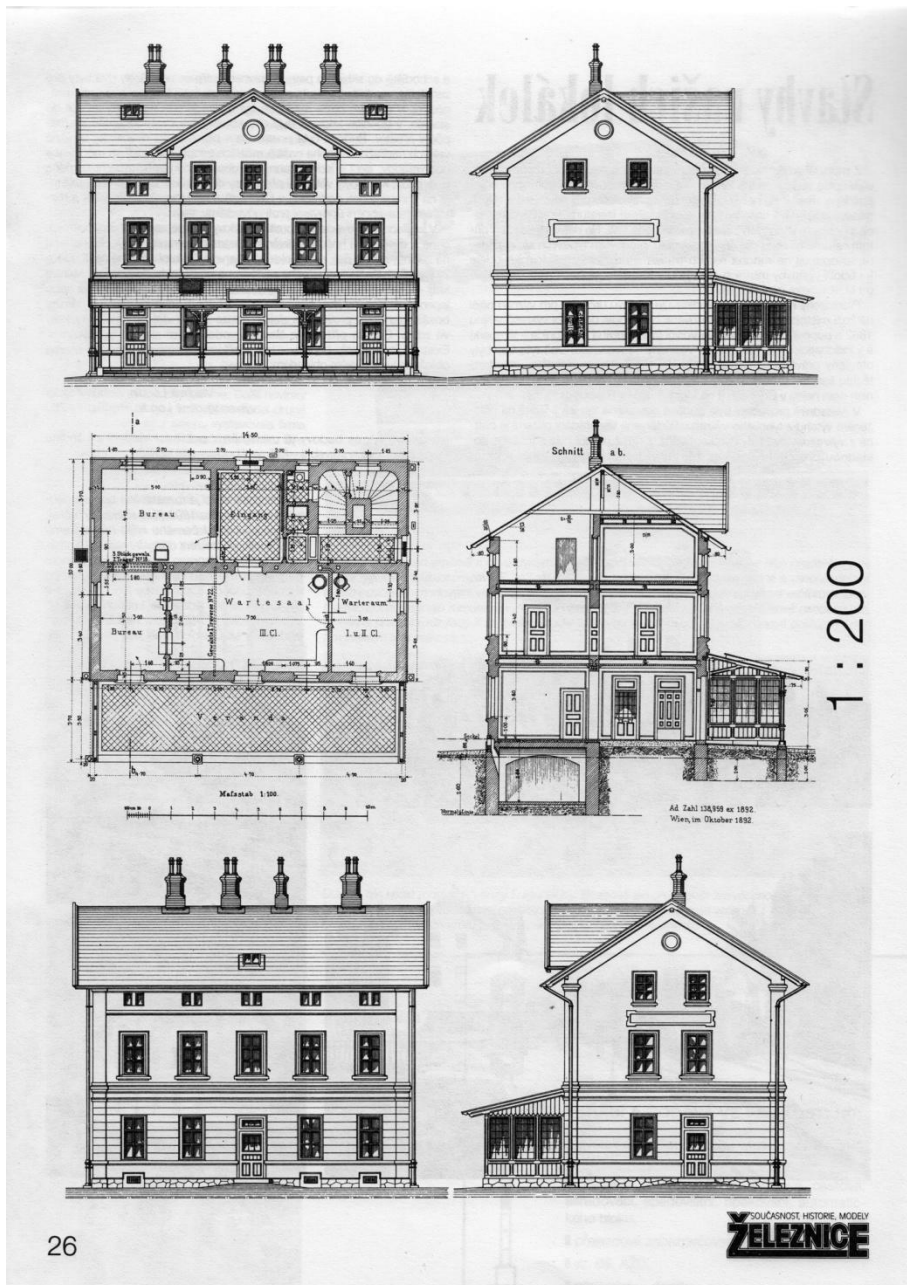
PŘÍLOHY

Příloha č. 1



Nákres vodárenské budovy

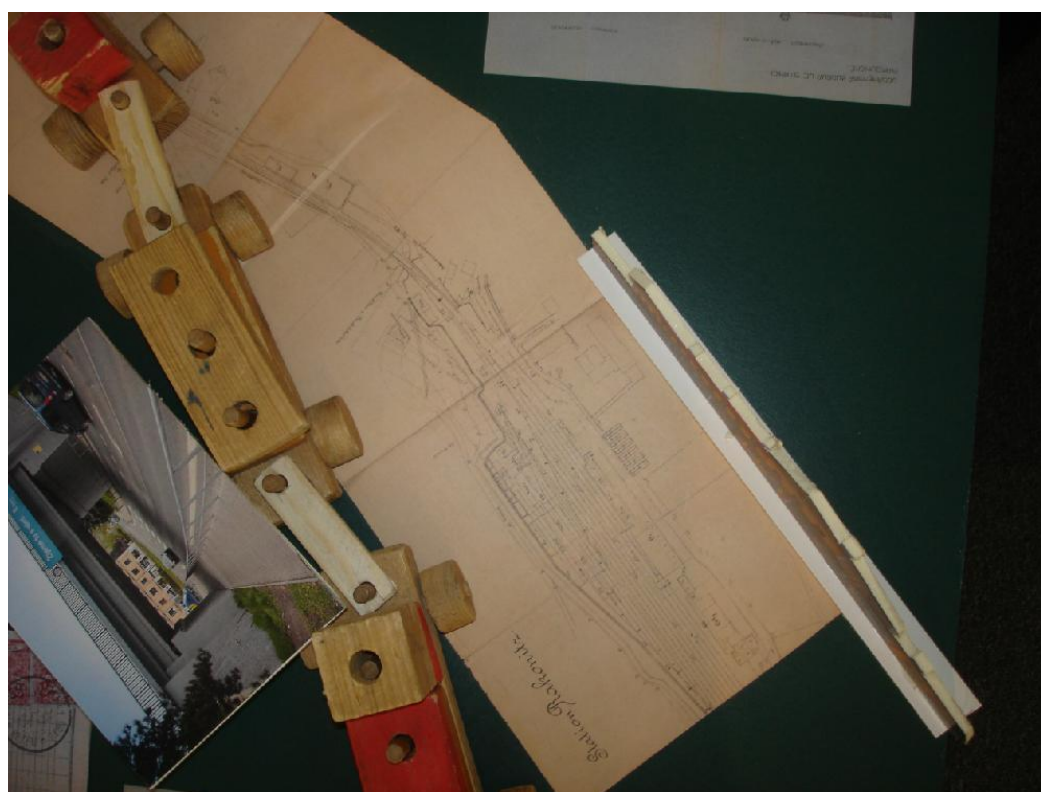
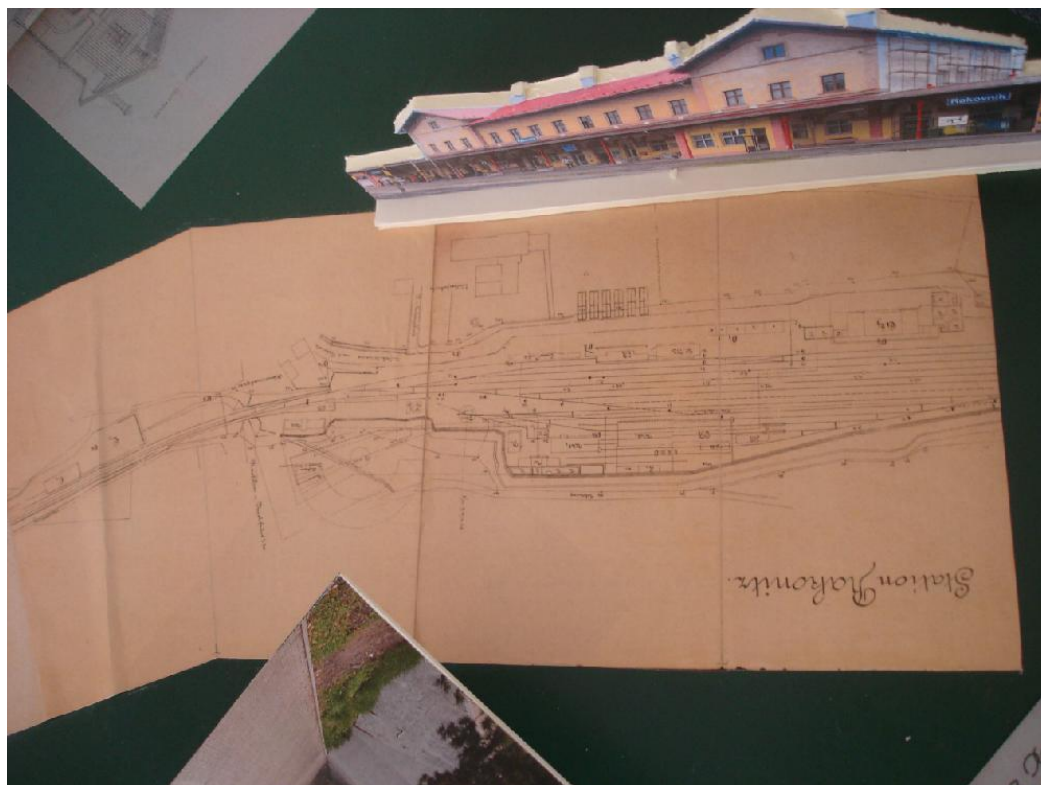
Příloha č. 2



26

Návrh nádražních budov 16H /17H

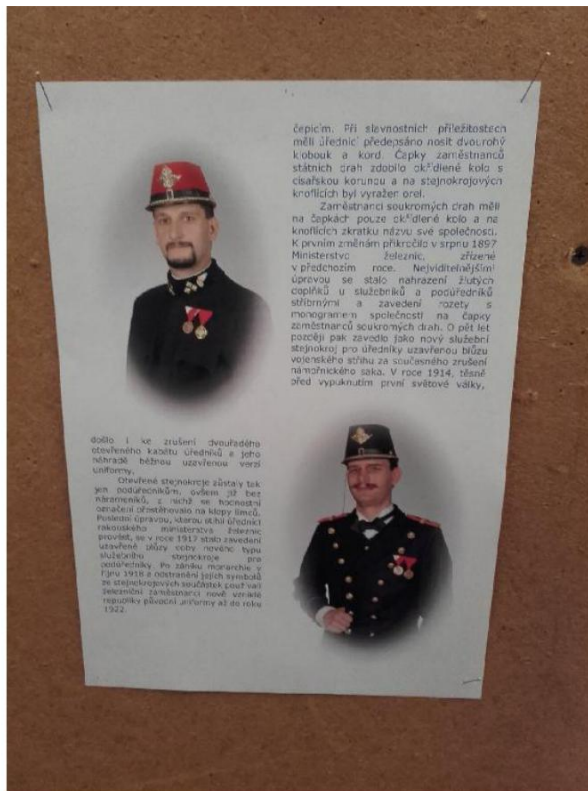
Příloha č. 3





Návrhy plánované trati Rakovník-Louny

Příloha č. 4



Železniční uniformy od počátku železnice

Příloha č. 6

Československé státní dráhy.

Výpis

z kvalifikačního protokolu
ze dne 20. května 1936

Místní: *Fiala Václav*

Účelová hodnota: *peněžní poměry a poměry fyz. osob.*

a) Povlečení náročná
k tělesnému stavu: *dobry*

b) Plocha: *dobry*

c) Chování ve službě: *vypraven*

d) Celkový výsledek
služební činnosti: *dobry*

e) Způsobilost pro uložení
nebo povýšení: *způsobil*

f) Způsobilost pro vyřízení
podávání služeb: *nekompetentní (strážníkům služ.)*

g) Poznámky:

1. odbor pro udržování dráhy
v Rakovníku.
O. Rakovník ze 22. května 1936

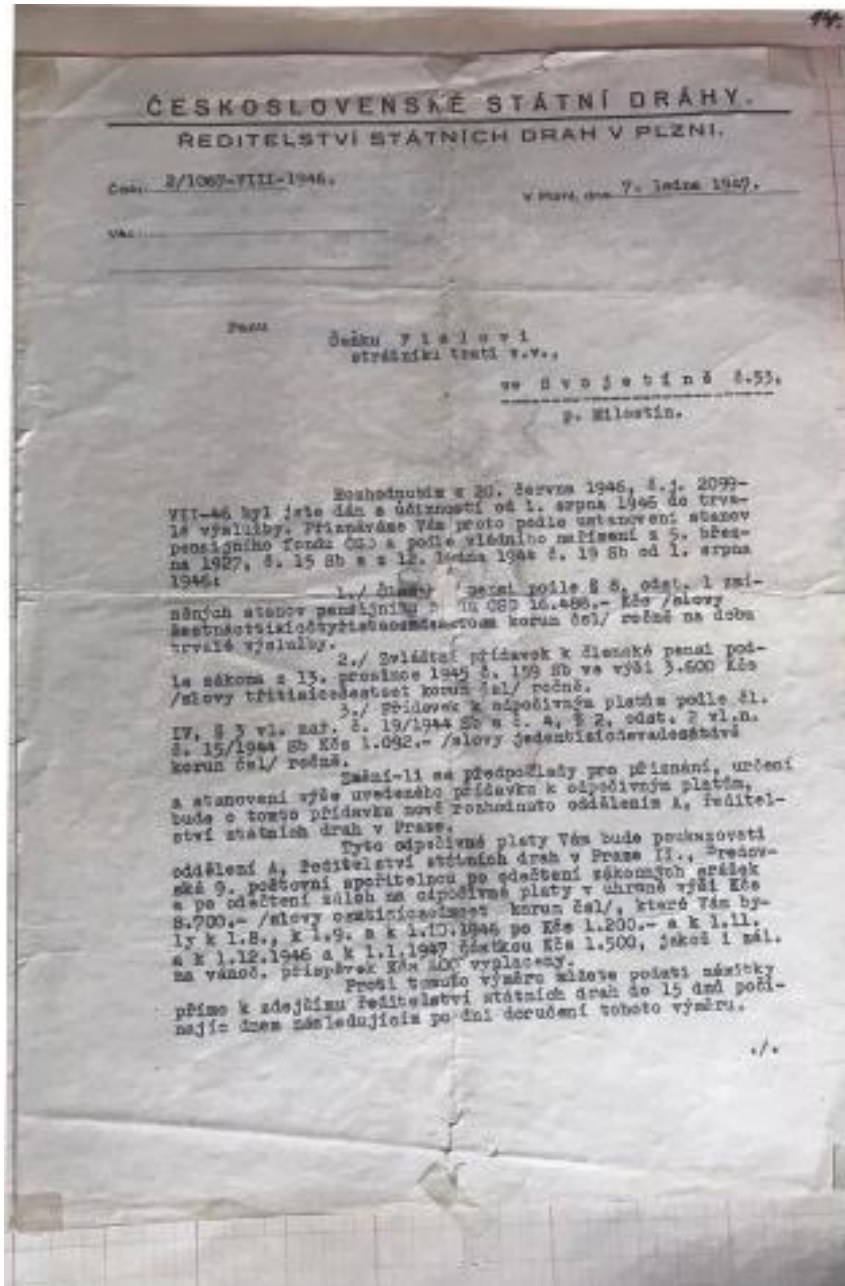
Právní úřad:
Fiala

1936 21 21

Výpis z kvalifikačního protokolu z roku 1936

Zdroj: FIALA, Josef, *Pamětní kniha rodiny Fialů ze Svojetína, 1915*

Příloha č. 7



Dokument o trvalé výslužbě Čenka Fialy

Zdroj: FIALA, Josef, *Pamětní kniha rodiny Fialů ze Svojetína, 1915*

Příloha č. 9

Dotazník - Železniční slang

Dotazník slouží jako výzkumný materiál pro bakalářskou práci “Život železničáře”.

Práce je zaměřena na období od počátku železnice do roku 1938.

Vyberte prosím vždy jen jednu odpověď. U prvních třech otázek bez označení číslicí zaškrtněte pravdivé údaje.

Pohlaví

MUŽ

ŽENA

Věk

18.-25

26.-40

40.a více

Pracuji v oboru železniční dopravy

ANO

NE

- 1) Co v železničním slangu znamená “koloťuk”
 - A) Součástka na kole parní lokomotivy
 - B) Člověk kontrolující stav kol parní lokomotivy
 - C) Situace, kdy narazí parní lokomotiva na kameny na kolejích

- 2) Co v železničním slangu znamená “doprava”
 - A) Zvýšený provoz na trati
 - B) Kancelář, kde je vykonávána služba
 - C) Název lokomotivy

- 3) Co v železničním slangu znamená “jet jako s hnojem”
- A) Jet velmi pomalu
 - B) Jet s parní lokomotivou, která produkuje příliš páry
 - C) Jet vlakem, který je hnědý
- 4) Co v železničním slangu znamená “fira”
- A) Osoba, která řídí vlak
 - B) Označení náčiní, které používá vozmistr
 - C) Speciální vlaková třída
- 5) Co v železničním slangu znamená “šichta”
- A) Dlouhá čekací doba
 - B) Označení člověka, který pracuje na železnici
 - C) Pracovní směna
- 6) Co v železničním slangu znamená “baraba”
- A) Člověk, který je nadřazeným přednosty
 - B) Člověk, který buduje tunely
 - C) Označení parní lokomotivy
- 7) Co v železničním slangu znamená “šťáva”
- A) Nafta
 - B) Benzín
 - C) Olej
- 8) Co v železničním slangu znamená “vachtrovna”
- A) Místo, které sloužilo jako služební místo pro strážné trati
 - B) Čekárna pro cestující
 - C) Oddělení pro kuřáky v dálkových vlacích
- 9) Co v železničním slangu znamená “veksl”
- A) výhybka
 - B) Nejnižší pozice, kterou na dráze člověk mohl vykonávat

- C) Odpad v kolejišti
- 10) Co v železničním slangu znamená “zpívat”
- A) Projet celou trať bez komplikací
 - B) Vypouštět páru pomocí sichráků
 - C) Brzdit
- 11) Co v železničním slangu znamená “šmír”
- A) Vazelína
 - B) Člověk, který řídí vlak
 - C) Brzdná dráha vlaku
- 12) Co v železničním slangu znamená “škraňa”
- A) Dvířka topeniště parní lokomotivy
 - B) Speciální kladívko pro opravu parních lokomotiv
 - C) Železniční stanice
- 13) Co v železničním slangu znamená “šraňky”
- A) Kolejnice
 - B) Pražce
 - C) Závory
- 14) Co v železničním slangu znamená “kočár”
- A) Drezína
 - B) Sedadlo, kde sedával přednosta stanice
 - C) Vagon
- 15) Co v železničním slangu znamená “dateľ”
- A) Výpravčí
 - B) Telegrafista
 - C) Člověk, který kontroloval stav kolejnic

Příloha č. 10

Železničářský slang

3.způsob brzdění	výpravčí
ajznboňák	železničář
akvárko	1. motorový osobní vůz řady 810; 2. klasické zabezpečovací relé
angličan	celá křižovatková výhybka
bafál	přípojný vůz Baaf (010)
bejček	spouštěč kompresoru W115/80
bída	nehodový vlak
biftek	přípojný vůz Bifx (021)
blb	strojvedoucí instruktor a jiná podobná havěť
bludičky	poziční světla
boj o zrno	jízda do stoupání za špatných adhezních podmínek
bouchnutí	zásah ochrany (např. "nadproudovky") nebo LVZ (rychlobrzda)
brejle	barevné clonky, co barví noční znaky mechanik
bremscajk	brzdové tyčové
bremzák	brzdař
brousit	prokluzovat (kola se točí rychleji, než by měla)
brukna	ochoz podél kotle parní lokomotivy
bržděnka	zpráva o brždění
Bt-chlup	vozy Bt s chlupatými potahy
Bt-sm	vozy Bt s koženkovými potahy
bufík	naftový hořák
bumlák	manipulační vlak
být dlouhý	nedobrzdit, přejet místo, kde bylo třeba zastavit
být krátký	zastavit moc brzo
být ve vzduchu	prokluzovat (kola se točí rychleji, než by měla)
cibulák	vůz na cement (Raj)

courák	osobní vlak na dlouhou vzdálenost
cucák	ventil na odbrždění
cukrovat	pískovat
cumel	kabel elektrického topení
cvičák	strojvedoucí instruktor a jiná podobná havěť
cvičnej	strojvedoucí instruktor a jiná podobná havěť
čajník	malá parní lokomotiva
červená čepice	výpravčí
čistá série (-ý paralel)	poslední sériový/~paralelní stupeň
čopr	obvykle žlutý sypák traťovky, který umí sypat štěrk mezi i vně kolejí
čoprování	otvírání pulzního měniče u lokomotiv řady 163 v režimu elektrodynamické odporové brzdy
čoud'ák	olejová lampička na prohlížení pojezdu
čuba	zarážka
čumil	strojvedoucí instruktor a jiná podobná havěť
Dále!	když se ozve bdělost
damkár (dumpcar)	obvykle žlutý sypák traťovky, který umí sypat štěrk mezi i vně kolejí
dát jí napít	hodně přidat (u motorové lokomotivy)
dát to na vzduch	zapojit hlavní vzduchové potrubí
datel	výpravčí
dispečerák	dispečerský příkaz
do hranic	k námezníku
do křivejch	jízda odbočkou
dobrá	stůj
dofoukat to	odbrzdit
doprava	dopravní kancelář
Drž hubu!	když se ozve bdělost
dřevěné napětí	zaklínění kotvy relé dřevěným kolíčkem

dřevěný přednosta	tabule s jízdním řádem jako jediné vybavení odlehlých zastávek
dupnout si	obsadit izolovanou kolejnici nebo kolejový obvod
dvakrát	40 a výstraha
édéběčko	elektrodynamická odporová brzda (EDB)
emka	malá oprava označená Em, Mm
figury	sklad uhlí
fíra	strojvedoucí
fírcimra	šatna strojvedoucích
flákač	pomalý strojvedoucí
flamendr	poslední večerní spoje, které rozvázejí mládež z diskoték, opilce z oslav a z flámů
fouknout	snížení tlaku ve vzduchojemu
gábina	vůz řady Gbs/Zts
glajze	koleje
Golém	dva průzory do topeniště na hlavě mechanického příkladače (připomínají Golema z Pekařova Císaře)
had	průběžné potrubí brzdy
hajc	výtopna
hajcung	výtopna
hamovat	brzdit prudce a na poslední chvíli ve snaze krátit jízdní doby za účelem snížení zpoždění
harfař	pracovník na harfě
Hasler	obecný (elektro)mechanický rychloměr
hauptšaltr	hlavní vypínač
Hitlerova pomsta	přípojné vozy řady Bdtmee
hodit	přestavit (výhybku)
hodit za škraňu (za tváře)	strčit okraj lopaty s uhlím do topeniště, otočit o 45 stupňů a nasypat uhlí těsně k zadní stěně
hospoda	jídelní vůz
hospodárný	poslední sériový/~paralelní stupeň
houpat Vaška	ručně podbíjet

hrabal	pomalý fíra
hrabě	sběrač
hromada	nehoda, bouračka
hulič	dobrý a rychlý fíra
hupcuk	řetězový kladkostroj (zvláštní druh zvedáku)
hytlák	služební vůz, oddíl
chcípnout	rozbití mašiny
chytit vodu	strhnout vodu do válců (u parní lokomotivy)
jet jak s hnojem	jet pomalu
jet jako venkovskej	jet s mnoha chybami, špatně
jet na ruku (ručně)	nepoužívat automatickou regulaci rychlosti, automatické vedení vlaku
jet na vodu	vysoký stav vody, nízký tlak páry
jet napůl	při vypadnutí jedné motorové skupiny
jezdit na šibině	strojvedoucí na posunu
kádé	kontrolor dopravy
kamenný barák na nábreží	Generální ředitelství Českých drah
kanálník	rádiovník (návěst “Přepni kanálovou skupinu”)
karlík	trpasličí návěstidlo
kaštani	cestující
kisnout	rozbití mašiny
klacek	návěstidlo
klacky	rozvod parní lokomotivy
klasa	osobní vagón normální stavby
klasička	přípojný vůz Baafx (010)
klec	uzamykatelná část stroje u lokomotiv řady 150
kleknout	rozbití mašiny
klíčový průmysl	bohovské čudo vytvořené z FAB-vložek a jednoho pravítka kontrolující na jednotkách řad 451, 452 a 470 pozamykání dveří od VN prostor

klika	ruční brzda
klouzat	prokluzovat (kola se točí pomaleji, než by měla, pakliže vůbec)
kočár	vagon
kohouty	odvodňovací ventily
kolonka	pomocné stavědlo
kolot'uk	vozmistr
kopejtko	dynamika
koště	pantograf
kotlík na brambory	malá parní lokomotiva
křemenáč	výpravčí
kuchyně	stanoviště strojvedoucího
kule	návěst "Posun přes námezník"
kuple	spřáhlo
lašna	podkladnice
lehnout	hnací vozidlo se stalo neschopným
leťák	strojvedoucí jezdící letmo
lízat klacek	pomalou dojíždět k návěstidlu na Stůj
lízátko	ruční přivolávací návěst
magacín	1. přístřešek pro posunovače; 2. skladiště
maňas	manipulační vlak
margírovat	dávat ruční návěst
maso	cestující
mlhovka	návěst "Očekávejte hlavní návěstidlo"
mlynář	strojvedoucí, který hodně pískuje a obilí mašinu
modrá píča	návěst "Posun zakázán"
motejl	klíč spínače řízení v provedení Studénka (842, 843 apod.)
motor	motorový vůz
muchomůrka	1. pochůzkář; 2. mazač výhybek
Myslivcova rakev	informační bod MIB6

na okolo	k námezníku
nafoukat to	odbrzdit
nahodit kudly	zapnout odpojovače baterií nebo motorových skupin
nahodit to	zvednout sběrač a zapnout hlavní vypínač
nahoru	na serioparalel
nakopnout	nastartovat
nalinkovat to	postavit vlakovou cestu
namáčknout	stlačit zabržděný vlak, aby šel rozvěsit mezi lokomotivou a 1. vozem, předtím se musí zabrzdít a cucákem odcucat (mašina se odbrzdí, vozy jsou zabržděné)
napsat to	jet tak, aby se do proužku napsala pomalá jízda
naskládat to tam	vyjet na stupně
nasypat	snížení tlaku ve vzduchojemu
naškrábat to	jet tak, aby se do proužku napsala pomalá jízda
natočit to	nastartovat motorovou lokomotivu
nedotáhnout	nedojet na místo, kde bylo třeba zastavit
nehod'ák	nehodový vlak
nelézt	nedojet na místo, kde bylo třeba zastavit
nexák	expresní nákladní vlak
nudle (velká a malá)	vozová hlášenka
nulka	provozní ošetření M0, E0 apod.
obout	zničit obruče klouzáním (vytvořit plošky)
ocucat	použít táhlo odvzdušnění rozvaděče po předchozím přebitím potrubí
odrbat ji bačkory	když to klouže, tak se na chvíli přitáhne přídatná brzda
opakovaná	žlutá, bílá
opéčko	rozkaz Op
opepřit	poškodit vozidlo chybnou manipulací, zejména při posunu
operetka	operátorka rozhlasu
oslintaná kolej	mokrý nebo vlhký kolej
osožák	člen OSŽ

ostré křížení	křížení na jednokolejné trati, při němž oba vlaky vjedou zároveň na výstrahu a bez zastavení se vykřížují
paket'ák	paketový vypínač
pakr	staniční dělník
panák	výměnové návěstidlo
panenka	1. izolační vložka v izolovaném styku; 2. hydraulický zvedák
papaláš	SC 502/503
papírové napětí	podložení kontaktu relé složeným papírem tak, aby kontakt vedl
paralel	sérioparalel
pastička	výkolejka
patent	zarážková brzda
pegas	parní kotlík, parní generátor PG 500
pendl	osobák jezdící celý den po lokálce
pešuňk	násep
pézézetko	přejezdové zabezpečovací zařízení
píča	návěst pro konec trolejového vedení ve všech směrech
plachta	1. hodně dlouhý rozkaz se spoustou pomalých jízd, například při práci na koridoru; 2. papír se seznamem mašin a strojvůdců, co visí u strojmistra
po dílnách	vozidlo po dílenské opravě
pocukrovat si	zapískovat
pochcat se	vypustit vodojemy v důsledku poklesu napětí baterie nebo teploty vody ve vodojemu
policajt	stykovník
pomalá (jízda)	dočasně snížená rychlost
porodní bába	nehodový vlak
poshazovat	zajistit bezpečný stav elektrické lokomotivy
postavit klacek	dát na volno
pracák	nehodový vlak
prase	1. rtuťový spínač; 2. T211.0
prkno	návěst označující blížící se zastávku (na zábrzdnu vzdálenost)

protivka	při jednokolejce, že něco jede proti
prsa	1. adaptér pro "Šaka"; 2. přední čelník
prskla mašina	elektrické hnací vozidlo se stalo neschopným
průběžák	průběžný nákladní vlak
přebytí	zvýšení tlaku v hlavní potrubí nad 5 barů při vysokotlakém švihu nebo chybném postavení brzdiče (zejména Škoda N/O)
přihodit	zapnout HV na zadním motorovém voze pantografové jednotky
přístavák	přestavovací vlak
přivolávačka	přivolávací návěst
pucvol	bavlna na čištění
raftnout vodu	strhnout vodu do válců (u parní lokomotivy)
rajčáky	kontrolér na lokomotivě řady 150
raketa	1. přecladiště spěšnin; 2. spěšninový nákladní vlak
rakev	1. vůz řady Faccs/Sasz; 2. motorový vůz řady 843
ranžír	seřazovací nádraží (nebo obvod)
ranžírka	seřazovací návěstidlo
rašplíř	kontrolní orgán
Richard	rychlík
rola	nádraží
sačka	sací brzda
sekat to	jet jak o život
shodit mu to před rypákem (nosem)	dát návěstidlo na "Stůj" před vlakem
shodit to	zajistit bezpečný stav elektrické lokomotivy
sichráky	pojistné ventily
síto	jiskrojem
sjet	skrokovat stupně dolů
skládat to tam	vyjíždět na stupně
smeták	pantograf
stáhnout	zajistit bezpečný stav elektrické lokomotivy/stáhnout sběrač (pantograf)

stahovačka	místo, které se musí (někdy) projet se staženým sběračem (pantografem)
stát na vjezdu	stát u vjezdového návěstidla
střelnice	poslední návěstidlo autobloku před vjezdem
střevo	regulátor
sundat	zbavit funkce pracovního zařazení v důsledku porušení pracovní kázně nebo zanedbání povinností
sundat to	vypnout motory obvyklým způsobem, snížit výkon
syčák	pomocná dmychavka (u parních lokomotiv)
šajba	vjezdové návěstidlo
Šak	Scharfenbergovo spřáhlo
šalina	veškerá vozidla elektrické trakce v okolí Brna
šavle	klín držící zdrž v botce
šichta	směna
šíny	kolejnice
škodná	strojvedoucí instruktor a jiná podobná havěť (inspektor)
škrábnout to	přibrzdit
škraňa	dvířka topeniště
šlápnout si	obsadit izolovanou kolejnici nebo kolejový obvod
šmír	vazelína, mastná špína
šnelcug	rychlík
šoupák	manipulační vlak
špalek	brzdová zdrž
šraňky	závory
štajrunk	rozvod u parní lokomotivy (někdy jeho ovladač)
šťáva	napětí, nafta
štěkat	jet ve výkonu (u parních lokomotiv)
štiplístek	průvodčí
štosovat se	dojet vlak na dohled na autobloku
šturc	zarážedlo
šupák	posunovač

šustrovat	zpožd'ovat
švele(r)	pražce
Tady nikdo není!	když se ozve bdělost
Teloc	obecný (elektro)mechanický rychloměr
típnout	zastavit vlak u návěstidla
topírna	depo
topit do podkovy	mít oheň upravený ve tvaru podkovy, tj. při stěnách je větší vrstva
traktor	dieslová lokomotiva
tramvaj	elektrická lokomotiva
tratit	nedodržovat jízdní doby
trenér	strojvedoucí instruktor a jiná podobná havěť
trouba	dutina uvnitř vodní části tendru, kam se zasune ohňový hák (pohrabáč)
trpaslík	trpasličí návěstidlo
trska	vysílačka
tůra	turnus
udělat perón	rozpojit nákladní vlak stojící blíže k výpravní budově za účelem umožnění příchodu cestujícím k vlaku osobní přepravy
uši	usměřovací plechy
uzemnit	zajistit bezpečný stav elektrické lokomotivy
vachtrovna	strážní domek
válcák	válcový olej
valit	jet v pohodě bez žádných problémů
valník	přípojný vůz k motorovému vozu řady 810
véčko	1. rozkaz V; 2. velká oprava označená Ev, Mv
veksl; -e	výhybka
větráky	ventilátory u střídavých elektrických lokomotiv
véúděčko	výstražník českého typu VÚD, nebo AŽD
vězetka	tlačítko bdělosti
vězt se	prokluzovat (kola se točí pomaleji, než by měla, pakliže vůbec)
vintna	ruční zvedák

vlečka	vlečkový vlak nebo trať
vložo	vložená služba, navíc
volant	kontrolér na starší lokomotivě
votrava	strojvedoucí instruktor a jiná podobná havěť
vyhodit a nahoru	ze šuntů na serie pak na serioparalel
vyhodit to	sjet z výkonu
vykopávačka	odjezdové návěstidlo povolující jízdu
vykukat hradlo	použít nouzové vybavení hradlového závěru
vyodbočkovat to	udržet rychlost na sklonově různorodé trati se střídavými lokomotivami
vypadnout	vykolejit
vyplácnout (mezi výpravčími)	vypravit vlak
vypnout	zajistit bezpečný stav elektrické lokomotivy
vypustit to	použít rychlobrzdu
vyrovnávka	vyrovnávkový nákladní vlak
vysypat to	vykolejit
výtah	výtažná kolej
vytáhnout oblouk	nesprávnou obsluhou sběračů přejet meziměřírnového "pavouka" se sběrači nahoře
vyvázat	demontovat kola či podvozky
vyvazovačka	oprava, při které dojde k vyvázání podvozků či dvojkolí
vzít za to	hodně přidat
wap(k)y	uhelné výsypné vozy
zabzař	zabezpečovací zařízení
zadržbat	způsobit zpoždění
zameldovat se	ohlásit se do služby
zápasit	rozjezd při mokru
zapnout blázinec	uvést rychlobrzdu do provozu
zarubat (rychlík)	na jednokolejce dostane přednost vlak vyšší kvality, i když by křižování mohlo vyjít tak, že by zastavil třeba jen na půl minuty

zasekat	způsobit zpoždění
zastavit ke/u koberci	zastavit přesně, kde je třeba
zastavit na koberci	nevhodně zastavit na dřevěném přechodu pro výpravčího
zavřít to	přejít z jízdy do výběhu
zázračné tlačítko	tlačítko rušení ochran
zdechnout	chcípnout (motor)
zpívat	vypouštět páru "sichrákama"
železný vzduch	vložení matky mezi čepičku ventilu a kotvu elmagnetu a následné zašroubování, čímž se kotva vysune ventil otevře
živák	tlačítko bdělosti
žlutý sajrajt	bionafta

Železniční slang

Dostupný: <https://www.fce.vutbr.cz/zl/svoboda.r/zabava/slang.htm>