

**Univerzita Karlova**  
**Fakulta humanitních studií**



**„Po práci na pivo a pak vlakem domů“**

**Etnografie nádražky**

**Bakalářská práce**

Jana Konopíková

Vedoucí práce: Mgr. Hedvika Novotná, Phd.

Praha 2024

**Čestné prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem celou práci vypracovala sama s použitím vyjmenované literatury a všechny zdroje jsem řádně citovala. Souhlasím s eventuálním uveřejněním práce v tištěné či elektronické verzi.

V Praze dne 05. 01. 2024

.....  
Jana Konopíková

**Poděkování:**

Ráda bych poděkovala především vedoucí své práce Mgr. Hedvice Novotné, Phd. za její cenné rady, ochotu a bezednou trpělivost. Dále bych ráda poděkovala všem dveřníkům, kteří mi umožnili vstup do terénu, pomáhali mi orientovat se v něm a povzbuzovali mě, a také všem ostatním aktérům, kteří byli ochotni se mého výzkumu účastnit.

## **OBSAH:**

1. ÚVOD.....	5
2. TEORETICKÉ UKOTVENÍ.....	7
3. METODOLOGIE.....	9
3.1. REFLEXE VÝZKUMU.....	14
4. HISTORIE NÁDRAŽNÍCH RESTAURACÍ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY.....	17
5. POPIS TERÉNU.....	24
5. 1. ŠLECHTIČNA.....	24
5. 2. KOLAMA NAHORU.....	27
5. 3. ZLATÁ ŘEKA.....	30
6. NÁDRAŽKA JAKO UZEL A VÝZNAMNÝ PRVEK.....	35
6. 1. NÁDRAŽKA JAKO LOKÁLNÍ UZEL.....	36
6. 2. NÁDRAŽKA JAKO UZEL DOPRAVNÍ SÍŤ.....	38
7. NÁDRAŽKA JAKO SOCIÁLNÍ INSTITUCE.....	41
7. 1. MÍSTNÍ ŽIVOT NÁDRAŽKY.....	41
7. 2. PLUJÍCÍ ŽIVOT NÁDRAŽKY.....	47
8. KLIENTELA NÁDRAŽKY.....	50
8. 1. ŠTAMGASTI.....	50
8. 2. TRAMPOVÉ.....	54
8. 3. ŠOTOUŠI.....	57
8. 4. CESTUJÍCÍ.....	59
8. 5. RODINY S DĚTMI.....	60
8. 6. ZAMĚSTNANCI DRAH.....	61
9. NÁJEMCE VS. PRONAJÍMATEL.....	63
10. ZÁVĚR.....	65
11. BIBLIOGRAFIE.....	68

## 1. ÚVOD

V 19. století bývaly nádražní restaurace považovány za vyhlášené podniky. Jak píše Musil (2007m:29): „Oproti zlaté éře železnic za Rakousko-Uherska se změnil styl nejen cestování, ale i stravování. Z toho důvodu už dnes není možné přikládat nádražním restauracím takový význam, jaký měly v době vzniku.“ Musil (2007m:29) pokračuje, že během budování komunismu se bohužel jejich kvalita postupně snižovala.

Avšak úroveň nádražních restaurací pouze zrcadlila dobu, dobu šedé normalizace. Provozovatelé museli pracovat s tím, co měli. Tuto dobu, dobu nádražních restaurací IV. a II. cenové kategorie, si pamatuji z dětství. Abych si tyto bezstarostné okamžiky připomněla, rozhodla jsem se zkoumat právě *nádražky*. Když vstoupím do jakékoli *nádražky*, mám pocit, že jsem cestovala časem a octla jsem se v dětství, kdy jsem s otcem v začouzené nádražní restauraci IV. cenové kategorie, tedy ve „čtyřce“, a „na stojáka“ si dáváme ovarové koleno s hořčicí a rohlíkem. Vždy, když vejdu do *nádražky*, dýchne na mě nostalgie a nechce se mi odsud pryč. *Nádražka* ve mně vyvolává pocit, že svět je v pořádku a já jsem jeho součástí.

Cílem mého výzkumu bylo porozumět významu *nádražky* jako sociální instituci a uzlu a také porozumět sociálním interakcím probíhajícím za zdmi *nádražek*, K mému tématu mě přitáhla nejen nostalgie, ale také láska k vlakům, kterou jsem v sobě nosila odnedávna, ale objevila jsem ji docela nedávno. K jízdě vlakem pro mě neodmyslitelně patří, kromě dopravení se na místo určení, navštěvování známých a objevování neznámých krajů, občerstvení v *nádražce*. Téma se pro mě stalo tím zajímavějším a naléhavějším, když jsem si uvědomila, že *nádražky* z nádražních budov pomalu mizí. Buď jsou prostory jednoduše uzavřeny a po *nádražce* zůstane akorát oznámení o zavření provozovny, anebo je *nádražka* nahrazena jiným typem služby.

V následujících kapitolách, kromě kapitoly o historii, záměrně neužívám termínu nádražní restaurace, protože dnešní koncept pohostinství či osvěžoven, které se nacházejí v nádražních budovách, už nemusí korespondovat s konceptem 19. století, kdy skutečně nebyla pro cestující jiná možnost občerstvení. Například Zdeněk Meitner (2021:35-44) píše, že v roce 1851 trvala cesta z Berlína do Vídně 34 hodin, Praha-Brno trvala 9 hodin,

a proto se v jízdním řádu počítalo s přestávkami, aby se cestující stihli cestou najíst, či přenocovat. V 19. století a na začátku 20. století tak hrály nádražní restaurace pro cestující, ale také pro železniční dopravu vůbec, stěžejní roli. Avšak postupem času se změnil styl stravování i cestování, a tak slovy Musila (2007c:5) dnes nápis „restaurace“ na průčelí budovy nemusí anoncovat teplou kuchyň, tyto nápisy jsou často pozůstatky „lepších časů“ nádražních restaurací. Mým terénem byly tři osvěžovny nacházející se v nádražních budovách. V jedné z nich se sice vaří teplá hotová jídla, takže by mohla být nazvána onou restaurací, a ve druhé z nich je možnost objednat něco ze studené kuchyně, ale poslední z nich se profiluje spíše jako kavárna, kam se chodí hlavně pro domácí pečivo a kávu. Proto jsem svůj terén sjednotila pod označením *nádražka*.

Pro aktéry, kteří *nádražky* navštěvují pravidelně, jsem cíleně zvolila termín *štamgast*, protože si myslím, že je to termín obecně známý a používaný a v kontextu s tématem vyznívá mnohem přirozeněji než například slovní spojení pravidelný návštěvník.

Ve druhé kapitole představuji koncepty, pomocí kterých jsem nahlížela terén a literaturu, ze které jsem čerpala informace o historii vlakové dopravy a nádražních restauracích. Ve třetí kapitole popisuji, jak probíhal proces etnografického výzkumu a reflektuji své úspěchy a neúspěchy. Ve čtvrté kapitole představuji historii železniční dopravy a nádražních restaurací v kombinaci s citacemi z terénu. Pátá kapitola, popis všech tří *nádražek* v nichž jsem prováděla výzkum, seznamuje čtenáře s terénem.

V šesté kapitole pojednávám o *nádražce* jako o uzlu. Pro místní obyvatele představuje uzel statický, protože sem směřují jejich cesty, cílem jejich cesty je *nádražka*, zde jejich cesta končí. Kdežto v kontextu cestujících, turistů či obyvatel dojíždějících za prací, je uzlem dynamickým, *nádražka* je pro ně místem přestupním, jejich cesty pokračují dál. Sedmá kapitola popisuje *nádražku* jako sociální instituci. *Nádražka* je totiž hlavně hospoda a instituce pohostinství má na území České republiky dlouhou tradici. Její význam a sociální funkce nahlížím jak ve vztahu k místním obyvatelům a pravidelným návštěvníkům, tak ve vztahu k náhodným a nepravidelným hostům. V kapitole osmé blíže představuji všechny kategorie tvořící klientelu *nádražek*: *štamgasty*, *trampy*, *šotouše*, cestující, rodiny s dětmi a zaměstnance drah. Devátá kapitola načrtne, jak se k sobě vztahují majitelé *nádražek* a pronajímatel drážních prostor.

## 2. TEORETICKÉ UKOTVENÍ

Kniha *Chcípni do rána na chlupatý zuby!* od kolektivu Vágus (2015) mi byla inspirací při výběru terénu. Je to průvodce po vybraných *nádražkách* v České republice vytvořený kolektivem nadšenců.

Všechny metodologické postupy jsem opírala o učebnici Hedviky Novotné et al. (2019) *Metody výzkumu ve společenských vědách*, respektive o její vybrané kapitoly týkající se kvalitativního výzkumu.

Pro načrtnutí historie železniční dopravy jsem použila díla Pavla Schreiera (2009), Zdeňka Meitnera (2021) a Wolfganga Shivelbusche (2014). Pro nastínění historie *nádražek* jsem musela čerpat z literatury neodborné, protože o samotných *nádražkách* se toho obecně mnoho nenapsalo. Nejvíc informací jsem tak získala z přílohy dvojmagazínu *Grand express-ČD*. Celé číslo magazínu je věnováno historii nádražních restaurací a autorem všech článků je Stanislav Musil (2007). V roce 2005 napsal stejný autor knihu *Vůně pražských nádraží*. Pro dobové vyobrazení nádražní restaurace jsem citovala fejeton spisovatele Karla Poláčka (1997), jenž byl s ostatními fejetony poprvé vydán v roce 1925.

Na *nádražky* jsem nahlížela optikou Jiřího Vinopala (2005), jako na sociální instituci, hospodu, která v sobě zahrnuje několik sociálních funkcí. Myšlenkami Hanny Arendtové (2007) jsem podtrhla sociální význam *nádražky* pro jednotlivce, protože se tam může potkávat s jinými lidmi a člověk je přece tvor, který potřebuje k životu ostatní lidi. O významu hospody pro českou společnost píše Stanislav Brouček (1997).

Dále jsem *nádražku* nazírala konceptem Kevina Lynche (2004), jako na uzel a významný prvek. Jsem si vědoma, že Lynch ve své práci *Obraz města* utvářel na základě aktérských výpovědí tzv. mentální mapy, pomocí kterých se lidé orientují ve městě. Já jsem koncept nevyužila kvůli orientaci, ale čistě kvůli identifikaci a porozumění prostoru. *Nádražku* jsem chápala jako dopravní uzel například pro lidi, kteří z důvodu nedostatku pracovních příležitostí v místě bydliště musí denně dojíždět za prací do jiného města, což je fragmentem tématu prostorové mobility, kterou v případové studii zkoumala Jana Temelová et al. (2011). Nedostatek pracovních příležitostí a nedostatečná občanská vybavenost, což

jsou důvody, které nutí lidi denně dojíždět i za základními službami, jsou často znakem tzv. vnitřních periferií, které jsou pozůstatkem socialistického centrálního plánování výroby a výstavby a o tomto tématu píšou Musil a Müller (2008). Konceptem Michela De Certeau (1996) jsem popsala význam místa, které *nádražka* zaujímá v prostoru, ale také důležitost míst, které jsou rezervované v *nádražce* pro *štamgasty*, a na které se mohou spolehnout.

Při popisu jednotlivých kategorií klientů jsem pro vysvětlení kategorie *šotouš* použila text Hany Konečné (2008). Pro kategorii *štamgasta* jsem opět čerpala z textu Vinopala (2005). Pro popis a historii trampingu v Čechách jsem použila opět odborné zdroje, a to přímo dílo pionýra trampingu Boba Hurikána (1990) a práci Miroslava Berky (1991), ale také zdroj odborný, a to konkrétně text Jana Pohunka (2011). Informace o životě tramského hnutí během socialismu jsem získala z internetového zdroje Paměť národa, kde Barbora Šťastná (2022) vyzpovídala několik trampů pamětníků.

Mým výzkumným problémem byla otázka, co tvoří podstatu *nádražky*, tedy co utváří její *nádražkovitost*. *Nádražky* jsem zkoumala ve čtyřech rovinách, které reprezentují mé výzkumné otázky. Ve vztahu k historii, materialitě, prostoru a sociálním vztahům.



### 3. METODOLOGIE

Ve výběru terénu jsem se inspirovala knihou *Chcípni do rána na chlupatý zuby!* od kolektivu Vágus. Nejdříve jsem knihu prolistovala a potom si vybrala jednu kapitolu, ve které byly popsány nejlépe dostupné *nádražky* orientované nejbližší k místu mého bydliště. Na začátku kapitoly je přehledná mapka železničních tras, na nichž jsou zvýrazněné stanice, ve kterých jsou *nádražky*. V kapitole, jež jsem si vybrala, je *nádražek* sedm, z nichž tři jsou na jedné trase, další tři jsou na další trase a ta poslední je trochu stranou od všech.

Ze začátku jsem neměla jasno v tom, kolik *nádražek* bude můj terén zahrnovat, vlakem jsem proto třikrát vyjela na průzkum terénu. Kritériem pro výběr terénu byla geografická poloha, tedy *nádražka* se musela nacházet v nádražní budově, protože když se řekne *nádražka*, již samotné slovo ve mně evokuje představu nádražní budovy. Během prvního průzkumu terénu bylo v plánu navštívit tři osvěžovny. Sice jsme navštívili tři stanice, ale z *nádražek*, které jsme chtěli ten den navštívit, zůstala v současnosti v provozu pouze jedna. Bohužel se však nenacházela přímo v železniční budově.

*Dnes jsme tedy nebyli moc úspěšní, holt kniha *Chcípni do rána na chlupatý zuby!* byla vydána v roce 2015, od té doby se hodně událo. Například zde dva roky řádila korona, což mnoho provozoven nepřežilo. Snad budeme mít příště víc štěstí.* (Terénní poznámky, 26. 1. 2023)

Podruhé jsem vyrazila na průzkum terénu o sedm týdnů později, tedy v březnu. Celkový postup byl již propracovanější a promyšlenější.

*/.../ Minulý pokus byl velkým zklamáním, protože ze tří osvěžoven byla otevřená pouze jedna. Dnes jsme si na internetu pro jistotu vyhledali otvírací doby a aktuálnost odkazu. Původně jsme chtěli navštívit opět tři místa (nevím proč zrovna tři, asi nějaké magické číslo), ale ta třetí má o víkendu zavřeno. /.../ Jen co nasedneme, průvodčí už píská na odjezd a lokomotiva Brejlovec začíná pomalu odfukovat. V plánu je nejdříve navštívit nádražku Šlechtična v obci Všimná, a potom nádražku Kolama nahoru v obci Zamračená. /.../ Je den před oficiálním začátkem jara a je to cítit. Sluníčko už má sílu, všude kvete zlatý déšť a ptáčci vesele švitoří.*

*Ve Všimné vystupujeme zhruba po 50 minutách jízdy. Víme, že nádražka Šlechtična má otevřeno od 9:00 hod., takže jdeme takzvaně na jistotu. /.../ Cítím jemné vzrušení z očekávání co bude. Ne vevnitř, tam to již znám, protože jsme zde oslavovali vloni v září narozeniny, ale jak bude probíhat moje interakce s panem vrchním.*

*Pan vrchní je sympatický a já přemýšlím, jak s ním navážu první kontakt. Rozhodnu se, že za ním půjdu a na něco ho pozvu, ale až si objednáme druhé pivo. Očkem mezitím pořád pozoruji bar a přemýšlím, co mu povím. Kromě nás a štamgastů v hospodě nikdo není, takže mám volné pole. Jdu na toaletu a když se vracím, vidím vcházet pána se dvěma psy Čau-čau nebo něco podobného, objednává si žlutou limonádu do püllitru a sedá si na bar. Kurňa, propásla jsem šanci v pohodě se s vrchním seznámit. Vymýšlím jiné strategie, ale po cca 5 minutách zjišťuji, že není třeba, pán jedním lokem vypil půl sklenice, a tak předpokládám, že byl venčit a potřeboval akorát rychlé osvěžení. Je to tak, druhým lokem zcela vyprázdnil sklenici a rozloučil se. Rozhodla jsem se, že není na co čekat a vydala se k baru. Ptám se pana vrchního, zda-li ho můžu na něco pozvat a na něco se ho zeptat. On odpovídá, že si nic nedá, že je ve službě, ale ať se klidně ptám. /.../ Povídám mu tedy celou průpovídku, tedy proč a co tu chci dělat a jestli mu to nebude vadit. On na to, že určitě nebude, že už prý tam někdo něco podobného dělal (zřejmě člen kolektivu Vágus) a ještě se mě ptá, jestli to má být tedy tajné a nemá to nikomu říkat. Já na to, že vůbec ne, že se k tomu plně přiznám. Pan vrchní se mě ptá, kdy chci začít a vyměňujeme si telefonní čísla. Začít chci tak za měsíc po státnici z historie. Také se seznámíme. Jmenuje se Čenda, je místní obyvatel a původně štamgast. /.../ Čenda mi doporučuje chodit o víkendech, kdy je tu víc lidí, jinak prý dopoledne jsou tu vždy ti samí štamgasti jako dnes (s těmi bych mohla udělat rozhovory a s Čendou taky – souhlasí). Loučíme se s tím, že se těším na další návštěvu. (Terénní poznámky, 19. 3. 2023)*

Po sjednání vstupu do terénu jsme mohli prostor jedné nádražky opustit, abychom po 20 kilometrech jízdy vstoupili do prostoru nádražky druhé.

*Když vlaková souprava se skřípotem zastaví, z vagónu vystoupí otlý a neupravený průvodčí, který je viditelně ve stresu. Příčinou jeho stavu je zřejmě zadní vagon, ze kterého se čoudí a on musí všechny nastupující delegovat do jiných vagonů, protože tento vagon se bude v Šlachovicích kvůli poruše odpojovat. /.../ V Šlachovicích vagon skutečně odpojuje a všichni si z něj musí vystoupit a nastoupit do toho našeho. Přistupuje celá třída dětí*

*jedoucích z lyžařského výcviku. Vlak se plní po okraj a průvodčí je tak ve stresu, že na kontrolu jízdenek nemá ani pomyslení. A tak ušetříme za jízdné./.../ Vystupujeme v Červeném újezdě, vidíme, že nádražka už má otevřenou mříž. /.../ Já se osměluji a jdu na bar. Chci pozvat paní vrchní na nějaké pití, nejdříve odmítá, potom svoluje. Dá si griotku a já zelenou. Seznamujeme se, ona se jmenuje Tunerka, vyměňujeme si čísla, vše ji vysvětluji. Ona souhlasí, myslí, že ani pan šéf nebude mít problém, akorát si myslí, že kolegyně z druhé směny, důchodkyně, by mohla mít nějaké výhrady. Dohodneme se tedy, že budu chodit, když bude mít směnu Tunerka. (Terénní poznámky, 19. 3. 2023)*

Třetí výjezd do terénu se odehrál o dva měsíce později, v květnu. Měl to být poslední výjezd určený pro vyjednání vstupu do terénu, poněvadž z minula už jsem měla vyjednaný vstup do dvou nádražek. Zastávka byla v plánu pouze jedna, a to v obci Zamračená, kde jsme objevili docela nově otevřenou nádražku Zlatá řeka.

*Vlak dobíhám jen tak tak a při použití tamního WC se mi v hlavě vybavuje vzpomínka na scénku z filmu Trainspotting, kde hlavní hrdina potřebuje v drogovém opojení z opiových čípků použít toaletu, na které visí nápis „Nejhorší toaleta ve Skotsku“. Já zdejší toaletu nazvu nejhorší ve Středních Čechách. Je vidět, že to zde žije. Míjím Vysočany, kde se divoce jak bourá, tak divoce staví. Sice už je květen, počasí se chová jako v „aprílu“, ale tráva se krásně zelená, stromy již vypustily listí a květy, ptáci nosí krmí svým mladým. Tedy nejen na WC to žije.*

*Vlak je plný, trasa je vytížená /.../. V Zamračené si plánuji dát kávu a něco z jejich domácího pečiva. A doufám, že budou ochotni přistoupit na spolupráci. /.../ Jdu k okénku, obsluhuje mě mladinká (myslím) slečna, velice usměvavá a milá. Objednávám si překapávanou kávu s jakousi domácí slanou tyčinkou. Je zde bohatý výběr domácích výrobků, tomu odpovídá i cena. Kelímek je potíštěn logem nádražky. Je to tu trochu hipsterský, ale co je pro mě nejdůležitější je fakt, že to tu je, a že to je otevřené. To je v dnešní době nejobdivuhodnější. /.../ Pán v modrém stojící u okýnka ne a ne odejít, ale já nechci svědky toho, jak se představuji a žádám o povolení zde provádět terénní výzkum. Kvůli němu mi ujíždí přímý vlak domů. Ale nakonec se zvedne a odejde. Sláva. Využívám situaci, při objednávce malého piva se slečny ptám a vysvětluji, proč a zač, představíme se,*

*ona je Adéla, nevadilo by jí to, ale musí se zeptat kolegů. Nechávám tu tedy svoje telefonní číslo a čekám na její odpověď. Doufám, že bude kladná. (Terénní poznámky, 17. 5. 2023)*

Ze Zlaté řeky se mi nikdo neozval. Po pěti týdnech jsem se tam vrátila, abych se na možnost provádění výzkumu zeptala znovu.

*Přicházím do nádražky, u okýnka mě přivítají dvě usměvavé slečny. Objednávám si pivo a jdu hned na věc, ne jako minule. Ptám se, jestli jsou kolektiv, anebo mají nějakého šéfa. Ony mi oznamují, že je slečna, která se o vše stará, požádám je o její číslo a ony mi ho ochotně dají. Slečny mi ještě říkají, že se tu má dnes zastavit, tak ať si dám pivo a třeba stihne přijít, když ne, mám ji zavolat. /.../ jdu volat slečně šéfové. „Típne“ mi to a přijde mi automatická zpráva „můžu zavolat později?“. Odpovídám, že ano, poděkuji a podepíši se. /.../ Volá ani ne za minutu. Vše ji pěkně vysvětlím a ona souhlasí. Mám radost. /.../ Zamračená je konečná stanice a všude kvetou lípy. (Terénní poznámky, 24. 6. 2023)*

Během průzkumu terénu jsem byla někdy úspěšnější, někdy zase méně. Bohužel, ze sedmi zmíněných nádražek, jež byly zmapovány v roce 2015 ve výše uvedené knize, zůstaly dodnes v provozu pouze dvě, ale v nádražní budově se nachází jenom jedna z nich, a to nádražka Šlechtična. Nádražku Kolama nahoru jsem náhodou zahlédla z vlaku, když jsem jela na první průzkum terénu a nádražku Zlatou řeku našel můj manžel na internetu podrobným prohlížením aktuálních fotografií železničních stanic. Počet nádražek se tak ustálil na čísle tři.

S průzkumem terénu jsem začala v lednu 2023. Se samotným terénním výzkumem jsem začala 11. 6. 2023 a skončila 31. 10. 2023. Během této doby jsem byla v terénu 14krát. Z toho jsem šestkrát navštívila nádražku Šlechtična, pětkrát nádražku Kolama nahoru a třikrát Zlatou řeku, kde jsem sice nevedla žádný rozhovor se *štamgastem*, zato jsem provedla rozhovory s dvěma zaměstnanci. Udělala jsem 14 rozhovorů - se třemi majiteli, se čtyřmi zaměstnanci, s šesti *štamgasty* a jedním nepravidelnými návštěvníkem. Sestavila jsem tři sady otázek, pro *štamgasty*, obsluhu a majitele, přičemž při sestavování otázek pro *štamgasty* jsem se inspirovala diplomovou prací Terezy Mazákové (2011) „Nejsem lůzr, který žije jenom tady v tom pajzlu“. Nádražky jsem navštěvovala v různé dny a v různé

doby. Terén i všechny účastníky svého výzkumu jsem pečlivě anonymizovala. Pro všechny aktéry, ale i názvy obcí a restaurací, jsem zvolila pseudonymy.

Po metodologické stránce jsem se nechala vést učebnicí *Metody výzkumu ve společenských vědách*, konkrétně všemi kapitolami, které pojednávají o kvalitativním výzkumu, a kapitolou o etice výzkumu:

Pro svůj výzkum jsem zvolila kvalitativní strategii výzkumu, jelikož mým záměrem bylo porozumění síti vztahů v terénu „/.../ snaha o vykreslení právě té barvitosti a vrstevnatosti (sociálního) světa, významů, které mu různí lidé přisuzují, způsobů, jak jej prožívají, kontextů, jež se na této mnohosti podílejí.“ (Novotná, 2019:259)

Užívala jsem idiografického přístupu, tzn. všímala jsem si všech maličkostí, protože pro výzkumníka nic není všední, každý pozorovaný fenomén může v konečném důsledku o něčem vypovídat, tyto malé odlišnosti nám mohou pomoci dokreslit celkový obraz porozumění a odpovědět nám na řadu otázek, zejména na otázku „proč“. Důraz na emickou perspektivu přispívá k představě, jak zkoumanou problematiku nazírají samotní aktéři. Jako výzkumný design jsem zvolila etnografický výzkum, jelikož fenomén, který jsem se rozhodla zkoumat, a to *nádražky*, nelze zkoumat nikde jinde než na nádražích. (Novotná, 2019:261-273)

Při tvoření vzorku informantů jsem kombinovala techniku účelového výběru s technikou nabalování, tzv. sněhové koule. Povaha mého vzorku je heterogenní, tedy jediné, čím jsou si aktéři podobní, je vztah k *nádražce*, jíž se týkal rozhovor. (Novotná, 2019:291-312)

S informanty jsem vedla polostrukturované rozhovory. Audio nahrávky jsem přepisovala do textové formy. Součástí transkripce rozhovoru je pasportizace, která mi poskytovala základní přehled o informátorech, o atmosféře během rozhovoru, či mých idejích pro další rozhovor. (Zandlová, 2019:317-351)

Data jsem konstruovala technikou zúčastněného pozorování, jehož neodmyslitelnou součástí je pozorování, psaní terénních poznámek a prožívání situací, které pozorujeme. (Heřmanský, 2019:355-387)

Zkonstruovaná data jsem se snažila analyzovat průběžně během celého výzkumu. Analýzou jsem utvářela závěry, jejichž význam jsem vysvětlovala pomocí interpretace. (Heřmanský, 2019: 417-443)

Po celou dobu jsem dbala na etické aspekty výzkumu, abych nepoškodila aktéry, respektovala jsem jejich vůli, co se týče ochrany soukromí či anonymizace, a na aktéry jsem se snažila nenahlížet etnocentricky. Od všech aktérů jsem vyžadovala informovaný souhlas. Dbala jsem na to, abych nepoškodila terén, aby tam v budoucnosti mohli vstoupit jiní výzkumníci. Také jsem měla na mysli to, že reprezentuji akademickou obec a podle toho jsem se chovala. (Zandlová, Šťovíčková Jantulová 2019:57-92)

### **3. 1. REFLEXE VÝZKUMU**

Z důvodu nedostatečného teoretického ukotvení jsem před prvním vstupem do terénu hodně tápala. Jako nezkušená výzkumnice jsem nevěděla, z jaké perspektivy mám terén nahlížet. Zapisovala jsem tedy vše, na čem spočinul můj zrak, ale také vše, co jsem slyšela. S pozorováním tak tomu bylo více méně celou dobu, jelikož jsem si kapitolu „Zúčastněné pozorování“ z knihy *Metody výzkumu ve společenských vědách*, kde je podrobný návod, jak pozorování provádět, opět pročetla až u psaní závěrečné práce.

Na úplném začátku výzkumu jsem pocítovala velkou nervozitu, nejistotu a styděla jsem se navazovat nové vztahy, ale strach jsem překonala díky mým dveřníkům a zároveň patronům (Heřmanský, 2019:359), Hanušovi a Tunerce, kteří mě povzbuzovali a seznamovali se *štamgasty*, se kterými jsem postupně vedla polostrukturované rozhovory. Ve Zlaté řece byla mým dveřníkem jedna z majitelek. Zde jsem, bohužel, nevedla ani jeden rozhovor se *štamgastem*, protože je zde specifický *štamgast*. Jestli jsem zaměstnance i majitelku pochopila správně, *štamgastem* je u nich člověk, který si u nich opakovaně ráno či večer koupí kávu či pečivo. Všichni tito *štamgasti* si však koupí snídani a pospíchají na vlak, to je důvod, proč jsem s nikým z nich nevedla rozhovor.

Některé otázky v rozhovoru byly zprvu dlouhé a pro informanty nepochopitelné, proto jsem otázky přepracovala, zadání zjednodušila, popřípadě jsem některé otázky zcela vypustila a samozřejmě postupem času naopak některé přidávala. Rozhovor s jedním informantem,

se *štamgastem* Egonem v *nádražce* Šlechtična, jsem musela dělat dvakrát. Příčinou bylo místo, kde probíhal rozhovor. Probíhal u *štamgastského* stolu, kousek od televize, v relativně naplněné *nádražce*. Nahrávka byla proto nesrozumitelná. Zklamání z neúspěchu nahradilo poučení se z vlastních chyb. Pro příští rozhovory jsem vždy volila klidné místo, aby nahrávka byla čitelná.

Ve dvou případech jsem odešla z *nádražek* tzv. s prázdnou, jelikož smluvený rozhovor neproběhl. V jednom případě na mě majitel *nádražky* Kolama nahoru zapomněl, a tak jsme si dohodli nový termín. V druhém případě jsem přišla, když měl výčepní Čenda ve Šlechtičně plný lokál, takže na mě neměl čas. Dohodli jsme si jiný termín a přišla jsem hned po ránu, když je málo lidí. S Čendou jsem udělala svůj vůbec první rozhovor a trochu mě rozladilo, když jsem od něj následující den obdržela SMS zprávu, že v *nádražce* po roce končí.

Když jsem se ptala Hanuše, který v *nádražce* Šlechtična pracuje již 25 let, zda by byl ochotný se účastnit mého výzkumu, chtěl nejdříve vidět otázky. Otázky si nahlas pročetl a na některé rovnou odpovídal. Nadšeně jsem vytáhla diktafon, čehož se Hanuš lekl, protože nechtěl být nahráván. Já jsem argumentovala tím, že si odpovědi nestihnu napsat a nepřečtu to po sobě. Avšak Hanuš při pohledu na diktafon nechtěl pokračovat. Asi abych nebyla smutná, přislíbil mi rozhovor v půlce října, až nebude práce na zahradě. Když jsem mu v půlce října psala, nejprve na telefon vůbec nereagoval a následně mě odbyl s tím, že na to nemá čas. Z toho pro mě vyplynulo další ponaučení, že pokud je aktér momentálně ochotný participovat, ale nechce být nahráván, nemám naléhat, mám si odpovědi zapisovat a nespolehat se na to, že rozhovor proběhne v budoucnu. Naštěstí jsem si pár odpovědí zapamatovala a se souhlasem Hanuše zakomponovala do výzkumu. Na základě tohoto nezdaru jsem později na stejném místě udělala formou „tužka a papír“ jeden rozhovor se *štamgastem*.

Jelikož jsem dělala zúčastněné pozorování, kterého součástí je kromě pozorování a psaní také účastnění se, sedíc na baru jsem si povětšinou objednala pivo. Pokud jsem chtěla navázat nový kontakt, nejčastěji jsem se vrchního zeptala, co dotyčný, se kterým chci mluvit, pije a panáka mu poslala. Anebo jsem se zeptala přímo aktéra, kterého jsem měla v plánu vyzpovídat. Pozvání někdy nepadlo na úrodnou půdu, ale někdy to zase bylo trefení

hřebíku na hlavičku. V těch druhých případech jsem si musela samozřejmě připít také. Uvědomuji si, že v těchto případech, „ovíněná“ pivem a zelenou jsem občas zapomínala na účel své návštěvy a účastnila jsem se na 100% na úkor pozorování a zapisování. Data jsem sice nějaké zkonstruovala, ale nebyla tak hutná.

Ve dvou ze tří *nádražek*, které se staly mým výzkumným terénem, jsem nikdy před zahájením výzkumu nebyla. Jednu z nich, a to Šlechtičnu, jsem už jednou měla tu čest navštívit. Ale jedna návštěva z člověka insidera neudělá, a proto jsem ve všech třech *nádražkách* považovala za outsidera.

V průběhu výzkumu jsem zjistila, že se sama stávám *štoušem* a fotím si lokomotivy, které mě budou vézt. Povětšinou mě vezla Emily a Eduard.

*Dělám si štoušské video.* (Terénní poznámky, 24. 6. 2023)



#### 4. HISTORIE NÁDRAŽNÍCH RESTAURACÍ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Zdeněk Meitner (2021:17-20) datuje počátek dějin železniční dopravy v Čechách do 19. století, kdy začala výstavba koňské dráhy z Českých Budějovic do Lince. Po 129 km dlouhé dráze se měla z Lince dovážet převážně sůl, ale dováželo se také dříví, cihly či kámen. Koňská dráha byla oficiálně otevřena v roce 1832 a k přepravě využívala koňskou sílu tažené vozy, které vypadaly jako obyčejné dostavníky. Jediné, čím se vozy podobaly vagonům, byla kola s okolky. Paralelně s budějovickou koňkou vznikala lánská koňka, která měla vést z Prahy do Plzně. Pražská železniční společnost dostala „zelenou“ k zahájení stavby v roce 1827. V roce 1830 se stavitelé přes Kladno dostali až do Lán, avšak dál již nepokračovali z důvodu nedostatku financí. S konečnou platností byla výstavba ukončena v roce 1834. Lánskou koňku nakonec odkoupil majitel lánských lesů, kníže Fürstenberk, a po nedostavěné dráze se dlouhé roky vozilo dřevo do Prahy.

Koňská síla však brzo přestávala vyhovovat potřebám rozrůstajícího se průmyslu, protože jak píše Meitner (2021:21-25), byla potřeba dovážet a vyvážet suroviny a výrobky do mnohem vzdálenějších končin, jelikož se průmyslová revoluce z Anglie, i když se značným zpožděním, postupně rozšířila do celé kontinentální Evropy. Vynálezci se proto snažili rozpohybovat parní stroj.

První parní železnice na území České republiky se začala stavět v roce 1837 ve Vídni. Dráha „Ferdinandka“ (společnost se nazývala severní dráha císaře Ferdinanda) vedla z Vídně přes Břeclav, Přerov a Bohumín až do Haliče a měřila i s odbočkami v té době bezprecedentních 450 km. Šestáho června 1839 se začalo jezdit z Vídně do Břeclavi a sedmého července stejného roku do Brna. Pro dráhu bylo plánováno využití především v nákladní dopravě, osobní doprava se však přidala velmi záhy.

Schivelbusch (2014:34-39) píše, že zavedení železniční dopravy znamenalo pro lidstvo nepředstavitelný skok kupředu, protože lokomotivy na parní pohon trojnásobně překonaly dosavadní rychlost dostavníků, to znamená, že stejná vzdálenost byla ujeta za třetinu času. V 19. století se o tomto fenoménu mluvilo jako o smrsknutí prostoru. Prostor se zmenšil tím, že jsme za zlomek času dojeli na místo určení, ale zároveň se také zvětšil, a to proto, že

jsme byli najednou schopni zdolat předtím těžko přístupné vzdálenosti. Avšak železnice spojila místo odjezdu a příjezdu a prostor mezi jednotlivými stanicemi se tím stal nepodstatným. A jelikož samotná cesta ztratila předchozí význam, cílem cestujících se stala nádraží. V 19. století se o nádražích mluvilo v superlativech jako o kulturních centrech, jež každý cestující musí navštívit, a jízda vlakem byla přirovnávaná k návštěvě opery.

Meitner (2021:33) poukazuje na bezprecedentní změny, které železniční doprava přinesla jak do prostorového, tak do sociálního uspořádání 19. století. Obyvatelstvo začalo masivně migrovat z venkova do měst, především za prací v továrnách, a tím se urychlila urbanizace, s čímž souvisí změna životního stylu i kvality života. V dosud agrárních regionech díky železnici vznikaly továrny, malebnost a barevnost zemědělské krajiny s jejími políčky, loukami a sady vystřídala čerň z lokomotiv a továrenských komínů. Železnice umožnila proměnu agrární společnosti na industriální. Bez existence železnice by totiž nebyl možný masový přesun pracovní síly do měst. Vznikala nová pracovní místa. Železniční doprava také otevřela dveře globalizaci. Již nebyl problém dovážet cokoli odkudkoli, doprava na stejnou vzdálenost trvala jen zlomek předešlého času. Lidé začali cestovat a poznávat svět. Změnil se způsob života i jeho kvalita.

Schivelbusch (2014:171) vysvětluje, jak se dostavníková depa, která byla stavěna v centrech měst, a jejich architektura ničím nelišila od ostatních budov. Naproti tomu se železniční stanice stavěly za hranicemi měst a kvůli materiálům použitým na jejich výstavbu, tedy oceli a sklu, nesly industriální charakter 19. století a označované byly jako dopravní budovy. Zboží a cestující tu proudili směrem k vlaku a opačně. Nádražní budovy v hlavních městech byly složeny ze dvou částí. Hala vystavěna ze skla a oceli, do které přijížděly vlaky, byla otočena do krajiny. Budova, kde se shromažďovali cestující, byla zbudována z kamene a otočená k městu. V malých městech byla nádraží skromná. Budova nádraží tak představovala jakousi bránu pro přestup do jiného prostoru. Směrem z města vstupoval cestující do železničního prostoru, který otvíral nesmírné dálavy, kdežto cestujícím vstupujícím do města se prostor zmenšil.

Stanislav Musil (2007a:3) mapuje historii nádražních restaurací, které vznikaly spolu s nádražními budovami již v polovině 19. století a začaly postupně nahrazovat zájezdní hostince, jež byly rozmístěny na síti koňské dopravy. V úplných začátcích existence drah

nádražní restaurace fungovaly pouze pro cestující vlakem. Dokonce se v některých stanicích počítalo s půl hodinovou přestávkou, aby se cestující stihli najíst a napít. V polovině 19. století cesta vlakem často trvala víc než 10 hodin, občerstvení, jak ho známe dnes v podobě automatů, neexistovalo, a proto byli cestující odkázáni výhradně na nádražní restaurace, jejichž základem byla teplá kuchyň. Nařízení, podle kterého směly nádražní restaurace obsluhovat pouze cestující s platným lístkem, časem ustoupilo do pozadí a jejich služeb začali využívat i místní obyvatelé, bydlící poblíž dráhy.

*„To byla taky taková perlička (smích), když jsem tam tehdy byl kvůli povolením, to bylo shodou okolností myslím, že v Pardubicích, tak oni mi řekli: „Heleďte, ale tam asi nikdy nádražní restaurace nebyla.“ Já jsem jim řekl: „Ale já to nechci vybudovat, já to chci jenom zrekonstruovat.“ A oni: „No a ta nádražní restaurace tam někdy byla?“ A já jsem řekl: „Heleďte, já si myslím, že tu byla restaurace od začátku co tu to nádraží stojí.“*  
(Majitel nádražky Šlechtična, 53 let)

Nádražní restaurace byly v 19. a na začátku 20. století rozděleny podle tříd, stejně jako jsou rozděleny oddíly ve vlaku, dodává Musil (2007b:4) s tím, že restaurace III. třídy byly často spojené s čekárnou, byl to podnik pro obyčejný lid, a tudíž se tam vypilo hodně piva. Kdežto v restauracích I. a II. třídy číšníci oděni ve fraku a mluvící několika jazyky na stoly s bílými ubrusy podávali výběrové pokrmy a nápoje, čímž často převyšovaly i úroveň některých prvotřídních hotelů. Během cestování patřily nádražní restaurace mezi velice vyhledávané společenské podniky, protože jak upozorňuje Schreier (2009:179), spojů bylo tak málo, že doba čekání na přípoj se nepočítala jako dnes na minuty, ale často na hodiny.

Toto o nádražních restauracích napsal v jednom ze svých humoristických fejetonů, poprvé knižně vydaných v roce 1925 pod názvem 35 sloupků, český spisovatel Karel Poláček:

„Jsou na nádraží i restaurace; první, druhé i třetí třídy. Restaurace třetí třídy mají ubrusy kostkované, neboť zde zdržují se pouze strejci a tetky třetí třídy, to jest strejci se svislými kníry a tetky s šátkem na hlavě. Restaurace třetí třídy jsou pro batohy a uzlíky. Pojídá se tu mnoho párků. Ve druhé třídě však jsou bílé ubrusy; tady je domovem jídelní lístek, na němž dominuje telecí. Restaurace druhé třídy je pro kufry z napodobené krokodýlí kůže. V restauraci třetí třídy je rámus, v druhé třídě prudký rozhovor. V restauraci první třídy je

úplně ticho. Tam snad ještě nikdo nebyl; možná že se tam vznáší pouze Bůh nad propastí. Veškeré pokrmy a nápoje v nádražních restauracích chutnají sazemi a páchnou čímsi erárním.“ (Poláček 2016:107)

*„Jasně, to tu bylo, to byla I., II. třída a to tady hučelo.“ (Majitel nádražky Šlechtična, 53 let)*

Nádražní restaurace podle Musila (2007d:6) vznikaly ve velkých městech, kde se kumuloval velký počet cestujících, na důležitých přestupních místech anebo tam, kde se v budoucnosti počítalo s rozšiřováním trati. V jízdních řádech byly restaurace s teplými pokrmy označené symbolem příboru a symbol poháru označoval občerstvení se studenou kuchyní, dodává Musil (2007c:5). Kuchyň v podobě bufetu se studenou kuchyní se začala objevovat za první republiky, samoobslužné jídelny vznikaly po druhé světové válce.

Musil (2007g:16-17) dále pokračuje, že před 1. světovou válkou bylo běžnou praxí majitelů nádražních restaurací roznášet občerstvení přímo do vlaku, některé stanice nabízely dokonce podnosy s jídlem na objednávku. Průvodčí ve vlaku sesbíral informace o tom, kolik cestujících bude chtít obědovat či večeřet, tuto informaci telegrafem odeslali do stanice, jež tuto službu poskytovala a když do této stanice vlak přijel, na cestující už čekaly podnosy s objednaným jídlem. Nádobí se do restaurace vracelo následujícím vlakem. Tento servis začal ve 20. letech upadat kvůli zařazování jídelních vozů. Před druhou světovou válkou byl zaužívaný tzv. „buffet k vlaku“.

*„Heleďte, co si pamatuju, já teda ne (smích), ale jako můj praděda, když tady jezdil tou mašinou, čouďavkou, tak vlastně vždycky ty zážitky a to...že tady bylo období, že tady opravdu litaly studené párky a teplé pivo a obráceně. Já jsem to tu totiž jednou taky zaved. Já jsem roznášel zmrzliny a limonády. Ono se to dělávalo vlastně ještě po válce. Tady to vlastně bylo poměrně hodně vyhlášený, ta restaurace.“ (Majitel nádražky Šlechtična, 53 let)*

Počátek elektrizace drah Meitner (2021:76) datuje do roku 1903, kdy 20. června vyjel z Tábora do Bechyně první elektrický vlak, který navrhl František Křížík. V roce 1956 ČSD přečíslovaly třídy, třetí třída se stala druhou a druhá první. Od té doby existují pouze dvě

třídy. Parní lokomotivy se začaly vyřazovat v 60. letech 20. století a definitivně zmizely z pravidelné osobní dopravy v roce 1979. Současně s ukončením parního provozu skončila i některá zaměstnání, která už v nových lokomotivách nebyla potřeba. Parní lokomotivy byly nahrazovány motorovými a elektrickými lokomotivami.

V roce 1949, jak poznamenává Musil (2007j:20-21), vzniklo tzv. Železničářské družstvo pro službu cestující veřejnosti, které cílilo na nádražní restaurace ve významných turistických uzlech. Avšak hlavní metou bylo zrušit instituci soukromého vlastnictví v nejziskovějších nádražních restauracích. V 50. letech je z toho důvodu patrný pokles úrovně poskytovaných služeb. Provozovatelé, často bývalí zaměstnanci či nájemci, mnohdy přes snahu a nejlepší úmysly neměli z čeho úroveň podniku zvýšit či udržet. Často neměli například dostatek přídelu piva, kelímků, půllitrů, či dokonce zaměstnanců. Kromě poklesu úrovně můžeme v 50. letech sledovat také pokles počtu nádražních restaurací. Nedostatek prostorů pro technické zázemí drah se často řešil uzavřením nebo omezením restauračních prostor. V prostorech bývalých nádražních restaurací takto vznikaly závodní kluby či politicko-výchovná střediska. V roce 1956 bylo vydáno úřední nařízení, které ovlivnilo povahu nádražních restaurací až do dnešních dob. Vláda apelovala na zrychlení obsluhy, produktivity práce a obratu, zavedení samoobslužných jídelen a zřízení restaurací II. cenové kategorie pro delší setrvání cestujících.

*„Jenže pak samozřejmě došlo k úbytku, protože pak se z toho udělalo, co se z toho udělalo, samoobsluha, a pak to šlo úplně do hajzlu. A pak se z toho udělalo školící centrum. To prostě úplně vypadlo, o to tu nebyl zájem. Nic se do toho neinvestovalo.“ (Majitel nádražky Šlechtična, 53 let)*

Musil (2007j:21) dále v 60. a 70. letech sleduje i úpadek stolování, například používáním plastových ubrusů a hliníkových příborů. Dřevěný nábytek byl vyměněn za plastový, křišťálová svítidla za neony. Honosné interiéry i exteriéry nádražních restaurací byly proměňovány z dnešního pohledu necitlivými stavebními úpravami a odejmutím všech původních zdobných prvků. Nádražní pohostinství, jež často na nádražích vidíme dnes, tedy pohostinství bez teplé kuchyně či bufety, nejsou ty původní nádražní restaurace z 19. století., ale vznikaly až po 2. světové válce, v 50. a 60. letech.

Jak píše dále Musil (2007m:29), v průběhu času došlo k úpadku úrovně nádražních restaurací, jelikož se v porovnání s obdobím před první světovou válkou změnil jak způsob cestování, tak i stravování, a z toho důvodu nádražní restaurace neměly pro cestující takový význam, jako když v 19. století vnikaly. Navzdory tomu bylo v Čechách a na Moravě v 90. letech otevřených několik nových osvěžoven, které vznikly v místech nevyužívaných drážních prostor, které po roce 1989 ztratily na významu. Jsou to zejména podniky lidové, spíš než restaurace jsou to většinou hospody.

*„Tady bylo před rokem 1989 opravdu plno vagónů. Takže tady museli být posunovači, aby to přehazovali a přistavovali, protože celý den nevydrželi dělat. Tady ta místnost byla vozová kancelář, tady seděli dva lidi, soupisáři vozu a disponent vozovej, ten hlásil, že přijedou vagóny, že přijede vlak, že prostě, co mají ti posunovači na práci a sem chodili firmy, které odsud posílaly vagóny. Za tím co je teď ten výčep tam byla chodba skrz až do tý další budovy a na druhý straně byla hlavní pokladna a vedle toho nákladní pokladna. Teďka tam jak se teď nechodí, byly dámský záchody, pánský záchody a sprcha.“ (Zdena, 78 let, štamgastka v nádražce Kolama nahoru)*

*„Tam jak je ten kiosek, tady dříve to patřilo nádražákům, tady vlastně dříve býval sklad, tomu se říkalo překládka, tady se překládalo veškeré zboží, co se týče do nějaké váhy nebo filmy, neboli cokoli nějaké nákladní věci, třeba jako nějaké beny se posílaly. Protože tady to bylo velice rušný. Dříve, tady se nakládalo, támhle se nakládaly vagóny. Tady to žilo. A ten kiosek to máte tady jak je to okno z nástupiště. Tam bylo to původní, co tady bylo. Jak jsou ty mříže. Tam jsem vlastně začínal.“ (Majitel nádražky Šlechtična, 53 let)*

V dnešní době je však podle Musila (2007m:29-31) tradice nádražních restaurací ohrožena. Mnohé nádražní restaurace jsou v dnešní době uzavřené, protože by se neuživily. Jedním z důvodů je pokles zaměstnanců drah a absence továrních dělníků v místech zrušených továren. Tyto dvě složky totiž tvořily zásadní část klientely nádražních restaurací.

*„Tady o půl šestý ráno šestistupem šli lidi přes ten most do práce. V 10 hodin, chlapi někteří, kteří měli možnost projít, tak na svačinu, v 10 hodin byla hospoda byla plná. Protože to si dali jedno dvě piva a honem musíme támhle. Ale furt to byl kšeft a furt to byl obrat.“ (Zdena, 78 let, štamgastka v nádražce Kolama nahoru)*

Dalšími důvody jsou například drahé energie, změna způsobu cestování anebo celkově změna životního stylu a zrychlení doby.

*„Vemte si Hradec Králové, tam byly taky, dvě čekárny, byla tam samoobslužná restauračka, teďka tam není nic. Tyhle ty shopy a prodejny, to si akorát vemete do ruky nějaký rohlík a jdete. A co byly čekárny, to jsou vetešnictví, to je...hrozný.“ (Zdena, 78 let, štamgastka v nádražce Kolama nahoru)*

*„Škoda, byly tam dva vládní salonky, moje nevlastní dcera se tam vdávala, měla ve vládním salonku oslavu. Jinak to žilo to nádraží. No a pak tam udělali vetešnictví. Hrozný.“ (Zdena, 78 let, štamgastka v nádražce Kolama nahoru)*

## 5. POPIS TERÉNU

### 5. 1. POPIS NÁDRAŽKY ŠLECHTIČNA

*Nejdříve byl na nádraží Kiosek. Až potom byla hospoda. Šlechtična nedávno slavila 25 let /.../ Pan majitel říká, že tu bývala restaurace od položení zdejší dráhy, tedy od nějakého roku 1892. Restaurace bývala rozdělená na první a druhou třídu, oddělené byly těžkým sametovým závěsem. (Terénní poznámky, 24. 6. 2023)*

*„Myslím, že se svým způsobem vymyká klasickým nádražkám. Za prvé, že to není taková ta zaplivaná nádražka a když jsem vlastně budoval tu nádražku, našim cílem bylo, aby to vypadalo úplně jinak než nádražka, a aby to mělo velice příjemné prostředí. To se odvíjí nejenom od toho prostředí vevnitř, samozřejmě i co se týče záchodů, aby měli svojí úroveň, tak aby i to posezení mělo nějakou úroveň.“ (Majitel, 53 let)*

Šlechtičnu nalezneme v nádražní budově, která se nachází na jihozápadním okraji obytné zástavby dvou obcí. Nádražím, které obepínají pole jak ze západní, tak z jižní strany, projíždějí dvě tratě. Jedna z nich se „plazí“ z jihozápadu a druhá zase z jihovýchodu. Do nádraží každá kolej přijede k jedné straně budovy. Nástupiště jsou zde totiž umístěna netradičně z obou stran budovy a vypadají téměř totožně, akorát na prvním nástupišti vidíme jako první venkovní zahrádku patřící k *nádražce*, kdežto opačná strana nádraží, kam lze projít čekárnou, má místo zahrádky pouze dvě lavičky. Pár desítek metrů za nádražím se trať opět rozdělí a každá jede svým směrem. Jedna směřuje na sever a po její pravé straně je obec Všimná, druhá postupně odbočuje na severozápad a po její levé straně se zase rozprostírá obec Hradiště.

Nabídka podniku je velice bohatá a cenově vlídná. Na čepu jsou tři piva z velkých pivovarů, dva z nich jsou ze severu Čech, a čepovaná limonáda. K jídlu je vždy minimálně jedna polévka a jedno hlavní jídlo. Polévky jsou často i dvě. Dále je k dostání běžný hospodský sortiment, tyčinky, brambůrky, křupky, sušenky, a samozřejmě, v ledniče nechybí lihoviny. Vybrat si dokonce můžete ze sedmi druhů cigaret. Šlechtična má od pondělí do čtvrtka otevřeno 9:00 – 22:00 hod., v pátek a v sobotu 9:00 – 23:00 hod.



*„A co se týče jídla, tak si myslím, že tu suverénně převládají guláše, který shodou okolností mamka velice dobře umí, to můžu říct. A polívky.“ (Majitel, 53 let)*

Za výčepem stojí Hanuš, pracuje zde už 25 let. Hanuš je profesionál, je zde velice oblíben, ale zároveň vysoce respektován. Druhou směnu pokrývají dva brigádníci z řad místních obyvatel. V kuchyni „vládne“ matka pana majitele. Vaří poctivou českou kuchyni. Prostor si pan majitel pronajímá.

*Když vystoupím z vlaku, trošku ve mně „hrkne“, protože jsou zavřené dveře a na zahrádce nikdo nesedí, ale hned nato mi dojde, že už je chladno a vevnitř už je určitě zatopeno v kamnech, proto jsou dveře zavřené. (Terénní poznámky, 31. 10. 2023)*

Projdu kolem venkovní zahrádky se třemi velkými bytelnými dřevěnými stoly s popelníky a zatáhnu za kliku. Dveře mi otevřou prostor do 1,5 metru dlouhé chodby (jež je zároveň kůlna na dříví), za níž jsou další dveře, které vedou do lokálu. Vcházím do rozlehlé místnosti čtvercového půdorysu s výčepem a se stoly pro *štamgasty*, místnost pro nepravidelné návštěvníky je napravo od dveří, je také čtvercového půdorysu a je podobně velká.

*14:50 hod. přicházejí čtyři lidi, vypadají, že jdou z práce, sedají si ke stolu pro méně stálé hosty do rohu u kamen. Pijou pivo. (Terénní poznámky, 22. 9. 2023)*

Celý prostor má přibližně šest na deset metrů. Mezi místnostmi, jež jsou oddělené portálem, stojí teplovzdušná kamna na dřevo. Celkově je tu asi 45 míst k sezení. V místnosti pro *štamgasty* jsou dva velké stoly pro deset lidí, jeden pro *štamgasty* seniory, jeden pro *štamgasty* o generaci mladší, jeden stůl pro dva, u výčepu stojí tři barové židle. Výčep zabírá z pohledu ode dveří levý zadní roh.

*11:00 hod. Kromě nás venku sedí dva muži, už tu asi nějakou dobu jsou, protože vypadají dosti vesele, sedí venku na zahrádce, z níž můžete pozorovat vlaky. Potom jsou u jednoho ze *štamgastských* stolů dva senioři, kteří chodí pravidelně na 11:00 hod.*

*V 11:30 hod. u štamgastkýho stolu sedí už 4 seniori. Všimám si, že sice sedí u jednoho stolu, každý má zřejmě své místo, ale vůbec se spolu nebaví. (Terénní poznámky, 6. 7. 2023)*

Jako lustry jsou tu použita dřevěná kola visící na černých řetězech, kola jsou natřena tmavě hnědou barvou jako všechny dřevěné obklady v lokále. Z každého kola trčí čtyři žárovky. Zdi jsou ve štamgastské místnosti do výšky soklu obložené plaňkami z půlkulatiny a natřené opět tmavě hnědou barvou, jsou mezi nimi mezery, takže obklad vypadá jako starý dřevěný plot. Stejný prvek, tedy půlkulatinové dřevo natřené hnědou barvou, se opakuje v celém prostoru nádražky, je jím obložený výčep, futra dveří i portál, který dělí lokál na dvě místnosti. Ze stropu vyčuhují nevelké trámy. Zdi i strop jsou bílé, dřevo tmavě hnědé. Podlaha je kameninová a byla velice módní v 50. letech. Na zdech visí různé dekorace s pivní tematikou, dna dřevěných pivních sudů s logy pivovarů, prkno s nápisem „Na sekyru nedáváme“, nad nímž je pověšený pařez se zařatou sekyrou, obraz s pivním otčenášem, na kterém klečí u velkých sudů muž se sepjatýma rukama. Stoly jsou pokryté ubrusy v barvě vína s logem jednoho z pivovarů.

*Pan majitel říká, že je to tu jeho srdcovka, celé dřevěné obložení udělal vlastníma rukama. Prý byly drahé palubky, tak šel do lesa a natěžil různé pláňky, které potom ručně brousil a natíral. Dnes už by to prý udělal jinak, ale tehdy chtěl něco jiného. A prý by to už ani dneska nezvládl. (Terénní poznámky, 24. 6. 2023)*

Vchod na toalety je z místnosti pro nepravidelné návštěvníky. Toalety jsou prostorné, laděné do několika odstínů modři a voní vždy po vanilce.

*„Jako takhle /.../ spíš jako vyhledávám restaurace a moje další úchylka jsou záchody v restauracích. /.../ To je jen taková perlička. Shodou okolností jsme byli u Pohlreicha a teda můžu říct, že dojem celkový, jídlo dobrý, ale byl jsem zklamaný ze záchodů.“ (Majitel, 53 let)*

Nad dveřmi visí obří plazmová televize. Většinu času, který tu trávím je puštěná hudební stanice, která hraje hity z různých časových období. Ale pouští se tu i programy na přání.

Televize je zde důležitý prvek, lidé jsou tu zvyklí sledovat pohádky, sport (a kritizovat sportovní výkony) a zprávy, u kterých podle výčepního Čendy většinou nadávají.

*U stolu pro dva vedle kuchyně sedí senior v modré montérkové kombinéze, má šedobílé vlasy a pije pivo. Kouká u toho na televizi... (Terénní poznámky, 1. 9. 2023)*

## 5. 2. POPIS NÁDRAŽKY KOLAMA NAHORU

*„Vzhledem k tomu, že je to majetek dráhy a nádražek bylo vždycky hodně a byly vždycky soutěže, jak vypadaj nádražní hospody a restaurace, tak se nám povedlo dvakrát vyhrát soutěž o nejhezčí nádražní restauraci.“ (Majitel, 74 let, 31. 10. 2023)*

Nádraží obce Červený újezd je situované na jihozápadním konci obce a obytné zástavby. Ze severozápadu je obklopeno průmyslovým areálem bývalého zařízení, které průmyslově zpracovávalo suroviny, a z jihu kolejemi, za kterými se rozprostírají objekty další bývalé továrny, která strojně vyráběla zboží. Z nádraží do těchto areálů vedou speciální vlečky, které mají v areálech konečnou stanici. Dnes jednu vlečku využívá soukromá železniční společnost jako depo.

*Zdena vypráví o tom, že Červený újezd býval velice rušný železniční uzel. Bývaly tady dvě fabriky, takže se tu železničáři a posunovači nezastavili, protože posílali vagóny do světa. Teď už tu není nic, vše se po revoluci rozprodalo. V areálu jedné z bývalých fabrik je teď prý asi sedm firem. Místo té další postaví paneláky. Kdysi to tu prý žilo, ale teď se tu vozí jenom špína. Pojem si žádám vysvětlit, nevím, co si mám pod tím představit. Špína znamená odpadní oleje a podobně. (Terénní poznámky, 11. 6. 2023)*

Nádražka zde funguje již 21 let. V nabídce k jídlu jsou klasiky jako nakládaný hermelín, párky, klobása anebo zavináč, tatranky, tyčinky a brambůrky. Na čepu je pivo z pivovaru ze severních Čech a to hned ve dvou variantách, 11° a 14°. Přes léto bývá točená Kofola či jiná limonáda a v zimě zase svařené víno. Limonády jsou jinak k dostání v lahvích. Z tvrdého alkoholu je v nabídce klasický výběr. Otevřeno je denně. Od pondělí do soboty 15:00 – 22:00 hod., v neděli 13:00 – 22:00 hod.

*„Taková hezká, malebná (smích), v pohodě (smích), maj pivo, maj otevřeno (smích).“  
(Husky, 25 let, štampgast)*

Prostor má majitel v pronájmu. Provoz podniku sice přenechal na mladší generaci, a to svému synovi, ale na běhu *nádražky* pořád aktivně participuje. Obsluhu zde zabezpečují dvě zaměstnankyně, které sem dojíždí. Jednou z nich je Tunerka.

*Tunerka kouří venku u dveří. Prý se tu nesmí kouřit, protože je to součást perónu, ale stejně tu všichni kouří. U toho sledujeme projíždějící vlak, Tunerka mi vypravuje, kolik vlaků za hodinu projede. U toho si všimneme, že tato trať není elektrifikovaná. (Terénní poznámky, 11. 6. 2023)*

Nade dveřmi do *nádražky* je pořád cedulka s piktogramem příboru z (tipuji) osmdesátých let. Když je zavřeno, přes dveře je mříž. Mříže jsou také na oknech. Před dveřmi stojí dřevěná tabule, na které je napsaná nabídka. Asi pět metrů nalevo od vchodu jsou schody vedoucí k vlakovému nadchodu, který vedl do dnes již neexistující továrny. Na místě bývalého podniku, který zaměstnával stovky lidí, z nichž spousta chodila právě do zdejší *nádražky*, se plánuje výstavba nových bytových jednotek.

*Já se jdu na chvíli péct na sluníčko. Dělam pár fotek, mají tu úžasnou zahrádku, je pod schody, které vedou k nadchodu nad kolejemi, nadchod vedl do fabriky, která už bohužel nefunguje. Nadchod je uzavřen a mříž, kterou je uzavřen, je zcela porostlá psím vínem. Zahrádka je z jedné strany, jelikož je přilepená k těmto schodům, také porostlá psím vínem. Uvnitř zahrádky jsou asi čtyři stoly a také tu hraje rádio. Je tu příjemný chládek. (Terénní poznámky, 11. 6. 2023)*

Krytá venkovní zahrádka z tmavě hnědého dřeva, kombinovaná s mříží s velkými oky, která je během nepřítomnosti výčepních zamčená. Na dřevěné části visí reklama na pivovar ze severu Čech a pod ní je reklama na pivo, které se tu už nečepuje. Stejná značka je na vývěsném štítu.

*„Ať se sem každý přijde sám podívat, protože je tu dobré pivo a dobří lidi.“ (Vanda, 74 let, štamgastka)*

Prostor *nádražky* je ve tvaru písmena L. Vstupuje se delší stranou „elka“, která má tak pět na tři metry a po obou stranách, nalevo i napravo, jsou tři stolečky pro čtyři lidi. Kratší strana „elka“ je oddělena od delší portálem, má cca čtyři na dva a půl metru, za portálem nalevo je stůl pro *štamgasty*, pod oknem je dlouhá lavice na sezení, tak pro tři až čtyři lidi, dále jsou tu přisunuté dvě židle. Na stole je papírek, na kterém je napsáno „Štamgasti“. Napravo od portálu je stůl pro čtyři lidi a nalevo od stolu vstup na toalety.

*U stolu, kde jsem seděla minule a kam jsem měla v plánu si sednout, protože je, stejně jako štamgastský stůl, u baru, sedí dva muži. Tunerka mě s nima ihned s nimi seznamuje. Jsou to technici z depa, opravují lokomotivy /.../ Říkám jim, že jsem jednou byla na nádražácký svatbě bratra mého manžela. Kupodivu oba, Kubík i Husky, mého švagra znají. Srdečně se smějeme tomu, jak je svět malý. Kubík tomu pořád nemůže uvěřit a na potvrzení skutečnosti objednává panáky (to tu sedím ani ne 15 minut). (Terénní poznámky, 21. 8. 2023)*

Přímo naproti portálu, mezi těmito dvěma stoly je bar. Bar je vlastně zděná zídka, která není dostavěná ke druhé zdi a tím nechává otevřený průchod za bar. Zídka je obložená dlažbou se vzorkem mramoru, na zídce je položena dřevěná fošna, která tvoří plochu baru. Nad barem je podhled, také z bytelné dřevěné fošny, ve které jsou zabudovaná tři bodová světla. Obě fošny jsou spojené dřevěnou kulatinou natřenou tmavě hnědou barvou. Za barem je průchod do vedlejší místnosti, do kuchyně a skladu, a je zahalen závěsem. Vpravo od baru jsou ještě jedny dveře do další místnosti, která je obložená tmavým dřevem a na zdech a stropě visí indické šátky. Jsou to pozůstatky sisha baru, dodnes je možné objednat si místnost na soukromou oslavu.

Nad sokly jsou vodorovně přibitá či přilepená prkna neopracovaná po bocích, mají tedy přirozeně zvlněný profil podle toho, kde stromům trčely větve. Na zemi je dlažba s nejistým vzorem, prolínají se tu ale dvě barvy, tmavě hnědá a cappuccinová.

*Sokly kolem místnosti jsou namalovány starorůžovou, na oknech záclonky a hnědá dlažba. První místnost je od druhé, která je přímo naproti dveřím a kde se nachází i bar, oddělena portálem. V první místnosti sedí jedna paní a pije víno. My si sedáme do druhé místnosti, blíž k baru. Objednáváme si pivo. Hraje rádio Blaník, je tu hodně růžové, cítím se jak v pizzerii anebo v cukrárně. (Terénní poznámky, 19. 3. 2023)*

Okna jsou zvenku zamřížovaná a zevnitř jsou lemována úzkými pruhy látky, nebo-li závěsy, v starorůžové barvě. Na několika místech je viditelná reklama velkého pivovaru. Na obložení baru je pověšené dno dřevěného pivního sudu s logem velkého pivovaru, nad vchodem k toaletám je plechová cedule a vedle baru visí dřevěná tabule s názvem stejnojmenného pivovaru.

*Čekám na peróně u zamřížovaného okna, které je mezi zamřížovanými a zavřenými dveřmi nádražky a dámskými toaletami na mince. Na jeho parapetu mám položenou kávu z automatu, která není vůbec dobrá /.../. (Terénní poznámky, 31. 10. 2023)*

*Ptám se Tunerky, jak by svými slovy popsala nádražku, ona odpovídá, že když tu byla poprvé, na pohovoru, bála se, že to tu bude vypadat jako na starých fotkách, tedy obří restaurace nevalné kvality a pověsti. Ale když vešla, tak si řekla, že je to tu „malé, útulné a hezké“. (Terénní poznámky, 31. 10. 2023)*

### **5. 3. POPIS NÁDRAŽKY ZLATÁ ŘEKA**

*„Je to malý prostor na klidném nádraží, který nabízí příjemnou rodinnou atmosféru s výběrovým káfm, nápojema a dobrým poctivým pečivem, a všechno je to tady černobílý (smích), nevím, jak jinak bych to tu popsala (smích). Je to takový trošku strohý prostor, ale zároveň se snažíme zútulňovat tento prostor nějakými zajímavými prvky, spolupracujeme s různými výtvarníky, kteří nám přijdou fajn a mají smysl pro humor, tyhle obrazy dělala ilustrátorka přímo pro nás.“ (Spolumajitelka, asi 30 let, 25. 10. 2023)*

Zlatou řeku naleznete v zadní části nádražní budovy. Nádraží se nachází uprostřed obce Zamračená, již trať, která zde mimochodem končí, rozděluje na dvě části. Na starou část, která leží na východ, a na část novou, rozprostírající se na západ od nádraží. Na sever od nádraží jsou jen pole a nákupní zóna, v minulosti vstupní brána do vojenského prostoru. Jižní stranu nádraží křížuje několik málo ulic, potom už je široko daleko vidět jen pole.

Dřevěná cedule, která stojí pod zastřešenou částí nástupiště hlásá „Otevřeno – z okénka – směr bus“ a naviguje dozadu směrem k autobusové zastávce. Tedy na opačnou stranu, než jsou koleje. Po levé straně mívám dámské, po pravé straně pánské toalety, které přísluší k nádraží, a když je chcete použít, musíte do mincovníku vhodit 10 Kč.

*Člověk si tu nemůže dát víc pív, protože by se nedoplatil, každá návštěva WC stojí 10 Kč. Když se ptám u okýnka slečen, jestli nemají pro zákazníky klíč od WC, odpověď je negativní. Ale spíš to tu vidím na dortíky, zmrzlinky a kávičky, pivo tu piji skoro jediná. (Terénní poznámky, 24. 6. 2023)*

Zdejší *nádražka* funguje pět let. Zakládá si na výběrové kávě, domácím pečivu, rodinné atmosféře a profiluje se zejména jako kavárna. V nabídce je káva překapávaná, espresso, ale jak říká jedna z majitelek nádražky, mají i „turka“. V létě se můžete osvěžit čepovaným pivem z pivovaru nedaleko Žďárských vrchů a nechybí ani zmrzlina a domácí limonády. V zimě je k dostání pouze pivo lahvové.

*„Myslím, že pivo tam patří. A my tu schválně máme i turka, protože když nastavujeme mlýnek, tak máme zbytky kávy, které nám je líto vyházovat, a oni lidi toho turka chtějí a samozřejmě v kavárnách s výběrovkou je „turek“ sprostý slovo, ale my jsme si říkali, že to patří k tomu prostoru, takže jsme ho zachovali. Tak to si myslím, že docela patří k nádražkám.“ (Spolumajitelka, asi 30 let)*

*„Máme asi víc věcí sladkých spíš ke kafi, ale máme i slané varianty, většinou jsou to jenom tak tři druhy, máme přímo naší věc, můžeme říct takový pizza rohlík, je tam sýr, ale je to bez masa. Takže máme asi tři slané varianty pečiva, plus jsme ještě přidali přes léto, máme tady gril, takže děláme tousty a děláme sekaný v chlebu, domácí (masovou). Takže aspoň něco malýho, ono na tom malým prostoru se toho nedá moc připravit, takže...ale byly*

*i doby, kdy jsme dělali polívky, jsme si dělali vlastní a pak jsme je tu ohřívali.“ (Daniel, asi 25 let barista)*

Majitelky *nádražky* mají prostor v pronájmu. Jedna z nich doma peče, druhá z nich zabezpečuje provozní záležitosti, ale také vás často obslouží u okénka. Dále obsluhu zabezpečují zaměstnanci a brigádníci, kteří jsou většinou místní anebo pocházejí z blízkého okolí. Zlatá řeka má přes týden otevřeno 6:00 – 18:00 hod., v sobotu 10:00 – 18:00 hod. a v neděli zavřeno. Otvírací doba je přizpůsobena pracujícím dojíždějícím do Prahy.

*6:45 hod. Přijíždí autobus, jehož výstupní a nástupní stanice je u hranice zahrádky nádražky. Hromada školáku, jež vystoupila z autobusu, kouří před tím, než nastoupí do vlaku./.../ Je stále tma, lidé vystupují z autobusu, přestupují do pípajícího (zvuk otvírání a zavírání dveří) a hučícího (nastartovaného) vlaku, do toho všeho z rozhlasu zní oznámení o odjezdu vlaku a já tu jen tak sedím, jako by se mě nic z toho netýkalo. A vlastně netýká. Nádražka je teď mým mikrokosmem, v kterém se zastavil čas a já zevnitř pozoruji, jak ten čas venku ubíhá. (Terénní poznámky, 25. 10. 2023)*

*7:55 hod. Dvě paní kolem 60 let si objednávají cappuccina a dokonce si sedají ke kulatému stolečku. První lidi, kromě mě, kteří si sedli a nespíchají na vlak. (Terénní poznámky, 25. 10. 2023)*

K provozovně o jedné nevelké místnosti přísluší vnější zahrádka. Vnitřní provozovna je od dubna do října výdejnou a přípravnou, nápoje a pečivo se vydávají skrz jedno ze dvou oken, která jsou zamřížovaná. Mříže jsou bílé barvy. Posezení je v letní sezóně možné na vnější zahrádce, kterou si mladé majitelky, mimochodem švagrové, samy uzpůsobily. Po skončení letní sezóny se výdejní okénko uzavře a od listopadu je posezení možné uvnitř provozovny anebo v samotné čekárně. Do provozovny se v zimě vchází z čekárny. Míst k sezení tu sice nebude mnoho, ale zato tu bude teplo, útulně a od rána tu bude vonět káva.

*Vidím okénko, zahrádku, slyším hudbu. Je přece ale jenom trochu chladno na to sedět na zahrádce, a tak se snaží nalézt vchod do bistra zevnitř nádražní budovy. Žádný jiný vchod*



*ale neexistuje. Nádražka Zlatá řeka má pouze výdejní okénko a zahrádku. (Terénní poznámky, 17. 5. 2023)*

Venku pod výdejním okénkem je udělaná dřevěná podlážka do tvaru písmene L. Kratší strana se táhne pod okny, delší strana je kolmá na budovu. Na dřevěné podlážce jsou postavené dva černé, železné, okrouhlé stolečky se třemi židlemi, podlážka je na nejdelším konci orámovaná několika květináči s keříky, pro mě nejasného původu. Vedle podlážky, na zemi posypané dřevěnou drtí, jsou dva dřevěné stoly, každý pro cca deset lidí. Čtvercový půdorys zahrádky, odhaduji tak šest na šest metrů, je orámovaný vysázenými keři, které si tu majitelky samy vysadily. Uvnitř hranice z keřů jsou dva stromy, starší lípa roste u hlavy dřevěné podlážky a mladý javor stojí mezi dvěma dřevěnými stoly a dvěma lavičkami s opěradlem na ruku, které jsou vyhrazené pro návštěvníky *nádražky*. Nad jedním z dřevěných stolů je natažená trojúhelníková plachta.

*6.08 hod. Daniel mi dal kávu, na moji prosbu, do většího hrníčku (protože tu budu sedět dlouho). Navrhuje, že mi bude útratu zapisovat na účet. Obsazují jeden ze dvou dřevěných stolů, nad kterým je natažená trojúhelníková plachta a řetěz se žárovkami a sedám si na skládací, asi polystyrenové, sedátko z obchodu Nalehko, jelikož je lavička mokrá. Daniel rozsvěcuje žárovkové řetězy, dva z nich vedou z železniční budovy (jeden je nad mou hlavou), každý je připevněn k jednou stromu, třetí z nich spojuje tyto dva stromy. Daniel zametá dřevěnou podlážku od opadaného listí, rozmístí dva kulaté černé kovové stolky se třemi židlemi a utírá dřevěné stoly od vlhkosti i listí. Musím se mu na chvíli uhnout, protože chce vylít vodu z plachty, která je natažená nad mojí hlavou. Poté vynese a umístí na peron ceduli „OTEVŘENO“. Já si spokojeně sedím u kávičky, nemá vlhko pod zadkem a jsem dobře oblečená. Jelikož je pořád tma, ale lidé už migrují z autobusu na vlak, mám pocit, že jsem někde za polárním kruhem v „období tmy“. Jsem z toho nadšená a usmívám se, na což reaguje jedna paní jdoucí kolem také úsměvem. (Terénní poznámky, 25. 10. 2023)*

Vnitřek *nádražky* je zařízen stroze, ale čistě a moderně. Zdi jsou bílé, na dvou stěnách – na stěně protilehlé okénku a té napravo (z pohledu od okénka), visí černou tuší namalované obrazy. Na levé stěně (pohled od okénka) se od zdi ke zdi táhne pracovní deska a nad ní asi 50 cm vysoký sokl z bílých dlaždiček. Nad soklem je, opět od zdi ke zdi, přidělaná dřevěná

police, na níž jsou položeny čaje a sklenice. Police je podsvícena bílou led páskou, která v prostoru vytváří útulné přitímí. Nad policí jsou dvě „nástěnky“, kam se zašupují kartičky s nabídkou, podobné, nebo dokonce stejné, se používaly v jídelnách. Když něco z nabídky dojde, kartička se jednoduše vytáhne. Dnes se tyto „nástěnky“ hojně užívají jako součást retro designu. Mezi dvěma „nástěnkami“ jsou velké černé kulaté retro hodiny. Na pracovní desce je termoska s pumpičkou na překapávanou kávu. Dále jsou tu jiné nádoby používané v kavárně a momentálně nepoužívaná pípa. Pivo je totiž přes zimu k dostání pouze v lahvi. Uprostřed místnosti je další pracovní plocha. Její prosklená část je blíž k výdejnímu okénku tak, aby bylo vidět vystavené pečivo, a na ploše dál od okénka je postavený profesionální kávovar. Na kávovaru jsou naskládány papírové kelímky různých velikostí, potištěné logem podniku.

*12:30 hod. Na zahrádce jsem osaměla, sluníčko svítí, psi zpoza plotů štěkají jako zběsilí, je slyšet zvuk mlýnku na kávu a bouchání nádobou na mléko o pracovní desku a zvuk cinkání prázdných skleněných lahví. (Terénní poznámky, 25. 10. 2023)*

*12:55 hod. Na kole přijíždí pán kolem 60 let v montérkách. Jako první člověk dnešního dne si zde objedná pivo. Dostane lahvou Poličku, spokojeně si sedne k dřevěnému stolu a telefonuje na hlasitý odposlech s kamarádem. (Terénní poznámky, 25. 10. 2023)*

## 6. NÁDRAŽKA JAKO UZEL A VÝZNAMNÝ PRVEK

Železniční nádraží je těsně spjata s dopravou. Záměrně nepíši s vlakovou dopravou, protože vystoupit z vlaku pro mnohé cestující neznamena konec jejich cesty. Ve většině případů totiž cestující pokračují dál.

Nádraží bych slovy Kevina Lynche (2004:46-48) nazvala uzlem, jenž může být bodem či místem se strategickou polohou, do jehož prostoru může aktér vkročit. Uzel je utvářen křižovatkami či místy, kde se přestupuje, a tím, že se cesty křižují a sbíhají, koleje se mění na silnice či cesty, které se do nádraží a z nádraží sbíhají a rozbíhají z různých směrů a různými směry. Cesty jsou dráhy, po nichž se aktéři pohybují, buď pravidelně, občasně anebo náhodně. Cestou může být železnice, silnice, či ulice, po které se lidé přesouvají a pozorují okolí. Uzlem může být také místo, jež plní významnou funkci. V uzlu se mohou jak křížit cesty, tak koncentrovat určité funkce.

Uzlem tedy chápu i *nádražku*, protože se v ní koncentrují sociální funkce hospody a čekárny a křižují se v ní různé cesty, směry a záměry různých lidí. Jedni sem pravidelně chodí na pivo jako do normální hospody, někteří tu sedí, protože jsou na cestě a ve stanici přestupují a čekají zde, buď na navazující autobusové či vlakové spojení, anebo zde čekají na odvoz autem, někteří jsou náhodní kolemjdoucí, další z nich jsou zaměstnanci drah na přestávce a jiní se tady sejdou, aby spolu odsud někam vyrazili.

Pokud se *nádražka* nachází v nádražní budově, je také součástí Lynchova (2004:48) významného prvku, kterým je lehce určitelný a rozeznatelný objekt, například dům či kopec. Významný prvek má být lehce identifikovatelný mezi ostatními prvky města a může také lehce plnit funkci ukazatele, zvláště v případě, kdy je ve městě jediné nádraží, můžeme jednoduše říct, že se potkáme na *nádražce*. Ale i takovýto ukazatel nemusí každému napovědět, kam se má dostavit.

„Noo, tak částečně (vnímám, že je to tady uzel, pozn.) ano, ono je to tady mezi, a někdy se stane, že je to tady konec světa, že to tady někdo nemůže najít, někdo třeba ani neví, že je tady nádraží. Když někdo přijde odněkud, tak se ptá, nevíte, kde je tady nádraží?“ (Vanda, 74 let, štamastka v nádražce Kolama nahoru)

## 6.1. NÁDRAŽKA JAKO LOKÁLNÍ UZEL

„Nádražky jsou stejně staré jako jako samotné dráhy“, píše v úvodu své knihy Stanislav Musil (2005:9). A jelikož železniční koleje už během několika desetiletích udělaly ze světa jeden velký dopravní uzel, jak pokračuje Musil (2005:9), nedílnou součástí železniční dopravy se staly nádražní budovy, v jejichž skvostných interiérech se zřizovaly nádražní restaurace, aby umožnily, podpořily a ulehčily prostorovou mobilitu. V dobách, kdy první nádražní restaurace vznikaly, tedy v 19. století, neexistoval jiný způsob, jak se během často dlouhé cesty mohl cestující občerstvit. Dokonce se v některých konkrétních stanicích počítalo s půlhodinovou pauzou, aby se všichni cestující stihli občerstvit. V začátcích vlakové dopravy měly nádražní restaurace vysokou úroveň a vstup měli povolen pouze cestující s platnou jízdenkou.

Podle Musila (2007a) začala přísná nařízení, kvůli kterým mohli nádražní restaurace navštěvovat pouze cestující, postupně zvolňovat, a na konci 19. století už bylo celkem běžné, že nádražní restaurace pravidelně navštěvovali místní žijící v okolí nádraží.

I když byly původně *nádražky* budovány pouze pro potřeby přesouvajícího se obyvatelstva, již brzo provozovatelé přišli na to, že je lepší orientovat se na širší okruh klientely, protože přece jenom pro hostinského je zákazník pánem, a čím víc zákazníků, tím větší výnosy. A především o výnosy všem provozovatelům šlo a do dnešní doby jde. Tak tedy postupně *nádražky* zlidověly a staly se přístupnější.

Dnešní *nádražky* jsou ve vztahu k vesnici či obci, ve které se nacházejí, uzlem statickým, stabilním. *Nádražka* pro místní není uzlem dopravním, ale uzlem sociálním. Potkávají se

zde a křižují cesty „domorodců“, jejich záměry, plány, rady, informace, drby. *Nádražka* jako statický uzel místních obyvatel se nijakým způsobem nevztahuje k dopravě, většina z nich vnímá *nádražku* „prostě jako normální hospodu“.

„*Je to obyčejná hospoda.*“ (Ježek, 55 let, *štamgast* v *nádražce* Šlechtična)

*Nádražka* pro místní obyvatele neplní funkci přestupního místa, protože když vejdou do lokálu, jsou už v cíli, zde jejich cesta končí. Zda už sem jdou za občerstvením anebo kvůli domluvení „melouchu“, či pro radu, nebo jenom tak na pivo, v *nádražce* se cesty všech těchto lidí protnou a na chvíli tak setrvají. Každý z návštěvníků sem jde s jiným záměrem, ale všechny spojuje přináležení k tomuto místu.

Místem chápe Michel de Caurteau (1996:81) /.../ „řád (ať už jakýkoliv), podle něhož jsou prvky distribuovány ve vztazích koexistence.“ Není možné, aby se dvě věci nacházely na stejném místě, každá věc má své vlastní a odlišné místo od věci druhé. Místem je aktuální rozestavení pozic a představuje jistou stálost.

Pro místní obyvatele představuje *nádražka*, která má své pevné místo, které nemůže převzít nic jiného, každodenní jistotou. Pro místní je ale ještě důležitější, že také uvnitř prostoru *nádražky* má každý z nich své vlastní místo, které také implikuje představu řádu a jakési jistoty na světě. Na své místo u stolu *štamgastů* se může každý *štamgast* spolehnout.

15:00 hod. Vstupuje průvodčí a chystá si sednout ke stolu pro místní. Hanuš říká: „*Tak to bych nedělal!*“ Průvodčí si zamrmlá: „*No na tu chvíli...*“ A pokládá si si věci na stůl. Hanuš nesoucí pivo k vedlejšímu stolu zvolá na průvodčího: „*Haló, tam si neseďte, můžete si sednout sem!*“ A ukazuje ke stolu seniorských *štamgastů*, kteří sem chodí spíš dopoledne, a tak nehrozí žádná kolize. Asi za deset minut vstupují do lokálu místní a sedají si ke svému stolu, tedy na místo, kde chtěl sedět průvodčí. (Teréní poznámky, 31. 10. 2023, *nádražka* Šlechtična)

Vrchní pečuje o pravidelné návštěvníky tím, že nepravidelné návštěvníky, kteří se rozhodnou ignorovat cedulku „Reservé“, deleguje k jiným stolům. Udržuje dvě skupiny odděleně, protože stůl s vlastním místem je cílem cesty místních *štamgastů*. Vrchní udržuje řád, který místním zabezpečuje očekávané pohodlí na konci jejich cesty. Tento řád uchovává cíl neposkvřený, čímž vrchní utužuje své dobré jméno a udržuje v tomto místním uzlu klid, který místní obyvatelé očekávají. Protože oni jsou zde doma.

Podle Musila (2005:12) význam *nádražek* oproti časům Rakousko-Uherska nelze vůbec s jejich dnešním společenským významem srovnávat. Změnily se jak stravovací návyky, tak styl cestování. Avšak pro místní obyvatele je slovy Vinopala (2005:14) pravidelné docházení a setkávání se se známými lidmi na známém místě utvrzováním se, že na světě ještě existuje něco, co je stabilní, a proto se o to může opřít.

## 6.2. NÁDRAŽKA JAKO UZEL DOPRAVNÍ SÍTĚ

Nádraží ve větší obci je obvykle rušné místo. Autobusem se sem sjíždí lidé z okolních vesnic a přestupují na vlak jedoucí do nejbližšího většího města, ve kterém pracují anebo studují. Anebo přestupují z neelektrifikovaných lokálek na elektrifikované tratě. Rytmus života *nádražky* jako uzlu dopravní sítě je tedy z velké části závislý na dopravě. I když se pouze z cestujících neužívá, jsou nepostradatelnou součástí ekonomické stability. Sice neznamena, že z každého vlaku vystoupí davy lidí a všichni se jdou občerstvit, ale s příjezdem či před odjezdem každého vlaku lze očekávat minimálně nějaký přírůstek. Či už pravidelní nebo nepravidelní cestující prostě k *nádražce* jako takové patří už z podstaty.

*„Otvírací dobu jsme nastavili především podle zákazníků, kteří cestují ráno do školy a do Prahy do práce, protože tady spousta lidí opravdu denně dojíždí do Prahy, je tady přímá linka, kyvadlově jezdí do Prahy, každou půl hodinu s přestupem a každou hodinu přímo do centra (zvuky kávovaru), takže ráno je velký odliv studentů a lidí, co jedou do práce. A proto otvíráme už v 6 hodin.“* (Spolumajitelka *nádražky* Zlatá řeka, asi 30 let)

Denní prostorovou mobilitu obyvatel, tzn. dennodenní dojíždění za prací a službami z periferií a z vesnic, a metody, které obyvatelé využívají k tomu, aby zdolali prostorové rozdíly mezi místem bydliště a lokalitou, do které dojíždějí, zkoumají ve své případové studii Jana Temelová a kol. (2011:833-847). Dojíždění za prací je reakce na nedostatek pracovních míst v místě bydliště. Avšak dojíždění za prací je pouze fragmentem tématu prostorové mobility a každodenního života lidí žijících v periferiích a na venkově. Dalším problémem je místní ne/vybavenost službami a veřejná doprava. Obyvatelé tzv. vnitřních periferií musí často dojíždět i za základními službami, jako návštěvou lékaře nebo nákupem potravin. K velkým změnám v oblasti omezování veřejné dopravy a přesunu občanské vybavenosti z menších obcí do větších sídel začal po roce 1989.

Za vnitřní periferie Musil a Müller (2008:326) „považovali ta území země, která se hospodářsky nerozvíjejí, ztrácejí obyvatelstvo, demograficky stárnou, mají nižší sociálně-ekonomickou úroveň a horší technickou i sociální infrastrukturu než ostatní části území, mají starý bytový fond a objevují se v nich specifické sociální problémy spojené s exkluzí“.

Vnitřní periferie jsou pozůstatkem socialistické éry. Mnohé obce se díky centralizovanému plánování výstavby a výroby zcela vylidnily, čímž začal upadat jejich hospodářský i sociální význam. Nevytížené a tím zřejmě prodělečné železniční stanice byly proto postupně zbavovány svých funkcí. V některých stanicích se zrušil předprodej jízdenek, anebo se nádražní budova zcela uzavřela. Tak zanikla nejen mnohá nádraží, ale i *nádražky*. Další ránou pro *nádražky* bylo uzavírání továren po roce 1989, které byly často orientované v blízkosti nádraží, z důvodu dovozu materiálu po kolejích. Jejich zaměstnanci představovali stálou a pravidelnou klientelu *nádražek*.

*„To byl zlatý důl, otvírali jsme o půl pátý ráno, lidi vystoupili z vlaku a dali si pivo a panáka, přes plot se prodalo jeden a půl sudu a v půl třetí mi přišlo 300 lidí na pivo. Dneska už jsem tady spíš jenom z nostalgie.“* (Majitel *nádražky* Kolama nahoru, 74 let)

Dráhy cestujících se v dynamickém uzlu *nádražky* na chvíli přeruší a zastaví. Cestující se pouze občerství a pokračují k dosažení svého cíle. Jsou to buď jednorázoví návštěvníci jedoucí za dobrodružstvím anebo (ne)pravidelní cestující dojíždějící za prací. Obě kategorie jsou na cestě. *Nádražka* je pro ně pouze křižovatkou, kde přestoupí a pokračují dál. Majitelé pečují o cestujícího, který je nezbytnou součástí jejich klientely například tím, že podle něj přizpůsobují otvírací dobu a reflektují aktuální požadavky v podobě sortimentu.

*Nádražka* tak může být i uzlem dopravní sítě, jejíž struktura je proměnlivá. Koleje se proměňují na silnici, silnice na stezku, stezka se mění na podlahu *nádražky* a zase naopak. Zde vyplouvá na povrch strategická poloha *nádražky*, cestující čekající na přípoj či na přítele nemá v malé stanici moc možností, buď může sedět na lavičce, v čekárně anebo si půjde sednout do *nádražky*.



## 7. NÁDRAŽKA JAKO SOCIÁLNÍ INSTITUCE

Když se řekne *nádražka*, představím si vždycky pohostinské zařízení, které se nachází v nádražní budově. Může to být bufet, restaurace, kavárna, ale nejčastěji to bývá hospoda. Pro Jiřího Vinopala (2005:1) je hospoda sociální institucí, „pro českou společnost především místem, kde se čepuje pivo. Je to zařízení lidové a pro lidi /.../ hospoda nabízí neformální a klidné prostředí, v němž se scházejí kamarádi a známí, kde je dobrá zábava, v němž se dá povídat a klábosit téměř o čemkoli, stejně jako domlouvát melouchy a výpomoci všeho druhu“.

*„Pokecám s kamarádama, dozvím se, co je nového, co kdo potřebuje, já taky občas něco potřebuju /.../ Kšefty, nebo když někdo potřebuje okurky, já donesu rajčata nebo takhle (smích).“* (Robert, 55 let, *štamgast v nádražce Šlechtična*)

Stanislav Brouček (1997:235) pojednává o významu hospody v české lokální společnosti, která se v průběhu času proměňovala. Některé její stránky zanikly, jiné se proměnily do dnešní formy, avšak některé z nich zůstaly stejné. Vysvětluje dále, že hospoda je místem, kde se setkávají lidé a vytvářejí různá společenství, jejichž účely se liší. Setkávají se zde sousedé, kolegové, spolužáci anebo se tu provozuje nějaký koníček. Všechny tyto různé skupiny spojuje pití alkoholu, povětšinou piva, které kromě osvěžení a zábavy může pomoci zapomenout na těžký den v práci.

*„Místo odpočinku, kamarádi, kšefty. Pobudu 2,5 hodiny, piju pivo, kouřím, kecám, koukám na sport anebo na písničky.“* (Ježek, 55 let, *štamgast v nádražce Šlechtična*)

Brouček (1997:237) vidí hospodu, jako „něco mezi lékárnou na tišící a povzbuzující prostředky, univerzitou, parlamentem a kostelem“.

### 7. 1. MÍSTNÍ ŽIVOT NÁDRAŽKY

Pro místní obyvatele plní *nádražka* především funkci hospody a tak ji i vnímají. Jako hospodu ji vnímají i lidé, kteří bydlí v okolních obcích, ale v místě bydliště žádnou osvěžovnu nemají a návštěva *nádražky* je pro ně výhodná pro svou strategickou polohu

přímo na nádraží. Stačí jim nasednout na vlak a vystoupit z něho téměř přímo do *nádražky*, stačí přejít perón. Na zpáteční cestě udělat to samé, pouze v opačném pořadí.

*„Třeba lidi z okolních vesnic sem přijdou na pivko, protože tam nic u nich není, že se tady někdo zastaví, že přestupuje na vlak, no, není jich tolik, tak 20 procent, přijdou vlakem a jedou zptátky, lidí co sem choděj z okolitých vesnic, ale je to hrozně nárazový.“* (Čenda, asi 47 let, vrchní v *nádražce Šlechtična*)

Nejdůležitější funkcí hospody je podle Vinopala (2005:13) sociální interakce. Pokud navštěvujeme pravidelně nějaký podnik, utužujeme a prohlubujeme vztahy a utvrzujeme se v tom, že někam patříme. Člověk je přece jen společenský tvor, který potřebuje k životu jiné lidi.

Dle Arendtové (2007:15) je jednou z podmínek lidského života mnohost lidí, tedy fakt, že tento svět neobýváme sami. Hospoda nám umožňuje být lidmi tím, že nám umožňuje potkávat se ve známém prostředí se známými lidmi, s nimiž musíme spolužít.

*Nádražka* je v lokálním kontextu důležitým střediskem pro místní obyvatele, z nichž většina by se dala považovat za *štamgasty*, protože i ti, co nechodí denně, chodí minimálně v pravidelných intervalech. Ukázat se občas znamená utvrzovat sebe i ostatní, že je jedinec členem nějaké sociální skupiny, protože takové členství právě v jedinci i ve skupině ustanovuje sociální kohezi.

*Štamgastům* seniorům utužuje *nádražka* sociální síť a plní funkci komunitního centra, protože si raději popovídají, anebo jenom tak pomlčí, spolu a u jednoho stolu. Je to často jejich jediné vytržení ze samoty a zároveň se návštěvník dozví informace z první ruky.

*„...to je člověk zvědavej, kdo umřel a kdo neumřel.“* (Egon, 79 let *štamgast* v *nádražce Šlechtična*)

*„Klidně mě může někdo odsoudit za to, že chodím každý den na pivo, ale mně je to úplně jedno, ať mě odsouděj, nikdo mi to neplatí, platím si to sama, takže mi je to jedno, ale potřebuju mezi lidi.“ (Vanda, 74 let, štamgastka v nádražce Kolama nahoru)*

*„Takový místo oddechu, setkání nebo posezení s lidma, kteří sem chodí třeba jen občas, tak se sem pozveme, stavíme se, když jdu z práce, tak se tady stavíme taky na to jedno pivčo, prostě abych byla mezi lidma.“ (Zdena, 76 let, štamganstka v nádražce Kolama nahoru)*

Nejdůležitější funkce pohostinského zařízení je dle Vinopala (2005:13-16) navazování a utužování mezilidských vztahů. Kromě lidí u stolu se pole sociální interakce překrývá s lidmi u ostatních stolů, s lidmi u baru či na zahrádce. Jedinec si tak pravidelným chozením na jedno místo vytvoří hustou síť vztahů a zároveň si utvrzuje pocit, že někam patří. Členství a existence nějaké sociální skupiny vyvolává v jedinci představu sociální stability a řádu, který je velice důležitý pro snadnou orientaci v životě. Tento řád je reprezentován jak v prostorovém uspořádání, tak v sociální hierarchizaci, na jejímž vrcholu stojí autorita vrchního. Další důležitou funkcí pohostinského zařízení je možnost oddechu ve známém prostředí se známými lidmi, možnost popít, posedět, zjistit co je nového, požádat o radu, na chvíli se zastavit, postěžovat si, s někým si něco vyřídit, nebo také zapomenout.

*„Mám tady kamarády! Pokecám, dozvím se, co je nového...třeba tebe jsem tady neznal, tak už se známe, vím, že jsi z Prahy...“ (Břet'a, 55 let, pravidelný víkendový návštěvník v nádražce Šlechtična)*

*„Protože jsou tady známí, kamarádi. A to, že člověk zapomene, co bylo. Manželka sem občas jezdila na rehabilitace k doktorovi, jsem ji dycky vyložil, šel jsem sem a ona mi zavolala, hele už jsem hotová, přijed' pro mě, tak začal tady ten freundshatf, tady s těma kamarádama.“ (Egon, 79 let, štamgast v nádražce Šlechtična)*

Sezení v nádražce je samozřejmě spojené hlavně s pitím. Kamarádi různých věkových kategorií se tu setkávají, občas cíleně, občas náhodně, občas se posedí a pije déle, zejména

pokud se sejde dobrá parta. Nesmí chybět pivo, a ani *nádražka* profilující se jako kavárna se bez piva neobejde.

*„Jako v létě jedem samozřejmě hodně pivo a limonády, to tady jsme jako výčep.“*  
(Spolumajitelka *nádražky* Zlatá řeka, asi 30 let)

Samozřejmě pokud se v lokálu vaří, nebo i jenom servíruje studená kuchyně, je to velká výhoda, protože si sem můžete zaskočit na oběd, ale dneska je spíš člověk rád, když vůbec nějaká *nádražka* či hospoda ve stanici či v obci je, a proto je absence teplé, či kuchyně vůbec, zanedbatelná.

Vinopal (2005:3-5) upozorňuje, že instituce pohostinství je důležitá zejména na venkově, kde hospody jsou často jedinými místy, kde je možné uspořádat kulturní akci.

*„Vemte to, tak co my jsme měli, sme šli na fotbal, no a co, jste se sebrala a šla si sednout do hospody. Tady nic neexistovalo. Tam nešlo o to, abyste chlastala, prostě veškerý život tý vesnice se odvíjel v tý hospodě.“* (Majitel *nádražky* Šlechtična, 53 let)

*„Sem tam jsme tady měli nějaký menší koncert, třeba se zpívalo na nástupišti, nebo děláme pro lidi něco, grilovali jsme tady s nějakýma spřátelenýma podnikama co máme v Zamračený, sem tam nějaký DJ. /.../ Snažíme se, tady v Zamračený není moc příležitostí (smích).“* (Daniel, 25 let, barista v *nádražce* Zlatá řeka)

Vinopal (2005:9-10) poukazuje na to, že prostor pohostinských zařízení bývá často strukturován podle pevné prostorové hierarchie. Neodmyslitelnou součástí každé hospody jsou *štamgasti*, kteří chodí pravidelně, mají v prostoru pohostinství vyhrazené a explicitně označené místo, většinou situované v těsné blízkosti výčepu, které vrchní ochraňuje před zasednutím náhodnými návštěvníky. Místa pro náhodné či nepravidelné hosty jsou potom neoznačené.

*U stolu pro štamgasty sedávají senioři u druhého stolu o generaci mladší místní. Na těchto stolech je permanentně položena cedulka „Reservé“.* (Terénní poznámky, 1. 9. 2023, *nádražka* Šlechtična)

Na vrcholu sociální hierarchie v prostoru pohostinského zařízení stojí vrchní, který má se *štamgasty* blízký vztah, který projevuje například tykáním, či vtipkáním. Jeho autoritě podléhají všichni, včetně těch dříve narozených. Vrchní je vážený jedinec, který má faktickou moc, nosí pivo, má moc člověka vyhodit z lokálu, přesunout na jiné místo anebo někoho neobsloužit. Dobré vztahy s vrchním jsou předpokladem pro ničím nerušenou návštěvu pohostinského zařízení.

*„Heleďte se...o tyto hospodě, žejo...tu pijete a na výčepního a musíte být ticho. Nosí pití. Já vím, že jsem oproti němu starší, ale musíte...“* (Egon, 79 let, *štamgast* v nádražce Šlechtična)

*Chvilku před 11:00 hod. vcházejí čtyři muži ve středním věku, jsou to zaměstnanci drah, reflexní montérky mají zašpiněné od oleje. Všichni si objednávají kávu a dva z nich i polévku. Vtipkují s Hanušem, prý jestli ho ještě nevyhodili. (Terénní poznámky, 1. 9. 2023, nádražka Šlechtična)*

*Všichni se s Hanušem navzájem dobírají a pošťuchují, jeden senior kvůli fotbalu. Hanuš je slávista a senior spartan. Mladší místní si zase dobírá Hanuše kvůli tomu, že je červenější než jeho hrnek na kávu. Směřuje samozřejmě k tomu, že já, jako jediná dívka zde, jsem přišla za Hanušem a teď tu sedím a povídám si s ním. Hanuš se nedá a muži oplácí, protože prý ještě není tak červený jako on. (Terénní poznámky, 1. 9. 2023, nádražka Šlechtična)*

Je poznat, že i když je vše vysloveno zcela vážně, není to tak myšleno a je to součást jakéhosi zdejšího folklóru mezi chlapy. Navzájem si ze sebe utahují a snaží se trumfovat, proto vtipky stupňují. Outsiderovi by se mohlo zdát, že jde o rivalitu a dokazování si síly a moci, mně to však spíš přijde, že jde o udržování odlehčené, kamarádké a až láskyplné hospodské atmosféry, kterou nechce nikdo narušovat skutečnými spory, kterým musí čelit v reálném životě.

Vrchní má na starosti výběr televizních stanic, občas se zavděčí, občas zase ne.

*Pán kolem 50 let, objednal si jídlo, panenku se šťouchaným bramborem, pivo a zeptal se Hahnuše, jestli je to tu music bar anebo sport bar. Hanuš s úsměvem, tušíc něco, odpovídá, že ani jedno, a že proč se ptá. Pán odpovídá, že se kraje krásný basketbal, Itálie se Srbskem. Hanuš nic nenamítá a televizi mu přepne na „basket“. Pán spokojeně kouká, jí a pije. (Terénní poznámky, 1. 9. 2023, nádražka Šlechtična)*

*Čenda říká, že klasická česká vlastnost je být nespokojený. Když totiž něco pustí v televizi, všichni začnou brblat, že je to konina, např. Slunce, seno, jahody. No a nakonec se tomu všichni smějí. (Terénní poznámky, 6. 7. 2023, nádražka Šlechtična)*

Anebo má na starosti hudební produkci, u této funkce se také musí opětovně potvrzovat a vyjednávat autorita obsluhy. Návštěvníci chtějí, aby bylo po jejich, zejména když jsou pod vlivem alkoholu.

*Tunerka vysvětluje, že je na rádio Blaník zvyklá, protože ho poslouchal její táta. A hrají tam české písničky. Chlapi se prý občas snaží ho přeladit na country rádio, ale ona je vyhánila zpoza baru s tím, že je to její prostor. (Terénní poznámky, 11. 6. 2023)*

Štamgasti si rádi obsluhu dobírají a každý vrchní tyto situace řeší jinak. Autorita vrchního se musí neustále vyjednávat.

*„/.../ každý je trošku jinačší a už kolikrát jsem musel bouchnout do stolu, jinak by mi to přerostlo přes hlavu, takový to, pivo vám dám, ale rejpejte si do někoho jiného. Říkám, Hanuš, ten je tu 20 let, ten je splachovací. Na něj si nedovolej, ale do mě vyloženě rejou. Říkám, jak kdy, někdy je to pohodička a někdy se to sejde, tak, že bouchnou saze.“ (Čenda, asi 47 let, vrchní v nádražce Šlechtična)*

## 7.2. PLUJÍCÍ ŽIVOT NÁDRAŽKY

Pro cestující může být existence *nádražky* prvkem, který jim zpříjemní či ozvláštní čekání anebo pomůže překonat cestu jako takovou. Pro ně totiž *nádražka* není pouze hospoda, ale zároveň čekárna s přidanou hodnotou. Čekat na vlak při pití piva či limonády a poslouchat u toho staré pány, jak se hádají o fotbale anebo jak jen tak sedí a koukají před sebe, anebo u toho sledovat vláčky a dění na nádraží a poslouchat specifické zvuky, které k v železniční dopravě patří, má své kouzlo. Dále se zde v zimě můžete ohřát, v létě využít stín, můžete si oddechnout a občerstvit se, odskočit si a nebát se u toho o svá zavazadla. Pro cestujícího může návštěva *nádražky* vítanou změnou místo sezení v nádražní hale, či v tmavé čekárně. *Nádražka* může být symbolickou bránou do města, protože se zde můžeme o místě dovědět od vrchního či *štamgastů* zajímavé informace, z obrázků visících na stěnách se zase můžeme dovědět něco o historii obce.

*10:30 hod. Nádraží je jedno z menších, budova je přízemní, uprostřed budovy je vchod do malé čekárny. Je tu i prodejní okénko pokladny. Ta je asi už nějaký ten pátek uzavřená, kávovar a knihovnička. Dnes ještě nikdo nerozsvítil světlo a tak je tu tma. (Terénní poznámky, 31. 10. 2023, nádražka Kolama nahoru)*

Zároveň můžete služeb *nádražky* využít, když blízkého doprovázíte na vlak, v *nádražce* můžete ještě posedět a rozloučit se anebo zde můžete čekat, když má vlak zpoždění. Je přece velký rozdíl, když musíte čekat hodinu na peróně, anebo když se můžete posadit a osvěžit.

*„Ani ty čekárny nikde nejsou, když to vemete, co, tady přijdou v zimě lidi a jsou tam čtyři místa na sezení a hotovo. A takhle v tý nádražce přijdete, dáte si polívku, dáte si kávu, svačinku, za hodinu vám jede další, tak se přestupuje a tohle.“ (Zdena, 78 let, štamgastka v nádražce Kolama nahoru)*

Cestování je přesun z místa na místo a již samotný fakt cesty je náročný a stresující, zvlášť pokud je cestující na cestě již dlouho a přestupuje už po několikáté. *Nádražka* může stres trochu zmírnit, protože člověk na chvíli změní neosobní prostor železnice za intimnější

prostor pohostinství, na chvíli vymění rozlehlost své cesty za omezenost prostoru *nádražky*. Nádraží bývají plná zmatků, pospíchajících, neznámých lidí a nejistoty, na které nástupiště bude přistaven vlak. *Nádražka* a její interiér přece jen může víc připomínat něco co důvěrně známe a vyvolávat to v nás pocit jistoty, díky němuž se na chvíli zastavíme a zklidníme. Tím, že se posadíme v *nádražce*, necháme nádražní shon na peróně a tak se od něj na chvíli odpoutáme.

*„/.../ člověk je většinou rád, že si může dát pivo, jít se tam vyčůrat, takovej (píská píšťalka průvodčího) bod záchrany, protože může cestovat vlakem hodinu anebo také pět hodin a občerstvení tam není, jo, bývá to takový záchytný bod a většina lidí je rádo, že aspoň někde to zůstalo na nějaké smysluplné míře na nějaké úrovni (vlak vyjíždí ze stanice).“*  
(Robert asi 50 let , nepravidelný návštěvník *nádražky* Kolama nahoru)

*Nádražka* je důležitá jak pro turisty, tak pro lidi denně dojíždějící do práce. Jak již bylo zmíněno výše, Jana Temelová a kol. (2011:833) poukazují na to, že dojíždění za prací je reakce na nedostatek pracovních míst v místě bydliště.

*„Kdyby tady ten vlak nejezdil, tak by tu ta nádražka ani moc nemohla bejt teoreticky a u nás se to hodně odvíjí od těch odjezdu vlaků, ale zároveň to taky jde ruku v ruce s autobusama. Lidi se sem sjíždí autobusama, tady si to rychle daj a pak jedou rychle do vlaku.“* (Daniel, 25 let, barista v *nádražce* Zlatá řeka)

Taková existence *nádražky* může na cestě za prací z vesnice o něco ulehčit prostorovou mobilitu tím, že si člověk může koupit snídani či svačinu. Po práci se zase může osvěžit pivem a na chvíli relaxovat po dlouhém dnu. Pro člověka, který je na cestě pravidelně a dennodenně je existence *nádražky* jistota, která mu může napomáhat při překonávání překážky, již dlouhá cesta za prací je. Pro turisty či výletníky je zase existence *nádražky* příjemným zpestřením, které si málokterý člověk na výletě nechá ujít, protože přece návštěva *nádražky* k jízdě vlakem a výletu patří. Člověk nikam nespíchá, protože má volno a může si dovolit si ve svůj sváteční čas udělat zastávku na své cestě a okořenit atmosféru svého výletu.



Do roku 1989 tvořila podstatnou část klientely *nádražky* zaměstnanci továren, které se nacházely v těsné blízkosti železničních stanic. Důvodem byla strategická poloha, ze stanic měly fabriky vyvedené vlastní vlečky, po kterých se tovar dovážel. K obsluze bylo potřeba mnoho zaměstnanců drah, například posunovačů. S přesunem nákladní dopravy na silnice se jejich počet snížil. Továren a jejich zaměstnanců zase ubylo, protože se továrny po revoluci zavíraly.

*„Vlastně jsem měl nějaké časové úseky, kdy vlastně jsem věděl, že jsou zákazníci a věděl jsem, že i se zaměstnanci nádraží můžu počítat. Bohužel tohle už pomizelo, protože jak jsem řekl už někde na začátku, že když jsem tu začínal, ve stanici bylo nějakých 75 zaměstnanců, na den/noc, a dalších 35 zaměstnanců bylo v topírně vlastně dole. A to všecko zmizelo. Tak si to vemte, že třeba v současnosti je šest lidí na směnu. Takže to je rapidní rozdíl. Tenkrát byla otvíračka od šesti do devíti do večera.“ (Majitel nádražky Šlechtična, 55 let)*

## 8. KLIENNELA NÁDRAŽKY

Klientela *nádražky* je velmi pestrá, kromě *štamgastů* z řad místních či přespolních obyvatel sem chodí cestující pravidelní, tzn. dojíždějící za prací, cestující náhodní, tedy turisté, rodiny s dětmi, zaměstnanci drah, trampové a samozřejmě i ti, kterých životní láskou se staly vlaky, *šotouši*.

*„Ona je to směs všeho, hele. Tak jako štamgasti choděj pravidelně, to je klasika. No a pak cyklisti, záleží kdo jsem přijede na tom kole. Protože oni kolikrát přijedou, dají si pívko, nastoupí do vlaku a jedou dál. Jinak sem chodí rodiny s dětma koukat se na vlaky, no, že si dají limču, pívko, pak seděj.“* (Tunerka, asi 47 let, vrchní v *nádražce* Kolama nahoru)

### 8. 1. ŠTAMGASTI

*Štamgasty* Vinopal (2005:12) v ideální podobě popisuje jako stálé zákazníky hospody, kteří do „svého“ lokálu zavítají minimálně jednou za dva dny. Nejčastěji to bývají starší muži, často již v důchodu, a živí se nebo se živilí fyzickou prací. Do jim nejmilejší hospody chodí již léta a vždy si sedají na své místo.

Občas mají rezervovaný i svůj půllitr, jak pokračuje Vinopal (2005:10-11). *Štamgasti* se mezi sebou všichni znají, s vrchním mají blízké osobní vztahy a tykají si, baví se s ním žoviálně, což je často upřednostňuje před náhodnými hostmi. Svému oblíbenému lokálu jsou *štamgasti* věrní a jiné podniky navštěvují pouze ve výjimečných případech.

*„To je takovej můj druhý domov.“* (Vanda, 74 let, *štamgastka* v *nádražce* Kolama nahoru)

*Thlusty štamgast* v tričku Kiss, sedící u stolu pro mladší místní, se baví s dědou co sedí vedle něho a ptá se ho: *„Co tu dneska děláš sám?“* On na to: *„Jezdí v pondělí, středu a pátek. No a dneska je co? Je sobota, takže jsem tu sám.“* Nevím kdo jezdí v pondělí, středu

*a pátek, ale zřejmě kamarád či kamarádka, syn či dcera, milenec či milenka. Všichni se tu znají. (Terénní poznámky, 24. 6. 2023, nádražka Šlechtična)*

Zvláště starším, a často již ovdovělým, *štamgastům* může *nádražka* vynahradit absenci sociální interakce v domácím prostředí. Manžel či manželka zesnuli, děti už odrostly a na návštěvu chodí jednou za čas. Vinopal (2005:13) píše, že snad nejpotřebnější funkcí hospody je fakt, že tu probíhá setkání přátel, kolegů, čímž se vytvářejí a utužují sociální kontakt. Tím, že je člověk vnímán jako člen nějaké sociální skupiny, se v něm utvrzuje pocit jistoty, že někam náleží.

*„Jenomže já jsem sama, a co tam budu dělat celý den, já si potřebuju pokecat. Já tam nemůžu sedět s čubou. Děti přijedou, když mají čas, že jo, jednou za uherský rok. Starali se o mě, když jsem byla po operaci, to jo. Ale teď už jsme zase ve starých kolejích, stavěj se jednou za čas, mami ahoj.“ (Vanda, 74 let, štamgastka v nádražce Kolama nahoru)*

*„Jak dlouho sem chodím? No... to byla ještě manželka naživu, tak deset let řeknu.“ (Egon, 79 let, štamgast v nádražce Šlechtična)*

Před lety, když bylo jediným vyžitím ve vesnici zajít „na pivo“, byly hospody plné. Navštěvovali je jak mladí, tak staří. Avšak změna životního stylu, koronavirová krize a současná inflace, hospody, a tedy i *nádražky*, pomalu vyliďňují. Většinu mladých lidí, jejichž zábava je na hony vzdálená zábavě otců a dědů, návštěva hospody či *nádražky* nepřitahuje. A mnozí jedinci středního věku, kteří před korunou byli zvyklí do hospod chodit, se během pandemie naučili setkávat se s přáteli, a samozřejmě u toho i pít, doma. Situaci zavřených hospod často řešili tím, že skupina kamarádů si koupila sud, kteří konzumovali v něčím domě, bytě či na zahradě.

Brouček (1997:235) nazývá tento typ pohostinského zařízení tzv. pokleslým, který se liší od běžného pohostinství tím, že jsou většinou samoobslužná. Parta lidí koupí sud, pivo si každý načepuje sám a útratu, každý podle vlastního svědomí, vloží na předem určené místo. Takováto nestandardní hospoda může být u někoho ve sklepě nebo v garáži.

*„Jak všechno zdraželo, tak lidi si radši koupí lahváče, koukaj kde jsou jaký slevy na lahváče, tak si nakoupí basu a jsou doma.“ (Vanda, 74 let, štamgastka v nádražce Kolama nahoru)*

*„/.../ prostě hromada lidí řekne, já nikam nejdu, já si to koupím v supermarketu za 12 korun, tak nebudu dávat za točený 30 korun. Jako asi tomu rozumím, ale osobně si myslím, že to točené pivo není ničím nahraditelný.“ (Majitel nádražky Šlechtična, 53 let)*

Pohostinská zařízení jsou tak z velké části závislá na štamgastech „ze staré školy“, jejichž jediné kulturní vyžití se odjakživa dělo v hospodě a navzdory cenám tam budou chodit, protože jsou na to tak zvyklí celý život a nemíní své zvyky měnit. Ti ale postupně umírají a na návštěvnosti je to znát.

*„Štamgastů už není plná hospoda, protože umírají a mladé to tu nezajímá.“ (Hanuš, asi 50 let, vrchní v nádražce Šlechtična)*

*„No to se tedy vůbec nedá srovnat. To žilo. Ted'kon už to nežije. Protože spousta štamgastů, kteří sem chodili, tak umřeli. Ted'ka už je to uplně vo něčem jiným. Co já si pamatuju, říkám, já tady bydlím strašně let, ale jsem sem nechodila, ale co teda za mojí éry sem chodilo daleko víc lidí a i se sešla parta, byly narozeniny, se tady hrálo, zpívalo, tancovali jsme tady, ale ted' už to není.“ (Vanda, 74 let, štamgastka v nádražce Kolama nahoru)*

*„Ted' bych řekl, že jsou to nějací štamgasti, kteří postupně vymíraj, co škoda, protože moc mladých sem neto.“ (Majitel nádražky Šlechtična, 53 let)*

*„Takhle sem chodí pár lidí a moře lidí zemřelo za těch 40 let co tady jsem, co tady bydlím, zemřelo, já nevím, 20-30 lidí. To co sem chodívalo, když se otevřela ta hospoda.“ (Zdena, 78 let, štamgastka v nádražce Kolama nahoru)*

Všechny *nádražky*, které jsou zahrnuty v tomto výzkumu, mají svoje *štamgasty*. Jejich činnosti se sice mohou lišit, protože v *nádražce* Zlatá řeka je za *štamgasta* považován host, který si chodí denně pro snídani a kávu, přičemž v *nádražce* Šlechtična a Kolama nahoru chodí *štamgasti* pít pivo a kořalky, koukat u toho na písničky sport v televizi anebo hrát karty, ale zejména jde o setkání přátel a udržování a prohlubování sociálních vztahů, tolik potřebných pro život jedince i pro existenci zdravé společnosti.

*„Chodím sem proto, když nechodím do práce, tak abych byla mezi lidma. Občas si zahrajeme prší, pobavím se, řeknem si, co je tady kde novýho, jako v každý hospůdce, že jo, tak nějak.“* (Zdena, 78 let, *štamgastka* v *nádražce* Kolama nahoru)

Jedno mají všichni stálí návštěvníci těchto tří *nádražek* společné. Všichni chodí pravidelně. Pokud ne každý den, tak alespoň v pravidelných intervalech. Jsou tedy *štamgasti*, kteří chodí denně, další obden, jiní chodí o víkendech a někteří chodí třikrát v měsíci.

*„Tak na to poledne, dvě hodinky a dost, teď každý den, sem tomu nějak propad.“* (Egon, 79 let, *štamgast* v *nádražce* Šlechtična)

Mladší, a ještě pracovně aktivní *štamgasti*, kteří zůstali „své“ hospodě věrni navzdory cenám, sem během dne zajdou na obědovou pauzu anebo jen něco dohodnout, sehnat nějaký kontakt od vrchního, zeptat se na radu anebo zjistit nějaké informace od seniorů – pamětníků, o kterých ví, že tu pravidelně v konkrétní čas a denně sedí. Občas každý potřebuje poradit a občas je také potřeba radu vrátit. Je jednodušší vysvětlovat věci osobně a u piva, nežli po telefonu. Toto jednání opět dokazuje Vinopalovo (2005:13) tvrzení, že hospoda je místem, kde si jedinec nenáročným způsobem sežene mnoho důležitých kontaktů. Stačí prostě přijít na pivo.

*Dohadují se zde různé kšefty a dokonce to tu funguje jako offline poradna, když má někdo s něčím potíž, jako například s odpadem, zeptá se Ježka, který je instalatér a ten mu poradí, co s tím. Rada se povětšinou oplácí koupí panáku.* (Terénní poznámky, 22. 9. 2023, Šlechtična)

No a večer po práci, už ne v montérkách, ale v civilním oblečení, se všichni setkají na delší dobu, reflektují společně prožitý den a plánují další.

„Přichází i Husky, nejdřív v monterkách, ještě je v práci, čeká na cisternu s naftou, potom se vrací už v „civilu“. (Terénní poznámky, 31. 10. 2023, nádražka Kolama nahoru)

## 8. 2. TRAMPOVÉ

Trampství a vandráctví mám neodmyslitelně spojené s *nádražkou*. Protože, když se parta kamarádů vydala na nějaký výlet a jeli vlakem, či už do tramské osady, anebo jenom tak trampovat do části země, kterou ještě neprozkoumali, jejich místem setkání byla právě *nádražka*. Zde čekali na vlak, odění v zelených či vojenských šatech s maskovacím vzorem, s klobouky, tornami, usárnami, kytarami či benji, placatkami s rumem, s dobrou náladou a písní na rtech, poháněni pocitem svobody a vidinou blízkého dobrodružství. Zde si na své cestě udělali přestávku, zde se osvěžili a pokračovali dál. Anebo zde svou cestu začínali či končili. *Nádražka* tak mohla a může pro trampy představovat jakýsi přechod mezi městem a přírodou. *Nádražka* může být bránou do jiného světa.

Trampové jsou pro Petra Pohunka (2011:65-87) specifickou a vůbec první mládežnickou subkulturou u nás a seznámit se s nimi znamená přiblížit se porozumění nejen poměrům na začátku 20. století, kdy toto hnutí organizované zezdola vznikalo, ale nahlédnout také vývoj české společnosti v průběhu minulého století vůbec. Společným znakem všech trampů byla a je láska k přírodě a kamarádské chování vůči ostatním. Oblečení a příslušenství trampové většinou získávali z položek vyřazených z vojenských skladů, jelikož bylo pro pobyt v přírodě vlastně předurčené, nejvíc byla během normalizace ceněna uniforma americká, protože její nošení symbolizovalo nesouhlas s režimem. Trampové mají vlastní slang vzniklý odvozováním, skládáním, překrucováním slov, používají přezdívky a mají vlastní písně a tramský slovesný folklor, který zahrnuje zvláště vtipy a pověsti. Ty strašidelné se vypráví zejména novým a mladým členům anebo dívkám. Pověsti se vypráví většinou u ohně, kde se i vaří, v blízkosti je zdroj vody, studánka či potok. Pokud je vybudovaný přístřešek na spaní, což je charakteristický prvek tramské architektury, zveme již místo

campem a ohniště je jeho pomyslným středem. Většina osad je vybudovaných nelegálně a tábořit zde může kdokoliv, kdo potřebuje někde a noc složit hlavu.

První trampové trampovali již za první republiky. Pionýr trampingu Bob Hurikán (1990:13-45) popisuje podstatu trampingu, tedy toulání se, tak, že mladí lidé, zejména ti z nejchudších vrstev, byli unavení z práce v továrnách a života v začouzeném velkoměstě, toužili po čistotě přírody, po romantice, kterou jim město nemohlo dát. Cílem byl nejen návrat k přírodě a víkendové dobrodružství, ale zejména zocelení těla i mysle a utvoření silných, soběstačných a ušlechtilých jedinců. Tramping našel vzor v indiánských kmenech a v jejich lásce k přírodě. Průkopníci tuzemského trampingu byli ti, kteří se sami toulali po lesích, měli s sebou pouze chléb a špek, stany neměli, protože pocházeli z chudých poměrů, ale vedla je touha prožít romantiku Mayových příběhů. Trampování poprvé přerušila první světová válka. Po válce se trampové začali inspirovat také westerny z Divokého západu. Začali napodobovat herce jak kostýmy, tak i jmény. Dělávali potluchy, mladí lidi u ohňů zpívali a vyprávěli si příběhy. V roce 1919 byla v první osadě Ztracená naděje, která udávala trend všem ostatním osadám, a potkávali se tam všechny možné party, postavená první chata. Mladí trampové si užívali svobodu a fakt, že nejsou organizovaní žádnou institucí. Název „tramp“, tedy tulák, je převzatý z románu Jacka Londona Cesta, popisující život železničních tuláků hobo.

*„Jezdí sem, každý pátek.“ (Egon, 79 let, štamgast v nádražce Šlechtična)*

Miroslav Berka (1991:108-109) doplňuje, že k druhému útlumu trampství došlo mezi léty 1931-1935 kdy byl v platnosti tzv. Kabátův výnos, který zakazoval společné táboření lidí různého pohlaví jak v chatách tak ve stanech. Víkendy se tak proměnily v pravidelné honičky s četníky, kteří honili mladé lidi po lesích.

A poválečnému režimu byl tramping také trnem v oku. Šťastná (2022) vyzpovídala ohledně trampingu několik pamětníků ze socialistické éry. Tramp Ladislav Kročák říká, že během socialismu mu dával smysl jedině tramping, trampovala i jeho žena, trampovali v brdských lesích, které byly takovým trampským útočištěm. Do roku 1989 trampovalo mnoho

mladých lidí a jelikož nespádali pod žádnou organizaci, byli zcela svobodní, komunistickému režimu se to vůbec nelíbilo. Již po roce 1848 se trampové stali pro režim podezřelí jak pro jejich americké uniformy, tak pro zálibu v Divokém západu, v padesátých letech kvůli jejich vzhledu, například kvůli dlouhým vlasům. Potlachy byly rozháněny, nejznámější případ je tzv. „krvavý potlach“ z července 1963, kdy v osadě Vlčice v Jetřichovicích jednotky VB a Lidových milicí zbily do krve tamější shromáždění. V polovině 60. let se začala situace trochu uvolňovat, ale po 1968 trampům opět nastaly těžké časy. Permanentní policejní šikana, rozpouštění ohňů, trampové to měli s policejní lustrací podobně jako máničky. A jelikož režimu nestačilo, že mnoho osad zůstalo na dně Štěchovické přehrady, v roce 1977 pomocí dynamitu příslušníci VB zničili v Brdech několik desítek chat. Během týdne na osmdesát tábořišť. Trampy nic neodradilo, chvilku spali pod širákem, a potom začali stavět znova.

*„Jako jo (trampové sem chodí, pozn.), ale většinou jsou to místní, kteří odsud někam vyráží.“* (Daniel, asi 25 let, barista v nádražce Zlatá řeka)

První trampové sice za první republiky chodili hlavně pěšky, protože pocházeli z chudých poměrů. Ale postupem času trampové začali využívat vlakovou dopravu, aby se dopravili za dobrodružstvím skrytým v hlubokých lesích. Tam si stavěli osady, pojmenované po vzoru westernů, se sruby a velkými ohnisky. *Nádražky* tedy nejednou hostily trampy, kteří vyráželi anebo se vraceli z toulek. Využívali jak jejího uzlu, kde se jejich cesty protínaly a odkud se rozbíhaly dál, tak jejich sociálních funkcí hospody a čekárny.

*„Občas my se tady sjedem, my tady máme křižovatku, já jedu do Lužických a kluci třeba do turnoveckých a jedem dál, takže supr, to nádraží žije.“* (Břéta, 55 let, víkendový návštěvník nádražky Šlechtična)

Trampství je dnes však spíše na ústupu. Trampové, kteří trampovali během socialistické éry pomalu umírají a nových trampů z řad mladých lidí, hledajících dobrodružství v hlubinách lesů, je stále méně. Přece jenom se změnil životní styl a mladí lidé mají podstatně jiné



záliby, než naši otcové a dědové žijící v socialistické šedi, nemajíc jinou možnost úniku z reality, než utéct do lesa a alespoň tam se cítit svobodný.

*Vidím zde prvního trampa. Má klobouk s ocasem z nějakého zvířete. (Terénní poznámky, 22. 9. 2023, nádražka Šlechtična)*

Během celého procesu výzkumu jsem potkala jediného trampa. Je to však možná způsobené tím, že trampovat se jezdí většinou v pátek a vrací se v neděli. Já jsem však zkoumala v různé dny.

### **8. 3. ŠOTOUŠI**

Hana Konečná (2008:269) píše, že slovo *šotouš* nepatří mezi spisovné výrazy a používají ho zejména lidé, kteří jsou fanoušky vlaků a městské hromadné dopravy na diskuzních fórech. Na internetovém fóru se tedy přímo *šotoušů* zeptala, jakého člověka si pod slovem *šotouš* představí. Dostalo se jí různých odpovědí, jako např. *šotouš* je ten, jehož koníčkem je doprava, pravidelně projíždí trasy nebo chodí po zrušených železničních tratích, je to člověk, který si myslí, že ví o dráze vše, ale přitom má znalosti pouze obecné a dále je to člověk, který si fotí lokomotivy a vlaky z různých míst a pro kvalitní záběr jsou často ochotni riskovat svůj život. Anebo také že je to trošku hanlivé označení jedince, tzv. dráhaře, který si projíždí tratě. Kdysi měl výraz pouze negativní nádech, ale dnes, již vlastně zařazen do železničářského slangu, může mít už i nádech pozitivní, záleží však na souvislostech, v jakých o *šotouši* mluvíme.

*„Šotouši sem chodí, stojí na peróně a fotí si mašiny. Jsou to kluci od cca šesti let až po muže v seniorském věku.“ (Hanuš, asi 50 let, vrchní v nádražce Šlechtična)*

Jsou to tedy povětšinou muži nebo chlapci, od ostatních se liší svým koníčkem a velkým západem pro věc, až podivínstvím. Jízda vlakem nebo autobusem městské hromadné dopravy je pro ně svátkem, snaží se ji zachytit z co nejvíce úhlů, či už fotografováním či

zapisováním. Potom si nejčastěji chlapci či muži své úlovky a zážitky vyměňují na internetových fórech anebo během osobních setkání či srazech. A takovýmto místem srazu může být právě nádržka. Od ostatních návštěvníků *nádražky* se liší tím, že se baví jen o „mašinách“.

*„Jo, sem (chodí, pozn.) občas, ale ti co sem chodí fotit příjezdy, tak je vidím každou chvíli, a jsou mezi nima i kluci 11-12. Se občas stavěj se na limču, asi maj jiný priority než chodit do hospody. Ale je jich tu hodně, je vždycky vidím, když jdou do práce. Jak říkám, daj si limču a bavěj se o mašinách. Sem choděj takoví důchodci, jednou za měsíc, to už mají nafocený alba, mašiny, přitom to musej znát nazpaměť.“* (Čenda, asi 47 let, vrchní z nádražky Šlechtična)

*Další vlak do Prahy tahá lokomotiva Brejloun, vystoupilo asi 15 lidí, z toho asi čtyři děti, všichni s batohy jako na čundr, jedno z dětí – chlapec – běží před lokomotivu, chce stihnout udělat fotku ostatních dětí stojících vedle lokomotivy. Slušný šotouš.* (Teréní poznámky, 11. 6. 2023, nádražka Kolama nahoru)

Nejvíc šotoušů se samozřejmě vyrojí, když má projet speciální vlak tažen parní lokomotivou. Všichni postaví své fotoaparáty na stativy a jsou schopni čekat hodiny, aby zachytili ten nejlepší záběr. Ale trošku šotoušství, toho s pozitivními konotacemi, tedy že neriskujeme život kvůli fotografii, má v sobě každý z nás, zvláště, když je vypraven speciální vlak.

*„Tak já bych nemusela kvůli vlakům, já mám okna na koleje, takže bych mohla koukat, ale joo, většinou když jezděj ta starobylý vlaky z těch šedesátých let, tak to si vyjdu i ven na peron a jdu se podívat, teda.“* (Zdena, 78 let, štamgastka v nádražce Kolama nahoru)

*„Jezděj tady vlaky kolikrát fakt nádherný, úplně koukám, když jsou nějaký ty akce nebo něco pro děti. Minule tu svázeli vlaky myslím na Masarykovo nádraží, starodávny, ale tady*

*jich tedy projelo. To byla nějaká výstava. a to jsem si konečně připadala jako na nádraží, že tady furt ty vlaky projížděly.*“ (Tunerka, asi 47 let, vrchní v nádražce Kolama nahoru)

#### **8. 4. CESTUJÍCÍ**

Cestující jsou druhým nejdůležitějším elementem klientely *nádražky*. Jsou to spíše nepravidelní návštěvníci, kteří si zpravidla sedají na jiná, než *štamgastská* místa, většinou čekají na vlak anebo zrovna vystoupili a chtějí se osvěžit. Obyčejně se moc dlouho nezdrží, protože jsou omezeni časy vlaků, často jsou ve spěchu, protože si chtějí koupit něco na cestu, ale vlak odjíždí za malou chvíli.

*Ve druhé části nádražky, napravo od dveří, je několik stolů pro čtyři osoby, automat na šipky a dveře k toaletám. K těmto stolům sedají cestující, kolemjdoucí a prostě všichni mimo štamgasty. (Terénní poznámky, 1. 9. 2023, nádražka Šlechtična)*

Život *nádražky* je polyrytmický, žije v rytmu se *štamgasty*, kteří chodí pravidelně, a zároveň žije v rytmu s cestujícími, jejichž návštěvy jsou sice nepravidelné a nepředvídatelné, ale nepostradatelné.

*„Nádražka, aby přežila, potřebuje i štamgasty i cestující. Cestující jsou rychlé prachy, rychle pivo, jídlo, ale je to nárazové. Kdežto štamgasti jsou tu po menších částkách, ale zato pravidelně.“* (Hanuš, asi 50 let, vrchní v nádražce Šlechtična)

Cestujícími, kteří navštěvují *nádražku*, jsou i ti, kteří denně dojíždí za prací. Po skončení práce využívají obě sociální funkce *nádražky*, jak sociální funkci hospody, tak čekárny. Buď jdou z práce a čekají v *nádražce* na vlak domů anebo vlakem z práce přijeli a využívají toho, že přímo na nádraží se mohou po práci osvěžit, než půjdou domů. Vrchní je sice zná, ale většinou jenom povrchně, zpravidla si netykají.

*„Většinou se tu stavěj po práci, na pivko a panáka.“ (Tunerka, asi 47 let, vrchní z nádražky Kolama nahoru)*

Dalšími cestujícími jsou výletníci jedoucí za dobrodružstvím. Jejich návštěva se skutečně nedá předvídat, ale musí se s ní počítat. Cestující většinou utrací větší částky a tráví zde kratší čas než štamgasti.

*„A pak když jedou ty děti anebo ty party s dětma, jako ty starší, tak taky se sem minule nahrnuli, jakože jsem tady měla frontu a hrozně rychle to pak utíká, když máš lidi. Taky čekali na vlak. Pak Hanka tady měla asi hodinu, hodinu a půl, že nejel žádný vlak, zůstaly tu viset asi tři vlaky, takže tady měla narváno a nestíhala. Ono je to prostě nárazově. Někdy chodí málo, někdy tak akorát, někdy se ti sem nahrnou až jseš z toho v šoku. Je to nárazový.“ (Tunerka, asi 47 let, vrchní v nádražce Kolama nahoru)*

## **8. 5. RODINY S DĚTMI**

Rodiny s dětmi jsou častými návštěvníky všech nádražek. Děti jsou v jistém období života fascinovány sledováním vláček. Zabaví se a uklidní a rodiče mohou v klidu popíjet pivo. Často za touto zábavou vyráží jen tatínek s dětmi, který dostal za úkol na chvíli se postarat o děti.

*Přichází mladý tatínek s kočárkem, v němž je jedno dítě, a s druhým dítětem, s holčičkou na kole či odrážedle. /.../ Jdu se podívat ven na vlak, co tu hučí, tatínek stojící s dětmi před nádražkou se ptá holčičky, co zná za mašiny. Ona odpovídá že Emily a já dodávám, že Edwarda. Tatínek přikyvuje. (Když odcházejí, pozdraví mě "ahoj").“ (Terénní poznámky, 14. 9. 2023, nádražka Kolama nahoru)*

Nádražka v sobě koncentruje funkci zábavy pro dítě v podobě sledování obřích funicích a skřípajících mnoho tunových železných kolosů, a funkci občerstvení. Zvláště když není

v obci žádná jiná hospoda nebo restaurace a chybí tam i dětské hřiště, sledování vláčků dokáže děti alespoň na chvíli zaměstnat.

*„Tady v neděli chodili rodiny s dětma, tady bylo pískoviště, byly tam hračky, teď je tam špína, spí tam bezdomáč, hrůza.“* (Zdena, 78 let, štamgastka v nádražce Kolama nahoru)

*„A na vlaky hlavně se choděj dívat, s dětma.“* (Vanda, 74 let, štamgastka v nádražce Kolama nahoru)

Nádražka je proto častým cílem mladých rodin, které jsou na víkendové procházce, zejména na vesnici nebo v malé obci, kde vyžití pro děti i dospělé není velké. Nádražka tak vlastně nahrazuje i cukrárnu, proto jsou důležitou součástí sortimentu každé nádražky limonády, sušenky a v létě nanuky.

*„Přesně, pak sem chodí třeba rodiče s malýma dětma, tady byl takový klučina, kterýho vozil v kočárku, teď už běhá, tatínek jeho mě vždycky pozdraví a říká tak my už jsme zase...děti si dají limču, oni si dají pivo, dvě, rodina je spokojená, že dítě je vyvedený, že se kouká a teďka má i zmrzlinu tady a kofolu točenou...myslím, že ty vlaky, to je základ.“* (Zdena, 78 let, štamgastka v nádražce Kolama nahoru)

## **8. 6. ZAMĚSTNANCI DRAH**

Kdysi bylo na železničních nádražích potřeba desítky až stovky zaměstnanců, všechno kolem provozu se obsluhovalo manuálně. Postupně počty zaměstnanců klesaly díky automatizaci řízení a poklesu významu nákladní vlakové dopravy z důvodu rušení továren a přesunu části nákladní dopravy na silnice.

*„Bylo tady hodně nádražáků, jako zaměstnanců, protože chodili na jídlo, na pivo, a hlavně v té době to bylo otevřený od 6 hodin, protože oni končili směny, a to se střídalo. Já jsem věděl, že už na šestou už tady normálně klepali, protože se měnily směny, to samý večír, já*

*jsem věděl, že tady když se ráno v 6 otevře, tak pravidelně přijde 30 lidí.“ (Majitel nádražky Šlechtična, 53 let)*

Navzdory rapidnímu poklesu počtů, drážní zaměstnanci pořád tvoří část klientely *nádražek*, i když malý. Výpravčí chodí během služby na limonádu a po směně často na pivo. Na nádražích pro ně často kromě automatu není žádné jiné občerstvení a jelikož tráví celý život na nádražích, je pro ně určitě příjemné posedět a popovídat si během pauzy s jinými lidmi než s cestujícími.

*18.02 vstupuje průvodčí, muž mého věku, cca 40 a větších rozměrů, prostovlasá hlava, objedná si kofolu a oznamuje, že ho čeká ještě jedno kolo, což je cca dvě hodiny, přisedá si k nám, se všemi se zná. /.../ Standa dokončil kolečko a stavuje se na vytoužené pivo. (Terénní poznámky, 14. 9. 2023, nádražka Kolama nahoru)*

Kromě výpravčích *nádražky* navštěvují i zaměstnanci drah pracující v depech a strojvedoucí. Zastaví se skoro vždycky práci na pivo s kolegy, často proto, že to mají z práce kousek anebo prostě proto, že v obci žádná jiná hospoda není.

*Normálně jsou tu ale kluci z dílen a mašinfýrové. Chodí sem chlapi, technici, na pauzy, na limči a po práci na pivo. A pak vlakem domů. Anebo spí tady v nádražní budově, když mají šichtu co trvá sedm dní. (Terénní poznámky, 14. 9. 2023, nádražka Kolama nahoru)*

*„Proč chodím zrovna sem? Na to je odpověď docela jednoduchá, protože to mám de facto blízko práce (smích), takže hnedka po práci, skončí mi pracovní doba a jdu na jedno.“ (Husky, 25 let, technik z depa a štamgast v nádražce Kolama nahoru)*

*„Dneska tady byli, kluci, technici co opravujou mašiny.“ (Vanda, 74 let, štamgastka v nádražce Kolama nahoru)*

## 9. NÁJEMCE VS. PRONAJÍMATEL

Společnost Správa železnic, která obvykle vlastní nádražní objekty, v nichž jsou provozovány *nádražky*, žádným způsobem nepodporuje podnikání v nádražním občerstvení, neposkytuje žádné bonusy či úlevy od nájmu, ani nehradí případné ztráty zisku, pokud je například výluka a nejezdí vlaky.

*„Vloni byla výluka, takže jsme měli měsíc zavřeno.“* (Majitel *nádražky* Kolama nahoru, 74 let)

Majitelé *nádražek* jsou v prostorách v pronájmu, všechny úpravy jsou na jejich vlastní náklady, všichni majitelé o prostory pečují a snaží se cestujícím i místním obyvatelům zprostředkovat při návštěvě *nádražky* příjemné zážitky.

*„Tak já se přiznám, že asi jediné to, že mi umožňují, abych zde podnikal, já teda od začátku si dělám všechno na vlastní náklady.“* (Majitel *nádražky* Šlechtična, 53 let)

*Nádražka* je však železniční společností vnímaná pouze jako podnik, který podniká v pohostinství. Nevnímá ji jako službu cestujícím.

*„Jako nepodporují, to ne, ale ty lidi, se kterými komunikujeme, jsou fajn všichni, jediný problém je takovej, že je to obrovská společnost, a všechny ty věci rozhodovací dlouho trvaj, jdou přes tisíc kanceláří a lidí a je to takový fakt složitý. Jinak ti lidi jako takový jsou extrémně milí, ochotní, nemám žádnou špatnou zkušenost.“* (Spolumajitelka *nádražky* Zlatá řeka, asi 30 let)

Společnost má ve vlastnictví velký počet objektů, z nichž mnohé jsou dnes prázdné. Část z nich jsou z 19. století a jejich provoz je drahý, je nutno investovat mnoho do rekonstrukce a rovněž energie jsou drahé.

*„Restaurační provozy nejsou tak strašně drahé nájmy, jako energie. A já díky tomu, že mám vlastní energii, protože já jsem tu za dva radiátory platil 50 tis. ročně. Teď jich mám pět, mám i teplou vodu a platím 12 tis. Protože mám vlastní topení. Dráha vždycky rozpočítá na*

*budovu a dělí to místnostma. Jsou vysoké náklady na energie, proto se zavírají ty nádražní restaurace, pro ty, co to vedou, to není atraktivní.“ (Majitel nádražky Kolama nahoru, 74 let)*

A tak *nádražky* dnes provozují buď veteráni, kteří s podnikáním v drážních prostorech začali v 90. letech, anebo mladí nadšenci. Obě skupiny chtějí tradici *nádražek* uchovat, protože ji chápou jako část kulturního dědictví.

*„Nám přišlo vtipný...jako nádražky v Český republice jsou obrovský pojem, mají své kouzlo, mají svojí tradici a nám se to moc líbilo ten kamarád, co dělal vizuál, miluje právě objíždět nádražky a já jsem s ním cestovala, občas jsme jezdili po nějakých nádražkách českých, po takových jako echt nádražkách a přišlo nám vtipný, jako spojit, navázat na tu starou tradici, nedělat nic, co by bylo úplně odproštěnýho od tý historie, ale zároveň tomu dát nový kabát.“ (Spolumajitelka nádražky Zlatá řeka, asi 30 let)*

Nejvíce ohrožujícím aspektem v podnikání v oboru nádražního pohostinství, pro veterány i pro nováčky, je současný trend modernizace nádražních budov. *Nádražky* jsou často uzavřené, přičemž plán uzavření je pouze dočasný, tedy dokud se neskončí rekonstrukce. Jenomže když je revitalizace budovy u konce, nejenže se zvýší nájemy, ale původní *nádražky* přestanou zapadat do konceptu nového nádraží. A tak už nejsou nikdy otevřené a na jejich místě vznikají podniky, které mají pobočky v celé republice.

*„Protože...ja neviem, například v Pardubicích byl skvělý pivovar Bahno, na nádraží, a byl to skvělý funkcionalistický prostor, a prostě ho zavřeli, vlastně mám pocit, že teď, jak se ty nádraží rekonstruuji do moderních podob, jako je to skvělý, že jsou čisté, moderní a hezký, ale myslím si, že by bylo dobrý, kdyby někdo dokázal zachovat tu tradici těch nádražek, a pak třeba v Kolíně bývala výborná nádražka, tu prostě zavřeli a to je hrozná škoda. Tam třeba měli výborný jídlo. Takže to je pro mě otázka, jako já mám pocit, že lidi se jich bojejí, protože mají pocit, že tam chodí jenom opilci, ale to není pravda. Vlastně je to hrozně podceňovaný místo. Takže teďka tou rekonstrukcí všude je otázka, jestli to neztratíme.“ (Spolumajitelka nádražky Zlatá řeka, asi 30 let)*



## 10. ZÁVĚR

*Nádražka* je specifický druh pohostinského zařízení nacházející se přímo v budově železničního nádraží, jež navazuje na tradici nádražních restaurací, které vznikaly v 19. století zároveň s budováním železnic. Tyto pokrokové osvěžovny s teplou kuchyní, plody modernity, měly původně sloužit pouze cestujícím s platným lístkem, ale toto nařízení brzy přestalo platit a podniky se staly přístupné široké veřejnosti. Od 50. let byl z důvodu kolektivizace patrný pokles úrovně služeb a snížil se i počet provozoven. Se zrychlením dopravy a změnou stravovacích návyků význam nádražních restaurací neustále klesá, ale navzdory tomu vzniklo v 90. letech v nevyužitých drážních prostorách několik nových osvěžoven, *nádražek*, které ne vždycky vaří a plní hlavně funkci hospody.

Pro místní obyvatele a lidi z okolních obcí, kteří lokál navštěvují víceméně pravidelně, není *nádražka nádražkou*, ale prostou hospodou na nádraží. *Nádražka* je pro ně statickým a stabilním sociálním uzlem, kde se jejich cesty potkají, a jako v cíli, končí. Každý přichází s jiným záměrem, někdo na pivo, někdo pro radu.

*Nádražka* ale není úplně běžná hospoda. Jejím hlavním úkolem je posloužit zejména cestujícím, kteří jsou na cestě ochuzeni o pohodlí domova a *nádražka* má toto nepohodlí alespoň trochu vynahradit. Pro cestující plní *nádražka* funkci útočiště a čekárny, kde na chvíli můžou svojí dráhu přerušit. Po přestávce mohou jít anebo jet dál. *Nádražka* je ve vztahu k cestujícím dynamickým a dopravním uzlem, přestupným místem, kde se jejich cesty na chvíli zastaví a přeruší, aby mohli po krátkém spočinutí pokračovat dál.

Osobitý charakter *nádražky* utváří také pestrá klientela, protože kromě *štamgastů* z řad místních či přespolních obyvatel zde potkáme pravidelné či nepravidelné cestující, děti mávající vlakům, *štouše*, trampy a samozřejmě zaměstnance drah.

Leč není to jen umístění, které *nádražku* odlišuje od všech jiných pohostinství. *Nádražkovitost nádražky* utváří také to, co můžeme pozorovat ze dveří podniku anebo při posezení na venkovní zahrádce. Můžeme sledovat vlaky, lidi či davy lidí vystupující

a nastupující do vlakových souprav, vítání a loučení. Kromě cestujících můžete sledovat také průvodčího, který pozorně zaznamenává pohledem cestující a když jsou všichni bezpečně nastoupeni, nastupuje sám, ale ještě předtím dává strojvedoucímu znamení plácačkou a hvízdnutím na píšťalku. Vše je to zajímavá podívaná, je to akční prvek, který ozvláštňuje čas strávený v *nádražce*. *Nádražkovitost nádražky* utváří také zvuky, které můžeme během občerstvení poslouchat, i když na vlaky nevidíme. Hukot motoru lokomotivy je tak ohlušující, že když vlak odjede, nastane najednou úplné ticho. Tento kontrast je nejcitelnější právě když sedíme na venkovní zahrádce. Skřípání brzd příjíždějících vlaků a funění rozjíždějících se vlaků, jejich houkání a pískání, zvuky otvírání dveří, jejich pípání či syčení, hlášení o příjezdech, odjezdech a zpožděních rozléhajících se z reproduktorů, které vždy začínají stejnou melodií, shon a hlahol, úryvky rozhovorů a zvolání, zvuky kufrů a klapot bot, to vše dotváří představu o *nádražce*. V létě můžeme cítit vůni rozpálených pražců.

Esence *nádražky* je utvářena jejím životem v rytmu s železniční dopravou a s cestujícími. Protože právě pro cestující je *nádražka nádražkou*. Oni ji potřebují tak, jak byla myšlena. Mezi jednotlivými spojeními je v *nádražce* obvykle větší klid, sedí tam jen pár *štamgastů*, je slyšet rádio nebo televize, ale s každým příjezdem vlaku stoupá pravděpodobnost, že někdo vstoupí. Vrchní musí počítat s návalem třeba celé třídy na výletě, anebo úplným prázdňem. Když vejdou cestující, jsou obvykle hlučnější, přehluší rádio, musí být často přednostně obslouženi, protože pospíchají na vlak. A jak jsou rychle obslouženi, tak rychle i podnik opouští, nezdrží se déle, než je nutné, pro ně je *nádražka* přestupní zastávkou na cestě. Každý příjezd vlaku přinese jakési napětí a spěch, které je reprezentováno kumulováním většího počtu zákazníků v jeden moment. Každý odjezd vlaku toto napětí maže. Toto se opakuje v pravidelných intervalech.

Majitelé *nádražek* jsou si vědomi toho, že jsou součástí dlouhé tradice. Na starou tradici nádražních restaurací z 19. století, což byly podniky na úrovni, navázali tím, že se snaží, aby prostory jejich provozoven byly čisté a příjemné pro cestujícího a v sortimentu nabízí vše podstatné, co cestující potřebuje. Nechtějí úplně přerušit historickou kontinuitu, ale zároveň se snaží nějak odlišit od jiných podniků tohoto typu, a proto investicemi a uzpůsobením interiérů zhmotnili vlastní ideu, jak má současná *nádražka* vypadat. Taktéž

se péčí o prostor a zákazníky snaží vymýtit stereotypní představu o tom, že všechny nádražky jsou zaplivané podniky.

*„Já si osobně myslím že je o o tom, že ti lidi, kteří to chtějí dělat...nebo takhle, ti lidi, co to dělali, tak za prvé odcházejí do důchodu, to byli většinou lidi co na tom nádraží dělali předtím, třeba odcházejí, už to dál nechtěj dělat, protože je to samozřejmě řehole, to je první věc. Druhá věc třeba, že přišli nějakí střelci, kteří mysleli, že na tom zbohatnou velký prachy, za měsíc, že budou kupovat Ferrari, a za třetí, když jsou to starší nádražní budovy, chce to docela velký investice. A ta nejistota v tom investovat do cizího, to je další věc. /.../ Osobně si myslím, že tady byl jednu dobu trend zavřít všechny nádražky, ono těch trendů tady byla spousta. To byl jeden čas trend, že si společnost vytipuje místa, a že to bude zastřešovat, bude to jakože frenčíza, normálně, jako to třeba dělá mekáč, oni to normálně budou zastřešovat a oni vám to pronajmou. No a to se vůbec neuchytilo, ty první perličky byly před 10-15 rokama, myslím, že na hlavním nádraží a skončilo to fiaskem. Pak přišlo další období, že tam byl člověk, mě se to jen doslechlo, že ten řekl, že všechny nádražky zavře, že jsou to pro něj špeluňky. Já si osobně myslím, že nás tu zachránilo to, anebo si to myslím, si musím zatukat, že je tu takové prostředí, že nejsou žádné stížnosti, že nejsou žádné problémy, to je jedna věc a druhá věc je, že se tu vaří. Protože spousta nádražek, které skončily, přestaly vařit. Nejdříve zavřeli ty zaplivaný nálevny. Tak asi tak.“ (Majitel nádražky Šlechtična, 53 let)*

## 11. BIBLIOGRAFIE

ARENDTOVÁ, Hannah. 2007. *Vita activa*. Praha: OIKOYMENH.

BERKA, Miroslav. 1991. *Posázavský Pacifik*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.

BROUČEK, Stanislav. 1997. Místo hospody české lokální společnosti. In: Novotný, Vladimír (ed.). *Hospody a pivo v české společnosti*. Praha: Academia.

DE CERTEAU, Michel. 1996. Vynalézání každodennosti. In: MAYER Françoise, Alban Bensa a Václav HUBINGER, eds. *Cahiers du Cefres*. No. 10, pp. 78-96.

HEŘMANSKÝ, Martin. 2019. Analýza a interpretace dat v kvalitativním výzkumu. In: NOVOTNÁ, Hedvika et al. *Metody výzkumu ve společenských vědách*. Praha: Fakulta humanitních studií, pp. 315-352.

HEŘMANSKÝ, Martin. 2019. Zúčastněné pozorování. In: NOVOTNÁ, Hedvika et al. *Metody výzkumu ve společenských vědách*. Praha: Fakulta humanitních studií, pp. 315-352.

HURIKÁN, Bob. 1990. *Dějiny trampingu*. Praha: Novinář.

KOLEKTIV AUTORŮ. 2015. *Chcípni do rána na chlupatý zuby!*. Praha: Vágus.cz.

KONEČNÁ, Hana. 2008. Znáte štouše? *Naše řeč*. No. 5, pp. 269-271. Dostupný také z: <http://nase-rec.ujc.cas.cz/archiv.php?art=8020>.

LYNCH, Kevin. 2004. *Obraz města*. Praha: Polygon.

MAZÁKOVÁ, Tereza. 2011. "Nejsem lůzr, který žije jenom tady v tom pajzlu." *Aneb etnografie H/hospody*. [online]. Praha, 2011, Diplomová práce. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Katedra obecné antropologie. Vedoucí Zandlová, Markéta.

MEITNER, Zdeněk. 2021. *Kronika železnic českých zemí a nejkrásnější tratě*. Brno: Cpress.

MUSIL, Jiří a Jan MÜLLER. 2008. Vnitřní periferie v České republice jako mechanismus sociální exkluze. *Sociologický časopis*. Vol. 44, no. 2, pp. 321–348. Dostupný také z: <https://sreview.soc.cas.cz/pdfs/csr/2008/02/05.pdf>.

MUSIL, Stanislav. 2005. *Vůně pražských nádraží*. Praha: Plot.

MUSIL, Stanislav. 2007a. Z historie nádražních restaurací. *Grand express a ČD*. Praha: Železničář a ČD pro vás, p. 3.

MUSIL, Stanislav. 2007b. Z historie nádražních restaurací. *Grand express a ČD*. Praha: Železničář a ČD pro vás, p. 4.

- MUSIL, Stanislav. 2007c. Z historie nádražních restaurací. *Grand express a ČD*. Praha: Železničář a ČD pro vás, p. 5
- MUSIL, Stanislav. 2007d. Z historie nádražních restaurací. *Grand express a ČD*. Praha: Železničář a ČD pro vás, p. 6.
- MUSIL, Stanislav. 2007g. Z historie nádražních restaurací. *Grand express a ČD*. Praha: Železničář a ČD pro vás, pp. 16-17.
- MUSIL, Stanislav. 2007j. Z historie nádražních restaurací. *Grand express a ČD*. Praha: Železničář a ČD pro vás, pp. 20-21.
- MUSIL, Stanislav. 2007m. Z historie nádražních restaurací. *Grand express a ČD*. Praha: Železničář a ČD pro vás, p. 29.
- NOVOTNÁ, Hedvika. 2019. Kvalitativní strategie výzkumu. In: NOVOTNÁ, Hedvika et al. *Metody výzkumu ve společenských vědách*. Praha: Fakulta humanitních studií, pp. 257-288.
- NOVOTNÁ, Hedvika. 2019. Výběr vzorku a prostředí výzkumu. In: NOVOTNÁ, Hedvika et al. *Metody výzkumu ve společenských vědách*. Praha: Fakulta humanitních studií, pp. 289-314.
- POHUNEK, Jan. 2011. Kultura trampů. In: JANEČEK, Petr (ed.). *Folklor atomového věku. Kolektivně sdílené prvky expresivní kultury v soudobé české společnosti*. Praha: Národní muzeum a Fakulta humanitních studií, pp. 65-88.
- POLÁČEK, Karel. 35 sloupků. [online]. Praha: Městská knihovna v Praze, 2016 [cit. 2023-11-02]. Dostupné z: [https://web2.mlp.cz/koweb/00/04/25/29/78/35\\_sloupku.pdf](https://web2.mlp.cz/koweb/00/04/25/29/78/35_sloupku.pdf).
- SCHIVELBUSCH, Wolfgang. 2014. *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. Berkeley: University of California Press.
- SCHREIER, Pavel. 2009. *Příběhy z dějin našich drah. Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Praha: Mladá fronta.
- ŠŤASTNÁ, Barbora. 2022. Rozkaz zněl jasně: „Tramenské hnutí rozbít nebo infiltrovat Státní bezpečností.“ *Paměť národa* [online]. 07. 10. 2022 [cit. 2023-12-19]. Dostupný také z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/magazin/pribehy/rozkaz-znel-jasne-tramenske-hnuti-rozbit-nebo-infiltrovat-statni-bezpecnosti>.
- TEMELOVÁ, Jana et al. 2011. Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách. *Sociologický časopis*. Vol. 47, No. 4, pp. 831-858. Dostupný také z: <https://www.jstor.org/stable/23073233>.
- VINOPAL, Jiří. 2005. Instituce hospody v české společnosti. *Naše společnost. Aktuální informace o české společnosti*. No. 1. Dostupné také z: [https://cvvm.soc.cas.cz/media/com\\_form2content/documents/c3/a142/f28/100027s\\_Vinopal-hospody.pdf](https://cvvm.soc.cas.cz/media/com_form2content/documents/c3/a142/f28/100027s_Vinopal-hospody.pdf).

ZANDLOVÁ, Markéta a Magdaléna ŠTOVÍČKOVÁ JANTULOVÁ. 2019. Etika výzkumu. In: NOVOTNÁ, Hedvika et al. *Metody výzkumu ve společenských vědách*. Praha: Fakulta humanitních studií, pp. 57-92.

ZANDLOVÁ, Markéta. 2019. Rozhovor. In: NOVOTNÁ, Hedvika et al. *Metody výzkumu ve společenských vědách*. Praha: Fakulta humanitních studií, pp. 353-390.