

The background image is a photograph of a railway track at night. The tracks are dark and recede into the distance. On the right side of the tracks, there are two vertical signal posts with red lights illuminated. A bright yellow light source, possibly a streetlight or a distant train, is visible in the upper left, casting a strong glow and creating a hazy, foggy atmosphere. The overall color palette is dominated by dark blues and blacks, with the warm yellow of the light and the red of the signals.

Jan Pikous

Toulání po pražcích

 **CPRESS**

Toulání po pražcích

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



**Simona Jašová, Iva Lojková, Jan Mikulička, Jana Patková, Jan Pikous,
Marek Řeháček, Jan Šebelka, Tomáš Vacek, Petr Vondřich**

Toulání po pražcích – e-kniha

Copyright © Albatros Media a. s., 2023

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

ALBATROS  **MEDIA**

Malá nádraží

Jsou krajiny, kde děti ještě vlakům mávají.

Vždycky jsme malinko smutní
na malých nádražích,
kde nikdo nečeká.

Najednou máme bílou duši z bezu,
najednou je v nás příliš z člověka.

Jan Skácel

Na přední straně obálky

Rouška zvláštního mysteria obestírá toulání podél železničních tratí i pouhé dlení na nádražích v oné zvláštní směsici shonu a nespěchání. Liberec – Horní Růžodol, 31. října 2016.

Na zadní straně obálky

Nadhled, ale i opatrnost doprovází kroky železničních tuláků. Fotografův autoportrét na trati mezi Svorem a Jedlovou pořízený 23. července 2012.

Text © Simona Jašová, Iva Lojková, Jan Mikulička, Jana Patková, Jan Pikous, Marek Řeháček, Jan Šebelka, Tomáš Vacek, Petr Vondřich, 2017–2023

Fotografie © Jan Pikous, 2001–2023

E-book konverze © GDTP Studio Albatros Media, 2023

ISBN tištěné verze 978-80-264-4985-0 (1. vydání, 2023)
ISBN e-knihy 978-80-264-5034-4 (1. zveřejnění, 2023) (ePDF)

Toulání po pražcích



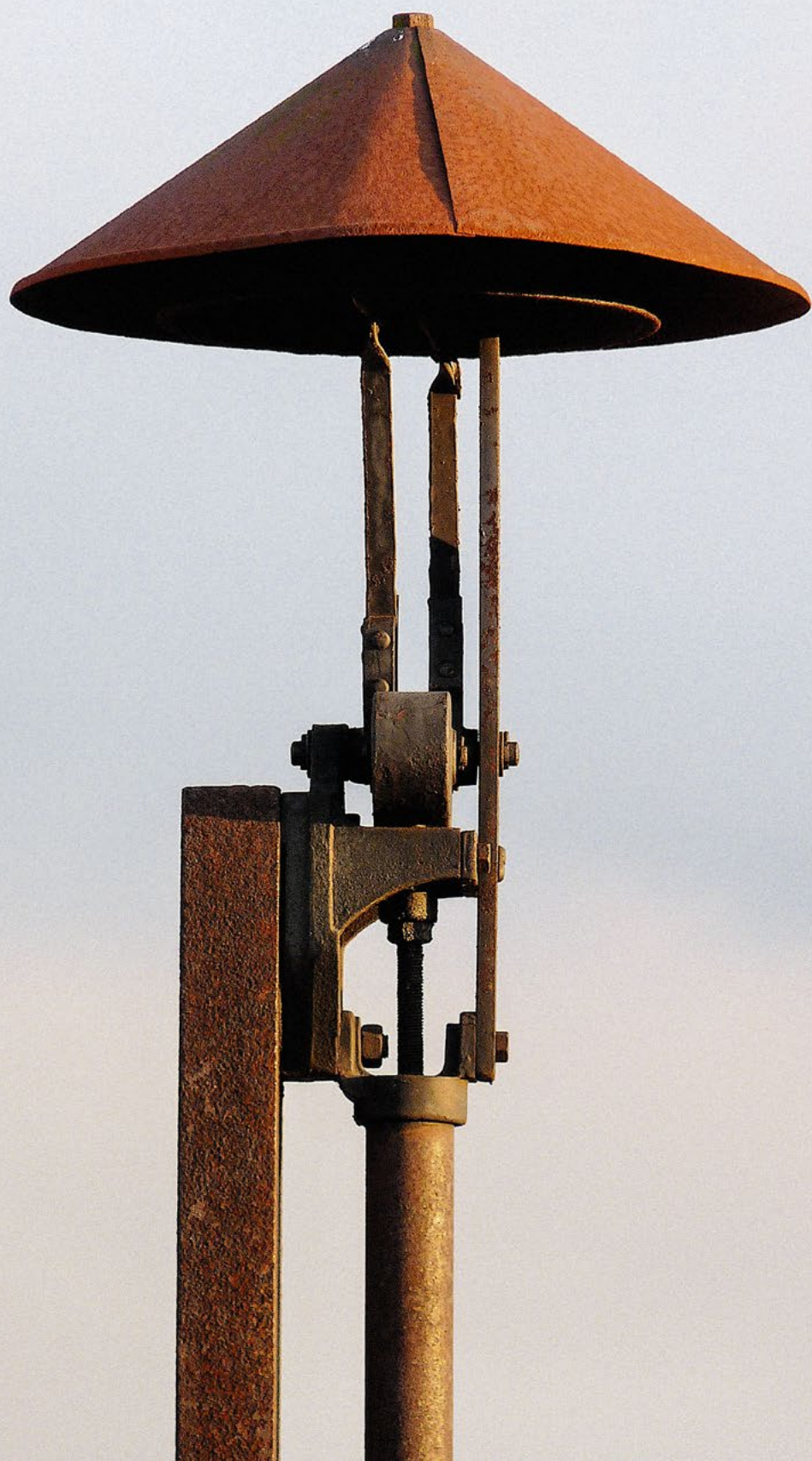


Jan Pikous

Toulání po pražcích

Svémi esejemi přispěli:

Simona Jašová
Iva Lojková
Jan Mikulička
Jana Patková
Marek Řeháček
Jan Šebelka
Tomáš Vacek
Petr Vondřich



JAN PIKOUS

Oslava toulání

BAKOVÉ, JEDLOVÁ, OLDŘICHOVÉ... Tak už jste se pro nás staly kultem a my vás budeme opěvovat. A tak zde budou postupně přibývat postřehy vyznavačů železné dráhy. O kartonových jízdenkách, krátkých krocích na pražcích, dětství na malé zastávce, o mizejících výhybkářích a zanikajících bufetech, o dechu parní lokomotivy, zvětralém lahváči na stolku u okna vagónu, o dunění železných mostů, karbolových vůních, opilcích na lavičkách, polibku na peróně, o... ///

Půvab staré železnice tkví v tom, že lecjaká součást její techniky je pojata jako jemné, až umělecké dílo. Zvonící prvek závor mezi Českou Metují a Žďárem nad Metují, 12. února 2016.



MAREK ŘEHÁČEK

Toulání po pražcích

Krajina by byla bez vlaků o moc smutnější

NEZNÁM NADŠENĚJŠÍHO VYZNAVAČE LOKÁLNÍCH ŽELEZNIC, než je liberecký fotograf Honza Pikous, autor myšlenky sbírání zážitků z projektu *Toulání po pražcích*. Právě s ním se už dlouhá léta vydávám hledat starou železniční tvář naší země. Všechny ty krásné relikty vzdálenější i méně vzdálené a jznbŏňácké minulosti, zapomenuté kdesi u tratí v celé republice, a i bizarní společenské scenerie, které je možné spatřit jen na současných českých nádražích. Touláme se podél kolejí a jezdíme vlaky bez ohledu na čas, který to stojí. Většinou totiž platí, že čím více ho je, tím pro romantickou náladu lépe. Sedáváme vždy v posledním vagónu jako trempové. A vlak nás se skřípěním nese do nostalgického snu, který lze zažít jedině na kolejích.

*Kroky železničních tuláků odměřují vzdálenosti železničních pražců.
Na trati za Raspenavou, 7. dubna 2002.*

Šli jsme podél trati. Chodíme rádi po starých kolejích, vzdálenost pražců nesmlouvavě odměňuje kroky železničních tuláků. Taková chůze po chvíli uvede mysl do zvláštního rytmu. Do nekonečně stejného opakování. Jako litanie, barokní hudba nebo šplouchání mořských vln. Rozhodně to není monotónní či nudné: ona houpavě stejná frekvence za chvíli přinutí naše uvažování rozkvést. Na trati se tak rychle propadneme do jiných světů. Vnímání je proměnné, rozkošaté. Zaznamenává věci, které člověku předtím bůhvíproč unikaly, a naopak potlačí nadbytečné vjemy, které zastiňují vše podstatné. Oči tak mají najednou prostor k hledání nečekaných detailů: vidí třeba, že do dřevěných pražců jsou zatlučeny hřebíčky s hlavičkami tvarovanými podle druhu stromů, z nichž byly pražce vyrobeny. Dub má kulatou, buk šestiúhelník, modřín trojúhelník a borovice čtverec. Taková důležitá věc, a přitom většinu lidí po léta uniká. Toulání po pražcích. Jdeme pomalu, ale nezastavitelně skrze tunely a po nýtovaných mostech ještě z časů zaslého sladkého mocnářství. Doba císaře Františka Josefa I. bývala zlatým věkem českých železnic a dodnes k ní tak trochu vzhlížíme, vždy když obřadně říkáme ta sto let už tak nějak osiřelá, ale stále živá slova *ajznboňák*, *fíra*, *vechtr*, *cuk* či *glajsa*. Nadšeně chodíme okolo bývalých *vechtroven* a starých mechanických *šraněk* s dřevěnou *štanglí* natřenou červeno-bílými pruhy a s nádherně libozvučným nápisem v litinovém kruhu stahovacího mechanismu: *Předzváněč „Trojlístek“*. Čtyřlístek je pro štěstí a slovo *Trojlístek* mi zase šťastně zní v jednotvárném kroku po pražcích ještě půl hodiny poté, co jsem si jej na tom pozoruhodném cinkavém zařízení u železničního přejezdu přečetl.

Jak já rád chodím podél tratí. Vůně karbolky, to je moje. Pražce jsou jí nasáklé, mezi nimi občas leží kus železa, co upadl z vlaku, ztracené šrouby z kolejí – nádherné železniční suvenýry barvy rzi. Na nebezpečných úsecích ale mizím od dráhy dál do lesa, propletu se mezi stromy, přeskočím pár patníků a vrátím se zpátky mezi ony železné síny. Vedou mne dál a působí, že v dálce se překvapivě sbíhají do jednoho bodu. Bedlivě poslouchám, jestli někde neuslyším houkání vlaku. Zdá se, že zní až kdesi v dálce za zatáčkami. Ale vtom se zničehonic přiřítí ten mohutný ocelový kolos. Mám vlaky rád i pro jejich robustnost – tomu se nic nevyrovná: železná kola, silné motory, vůně spálené nafty a ohlušující houkání. Dunivé projetí vlaku lesním tichem je zážitek; koleje ještě chvíli pískavě rezonují, i když vlak už dávno není vidět. *Mašinfíra* spatří poutníky podél trati a zjevně má hned v tváři ustaraný pohled, kolikrát už asi takto v opuštěném místě život zoufalce skončil pod železnými nápravami. Uklidní ho až rychle zdvižený fotoaparát – člověk se tím jediným pohybem hned zařadí mezi nadšené zvěřovatele vlaků; potkávám je v posledních letech čím dál častěji u tratí; a *fírové* vědí, že ti *šotouši* mají rádi vlaky nejméně stejně jako oni.

Mnohé krásy a nečekaná překvapení člověk najde při chůzi podél trati, našlapuje po pražcích, vlakům řítícím se zdálky pozorně naslouchá a vzdává jim pak jako čestná stráž u kolejí hold s fotoaparátem slavnostně napřímeným, i když třeba ani nakonec nezmáčkne spoušť. Kolik

je asi na světě lidí, kteří propadli oné zvláštní vášni – chůzi po trati? Klopýtání mezi pražci a štěrkem, které nutně člověku zkrátí krok na polovinu, ale zase jej zrychlí. Na trati je totiž putování značně odlišné od jiných tras: vcelku pohodlně se vine vrstevnicemi na úbočí svahů, údolí překonává mosty a kopce tunely. Namísto turistických značek tu směr neustále udává pár lesklých pruhů kolejnic... Svět viděný z trati vypadá úplně jinak. Jako kdyby člověk přišel po zadním schodišti do neznámého, ale skvostného chrámu, na který shlíží pak zezadu, ze strany, která nebyla stvořena pro diváka. Pohledy do lesů i na lidské konání tak mívají zcela jiný rozměr. Od kolejí často vidíme neskutečný *habrajz* narovnaný či nasypaný za jinak úhlednými domky a zahradami; staré průmyslové areály jsou plné šrotu a tajemství, které nemělo být vidět. Z trati se lze kochat i divokými sceneriemi horských potoků i hustotou hvozdů, do nichž jiné cesty nevedou. Ale člověk přitom má zároveň pocit, že je to vlastně podivné, koukat se na krajinu z vlaku. Že by bylo mnohem přínosnější, kdyby pozoroval ten z nejhezčích motivů v krajině – a tím je přeci vlak projíždějící malebnými místy. Třeba po mostě přes řeku či ve velké zákrutě kolejí kdesi pod zříceninou hradu či u rybníka. Protože bez pohledu na hýbající se vlaky by byla krajina o moc smutnější.

Jsem velký nadšenec nejen toulání po pražcích, ale i nádražní atmosféry. Ranní nádraží je fenomén a kus životního stylu, který ovšem pochopí a zamiluje si jen někdo. Zvláštní směsice ruchu i pohody. Jedni postávají na perónech a při čekání na svůj vlak si mlčky dopřávají občerstvení v podobě kávy v papírovém kelímku, kdysi tak nezbytné cigarety už dávno vyvanuly a *vajglů* v kolejištích ubylo. Jiní ve stejné chvíli z vagónů zase vyskakují a chvátajíce po dlažbě nesoucí stále ještě vizitku výrobce *C. Schlimp Wien* rychle mizí v podzemních průchodech. Jak daleko je ale dnes z toho zaplivaného perónu s oloupanou omítkou do překrásné Vídně? Ani důležitý a vcelku elegantní výpravčí s červenou čepicí, ovšem již bez kdysi nezbytné plácačky a píšťalky, tam dnes stěží dohlédne. Železniční personál se mezi vším tím ruchem pohybuje v uniformách, které po létech už opět nepostrádají alespoň nástin jisté elegance. Je mi přesto smutno po hezkých prvorepublikových čepicích železničních zřízenců, po oněch placatých *kastrůlcích* s okřídlenými koly. Naopak vůbec neteskním po těch silonových socialistických uniformách *modré armády*; Bolek Polívka coby mladý průvodčí v jedné z nich působil ve filmu *Kalamita* zrovna tak zmuchlaně, jako celá tehdejší uvadaající železnice. Rád vídávám i oranžové helmy posunovačů a spojovačů vagónů; zálibně hledím na barevné šátečky uvázané okolo krčků průvodčích. Mrzí mne snad jen to, že už jednou provždy přišly o své cvakavé kleštičky, kterými kdysi šlo na čtyřhran také otevírat a zase zavírat okna a průchody ve vagónech.

Parfém perónů je pečlivě namíchán ze smradů a vůní, a to ve velmi vytrřibeném poměru. Napomáhají tomu všechny ty nádražní stánky, bufety a trafiky, které k celé té kráse patří stejně jako kultovní podniky jedinečného druhu – nádražní hospůdky. Bohužel dnes rychle mizející v propadlišti dějin specifické gastronomie a společenského života na cestách. Je to velká škoda.



*Projíždějící vlak krajinu vždy spolehlivě rozveselí.
Regionova pod Drábskými světničkami, 4. dubna 2019.*



Kvůli uchvacujícímu kouzlu *nádražek* se občas vlak musel nechat ujet. Však jel vždy další... Vlaky rychle z perónů odsupí pryč a vše zase na čas utichne. Nádraží se ponoří do melancholie čekání, nad budovami s ozdobami z režných cihel skřípe za teplého léta skřivánek a železniční personál mívá v takových dnech otevřené dveře dopravní kanceláře. Cinká, cvaká a vrčí to uvnitř. Jakýkoliv zvuk na opuštěném nádraží je ale spíše jen kulisou ke klimbavému snění poutníka znaveného cestou.

Vskutku: vlak je jedinečný dopravní prostředek; výjimečný. S ničím se nedá srovnávat. Z okénka autobusu či automobilu působí krajina jen jako soubor pozemků a lidských sídel s většími či menšími objekty různého stáří a stavu. Mezi nimi se táhnou komunikace, elektrické dráty a optické kabely přenášející miliony informací, o nichž si naivně můžeme myslet, že jsou pro naše bytí nepostradatelné. Krajina se tak po chvíli po projetí změnila v pár vzpomínek na silniční ukazatele a cedule ohlašující začátek a konec obcí. Řítíme se jí s neomezenými možnostmi směrů a zastavení, ochuzeni o pochopení souvislostí. Jenže výlety vlakem jsou tak moc jiné – ty jsou jen pro ty, kdo si umí udělat čas a oddaně přijmout, že cestující je vydán napospas rytmu železnice, jejím pevným pravidlům, jízdním řádům přesným i zpožděným. Předtím se ovšem ještě musí dojít na nádraží, koupit si v bufiku svačinu, sednout do vlaku a nechat se vést jen tam, kam vedou koleje a kde stojí nádraží, na nichž spoj zastaví. Je to ale nejlepší způsob, jak se vrátit na chvíli do dětství, do vzpomínek na výlety s rodiči. Strašně se na takové chvíle zapomíná. A dnes je proto třeba vzít svoje vnuky a ukázat jim krajinu z okna jedoucího vlaku, zasvětit je do poetiky nádražní atmosféry. Působ cest tak najednou nebude spojen jen s romantickými hrady, pěstěnými zámeckými parky či lidovou architekturou, ale taktéž se samotným cestováním. Výlety vlakem stále představují určitý druh poezie, kterou ovšem umí číst jen ti, kteří se rozhodli krajinu užít do hloubky. Ponořit se do ní prostřednictvím drncání lokálků a železniční atmosféry.

Je třeba nasát tu rakousko-uherskou eleganci nádraží a nádražíček, která bývala všude podobná, od Liberce po Brašov a od Haliče po Jadran. Náladu velkých elegantních nádraží, ale i maličkých železničních stanic, kde se za horkých dnů vrcholného léta vznášely vůně kolejí a sena sušeného na okolních lukách. V zimě tu z večera září jen hady teplých světýlek v oknech projíždějících vlaků i pronikavé barvy semaforů.

Mám pocit, že vlak přináší do putování krajinou ještě další rozměr a krásu, lhostejno, cestuji-li historickým vlakem taženým bafavým *kafemlejnem*, starým *hurvajzem*, socialistickým *orchestrionem* nebo moderními *stadlery* či *siemensy*. Zda sedím na lavici dřevěné, koženkové či látkové, vždy jen koukám z okénka na svět. Nemusím řídit, nemusím se o nic starat. Svoji cestu začnu tam, kde vystoupím z vlaku, a skončím zase na jiném nádraží. U nás jsou přeci nádraží skoro všude. Krása železnice spočívá v tom, že poutníkům a výletníkům přináší možnost,

vlastně nutnost, při cestě i čekání na vlak jen lelkovat a tím i snít. Škoda jen, že nám *ajznbůřáci* zrušili ty krásné hnědé jízdenky z tvrdého kartonu, které si kdekdo po výletě schovával na památku na časy proježděné lokálkou *kodrcákem*.

Jsem proto rád, že vlaky a vláčky, pražce dřevěné i betonové a ony ocelové koleje stále žijí tím svým pohodovým životem. Že se můžeme stále toulat po pražcích a občas nastoupit do vlaku či svlažit rty v pění v některé z posledních *nádražek*. Navzdory všem ranám, které železnice v naší zemi utřžila za poslední století, navzdory chátrání i modernizacím, které řadě nádraží sebraly neopakovatelnou atmosféru, navzdory všem těm kilometrům zbytečných modrých zábradlí a alibistických varovných tabulí, co se na peróně smí a nesmí. A v poslední době se dokonce zdá, že se dráze, oné *ajznbóně*, která nám tu zbyla jako trochu otlučený sirotek po elegantních časech císaře Franze Josefa, více a více daří a lidé ji už berou nějak vážněji. Rozkmitán stresem našeho světa nacházím ve všedním dni i o víkendech ve vlcích, na nádražích i v toulání po pražcích stále onu bezstarostnou starosvětskou pohodu, a tím i útěchu duše. ///

Ježíš
žije



**VÝSTRAHA
ŽIVOTU NEBEZPEČNO
DOTÝKAT SE DRÁTŮ
I NA ZEM SPADLÝCH!**

0115



Perón venkovského nádraží je jedním z posledních míst v našem civilizovaném světě, kde si unavený tulák může lehnout a kolemjdoucí to nepovažují za společensky neúnosné. David Kofr ve stanici Březina, 19. listopadu 2017.



Některá sdělení na českých nádražích mají univerzální, věčnou platnost. Plzeň, hlavní nádraží, 26. července 2019.



↑

Řada mizejících prvků romantické železniční slávy je hrdě podepsána jejich dávno zmizelými výrobci. Zde třeba mechanismus šraněk zhotovených radotínskou továrnou na železniční potřeby a vozidla Ferrovia, Roessemann & Kühnemann akc. spol. v Praze. Železniční přejezd na trati 086 u Velkého Valtinova, 21. července 2015.

→

Ozubená kola, řetězy, ocelová táhla; vše namazáno mnoha vrstvami, které se s železem vlastně v jedno spojily. Pohled na staré železniční zařízení nás, tuláky, vrací kamsi do dětských let. Snad do časů pohádek o mašinkách či fascinace technikou z verneovek? Křižany, 23. prosince 2015.



