

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE



FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ

obor Sociální a kulturní ekologie

Diplomová práce

MEZI CHODNÍKEM A SILNICÍ

Kmen městských cyklistů

Bc. Vojtěch Kračmar

Vedoucí práce: Mgr. Hedvika Novotná

Praha 2014

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použila pouze uvedené prameny a literaturu. Prohlašuji, že předkládaná práce nebyla využita k získání jiného titulu. Současně dávám svolení k tomu, aby tato práce byla zpřístupněna v příslušné knihovně UK a v elektronické databázi vysokoškolských kvalifikačních prací a v souladu s autorským právem používána ke studijním účelům.

V Praze dne 24. 6. 2014

Vojtěch Kračmar

Poděkování

Děkuji vedoucí této práce Mgr. Hedvice Novotné za podstatné a pozitivní formování mého myšlení v celém dosavadním studiu, které vrcholí v této práci. Děkuji jí za bezpříkladnou toleranci a časovou flexibilitu i nezměrné nasazení, které věnovala a stále věnuje mé osobě.

Děkuji vedoucímu katedry Sociální a kulturní ekologie PhDr. Ivanu Ryndovi, bez jehož charismatické osoby by nebylo možné snít o trvale kvalitní, ne-li lepší budoucnosti pro nás pro všechny i pro příští generace, ke které se jeho studenti i kvalifikačními pracemi pokoušíme přispět. Tím děkuji také všem vyučujícím a tajemnici na této katedře, kteří vynakládají nemenší úsilí o její trvalé zachování.

Dále děkuji matce Kateřině Markové a otci Bronislavu Kračmarovi a celé své rodině, bez jejíhož sociálního zázemí budovaného po celé generace bych nikdy nedosáhl takového vzdělání, které nyní zakončuji.

V neposlední řadě děkuji svým nejbližším, Alici Bouškové za pevné nervy v těžkých časech psaní, a Ivoně Kastlové za odborné lingvistické zázemí, a Jiřímu za zázemí technické.

Abstrakt

Ve své práci zkoumám etnografickou metodou skupinu cyklistů podle Maffesoliho konceptu kmene. Ti sdílejí společnou, avšak fluidní identitu. Pohybují se v rámci Prahy jakožto města západní postmoderní společnosti. Svým stylem vyjadřují svůj postoj k současnému veřejnému prostoru, prosazují své hodnoty jako je demokratizace veřejného prostoru, trvale udržitelná společnost a další. Doslova bojují o svůj kus města a prosazují cyklistiku neoficiálním a radikálním způsobem.

Klíčová slova

Kmen, Město, Cyklistika, Styl, Trvale udržitelný rozvoj, Postmoderna, Etnografie

Abstract

There is used an ethnographic method in this research focused on group of cyclist in postmodern city of Prague. I used Maffesoli's concept of neo tribes to write about group of people with fluid and liquid identity. They argue with their style for democracy in public realm of the city and for sustainable society. In Fact they fight for piece of space in the city for cyclist.

Key Words

Tribe, City, Cycling, Style, Sustainable Development, Postmodernity, Ethnography

Obsah

1. ÚVOD.....	9
1. Teoretická část.....	10
1.1. Základní pojmy	10
Maffesoli: Postmoderní tuláctví.....	10
Město.....	12
Styl	14
Kodifikace.....	16
Bricolage	17
Subkultura, post-subkultura, nebo nový kmen?.....	17
1.2. Kmeny	19
Archaismus:	19
Emblematické figury.....	19
Politizace kmenů?	20
1.3. Veřejný prostor a moc	21
Mezi chodníkem a silnicí	24
Liminarita.....	25
Kolo.....	28
„Ziny“	28
1.4. Zasazení do kontextu trvale udržitelného rozvoje:	29
2. Metodologie.....	31
2.1. Výzkumný problém.....	31
2.2. Místo výzkumu, terén.....	32
2.3. Zkoumaný vzorek.....	33
2.4. Techniky utváření dat.....	34
Etnografie.....	34
2.5. Etika výzkumu.....	35
2.6. Souhlas s výzkumem.....	37

2.7.	Psaní	38
3.	Empirická část	38
3.1.	Slang	39
3.2.	Kolo	40
	Ideální kolo	45
3.3.	Kodifikace	49
3.4.	Návrat k archaickým hodnotám a hledání nového grálu	50
	Extatický tanec mezi auty	52
	Fixovaný v liminárním prostoru	53
3.5.	Veřejný prostor	56
	Mlhovina a pět hvězd	56
	Reprodukce kmene	57
	Centauri	57
	Sirius	59
	Orion	60
	Draconis	62
	Polárka	63
3.6.	Rituály a slavnosti kmene	64
	Jízda jako vyjednávání změny veřejného prostoru	64
	Alleycat, honička po městě	66
	Vyjížděky a jízdy	68
	Velodrom, uzavřenější akce	70
	Párty v garáži	71
3.7.	Praha	72
3.8.	A kde jsou messengeri?	74
4.	Závěr	75
5.	Příloha 1	83

1. ÚVOD

Města jsou vysoce komplexní systémy vztahů, od konsensuálních vztahů přes vyjednávání až po rozpory a konflikty. Ve své práci se budu zabývat Prahou, kterou pojmám jako město postmoderní euroatlantické civilizace, která se hlásí k demokratickým hodnotám. Proto vůbec můžeme uvažovat o tom, že každý jedinec má právo vstupovat do vyjednávání v nejširším slova smyslu veřejného prostoru a prosazovat také možnost hájit své „právo na město“ (Lefebvre 1996).

V současné společnosti, která se nachází v postmoderní situaci, v situaci přechodu (Maffesoli 2002, Hauser 2012), dochází k vyjednávání o nových a veřejně široce reflektovaných tématech. Jedná se o vyjednávání způsobu života ve městě podle principů trvale udržitelného rozvoje, podle principu osobních svobod a nových forem angažovanosti ve veřejném prostoru, vycházejících z čím dál tím více individualizované společnosti.

Zaměřuji se na jednu široce reflektovanou sféru vyjednávání a konfliktů. Jedná se o dopravu ve městě, kde spolu o místo, kterého je v historické Praze čím dál tím méně, soupeří nespočet subjektů. Má práce se pokouší komplexně načrtnout příběh jedné skupiny lidí, kteří vstupují do vyjednávání i konfliktů s individuální automobilovou dopravou. V „boji“ o město je jejich hlavní zbraní kmenová sounáležitost, dovednost v jízdě na kole a v neposlední řadě i styl, kterým vyjadřují své názory. Mezi chodníkem a silnicí je možná ještě jeden zvláštní prostor, prostor, který osvobozuje, prostor, kde platí zvláštní pravidla, prostor, který je nebezpečný a městem neuznaný, prostor, který vyvazuje z pravidel moderní společnosti. Jak se v takovém prostoru mezi chodníkem a silnicí žije, bych chtěl ukázat na malém vzorku populace, kterému je jízda na kole po městě vlastní. Tito lidé denně přinášejí nový pohled na město a vyjednávání v něm.

1. Teoretická část

Pro popis skupiny lidí s fluidní identitou v postmoderní společnosti jsem zvolil koncept kmenů francouzského sociálního vědce Michela Maffesoliho. Maffesoli je v citovaných pracích považován za postmoderního autora pro svoji kritiku moderní vědecké racionality a linearity. Neklade si epistemologické nároky na poznání a diagnostiku společnosti. Maffesoli si všímá emocionálních základů lidských interakcí a preferuje pro popis společnosti archaické a estetické metafory (Evans 1997, s. 20–243). Maffesoli vymezuje současnou postmoderní společnost vůči společnosti moderní za pomoci Nietzscheho duality Prométhea a Dionýsa. Prométheus symbolizuje produktivní a lineární modernitu, Dionýsos naopak emocionální, kolektivní a ne-racionální postmodernu.

Podle Jiřího Šubrta se v postmoderně jedná o „...kritiku individualismu, respektive modifikované pojetí přístupu k němu, rozhodně nesměřuje k triviálnímu nahrazení individua komunitou. Spíše se jedná o viditelný přesun důrazu od požadavku autonomie individua k nároku na autenticitu, jejíž utváření je úzce provázáno s typem společnosti, v němž se daný jedinec nachází“ (Šubrt a kol. 2008, s. 279) Kmeny tvoří určité společenské shluky „mlhoviny“, které jsou pro jednotlivce prostupné a také jsou prostupné navzájem. (Maffesoli 1996, s. 72-86). Mnou zkoumané komunity, kmeny v Maffesoliho podání, lze podle mne konceptualizovat v prostředí postmoderní společnosti středoevropského města a formami svého jednání odpovídají postmodernímu pojetí.

1.1. Základní pojmy

Maffesoli: Postmoderní tuláctví

Současná generace se podle Maffesoliho začíná realizovat v postmoderním světě. Ve chvíli krizového období, v době přechodu.

S postmodernou se podle Maffesoliho znovu obnovuje tzv. „pud bloudění“, který vzniká v důsledku paradoxu modernity. Tento pud odvozuje už od dionýsovského mýtu a nachází ho i dále v minulosti, vždy znovu se vracející obzvláště v přechodných, nebo různě zvratových obdobích (viz. též např. Doods 1997)¹. Pud bloudění se staví proti tzv. „trvalému bydlišti“, což je pojem, pod kterým Maffesoli shrnuje nejdůležitější aspekty modernity. Bloudění se

¹ Srov. např. Doods (1997) ve své knize Pohané a Křesťané ve věku úzkosti poukazuje, na svým způsobem podobné psychologické aspekty hledání a vznikání nových sociálních struktur, nezávislých na zavedeném zřízení a pořádku. Tato nová uspořádání mají v porovnání se stávajícími pořádky také určité mystické a absurdní aspekty. Doods toto období nazývá věkem úzkosti.

staví proti „domestikaci“ společnosti. Domestikace je způsob „ochočování“ společnosti prostřednictvím sociální sféry, tj. zdraví, produkce, sexuality, výchovy a podobně, tak, jak to ukázal Michel Foucault (in Maffesoli 2002, 26). Modernita přidělovala práci a trvalé bydliště a tím široké masy ochočovala (tamtéž). Toto ochočování probíhá v souvislosti s „totalitárním násilím“. Tento termín Maffesoli chápe tak, že výměnou za určité pohodlí a zabezpečení jsou široké masy poutány k určitému místu. Toto vázání probíhá v hierarchické podobě od „domestikaci“, usazení, až po národní státy. Tím, že stát cosi ustálí, znamená to, že to může ovládat, stát proto usiluje o nehybnou jednotu obyvatel. Stát dostává do správy sociální sféru života, která se tak stává něčím, co je jakousi cizí věcí, o kterou se není třeba starat. Tento nezáměr o sociální sféru vede k maximální možné individualizaci jedince (tamtéž). Moderní stát a moc tak mají nedůvěru v to, co je bloudivé a uniká tak jejich dohledu (tamtéž, 29). Techniky a technologie dohledu jsou stále vyspělejší a dokonalejší a představují vrchol „...racionalistické agrese: všechno vědět, všechno osvětlovat, a tedy všechno ovládat“ (tamtéž, 29). Modernita přiděluje každé věci a každému člověku přesně stanovené místo, tak se nemůže v mechanismu společnosti stát nic nepředvídatelného (tamtéž). Tím však zároveň dochází k určitému sociálnímu zablokování a znehybnění (tamtéž, 30). Tomu se vzpírá právě „bloudění a nomádství“, které jsou podle Maffesoliho „...vepsány do samotné struktury lidské přirozenosti, a to jak do přirozenosti individuální, tak sociální“ (tamtéž, 46). Lidé jsou již „přesyceni ideou nekonečného pokroku“ a vzpírají se, tím se projevuje nomádství.

Pokud se instituce ustaví a socializují, dojde k zapomenutí jejich „dobrodružných“ počátků. Maffesoli považuje nomádství za základ ležící pod každou institucí. Každá instituce vzniká z „dobrodružného“ základu hledání. Institucionalizací se však na tento základ zapomíná.

Nomádství připomíná tato dobrodružství vzniku a hledá něco nového a lepšího, přesahujícího současné a institucionalizované. Moderní společnost chová k postavě tuláka nedůvěru. Tulák, nomád upozorňuje na dobrodružné počátky společnosti a zároveň s sebou přináší novinky z venku. Tím vnáší do společnosti dynamiku, ze které má moderní stát strach, protože odporuje principům zavedených pořádků (Maffesoli 2002, 52). Podle Maffesoliho se současná společnost nachází na konci modernity. Je strnulá, nehybná a bez známek života. Autor však nachází pohyb zezdola, šířící se nomádství jedinců, kteří hledají nový vztah ke světu. Tito „nomádi“ zavrhnou aktivní a uchopující rámec moderní společnosti („prométheovské“) a snaží se najít nový způsob chápání světa. Tento vztah má být mnohem něžnější, méně ofenzivní. Je to vztah tragický, chápající pomíjivost a proměnlivost věcí

a vztahů. Je to ale také vztah extatický, nespoutaný a vířivý (tamtéž, 33). Nomádství přináší do nehybné společnosti nové hodnoty, různé cizí prvky z různých kultur (odlišných geograficky i historicky).

Zdálo by se, že nomádství je jen destruktivní silou, narušující moderní společnost. Maffesoli však upozorňuje, že se jedná o dialektický prvek, který v sobě spojuje jak popírání současné racionální společenské smlouvy, tak jeho závislost na téže smlouvě. Nomádi unikají ze společnosti, má-li ale mít tento únik smysl, musí být stabilní společnost jeho předpokladem (tamtéž, 97).

Nomádství je svou podstatou anomické. „Něco, co je v daném momentu anomické, zavdává podnět k tomu, co bude v budoucnu kanonické...“ (tamtéž, 71) a děje se tak způsobem, který je paradoxní pouze v pozitivistické perspektivě.

Nejvhodnějším prostorem pro nomáda je podle Maffesoliho (1996, 2002) městský prostor, převážně prostor velkoměst. Ten je přirovnáván k nekonečnému labyrintu, ve kterém je možné donekonečna bloudit a toulat se. Ve městě si vyznačujeme každodenními pochůzkami své teritorium. Naopak cíleně se ztratit vyžaduje akt vůle, ztratit se ve městě a dělat něco jinak, než obvykle, je to avantgardní postup zapříčiněný touhou po jinde.

Přechodové rituály jsou hranicí mezi dialektikou nomádství a usedlosti. Město má také své přechody, brány a místa bezpečí nebo pohybu. Nomád se pohybuje, prochází branami (Maffesoli 2002, 123)².

Město

Město je prostředím, ve kterém realizuji svůj výzkum. Je to přirozené prostředí pro jednání aktérů zkoumaného kmene. V několika odstavcích proto popíši nejzákladnější vlastnosti městského prostředí, tak jak se utvářelo v historii. Jakým změnám a problémům čelí město dnes, a kterým změnám a problémům různé skupiny různých obyvatel čelí rozdílnými způsoby. Jedním ze způsobů je právě i zmíněné společenské uskupení městských kmenů a jednou ze strategií pohybu po městě je cyklistická doprava.

Řečeno s Norbertem Schulzem, město je místo, které má konkrétní charakter, je to ohnisko, ve kterém je zhuštěn charakter prostředí. Zároveň je to umělé místo, heideggerovská „věc“ (Heidegger 2006), která koncentruje „věcní“ a zároveň vysvětluje prostředí. Ať již byla

² O liminárním postavení viz níže

příčinou vzniku měst nutnost koncentrovat a chránit zemědělské přebytky, nebo s těmito přebytky hospodařit (souhrnně např. Sokol, 2007), nebo byla potřeba město zakládat jako posvátný okrsek (Elliade 1994 2009), nebo vznikla města jako vyjádření univerzální struktury lidského vědomí (Williams, Pearce 2008), jedno zůstává městu univerzálně vlastní – město koncentruje prostředí, společnost i její výtvoř. Město je referenčním rámcem našich činností, cílů a toho, v co naše společnost věří. (Lynch 2004, 4).

Koncentrovanost a krátké vzdálenosti, tím pádem rychlý pohyb, ne jen materiální, ale i cirkulace informací, činí z města jakýsi experimentální prostor. Město staví blízko vedle sebe a na dosah to, co je kolem města příliš vzdálené. Podle Engwichta je město místem, které znásobuje příležitosti k výměnám a interakci – zboží, postřehů a vědomostí, přátelství, kultury, práce, vzdělání, nebo citové a duchovní podpory – a na minimum snižuje potřebu mobility (Engwicht 1993).

Města současného bohatého geopolitického severu se však od druhé světové války vyvíjejí jinak (např. Bell 2004, 197–212). Koncentrace obyvatel v co nejmenší vzdálenosti od řemeslného a později průmyslového zaměstnání se začala spolu rozvolňovat spolu s ekonomickou změnou ve společnosti a s postupnou modernizací. Čím dál tím větší část populace si mohla dovolit bydlet v širším okruhu špinavých měst a kombinovat tak výhody městského a venkovského života. Zároveň s rozvojem individuální automobilové dopravy se tyto možnosti staly dosažitelnější pro čím dál tím širší vrstvy obyvatel. V českých podmínkách, a zejména v Praze je tento trend patrný převážně po roce 1989 – od této doby roste i počet registrovaných vozidel mnohonásobně rychleji (Braun Kohlová 2012, 67–84). Pro ilustraci: v Praze bylo registrováno 599 603 osobních automobilů v roce 2005, v roce 2012 již 696 457 (Ročenka dopravy České republiky, 2012). Se změnou využití území a s trendem „suburbanizace“ se jednotlivá místa ve městě čím dál tím více specializují k plnění jednotlivých funkcí. Čím více jsou v některých lokalitách upřednostňovány pouze některé funkce na úkor jiných, tím více jsou jedinci nuceni cestovat. (Braun Kohlová 2012, 77). V Praze došlo po roce 1990 k výraznému nárůstu suburbánních residenčních ploch a k vylidnění centra, které se stalo specifickou oblastí komerce a turismu. S tím je spojen i nárůst dopravy, způsobený i zmenšující se hustotou zalidnění (tamtéž, 79). Se zmenšující se hustotou zalidnění narůstají vzdálenosti a hromadná doprava se stává provozně náročnější a dražší, pro cestu na kole nebo pěšky se stávají vzdálenosti pro běžné cestování nepřekonatelnými. Jedinci tedy dojíždí do komerčního centra (central business district) vlastní, individuální automobilovou dopravou. (tamtéž, 80).

Z míst, která sloužila pro interakci občanů, se stávají „ne místa“ (Auge 1995). Podle Augeho je místo takovým prostorem, ve kterém dochází k interakci a komunikaci lidí, na silnicích pro motorová vozidla avšak spolu lidé komunikují jen prostřednictvím značek a signálů, tedy významů, které sem byly přineseny odjinud, a které jsou neměnné (tamtéž). Na obrovských plochách tak města přestávají plnit svou původní funkci. Z civilizovaných oblastí, z center vzdělání, obchodu a humanity se stávají necivilizovaná místa nutná pro uskutečňování mobility (Spinnney 2007). Jak bylo psáno výše, v místech určených pro mobilitu funguje řád přenesený odjinud. Ten vylučuje kohokoliv jiného, než toho, kdo tento řád přijímá, a vyvstává tak diskuze o veřejném prostoru a jeho přístupnosti.

S rozvojem modernity docházelo i k rozvoji práv. Od práv „dělnické třídy“, všeobecná genderová práva a práva vztahující se k věku (děti, senioři apod.) přes lidská a humanitární práva, po práva na zdravé životní prostředí. O právo na přírodu se opírá a vyvozuje se z ní suburbanizace a urbanizace venkova. Obyvatelé se stěhují z měst na venkov a zároveň tím i venkov ruší. Určitá vrstva lidí si tak podle Henriho Lefebvre (Lefebvre 1996) nárokuje obojí a obojí tím zároveň ruší, jak město s jeho původními funkcemi (viz. výše – koncentrace, směna, výměna informací apod.), tak urbanizovaný venkov s jeho přírodou. Tato vrstva lidí, vyšších příjmů je tak zároveň „všude i nikde“ (Lefebvre 1996, 158). Na kolik je relevantní Lefebverův popis městské společnosti jako třídní bych zde diskutovat nechtěl, avšak myšlenka „převzetí“ práva na město jeho reálnými obyvateli je pro mou práci užitečná. Podle Lefebvera je to převzetí „pracující třídou“, do které zahrnuje široké spektrum lidí, nejširší vrstvu obyvatel reálně ve městě pracujících a bydlících. Současná města totiž podle Lefebvera plánuje a řídí podle svých zájmů právě vyšší vrstva, která je zároveň mimo město. K této vrstvě počítá developery, vedení podniků, ale i architektky a sociology, kteří zpracovávají zakázky a města projektují (tamtéž, s. 147–160). Reálné změny a rekonstrukci města však mají v rukou reální obyvatelé, kterým podle Lefebvera náleží skutečné „právo na město“. Tito lidé pak mohou z destruovaných městských enkláv opět utvořit město s jeho funkcemi (tamtéž). Tato myšlenka je klíčová pro pochopení iniciativy „zdola“, pro rozvoj cyklistické dopravy i otevřený odpor proti automobilismu, projevovaný každý den během „běžného“ života reálných obyvatel města.

Styl

Chicagská škola začala ve městech zkoumat skupiny mládeže jakožto deviantní gangy. Zkoumala mládež, která utvářela své hodnoty v opozici vůči většinové společnosti. Hodnoty

gangů se utvářely mísením tradičních přistěhovaleckých hodnot a každodenních problémů vyplývajících ze života v neprivilegovaných lokalitách. Chicagská škola se snažila pochopit chování mladých gangů jako deviantního chování vůči běžnému (Bennett 1999, 600).

V poválečné Británii pokračoval výzkum skupin mladých lidí jako tzv. „kultury mladých“, nebo právě pod pojmem subkultura. Vystupování subkultur bylo podle Birminghamské školy (Birmingham Centre for Contemporary Cultural Studies, CCCS) kolektivní reakcí mladých lidí z dělnické třídy na strukturální změny v poválečné společnosti a aktuální socioekonomické podmínky (tamtéž).

Jedním z nejvýznamnějších a nejznámějších představitelů výzkumů kultury mládeže je Dick Hebdige. Jeho práce zavádí několik termínů, které i přes níže uvedenou kritiku představují důležitá východiska pro mou práci.

Hebdige zakládá svou studii Subkultura a styl (Hebdige2012) na třídním pohledu. Zkoumá britské subkultury po druhé světové válce. Společenská situace se v této době změnila. Se změnou v uspořádání rodiny, v organizaci školy a práce a jejího postavení vůči volnému času a v neposlední řadě s ekonomickým rozvojem a příchodem masových médií došlo podle Hebdige k polarizaci dělnické komunity. Mezi mládeží vzniklo „generační vědomí“. O mládeži se začalo mluvit jako o nové třídě (Hebdige2012, 119).

Podle Hebdige (Hebdige 2012) je styl utvářen různými předměty, které fungují jako určité „formy“ (Hebdige 2012, 36–46, 191–197). Tyto formy, z vnějšku viditelné a významuplné výrobky, mohou být určitou skupinou lidí „dekonstruovány“, „demystifikovány“ z původního významu hegemonie, jakožto převažujícího „konsenzu“ (Hall, 1977 in Hebdige 2012). Tento konsenzus nebo hegemonii si udržuje ta třída, která má větší moc prosazovat své významy a vytvářet ideologický prostor (tamtéž). Formy je ale možné vždy přeznačit. Právě přeznačením je možné zobrazit určitou výzvu hegemonii a zpochybnit ji. „Tyto ‚skromné věcičky‘ mohou být magicky uzpůsobeny; ‚zcizeny‘ podvratnými skupinami a naplněny ‚tajnými‘ významy, významy vyjadřujícími svými kódy jistou podobu odporu proti řádu, jenž zajišťuje jejich stálou podřízenost“ (Hebdige 2012, 44). „Styl v subkultuře je tedy těhotný významem. Jeho proměny jdou ‚proti přírodě‘, přerušují proces ‚normalizace‘“ (tamtéž). Hegemonie se tedy jeví jako přirozená. Subkultura tuto přirozenost zpochybňuje a vyjadřuje to stylem. Změny, které se v komunitě odehrávají, a reakce na změny jsou vyjadřovány právě jednotlivými prvky stylu (Hall 1976 in Hebdige 2012).

Subkultury svým stylem vyjadřují „zakázané obsahy...zakázanými způsoby“ (Hebdige 2012). Projevy subkultur a jejich styl bývají podle Hebdige považovány za nepřirozené, porušují řád a vzbuzují obavy spojené s neexistencí pravidel, se strachem z chaosu (tamtéž). Tento duální prvek, narušení hegemonie a přirozeného řádu bude pro mou práci teoreticky klíčový a pokusím se ho dále udržet a rozvíjet. Ve své práci budu používat styl jako výraz subkulturní ideologie prostřednictvím vizáže, vystupování a slangu. Styl také demonstruje identitu člena subkultury tak, že je rozpoznatelný (Heřmanský, Novotná 2011, 95).

Kodifikace

Hebdige přináší v českém vydání své knihy z roku 2012 dvě nové podkapitoly šesté kapitoly, kde se zabývá kodifikací stylu skrze trh a skrze ideologii (Hebdige 2012).

Společnost podle Hebdige nakonec obnovuje subkulturou narušený pořádek a integruje prvky stylu a tedy i významy subkultury na dvou rovinách, na rovině tržní a ideologické. „Proces léčby má dvě typické podoby: a) přeměnu znaků subkultury (oblečení, hudba atd.) na masově vyráběné zboží (tj. podoba zboží); b) ‚nálepkování‘ a přehodnocení deviantního chování dominantními skupinami – policií, médii a justicí (tj. podoba ideologická).“ (Hebdige 2012, 144).

Subkultury jsou podle Hebdige založené na spotřebě. Co přeznačují je nakonec vždy jen zboží, i když posouvá a převrací jednotlivé významy. Předělávky prvků subkultury jsou vyráběny v masovém měřítku, jsou „...kodifikovány, stanou se srozumitelnými a předkládají se jednak jako obecný majetek, jednak jako výnosný objekt podnikání“ (tamtéž).

Podobně jsou subkultury integrovány na rovině ideologické. Jinakost je integrována pomocí trivializace, naturalizace a ohočením. Dochází k popření rozdílu mezi hegemonní ideologií a subkulturou. Subkultura je přijata jako součást většinové společnosti, nebo může být pojímána jako exotický výstřelek, který se stává „podívanou“, „Kašpárkem“ (Barthes 2004 in Hebdige 2012).

Bricolage

Jak jsem psal výše, styl je tvořen přeznačením jednotlivých prvků kultury. V tomto přeznačení pak nesou určité nové ideologické znaky kultury. Běžné prvky, jednotlivé kusy zboží jsou subkulturami upravovány a různě promíchávány tak, jak to vyplývá z logiky subkultury. Tento proces tvoření vystihuje antropologický termín „bricolage“. „Bricolage ukazuje na prostředky, kterými negramotné, netechnické myšlení tzv. ‚primitivního‘ člověka reaguje na svět kolem sebe.“ (Hawkes 1977 in Hebdige 2012, 158 – 162). Takto se uspořádávají, klasifikují a zařazují různé podrobnosti okolního světa do prostředků „...logiky, jenž nám není vlastní“(tamtéž), tím svět vytvářejí srozumitelným (tamtéž).

Bricolage je významným teoretickým prvkem následující práce. Člen kmene městských cyklistů smíchává různé styly různých subkultur a přejímá, napodobuje a upravuje pro místní podmínky styly z jiných světových měst, „...všude dochází k adaptaci šířící se subkultury na místní podmínky“ (Heřmanský, Novotná 2011, 103). V mé práci mě mimo jiné zajímá právě adaptace stylu městských cyklistů na velmi specifické podmínky Prahy. Mnou zkoumaní aktéři aplikují prvky Bricolage (Heřmanský, Novotná 2011, 103) při sestavování svého stylu tak, aby se zároveň přizpůsobili městu a zároveň udrželi svůj původní význam. Při vytváření nových prvků využívají často svých vědomostí a prostředků, které se snaží udržet nezávislé na okolních strukturách (např. trhu), vůči kterým se vymezují. Část kmene se tak přibližuje ke konceptu D.I.Y. „do it yourself“, typického pro uzavřenější subkultury (hard core, punk, techno ect.) (Kumová 2011, 26–27)

Subkultura, post-subkultura, nebo nový kmen?

Právě mísení různých stylů, ale i prostupnost subkultur³ a určitá fluidnost jejich členů vedou nyní k diskusím, jak přistupovat k subkulturám, které byly v 70. a 80. letech navzájem jasně odlišné. Nyní dochází ke kombinaci stylových prvků a k třídní neohraničenosti. (Heřmanský, Novotná 2011). V současnosti se vede diskuse, jestli je vhodnější používat termín post-kultura, nebo Maffesoliho koncept kmenů.

³ „Vymezení pojmu subkultura vychází z klasického antropologického vymezení kultury jako ohraničeného, a tudíž uchopitelného celku“(Heřmanský, Novotná 2011).

Heřmanský a Novotná kritizují pojem subkultury jako příliš rigidní a opomíjející jejich nestálost, proměnlivost a neohraničenost. Tyto vlastnosti právě kmen zdůrazňuje (Heřmanský, Novotná 2011, 106). V tom vidí zmínění autoři výhodu konceptu kmene. Tito autoři však naopak kritizují používání termínu kmene proto, že opomíjejí „ostatní intervenující faktory (jako je chudoba, třída, nerovný přístup ke vzdělání a další), které svobodu volby omezují a determinují“ (tamtéž). Navíc soudí, že termín „kmen“ odkazuje právě k vlastnostem kritizovaným na subkultuře, jako je právě ohraničenost a stálost. Andy Bennett poukazuje, že životní styl již není třídně daný, jak předpokládá pojem subkultury, ale spíše konstruovaný jednotlivými jedinci (Bennett 1999). Jak ukáží v práci dále, Maffesoli pojímá termín kmen více metaforicky a právě onu ohraničenost a stálost kmenů nahrazuje fluidností a propustností. U jednotlivých kmenů však shledává určité archaické prvky, které, propojené s konzumní společností, fluidností a možností jedince přináležet k více kmenům, formovaným okolo jednotlivých center, považuje právě za projev postmoderny (Maffesoli 2002). Koncept kmenů tak umožňuje popsat současnou socializaci a stylizaci skupin, které mají namísto subkultur propustné hranice a fluidní členství svých členů (Bennett 1999, 599- 617). Styly jednotlivých kmenů vznikají eklektickým způsobem, jedinec může procházet několika různými skupinami a socializovat se podle aktuální potřeby, stejně tak jako upravovat a doplňovat svůj styl (bricolage). „Postmoderní osoba“ (Shields 1992 in Bennett 1999, s. 605) prochází mnoha různými „shromážděními“, setkáními, podle kterých utváří svou vlastní identitu, vztahující se k mnoha různým fluidním skupinám. Konzumní společnost nabízí možnosti rozmanitostí svého zboží vytvářet originální kombinace stylu (Bennett 1999). Kmeny také nahrazují skupinovou identitu pracující třídy a poskytují svým členům zázemí a solidaritu (tamtéž).

Od výzkumu deviantních gangů, přes kulturu mládeže a subkulturu se teoretické východisko práce dostalo ke konceptu kmene. Doposud se většinou hovoří stále o mládeži. Dovolím si však hranice kmene ještě více uvolnit a dovolím si pod tento koncept zařadit zkrátka všechny jedince v současné společnosti pozdní modernity, nebo chcete-li postmoderní společnosti.

1.2. Kmeny

Archaismus:

Kmeny přináší podle Maffesoliho zpět do společnosti archaické hodnoty, jež stojí v protikladu k abstraktním hodnotám moderní společnosti, která archaické hodnoty pokládala za překonané „Na druhé straně proti tomu stojí opět vnořování zakořeněných hodnot, oživení archaismů, které jsme pokládali za překonané, zkrátka oslavování, v dobrém i špatném smyslu, vyhoceného tribalismu...“ (Maffesoli 2002, 137). Kmenová společenství s těmito „starými“ hodnotami jsou fragmentována a tíhnou k hodnotové pluralitě. Kmeny podle Maffesoliho vyvažují hodnotovou jednotu modernity postmoderní pluralitou (tamtéž, 138). Archaický polyteismus klade Maffesoli do opozice k modernímu hodnotovému monoteismu, který nachází už ve chvíli etablování křesťanství a rozvíjející se s reformací. Lidské já v postmoderně hraje různé role, hledá různé hodnoty. Tak se vrací symbolicky k bloudění. „Mnohosti bohů odpovídá mnohost osoby, což je příčinou určitého strukturního bloudění. Se zřetelem ke specifickým potřebám totiž dochází k cirkulaci od jednoho boha k druhému, stejně jako dojde k vířivému přeskokování mezi jednotlivými rolemi, jež je sama osoba nucena hrát“ (tamtéž, 139).

Jak již bylo uvedeno výše, modernita má tendenci jedince specializovat a připoutávat k jednomu pracovnímu místu. Naopak postmoderní nomádství se vyznačuje i tím, že práci relativizuje a mění. Projevuje se pracovní nomádství a práce se stává flexibilní. Tuláci mění řemesla i místa práce a práce se mění kvalitativně, již nejde o to jen si vydělat na živobytí, ale z práce se stává zábava, práce na něčem novém (tamtéž, 171).

Emblematické figury

Postavy nomádů sdružujících se v kmenech, tzv. „emblematických figur“, se vždy nějakým způsobem vymykají běžné společnosti. Emblematická figura je „typem“, je tulákem, přinášejícím nové hodnoty do zkonstatované společnosti (Maffesoli 2002, 217). Tito tuláci, rebelové jsou schopni vytvořit si okruh následovníků a založit tak kmen. „Nejrůznější guruové, hudební, sportovní či mediální hvězdy představují „emblematické figury“, kolem nichž probíhá agregace kmenů založená na sjednocování kolem totemů a archetypů“ (Šubrt 2008)

Toto sjednocování se, sdružování se je opakem modernistické individualizace. Ta je podle Maffesoliho zakládána na modernistické snaze o „trvalé bydliště“, na vázanost a kontrolu.

Moderní společnost v moderní době uniformuje a zároveň separuje jedince. Přiřazuje jedinci určité funkce a role, ze kterých je celá společnost složena (Maffesoli 2002, 103). Naopak „rebel“, nebo „tulák“ opouští „trvalé bydliště“ modernity a vydává se ven, kamsi za hranice všední společnosti. Individualita je překonána mnohostí vlastního „já“, jde o to; „...docílit prolomení individuální ohraničenosti, „roztříštit se“ v situacích sympatie, empatie a v dalších formách skupinového splynutí, neřkuli zmatení“ (tamtéž, 173). Šubrt výstižně shrnuje tyto Maffesoliho myšlenky: „Maffesoli tvrdí, že jsme svědky překonávání egocentrismu, jenž byl po dlouhou dobu základním prvkem západní orientace a stal se i jedním z konstitutivních prvků modernity. Individualismus určoval celkové společenské, politické i epistemologické směřování západní tradice. Nyní toto individuální sebevědomí, jež našlo své vyjádření ve velkých systémech západního myšlení, ustupuje před postmoderním tribalismem, před pocitem sounáležitosti, otevíráním se druhým, tendencí splynout s kmenovým seskupením (Šubrt 2008).

Může se na první pohled zdát, že nomád je člověk, který se neustále někam stěhuje, mění své bydliště, žije v podstatě na cestách. Fyzický pohyb je bezesporu součástí každého nomádství, podle mě však v Maffesoliho konceptu nejde jen o fyzické změny místa, ale také o změny uvažování, vědomí. Kohák takový přístup ke světu popisuje jako poetický, spočívající v odložení „brýlí mámení“ prozaického pohledu na přírodu jako na „ne-smyslovou“ surovinu lidského konání (Kohák 1999). Způsob života zakladatelů poetické ekologie (Leopold, Snyder, ale i Kerouac a Ginsberg, a v podstatě všichni představitelé beat generation) je podle mě také nejlépe popsateľný právě na konceptu Maffesoliho nomádství.

Politizace kmenů?

Městského cyklistu a jeho kolo bych mohl zkusit přirovnat k Maffesoliho metafoře boha Herma, jenž nosí okřídlené opánky. „Opánky sloužící ke stání na zemi a křídla sloužící k tomu, abychom se od ní odpoutali, abychom unikli, jakmile je dobrodružný instinkt příliš silný, než aby se spokojil s tím, co den ode dne nabízí rutina“ (Maffesoli 2012, 121). Překotnost doby, rychlost a hédonismus okamžiku může vyjadřovat například jízda v hustém městském prostoru.

Maffesoli bývá někdy kritizován za to, že jeho kmeny jsou zcela apolitické (Kolářová in. Daniel, Kafka, Machek 2013). Jak napovídá téma práce a také konceptualizace stylu, jako určitého vyjádření, mohla by se jízda na kole považovat za politický akt, snažící se něco změnit. Tím se konceptualizace opět vrací k subkulturám, k politickému vyjádření. Proto se

zde snažím nabídnout dohromady koncept kmene a koncept stylu. Jde mi o to, představit určitou sociální „mlhovinu“ (Maffesoli 1996) a její hodnoty a výrazy. Nejvhodnější se zdá využití teorie kmenů a stylu. Pro interpretaci v prostředí Prahy bude také důležité vzít na vědomí historickou a politickou specifickou prostředí způsobenou politickými a historickými událostmi před rokem 1989, které měly výrazný vliv na rozvoj subkultur a pozdějších „postsubkultur“, scén a kmenů (Novotná 2013, 249-261). Komunistický režim před rokem 1989 vytvářel jednotné podmínky pro všechny subkultury, které tak sceloval dohromady. Druhů stylu byl tedy jen určitý počet, který splýval (tamtéž). Oproti tomu se na západě ve velkých městech formovaly rozmanité skupiny a rozmanité styly. Tak bylo možné, že například komunity messengerů jako radikálních cyklistů vznikaly v USA. Již v 70. letech (Kidder 2005). V Praze nejen, že neexistovali messengeri, ale po roce 1990 k vytvoření těchto skupin a dejme tomu i subkultury nedošlo.

1.3. Veřejný prostor a moc

Pokud chci zkoumat aktéry v jejich přirozených prostředích a soustředit se na tu část jejich života, kterou prožívají v rámci mnou zkoumaného kmene (viz výše), musím definovat i toto prostředí. Výše jsem ve stručnosti popsal město a relevantní problémy týkající se zkoumané skupiny. Nyní se zaměřím na veřejný prostor, část města, ve které praktikují zmínění aktéři velkou část svých aktivit, nebo k níž tyto aktivity směřují a od toho se odvíjejí i jejich referenční rámce, hodnoty a styl.

Město je kolektivně utvářeno mnoha různými skupinami obyvatel. Každý aktivní subjekt je determinován svým prostředím (v tomto případě strukturou města), na druhou stranu však své prostředí podle svého jednání i přetváří (Braun Kohlová 2012, 66). Podle Kevina Lynche (2004) tak vzniká určitý image města. Tento „image“ města, celkový vzhled města, je utvářen mezi městem a jeho pozorovatelem. Image města je utvářen kolektivním souhlasem mnoha skupin. Prostředí ukazuje rozdílnosti a vztahy, pozorovatel je třídí a formuluje v duchu svých zájmů. Tak se ve městě vyzná. Město je podle Lynche čitelné díky uspořádání jednotlivých prvků, které udávají celkový charakter (tamtéž, 47). „Nalézání cest je původní funkcí image prostředí, ale též bází, z níž se odvíjejí emocionální vazby. Tento image je cenný nejen jako podklad pro hledání směrů a tras, čili jaksí bezprostředně, ale též představuje obecný rámec, ve kterém může jednotlivec jednat, nebo na něj svými znalostmi navazovat. Podobá se to tak trochu článkům víry nebo společenským konvencím, které nám pomáhají pořádat jak fakta, tak i možnosti.“ (Lynch 2004, 128).

„...veřejný prostor je fyzické nebo virtuální prostředí, kde spolu vstupují do styku lidé záměrně i náhodně bez vlastní volby a komunikují mezi sebou (Rynda 2010 22) Veřejný prostor by tedy měl být takový, aby sloužil veřejným zájmům a je „... tím prostředím, kde se střetávají zájmy individuální, osobní, soukromé, skupinové, komerční, tržní, politické (Rynda 2010, 23)“. Aktéři pohybující se po ulicích města mezi automobily a automobilisty, pro které je většina plochy veřejného prostoru města (fyzického) vyčleněna, se nacházejí v určité marginalizované pozici, nebo jsou zcela z této části vykázáni. Státní a městská administrativa ve své podstatě vylučuje určité skupiny obyvatel z veřejného prostoru (viz např. Pospěch 2013, 79). Ve veřejném prostoru se střetávají určité skupiny a ve své podstatě zápasí o moc. (tamtéž 91, 92). „Veřejný prostor není oázou svobody mezi budovami ovládanými soukromými vlastníky, ale svazujícím a regulujícím prostředím, jehož produkce a reprodukce představují hluboký společenský problém“ (tamtéž 76). Budeme-li se dále držet veřejného prostoru v jeho fyzické dimenzi, je tato disciplinarizace a regulace obzvláště patrná na plochách určených pro provoz motorových vozidel. Silnice je, podobně jako například vojenská kasárna nebo škola či moderní továrna, institucionálním prostředím, vykazujícím výraznou disciplinovanost a úroveň dohledu. Dohled tu vykonávají státní složky s monopolizovaným násilím (např. Foucault 2000).

Institucionálně jsou tak od sebe oddělené určité prostory, ze kterých jsou vylučovány různé skupiny. Ze silnic chodci, z chodníků řidiči v automobilech. Tyto skupiny bychom mohli považovat jako v současné době zápasící o moc ve veřejném prostoru. Cyklisté jako aktéři jsou pak někde uprostřed, mezi silnicí a chodníkem, jízdní kolo umožňuje jiné vnímání města a využívání jiných struktur (např. Spinney 2007). Jízda na kole je pak významuplným a konstruktivním jednáním.

Podle interpretativního přístupu je veřejný prostor rekonstruovatelný a popsateľný jako aktivně utvářený a sdílený soubor významů, „...skrze analýzu významů a reprezentací, které se ve veřejném prostoru konstituují, vyjednávají, konzervují, mění, zanikají a navzájem utkávají“ (Pospěch 2013, 95). Ve své práci chci zkoumat interpretativním přístupem každodenní jednání aktérů a skupin aktérů „jako významotvorný a tedy (často implicitně) konstruktivní prvek“ (tamtéž).

Podle Miroslava Petříčka (2014) je v dnešní společnosti důležité pro vyjednávání ve veřejném prostoru být vidět. Viditelnost je podle něj jednou z nejdůležitějších vlastností veřejného prostoru, protože to, co je vidět může prorazit nevšimavost a nezájem. Aktéři ve

veřejném prostoru se tak podle Petříčka přibližují hercům z akčních filmů; „Akční hrdina totiž jedná tak, aby se stalo očividným, že napříště už jednat nebude muset, protože za jeho činy mluví sám jeho vzhled. Nedělá vlastně nic, pouze svým konáním předvádí, že pokud by se skutečně pustil do díla, nemohl by neuspět“ (Petříček 2004). Proto je i pro cyklisty ve své nejradikálnější formě nutné určitým způsobem při svém jednání vystupovat a být svým jednáním netradiční a nápadní, aby jejich vyjednávání bylo co neúčinnější.

Mezi chodníkem a silnicí

„I argue that bicycles occupy a liminal space within the urban environment“⁴

(Kidder 2005)

Jeffrey Kidder ve své slavné studii zkoumá messengery z New Yorku. Zkoumá jejich styl a to, co skrze styl vyjadřují. Neptá se, ale po tom, co messengeři přímo „řikají“, ale po tom, proč tomu tak je. Ve své práci si tento článek беру jako příklad radikálního zařazení cyklisty v rámci města, i jako zdroj kódů pro popis a interpretaci mnou zkoumaného kmene a jednotlivých aktérů. Také by se zde měly protnout dva bloky teoretického textu (viz. výše) o „městě“ a „stylu“. Článek *Style and Action* (Kidder 2005) mi posloužil nejen jako teoretické východisko, ale i jako zdroj metodologie.

Messenger a jeho styl slouží i jako ilustrace krajní pozice cyklistiky ve velkých městech. Ben Fincham (Fincham 2007, 179- 195)) zkoumá pozici messengerů v rámci společnosti také právě díky jejich krajní, nejradičálnější pozice. Ukazuje na nich pozici cyklisty ve velkém městě (t). Fincham analyzuje obraz cyklisty na příkladu obrazu messengera, který je tvořen médii a messengery samotnými. Ukazuje, že messengeři jsou považováni za nejextrémnější příklad marginalizované skupiny cyklistů (tamtéž, 192). Médii jsou prezentováni v negativním slova smyslu jako nebezpeční šílenci a narušitelé pořádku a naopak jako romantičtí hrdinové soudobého města. Sami sebe vnímají jako určité odpadlíky. Jejich pozitivní vnímání je však spojeno s romantickým pocitem svobody. Jejich styl, od oblékání po způsob jízdy je ve městě vnímán jako „jiný“. Fincham shrnuje, že existuje kulturní konstrukt jinakosti cyklistů a messengeři jsou jejím nejvyhrocenějším příkladem. (tamtéž 195).

Kidder zkoumal messengery během jejich práce tak, že sám jako messenger pracoval. Během svého zúčastněného pozorování se pohyboval jako messenger po městě a s messengery trávil i volný čas. Zúčastnil se neoficiálních závodů v provozu (viz. dále) i jiných akcí. Své pozorování zakládal převážně na neformálních rozhovorech.⁵ (viz dále v metodologické kapitole).

Messenger se podle Kiddera pohybuje v liminárním prostoru. Je to podle Simmelovy koncepce cizinec, někdo, kdo je zde a zároveň daleko. Je to člověk, který téměř doslova

⁴ Cyklisté se v rámci města pohybují v liminárním prostoru (překl. autora).

⁵ Viz dále v metodologické kapitole.

nemá, nevlastní žádnou půdu (Kidder 2005, 353), pokud mají cyklisté k dispozici infrastrukturu, vlastní pruhy a značení, messenger je ve své radikalitě nevyužívá. Tento koncept radikality lze vztáhnout i na ostatní radikální cyklisty, kteří argumentují převážně tím, že pokud se má cyklistika stát udržitelnou a rovnocennou dopravou, nemá smysl stavět nákladnou infrastrukturu, která spotřebuje veškerou energii a funguje na principu oddělení a tím tedy i dalšího vyloučení cyklisty z prostoru města (např. David Skinner, Paul Rosen 2007, 84). Messenger využívá raději všech výhod, které mu jeho liminární postavení poskytuje.

Liminarita⁶

Podle teorie přechodových rituálů (et al. Gennep 1997), je liminární prostor přechodem mezi dvěma různými stavy. Rituál se dělí na tři fáze: 1. odloučení: „...představuje vytržení jedince nebo skupiny z dřívějšího pevného místa ve společenské struktuře nebo ze souboru kulturních postavení („stavu“) anebo z obou“ (Turner 2004, 95). 2. Přechodová fáze (liminární) je „kulturní oblastí, která nemá žádné atributy minulého ani nadcházejícího stavu“ (tamtéž). Třetí fáze: začlenění, přijetí. Jedinec nebo skupina se navrácí do stálého stavu a s tím přijímá i ke stavu náležející práva a povinnosti a jasně definované strukturální typy (tamtéž). Někteří jedinci a „profese“ se ve stavu liminarity nacházejí téměř neustále ze své podstaty. Jsou to umělci, básníci, různá hnutí (hippies), různé náboženské postavy a podobně. Pro ně je ve společnosti vymezené určité zvláštní a tolerované místo. Platí pro ně jiné zákony a povinnosti (Turner 2004, 96-158). Stejně tak se kurýři (messengers), pohybují v prostoru, kde pro ně neplatí žádné zákony. Porušují předpisy platící pro běžnou společnost ve veřejném prostoru (viz výše). Kurýři vyjadřují své liminární postavení, ne jen skrze „šílenou“ jízdu⁷, ale i skrze styl svého oblékání a vyjadřování. Styl messengerů vzniká určitou brikoláží skateboardové módy, hip-hopu, punku a praktických prvků oblečení pro cyklisty, z upravených, převážně silničních, nebo dráhových kol a specifického slangu.

Kidder (2005, 355-363) rozlišuje ve svém kvalitativním výzkumu pět kódů, kterými popisuje styl kurýřů. Kódy budu používat také ve svém výzkumu, i když předpokládám, že zde budou významné odlišnosti.

⁶ „Roads have been constructed for automobiles, and sidewalks have been put in place for pedestrians. Bicycles, however, exist “betwixt and between” (Turner 1964)“ (Kidder, 351)

⁷ motto messengerů to vyjadřuje : „ride it like you stole it “(Kidder 2005)

1. Jízda

Styl jízdy messengerů je možné vyjádřit doslova „jed', jakobys to ukrad!“.
Vyplývá z toho, že jsou placení od zásilky, a čím více zásilek doručí, tím si více vydělají. Porušují předpisy, jezdí na červenou, v jednosměrných ulicích, hledají zkratky a podobně. Celý styl jízdy je pak vyjádřen ve velmi důležitých závodech, tzv. „alleycats“⁸. Alleycat zdůrazňuje liminalitu cyklistů, testováním jezdcových schopností překonat městskou dopravu tak rychle, jak jen je to možné. Jde o inovativní překonávání existujících struktur dopravy (chodníky, světla, pruhy, křižovatky, jednosměrky...) toto překonávání je ilegální a tak zdůrazňuje i pozici „odpadlíků“. Atmosféra závodů je někdy také podpořena užíváním rekreačních drog, takže závody spíše připomínají párty, než sport.

2. Helmy, nepotřebuji helmu!

Absencí helmy vyjadřují messengeri své schopnosti a sebedůvěru. Jsou tak zdatní, že helmu v provozu města nepotřebují, všemu se vyhnou. Smrt a zranění jsou v běžném diskursu messengerů, helmy tedy nenosí z nevědomosti rizika.

3. Oblečení

Messengeri si vybírají určité části speciálního cyklistického oblečení a mixují je s městským oblečením. Využívají také brikoláže a prvku D.I.Y. Messengeri se pohybují často venku i uvnitř budov, jejich oblečení je tak pokud možno co nejuniversálnější a zároveň vyjadřuje odlišnost. Často nosí své atributy i mimo pracovní dobu ve volných chvílích, například vyhrnutou jednu nohavici od kalhot. Jejich oblečení lze číst (viz. výše) a odlišit je i od ostatních cyklistů. Často také ukazují své tetování související s cyklistikou na lýtku, či jiných částech těla. Messengeri mají i vlastní jazyk, hantýrku, kterou označují například civilisty, různé součásti kol a podobně.

4. Kolo

Ikonou messengerů a snad nejznámějším prvkem jejich stylu jsou tzv. „fixie bikes“⁹. Jde o upravená silniční a dráhová kola. Fixie jsou minimalisticky řešené bicykly, které mají co nejméně dílů, aby potřebovaly v náročném městském prostředí co nejméně údržby, a aby na nich nebylo co ukrást. Jízda na fixie je náročnější, než na běžném bicyklu s volnoběžným převodem a brzdami. Jezdec reguluje rychlost

⁸ Do češtiny se toto slovo běžně nepřekládá, nicméně by šlo volně přeložit jako kličkovaná.

⁹ Do češtiny běžně překládané jako fixka, fixie, festka a podobně (viz dále v empirickém výzkumu).

neustálým šlapáním a to buď tak, že šlape „vpřed“, anebo klade pedálům odpor. Brzdění probíhá specifickým způsobem a je technicky poměrně náročné. Fixies messengerů v New Yorku postrádají i brzdy. Jízda na nich je i fyzicky náročnější a demonstruje tak převahu messengerů nad ostatními, ke zvládnutí kola je potřeba větších jízdních dovedností. Takový bicykl však na druhou stranu přináší větší kontakt s prostředím a jízda je na něm zábavnější.

Pro svou práci si ještě dovoluji přidat jeden podstatný bod, který je často cyklisty často tematizován; specifický vztah k historii svého kmenu, potažmo stylu. Messengeri v jiných městech na západě (Kodaň), kladou počátky své činnosti do začátků dvacátého století, kdy byly automobily ještě příliš vzácné. Kurýři se tehdy pohybovali převážně na kolech, která tehdy byla co nejjednodušší (Drażkiewicz 2003).

Kolo

Jízdní kolo budu zkoumat jako sociální konstrukt. Mohlo by se zdát, že zkoumání jízdního kola není pro společenské vědce relevantní téma, že jízdní kolo by bylo lépe studovatelné z pohledu fyziky a mechaniky, případně chemie, nebo jiné přírodní vědy. Mě však bude zajímat jízdní kolo jako sociální konstrukce, jako něco, co je výsledkem určitých sociálních jednání, které se v jízdním kole prolínají. Jízdní kolo tak bude promlouvat jako symbol, jako prostředek k vyjádření životních postojů a cílů.

Někteří vědci „...považují za sociologicky zajímavé a empiricky analyzovatelné takové věci jako třeba mechanismy jízdního kola dláždění cest, geologii skal, fyziologii zranění a tak dále, a to aniž by přitom od hranice mezi materiálními věcmi a společností odvozovali nějakou dělbu práce mezi přírodními a sociálními vědami... (Latour 2002)

Specifické mechanismy jako je řazení, pláště, řídítka atd. nechci podrobovat odborným soudům, a dost možná se ani nezajímám o jejich správné terminologické vymezení. To nechávám na aktérech, na jejich vlastních, emických pojmech. Jízdní kolo je utvářeno Prahou a Prahu také přetváří, každý jeho pohyb a postoj skrze něj vyjadřovaný je zásahem do veřejného prostoru a zaběhnutého pořádku města.

„Ziny“

Informace o dění mezi členy subkultury, nebo kmene se prezentují v různých „zinech“ Ziny byly dříve nenákladným způsobem redigované časopisy vydávané jednotlivými skupinami nebo jednotlivci, které měly za úkol přinášet informace mimo oficiální tisk o dění v různých subkulturách (Hebdige 2012, 169). Dnes úlohu zinů nahrazuje internetové médium (Heřmanský, Novotná 2011, 104). V dalším výzkumu se budu ptát také na to, jak spolu jednotliví členové kmene komunikují a jak a jestli zde ziny vůbec fungují.

1.4. Zasazení do kontextu trvale udržitelného rozvoje:

Svou práci píše v oboru Sociální a kulturní ekologie, vyučovaném na katedře Sociální a kulturní ekologie na Fakultě Humanitních studií University Karlovy v Praze.¹⁰

Obor Sociální a kulturní ekologie vychází z multidisciplinárního přístupu ke studiu trvale udržitelného rozvoje. Myšlenkovým východiskem oboru je rozšířené pojetí trvale udržitelného rozvoje. Základní myšlenka trvalého rozvoje všech kultur a civilizací je založena na předpokladu zachování veškerých zdrojů k uspokojení potřeb současných generací tak, aby byly zachovány všechny možnosti generací příštích. „*Trvale udržitelný rozvoj je takový způsob rozvoje, který uspokojuje potřeby přítomnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucích generací naplňovat jejich vlastní potřeby*“ (Brundtlandová, 1991: 47).

Tato historicky první definice však postrádá četné strategie a základy trvale udržitelného rozvoje, a zabývá se jen etickou zodpovědností vůči příštím generacím a spoléhá se na lidský důmysl a neomezený rozvoj, který potřeby příštích generací dokáže naplnit. Zde se však vyskytuje logický problém. V konečném prostředí planety Země a s omezenými zdroji nemůže být rozvoj pokrývající všechny potřeby současné i budoucí generace neomezený. Ivan Rynda proto definici dále rozvíjí: „*Trvale udržitelný rozvoj je komplexní soubor strategií, které umožňují pomocí ekonomických prostředků a technologií uspokojovat lidské potřeby, materiální, kulturní i duchovní, při plném respektování environmentálních limitů. Aby to bylo v globálním měřítku současného světa možné, je nutné nově redefinovat na lokální, regionální i globální úrovni jejich socio-politické instituce a procesy*“ (Rynda 2012).

Tato definice zakládá trvale udržitelný rozvoj na čtyřech hlavních pilířích. Na ekonomickém (ekonomické prostředky), environmentálním pilíři (environmentální limity), sociopolitickém pilíři (instituce a procesy) a lidském pilíři (lidské potřeby, materiální, kulturní i duchovní).

Planeta Země je ohraničeným systémem s konečným množstvím zdrojů. V takovém systému není možné udržet kvantitativní růst, se kterým je ve spotřebitelské společnosti trvalý rozvoj zaměřován. Společnost se může přiklonit k hodnotám trvale udržitelného rozvoje jen

¹⁰ „Sociální a kulturní ekologie je multidisciplinárním oborem zkoumajícím filosofické, sociální, psychické a kulturní předpoklady a způsoby existence člověka v přírodě i nově utvářeném životním prostředí. Sociální a kulturní ekologie poznává a analyzuje zvláště vzájemné vztahy lidských kultur, zejména euroamerické, a přírody založené na etických hodnotových a kulturních modelech, umožňující trvalou udržitelnost rozvoje člověka, kvality života a lidské společnosti v relativně stabilním přírodním a životním prostředí. Sociální a kulturní ekologie tedy zkoumá uplatnění principů trvalé udržitelnosti v konkrétní kultuře, civilizaci, v politice a veřejné a sociální politice.“ (dostupné z: <http://fhs.cuni.cz/FHS-51.html> (dostupné ke dni 20. 4. 2014)).

tehdy, změni-li se v základě její hodnotový rámec, povětšinou definovaný konzumním způsobem života a v bezmeznou důvěrou v instituce, které vzniklé problémy „vždy nějak vyřeší“, tedy v podstatě s hodnotami odpovídajícími víře v neomezený pokrok pokročilé, nebo pozdní, vyhrocené modernitě (např. Giddens 1998, Kohák 1999 atd.). Aby mohl být rozvoj udržitelný, musí dojít ke změně hodnot na úrovni života každého jedince, obzvláště v zemích tzv. bohatého severu. Přání a hodnoty jedince, jeho práce a činnosti se musí změnit z kvantitativního uspokojení, k uspokojení kvalitativnímu. Hodnoty a postoje individuálních jedinců se zaměří od materiální spotřeby k vytváření kvalitativních hodnot cílů.

Stejně tak, jako je důležitá biologická rozmanitost pro udržení globálních funkčních životodárných ekosystémů, je důležitá i kulturní rozmanitost pro uchování kulturního a duchovního bohatství. V jinakosti a rozdílnosti různých kultur, ale i uvnitř kultur samotných se skrývají potenciality nezbytné k dalšímu fungování lidské společnosti na kvalitativní úrovni. Čím více rozdílných životních strategií uchováme, tím větší výběr těch nezbytných, nebo ještě neobjevených možností pro adaptaci na měnící se životní podmínky budeme mít k dispozici nejen my, ale i příští generace (Rynda 2012).

2. Metodologie

Zúčastněné pozorování, více než jen na vlastní kůži

2.1. Výzkumný problém

Přibližně pře čtyřmi lety jsem začal hledat ideální kolo do města. Má stará „favoritka“ odešla do výsluhy po srážce s automobilem. Začal jsem stavět nové kolo, ideální do města. Při té příležitosti jsem se setkal s prvními lidmi, kteří stavěli městská kola. Během své vlastní stavby městského kola jsem tak před čtyřmi roky ještě neoficiálně a nekoncepčně vstoupil poprvé do terénu. Také ve mně pomalu narůstal pocit, že automobil a jeho řidič je někdo, kdo je ve společnosti privilegovaný a má pro sebe více místa a práv na větším území než ostatní. Také jsem si všiml, že kromě oficiálně hlášených protestních akcí (Mach 2000) existuje skupina lidí, kteří mají vyhraněný názor vůči automobilismu a že je cosi spojuje. V té době jsem to však ještě nedokázal pojmenovat, ani o tom komplexněji přemýšlet.

Myslel jsem, že mi v konceptualizaci tohoto sociálního jevu pomůže studium subkultur (Hebdige 2012). Nakonec jsem zvolil koncept městských kmenů (Maffesoli 1996, 2002), v propojení s konceptem stylu (Hebdige). Začal jsem se ptát po tom, je –li možné v Praze mluvit o postmoderní situaci kmene. A tak začal můj výzkum. Akademicky se tématem zabývám tři roky, kdy jsem k tématu studoval a stále během interpretace studuji relevantní literaturu, která mi poskytuje teoretické koncepty k uchopení výzkumného tématu.

Samotné téma se nabídlo jako ideální pro kvalitativní výzkum. Induktivní metoda poznání je v případě tohoto výzkumu nezbytná, protože zkoumaný terén je dynamický a jde o postihnutí komplexnosti celé „mlhoviny“ kmene (Maffesoli 1996, 2002). Není proto možné, ani nutné zkoumat toto téma kvantitativní metodou, která by přinášela pouhý popis. Celý způsob existence kmene jsem sledoval v přirozeném prostředí, kterým je pro kmen v Maffesoliho podání (1996, 2002) města. Snažím se pochopit společenské struktury z konkrétních příkladů jednání aktérů a porozumět konkrétním přístupům jedinců ke zkoumanému problému, vázaným na konkrétní prostředí a životní situace (HENDL 2008).

Výzkumný problém jsem dále konceptuálně rozdělil na několik okruhů zájmu, výzkumných otázek: První okruh se týká kola a zkoumá kolo jako symbol, kolo, které je naplněné ideologií, kolo, které je nezbytné pro určité jednání a vyjadřování, tedy kolo jako součást stylu skupiny, mnou definované jako Maffesoliho kmen (1996, 2002). Dalším

okruhem, na který jsem zaměřil pozornost, je seskupování kmene, jak se jednotliví členové stýkají, jak spolu uvnitř „mlhoviny“ komunikují, a také jak komunikují navenek, jak vstupují do vyjednávání veřejného prostoru (Auge 1995, Lefebvre 1996, Bell 2004 etc.). V neposlední řadě se také ptám, jak je jednání aktérů v rámci kmene popsitelné v konceptu trvale udržitelného rozvoje (Rynda 2012).

2.2. Místo výzkumu, terén

Pro svou práci jsem si vymezil jako terén výzkumu Prahu. Podobný fenomén by bylo možné jistě zkoumat i v dalších městech v České republice, nehledě po celém světě. Takový záběr by však nejspíše překročil rámec diplomové práce a vyžádal by si další pozorování. Hranice terénu však nekončí striktně u přeškrtnuté cedule HLAVNÍ MĚTSO PRAHA. S aktéry se střetávám v Praze, ale zajímám se i o pole zájmů aktérů v jiných městech. Místo výzkumu proto chápu spíše jako určitou mapu, „topografii míst“ střetávání (STÖCKELOVÁ 2013, 16). Informátorem mi tak může být v podstatě kdokoli, kdo se v daném čase a na daném místě s kmenem ztotožňuje. Lokálně provádím výzkum ve veřejných prostorech města, od silnic přes náměstí, přímo za jízdy nebo pěšky, v dílnách, v kavárnách, ale i doma u počítače za stolem, při studiu blogů a profilů na sociálních sítích. Nejvíce mě však zajímají místa střetávání jednotlivých aktérů, protože právě v daném čase a na daném místě se může jednatlivec identifikovat s kmenem a prezentovat své symbolické vystupování (včetně míst virtuálních). Při zkoumání Maffesoliho kmenů je potřeba neustále brát na vědomí fluidnost identity různých členů, i když určité atributy jsou neměnné, těžko identifikuji člena kmene dopoledne, když bude v práci, nebo ve škole, případně se bude pohybovat v rámci kmene jiného (např. hudebního, uměleckého a podobně). Kmen je třeba brát jako „mlhovinu“ (MAFFESOLI 1996 72-86), kterou účastníci prochází. Kmen se tak projevuje v určitých „záblescích“ v místě setkání (start závodu, společná jízda, kulturní akce v dílně a podobně).

Dalšími místy, kde je možné se setkat s myšlenkami aktérů v rámci kmene, jsou blogy a sociální sítě. Blogy zde fungují jako určité „ziny“ (viz. Hebdige 2012, 169, Heřmanský, Novotná 2011, 104)¹¹. Ve virtuálních prostorách blogů je možné se setkat s informacemi o dění a s reportážemi o akcích, které se odehrály. Slouží tak jako určité výpovědi jednotlivých účastníků a skupin. Slouží také jako určitý archiv, stopa, kterou po sobě kmen zanechává a na které je možné sledovat vývoj a změny v myšlení i stylu sledované sociální reality. Spolu s lokalizací výzkumu souvisí i utváření zkoumaného vzorku.

¹¹ O Zinech a jejich proměně viz. teoretická část

2.3. Zkoumaný vzorek

Pro kvalitativní výzkum jsem vzorek vybral tak, aby pokrýval relevantní populaci problému (Disman 2002, 304). To v mém případě znamená, že jsem vedl výzkum s těmi jedinci, kteří se aktuálně pohybovali okolo mnou teoretizovaných center. Sledovaný terén v podstatě nelze přesně ohraničit pro jeho fluidnost a prostupnost. Vzorek jsem tedy nedefinoval prostřednictvím nějakého charakteristického souboru vnějších znaků, místa pohybu, či specifického projevu chování (např. jízda na jízdním kole, tetování, absence převodů apod.), ale tak, abych se pokusil téma pojmout co nejkompaktněji a abych získal co nejvíc vyčerpávající data (Novotná 2009/2010). Hranice kmene jsou fluidní, prostupné a jednotliví aktéři projevují svoji identitu s kmenem v určité dané chvíli a na určitém místě. Jejich identita je tedy také fluidní (Maffesoli 1996, 2002) a proto se projevuje populace daného problému jakoby v určitých záblescích. Snažil jsem se však zahrnout do výzkumu většinu emblematických figur (Maffesoli 2002), které jsou pro daný kmen nejdůležitější. Ne vždy se mi to však povedlo pro jejich vytiženost. Tyto postavy jsou chvíli radikálním městským cyklistou, pak provozovatelem baru, nebo hudebníkem, posléze studentem, nebo třeba obchodním zástupcem. Koncept kmene, jak bylo popsáno výše, se příliš nezajímá, na rozdíl od subkultury, o sociální původ a třídy. Proto v mé práci pasportizace aktérů nehraje až tolik velkou roli. Je jedno, jestli cyklista na fixie zrovna studuje odborné učiliště nebo je postgraduální student na vysoké škole, jestli je pracující v sektoru produkce nebo služeb, jestli je to sociální pracovník nebo nezaměstnaný. V životě kmene a v kmenové identitě se to nijak neprojevuje, zkrátka je městským cyklistou, nadšencem do kol a bojovníkem o kus prostoru ve městě.

2.4. Techniky utváření dat

Etnografie

Ve svém výzkumu bych chtěl použít metody etnografie, terénní výzkum a zúčastněné pozorování (Hendl 2008).

Záznamy z pozorování jsou jedním z největších technických problémů výzkumu. Největší nárok je tak kladen na mou vlastní paměť a na schopnosti udržet mnohé informace při pohybu, než je zaznamenám do terénních poznámek a jottingu. Nejcennější a také nejrozsáhlejší data tak pocházejí přímo z mých terénních poznámek (Vaňková 2009/2010).

Při výzkumu jsem chtěl primárně používat polostrukturované rozhovory, tzv. „rozhovory s návodem“ (Hendl 2008, 175), které by mi umožnily udržet základní strukturu výzkumu a zároveň mi poskytly dostatečný prostor pro úpravy otázek a případná rozvíjení, nebo upravování témat. To se ukázalo jako velmi složité kvůli tomu, že nebylo možné zastihnout informátory v klidu a zároveň v přirozeném prostředí, kde se projevovali v rámcich mnou zkoumané kmenové identity, která je v konceptu kmene (Maffesoli 1996, 2002) fluidní (o „záblescích mlhoviny“ viz dále).

Podle před porozumění tématu a souběžnému pročítání literatury jsem si vytvářel list s okruhy témat, o kterých jsem se chtěl s aktéry hovořit, a kterých jsem si chtěl všimnout. List s okruhy jsem stále doplňoval a rozšiřoval tak, jak přicházela témata od informátorů, nebo z literatury. V podstatě se jednalo o „cár“ papíru, který jsem několikrát doplňoval i podle terénních poznámek a z deníku, a který jsem několikrát tiskl znovu, pro nedostatečnou odolnost papíru v podmínkách výzkumu. Tato struktura témat mi pomáhala udržet rozhovory v určitých relevantních tématech. Jak to tak u neformálních rozhovorů, kterých byla většina, bývá, téma často odbíhá k technologickým a jiným tématům, které již nejsou pro mou práci tolik relevantní.

U některých rozhovorů, které jsem vedl spontánně, například po nějaké akci během závěrečné párty, nebo i během samotné jízdy, nebyl prostor pro záznam na diktafon, proto jsem se snažil vytvářet co nejpodrobnější terénní poznámky, které jsem pak téměř doslovně přepisoval do počítače s tím, že jsem se snažil podržet co nejautentičtější formu rozhovoru, včetně řečových obrátů a slangu. Zde jsem je pak s co nejmenší úpravou použil v textu

empirické části. Zápisy v terénních poznámkách pak kóduji stejně, jako doslovně přepsané polostrukturované rozhovory zaznamenané na diktafon¹².

Pro reprodukci rozhovorů jsem používal program Win Amp rozšířený o „pluginy“ pro zpomalení přehrávání a pro možnost ovládat program na pozadí pomocí klávesových zkratk. Takové používání programu usnadňuje práci a zkracuje čas nutný k přepisu rozhovoru. Při doslovném přepisu jsem používal transkripční systém fonetických znaků převzatý a upravený o A. Leix . Použil jsem její transkripční konvencie s jistými úpravami. Místo znaku & pro neverbalizované přitakání jsem použil znak §, kvůli snadnějšímu vkládání, a místo # pro hezitační zvuk jsem použil „ee“ (Leix 2003). Rozhovory jsem v programu Microsoft Word přepisoval do tabulek rozdělených podle plynulého toku hovoru do jednotlivých segmentů.

„Kódování nám pomáhá data popsat. Kód je symbol přiřazený k úseku dat tak, že ho klasifikuje nebo kategorizuje.“ (Hendl 2008, 228) Ty jsem označoval deskriptivními kódy popisujícími o čem je v dané pasáži řeč (Hendl 2008, 228). Tyto kódy jsem dále interpretoval, čímž vznikla interpretace aktérový výpovědi, čili interpretace aktérový interpretace sociální reality (tamtéž). Tak vznikl text empirické části, která je podle kódů také strukturována do jednotlivých kapitol, které jsem během psaní práce nejrůzněji přeskupoval, doplňoval anebo naopak redukoval. Kvalitativní analýza „...zahrnuje nejrůznější manipulace s textovými jednotkami, přičemž tyto manipulace vycházejí z opakovaného čtení sebraných dat“ (KONOPÁSEK 1997, odst. 19).

2.5.Etika výzkumu

Dovolil bych si říct, že mnou zvolené téma výzkumu není nikterak náročné, co se týče etiky provádění terénního výzkumu, porovná-li současné téma s tématem mé bakalářské práce.¹³ Bral jsem v potaz několik rovin etického přístupu:

Odpovědnost vůči lidem a institucím, které studuji, odpovědnost vůči veřejnosti, vůči vlastnímu oboru a škole a v neposlední řadě i vůči státu (Nosková, 2004, 121–125).

¹² Na diktafon jsem kladl výrazné technologické nároky, protože jsem se pohyboval v prostředí, které, pokud mělo být přirozeným prostředím informátorů, bylo poměrně rušné. Tímto děkuji společenskému modulu FHS UK za zapůjčení kvalitního diktafonu po klíčovou fázi výzkumu.

¹³ Kračmar, Vojtěch. 2011. Pojetí medicíny v obci Pálenice. FHS UK Praha, 2011

Anonymizovat informátory i instituce je nutné z několika důvodů. Především z důvodu vzájemné kritiky, kdy jednotliví informátoři kritizují jiné.

Kritika je v mých rozhovorech poměrně silné téma. Aktérů, které jsem zkoumal, není zase tak velký počet a mají mezi sebou silné, téměř každodenní vazby. Text práce jsem také některým aktérům přislíbil, jako určitý dík za participaci na výzkumu. Doufám tedy, že čtenáři bude zřejmé, že kritika je tématem, které jako výzkumník reflektuji, a zároveň doufám, že text práce neovlivní negativně vztahy uvnitř kmene. Žádné konkrétní pasáže přepsaných rozhovorů, ani konkrétní kritiku mezi aktéry v práci nezmiňuji.

Takový přístup je nutný, ptám-li se na komplexní názory a postoje a zkoumám-li vymezení a pozici jednotlivců vůči ostatním. Dalším důvodem pro anonymizaci jedinců i institucí je určité know-how, které některé dílny shromažďují a vytvářejí (viz. praktická část o hledání ideálního kola). Toto know-how je pro dílny potenciálně komerčně úspěšné. Slíbil jsem tedy informátorům, že know-how nebude vyzrazeno. I když by technologická data byla zajímavá, nejsou přesné popisy a geometrie ráků pro mou práci příliš relevantní.

Další rovina etiky se zakládá na etice vůči veřejnosti a v neposlední řadě i státu. Některé pořádané akce jsou sice kryté doporučením pro dodržování dopravních předpisů i v užívání helmy pro vlastní ochranu, a priority se však počítá s jejich porušováním. Tato porušování jsou však vždy na individuální zodpovědnosti jedinců a při samotném závodě jsem i já jako osoba vystupoval jako účastník závodu, ne jako výzkumník. Všechna jména informátorů i dílen a podniků jsou tedy v práci anonymizována.

Poslední rovinou etiky je reflexe výzkumu a výzkumníka v terénu. V terénu se pohybuji sám, ve známém prostředí velmi podobných lidí. Výzkum je proto poměrně náročný na reflexi. Ve chvíli, kdy mě napadla možnost využitelnosti Maffesoliho konceptu kmene (Maffesoli 1996, 2002), jsem si také uvědomil, že svým výzkumem mohu začít tuto sociální realitu reprodukovat. Jak mohu vědět, že zde existuje uskupení popsitelné pomocí konceptu kmenů, jestli není možné, že vzniklo, nebo vzniká právě díky tomuto výzkumu a mé přítomnosti v terénu a zaváděním tohoto konceptu do sociální reality? Jaké budou důsledky mého působení a jednání? „Reflexivita nemůže být nikdy ukončena a výzkumník a jeho pozice se nemohou stát plně transparentní“ (Stöckelová 2013, 21). Většina aktérů se pohybuje v podobné sociální situaci „ve stejné obecné kulturní zóně“ jako já, výzkumník (Stöckelová 2013, 68), mladý člověk, s poměrně velkým společenským rozhledem. Antropologický

výzkum tedy vedu v linii „napříč“ (tamtéž). Takové postavení ve výzkumu s sebou přináší určité reflexivní problémy, které je třeba mít neustále na mysli. Snažím se pokud možno nezanášet do terénu používané koncepty a termíny, někdy to ale není možné. Informátoři jsou často s podobnými tématy již obeznámeni (leckdy i odkazují na literaturu o podobných tématech). Stává se také, že se aktéři často snaží odpovědět tak, aby se mi to hodilo do výzkumu, případně tak, aby dodrželi určité zažité standardy, nebo aby neprozrazovali například apriorní předpoklady porušování pravidel silničního provozu, nebo aby neposkytovali „špatné“ příklady, nebo aby nevyzradili know-how dílny.

2.6.Souhlas s výzkumem

Získat souhlas se zveřejněním informací nebyl v mém výzkumu problém. Při nahrávání rozhovorů jsem informoval aktéry o tom, kdy a za jakých podmínek bude jejich výpověď uvedena, včetně anonymizace jména. Informovaný souhlas (Novotná 2014) jsem tedy získal u každého z rozhovorů. Výjimkou byly přímé žádosti v průběhu rozhovoru, abych v určitém momentu nezapisoval („tohle tam ale teď nedávej“). Tato žádost se nejčastěji týkala oblasti vzájemné kritiky mezi různými dílnami. V takovém případě segment rozhovoru v práci nepoužívám a informace o kritice podávám natolik abstraktně a bez hodnotového pozadí, abych nepoškodil ani aktéry, ani samotný terén výzkumu. V textu tedy kladu důraz na spravedlivý přístup ke všem aktérům a maximálně možně se snažím být nestranný jak v případě samotných sporů, tak v textu, kde nestráním žádné ze stran, které se vzájemně kritizují (tamtéž).

V terénu jsem často mluvil s větším množstvím lidí, mnohé jsem ani neznal jménem, například účastníky akcí z jiných měst a podobně. Nejspíše jsem všem neřekl, že jsem výzkumník a co dělám. V takových případech jsem se spoléhal na „souhlas neodporování“ (Novotná 2014). Většinou se o mě však tak obecně vědělo, co dělám a kdo jsem, proto jsem počítal s tím, že pokud mi někdo přímo a konkrétně neřekne o to, abych jeho názory nezveřejňoval, že mohu jeho výpovědi použít, samozřejmě anonymizované. V závěrečných fázích výzkumu jsem se bavil s lidmi, které jsem často potkával poprvé, těm jsem však vždy řekl, že dělám výzkum a nikdy jsem se nesetkal s nesouhlasem o možnosti anonymizovaného zveřejnění jejich názorů.

2.7. Psaní

Ve své práci používám části textu, které jsou inspirovány zhuštěným popisem Cliforda Geertze (Geertz 2000). Jedná se o části textu, které jsou žánrově odlišné a přibližují se beletristickému stylu. Účelem těchto částí je shrnout, zhustit výsledky pozorování a vyložit je čtivou formou. Je to vyprávění, do kterého shrnuji několik aktérů a situací do jedné osoby, která tak podává svědectví o životě příslušníka zkoumaného kmene, o jeho myšlení, hodnotách a názorech. Chtěl jsem takto ukázat jednu z typických událostí, pokusit se vykreslit obraz „z poza řídítek“. Podklady pro tyto texty a jednotlivá data jsou v celém textu představovány a interpretovány již v akademickém jazyce.

Text celé práce vznikl postupně během výzkumu. Tematizuje situaci postmoderní společnosti a snaží se pospat společenský jev podle konceptu kmenů, který je bytostně postmoderní (Maffesoli 1996, 2002). Při vytváření postmoderních konceptů je třeba mít na mysli neustále možnost změny sociální reality, které s sebou přináší fluidnost kmene i pružné hodnotové rámce aktérů. Na tyto změny text reagoval a jako výzkumník jsem se snažil zachytit dění co nejkomplexněji. Text se tak skládá z různých kapitol, které na sebe navazují jako určitá stavebnice, kterou je možné kdykoliv přeskládat, podle toho, která z částí je zrovna důležitější a zjevnější. Do textu v podstatě neustále, i nyní, když právě teď píši, vkládám nové a nové informace z pozorování, i z právě čtené literatury. Text by tak bylo možné tvořit a stavět v podstatě do nekonečna. Jednou se však práce odevzdat musí a tak skončí i strukturace a stavba textu. V jaké podobě se text dostane ke čtenáři je proto i součástí dobrodružství etnografického výzkumu.

3. Empirická část

Vyprávění o pražském kmeni, který se pohybuje v postmoderní společnosti středoevropské Prahy začnu od počátků kmene a jeho stylu. Pro popis budu podobně jako Maffesoli (1996, 2002) používat archaické metafory (Evans 1997, 243).

Podle z nejstarších členů zkoumaného kmene, dalo by se říci, že možná i jedněch ze zakladatelů, nebo dejme tomu emblematických postav (Maffesoli 2002), přinesla parta kluků styl a jízdu na fixed gear kolech do Prahy kolem roku 2009. Přišli z Londýna a založili blog¹⁴ Prahafixed. Kluk z Londýna dělal messenger, a přinesl do Prahy styl jízdy i samotný životní styl „messenger live style“ (Kidder 2005).

¹⁴ <http://prahafixed.wordpress.com/page/20/>

Funkcí blogu Praha fixed mělo být šíření informací a spojování lidí, kteří se zajímají o fixed gear a s tím spojený životní styl messengerů. Blog přinášel novinky ze světa městské cyklistiky a informoval o akcích stejného typu, jaké pořádají messengeri v USA i jinde po světě. Pořádali také první akce jako alleycat v Praze a utkání v bikepolo. Tím byl položen základ kmene. Vznikly první vazby a začali se setkávat jezdci, kteří měli podobný životní styl.

„Kolem singlspeedů a festek se vždycky motaj divný lidi, to nás baví tohle to, vždycky za tím něco je a nejde tolik vo tu soutěž ale užít si to setkání“ (Jessie 9. 1. 2014, terénní poznámky).

3.1.Slang

Podle Kiddera (2005) je slang součástí stylu messengerů, vedle specifického oblečení kola a podobně. Na začátku empirické části bych se tedy pokusil vysvětlit několik slangových výrazů, které se budou dále objevovat. Během pozorování jsem si však nevšiml, že by se samotný slang nějak výrazně tematizoval, že by se o něm mluvilo. Vznikl jako kombinace slangu obecně cyklistického s převzatými výrazy od messengerů z jiných měst. K primárnímu slovu fixie se ještě vrátím, při popisu samotné technologie jako sociálního jevu (Latour 2002), fixie se ještě překládá jako festka, furtka, furtošlap. Já se pokusím držet původního a nejpoužívanějšího fixie, pokud si to stylistika vyžádá, použiji i termíny jiné. Dalším výrazem by mohl být skid, což je způsob brždění na fixie, kdy se blokuje zadní kolo tak, aby se neotáčelo. O dovednosti a významnosti takového brždění také dále. Proti protočení pevného pastroku (ozubeného kola na zadním kole) slouží lock ring, proti závitů dotažená objímka. U-Lock je zámek z pevné ocelové tyče ohnuté do tvaru U a pochází z New Yorku, messengeri ho používají, protože je v podstatě nezničitelný a pro svou skladnost se dá vozit za páskem kalhot. Ve slangu se dále objevují slova pro pořádané akce jako je alleycat – převzatý název pro závody ve městě, Garage Race , Two Hill Suicide a další názvy závodů, ke kterým se budu také vracet a budu je vysvětlovat v další části práce. Obecně cyklistickým slangem jsou například espédéčka, tedy nášlapné pedály fixující nohu na pedálu, aby nesklouzla a zároveň aby umožňovala techničtější a efektivnější přenášení výkonu cyklisty na kolo, pokud cyklista nepoužívá espédéčka, používá klipsny nebo strapy, řemínky sloužící ke stejnému účelu. Dále bych se slangem a odbornou hantýrkou dopodrobna zabýval, stejně tak jako jednotlivými výrazy pro jednotlivé součásti kola, například ráfky, špice a pod.

3.2.Kolo

Sundáš kolo, kde od včerejška visí na zdi, jako každé večer, když se vrátíš domu ze školy, práce, nebo párty s kámošema. Letmo zkontroluješ všechno, co se hejbe, střed, pedály řetěz, pastorek, lock ring, není tu nic navíc. Taky pláště, jetsli maj správné tlak. Kdyby něco selhalo, závod nedojedeš, to by byla škoda a i ostuda, jezdíš přeci pořád, seš tím známej. Taky máš pěkný kolo, je to ozdoba ne jen na zdi ale každý akce, kam přijedeš všichni ho znaj. Skvělej rám, dráhovej Favorit, postavil sis ho sám z pečlivě vybraných komponentů . Vysoký ráfky do barvy a pochromovaný řídítka. Trochu to otřeš a namažeš, pro jistotu trochu dohustíš pláště, jedeš přeci závod.

Kolo je snad nejdůležitějším pojmem v mé práci. Okolo kola se vše točí, kolo je výrazovým prostředkem a nejdůležitějším prvkem stylu zkoumaných aktérů. Okolo kola vzniká kmen, který mění Prahu a kolo a kmen jsou Prahou měněny (Lefebvre 1996, Braun Kohlová 2012).

Ve stručnosti si dovolím v jednom odstavci popsat kolo fixie tak, jak jsem se s ním během výzkumu setkával, abych načrtl základní představu o takovém mechanismu, který je pro zkoumaný kmen klíčový. Kolo představuje společenskovedně analyzovatelný mechanismus, který stojí za určitým jednáním (Latour 2002).

Fixie jsou používána messengery v New Yorku i jiných velkých městech (Kidder 2005). Mají minimalistický design s minimálním množstvím těch nejnужnějších komponentů, jejich výčet by mohl být velice krátký: ráfky, špice, neboli dráty výpletu, náboje, pastorek, středové složení a hlavové složení, kliky pedálů, převodník a pedály, sedlová trubka, sedlo, vidlice a řídítka. Celý mechanismus kola je co nejjednodušší. Jeden převod přenáší sílu z nohou na zadní hnané kolo. Zadní převodové kolo, pastorek, je pevně namontován na osu zadního kola, tedy pokud se otáčí zadní kolo, tak se otáčí celé převodové ústrojí, včetně pedálů. Proto jezdec musí neustále šlapat, a šlapáním kolo nejen pohání, ale odporem svalů i brzdí. Z toho vyplývají specifické nároky na jízdu, které budou popsány dále. Design fixie se stal základním symbolem celého stylu (Kidder 2005, Hebdige 2004).

Po několika letech se však začíná situace měnit a cyklisté hledají nové ideální kolo do města, tak, aby zůstávalo věrné minimalistickému a surovému stylu, ale zároveň aby bylo lépe přizpůsobené pražským poměrům. Fixie lze všude pohodit, bez rizika poškození, má minimum dílů, které by se daly při jízdě poškodit, nebo které by bylo složité opravit. Design

festky bývá nenápadný, zato v minimalistické podobě často dovedený do dokonalosti právě v těch nejmenších detailech. Z dálky vypadá jako napůl zrezivělé kolo po dědovi, ovšem vždy když jsem se zaměřil na detaily, zjistil jsem, že se jedná o „skvost“ pečlivě sestavovaný z nejlepších komponentů a laděný do naprostých detailů.

Během pozorování jsem začal rozlišovat i různé specifické tvary fixie, podle toho za jakým účelem jsou stavěny a jak se od svého původního vzoru mění. Některé více vycházejí z kol používaných na dráhové závody na velodromech, jiná se začínají přibližovat kolům na krasojízdu (krátká rámová stavba), jiná jsou robustnější a blíží se spíše freestyle kolům.

Většinou se představují silniční, nebo ještě lépe dráhová kola tak, aby byla na míru individuálním potřebám, jak estetickým, tak praktickým. Většinou se jedná o různě upravené silniční rámy, ve výjimečných případech různě zkracovaných, doplněné o vypletená kola na speciální náboje pro pevný převod. Určitou charakteristikou pro messenger styl jsou zkrácená řídítka na použitelné minimum, která umožňují průjezd mezi automobily, značkami, chodci a v jiných těžko průjezdných situacích. Pláště na kolech jsou podobné, nebo totožné, jako na silničních, nebo dráhových kolech, tedy co neušší, pro co nejnižší valivý odpor. Na festky se také vyrábějí specializované pláště odolné proti opotřebení při specifickém druhu brzdění, i proti poškození ostrými předměty ve městě.

Praha je velmi náročný terén pro jízdu. Kola fixie, jako hlavní prvky stylu zkoumaného kmene, pocházejí z New Yorku, Londýna a podobných měst. V Praze se však styl za dobu přibližně sedmi let začal transformovat. Probíhá proces bricolage, kdy se přenáší jednotlivé prvky a přizpůsobují se lokálním podmínkám (Heřmanský, Novotná 2011, 103).

Odvážil bych se tvrdit, že v současných experimentech dominuje doplnění kola o některé komponenty, nebo celková změna koncepce kola, co však zůstává je důraz na design, který musí být co nejvíce minimalistický, a to z důvodů zachování syrovosti stylu, i z praktického hlediska městských podmínek.

„Sem jezdil právě že denně z Břevnova jak tady bydlím nahoře k národnímu divadlu a potom po centru různě ale tadle cesta mě prostě jako vždycky do centra sem jezdil <§> a takže jako břevnov je na tohle na fixku jakodocela drsnej protože prostě kopec...“ (Jerry 19.1.2014).

Nejmenší změnou je přidání volnoběžného převodu, kdy již jezdec nemusí stále šlapat a dvou brzd, nebo torpéda, které však pro svou nižší výkonost není tak často používáno. Kompletní změnou je například využití starých horských kol „kultovních“ značek a designu a jejich úprava podle potřeby jednotlivce. Dominuje chromolibdenový rám, často se mění pevný převod na volný, případně se přidává i řazení. Další úpravou je použití řazení v náboji, které nenarušuje minimalistický design kola a umožňuje měnit převody v závislosti na sklonu terénu. Podle Joa je ale méně odolný při razantním a silovém způsobu jízdy a není tolik používán (Joe terénní poznámky, 24. 10. 2013). Joa jsem potkal s horákem. Vysvětloval mi, že ve městě už jezdí raději na něčem pevnějším a že fixie si nechá na velodrom, že už ho to po Praze také tolik nebaví. Jeho horák byl stále ve stylu messengerů, rám z kvalitních ocelových trubek s minimem komponentů. Řazení však měl (Joe, terénní poznámky 21. 12. 2013).

Když jsem se s Joem setkal o pár měsíců později na jedné ze společných jízd, měl opět fixie a předváděl celé své umění jízdy na plno (terénní poznámky 26. 3. 2014).

Egon a Jessie mi vysvětlují, že když je špatné počasí, tak jezdí na cyklokrosových kolech. Mají duralové rámy a karbonové vidlice, které dobře pohlcují vibrace na dlažbě (Egon a Jessie 9. 1. 2014). Cyklokrosové kolo a různé varianty na cyklokrosové kolo jsou v současné době nejoblíbenějším konceptem kola do Prahy. Cyklokrosová kola se objevují častěji i na soutěžích a figurují na prvních místech. Jerry a jeho přátelé si na výjezd do pustiny upravili festky právě jako cyklokrosová kola;

„My sme jeli na fixkách, to právě bylo přímo tady ... že jsme si udělali tady takový jako ... jako takovýdle cyklokrosový“ (Jerry 19. 1. 2014).

Jaké je tedy ideální kolo pro kmen cyklistů, aby splňovalo atributy „messenger style“ a zároveň bylo ideální pro specifické podmínky náročného Pražského prostředí? V několika dílnách se snaží přijít na své ideální kolo, navrhnout a zkonstruovat si kolo podle svých představ;

Jerry: „Ne ne tady ne ale bude to určitě jako podobně provedený tohle je dráhová a von vymýšlel cyklokrosovou právě a protože ta ide tohodle kola je vlastě taková zkloubit trochu geometrii dráhovýho a cyklokrosovýho rámu kerý vlastně nejsou zas tak odlišný a daj se docela dobře skloubit.“

Já: že to je krátký prostě...

Jerry: „No právě že vono totiž když člověk bude mít fixku do města tak to bude skvělí vlastnosti mít že v tom městě se člověku na tom bude jezdit pohodlně a vydrží to a bude to prostě takový hravý a potom jako a pro nás je to taky takový uspořeni toho, že vlastně můžem udělat dvě kola jakoby perfektně a za jeden ten frame set uděláme nějakej ten korpus kerej bude a potom jako různý navářky na dodělávání jako vedení a tak to už prostě by si člověk řek kdžy bude chtít cyklokros a vždycky si to bdue moct dát na fixku a když tam bude mít dvě navářky to prostě ... to jako u toho bude no ale to Se eště uvidí“ (Jerry 19.1.2014).

Jerry stále vychází z původní fixie a drží se možnosti návratu, snadného předělání si silničního kola zpět na fixie. Kolo musí být „hravé“ aby se na něm dalo dobře tančit mezi auty. Za ideální kolo bychom mohli považovat vlastně jakékoliv, například cyklokrosové kolo, ale koncept syrového kola vybaveného co nejmenším počtem komponentů zůstává. Design je dotvářen snahou používat tradiční a osvědčené ocelové materiály, které jsou vhodné pro své jízdní vlastnosti, nerozbitnost a schopnost pohlcovat vibrace, navíc se ocelový rám používá už od pradávna cyklistiky;

„...jako nevim ocelový rámy byly uplně taky vlastně ožívá ta ocel se oceňuje to jak tehda s tim materiálem dokázaly fakt perfektně pracovat a dostávali to do neuvěřitelnejch možností potom přišla hlína hliník a to prostě to už je takovej materiál kterej podle nás má jako že už akorát umírá...“ (Jerry 19. 1. 2014).

Lock ve svém komentáři k tomu, co by chtěl vyrábět za kolo, co ho nejvíce láká, shrnul všechny tři diskutované typy kol i s vhodností jejich využití:

„...Normálně no říkam že jako my budeme mít v tý nabíce chceme představit to kolo a to bude prostě silnička, protože pro nás je to hlavní produkt potom by měla přijít dráhovka, což samozřejmě znamená i pro ty městský fixaře a tyhlety že jo ale nechceme z toho dělat jakoby fix gear rám, což už je jakoby jiná geometrie je to předělanej jako dráhovej rám, protože to nám přijde že je taková jako trendovka která stejně jako moc nevydrží takže se držíme těch dráhovejch geometrii a potom přide cyklokroska ale vy loženě nějaky jako eště sme uvažovali vo jako vo singlpeedový cyklokrosce což je prostě jakoby do města, protože některý lidi chtěj singlspeed že jo nechtěj řazení je to levnější jednodušší sám víš asi no ales zároveň to rpostě má trochu jiný pláště a v létě si tam člověk může dát normálně silniční že jo a <no jasně> a různě si tam může s tim jezdit celoročně takže tak...(Lock, 4. 2. 2014).

Několik dílen se snaží postavit vlastní rám, nebo alespoň přizpůsobit nějaký původní ocelový. Egon říká, že se hned nemusí kupovat nové rámy, že je důležité recyklovat staré, nebo postavit nový ale kvalitní, který dlouho vydrží a ocelové že jsou prý v podstatě nerozbitné. Egonovi jde hodně o udržitelnost cyklistické dopravy a zdůrazňuje potřebu recyklace a repasů starých součástek. Také tvrdí, společně s Jerrym, že staré součástky jsou kvalitnější a trvanlivější, než nové. Obzvláště se staví proti levným součástkám dovezeným z Taiwanu, které vypadají retro, jsou ale z nekvalitních materiálů (Egon, 9. 1. 2014). Ocel je podle Franka nejlepší, pohlcuje vibrace a je možné z ní dělat pěkné tenké trubky a rámy s klasickými tvary. Kola jsou také nenápadná a nevypadají, jako by spadla z vesmíru. S duralem už prý nevědí, co by a tak se snaží přijít na nějaké nové způsoby jak kola prodat

„...No to je je tady taky zajímavý když máš klasickej hliníkovej rám ty sváry sou úplně jako hnusný jako @@a je to měkky jako třeba největší omyl kerej vopravdu byl ...“ (Jerry 19. 1. 2014).

Trvanlivost a odolnost rámu je důležitá. Nejspíš nejen ve městě, ale mohli bychom se dohadovat, že městské prostředí zakládá zkušenost s odolností různých kol:

Ocelové rámy se dají „... renovovat prostě můžeš za deset let za patnáct přijít, že ho chceš prostě přelakovat a ten rám najednou ajo jako prostě novej on má prostě tu stálost ten materiál, že to není jako hliník, kerej se prostě vyžvejká proto v to jako věříme a proto se nám ta ocel líbí“ (Tub 4. 2. 2014).

Kola jsou podle Franka poměrně konzervativní věci a myslí si, že nic nového se zatím na kolech nevymyslelo, leda by musela přijít opravdu revoluce (Frank 20. 11. 2013).

K fixie se tak stále každý vrací, při odvolání se na autentičnost kola, i jako na předka všech kol. Fixie je tak podle aktérů původní, tradiční kolo, spojující nejjednodušší principy jízdního kola s nejnovějšími technologiemi. Jsou tak vytvářeny postmoderní stroje spojující historii se současností a jejich stavba je hledáním grálu městské cyklistiky (Maffesoli 2002). Estetika (Evans 1997 20-243) kol je metaforou pro tvrdost boje o kus místa mezi chodníkem a silnicí.

Ideální kolo

J. „jezdí pořád protože u něj to je uplnej jako mam pocit že pro něj je to do Prahy fakt jako nejrychlejší dopravní prostředek je jako jezdí vopravdu jako blázen na tý fixce takže to prostě jako jede nejrychlejc takhle na ty silnice pro něj je to prostě pohodlný že takhle prostě všude to hází a neřeší to, než aby jako jezdil na silničce“

„já sem jezdil minulej rok ale teďka už nějak jako nejezdím no když si jako vyject a blbnout tak si to vytáhnu ale už spíš jako na fixku na tu dráhu <§> to se tomu věnuju a hlavně tak jako různě tak různě jako střídám no že to v podstatě nemam nějak jako určený já tak jezdím pořád řekl bych“ (Jerry 19. 1. 2014).

Někteří z aktérů přesedlávají z kol s pevným převodem a dráhovým designem na kola praktičtější pro podmínky Prahy, přičemž hledají jakýsi ideální koncept městského kola pro podmínky Prahy, které bude splňovat nároky na styl blízký messengerům v New Yorku, Londýně, nebo jiných zahraničních městech a zároveň budou praktičtěji využitelné v kopcovité a „hrbolaté“ Praze. Musí zachovávat minimalistický design, nenápadnost, jednoduchost a předpoklady k rychlé jízdě, ale zároveň pevnost a určitou mohutnost (kvůli nerovným povrchům).

Kladen je velký důraz na jednoduchý servis, který je možné u základních součástí vykonat i přímo na silnici. Jak jsem již psal výše a jak je pojednáno v teoretické kapitole o messengerech, je důležitá i odolnost součástí bicyklu, ne jen rámu, ale i jednotlivých komponentů. Bicykl snáší hrubé zacházení, nezřídka kdy se stane, že kličkující jezdec zachytí o sloupek značky řídkem, o obrubník klikou nebo pedálem, nebo se nezřídka setká fyzicky i s automobilem, například se zrcátkem, blinkrem nebo blatníkem.

Do terénních poznámek jsem si zapsal Frankovo vyprávění o incidentu v provozu:

„já: srazilo tě třeba někdy auto“?

Frank: „...to pak jedeš a nějaký kokot ti tam vlítne, nebo prostě jedeš v protisměru jako sem jel a pak sem vjel u Masaričky do jednosměrky von jel z leva a někdo tam couval a pak sem mu vrazil do blatníku a druhýmu se pak válel po kapotě...“

„Já: ...a byl si v pohodě?“

Frank: „Jo, já jo kolo taky jako trochu hlý řídítka ty jsem srovnal hned, jako no pedál sem trochu pomačkal vo dveře ale nic jako“ ...

„Já: ... trochu šok ne?“

Frank: „Jako jo no trochu“ (Frank 20. 11. 2013).

Když ještě pomínu pocity a názory Franka, můžeme si všimnout, že se s jeho kolem při srážce s automobilem nic nestalo, maximálně drobné závady, které neovlivnily další možnost jízdy. Frank jezdí na „očesaném“ kole, na fixie jen s jednou přední brzdou. Kdyby měl na kole další komponenty, jako jsou brzdy na vnější straně beranů, řazení, a přesmykač, mohl by je při srážce s automobily poškodit natolik, že by nemohl pokračovat v další cestě na kole. Hledání ideálního kola je neustálý proces a je předmětem stálé diskuse. Postmoderní pluralita hodnot v rámci kmene (Maffesoli 2002) takové diskuse umožňuje a vyměnit fixie za jiné kolo není ničím neobvyklým, nebo dokonce hodnoceným.

Na společenské akce se však na fixie zkrátka sluší přijet a některé vyjížděky, nebo soutěžní disciplíny jsou pro jiná kola uzavřené.

Při rozhovoru u zázvorového čaje v kavárně na Smíchově mi Jessie a Egon vysvětlovali, proč je dobré jezdit na fixie a jaké to má výhody. Přitom Egon přijel na setkání na fixie a Jessie na cyklokrosovém kole. Na fixie je výhodou snadná údržba, nezničitelnost a nenápadnost. Absence převodů umožňuje využití masivnějšího řetězu a jeho menší opotřebování. Stejně tak není třeba se starat a měnit všechny pastorky převodů, stačí vyměnit jen jedno ozubené kolo. Jerry mluví o svém kamarádovi, který na fixie jezdí:

„...na tý fixce takže to prostě jako jede nejrychleji takhle na ty silnice pro něj je to prostě pohodlný že takhle prostě všude to hází a neřeší to než aby jako jezdil na silničce“ (Jerry 19. 1. 2014).

Fixie jako kolo tedy hraje určitou aktérskou „hru“ (Latour 2002). Skrze fixie je možné se stavět k sociální realitě v rámci kmene tím „správným“ způsobem. I když jsem popsal celou škálu kol, na kterých kmen jezdí a se kterými experimentuje, myslím, že fixie zaujímá jako symbol jedinečnou pozici ve stylu kmene. Jedině na fixie se správně jezdí, je to opravdová archaická jízda, která je pro kmen historicky ukotvena. Na fixie podle aktérů kmene jezdí od pradávna, kdy cyklistika v Čechách zažívala své zlaté časy. Také na fixie se to dá automobilistům „pořádně nandat“, lze si ukrást kus místa pro sebe z prostoru, ze kterého jsou

cyklisté jinak vyloučení (Pospěch 2013, Lefebvre 1996). Na jiném kole je to samozřejmě možné také, ale fixie je pro svou náročnost na ovládnání ideálním prostředkem.

Styl

Na sebe si vezmeš něco, co neurazí, dres asi úplně ne, nebo přes něj přetáhnout triko, košili, cyklistický tříčtvrťáky přetáhneš kraťasama, to je do města nejlepší, a bude vidět i to nový tetování, to je jasný. U-Lock za pásek a messenger back, vezmeš si helmu, přeci jenom ty dlažky, ještě ráno pršelo. Vypadá to dobře, trochu votrhaný, aby ne, taky ty hadry používáš, no možná by se tě někdo leknul, ale tam kam jedeš je to v pohodě.

Základem stylu celého kmene je jízdní kolo jako takové. Za dominantní prvek bych považoval fixie, neboli festku, tedy kolo s pevným převodem. Podobně, jako fixie vzniklo kombinací dráhového kola s prvky nutnými pro provoz ve městě, podobně vzniklo i oblečení. Nejčastěji jsem na různých vyjížděcích viděl jádro kmene spíše v běžném městském oblečení. Převážně „kecky“, aby se vešli do klipsen, nebo přímo boty s nášlapnými pedály. Městské kalhoty, nebo legíny s kraťasy, mikinu, a messenger bag přes rameno. Helma je v Praze spíše samozřejmostí a v poslední době se objevují i městské, nebo jinak stylové helmy. Vzniká tak určitá bricolage (Heřmanský, Novotná 2011, 103) prvků přizpůsobených z „messenger style“ pro specifické podmínky Prahy. Bricolage se netýká jen oblečení ale i kol samotných, kdy se předělávají jiná kola než fixie tak, aby si co nejvíce podržela svou estetiku a design.

Částečně jsou na kmen navázána také grafická a výtvarná studia, které se zabývají designem. Je inspirován cyklistikou a retro stylem závodních kol 60. a 70. let. Studia vytváří jakýsi „vizuál“ ke kolům a k cyklistickým doplňkům. Působí i v jiných oblastech, cyklistika je pro studia asi nejinspirativnější (Dadan, terénní poznámky, 26. 3. 2014). Estetika je jednou z hédonistických a archaických hodnot kmene, skrze kterou hédonisticky vyjadřuje své postoje a názory (Maffesoli 2002, Evans 1997).

Hledání a přenášení jednotlivých prvků stylu, adaptace na místní prostředí i důraz na historii, používání „retro“ prvků odkazujících k historii cyklistiky a cyklistických závodů, „slušné“ městské, nespportovní oblečení, to vše odkazuje k časům, kdy cyklistika byla podle představ kmene alespoň symbolicky běžným společenským jednáním ve městě.

Zdrojem inspirace pro styl oblékání i samotné jízdy jsou četná videa sdílená na sociálních sítích. Tato videa většinou zachycují messengery, jak v práci projíždí ulicemi velkých amerických, či britských měst a kličkují mezi automobily, přičemž jsou vybaveni praktickými

i módními doplňky od značek, které se již na styl messengerů přímo specializují.¹⁵ Styl si pak aktéři přizpůsobují místním podmínkám a využívají i dostupného zboží, případně se snaží zboží ze zahraničí získat. Tím opět dochází k bricolage a k vlastní iniciativě v předělávání a upravování stylu ve smyslu D.I.Y.(Hebdige 2004, Heřmanský, Novotná 2011, 103. Kumová 2011, 26–27).

3.3.Kodifikace

... tady na ten závod nejezděj žádní hošáci na festkách, co je akorát voděj po chodníku, nebo u nich kouřej balený cigára...

Podle Hebdige (2012) však každý styl, každý odlišný druh chování společnost „léčí“ a určitým způsobem začleňuje chaos vzniklý něčím novým do svého původního řádu. Často se tak stává prostřednictvím komerční kodifikace. Ze životního stylu messengerů se stala móda a i nejdůležitější prvek jejich stylu se stal běžně dostupnou komoditou.

Postupné šíření stylu dokazuje Jessie, podle kterého ještě před několika málo lety jezdilo na festce jen pár lidí.

„před sedmi lety tu jezdilo na festkách sedm lidí“ (Jessie 9. 1. 2014, terénní poznámky).

A Jerriho kamarád se stavbou fixie zabývá ještě déle;

„... von už to dělá nějakejch takových třeba 12 let a předtím von prostě před těma čtyřma lety najednou pocejtil neuvěřitelnej bům jako...“ (Jerri 19. 1. 2014).

Podle jeho názoru se z „messenger live style“ stala móda a o tu mu již tolik nejde. Na fixie a po městě jezdí z jiných důvodů, ke kterým se v práci ještě vrátím. Módu „messenger live stylu“ považuje za dvouletou epizodu ve které se;...*„festky vodily po chodnicích“* (Jessie, terénní poznámky 9. 1. 2013).

Společnost se tak ve své podstatě pokusila komodifikovat styl kmene a udělat z něj další módní vlnu, vůči které se kmen vymezuje a často se navzájem za takové „prohřešky“ kritizují.

V jedné z dílen *....používaj takový už jako hodně nový materiály kerou sou ... už z číny...“* (Jerri 19.1.2014).

¹⁵ Příkladem by mohl být například jeden z komplexních filmů o messengerech dostupný na www.mourderofcouriers.com ke dni 10. 4. 2014

Jerri tolik ústup fixie z módy nereflektuje;

„Já si myslím že to neodeznívá že akorát lidi vůči tomu už přestávají být tak nějak vymezený nebo už prostě to je součást a nikdo už to neřeší že předtím vlastně to byl boom každé vo tom MLUVIL jako právě a jako tady těch lidí bylo dost že tady bylo pár těch fixek tak vo tom strašně lidí jenom mluvilo a a to myslim že právě ted'kom teprve utichlo že se vo tom přestalo mluvit ale ty fixky nezmizeli, pořád tady sou a malinko rostou jako jo ale jako je fakt že jako tak jako třeba když děláme ty vyjížd'ky tak tam je naprostá většina těch fixařů jako i do města je tam“ (Jerri 19.1.2014).

Jerri se však vrací k vyjížd'kám, které pořádá se svou dílnou a ve své podstatě tak popisuje opět prostředí kmene, ve kterém se pohybuje, a které stále jezdí na fixie a používá svých prvků stylu k vyjádření vlastních názorů. Sám jsem se několika takových vyjížděk účastnil a vím, i jak Jerri říká, ona většina fixařů na vyjížd'kách jsou opět členové kmene (26. 3. 2014, terénní poznámky). Kmen se tak zároveň vymezuje proti komodifikaci ze strany společnosti a ukazuje tak i své fluidní hranice (Maffesoli 2002). Zde by se mohlo zdát, že dochází k určitému rozporu. Musím však připomenout, že se zde v práci zabývám určitým jádrem kmene, okolo kterého se nabaluje širší veřejnost, „mlhovina“. Kdo a kdy přesně do kmene patří, není bytostně jasné a určené. Zřejmá je kritika komodifikaci prvků stylu a jejich zapojení do tržního systému globalizované společnosti, kde chvíli byl a možná stále je „messenger style“ kmene jako módní vlna.

3.4.Návrat k archaickým hodnotám a hledání nového grálu

Dopoledne vyrazíš, po cestě na sraz se trochu zahřeješ a taky trochu pobavíš hned druhou křižovatkou na červenou. Na registraci znáš kupu lidí, bavíš se s Joem, Frankem , akci pořádá Egon a Jimmi, chybí Pity. Jsou tu i kluci z jiných dílen, prohodíš pár slov, jezdíte už leta. Taky pár co vůbec neznáš, vlastně možná většinu , to si uvědomíš, když koukneš kolem, někteří sou vyšperkovaný v dresech jiný stejný jako ty, je to událost, taky se domluvaj další akce, všechno si to pamatovat přes celou cestu, pak si to připomenete, nebo to bude na blogu.

Opustím nyní klasické moderní pojetí lineární historie a zkusím uvažovat o vzniku cyklistiky jako o archaické době, o době, kdy všechno bylo lepší, autentičtější, od ráje (Elliade 2009), kdy každý cyklista byl pánem světa. Lidstvo chybuje a ráj opouští, nezadržitelně se žene do záhuby, do hříchu a zapomnění. Jedině návrat zpět, vzepření se modernímu pokroku (Maffesoli 2002) umožní nápravu a nabytí nového autentického způsobu

existence. Aktéři kmene tak stále reprodukuje mýtus o dávné době, o „oněch časech“ (Elliade 2009) kdy byla pro cyklistiku zlatá éra. Vše bylo kvalitnější a autentičtější. Fixie se pak v takové interpretaci stává archetypálním kolem, které je jediné autentické. Takové pojetí kola, fixie, nese symbolický význam a ideologii kmene.

„No jako cyklistika no vrací hodně protože v Čechách jako měla v československu měla jako vobrovskou tardici že jo jako a ať už jako Peryč, nebo Favorit a tydlety jako výroby tak e to vlastně pokračuej akorát to mělo trošku jako odmlku protože přišli ty horáky a přece jenom tady je o to kopcovitější takže jako je to ale vrací se to hodně no... (Locky 4. 2. 2014).

Frank mi objasňoval historii fixie a ježdění tímto „messenger“ stylem jakoby se tak jezdilo „od pradávna“ cyklistiky;

Podle Franka *...„je to tady furt tohle od začátku cyklistiky. Jiný kola nejdřív nebyly tos měl vlastně pedály rovnou na kolech a pak teprve převod a pak až přehazovačky pak nějak na drahách se ale používají pořád festky“* (Frank 20. 11. 2013 terénní poznámky).

Locky se vrací k historii silničních kol s klasickým ocelovým rámem:

„A teďkom je takový jako obrození že jo jako strašně se to jako vrací a nebo vono to tak jako nezmizelo to se mě na tý cyklistice jako líbí že to tady je furt a že to tady furt bude akorát se to jako furt vyvíjí“ (Locky 4. 2. 2014).

Festky jsou tedy podle aktérů kmene svým způsobem autentická (Maffesoli 2002) a pravá jízdni kola, která tu vždy byla. Cyklista na fixie je tedy ve své podstatě jediným pravým cyklistou, vzpírajícím se modernímu pokroku a hledajícím nový, původní řád existence.

„ ...pak pak sme hledali historii nám šlo vo to že v 30 letech začalal cyklokros jako že vůbec prostě cyklokros na silničním kole do terénu vzniknul právě s pevným převodem jedním takže fixka prostě začínala tady jakoby a šla do různéjch jako do dráhový cyklistiky a tak ale tehdá prostě se jezdilo jenom na pevnej převod“ (tamtéž).

Fixie a „messenger styl“ stojí podle Locka i za obnovením zájmu ne jen o městskou cyklistiku, ale i o klasickou silniční a dráhovou cyklistiku;

„Asi jo jako začalo to téma fixařema hodně to samozřejmě byly lidi kerý to na těch silničkách prostě jezdili furt a to byly spíš starší lidi a je pravda že tadleta fixařská scéna to trochu jako přitáhla zpátky (Locky, 4.2.2014)

Tímto obnovením tak fixie zakládá nejautentičtější způsob změny současného řádu světa (města) a fixie, a jízda, kterou fixie vyžaduje je tak jedinou správnou a autentickou jízdou, která vede ke změně veřejného prostoru v neustálém souboji s modernitou individuální automobilové dopravy (Maffesoli 1996).

Extatický tanec mezi auty

Startuje se, víš, kde jsou checkpointy cestu máš promyšlenou. Šlápneš do pedálů teď to všem ukážeš, jako před pár měsícema v garáži. Na svý fixie umíš všelijaký triky a s espedéčkama ledasco přeskočíš, takže žádněj strach, silnice už uschnuly, těšíš se na skidy v křižovatkách. Někdo možná jede na nějaký silniče, brzdy, řazení, tenhle závod je úplně otevřenej, ale na to se kašle, ukážeš jim to stejně, město je tvoje, a ty se v něm vyznáš.

Každá jízda je svým způsobem rituálem. Jezdec vstupuje dočasně do liminárního prostoru (Turner 2004, 96 – 158), kde vykonává symbolické pohyby sloužící k obnově původního času, ve kterém byl cyklista plnohodnotným účastníkem dění ve veřejném prostoru. Specifickým rituálním nástrojem je pro něj takové kolo, které se nepřímou cestou vrací k základům cyklistiky do „oněch dob“ (Eliade 2009). Zároveň ale jeho konstrukce ztěžuje rituální pohyb po městě a klade na cyklistu i jeho okolí větší nároky, čímž zvyšuje účinnost rituálu. Zvládnutí tance tak, jak se má, jak se má správně jezdit, však vyžaduje specifické dovednosti jezdce. Aby mohl jezdec vstoupit do liminárního prostoru a hledat „čas cyklistů“ musí podstoupit nebezpečí a překonat četné překážky, které mu do cesty klade moderní společnost se svou infrastrukturou a automobilovou dopravou.

„A samozřejmě jako totální neohleduplnost řidičů že jo to u nás je prostě pořád šílený ale zase jako nás to baví že jo jezdit jako že u nás je to trošku jiný že člověk si mezi těma autama trochu víc brouzdá není to že jo že jede po tý jako cyklostezce a jako to zas má něco do sebe no“ (Tube 4. 2. 2014)

Musí také zvládnout určité, správné, kmenem definované úkony, spočívající v ovládnutí fixie. Tento tanec není pro každého. Pro rituální jízdu na fixie je třeba dlouhého tréninku a přípravy.

„je <to> úplně třeba neuvěřitelně nebezpečný právě pro lidi se kterejma sem spolupracoval právě že jsme jim jako dělali třeba kolo prostě pro kluka kterej na tom kole nějak nevyrůstal nebo to nemá v ruce“ (Jerry 19. 1. 2014).

V Praze je třeba neustále tančit, neustále sledovat množství ohrožujících podnětů, kličkovat, hledat svou specifickou cestu v liminárním prostoru někde mezi, což vyžaduje jistotu v ovládnání kola a fixie obzvláště, stejně tak i trénovaný postřeh a odhad situací;

„... mam spoustu možnej zkušeností na to řídit to kolo a znát ty vlastnosti a nějak přemýšlet na ty situace a předvídat a hlavně a v tom je vlastně když člověk se na to soustředí tak je každý den každou minutu jako fakt má co předvídat a já to dělám pořád a prostě jakmile to přestaneš dělat tak se ti to hned někde ukáže a musíš hned nějak řešit tu situaci kriticky a to když si potom řeknu ty vole že si potom řeknu že nějaký člověk tyhle zkušenostu prostě nemá třeba tak fakt úplně mrtvej člověk tady že ty vole je oto potom fakt vo štěstí už jako jestli člověk ty vole jako se mu něco nestane protože když je to nějaká denní součást tak prostě jako je tady řidiči sou fakt úplně děsí v tom městě a fakt jako vůbec...“ (tamtéž).

Fixovaný v liminárním prostoru

Jak se správně jezdí a co dokáže fixie

To už ale letíš k první kontrole, letíš z kopce, dobrzdíuješ, občas skid, dole křížovatak, dáváš bacha kontroluješ, už se rozhlíš předem, sakra červená kašleš na to nějak to trefuješ, nahoru na magistrálu, ať si troubej. Pak vodbočuješ do jednosměrky, tak je to nejrychlejší a navíc je tu asfalt ne dlažky. Proti auto, no co nemá tu co dělat vždyť jme v centru, je to vostuda že tu sou, jedeš tak si uhní v pravo auta vlevo taky stojej tak kdo z koho, blíží se, no tak to strhneš mezi káry co stojej v vlevo, tak tak, lek se, aspoň si rozmyslí, jezdit sem příště, stejně ho za rohem čeká zácpa. S fixkou si mu to dal pěkně sežrat. Pak to pereš dál, kopec ti dává zabrat v protisměru máváš na Tuba, fajn ho potkat.

Absence brzdy, případně obou, a pevný převod, který přenáší pohyb přes převod na kliky pedálů, tak, že nelze přestat šlapat a pokud možno nejtenčí silniční pláště, pro co největší rychlost, je pro cyklistu v nepřehledném městském prostředí opravdu výzva. Jízda po Praze může být přirovnána k jízdě zručnosti, vždy je potřeba dávat pozor na obrovské množství podnětů, které mohou cyklistu ohrožovat. Jízda na fixie je vedle adrenalinové zábavy pojímána i jako demonstrace dovedností, i deklamace názoru na veřejný prostor ve městě;

„...tohle prostě tě fakt svírá do hodně malejch ta fixka že tam prostě máš málo věcí jak to vyřešit prostě většinou nějakým manévrem a nebo něčím ty reflexi zabrzdění nebo nějakýho jako nadskočení vyskočení čehokoliv seskočení z kola prostě tam fakt nejsou tudíž prostě člověk má přivázaný nohy pevně a jako to je tak všechno tak je to takový to riskantnější...“
(Jerry 19. 1. 2014).

Fixie je pojednávána jako jistá komplikace, její technické vlastnosti předurčují chování jezdce a ztěžují jeho pohyb po městě, dělají jízdu náročnější.

Jednoho brzkého rána jsem potkal Joe na náměstí. K mému překvapení neměl Joe svou obvyklou a obdivovanou fixie, ale měl horské kolo. Ptal jsem se ho, co že má „horáka“. Joe mi řekl, že festka je prostě komplikace, že jízda je složitá a dnes jedeme na pohodovou vyjížďku (terénní poznámky 21. 12. 2013). Egon při našem rozhovoru mluvil o své festce nadšeně. Přijel na ní i na setkání. Na druhou stranu uznával komplikace, které jízda na festce přináší. Dlouhá brzdná dráha a delší prodleva před zabrzděním. Dále pak deklaroval, že festka je prakticky nepoužitelná v zimě, nebo když je mokro. Nedávno se Joemu stala nehoda, při jízdě z kopce se mu urval „lock ring, pojistka, která drží pastorek, aby se při zpětném tlaku neprotočil ze závitu, čímž by se znemožnilo jakékoliv brzdění. Měl přední brzdu. Hned mě poučoval, že jestli budu někdy stavět fixie, musím si tam tu brzdu dát (terénní poznámky 16. 5. 2014) To ukazuje i k lokální variaci fixie, protože kopce v Praze jsou náročné jak na dovednosti, tak na materiál. Fixie s sebou přináší řadu rizik. Mluví se i o případu, kdy se jezdec na fixie zabil při sjezdu na Hradčanech. Prý však na fixie neuměl a byl to jeden z těch, kteří na fixie jezdí kvůli módě.

Dohady o tom, jestli je fixie vhodné do města nebo ne jsou snad na denním pořádku. Nakonec však fixie vždy vyhraje, protože je zkrátka složitější a tak jezdecké umění lépe vynikne.

Během našeho setkání mluví Egon i Jessie o svých festkách s nadšením. Snaží se být objektivní a posuzují fixie a celý styl s tím spojený kriticky. Vyjmenovávají spoustu nedostatků i módních trendů jako zbytečné a riskantní. Ve chvíli kdy se během rozhovoru dostáváme k jejich festkám nadšeně vykládají o výhodách fixie. Pohyb na fixie po městě pokládají za rychlejší, protože jízda je plynulejší, a je i zábavnější. Mít jen jeden převod je sice neekonomické; „...ale, když máš jeden převod prostě na něm všechno vyjedeš, není

v Praze kopec, co by nešel a když tak třeba Petřín, tak ho objedeš...“
(terénní poznámky 9. 1. 2014).

Jerry šel se svými přáteli ještě dále;

„...předtím jako projel Evropu na fixce nějakých 3 a půl tisíce a jeli nějak do (Města) ...“
(Jerry 19. 1. 2014).

Fixie vyžaduje specifický druh jízdy, a jak jsem psal výše, vyžaduje i jistou dovednost. Zkrátka opravdovou jízdu. Na následující citaci je vidět i určitý výlučný charakter jízdy vyjadřující právě i jistou ohraničenost kmene, na fixie neumí jezdit každý.

„...nejezdil na tý fixce a nevěděl do čeho de takže sme mu dělali školu vlastně skidu a toho jak regovat a všechny možný situace se snažit jako trošku nastínit protože bych vopravdu nechtěl abych postavil někomu kolo a von měl za tejden nehodu nebo prostě něco“ (Jerry 19.1.2014).

Na festkách se cyklisté nepohybují jen ve městě. V rámci určitých demonstrací se jezdí i mimo město na dlouhé vyjížďky. Nejde však jen o demonstraci fyzické kondice, ale i o schopnosti fixie, nebo demonstraci celkového stylu, že tímto způsobem lze jet i velmi daleko. Jerry a dva jeho kamarádi realizovali přejezd náročným terénem bez asfaltu a pustinou, aby demonstrovali kořeny tohoto stylu i jeho krajní možnosti. Do krajnosti zkusili, co vše lze na festkách dokázat. Přitom respektovali celý „messenger style“. Jejich ideou bylo doslova zveřejnit fixie a dokázat, co lze na fixie projet. Zároveň se snažili propagovat svůj styl¹⁶.

„No právě a je to prostě ve 30. letech šlo vo to že to bylo při tom vzniku cyklokrosu takže sme si řekli že prostě to je takový jako zábavný spojení a ukázat lidem kde dneska to valstně vzniklo a jak se to dá využívat že to většinou dokáže projet extrémníma podmínkama...“ (Jerry 19. 1. 2014).

Při jedné z akcí se sešla skupina kluků s fixe a projížděli jsme Prahou za svítání. Mrzlo a všichni neustále padali, ale jeli na festkách. Podobně jsem se účastnil akce, kdy se na festkách projížděla cesta plná kamenů, kořenů a hlubokého bláta (z terénních poznámek 21.12.2013

¹⁶ Jejich jízda pustinou byla dokonce zveřejněna i na známém internetovém zpravodajském serveru (k 22.4.2014)

Jindy mi Tube říkal, že se účastnil alleycatu, ale udělal chybu, kterou zaplatil srážkou s autem a to, že si vzal klasické silniční kolo a ne fixie;

„...jako bylo vtipné tak třeba že zrovna na tom alleycatu to bylo právě zrovna takový že na silniče budu mít brzdy a jezdil sem asi rok na fixce tady po Praze a nic se mi nestalo sem jednou jel alleycat na silniče a boural sem. Proto jako já sem toho názoru že jako ta fixka v tom městě je jako i když se to nezdá je poměrně bezpečná protože ten člověk se na to víc soustředí a ... jako víc to tak jako nějak...“ (Tube 4. 2. 2014). Tube zkrátka zvolil kolo, které volit neměl.

3.5. Veřejný prostor

Dorazíš do cíle, někdo už tam čeká, ostatní dojíždějí po tobě. Pak se bavíte všichni o tom, co jste zažili, kde ste zabloudili, jakou ste vytvořili situaci, kdo na vás kde nadával, nebo na vás trubil, komu jste tam vltli, kde to bylo o chlup. Všichni znáte tohle město dost dobře. Dneska vám tak trochu patřilo, bylo vás dost a asi všichni čučeli (Petříček 2004), dali vám prostor (Pospěch 2013), nemuseli ste bejt pořád jenom někde mezi chodníkem a silnicí jako a kždej jinej den po cestě do školy, nebo do práce. (Skinner, Rosen 2007, Auge 1995, Turner) Byla to skvělá jízda a super párty, organizovali to kluci z Draconisu, ty to vždycky promyslej a sejde se spousta známých kolem kol.

Mlhovina a pět hvězd

Mimo konkrétní jednotlivce jsem výzkum zaměřil i na několik center, kolem kterých se jednotliví aktéři shromažďují do volného vztahu kmene (Maffesoli 1996 2002). Během pozorování jsem si ohraničil pět center (dejme tomu působení jistých emblematických figur), kolem kterých se účastníci shromažďují v různých rolích. První tři centra jsou fyzické dílny působící při recyklaci a výrobě kol, servisu a distribuci stylových prvků, zboží. Tyto dílny pořádají akce, při kterých si vzájemně vypomáhají, stejně tak, jako si vypomáhají při distribuci dílů nebo vědomostí. Dalším centrem je určité seskupení lidí, kteří se soustředí na pořádání akcí a tvoří jakési ideové zdroje. Všechna tato centra provozují blogy a stránky na sociálních sítích, prostřednictvím kterých informují své okolí o svých aktivitách. Zároveň si tato centra konkurují a to jak v myšlenkách, tak také v soutěži o pozornost na trhu. Vzájemná kritika dokáže být stejně ostrá, jako vzájemná spolupráce. Centra jsou poměrně silně komunikačně propojena a jednotliví aktéři se mezi sebou znají a pohybují se mezi centry. Jednotlivá centra budu anonymizovat z etických důvodů, abych nevyzradil jejich know-how, nebo abych nešířil zbytečné pomluvy. Dílny se nacházejí v širším centru města a jedná se

většinou o improvizované prostory ve sklepích činžáků. Jedna z dílen má více prostor, jakýchsi specializovaných poboček.

Reprodukce kmene

Celý kmen včetně svého stylu se reprodukuje a fixuje ne jen na individuální rovině jízdou a stylem, ale i na institucionální rovině skrze dílny a pořádané akce, i skrze fixaci na blogu. Jednotlivé dílny začínaly na podobném základě a s podobnými myšlenkami, avšak vyvíjí se různými směry a přes to, že styl reprodukuje, ukazují také cestu k novým možnostem a variacím. V následujících odstavcích popíši jednotlivá centra kmene a způsob, jakým kmen institucionalizují a fixují.

Centauri

Vcházím do podzemních prostor, ve vzduchu je cítit mírná zatuchlina. V úzké místnosti jsou všude na zdech rámy kol a vystaveny ty nejhezčí komponenty a rarity. Za rohem jsou pověšená různá funkční kola. Nábytek si kluci sestavili sami z osob desek. Na zdi je připevněn i výkres rámu ideálního kola jedna ku jedné, některé úhly jsou různě překreslené, s výkresem se stále pracuje. Po stolech i po zemi se válí kusy různě svařených trubek, vzorků a experimentů. Jerry sedí na starém křesle pod desítkami raritních rámu a pokouje cigaretu, občas se nadšeně vrhá pro kolo, které popisuje, případně obcházíme po dílně.

Dílna Centauri vznikla jako vymezení se vůči klasické masové produkci a prodeji standartních komerčních kol.

„vzniklo to vlastně že sme dělali (dělali v jiných zařízeních, která zde nebudu uvádět) a ty kola co nějak stavěli tak sme si říkali ty vole prostě znali sme ten obor že to není to vono to pravý prostě používaj takový už jako hodně nový materiály kerý sou ... už z číny a sou takový jako a voni vydrzej a jako může to bejt dost jako fajn ale...“ (Jerry 19. 1. 2014).

Pak začali stavět vlastní kola ve spolupráci se svými zákazníky. Tím začalo i hledání ideálního kola do města. Stavbou kol na zakázku si pokrývají náklady na chod dílny.

*„...jako že máme nějaké obraty a zatím jako nejme v mínusu což je jako...“ (tamtéž).
„Začínali jsme vlastně tím, že jsme měli hodně hodně městský v vlastně převážně a začínali sme s vlastně jako s hodně férovejma cenama“ (Jerry 19. 1. 2014).*

Stavěná kola byla převážně pro přátele nebo okruh lidí, kteří dílnu znají, nejde tedy o komerční výrobu kol na zakázku. Snaží se renovovat staré rámy a komponenty „...člověk musí strávit ten čas jako na různých bazarech a aukrech aby našel za ty fajnové ceny ty skvosty kerý sou votestovaný a kvalitní, že vydržež a maj tu značku...“ (Jerry 19.1:2014).

Filosofií kol z dílny Centauri je výše popsaná kvalita, jednoduchost, trvanlivost a smysl pro detail. Převážná část kol, které vyrábějí nebo repasují, je určena pro provoz ve městě, se všemi specifiky.

„...doteďka to byl člověk kerej chtěl prostě převážně prostě kolo do města a dá se říct že fakt eee... na účel že chtěl do města ale třeba na tom i vyjet na vejlet a prostě takový typy a nebo prostě chtěl do města aby to prostě nelákalo a aby to bylo vobyčejný klidně a byly i výjimky to pak bylo prostrídáný že člověk vyloženě chtěl cyklokrosku a vyloženě chtěl fixku a singl speeda ale tím stylem to všechno vlstně spadalo do toho města jako... (tamtéž)

Celá aktivita dílny je však směřována spíše k nadšení dělat kvalitní kola, která dlouho vydrží a jsou specifická pro Prahu. Cílem Centauri zatím není založit firmu, která by vyráběla standardizované produkty pro trh. Spíše se snaží nalézt autentickou cestu skrze individuální přístup k člověku, který na kole jezdí a k prostředí, ve kterém ho provozuje.

„...si na to nebudeme říkat nesmyslný peníze že vlastně chceme to tady nějak rozvinout aby lidi měli jako na čem jezdit a aby to byly dobrý kola a aby to fungovalo a aby to vlastně vypadalo dobře a aby vlastně scéna se nějak rozrůstala ... ne jenom jako prostě ... nějakým jako že člověk vyplní fakturu co jako pošle si a jako u (jiná organizace) to tak jako z našeho pohledu váleli a vlastně že jim to jako nevydrželo prostě moc jako a takže prostě jako dost mrtvý jako a že už sou jak jejich stránky neuploadujou už jako pár let...“ (Jerry 19. 1. 2014).

Tím, že někdo vyrábí nekvalitní kola ze spotřebních komponentů, si podle tvrzení Jerryho vlastně způsobil zánik dílny. Modernistický styl produkce a spotřeby nemá podle Jerryho na „scéně“ své místo. Dílna si tak v rámci kmenového společenství cení spíše individuality, autenticity a plurality (např. Maffesoli 2002), než klasického moderního trhu s unifikovanou nabídkou a poptávkou. Respektují charakteristické vlastnosti Prahy a zároveň se snaží o její proměnu v město, kde by více lidí jezdilo na kole.

Ale i Centauri mění svůj cíl a smysl a vydává se směrem k nalezení ideálního kola do Prahy, chtějí si vyrobit vlastní ideální kolo.

„sme si tak řekli že z těch dráhovek se vydáme tím směrem a nějaký jako výroby klasický a založených na nějakých historických faktech a pravidlech, kerý sou jako daný a kerý by se měli prostě dodržovat nějak specificky prostě....“ (tamtéž).

Centauri tedy přinášejí svůj vlastní pohled na „normy“ kmene a fixují je v myšlence svého ideálního kola, ve své estetice a ve své dílně.

Sirius

Sirius je uskupení stojící na dvou lidech a sídlící v malém sklepním prostoru, nedaleko od centra Prahy. Ideově vychází z podobných základů jako Centauri, ale v lecčems se liší. Začínali stejně, s nadšením pro cyklistiku a snahou o její renesanci v Praze.

„Co tady děláme? Tak ze začátku sme dělali takovýdle vintydžovky na zakázku že jo...“ (Locky 4. 2. 2014)

V postmoderním smyslu a bricolage stylů (Heřmanský, Novotná 2011, 103) chtěli postavit vlastní kolo, které by vycházelo z tradice, ale kombinovalo je s nejnovějšími technologickými trendy;

„Protože sem jako jak sem říkal nás to jako těší a ta historie nás strašně jako baví, ale prostě máme tendenci mít ten svůj produkt a vlastně jako jít s těmadle lidma kerý to dělali taky a vlastně tomu přidat eště něco jako navíc,“ (tamtéž).

Kluci z dílny Sirius se také vrací zpět, k původním tradičním hodnotám starých kol, jako je trvanlivost a kvalita, ale doplňují je již o nové technologie;

„Tak aby to bylo podle něčí představy takže posunuli jsme se vyloženě od toho skládání kdy to fungovalo tak že když člověka prostě přišel vo tom že měl nějakou představu a my sme mu třeba poradili co a jak co jak jako bude vhodné a podobně a složili sme mu něco co prostě z našich rámu a komponentů ale vo toho už jsme se prostě odprostili a ted' už jako pojedeme jen svoje věci vyloženě prostě naše programy...“ (Tub 4. 2. 2014)

Odborné znalosti získaly od starších výrobců klasických ocelových rámu. Snaží se oživit původní zlatý věk cyklistiky a vyrábět kvalitní kola s dlouhou životností, založenou na kvalitních materiálech. Ocelové rámy lze podle Tuba používat v podstatě do nekonečna.

Daj se renovovat prostě můžeš za deset let za patnáct přijít, že ho chceš prostě přelakovat a ten rám najednou a jako prostě nový on má prostě tu stálost ten materiál, že to není jako hliník, kerej se prostě vyžvejká proto v to jako věříme a proto se nám ta ocel líbí (Tub 4. 2. 2014)

Takový kvalitativní přístup koreluje i s hodnotami trvale udržitelného rozvoje související se snížením spotřeby nekvalitních rámu a komponentů. Podruhé využiji Lockyho komentář, ale pokusím se na něm ukázat opět něco nového:

Normálně no říkám že jako my budeme mít v tý nabídce chceme představit to kolo a to bude prostě silnička, protože pro nás je to hlavní produkt potom by měla přijít dráhovka, což samozřejmě znamená i pro ty městský fixaře a tyhle ty že jo ale nechceme z toho dělat jakoby fix gear rám, což už je jakoby jiná geometrie je to předělanej jako dráhovej rám, protože to nám přijde že je taková jako trendovka která stejně jako moc nevydrží takže se držíme těch dráhovejch geometrii a potom přijde cyklokroska ale vyloženě nějaký jako eště sme uvažovali vo jako vo singlespeedový cyklokrosce což je prostě jakoby do města, protože některý lidi chtěj singlespeed že jo nechtěj řazení je to levnější jednodušší sám víš asi no ale zároveň to prostě má trochu jiný plášť a v létě si tam člověk může dát normálně silniční že jo a <no jasně> a různě si tam může s tím jezdit celoročně takže tak...“ (Locky 4.2.2014).

Locky považuje fixie kola za „trendovku“, která brzy pomine a nemá tak cenu investovat do vývoje nového rámu. Přesto však vyvíjí rám na dráhy, který je určen i „fixařům“, případně jednoduchá cyklokrosová kola a singlespeedová kola, což stále zůstává věrné nejjednoduššímu pojetí kol do města, jak o tom psal Kidder (2005) v souvislosti s „messenger live style“.

Orion

Orion je nejstarší pevné uskupení v mlhovině cyklistického kmene v Praze a funguje již více než pět let. Orion začal jako malá dílna a jakési hlídané parkoviště pro kola na břehu řeky. Prvních půl roku fungoval jen přes teplejší část roku. Poté se přestěhoval do odlehlejších prostor, které do dnes provozuje jako dílnu pro přestavby a repasy kol pro své zákazníky. Podobně jako Centauri i Orion občas staví kola na zakázku pro jednotlivce a úzce s nimi spolupracují. Sám jsem s jejich pomocí dokončoval své kolo, sháněl poslední díly a půjčoval jsem si nářadí.

Hlavní myšlenkou Orionu je bezesporu proměna veřejného prostoru a to jako prostoru demokratického, přístupného a sloužícího k setkávání, tak, jak je pro městský prostor charakteristické (Engwicht 2004, Lefebvre 1996).

Orion původně vznikl jako svépomocná dílna, jejíž myšlenkou bylo původně rozšířit a zpřístupnit infrastrukturu pro cyklisty o malé servisy, kde by si na rozdíl od velkých komerčních servisů mohli za minimální poplatky spravit sami kolo, nebo se podobnou opravu naučit. Zároveň mělo být zprovozněné místo, kam by bylo možné uložit bezpečně své kolo, zatímco by jeho majitel vykonával běžné obchůzky v nedalekém okolí (terénní poznámky 2011–2014). Původní dílna na břehu řeky pomohla vzniknout současnému fenoménu oživení vltavské náplavky mezi Palackého mostem a železničním mostem. Z ne-místa určeného pro parkování automobilů se tak stalo místo setkávání a interakcí, spojené s udržitelnou cyklistickou dopravou.

Postupem času se Orion rozšířil k cyklostezce na Žižkově a zde provozuje malý bar a taktéž dílnu. V Orionu pracuje několik mechaniků, kteří se svou prací částečně živí, i když podle Joa to dělají stále hlavně kvůli nadšení pro věc (Joe, terénní poznámky 19. 3. 2014)

Hlavní myšlenkou Orionu je působení ve veřejném prostoru a utváření určité komunity lidí, soustředěné na udržitelnou dopravu. Kromě cyklistických aktivit pořádají i různé recyklační workshopy a workshopy městského guerilla gardeningu (terénní poznámky 2012–2014).

Orion se pokouší také vydávat tištěný časopis, jakýsi zin o cyklistické komunitě a městské cyklistice vůbec. Doposavad se podařilo vydat jedno číslo, stále se však mluví o dalším (terénní poznámky 2012–2014). Orion vede doslova emblematická postava, často nazývaná jako Papa, kterou není možné zastavit, ani zastihnout na dobu delší než několik vteřin. O Orion se stará celá rodina a celá rodina je věrná stylu městské cyklistiky. Papa se účastní i „venkovních“ cyklistických akcí mimo město, vždy ale věrný svému „messenger style“ a propagování městské cyklistiky za každou cenu (terénní poznámky 2012-2014).

Orion i se svými akcemi přivádí do širšího společenského kontextu cyklistiku jako něco, co může být městské, stylové a funkční. K tomu klade důraz na změnu veřejného prostoru a na zalidnění města, což prosazuje pomocí cyklistiky, ale i jiných akcí, kterých se může účastnit opravdu každý.

Draconis

Draconis není pevná hvězda v mlhovině, je jakýmsi shlukem v mlhovině, se silným gravitačním polem a myšlenkovým zářením. Jedná se o dvě výrazné postavy v celé mlhovině vztahů, které kolem sebe různě navazují další aktéry. Oba dva jsou i ideovými zdroji pro celou mlhovinu, jistě, že ne jedinými, ale bezesporu výraznými.

Hlavním motem Draconis je, že „Draconis může být každý“. Jsou otevřenou skupinou, ke které se může přidat každý, kdo sdílí podobné názory, tedy snahu změnit veřejný prostor, tak, aby byl příhodnější pro cyklistickou dopravu, a provádí to podobným stylem.

Draconis navazovali na skupinu lidí z Londýna, kteří začínají celý příběh kmene kolem roku 2009, kdy založili zmiňovaný blog Praha fixed, který již není dlouhodobě aktualizován. Vzorem pro ně byl kluk z Londýna, který tam dělal messenger a přivezl do Prahy svou fixie celý styl „messenger styl“. Draconis jezdí po Praze na fixie cca 7 let. V tradici blogu oba dva pokračují a dalo by se bezesporu říci, že jejich „nový“ blog, fungující od roku 2011 je jedním z hlavních informačních zdrojů, i kronikou celého kmene. Podává reporty z již proběhlých akcí a informuje o budoucím dění. Na blogu shromažďují informace o zajímavých cyklistických aktivitách, ne jen po Praze a v Čechách, informují také o novinkách ze zahraničí a sdílejí četná videa věnující se cyklokrosu, sprintům a alleycatům (terénní poznámky 9. 1. 2014).

Hlavními myšlenkami Draconis je udržitelná cyklistická doprava a nekomerční přístup. Kritizují módu „messenger style“ jako komerčního produktu, o který nejde. Podle nich byl boom „messenger style“ dvouleté období vodění fixie po chodnících. Kritizují zavlékání komerce do pořádaných závodů. Snaží se prosazovat jízdu po městě jako přímou akci, kdy už samotnou jízdou město ovlivňujeme.

„Jasně že vobčas nějakej řidič troubí, nebo dělá naschvály, hlavně když ti vjede do jízdy, to pak taky řvu a dělám bordel. Ale zas tak moc neprudit, třeba v jednosměrce když někdo jede a neuhne autu v jeho směru to je zbytečný, chodce to je jasný ty neovtěžovat vůbec. Jezděním taky vlastně ovlivňuješ ty řidiče že si zvykaj....“ (Egon, terénní poznámky, 9. 1. 2014).

Draconis ovlivňují styl kmene převážně tím, že své názory fixují a prezentují na sledovaném blogu, kde se publikují všechny akce kmene, fotogalerie a reporty. Dalo by s etaké říci, že Draconis jsou svým způsobem i nejradikálnější skupina, možná i proto, že

ideově navazují na hard core scénu a přináší tak své hodnoty z jiného uskupení (např. Kumová 2011).

Polárka

Polárka prošla podobným vývojem jako předchozí uskupení, od podomácku stavěných kol přešla k určité specializaci na prodej a distribuci zboží související s „messenger live style“.

Egon a Jessie si vážící činnosti polárky v pořádání různých akcí, ale kritizují ji za komerci a předprodej komerčně vyráběných komponentů (Egon, Jessie, 9. 1. 2014). Jerry porovnává svůj přístup s přístupem Polárky:

„Tady prostě není zákazník kerej si koupí (značka) hliníkovéj normální rám jako a ty moderně dělaný i přesto takový značky sou dělaný jako levnějším stylem že prostě to nedělaj takový už nejedou co svý méno jako to jako dělali dřív už jedou prostě masovou výrobu a tak to je prostě konec za to si tam člověk když de kolem jako nekoupí...“ (Jerry 19. 1. 2014)

Jerry dále Polárku kritizuje a v podstatě ji tak z kmene staví stranou, na stranu druhou však deklaruje, že se s posádkou Polárky běžně scházejí a dobře spolu vychází, čehož jsem byl i několikrát svědkem.

Polárka tak zasahuje do veřejného prostoru především jako obchod, který umožňuje získat zboží, vázající se k „messenger stylu“, dále pořádá možná nejviditelnější akci, vázající se ke kmeni už i tím, že ji pořádá za účasti mnoha sponzorů a reklam, tedy vstupuje do veřejného prostoru prostřednictvím komerční sféry.

3.6. Rituály a slavnosti kmene

Samotná jízda po Praze na kole je rituálním aktem. Jezdec se dostává do prostoru „mezi“, přestávají pro něj platit zákony běžné společnosti motoristů a chodců. Aby se mohl pohybovat po městě, musí se dostat do liminární pozice, metaforicky popsitelné jako mezi chodníkem a silnicí. Cyklista je nomádem města, ne jen ve smyslu prostorového přesunu, ale hlavně ve smyslu průchodu mezi různými stavy existence ve veřejném prostoru. Maffesoli popisuje „přechodové rituály mezi dialektikou nomádství a usedlosti, město má své přechody, brány a místa bezpečí, nebo pohybu. Nomád se pohybuje, prochází bránami“ (Maffesoli 2002, 123).

Maffesoliho metaforu rituálu použiji i pro popis jakýchsi slavností, při kterých se aktéři kmene scházejí z různých důvodů, převážně však proto, aby upevnili vazby a také aby společně ovlivnili město, ve kterém se pohybují.

Jízda jako vyjednávání změny veřejného prostoru

Samotná jízda je již vyjádřením určitého stylu a názoru ve veřejném prostoru. Je zároveň individuálním aktem, kdy „hrdina“ (Petříček 2004) je sám vidět a sám interaguje s prostředím. „Ride it like you stole it“ je motto messengerů snad ve všech velkých západních městech (Kidder 2005 355-363). Surová jízda je odpovědí na surové prostředí města, kde je třeba o svůj prostor ne jen vyjednávat, ale přímo i bojovat (Lefebvre 1996)

„... chceme prostě kus města pro sebe... a jak jinak si ho vzít?“ (Egon 9. 1. 2014).

Cyklista na svém jednoduchém, ale nezničitelném kole doslova bojuje o kousek prostoru. Fixie již není nutnou podmínkou pro agresivní jízdu, z pohledu aktérů se ale zdá, že je nejlepším prostředkem, který si sám o takový styl jízdy říká.

Jízda je bezohledná k automobilům, i předpisům. Jerry popisuje svou jízdu na fixie po Praze:

„... a tak trošku skrze fixku se to dává asi nejvíc těm řidičům se sežrat když udělaj tu chybu že prostě tam maj tu rychlost a prostě musí většinou nějak reagovat a tak jim to pak vrátí že

prostě pak jim to tam jako prostě řízena a na svý riziko stim že prostě jako se musí zachránit že jo @ ... a tak takovej asi sem nejrychlejší na tý fixce ve městě ale právě proto to už jako jenom jednou za čas... “(tamtéž).

Automobil je zde brán jako nepřítel, jako něco, co zabírá prostor, ohrožuje a je neoprávněně v dominanci. Je třeba „mu to dát sežrat“. Fixie takové jednání umocňuje, je rituálním prostředkem a jízda je tancem, kterým si jezdec bere kus města pro sebe. Hrdina tu svým vzhledem a stylem přetváří společnost (Petříček 2004) právě skrze jízdu.

Frank „ No provoz je nejmíc aut tady v tom jezdit jako je fakt punk no ono @ je to ... v tom jak se vztekaj “(Frank, terénní poznámky 20. 11. 2013).

Dovednosti a kompetence v jízdě se demonstrují při závodech v provozu, v garážích i při soutěži o nejlepší skid a trik, což by se dalo považovat za určité ritualizované formy předvádění „tance mezi auty“.

V jednom z reportů o nočním alleycatu vystihuje Jessie tento tanec a názor cyklisty na automobily ve veřejném prostoru:

„...Môj zámer bol čo najdlhšie ísť prvý, aby som mal prehľad v križovatkách a nemusel na fixke brzdiť. Údajne niekde bola na križovatke červená a údajne tam stáli aj fizli, nepamätám si a keby aj, tak by som to aj tak všetko poprel. V Hybernskej to bolo celkom divoké, najväčší problém pre mňa sú zaparkované autá – zavadzajú, zmenšujú priestor a bránia vo výhlade. Výzva pre magistrát: Preč s nimi z centra!!!...“ (Jessie dostupné z blogu ke dni 14. 3. 2014)
Jízda vyjadřuje postoj vůči struktuře města, dopravní situaci a infrastrukturu. Jezdí se bezohledně a ignoruje se infrastruktura pro cyklistiku. Cyklista tak bojuje o každý kousek města, kde má jinak nadvládu automobil (Lefebvre 1996).

„Občas to vezmu po magistrále, je to kratší a řidiči alespoň vidí, že tu nejsou sami. Když tam můžou jezdit oni, proč ne já“ (Jessie, 29. 10. 2013, terénní poznámky).

Podle Bobbiho stojí infrastruktura další zdroje, výstavba je podporována a funguje na podobných principech, jako výstavba silnic, i s lobby a korupcí. Stavba další infrastruktury by stála více energie, než by se vrátilo, i kdyby půlka lidí jezdila po městě na kole (tamtéž).

Na podobné téma jsem mluvil i s Egonem a Jessiem, není třeba budovat další infrastrukturu, navíc, jak se ukazuje, velmi nekvalitně a bezkonceptně. Je třeba jezdit všude,

aby si řidiči zvykli. Samotnou jízdou se tak mění celková struktura města, dopravy a infrastruktury. Ve své radikální podobě je bezohledná, surová a nedbá na předpisy. Styl jízdy vyjadřuje i celý „messenger styl“ se všemi svými prvky.

Jízda je symbolickým jednáním poukazujícím na problémy vzniklé s rozvojem individuální automobilové dopravy (Braun Kohlová 2012). Tím, jak se např. Bobbi staví k rozvoji další cyklistické infrastruktury, ukazuje, že problémy nelze řešit další modernizací, ale změnou struktury celé společnosti. Tím, že se cyklista vydá na magistrálu, přináší nový prvek komunikace na místa, kde není obvyklá (Spinney in: Horton, Rosen, Cox 2007). Jízda na fixie je i fyzicky náročnější a tak nepřímo ukazuje další problémy spojené se soudobým městem, růst vzdáleností a sub urbanizaci (Bell 2004). Aktéři kmene tak komunikují své hodnoty a postoje, které směřují k městu jako prostředí setkávání, koncentrace kultury a demokratizaci veřejného prostoru (Lefebvre 1996).

Alleycat, honička po městě

Draconis pořádají pražské alleycaty. Pořádají je na nekomerčním základě a jde jim převážně o to, aby se setkali lidé z komunity a aby se poznávali a navazovali vztahy a spolupráci. Závodem také přispívají ke změně ve veřejném prostoru, protože se do ulic dostane na jednu větší skupina lidí (až k padesáti lidem).

Slovo alleycat by se dalo volně přeložit asi jako honička v ulicích, nebo pouliční honička. Alleycat pochází z velkých měst jako je New York a Londýn. Jde o závod, ve kterém původně soutěží messengeri a demonstrují své hlavní dovednosti: orientaci ve městě a schopnost rychlého pohybu v dopravě. Jde o nebezpečnou, doslova šílenou jízdu, při které se porušují snad veškeré dopravní předpisy. První alleycat v Praze organizovali lidé okolo blogu Prahafixed. Závod byl určen jen pro kola fixie. Draconis pořádají alleycat bez sponzorů a startovního, „za pár stovek a s pár lidmi uspořádáme pěkný závod, na kterém se hlavně potkávají lidi, poznávají se a pak se třeba potkávají po městě a můžou si zamávat, protože se už znají, a to nás baví...“ (Draconis, terénní poznámky 9. 1. 2014)

Draconis na svém blogu doporučují jízdu v helmách a vyzývají k dodržování předpisů a k bezpečné jízdě. Podle svého pozorování soudím, že použití helmy se za poslední tři ročníky alleycatu stalo běžným standardem, na rozdíl od závodů ve světových metropolích, kde stále messengeri jezdí bez helmy. Draconis zde tedy například utvářejí a mění styl kmene, tím, že sami jezdí v helmě, helmu doporučují a helma tak přestala být něčím nepatřičným. Alleycat

má vždy jen dvě pravidla: najít a projet všechny check pointy, přičemž se nesmí použít žádný jiný prostředek k dopravě než kolo, nebo vlastní nohy. Na check pointech je vždy připraven úkol, který musí jezdec splnit a dokud tak neučiní, nemůže jet dál. Úkoly se obvykle vztahují k určitým úkonům prováděným messengery, ale jsou uzpůsobeny do zábavné formy. Jde například o to, odehrát část partie šachů, vyzvednout a dovézt nějaký křehký předmět, trefit se míčem na cíl a vypočítat kupu příkladů, nebo najít schovanou šišku a podobně. Za průjezd a splnění obdrží závodník razítko a jede dál. Check pointy bývají zveřejněné na internetu několik dní před závodem a jezdci tak mají čas si promyslet trasu. Občas se check point pohybuje třeba v tramvaji po určité trase. Jakou cestu si závodník zvolí je jen na něm, je ale zážitek potkávat ve městě během závodu cyklisty, snažící se rychle zorientovat, nebo opravující právě poškozené kolo. Samotná jízda pak obvykle spočívá v mimořádném porušování pravidel silničního provozu a riskování, i když to není doporučeno, předem se s tím počítá a patří to k závodu. Závodníci projíždějící městem se doslova šíleně řítí ulicemi a splňují tak messengerovský slogan „ride it like you stole it!“ Po závodě většinou bývá párty, na které se probírají zážitky a strategie, kola. V posledním roce se na alleycatech zvětšuje podíl cyklokrosové a silniční kol s řazením a brzdami na úkor fixie. Alleycatu se pro zpestření účastnil i jezdec na koloběžce, který skončil dokonce přibližně uprostřed startovního pole. (Draconis, terénní poznámky 2012–2013)

Alleycaty se jezdí několikrát do roka a občas je pořádá i jiná dílna, nebo skupina. Jezdí se i v noci tzv. „damnrace“ nebo mezi dvěma kopci na krátkou vzdálenost tzv. two hill suicide. Obvyklá trasa alleycatu však křížuje město křížem krážem. Alleycat se nejezdí jen v Praze, ale i v Brně, Pardubicích, Liberci a jiných městech. Cílem alleycatů však není jen adrenalinová zábava, ale převážně sdružení lidí podobných názorů a demonstrace možnosti a práva na svobodný pohyb po městě (Draconis, terénní poznámky 9.1.2014). Na alleycatu se vždy podílí i ostatní uskupení a aktéři kmene. Check pointy jsou často rozmístěny tak, že zapojují ostatní dílny.

Draconis ovlivňují a částečně spojují své působení v hard core scéně s myšlenkovým základem kmene. Snaží se prosazovat ekologické a sociální aspekty do smyslu udržitelné dopravy. Demonstrují například, že i vegan může jezdit výkonně na kole a také ukazují možnosti recyklace kol a snaží se prosazovat udržitelnou dopravu po městě. K formám boje „za kus města pro sebe“ přispívají i „přímou akcí“, kterou je podle nich každá jízda každého cyklisty, a surová jízda a asertivní jízda vůči řidičům automobilům má za cíl uvyknout řidiče a přimět je všimnout si, že nejsou středem struktury města a vůbec celé kultury, založené na

automobilismu (Draconis, terénní poznámky 9. 1. 2014). Draconis uznávají i metody jiných uskupení, snažících se o prosazování udržitelné dopravy ve městech, kritizují je však za malou radikalitu a za to, že jejich akce mají málo společného s Critical Mass¹⁷, že jsou to akce, které podporují právě výstavbu nové infrastruktury a že jsou předem hlášené, tudíž nejsou „normálním provozem“ po městě.

Oba informátoři z Draconis jinak shrnují, že jsou se stavem cyklistické „kultury“ poměrně spokojení. V Praze je tahle oblast teď prý super, pořádají se závody na velodromech, různé tematické vyjížděky, které jsou lepší, než oficiální a policii hlášené cyklojízdy, protože těmi se žádný problém neukáže (Draconis, terénní poznámky 9. 1. 2014)

Jak už to tak bývá, dynamika kmene je neustále v pohybu. Když se jede otevřený alleycat, kterého se mohou zúčastnit všechny druhy kol, vznikne brzy (2014) alleycat, který se vrací zpět a opět omezuje účast pouze pro fixie. Centauri tedy uspořádají letos alleycat pouze pro fixie. Fixie a „messenger style“ se tak opět dynamicky uzavírá do sebe a vytyčuje hranice, kdo nejede na fixie, závodu se účastnit nemůže, a nebo naopak, vznikají zase závody, kdy se může jet i na kole s převodem, nebo volnoběžkou. Uphill sprints (22. 5. 2014) byl další závod letošní sezóny, kde probíhalo vyjednávání o to, jestli bude závod jen pro fixie, nebo fixie a singlespeed kola, nebo bude otevřený i pro kola s převody. Nakonec Draconis došli kompromisu a otevřeli závod i pro kola s převodem s podmínkou, že se nesmí řadit za jízdy. Znovu se tedy ukazují hranice a jejich proměnlivost a propustnost. Jen dodám, že uphill sprints, stejně jako alleycat se jede neohlášeně, bez uzavírek a ve veřejném prostoru, kdy jsou jezdci na očích a prostor tak ovlivňují a přetváří.

Vyjížděky a jízdy

Mimo samotnou stavbu a recyklaci kol pro specifický městský styl pořádá dílna Centauri i veřejné akce, které uveřejňuje na sociálních sítích. Několika akcí jsem se účastnil a dozvěděl jsem se o nich právě prostřednictvím blogů a sociálních sítí. Na jednu stranu je deklarována otevřenost pro širokou veřejnost, na druhou stranu se však o akcích dozvídá jen určitá uzavřená skupina lidí. Centauri pořádá hlavně dva druhy akcí a na dalších akcích se podílí.

Prvním druhem je pořádání určitých tematických vyjížděk, které pokrývají široké spektrum stylu jízdy. Mají čtyři témata: „Chill Ride (20–40 km, 16 km/h, Oldimers on a Trip

¹⁷ Ke Critical Mass viz. podrobněji MACH, Václav. 2010. *Myšlenkové základy, organizační struktura a míra environmentalismu cyklistického hnutí ve Velké Británii a v České republice*

20–40 km – 20 km/h, Fast road training 70–110 km, 30 km/h, Omnium training – pro fix, 10–50, 30 km/h, Messenger 15–25, 24 km/h, Supriese ??? (terénní poznámky). Program jízd se však může měnit, a často se i mění. Cíl však zůstává stále stejný:

„...Cíl to má v podstatě takovej, aby se nějak scelovala ta sféra cyklistická a aby se tak nějak vyvíjela a aby lidi se tam ti lid i co se tam tře ba skrze nás a kerý tam jezděj což jsou právě začlo tím že to byly známí a kamarádi a najednou potom cizí lidi tak prostě to lidi kerý vlastně nějak rozšiřujeme nějak naši ideologii a naši nějaký poslání toho vlastně a sdělovat nějaký jako právě ty historický fakta na kterých to my zakládáme a snažíme se jít vlastně takovou jinou cestou a dávat lidem najevo čeho si vlastně jako že je třeba si vážit když voni chtěj kolo nebo tak ale je to taky vo tom tady rozvíjet tu sféru aby člověk měl zkrátka možnost si vyjet na kolo v klidu s nějakou partou každej tejdén spousta lidí si chce zajezdit...“ (Jerry 19.1.2014).

Vyjíždky ve všední den z centra města mají přesvědčit lidi i o tom, že je možné na kole vyjet přímo z města a že jízdu na kole není třeba pojímat výhradně jako víkendový nebo rekreační sport.

„...Jo no no ale říkal semsi že jo je to prostě zábava že v Čechách ta cyklistika je fakt jako hodně celkově dost voblíbený tady fakt skoro každej kolo v (?) at' na něm jede třeba jednou za dva roky

No ten bům těch horáků v devadesátých letech jako republiku jako prohnal a v tý historii silniční taky to prostě jako proto se tady taky dá objevovat v Čechách neuvěřitelný, my skoro všechno co máme tady je prostě jako převážně z Čech nebo tady ta stěno a tady ty (značka?) to máme z fabriky Schauff německý v remagenu a ? v Remagenu máme kontakty dobrý tak jsme to od nich dostali. Ale že prostě tady, by fakt jezdili přesně ale to je ten problém že to vidíš, že se jim po tom nechce do toho provozu protože ten provoz prostě je jako....“ (Jerry 19. 1. 2014)

Několik vyjížděk a tematických akcí ročně pořádá i dílna Orion. První akcí bývá cesta do pivovaru, se kterým Orion spolupracuje. Další akcí pak bývá cyklosvítání, kdy se během slunovratu schází skupina lidí a v čase, kdy slunce dostupuje do jednoho z obratníků, se vyráží na společnou nehlášenou jízdu Prahou. Vyjíždky Orionu mají za cíl propagovat městskou cyklistiku i udržovat styky s různými komunitami, které se na propagaci a tvorbě městské cyklistiky podílejí. Podle mě má Orion největší kontakt i s jinými uskupeními

prosazujícími trvale udržitelnou dopravu a cyklistiku po městě. Svých cílů se však snaží dosáhnout spíše neoficiální cestou. Na akcích pořádaných Orionem se setkává široké spektrum lidí nejrůznějšího věku s nejrůznějšími koly. Jádrem představuje mnou popisovaný kmen, jízda se však účastní i široká veřejnost, často jsou počty účastníků i okolo padesáti lidí (terénní poznámky 2013).

Ciklovítání je jízda, která ne je, že slaví oba slunovraty, ale ukazuje jezdcům prahu brzy ráno, kdy je možné zažít centrum Prahy bez individuální automobilové dopravy.

Mechanici v Orionu propagují městskou cyklistiku i dlouhými jízdami na fixie za hranice České republiky a jezdí v kuse neuvěřitelně dlouhé cesty.

Velodrom, uzavřenější akce

Další akcí, kterou Centauri pořádají, jsou závody na velodromech. Závody na velodromu pořádala i zakladatelská skupina kolem zmiňovaného blogu Praha fixed¹⁸. Centauri však složitě vyjednávali s vedením velodromů, které byly přístupné pouze pro profesionální tréninky, a podařilo se jim vyjednat pravidelné závody pro amatéry. Tyto závody se jezdí na festkách, které má kdo k dispozici, od specializovaných „dráhovek“ po repasované městské fixie. Opět se nejedná jen o samotný závod a měření sil, ale o akci, která je i společenskou událostí, kde hraje hudba, prezentují se výtvoři ostatních dílen od kol, po specializované dovezené a vyrobené zboží vztahující se k messenger stylu. Dalo by se říci, že se jedná o určité festivaly a slavnosti kmene. I zde je patrná určitá uzavřenost, i když je akce přístupná pro širokou veřejnost, není nijak aktivně propagována a pokud se o ní člověk nedozví na sociální síti, nebo některém z blogů, tak se o akci nedozví. Většina účastníků akce, jak závodících, tak diváků se pak zná na různých úrovních, od blízkého přátelství, přes „profesionální“ styky až po známost od vidění. Účastníků ze široké veřejnosti je minimum, nebo v podstatě žádní (terénní poznámky 26. 3. 2014).

Centauri jinak spolupracují i s ostatními dílnami „*No jako se Siriusákama klukama to je tak jak o mezi náma když někdo něco potřebuje...*“ (Jerry 19. 1. 2014). Jejich vyjížděk se účastní i členové jiných uskupení anebo je alespoň podporují, či propagují, Draconis jsou z jízd Centauri nadšení.

¹⁸ <http://prahafixed.wordpress.com/page/20/>

V současné chvíli (psáno 7. 4. 2014) organizuje Centauri akci vycházející z tradičních historických závodů, tzv. Criterií. Jedná se o závody na „okruhu“ vytyčeném v městské zástavbě, tradičně okolo určených bloků. V současné době se však hledá místo a nadějně vypadá industriální komplex seřaďovacího nádraží Na Knížecí, nebo na síti cest v Braníku, nedaleko Ledáren. Předpokládána je účast veřejnosti a akce má fungovat jako velká propagace městské cyklistiky ve své radikální podobě (terénní poznámky 26. 3. 2014).

Párty v garáži

Polárka pořádá závody v garáži, tzv. Garage race, výstavy fotografií (13.13.2014 terénní poznámky), účastní se pravidelně také alleycatů pořádaných Draconisem. Garage Race je snad největší akce pořádaná pražským kmenem. Schází se zde aktéři z kmenů po celé republice, i ze zahraničí.

Garage race je otevřen jen pro fixie kola a pořádá se v garážích vedle budovy Národního shromáždění nedaleko Hlavního nádraží. Při Garage race je demonstrována schopnost ovládat fixie při průjezdech kluzkými zatáčkami v garážích. Při garage race se také soutěží o nejlepší „skid“ a trik na fixie biku.

Nejdůležitější je však opět moment setkávání a komunikace. Ptal jsem se hlavního pořadatele Pityho na záměr pořádat závod v garážích, jestli se závod pořádá záměrně na „území pro automobily“, což mi ale zcela nepotvrdil. Spíše se jedná o to, že z garáže je pěkný výhled na Prahu a povrch garáží je hladký a náročný pro ovládání fixie, stejně tak jako sklon nájezdových ramp pro automobily (Pitty, terénní poznámky 12. 4. 2014).

Většina z aktérů, kteří mi byli informátory v celém tomto výzkumu jsme se na Garage race setkal, a to přes to, že někteří závod velmi kritizovali kvůli zmíněné komerci, startovnímu a účasti sponzorů z řad komerčních cyklistických firem (Jessie 12. 4. 2014, terénní poznámky).

Polárka je tedy v kmeni vnímána dosti rozporuplně, hlavně z pozice komerčního přístupu k cyklistice a stylu celého kmene. Na druhou stranu se ale většina členů kmene akce účastnila. Akce byla díky sponzorům, reklamám a atraktivnímu prostoru hodně viditelná a tak zasáhla do veřejného prostoru, jak přímo fyzicky zabráním garáže, tak i ve virtuálně, akce byla šířena po sociálních sítích a na blogu.

3.7.Praha

Praha je místo, kde se stýkají dvě roviny mé práce, která se již blíží ke svému závěru. Styl pražského kmene cyklistů, který vyjednává svůj prostor na úrovni jednotlivců i celého kmene svým stylem, a zároveň tím ovlivňuje veřejný prostor, který v druhé rovině ovlivňuje styl kmene. Tak se propojují dvě roviny, které na sebe vzájemně působí, kmen a město.

Nyní bych jen ve stručnosti nastínil vztah mezi cyklistou a veřejným prostorem v emickém pohledu aktérů kmene, doplněný o mou stručnou interpretaci.

V Praze jsou pro cyklistiku specifické podmínky. Velký počet automobilů, nekvalitní povrchy a prudké kopce v širším centru. Prostředí Prahy postupně mění styl celého „messenger style“. Jednotliví aktéři v rámci zkoumaného kmene se vypořádávají s pražskou infrastrukturou a svou jízdou ukazují její nejen fyzickou nevhodnost, neprůjezdné jednosměrky, vozovky, na které cyklista nesmí, chybně navržené cyklostezky, ale také celé nastavení pražské společnosti a jejího pohledu na cyklistiku jako trvale udržitelnou dopravu. Tím, že cyklisté kmene v ježdění pokračují a stále ve městě jezdí, zároveň demonstrují možnost a snadnost pohybu na kole po městě, i když připouštějí určitou nutnost přizpůsobení. Vyjadřují také své názory na budovanou cyklistickou infrastrukturu a většinou nejsou nadšení, což ukazují na jejím ignorování a dalším boji „o kousek města pro sebe“. Proč by měl být pro cyklistu vyčleňován další prostor, když je plnoprávným aktérem ve městě?

Jerry se ve městě necítí bezpečně: *„Jó no to se cejtím hodně nebezpečně jako jako já em ... vym že to je uplně třeba neuvěřitelně nebezpečný právě pro lidi se kterejma sem spolupracoval právě že jsme jim jako dělali třeba kolo prostě pro kluka kterej na tom kole nějak nevyrůstal...“* (Jerry 19. 1. 2014)

A o budované infrastruktuře v rozhovoru mluví jako o spíše škodící snaze, když popisuje například konec cyklopruhu uprostřed serpentiny v Chodkových sadech...

„...snad už ty cyklostezky se budou smysluplně budovat protože to je jako vopravdu hodně vtipný některý cyklostezky co se tady dělali ted' bylo fakt vtipný...“ (tamtéž)

Podle Franka je nejvíce nebezpečný automobilový provoz a povrch. Do terénních poznámek jsem si po rozhovoru zapsal;

Je to nebezpečný, prý se člověk stále musí s nějakým řidičem prát a vlastně se nedají ty předpisy moc dodržovat prostě jinak, jinak se není možná nikam dostat a taky kdyby nebyly auta, nemuselo by být tolik předpisů, tedy pro něj neplatí, alespoň morálně (Frank 20.11.2013, terénní poznámky).

Dále jsem se ptal Franka na povrch komunikací a na kopce: *Na fixce se silničníma pláštěma jsou dlažky hustý tam není moc kam uhýbat a tak přehazuješ kola a poskakuješ, občas přepadneš přes řídítka ale tak to k tomu prý patří (tamtéž).*

O infrastruktuře budované speciálně pro cyklisty jsem zaznamenal Frankův názor následovně: *Cyklostezky jsou spíš pro smích, když končí uprostřed mostu třeba nebo na nich stojí auta na Žižkově třeba na cyklopruhu a ty stezky dole u Vltavy jsou plné lidí a bruslařů tak tam se projet nedá, měli by prý prostě aspoň jeden břeh zavřít je to i ostuda pro turisty tady, že se nedá nikam ani jít, všude auta. (Frank, terénní poznámky 20. 11. 2013)*

Veřejný prostor ale není jen fyzické místo mezi budovami, jak jsem psal v teoretické části, ale prostor ve kterém se jednotlivci stýkají. Město se nenachází jen „venku“, ale i v budovách, kde přicházíme do styku s jinými lidmi, například na pracovišti. Jessie vnímá problém v infrastruktuře i v absenci například sprch v místech svého pracoviště i na nezvyk lidí, kteří jezdí na kole a jsou někdy trochu zpocení (z vlastní zkušenosti vím, že například v Dánsku je zcela běžné být zpocený například na přednášce a jistě i v práci) (Jessie, terénní poznámky 9. 1. 2014).

Město je bytostně s kmenem propojené. Kmen vstupuje se svým stylem a se svou aktivitou do veřejného prostoru a vyjednává svou sociální pozici.

Akteři kmene vyjednávají svou pozici coby cyklisté, individuálně, během každé jízdy. Dále pak vyjednávají svoji pozici jako celý kmen a nakonec i svoji individuální pozici v rámci kmene.

Mění svůj styl, ale na druhou stranu se stávají jaksi rezistentními, vždy je to nakonec fixie, které je tím pravým kolem pro jízdu po městě a tím i pro změnu města. Jejich cílem je svobodná jízda městem, kdy cyklista není ze společnosti vyloučen. Na druhou stranu jejich pozice mezi chodníkem a silnicí jim umožňuje adrenalinové zážitky a zároveň jim dává možnost na obdiv vystavit své zvláštní schopnosti a styl. Dalo by se diskutovat o tom, jak by

kmen vypadal ve městě, které by bylo pro cyklisty příznivějším, případně kde by cyklisté byli rovnocennými uživateli veřejného prostoru. Mohl by vůbec takový kmen vzniknout?

3.8.A kde jsou messengeri?

Během svého pozorování jsem nepotkal žádného aktéra, který by dělal v Praze messenger. Messengeri jsou nejspíše jiná a uzavřená skupina, která by jistě byla zajímavá pro další výzkum. Ten však přesahuje rámec této práce. Messenger jako povolání v Praze není ani nijak reflektován, nebo zmiňován. Jerry (12. 4. 2014, terénní poznámky) má blízko k jedné z firem, která provozuje kurýrní službu po Praze. Říkal, že nezná nikoho, kdo by dělal messenger a zároveň nějakým způsobem vstupoval do dění okolo Fixie kol a kmene obecně. Messenger je původně nositelem používaného stylu, ale je to nejspíše jiný messenger, ten z velkých západních měst, než messenger v Praze. Zrovna dnes 24. 5. 2014 jsem se zúčastnil jednoho ze závodů a jak to tak v antropologickém oboru bývá, samotné zkoumání je dobrodružství a závod mi přivál jednoho opravdového messenger z Prahy, který se ježděním živil ještě minulý týden. Bavili jsme se spolu o tom, jestli se messengeri zajímají o styl messengerů z velkých měst, jestli pořádají podobné akce a podobně. Říkal, že nikoli, že si spíše jen konkurují a zná prý jen dva, kteří se v cyklistice vyznají, on a jeho kamarád. Jinak se prý jedná o nezainteresované a jedince, organizované jen v pracovní době z místa centrály.

V Praze přebírá roli messengerů parta kluků a holek, kteří se navzájem znají a ovlivňují se. Za pomoci Maffesoliho (1996, 2002) konceptu kmene bychom je mohli považovat za Kmen pražských cyklistů. Jejich styl jízdy, oblékání a shromažďování a celý „messenger live style“ (Kidder 2005) je v základě přejat od messengerů z velkých západních měst. A byl to konec konců messenger z Londýna, kdo založil první blog a pořádal první alleycat. Je to tedy volné uskupení, sociální mlhovina (Maffesoli 1996), která je nositelem radikálního přístupu k městské cyklistice, změně a demokratizaci městského prostoru. Je to tento volný kmen, který prosazuje změnu nejtvrdějším možným způsobem: „ride it like you stole it!“ (jed', jako bys to ukrad!) (Kidder 2005).

4. Závěr

Etnografický výzkum se zdá být bez konce, sociální realita je natolik komplexní, že před výzkumníkem otevírá další a další témata, nabízí další informace a prostory pro výzkum. V závěru své práce bych chtěl alespoň shrnout výzkum, který byl ohraničen ve své komplexitě tak, aby vyhovoval diplomové práci.

Zaměřil jsem se na skupinu lidí, které jsem si začal přibližně před čtyřmi roky všímat a promýšlet, jak by se dala tato skupina teoreticky uchopit. V tom mi pomohl koncept kmenů Michela Maffesoliho (1996, 2002). Prahu považuji za město postmoderní společnosti, kde lidé prochází během dnů, let i životů mnohostí fluidních identit. Postmoderní pojetí skupinové identity v Maffesoliho konceptu kmene mi umožnilo popsat skupinu lidí se společnou identitou, která není, jako v moderní společnosti, hraničně vázána na určitou společenskou strukturu, jakou může být třída, původ, nebo národnost. Koncept kmene mi pomohl ohraničit pole výzkumu a zároveň uchopit sociální „mlhovinu“ tak, aby jeho prostřednictvím bylo možné popsat určitou skupinu, přesto, že její hranice jsou prostupné a fluidní. Mnou zkoumaný kmen cyklistů je volné uskupení lidí, kteří mají určité společné zájmy a cíle, jeho hranice jsou prostupné a proměnné, stejně jako identita aktérů. Jednotliví aktéři spolu komunikují a utvářejí si identitu „messengerů“ v určitém prostředí a čase, pokud se setkávají, nebo pracují v dílnách, případně se pohybují po městě na kole.

Kolo jsem konceptualizoval jako jeden z hlavních prvků stylu, který byl také předmětem mého výzkumu. Styl jsem zkoumal jako soubor symbolů, vyjadřujících postoj aktérů k sociální realitě města (Hebdige 2012). Jednotlivé prvky stylu přebírají aktéři kmene od messengerů z velkých měst jako je Londýn nebo New York (Kidder 2005) a upravují je podle svých potřeb a možností a přizpůsobují je místním podmínkám Prahy. Prvky stylu tak procházejí procesem „bricolage“ (Heřmanský, Novotná 2011), přizpůsobují se pražskému prostředí. Hlavní adaptací je samotné kolo, které se mění a přizpůsobuje prostředí Prahy. Kola se snaží být jednoduchá, avšak precizní technologicky i esteticky. Na kola jsou kladeny požadavky kvality a trvanlivosti a často kombinují historické části s moderními technologiemi. Naopak konzumní kola a součásti z běžných obchodů jsou považovány za něco, co cyklistice škodí, je neekologické a také nevyhovuje autenticitě stylu jednotlivce i celého kmene. Poslední dobou se po vzoru fixie stavějí kola s podobným designem, avšak

s převody. Na druhou stranu zůstává fixie jako kmenem hodnocené jediné správné kolo, které je v pojetí kmene spojené s cyklistikou od počátku věků cyklistiky a jejích zlatých dob. Jízda na kole je aktem, který se snaží tyto doby rehabilitovat a navrátit zpět (Elliade 2009). Jízda na kole je tedy i určitým rituálním aktem, který umožňuje vstoupit do liminárního prostoru (Turner 2004) mezi chodníkem a silnicí, někam, odkud je cyklista v současném městě vyloučen (Pospěch 2013).

Kmen jsem tedy zasazoval koncepčně i do městského veřejného prostoru, jako místa, kde jednotliví aktéři mocensky i symbolicky vyjednávají (Auge 1995, Lefebvre 1996, Bell 2004 etc.). Takovým vstupem do liminárního prostoru je jakýkoliv pohyb na kole, fixie však vyžaduje od jezdce speciální schopnosti a dovednosti, a tak tento efekt násobí. Jízda na fixie podporuje boj o kousek prostoru, o kousek města pro sebe (Lefebvre 1996). V tomto prostředí si cyklisté také vyjednávají svá vlastní pravidla, tj. přetvářejí, resp. popírají obecně platné zákonné normy (Foucault 2002), protože ty jsou navrženy tak, aby vyhovovaly dopravě automobilové, případně pěší. Cyklisté tyto normy často porušují, ať v rámci své vlastní bezpečnosti, nebo proto, že tak demonstrují vlastní pozici ve městě. V současném městském prostoru stále dominuje automobilová doprava, která ostatní aktéry z vozovek vylučuje (Bell 2004, Braun Kohlová 2012). Snahou prosadit se a bojovat s automobilismem ve městě kmen zasahuje do veřejného prostoru a proměňuje ho, snaží se o demokratičtější přístup k městu, a to jak vědomě a cíleně, tak i neuvědoměle samotným aktem jízdy (Petříček 2004). Aktéři kmene se scházejí kolem určitých center, malých dílen, kde sami vyrábějí svá kola a také pořádají společenské akce. Tyto akce mají za cíl propagovat městskou cyklistiku a umožnit setkání lidí s podobnými zájmy ve veřejném prostoru. Z větší části se však stále setkávají příslušníci téhož kmene a společně pořádají slavnosti, rituály, kde demonstrují své vlastní schopnosti a dovednosti, ať v jízdě v provozu a v orientaci ve městě, nebo například ve specifických podmínkách automobilových garáží. Do veřejného prostoru vstupují prostřednictvím přímých akcí, ale i prostřednictvím komerce, kdy prodávají jinak nedostupné prvky stylu v obchodech a dílnách. Pořádají i sponzorované závody a využívají prvků komerční propagace. Kmen svůj styl fixuje a institucionalizuje na sociálních sítích, blozích, které do určité míry zastupují ziny, a v dílnách a obchodech.

Pro nastínění možností dalšího výzkumu a další práce v této oblasti bych si dovilil dvě stručné hypotézy o tom, proč se nestaly nositelem stylu messengeri, jako v jiných velkých západních městech. Může tomu být díky určité predispozici vycházející z kulturně historických specifik v Praze, České republice, potažmo východním bloku (srv. Novotná

2013). Nebo prostě proto, že v důsledku marginalizace cyklistiky v Praze je bráno zaměstnání messengerů jako marginální, jako příležitostné brigády pro studenty, nebo lidi, kteří nemají možnost dělat nic jiného. Messenger tedy, stejně jako cyklista, nemá společenskou prestiž. Takové dohady by ale byly možné vést po dalším výzkumu, který rámec této práce již překračuje.

Vedle zkoumaného kmene je v pražském prostředí patrné i určité sociální pole, které s cyklistikou a trvale udržitelnou dopravou souvisí. Ať jsou to samotní messengeri, nebo lidé, kteří na kole jezdí běžně do práce (commuters), i lidé, kteří si vyjíždí jen tak víkendově. Tito cyklisté se často organizují a pořádají společné akce, nebo mají alespoň sdílenou identitu někoho, kdo je v daný čas marginalizován a pohybuje se v totožném liminárním prostředí. Takové tvrzení, nebo lépe řečeno otázku by bylo třeba dále zkoumat a věnovat tomuto výzkumu další roky práce.

Jednotliví aktéři jednájí v souladu s principy trvale udržitelného rozvoje, a to jak vědomě a záměrně, kdy přímo programově prosazují trvale udržitelnou dopravu a snaží se repasovat a recyklovat stará kola, tak také nevědomě, kdy zkrátka tím, že jezdí na kole a prosazují městskou cyklistiku, přispívají k zavádění principů trvalé udržitelnosti do společnosti. S tím také souvisí snaha o demokratizaci veřejného prostoru a prosazování rovného přístupu k prostoru a funkcím města. Svým stylem poukazují na základní společenské problémy města, týkající se snad všech čtyř pilířů trvale udržitelného rozvoje (Rynda 2012). V rámci ekonomického pilíře upozorňují na rozvoj globálních trhů a vytváření umělé poptávky po novém zboží, v tomto případě v cyklistickém a automobilovém průmyslu, v rámci pilíře sociálního pak na městskou politiku, na bezkonceptnost výstavby nové infrastruktury i na konstruované linie vyloučení vedoucí ke střetům na těchto úrovních, v případě městské cyklistiky na vyloučení určité části populace z obrovského prostoru města sloužícího pro individuální automobilovou dopravu. V rámci kulturního pilíře ilustruje můj výzkum fungování současné městské kultury a ukazuje relevanci konceptu kmene pro popis skupin sdílejících společné hodnoty a zájmy v rámci fluidních identit sociálních mlhovin kmene. Také ukazuje na kulturní přenos prvků stylu z velkých západních měst do Prahy a jeho adaptaci na místní podmínky. Kulturní rozmanitost a bohatství se ukazuje v nepřeberných možnostech přístupů ke světu, městu a společnosti. Městský kmen, přebírající prvky stylu a hodnoty z velkých západních měst a přizpůsobujících je podmínkám Prahy je bezesporu jednou z takových možností. A v neposlední řadě se působení kmene dotýká, i když ne přímo explicitně, i pilíře environmentálního. Styl jízdy na fixie, nekompromisní boj o prostor ve

městě poukazuje na rostoucí suburbanizaci, zastavování prostorů a rozmělnění populace města na obrovská území, čímž se bezprostředně dotýká environmentálních limitů. Postojem proti individuální automobilové dopravě pak poukazuje na environmentální limity spojené s devastací životního prostředí v lokálním měřítku města i v globálních úrovních.

Nositelem „messenger stylu“ v Praze je tedy kmen v Maffesoliho (1996, 2002) pojetí. Je to mlhovina lidí s podobnými názory, fluidní identitou, kterou projevují při setkáních a při samotném pohybu po městě na kole. Město je pro ně prostorem, který přetvářejí a který zároveň utváří jejich styl a identitu.

Bibliografie

- AUGE, Marc. 1995. *Non – Places, Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Verso. London, New York
- BAUMAN, Zygmund. 2000. *Úvahy o postmoderní době*. Sociologické nakladatelství. Praha
- BELL, Michael, Mayrfeld. 2004. *Invitation to environmental sociology*. London
- BOURDIEU, Pierre. 1992. *An Invitation to Reflexive Sociology*. University of Chicago Press
- BRAUN KOHLOVÁ, Markéta. 2012. *Cesty městem*. Sociologické nakladatelství. Praha
- DISMAN, Miroslav. 2002. *Jak se vyrábí sociologická znalost*. Karolinum. Praha
- DRAŹKIEWITZ, Elzbieta. 2003. *On the bicycle towards freedom, Bicycle Messengers' answer for identity crisi*. Lund University. Lund
- ELIADE, Mircea. 1994. *Posvátné a profánní*. Česká křesťanská akademie. Praha
- ELIADE, Mircea. 2009. *Mýtus o věčném návratu, archetypy a opakování*. Oikoymenh
- ENGWICHT, David. 1993. *Reclaiming our cities and towns*. New Society Publishers , Philadelphia
- EVANS, David. 2007. *Michel Maffesoli's sociology of modernity and postmodernity: an introduction and critical assessment*. In: *The Sociological Review*, vol.45, 220-243
- FOUCAULT, Michel. 2000. *Dohlížet a trestat*, Dauphin. Praha.
- FOUCAULT, Michel. 2010. *Zrození kliniky*. Červený Kostele. Pavel Mervart
- FRAGNER Benjamin, VALCHÁŘOVÁ Vladislava. 2010. *Průmyslové dědictví vol.2*, CVUT, Praha
- GEERTZ, Clifford. 2000. *Interpretace kultur: vybrané eseje*. SLON. Praha
- GENNEP, Arnold van. 1997. *Přechodové rituály*. Lidové noviny. Praha
- GIDDENS, Anthony. 1998. *Důsledky modernity*. Praha: Sociologické nakladatelství
- HEBDIGE, Dick. 2012. *Subkultura a styl*. Dauphin/Volvox globátor. Praha

- HEIDEGGER, Martin. 2006. *Básnický bydlí člověk*. Oikoymenh. Praha
- HENDL, Jan. 2008. *Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody, aplikace*. Portál. Praha
- HEŘMANSKÝ, Martin. 2009/2010. *Kvalitativní analýza dat*. In. Úvod do společenskovědních metod. FHS. UK. (Online dostupné z: <http://moodle.fhs.cuni.cz/course/view.php?id=684> ke dni 14. 6. 2010)
- HEŘMANSKÝ, Martin. NOVOTNÁ, Hedvika. 2011. Hudební subkultury. In: Janeček, P. (ed.). *Folklor atomového věku*. Národní muzeum Praha, Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy. Praha.
- HORTON, Dave; ROSEN, Paul. 2007. *Cycling and Society*. Ashgate Publishing. Burlington
- LEFEBVRE, Henri. 1996. *Writings on cities*. Blackwell publishers. Oxford
- KIDDER, Jeffrey. *Style and Action: A Decoding of Bike Messenger Symbols*. Journal of Contemporary Ethnography 2005; 34; 344. (Online dostupné z: jce.sagepub.com/content/34/3/344.abstract 15. 10. 2013)
- KOHÁK, Erazim. 1999. *Pražské přednášky*. Ježek. Rychnov nad Kněžnou
- KOLÁŘOVÁ, Marta. 2013. *Hudební subkultury mládeže v současné ČR -postsubkulturní či postsocialistické?*. In. (Ed.) DANIEL, Ondřej. KAVKA, Tomáš. MACHEK, Jakub. 2013. *Populární kultura v českém prostoru*. Karolinum. Praha.
- KONOPÁSEK, Z. 1997. *Co si počít s počítačem v kvalitativním výzkumu*. Biograf 12
- KRAČMAR, Vojtěch. 2011. *Pojetí medicíny v obci Pálenice*. FHS.UK. Praha
- KUMOVÁ, Petra. 2011. *Vliv subkulturní ideologie hardcoru na výběr zaměstnání hardcoristů – veganů*. FHS.UK Praha
- LATOUR, B. 2002. *Když věci vracejí úder: Co mohou sociálním vědám přinést „vědní studie“*. Biograf 29, 41, (Online dostupné z "<http://www.biograf.org/clanky/clanek.php?clanek=2901>" "_blank" ke dni 12.5.2014).
- LEIX, Alicia. 2003. *K problematice transkriptu ve společenských vědách*, Biograf 33. Praha

- LYNCH, Kevin. 2004. *Obraz města- The Image of the City*. Poligon. Praha
- LOGAN, Steaven. 2007. *Krotitelé aut*. Visegrad Fund, Praha
- MACH, Václav. 2010. *Myšlenkové základy, organizační struktura a míra environmentalismu cyklistického hnutí ve Velké Británii a v České republice*. Masarykova universita. Brno. (Dostupné z http://is.muni.cz/th/289669/fss_m/j k 20.4.2014)
- MAFFESOLI, Michel. 1996. *The time of tribes*. Sage publications. London
- MAFFESOLI, Michel. 2002. *O nomádství*. Prostor. Praha
- MURPHY, Robert, F. 2001. *Umlčené tělo*. Sociologické nakladatelství. Praha
- NOSKOVÁ, Jana. 2004. *Tazatel, dotazovaný – dočasní "přátelé"?*. Biograf 35.
- NOVOTNÁ, Hedvika . 2013. *Punks and skins united? Souvislosti proměn vztahů punkové a skinheadské subkultury v Československu, respektive České republice*. In. (Ed.) DANIEL, KAVKA, Ondřej, MACHEK, Tomáš. DANIEL, Jakub. 2013. *Populární kultura v českém prostoru*. Karolinum. Praha.
- NOVOTNÁ, Hedvika. 2014. *Kvalita a etika kvalitativního výzkumu*. FHS.UK. (Online dostupné z <http://moodle.fhs.cuni.cz/course/view.php?id=684> ke dni 24.5.2014).
- PETŘÍČEK, Miroslav. 2004. *Radiofejetony*. Elektornicky:
http://www.bbc.co.uk/czech/domesticnews/story/2004/05/040528_radiofejeton.shtml , dostupné k 3.3.2014
- SCHULZE, Norbert, Christian. 2010. *Genius loci*. Dokořán. Praha
- ŠVAŘÍČEK, Roman., ŠEDOVÁ, Klára. a kol. 2007, *Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách*. Portál. Praha
- SOKOL, Jan. 2001. *Člověk jako osoba*. Portál. Praha
- ŠUBRT, Jiří. 2008. *Michel Maffesoli: Rytmus života: Variácie o postmodernom imaginárne*. Sociologicky časopis/Czech Sociological Review, 2008, Vol. 44, No. 5. Praha

RYNDA, Ivan. 2012. *Studie 4.4.: Ochrana životního prostředí a trvale udržitelný život*. FHS. UK. Praha

STÖCKELOVÁ, Tereza, ABU GHOSH, Yasar (eds.). 2013. *Etnografie*. Sociologické nakladatelství. Praha

TURNER, Victor Witter. 2004. *Průběh rituálu*, Computer Press. Brno

Ročenka dopravy České republiky, dostupné z www.sydos.cz/cs/rocenky.htm (Online dostupné z <http://www.tsk-praha.cz/ročenka/udi-ročenka-2012-cz.pdf> ke dni 17. 2. 2014).

VAŇKOVÁ, Markéta. *Úvod do sociálně vědných metod*, FHS UK, Praha, 2009/2010. (Online dostupné z <http://moodle.fhs.cuni.cz/my> ke dni 11. 6. 2010).

Webové adresy blogů

<http://bikepunx2011.wordpress.com/> (Online dostupné k 5. 5. 2014)

<http://prahafixed.wordpress.com/> (Online dostupné k 5. 5. 2014)

<http://www.urbanvelo-unlimited.eu/> (Online dostupné k 5.5.2014)

5. Příloha 1

Projekt diplomové práce (DP) oboru sociální a kulturní ekologie

1. Jméno studenta, tituly:

Bc. Kračmar Vojtěch

2. Osobní číslo (UČO):

695933360

3. Rok imatrikulace na FHS UK (bak. studium, jinak mag. studium):

2007

4. Datum zápisu na katedru sociální a kulturní ekologie FHS UK (alespoň měsíc, rok):

2011

5. Názvy všech předchozích bakalářských (magisterských) prací, škola, obor a rok, kde a kdy byly obhájeny:

FHS. UK. Studium humanitní vzdělanosti: Pojetí medicíny v obci Pálenice, Praha, 2011

6. Předběžný název DP:

Mezi chodníkem a silnicí - kmen městských cyklistů

7. Předběžný název v aj:

Between the sidewalk and the road- *The tribe of urban cyclists*

8. Obecný kontext (souvislosti tématu, širší rámec [zasazení „do světa“]):

Ve světových městech se již delší dobu vede diskuse o udržitelném způsobu dopravy. Vznikají různé formy společenských institucí, snažící se demokratizovat prostor města a posílit udržitelné způsoby dopravy na úkor dopravy založené na individuálním využívání neobnovitelných energetických zdrojů, úžeji řečeno automobilové dopravy. Vedle již bohatě prostudovaných nevládních organizací existují ještě jiné, v některých městech popsané formy. V Praze podobná zkoumání ještě provedena nebyla.

9. Předmět zkoumání (vlastní předmět práce [zasazení „do vědy“]):

Podle konceptu Michela Maffesoliho budu zkoumat kvalitativním způsobem městský kmen, pohybující se v liminárním prostoru alternativního způsobu dopravy. Rád bych popsals a do vědeckého diskursu přinesl nové názory a perspektivy, kteří tito jezdci na kolech zastávají a sdílejí při pohledu na současnou situaci. Rády bych se také pokusil prozkoumat funkčnost konceptu „neo-tribes“- nových kmenů v Pražském prostředí.

10. Hlavní vstupní hypotéza nebo hypotézy (2–4 na výběr); pro práci 1–2, možno však formulovat výzkumné otázky, event. jen výzkumný problém:

Výzkumná otázka:

Je možné hovořit v Praze o novém kmenu, soustředícím se okolo cyklistiky? Jaké perspektivy a názory sdílí členové kmene? Z jakého sociálního prostředí pocházejí? Vytvářejí vlastní, alternativní infrastrukturu? Jak na svůj kmen nahlíží?

11. Metodologický postup: metody a techniky, které budou v práci použity:

Použity budou metody kvalitativního antropologického charakteru. Zúčastněné pozorování doplněné o polo strukturované a neformální rozhovory.

12. Cíl DP (kromě ověření hypotéz a teoretického přínosu např. *praktický přínos, vypracování metodologie, základ pro řešení problémů v praxi atd.*):

Analýza opomíjené části hnutí směřujícího k trvale udržitelné dopravě v Praze

13. Čím budou rozšířeny dosavadní znalosti (*vědecká „přidaná hodnota DP“*):

Práce může přivést pozornost k novým antropologicko/sociologickým konceptům a vyzkoušet některé nové pojmy pro analýzu společnosti v Praze

14. Jaké bude (bude-li) jejich *teoretické* zobecnění a přínos:

Zkusí pojmenovat zatím neprozkoumanou strukturu městského kmene v Praze, zároveň vyzkouší funkčnost tohoto teoretického konceptu.

15. Struktura DP (předběžný obsah – názvy oddílů a kapitol):

Teoretická část:

Představení konceptů používaných ve výzkumu

Dosavadní rešerše zahraniční i české literatury

Dosavadní kritika používaných konceptů

Praktická část:

Představení metodologie

Zjištění, ukázky z rozhovorů a aplikace konceptu

Závěry:

Interpretace, posouzení konceptů, teoretické shrnutí a možnost zobecnitelnosti

16. Předběžná bibliografie k tématu:

HEBDIGE, Dick: *Subkultura a styl*, 2012, Volvox Globator, Praha

MAFFESOLI, Michaiel: *O nomádství*, 2002, Prostor, Praha

TURNER, Victor Witter: 2004. *Průběh rituálu*, Computer Press, Brno

HORTON, Dave; ROSEN, Paul: *Cycling and Society*, 2007, Ashgate Publishing, Burlington

17. Předpokládaný vedoucí DP:

Mgr. Novotná Hedvika

18. Důvod volby tématu (dosavadní znalosti, zázemí, praxe a zájem studenta):¹⁹

Snaha pokračovat v praxi terénního výzkumu z Bakalářského stupně, s tím související i volba antropologického tématu. Oblast výzkumu je zaměřena na mé bezprostřední okolí.

¹⁹ nepovinné

Jinonice 30. dubna 2013

diplomant
SKE

vedoucí DP

vedoucí katedry