

Univerzita Karlova
Filozofická fakulta

Ústav české literatury a komparatistiky
Obecná a srovnávací literatura (komparatistika)

Autoreferát (teze) disertační práce

Mgr. Michal Špína

Neúprosné rovnoběžky: Železnice v evropské literatuře 1830–1914

Merciless Parallel Lines: Railways in European Literature 1830–1914

Vedoucí práce prof. Dr. phil. Josef Vojvodík, M.A.

2019

OUVERTURE

Skok Anny Kareniny pod kola vlaku v závěru Tolstého románu je jednou z nejslavnějších scén ve světové literatuře. V paměti čtenářů tak zůstává nikoli skutečná událost, nýbrž plod imaginace. Proč ale Anna ukončila svůj život zrovna pod koly vlaku? Co vypovídají literární díla o železnici? Je taková scéna v literatuře ojedinělá, nebo naopak zapadá do dobového vnímání?

0 / ÚVOD

Radikálnost, s jakou železnice vpadla do předindustriálního života, dnes už není na první pohled zjevná. Měla však hlavní slovo v procesu modernizace, mechanizace a industrializace takřka všech oblastí života, jehož následky dosud neseme. Už pouhé zviditelnění rané fáze tohoto procesu je dostatečnou motivací, proč se železnici zabývat.

Stopu železnice v hospodářských i kulturních dějinách lze stěží přecenit. Není to zdaleka jen cestování, co bylo s jejím příchodem od základů proměněno; hlavním posláním železnic ostatně nebylo přepravování osob, nýbrž komodit a zboží. Rychlost vlaků vzbuzovala rozporuplné reakce – někdy nadšení, často však hrůzu. Železniční neštěstí přinesla nový druh *technické* katastrofy, jejíž oběti jsou na rozdíl od války civilní a umírají následkem chyby v člověkem budovaném systému. Zásah železnice do krajiny vyostřil protiklad mezi „přírodou“ a „civilizací“. Také tvář měst byla často přizpůsobována potřebám železnice. Pravidelnost a kalkulovatelnost železniční dopravy přinesla podstatnou změnu vnímání prostoru a času, včetně rozdělení planety na časová pásma. V neposlední řadě se železniční infrastruktura stala vojensko-strategickou entitou a součástí imperiálních taktik.

V této práci se technický fenomén železnice stává předmětem humanitně zaměřeného zkoumání. „Filosofie techniky“ se objevuje už v 19. století (Ernst Kapp), ale navázat můžeme zejména na meziválečné antropologie techniky (Cassirer, Ortega y Gasset) a především na Lewise Mumforda s jeho pojetím „paleotechniky“ (*Technika a civilizace*, 1934).

0.1 / Povaha předmětu. Fenomén sítě. Železnice v imaginaci

Železnici nelze pojednávat jen jako „literární motiv“, bez historicko-spoločenského ukotvení; jakožto lidský výtvar je bytostně dějinná. Práce se proto nedrží v mezích literární vědy, ale

přesahuje i do antropologie, sociologie, historie či ekonomie. V uchopení povahy předmětu je inspirována přístupem Bruna Latoura, který v eseji *Nikdy jsme nebyli moderní* (1991) zdůrazňuje provázanost sféry vědy a techniky se sférou politiky, moci a společenského diskursu, implikující rozostření hranic mezi doménou exaktních věd a kulturou, mezi sférou lidského a ne-lidského („Dotkneme-li se Pasteurových bakterií, objeví se před námi celá francouzská společnost 19. století.“) Předměty svého zkoumání nazývá Latour *hybridy* či *smíšeniny* a snaží se je popisovat pomocí pojmu *sítě* (*réseau*). Zde však nejde o aplikaci Latourovy teorie aktantů a sítě, ale o její východiska. Dotkneme-li se rozmachu železnic v 19. století, vyvstane před námi vedle technických parametrů lokomotiv také *Anna Karenina* a další literární díla. Chápeme-li železnici jako latourovský hybrid, nemůžeme od něj odtrhnout diskurs a kulturní představy o ní. Zkoumání literárních textů o železnici má tedy vést i k určitému poznání železnice.

Síť je zároveň mocná prostorová metafora, o jejíž rozšíření se zasloužila železnice a jíž se dostalo pozornosti během *spatial turn* v humanitních vědách. Michel Foucault v textu nazvaném *O jiných prostorech* (1967) píše, že dnešní zkušenost světa je „zkušeností sítě, která spojuje body a proplétá se svým vlastním tkanivem“. Klíčovou otázkou se stává umístění (*emplacement*) v souboru prostorových vztahů. Foucault příznačně jmenuje vlak jako „neobyčejný shluk vztahů“. Ještě složitějším shlukem vztahů je železnice jako celek, která v mnoha svých aspektech naplňuje Foucaultovo určení *heterotopie*. A jestliže je loď „heterotopie par excellence“ a „nejen obrovským nástrojem hospodářského vývoje (...), ale současně také tou největší zásobárnou lidské imaginace“, kapitalismus devatenáctého století jí přivádí na svět mocného konkurenta v podobě vlaku a železnice.

Syntetické dílo, které by se věnovalo zobrazení železnice ve světové či alespoň evropské literatuře, dosud chybí. Tato práce se snaží mezeru zmenšit, ale zaplnit ji určitě nedokáže. Řada autorů důkladně zpracovala téma v mezích národních literatur, ale jde o fenomén bytostně transnacionální. Jako takovou ji zkoumá Remo Ceserani, od něhož přebírám i pojem imaginára (*l'immaginario*), který mimo románskou jazykovou oblast příliš nezdomácněl – souboru sdílených představ a obrazů, plodů imaginace. V dalších aspektech navazuji na práce Wolfganga Schivelbusche a Wojciecha Tomasika.

0.2 / Zrození, rozmach, ústup. Časové vymezení

Železnice existuje už téměř dvě stě let. Práce ji sleduje od počátků, tedy přibližně od roku 1830 (kdy zahájila provoz *Liverpool & Manchester Railway*). Nejstarší citovaná báseň o železnici

pochází z roku 1838, kdy přijely první vlaky do Berlína, Vídně či Brna. V šedesátých letech už fungovaly tratě na všech obydlených kontinentech.

Necelá dvě století existence železnice lze rozdělit na dvě období. V tom prvním je vnímána jako novum, emblém modernity, případně jako zavedený, ale stále rostoucí systém. Ve druhém už „*la supériorité ferroviaire*“ pomíjí: železnice se stává usazeným „systémem mezi systémy“, začíná ustupovat novějším technologiím a v kultuře se častěji pojí s nostalgií. Jako nejvýznamnější mezník se proto jeví první světová válka, která nejenže otřásla důvěrou v pokrok, ale také s ní vyvrcholila míra zapojení železnice do válečných operací. Po ní už začíná přicházet o status dominantního způsobu dopravy a emblému modernosti, který přebírají letadla a automobily (srov. Kellermannův román *Der Tunnel* či Kafkův fragment o železnici do Kaldy).

Obě „vrstvy“ obrazů železnice se ve 20. století často překrývají, podobně jako „paleotechnika“ a „neotechnika“ v pojetí Lewise Mumforda. Tvář železnice sledovaná v této práci je „paleotechnická“ – rozhodující je pro ni vynález parního stroje, extenzivní těžba uhlí a průmyslová výroba železa a oceli. Na hlučnou parostrojní železnici se váže starší a dosud živá vrstva popkulturního imaginária; tyto obrazy jsou zde zkoumány *in statu nascendi*.

0.3 / Centra, periferie, kolonie. Teritoriální vymezení

Přestože je železnice už v 19. století globální fenomén, práce se teritoriálně omezuje na Evropu. Železnice vystupuje vždy v historických a společenských souvislostech, jež se v různých částech světa liší. Evropská situace je specifická v tom, že zde nový způsob dopravy vznikl a současně vstoupil do kulturní krajiny a do měst založených převážně ve středověku. Železnice v Evropě přinesla likvidaci dostavníkové (a částečně i říční) dopravy a její destruktivní potenciál byl zjevný.

V USA byla situace odlišná. K destrukci docházelo při střetu s původním obyvateli Ameriky (rekurentní obraz v popkultuře), ale ne s rozvinutými formami usazeného hospodářského života (kromě částí východního pobřeží). Železnice byla naopak prostředkem územní expanze, pronikání civilizace do pustých oblastí, což je aspekt v Evropě neznámý. Druhou stranou téže mince je americký „technooptimismus“ – obecně vstřícnější a nadšenější vztah k technice, která byla málokdy vnímána jako zdroj ohrožení.

Většinu ostatního území světa tvořily ve sledovaném období kolonie evropských států, což je případ většiny Asie a Afriky. Latinskoamerické země jsou sice již nezávislé, ale železnice zde buduje hlavně britský kapitál. Nejrozsáhlejší koloniální železniční síť byla vybudována

v Indii (i v Kiplingových *Knihách džunglí* vystupuje jako koloniálně-modernizační dílo). Koloniální železnice nesloužily obyvatelstvu dané země, ale zemi „mateřské“, zatímco z kolonie činila lépe ovladatelné území. Soupeření koloniálních velmocí stálo i za rozšířením železnic na Přední východ, zatímco Čína v 19. století setrvává v izolaci a železnici se brání.

0.4 / Pohled zvnějšku. Tematické vymezení

I po zúžení zájmu na evropské literatury mezi lety 1830–1914 před námi zůstává příliš široký textový materiál. Proto je výběr zúžen i tématicky: práce se věnuje primárně „pohledům zvnějšku“. Hlavním objektem zájmu tedy není samotné cestování vlakem. Cestující jsou v železničním systému koneckonců jen jednou z mnoha složek a zřejmě „nejželezničtější“ román, jaký byl kdy napsán – Zolova *Lidská bestie* – se cestujícím věnuje jen okrajově. Topos železniční stanice a vlakového kupé jakožto prostor vzniku nových prožitků, sociálních vztahů a tím i nových možností narativů navíc patří k lépe probádaným tématům. Práce vychází z předpokladu, že povaha železnice nejlépe vyniká v konfliktech a tam, kde představuje cizorodý element. Kupé vlaků a vestibuly stanic jsou relativně přívětivou složkou železnice, tou, která je tu pro cestujícího; jinak je tomu například u strážních domků, kde je naopak člověk přítomen kvůli železnici, nebo při stavbě drah. Železnice nejsou jen vlaky – bez nich je sice nemyslitelná, ale totéž platí pro její nehybnou složku, infrastrukturu.

Práce sleduje několik cílů současně. Na desítkách literárních textů snaží doložit, jak hluboko je vepsána železnice v evropské literatuře a kultuře, a zdůraznit její klíčový význam pro sledované období; zaměřuje se přitom na její „odvrácenou tvář“, kterou 20. století překrylo; a zároveň sleduje její rozhodující roli v traumatizujících procesech modernizace. Důraz je přitom kladen na dosud opomíjená témata a souvislosti. Struktura práce má rysy železniční sítě: začíná na několika místech současně, ale postupně se propojí.

1 / VPÁD DO KRAJINY. LINIE

Vpád železnic do krajiny je první a nejzjevnější změnou. Následující kapitola ji zkoumá na šestici textů široce recipovaných autorů z let 1838–1893. Texty vznikaly v hospodářsky rozvinutých i periferních oblastech Evropy. Jejich interpretace pak pootevře i témata dalších kapitol. Jedná se o následující díla:

- 1.1 Nikolaus Lenau: *Na jaro 1838* (báseň, Rakousko, 1838)
- 1.2 William Wordsworth: *O plánované Kendalsko-windermerské dráze* (báseň, Anglie, 1844)
- 1.3 Nikolaj Někrasov: *Železnice* (báseň, Rusko, 1865)
- 1.4 Jan Neruda: *Trhani* (fejetonistická studie, Čechy, 1872)
- 1.5 Olha Kobyljanska: *Bitva* (povídka, Ukrajina/Rumunsko, 1895)
- 1.6 Leopoldo Alas (Clarín): *Sbohem, Cordero!* (povídka, Španělsko, 1893)

1.1 / *Recta sequi*

V listopadu 1837 byl u Vídně zprovozněn první úsek parostrojní dráhy v habsburské říši, zárodek budoucí *Nordbahn*, která měla propojit hlavní město se solnými doly v západní Haliči. Na jaře následujícího roku napsal Nikolaus Lenau báseň *An den Frühling 1838*, jednu z vůbec prvních básní tematizujících železnici. Báseň je apostrofou jara a líbeznosti přírody ohrožované železnicí: „Prostředkem zeleného háje / nespoutaný chvat, / prokusuje se sem železnice, / je ti špatným hostem.“ Na první pohled jde o prostou kontrapozici: na jedné straně oslovované Jaro s veskrze kladnými konotacemi, ztotožňované s rozkvétajícími stromy, zbožností a láskou; na druhé „špatný host“ v podobě železnice, která přináší chvat, hluk, bezohlednost a kvůli níž jsou stromy káceny, včetně dubu s mariánským obrázkem. Zdá se, jako by svou ničivostí zamezovala člověku dojít kýžené spásy (*Heil*) a svobody. Jaro se ale v předposlední strofě „radostně usmívá na dílo sekery“, ptačí zpěv zní nehledě na přítomnost železnice, a básník tedy chce doufat „ve vytouženou nevěstu“, cestu ke svobodě.

S železnicí se tu kromě hluku a rychlosti spojuje přímočarost (ve verši „*pfeilgeschwindigkeit und schnurgerad*“ – s rychlostí šípu a rovně jako provaz). Zejména rané železnice usilovaly o co nejpřímější linii i za cenu velkých zemních prací. V roce 1842 tak byl otevřen první železniční tunel císařství (o délce pouhých 156 metrů). Je opatřen impozantními kamennými portály s latinským nápisem *Recta sequi* – „následovat přímé“. Nápis, který by mohl být jedním z hesel modernity, lze interpretovat symbolicky s odkazem na dobovou víru v pokrok nebo na (doslova) průkopnický počín stavby tunelu, ale oprávněný je i čistě fyzikální výklad: ideální dráha je rovná směrově i sklonově, jak o osm let dříve zdůraznili inženýři *Liverpool & Manchester Railway*: „Dosažení vodorovné dráhy má jen sotva menší význam než to, že Železnice má být přímá.“ Zářezy pak v literárních textech evokují krájení organického těla krajiny, tunely zase provrtávání kulkou. Přímost linie asociuje také nekonečnost, stejně jako vzájemnou zaměnitelnost míst, jimiž

dráha prochází (incipit Musilových *Zmatků chovance Törlesse*, 1906). „Malá stanice na trati“ se pak jeví jako náhodný bod na přímce, který by mohl ležet kdekoli.

Příměstské železnice kontrastuje se staršími dopravními tepnami – řekami (např. na známém Turnerově obraze *Rain, Speed and Steam*, jemuž dominují rovné linie železničního viaduktu přes nezřetelnou Temži). I parníky musely respektovat přírodní danost řeky, zatímco železnice měla vlastní infrastrukturu. V 19. století však byly mnohé řeky regulovány, čímž byla zajištěna kratší plavební trasa a celoroční splavnost: byl jim tak vnucen železniční charakter. Dunaj ve Vídni původně tvořil meandry, po roce 1875 však městem protéká doslova *schnurgerad*.

1.2 / Zbrklý útok na přírodu

William Wordsworth v sonetu *On the Projected Kendal and Windermere Railway* (1844) oponoval stavbě železnice do Lake District. Jde o jeden z prvních veřejných environmentálních protestů a zřejmě o akademicky nejzpracovanější případ odmítání železnice. Básníkův postoj může připomínat pozdější fenomén NIMBY, ale problém je plastičtější. Proti civilizačnímu zásahu se tu obrací autor, který si vybudoval pozici „mluvčího“ přírody a „vyvlastňuje“ její hlas.

Už v roce 1814 se Wordsworth pozastavuje nad bujením průmyslových měst. V sonetu *Steamboats, Viaducts, and Railways* (1833) jsou technická zařízení ještě „legitimní potomstvo Přírody“, která jakožto přesahující princip zůstává nenarušena. V protiželezničním sonetu z roku 1844 už je tomu jinak: „Což tedy není kout anglické půdy v bezpečí / před zbrklým útokem? (...) mluvte, vanoucí větry; vy dravé proudy se svým silným / a stálým hlasem, protestujte proti špatnosti.“ Sonet vykazuje propracované rétorické strategie: promlouvá takřka výhradně v řečnických otázkách a imperativech. Wordsworth povolává do boje samotnou přírodu, ale jeho protest není důsledně ekologický: nehájí například rostliny a živočichy žijící v krajině, nýbrž její malebnost a ústraní, tedy lidské preference. Zároveň zde zaznívá obava z masového turismu; železnice de facto produkuje „přírodu“, do níž je možné si vyjet.

1.3 / Linie moci

Poému *Železnice* vydal Nikolaj Někrasov roku 1865. V úvodu se chlapec ptá otce, kdo postavil železnici, po níž právě jedou. Podle otce to byl hrabě Kleinmichel. Ústřední částí básně je snová vidina, v níž vypravěč ukazuje, že ve skutečnosti dráhu vystavěli ruští mužici. Následující strofy vyplňuje makabrázní defilé mužiků, kteří zahynuli při stavbě dráhy. Poéma poté promlouvá ve jménu mrtvých („Bratři! Vy sklízíte plod naší práce!“). Na tyto hlasy opět navazuje vypravěč

a nabádá chlapce, aby si vážil pracovitosti mužiků. Závěr tvoří polemika s otcem-generálem, který práci lidu pohrdá. Báseň tedy nenapadá železnici jako takovou, naopak v ní vidí obdivuhodné dílo; je především obžalobou poměrů, v nichž vznikla.

I v Někrasovově poémě je železnice rovnou linií, která prochází organickými tvary přírody; příroda však ustupuje do pozadí a rozhodující je zde symbolický průchod mocenské linie organickým tělem svých obětí. Moc je však spojená primárně nikoli s obchodem a průmyslem jako v západní Evropě, ale s politickou autokracií. Masová industrializace přišla do Ruska později a ani zrušení nevolnictví (1861) nepřineslo rychlý vznik proletariátu. Někrasovova *Železnice* je tak první významné ruské literární dílo, kde figurují pracující masy, což na něm vyzdvihovala marxistická, resp. sovětská kritika.

Báseň se vztahuje k železnici z Petrohradu do Moskvy, jež byla po smrti cara Mikuláše I. (1855) nazývána jeho jménem a považována za poslední z jeho velkých úspěchů, což se odráží i na basreliéfech jeho petrohradského pomníku. Otevření dráhy na něm figuruje spolu se státními represemi (např. pacifikací děkabristů). Někrasov tak zaútočil na mocenskou imagologii carství.

Snaha o maximální přímou trati vedla ke stavbě masivních naspů a také Verebjinského mostu, zobrazeného na basreliéfu; ten byl později opuštěn a nahrazen obchvatem. K němu se váže lidová legenda. Trasu dráhy měl vytyčit sám car: podle pravítka nakreslil přímou spojnici Petrohradu s Moskvou, ale v místě, kde levá ruka přidržovala pravítko, přečnival carův prst do mapy, a tak vznikl „obchvat“. Legenda je sice kontrafaktuální, ale v různých podobách se vynořuje i současnosti a dokresluje, jak byla železnice chápána, ať už v Někrasovově básni, na oficiálním basreliéfu nebo v lidovém vyprávění: jako linie moci.

1.4 / Krajina vzhůru nohama

Nerudovy *Trhany* (s ironickým podtitulem „Studie dle znalců“) spojuje s Někrasovem zájem o sociální stránku stavby železnic, zároveň ale pracuje s humorem, přestože ani zde se budování trati neobejde bez obětí. Většinu textu tvoří etnografické výjevy a epizody ze života „trhanů“ – vykořeněných, ale družných dělníků, kteří migrovali tam, kde se zrovna budovala dráha. Za pozornost stojí zejména začátek a konec textu. Úvod naznačuje radikálnost změny, jakou přináší železnice na venkov: dědina přestává být do sebe uzavřeným mikrokosmem, do kraje přicházejí cizinci, zejména Italové (místní obyvatelé se báli pracovat na stavbě tunelů, které považovali za „dílo ďáblovo“). Svou osadu pojmenují „Australie“ – jméno asociující „protinožce“ takřkajíc obrací kraji vzhůru nohama. Význačné je zde také téma lidské smrti. Případy úmrtí a sebevražd

trhanů jsou podány s výjimečnou stručností. Tím je předznamenána závěrečná scéna, kdy po dostavbě dráhy zahlédne vypravěč z vlaku jednoho z trhanů, nyní už hlídače ve strážním domku: „V světnici hořela lampička u malé rakve, na rakvičce ležela žena, políbila právě mrtvolu. Jen to kolem nás kmitlo.“ I lidský život a smrt je zde něčím, co se jen mihne, zatímco vlak uhání dál. (Na tyto motivy navazuje zejména kap. 3.)

1.5 / Hadi v horském lese

Povídka *Bitva* napsala Olha Kobyljanska v roce 1895 – v době, kdy železnice dobývá poslední odlehlé regiony Evropy. Platí to i pro hornaté oblasti Bukoviny na dnešním rumunsko-ukrajinském pomezí. V takových místech je železnice konfrontována s divočejší, neprostupnější přírodou a s archaičtějším způsobem života. V *Bitvě* se tato příroda stává hlavní postavou, zatímco lidé (dřevorubci a Huculové) vystupují jako kolektiv, nikoli jako individuální hrdinové. Obraz tichých hor je stupňován přirovnáním k chrámu, což zdůrazňuje kontrast vůči utilitární civilizaci, která do textu vstupuje v podobě vlaku, který „přivezl nepřítele“, a zvuku jeho píšťaly. První konkrétní lidská aktivita je úder dřevorubecké sekyry do starého smrku. Následuje samotná „bitva“ v podobě kácení lesa. Příroda i železnice jsou zde antropomorfizovány: stromy vidí a slyší, lokomotiva „netrpělivě supí“. Civilizační násilí se projevuje i v dalších obrazech: seříznutí mladých stromků do téže délky a osekání větví (unifikace), zatloukání hřebů svazování řetězy, rozřezávání na pile. Karpatský les bitvu prohrává. Rostlé ustupuje vyrobenému, dřevo železu. Místní Huculové, kteří se na kácení odmítají podílet, jsou dosud identifikováni se dřevem. V povídce postavené na dichotomiích (nahore–dole, příroda–civilizace les–továrna, naivita–reflexe) se ale Huculové náhle ocitají nikoli „nahore“, ale uprostřed, a současně se stávají druhým centrálním tématem textu. Jak naznačuje přirovnání kolejnic k hadům, železnice znamená pro horaly „vyhnání z ráje“ a poznání širších okrásků světa a komplexnějšího života.

1.6 / Louka změněná v poušť

Povídka *Sbohem, Coredro!* (1893) španělského prozaika Leopolda Alase-„Clarína“ zároveň ohlašuje téma příští kapitoly. Příchod železnice zde představuje zánik venkovské/pastorální idyly. Text vypráví o rodině chudých pastevců z Asturie, jejíž jedinou obživou po matčině smrti je kráva Cordera („Jehně“). Pro osamělé děti Rosu a Pinína je jediným potěšením a denně ji chodí pást na louku, přes kterou vede nová železnice: „Loučka Somonte byl trojúhelníkový pozemek“ (analogicky ke společenství dvou dětí a krávy), ale „jeden z jeho hrotů byl uražen

železnou drahou z Ovieda do Gijónu“. Prostor louky tedy je už od počátku narušený a na místě někdejšího rohu vyrostl „dobyvatelský“ telegrafní sloup. Děti i kráva mají z železnice nejprve strach, ale postupně si zvyknou.

Později je zchudlá rodina nucena krávu prodat. Je označkována železem a v dobytčím vagonu ji nový majitel odváží do Kastilie (mocenského centra státu). V dětském vnímání jim vzala krávu železnice. Poté musí Pinín narukovat do občanské války a odjíždí opět vlakem. Povídka tak předvádí louku jako místo postupné dekadence pastorální idyly; *locus amoenus* se tu mění v *locus terribilis*. Železnice je přitom spíš „zástupným“ agentem (neboť původcem ztrát je hospodářská situace a politické zájmy), ale odkazuje na zvrhávající se modernizaci, která namísto naplnění nadějí prohlubuje nerovnost a rozpoutává válku.

2 / KONEC IDYLY. ZVUKY

Texty představené v kap. 1 ukazují, jakou proměnu způsobila v krajině výstavba železnic. V každém z nich železnice způsobují nějakou ztrátu. Na nejzřetelnější rovině je to ztráta lidských životů (u Někrasova a Nerudy, nepřímo u Clarína) nebo hodnot spojených s přírodou (Lenau, Wordsworth, Kobyljanska). Jednotlivé ztráty (vyjma Někrasova) jsou ale součástí souhrnnějšího zániku: z své zde bere *idyla*, vize harmonického života v souladu s přírodním prostředím.

Idyla je zároveň literární žánr rozepjatý mezi pozdní antickou a pozdním novověkem. Zde ji však chápou volněji – spíše jako kulturní paradigma, jako soubor hodnot a představ, jeden z významných obsahů evropského imaginária, na nějž autoři z různých pozic navazují.

Nejklasičtější text tradice – Vergiliový *Zpěvy pastýřské* – byl psán za historických okolností, které zobrazený idylický život ohrožovaly. Raymond Williams podobné případy sleduje v anglické novověké poezii. V opozici vůči prostotě idyly tradičně stojí sofistickovaná a disonantní či městsko-obchodnická civilizace (u Vergilia i raného Wordswortha); v 19. století tuto pozici zaujímá také železnice, která negativně vnímané atributy města vnáší i na venkov.

Po odkazech k pastorálnímu imagináriu nesahali jen autoři nepřátelští vůči železnici. Opačným, byť poměrně vzácným případem je pozitivistický román *Ostatnia miłość* (Poslední láska, 1868) Elizy Orzeszkové, který začíná kritikou poměrů v místech, kde dráha ještě chybí, a představy spojené s pastorální idylou ironizuje. Protiklad idyly a současnosti se zde tak jako v řadě dalších textů projevuje v opozici zvuků: šumění lesů a zvuk píšťal versus hvizd lokomotivy.

Se zaměřením na zvuk a hluk železnice jsou v následujících kapitolách uvedeny texty amerických transcendentalistů (2.1), básníků biedermeieru (2.2) a ruské literatury přelomu 19. a 20. století (2.3); další podkapitola se věnuje industriálním zvukům obecněji (2.4) a na závěr je ukázána jejich ambivalence na dvou příkladech z intimní poezie (2.5).

2.1 / Lokomotiva v americké zahradě

Ikonickým zvukem pastorální tradice je zvuk pastýřské flétny, případně pastýřský zpěv – jediné výrazné zvuky způsobované člověkem; jinak je jejím základním atributem klid. Strojový pískot parní lokomotivy je pak jakýsi úpadkový protipól pastýřské flétny. Leo Marx v knize *The Machine in the Garden: Technology and the Pastoral Ideal in America* z roku 1964 uvádí několik textů, kde hvízd vlaku ohlašuje ohrožení idylly. Kniha také dokládá důležitost pastorálního imaginária pro sebechápání Spojených států v 19. století. Zápisky Nathaniela Hawthorna (1844) a Ralpa Walda Emersona (1842) i Thoreauův *Walden* (1854) obsahují pasáže, kde venkovský poklid naruší hvízd lokomotivy; ve všech případech je přítom spojován s rozpínavostí a utilitarismem městské civilizace. „Hvízd! Hvízd! Příští měsíc postavím na téhle pastvině tucet domů, a hned nato celou vesnici“ (Emerson). „*Little event*“ zvuku parní pišťaly či obecněji náhlé přítomnosti stroje v krajině je podle Lea Marxe jedním z loci communes americké literatury. Na podobné obrazy je ale bohatá i evropská literatura. Na obou stranách Atlantiku vyrůstají z téže literární tradice, jejíž původ sahá až do starověku.

2.2 / Biedermeier proti hluku

U evropských básníků narozených na konci 18. století jsou rušivé akustické vjemy, nejčastěji zvuk parní pišťaly, odrazovým můstkem ke kritice železnice i souvisejících společenských změn. Příkladem jsou básně *Im Eisenbahnhofe* a *Im Grase* Justina Knera: „Železné zvíře“ podle něj připravuje cestování o malebnost a poezii. Podle dalších autorů železnice a technický pokrok ruší samotnou možnost poezie: Franz Grillparzer by proto chtěl „zůstat stát / tam, kde stáli Goethe a Schiller“, zatímco liberální autor Anastasius Grün tomuto názoru oponuje slovy, že i v budoucnu bude poezie opěvovat výdobytky ducha, včetně těch technických. Železnice v obavách básníků ničí idylu ve dvojitým smyslu: jako harmonický způsob života v sepětí s přírodou i jako literární tradici. Rétorická strategie odpůrců železnice sice byla historicky neúspěšná, ale touha po idylickém „zúžení totality“, přání uniknout z dosahu hlučných projevů civilizace, v různých projevech kultury přetrvává dodnes.

2.3 / Soumrak ruského venkova

Soumrak starosvětského způsobu života a nástup modernity se na přelomu století stal jedním z hlavních témat ruské literatury. V Gorkého hře *Barbaři* (1905) přicházejí do městečka Verchopolje dva inženýři naplánovat stavbu dráhy – „rozcuchat tu idylku“. Samotná přítomnost inženýrů rozvrátí život v městečku ještě před otevřením železnice. Hra je pozoruhodná také kvůli opozici dřeva a železa, které tu zastupují starý a nový řád (viz 5.2).

Ambivalentnější postavení mají prvky pastorální idyly v Čechovově hře *Višňový sad* (1900/1904). Obrazem jejího konce je kácení sadu, který nepadne za oběť přímo železnici (ta už tudy vede), ale poměrům „nové doby“. Zadlužení majitelé panství (upadající nižší šlechta) nechápu vážnost situace: když jim podnikatel Lopachin, syn nevolníka, navrhne sad rozprodat chatařům (kteří sem mají dobré spojení železnicí) a z výnosů splatit dluh, nechtějí o tom slyšet. Stephen L. Baehr věnoval hře studii, jejíž název odkazuje na Lea Marxe – *The Machine in Chekhov's Garden: Progress and Pastoral in The Cherry Orchard*. Zaměřuje se v ní na vztahy mezi tradicí a technologickým pokrokem. Železnice podle něj tvoří „celkový rámec“ hry, která začíná Lopachinovou větou „Zaplaťpánbůh, vlak je tady“ a končí odjezdem postav na nádraží. Zatímco Lopachin jezdí vlakem za obchody, panstvo jím cestuje za radovánkami: pro šlechtu jde jen o změnu dopravního prostředku, zato někdejší nevolníci se dávají s železnicí do pohybu poprvé a je pro ně snazší se s ní identifikovat. Panstvo naopak podléhá regresi do „zlatého věku“ dětství. Na pastorální tradici odkazují i scénické poznámky (pastýřova hra na flétnu a poté „smutný a zmírající zvuk, jako když praskne struna“). Jedinou postavou, která nikdy nepojede vlakem, je senilní sluha Firs – poruštěná obdoba jména Thyrsis, pastýře z Theokritových *Idyl*.

Jiný pohled na „úpadek šlechtických hnízd“ nabízejí *Antonovská jablka* (1900) Ivana Bunina. Vůně jablek spouští nostalgické vzpomínání na harmonický život statkářů, který možná ještě nezanikl, ale je zánikem ohrožen. Utěšený obraz (podávaný v přítomném čase) není ničím rušen – až na jedinou výjimku. Při nočním rozhovoru v sadu projíždí okolo vlak: „je stále blíž, zní stále zřetelněji a vztekleji... A náhle všechno utichá, mizí, jako by se vlak propadl do země...“ Jde o jediný cizorodý, strojový element; ohlašuje se auditivně, rušivým hlukem; přichází v noci, což odkazuje na „nepřirozenost“ železnice oproti rytmům přírody. Po průjezdu vlakem vypravěče poprvé napadne sáhnout po zbrani a vystřelí do vzduchu. V bezsyžetovém textu nemá událost přímé následky, ale tvoří „martický“ moment celé povídky – dává na srozuměnou, že idyla je (vždy již) narušená.

2.4 / *Soundscape*

V textech sledovaného období se železnice téměř vždy ohlašuje zvukem/hlukem, při jehož popisu autoři mnohdy nevystačí s jedním substantivem, adjektivem či slovesem (*grochot, gul, i vizg, i voj; rasendes Tosen und Toben* apod.) Vršení slov často onomatopoického původu umožňuje dosáhnout intenzivnějších účinků než popis vizuálních vjemů. V Dickensově románu *Dombey a syn* (1848) tvoří slova „*with a shriek, and a roar, and a rattle*“ refrén, který se ve stylisticky velmi výrazné pasáži opakuje čtyřikrát. Průmyslová revoluce a železnice způsobily také drastickou proměnu toho, co bádání na poli mezi akustikou a ekologií nazývají *soundscape*. Román *Dombey a syn* podrobuje „akustické analýze“ John M. Picker v knize *Victorian Soundscapes* a konstatuje, že lokomotivy v něm ovládnou celou „zvukovou krajinu“. Železnice proniká do zvukové stránky románu i v popisu proměny londýnského předměstí Camden Town při stavbě trati, kde v odstavci o sto padesáti slovech zazní slovo *railway* desetkrát.

Také pozdější realistické a naturalistické prózy věnují modelování industriálního a železničního *soundscape* velkou pozornost. Hluk železnice nejenže neguje venkovský klid, ale dokáže vyniknout i nad lomoz města, např. v Reymontově *Zaslíbené zemi* (1899). Jindy zase ruch bulvárů připomíná hluk železnice. Tyto zvuky zůstávaly rušivé a cizorodé i po zdomácnění železniční dopravy. Vytrvalý strojový hluk se vedle otřesů stává jedním z traumatizujících prožitků modernity (a popis hluku železnice literárním *locus communis*).

Mnohé z výskytů železničního hluku můžeme shrnout pod rétorický pojem figurativní obraznosti: znamenají něco víc či něco jiného než to, že železnice je hlučná. Hlasitý neuspořádaný zvuk tradičně nese negativní asociace spojené s násilím, bojem, neštěstím či alespoň nepříjemností. Postupem doby se ale situace komplikuje a hluk vlaku zaujímá stále širší sémantické pole. Teprve těsně před první světovou válkou se setkáme s jednoznačně kladným přijetím strojového či industriálního hluku – např. u Blaise Cendrarse (*Próza o Transsibiřské magistrále a malé Johance z Francie*, 1913) nebo Álvara de Campose (Fernanda Pessoy) a zejména u futuristů (nejen u básníků, ale i v textu o „umění hluku“ Luigiho Russola). K projevům avantgardní exaltace však vedla dlouhá cesta, během níž hluk spojený s železnici získává rozrůzněné či protichůdné významy, někdy i u jednoho autora či v rámci jednoho textu.

2.5 / *Disonance duše*

Paul Verlaine a Giosuè Carducci nechávají ve své intimní lyrice hluk železnice vstupovat do svých prožitků, umocňovat je, anebo jim protiředit. Carducci v básni *Na nádraží jednoho*

podzimního rána (1877) modeluje scénu, kterou ovládá teskná, až skličující nálada. Jak se postupně ukáže, jde o loučení s odjíždějící milovanou ženou. Téměř v každé sloce nacházíme aspoň jeden zvukový vjem. S melancholickým rozpoložením duše začíná korespondovat nejen funerální barevnost šedého nebe a černé lokomotivy a uniforem, ale i *soundscape* rušivých a „nízkých“ zvuků: zvonění brzd, štípání kleští, zabouchnutí dvířek (znějící „jako urážka“). Ve čtyřverší s nejvyšší koncentrací akustických vjemů navíc zapojuje (v italštině obzvláště výraznou) aliteraci a slovesné tvary *sbuffa*, *sbarra*, *sfida* navíc evokují rytmické vyfukování dýmu lokomotivou. Vlak je opět prostředkem ztráty (jde o jeden z časných příkladů dlouhé řady obrazů loučení na nádraží). Evokace železničních zvuků však umožňuje zprostředkovat, co subjekt při této ztrátě cítí.

Úplně jiná je situace za přítomnosti milované osoby, v tomto případě Verlainovy šestnáctileté novomanželky. Prožitek milostného citu dokáže rušivé zvuky vlaku zmírnit a proměnit jejich vnímání. I v *Dobré písni* (1870) je zdůrazněna nejprve disharmonie a hrozivost zvuků železnice. Přítomnost ženy na první pohled odsouvá hluk do pozadí, ale v závěru mu naopak dodává hodnotu, „když sladký hlas pro mě dosud šeptá, / když Jméno tak krásné, tak vznešené, tak zvučné / (...) se mísí / líbezně v brutální rytmus vagonu“.

Ve vězení v belgickém Monsu, kde si Verlaine odpykával trest za postřelení Rimbauda, pak vznikla báseň *Tantalized*. Ze své cely Verlaine nejspíš nádraží neviděl, zato však slyšel jeho hluky. I tady je to situace lyrického subjektu, co rozhoduje o jejich významu: pro vězně jsou vlaky symbolem ztracené svobody a Verlaine přirovnává jejich lomoz k ptačímu zpěvu.

3 / MÍSTO U TRATI. OSUD

Podobně jako v závěrečné scéně *Trhanů* se v řadě děl druhé poloviny 19. století stávají železniční hlídači a obyvatelé strážních domků literárními postavami. Zdánlivě marginální motiv traťových hlídačů a domků na odlehlých místech u kolejí je jednou z dalších cest k pochopení povahy raných železnic (i proto, že ze současné železnice téměř vymizely). Objevují se v prózách Charlese Dickense, Émila Zoly, Gerharta Hauptmanna, Bolesława Prusa či Vsevoloda Garšina i v básních Theodora Fontana nebo Andreje Bělého. Za tímto zájmem zřejmě stojí jejich „symbolická plodnost“, která tkví z velké části v prostorové a místní konfiguraci.

3.1 / Odlehlá místa. Jméno a číslo

Trasa železnice mezi dvěma body má být co nejkratší (viz heslo *Recta sequi*) a hospodárná. Mezilehlá místa získávají zvláštní povahu: jejich lokalizace (i osídlení) je výsledkem potřeb a možností samotné železnice. Strážní domky vznikaly v pravidelných rozstupech na širé trati, případně u mostů, tunelů (*Signal-man*) či přejezdů (*Lidské bestie*). Tato místa zpravidla ani neměla jméno, častější bylo číselné označení dle kilometráže. Lidé se tu vlastně stávají součástí infrastruktury. Zároveň se tu zpřítomňuje napětí mezi prostorem a místem. Železnice pracuje s geometrickým pojetím prostoru, ale materializuje se v konkrétní krajině. Strážní domky, kde dříve bydleli hlídači i s rodinami, byly jakožto „místo“ ke krajině i okolnímu osídlení v nahodilém vztahu. Často šlo o místa odlehlá a nehostinná, což je případ literárně významných strážních domků. Pozoruhodnou shodu vykazují následující čtyři prózy:

Charles Dickens: *Signal-man*, součást *Mugby Junction*, (povídka, Anglie, 1866)

Vsevolod Garšin: *Výstraha* (povídka, Rusko, 1887)

Gerhart Hauptmann: *Železniční hlídač Thiel* („novelistická studie“, Německo, 1888)

Émile Zola: *Lidská bestie* (román, Francie, 1890)

Všechny texty zdůrazňují osamělost míst („v létě minuly dny, v zimě týdny, kdy po trati nepřešla lidská noha – kromě nohou hlídačových a jeho kolegy“ – G. Hauptmann). Nejpodrobnější popis najdeme u Zoly; jde přitom jen o jedno z dějišť románu, byť se zde odehrají klíčové tragické události. U Dickense je nehostinnost místa zdůrazněna hlubokým zářezem, u Hauptmanna a Garšina rozlehlými lesy. Kromě Zolova Croix-de-Maufras postrádají jména. Není přitom běžné, aby někdo žil na bezjmenném místě. V představách archaických společností jméno vydělovalo místo z chaosu; místa jsou konstituována také jazykově, skrze jména, která jsou zásadní pro konstrukci identit. Železničnímu systému, založenému na kvantifikaci prostoru a času, však lépe vyhovují čísla – strážních domků, vozidel, spojů, tratí.

Všichni čtyři hlídači jsou „narušené“ osoby a prostředí osamělých domků dává jejich problémům vyniknout, zejména u Hauptmanna, kde jsou zároveň nejrozpracovanější jak místní a prostorové vztahy. Další společný jmenovatel čtyř textů je téma osudu a tragické smrti (3.3).

3.2 / Dva světy hlídače Thiela

Thiel, jednoduchý muž s „mystickými sklony“, slouží na úseku, kde trať z Berlína do Slezska prochází hlubokými lesy. Pro prostorové vztahy v Hauptmannově textu je důležitá především řeka Spréva, kterou musí hlídač denně překonávat. Řeka odděluje „okrouhlý“, komunitní svět

vesnice, od lesů a lineární, přímočaré, anonymní železnice. Zároveň je symbolickou hranicí dvou sfér hlídačova života. Jeho druhá žena, panovačná Lena, „neznala ani číslo domku“. Postupně tu vzniká opozice „původní/pravé“ rodiny (Thiel, první žena, syn Tobiáš) a rodiny aktuální, ale neuspokojivé (Thiel, Lena, druhé dítě). Thiel podléhá v domácnosti Leně a na pracovišti se podřizuje železnici (obojí je přirovnáváno k uvíznutí v pavoučí stíti). Situace se vyhroťte poté, co Sprévu překročí Lena, a vyústí v katastrofu – Tobiáše srazí vlak. Thiel ve vesnickém domku zavraždí Lenu i s dítětem a smyslů zbavený se vrátí do svého „hájemství“ – k železnici, odkud je odvezen na psychiatrickou kliniku. Příběh „nemá žádné hrdiny, jen oběti“.

Ústředním konfliktem zde není střet železnice (civilizace) s přírodou a nejde tu ani o schéma „narušené idyly“. Stejně tak nelze převést problém na sociální otázku ani na následky přílišné důvěry v technickou racionalitu. Železnice zde představuje především osudovost, cosi, čemu nelze uniknout, a právě proto je v *Thielovi* nezastupitelná. Nevyhnutelnost se při pohledu na vlak jedoucí po kolejích projevuje takřka v doslovném smyslu. Představa osudu jako rozjetého vlaku, jehož chod není možné ovlivnit, se postupně stala pevnou součástí imaginária a rozšířila se i v popkultuře.

3.3 / Odvrácená místa, odvrácená tvář

Dějištěm tragických událostí končících smrtí jsou i ostatní tři strážní domky. Hrdinové zde podléhají osudu, běhu věcí, který je přesahuje. U Dickense, jehož povídka *Signal-man* stojí na počátku tradice železničního thrilleru, zahyne pod koly vlaku bezejmenný protagonista, paralyzovaný svými přízraky. To, co se střízlivý vypravěč opakovaně pokouší vysvětlit jako pozoruhodnou náhodu, se nakonec ukáže jako osud. Ani racionálně organizovaný systém železnic se nemůže vydělit z celku světa, jehož běh je vposledku nezbadatelný.

V Garšinově *Výstraze* zaznívá slovo osud explicitně v rozpravách dvou sousedních hlídačů. Vztah k osudu oba muže rozděluje. Starší Semjon je víceméně smířený s nepříliš šťastným údělem, mladší Vasilij za ústrky viní uspořádání lidské společnosti. Při pointě rozhovoru poklepe jeden z hlídačů dýmku o železnou kolejnici – jakoby na znamení, že právě železnice symbolizuje osud (pro Semjona) a zároveň společenskou zvlášť (pro Vasilije). Vasilij se po ponížení od nadřízených uchýlí k sabotáži a odmontuje kus kolejnice, zatímco Semjon zabráni vykolejení za cenu vlastního života. I oba hlídači se tak stávají obětmi železnice.

Proč strážní domky „přitahují“ tragické události a stávají se místem vyjevení osudu? První důvod se vztahuje především ke stavbě literárních děl: strážní domek jako místo mimo

osídlené území umožnil autorům plně se soustředit na dramatickou zápletku a zapojovat minimální počet postav (u Dickense jsou jen dvě). Významnější je ale druhý důvod. Strážní domky jsou hybridní místa mezi lidským a ne-lidským světem, mezi lidským místem a geometrickým prostorem. Osudovost železnice tolik nevynikne tam, kde je „kvůli lidem“ (v nádražních halách apod.), ale tam, kde jsou naopak nehybní lidé kvůli železnici, která zde vyjevuje odvrácenou tvář.

4 / ŽELEZNIČNÍ MILIEU. SYSTÉM

V roce 1833 vydal národohospodář Friedrich List programový spisek *Ueber ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden*. Užití slova „systém“ jakožto klíčového pojmu modernity tehdy nebylo samozřejmé; ještě na počátku 19. století označovalo především vědění uspořádané do koherentního celku. V roce 1847 se ale už do vlivného Brockhausova konverzačního lexikonu dostala věta „*Man spricht von Eisenbahnsystemen* – hovoří se o železničních systémech“.

Především v průmyslových a hustě osídlených oblastech (Sasko, Porúří, většina Belgie a Anglie) železniční infrastruktura rychle obsadila značnou část prostoru: i z okna vlaku cestující často neviděl krajinu, ale samotnou infrastrukturu, která jako by se zavíjela sama do sebe. Zároveň se systém železnic začíná překlápět do literatury jakožto svébytné milieu, které dokáže „hostit“ celý děj a zároveň nést symbolické významy. V evropské literatuře najdeme nejen básně a povídky o železnici, ale i rozsáhlá díla strukturovaná podobou železniční infrastruktury: Dickensův povídkový soubor *Mugby Junction* (1866) a železniční román par excellence: *Lidskou bestii* Émila Zoly (1890). U Dickense se představa systému objevuje nejprve ve spojení s industrialistickou ideologií. Proto následuje krátká odbočka k „industriálním románům“.

4.1 / Industriální román

Dickensův román *Zlé časy* (1854) je kritikou ideologie utilitarismu a industriální civilizace, s níž jsou železnice spjaty. Portrét fiktivního průmyslového města Coketown (Koksov) místy přerůstá v groteskní dystopii či antiutopii: „Byly tam obrovské shluky budov ze samých oken, kde to celý den hrčelo a otřásalo se a kde se píst parního stroje jednotvárně pohyboval nahoru a dolů jako

hlava slona, zachváceného melancholickým šílenstvím.“ Zatímco o románu *Dombey a syn* (1848) bylo možné prohlásit, že jeho *soundscape* je určen železnicí, ve *Zlých časech* je tomu jinak. Uprostřed všudypřítomného „hrčení a otrásání“ nejsou zvuky železnice tak výrazné. Podobně je tomu i v dalších „industriálních románech“ (termín Raymonda Williamse) – v *Mary Bartonové* Elizabeth Gaskell (1848), v Zolově *Germinalu* (1885), v Reymontově *Zaslíbené zemi* (1899). Samozřejmost, s níž železnice vrůstá do zobrazení industriálních měst, má své důvody. Železnice v nich nezpůsobila rozvrat starých pořádků jako na venkově, ale vystupňovala procesy, které tu už probíhaly. Jde o jinou situaci než v místech žijících z řemesel a zemědělství (např. Verchopolje z Gorkého *Barbarů*). Pokud mají být raně kapitalistická průmyslová centra popsána jako ucelené prostředí („systém“), dostává se železnici mezi ostatními jevy jen dílčí pozornosti. I ve *Zlých časech* ale najdeme pasáž, kde se symbolem nelidského systému stává železnice, a to při ironickém popisu železničního neštěstí („zabili pět lidí a zranili třicet dva při nehodě, bez níž by znamenitost celého systému nebyla úplná“). V *Dombeym a synovi* je železnice nastupující fenomén, jehož uvedení na scénu si žádá stylistické inovace, zatímco v univerzu *Zlých časů* se vylamuje jako samostatný systém. K tomuto kroku se ale literatura propracovávala jen zvolna.

4.2 / Železniční uzel života

V roce 1866 (rok po traumatizujícím zážitku železničního neštěstí u Staplehurstu) Dickens připravil jako vánoční časopiseckou přílohu povídkový soubor *Mugby Junction*. Všech osm textů, z nichž první čtyři napsal sám – mezi nimi i povídka *Signal-man* (kap. 3.1) – se odehrává v železničním prostředí a vystupují v nich železničáři. Dílo je významné jednak pro svůj vliv na populární kulturu (stalo se klasikou žánru *railway stories*), jednak pro využití „systémových“ vlastností železnic, včetně samotné výstavby sbírky. Její důmyslnost se projeví už v první povídce. Hrdina se neznámo proč rozhodne vystoupit z nočního vlaku na neznámém místě: na nádraží Mugby Junction, které nese až hororové rysy („Tajuplné nákladní vlaky překryté plachtami se sunuly jako přízračné pohřební průvody“). Mugby je bezvýznamné městečko s rozsáhlým nádražím, jaká vznikala v místech vyhovujících „systému“, tedy málo osídlených lokalitách příhodných pro křížení tratí. Popis nádraží je napjat mezi chaosem a řádem: racionální soustava železnice je líčena jako nepřehledná změť. Dickensův hrdina uvízl v systému a neví, po které trati z Mugby odjet. Železniční uzel se tak stává existenciální metaforou. Nakonec se rozhodne projet všech sedm tratí, čímž vytyčí rámeček celého souboru, kde mají jednotlivé texty podtituly jako „Main Line“, „Branch Line No. 1“ apod. Úvodní rámcová povídka vyznívá spíše

optimisticky: z železničního uzlu vede cesta ven v doslovném i symbolickém smyslu. Optimismus (spolu s vánočním motivem hrdinova znovuzrození) je však relativizován v dalších povídkách, které opakovaně spojují železnici se smrtí. Třebaže šlo o vánoční čtení, svědčí *Mugby Junction* o úzkosti spojené s modernizací a s rozvinutým železničním systémem.

4.3 / Železniční román

V Zolově *Lidské bestii* (1890) úzkost z modernizace a odlidštění téměř chybí. Zatímco Dickensovy postavy své lidství musejí znovu nalézat, ty Zolovy se navzdory civilizující roli železnice nedokáží zbavit jeho temných, pudových stránek. Původně měl román být strukturován podobně jako *Mugby Junction* – tratěmi vybíhajícími z velkého nádraží. Tomu však nenahrávala specifika francouzské železniční sítě; snad i proto se dějištěm stala hlavní trať z Paříže přes Rouen do Le Havru. Všechny epizody se odehrávají na trati nebo v její blízkosti, naznačena je ale i její spjatost s celým železničním systémem: hrdinové pozorují vlaky do jiných směrů, ale zůstávají připoutáni k jediné trati, což způsobuje až klaustrofobický efekt. V románu není postava, která by nepřicházela do styku s železnicí; jde hlavně o železničáře různých profesí. Prostor je určen trasováním dráhy, čas udává jízdní řád, kterým se hrdinové řídí při plánování vražd i milostných schůzek. Vše je přesně rozvrženo, železniční síť i síť vztahů mezi postavami. S industrializací dopravy tu dochází k industrializaci literatury a spíš než o literárním řemesle lze mluvit o literárním inženýrství.

Prostřednictvím kriminální zápletky Zola akcentoval otázku neovladatelných zločinných sklonů. Původně zvažoval několik desítek titulů, mezi nimi i *L'inconscient*. Podle některých komentátorů je hlavním tématem románu právě nevědomí, symbolizované železnicí, která je zde silně sexualizována, např. obrazem vlaků vjíždějících do tunelu (v psychoanalýze vykládaným jako pronikání penisu do vaginy) a ještě výrazněji u antropomorfované lokomotivy Lison a jejího „manželství ve třech“ s topičem a strojvůdcem. Takové obrazy stavějí železnici na stranu pudového, nevědomého, „bestiálního“. Zároveň je tu ale symbolem pokroku a má i civilizující rozměr: postavy mají zločinné sklony, ale jako železničáři zůstávají dlouho svědomití.

V závěrečné pasáži se vlak plný opilých vojáků, mířících k hranicím Pruska (a porážce druhého císařství), žene bez strojvůdce vstříc katastrofě. Sebevětší neštěstí, k němuž může dojít, však nezastaví železnice v celé zemi – systém bude pracovat a růst dál. Železnice je v *Lidské bestii* čímsi, co všechno a všechny přesahuje: zápletku, postavy, místo i čas. V jedné pasáži je přirovnána k lidskému/zvířecímu tělu: „hlava v Paříži, obratle po celé délce trati, údy rozloženy

na odbočkách, nohy a ruce v Havru a ostatních konečných stanicích.“ Všechny rozhodující zločiny a neštěstí proběhnou poblíž strážního domku (viz 3.1 a 3.3) v Croix-de-Maufras, který by v tomto schématu mohl odpovídat podbřišku. V Paříži („hlavě“) dochází ke korupci, ale ne k vraždám; ty se dějí ve „vytěsněném“ místě daleko od civilizace.

V poslední třetině 19. století dokázala železnice plně ovládnout i románový žánr. *Lidská bestie* je kulminační projev „paleotechnického imaginária“, založeného na železe, uhlí a parním stroji. Imaginace této epochy má v populární kultuře dodnes silný vliv, jak o tom svědčí například úspěch *steampunku*, subžánru sci-fi.

5 / O ŽELEZNOSTI ŽELEZNIC

Literárním obrazům železnice i kulturnímu imagináriu železa už se řada autorů věnovala, o propojení obou témat to však neplatí. Železo bylo přitom akcentováno v mnoha výše probíraných textech. Zároveň se v něm spojují i témata předchozích kapitol: ohlašovalo se svou linearitou, s níž „přetíná krajinu“, materializované v kolejnicích i vozidlech; svou hlučností, s níž se valí kolo po kolejnici a jeden nárazník naráží o druhý; se svou osudovostí, která vyznačuje vlaku (resp. lidskému životu) nezměnitelnou trasu; a se svou systémovostí, ztělesněnou v železniční síti.

Lewis Mumford líčí „paleotechnické“ 19. století jako dobu železa, „materiálu na všecko“. Rozvoj železnic a průmyslové výroby železa se přitom vzájemně podněcovaly. Třebaže je železo klíčovým materiálem železnice, a nikoli jejím principem (tím je dvojice hřídelí spojených kol valící se po dvojici kolejnic), v naprosté většině evropských jazyků (s významnou výjimkou angličtiny) v názvu železnice nezaznívá slovo „kolejnice“, ale „železo“ – např. *Eisenbahn*, *chemin de fer*, *železnaja doroga*, *ferrovia*.

5.1 / Imaginárium kovů

Povaha železa a jeho imaginárium vynikne v konfrontaci s jinými materiály, zejména s dalšími kovy. To vyžaduje exkurs do starších vrstev obraznosti: jednak k tradiční teorii čtyř živlů (vzduch, oheň, země a voda), jejichž básnickým obrazům se věnoval Gaston Bachelard, jednak k archaickým a mytologickým představám o kovech a jejich „korespondencích“ včetně přiřazení kovů k sedmi známým „planetám“. Zlato v tomto schématu odpovídá Slunci, železo Marsu.

Železo patří mezi méně vznešené kovy, jelikož postrádá krásu zlata a podléhá zkáze vlivem oxidace (koroze). Ve starověkém Římě byl Mars bohem války, ale také zemědělských prací – dvou oblastí, kde člověk uplatňoval železné nástroje. To poukazuje na utilitární povahu železa, jež slouží proměňujícím zásahům do světa pomocí náčiní, a na jeho ambivalenci. Ta se opakuje v ambivalenci železnice – nástroje, který je příslibem blahobytu, ale projevuje se i násilně. Železo tak tvoří buď protiklad, nebo komplement zlata. V literatuře sledovaného období je to patrné například v Baudelairově básni *Tancující had* a v souvislosti s železnicí u Émila Verhaerena.

Další tradiční představou je mýtus o zlatém věku a descendenční pojetí dějin. Podle Hésioda a Ovidia po někdejším harmonickém a blahobytném zlatém věku přišly věky symbolizované stříbrem a bronzem. Svou současnost označují jako věk železný, plný násilí, chamtivosti a zločinnosti. I tato představa působí v různých obměnách také v textech o železnici, zvláště v těch, které tematizují zánik idyly. V Čechovově *Višňovém sadu*, kde je mýtus o zlatém věku nejpatrnější, podléhá toto symbolické zlato železu: jednak železnici, asociované s kapitalistou Lopachinem, jednak železným sekerám, které se zatnou do višňového dřeva.

5.2 / Železo a dřevo

S železem jako materiálem nožů se pojí i představa krájení krajiny nebo vesnic (explicitně opět u Verhaerena), ale ještě významnější úlohu má sekera (železnice jako „dílo sekyr“ u Lenaua, kácení sadu u Čechova, mýcení lesa u Kobyljanské; podobně v básni *Doina* Mihaie Eminesca z roku 1883, kde les představuje „bratra“ rumunského národa, ničeného „cizáckou“ železnicí). Literární obrazy opozice železa vůči dřevu pocházejí převážně z východních částí Evropy, jež byly řídkěji osídlené, méně urbanizované, těžilo se v nich méně kovů a dřevo zůstávalo hlavním stavebním materiálem. Proto příchod železnice hluboce poznamenal východoevropskou „materiálovou imaginaci“, která zároveň procházela přehodnocením hodnot železa.

Železo, spjaté s represivní mocí, se mělo v rukou lidu stát materiálem osvobození – i v podobě železnic, jak psal už roku 1847 Sándor Petőfi. V ruské literatuře jsou dokladem přehodnocování železa první hry Maxima Gorkého. V *Barbarech* (1905) obdivuje inženýr Čerkun na železu a železnici destruktivní potenciál; není jasné, čím nahradit „hloupý dřevěný život“, ale „lidé sami musí být jako ze železa“. Tento konflikt „dřevěné“ a „železné Rusi“ vyzdvihl Anatolij Lunačarskij, který přispěl ke kanonizaci Gorkého jakožto proletářského spisovatele; železná Rus ale ještě není Rusí socialistickou, nýbrž „velkokapitalistickou“.

S nastupujícím proletariátem spojuje železo Gorkého hra *Maloměšťáci* (1901), zejména v postavě strojívdce Nila, milovníka kování: „[Rudá masa] je pružná, a ty svými ranami s rozmachem z ní děláš, co potřebuješ.“

Kováři měli od počátků metalurgie zvláštní společenské postavení: byli současně uznáváni, obáváni i vylučováni či tabuizováni. Kovář pracuje s ohněm, vyrábí užitečné předměty i smrtící zbraně, ale zároveň napodobuje stvořitelské gesto samotného Boha a přejímá „dílo Času“ (Mircea Eliade). Ze železa dokáže člověk ukout i vlastní budoucnost, jak v době ruské revoluce opakovali básníci (nejčastěji Majakovskij). Novodobí kováři – zejména hutníci – už měli být jednoznačně kladnými hrdiny. Vývoj bolševického hnutí lze interpretovat jako zrození „železné mentality“, která musí zvítězit nad mentalitou dřeva, „projít ohněm“, jak píše psychoanalytik Erik Erikson. Cesta k sovětskému/socrealistickému imagináriu železa a ocele tak vedla i přes Někrasovovu *Železnici* a železniční symboliku u Gorkého.

5.3 / *Il faut battre le fer*

Proč tedy Anna Karenina ukončila svůj život zrovna pod koly vlaku? Gary R. Jahn se vymezuje proti úzkým interpretacím, které železnici v Tolstého románu (1877) spojují jen se smrtí, vášní nebo sférou vyšší společnosti. Vlakem kromě Anny cestuje také mnoho dalších postav. Navíc jsou železnice předmětem politických diskusí, cestou ke zbohatnutí i námětem dětských her. Železnice v románu propojuje jednotlivá místa a postavy. Pro Jahn představuje obraz „sociálního aspektu lidské existence“, což je hledisko, z něhož lze pochopit její ambivalentní roli. Jahn ale věnuje minimální pozornost Annině sebevraždě – ústřednímu momentu, na nějž je čtenář postupně připravován, počínaje „špatným znamením“ při seznámení Anny s Vronským na nádraží v Moskvě, kde vlak přejde hlídače. Při jejich sblížení na mezilehlé stanici se stupňují projevy železnosti železnic: zní „bušení kladiva do železa“, vítr trhá železný plech vagónu. Dalším znamením je Annin (a Vronského) sen o vousatém mužíkovi, který „drmolil francouzská slova: *Il faut le battre le fer, le broyer, le pétrir...*“ (Železo je potřeba kout, mačkat, hníst.) Osudové okamžiky vztahu s Vronským jsou opakovaně doprovázeny obrazem/zvukem železa/železnic. Sen o železe se Anně vrátí i ve chvíli, kdy se vrhá pod vlak.

Přítomnost železa v románu docenil Dmitrij Merežkovskij. Jeho interpretace je především náboženská: vychází z Annina rozdělení mezi pravověrnou křesťanku oddanou Kareninovi a ženu, která je jako každý člověk propadlá hříchu, vášni, drtící její tělo „hluchými a němými“ zákony přírody, „železnými“ zákony nevyhnutelnosti“. Stařečka pracujícího nad

železem Merežkovskij spojuje s přízrakem předkřesťanského Boha, zároveň je ale blízký představě archaického kováře, který pracuje s kovem „předčasně“ vytaženým ze země, aby proměňoval svět. „Horizontální“ interpretace Jahnova a „vertikální“ Merežkovského se míjejí, ale železo a železnice souvisejí jak se společnostmi, tak s nutností a osudem: na jedné straně klíčový materiál a dopravní prostředek „paleotechnického období“, na druhé symbol tvrdosti a chladu světa bez Boha. *Il faut le battre* – jedno a totéž sloveso poukazuje na tvůrčí proces kování i na destruktivní drcení, na utváření i trpné přijímání osudu, na ambivalenci železnice a modernizace. Železo a železnice tvoří sémiotický uzel, k němuž se sbíhají různá místa románu, včetně Anniny smrti.

NA KONCI NÁSTUPIŠTĚ. ZÁVĚR

Práce dokládá, jak hluboko se železnice vepsala do evropské literatury. I přes tématické zúžení na méně probádané „pohledy zvnějšku“ se mohla opřít o desítky textů prvořadých autorů, včetně největších dobových prozaiků jednotlivých zemí (Dickens, Tolstoj, Zola) a básníků jako William Wordsworth, Paul Verlaine, Giosuè Carducci nebo Sándor Petőfi. Ukazuje, jak železnice proniká do jednotlivých žánrů: od básní, jejichž podnětem bylo první setkání s železnicí (Nikolaus Lenau) přes komplexnější básnické tvary (Někrasovova *Železnice*) až po Cendrarsovo pásmo z Transsibiřské magistrály; od krátkých povídek přes povídkové soubory a „studie“ až po rozsáhlé romány s vrcholem v Zolově *Lidské bestii*. Drama zůstalo stranou pozornosti proto, že se od počátku soustředilo především na sociální aspekty železnic (např. Nestroyovy *Eisenbahnheirathen*, 1843). Platí přitom, že větší životnost prokázala díla s kritičtějším náhledem na železnici, která byla v jistém smyslu protiváhou dobové publicistiky. Železnici spojují s násilnými zásahy, s různými typy ztrát, s koncem idylického života, s osudovostí, se symboly, jako je sekera nebo had, a odkazují na ambivalentní kulturní symboliku železa.

Literární díla tedy ukazují zejména odvrácenou tvář železnice a nastupující modernity. Jsou dokladem „převahy, již nabyla v 19. století objektivní kultura nad subjektivní“ (Georg Simmel) a tísně spojené s modernizačním procesem a dělbou práce: poukazují na systém vytvořený společnostmi, na nějž jednotlivec nestačí. Takovou interpretaci modernity nabízí již zavedené humanitní zkoumání fenoménu velkoměsta, ale železnice často skýtá analogickou zkušenost, včetně zážitku šoku, jak o něm píše Walter Benjamin. Wojciech Tomasik považuje

„velkoměstské“ a „železniční“ zkoumání modernity za rovnocenné přístupy, ale druhý z nich stál dlouho na okraji pozornosti, stejně jako fenomén infrastruktury. V některých tématech se přitom mohou protnout, například v „dělbě prostoru“ – zvláště dnes, kdy dopravní infrastruktura zaujímá čím dál víc prostoru metropolitních oblastí. Železnice s sebou už na počátku přinesla přísnou organizaci prostoru, včetně jeho rozdělení na místa pro veřejnost a na prostory samotné infrastruktury, kam je vstup zakázán. Než se Anna Karenina vrhla pod vlak, došla nejprve na konec nástupiště plného lidí; pak sestoupila po schůdkách ke kolejím, do zapovězeného prostoru, kde čeká smrt.

SEZNAM LITERATURY (výběr)

ALAS, Leopoldo (CLARÍN): „¡Adiós, Cordera!“, in *Obras completas III: Narrativa breve*. Oviedo: Nobel 2003.

BAEHR, Stephen L.: „The Machine in Chekhov’s Garden: Progress and Pastoral in The Cherry Orchard“, in *The Slavic and East European Journal*, vol. 43, 1 (Spring 1999), s. 99–121.

BACHELARD, Gaston: *Voda a sny. Esej o obraznosti hmoty*. Přel. J. Hamzová. Praha: Mladá fronta 1997.

BAROLI, Marc: *Le train dans la littérature française*. Paris: Université de Paris 1963.

BENJAMIN, Walter: „O některých motivech u Baudelaira“, in *Dílo a jeho zdroj*. Přel. R. Grebeníčková (jako V. Saudková). Praha: Odeon 1979.

BUNIN, Ivan: *Povídky*. Přel. J. Zábrana a kol. Praha: Odeon 1990.

CADWALLADER, Jen: „Death by Train: Spectral Technology and Dickens’s *Mugby Junction*“, in GAVIN, Adrienne E. – HUMPHRIES, Andrew F. (eds.): *Transport in British Fiction: Technologies of Movement, 1840–1940*. Basingstoke: Palgrave Macmillan 2015.

CARDUCCI, Giosuè: „Na nádraží jednoho podzimního dne“, in *Hněvy a smutky*. Přel. Z. Frýbort. Praha: Odeon 1986, s. 91–95.

CARDUCCI, Giosuè: „Alla stazione in una mattina d'autunno“, in *Poesie di Giosuè Carducci*. Bologna: Zanichelli 1906, s. 877–879.

- CESERANI, Remo: *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*. Torino: Bollati Boringheri 2002.
- CIRLOT, Juan Eduardo: *Diccionario de símbolos*. Barcelona: Labor 1992.
- ČECHOV, Anton Pavlovič: „Višněvyj sad“, in *Polnoje sebranije sočinnij i pisem*. Moskva: Nauka 1986, sv. 13, s. 195–253.
- ČECHOV, Anton Pavlovič: *Višňový sad*. Přel. L. Suchařípa. Praha: Dilia 2000.
- DICKENS, Charles: *Dombey and Son*. Oxford – New York: Oxford University Press 1991.
- DICKENS, Charles: *Dombey a syn*. Přel. V. Vařecha a A. Skoumal. 2 sv. Praha: Mladá Fronta 1964.
- DICKENS, Charles: *Zlé časy*. Přel. D. Steinová. Praha: SNKLHU 1953.
- DICKENS, Charles et al.: *Mugby Junction*. London: Chapman & Hall 1898.
- ELIADE, Mircea: *Kováři a alchymisté*. Přel. J. Vacek. Praha: Argo 2000.
- FOUCAULT, Michel: „O jiných prostorech“, in *Myšlení vnějšku*. Přel. M. Petříček. Praha: Hermann a synové 1996, s. 71–86.
- GARŠIN, Vsevolod: „Výstraha“, in *Rudý kvítek*. Přel. J. Bagár. Praha: Práce 1975, s. 18--24.
- GASKELL[OVÁ], Elizabeth: *Mary Bartonová*. Přel. R. Nenadál. Praha: Mladá fronta 1960.
- GORDON, Beth Rae: „*La Bête humaine: Zola and the Poetics of the Unconscious*“, in NELSON, Brian: *The Cambridge Companion to Zola*. Cambridge: Cambridge University Press, s. 152–168.
- GORKIJ, Maxim: *Divadelní hry I*. Přel. V. Horáček. Praha: Svoboda 1950.
- HAMON, Philippe: *La bête humaine d'Émile Zola*. Paris: Gallimard 1994.
- HAUPTMANN, Gerhart: *Bahnwärter Thiel. Novellistische Studie*. Ditzingen: Reclam 1986.
- HAUPTMANN, Gerhart: „Železniční hlídač Thiel“, in *Fantóm*. Přel. J. Stach. Praha: Nakladatelství politické literatury 1966.
- HAYWOOD, Richard Mowbray: „The 'Ruler Legend': Tsar Nicholas I and the Route of the St. Petersburg-Moscow Railway, 1842–1843“, in *Slavic Review* vol. 37, 4 (1978), s. 640–650.

- HEINE, Heinrich: *Historisch-kritische Gesamtausgabe der Werke*. Ed. M. Windfuhr. Sv. 14 („Lutetia“). Hamburg: Hoffmann und Campe 1990.
- HEINIMANN, Alfred Ch.: *Technische Innovation und literarische Aneignung. Die Eisenbahn in der deutschen und englischen Literatur des 19. Jahrhunderts*. Bern: Francke 1992.
- HONOLD, Alexander: „Leeres Land mit Schienensträngen und Bahnhofsvorstehern. Die Eisenbahn als Agentur innerer Kolonialisierung“, in GROB, Thomas; PREVISIC, Boris; ZINK, Andrea (eds.): *Erzählte Mobilität im östlichen Europa. (Post-)Imperiale Räume zwischen Erfahrung und Imagination*. Tübingen: Francke 2014, s. 159–178.
- JAHN, Gary T.: „The Image of the Railroad in Anna Karenina“, in *Slavic and East European Journal* 25 (1981), s. 1–10.
- KERNER, Justinus: *Werke. 6. Teile in 2 Bänden*. Hildesheim – Zürich – New York: Georg Olm 1998.
- KIPLING, Rudyard: *Knihy džunglí*. Přel. M. Pokorný. Praha: Albatros 2016.
- KOBYLJANSKA, Olha: „Bitva“, in *V zelených horách*. Přel. R. Hůlka. Praha: SNKLU 1954, s. 143–169.
- KOPALIŃSKI, Władysław: *Słownik symboli*. Warszawa: Wiedza Powszechna 1990.
- LATOUR, Bruno: *Pasteurization of France*. Přel. A. Sheridan a J. Law. London: Harvard University Press 1988.
- LATOUR, Bruno: *Nikdy sme neboli moderní*. Přel. M. Marcelli. Bratislava: Kalligram 2003.
- LENAU, Nikolaus: *Neuere Gedichte*. Stuttgart: Hallberger 1838.
- LESKOV, Nikolaj: „Železná vůle“, in *Zapečetěný anděl*. Přel. N. Slabihoudová. Praha: Odeon 1972.
- LIST, Friedrich: *Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden*. Altona – Leipzig: Liebeskind 1833.
- LUNAČARSKIJ, Anatolij Vasiljevič: *Stati o umění. Dějiny kritiky, západoevropská literatura, ruská a sovětská literatura*. Přel. V. Dostál. Praha: Odeon 1977.

- MACURA, Vladimír – POHL, Rudolf (eds.): *Osudový vlak. Sborník příspěvků stejnojmenné vědecké konference k 150. výročí příjezdu prvního vlaku do Prahy*. Praha: Nadace pro oslavu 150. výročí příjezdu prvního vlaku do Prahy na Masarykovo nádraží 1995.
- MAHR, Johannes: *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*. München: Wilhelm Fink 1982.
- MAJAKOVSKIJ, Vladimir: *Polnoje sobranije sočinenij v 13 tomach*. Moskva: Gosudarstvennoje izdatel'stvo chudožestvennoj literatury 1955–1961.
- MARX, Karl: *Kapitál I*. Redakčně upravený překlad T. Šmerala. Praha: Státní nakladatelství politické literatury 1953.
- MARX, Leo: *The Machine in the Garden: Technology and the Pastoral Ideal in America*. New York: Oxford University Press 1964.
- MEREŽKOVSKIJ, Dmitrij Sergejevič: *L. Tolstoj i Dostojevskij*. Moskva: Nauka 2000.
- MUMFORD, Lewis: *Technika a civilisace*. Přel. V. Boháček. Praha: Práce 1947.
- MUSIL, Robert: *Zmatky chovance Törlesse*. Přel. J. Bodláková. Praha: Mladá fronta 1993.
- NERUDA, Jan: *Trhani*. Praha: Československý spisovatel 1956.
- NĚKRASOV, Nikolaj: „Železnice“, in *Básně*. Přel. Z. Bergrová. Praha: Odeon 1969, s. 623–628.
- OREL, Harold: *The Victorian Short Story: Development and Triumph of a Literary Genre*. Cambridge: Cambridge University Press 2010.
- ORTEGA Y GASSET, José: *Úvahy o technice*. Přel. M. Špína. Praha: OIKOYMENH 2011.
- ORZESZKOWA, Eliza: *Ostatnia miłość*. Warszawa: Księgarnia J. J. Okońskiego 1868.
- PICKER, John M.: *Victorian Soundscapes*. New York: Oxford University Press 2003.
- REYMONT, Władysław Stanisław: *Zaslíbená země*. Přel. B. Křemenák. Praha: Odeon 1978.
- RICHTER, Steffen: *Infrastruktur: Ein Schlüsselkonzept der Moderne und die deutsche Literatur 1848–1914*. Berlin: Matthes & Seitz 2018.
- RUSSOLO, Luigi: *L'Arte dei rumori*. Milano: Edizioni futuriste di „Poesia“ 1916.
- SERRES, Michel: *Feux et signaux de brume : Zola*. Paris: Grasset 1975.
- SCHIVELBUSCH, Wilhelm: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung vom Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Frankfurt am Main: Fischer 2000.

- SIMMEL, Georg: „Die Großstädte und das Geistesleben“, in *Gesamtausgabe*. Frankfurt am Main: Suhrkamp 1995, sv. 7: Aufsätze und Abhandlungen 1901–1908, s. 116–131.
- SMIRNOV, Igor P. – DÖRINGOVÁ-SMIRNOVOVÁ, Johanna R.: „K sémantice ruského realismu (1840–1880)“, in *Česká literatura* 43, 2 (1995), s. 159–166.
- SOMBART, Werner: *Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert und im Anfang des 20. Jahrhunderts*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgemeinschaft 1954.
- TOLSTOJ, Lev Nikolajevič: *Anna Karenina*. Moskva: Nauka 1970.
- TOLSTOJ, Lev Nikolajevič: *Anna Kareninová*. Přel. T. Hašková. Praha: Mladá fronta 1964.
- TOMASIK, Wojciech: *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*. Toruń: Wydawnictwo Naukowe UMK 2015.
- TOMASIK, Wojciech: *Pociąg do nowoczesności: szkice kolejowe*. Warszawa: Instytut Badań Literackich PAN 2018.
- TOMASIK, Wojciech: *Rozkład jazdy*. Warszawa: Instytut Badań Literackich PAN 2018.
- VERHAEREN, Émile: *Básně*. Přel. J. Konůpek a J. Zábrana. Praha: SNKLHU 1962.
- VERLAINE, Paul: *Œuvres complètes I*. Paris: Léon Vanier 1902.
- VERLAINE, Paul: *Básnické dílo*. Přel. Gustav Franc. Praha: Vyšehrad 2007.
- WALKER, James – STEPHENSON, Robert – LOCKE, Joseph – BOOTH, Henry: *Report to the Directors of the Liverpool and Manchester Railway, on the Comparative Merits of Locomotive and Fixed Engines, as a Moving Power*. Philadelphia: Carey & Lea 1831.
- WILHELMER, Lars: *Transit-Orte in der Literatur*. Bielefeld: Transcript 2015.
- WILLIAMS, Raymond: *The Country and the City*. Oxford University Press 1973.
- WORDSWORTH, William: *The Complete Poetical Works*. Philadelphia: Troutman & Hayes 1851.
- ZOLA, Émile: *La bête humaine*. Paris: Fasquelle 1960.
- ZOLA, Émile: *Lidská bestie*. Přel. F. Bíbl. Praha: J. Vilímek 1911.
- ZOREVA, Liubov: *Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum* (diss.). München: LMU 2009.

PŘEHLED PUBLIKAČNÍ A ODBORNÉ ČINNOSTI

Odborné publikace:

ŠPÍNA, Michal: „Slavné vítězství zmaru“; „Pestří a černí“; „Měj se na pozoru, rybáři!“; „Stařec a práce“; „Edward Stachura odchází ze světa“; „Druhé smrti vstříc“, in HRDLIČKA, Josef – JALUŠKA, Matouš – PŠENIČKA, Martin: *Hrdinové v básních: Eseje o poezii*. Praha: Univerzita Karlova, Filozofická fakulta 2017, s. 85–89, 134–138, 171–175, 212–216, 245–248 a 249–254. ISBN 978-80-7308-735-7.

SOUKUPOVÁ, Klára – ŠPÍNA, Michal (eds.): *Hlasy míst: Prostor, místo a geografie ve světové poezii*. Praha: Univerzita Karlova, Filozofická fakulta 2016, 252 s (Varia: 49. svazek). ISBN 978-80-7308-677-0

ŠPÍNA, Michal: „Železný had v horském lese: Bitva Olhy Kobyljanské“, in *Góry – Literatura – Kultura* 10 (2016), s. 117–125. ISSN 0239-6661 a 2084-4107.

ŠPÍNA, Michal: „El crepúsculo de los narradores (sobre algunos temas en Walter Benjamin)“, in *Anuario N° 10*. Universidad de Chile, Facultad de Filosofía y Humanidades, Escuela de Postgrado 2015, s. 91–104.

HRDLIČKA, Josef – SOUKUPOVÁ, Klára – ŠPÍNA, Michal: *Básně a místa: Eseje o poezii*. Praha: Univerzita Karlova, Filozofická fakulta / Radioservis 2015, 315 s. ISBN 978-80-7308-577-3 a 978-80-87530-64-1.

ŠPÍNA, Michal: „Literární reprezentace moci a latinskoamerický román o diktátorovi“, in *Fenomén moci a sociálne nerovnosti* (e-sborník). Bratislava: Univerzita Komenského 2015, s. 12–21. ISBN 978-80-223-3774-8.

ŠPÍNA, Michal: „K soumraku vyprávění“, in *Svět literatury* 49 (2014), s. 5–18. ISSN 0862-8440.

Odborná činnost:

Autor byl hlavním řešitelem grantového projektu GA UK č. 127215 s názvem *Hlasy míst v české a světové poezii* (2014–2016). Výstupem projektu byla publikace *Hlasy míst: Prostor, místo a geografie ve světové poezii* (viz výše).

Autor byl spoluorganizátorem mezinárodní konference *Básně a místa/Poems and Places* (Ústav české literatury a komparistiky, 27.–29. ledna 2016).

Zahraniční pobyty:

Universidad de Chile, Facultad de filosofía, Centro de estudios culturales latinoamericanos (2013)

Universität Wien, Philologisch-Kulturwissenschaftliche Fakultät, Abteilung für Vergleichende Literaturwissenschaft (2015)

Uniwersytet Warszawski, Wydział Polonistyki, Instytut Slawistyki Zachodniej i Południowej (2015, 2016 a 2018)