

## Posudek na disertační práci Michala Špíny *Neúprosné rovnoběžky: Železnice v evropské literatuře 1830–1914*

Disertační práce Michala Špíny *Neúprosné rovnoběžky: Železnice v evropské literatuře 1830–1914* je z těch disertačních prací, které je radost posuzovat. I kvůli tématu. Dovolte mi parafrázovat ironickou poznámku, kterou využil Michal Špína ve své disertaci, tato čtení této práce a psaní tohoto posudku je takovým „soukromým štěstím“. Pokusím se však následujících řádcích potlačit tuto svoji radost.

Práce se člení vedle úvodu a závěru na pět částí, které reprezentují pět základních témat 1. linie/geometrie (Vpád do krajiny. Linie), 2. zvuk (Konec idyly. Zvuky), 3. Ne-místa (Místo u trati. Osud), 4. systém/provoz (Železniční milieu. Systém), 5. materialita (O železnosti železnic). Tato témata nejsou vybrána náhodně, reprezentují specifická topoi modernity, která se v posledních desetiletích hojně studují k jejímu pochopení. Železnice tu pak není téma, ale synekdocha modernity. Práce proto také nesleduje výskyty železnice, vlaků, nádraží, kolejí atd. V centru pozornosti vlastně jsou otázky, jak moderní fenomény, které železnice reprezentuje, mění zkušenost a následně, jak se tato zkušenost vetřela do beletrie a jak ji obsadila. K tomu Špína využívá různé teoretické nástroje, některé představuje v úvodní kapitole a některé i přes svoji důležitost zůstávají skromně skrytě přítomné mezi řádky. Základní koncepční otázky disertace jsou odvozené z rysů, které přináší železnice do reálného světa. Tyto mají specifické konsekvence pro beletrii a zvláště pro vyprávění – v centru pozornosti disertace podle mého názoru pak je změna prostoru a času vyprávění. Toto bachtinovské ražení otázek se v železniční perspektivě nově projasňuje a vyostřuje.

Disertace začíná a končí ústřední scénou z románu Lva N. Tolstého *Anna Karenina* a otázkou, proč se Anna Karenina vlastně vrhá pod železná kola vlaku – proč zrovna tento způsob sebevraždy. Sám román se pak prolína celým textem jako nenápadná linie – jako symbol konfliktu moderního a předcházejícího. – v tomto negativně položeném protikladu idyla často patřičná s přirozenými vazbami a časem lidské chůze, časem cyklickým, prostorem, který se je zakončen, kde je člověk pevně zakořeněn. Železnice pak přináší konflikt v mnoha ohledech krutý a bezvýchodný. A železniční tragedie je svým způsobem podobenství nástupu moderního světa, jehož byl Tolstoj vlastně velkým kritikem. Možná také proto jeho Kreutzerova sonáta jeden z klíčových textů zaznamenávající erozi erotiky a sexuality 19. století dostává rámec vyprávěním ve vlaku. Tato poznámka je jen naokraj, neboť Michal Špína právě tento typ tematizace vlaku ve své práci odůvodněně vyjímá, neboť přese tuto nadinterpretaci – železnice je v textu Kreutzrovy sonáty vnější struktura a příběhu novely.

Michala Špínu zajímá mnohem více drama železnice s jejími projevy individualizace i osamění, nových spojení a zároveň vylučování a umělosti nového času v literatuře.

Metodologicky bych uvítala podrobnější argumentaci, rozšířenější propojení v popisu tohoto dramatu. (Jako drama se alespoň mě jeví ze svěže psané Špínovy práce.) Nová geometrie, která obsazuje lidský prostor, kolejemi vedenými do dálky a synchronizovaný čas upřený lineárně ke konci, k cíli determinuje i výstavbu moderních narácí. Je nasnadě, že se objevuje spjitost s filmem.

Pozoruhodnou kapitolou práce je část věnovaná vyloučenosti, kterou produkuje železnice, jež by měla naopak spojovat. Téma strážných, hlídačů, výhybkářů přineslo do literatury aktualizaci

tématu existenciální osamělosti a osudovosti. Železnice zrodila totiž nová místa vyloučení – které současná teorie mnohdy nazývá ne-místa. V zapomnění v kontrastu se základní funkcí železnice se pak odehrávají dramata ne-lidskosti, která je stejně jako ne-místo na železnici jeho součástí. V této části Špína barvitě sleduje téma s jeho tragickou otevřeností využívaje částečně psychoanalýzu, byť někdy povrchově.

Argumentační nedůslednost nebo spíše přílišná spěchavost textu se projevuje ve využívání některých dnes užívaných teoretických pojmů, které slouží k popisu modernity. Jedním z nich je pojem Soundscape – který si dovoluji překládat zvukorajina. K tomuto překladu mne inspiroval pojmem zvukohra E. F. Buriana, který v jedné ze svých teoretických prací se snaží právě tímto pojmem zachytit zvukovou modernitu, popsat význam zvuku pro moderní umění – a to nejen pro hudbu. Moderní zvuk je drama, stává se v literatuře dramatem slovní formy jak poetické tak narativní. (V tomto zvukovém ohledu je podle mne klíčová Pustina a samozřejmě Stébla trávy) Vráťím ještě ke slovu soundscape a jeho určité „problematičnosti“ v disertaci. Toto slovo je vlastně pojmem, odkazuje k rozšířenému soudobému segmentu teoretického myšlení tzv. „sound studies“, tady bych viděla, že by se přece jen „soundscape“ měl poněkud vysvětlit. Kapitola věnovaná systému a provozu s narativními změnami v románu souvisí stejně úzce jako vazby změn chronotopu. Tato kapitola by si jistě v budoucnu zasloužovala rozvinutí a je celistvým rozsáhlým tématem, který se v práci, jejíž komparativní cíle jsou širší, nemá čas rozvinout.

Velmi pěknou inspirativní částí je část, kde se Michal Špína rozhodl ještě posílit moderní přítomnost železnice v beletrii sledování materiality železnice. A přesto, že jde o část poněkud nahozenou, má myslím velkou potencialitu.

Anna Karenina v závěru práce nekončí jen sebevraždou, končí v tlamě řvoucího synchronizovaného, mechanického železného ne-nobilitního stroje bez skrupulí. Tato metafora znovu připomíná, že ve Špínově práci nejde o téma železnice, ale pochopení samotného moderního per se na příkladu železnice, která se vedrala bez skrupulí do kulturní krajiny i do krajiny literatury.

Disertační práce Michala Špíny v celku je velmi osvěživá a zaslouží si, aby byla obhájena. Pro futuro se nabízí dvojí možnost publikace, obojí bude vyžadovat úsilí. Na jedné straně je tu možnost napsat populárnější a výpravnější knihu pro širší publikum. Na straně druhé prohloubit teoretická východiska, více je projasnit a zesílit, a publikovat v odborném periodiku.

Pravděpodobně ze spěchu v práci shledávám také překlepy a drobné formální nedostatky.

Práci doporučuji k obhajobě a navrhuji hodnocení prospěl.

Libuše Heczková

Ve vlaku z Prahy do Villachu 8. června 2019