Univerzita Karlova

Filozofická fakulta

Ústav etnologie a středoevropských a balkánských studií

Diplomová práca

Bc. Eva Urbaníková

CFCO ako prostriedok kolektívnej postkoloniálnej pamäte v Konžskej republike

CFCO as a means of collective postcolonial memory in the Republic of Congo

Praha 2025

Vedúci práce: Mgr. Vojtěch Šarše, Ph.D.

Poďakovanie

Na tomto mieste by som chcela v prvom rade poďakovať svojmu školiteľovi Mgr. Vojtěchovi Šaršemu, Ph.D. za odborné vedenie, inšpiratívne konzultácie a cenné pripomienky, ktoré významne prispeli k smerovaniu a kvalite tejto práce.

Zároveň vyjadrujem hlbokú vďaku svojej rodine za ich nekonečnú trpezlivosť, lásku a podporu, ktorú mi prejavovali počas celého štúdia aj pri písaní diplomovej práce.

Vyhlásenie

Vyhlasujem, že som diplomovú prácu vypracovala samostatne, že som riadne citovala všetky použité pramene a literatúru a že práca nebola použitá v rámci iného vysokoškolského štúdia, či k získaniu iného, alebo rovnakého titulu.

V Prahe, 1.8. 2025 Bc. Eva Urbaníková

Abstrakt

Táto diplomová práca sa venuje historickým, kultúrnym a pamäťovým aspektom výstavby železničnej trate Congo-Oceán (CFCO) v Konžskej republike, pričom kladie dôraz na jej koloniálne pozadie, aktuálny technický a spoločenský stav, ako aj na spôsob, akým je uchovávaná v kolektívnej pamäti, predovšetkým prostredníctvom spomienok na obdobie jej výstavby a jej význam v súčasnej identite Konžanov. Práca je rozdelená do štyroch hlavných častí. Prvá kapitola poskytuje geografické, demografické, jazykové a kultúrne východiská Konžskej republiky, doplnené o historicko-politický exkurz od predkoloniálneho obdobia až po súčasnosť. Druhá kapitola sleduje vývoj železnice CFCO, od jej plánovania a motivácií, cez samotnú výstavby až po jej prevádzku a fungovanie v rôznych historických kontextoch vrátane postkoloniálneho obdobia a aktuálneho stavu infraštruktúry. Tretia kapitola sa venuje tomu, ako je železnica reflektovaná v súčasnej konžskej kultúre a spoločnosti, od verejného priestoru, médií a literatúry po školstvo, hudbu, turizmus či stav pamäťových miest spojených so železnicou. Štvrtá kapitola je založená na rozhovoroch s miestnymi obyvateľmi a zachytáva, ako si sami Konžania železnicu pamätajú, čo pre nich znamená a ako sa jej príbeh prenáša (alebo neprenáša) medzi generáciami, pričom odhaľuje aj širšie postkoloniálne súvislosti, ako sú pamäťové prázdnoty, pretrvávajúce ticho zo strany štátu a napätie medzi oficiálnym naratívom a individuálnymi skúsenosťami.

Kľúčové slová: Kongo, CFCO, kolektívna pamäť, Kongo-Brazzaville, železnica, kolonializmus, francúzske kolónie

Abstract

This thesis explores the historical, cultural, and memory-related aspects of the construction of the Congo-Ocean Railway (CFCO) in the Republic of Congo, with a focus on its colonial origins, its current technical and societal condition, and the ways in which it is preserved in collective memory, particularly through recollections of its construction period and its significance in contemporary Congolese identity. The work is divided into four main chapters. The first chapter provides the geographical, demographic, linguistic, and cultural context of the Republic of Congo, complemented by a historical-political overview from the precolonial period to the present day. The second chapter traces the development of the CFCO railway from its planning and motivations, through the construction phase, to its operation and function across different historical periods, including the postcolonial era and its current infrastructural condition. The third chapter examines how the CFCO is reflected in contemporary Congolese culture and society, addressing its presence in public space, media, literature, education, music, tourism, and memory sites linked to the railway. The fourth chapter is based on interviews with local residents and captures how Congolese people remember the railway, what it means to them, and how its story is transmitted (or not) across generations, while also revealing broader postcolonial dynamics, such as memory gaps, persistent silence on the part of the state, and tensions between official narratives and individual experiences.

Keywords: Congo, CFCO, collective memory, Congo-Brazzaville, railway, colonialism, French colonies

Obsah

Obsah 6

Zoznam obrázkov 8

Zoznam použitých skratiek 9

Predhovor 10

Úvod 11

1 KONŽSKÁ REPUBLIKA 14

1.1 Základné informácie 14

1.2 Politický a historický vývoj Konžskej Republiky 17

2 VZNIK A VÝVOJ CFCO 21

2.1 Popis trate 21

2.2 Motivácie výstavby 22

2.3 Nábory 25

2. 4 Priebeh prác 31

2.5 Zmluvy a výplaty robotníkov 34

2.6 Stav počas guvernérstva 36

2.7 Úmrtnosť 39

2.8 Stav železnice do nezávislosti (1934 – 1960) 40

2.8 Stav železnice po nezávislosti 40

3 POSTKOLONIÁLNA KOLEKTÍVNA PAMÄŤ VO VEREJNOM ŽIVOTE KONŽANOV 45

3.1 Prejavy zachovanie pamäte 46

3.2 Hudba 47

3.3 Vzdelanie, umenie, turizmus 49

3.4 Dokument *Congo-Océan, un chemin de fer et de sang* – Congo-Océan, krvavá železnica 56

3.5 Právna cesta 58

3.6 Média a politický jazyk 59

3.7 Verejný priestor a vizuálna kultúra 65
3.8 Čínska komunita 69
3.9 Železničné stanice 70
4 ANALÝZA ROZHOVOROV 75
4.1 Prvý rozhovor 76
4.2 Druhý Rozhovor 80
4.3 Tretí Rozhovor 84
4.4 Štvrtý Rozhovor 87
4.5 Piaty Rozhovor 90
4.6 Šiesty Rozhovor 95
4. 7 Siedmy Rozhovor 98
4.8 Analýza všetkých rozhovory 100
Záver 103
Zoznam použitej literatúry 106

Zoznam obrázkov

Obrázok 1 Mapa železnice vo výstavbe z mesta Brazzaville do Pointe-Noire. 22
Obrázok 2 Stredné Kongo, preprava na toyi, pohľadnica okolo roku 1920 25
Obrázok 3 Fotografia nútených pracovníkov v prvých rokoch výstavby [1924–1925] 27
Obrázok 4 Robotníci Saras a dozorcom Michelom Romanom[20] okolo roku 1929 30
Obrázok 5 Congo-Océan, železnica krvi 32
Obrázok 6 Priekopa železnice Congo-Océan na km 106, okolo roku 1930 34
Obrázok 7 Čínski robotníci v Pointe-Noire 38
Obrázok 8 Mapa súčasnej trate železnice CFCO.....44
Obrázok 9 Viadukt Mindouli na známkach (1907-1936).....55
Obrázok 10 Stéla dokončenia CFCO v roku 1934 66
Obrázok 11 Busta generála Raffaela Antonettiho v Pointe-Noire, 16. 3. 2025.....67
Obrázok 12 Pointe-Noire, citorín čínských pracovníkov 69
Obrázok 13 Stanica Tié-Tié v Pointe Noire, júl 2012 71
Obrázok 14 Stanica Nkayi, 31.1. 2022 72
Obrázok 15 Stanica Pointe-Noire 1940 73
Obrázok 16 Stanica Pointe-Noire fotená 10.6. 2025 74

Zoznam použitých skratiek

CFCO – *Le chemin de fer Congo-Océan* – Železničná trať Kongo-Océan

SCB – *La Société de Construction des Batignolles* – Spoločnosť Batignolles

AEF – *L´Afrique Equatorial Francaise* – Francúzska Rovníková Afrika

CRAN – *Conseil représentatif des associations noires* – Zastupiteľská rada černošských združení

Predhovor

Táto diplomová práca tématicky nadväzuje na bakalársku prácu s názvom *CFCO ako produkt francúzskej kolonizácie v Kongu*, ktorá sa taktiež venovala železnici Congo-Océan, pričom sa sústredila predovšetkým na historický opis výstavby trate v koloniálnom období a na spôsob, akým bola táto výstavba prezentovaná francúzskou stranou v kontraste s jej skutočným priebehom. V rámci diplomovej práce sa však posúvam od analýzy koloniálnych diskurzov k širšiemu uchopeniu historickej pamäti a súčasného významu železnice v konžskom kontexte. Práca sa neopiera len o historické dokumenty, ale integruje aj orálne pramene, súčasné naratívy a reflexiu kolektívnej pamäti, čím prepája historickú perspektívu s antropologickým pohľadom. Zámerom už nie je len rekonštrukcia koloniálnej reality, ale aj kritické preskúmanie toho, ako je táto minulosť dnes (ne)prítomná v konžskej spoločnosti a identite.

Na úvod považujem za dôležité ozrejmiť svoju vlastnú výskumnícku pozíciu a vedomý postoj k téme tejto práce. Ako Európanka, konkrétne Slovenka, pristupujem k výskumu francúzskeho kolonializmu v strednej Afrike z pozície, ktorá nie je neutrálnou. Slovensko (vtedajšie Československo) síce nepatrilo medzi koloniálne mocnosti a nenieslo priamu historickú zodpovednosť za koloniálne praktiky Francúzska v Kongu, no nemožno poprieť, že ako občania postsocialistickej Európy sme do veľkej miery formovaní západnými naratívmi a spôsobmi poznávania sveta.

Táto reflexia nie je pokusom o ospravedlnenie, ale o vedomom priznávaní si vlastných kultúrnych, geopolitických či epistemologických hraníc. Mojím cieľom nebolo hovoriť za Konžanov, ale vytvoriť priestor pre ich hlasy v akademickom diskurze, pre ich vlastné svedectvá, skúsenosti a perspektívy, ktoré by v dialógu s historickými zdrojmi a odbornou literatúrou mohli osvetliť význam železnice Congo-Océan v kontexte kolektívnej pamäti a postkoloniálnej identity, pričom som si po celý čas zachovávala vedomie svojej výskumnej pozície. Dúfam, že sa mi tak podarilo pristúpiť k téme s rešpektom a najmä so snahou o spravodlivé uchopenie faktov, ktoré som mala možnosť analyzovať v priebehu tejto práce.

Úvod

Železnica Congo-Océan (CFCO) (1921 – 1934), postavená počas obdobia francúzskeho kolonializmu v Strednej Afrike, predstavuje jeden z najvýznamnejších infraštruktúrnych projektov svojej doby. Trať spájajúca atlantické pobrežie s hlavným mestom Brazzaville bola oficiálne prezentovaná ako dôkaz technického pokroku a civilizačnej misie Francúzska. Historické zdroje však zároveň naznačujú, že výstavba železnice sa spájala s brutálnym vykorisťovaním, nútenou prácou a tisíckami obetí. Železnica tak predstavuje nielen technický projekt, ale aj potenciálny politický, kultúrny a pamäťový artefakt, ktorého význam sa mení v závislosti od historického kontextu a aktuálnych spoločenských interpretácií.

Diplomová práca si kladie za cieľ preskúmať aké miesto má výstavba CFCO v súčasnom diskurze a kolektívnej pamäti Konžskej republiky, a to s dôrazom na spôsoby, akými je táto minulosť uchovávaná, reinterpretovaná a prijímaná. Zároveň sa usiluje analyzovať, aký význam železnici prisudzujú rôzne generácie Konžanov, ako sa jej príbeh (ne)prenáša medzi generáciami, ako sa premieta do kultúrnej produkcie, verejného priestoru, školstva či médií a ako sa formuje v napätí medzi individuálnymi skúsenosťami a oficiálnym naratívom.

Výskum vychádza z predpokladu, že tak rozsiahly a násilný zásah, akým bola výstavba železnice CFCO, zanechal výraznú stopu v kolektívnej pamäti Konžanov a cieľom práce je túto pamäť identifikovať, analyzovať jej rôzne významové roviny a zasadiť ich do širšieho postkoloniálneho rámca. Historické pozadie výstavby železnice slúži ako východisko pre uchopenie týchto pamäťových dynamík a ich spoločenskej rezonancie v súčasnosti.

Práca kombinuje historickú analýzu so súčasným antropologickým výskumom kolektívnej pamäti. Opiera sa o dobové archívne pramene, beletrizované zdroje, sekundárnu odbornú literatúru, médiá a analýzu dostupných kultúrnych prejavov, ale aj o rozhovory s Konžanmi rôznych generácií a spoločenských vrstiev, vrátane kultúrnych aktérov, mladých intelektuálov, umelcov z diaspóry i bežných obyvateľov miest Pointe-Noire a Brazzaville. Práca si tak kladie za cieľ vytvoriť viacvrstvový obraz toho, ako je projekt CFCO prítomný v súčasnej konžskej spoločnosti a ako sa pretvára v kontexte meniaceho sa postkoloniálneho diskurzu.

Historický rámec práce vychádza z odborných štúdií o francúzskej koloniálnej politike a infraštruktúrnych projektoch v rovníkovej Afrike. Detailnú analýzu systému koncesionárskych spoločností, vrátane výstavby CFCO, ponúka Catherine Coquery-Vidrovitch (*Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires,* 2001). Dielo Abrahama Ndinga-Mba (*L'histoire du Congo racontée à nos enfants,* 2016) objasňuje problematiku do širšieho naratívu národných dejín a poukazuje na limity historickej edukácie. Kritický pohľad

na CFCO ako kolonialny projekt prináša Ieme Van Der Poel (*Congo-Océan: Un chemin de fer colonial controversé,* 2006), kde sa venuje najmä jeho násilným a kontroverzným aspektom.

Zároveň práca využíva koloniálne literárne svedectvá autorov ako André Gide (2004), Albert Londres (1930) či M.-A. Reste de Roca-Blesès (2015), ktorých beletrizované texty podávajú obraz každodennej reality výstavby železnice a utrpenia stredo-afrického obyvateľstva. Významným doplnkom je aj akademická syntéza J. P. Daughtona, *In the Forest of No Joy* (2021), ktorá CFCO interpretuje ako monumentálne dielo násilia modernity.

Regionálny a geografický kontext osvetľujú práce z oblasti historickej geografie. Klasická monografia Pierre Vennetiera (*Géographie du Congo-Brazzaville*, 1966) mapuje fyzicko-geografické podmienky výstavby železnice a demografickú štruktúru regiónu. Technické a logistické súvislosti výstavby CFCO detailne rozpracoval Gilles Sautter v štúdii *Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921–1934)* (1967), ktorá dodnes predstavuje jeden z najfundovanejších odborných príspevkov k téme. Z hľadiska socio-ekonomických dopadov železnice sú cennou prácou štúdia Marcela Soreta (*Le chemin de fer Congo-Océan et son importance économique et social,* 1961), ktorá analyzuje dôsledky výstavby CFCO pre koloniálnu administratívu aj miestne obyvateľstvo.

Dôležitým prínosom v oblasti výskumu pamäti CFCO sú aj súčasné akademické práce, ktoré spájajú historické bádanie s témami kultúrneho dedičstva, identity a digitálnej komemorácie. Diplomová práca Grace Tryphene Pambou (*Histoire et valorisation du patrimoine ferroviaire du Congo-Brazzaville de 1921 jusqu'à nos jours,* 2023/2024) skúma železničné dedičstvo CFCO v dlhodobom časovom horizonte a poukazuje na jeho symbolickú hodnotu. Podobné uchopenie a vizualizáciu pamäťových fragmentov predstavuje výskumný projekt Davida Boucharda (*Congo-Océan : Histoire et mémoires d'un chantier colonial*, 2023).

Analýzu kolektívnej pamäti rámcujú teoretické prístupy autorov ako Maurice Halbwachs (1950), Paul Ricoeur (2000), Jan Assmann (2001) a Homi K. Bhabha (1994), ktorí umožňujú interpretovať pamäť ako sociálne štruktúrovaný a diskurzívne formovaný jav. Práca ďalej vychádza z postkoloniálnej literatúry autorov ako Ngũgĩ wa Thiong'o (*Decolonising the Mind,* 1986), Ch. L. Likaka (*Naming Colonialism,* 2009), Karin Barber (2007), Césaire (2000), Kelly & Altbach (1973), Frantz Fanon (2008) či Louis-Jean Calvet (1998), ktorí poskytujú rámce pre čítanie pamäťových vrstiev v ústnej tradícii, školských osnovách, médiách či literatúre.

Na účely analýzy dostupných kultúrnych prejavov boli využité dostupné zdroje ako *Africanews*, *L'Horizon Africain*, *Les Échos Congo-Brazzaville*, *Vox Africa*, *Jeune Afrique*, *Les Dépêches de Brazzaville*, *La Semaine Africaine*, *Le Monde*, ako aj blog *Voyage Congo* od

Françoisa Moustica. Tieto médiá poskytli nielen prehľad o aktuálnom diskurze okolo železnice, ale aj dôležitý kontext kultúrneho spracovania pamäti v postkoloniálnom prostredí.

Doplnkovú perspektívu poskytujú aj literárne diela konžských autorov ako Alain Mabanckou (2010), Henri Lopes (1997), Jean-Baptiste Tati-Loutard (2004) či Emmanuel Dongala (1987), ktoré reflektujú pretrvávanie koloniálnej traumy v súčasnej kultúrnej produkcii. Vizuálnu rovinu práce obohacuje dokumentárny film Catherine Bernstein – *Congo-Océan: un chemin de fer et de sang* (2023), ktorý tematizuje traumu, pamäť a násilie cez optiku obrazového naratívu.

Empirický výskum práce je založený na rozhovoroch s respondentmi z rôznych častí Konžskej republiky. Tieto výpovede umožňujú skúmať, ako sa kolektívna pamäť na CFCO zachováva, transformuje alebo vytráca pod vplyvom generačnej výmeny, štátnych pamäťových politík a občianskych iniciatív.

1 KONŽSKÁ REPUBLIKA

1.1 Základné informácie

Konžská republika, často označovaná aj ako Kongo-Brazzaville (podľa hlavného mesta) na odlíšenie od susedného štátu Demokratickej republiky Kongo-Kinshasa, je štát nachádzajúci sa v strednej Afrike. Rozprestiera sa na západnom brehu rieky Kongo a susedí s Gabonom, Kamerunom, Stredoafrickou republikou, Angolou (cez enklávu Cabinda) a Demokratickou republikou Kongo. Má rozlohu približne 342-tisíc km², v ktorých žije okolo 6,3 milióna obyvateľov (United Nations, 2024). Hlavným mestom je Brazzaville, ktoré leží na pravom brehu rieky Kongo a nesie meno taliansko-francúzskeho prieskumníka Pierra Savorgnana de Brazzu, ktorý tu v roku 1880 založil francúzsku koloniálnu stanicu[1].

V Kongu sa nachádza viac než šesťdesiat rôznych etník, ktoré sú rozdelené do štyroch hlavných skupín. Najväčšiu skupinu tvoria Kongovia (Bakongo), ktorí predstavujú 48 % populácie, nasledujú Sanghovia (20 %), Tekeovia (17 %) a Mbošiovia (12 %). Tieto hlavné skupiny zahŕňajú množstvo menších etnických skupín a podskupín, ako napríklad Laari, Vili, Kouyou či Likouala. Okrem toho v krajine žijú aj pôvodné skupiny, ktoré sú v staršej literatúre a verejnom diskurze často označované termínom *Pygmejovia*[2]. Tento pojem je však dnes považovaný za problematický a politicky nekorektný, pretože redukuje komunity na vonkajší antropologický konštrukt a nesie stigmatizujúci náboj. V rámci Konžskej republiky ide o skupiny ako BaAka, Mbendjele, Mikaya, Gyeli, Luma, Twa a Babongo, ktoré hovoria rôznymi bantuskými alebo ubangijskými jazykmi, žijú predovšetkým v tropických dažďových pralesoch a historicky sú spojené s praktickým aj duchovným vzťahom k prírodnému prostrediu. Napriek ich dlhodobej prítomnosti v regióne čelia sociálnemu vylúčeniu, diskriminácii a nedostatočnému politickému zastúpeniu. Ich podiel na populácii sa odhaduje medzi 1,2 % až 10 %, pričom presnejšie demografické údaje chýbajú. Menšie percento populácie tvoria Európania – Francúzi, Gréci, Taliani, Portugalci, Číňania a iné etnické skupiny, čo predstavuje spolu približne 3 % (IWGIA, 2022).

Náboženská situácia v Konžskej republike je charakterizovaná výraznou prevahou kresťanstva, pričom existujú aj menšie skupiny vyznávajúce islam, tradičné africké

[1] Pamiatka na Pierre Savorgnana de Brazzu zostáva dodnes viditeľná na oboch stranách bývalého koloniálneho vzťahu. V Brazzaville mu bolo v roku 2006 postavené mauzóleum, kde boli uložené jeho ostatky. Vo Francúzsku figuruje ako reprezentant koloniálnych dejín v *Musée de l'histoire de l'immigration* v Paríži. Čo poukazuje na výraznú ambivalenciu v pamäťovej politike, ktorá sa pohybuje medzi heroizáciou kolonizátora a reflexiou koloniálnej minulosti.

[2] Termín označuje všeobecne uznávané etnikum nomádskych alebo polonomádskych lovecko-zberačských skupín.

náboženstvá a iné vierovyznania. Podľa odhadov amerického ministerstva zahraničných vecí z roku 2023 je náboženské zloženie krajiny nasledovné: Kresťania tvoria približne 87,1 % obyvateľstva, pričom katolíci predstavujú 33,1 %, protestanti 19,9 % a cirkvi prebudenia (awakening/revival churches) 22,3 %. Bez náboženského vyznania je okolo 8,0 %. Tradičné africké náboženstvá vyznávana približne 2,7 % obyvateľstva. Moslimovia tvoria asi 1,2 %[3]. Iné náboženstvá predstavujú približne 1,0 % (WorldAtlas, 2023; Edu.vn, 2023). V mnohých častiach krajiny tradičné subsaharské náboženstvá a praktiky, ako je uctievanie predkov a viera v čarodejníctvo (kindoki), výrazne ovplyvňujú náboženský život obyvateľstva. Tieto praktiky sú často integrované s kresťanskými vierovyznaniami, čo vedie k synkretickým formám náboženstva (ecoi.net, 2023). Čo je aj dôvodom prečo sú tradičné africké náboženstvá v štatistikách tak nízko zastúpené.

Úradným a zároveň oficiálnym jazykom je francúzština. Medzi najrozšírenejšie národné jazykmi patria monokutuba, ktorou hovorí približne 60 % obyvateľstva a lingala, ktorú používa okolo 20 %. Až 97 % obyvateľstva ovláda bantuské jazyky ako kikongo, teke a mboshi. Miera gramotnosti v krajine dosahuje približne 83,8 %, čo poukazuje na nadpriemernú úroveň základného vzdelania v porovnaní s inými africkými krajinami (Geo-Ref.net., 2023). Miera dokončenia primárneho vzdelania dosiahla v roku 2023 hodnotu 71,83 %, čo hovorí o relatívne stabilnej účasti detí v systéme základného školstva (TheGlobalEconomy, 2023). Napriek tomu krajina čelí viacerým prekážkam: nízkej účasti v predškolskom vzdelávaní (14,29 %), nedostatku kvalifikovaných učiteľov (v roku 2018 malo požadované vzdelanie len 84,68 % učiteľov) či pretrvávajúcej rodovej nerovnosti – v roku 2023 bol pomer dievčat k chlapcom v terciárnom vzdelávaní len 0,67 (TheGlobalEconomy, 2023).

Geograficky je Konžská republika krajinou s bohatou a rozmanitou prírodou, prevažne ju pokrývajú tropické dažďové pralesy a savany. Kongo sa delí na dva výrazne odlišné celky v úrovni rozvoja, hustote osídlenia, či v spoločenskom a kultúrnom usporiadaní: južná či juhozápadná časť (Congo Sud-Occidental) je výrazne rozvinutejšia, sústreďuje sa tu väčšina obyvateľstva (viac ako 70 %) a jedná sa o urbanizovaný a hospodársky aktívny koridor so všetkými významnými mestami – Brazzaville, Pointe-Noire, Dolisie, apod. Naopak severná časť (Congo septentrional) zahŕňajúca najmä departementy Sangha, Likouala a Plateaux je menej rozvinutá a zároveň redšie osídlená, s hustotou obyvateľstva pod 6 obyvateľov na km^2,

[3] Hoci oficiálne údaje uvádzajú, že moslimovia tvoria približne 1,2 % populácie, odhady *Vysokej islamskej rady Konžskej republiky* naznačujú, že vrátane neobčianskych obyvateľov môže moslimská komunita predstavovať až 14 % populácie. Tento rozdiel zohľadňuje prisťahovalcov z prevažne moslimských krajín západnej Afriky a utečencov z okolitých štátov (US Department of State, 2023).

čo súvisí najmä s nerozvinutou infraštruktúrou kvôli ťažko dostupnému terénu (Theodora.com., 2023). Táto oblasť je totiž pokrytá hustými tropickými lesmi a prístup je tu možný hlavne na loďkách cez rieky. Severné komunity tak prežívajú najmä na love, zbere a rybolove, pričom ich kultúra je úzko spätá s prírodným prostredím a duchovnými praktikami (Iwgia, 2022).

Rieky zohrávajú kľúčovú úlohu v živote obyvateľstva, najmä tam, kde neexistuje cestná sieť. Najvýznamnejšie je rieka Kongo a jej prítoky (Niari, Bouenza, Alima), ktoré tvoria prirodzené hranice či dopravné trasy, ale zároveň predstavujú dôležitý zdroj vody a obživy. Rieka Kongo je nielen prírodnou hranicou, ale aj dôležitou dopravnou a historickou tepnou. Na pobreží Atlantického oceánu sa nachádza mesto Pointe-Noire, najväčší nákladný prístav krajiny a strategické hospodárske centrum, ktoré zabezpečuje export nerastných surovín a poľnohospodárskych produktov. Práve odtiaľ vedie železnica Congo-Océan, postavená v období francúzskej kolonizácie, smerom do vnútrozemia až do hlavného mesta Brazzaville (Vennetier, s. 15-25, 1966).

Hospodárstvo Konžskej republiky je výrazne závislé na ťažbe a vývoze ropy, ktorá tvorí viac než 90 % príjmov z exportu. Okrem ropy sú významné aj zásoby dreva, železnej rudy, medi a diamantov. Poľnohospodárstvo je skôr subsistenčné, pestujú sa najmä plodiny ako maniok, banány, káva a cukrová trstina. Napriek bohatým prírodným zdrojom patrí krajina medzi tie menej rozvinuté, s vysokou nezamestnanosťou, slabou infraštruktúrou a výraznými sociálnymi rozdielmi (Geo-Ref.net., 2023).

Kultúra Konžskej republiky je živá, rozmanitá a hlboko zakorenená v orálnej tradícii, ktorá zohráva kľúčovú úlohu pri prenose historickej pamäti, morálnych hodnôt a kolektívnej identity. Výrazným prvkom kultúrneho prejavu sú hudba a tanec – tradičné rytmy, bubnovanie (najmä pomocou tamtamov) a polyfonický spev sú integrálnou súčasťou spoločenských udalostí, rituálov a osláv (Republic of the Congo, 2025). Popri tradičnej hudbe si v krajine získali širokú popularitu aj moderné žánre, najmä soukous (známy aj ako *rumba congolaise*), ktorý vznikol v 20. storočí a stal sa hudobným symbolom nielen Konžskej republiky, ale aj širšieho regiónu strednej Afriky (Republic of the Congo, 2025).

Významným aspektom kultúrneho dedičstva je aj literatúra, ktorá v Kongu nadobudla výrazný hlas najmä po získaní nezávislosti. Medzi najvýznamnejších autorov patrí Sony Labou Tansi (1947 – 1995), známy pre svoj experimentálny jazyk a kritiku diktatúr, najmä vo svojom románe *La vie et demie* (1979). Ďalšou významnou osobnosťou je Henri Lopes (nar. 1937), diplomat, politik a spisovateľ, ktorého dielo *Le Pleurer-rire* (1982) odhaľuje absurditu postkoloniálnych režimov a mocenských štruktúr. Medzinárodne uznávaným autorom je aj Alain Mabanckou (nar. 1966), laureát viacerých literárnych ocenení, ktorého romány ako *Verre*

cassé (2005) či *Mémoires de porc-épic* (2006) skúmajú otázky identity, migrácie a postkoloniálnej skúsenosti v konžskom i francúzskom kontexte. Títo autori síce reprezentujú rôzne literárne štýly, ale všetci sa vo svojich dielach venujú témam kultúrnej identity, sociálnej nespravodlivosti ako aj diktatúre, korupcii či otázke migracie v každodennom živote v Kongu a jeho diaspóre (Republic of the Congo, 2025).

1.2 Politický a historický vývoj Konžskej Republiky

Pred príchodom európskych mocností bolo územie dnešnej Konžskej republiky domovom mnohých kráľovstiev[4] s bohatou kultúrou, rozmanitými jazykmi a náboženskými praktikami. S príchodom Francúzov došlo k hlbokej celoplošnej transformácii: miestne tradície boli zatlačené do úzadia, kultúra bola poeurópštená, dominantným náboženstvom bolo ustanovené kresťanstvo a francúzština sa stala hlavným jazykom správy, vzdelávania a kultúrnosti (Daughton, 2021).

Vznik Konžského štátu ako súčasť koloniálneho systému Francúzska úzko súvisí s diplomatickými misiami francúzskeho-talianského prieskumníka Pierra Savorgnana de Brazza (1852 – 1905), ktorého vyjednávania viedli k vyhláseniu francúzskeho protektorátu nad národom Bateke 10. septembra 1880 v oblasti dnešného Brazzaville, na severnom brehu rieky Kongo. Jeho misia bola neskôr ratifikovaná francúzskym parlamentom v roku 1882 a v roku 1886 sa stal prvým generálnym komisárom Francúzskeho Konga (Coquery-Vidrovitch, s. 30, 2001). V nasledujúcich desaťročiach došlo k administratívnemu rozšíreniu a reorganizácii územia: v roku 1891 bolo Francúzske Kongo zlúčené s Gabonom a nová koloniálna entita niesla názov Gabon-Kongo. Tento názov sa v roku 1903 zmenil na Moyen-Congo (Stredné Kongo). Hlavným mestom tejto správnej jednotky sa stalo Pointe-Noire, ktoré získalo strategický význam vďaka svojmu prístavu a neskôr sa stalo centrum ropného priemyslu a námornej dopravy (Coquery-Vidrovitch, s. 30, 2001).

V roku 1910 boli Gabon a Kongo začlenené do novovytvorenej Francúzskej Rovníkovej Afriky (AEF), koloniálnej federácie, ktorá sa snažila napodobniť francúzsky úspech zo západnej Afriky[5]. AEF pokrývala rozsiahle územie od rieky Kongo po Sahel a od Atlantického oceánu až po Dárfúr. Počas prvých päťdesiatich rokov koloniálnej nadvlády sa hospodársky

[4] Medzi najvýznamnejšie kráľovstvá na území dnešnej Konžskej republiky patrili najmä Kráľovstvo Kongo, ktoré ovládalo rozsiahle oblasti pozdĺž rieky Kongo, kráľovstvo Teke v oblasti stredného Konga a kráľovstvo Lari okolo dnešného Brazzaville.

[5] Francúzska západná Afrika (Afrique occidentale française – AOF) bola koloniálna federácia vytvorená v roku 1895, ktorá združovala viaceré kolónie vrátane Senegalu, Mali (vtedy Francúzskeho Sudánu), Pobrežia Slonoviny, Guiney a ďalších území. Tento centrálny administratívny útvar so sídlom v Dakare umožňoval efektívnejšie riadenie kolónií z jedného centra (French West Africa, 2024).

rozvoj v Konžskej republike sústredil najmä na ťažbu a export prírodných zdrojov, ktoré vykonávali súkromné spoločnosti. Tento ekonomický model si vyžadoval efektívnu dopravnú infraštruktúru na prepravu surovín k prístavu, čo viedlo k rozhodnutiu vybudovať železnicu Congo-Océan. Výstavba prebiehala v rokoch 1921 až 1934, pričom si vyžiadala obrovské ľudské obete, no zároveň umožnila rozvoj prístavu Pointe-Noire a miest nachádzajúcich sa pozdĺž trate (Daughton, s.14, 2021).

Počas druhej svetovej vojny sa administratíva Francúzskej rovníkovej Afriky (AEF) postavila na stranu Charlesa de Gaulla a Brazzaville sa v rokoch 1940 – 1943 stal symbolickým hlavným mestom Slobodného Francúzska. Konferencia v Brazzaville z roku 1944 predznamenala obdobie zásadných reforiem vo francúzskej koloniálnej politike. Medzi najvýznamnejšie zmeny patrilo zrušenie nútených prác, udelenie francúzskeho občianstva koloniálnym poddaným, decentralizácia niektorých právomocí a zriadenie miestnych poradných zhromaždení na základe volieb[6]. Konžská republika profitovala z povojnovej expanzie koloniálnej administratívy a investícií do infraštruktúry najmä vďaka svojej centrálnej geografickej polohe v rámci AEF a postaveniu federálneho hlavného mesta v Brazzaville (Shipway, s. 14, 2003).

Po rozpade AEF v roku 1958 získali jej súčasti autonómiu a Kongo sa 15. augusta 1960 stalo nezávislou republikou v rámci Francúzskeho spoločenstva (Clark, 1997). Následne zažila obdobie politickej nestability, prevratov a experimentov so socialistickým zriadením. V 70. a 80. rokoch bola známa ako jediná Ľudová republika Kongo v celej Afrike a hlásila sa k marxisticko-leninskej ideológii**.** Po dvoch desaťročiach politickej nestability, sprevádzanej marxisticko-leninskou rétorikou, sa po rozpade Sovietskeho zväzu začali v Kongu postupne presadzovať umiernenejšie politické a ekonomické postoje (Clark, 1997). V roku 1992 krajina úspešne prešla na systém viacstraníckej demokracie. Cesta k tejto zmene bola načrtnutá už počas národnej konferencie v roku 1991 a vyvrcholila v auguste 1992 prvými slobodnými prezidentskými voľbami. Odchádzajúci prezident Denis Sassou-Nguesso uznal porážku a 31. augusta 1992 bol inaugurovaný nový prezident, profesor Pascal Lissouba (Clark, 1997).

Demokratický vývoj však bol v roku 1997 narušený ozbrojeným konfliktom. Pred plánovanými voľbami v júli 1997 sa napätie medzi stúpencami prezidenta Lissoubu a Sassoua

[6] Hoci táto konferencia predznamenala sériu reforiem, ktoré oficiálne sľubovali zrušenie nútených prác, udelenie francúzskeho občianstva a decentralizáciu moci, ich praktická implementácia bola často limitovaná alebo selektívna. Napríklad zrušenie nútených prác neznamenalo ich úplný koniec, keďže pod rôznymi administratívnymi zámienkami a neformálnymi praktikami sa tieto formy často zachovali (Likaka, 2009). Udelenie francúzskeho občianstva bolo viazané na prísne kritériá ako osvojenie francúzskej kultúry či jazykových zručností, čo efektívne vylučovalo väčšinu afrického obyvateľstva (Calvet, 1998). Okrem toho zriadenie miestnych poradných zhromaždení malo skôr iluzórnu povahu, keďže kľúčové právomoci zostali v rukách francúzskych úradníkov, čím sa zachovala centralizovaná kontrola (Bhabha, 1994).

stupňovalo. Keď 5. júna vládne jednotky obkľúčili Sassouovu rezidenciu v Brazzaville, Sassou nariadil svojím milíciám klásť odpor. Následne vypukol štvormesačný ozbrojený konflikt, ktorý zničil veľkú časť hlavného mesta. V októbri 1997 vstúpili do konfliktu angolské jednotky na strane Sassoua, v dôsledku čoho padla Lissoubova vláda. Sassou sa následne vyhlásil za prezidenta a vymenoval 33-člennú vládu (GlobalSecurity, 2024).

V januári 1998 zvolal režim prezidenta Sassoua *Národné fórum zmierenia*, ktoré malo stanoviť rámec a trvanie prechodného obdobia. Hoci bol priebeh fóra pod kontrolou vlády, rozhodlo sa, že voľby by sa mali konať do troch rokov. Zároveň bolo zvolené poradné prechodné zhromaždenie a bolo oznámené zvolanie ústavodarného zhromaždenia, ktoré pripraví nový návrh ústavy. Tento proces však prerušilo obnovenie bojov medzi vládnymi silami a ozbrojenými skupinami na strane Lissouboa a bývalého premiéra Kolelasa. Násilie postihlo najmä južné časti Brazzaville a regióny Pool, Bouenza a Niari, kde došlo k veľkým stratám na životoch a státisíce ľudí bolo nútených opustiť svoje domovy. V novembri a decembri 1999 boli podpísané dohody o prímerí, nie však so všetkými stranami (GlobalSecurity, 2024).

V rokoch 2000–2001 prebiehal tzv. Dialóg bez vylúčenia (*Dialogue Sans Exclusif*), počas ktorého sa vláda a opozičné strany dohodli na pokračovaní mierového procesu. Bývalý prezident Lissouba a bývalý premiér Kolelas však účasť odmietli a ostali tak v exile. V Brazzaville boli odsúdení v neprítomnosti za zradu a spreneveru štátnych prostriedkov. Niektorí bývalí militanti dostali amnestiu a boli im poskytnuté mikroúvery na uľahčenie návratu do civilného života. Nie všetky opozičné skupiny sa však zúčastnili – jedna z nich, známa ako *Ninja* (Nindžovia), viedla partizánsku vojnu v regióne Pool (GLOBALSECURITY.ORG, 2024).

Nová ústava bola vypracovaná v roku 2001, schválená prechodným parlamentom a následne prijatá v národnom referende v januári 2002. Prezidentské voľby sa konali v marci 2002, víťazom bol vyhlásený Denis Sassou-Nguesso. Parlamentné voľby prebehli v máji a júni toho istého roku. V marci 2003 bola so skupinou *Ninja* (Nindžov) podpísaná mierová dohoda a krajina odvtedy zostala stabilná. Vnútorne presídlení občania sa postupne začali vracať do regiónu Pool (Ambassade du Congo, 2024).

Francúzsko si aj po získaní nezávislosti v roku 1960 udržalo silné geopolitické a hospodárske väzby na svoju bývalú kolóniu, prostredníctvom jazyka, vojenských dohôd, diplomatických sietí, ekonomických partnerstiev a prístupu k prírodným zdrojom (Mankou, 2024). Koloniálne dedičstvo sa však v krajine prejavuje hlbokou ambivalenciou: na jednej strane sa spája s budovaním infraštruktúr, ako je železnica CFCO, urbanizáciou Brazzaville a

Pointe-Noire či zavedením francúzskeho vzdelávacieho a právneho systému, na druhej strane však tieto modernizačné prvky vznikali v kontexte násilného kolonializmu sprevádzané vyvlastňovaním, segregáciou a ekonomickou závislosťou.

Kolonizovaní obyvatelia boli systematicky vylučovaní z rozhodovania, čo po vyhlásení nezávislosti viedlo k inštitucionálnemu vákuu a nepripravenej miestnej elite (Mankou, 2024). Okrem toho Konžania zdedili technickú infraštruktúru formovanú logikou kolonializmu – bola navrhnutá nie s ohľadom na potreby miestneho obyvateľstva či regionálneho rozvoja, ale ako nástroj pre čo najefektívnejšiu extrakciu surovín a zabezpečenie administratívnej a vojenskej kontroly nad územím.

Pred vypuknutím občianskej vojny v roku 1997 sa politický systém Konžskej republiky podobal na francúzsky model. Po nástupe Denisa Sassoua Nguessa k moci bola ústava z roku 1992 pozastavená a nahradená novou ústavou z roku 2002, ktorá stanovuje sedemročné funkčné obdobie prezidenta a dvojkomorový parlament s päťročným mandátom pre jeho členov (Ambassade du Congo, 2024). Hoci je Konžská republika formálne definovaná ako pluralitná demokracia, v praxi funguje ako autoritatívny režim s koncentráciou moci v rukách prezidenta Sassoua Nguessa, ktorý stále vládne s krátkou prestávkou od roku 1979.

Krajina čelí viacerým systémovým problémom od rozsiahlej korupcie, slabého rozvoja školstva a zdravotníctva až po environmentálne výzvy, ako sú klimatické zmeny a odlesňovanie. Napriek tomu má Konžská republika významný kultúrny a historický potenciál, ktorý môže predstavovať základ pre budúcu obnovu a rozvoj.

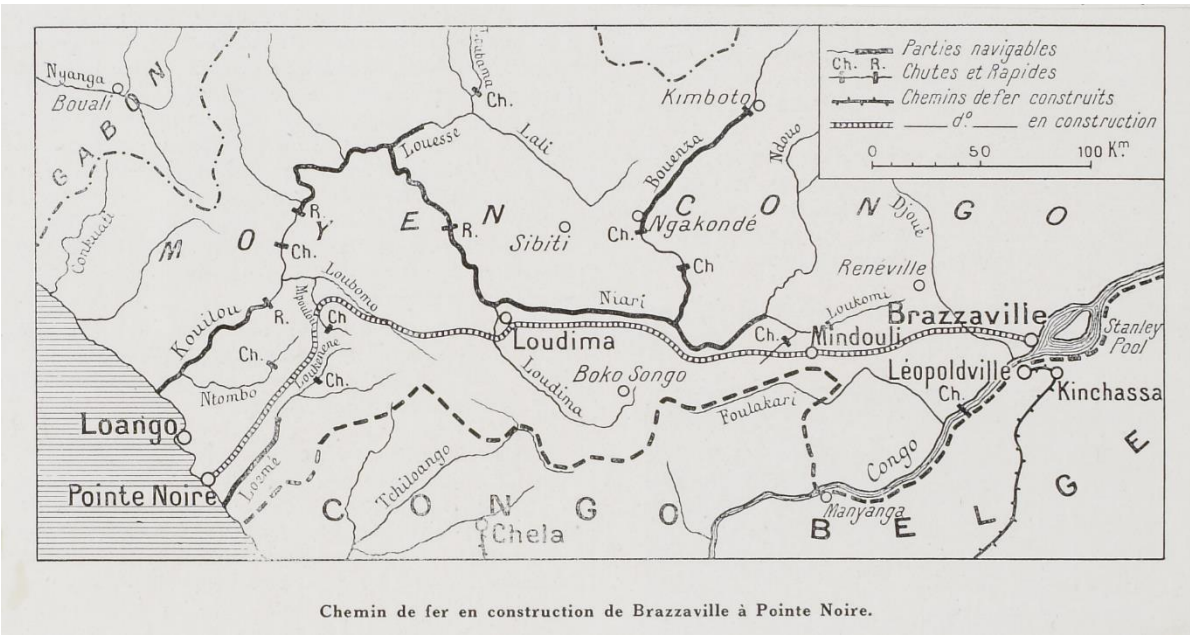
2 VZNIK A VÝVOJ CFCO

2.1 Popis trate

Jedným z najvýraznejších koloniálnych projektov v AEF bola výstavba železnice Congo-Océan (CFCO), ktorá prebiehala od nedele šiesteho februára 1921 až do utorka desiateho júla 1934. Železnica s celkovou dĺžkou 512 kilometrov spája prístavné mesto Pointe-Noire s hlavným mestom Brazzaville a prechádza naprieč dvoma savanovými pásmami a pohorím Mayombe, ktoré dosahuje výšku až 630 metrov nad morom. Táto výstavba si vyžiadala vyvŕtanie 12 tunelov s celkovou dĺžkou 3 000 metrov, vrátane v tom čase najdlhšieho tunela v Afrike – tunela Bamba, ktorý meria 1 690 metrov. Súčasťou trate je aj 12 mostov a viaduktov s dĺžkou 2 400 metrov a výškou nad 10 metrov (Daughton, s. 232, 2021).

Trať je jednokoľajová s rozchodom 1 067 mm a s možnosťou vyhýbania každých 16 kilometrov. Na trase sa nachádzajú dve veľké železničné stanice na jej koncoch v Pointe-Noire a v Brazzaville ako aj štyri medzistanice, 23 zastávok a vlečky rozmiestnené každých 20 kilometrov. Telekomunikačné vedenie je natiahnuté pozdĺž celej trate s telegrafmi dostupnými na každej stanici.

Konžská republika sa vyznačuje mimoriadne rozmanitým a náročným reliéfom, ktorý mal priamy dopad na výstavbu železnice Congo-Océan. Táto železnica prechádza zónou s výrazne rozdielnymi geografickými jednotkami: na západe dominuje horské pásmo Mayombe, charakteristické strmými svahmi, častými zrážkami a hustým tropickým lesom. Práve tu čelili regrúti železnice mimoriadne ťažkým podmienkam, terén bol podmáčaný, ťažko prístupný a eróziou nestabilný. Za horským masívom nasleduje kotlina Niari, ktorá síce ponúka miernejší reliéf, no zároveň komplikovaný krasový terén, kde sa vyskytujú doliny, závrty a podzemné toky. Oblasť okolo rieky Niari je náchylná na záplavy a zosuvy pôdy, čo si vyžadovalo náročné inžinierske riešenia. Na východe, smerom k Brazzaville, železnica prechádza náhornou plošinou Batéké, kde sa striedajú piesčité savany s lesnými porastmi, pričom reliéf je menej členitý, ale chýbajú prirodzené zdroje vody (Vennetier, s.15-25, 1966).



Obrázok 1 Mapa železnice vo výstavbe z mesta Brazzaville do Pointe-Noire.

(Zdroj: Le Monde Colonial Illustré, č. 7, apríl 1924)

Tragickým rozmerom tejto železnice bola jej ľudská cena, stavba si vyžiadala státisíce obetí, ktorých mená a osudy ostali vedome nepovšimnuté a zabudnuté koloniálnou aj súčasnou francúzskou správou, ktorá sa snažila zahladiť všetky stopy po násilnostiach, ktorými bola výstavba sprevádzaná od fyzického týrania, vrážd a znásilnení až po hladovanie, vykorisťovanie a nehumánne pracovné podmienky. Železnica CFCO tak predstavuje temnú kapitolu francúzskeho kolonializmu, ktorá bola vo Francúzsku prezentovaná ako symbol modernizácie a civilizačnej misie. Pre konžský ľud však znamenala stratu ľudskosti, zničenia domovov a narušenie sociálnej a kultúrnej identity. Projekt Congo-Océan tak mal predstavovať civilizačnú misiu, no stal sa symbolom jej zlyhania (Daughton, s. 68-69, 2021).

2.2 Motivácie výstavby

Hneď po Brazzových misiách, krátko po vzniknutý mesta Brazzaville v roku 1880 a následne Konžského štátu s názvom *Outre-Congo*, neskôr *Congo français* (Francúzske Kongo) vrámci Francúzskej rovníkovej Afriky (AEF), sa rozmýšľalo nad výstavbou železničnej trate. Tento projekt mal zásadne uľahčiť export prírodných nerastných surovín ako meď, cín, zlato, diamanty či železo z vnútrozemia a zabezpečiť tak hospodársku kontrolu nad konžským regiónom. Výstavba železnice mala tiež posilniť francúzsky geopolitický vplyv v stredoafrickom priestore a konkurovať belgickej infraštruktúre v susednom Kongu (Venettier, 1968). Oficiálne bola trať prezentovaná ako civilizačný projekt, ktorý mal priniesť rozvoj a

modernizáciu, ale hlavne pracovné príležitosti pre miestne obyvateľstvo – Francúzi vnímali Konžanov ako lenivcov, ktorých treba prácou naučiť disciplíne (Césaire, s. 32-34, 2000). V skutočnosti však išlo najmä o ekonomické a strategické záujmy metropoly.

Už na začiatku kolonizácie sa tak železnica javila ako nevyhnutnosť, ako nástroj kontroly priestoru, dominancie nad obyvateľstvom a vykorisťovania prírodných zdrojov (Bouchard, 2023). V tomto diskurze hralo úlohu povojnové vyčerpanie francúzskych zdrojov a taktiež susedná belgická železnica – trať Matadi-Kinshasa[7], ktorá slúžila už od roku 1898[8]. Francúzi ju používali na prevoz tovaru, avšak museli za to platiť clo (Amin, s. 34-41, 1969). Odhadovaná cena transportu nákladu cez Stanley Pool činila 30 frankov za tonu (dnes to zodpovedá približne 114 eurám za tonu[9]), čo ročne vychádzalo francúzsky štát na približne 4 milióny frankov (≈ 15,2 milióna eur) za prepravu po belgickej trati plus ďalších 1,5 milióna frankov (≈ 5,7 milióna eur) ako kompenzáciu kapitánom, ktorí zabezpečovali prepravu tovaru po rieke Kongo (Amin, s. 34-41, 1969). Takouto cestou stratili francúzske obchodné spoločnosti milióny frankov kvôli závislosti na belgickej infraštruktúre. Navyše dochádzalo k výrazným oneskoreniam tovaru spôsobením preťažením trate ako aj prioritizáciou tovaru, keďže francúzske výrobky boli menej dôležité ako belgický tovar a tak ležali v skladoch v Kinshase (Les annales coloniales, 1922). Železnica tak mala byť prostriedok na upevnenie francúzskej nadvlády nad jej koloniálnym územím, ktorý prinesie nie len ekonomickú obnovu po vojne, ale aj finančnú suverenitu francúzskych obchodných spoločností (Bouchard, 2023).

Ďalší ekonomický argument spočíval v sprístupnení AEF, čo zrýchli ťažbu dreva, gumy, kovov a iných surovín vo vnútrozemí a ich následný efektívny presun do pobrežia. Kolónii išlo primárne o to, za čo najmenšiu cenu spraviť čo najefektívnejšiu trasu. Preto bolo v pláne využiť vodný potenciál rieky Kongo, čo sa však ukázalo ako veľký neúspech, keďže je veľmi spádová, tým pádom neprechodná (Sautter, s. 225, 1967). A tak sa Francúzi rozhodli po rokoch terénnych

[7] Železničná trať Matadi–Kinshasa bola postavená v rokoch 1890 až 1898 pod vedením belgického inžiniera Alberta Thysa. Podľa oficiálnych záznamov si výstavba vyžiadala 1 932 obetí, z toho 1 800 Konžanov a 132 Európanov. Mnohé historické štúdie však upozorňujú, že skutočný počet obetí bol pravdepodobne výrazne vyšší, niektoré odhady hovoria o desaťtisícoch mŕtvych, vzhľadom na extrémne pracovné podmienky, epidémiu tropických chorôb, časté pracovné úrazy a vyčerpania (Blanchart, 1993).

[8] Ak porovnáme úmrtnosť pri výstavbe francúzskej železnice Congo-Océan (CFCO, 1921–1934) a belgickej trate Matadi–Kinshasa (1890–1898), zistíme, že CFCO si počas 13 rokov výstavby vyžiadala približne 17 000 životov, čo predstavuje priemerne 1 308 úmrtí ročne. Belgická trať evidovala podľa oficiálnych údajov 1 932 obetí za 8 rokov, teda približne 242 ročne. Pri extrapolácii na obdobie 13 rokov by tento trend znamenal približne 3 140 úmrtí. Neoficiálne odhady však hovoria až o 10 000 obetiach, čo by v prepočte na 13 rokov predstavovalo približne 16 250 mŕtvych – čím sa mierou úmrtnosti takmer vyrovná projekt francúzskej železnice. Tento výpočet samozrejme nemožno chápať ako presnú štatistiku, ale skôr ako ilustratívny rámec, ktorý poukazuje na mieru násilia a vykorisťovania, ktoré oba projekty sprevádzali. Údaje vychádzajú zo štúdií Soreta (1961) a Hochschilda (1998).

[9] Konverzia na dnešnú menu je prepočítaná cez historickú kúpnu silu podľa údajov INSEE a Maddison Project, priemer 1 FRF ≈ 3,80 EUR.

a hydraulických výskumoch, že najideálnejšia trasa na prechod železnice bude od prístavu v Pointe-Noire cez džungľu Mayombe až po hlavné mesto Brazzaville. Francúzske koloniálne elity pripisovali tomuto projektu obrovský význam – ako uvádza Výbor pre francúzsku Afriku, bude to trať, „*ktorá sa silou okolností stane jednou z najväčších železníc na svete, v kolónii, predurčenej k najžiarlivejšiemu osudu*[10]“ (ANOM, 1AFFPOL, 2856). V plánoch AEF sa nikde nevyskytujú obyvatelia Konga ako cieľoví používatelia tejto železnice, čo jasne odhaľuje, že hoci Konžania zohrali kľúčovú nedobrovoľnú úlohu pri jej výstavbe, infraštruktúra nikdy nebola určená pre ich potreby (CHEMIN DE FER CONGO-OCÉAN (CFCO), 2020).

V roku 1909 bol schválený zákon, ktorý povoľoval pôžičku vo výške 21 miliónov frankov (≈ 79,8 milióna eur[11]) na prípravné práce železničného projektu a na výstavbu prístavu. O rok neskôr, v roku 1910, uzavrel francúzsky štát zmluvu s finančnou skupinou *La Société de Construction des Batignolles*, vedenou Marcelom Rouberolom, ktorej bola zverená realizácia terénnych štúdií a spracovanie finálneho návrhu trasy. Nový zákon z júla 1914 umožnil AEF získať ďalšiu pôžičku vo výške 171 miliónov frankov (≈ 649,8 milióna eur), z ktorej bolo 93 miliónov (≈ 353,4 milióna eur) určených na samotnú výstavbu železnice a takmer 4 milióny (≈ 15,2 milióna eur) na rozvoj prístavu v Pointe-Noire. Zvyšných 74 miliónov frankov (≈ 281,2 milióna eur) však nie je v dostupných dokumentoch nijako bližšie špecifikovaných (Venettier, s. 265, 1968), čo naznačuje nedostatočnú transparentnosť v rozpočtovom hospodárení.

La Société de Construction des Batignolles (SCB) mala podľa článku 4 zmluvy uzavretej 17. januára 1925 „poskytnúť všetok potrebný domorodý personál pre všetky fázy projektu, od predbežných štúdií až po realizáciu prác a bola zodpovedná za zásobovanie, zdravotnú starostlivosť, ubytovanie a prepravu pracovníkov“ (GGAEF3H7, s. 1-35, 1924). Stanovený počet bol 8 000 pracovníkov ročne. Neskôr sa však ukázalo, že toho nie je spoločnosť SCB schopná a kolónia si tak musela sama zabezpečovať pracovníkov a ich pracovné podmienky (Bouchard, 2023).

Napriek rôznym komplikáciám však v nedeľu šiesteho februára 1921 generálny guvernér Victor Augagneur (1855 – 1931) spolu s jeho manželkou položili prvý kameň v Pointe-Noire, čím započali práce na trati Congo-Océan[12] (Daughton, s. 60, 2021).

---

[10] Vlastný preklad. Pôvodný text: « deviendra par la force des choses un des plus grands chemins de fer du monde » dans un colonie « appelée aux plus brillantes destinées ».

[11] Prepočet na eurá vychádza z odhadov reálnej kúpnej sily francúzskeho franku v roku 1929, kde 1 FRF ≈ 3,10 EUR (INSEE, EH.net, Maddison Project).

[12] V koloniálnej tlači sa trať označovala ako “CFBP” (Chemin de fer Brazzaville–Pointe-Noire) alebo “CFBO” (Chemin de fer Brazzaville–Ocean); nakoniec, podľa Roberta Poulaina z denníka *L'Impartial*, v otázke pomenovania železnice sa prejavil osobný konflikt: Victor Augagneur podporoval explicitné geografické označenie, no jeho nástupca Antonetti preferoval „Congo-Océan“, údajne kvôli nesympatiám voči Brazzovi (ONDAY-AKIERA, 2019).

2.3 Nábory

Na začiatku nábor pracovnej sily na výstavbu železnice Congo-Océan prebiehal v rámci koloniálnej politiky nútenej práce (*travail forcé*), ktorá bola legalizovaná francúzskymi nariadeniami od konca 19. storočia (Césaire, s. 36–42, 2000). Formálne sa tento nábor prezentoval ako dobrovoľný, no v praxi bol sprevádzaný nátlakom, násilím, administratívnymi kvótami, hrozbami a trestami[13]. Administratíva predpovedala počet pracovníkov, ktorých bude potrebovať na nasledujúci rok. Následne vyslala do dedín milície v podobe okresných komisárov (*chefs de circonscription*), ktorí koordinovali výber z jednotlivých regiónov AEF v spolupráci s miestnymi náčelníkmi. Africký náčelník dediny dostal za svoje služby finančnú odmenu, ktorá ho mala povzbudiť, aby poskytol požadovaný počet pracovníkov[14] (Mensah, 2006). Následne vybratí muži kráčali stovky kilometrov niekoľko mesiacov pod dozorom milícií spútaní reťazami z vnútrozemia na pobrežie do prechodného tábora v meste Bangui. Dĺžka pochodu sa však líšila v závislosti od vzdialenosti, z akej boli naverbovaní – nie všetci prešli rovnakú trasu či vzdialenosť. Kontrastne k tomu európsky komisár cestoval v pohodlí, niesli ho dvaja naverbovaní muži na *toye*, čo bol typ dreveného koča (Daughton, s. 79, 2021).

Obrázok 2 Stredné Kongo, preprava na toyi, pohľadnica okolo roku 1920

(Zdroj: Fabrice Moustic)

[13] Od roku 1929 však dochádzalo k zmierňovaniu týchto násilných praktík a povinnosť pracovať na železnici sa postupne menila na formálne dobrovoľnú, pričom v roku 1930 boli novo prijatí robotníci skutočne zapojení už len na dobrovoľnej báze. V roku 1932 počet dobrovoľníkov dosiahol 4 550. Požiadavky na pracovnú silu však výrazne prevyšovali dostupný počet dobrovoľníkov (predpokladaný plán rátal až s 8 000 mužmi), a tak generálny guvernér Antonetti v roku 1932 nariadil obnovenie nútenej práce slovami: „*Začnite s nútenými prácami, trať Congo-Océan sa nezaobíde len s prácami dobrovoľníkov*“ (Sautter, 1967, s. 230).

[14] Hovorilo sa, že náčelníci radšej spáchali samovraždu, ako by mali vo svojej oblasti naverbovať mužov (Londres, 1930).

Po príchode do tábora a aklimatizovaní ich čakala séria očkovaní a lekárska prehliadka, pri ktorej sa merala hmotnosť, výška a skúmal sa celkový zdravotný stav regrútov (vek, stav kože, robustnosť apod.), na základe ktorého im bola pridelená pracovná pozícia. Ak boli muži zdatnejší boli označení za *spôsobilých* a boli poslaní na práce priamo na železnici, ak vyzerali fyzicky slabšie, tak ich označili ako *nespôsobilých – malingres*, ktorých najskôr posielali naspäť odkiaľ prišli, neskôr však pri veľkom počte nespôsobilých im boli pridelené okrajové práce ako nosiči či upratovači[15]. Potom boli budúci pracovníci rozdelení do skupín a poslaní na miesto práce, čo predstavovalo niekedy až 40 dní ďalšieho pešieho presunu. Tieto presuny tak boli často označované ako *marche de la mort* – pochod smrti, kedy muži museli pochodovať desiatky kilometrov v náročných podmienkach džungle, dehydratovaní, hladní a vyčerpaní, pričom mnohí z nich túto cestu neprežili (Gide, 2004). Každý robotník pri tom niesol 30–40 kg nákladu so zásobami a často si musel variť sám z pridelených potravín alebo za vlastné peniaze. Pridelené potraviny boli mnohokrát znehodnotené v dôsledku horúčav, vlhkosti či premnoženia hlodavcov (Londres, 1930). Lekár Levet opísal, že medzi robotníkmi videl vychudnutých a zoslabnutých ľudí, ktorých zdravotný stav nenasvedčoval žiadnej konkrétnej chorobe, ale skôr dôsledkom hladu (Daughton, s. 62, 2021). Londres (s. 210, 1930) píše o osude regrútov takto: „*Stráž im nesmela dať nič na jedenie, pretože pochodové predpisy nestanovovali, že robotníci by v tejto fáze mali byť hladní.*"

Robotníci mali vrámci poskytnutého prídelu jedál aj mäso ako uvádza François-Joseph Reste de Roca, kľúčový svedok výstavby železnice Kongo-Ocean: *„Zabíjame tri voly týždenne. Každý z volov predstavuje v priemere 180 až 200 kíl mäsa. Začneme tým, že si vezmeme podiel Európanov (40 koncesionárov, ktorí majú nárok na 1 kilo mäsa (v skutočnosti si berú viac, ako som mal možnosť vidieť...). Zostáva tak 300 kíl na nakŕmenie 5 100 mužov, čiže 6 gramov na muža[16]! Tímy po 12 mužoch dostanú stopu, iní kus kože. Je to skutočne mučivé mučenie pre všetkých týchto černochov, najmä pre Saraov, ktorí tvoria tri štvrtiny robotníkov."* (Reste de Roca-Blesès, s. 243-244, 2015).

[15] Od tohto delenia sa postupne uvoľňovalo, keďže kolónii dochádzali silní muži, a tak všetkých regrútov posielali priamo na stavbu železnice.

[16] Tento výpočet však nie je presný. Tristo kilogramov zodpovedá 300 000 gramom, čo pri 5 100 robotníkoch predstavuje približne 60 gramov mäsa na osobu, nie 6 gramov, ako je uvedené. Táto nepresnosť však nijako neznižuje závažnosť situácie. Pridelenie 60 gramov mäsa týždenne na jedného robotníka pracujúceho v náročných podmienkach rovníkového pralesa je z hľadiska výživy nedostatočné.

Obrázok 3 Fotografia nútených pracovníkov v prvých rokoch výstavby [1924–1925]

(Zdroj: ANMT 89 AQ 1000, stavebná spoločnosť Batignolles)

Životné a pracovné podmienky robotníkov zapojených do výstavby železnice Congo-Océan ostro kontrastovali s oficiálnou ideológiou *mission civilisatrice*[17], ktorou Francúzsko legitimizovalo svoju koloniálnu prítomnosť. Ubytovanie pozostávalo z provizórnych hlinených chýž so slamennou strechou, takzvaných *gîtes d'étape*, kde viac ako 50 mužov spávalo natlačených na vlhkej zemi, bez prikrývok či vankúšov. V dôsledku nehygienických podmienok boli časté ochorenia, ktoré si vyžadovali hospitalizáciu, no vzhľadom na veľký počet pacientov a obmedzené kapacity zdravotníckych zariadení sa mnohí robotníci pomoci ani nedočkali (Coquery-Vidrovitch, 2001). Situáciu podrobne opísal aj súdny komisár Reste de Roca-Blesès: „*Zdravotnícke zariadenia a pracovné tábory sú podradné. Pracovníci žijú v úbohých chatrčiach vystavených vetru a dažďu. Človek si naozaj nemôže urobiť predstavu o úbohej situácii železničných robotníkov, pokiaľ ju nevidel!*“ (Reste de Roca-Blesès, s. 243–244, 2015). Tieto opisy nielenže znevažujú deklarovaný civilizačný étos francúzskej koloniálnej politiky, ale zároveň odhaľujú jej zásadne vykorisťujúci charakter, v ktorom sa „civilizácia“ pre

[17] *Mission civilisatrice* (tzv. civilizačné misie) bola ideologická doktrína francúzskeho kolonializmu, ktorá legitimizovala expanziu do kolónií tvrdením, že cieľom Francúzska je pozdvihnúť domorodé obyvateľstvo prostredníctvom šírenia francúzskej kultúry, jazyka, vzdelania a hodnôt. V praxi však často slúžila ako zámienka na vykorisťovanie, násilnú asimiláciu a potláčanie miestnych kultúr.

koloniálnych poddaných prejavovala ako systémová degradácia, násilie a zanedbanie najzákladanejších ľudských potrieb.

Muži, ktorí boli násilne regrutovaní v severných a východných častiach Francúzskej rovníkovej Afriky, boli často prepravovaní loďou cez rieku Ubangi a ďalej cez Kongo až do prístavných oblastí v Pointe-Noire. Tento typ dopravy síce znižoval fyzickú námahu v porovnaní s pešími pochodmi, no podmienky na lodiach boli extrémne nehygienické a nebezpečné, čo viedlo k častému prepuknutiu chorôb ako dyzentéria či malária (Soret, 1961). Albert Londres vo svojom svedectve *Terre d'ébène*[18] (s. 209, 1928) opisuje lodnú prepravu regrútov nasledovne: „*Na jednom parníku bolo cez tristo kusov ľudského nákladu. Cestujúci nemali miesta kde sa pohnúť, tlačili sa, tí, čo boli v podpalubí sa dusili. Stávalo sa aj, že niekoľko pasažierov spadlo cez palubu. Cesta trvala v rozmedzí od pätnástich až po dvadsať dní, deň čo deň za slnka či dažďa, loď sa zastavila až v Brazzaville. Z pôvodne tristo mužov na jednej lodi ostalo dvesto šesťdesiat*." Riečna preprava sa tak pre mnohých stala len ďalšou etapou utrpenia – robotníci boli vystavení psychickému stresu, podvýžive a absencii akejkoľvek lekárskej starostlivosti. Niektoré misijné správy dokonca opisujú riečne transporty ako „plávajúce väznice", v ktorých robotníci umierali bez možnosti pomoci[19] (Londres, s. 209, 1928).

Po prvých náboroch sa preto po území, na ktoré sa zameriaval nábor pre CFCO, rozšírila fáma s názvom *rumeur de la machine* (povesť o stroji), podľa ktorej kolonisti budovali obrovský stroj, ktorý mal fungovať len vtedy, ak bude poháňaný telami mŕtvych Afričanov (Gide, s. 199, 2004). Táto zdanlivo absurdná povera v skutočnosti vyjadruje kolektívne prežívanie traumy, násilia a vyčerpania, ktoré sprevádzali každodenný život nútených robotníkov. Jeden druhého takto navzájom varovali nech utekajú „*lebo na železnici všetci zomrú*" (Londres, s. 212, 1930). Ísť na železnicu tak znamenal rozsudok smrti. Navyše po

[18] Český preklad knihy je *Ebenová země - obchod s černochy* (1930).

[19] Tieto praktiky nevyhnutne pripomínajú mechanizmy transatlantického trojuholníkového obchodu s otrokmi, počas ktorého boli Afričania násilne deportovaní do Ameriky v neľudských podmienkach. Analogicky k otrokárskym lodiam, aj v prípade koloniálnych riečnych transportov robotníkov pre výstavbu železnice CFCO dochádzalo k ich úplnému odľudšteniu – jednotlivci boli vnímaní nie ako autonómne bytosti s právami a identitou, ale ako beztvarý, manipulovateľný pracovný „materiál". Telo kolonizovaného človeka sa v tomto kontexte stáva objektom inžinierskeho a logistického manažmentu: je premiestňované, triedené, uskladňované, nasadzované – bez ohľadu na jeho biologické limity či ľudské potreby.
Táto systémová dehumanizácia tu prebiehala vo viacerých rovinách: násilné odlúčenie od pôvodného sociálneho a kultúrneho prostredia, masová anonymita identít jako aj absencia základných hygienických a zdravotných podmienok. Riečne lode sa tak transformovali na plávajúce väznice, priestory nútenej izolácie a kolektívneho utrpenia, ktoré pripomínajú zadržovacie priestory otrokárov v minulých storočiach. Tieto paralely zároveň odhaľujú hlboko zakorenené kontinuitné línie medzi koloniálnym nútеným pracovným systémom a predchádzajúcimi režimami otroctva – nielen na úrovni praktík, ale aj v ideologickom rámci, ktorý legitimizoval vykorisťovanie Afričanov pod zásterou civilizačného poslania.

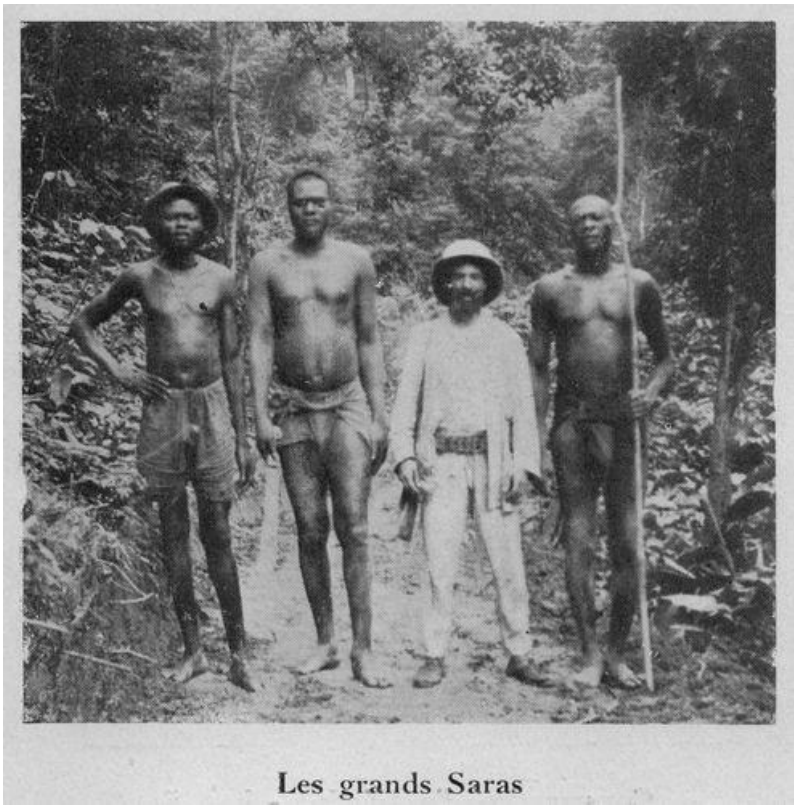
naverbovaní bolo pre mnohých ťažké opustiť stavenisko železnice, pretože nepoznali jazyk, geografiu regiónu, nemali pri sebe peniaze, jedlo, vodu ani mapy, a tak nevedeli ani cestu späť domov (Mensah, 2006). Ocitali sa v úplne neznámom a nepriateľskom prostredí, v ktorom nemali prístup k základným informáciám o tom, kde sa nachádzajú, čo sa od nich očakáva, ani ako sa domôcť pomoci. Komunikačné napätia prenikali aj do samotnej organizácie práce, robotníci pochádzali z rôznych regiónov Strednej Afriky a hovorili desiatkami afrických jazykov, zatiaľ čo dozorci a koloniálna správa používali prevažne francúzštinu, ktorú väčšina regrútov neovládala. „*Zamestnanci rozprávali svojimi rodnými jazykmi na regrútov, a keď im títo nerozumeli, kričali na nich a trestali ich*“ (Londres, 1930, s. 111). Jazyk sa tak namiesto nástroja porozumenia stal nástrojom násilia a disciplíny.

Táto komunikačná priepasť mala ničivé dôsledky aj v oblasti zdravotnej starostlivosti. Do decembra 1925 slúžila jediná nemocnica pre tisíce chorých mužov, pričom v nej pracoval len jeden lekár, ku ktorému sa neskôr pridali dvaja ďalší, čo však bolo stále nedostatočné (Daughton, s. 171, 2021). Diagnostika bola mimoriadne obmedzená, keďže lekári neovládali žiadny z afrických jazykov a museli sa spoliehať len na vizuálne symptómy, navyše čelili akútnemu nedostatku liekov, čo viedlo k tomu, že aj správne určené ochorenia nebolo možné liečiť. Neschopnosť dorozumievať sa s pacientmi znásobovala ich utrpenie, strach a izoláciu a odhaľuje hlboký rasový nezáujem koloniálneho systému o životy stredoafrických robotníkov. V kontexte kolonializmu tak bola reč nástrojom dominancie, v ktorom bolo mlčanie, neporozumenie a ignorancia formou moci a nadvlády (Fanon, 2008; Calvet, 1998).

Podľa oficiálnych správ koloniálnej administratívy, bol úmrtný koeficient počas náborov medzi 5 až 10 %, pričom jednotlivé správy z niektorých regiónov uvádzajú až 20 % mŕtvych ešte pred príchodom na miesto výstavby, najmä v dôsledku vyčerpania, chorôb a násilného zaobchádzania (Daughton, s. 109-110, 2021). V skutočnosti však úmrtný koeficient pri náboroch bol oveľa vyšší, čo dokazuje aj správa François-Josepha Reste de Rocaiho, ktorý bol v roku 1921 vedúcim kancelárie generálneho guvernéra Victora Augagneura: *„Odchod z Ouesso, náborového centra: 174 mužov. Po príchode do Brazzaville ich zostalo už len 80, do Mavouadi 69, po príchode na staveniská ich bolo 50. Dnes z týchto 50 mužov zostalo 36. Celkové straty: 138 mužov zo 174. Kvôli únikom a úmrtiam je potrebné prijať 3 mužov, aby bol 1 na stavbách“* (Reste de Roca-Blesès, s. 243-244, 2015).

V náboroch na výstavbu železnice CFCO boli pracovníci z rôznych etnických skupín žijúcich v rámci Francúzskej rovníkovej Afriky, najmä z radov obyvateľov Kongo, Téké, M'Bochi, Batéké, Sara, Baya, Bantu a Nzakaras. Väčšina bola mobilizovaná zo Stredného Konga – z oblasti údolia Kouilou-Niari, severne od Brazzaville (regióny Alima-Léfini,

Bouenza-Louessé) a z dnešného regiónu La Cuvette. Pracovníci neskôr pochádzali aj z odľahlejších oblastí ako Bas-Oubangui, Haute-Sangha či Likouala-Mossaka, ako aj z území blízko dnešných hraníc s Kamerunom. Najviac zasiahnutí boli príslušníci etnika Kongo, ktorých pôvodné územie pretína samotná trasa železnice (Coquery-Vidrovitch, s. 283, 2001). Zvlášť významný podiel mala etnická skupina Sara z regiónu Moyen-Logone a Moyen-Chari, ktorí tvorili približne až 52 % niektorých pracovných kontingentov (Coquery-Vidrovitch, s. 282-284, 2001). Koloniálna administratíva ich totiž na základe telesných atribútov označovala ako fyzicky odolnejších a prispôsobivejších ťažkým podmienkam, čím legitimizovala ich systematické nasadzovanie na najnáročnejšie typy práce. Tento esentialistický rámec bol súčasťou širšej koloniálnej logiky, ktorá pripisovala rôznym skupinám biologické alebo kultúrne charakteristiky a na ich základe vytvárala hierarchiu užitočnosti jednotlivých etnických skupín.



Obrázok 4 Robotníci Saras a dozorcom Michelom Romanom[20] okolo roku 1929

(Zdroj: Fabrice Moustic)

Takto sformovaný stereotyp „silného a poslušného pracovníka“ sa pre komunitu Sara stal v mnohých ohľadoch stigmatizujúcim konštruktom, ktorý výrazne ovplyvnil ich spoločenské postavenie počas kolonializmu. V tomto reduktívnom obraze bol použitý ako nástroj na legitimizáciu ich masového a systematického nasadzovania do nútených prác,

predovšetkým v tých najnáročnejších a najnebezpečnejších podmienkach. Táto biologizujúca logika im odopierala ich individualitu, čím ich dehumanizovala a instrumentalizovala výlučne ako „pracovnú silu“ – nie ako plnohodnotných členov spoločnosti.

2. 4 Priebeh prác

Pracovný deň robotníka na výstavbe železnice CFCO sa začínal ešte pred svitaním, keď ho budili strážcovia alebo dozorci. Po rýchlom a často nedostatočnom jedle, ktoré pozostávalo väčšinou z kukuričnej kaše alebo manioku, sa vydal so skupinou na pracovisko vzdialené niekoľko kilometrov. Pracovalo sa celý deň, každý deň v týždni v extrémnej horúčave, v daždivom pralese alebo v prašných a skalnatých oblastiach, bez adekvátneho náradia či ochrany. Prestávka trvala len hodinu a robotníci počas nej jedli (Mensah, 2006). Robotníci lámali kamene, kopali základy, nosili ťažké náklady alebo stavali násypy a mosty. Práce boli monotónne, vyčerpávajúce a nebezpečné, neboli výnimkou zranenia či úmrtia priamo na mieste. Lekárska starostlivosť prakticky neexistovala a choroby ako malária, úplavica či vyčerpanie boli bežné. Po návrate do tábora ich čakal opäť chudobný prídel jedla, niekedy bitie za neposlušnosť alebo snahu utiecť, a krátky spánok v preplnených a nehygienických podmienkach. Mnohí robotníci žili v neustálom strachu, bez vedomia, kedy sa ich utrpenie skončí, mnohí totiž nevedeli, ako dlho budú na prácu nasadení (Mensah, 2006). François-Joseph Reste de Roca[20] opísal túto skutočnosť takto: „*Sprevádzal som oddiely z miesta ich náboru až do ich odchodu zo stavenísk na konci vojenskej služby. Veľmi málo mužov už niekedy uvidí svoju vlasť*” (Reste de Roca-Blesès, s. 243-244, 2015).

Jednu z najnáročnejších etáp celého projektu predstavovala oblasť horského a zalesneného masívu Mayombe[21], a to nielen z inžinierskeho, ale predovšetkým z ľudského hľadiska. Približne 70 kilometrov dlhý úsek vedúci cez hustú džungľu bol sprevádzaný extrémnymi klimatickými podmienkami, prudkými dažďami, výskytom tropických chorôb a nepretržitým ohrozením života. Neexistujú dôkazy o výskyte veľkých predátorov alebo jedovatých druhov, ktoré by ohrozovali život robotníkov počas výstavby trate v masíve

[20] François-Joseph Reste de Roca bol francúzsky inžinier a dôstojník, ktorý sa podieľal na výstavbe železnice Congo-Océan v 20. rokoch 20. storočia ako člen koloniálneho stavebného zboru. Popritom si viedol denník ako súčasť technickej a administratívnej dokumentácie stavby, no zároveň jeho zápisky odrážajú dobovú mentalitu, hierarchiu a každodenný život v koloniálnom prostredí, vrátane postojov k nútenej práci.

[21] Podľa niektorých miestnych legiend sa brány Mayombe každú noc zatvárali, čím sa denná práca na prelamovaní skál znehodnotila. V okolí rieky Loukoula sa vraj utopili desiatky robotníkov – plošina, na ktorej zbierali ovocie, sa údajne systematicky nakláňala, aby ich ponorila do vody, čo sa vysvetľovalo tým, že riečna morská panna (mami wata) ich prítomnosť neakceptovala. Samotné brány Mayombe nazýval guvernér Antonetti *Portes de fer* (Železné brány) alebo *Portes Romano* (Brány Romano), na počesť francúzskeho inžiniéra Michela Romana (LAWANDA, 2012).

Mayombe. Avšak dobové zápisky popisujú džungľu ako prostredie extrémne nepriateľské pre ľudský život – plné vlhkosti, hmyzu a tropických chorôb spôsobených búrkami, hnilobou či úpornou horúčavou. Daughton spomína, že komáre a „niamas“ (pravdepodobne muchy bese) vytvárali tieňovú hmlu, v ktorej sa človek po piatich minútach úplne stratil, čo podkopávalo fyzickú aj psychickú odolnosť (s. 111-136, 2021). Práce v tomto regióne si vyžadovali rozsiahle odlesňovanie, budovanie mostov, výstavbu tunelov a neustálu úpravu terénu, keďže oblasť Mayombe je geologicky tvorená prevažne lateritovou pôdou, ktorá je síce veľmi tvrdá v suchu, no počas obdobia dažďov sa mení na mazľavú a nestabilnú hmotu, čo výstavbu výrazne komplikovalo. Robotníkom navyše neboli poskytnuté takmer žiadne mechanizované nástroje[22] (Vennetier, 1966).

Obrázok 5 Congo-Océan, železnica krvi

(Zdroj: © Point du Jour/ Les Films du Balibari / ZED *https://www.francetelevisions.fr/et-vous/notre-tele/a-ne-pas-manquer/congo-ocean-un-chemin-de-fer-et-de-sang-28971)*

Mosty, zárezy i tunely boli budované ručne, často iba s použitím niekoľko krompáčov, sekier či lopát, inak im mali podľa kolónie vystačiť iba holé ruky. Svedectvá bývalých dozorcov hovoria o obzvlášť vysokej úmrtnosti v tomto úseku, pričom oficiálne štatistiky zaznamenávajú v priemerne jednu smrť na každých 100 metrov postavenej trate (Dauhgton, 2021). *Banánové motory* (*moteur à bananes*), ako ich ironicky nazývali, bol termín pre

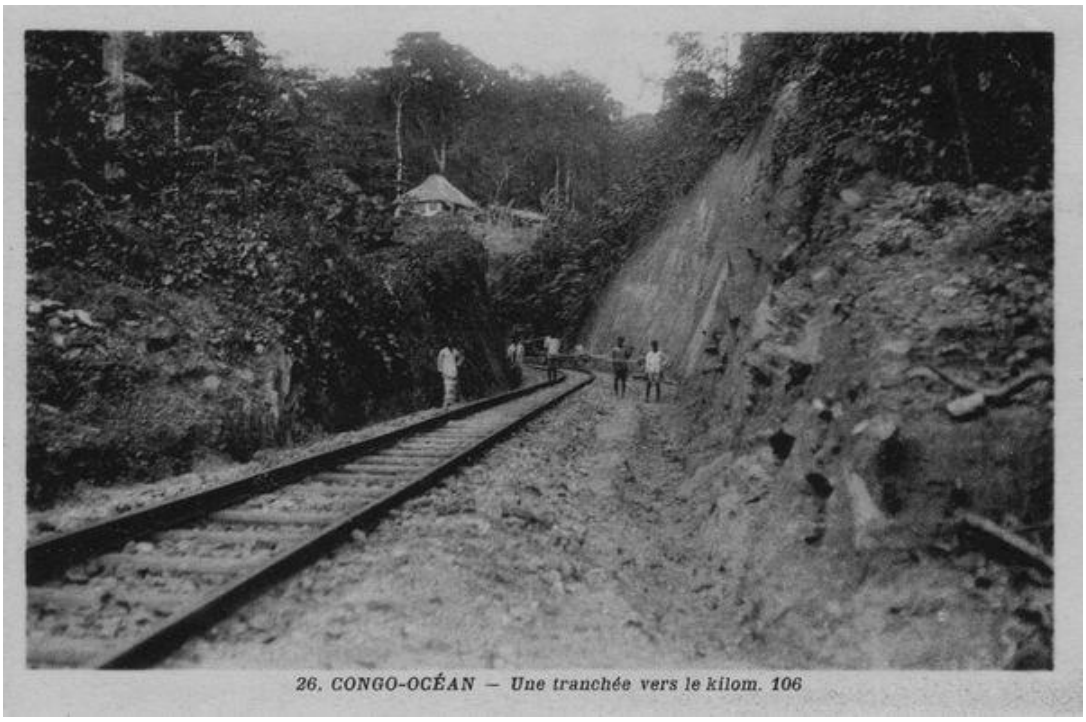
[22] Tento spôsob výstavby nebol výnimočný len pre CFCO. Podobné praktiky boli rozšírené aj v iných francúzskych a belgických kolóniách v rovnakom období. Napríklad pri výstavbe železníc v Guinei, susednom belgickom Kongu či na Madagaskare sa bežne využívala nútená manuálna práca bez strojov – robotníci museli v extrémnych podmienkach nahrádzať techniku, ktorú kolonizátori považovali za príliš drahú alebo zbytočnú pre „čiernu Afriku“ (Cooper, 1996). Taktiež sa predpokladalo, že africké telo je „prirodzene“ vhodné na fyzickú záťaž – čo bol jeden z kolonializmom vytvorených rasistických konštruktov (Hochschild, 1998).

robotníkov, ktorí vlastným telom nahrádzali bagre, žeriavy či nákladné autá (Londres, s. 50–57, 1930). Inými slovami človek nahradil stroj[23].

Ich každodenná realita zahŕňala nosenie ťažkých cementových sudov, 15 metrov dlhých koľajníc, ručné kopanie tunelov či rúbanie stromov sekerami. Koloniálna administratíva začala zavádzať stroje až po roku 1928, štyri roky po začatí prác, a to len v obmedzenej miere. Svedectvá hovoria: „*Z Mayombe nikto nevyjde bez ujmy*“ (Londres, s. 221, 1930). Pracovné sily sa za niekoľko mesiacov v Mayombe znížili z 8 000 na 1 700 mužov (Daughton, s. 52-53, 2021).

Na porovnanie, v tom istom období (v 20. a 30. rokoch 20. storoči) sa v Európe pri výstavbe železníc, ciest či tunelov už bežne používali parné a neskôr dieselové stroje, mechanické rýpadlá a žeriavy. Technický pokrok umožnil zefektívniť výstavbu a znížiť fyzickú záťaž pracovníkov. Mechanizácia bola chápaná ako nevyhnutný nástroj modernizácie – no táto predstava sa v koloniálnom kontexte neuplatňovala. Koloniálne režimy totiž systematicky odmietali investovať do rozvoja miestnej infraštruktúry viac, než bolo nutné pre efektívnu ťažbu a export surovín (Cooper, 1996).

[23] Tento fenomén predstavuje priamu materializáciu toho, čo Aimé Césaire vo svojom *Discours sur le colonialisme* (2000) označuje ako *chosification*, teda premenenie človeka na vec. Kolonizovaný subjekt stráca svoju ľudskosť, redukuje sa na nástroj, pracovnú jednotku či biologickú silu bez práv, individuality alebo telesnej integrity. V prípade výstavby železnice Congo-Océan nešlo len o metaforu, ľudské telo sa doslova stalo nosičom, lopatou či sekerou. Z banánových motorov sa stal symbol najvyššej miery dehumanizácie, v ktorej kolonializmus nielen ignoroval technickú možnosť stroja, ale cielene využíval utrpenie ako nástroj moci a nadvlády. Táto *chosification* je dôkazom, že koloniálny projekt nebol o civilizačnej misii, ale bol predovšetkým o brutálnej exploatácii tela.



Obrázok 6 Priekopa železnice Congo-Oceán na km 106, okolo roku 1930

(Zdroj: Fabrice Moustic)

Oficiálne diskurzy o tejto tzv. industrializácii kolónií (*industrialisation des colonies*) síce hlásali modernizáciu a civilizačný pokrok, no v praxi sa táto industrializácia vzťahovala výlučne na extrakčné projekty a exportnú infraštruktúru, nikdy nie na zlepšenie životných podmienok miestneho obyvateľstva. Naopak, koloniálna správa často zámerne uprednostňovala manuálnu prácu pred strojmi, keďže robotnícka sila bola lacná, ľahko nahraditeľná a považovaná za využiteľný zdroj (Cooper, 1996). Takáto logika industrializácie viedla k tomu, že kolónie boli modernizované len navonok, v skutočnosti sa však upevňovala ich hospodárska závislosť a technologická podriadenosť. Koloniálny model rozvoja tak udržiaval africké spoločnosti v paradoxnom stave: boli súčasťami industrializácie, no nie jej príjemcami (Cooper, 1996).

2.5 Zmluvy a výplaty robotníkov

Zmluvy (*contrats de travail*) boli buď neexistujúce alebo neprehľadné, robotníci nevedeli, kam idú, na ako dlho a za akých podmienok. Mnohí boli naverbovaní s prísľubom odmeny alebo návratu po určitom čase, no realita zahŕňala tvrdú prácu, podvýživu, choroby, násilie zo strany dozorcov a veľmi obmedzené možnosti slobody. Nikto ich nepripravil na náročnosť tejto výstavby, na ktorú neboli nijak vyškolení (Daughton, s.93-94, 2021). Nútená

práca sa stala reakciou na obmedzené prostriedky koloniálneho štátu. Aby legitimizovali používanie nútenej práce, francúzski dozorcovia argumentovali, že práca je pre Afričanov jednoducho cenou, ktorú treba zaplatiť za civilizačné investície, ktoré im poskytli kolonizátori (Césaire, s. 32-34, 2000).

Počas prvých rokov výstavby (do roku 1927) boli robotníci najímaní na šesť alebo dvanásť mesiacov (Daughton, s. 127, 2021). Po rôznych inšpekčných misiách, najmä po misii generálneho inšpektora Lasneta, sa však dospelo k záveru, že výhodnejšie je ponechať si pracovníkov na stavbách dlhšie obdobie (Bouchard, 2023). Pracovník tak potrebuje niekoľko mesiacov na tzv. optimálnu aklimatizáciu – teda na fyzické prispôsobenie sa extrémnym klimatickým a zdravotným podmienkam. Preto v roku 1927, motivovaní týmto záverom, administrátori zvýšili náborovú dobu na 12 mesiacov pre pracovníkov z Konga a 18 mesiacov pre pracovníkov z Čadu a Oubangui-Chari. Z rovnakého dôvodu bola v roku 1931 pracovná doba pre mužov v Oubangui-Chari a Čade zvýšená na dva roky (Sautter, 1967, s. 257, 2023).

Finančné ohodnotenie robotníkov pracujúcich na výstavbe železnice Chemin de fer Congo-Océan bolo nízke a neadekvátne k extrémne náročným pracovným a životným podmienkam, ktoré museli znášať. V počiatočných fázach stavby, najmä v oblasti Mayombe, bola denná mzda stanovená na 2,50 franku, čo v prepočte predstavuje približne 10 eur[24]. Táto suma bola v koloniálnom kontexte už v tom čase považovaná za nedostatočnú, najmä vzhľadom na to, že si z nej robotníci museli hradiť základné životné potreby (Daughton, 2021). V snahe predísť hromadnej dezercii bola v roku 1929 mzda zvýšená na 4 franky denne (≈ 16 eur) a zároveň sa pracovníkom ponúkali jednorazové bonusy: 350 frankov (≈ 1 400 eur) za rok práce a 700 frankov (≈ 2 800 eur) ak zotrvali dva roky, po ktorých boli oslobodení od ďalšieho núteného náboru (Coquery-Vidrovitch, s. 243, 2001). V roku 1930 zavedenie bonusov údajne viedlo k opätovnému začleneniu 75 % pracovníkov prítomných na stavbách. V praxi však boli tieto čiastky často vyplácané oneskorene, skresané alebo celkom zadržané pod rôznymi zámienkami koloniálnych úradníkov (Bouchard, 2023).

Okrem miezd sa časť pracovníkov mohla uchádzať aj o naturálne dávky, avšak ich rozsah a kvalita boli veľmi obmedzené. Pracovníci si tak boli nútení variť sami z pridelených dávok, alebo si jedlo kupovať z vlastných prostriedkov. Vzhľadom na tieto podmienky bola oficiálna mzda skôr symbolickým než reálnym ekonomickým prínosom, keďže skutočné náklady na prežitie často prevyšovali vyplatené sumy. V archívnych správach z konca 20. rokov

[24] Prepočet frankov vychádza z odhadov reálnej kúpnej sily meny v 20. a 30. rokoch 20. storočia. Podľa historicko-ekonomických analýz 1 frank v tom období zodpovedá približne 3,80–4,00 eurám v dnešnej hodnote (porov. Officer & Williamson, 2021; INSEE).

sa zároveň uvádza, že niektorí pracovníci po absolvovaní zmluvy neobdržali ani polovicu sľúbenej mzdy, čo poukazuje na systematické zneužívanie a vykorisťovanie koloniálnym systémom (Coquery-Vidrovitch, s. 243-245, 2001).

2.6 Stav počas guvernérstva

Počas úradovania generálneho guvernéra Victora Augagneura (1855 – 1931) v rokoch 1921 – 1924 sa výstavba železnice CFCO vyznačovala výrazným zlyhávaním administratívneho dohľadu a starostlivosti o pracovnú silu. Hoci bola organizácia práce formálne rozdelená a vyzerala funkčne, inšpekčné mechanizmy boli slabé a slúžili najmä na prerozdeľovanie robotníkov medzi rôznymi úsekmi. Pracovné podmienky boli minimálne až života ohrozujúce – strava bola extrémne nedostatočná a bežne dochádzalo k podvyživeniu či úplnému vyčerpaniu robotníkov. Snaha o zlepšenie výživy sa stretávala s odporom vo vedení, aj minimálne zvýšenie prídelu ryže bolo vnímané ako ohrozenie rozpočtu stavby (Bouchard, 2023).

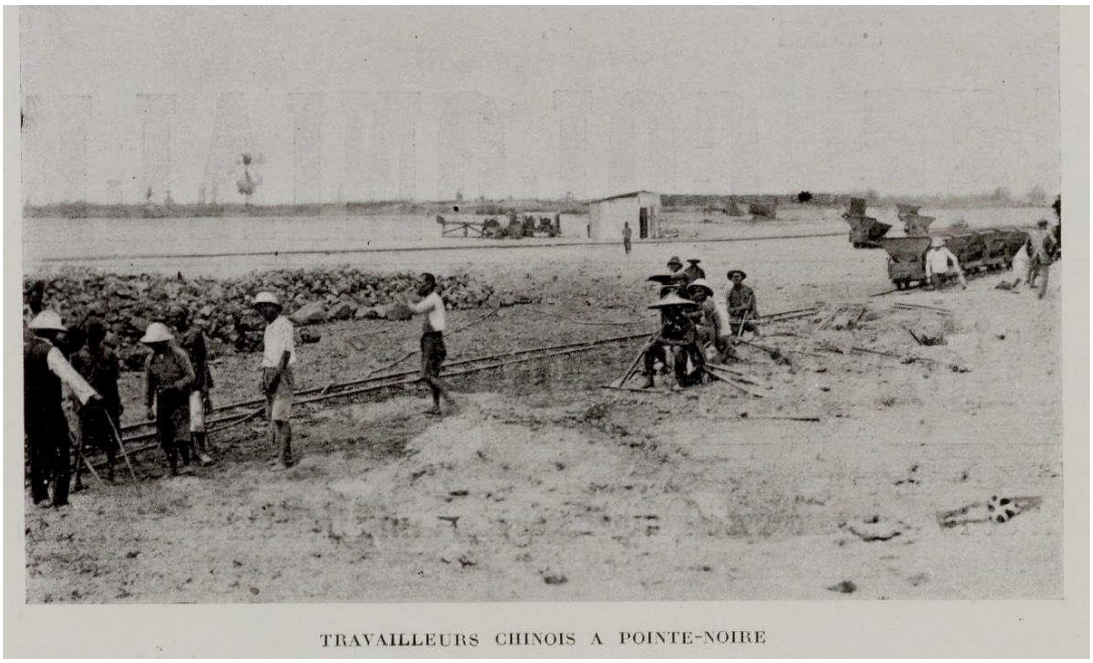
Zmena riadenia výstavby nastala po nástupe nového generálneho guvernéra Raphaëla Antonettiho (1872 – 1938) od roku 1924 až po koniec výstavby v roku 1931. Antonetti zriadil dve samostatné riaditeľstvá – jedno pre technické zabezpečenie výstavby a druhé pre správu pracovnej sily, čo umožnilo systematickejšie riešiť podmienky života robotníkov. Okrem toho inicioval výstavbu nových prístupových ciest a rozšíril nábor robotníkov aj mimo regióny priamo zasiahnuté výstavbou, napríklad do oblastí Oubangui-Chari a Čadu. Tým sa snažil znížiť tlak na miestne obyvateľstvo, ktoré pred násilným náborom často utekalo do susedných kolónií či na *chránené územie*[25] (zones protégées) Zanaga a Plateau de Mbé (Coquery-Vidrovitch, s. 429–431, 2001). Náborové ciele ostali stále vysoké – v roku 1926 sa rátalo so stálym nasadením približne 15 000 robotníkov, hoci podľa údajov *spoločnosti Batignolles* zomrel, dezertoval alebo ochorel každý šiesty pracovník (Daughton, s. 130, 2021).

Napriek tomu, že za generálneho guvernéra Antonettiho došlo k určitým zlepšeniam, v oblasti zásobovania, dopravy či infraštruktúry, tieto opatrenia nepriniesli skutočnú úľavu robotníkom, ktorí aj naďalej trpeli pod ťarchou ťažkých pracovných podmienok a každodenného násilia (Bouchard, 2023). Vo finále sa koloniálna administratíva nezlepšovala z humanistických dôvodov, ale preto, aby zachovala imperiálne ciele, ktoré sa videli byť v daných podmienkach nesplniteľné.

[25] V koloniálnom kontexte označovali *chránené územia* oficiálne administratívne oblasti, kde sa dočasne neuplatňoval nútený nábor či iné koloniálne povinnosti. Často slúžili ako útočiská pre miestne obyvateľstvo utekajúce pred násilím a vyčerpaním. Išlo najmä o odľahlé alebo ťažšie dostupné oblasti (Cooper, 1996).

V roku 1929 preto francúzska koloniálna správa pristúpila k náboru čínskych pracovníkov – *kuliov* z Francúzskej Indočíny, aby nahradila vysoké straty a nedostatok pracovnej sily pri stavbe železnice CFCO, najmä v oblasti Mayombe. Tento krok vychádzal z dobovej predstavy o ázijských robotníkoch ako poslušných a ľahko ovládateľných (Bouchard, 2023). Približne 786 mužov, prevažne z Hongkongu a Kantonu, podpísalo dvojročné zmluvy a boli pridelení spoločnosti *Société de construction des Batignolles*. Napriek osobitnému prístupu pri príchode, boli neskôr vystavení rovnakým ťažkostiam ako ostatní pracovníci – chorobám, extrémnym podmienkam a nátlaku zo strany dozorcov. Od čínskych mužov sa očakávalo, že urýchlia stavebné práce, no ich prítomnosť v skutočnosti výstavbu skomplikovala a predĺžila. Títo pracovníci sa často búrili proti nastavenému režimu práce, čo predstavovalo hrozbu pre kolóniu, keďže sa báli, že sa tieto povstania rozšíria aj u afrických robotníkov. Ďalším škrtom cez koloniálny rozpočet predstavoval vysoké štandardy *kuliov*, ako píše Sautter (s. 219-299, 1967): „*Táto pracovná sila [dovezená z Číny], ktorá využíva osobitné ochranné opatrenia a dostáva bohatú a pestrú stravu, sa vo všeobecnosti veľmi dobre aklimatizovala v krajine. Jej náklady sú však príliš vysoké na to, aby tento zdroj náboru mohol pokračovať, aspoň za rovnakých podmienok*.“ Nasadenie čínskych pracovníkov tak bolo z hľadiska efektivity hodnotené ako neúspešné, keďže ich pracovný výkon neprevyšoval výkon afrických robotníkov. Približne 31 mužov zomrelo, čo predstavuje úmrtnosť 4 % (Daughton s. 161-163, 2021). Presné údaje o repatriácii týchto pracovníkov do Číny nie sú známe[26], no predpokladá sa, že väčšina z nich sa po skončení zmluvy vrátila do Ázie.

[26] Z neoficiálnych dokumentoch je uvedené, že v Kongu zostali žiť traja kuliovia.



Obrázok 7 Čínski robotníci v Pointe-Noire

(Zdroj: La Presse coloniale illustrée,23e année, mars 1930, p.10)

V roku 1929 bola navyše správa pracovnej sily militarizovaná, civilných úradníkov nahradili vojaci, čím sa režim práce ešte viac sprísnil. Na miestach výstavby boli prítomní policajní agenti – *capitas* a stavební dozorcovia, ktorí mali zabraňovať častým útekom a udržiavať disciplínu medzi robotníkmi (Coquery-Vidrovitch, s. 94, 2001). Hoci nemali právomoci legislatívneho či súdneho charakteru, archívne pramene poukazujú na ich zásadnú úlohu: Nariadenia z 23. októbra 1929 trestá tzv. *predčasné ukončenie práce*, teda situácie, keď robotníci odmietajú vykonať časť či celý objem práce, ku ktorej sa *slobodne zaviazali*. Takéto konanie sa označuje ako *neoprávnená neprítomnosť* alebo *nízky výkon* a je trestané 15 dňami väzenia a pokutou od 16 do 100 frankov, čiže od približne 64 € až po 400 €[27] (Coquery-Vidrovitch, s. 263, 2001). Druhé nariadenie z roku 1929 hovorí o povinnosti dozorcov nahlásiť každého robotníka, ktorý prejavil *neochotu* pri výkone práce, čo viedlo k jeho potrestaniu. Tretie nariadenie z novembra 1930 zasahovalo proti výtržnostiam, verejnému opilstvu, hazardným hrám, ale najmä proti šíreniu fám[28] a poplašných správ, ktoré mohli podkopať autoritu a narušiť verejný poriadok. Zadržaný bol potrestaný väzbou a ponechaný na stavbe po dobu rovnakú alebo dlhšiu, než bola jeho neprítomnosť (Coquery-Vidrovitch, 263-265, 2001).

[27] Prepočet frankov z koloniálneho obdobia na súčasnú menu je len orientačný, keďže v tom čase šlo o francúzsky zlatý frank so stabilnou kúpnou silou. Podľa výpočtov historickej ekonomiky a používaných prepočtov v odbornej literatúre mal 1 frank na začiatku 20. storočia hodnotu približne 3,5 až 4 eur v súčasnej kúpnej sile.

[28] Fámy ako *marche de la mort* (s.14) či *rumeur de la machine* (s.16).

Administrátori si takto nárokovali kontrolu nad pohybom, prácou aj prejavom Konžanov. Hoci oficiálne francúzsky štát nepodporoval násilie, tento úmyselný nezáujem naznačuje existenciu určitej normatívnosti každodenného násilia.

Albert Londres (s. 218, 222, 1930) uvádza vo svojom svedectve množstvo príkladov, kedy boli pracovníci trestaní bezdôvodne. Túto skutočnosť potvrdzuje aj François-Joseph Reste de Roca vo svojom diele. Ozbrojení dozorcovia však neváhali zbiť robotníkov, ktorí boli v ich očiach nepoddajní alebo príliš pomalí. Keď napríklad došlo k únikom, neváhali utečenca zastreliť, aby ho zastavili. Tých, ktorých sa im podarilo chytiť komisári bičovaní, kým nestratili vedomie[29] (Mensah, 2006).

2.7 Úmrtnosť

Jedným z najdramatickejších aspektov výstavby železnice Chemin de fer Congo-Océan bola vysoká úmrtnosť robotníkov. Podľa historických výskumov Gilles Sauttera (s. 269-270, 1967), celkový počet robotníkov, ktorí sa zúčastnili výstavby (1921 – 1934), dosiahol približne 127 000 osôb, pričom je z nich oficiálne zapísaných ako mŕtvych 17 000, teda približne 13 %. Niektoré dobové správy a neskoršie historické odhady však naznačujú, že skutočné číslo úmrtí mohlo byť ešte vyššie, keďže koloniálna administratíva často zatajovala alebo neuvádzala všetky prípady, najmä medzi regrutovanými pracovníkmi z vnútrozemia. To potvrdzuje aj správa vedúceho kancelárie generálneho guvernéra Victora Augagneura François-Josepha Reste de Roci: *„Určite sa zo striech ozýva, že na železničných stavbách sa darí, že úmrtnosť výrazne klesá. Čo sa týka štatistík, súhlasím, pretože bol vydaný príkaz (súkromným listom riaditeľovi práce) zapísať zosnulých pracovníkov do sekcie nezvestných osôb.“ V správach sa spomínajú iba úmrtia, ku ktorým došlo v nemocniciach; úmrtia, ku ktorým došlo v táboroch, na stavbách alebo cestou, sa už neberú do úvahy...“* (Reste de Roca-Blesès, s. 243-244, 2015).

Národné archívy poskytujú len obmedzené informácie o pracovných podmienkach pri výstavbe železnice, keďže ich vytvárali najmä koloniálni úradníci, ktorí zámerne skresľovali či zatajovali realitu nútenej práce. Cieľom bolo zabrániť pobúreniu francúzskej verejnosti a zachovať obraz civilizačnej misie. Hoci z Paríža prichádzali vyšetrovacie misie (Mensah, 2006), ich prístup bol obmedzený a len zriedka zachytili svedectvá samotných robotníkov. Napriek tomu sa zachovalo niekoľko necenzurovaných výpovedí, napríklad od Alberta Londresa, André Gidea, Reného Marona či Françoisa-Josepha Reste de Rocu.

[29] Téma nehumánnych praktík počas výstavby CFCO je detailnejšie rozobratá v bakalárskej práci, v podkapitole *Nátura veliteľov* (s. 33–36).

Podľa André Gide-a (s. 11, 2004), ktorý cestoval v AEF v rokoch 1926 a 1927, bola výstavba CFCO „*hrozivým požieračom ľudských životov*“. Kombinácia vyčerpávajúcich pracovných podmienok, zlej výživy, absencie zdravotnej infraštruktúry a fyzického nátlaku vytvorila prostredie, v ktorom bola pracovná smrteľnosť výstavby železnice CFCO porovnateľná s vojnovým frontom (Gondola, 2002) či koncentračným táborom (Daughton, s. 181, 2021).

2.8 Stav železnice do nezávislosti (1934 – 1960)

Po dokončení železnice Congo-Océan v roku 1934 sa táto trať stala kľúčovou infraštruktúrou pre francúzsku koloniálnu správu v Strednej Afrike. Počas koloniálneho obdobia železnica slúžila predovšetkým ekonomickým záujmom Francúzska, pričom miestne obyvateľstvo malo z jej prevádzky len minimálny úžitok. Napriek svojej strategickej dôležitosti čelila železnica technickým problémom, ako aj nedostatočnej údržbe a investíciám, čo viedlo k častým prerušeniam prevádzky. Okrem toho bola infraštruktúra preťažovaná, najmä počas druhej svetovej vojny, keď sa zvýšil dopyt po preprave vojenského materiálu a surovín (Soret, 1961).

Počas tohto obdobia neboli zaznamenané významné modernizačné projekty alebo rozšírenia trate, čo naznačuje, že hlavnou prioritou bolo využívanie existujúcej infraštruktúry pre potreby koloniálnej ekonomiky. Pôvodne sa používali rušne typu 2-8-2 (parné rušne s tendrom) a kĺbové nádrže so šiestimi hnacími nápravami. K dispozícii boli aj dva štvorkolesové benzínové vozidlá pre inžinierov a dva vozne typu Micheline – jeden pre 18 pasažierov a druhý pre generálneho guvernéra (Soret, 1961).

2.8 Stav železnice po nezávislosti

Po získaní nezávislosti Konžskej republiky v roku 1960 zostala CFCO hlavnou železničnou tepnou krajiny. Železnica pokračovala v prevádzke pod štátnym vlastníctvom, pričom sa stala dôležitým nástrojom pre ekonomický rozvoj a integráciu vnútrozemských oblastí s pobrežím. Avšak v priebehu rokov čelila železnica viacerým výzvam, vrátane nedostatočnej údržby, zastaraného vybavenia a obmedzených investícií, čo viedlo k poklesu jej efektivity a spoľahlivosti (World bank, 2001). Pokračovanie podobných ťažkostí aj po dekolonizácii spochybňuje predstavu, že koloniálna výstavba železníc prinášala skutočnú modernizáciu, išlo teda o infraštruktúru navrhnutú výlučne pre ťažbu zdrojov, bez dlhodobej vízie udržateľného rozvoja.

V nasledujúcich dekádach sa uskutočnilo niekoľko pokusov o modernizáciu a rozšírenie siete. V roku 1962 bola otvorená odbočka do severného mesta Mbinda, ktorá slúžila na prepojenie železnice s lanovkou spoločnosti *COMILOG*. Tá zabezpečovala export približne dva a pol miliónov ton mangánu ročne z Gabonu do Pointe-Noire. Pokiaľ ide o osobnú dopravu, vývoj po zavedení tejto linky ukazuje na výrazný nárast záujmu obyvateľstva o železničnú prepravu. V rokoch 1962 až 1970 sa osobná doprava zvýšila až sedemnásobne, čo poukazuje na to, že železnica začala napĺňať aj civilnú funkciu a stala sa významným dopravným prostriedkom pre miestne obyvateľstvo. Tento systém však fungoval len do roku 1986, keď Gabon otvoril vlastnú trať pre vývoz nerastných surovín (Thales engineering & consulting, 2004).

Významnou investíciou bolo aj vybudovanie *južného variantu* trate medzi Billingou a Dolisie v rokoch 1973 až 1985. Úsek dlhý 91 kilometrov zahŕňal 12 mostov a 6 tunelov, čím sa zlepšila priechodnosť náročného terénu a znížil sa objem nákladnej dopravy hlavnej trate (Thales engineering & consulting, 2004). Vďaka tomu mohla vzniknúť nová vrstva železničných pracovníkov (*cheminots*), čo ovplyvnilo štruktúru práce a rast miezd. Taktiež sa pozdĺž železnice vytvorili nové mestá, migračné prúdy z vidieku do blízkosti staníc napr. Dolisie či Nkayi (Tsaty, 2022).

Obdobie 70. a 80. rokov je často označované ako *zlatý vek* železnice Congo-Océan. Podľa textu Marcela Nzambu (NZAMBA, 2015) išlo o čas prosperity, spoľahlivosti a komfortu: denne premávali až tri vlaky, cestujúci mali na výber medzi rôznymi kategóriami služieb a obchodníci aktívne využívali železničnú sieť na prepravu tovaru. Železnica bola efektívna a funkčná, čím sa stala neoddeliteľnou súčasťou každodenného života. Zlatý vek železnice je zachytený aj vo vizuálnych materiáloch, ako napríklad vo videoklipe *L'ambiance sur le CFCO dans les années 70 et 80* (LuxTVOfficiel, 2022). Tento materiál približuje atmosféru cestovania po železnici ako výnimočný sociálny a kultúrny zážitok. Vlak tu nie je len dopravným prostriedkom, ale miestom stretávania, interakcie a živej komunity. Na rozdiel od naratívov sústreďujúcich sa na obdobie počas výstavby sa 70. a 80. roky prezentujú ako čas spolupatričnosti, pohybu a každodenných rituálov, ktoré spájali rôzne skupiny obyvateľstva.

V priebehu rokov však došlo na železnici k množstvu zrážok, jedny z najrozsiahlejších boli napríklad: zrážka osobného a nákladného vlaku v roku 1991, pri ktorej zahynulo 133 ľudí, či vykoľajenie preťaženého nákladného vlaku v roku 1996, ktoré si vyžiadalo až 100 obetí (Le Monde, 2010). Najtragickejšia nehoda sa stala 21. júna 2010, keď sa osobný vlak vykoľajil v oblasti Yanga medzi stanicami Bilinga a Tchitondi. Štyri vagóny sa zrútili do rokliny, pričom zahynulo najmenej 76 ľudí a viac ako 745 bolo zranených. Ako pravdepodobná príčina sa

uvádzala nadmerná rýchlosť vlaku v zákrute. Nehoda vyvolala silnú kritiku opozície, konkrétne koalície ARD, ktorá obvinila vládu Konžskej republiky zo zlyhania v oblasti údržby a bezpečnosti železničnej infraštruktúry. Podľa jej predstaviteľov nesie štát zodpovednosť nielen za technický stav železnice, ale aj za nedostatočné opatrenia na ochranu cestujúcich (Le Monde, 2010). Vykoľajenia a nehody sú pre železnicu bohužiaľ opakujúcim sa javom, čo zásadne narúša spoľahlivosť tejto dopravnej siete (Vive tension au CFCO, 2016).

Po vypuknutí občianskej vojny v roku 1997 bola železničná trať uzavretá na šesť rokov, pričom utrpela rozsiahle škody. Došlo k zničeniu šiestich mostov, čo viedlo k prerušeniu spojenia medzi kľúčovými mestami. Komunikačné zariadenia boli poškodené a vyradené z prevádzky, mnohé lokomotívy a vagóny boli poškodené alebo zničené, čo výrazne obmedzilo kapacitu prepravy. Došlo aj k poklesu počtu zamestnancov z 5600 (80. roky) na 2676 (2002), 65 % pracovníkov bolo nad 45 rokov (Thales engineering & consulting, 2004). Až v roku 2004 bola postupne obnovená osobná doprava, hoci spočiatku pod ozbrojeným dozorom kvôli pretrvávajúcej nestabilite v niektorých regiónoch (Bazenguissa-Ganga, 1997).

V roku 2007 podpísalo kórejské konzorcium *CMKC Group* zmluvu na výstavbu železničného predĺženia do miest Ouesso a Djambala, s cieľom zabezpečiť prístup k nerastným surovinám a podporiť ekonomický rast krajiny (Korea Times, 2007). Tento projekt mal byť realizovaný v rokoch 2007 až 2014, pričom súčasťou zmluvy bola aj exkluzivita pre juhokórejské spoločnosti na využívanie konžských prírodných zdrojov počas 30 rokov. Dostupné informácie uvádzajú, že trate sú dokončené, ale neuvádzajú však finančnú pomoc zo strany *CMKC Group*.

K roku 2012 bola železnica stále v prevádzke pre nákladnú aj osobnú dopravu, hoci trať bola vo veľmi zlom technickom stave. V tom istom roku bol zavedený luxusný osobný vlak *La Gazelle*, ktorý pozostával z 8 klimatizovaných vozňov vrátane lôžkového vozňa, vozňa prvej triedy so 64 miestami na sedenie, vozňa s barom a reštauráciou a troch vozňov druhej triedy s 80 miestami na sedenie a batožinového vagóna s nosnosťou 359 ton. Celková dĺžka vlaku bola 186 metrov. Rušeň, ktorý ťahal vozne, bol CC 13-03 (La semaine africaine, 2024a). V roku 2014 premával vlak každý druhý deň medzi Pointe-Noire a Brazzaville, pričom cesta trvala 14–16 hodín na 512 km dlhej trase (Africanews, 2023). Vlak Gazela sa medzi cestujúcimi stal najobľúbenejším spojom vďaka relatívne komfortným podmienkam: klimatizácii, čistému prostrediu či hudbe, no práve jeho popularita odhalila kritický nedostatok vagónov. Predstavitelia CFCO upozornili, že so súčasnou kapacitou vlaku nie je možné uspokojiť dopyt bez systematických investícií (Kodila, 2015). V tom istom roku železnica CFCO prepravila 517 290 cestujúcich a 822 394 ton tovaru. V porovnaní s rokom 2013 však došlo k poklesu, preprava

cestujúcich klesla o 9,91 % a preprava nákladu o 16,33 %. V období od januára do septembra 2015 sa podarilo prepraviť len 320 400 cestujúcich a 594 931 ton tovaru (Chemin de fer Congo-Océan, 2017).

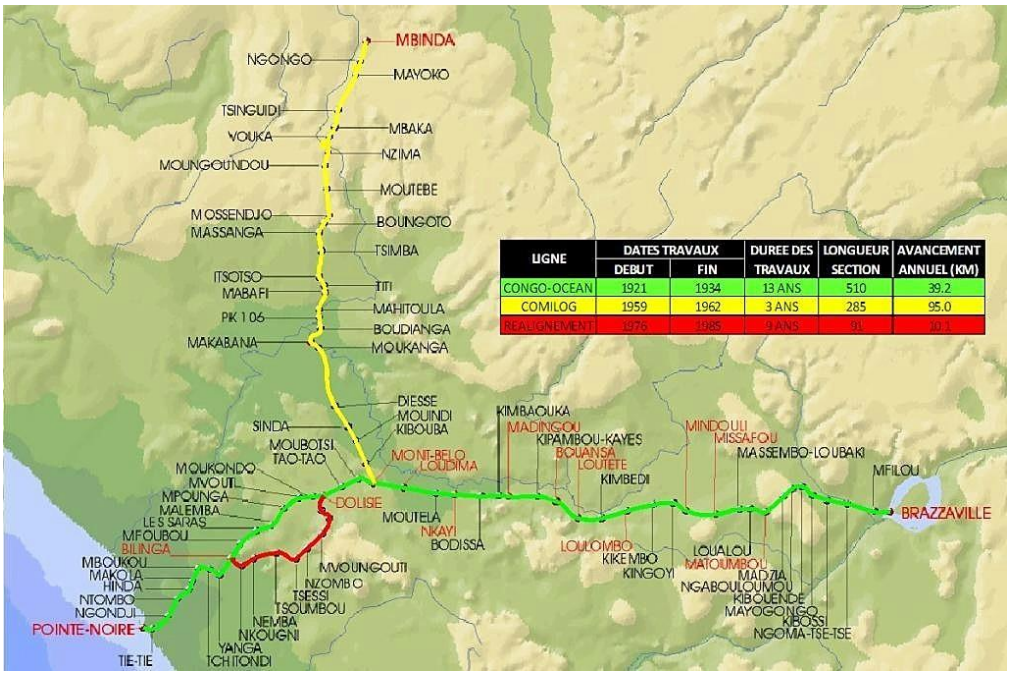
Začiatkom roka 2015 sa spoločnosť CFCO pokúsila oživiť nákladnú dopravu prostredníctvom zakúpenia desiatich lokomotív typu EMD GT38AC od amerického výrobcu Electro-Motive Diesel so sídlom v Muncie (Indiana, USA), ktoré boli uvedené do prevádzky v priebehu leta toho istého roku. V rámci modernizácie železničnej dopravy bol tiež spustený osobný vlak *Le train bleu* (modrý vlak), ktorý premával trikrát týždenne z Pointe-Noire a trikrát z Brazzaville, čím poskytoval týždenne viac než 1 248 miest na prepravu cestujúcich. Podľa údajov spoločnosti CFCO bolo takto k dispozícii takmer 8 000 miest týždenne, teda približne 32 000 mesačne (Railway PRO Magazine, 2023).

Po roku 2016 došlo k ďalšej výraznej zmene – osobná doprava bola obmedzená na jednu týždennú rotáciu[30] až do roku 2023 pre nedostatok funkčných vlakových súprav: z 25 osobných vozňov bolo prevádzkyschopných len 11 (36 %) a z 43 lokomotív len 14. V januári 2023 prebehla v meste Pointe-Noire dodávka štyroch nových posunovacích lokomotív DE 1200, ktoré navrhli a vyrobili tímy spoločnosti *John Cockerill Locomotives v Seraingu* (Belgicko). Táto dodávka predstavovala vyvrcholenie širšieho kontraktu, v rámci ktorého firma *John Cockerill* poskytla štátnej železničnej spoločnosti CFCO ucelený súbor koľajového vybavenia (John Cockerill, 2023). Koncom roka 2023 bol na čelo štátnej železničnej spoločnosti Chemin de fer Congo-Océan vymenovaný Ignace Nganga (Cemac Eco Finance, 2023).

V súčasnosti prebiehajú práce na pretrasovaní železnice CFCO, ktoré zahŕňajú zemné práce, výstavbu mostov a tunelov, modernizáciu koľají, signalizačných a telekomunikačných zariadení, ako aj budov staníc a ubytovania pre personál (Opec Fund for International Development, 2025). Na medzinárodnej úrovni sa očakáva realizácia významného projektu – výstavba cestno-železničného mosta medzi Brazzaville a Kinshasou. Most bude dlhý približne 1,5 kilometra a má umožniť kombinovanú cestnú aj železničnú dopravu. Jeho cieľom je prepraviť ročne až päť miliónov cestujúcich a tri milióny ton tovaru. Projekt je financovaný africkou rozvojovou bankou a jeho predpokladaná hodnota je 550 miliónov dolárov (African Development Bank, 2018).

[30] Spoj premával každý štvrtok z Pointe-Noire o 10:00 a každú sobotu z Brazzaville o 10:00.

Železničná trať Congo-Océan, ktorá spája Brazzaville a Pointe-Noire, dnes čelí viacerým výzvam. Hoci je stále funkčná, jej infraštruktúra je značne zanedbaná. Stav trate sa zhoršuje v dôsledku erózie, napríklad v oblasti Mfilou v Brazzaville, kde hrozí zrútenie časti trate počas dažďov (MPANGA, 2025). Aj napriek investíciám do obnovy železničnej dopravy ostáva otázna aj jej finančná dostupnosť pre bežné obyvateľstvo. Ceny lístkov na trase Pointe-Noire – Brazzaville dosahovali do roku 2023 sumu 14 300 v druhej triede a 22 500 frankov CFA v prvej triede, čo je v prepočte približne 21,80 €[31] a 34,30 €. Tieto ceny boli v tom čase pre mnohých obyvateľov Konžskej republiky nedostupné[32]. Navyše, napriek tomu, že železnica predstavuje kľúčové spojenie medzi dvomi najväčšími mestami krajiny, cestujúci často čelia meškaniam, poruchám a nízkej úrovni služieb (KODILA, 2016).



Obrázok 8 Mapa súčasnej trate železnice CFCO

(Zdroj: *https://fr.wikipedia.org/wiki/Chemin_de_fer_Congo-Oc%C3%A9an#/media/Fichier:Trac%C3%A9_des_lignes_du_CFCO.jpg)*

[31] Prepočet z frankov CFA (XAF) na eurá bol uskutočnený podľa fixného kurzu 1 EUR = 655,957 XAF, ktorý je platný od zavedenia eura v roku 1999 a viaže frank CFA k euru prostredníctvom francúzskeho ministerstva financií.

[32] Porovnanie s cestnou dopravou: spoločnosť *Océan du Nord* ponúka cestu po tej istej trase (Pointe-Noire – Brazzaville) za 15 000 frankov CFA, čo je výrazne lacnejšie a zároveň rýchlejšie, pretože vlak *La Gazelle* túto vzdialenosť prekonáva približne za 14 hodín, zatiaľ čo autobus zvládne cestu za polovicu tohto času. Napriek svojej historickej dôležitosti CFCO v súčasnosti nedokáže reálne konkurovať iným spôsobom dopravy – ani cenou, ani rýchlosťou, ani komfortom.

3 POSTKOLONIÁLNA KOLEKTÍVNA PAMÄŤ VO VEREJNOM ŽIVOTE KONŽANOV

Kolektívna pamäť predstavuje spôsob, akým si spoločnosti alebo komunity uchovávajú, formujú a odovzdávajú svoju minulosť. Na rozdiel od individuálnej pamäti ide o pamäť sprostredkovanú kultúrnymi prostriedkami ako sú naratívy, rituály, pamätníky či piesne. Tento koncept prvý raz popísal francúzsky sociológ Maurice Halbwachs (1950), ktorý zdôraznil, že pamäť jednotlivca je vždy zakotvená v rámci spoločenských skupín. To znamená, že ľudia si svoje spomienky uchovávajú v kontexte kultúry a spoločenských vzťahov, nie izolovane.

V rámci antropológie sa kolektívna pamäť nevníma len ako pasívne uchovávanie minulosti, ale ako aktívny proces tvorby, vyjednávania a selektívneho zabúdania. Na rozdiel od histórie, ktorá pracuje s overenými faktami, je pamäť často fragmentovaná, afektívna, niekedy traumatizovaná, no zároveň kľúčová pre formovanie identity. Antropológovia ako Paul Connerton (1989) rozlišujú medzi komunikatívnou pamäťou, ktorá sa prenáša medzi živými generáciami prostredníctvom rozprávania, a kultúrnou pamäťou, ktorá je uložená v inštitúciách, artefaktoch alebo tradíciách.

V postkoloniálnych spoločnostiach, v prípade Konžskej republiky, sa kolektívna pamäť stáva miestom, kde prebieha boj o interpretáciu minulosti. Pamäť koloniálnej éry je často rozvrstvená a čiastočne vytesnená, čo vedie k tomu, že niektoré udalosti, ako napríklad utrpenie robotníkov pri výstavbe železnice CFCO, nie sú v oficiálnych pamätníkoch alebo diskurzoch plne reflektované. Miesta pamäti sa tak často nenachádzajú v monumentoch, ale v mysliach ľudí, v miestnych príbehoch, jazyku alebo dokonca v mlčaní, čo si rozoberieme v tejto kapitole.

Prístup ku kolektívnej pamäti zdôrazňuje viacero aspektov – pamäť a materialitu, teda vzťah k pamätníkom, ruinám a predmetom každodennosti; pamäť a myseľ, kde sú dôležité rituály, emócie či traumy; pamäť a moc, teda otázku, kto má právo na pamäť a čo sa môže alebo nesmie pripomínať; a napokon pamäť a priestor, kedy minulosť získava konkrétne miesto v krajine a v tomto prípade infraštruktúre. Pamäť tak nie je len o tom, čo si ľudia pamätajú, ale aj o tom, ako sa cez spomienky formuje súčasná identita (Connerton, s. 41–71, 1989).

Zdieľanie a sprostredkovanie postkoloniálnej pamäti prebieha naprieč generáciami a prostredníctvom rôznych médií. Ako ukazuje Karin Barber (2007), texty, hovorené prejavy, rituály či verejné zhromaždenia predstavujú dôležité priestory, kde sa kolektívna pamäť artikuluje a rekonfiguruje. Tieto formy sú zároveň ovplyvnené jazykovou politikou a vzdelávacími praktikami, ktoré boli v koloniálnom období zásadnými nástrojmi dominancie. Kelly a Altbach (1973) v tejto súvislosti ukazujú, že koloniálne vzdelávanie zamerané na

reprodukciu európskych hodnôt prispelo k prerušeniu intergeneračného prenosu predkoloniálnych vedomostí a k internalizácii koloniálneho pohľadu na vlastné dejiny.

Lingvistický rozmer pamäti je ďalším zásadným aspektom. Louis-Jean Calvet (1998) a Ngũgĩ wa Thiong'o (1986) zdôrazňujú, že jazyk nie je len nástrojom komunikácie, ale aj nositeľom kultúrnej pamäti. Kolonializmus vnútil africkým spoločnostiam cudzie jazyky, čím došlo k vytesneniu pôvodných jazykových kódov, ktoré boli nositeľmi pamäti a identity. Ngũgĩ preto hovorí o potrebe „dekolonizácie mysle“ – vedomého návratu k vlastným jazykovým a kultúrnym formám ako nástroju oslobodenia (s. 4-5, 1986).

Ako píše Homi K. Bhabha (s. 45–50, 1994), práve v týchto „medzipriestoroch“ (third space) vznikajú nové kultúrne formy, ktoré umožňujú artikulovať zložité identity postkoloniálnych subjektov a spochybňovať jednostranné historické naratívy. Kolektívna pamäť CFCO tak nespočíva len v historických faktoch, ale najmä v ich sprítomňovaní, reinterpretovaní a symbolickom vyobrazení v rôznych sociálnych kontextoch.

3.1 Prejavy zachovanie pamäte

Kolektívna pamäť železnice zaujíma v konžskej kultúre významné miesto – objavuje sa v umení, literatúre, hudbe, turizme či v inštitucionálnych projektoch. Tieto prejavy tvoria dôležitú súčasť spoločenského pamäťového procesu, v ktorom sa minulosť železnice nielen pripomína, ale aj aktívne interpretuje, estetizuje a prenáša do nových kontextov. Vizuálne, jazykové a umelecké výstupy tak zohrávajú aktívnu úlohu v utváraní kolektívnej identity a spoločenského diskurzu o minulosti, prítomnosti a budúcnosti železnice.

Železnica Congo-Océan predstavuje v konžskej literatúre viac než len dopravnú infraštruktúru, stáva sa symbolom kolektívnej pamäti, každodennej skúsenosti, spoločenskej nerovnosti i historickej traumy. Súčasní autori Emmanuel Dongala, Christian Kader Keïta či Alain Mabanckou využívajú železnicu ako naratívny a symbolický priestor na rozprávanie o kolonializme, spoločenských vzťahoch i osobnej skúsenosti. Železnica tu figuruje ako súčasť kultúrneho kódu, pamäťovej topografie a literárneho protestu.

Emmanuel Dongala vo svojom románe *Oheň pôvodu* (*Le Feu des origines*, 1987) explicitne tématizuje historickú tragédiu výstavby CFCO. V texte vystupuje železnica ako pomník utrpenia, keď autor nabáda cestujúcich, aby si pri počúvaní „*klepotu kolies*“ na trati uvedomili, že *„každé cvaknutie znamená jedného mŕtveho človeka*“ – obete výstavby pochované v horách, ktorými trať prechádza (Dongala, s. 112, 1987). Dongalovo dielo tak tématizuje železnicu ako memento kolektívneho násilia, ktoré pretrváva v krajine ako fyzická i morálna stopa kolonializmu.

Podobne aj Christian Kader Keïta v románe *Yoro le pêcheur* (2023) spracúva osobný príbeh senegalského vodcu stavby Yora Thiama. Román predstavuje výstavbu CFCO ako „stroj, ktorý drvil ľudí“ – symbol dehumanizácie kolonializmu a ekonomickej logiky, ktorá nadraďovala zisk investorov nad životy afrických pracovníkov (Keïta, 2023). Keïta týmto dielom posilňuje čítanie železnice ako miesta technologickej brutality a koloniálneho vykorisťovania.

V literárnej tvorbe Alaina Mabanckou, najmä v autobiograficky ladenom diele *Les Lumières de Pointe-Noire*, vystupuje CFCO ako kulisa každodenného spoločenského života. Železnica tu neplní len dopravnú, ale aj symbolickú funkciu – zrkadlí atmosféru preplnenosti, chaosu, humoru i vzdoru. Mabanckou spomína na detstvo, kedy bola železnica súčasťou zážitkov ako cestovanie načierno, úniky pred revízormi či strety s autoritami (Mabanckou, 2013). Trať CFCO je v jeho diele prítomná ako súčasť živej pamäte mesta Pointe-Noire.

Týmto spôsobom sa v literatúre Konžskej republiky profiluje CFCO ako viacvrstvový znak. Zatiaľ čo Dongala a Keïta zobrazujú trať ako tragickú pamäťovú stopu kolonializmu, Mabanckou využíva železnicu na vystihnutie každodennej reality a spoločenskej atmosféry. CFCO sa tak v konžskej literatúre stáva priestorom stretu histórie, pamäte, identity a odporu, čo z nej robí významný prvok kolektívneho kultúrneho vedomia.

3.2 Hudba

Hudba v Konžskej republike, najmä v jej južnej časti, predstavuje nielen formu umeleckého vyjadrenia, ale aj médium kolektívnej pamäti, spoločenskej kritiky a uchovávania historických naratívov. Popri literatúre, ústnej tradícii a vizuálnom umení zohráva hudba zásadnú úlohu pri prenose skúseností z koloniálneho obdobia na súčasné generácie. V kontexte výstavby železnice Chemin de Fer Congo-Océan sa viaceré hudobné skladby vracajú k tejto téme formou pietnej spomienky, pocty či protestu. Niektoré piesne priamo pomenúvajú utrpenie predkov a obete pri stavbe železnice.

Skladba „Nzila Milayi (Chemin de Fer)“ v podaní skupiny BA DONDOS predstavuje výrazný príklad hudobného spracovania kolektívnej pamäti v Konžskej republike. V piesni sa tématizujú ťažké podmienky výstavby železnice Congo-Océan a obete, ktoré tento projekt stál. Videoklip, dostupný na platforme YouTube (BA DONDOS, 2014), podčiarkuje pamäťový rozmer skladby prostredníctvom sugestívnych záberov z prostredia železničnej trate snímaných nielen pri koľajniciach a pred stanicami, ale aj zvnútra pohybujúceho sa preplneného vlaku, čo vytvára intenzívne prepojenie medzi telami, priestorom a pamäťou. Významný moment nastáva v scéne, kde skupina mužov kráča po koľajniciach s krompáčmi v rukách, čím sa vizuálne

odkazuje na nútenú prácu počas výstavby železnice, táto zinscenovaná scéna má tak silný sugestívny účinok. Týmto spôsobom sa hudba spája s konkrétnym priestorom a udalosťou a stáva sa tak nositeľkou historickej pamäte. Text piesne je prevažne v jednom z národných jazykov (pravdepodobne lingala alebo kituba), čo môže predstavovať interpretačnú výzvu pre nekonžského poslucháča, keďže bez znalosti jazyka nie je jej význam priamo zrozumiteľný. Napriek tomu atmosféra piesne, jej rytmus a vizuálne stvárnenie sprostredkúvajú silný emocionálny účinok a umožňujú vnímať jej pamäťový rozmer aj mimo jazykového kontextu (BA DONDOS, 2014).

Skladba „Chemin de fer Congo Océan, Douloureux Souvenirs“ v podaní hudobnej skupiny Lumière Musica (Mambinda Congo M12) je príkladom kolektívneho hudobného aktu piety a historickej reflexie. Videoklip k piesni pracuje so zábermi, ktoré pripomínajú dobové fotografie z obdobia výstavby železnice CFCO. Tie sú kombinované so scénami hudobníkov a spevákov, ktorí vystupujú ako súdržná skupina často priamo v priestore železničných koľají. Kolektívne vystúpenie hudobníkov vytvára výrazný dojem spolupatričnosti a spoločného odkazu, pričom hudba nadobúda funkciu kultúrneho aktu uznania a spomienky. Podobne ako v prípade iných piesní tématizujúcich CFCO, aj tu je text piesne prevažne v konžských jazykoch. Atmosféra skladby je však jasne čitateľná aj bez porozumenia textu, pomalé tempo, melancholický výraz spevákov evokujú úctu, smútok i potrebu spomínať[33] (LUMIERE MUSICA, 2014).

Skladba *Ba Ta Mbiemo*, ktorú naspieval renomovaný konžský hudobník Kosmos Moutouari a ktorá bola publikovaná na kanáli *Le Carton Rouge* v roku 2019 (pôvodne bola vydaná v roku 2005), predstavuje hudobnú reflexiu kolektívnej pamäti viažúcej sa k výstavbe železnice Congo-Océan. Moutouari, známy ako dlhoročný člen skupiny *Les Bantous de la Capitale* a neskôr zakladateľ a vedúci skupiny CEPAKOS (*Centre panafricain de culture et de solidarité*), patrí k uznávaným osobnostiam konžskej hudobnej scény (MAFINA, 2022). Skutočnosť, že Kosmos Moutouari venoval jednu zo svojich skladieb výlučne tématike výstavby CFCO, svedčí o tom, že táto historická udalosť zostáva živou súčasťou kolektívnej pamäti v Konžskej republike. Ide teda o vedomý pokus o sprostredkovanie traumatickej minulosti širšiemu publiku a o zachovanie pamäti na utrpenie, ktoré výstavba železnice spôsobila.

[33] Táto skladba sa občasne prehráva v komunitne orientovaných rozhlasových reláciách ako Ambiance Congo, čo poukazuje na jej prítomnosť v súčasnej mediálnej pamäti a udržiavanie historického povedomia prostredníctvom hudby. Tento program sa venuje hudbe z oboch Kong – Brazzaville i Kinshasa – a často vysiela aj piesne s historickým nábojom. Výber skladieb, pri ktorých sa zobrazujú vizuály z obdobia výstavby železnice, naznačuje, že tam nájdu svoj priestor – aj keď nie v hlavnom vysielacom čase.

Samotná pieseň sa vyznačuje pomalým rytmom, emotívnym spevom a textom v konžskom jazyku, čo jej dodáva pietny rozmer a robí z nej silné svedectvo o utrpení predkov, ktorí počas výstavby železnice zomreli. Pieseň *Ba Ta Mbiemo* má aj v súčasnosti rezonanciu a príležitostne sa objavuje vo vysielaní miestnych rádií (LE CARTON ROUGE, 2019).

Skutočnosť, že piesne reflektujúce výstavbu železnice *Chemin de fer Congo-Océan* sú interpretované v lokálnych jazykoch, ako sú lingala či kituba, predstavuje významné dekolonizačné gesto (Ngũgĩ wa Thiong'o, 1986). Jazyk ako nositeľ významu a identity zohráva v procese kolektívnej pamäti kľúčovú úlohu. Piesne tak umožňujú komunitám artikulovať vlastnú interpretáciu dejín „zdola" a obnoviť hlas tým, ktorým bol v koloniálnom diskurze odopretý. V tomto zmysle hudba neplní iba estetickú či pietnu funkciu, ale stáva sa nástrojom kultúrnej rezistencie a jazykového znovunadobudnutia pamäti (Ngũgĩ wa Thiong'o, 1986; Barber, 2007). Hudba teda funguje ako spojujúci prvok medzi osobnou pamäťou, umeleckým vyjadrením a verejným diskurzom. Aj keď nejde o mainstreamovú tému, prítomnosť týchto piesní vo verejných priestoroch a kultúrnych kruhoch ukazuje, že CFCO rezonuje v kolektívnej pamäti Konga ako silný symbol úcty k obetiam.

3.3 Vzdelanie, umenie, turizmus

Čo sa týka konžského vzdelávacieho systému (primárneho, sekundárneho a terciárneho), ten kladie dôraz na všeobecnú históriu v rámci predmetu dejepis – často v spojení s občianskou výchovou (AARCAO, 2024). Napriek tomu však nezaznamenávame žiadne oficiálne dostupné učebné osnovy, ktoré by výslovne zahŕňali tému výstavby železnice Congo-Océan. Táto absencia výslovného začlenenia témy výstavby železnice CFCO do oficiálnych učebných osnov poukazuje na problematickú medzeru v prenosoch historickej pamäti prostredníctvom inštitucionalizovaného vzdelávania. Hoci sa všeobecná história vyučuje v rámci dejepisu, spojeného s občianskou výchovou, zameranie na konkrétne témy koloniálnej traumy, ako je výstavba CFCO, ostáva prevažne mimo školského rámca. To môže viesť k tomu, že mladé generácie nemajú možnosť formálne reflektovať túto časť kolektívneho dedičstva, čo zároveň posilňuje význam alternatívnych foriem pamäti – ako sú ústna tradícia, hudba či komunitné iniciatívy. Tento jav nie je ojedinelý: podobný nedostatok explicitnej postkoloniálnej reflexie vo vzdelávaní je prítomný aj v iných postkoloniálnych spoločnostiach (Kelly & Altbach, 1973). V Keni sa napríklad masakre Mau Mau počas britskej nadvlády (1952–1960) dlho marginalizovali vo verejnom vzdelávaní, pričom až v posledných rokoch boli začlenené do učebných osnov v dôsledku tlaku občianskej spoločnosti (Elkins, s. 475, 2005). V Alžírsku bolo násilie počas vojny za nezávislosť od Francúzska (1954–1962) často

národne glorifikované, no skutočné debaty o komplexite koloniálnej traumy zostávali absentujúce v školách až do 90. rokov (Guimarães, 2015). V Brazílii, ktorá má koloniálnu a otrockú minulosť, dlhodobo chýbalo systematické vzdelávanie o dejinách afrobrazilských komunít, čo sa začalo meniť až po roku 2003 zavedením zákona 10.639, ktorý nariaďuje výučbu dejín Afriky a afro-brazílskej kultury (Brasil, 2003). Tieto príklady tak ukazujú, že ticho alebo selektívna pamäť vo vzdelávacom systéme nie je výnimkou, ale skôr bežnou črtou postkoloniálnych štátov, kde sa oficiálna história často oddeľuje od traumatických aspektov minulosti.

V súčasnosti sa však CFCO dostáva do popredia aj ako kultúrny, estetický a turistický objekt. Tento nový diskurz je formovaný cestovným ruchom, umeleckými iniciatívami a projektmi na uchovanie historického dedičstva pričom poukazuje na zložité vrstvenie pamäte, kde sa stretáva historická trauma s potrebou ekonomického a kultúrneho zhodnotenia minulosti.

Turistické agentúry ako Congo Travel & Tours prezentujú vlak *La Gazelle* ako *epic jungle train*. Tento sedemdňový zájazd kombinuje dobrodružnú jazdu vlakom cez tropické pralesy, návštevy dedín, prírodných rezervácií a pamätných miest s príležitosťou zažiť atmosféru historickej železnice. *La Gazelle* sa tak v tomto kontexte mení z bežného prostriedku prepravy na nositeľa zážitku a pamäte, čím sa železnica CFCO transformuje z logistického aktéra na nástroj naratívneho uchopenia minulosti (Congo Travel & Tours, 2024). Zároveň je v ponuke výslovne uvedené varovanie pred častými meškaniami a technickými poruchami, čo odráža realitu zanedbanej infraštruktúry. Tento kontrast medzi autentickými výzvami a naratívom dobrodružstva vytvára zvláštny druh napätia: CFCO sa ponúka ako kultúrny koridor, ktorý prepája historickú traumu, súčasné problémy a ekonomický potenciál cestovného ruchu.

Tento prístup však podlieha aj kritike. Ide o príklad reapropriácie kolektívnej a identitárnej pamäti turizmom, kde sa historicky bolestivý priestor mení na objekt spotreby bez dostatočného kontextu alebo citlivosti voči lokálnej pamäti. Použitie označenia *epic jungle train* je exotizujúce, keďže vlak v skutočnosti nejde výlučne cez džungľu, ale prechádza mestami, vidiekom, priemyselnými zónami i chátrajúcimi urbanistickými priestormi. Takáto rétorika odráža stereotypné predstavy o Afrike ako o divokom, prírodnom a nezmenenom kontinente, kde dominuje tropická vegetácia, nebezpečenstvo a romantizovaná minulosť. Podobne ako pri všeobecných obrazoch Afriky, ktoré sa redukujú na levy, slony a žirafy, napriek tomu, že drvivá väčšina obyvateľstva žiadne z týchto zvierat nikdy nevidela, aj tu ide o zovšeobecňujúci a komerčne atraktívny, no často skreslený naratív, ktorý neprispieva k hlbšiemu porozumeniu historickej komplexnosti CFCO, ale skôr ju banalizuje v prospech turistického zážitku.

Ďalším príkladom turistického prístupu je zájazd *Le Mayombe en draisine*, ktorý ponúka dvojdňový výlet ručne poháňaným vozíkom po trati CFCO medzi Pointe-Noire a Dolisie. V propagačných materiáloch sa trať prezentuje ako prírodný a dobrodružný priestor, pričom absentuje akákoľvek zmienka o utrpení tisícov afrických robotníkov, ktorí boli počas výstavby železnice nasadení v podmienkach nútenej práce (LAWANDA TOURS & ADVENTURE, 2024). Tento typ prezentácie vedie k estetizovaniu priestoru, ktorý je zbavený svojej bolestnej historickej vrstvy, CFCO sa tu javí ako scéna pre rekreáciu, nie ako miesto pamäte. Takto formovaný naratív podporuje selektívnu pamäť, ktorá zvýrazňuje príjemné, vizuálne atraktívne a komerčne využiteľné aspekty minulosti, zatiaľ čo tie traumatické a konfliktné ostávajú potlačené alebo marginalizované. Tento postup normalizuje zabudnutie, pretože historická vrstva priestoru sa stáva len kulisou, nie aktívnou súčasťou zážitku.

Po osobnom rozhovore s organizátorom tohto výletu pánom Christianom Mpeom sme sa dozvedeli, že počas jazdy je účastníkom ponúkaný stručný výklad o historických súvislostiach výstavby železnice, ktorý odkazuje na jej koloniálny pôvod. Hoci toto gesto naznačuje istú mieru vedomia o problematickej minulosti, v skutočnosti ide len o symbolické priznanie, ktoré nepostačuje na kritické spracovanie komplexného dedičstva železnice. Historická trauma sa týmto spôsobom stáva doplnkom, nie ústredným obsahom pamäťového naratívu. Pre skutočne zodpovedný prístup k postkoloniálnej pamäti by bolo potrebné, aby historické násilie a sociálne dôsledky výstavby CFCO tvorili integrálnu súčasť zážitku, nielen dodatok k atrakcii. Bez toho zostáva priestor povrchne naratívne oddelený, čím sa pamäť koloniálneho násilia transformuje na neškodnú kulisu turizmu, a to napriek dobre mieneným snahám o jeho pripomenutie.

Dôležitú úlohu pri zachovávaní a sprístupňovaní kolektívnej pamäti železnice CFCO však zohráva Francúzsky inštitút, ktorý v spolupráci s miestnymi aktérmi a Ministerstvom kultúry podporuje umelecké, výskumné a vzdelávacie iniciatívy zamerané na reflexiu tejto historickej infraštruktúry. Na prvý pohľad ide o snahu o zachovanie pamäti, no zároveň si tento proces vyžaduje kritickú analýzu pozícií moci a reprezentácie. Francúzsky inštitút, ako inštitúcia reprezentujúca bývalú koloniálnu mocnosť, totiž nie je neutrálnym aktérom. Naopak, vstupuje do pamäťového priestoru s vlastným diskurzom, estetickými kódmi a selektívnym rámcovaním histórie. Hoci sa projekty často deklarujú ako participatívne a otvorené dialógu, v praxi ide neraz o kurátorovanie pamäte z pozície externej autority, ktorá legitimizuje svoju prítomnosť cez jazyk kultúry a zmierenia.

Takýto prístup môžeme označiť za formu kultúrneho neokolonializmu, kde pamäť koloniálneho násilia je sprostredkovaná tým, kto ho historicky spôsobil, pričom moc nad jeho

naratívnym uchopením ostáva v rukách zahraničnej inštitúcie. Tento jav kritizuje napríklad Achille Mbembe, keď hovorí o „postkoloniálnej kolonizácii pamäte“, pri ktorej je pamäť konštruovaná spôsobom, ktorý neohrozuje dominantný rámec bývalého impéria (s. 24-66, 2001).

Otázne tiež je, akým spôsobom Francúzsky inštitút o CFCO komunikuje. Odráža jeho naratív skutočnú hlbokú reflexiu koloniálneho násilia, alebo ide o eufemistické, estetizujúce a neutralizujúce spracovanie? V niektorých prípadoch sa v propagačných alebo výstavných textoch vyzdvihuje technická zručnosť a inžiniersky výkon, zatiaľ čo násilie, nútená práca a smrť tisícok Stredoafričanov sú skôr okrajovo spomenuté alebo jemne zaobalené. Ide teda o pamäť, ktorá síce priznáva minulosť, no zároveň ju rámcuje tak, aby nevyvolala skutočne konfrontačné otázky o zodpovednosti, reparáciách či hlbšej dekolonizácii poznania.

Významným umeleckým príspevkom k reflexii kolektívnej pamäti železnice Congo-Océan bola fotografická výstava *La Traversée* od Arnauda Makaloua, člena kolektívu Génération Elili. Dvadsaťšesť vystavených fotografií zachytávalo nielen malebnú krajinu medzi Brazzaville a Pointe-Noire, ale najmä každodennosť cestujúcich, drobné ekonomické transakcie, ako aj prekážky, ktoré ľudia počas cesty zažívali (MAMPOUYA, 2014). Výstava bola sprístupnená verejnosti od 5. do 25. apríla 2015 vo Francúzskom inštitúte v Pointe-Noire a mala ambíciu obnoviť väzbu medzi minulosťou a súčasnosťou: „*Poznáme minulosť, ale ak sa s ňou dnes nestotožníme, pre ďalšiu generáciu by bolo ťažké vedieť, čím sme si prešli*,“ uviedol autor (OKOKANA, 2015).

Aj keď výstava tématizuje isté formy každodennosti spätej so železnicou CFCO, jej vizuálny jazyk sa pohybuje prevažne v rovine poetickosti, čím môže estetizovať traumu a neutralizovať kolonialitu infraštruktúry. Minulosť, na ktorú sa odvoláva, je sprostredkovaná skôr cez tichú intimitu než explicitnú historickú kritiku – absencia vizuálnych prvkov, ktoré by priamo odkazovali na násilie, nútenú prácu či smrť tisícov robotníkov, tak môže vytvárať ahistorický alebo idealizovaný obraz železnice ako neutrálneho priestoru spojenia, mobility a nádeje.

Hoci autor vyjadruje potrebu „stotožniť sa s minulosťou“, otázkou ostáva, či je táto minulosť v skutočnosti pomenovaná a artikulovaná dostatočne jasne alebo či je transformovaná do estetiky, ktorá skôr zmierňuje než odhaľuje. V spojení s faktom, že výstava prebehla v priestoroch Francúzskeho inštitútu, môžeme toto umelecké gesto považovať aj za súčasť širšej dynamiky neokoloniálneho rámcovania pamäte, v ktorej sa koloniálna minulosť spracúva spôsobom, ktorý nevytvára skutočný priestor pre konfrontáciu a reparáciu, ale skôr pre kontempláciu a zmierlivé ticho.

Ďalším významným príkladom umeleckého spracovania kolektívnej pamäti sa stala výstava *Portréty Konga – 100 rokov fotografickej pamäte*, ktorá predstavila viac než 1100 portrétov bežných Konžanov z obdobia 40. až 90. rokov 20. storočia. Výstavu organizoval Francúzsky inštitút v spolupráci s konžským ministerstvom kultury v máji roku 2021 (MBOSSA-OKANDZE, 2021). Podľa jej kurátora Hassima Talla Boukamboua sa medzi vystavenými snímkami nachádzali aj fotografie zachytávajúce utrpenie spojené s výstavbou železnice CFCO – čím výstava nepriamo potvrdila výsostné miesto tohto projektu v kolektívnej pamäti Konžanov.

Paralelne s touto výstavou prebiehalo aj *Fórum o zachovaní archívov a spoločnej pamäte v povodí Konga*, ktorého cieľom nebolo len sprístupniť a digitalizovať historické zbierky, ale najmä podnietiť verejnosť k aktívnemu zberu, uchovávaniu a reinterpretácii rodinných archívov a vizuálnych záznamov (MBOSSA-OKANDZE, 2021). Boukambouovo dlhodobé pôsobenie v oblasti uchovávania a popularizácie konžskej pamäti naznačuje, že v tomto prípade nešlo o typickú vonkajšiu intervenciu sprevádzanú epistemickou dominanciou, ale o výnimočne citlivé a legitímne uchopenie pamäťového priestoru prostredníctvom aktéra, ktorý pamäť nielen spravuje, ale ju aj osobne reprezentuje a spoluvytvára.

Práve táto výstava poukazuje na možnosti, ako môže vzniknúť plodná spolupráca medzi inštitúciami s postkoloniálnym bremenom a miestnymi aktérmi. Avšak zároveň pripomína, že kľúčovým faktorom dôveryhodnosti pamäťových iniciatív je ich personálne ukotvenie, a teda to, kto má moc definovať pamäťové obsahy a spôsob ich prezentácie. Výber kurátora sa v tomto prípade ukázal ako mimoriadne podstatný, pretože otvoril priestor na autonómne a reflexívne prehovorenie pamäti, namiesto toho, aby ju rámoval výlučne optikou kultúrnej diplomacie alebo estetizovaného historického záznamu.

V auguste 2020 sa uskutočnil prvý ročník súťaže pre mladých historikov z Brazzaville, kde študenti analyzovali *lieux de mémoire*, teda symbolické miesta pamäti ako názvy ulíc, pamätníky či železničné stanice (MBOSSA-OKANDZE, 2020). Jedným z výstupov tejto iniciatívy bol výskum študentky Bienheureuse Loukouly, ktorá sa zamerala na Námestie slobody (*Place de la Liberté*) v centre Brazzaville. Jej práca ukázala, že železnica Congo-Océan nepredstavuje iba historickú dopravnú tepnu, ale zároveň funguje ako hlboko zakorenený symbol v urbánnom vedomí obyvateľov mesta. Loukoula poukazuje na to, že CFCO je v každodennosti vnímané nielen ako materiálny prvok mestského priestoru, fyzicky prítomnej trate, staníc, zvukov vlakov, ale aj ako tichý nositeľ koloniálnej pamäti, ktorá sa síce zriedkavo explicitne artikuluje, no zároveň formuje postoje a vnímanie vlastnej identity u obyvateľstva. Železnica sa tak stáva latentným aktérom kolektívnej pamäti ako pripomienka kolonializmu,

traumy, ale aj ako možnosť jej reinterpretácie. Loukoula zároveň upozorňuje na to, že práve jej „neviditeľná“ prítomnosť robí z CFCO silné pamäťové médium: nie je dominantná, no je všadeprítomná.

Táto súťaž aj výskum sú príkladom toho, že aj neformálne formy historického vzdelávania, ktoré prebiehajú mimo školských osnov, môžu výrazne prispieť k rozvoju historického povedomia. Umožňujú nielen mladým Konžanom uvažovať o vlastných dejinách kriticky a tvorivo ako o niečom, čo je prepojené nielen s minulosťou, ale aj s formovaním ich občianskej a kultúrnej identity v súčasnosti. Iniciatívy tohto typu tak zohrávajú dôležitú rolu v kultivácii pamäti, pričom zároveň otvárajú priestor pre pluralitné naratívy, ktoré môžu dopĺňať alebo narúšať oficiálne (často štátom či inštitúciami sprostredkované) reprezentácie minulosti.

Selektívna pamäť týkajúca sa železnice CFCO sa výrazne prejavila aj v koloniálnych vizuálnych reprezentáciách. Poštové známky vydávané v období Stredného Konga (1907–1936) často niesli ikonografické motívy spojené so železnicou, ako napríklad viadukt v Mindouli, čím sa stali nástrojmi symbolického performovania koloniálnej moci (STAMP, 2025). Železnica bola prezentovaná ako triumf technológie a civilizácie, zatiaľ čo utrpenie domáceho obyvateľstva, nútená práca či násilie sprevádzajúce jej výstavbu boli z reprezentácie systematicky vylúčené.

Tieto známky zároveň plnili dvojitú funkciu: okrem praktického použitia pri poštovej komunikácii pôsobili aj ako prostriedok vizuálnej propagandy, ktorý estetizoval koloniálny projekt a legitimizoval ho ako pokrokový a modernizačný akt. Takto vznikla vizuálna fikcia koloniálneho poriadku, v ktorej bola železnica zobrazená ako znak rozvoja. Vizuálna pamäť sa tým stala súčasťou koloniálneho naratívu, ktorý zafixoval CFCO do dejín ako inžiniersky úspech, nie ako symbol násilného podrobenia.

Koloniálne známky tak možno čítať ako ikony selektívnej pamäti, ktoré potláčajú traumatickú minulosť a nahrádzajú ju esteticky atraktívnou, ideologicky prístupnejšou verziou histórie. Tento mechanizmus vizuálnej normalizácie koloniálneho násilia zostáva silným mementom aj v súčasných diskusiách o dekolonizácii archívov, múzeí či školských osnov.

Obrázok 9 Viadukt Mindouli na známkach (1907-1936)

(Zdroj: https://www.stampcommunity.org/topic.asp?TOPIC_ID=76771)

Všetky tieto iniciatívy – výstavy, archívne projekty, verejné fóra aj súťaže – potvrdzujú, že železnica CFCO predstavuje silné miesto pamäti, ktoré pretrváva v individuálnych aj kolektívnych naratívoch naprieč generáciami. Ukazujú, že práve umenie, vizuálne médium a angažovaná kultúrna prax majú potenciál otvárať nové spôsoby uchopenia bolestivej, no zároveň formujúcej historickej skúsenosti. Pamäť na výstavbu CFCO žije v komunitnej sfére v hudbe, literatúre, rodinných archívoch či v každodenných spomienkach, a práve táto neformálna, „zdola“ vychádzajúca pamäťová iniciatíva sa javí ako najautentickejšia a najživšia.

Zároveň však platí, že ak má byť táto pamäť naozaj prenášaná, konfrontovaná a prehodnocovaná naprieč generáciami, je potrebná aj inštitucionálna opora, najmä zo strany štátu, vzdelávacích a kultúrnych orgánov. Práve tu vyvstáva zásadná otázka: aká pamäť bude uchovávaná a kým? Historické skúsenosti z koloniálneho obdobia ukazujú, že práve inštitúcie, najmä školstvo, zohrali kľúčovú úlohu v prepisovaní pamäti podľa potrieb koloniálneho režimu. V tomto svetle je potrebné byť mimoriadne obozretný voči súčasným zásahom, najmä ak prichádzajú zvonka, napríklad z iniciatívy bývalých koloniálnych mocností.

Dekolonizácia pamäte preto neznamená len jej zachovanie, ale aj neustále spochybňovanie, kto má právo rozprávať príbeh, aký príbeh sa rozpráva a čím je legitimizovaný. Riziko opätovného kultúrneho kolonializmu dnes spočíva v tom, že niektoré iniciatívy, hoci dobre mienené, môžu prepisovať minulosť v mene zmierenia, estetizovať traumu, či nahrádzať hlas domácich aktérov

inštitucionalizovanou naratívnou dominanciou. Skutočne transformačná pamäťová práca preto vyžaduje rovnocenné partnerstvá, transparentnosť, kritickú reflexiu a rešpekt k epistemologickej autonómii zasiahnutých komunít.

Študentská práca Grâce Tryphène Pambou tiež vyzýva na citlivejšiu ochranu CFCO ako *patrimoine collectif* (kolektívneho kultúrneho dedičstva). Autorka navrhuje konkrétne opatrenia, ako je zaradenie staníc, viaduktov či mostov do zoznamu národného kultúrneho dedičstva, vytvorenie legislatívy na ochranu železničnej architektúry a založenie múzeí vo významných dopravných uzloch, ako sú Brazzaville a Pointe-Noire. Zároveň upozorňuje na potenciál železničného turizmu, ktorý by mohol byť systematicky podporovaný štátom a prepojený so živou pamäťou, napríklad prostredníctvom sprievodcov, ktorí sú bývalými zamestnancami CFCO (Pambou, 2023/2024). Práve ich svedectvá by mohli slúžiť ako základ pre výstavy, edukačné exkurzie či diskusie so študentmi odborných škôl, čím by sa uchovávali a sprítomňovali osobné aj kolektívne spomienky na železnicu.

3.4 Dokument *Congo-Océan, un chemin de fer et de sang* – Congo-Océan, krvavá železnica

V Konžskej republike sa tak postupne objavujú iniciatívy, ktoré reflektujú bolestivú koloniálnu minulosť a usilujú sa o jej sprítomnenie v kolektívnom vedomí. Jedným z takýchto krokov bolo prvé verejné premietanie dokumentárneho filmu *Congo-Océan, un chemin de fer et de sang* (Congo-Oceán, krvavá železnica) v Konžskej republike. Premietanie sa uskutočnilo 10. júla 2024 v sále *Canal Olympia* v brazzavillskej štvrti Poto-Poto, presne 90 rokov po inaugurácii železnice CFCO (10. júl 1934). Tento dátum nebol zvolený náhodne – symbolicky podčiarkuje súvislosť medzi historickým míľnikom a jeho pamätnou reinterpretáciou (BALOUATA-MALEKA, 2024).

Dokument vznikol v roku 2023 a režírovala francúzska dokumentaristka Catherine Bernstein. Na jeho tvorbe sa ako jediný konžský spolupracovník podieľal filmár a archivár Hassim Tall Boukambou, čo opäť poukazuje na výraznú dominanciu francúzskej perspektívy v naratívnom spracovaní pamäti na výstavbu CFCO. Dokument bol vytvorený na základe výskumu, pričom využíva doteraz nezverejnené archívne zábery, písomné dokumenty a osobné svedectvá potomkov robotníkov, ktorí na výstavbe nedobrovoľne pracovali za neľudských podmienok. Film sa zameriava na skutočnú stránku výstavby železnice, predovšetkým na nútenú prácu, vysokú úmrtnosť robotníkov a represívny aparát koloniálneho režimu, pričom zároveň otvára priestor pre reflexiu dnešného vzťahu Konžanov k tejto infraštruktúre ako miestu pamäti a identity (BALOUATA-MALEKA, 2024).

V článku *l'Horizon Africain* sú uvedené reakcie miestnej verejnosti, historikov i umelcov, ktoré poukazujú na hlboký emocionálny dopad tohoto dokumentu. Režisér a priekopník konžskej kinematografie Sébastien Kamba vyzval štátne orgány k postaveniu pamätníka na počesť viac ako 25 000 obetí výstavby CFCO. Dramatik a bývalý minister kultúry Maxime Ndébéka poznamenal: „*Nepoznáme našu krajinu, našich ľudí a našu históriu. Tento film musí byť premietaný na mnohých miestach*“ (BALOUATA-MALEKA, 2024). Vedúci historického oddelenia Alphonse Mafoua poznamenal, že „*nikdy sme nemali možnosť vidieť zábery z tohto príbehu o výstavbe železnice Kongo-Océán*“[34]. Taktiež vyjadril pobúrenie nad tým, že mnohé verejné priestory stále nesú mená kolonialistov zodpovedných za násilie na robotníkoch. Poukázal aj na neospravedlniteľný fakt, že aj napriek dostupnosti mechanizácie v danej ére bola výstavba realizovaná najmä ručne, za cenu tisícov životov (BALOUATA-MALEKA, 2024).

Hassim Tall Boukambou zdôraznil, že film má nielen umelecký, ale aj pamäťovú a dokumentačnú hodnotu. Je výsledkom niekoľkoročnej práce na sprístupňovaní a obnove národných archívov a slúži ako prostriedok na znovuobjavovanie národného dedičstva, ktoré je verejnosti málo známe. Poznamenal, že vzhľadom na reakcie divákov si myslí, že Konžania sa zaujímajú o svoju históriu a potrebujú znovu objaviť pamiatku svojich predkov. Jeho ambíciou je, aby sa film stal základom diskusií o historickej spravodlivosti, potrebe premenovávania ulíc a celkovej obnove kolektívnej identity Konžanov (BALOUATA-MALEKA, 2024).

Z výpovedí priamych účastníkov premietania, ako aj z tvorivého zámeru autorov vyplýva silná potreba historickej reflexie. Dokumentárny film sa tak stáva jedným z kľúčových nástrojov obnovy postkoloniálnej pamäti a zároveň silným impulzom pre občiansku diskusiu o tom, ako by mala byť táto minulosť sprítomňovaná v súčasnosti v školách, v mestských priestoroch aj vo verejných inštitúciách.

Dokument bol zároveň odvysielaný na francúzskej verejnoprávnej stanici *France 5* ako súčasť série *La Case du Siècle* pri príležitosti Národného dňa spomienky na obchod s otrokmi (*Journée nationale des mémoires de la traite, de l'esclavage et de leur abolition*) (France Télévisions, 2024). Tento prípad však nemožno vnímať ako súčasť širšieho systematického prehodnocovania koloniálnej histórie vo Francúzsku. V oficiálnom vzdelávacom, pamäťovom či kultúrnom diskurze stále absentuje komplexné spracovanie koloniálnych tém, najmä v súvislosti so strednou Afrikou. Zároveň to poukazuje, na to ako si Francúzsko selektívne

[34] Podľa archívneho inventára ANOM (séria GGAEF 3H) boli záznamy o CFCO systematicky vedené a uskladnené vo Francúzsku, čo znamená, že pôvod pamäti zostal mimo dosahu konžského obyvateľstva.

rámcuje koloniálnu minulosť v kontexte humanistického diskurzu, bez skutočného prehodnotenia vlastného imperiálneho dedičstva.

3.5 Právna cesta

Snaha o spravodlivé vyrovnanie sa s koloniálnou minulosťou v postkoloniálnych spoločnostiach nadobúda čoraz konkrétnejšie podoby nielen v symbolickej či diskurzívnej rovine, ale aj prostredníctvom právnych nástrojov. Príkladom takejto snahy je právna iniciatíva francúzskej Zastupiteľskej rady černošských združení (*Conseil représentatif des associations noires* – CRAN), ktorá v roku 2014 podala žalobu za zločiny proti ľudskosti spojené s výstavbou železnice Congo-Océan (CFCO). Tento čin predstavuje jeden z prvých pokusov domáhať sa právnej zodpovednosti súčasných spoločností za činy spáchané vrámci francúzskeho koloniálneho projektu v Afrike (Le Monde, 2014).

Sťažnosť bola podaná voči trom spoločnostiam: *Spie, Spie-Batignolles a Clayax Acquisition.* Tieto subjekty sú právnymi nástupcami niekdajšej spoločnosti Batignolles, hlavného koncesionára výstavby železnice Congo-Océan v 20. rokoch 20. storočia. Žaloba, podaná na Najvyšší súd v Pontoise, predstavuje historicky významný krok k uznaniu kolonializmu ako systému, ktorý spáchal vážne zločiny, a zároveň otvára priestor pre právne riešenie koloniálnych krívd (Le Monde, 2014).

CRAN týmto krokom vyzýva na transnacionálne uznanie koloniálnych zločinov nielen na symbolickej úrovni, ale hlavne v právnej a ekonomickej zodpovednosti. Organizácia argumentuje, že výstavba CFCO bola realizovaná na základe masového nasadenia nútenej práce, pri ktorej zomrelo niekoľko tisíc Afričanov. Ako dokladá správa francúzskeho parlamentu z roku 1928, úmrtnosť robotníkov na tejto stavbe dosiahla až 57 %[35] (Le Monde, 2014). CRAN vo svojej žalobe poukazuje na to, že išlo o formu novodobého otroctva, ktorá by mala byť klasifikovaná ako nepremlčateľný zločin proti ľudskosti.

Historici aj predstavitelia CRAN objasňujú, že hoci bolo otroctvo vo Francúzsku oficiálne zrušené v roku 1848, systém nútenej práce v kolóniách de facto pokračoval až do roku 1946, kedy bolo zakázané zákonom presadeným Félixom Houphouët-Boignym. Táto forma práce sa týkala širokých skupín obyvateľstva a bola štátom organizovaná bez ohľadu na

[35] Tento údaj však nie je možné jednoznačne overiť a v súčasnej historiografii sa považuje za pravdepodobne nadsadený. Problémom je jednak nedostatok spoľahlivých administratívnych záznamov o počtoch robotníkov a mŕtvych, ich prítomnosť nebola nikdy systematicky evidovaná. Kým oficiálne odhady hovoria o približne 17 000 obetiach, reálne čísla mohli byť vyššie — zároveň je však úmrtnosť 57 % v súvislosti s celkovou pracovnou silou považovaná za nepravdepodobnú. Napriek tomu tento údaj vypovedá o všeobecne extrémnych a často smrteľných podmienkach, ktoré na stavbe CFCO panovali.

individuálne súhlasy, nešlo o jednotlivcov odsúdených súdom, ale o systémovú prax pod vedením koloniálneho štátu (Le Monde, 2013).

Z právneho hľadiska sa CRAN opiera o zákon Taubira z roku 2001, ktorý definuje otroctvo ako zločin proti ľudskosti. Tým sa tieto činy stávajú nepremlčateľnými a otvárajú dvere ďalším žalobám. Význam tejto iniciatívy nespočíva len v jej právnych dôsledkoch, ale najmä v narušení oficiálneho francúzskeho naratívu o koloniálnej minulosti, naratívu, ktorý doteraz marginalizoval utrpenie kolonizovaných a heroizoval koloniálne projekty ako súčasť civilizačnej misie (Africanews, 2018).

Z pohľadu CRAN nejde len o minulosť. Vnímanie týchto udalostí ako spoločnej, a nie jednostrannej histórie, má zásadný význam pre dosiahnutie skutočnej rovnosti. Prezident CRAN Louis-Georges Tin zdôrazňuje, že „*túto tragédiu sme ako Francúzi prežili spolu, na oboch stranách barikády*“ (Le Monde, 2013). Francúzsky postoj k materiálnemu odškodneniu je však zdržanlivý, v tom čase prezident François Hollande v roku 2013 odmietol akékoľvek formy reparácií, pričom argumentoval potrebou „mieru zmierených spomienok“ (Le Monde, 2013).

CRAN však presadzuje spravodlivosť aj v podobe symbolických gest, ako je výstavba škôl či verejné uznanie historických krívd. Pri porovnaní s inými postkoloniálnymi prípadmi, ako bolo britské odškodnenie Keni alebo talianske reparácie Líbyi, CRAN tvrdí, že aj Francúzsko by malo konať. Podľa organizácie nejde len o finančné kompenzácie, ale o komplexnú kultúrnu a pamäťovú obnovu, vrátane vrátenia múzejných objektov a prerámcovania výkladu francúzskej koloniálnej histórie.

Prípad CFCO tak nadobúda rozmer pamäťového boja, je to pokus o revíziu kolektívnej pamäti, ktorá v postkoloniálnych spoločnostiach formuje identitu, historické vedomie aj nároky na spravodlivosť. Congo-Océan, železnica postavená za cenu desaťtisícov životov, sa vďaka tejto právnej iniciatíve stáva symbolom potreby otvorenej konfrontácie s koloniálnou minulosťou. Žaloba CRAN je preto nielen aktom právneho odboja, ale aj dôležitým pamäťovým gestom, ktoré má ambíciu meniť nielen zákony, ale aj spôsob, akým spoločnosti premýšľajú o svojej histórii.

3.6 Média a politický jazyk

Otázka obnovy železničnej trate Congo-Océan je v Konžskej republike prítomná nielen v dopravných a hospodárskych stratégiách, ale aj v symbolickom a politickom jazyku, ktorým sa formuje verejná mienka. Rétorika okolo CFCO sa pohybuje medzi optimistickými víziami rozvoja, výzvami na regionálnu integráciu a pragmatickým priznaním technického úpadku.

Nižšie uvedené vyjadrenia politických predstaviteľov, štátnych úradníkov a generálnych riaditeľov často balansujú medzi ambíciami obnovy a realitou systémového zlyhávania. V médiách sa tak konštruuje ambivalentný obraz: železnica ako „chrbtová kosť“ národnej infraštruktúry a zároveň ako zanedbaný pozostatok koloniálnej éry, ktorý sa pod ťarchou času, nedostatku investícií a fragmentovanej politiky stáva symbolom neukončeného postkoloniálneho projektu (Séverin, 2021).

Diskusia o rekonštrukcii železničnej trate Congo-Océan sa opakovane objavuje v politických, hospodárskych i mediálnych diskurzoch Konžskej republiky. Vyjadrenie Nicka Tosta, obchodného riaditeľa spoločnosti zapojenej do možnej rekonštrukcie železničnej trate CFCO z apríla 2007, je aj po skoro dvoch dekádach bohužiaľ aktuálne (RMT Bristol, 2007). *„Trať vyžaduje obnovu približne 50 % svojej dĺžky, pričom odhadované náklady sú okolo 600 000 dolárov (508 836 eur) na kilometer, bez započítania úsekov, ktoré si môžu vyžadovať kompletnú výmenu.“* Z čoho vyplýva, že obnova železnice závisí od iniciatívy a kapitálu zahraničných spoločnosti, keďže štát v prípade modernizácie infraštruktúry nie je konzistentný. To možno čítať ako pokračovanie neokoloniálneho vzorca závislosti, kde bývalé kolónie nemajú dostatočné zdroje na opravu vlastnej infraštruktúry, čo často vedie k nerovným partnerstvám a stratám suverenity.

Napriek tomu, však môžeme vidieť *Plan National de Développement (PND) 2022–2026,* kde Konžská vláda predstavila celkový rozpočet vyčlenený na obnovu CFCO vo výške 200 miliárd CFA frankov (305 miliónov eur) s cieľom obnoviť pravidelnú železničnú prevádzku do roku 2026 (République du Congo, 2022). V pláne rekonštrukcie je zahrnutá modernizácia trate Pointe-Noire – Brazzaville, obnova vetvy Mont-Belo – Mbinda a nákupu 50 nových lokomotív. Z vonkajšieho pohľadu to vyzerá ako dostatočný strategický plán hospodárskej integrácie a logistiky, z vnútorného pohľadu však narážame na skutočnosť kedy v roku 2025 je zo 43 lokomotív funkčných len 12, čo poukazuje na systemické zlyhávanie štátu v oblasti údržby a verejnej dopravy (La Semaine Africaine, 2024b).

Vyplýva z toho ambivalentný naratív: na jednej strane vláda artikuluje modernizáciu železnice ako dôkaz technickej kompetencie a suverenity, na druhej strane, konkrétny príklad nákupu štyroch lokomotív cez belgické konzorcium (s dohodou uzavretou ešte v roku 2015) poukazuje na dlhodobú závislosť na zahraničných dodávateľoch a meškaniach v realizácii (République du Congo, 2022).

V prejave hlava štátu z 28. novembra 2024 vyzvala vládu, aby aktualizovala štúdie vykonané o rozchode koľají a obnove trate v tuneloch s cieľom modernizovať ju a zosúladiť s medzinárodnými štandardmi. *„Žiaľ, z dôvodov, ktoré vláda nemôže ovplyvniť, ešte neboli*

sprístupnené potrebné finančné prostriedky na tieto operácie," vyjadril s poľutovaním generálny riaditeľ spoločnosti Chemin de fer Congo Océan (La Semaine Africaine, 2024b). Tento výrok obhajuje ekonomickú nečinnosť prostredníctvom odvolávania sa na externé faktory, ktoré však nie sú nijako konkretizované. Takéto vyjadrenie zakrýva nedostatočné plánovanie a nízku politickú vôľu realizovať skutočnú obnovu CFCO.

Ďalším rozmerom v tejto otázke je aj počet a plat zamestnancov. K 31. decembru 2024 mala CFCO 1 619 stálych zamestnancov, ktorí boli rozdelení: 1 064 priamych zamestnancov, 450 supervízorov a 127 manažérov. Tento počet však neustále klesá v dôsledku hromadných odchodov do dôchodku. Počas roku 2024 bolo zamestnancom vyplatených deväť mesiacov platov, čo predstavuje celkový nedoplatok na mzdách vo výške 39 mesiacov plus odškodnenie pri ukončení kariéry sa pravidelne nevypláca od roku 2016, čomu nasvedčuje aj zlé prerozdeľovanie financií v tomto sektore[36] (La Semaine Africaine, 2024b).

Minister dopravy Sayi hovorí: „*Musíme zabezpečiť, aby sa naplnilo veľké poslanie dopravy vrátane prepravy tovaru z hlbokomorského prístavu do mesta Brazzaville. A zajtra, aby sme slúžili aj iným krajinám, ako je východ a západ Konžskej demokratickej republiky, juh Stredoafrickej republiky a možno aj východ Kamerunu. A ak CFCO niekedy prevezme túto ambíciu vybudovať jeden z najväčších prístavov v strednej Afrike, budeme mať aj vybudovanú železnicu na prepravu tohto tovaru*." (MABONZO, 2023). Tento naratív reflektuje rozvojový diskurz, v ktorom sa CFCO stáva súčasťou regionálnej ekonomickej integrácie. Problém však spočíva v tom, že ideálna vízia je postavená na slabých základoch, viaceré trate boli v posledných rokoch poškodené a následne uzavreté, dochádzalo k prepúšťaniu zamestnancov a infraštruktúra je značne degradovaná. Aj v tomto kontexte je zreteľné, že väčší dôraz je kladený na nákladnú dopravu, ktorá má mať medzištátny charakter, pričom o osobnej doprave v prejave ministra nie je vôbec zmienka.

Naratív uprednostňovania nákladnej dopravy pred tou osobnou podporuje aj fakt zníženia cien, ktoré sa podľa generálneho riaditeľa spoločnosti CFCO Jeana Clauda Tchibassu Louboungoua pohybuje medzi 5 a 10 %, pričom sa týka iba spoločností, ktoré prepravujú svoj tovar po železnici (MAPANGA, 2019). Zvýhodňovanie podnikov na úkor cestujúcich, ktorí žiadajú zníženie cien je jednou z dlhoročných kritík voči CFCO.

Otázka rozdelenia financií v železničnom sektore bližšie objasňuje aj ministrova veta z roku 2015: *„Nemyslím si, že CFCO je považovaná za poskytovateľskú spoločnosť, ktorá umožňuje vláde a ministrom republiky plniť si vrecká"* je obranou, ktorá poukazuje na

[36] Otázka nevyplácania výplat je však celoštátnym problémom a netýka sa len spoločnosti CFCO.

existujúcu podozrievavosti verejnosti voči netransparetnosti rozpočtu železnice (IBINGA, 2015a). Z krížových odkazov na vyhlásenia a publikácie po sebe nasledujúcich konžských vlád však vyplýva, že štátny rozpočet je dostatočne financovaný (BADILA, 2023). To vysvetľuje cestnú a letiskovú infraštruktúru, ktorá sa v krajine rozvíja. Avšak pri investíciách, ktoré idú do železnice z plánového rozpočtu, nezodpovedajú jej reálnemu stavu.

Cestujúci vlaku Ocean, ďalšej linky CFCO, často upozorňujú na katastrofálne cestovné podmienky. Vagóny zatekajú a železnica nedokáže zabezpečiť ani základné informovanie o odchodoch a meškaniach. Ako uviedla cestujúca Angela Donon, vlak, ktorý mal odísť o 13:00, nakoniec čakal až do 21:00 bez akejkoľvek informácie pre cestujúcich. Takéto situácie poukazujú nielen na technický rozklad infraštruktúry, ale aj na organizačné a komunikačné zlyhania spoločnosti (LEGNOKI, 2015).

„*V Kongu-Brazzaville vieme, kedy vlak odchádza, ale nikdy nevieme, kedy dorazí do cieľa*“. *Vlak „Gazela“, ktorý prejde 510 km za 23 hodín? To je dva roky po vzniku krajiny neprijateľné. Minister dopravy Honoré Sayi a vedenie CFCO „majú stále veľa práce“. Táto trať je v zlom stave. Opravovaná je už roky. Železniční pracovníci, ktorí udržiavajú túto trať, zistili, že koľajnice sú skrútené alebo dokonca zlomené a že takmer 80 spojovacích prvkov je prasknutých. Po tragédii v Mvougouti je to desivé odhalenie. Vlak „Gazela“ sa tak premení na vlak „Tortue“(korytnačka).* Takto okomentoval situáciu jeden z cestujúcich (MAPANGA, 2023).

Stav železnice môžeme vidieť aj vo vyjadrenia cestujúcich, napríklad v roku 2010 Francúz Fabrice reflektuje svoju skúsenosť z Konga na svojom blogu takto: *„Je to najchudobnejšia časť obyvateľstva, ktorá je nútená používať tento dopravný prostriedok. Cesta vlakom do hlavného mesta Brazzaville trvá jeden, dva alebo dokonca tri dni v nehygienických podmienkach. To je dlhá doba na cestu dlhú 512 km (vo Francúzsku trvá prekonanie rovnakej vzdialenosti TGV 2 alebo 3 hodiny*)“ (MOUSTIC, 2010).

Táto výpoveď ponúka ilustratívny príklad eurocentrického skreslenia, ktoré ignoruje historické, infraštrukturálne aj politicko-ekonomické kontexty. Jeho pohoršenie nad tým, že 512 kilometrov medzi Pointe-Noire a Brazzaville trvá „jeden, dva, či tri dni“ vo vlaku, ktorý využívajú „najchudobnejší“, je síce pochopiteľné z hľadiska osobného diskomfortu, no zároveň triviálne relativizuje kontext násilia, v ktorom bola táto trať vybudovaná, teda za cenu desiatok tisícok stredoafrických životov. Jeho prirovnanie k francúzskemu TGV, ktoré rovnakú vzdialenosť prejde za dve hodiny, ignoruje nielen technologický, ale najmä koloniálny rozdiel medzi oboma železnicami: zatiaľ čo TGV predstavuje vrchol technologického pokroku vyspelého štátu, CFCO bola projektom koloniálneho vykorisťovania, realizovaným

prostredníctvom nútenej práce v podmienkach extrémneho násilia, bez následnej reparácie, komplexnej obnovy či udržateľnej starostlivosti zo strany štátu.

Fabriceov komentár tak reprodukuje postkoloniálnu slepotu, v ktorej sa nefunkčnosť infraštruktúry stáva objektom úžasu či irónie, namiesto toho, aby bola čítaná ako dôsledok historického zločinu a dlhodobého zanedbávania periférie. Tento pohľad zároveň odhaľuje pretrvávajúce asymetrie v chápaní modernity, kde sa západný štandard považuje za samozrejmý, zatiaľ čo konžská realita je znevažovaná. Ide teda o výrok, ktorý si nevyžaduje len doplnenie kontextu, ale aj kritickú dekonštrukciu naratívu, v ktorom je technická zaostalosť vnímaná izolovane, bez uvedomenia si jej historických koreňov.

Ďalším problémom je skutočnosť, že vláda sa na obnovu železnice nepozerá holisticky a konzistentne, ale skôr reaguje na jednotlivé krízové situácie bez strategickej vízie a dlhodobej koncepčnej línie. Namiesto systémových riešení často prijíma dočasné opatrenia, ktoré síce môžu krátkodobo zmierniť niektoré dôsledky havarijného stavu infraštruktúry, no v dlhodobom horizonte nie sú udržateľné ani efektívne. Tento prístup vedie k fragmentácii snáh o obnovu CFCO a v konečnom dôsledku je kontraproduktívny.

Rozhovor s vtedajším generálnym tajomníkom CFCO Jeanom Claudom Tchibassom, odvysielaný stanicami Télé Sud a Vox Africa v roku 2015, predstavuje pokusu o rehabilitáciu kolonializmu prostredníctvom inštitucionálneho naratívu. Výpovede predstaviteľa CFCO v ňom odhaľujú stratégiu diskurzívnej neutralizácie minulosti, najmä prostredníctvom relativizácie nútenej práce počas výstavby železnice.

Polemické zľahčovanie nútenej práce výrokom *„to je silné slovo“* signalizuje vedomú snahu zjemniť historickú realitu systematického násilia a využiť jazyk ako nástroj depolitizácie. V podobnom duchu pokračuje Tchibassa tvrdením, že *„nešlo o otrockú prácu“*, ale o „*ekonomickú nevyhnutnosť*“ (IBINGA, 2015b). Takéto formulácie opomínajú zásadné kontexty koloniálnej moci, v ktorých sa ekonomické opodstatnenie v skutočnosti realizovalo prostredníctvom masového nasadenia stredoafrického obyvateľstva do vysoko smrteľnej a vynucovanej práce bez slobody výberu, odmien, zdravotnej starostlivosti či právneho postavenia. Tchibassove vyjadrenia tak ilustrujú mechanizmus tzv. inštitucionálneho vytesňovania zodpovednosti, kde je koloniálne násilie reinterpretované ako „*ťažká, ale nevyhnutná fáza rozvoja*“ (IBINGA, 2015b). Tento rámec sa nielenže vyhýba explicitnému pomenovaniu zločinov, ale zároveň sa pokúša o ich začlenenie do naratívu o technologickom pokroku.

Prejav nového generálneho riaditeľa CFCO, Ignacea Ngangu, z 12. januára 2021 však ukazuje, aké dôležité miesto má železnica v kolektívnej pamäti Konžanov. Keď ju prirovnal k

„*chorému, ktorého možno vyliečiť*“, nešlo len o technickú obnovu, ale aj o snahu vrátiť železnici jej stratený význam (Séverin, 2021). Cieľom je obnoviť jej „dobré meno“ a znovu z nej urobiť hlavný pilier ekonomiky, ako tomu bolo v minulosti (pravdepodobne v 70. – 80. rokoch). Výzva, aby sa spoločnosť vedela sama postarať o svoju prevádzku, vyjadruje snahu premeniť CFCO z objektu závislosti na symbol schopnosti štátu niesť zodpovednosť za svoje historické dedičstvo a pretvárať ho podľa vlastných predstáv (Séverin, 2021).

Podobne aj zástupca riaditeľa, Georges Olivier Itoua, otvorene pomenoval technické a personálne problémy CFCO: ako starnúci a nefunkčný vozový park, rozbité koľaje, zlé spojenie, zastaranú signalizáciu či nedostatok kvalifikovaného personálu, no zároveň apeluje na zodpovednosť jednotlivcov i kolektívu, čím sa opäť potvrdzuje železnica ako predmet celonárodného záujmu (Séverin, 2021). Itoua vyzval na kolektívnu zodpovednosť a participáciu zamestnancov pri revitalizácii železnice, čím podporil diskurz o CFCO ako spoločnom predmete národného záujmu. Obnova železnice je tak v diskurze štátnych inštitúcií vnímaná ako spoločný cieľ záujmov pričom sa vyžaduje aj občianska spolupráca.

Napokon, fakt, že nové vedenie CFCO bolo vymenované prezidentským dekrétom, podčiarkuje centralizovaný a politizovaný charakter tejto inštitúcie. CFCO tak nefunguje len ako dopravný podnik, ale ako strategický článok štátnej štruktúry a politických rozhodnutí (Séverin, 2021). Tým pádom je moc a zodpovednosť za stav železnice výlučne na strane vlády.

Trať bola uvedená do prevádzky v roku 1934 a od tej doby prešla len minimálnou údržbou, čo naznačuje pretrvávajúci postkoloniálny vzťah k infraštruktúre ako k dedičstvu, o ktoré sa štát nedokázal či nevedel dlhodobo starať (SAINT-VAL, 2024). Tento aspekt zodpovedá širšiemu problému kultúrnej pamäti v postkoloniálnych spoločnostiach, kde infraštruktúra často zostáva „zamrznutá v čase“, symbolicky aj prakticky. Hoci formálne došlo k nezávislosti, infraštruktúrna kultúra zostáva nefunkčná a nevlastnená akoby „nepatrila nikomu“. Tento jav často býva označovaný ako „mŕtve dedičstvo“ (angl. *dead infrastructure heritage*). Na jednej strane Francúzi zanechali Konžanom železnicu, infraštruktúru, ktorá bola od začiatku koncipovaná ako koloniálny nástroj slúžiaci výlučne na ekonomické účely a ktorá nezohľadňovala potreby ani perspektívy miestneho obyvateľstva. Na druhej strane však od získania nezávislosti ubehlo už viac ako šesťdesiat rokov, čas, ktorý mohol byť využitý na premenu tejto infraštruktúry, ktorá by zodpovedala miestnym potrebám (Mbembe, s. 7–9, 2001).

3.7 Verejný priestor a vizuálna kultúra

Kolektívna pamäť sa formuje nielen prostredníctvom školských osnov, literatúry či médií, ale aj skrze pamätníky, múzeá a symbolické architektúry, ktoré zaberajú fyzické miesto v každodennom živote obyvateľov. V Konžskej republike, kde výstavba železnice Congo-Océan predstavuje jednu z najtraumatickejších kapitol koloniálnej minulosti, je pozoruhodné sledovať, ako je táto história, alebo skôr jej absencia, reprezentovaná v spoločnom priestore.

Pamätníky ako *Ulička búst a talentov* v Brazzaville predstavujú pôsobivý príklad toho, ako sa v mestskom priestore zhmotňuje komunitne formovaná kolektívna pamäť. Tento verejný priestor, umiestnený oproti železničnej stanici CFCO a kancelárii premiéra v štvrti Poto-Poto, združuje takmer tridsiatku búst osobností z oblasti kultúry, politiky, cirkvi či športu. Uznanie mien od Sonyho Labou Tansiho po Patricea Lumumbu vychádza zo súhlasného spoločenského konsenzu, ktorý odráža hodnoty a historické míľniky, s ktorými sa konžská spoločnosť identifikuje (SIKA, 2025).

Absencia akýchkoľvek osôb spojených s CFCO v tejto aleji naznačuje, že výstavba železnice a jej obete sú kolektívne vytesňované z verejnej pamäte, ako keby spoločnosť alebo štát nechceli reflektovať túto tému. Napriek integrácii železnice do konžských dejín a národnej identity, výstavba CFCO zostáva v oficiálnom kultúrnom diskurze marginalizovaná bez výslovnej pietnej pripomienky v inštaláciách mesta.

Absencia búst a verejných pripomienok obetiam CFCO v Kongu (na rozdiel od staníc „Les Saras“ a „Les Bandas“, ktorých názvy síce evokujú pôvod robotníkov, ale absentuje pri nich explicitná pietnosť), poukazuje na to, že tieto tragické kapitoly histórie akoby zostávali na okraji kolektívnej pamäte. Či už z dôvodu nedostatku prostriedkov, politickej vôle alebo z dôvodu bolestivosti spomienky akoby si na tie časy spoločnosť ani nechcela spomínať.

Jediným oficiálnym pamätníkom pripomínajúcim výstavbu železnice Congo-Océan je stéla postavená generálnym guvernérom Raphaëlom Antonettim pri príležitosti ukončenia výstavby trate CFCO. Táto stéla, vysoká dva metre, je udržiavaná napriek tomu, že sa nachádza viac ako kilometer od stanice Pointe-Noire. Samotný jazyk pamätnej tabule je strohý, administratívny, bez akéhokoľvek odkazu na násilný kontext nútenej práce, ktorou bola výstavba železnice sprevádzaná, a bez zmienky o tisícoch obetí tohto projektu. Ako

poznamenáva autor cestopisu Fabrice Moustic, „*cieľom stély nebolo pripomenúť ľudskú cenu, ale osláviť guvernéra ako hlavného remeselníka výstavby*“ (MOUSTIC 2012).

Obrázok 10 Stéla dokončenia CFCO v roku 1934

(Zdroj: Fabrice Moustic)

Takáto forma komemorácie stelesňuje výrazne asymetrickú pamäť, v ktorej kolonizátor figuruje ako aktívny tvorca pokroku, zatiaľ čo kolonizované obyvateľstvo zostáva vymazané, redukované na anonymnú pracovnú silu bez hlasu a histórie. Táto selektívna pamäťová stratégia teda nielenže reprodukuje hegemonické kolonialne naratívy, ale zároveň znemožňuje artikuláciu alternatívnych pamäťových režimov založených na uznaní utrpenia a historickej spravodlivosti. Absencia iných oficiálnych pamätných miest venovaných obetiam CFCO výrazne kontrastuje s viditeľnosťou tohto jediného monumentu, ktorý explicitne reprezentuje záujmy a symbolické prvenstvo koloniálnej moci. Udržiavanie takéhoto pamätníka v postkoloniálnom kontexte preto nemožno vnímať ako neutrálny historický akt, ale skôr ako prejav pretrvávajúceho ideologického rámca, v ktorom sa pamäť formuje na základe koloniálneho výberu a zabúdania.

V Pointe-Noire, ktoré by vzhľadom na svoju historickú i geografickú pozíciu ako koncový bod železnice Congo-Océan, mohlo javiť ako prirodzený priestor pre artikuláciu kritickej a mnohovrstevnej pamäti, je pamäťová krajina stále jednostranná. Okrem už spomínanej pamätnej stély sa medzi málo dochované monumenty radí aj busta generálneho guvernéra Raphaëla Antonettiho umiestnená na Boulevard du Général-de-Gaulle (MOUSTIC,

2013). Tento pamätník, podobne ako stéla, nereflektuje komplexnosť koloniálneho dedičstva, ale naopak prispieva k jeho glorifikácii.

Obrázok 11 Busta generála Raffaela Antonettiho v Pointe-Noire, 16. 3. 2025

(*Zdroj: Hassim Tall Boukambou*)

Heroizácia osobností koloniálnej administratívy prostredníctvom verejných pamätníkov tak utvrdzuje hegemonickú perspektívu, v ktorej sú architekti koloniálneho poriadku oslavovaní ako modernizátori, zatiaľ čo obete ich politík ostávajú mimo viditeľného rámca kolektívnej pamäti. Tento pamätný deficit nie je len symbolickým zlyhaním, ale má aj reálne dôsledky pre súčasné spoločenské vedomie, bráni rekontextualizácii historických krívd a tým aj možnostiam ich spracovania a integrácie do národnej identity. Ako ukazuje súčasná absencia pamätníkov venovaných konžským robotníkom CFCO, formovanie verejného priestoru sa stále riadi logikou kolonializmu, v ktorej kolonizátor ostáva viditeľný a pripomínaný, zatiaľ čo kolonizovaný je vymazaný zo spoločenskej pamäti.

Jedinečným a zatiaľ ojedinelým priestorom systematickej reflexie výstavby železnice Congo-Océan v súčasnej Konžskej republike je *Musée du Cercle Africain* v Pointe-Noire. Toto múzeum, otvorené v decembri 2018 predstavuje dôležitý pokus o institucionalizáciu historickej pamäti CFCO. Múzeum disponuje stálou výstavou, ktorá sa venuje výlučne histórii tejto železnice, pričom pokrýva fázy jej výstavby, každodenný život robotníkov, ako aj technicko-vizuálne aspekty prostredníctvom dobových fotografií, plánov a artefaktov. Hoci súčasťou výstavy sú aj fotografie robotníkov a zmienky o ťažkých podmienkach, problematika nútenej práce, vysoká úmrtnosť, brutalita koloniálneho režimu a jeho sociálne dôsledky sú

tématizované len okrajovo, často v eufemistickom alebo distančnom jazyku. Chýba tu hlbšia reflexia koloniálneho násilia a jeho pretrvávajúcej prítomnosti v súčasnom diskurze.

Aj keď samotná existencia takejto expozície predstavuje významný krok smerom k uchovaniu pamäte na traumatickú koloniálnu infraštruktúru, jej ojedinelosť v rámci celej republiky ukazuje, že CFCO zatiaľ nezískala stabilné miesto v širšej kultúrnej politike pamäti. Žiadne z ostatných významnejších štátnych alebo komunitných múzeí, ako napríklad *Musée National du Congo* v Brazzaville, tejto téme nevenuje samostatnú výstavu či systematickú pozornosť, čo odhaľuje istý pamäťový deficit či dokonca selektívne zabúdanie.

Z tejto perspektívy možno konštatovať, že pamäťová politika Konžskej republiky v prípade CFCO ostáva fragmentárna a vo veľkej miere determinovaná logikou technického a inštitucionálneho prístupu, ktorý sa vyhýba explicitnej konfrontácii s koloniálnym dedičstvom ako traumou. Pamäť, ktorá sa takto formuje, nie je len neúplná, ale je aj politická, pretože akt výberu, čo a ako si spoločnosť pamätá, zároveň určuje, ktoré skupiny a skúsenosti ostávajú na periférii verejného diskurzu.

Pamäťové iniciatívy sa však objavujú aj mimo formálnych múzejných inštitúcií. Príkladom je verejné premietanie dokumentárneho filmu *Le chemin de fer et du sang* režisérky Catherine Bernstein, ktoré sa uskutočnilo 11. júla 2025 v *Centre culturel français Émile Zola* v Brazzaville. Dokument tématizuje výstavbu železnice CFCO prostredníctvom výpovedí pamätníkov a ich potomkov, čím ponúka dôležité svedectvo o traumatickej minulosti, ktorá je v oficiálnych naratívoch často marginalizovaná.

Hoci takéto kultúrne podujatia predstavujú pozitívne príklady snahy o uchopenie koloniálneho dedičstva, ich kontext vzbudzuje zároveň viacvrstvovú kritiku. Reflexia koloniálnej infraštruktúry sa tu totiž opäť odohráva pod záštitou francúzskej inštitúcie, v réžii francúzskej autorky a v rámci jazykovo a symbolicky francúzskeho priestoru. Tým sa reprodukuje asymetria pamäťovej produkcie, v ktorej sú nástroje reprezentácie traumatickej minulosti, hoci tématicky orientované na konžskú skúsenosť, stále ovládané bývalou koloniálnou metropolou. Tento jav ilustruje pretrvávajúcu dominanciu francúzskych inštitúcií v oblasti kultúrneho sprostredkovania minulosti, čo problematizuje skutočné presadenie konžského hlasu v diskurze o vlastných dejinách. Hoci obsah filmu môže byť citlivý a rešpektujúci, samotné rámcovanie podujatia symbolicky reflektuje pretrvávajúcu kolonialitu moci (Quijano 2000), kde aj dekolonizačná reflexia zostáva do značnej miery pod kontrolou iného. Z toho vyplýva otázka, do akej miery majú samotní Konžania ako nositelia historickej pamäti skutočnú možnosť aktívne sa podieľať na tvorbe a sprostredkovaní vlastného príbehu.

3.8 Čínska komunita

Symbolickým priestorom pamäti sa stal historický cintorín v centre Pointe-Noire, kde sa nachádzajú hroby niektorých čínskych robotníkov. Miestna iniciatíva pod vedením *Združenia francúzskych občanov v zahraničí* (ADFE), v spolupráci s radnicou a A*sociáciou Ngondo pre boj proti chudobe* (ANLCP), sa zamerala na rekonštrukciu tohto miesta. Cintorín bol dlhé roky v zanedbanom stave, porastený vegetáciou, s poškodeným ohraničením a nečitateľnými nápismi. Rekonštrukčné práce zahŕňali výstavbu obvodových múrov, osadenie brány a úpravu okolia, čím sa z miesta stala dôstojná pamätná lokalita (MOUSTIC, 2018). Aj v tomto prípade sa však hlavnej iniciatívy ujali francúzske subjekty, čo opäť podčiarkuje, že pamäť na výstavbu CFCO je vo verejnom priestore formovaná predovšetkým bývalou koloniálnou mocou.

Na cintoríne bola už v roku 1989 umiestnená betónová pamätná tabuľa s nápisom: *„Pole odpočinku pre čínskych robotníkov. Tu ležia zahraniční čínski robotníci, ktorí zomreli v rokoch 1931 – 1932 pri výstavbe Konžsko-oceánskej železnice.“* Na zozname sa nachádza desať mien vrátane dvoch žien[37]. Jeden zo stĺpov pamätníka nesie vetu: *„Opustili svoju rodnú zem, aby zahynuli veľmi ďaleko od domova.“* (MOUSTIC, 2009). Táto formulácia evokuje existenciálnu diaľku, ktorú robotníci museli prekonať – nie len geograficky, ale aj sociálne a kultúrne.

Obrázok 12 Pointe-Noire, citorín čínských pracovníkov

(*Zdroj: Moustic Fabrice*)

[37] Táto betónová tabuľa predstavuje skôr symbolické uznania čínskych pracovníkov, keďže oficiálne zdroje uvádzajú, že pri výstavbe ich zomrelo okolo 30 (Sautter, 1967). Tento limitovaný počet môže súvisieť s tým, že mnohí robotníci zomreli bez zaznamenania mena.

Tento pietny priestor, nazývaný aj „čínsky cintorín“ alebo „cintorín Tchimani“, sa tak stáva svedectvom o smrti a utrpení, o historických väzbách. Hoci išlo o robotníkov, ktorých prítomnosť v Kongu bola súčasťou širšej kolonializovanej logistiky práce, dnes sú ich hroby miestom diplomatickej symboliky, kultúrnej pamäti a identity čínskej diaspóry v Afrike.

Dňa 4. apríla si čínska komunita v Pointe-Noire uctila pamiatku týchto čínskych robotníkov položením vencov na historickom cintoríne v centre mesta. Približne 800 čínskych robotníkov prišlo do prístavného mesta 14. júla 1929, aby sa podieľali na stavbe železnice, ktorej trasa mala prepojiť pobrežie s vnútrozemím. Ich pamiatku si dnes čínska komunita pripomína ako súčasť kolektívnej pamäti o výstavbe CFCO, ktorá zanechala hlboké stopy v histórii regiónu (MAMPOUYA, 2021).

Počas spomienkového podujatia Xiao Liangping, prezident Čínskej obchodnej asociácie v Konžskej republike (ACCC), vyzdvihol historický význam účasti čínskych robotníkov a poukázal na prepojenie tejto udalosti s dlhodobým vývojom čínsko-konžských vzťahov. Ako uviedol, „výstavba železnice pred storočím zasiala semienka priateľstva medzi Čínou a Kongom“. Pripomenul tiež návštevu čínskeho prezidenta Si Ťin-pchinga v roku 2013 a následné posilnenie bilaterálnych vzťahov na úroveň strategického partnerstva. Tento diskurz zdôrazňuje nielen kontinuitu diplomatických vzťahov, ale aj snahu o symbolickú rekonštrukciu minulosti v prospech súčasnej spolupráce, najmä v rámci iniciatívy tzv. „nových Hodvábnych ciest“ (MAMPOUYA, 2021).

3.9 Železničné stanice

Železničné stanice konžskej železnice Congo-Océan, kedysi stelesnenie francúzskej koloniálnej pýchy, dnes vo veľkej miere predstavujú symbol rozkladu infraštruktúrneho dedičstva. Ich fyzický stav, architektonická dezintegrácia a funkčný úpadok sú symptomatické pre širšie zlyhanie verejných politík v oblasti infraštruktúry, údržby a kultúrnej pamäte. V niektorých prípadoch však došlo k premenovaniu (napríklad stanice Dolisie – viď s. 73), ale k výraznej vizuálnej zmene zatiaľ nedošlo. Skoro na všetkých staniciach môžeme dnes pozorovať prvky koloniálnej architektúry, ktorá sa postupom času rozpadáva.

Viaceré železničné stanice, ktoré kedysi stelesňovali koloniálny idealizmus a modernizačný étos francúzskej nadvlády, dnes chátrajú a stávajú sa vizuálnym dôkazom zanedbania. Stanica Fond Tié-Tié v Pointe-Noire, kedysi považovaná za jednu z najreprezentatívnejších v sieti CFCO, je dnes charakteristická výraznou zanedbanosťou a hygienickou degradáciou. Okolie je znečistené, preniknuté zápachom a premnožený hmyz

komplikuje akýkoľvek pohyb či pobyt v jej okolí (MABONZO, 2014). Tento stav je alarmujúci nielen z pohľadu verejného zdravia, ale aj z perspektívy dôstojnosti verejného priestoru.

Obrázok 13 Stanica Tié-Tié v Pointe Noire, júl 2012

(Zdroj: https://www.youtube.com/watch?v=QeKKeeeZ8iA)

Podobne, železničná stanica v Nkayi, ktorá niesla dedičstvo koloniálneho názvu „Jacob" po francúzskom inžinierovi Léonovi Jacobovi[38], dnes pôsobí ako opustený priestor. Jej chátrajúce priestory, prerastené burinou, bez cestujúcich či dôstojného vybavenia, ukazujú, do akej miery sa CFCO ako štátna spoločnosť vzdialila pôvodnému zámeru byť chrbtovou kosťou národnej mobility (MPAMA, 2017). Oficiálny predaj lístkov je sprevádzaný svojvoľnými praktikami, čo svedčí o absencii funkčného dohľadu nad službami.

[38] V skutočnosti bola stanica Kayes vytvorená v roku 1933, ktorá bola nasledujúci rok premenovaná na Jacob na pamiatku priekopníka výstavby CFCO. Jacob bol prvým stavebným inžinierom, ktorý už v rokoch 1887 – 1888 študoval železničný projekt medzi Brazzaville a atlantickým pobrežím. Na základe nápadu Savorgnana de Brazzu a s pomocou Alberta Dolisieho navrhol rôzne trasy na prekonanie regiónu Kouilou-Niari vrátane tŕnistého lesa Mayombe. V roku 1975 bola stanica Jacob premenovaná na Nkayi.

Obrázok 14 Stanica Nkayi, 31.1. 2022

(Zdroj: https://www.adiac-congo.com/content/recyclage-la-ville-de-nkayi-bientot-dotee-dune-unite-de-fabrique-des-paves-base-des-objets)

Stanica Dolisie[39], kedysi nositeľka názvu po koloniálnom funkcionárovi Albertovi Dolisie, dnes pripomína „strašidelný dom“. Opustené šatne, rozpadnuté stropy, odlupujúca sa omietka a chýbajúce technické vybavenie (napr. klimatizácia) nie sú len vizuálnym symptómom, ale indikátorom dlhodobého rozkladu správy verejného majetku (Dounda, 2024). Táto situácia je obzvlášť paradoxná, keďže v minulosti sa tieto stanice stavali s cieľom reprezentovať francúzsku civilizačnú misiu.

Stanica Brazzaville, ktorú možno považovať za hlavnú železničnú bránu krajiny, dnes stelesňuje úplný kolaps verejného priestoru. Jej okolie je postihnuté drogovou závislosťou, hygienickými problémami, zosuvmi pôdy a úplným zlyhaním údržby. Aj napriek tomu, že budova bola v minulosti rekonštruovaná a v roku 1962 prešla významnou prestavbou, dnes ju obyvatelia vnímajú ako „štvrť hanby“ (Dounda, 2024).

Vizuálna aj technická uniformita staníc na trase CFCO, postavených počas koloniálneho obdobia, zostáva výrazne zachovaná aj dnes, čo potvrdzuje aj prípad malej stanice Les Saras. Táto stanica, nachádzajúca sa približne na 100. kilometri trate od Pointe-Noire, nesie svoj názov na pamiatku robotníkov etnickej skupiny Sara z Čadu, ktorí boli povolaní ako pracovná sila na

[39] Mesto Dolisie nieslo v rokoch 1975 až 1991 názov *Loubomo*, čo odrážalo snahu marxisticko-leninskej vlády Konžskej ľudovej republiky odstrániť toponymá spojené s koloniálnou minulosťou. Názov *Dolisie* bol pôvodne udelený v roku 1934 na počesť francúzskeho správcu Alberta Dolisieho, spoločníka Pierre Savorgnana de Brazzu. Mesto sa v tom čase stalo správnym centrom regiónu (neskôr departmentu Niari). Obnova pôvodného názvu Dolisie po Národnej suverénnej konferencii v roku 1991 bola súčasťou širšieho procesu politickej liberalizácie a návratu k predrevolučnej symbolike.

jej výstavbu. Jej architektúra zodpovedá štandardizovanému vzoru vedľajších staníc CFCO – ide takmer o presnú kópiu staníc vo Favre či Moubotsi, čo odhaľuje centralizovaný koloniálny prístup k výstavbe infraštruktúry, kde bol lokálny kontext do veľkej miery ignorovaný. Stanica sa pôvodne nazývala Mboulou, no bola premenovaná v súlade s tradíciou symbolického pripomínania pracovných obetí, čím sa paradoxne uchováva pamäť na násilnú mobilizáciu pracovnej sily z iných kolónií, namiesto reflexie miestneho obyvateľstva či jeho potrieb. Fyzická prítomnosť staníc pretrváva, no bez primeranej starostlivosti či reinterpretácie ich významu v rámci národnej identity.

Kontrast medzi minulosťou a prítomnosťou je obzvlášť viditeľný na stanici Pointe-Noire, ktorá bola navrhnutá v tzv. normandskom štýle inžinierom Jeanom Philippotom a v koloniálnom diskurze slúžila ako symbol technologického pokroku a modernity Francúzska v Afrike. V súčasnosti, aj napriek tomu, že bola v roku 2010 vyhlásená za historickú pamiatku, chátra a zostáva bez riadnej ochrany a obnovy (MOUSTIC, 2011). Tento stav svedčí o absencii mechanizmov aktívnej ochrany kultúrneho dedičstva a o tom, že postkoloniálne štáty ako Konžská republika nedisponujú nástrojmi ani prioritami na jeho udržateľný rozvoj.

Problém však presahuje samotnú fyzickú údržbu. Nedostatočná dostupnosť staníc pre ľudí so zníženou pohyblivosťou, ako v prípade Brazzaville (Dounda, 2024), poukazuje na trvalo prehliadaný aspekt inkluzívneho plánovania v infraštruktúrnej politike štátu. Nedostatočné investície, zlá správa majetku a chýbajúce stratégie obnovy CFCO sú prepojené s hlbšou krízou v správe verejných služieb.

Obrázok 15 Stanica Pointe-Noire 1940

(Zdroj: Fabrice Moustic)

Obrázok 16 Stanica Pointe-Noire fotená 10.6. 2025

(Zdroj: https://the-running-ginger.blog/author/the-running-ginger/)

Súčasný stav železničných staníc preto nie je iba výsledkom fyzického zanedbania, ale dôsledkom dlhodobého štruktúrneho deficitu vo vnímaní železničnej dopravy ako nástroja verejného blaha. Ich chátranie je tak aj chátraním symbolickej pamäti, ktorá by mohla slúžiť ako priestor kritického zúčtovania s koloniálnou minulosťou.

4 ANALÝZA ROZHOVOROV

Táto kapitola je venovaná analýze deviatich pološtruktúrovaných rozhovorov s respondentmi a respondentkou pochádzajúcimi z Konžskej republiky, ktorých výpovede poskytujú dôležitý prameň k porozumeniu spôsobov, akými sa v súčasnosti konštruuje, sprostredkúva a transformuje kolektívna pamäť o železnici Congo-Océan. Tieto rozhovory ponúkajú bohatý materiál na zachytenie nielen individuálnych postojov, ale aj spoločenských diskurzov, ktoré reflektujú vzťah ku koloniálnej minulosti, k problematike historického vedomia a k postkoloniálnej identite v Konžskej republike.

Medzi deviatimi účastníkmi je zastúpených osem mužov a jedna žena. Väčšina respondentov (osem z deviatich) vyrastala v Konžskej republike, jeden respondent pochádza z diaspóry vo Francúzsku. Z hľadiska vekovej kategórie ide o generáciu narodenú prevažne po roku 1985: dvaja respondenti majú viac ako 50 rokov, ostatní sa nachádzajú vo vekovom rozpätí od 26 do 37 rokov. Všetci respondenti, vrátane respondentky žijúcej v zahraničí, majú osobnú, rodinnú alebo profesijnú väzbu ku železnici CFCO a pochádzajú buď z Brazzaville alebo Pointe-Noire (okrem spomínanej respondentky z diaspóry).

Rozhovory boli realizované online vo francúzskom jazyku. Ich dĺžka sa pohybovala v priemere približne 60 až 90 minút. Väčšina rozhovorov bola so súhlasom respondentov zaznamenaná a následne prepísaná na účely analýzy. Z etických dôvodov je jeden respondent v práci anonymizovaný, zatiaľ čo ostatní súhlasili so zverejnením svojho mena. Ich ochota podeliť sa o vlastnú skúsenosť poukazuje na význam, ktorý pripisujú otázkam historickej pamäti a kolektívneho vedomia v kontexte konžskej spoločnosti.

Výber respondentov prebiehal na základe správy, ktorá bola distribuovaná prostredníctvom e-mailu, sociálnych a komunikačných platforiem (Instagram, Messenger a WhatsApp). Celkovo bolo zaslaných viac než 100 správ, oslovení boli jednotlivci aj inštitúcie vrátane univerzít, kultúrnych centier, médií, umelcov, spisovateľov, pedagógov či pracovníkov verejného sektora (ministerstvá, archívy, múzeá). Kontaktovaná bola aj samotná železničná spoločnosť CFCO, avšak bez akejkoľvek odpovede, oficiálne webové stránky boli v čase výskumu navyše nefunkčné alebo úplne zablokované. Napriek širokému osloveniu bola miera odozvy nízka. Mnohé oslovené osoby buď nereagovali, alebo uviedli, že sa danej problematike nevenujú a odkázali na ďalšie kontakty, ktoré však často zostali neaktuálne alebo nereagovali. Tento aspekt výskumu možno interpretovať ako významný sám o sebe, keďže svedčí o istej miere tabuizácie, marginalizácie alebo nezáujmu o témy železnice CFCO v súčasnom verejnom priestore a kultúrnej pamäti. Zároveň je možné, že obozretnosť a neochota verejne sa vyjadrovať k citlivej téme koloniálneho dedičstva je ovplyvnená aktuálnym spoločensko-

politickým kontextom, a to s blížiacimi sa parlamentnými voľbami v roku 2026, čo môže ovplyvňovať opatrnosť respondentov vo verejnej komunikácii zvlášť k historicky citlivým otázkam akou je koloniálne dedičstvo.

Cieľom rozhovorov bolo získanie čo najširšieho spektra pohľadov od individuálnej pamäte až po kolektívne reprezentácie, pričom osobitný dôraz bol kladený na nasledujúce tématické okruhy: osobná či rodinná skúsenosť s CFCO; spôsoby, akými sa o železnici dozvedeli (škola, rodina, médiá); percepcia koloniálneho a postkoloniálneho vnímania železnice; reflexia jej súčasného téchnického a spoločenského stavu; postoj ku vláde a jej možnostiam obnovy železnice; a napokon širší význam CFCO pre konžskú spoločnosť, mobilitu, kolektívnu a kultúrnu identitu. Analýza rozhovorov tak slúži ako kľúčová výskumná stratégia umožňujúca porozumieť komplexným súvislostiam medzi infraštruktúrou, pamäťou a mocou v postkoloniálnom kontexte Konžskej republiky.

4.1 Prvý rozhovor

Prvý uskutočnený rozhovor bol s 54 ročným pánom Hassimom Tallom Boukambouom, ktorý je prezidentom *Maison des Archives du Congo* (Domu konžských archívov) a zároveň sa podieľal na realizácii dokumentu o výstavbe železnice *Chemin de fer et du sang*. Tento rozhovor predstavuje jedno z najvýraznejších svedectiev o kolektívnej pamäti výstavby železnice Congo-Océan, keďže jeho výpoveď je formovaná nielen rodinnou skúsenosťou, ale aj aktívnou občianskou angažovanosťou v oblasti uchovávania pamäte a sprístupňovaniu archívu.

Boukambou je priamym potomkom z oboch strán bývalých pracovníkov na stavbe železnice – jeho starý otec z matkinej strany Mahougou (prezývaný Koumbi) a starý otec z otcovej strany Julien Boukambou[40], boli naverbovaní medzi rokmi 1926–1927, teda v období vrcholiacej nútenej práce vo veku približne 13 a 18 rokov. Ich príbehy sa uchovali predovšetkým materlinárne, prostredníctvom rozprávania matky, čo je opakujúci sa jav aj u iných respondentov. Táto forma prenosu pamäti potvrdzuje pozorovanie Vansinu (1985), že

[40] Julien Boukambou (17. apríl 1917, Madianga – †13. august 1994, Brazzaville) bol významný konžský syndikalistický aktivista, politik a revolucionár, ktorý zohral kľúčovú rolu pri získaní nezávislosti Konžskej republiky. V rámci významných udalostí konžskej moderny stál v roku 1963 po boku ďalších odborárskych lídrov pri tzv. revolúcii *Trois Glorieuses*, ktorá viedla k pádu prezidenta Fulberta Youloua. Po revolúcii zastával vysoké politické funkcie: poslanec zvolený v roku 1964, prvý podpredseda parlamentu, Sekretár administratívneho úradu politického úradu M.R.N. a neskôr aj veľvyslanec v ZSSR, Mongolsku a Maďarsku. Jeho celoživotný aktivizmus, najprv ako učiteľa, neskôr ako odborového lídra a politika, mal výrazný vplyv na formovanie postkoloniálnej konžskej identity. Dokumentárny film *Révolutionnaire(s)* (2017) režírovaný jeho vnukom Hassimom Tall Boukambouom vychádza práve z jeho odkazov a zachytáva obdobie od boja proti kolonializmu až po obdobie politických zmien po nezávislosti.

orálna história v subsaharskom kontexte pretrváva predovšetkým v rodinných sieťach a je špecificky viazaná na ženské postavy ako nositeľky pamäte.

Samotná výstavba železnice je podľa Boukamboua príkladom deštruktívnej koloniálnej politiky, ktorá pre Konžanov predstavovala nútený a vykorisťovateľský systém:

« Ils avaient l'obligation de travailler deux semaines pour l'état colonial, sans être payés. C'était l'impôt qui payait. »
„(Konžania) Mali povinnosť pracovať dva týždne pre koloniálny štát bez nároku na mzdu. Bola to daň, ktorú splácali."

Tento výrok poukazuje na inštitucionalizované zneužívanie, ktoré francúzska koloniálna správa legalizovala ako prácu namiesto dane, formu nútenej práce, ktorá mala katastrofálne dopady na miestne obyvateľstvo. Boukambou to nazýva „*gâchis humain*" – ľudské plytvanie, čím vystihuje brutalitu systému, ktorý ničil detstvo/dospievanie, narušil rodinné a ekonomické štruktúry a odňal generáciám mužov ich životný horizont:

« Ils ont perdu l'enfance et l'adolescence. »
„(Robotníci) Prišli o detstvo a dospievanie."

Táto výpoveď výstižne ilustruje brutalitu koloniálneho pracovného režimu, ktorý zasahoval do najzákladanejších práv jednotlivca. Strata detstva a dospievania znamenala nielen fyzickú depriváciu, ale aj porušenie práva na rozvoj, vzdelanie a dôstojnosť. V ostrom kontraste s naratívmi o civilizačnom poslaní kolonializmu poukazuje výrok na realitu systematického vykorisťovania. Namiesto ochrany a výchovy detí išlo o ich včasné podrobenie násilnej pracovnej disciplíne, čím sa koloniálny projekt ukazuje ako popretie vlastných deklarovaných hodnôt.

« Beaucoup de Congolais ont perdu leur vie pour une œuvre dont on ne parle presque pas aujourd'hui. » ; «Il n'y a pas de monuments officiels, pas de cérémonies nationales. Rien de tout ça. »
„Mnoho Konžanov prišlo o život pre dielo, o ktorom sa dnes takmer vôbec nehovorí." ; „Neexistujú žiadne oficiálne pamätníky, žiadne národné ceremónie. Nič z toho."

Tieto výpovede odhaľujú zásadný rozpor medzi rozsahom obetí spojených s výstavbou železnice CFCO a ich takmer úplnou absenciou v oficiálnej pamäti štátu. Hoci projekt stál životy tisícok Stredoafričanov, ich utrpenie nebolo symbolicky uznané ani začlenené do národného naratívu. Chýbajúce pamätníky, ceremoniály či štátne gestá poukazujú na vedomé vytesnenie tejto traumatickej kapitoly dejín, ktoré zároveň odráža pretrvávajúce napätie vo vzťahu ku koloniálnemu dedičstvu.

Sám Boukambou inicioval projekty občianskej komemorácie: podieľal sa nielen na tvorbe dokumentu *Congo-Océan, un chemin de fer et de sang* v spolupráci s Catherine Bernstein, ale aj na jeho verejných projekciách a diskusiách. Napriek tomu však upozorňuje na absenciu politickej vôle:

« Ce sont des citoyens qui commencent à faire des choses. Mais l'État ne fait rien. »
„Sú to občania, ktorí začínajú niečo robiť. Ale štát nerobí nič."

Tento deficit pamäti „zhora" tak nahradzuje pamäť „zdola" cez občianske či umelecké iniciatívy. Ako poznamenáva Paul Ricoeur (2000), kolektívna pamäť sa nevytvára len cez fakty, ale najmä cez rituály a verejné uznanie. V prípade CFCO však podľa Boukamboua pretrváva „*mémoire blessée*" – zranená pamäť bez oficiálneho rámca uznania.

Na otázku či sa o histórii výstavbe železnice Congo-Océan učili v škole odpovedal:

« À l'école, non. On en parle rapidement… mais c'est tout. C'est par la transmission orale que les gens se souviennent. Les vieux racontent aux jeunes. »
„V škole nie. Hovorí sa o tom skratkovito... a tým to končí. Ľudia si to pamätajú najmä vďaka ústnemu odovzdávaniu. Starší rozprávajú mladším."

Tento výrok jednoznačne odhaľuje absenciu kritickej reflexie výstavby železnice CFCO v konžskom školskom systéme. Ako upozorňuje Ngũgĩ wa Thiong'o (1986), vzdelávanie bez dekolonizácie vedie k internalizovanému mlčaniu, teda k bezvýhradnému prijímaniu koloniálnych naratívov bez možnosti ich spochybniť alebo reinterpretovať z miestnej perspektívy. V prípade CFCO to neznamená aktívne zabudnutie, ale skôr systematické nevytváranie pamäti, prázdne miesto v učebných osnovách, ktoré bráni formovaniu historického vedomia o tejto infraštruktúrnej traume. Kolektívna pamäť o železnici tak pretrváva predovšetkým ústnym podaním, najmä v rodinách priamo dotknutých jej výstavbou.

Zároveň dodáva, že ekonomická logika železnice sa nezmenila, predtým slúžila koloniálnej metropole, dnes slúži zahraničným záujmom:

« Le chemin de fer a joué la même fonction… avant, pour la métropole, maintenant pour les importations occidentales et chinoises. »
„Železnica zohrávala rovnakú úlohu… predtým pre metropolu, teraz pre západný a čínsky dovoz.“

Táto odpoveď poukazuje na to, že železnica funguje ako nástroj globalizovaného kapitalizmu, ktorý pretrváva bez kritickej dekolonizácie. Miesto nástroja národného rozvoja sa stala CFCO technokratickým kanálom zahraničných záujmov, ktoré využívajú železnicu primárne vo svoj prospech. Táto kontinuita koloniálneho vyústenia v globálnom kapitalizme korešponduje s tým, čo Achille Mbembe označuje ako „*postcolony*“ – systém, v ktorom nezávislosť neznamenala reálnu emancipáciu, ale transformáciu formy dominancie (2001).

Z hľadiska súčasného využitia CFCO poukazuje Boukambou na jej zanedbaný potenciál:

« *Aujourd'hui, le CFCO transporte des marchandises, mais les gens ne prennent presque plus le train. Ils préfèrent la route.* »
„*Dnes CFCO preváža najmä tovar, ale ľudia takmer vôbec necestujú vlakom. Uprednostňujú cestu.“*

Aj keď vlak stále premáva ako prostriedok osobnej dopravy, vo verejnej mienke pretrváva jeho obraz výlučne ako nákladného a nespoľahlivého dopravného prostriedku. Tento rozpor medzi realitou a kolektívnou percepciou odhaľuje hlbšiu pamäťovú diskontinuitu, ktorá ovplyvňuje každodenné rozhodnutia ľudí. Fenomén sa naplno ukazuje aj vo výpovedi Princa (9. rozhovor), ktorého od cestovania vlakom dôrazne odhováralo celé okolie, čo poukazuje na krízu dôvery v inštitúciu CFCO, ktorá kedysi stelesňovala modernitu (70.-80. roky), no dnes evokuje skôr zanedbanosť či obavy.

Napokon, na otázku, či v krajine sú ešte stále nejaké stopy pretrvávajúceho kolonializmu, odpovedal pán Boukambou:

« *Oui, bien sûr… toutes les gares… n'ont pas changé depuis 1921. On a une capitale qui s'appelle encore Brazzaville.* »
„ *Áno, samozrejme… všetky stanice… sa nezmenili od roku 1921. Máme hlavné mesto, ktoré sa stále volá Brazzaville.“*

Tieto výroky kriticky poukazujú na absenciu symbolickej dekolonizácie. Zachovalá koloniálna infraštruktúra, nezmenené názvy miest a vizuálne stopy minulosti ostávajú súčasťou každodennej reality, pričom neprechádzajú žiadnou reflexívnou transformáciou. Fungujú ako „krajina pamäti“, v ktorej je koloniálna minulosť nie prekonaná, ale naturalizovaná, normalizovaná prítomnosťou (Calvet, 1998; Kelly & Altbach, 1973).

Výpoveď Hassima Tall Boukamboua tak ponúka hlboko ukotvenú reflexiu, ktorá prepája osobnú a rodinnú pamäť s ostrou kritikou systémových zlyhaní štátu. Jeho svedectvo poukazuje na brutalitu koloniálneho vykorisťovania, ale zároveň upozorňuje na kontinuitu mlčania, ktorá pretrváva v postkoloniálnom období, najmä prostredníctvom absencie oficiálnych pamäťových politík, zanedbania výučby koloniálnej minulosti v školách a ignorovania potenciálu CFCO ako nositeľa historickej aj ekonomickej hodnoty. Zároveň sa preto snaží z vlastnej iniciatívy verejne artikulovať túto pamäť na výstavbu železnice Congo-Océan, čo možno vnímať ako výraz jeho pripútanosti k tejto historickej skúsenosti a potreby udržať ju v kolektívnom vedomí.

4.2 Druhý Rozhovor

Výpoveď anonymizovaného respondenta vo veku nad 50 rokov z Brazzaville predstavuje výrazný rozdiel oproti pánovi Boukambouvi. Jeho reflexia je formovaná najmä osobnou skúsenosťou so železnicou ako spoľahlivým verejným nástrojom zo 70.-80. rokov.

Respondent prináša obraz železnice ako normálneho, spoľahlivého a funkčného dopravného systému, ktorý zohrával kľúčovú úlohu v jeho každodennom živote. Jeho spomienky nezdôrazňujú brutálnosť výstavby, ale práve obdobie, keď bola železnica plne integrovaná do spoločnosti a bežného rytmu života:

« J’ai toujours utilisé le chemin de fer… c'était le moyen de transport le plus fiable. C’était bon, c’était bien entretenu… Il y avait des trains de tous genres… plusieurs niveaux de propriété… accessible à tout le monde. »

„Vždy som využíval železnicu… bola to najspoľahlivejšia forma dopravy. Bolo to dobré, dobre udržiavané… jazdili rôzne druhy vlakov… viacero úrovní komfortu… prístupné pre všetkých.“

V tomto diskurze absentuje dôraz na utrpenie a kolonializmus, respondentova pamäť bola formovaná prostredníctvom opakovaných skúseností, ktorým Annette Wieviorka (2006) hovorí „*pamäť každodennosti*“ (*mémoire ordinaire*), ktorá neartikuluje dejinnú

nespravodlivosť, ale registruje jej dôsledky: úpadok verejných služieb, stratu kvality infraštruktúr a dôstojnosti. Takáto perspektíva môže nevedome reprodukovať idealizovaný obraz minulosti, kde sa kolonializmus javí ako éra poriadku a efektivity, čím potláča vedomie o jeho násilnej podstate. Ako poznamenáva respondent:

« Avant la guerre civile, c'était bien. Après, on a détruit cette infrastructure. Actuellement, il n'y a que des trains qui transportent la marchandise… ce n'est pas en bon état technique. »
„Pred občianskou vojnou to bolo v poriadku. Potom sme si tú infraštruktúru zničili. V súčasnosti premávajú len nákladné vlaky… nie je to v dobrom technickom stave."

Táto výpoveď poukazuje na zásadný bod zlomu, ktorým bola občianska vojna ako moment deštrukcie, nie len fyzickej, ale aj symbolickej. Železnica CFCO, ktorá bola v minulosti vnímaná ako funkčná, verejne dostupná a sociálne integrujúca infraštruktúra, stratila svoju komunitnú funkciu. V súčasnosti slúži predovšetkým na prepravu tovaru, čím sa transformovala na čisto ekonomický koridor. Železnica sa z verejného priestoru mobility transformovala na ekonomický koridor, čo ilustruje širší trend technokratizácie infraštruktúr a marginalizácie ich sociálnej hodnoty. Výpoveď tak nevyjadruje len technický úpadok CFCO, ale najmä symbolickú premenu jej statusu: z každodennej a životne dôležitej súčasti verejného priestoru sa stala zanedbaná ruina fyzicky aj významovo: zo živého nositeľa kolektívneho života sa stala ruina. Zároveň sa tu zreteľne prejavuje fenomén, kde je železnica v kolektívnej pamäti vnímaná najmä ako prostriedok na prepravu tovaru, zatiaľ čo osobná doprava sa často považuje za nefunkčnú alebo zaniknutú, hoci osobné vlaky v skutočnosti stále premávajú.

Respondentov otec bol jedným z prvých rušňovodičov železnice Congo-Océan, napriek tomu jeho syn sa k tejto minulosti stavia s výraznou rezervou. Na otázku, čo preňho táto železnica znamená, odpovedá jednoducho:

« Pour moi, personnellement, pas grand-chose… Je sais que papa a été conducteur. »
„Pre mňa osobne veľa neznamená... Viem len, že otec bol rušňovodič."

Táto afektívna neutralita, až chladná odťažitosť, kontrastuje s emocionálnym prepojením na CFCO, ktoré vyjadrujú iní respondenti. Môže byť čítaná ako príznak intergeneračného prerušenia pamäti – respondent spomína, že jeho otec zomrel, keď mal len deväť rokov, čo znamená, že neprebehol hlbší naratívny ani emocionálny prenos historickej skúsenosti.

Z pohľadu pamäťových štúdií ide o neúplný alebo prerušený pamäťový reťazec, aký opísal autor Paul Ricoeur (2004) vo svojej koncepcii postpamäti. Postpamäť je druhá generácia

pamäti, nevychádza z vlastnej skúsenosti, ale z kontaktu s rozprávaním rodičov. V prípade respondenta sa však zdá, že tento medzigeneračný kanál zostal uzavretý predčasnou smrťou rodiča, a teda sa pamäť nemohla ukotviť v osobnej identite.

Tento typ výpovede upozorňuje na zraniteľnosť pamäte, najmä v prostrediach, kde neexistujú silné inštitucionálne rámce pre jej uchovávanie. Keď chýbajú školské osnovy, pamätníky alebo verejné diskusie, rodinné rozprávanie ostáva jediným nositeľom historickej pamäti, a ak sa preruší, historické vedomie sa rozpadá na fragmenty, fakty bez významu.

Zásadný posun nastáva vo chvíli, keď respondent explicitne pomenúva pamäťové mlčanie ako politickú skutočnosť:

« Ici au Congo, c'est considéré comme un tabou… on n'ose pas en parler publiquement. Il faut des relations plus saines avec la France pour que les gens osent en parler librement. »
„Tu v Kongu je to považované za tabu… neodvážime sa o tom verejne hovoriť. Na to, aby ľudia o tom mohli hovoriť slobodne, sú potrebné zdravšie vzťahy s Francúzskom."

Respondent týmto naznačuje, že oficiálne mlčanie o CFCO nie je náhodné či prirodzené, ale udržiavané ako nástroj stability a geopolitickej rovnováhy. Pamäť sa tak v tomto prípade nejaví ako slabnúca, ale ako systematicky potlačená. Ticho okolo CFCO nie je dôsledkom „zabudnutia", ale stratégiou prežitia v krajine, kde by otvorená diskusia o minulosti mohla spôsobiť destabilizáciu alebo znepokojiť zahraničných partnerov. Táto výpoveď preto predstavuje cenný príklad toho, ako sa pamäťová politika pretína s geopolitikou a spoločenskou kontrolou.

Respondent ďalej vo svojej výpovedi upozorňuje na absenciu systematickej komemorácie výstavby CFCO v urbánnom priestore. Na otázku, aké stopy CFCO v meste pretrvávajú, odpovedá:

« Il n'y a pas de monuments… sauf quelques statues à la gare de Brazzaville… un travailleur qui a détaché ses chaînes. »
„Nie sú tu žiadne pamätníky… okrem niekoľkých sôch pri stanici v Brazzaville… jeden robotník, ktorý si strháva reťaze[41]."

[41] Pred železničnou stanicou v Brazzaville sa v minulosti nachádzala socha muža trhajúceho reťaze s názvom *Ondongo très fâché* – symbolizujúca oslobodenie spod otroctva a kolonializmu. Išlo o jeden z mála verejných pamätníkov súvisiacich s tematikou slobody a symbolickej moci nezávislosti. Socha bola umiestnená na *Place de la Gare*, neskôr premenovanom na *Place de la Liberté*, no okolo roku 2009 bola odstránená a nahradená novým monumentom – ženskou postavou držiacou plameň slobody. Napriek silnej symbolike pôvodná socha nebola sprevádzaná vysvetľujúcim rámcom ani pripomienkou obetí nútenej práce, čo ilustruje všeobecné vyprázdnenie verejného priestoru od pamäti na výstavbu CFCO.

Respondent poukazuje na to, že medzi málo viditeľné pripomienky koloniálnej éry patrila aj socha pracujúceho muža trhajúceho reťaze, známa ako *Ondongo très fâché* v Brazzaville. Tento monument slobody niesol silnú vizuálnu a naratívnu symboliku: stelesňoval odpor voči útlaku, predstavu emancipácie a potenciálneho historického zlomu. Jeho niekdajšia prítomnosť (a dnes už absencia) tak vypovedá nielen o kolektívnej pamäti, ale aj o štátom regulovanom vzťahu k pamäti a jej reprezentácii vo verejnom priestore.

Pamäť CFCO tak podľa respondenta prežíva len v školských učebniciach a orálnych spomienkach, bez verejnej rezonancie či emocionálneho ukotvenia:

« C'est juste par les manuels scolaires d'histoire… Personnellement, je n'ai même pas encore vu un sketch ou un film qui évoque le CFCO. »

„Pamäť CFCO prežíva iba cez učebnice dejepisu… osobne som ešte nevidel ani len divadelnú scénu alebo film, ktorý by sa tejto téme venoval."

Pamäť CFCO je podľa neho zakonzervovaná v písanej, formálnej podobe a to len okrajovo. Chýba jej estetická reprezentácia aj komunitné spracovanie cez divadelné, filmové či výtvarné reflexie, ktoré by vytvárali emocionálne spojenie medzi minulosťou a prítomnosťou. V protiklade k aktívnym občianskym iniciatívam iných respondentov (napr. Hassim Tall Boukambou), ktorí pamäť nielen uchovávajú, ale ju aj performatívne zviditeľňujú (filmy, verejné projekcie, diskusie), tento respondent zotrváva v rovine faktickej rememorácie bez občianskeho presahu.

Jeho výpovede môžeme označiť ako „tiché svedectvo" – nejde o pasivitu, ale o formu pamäti, ktorá sa neprejavuje prostredníctvom aktivizmu alebo kultúrnej produkcie, ale skôr vo forme reflexívneho vedomia a individuálnej citlivosti. Tento koncept možno teoreticky zaradiť do rámca „tichej pamäti" (*silent memory*), ako ju opisujú autori ako Paul Connerton (1989) – pamät, ktorá nie je artikulovaná v priestore inštitúcií, ale pretrváva v každodennom vedomí, v poznaní, ktoré si ľudia uchovávajú, no verejne neartikulujú.

Z výskumného hľadiska je takáto výpoveď nesmierne cenná. Ukazuje totiž, že kolektívna pamäť CFCO nie je homogénna ani globálne artikulovaná. Kým niektorí jedinci transformujú svoju rodinnú či komunitnú históriu na nástroj spoločenského uvedomenia, iní si uchovávajú pamäť ako osobné vedomie, ktoré síce neaktivizuje, ale ani nezabúda. Práve tieto „tiché vrstvy" pamäti sú kľúčové pre antropologické porozumenie pamäťového poľa: ukazujú, ako si spoločnosť pamätá bez toho, aby o tom verejne hovorila.

4.3 Tretí Rozhovor

Tretí rozhovor bol vedený s 27-ročným Nobel Presleyom z Brazzaville, ktorý pôsobí v oblasti médií pre mladých pod profilom *Jeune congolais*. Tento mladý Konžan síce nie je priamo angažovaný v pamäťovej politike či v oblasti kolonializmu, no jeho reflexia je analyticky podnetná práve tým, že prepája osobnú skúsenosť, znalosť mediálneho prostredia a citlivosť voči historickým a regionálnym nerovnostiam. Jeho výpoveď ponúka kritický pohľad na CFCO ako symbolickú, infraštruktúrnu aj pamäťovú os juhu krajiny, pričom zároveň poukazuje na limity školského vzdelávania, marginalizáciu železnice v národnej politike a pretrvávajúci vplyv postkoloniálneho poriadku.

Respondent už na začiatku rozhovoru zdôrazňuje, že CFCO je vnímané v Kongu ako prirodzená súčasť každodenného života, identity a rodinnej histórie:

« Huit personnes sur dix ont un membre de famille qui a participé à la construction de la ligne.»

„Osem z desiatich ľudí má člena rodiny, ktorý sa podieľal na výstavbe trate.“

Tento transgeneračný väzbový vzorec, má vplyv nielen na individuálnu, ale aj regionálnu identitu. V tomto duchu CFCO nevystupuje len ako technická infraštruktúra, ale aj ako kolektívny symbol mobility, prežitia a spojenia so štátom. Jeho existencia štrukturuje pamäťový horizont juhu krajiny, ktorý respondent ostro kontrastuje so severom:

« Les nordistes ont étudié ça à l'école […] mais certains même n'ont jamais même vu de train d'une manière physique. »

„Severania sa o tom učili v škole […] ale niektorí z nich nikdy v živote nevideli vlak na vlastné oči.“

Táto výpoveď ilustruje Halbwachsovu teóriu kolektívnej pamäti, ktorá zdôrazňuje, že pamäť nie je len individuálnou vnútornou skúsenosťou, ale je sociálne konštruovaná v rámci konkrétneho komunitného kontextu, teda ukotvená v reálnom priestore a čase. Abstraktné školské vzdelávanie, ktoré severné regióny absolvujú, teda nevytvára rovnakú živú pamäťovú prax ako priama fyzická skúsenosť so železnicou. Rozdiel v pamäťových režimoch medzi juhom a severom je tak podľa respondenta dôsledkom regionálnych nerovností, ktoré pretrvávajú od koloniálnych čias a ktoré sa v nových podobách premietajú aj do infraštruktúrnej politiky štátu.

Zvlášť ostrú kritiku vyslovil Presley voči dominancii severu a tribialistickým logikám štátu:

« Le tribalisme a tué le CFCO. Chaque président vient, prend ce qu'il peut, et puis il s'en va.»

„Tribalizmus zabil CFCO. Každý prezident príde, vezme čo môže a potom odíde."

Táto výpoveď odhaľuje hlboký problém tribalistických dynamík, ktoré formujú štátnu správu a rozdeľujú zdroje na základe regionálnych a etnických línií. Tribalizmus[42], ako tu respondent formuluje, nie je len sociálnym javom, ale funguje ako deštruktívny mechanizmus v rámci politického systému, ktorý priamo prispieva k systematickej devastácii infraštruktúry CFCO. Tento fenomén korešponduje s konceptom „štátneho cynizmu", kde vládne elity uplatňujú klientelistické stratégie a regionálnu marginalizáciu na úkor dlhodobej rozvojovej vízie. Ironicky, železnica, ktorá by mohla byť nástrojom regionálnej integrácie a ekonomického rozvoja, sa stáva terčom tribalistických mocenských hier. Takáto dynamika nielenže zhoršuje infraštruktúrny úpadok, ale zároveň reprodukuje nerovnosti a posilňuje mocenské asymetrie medzi severom a juhom, čím prispieva k trvalej fragmentácii štátu.

Výrazná časť rozhovoru tak bola venovaná aj súčasnému technickému stavu CFCO, ktorý respondent opísal ako kritický. Poukazuje na zachované koloniálne mosty, ktoré sú často drevené, staré a nebezpečné:

« Ça fait peur d'utiliser. »

„Je to desivé používať."

Spomína časté vykoľajenia, meškania a celkovo zlú kvalitu služieb. Respondentova výpoveď poukazuje na hlboký rozpor medzi potenciálom železnice CFCO ako kľúčovej dopravnej osi a jej aktuálnym technickým a bezpečnostným stavom. Zachované koloniálne mosty, ktoré sú často nevyhovujúce a nebezpečné, predstavujú nielen fyzickú hrozbu, ale aj symbol pokračujúceho zanedbania infraštruktúry po odchode koloniálnych mocností. Takéto stavy naznačujú, že štátna starostlivosť o železnicu je nedostatočná, čo má priamy dopad na

[42] Tribalizmus predstavuje sociálny a politický fenomén, pri ktorom sa lojalita a identita jednotlivcov primárne viažu na etnické, kmeňové alebo regionálne skupiny namiesto celonárodného alebo štátneho zmyslu. V politickom kontexte často vedie k preferenčnému zaobchádzaniu, klientelizmu a nerovnomernému rozdeľovaniu zdrojov, čo oslabuje národnú kohéziu a brzdí efektívny rozvoj štátu.

kvalitu života obyvateľov závislých od tejto dopravy. Vlak *La Gazelle* však respondent vníma ako pozitívny krok v modernizácii, avšak upozorňuje na jeho limity:

« C'est moderne selon nos normes, mais ce n'est pas suffisant. »
„Je to moderné podľa našich štandardov, ale stále to nestačí."

Osobná doprava je podľa Presleyho prakticky nefunkčná a CFCO prežíva už len ako nákladná trať, čo súvisí s dôsledkami občianskej vojny a štrukturálnou slabosťou štátu. Technická degradácia sa tak stáva aj symbolom zabudnutia a zanedbania. Modernizačný vlak Gazelle síce predstavuje určitý posun, no jeho obmedzená kapacita a nedostatočný dosah ukazujú na chronický problém nedostatočných investícií a plánovania. Respondent upozorňuje aj na bezpečnostné riziká spojené s traťou:

« Il y a toujours des ninjas et des militaires. »
„Vždy sú tam ninjovia a vojaci."

Táto téma bezpečnosti rozširuje analytický pohľad na železnicu – ukazuje, že CFCO nie je len infraštruktúra, ale aj priestor každodenného rizika a nástroj politickej kontroly. Bezpečnostné riziká v podobe prítomnosti „ninjov a vojakov" nielenže komplikuje bežné fungovanie železnice, ale zároveň ukazujú na jej využívanie ako priestoru politického a vojenského konfliktu. Tento aspekt potvrdzuje, že železnica je viac než technická infraštruktúra, je to zároveň spoločenský a politický fenomén, ktorý odzrkadľuje napätia a mocenské vzťahy v krajine. V súvislosti s pamäťou Presley hovorí o tzv. tichej pamäti či pamäťovej prázdnote:

« Pas de proverbes, pas de musée, pas de cimetière. » „Žiadne príslovia, žiadne múzeum, žiadny cintorín."

Absencia inštitúcií, ktoré by uchovávali kolektívnu pamäť CFCO, vytvára priestor pre zabúdanie. V tomto pamäťovom vákuu existuje CFCO už len ako diskurz o problémoch a nehodách, nie ako priestor historickej identity či pamiatky. Historická vrstva železnice sa z kolektívnej pamäti postupne vytráca, čomu napomáha absencia inštitucionálnych foriem uchovávania – múzeí, pamätníkov, kultúrnych projektov či verejných rituálov. V súvislosti s výučbou CFCO v školách respondent poznamenáva:

« On est obligés d'étudier ça à l'école, mais certains même n'ont jamais vu de train. »

„Sme povinní sa o tom učiť v škole, ale niektorí nikdy nevideli vlak.“

Táto výpoveď poukazuje na rozpor medzi inštitucionalizovanou, sterilnou pamäťou (školské osnovy) a živou, komunitne zakorenenou skúsenosťou. Povinné učebné osnovy nezodpovedajú realite každodenného života mnohých študentov, ktorí napriek tomu, že sa o železnici učia, nemajú žiadnu osobnú skúsenosť s jej existenciou. Z pedagogického hľadiska ide o príklad pamäťového napätia medzi „telom“ (telesne prežitou skúsenosťou) a „textom“ (formálnym učením), ako ho konceptualizoval Paul Connerton (1989). Respondent zároveň dodáva, že používané výučbové materiály pochádzajú výlučne z INRAP-u (*l'Institut national de recherche et d'action pédagogiques*), čo podľa neho neumožňuje pluralitu výkladov a fixuje oficiálnu jednotnú verziu dejín.

Postkoloniálny rámec je v jeho rozprávaní prítomný najmä v hodnotení pretrvávajúceho vplyvu Francúzska, ktoré označuje za „*toujours présent*” (stále prítomný), a tým signalizuje trvácnosť neokoloniálneho poriadku, v ktorom sú bývalé kolónie formálne nezávislé, no ekonomicky a symbolicky závislé. Táto kritika silne korešponduje s Mbembeho konceptom *postcolonie*, ktorý opisuje spôsob, akým minulé koloniálne praktiky prežívajú v moderných štátnych štruktúrach a diskurzoch (Mbembe, 2001).

Výpoveď tohto respondenta predstavuje analyticky cenný hlas, ktorý upozorňuje na nevyrovnanosť medzi pamäťou juhu a severu, nefunkčnosť formálneho vzdelávania, technickú i symbolickú eróziu CFCO a postkoloniálnu pretrvávanie mocenských štruktúr. Jeho pohľad potvrdzuje, že CFCO je živým svedectvom o nezvládnutej minulosti, marginalizácii a zápase o pamäť v súčasnom Kongu.

4.4 Štvrtý Rozhovor

Ďalším respondentom je 37-ročný Christian Mpea sprievodca a podnikateľ v oblasti turizmu, ktorý sa venuje organizácii výprav do regiónu Mayombe po trati CFCO. Respondent nevykazuje osobné, rodinné ani identitárne prepojenie so železnicou, čo ho odlišuje od väčšiny oslovených osôb. Prístup ku CFCO má predovšetkým profesionálny a praktický, pričom sa v jeho výpovedi výrazne odráža koncept komodifikácie pamäte a turistickej reinterpretácie minulosti.

« Non, pas du tout. Personne dans ma famille n’a travaillé pour le CFCO. Pour moi, c’est plutôt un fait historique. »

„Nie, vôbec nie. Nikto z mojej rodiny nepracoval pre CFCO. Pre mňa je to skôr historický fakt.“

Aj keď respondent nevníma CFCO ako súčasť vlastnej identity, nepopiera jej historický význam, čo naznačuje, že CFCO pre neho funguje najmä ako spoločenský alebo kolektívny objekt historickej pamäti. Týmto spôsobom odráža dvojakosť postkoloniálnej pamäti: zároveň prítomnú, ale aj vzdialenú; zapamätanú, no neosobnú.

« Je sais ce qui s'est passé pendant la construction… »
„Viem, čo sa dialo počas výstavby…“

Táto výpoveď predstavuje tiché, no významné svedectvo o prítomnosti spoločenskej pamäti koloniálneho násilia, ktoré je síce poznané, no neprežívané. Respondent tým implicitne priznáva znalosť traumatickej histórie CFCO, no zároveň si k nej nevytvára žiadnu emocionálnu väzbu, práve preto, že nemá rodinnú skúsenosť, ktorá by jeho vzťah k železnici personalizovala. Táto pozícia zodpovedá fenoménu pamäťovej diskontinuity (Connerton, 1989), kedy historická udalosť síce existuje v kolektívnom vedomí, ale absentuje jej prepojenie na skúsenosť, telo a komunitnú pamäť.

V rámci svojej cestovnej kancelárie však organizuje výlety do oblasti Mayombe, kde je CFCO prezentované ako kultúrna a prírodná atrakcia.

« J'organise des visites touristiques dans la forêt du Mayombe, sur la ligne CFCO… C'est à la fois pour découvrir la nature, s'amuser et parler de l'histoire de la construction. »
„Organizujem turistické výlety do pralesa Mayombe, po trase CFCO... Je to zároveň na objavenie prírody, zábavu a rozprávanie o histórii výstavby.“

Tieto výlety sa konajú 2 až 5-krát ročne pre vysoké náklady (prenájom drezinu stojí 500–600 tisíc CFA, t. j. približne 760–910 eur), pričom publikum tvoria najmä cudzinci. Respondent uvádza, že aj Konžania oceňujú originalitu zážitku, no vnímanie CFCO ako súčasti národnej histórie alebo identity zostáva absentujúce.

« Les gens aiment ça, surtout les étrangers. Même les Congolais trouvent ça original… »
„Ľuďom sa to páči, najmä cudzincom. Aj Konžania to považujú za originálne…“

Táto výpoveď poukazuje na významný posun v spôsobe, akým je CFCO vnímané v súčasnosti z historicko-politického symbolu sa stáva objekt turizmu, speňažený zážitok, v

ktorom sa minulosť interpretuje cez optiku zážitkovej ekonomiky. Organizovanie výletov do oblasti Mayombe po trase CFCO reprezentuje formu „turistickej mediácie pamäti“ (MacCannell, 1976), pri ktorej sa historická trauma transformuje do zábavno-vzdelávacieho rámca určeného najmä pre cudzincov. Vyššia cena výletov (500–600 tisíc CFA) ich robí ťažko dostupnými pre miestne obyvateľstvo, čo zároveň reprodukuje elitársky prístup k pamäti a vedie k paradoxu: zatiaľ čo zahraniční návštevníci vnímajú CFCO ako kuriózny alebo historicky významný objekt, pre domácich zostáva pamäť marginalizovaná alebo neartikulovaná. Hoci respondent spomína aj záujem Konžanov, ich vzťah k železnici je prezentovaný skôr ako zvedavosť než ako historické vedomie. V konečnom dôsledku ide o ukážku toho, ako sa kolonialita pamäti (Mbembe, 2001) reprodukuje aj cez formy turizmu, kde minulosť slúži skôr ako kulisa než ako priestor kritickej reflexie.

Historickú trať tak respondent chápe primárne ako produkt kultúrnej spotreby, nie ako pamäťový alebo pedagogický priestor. CFCO je teda atrakciou pre cudzincov a dobrodružným zážitkom pre miestnych, nie však nástrojom kolektívneho sebareflexívneho vzdelávania. Tento posun od pamäti k spotrebe poukazuje na deritualizáciu verejného priestoru a slabosť pamäťových inštitúcií v postkoloniálnom štáte. Respondent zároveň poukazuje na zlý technický stav trate ako ruinu infraštruktúry:

« On voit bien que c’est laissé à l’abandon. Il y a des gares qui tombent en ruine, comme à Pointe-Noire, où la gare s’effrite totalement. »
„Vidno, že je to ponechané napospas. Sú stanice, ktoré sa doslova rozpadajú, napríklad v Pointe-Noire, kde sa stanica úplne drobí.“

Ruina sa tu stáva vizuálnym aj materiálnym svedectvom nielen o zanedbaní, ale aj o prerušení kontinuity, CFCO ako historický projekt nebol transformovaný do živého dedičstva, ale ponechaný napospas fyzickému aj symbolickému rozkladu. Tento stav chátrania respondent interpretuje ako výsledok aktuálnej neschopnosti konžských inštitúcií. Koloniálnu minulosť však respondent považuje za uzavretú etapu:

« Pour moi, on est au-delà de la colonisation. Il n’y a plus de présence française, c’est fini. C’est à nous de gérer ça. »
„Pre mňa sme už za kolonizáciou. Francúzska prítomnosť už neexistuje, je to skončené. Teraz je to na nás, aby sme to zvládli.“

Mpea vníma koloniálnu éru ako definitívne uzavretú historickú kapitolu, čím zaujíma pozíciu typickú pre postkoloniálnu amnéziu (Mbembe, 2001; Ngũgĩ wa Thiong'o, 1986). Tento postoj sa vyznačuje buď zámerným, alebo nevedomým odmietaním reflexie kolonializmu a jeho dlhodobých dôsledkov, ktoré podľa kritickej teórie stále pretrvávajú, napríklad v infraštruktúrnom zanedbaní, ekonomickej závislosti alebo absencii kolektívnej pamäti. Výpoveď „je to na nás" tak síce evokuje emancipovaný hlas, no zároveň prehliada pretrvávajúcu kolonialitu moci, neviditeľné, ale hlboko zakorenené dôsledky koloniálneho poriadku (Quijano, 2000).

Na otázku o pamäťovej inštitucionalizácii CFCO respondent odpovedá, že žiadna systematická komemorácia neexistuje, čo potvrdzuje, že CFCO nefiguruje v oficiálnych pamäťových politikách:

« Il n'y a pas de cérémonies nationales ou de journée de commémoration… »
„Neexistujú žiadne štátne ceremoniály ani pamätné dni…"

Zatiaľ čo respondent tvrdí, že „*kolonizácia je za nami*" a že „Francúzsko už nie je prítomné", kritická teória upozorňuje, že kolonialita pretrváva v infraštruktúrnych zlyhaniach, prehlbujúcich sa sociálnych nerovnostiach a v systematickej absencii pamäťových inštitúcií. Je preto zvláštne, že tieto symptómy, ktoré sám pomenúva – chátrajúce stanice, nefunkčná infraštruktúra, zanedbané verejné priestory – nevníma ako dôsledok koloniálneho dedičstva, ale výlučne ako prejav súčasnej (ne)schopnosti a (ne)záujmu konžského štátu.
Výpovede respondenta Mpea sú pozoruhodné svojou relatívnou dištanciou – CFCO nevníma ako súčasť vlastnej identity ani ako nástroj kolektívnej pamäti. Skôr než osobný vzťah prezentuje pozíciu pozorovateľa, niekoho, kto síce disponuje vedomosťami o histórii, no nestotožňuje sa s ňou na existenciálnej či emocionálnej rovine. Táto selektívna pamäťová perspektíva je navyše kompenzovaná turizmom, ktorý síce otvára priestor pre popularizáciu CFCO, no zároveň túto pamäť komodifikuje – redukuje ju na atrakciu a estetický zážitok bez hĺbkovej reflexie.

4.5 Piaty Rozhovor

Nasledujúci rozhovor prebiehal s trojicou tridsaťročných respondentov Elisée, Olivierom a Bruneyom z Brazzaville. Ich výpovede predstavujú výnimočný príklad generačne ukotvenej, angažovanej a konceptuálne prepracovanej výpovede. Všetci traja pôsobia ako administrátori online platformy *Urban Culture242,* ktorá sa zameriava na mladú konžskú

generáciu cez témy identity, dejín, umenia a kultúrnej reprezentácie. Hoci nepatria ku generácii pamätníkov, ich výpovede svedčia o hlbokej informovanosti, schopnosti kritickej analýzy a vedomom začlenení do širšieho postkoloniálneho diskurzu. Reprezentujú tak hlas novej generácie Konžanov, ktorí si uvedomujú význam kolektívnej pamäti a jej súvislosti s otázkami moci, identity a dekolonizácie vedomia.

Kľúčovým momentom výpovede je reflexia chýbajúceho konžského naratívu o železnici CFCO. Respondenti opakovane poukazujú na to, že:

« La majorité des informations que l'on peut trouver concernant le cas du CFCO sont beaucoup plus relayées par des médias occidentaux. Nous n'avons pas de pouvoir sur notre propre discours. »

„Väčšinu informácií, ktoré možno nájsť o prípade CFCO, sprostredkúvajú skôr západné médiá. Nemáme moc nad vlastným diskurzom."

Táto odpoveď vystihuje stratu symbolickej autority a zároveň politicko-kultúrnu bezmocnosť, teda stav, kde domáci aktéri nedisponujú ani infraštruktúrou, ani ideologickým priestorom na utváranie vlastného rozprávania o minulosti. Túto situáciu vnímajú ako dôkaz *histoire appropriée* – prisvojenej histórie, v ktorej domáci hlas absentuje alebo je marginalizovaný, čo korešponduje s Ngũgĩho požiadavkou dekolonizácie myslenia, teda odstránenia mentálnych a jazykových foriem dominancie, ktoré znemožňujú postkoloniálnym spoločnostiam konštruovať vlastnú pamäť a identitu mimo rámca bývalých koloniálnych mocností (*Decolonising the Mind*, 1986). Respondenti jasne artikulujú, že problém nie je len v nedostatku informácií, ale v tom, kto rozpráva príbeh CFCO a z akej pozície. Problém teda nespočíva len v médiálnom zastúpení, ale vo fundamentálnej neschopnosti konžskej spoločnosti artikulovať vlastný pohľad na vlastnú minulosť. Pamäť CFCO je tak v ich ponímaní nielen vyprázdnená, ale aj kolonizovaná.

Jedným z najzásadnejších aspektov výpovede je obvinenie štátu z vedomého umlčiavania pamäti. Podľa respondentov sa história CFCO nevyučuje, nie je súčasťou verejného diskurzu ani oficiálnej komemorácie. Tento stav vysvetľujú ako zámernú politiku zabudnutia, kde pamäť predstavuje potenciál politickej mobilizácie:

« On est dans un pays pratiquement totalitaire… Si les jeunes commencent à se cultiver et à prendre conscience, ça va créer des révoltes. »

„Žijeme v prakticky totalitnom štáte… Ak sa mladí začnú vzdelávať a uvedomovať si veci, vyvolá to revolty.“

Historická nevedomosť teda podľa nich nie je dôsledkom neinformovanosti alebo nezáujmu, ale vedomou mocenskou stratégiou, ktorou štát bráni politickej mobilizácii mladých. Pamäť sa tu javí ako hrozba, nie ako nástroj vlastnej reflexie. Tento pohľad nadväzuje na koncept *lieux de silence* – miest pamäťového vytesnenia, ktoré nie sú len pasívne zabudnuté, ale sú systematicky potláčané (Assmann, 2001). CFCO sa tak stáva príkladom inštitucionalizovaného zabúdania v rámci postkoloniálnych pamäťových režimov. Respondenti tak zdôrazňujú, že CFCO nemôže byť súčasťou kolektívnej identity, pokiaľ o nej mladí ľudia nič nevedia:

« Pour que ce soit une identité, il faudrait qu'ils aient déjà connaissance de ce qui s'est passé autour du CFCO. »
„Aby to mohlo byť súčasťou identity, museli by už poznať, čo sa v súvislosti s CFCO odohralo.“

Bez historického vedomia sa z CFCO stáva len prázdny pojem nie symbol. Tento postreh výborne rezonuje s Connertonovým (1989) tvrdením, že pamäť je účinná iba vtedy, ak je ritualizovaná a prenášaná, inak stratí svoju spoločenskú funkciu a zostáva mŕtva. V prípade Konga absentuje práve táto kontinuita pamäťových praktík, čo oslabuje spoločenské zakorenenie. Zaujímavým prínosom respondentov je ich analytické členenie histórie CFCO do štyroch samostatných etáp:

- Koloniálna éra železnice Congo-Océan – charakterizovaná extrémnym násilím a smrťou tisícok nútených robotníkov.
- Éra COMILOG – obdobie rozšírenia trate do Gabonu v kontexte ťažby mangánu; respondenti podčiarkujú, že táto fáza je verejnosti málo známa a slabšie zdokumentovaná.
- Reštrukturalizačné obdobie po nezávislosti – krátka prechodná fáza, keď sa štát snažil železnicu reorganizovať a redefinovať jej význam (70.-80. roky).
- Moderná postkoloniálna fáza – charakterizovaná rozpadom infraštruktúry, prítomnosťou ozbrojených konfliktov a politickým zneužitím železnice.

Respondenti upozorňujú, že súčasná debata redukuje pamäť CFCO na koloniálnu traumu, pričom sa opomína fakt, že:

« La partie négative du CFCO ne s'arrête pas qu'à cette période. »
„Negatívna stránka CFCO sa nekončí len týmto (koloniálnym) obdobím."

Týmto členením upozorňujú na potrebu chápať CFCO ako viacvrstvový a pretrvávajúci historický fenomén, ktorý nemožno redukovať na jedinú koloniálnu epizódu. Odmietnutie výlučne koloniálneho rámca („*ne s'arrête pas qu'à cette période*") predstavuje kritiku súčasného pamäťového diskurzu, ktorý podľa respondentov, zúžene fixuje CFCO ako historickú udalosť, čím prehliada kontinuitu utrpenia, politických zlyhaní a inštitucionálnej degradácie až do súčasnosti. Železnicu tak treba chápať ako historickú kontinuitu mocenského zneužitia železnice, ktoré pretrváva od koloniálnej éry až po súčasný štátny úpadok.

Výpoveď respondentov však nezostáva len v rovine diskurzu, ale upozorňuje aj na funkčný rozmer železnice CFCO. Poukazujú na fakt, že mestá ako Dolisie sú životne závislé od železničného spojenia:

« Sans le CFCO, ces villes ne peuvent pas vivre. »
„Bez CFCO tieto mestá nemôžu žiť."

Tento postoj vystihuje komplexnosť postkoloniálneho fenoménu CFCO, ktorý sa v diskurze pohybuje medzi pamäťovým bremenom a praktickou nevyhnutnosťou. Ich výpoveď poukazuje na dichotómiu medzi pamäťou a funkčnosťou – CFCO je súčasne mŕtva trať a živý organizmus, ktorý ovplyvňuje každodenný život obyvateľov žijúcich blízko trate.

Respondenti tiež kritizujú obnovu železnice, ktorú vnímajú ako symbolickú, nie ako systémovú: výmena vlakovej súpravy bez paralelnej obnovy tratí či staníc je podľa nich typickým príkladom neefektívneho vládnutia zameraného na viditeľnosť, nie udržateľnosť.

« Ils vont juste mettre le gros truc pour montrer aux gens qu'ils ont fait quelque chose. [...] Vous renouvelez le train, mais pas les rails, pas les gares… »
„Proste dajú tam niečo veľké, aby ľuďom ukázali, že niečo urobili. [...] Obnovíte vlak, ale nie koľaje, nie stanice…"

Výmena vlakovej súpravy ako napríklad v prípade vlaku Gazelle je tak respondentmi vnímaná skôr ako gesto politickej viditeľnosti, než ako zodpovedná infraštruktúrna reforma.

Tento postoj možno čítať v rámci „postkoloniálnej infraštruktúrnej melanchólie“ – nostalgickej túžby po modernite bez reálneho základu jej udržateľnosti (Amin, 1969).

Osobitne silnou črtou rozhovoru je kritika, že väčšina pamäťových iniciatív nevychádza z konžskej spoločnosti, ale z cudzích inštitúcií:

« Ce sont les centres culturels français ou russes qui le font. C'est bien mais dommage. »
„Sú to francúzske alebo ruské kultúrne centrá, ktoré to robia. Je to síce fajn, ale zároveň je to škoda.“

Tento stav vnímajú ako dôkaz kolonizácie pamäti, v ktorej reprezentácia nie je autentická, ale sprostredkovaná iným, externým hlasom. Pamäť sa tu stáva kolonizovaným priestorom, ktorý treba dekolonizovať rovnako ako jazyk, vedomie či vzdelávanie. Ich postoj je v tomto smere príbuzný autorom ako Bhabha (1994) alebo Mbembe (2001), ktorí upozorňujú na to, že postkoloniálny svet nie je len výsledkom minulosti, ale aj aktívne reprodukovaným systémom zabúdania.

Na otázku ako by sa podľa nich dala história CFCO lepšie integrovať do kultúry, vzdelávania alebo pamäti týkajúcej sa Konga odpovedali:

*« E*n remettant le CFCO dans l'éducation, dans les manuels de l'éducation nationale. *»*
„Zavedením CFCO do vzdelávania, do učebníc národného vzdelávacieho systému.“

Respondenti tak navrhli začlenenie histórie CFCO do školských osnov od základných škôl až po stredné školy a na oživenie tejto témy prostredníctvom kultúrnych podujatí, divadelných inscenácií a literárnej tvorby predstavuje konkrétnu víziu pre rekonštrukciu kolektívnej pamäti. Zdôrazňujú pritom potrebu systematickej práce ministerstva kultúry a vzdelávania, ktorá by pomohla prelomiť súčasný tabuizovaný rámec a umožnila mladým generáciám nielen poznať, ale i spracovať túto dôležitú časť svojej histórie:

« Il faudrait aussi que le ministère de la culture le prenne vraiment à bras le corps pour pouvoir refaire ce genre, organiser plus d'événements culturels en rapport avec l'histoire du chemin de fer. »
„Ministerstvo kultúry by sa malo tiež naplno venovať tejto téme, aby bolo možné obnoviť tento žáner a organizovať viac kultúrnych podujatí súvisiacich s históriou železníc.“

Rozhovor s Elisée, Olivierom a Bruneyom predstavuje výnimočne artikulovanú reflexiu kolektívnej pamäti CFCO, v ktorej sa prelína historické vedomie, občianska kritika aj

postkoloniálna teória. Respondenti tématizujú pamäť ako politikum – zdôrazňujú, že jej absencia nie je náhodná, ale dôsledok vedomého štátneho umlčiavania, ktorého cieľom je udržať spoločnosť v nevedomosti a pasivite. Kritizujú nielen inštitucionálne ticho okolo CFCO, ale aj formálnosť modernizačných projektov či závislosť pamäťových iniciatív od zahraničných aktérov, ktoré vnímajú ako formu pokračujúcej kolonizačnej reprezentácie. Zároveň však pamäť chápu ako potenciálne subverzívny nástroj – ak je historické vedomie mladých podporené vzdelaním, môže sa stať základom kritického občianstva schopného žiadať zodpovednosť a formovať vlastné naratívy. CFCO tak v ich diskurze nie je len železnica, ale komplexný pamäťový priestor, kde sa stretáva kolonializmus, jeho dôsledky a aktuálne spoločenské výzvy.

4.6 Šiesty Rozhovor

Rozhovor s Krissimou Pobou, 26-ročnou umelkyňou žijúcou v Paríži, ktorá je konžského pôvodu, prináša dôležitú perspektívu mladšej generácie diaspóry, ktorá síce nevyrastala v Kongu, no prostredníctvom rodinného zázemia, umeleckej tvorby a osobnej reflexie sa usiluje nadviazať kontakt s historickým dedičstvom krajiny svojich predkov. Jej výpoveď poukazuje na fragmentárnosť pamäti o CFCO, ako aj na generačné a geografické rozdiely v jej prenose.

Z výpovedí Krissimy Poby vyplýva, že jej kontakt s pamäťou železnice CFCO bol sprostredkovaný predovšetkým v rámci rodinného prostredia, najmä cez starú mamu. Ako sama uviedla:

« C'est comme ma grand-mère me parlait souvent de cette histoire, »,
„Je to ako keď mi babička často rozprávala túto históriu",

čím poukázala na medzigeneračný prenos naratívov v rámci ženského rodinného reťazca, ktorý jej sprostredkoval železnicu ako zdroj traumatickej pamäti. V jej rodine sa hovorilo o železnici len v negatívnych súvislostiach, čo ovplyvnilo aj jej vlastný vzťah k tejto časti dejín:

« Moi, c'était que des histoires négatives et tragiques, oui. […] Et tout ça pour un train qui ne passe même plus, d'ailleurs. » „Ja som počula len negatívne a tragické príbehy. […] A to všetko kvôli vlaku, ktorý už ani nejazdí."

Táto výpoveď ilustruje silný diskurzívny nesúlad medzi jej predstavou o CFCO a jeho reálnou hoci problematickou existenciou. Zatiaľ čo realita v Kongu ukazuje, že vlak (napriek

technickým problémom) stále v obmedzenej miere premáva, jej výpoveď odhaľuje, ako je pamäť CFCO v diaspóre fixovaná na minulosť a uzavretá vo fáze traumy, bez prepojenia na súčasnosť. Zároveň poukazuje na silu kolektívnej imaginácie diaspóry, ktorá sa často opiera o fragmentárne, medializované alebo rodinne sprostredkované spomienky, bez možnosti ich verifikácie každodenným kontaktom s realitou.

V rozhovore Krissima zdôrazňuje, že téma CFCO je do veľkej miery absentujúca v kolektívnom vedomí mladších Konžanov vo Francúzsku. Respondentka výstižne pomenúva generačný rozdiel v úrovni povedomia o výstavbe CFCO. Kým staršia generácia (40–60 rokov) o železnici aspoň rámcovo vie, hoci prevažne v negatívnych konotáciách, mladší ľudia, vrátane jej rovesníkov, často vôbec netušia, že niečo také ako CFCO existuje:

« Je parle avec des gens qui sont nés ici, qui n'ont même jamais entendu parler de ça. »
„Rozprávam sa s ľuďmi, ktorí sa tu narodili a nikdy o tom ani nepočuli."

Takýto výpadok historickej pamäti poukazuje na širší problém marginalizácie kolonializmu v oficiálnom vzdelávacom systéme a absenciu pamäťových politík zameraných na mladých ľudí. Jej postrehy zapadajú do konceptu tzv. historickej amnézie (Vansina, 1985; Bhabha, 1994), podľa ktorého sa minulosť, ktorá sa nespomína, stáva neviditeľnou aj v prítomnosti.

Aj napriek svojej aktívnej umeleckej tvorbe respondentka uvádza, že nepozná veľa ďalších umelcov z konžskej diaspóry, ktorí by sa venovali téme CFCO:

« Je pense qu'il y en a, mais je ne les connais pas. Ce n'est pas quelque chose dont on parle beaucoup. »
„Myslím si, že sú, ale nepoznám ich. Nie je to niečo, o čom sa veľa hovorí."

Tento nedostatok kolektívnej umeleckej reflexie vníma ako medzeru v kultúrnej produkcii, ktorá by mohla prispieť k uzdraveniu spoločnosti prostredníctvom spracovania bolestivých dejín. Zároveň ocenila prácu Catherine Bernstein a spisovateľa Christiana Kadera Keïtu ako príklady iniciatív, ktoré však nemajú adekvátnu podporu zo strany štátnych či diplomatických inštitúcií. Ako sama uviedla, že pri príležitosti vydania knihy Christiana Kader Keïtu počas *Salon du livre africain 2023* v Paríži, neboli prítomní zástupcovia konžskej ambasády. Táto neprítomnosť podľa nej symbolicky vypovedá o nezáujme oficiálnych inštitúcií štátu reflektovať a diskutovať o koloniálnej minulost.

« Il n'y avait pas la présence de l'ambassade… ça voulait dire qu'ils n'avaient pas tellement envie de s'interroger sur cette mémoire. »
„Veľvyslanectvo nebolo prítomné... to znamenalo, že nemali veľkú chuť zaoberať sa touto spomienkou."

Krissima poukazuje na štrukturálne mlčanie okolo koloniálnej minulosti. Vníma absenciu verejnej debaty o kolonializme ako dôsledok priorít štátu zameraného na prežitie a každodenné problémy, ale aj ako formu zámerného zabúdania zo strany vládnych elít:

« Je ne suis pas sûre qu'ils veuillent vraiment que les gens posent des questions sur ça. »
„Nie som si istá, či naozaj chcú (politici), aby ľudia kládli otázky na túto tému."

Výpoveď odhaľuje nedôveru voči štátu a jeho pamäťovej politike. Respondentka v nej implicitne naznačuje, že existuje vedomé politické úsilie o umlčanie alebo marginalizáciu témy CFCO, pretože jej otvorenie by mohlo spustiť vlnu otázok o zodpovednosti, spravodlivosti a kontinuite koloniálneho násilia. V tomto zmysle nadväzuje na širšie postkoloniálne rámce autorov ako Michel-Rolph Trouillot (1995) či Achille Mbembe (2001), ktorí ukazujú, že zabúdanie je rovnako politickým aktom ako pripomínanie.

Veľmi silným momentom v rozhovore bola sebareflexia rozdielu medzi možnosťou reflexie v diaspóre a každodennou realitou v Kongu:

« Nous, on a le luxe de pouvoir se questionner sur l'impact de la colonisation, sur les mémoires douloureuses. Et eux ne l'ont pas forcément. »
„My máme ten luxus, že si môžeme klásť otázky o dopade kolonizácie, o bolestných spomienkach. Oni ho nemajú."

Tento výrok poukazuje na triedny aj geopolitický rozmer kolektívnej pamäti: čas, priestor a emocionálne zdroje na zaoberanie sa minulosťou nie sú rovnomerne rozdelené. Obyvatelia samotného Konga tak čelia každodenným existenčným problémom, ktoré reflektívny priestor obmedzujú. Zároveň tu vidíme aj charakteristický prvok tzv. hybridnej identity (Bhabha, 1994), keď sa koloniálne dedičstvo javí súčasne ako zdroj kultúrnej kontinuity i traumy: respondentka hovorí „my" (členovia diaspóry) a „oni" (obyvatelia Konga), čím zdôrazňuje rozštiepenosť medzi rôznymi komunitami tej istej národnej alebo kultúrnej príslušnosti. Tento jazyk ukazuje, ako kolonializmus naďalej rozdeľuje subjekty nielen

geograficky, ale aj symbolicky a vytvára odlišné režimy pamäti, prístupu k minulosti a spôsoby jej interpretácie.

Výpovede Krissimy Poby prinášajú jedinečný pohľad mladej umelkyne konžského pôvodu vyrastajúcej vo Francúzsku, ktorá sa pokúša uchopiť koloniálne dedičstvo CFCO v kontexte svojej osobnej i tvorivej identity. Jej reflexia ukazuje, že pamäť o železnici je v diaspóre fragmentárna, medzi generáciami nerovnomerne rozdelená a často spätá s negatívnymi rodinnými naratívmi. Krissima zároveň odhaľuje systémové prekážky v prenose historického vedomia, od absencie štátnej pamäťovej politiky, cez mlčanie v oficiálnom vzdelávaní až po diplomatickú neangažovanosť, ktorú sama zažila pri pamäťových podujatiach vo Francúzsku.

4. 7 Siedmy Rozhovor

Prince Sounga, 32-ročný obyvateľ mesta Pointe-Noire, je mladý nadšenec konžskej kultúry a zároveň syn bývalého zamestnanca železnice CFCO. Jeho výpoveď predstavuje jedinečné prepojenie medzi osobnou pamäťou, rodinnou históriou a aktívnym záujmom o verejnú reprezentáciu železnice ako významného symbolu konžskej identity. Jeho svedectvo však presahuje rámec individuálnej skúsenosti: Prince je tiež tvorcom audiovizuálneho obsahu na platforme YouTube, kde zverejnil video-dokumentáciu svojej cesty vlakom *La Gazelle* z Pointe-Noire do Brazzaville. V tomto videu nielen recenzuje technický a komfortný stav vlaku, ale zároveň sa snaží zmeniť stereotypný obraz CFCO ako upadajúcej a nefunkčnej inštitúcie.

Respondent kriticky reflektuje súčasný stav železničnej spoločnosti CFCO slovami:

« Cette compagnie, elle est vraiment mal au point. »
„Táto spoločnosť je naozaj v zlom stave.“

Jeho výpoveď poukazuje na sklamanie z technickej a infraštruktúrnej degradácie, ktorá sa prejavuje v podobe zdevastovaných staníc, zastaraných tratí a celkovej neudržateľnosti prevádzky. Tento úpadok nie je len individuálnym pozorovaním, ale má kolektívny rozmer: Sounga spomína, že ho okolie dôrazne odrádzalo od cestovania vlakom:

« Tout mon entourage m'a déconseillé de prendre le train. »
„Všetci moji známi mi odradzovali od cesty vlakom.“

Takáto všeobecná nedôvera verejnosti signalizuje nielen krízu dôvery v inštitúciu, ale aj krízu pamäťovej kontinuity, v ktorej sa železnica postupne mení z kedysi hrdého symbolu na zdroj hanby či obáv. Táto skepsa nevychádza len z aktuálneho technického stavu železnice, ale

predovšetkým z jej zakoreneného obrazu v kolektívnej pamäti: CFCO je v mysliach mnohých zafixovaná ako nefunkčná, nebezpečná a zbytočná, čo vedie k jej odmietaniu a vytesňovaniu z každodenného uvažovania. Princovo rozhodnutie vydať sa na cestu vlakom *Gazelle* napriek tejto kolektívnej skepse a následne vytvoriť dokumentárne video tak možno interpretovať ako vedomý akt pamäťového odporu a občianskej intervencie. Jeho výpoveď:

« Je voulais montrer que les conditions ne sont pas comme avant, »
„Chcel som ukázať, že podmienky nie sú také ako predtým,“

signalizuje jeho zámer korigovať alebo nuansovať dominantné negatívne naratívy a vytvoriť alternatívnu reprezentáciu CFCO založenú na osobnej skúsenosti. Prostredníctvom digitálneho média (YouTube) sa tak zapája do širšieho zápasu o interpretáciu železnice ako súčasti národnej identity. Dôležitým aspektom jeho výpovede je aj kritika absencie CFCO v oficiálnych pamäťových a vzdelávacích inštitúciách. Hoci v Pointe-Noire existuje *Musée du Cercle Africain,* ktoré uchováva cenné archívne materiály a vizuálne svedectvá, ich dosah je podľa Princa minimálny, najmä vďaka absencii systematickej edukácie:

« Durant ma scolarité, on n'en a quasiment pas parlé ».
„Počas mojej školskej dochádzky sa o tom (o železnici) takmer nehovorilo.“

Ďalším výrazným prvkom Soungeovej výpovede je kritické vedomie kolonializmu a jeho materiálneho dedičstva. Pripomína vynútenú prácu pri stavbe železnice, pričom výslovne hovorí o *« forces de travail imposées par l'administration coloniale » – „pracovnej sile vynútenej koloniálnou správou“.* Historické násilie zostáva prítomné v kolektívnej pamäti a formuje aj jeho postoj k francúzskej koloniálnej prítomnosti, ktorá je podľa neho stále málo reflektovaná. Ambivalentný postoj k architektúre CFCO, najmä stanici v Pointe-Noire, zároveň ukazuje napätie medzi kritickou pamäťou a snahou o uchovanie historických monumentov. Prince však neostáva len pri kritike; jeho výpoveď smeruje k vízii obnovy a modernizácie. Oceňuje kvality vlaku *Gazelle* (komfort, čistota, klimatizácia), no zdôrazňuje, že bez komplexnej obnovy trate sa CFCO nemôže stať dôveryhodným dopravným prostriedkom pre širšiu verejnosť. Jeho výrok:

« il faut refaire toute la ligne modernisée. »
„Je potrebné zrekonštruovať celú modernizovanú trať.“

Táto technická obnova má však v jeho perspektíve hlboký pamäťový a symbolický rozmer: stáva sa výzvou na obnovu dôvery občanov, na sprítomnenie minulosti a jej reflexiu, ako aj na premenu CFCO z objektu zabúdania na aktívny nástroj historickej edukácie a identity.

Výpoveď Princea Soungu predstavuje komplexný prípad hlbokej individuálnej angažovanosti, ktorá zároveň odzrkadľuje širšie dynamiky kolektívnej pamäti, postkoloniálnej reflexie a občianskej participácie. Jeho postoj k CFCO sa pohybuje na pomedzí kritiky a obnovujúceho záujmu: na jednej strane odmieta súčasný stav železnice ako dôsledok zanedbania, nekompetentnosti a historickej nevedomosti, no zároveň aktívne hľadá spôsoby, ako prispieť k jej znovuzapísaniu do verejného vedomia. Jeho digitálna intervencia na platforme YouTube nie je len dokumentáciou, ale performatívnym aktom pamäťového odporu, ktorý zneisťuje dominantné naratívy o CFCO ako o „nefunkčnom relikte“ a navrhuje nové rámce jej vnímania – ako nositeľa identity, historickej pravdy a možnej modernizácie. Prince Sounga tak nevystupuje len ako svedok či komentátor, ale ako aktívny pamäťový agent – ten, kto nielen uchováva, ale aj tvorí pamäťové rozprávanie o CFCO.

4.8 Analýza všetkých rozhovorov

Súbor rozhovorov uskutočnených s mladými intelektuálmi, občanmi, umelcami či potomkami železničiarov predstavuje jedinečné svedectvo o tom, ako sa železnica CFCO premieta do kolektívnej pamäti a ako je jej prítomnosť (alebo neprítomnosť) vnímaná naprieč generáciami. Z rozhovorov jasne vyplýva, že CFCO zostáva prítomná v pamäti, najmä prostredníctvom rodinných väzieb, osobných spomienok na železnicu ako zdroj obživy, mobility či identity. Napriek rozdielom vo veku, pôvode či profesii poukazujú tieto výpovede na spoločné skúsenosti zamlčania, frustrácie, ale aj odporu.

Jedným z najsilnejších motívov, ktorý sa opakovane objavuje, je systémové mlčanie okolo histórie výstavby CFCO, predovšetkým v oficiálnom vzdelávacom systéme. Respondenti konštatujú, že o železnici sa síce učia v školách, ale bez hlbšieho rámcu a často sa téma železnice nenachádza v učebniciach ani vo verejnom diskurze. Toto mlčanie je vnímané ako vedomá štátna stratégia, nie ako dôsledok zabúdania. Ako upozorňuje Michel-Rolph Trouillot (1995), vytesňovanie nie je pasívny proces, ale forma moci, ktorá aktívne vymazáva neželané hlasy a príbehy zo spoločného vedomia. Tento inštitucionálny deficit vytvára priestor pre neformálne občianske pamäťové iniciatívy, ktoré sa prejavujú vo forme dokumentárnych filmov, digitálnych médií, rozhovorov, či ústneho odovzdávania príbehov v rodinách.

Všetci respondenti prejavujú jasné vedomie o násilnom pôvode železnice CFCO, ktorú nevnímajú ako neutrálny dopravný prostriedok, ale ako hmatateľný symbol koloniálneho útlaku. Pripomínajú, že jej výstavba bola umožnená prostredníctvom nútenej práce, ktorá si vyžiadala tisíce životov – trauma, ktorá v kolektívnej pamäti pretrváva aj napriek absencii v archívoch či verejnom vzdelávaní. Táto historická bolesť sa prenáša v rodinných príbehoch, piesňach a komunitnej reflexii a korešponduje s konceptom *nekropolitiky*, ako ju chápe Achille Mbembe (2001), teda s pretrvávaním koloniálnych foriem moci aj po formálnom skončení kolonializmu. Zároveň však treba podotknúť, že spôsob, akým jednotlivci CFCO prežívajú a pamätajú si ju, nie je jednotný. Niektorí sa s touto infraštruktúrou vôbec neidentifikujú a vnímajú ju ako mŕtvy relikt koloniálneho projektu; iní si zasa spomínajú na obdobie 70. a 80. rokov, keď železnica ešte fungovala ako spoľahlivý dopravný prostriedok, ktorý zohrával dôležitú úlohu v každodennom živote. Ďalší vnímajú potrebu uchovať jej pamiatku a aktívne sa usilujú o jej pripomínanie prostredníctvom občianskych, umeleckých alebo edukatívnych iniciatív. Tieto rôznorodé postoje ukazujú, že CFCO je nielen miestom kolektívnej traumy, ale aj dynamickým priestorom, kde sa vedomie minulosti rôzne aktualizuje, vyjednáva a pretvára.

Respondenti zároveň upozorňujú, že CFCO ako koloniálna infraštruktúra nebola nikdy „dekolonizovaná“ – nebola reinterpretovaná ani zmysluplne začlenená do národného rámca. Koloniálna architektúra ostáva nedotknutá, fyzicky chátra a zároveň mentálne pretrváva ako pripomienka neukončeného historického dedičstva. Bhabha (1994) tento stav opísal ako "*colonial presence in postcolonial time"* – stav, v ktorom symboly a štruktúry koloniálnej moci naďalej formujú postkoloniálnu realitu.

Mnohé výpovede ostro kritizujú súčasný stav železnice, ktorú opisujú ako technicky zastaranú, zle spravovanú a systematicky zanedbávanú. Vláda je obviňovaná z korupcie, nekompetentnosti a zneužívania CFCO na propagandistické účely. Vlak *La Gazelle* je vnímaný ako symbol povrchnej modernizácie, ktorá maskuje hlbokú inštitucionálnu nefunkčnosť. Congo-Océan tak podľa respondentov odráža širší stav štátu – neschopnosť spravovať verejné statky, kontinuitu s koloniálnymi praktikami a nezáujem o pamäťové politiky.

Do tohto rámca vstupuje aj reflexia postkoloniálneho chápania francúzsko-konžských vzťahov, ktoré sú vnímané ambivalentne. Francúzsko je označované ako aktér, ktorý nesie historickú zodpovednosť za kolonializmus a jeho materiálne i symbolické dôsledky – vrátane vybudovania CFCO na úkor tisícok obetí nútenej práce. Viacerí respondenti reflektujú, že súčasná závislosť na francúzskych partneroch pretrváva, pričom absencia jasného konžského hlasu a autonómneho naratívu prehlbuje postkoloniálne napätie. Zaujímavým kontrapunktom v tejto mozaike názorov je výpoveď jedného z respondentov, ktorý výslovne uviedol, že

„*francúzsky vplyv už neexistuje*“. Týmto tvrdením nepopiera historické dôsledky kolonializmu, ale poukazuje na to, že súčasné zlyhania CFCO nemožno výlučne pripisovať minulosti, vníma ich predovšetkým ako dôsledok vnútornej správy, korupcie a štátnej nečinnosti. Výpoveď tak nevyznieva ako popretie kolonializmu, ale skôr ako apel na to, aby sa k zodpovednosti za prítomnosť pristupovalo realisticky s vedomím historických bremien, ale aj s dôrazom na súčasnú politickú vôľu a kapacity.

Napriek všetkému CFCO nie je len objektom kritiky. U mnohých respondentov rezonuje aj pocit hrdosti, nie na koloniálny pôvod železnice, ale na jej historickú významnosť a potenciál byť národným projektom. Výpovede mnohých respondentov svedčia o potrebe preformulovať naratív CFCO – nie ako koloniálnej traumy, ale ako priestoru pamäti, ktorý si spoločnosť prisvojí a znovu významovo usídli.

Výpovede trojice mladých mužov, Hassima Tall Boukamboua ako aj Prince Soungy, sú dôkazom existencie zdola formovaného proti-naratívu. Tento *contra-discours* smeruje proti oficiálnemu zabúdaniu a usiluje sa o aktívne uchopenie histórie prostredníctvom občianskych a umeleckých iniciatív. Ako tvrdí Bhabha (1994), ide o formu *counter-memory*, ktorá vzniká v priestore každodennosti, mimo rámcov štátnej politiky. Títo respondenti sa vedome stavajú do role pamäťových aktérov, ktorí prostredníctvom nových médií či verejného diskurzu usilujú o „re-naratívovanie“ CFCO: nie ako stroskotaného projektu, ale ako potenciálneho kultúrneho a infraštruktúrneho dedičstva, ktoré si zaslúži pozornosť, ochranu a reformu.

Rozhovory tak ukazujú, že CFCO nie je len dopravná infraštruktúra, ale pamäťový uzol, v ktorom sa stretáva minulosť, prítomnosť aj potenciál budúcnosti Konžskej republiky. Kolektívna pamäť CFCO je fragmentárna, prežíva mimo inštitucionálnych rámcov, no zároveň disponuje mobilizačným potenciálom. Ako píše Mbembe (s. 103, 2001), „*pamäť nemožno zveriť len štátu – potrebuje priestor v spoločnosti*“. Výpovede respondentov túto myšlienku potvrdzujú: odhaľujú snahu konžskej občianskej spoločnosti konfrontovať mlčanie, prepracovať pamäť a vytvoriť si vlastný naratív.

Záver

Táto práca sa usilovala o komplexné uchopenie fenoménu železnice CFCO ako kľúčového momentu v dejinách kolonializmu na území dnešnej Konžskej republiky, ako aj aktívneho pamäťového objektu, ktorého význam presahuje rámec minulosti a vstupuje do súčasných diskusií o národnej identite, infraštruktúre, pamäti a postkoloniálnej reflexii. Východiskom bol predpoklad, že železnica ako koloniálny projekt nepredstavuje len technický artefakt alebo ekonomickú štruktúru, ale predovšetkým priestor, v ktorom sa koncentrujú mocenské dynamiky, sociálny odpor či kolektívne spomínanie.

V historickej časti práca rekonštruovala okolnosti výstavby CFCO na základe archívnych materiálov, sekundárnej literatúry a koloniálnych svedectiev. Dôraz bol kladený najmä na opis nútených prác, vysoké ľudské straty, historicky a politicky vývoj krajiny a železnice. Tento kontext bol ďalej prepojený s otázkou, ako je minulosť železnice reprezentovaná v súčasnosti vo verejnom priestore a najmä, ako je (ne)uchovávaná v kolektívnej pamäti Konžanov.

Empirická časť práce vychádzala z kvalitatívnej analýzy rozhovorov s rôznorodými respondentmi, pričom skúmala, ako sa prenášajú naratívy o CFCO, aký má železnica postkoloniálny presah a ako je komemorovaná smerom dovnútra spoločnosti aj navonok.

Ukázalo sa, že CFCO dnes v konžskej spoločnosti plní viacero vrstvených a často protirečivých funkcií. Pre niektorých predstavuje symbol koloniálneho utrpenia, násilia a štátneho zanedbania – pamäťový priestor poznačený traumou a frustráciou. Pre iných je naopak zdrojom hrdosti, dôkazom odolnosti predchádzajúcich generácií a nositeľkou historickej kontinuity.

Železnica pre viacerých respondentov predstavuje praktický prostriedok mobility a zásobovania, a to aj napriek technickému úpadku. Výpovede sa však líšili, kým niektorí zdôrazňovali jej nevyhnutnosť, najmä mladší prejavovali nezáujem či nevedomosť. Jeden z respondentov dokonca uviedol, že preňho CFCO „osobne *veľa neznamená*“, čo poukazuje na pamäťové prázdno aj generačný a geografický odstup.

Teoretický rámec práce čerpal z postkoloniálnych štúdií a teórií kolektívnej pamäti, pričom železnica Congo-Océan bola uchopená ako objekt, na ktorom sa koncentruje nielen historická skúsenosť kolonializmu, ale aj súčasné snahy o jej reinterpretáciu. Ako ukázala analýza online zdrojov a rozhovorov, železnica CFCO dnes absentuje v oficiálnych naratívoch štátu, nie je systematicky reflektovaná v učebniciach dejepisu, neexistuje verejná štátna komemorácia ani pamäťová politika, ktorá by túto tému tématizovala. Viacerí respondenti

potvrdili, že o existencii CFCO sa v škole okrajovo alebo nikdy neučili, a že ide o „tichú tému“, ktorú štát zámerne obchádza. V duchu Bhábhovej konceptu postkoloniálneho mlčania tak CFCO funguje ako „prázdne miesto“ v oficiálnej pamäťovej štruktúre, miesto, kde sa síce zhromažďuje historická záťaž, ale nie je verejne artikulovaná. Toto mlčanie prispieva k prerušeniu pamäťovej kontinuity medzi generáciami a k oslabeniu historického vedomia mladej populácie.

Výskum ukazuje, že v Konžskej republike neexistuje žiadna centrálna pamäťová inštitúcia – múzeum, pamätník alebo výskumný ústav –, ktorá by sa systematicky venovala histórii železnice CFCO z konžského pohľadu, ani štátne naratívy, ktoré by túto tému reflektovali ako súčasť národného dedičstva. Naproti tomu občianska spoločnosť, predstavovaná jednotlivcami, umelcami a aktivistami, zohráva kľúčovú úlohu pri uchovávaní a reinterpretácii pamäti, čím sa pamäťová práca decentralizuje a presúva do rúk komunity. Prejavy komemorácie CFCO vo verejnom priestore sú preto veľmi limitované a fragmentárne: železnica sa v médiách, literatúre a umení objavuje najmä prostredníctvom piesní, edukačných foriem komemorácie, niekoľkých literárnych diel a dokumentu *Chemin de fer et de sang*, no bez širšieho verejného záujmu. Fyzické pamiatky sú väčšinou venované kolonizátorom, zatiaľ čo obete nútenej práce nemajú dôstojné miesto spomienky, ako je cintorín či inú formu dôstojnej pamäti. Samotné železničné stanice CFCO chátrajú a rozpadávajú sa bez adekvátnej ochrany či údržby. Politický diskurz navyše úplne ignoruje historickú významnosť výstavby železnice, čím sa táto dôležitá kapitola koloniálnej aj postkoloniálnej histórie prakticky vymazáva z verejného povedomia.

CFCO sa tak ukazuje ako priestor pamäťového napätia – medzi mlčaním a artikuláciou, medzi zabúdaním a reinterpretáciou. Práve v tomto napätí sa otvára možnosť, aby sa z koloniálneho monumentu stal pluralitný pamäťový priestor, schopný niesť kritické, uzdravujúce a participatívne významy pre súčasnú konžskú spoločnosť.

Z metodologického hľadiska práca ukázala, že spojenie historického výskumu s antropologickou prácou môže priniesť cenné poznatky o tom, ako je koloniálna minulosť reinterpretovaná v súčasnosti. Rozhovory umožnili prekročiť jednostranný koloniálny diskurz a poskytnúť hlas tým, ktorí boli historicky marginalizovaní, pričom zároveň ukázali, že aj medzi miestnymi obyvateľmi existuje pluralita pamäťových režimov, skúseností a významov spojených so železnicou.

Napriek snahe o čo najkomplexnejšie uchopenie problematiky CFCO bola práca limitovaná viacerými faktormi. Výskum prebiehal prevažne na diaľku, bez možnosti terénneho bádania v konkrétnych lokalitách pozdĺž železnice, čo obmedzilo priamy kontakt s miestnymi

komunitami a prístup k niektorým relevantným zdrojom. Ďalším obmedzením bola nedostatočná digitalizácia archívneho materiálu či zablokované konžské webové stránky, ako aj problematická dostupnosť dokumentácie z obdobia výstavby železnice. Tieto limity sa čiastočne podarilo preklenúť prostredníctvom rozhovorov s respondentmi z Konžskej republiky a analýzou dostupnej literatúry. Napriek tomu zostáva viacero otázok otvorených, napríklad priestorové porovnanie naratívov pamäti v rôznych častiach krajiny, rodové dimenzie kolektívneho spomínania či reflexia CFCO v diaspóre. Práca tak vytvára rámec, na ktorý možno nadviazať v ďalších štúdiách zameraných na vzťah medzi pamäťou, kolonializmom a dopravnou infraštruktúrou v postkoloniálnych spoločnostiach.

V tomto zmysle práca ukazuje, že skúmanie CFCO ako pamäťového objektu nám umožňuje nahliadnuť do širších spoločenských procesov, do spôsobov, akými spoločnosti zápasia so svojou minulosťou, ako sa história selektívne uchováva, zamlčuje, zabúda, ale aj jako si znovu ju jednotlivci a komunity privlastňujú. Železnica Congo-Océan sa tak stáva zrkadlom nielen koloniálneho dedičstva, ale aj aktuálnych bojov o kultúrnu identitu, historické povedomie a politické uznanie.

Zoznam použitej literatúry

Monografie:

ANOM, 1AFFPOL, 2856, Publication du comité de l'Afrique français. L'AEF et le chemin de fer de Brazzaville à l'Océan.

Amin, Samir. *Histoire économique du Congo, 1880-1968, du Congo français à l'Union douanière et économique d'Afrique centrale*. Paris: Éditions Maspero, 1969. ISBN: 978-2715701420.

Assmann, Jan. *Kultura a paměť: Písmo, vzpomínka a politická identita v rozvinutých kulturách starověku*. Praha: Prostor, 2001. ISBN 80-7260-049-8.

Ballif, Noël. *Le Congo*. Paris: Éditions Karthala, 1993. ISBN 2-86537-432-7.

Barber, Karin. *The Anthropology of Texts, Persons and Publics: Oral and Written Culture in Africa.* Cambridge: Cambridge University Press, 2007.

Bazenguissa-Ganga, Rémy**.** *Les voies du politique au Congo: essai de sociologie historique*. Paris: Karthala, 1997.

Bhabha, Homi K. *The Location of Culture*. London: Routledge, 1994. ISBN 0-415-06313-5.

Blanchart, Charles. Le Rail au Congo Belge (2 tomes). Bruxelles: Blanchart, 1993/1999.

Bouchard, David. *Congo-Océan: Histoire et mémoires d'un chantier colonial*. Université de Sherbrooke, 2023, digitálna naratívna mapa vytvorená v rámci diplomovej práce pod vedením Patricka Dramého. Dostupné na: https://histoireetmemoires-afrique.usherbrooke.ca/pages/app_congo_ocean/accueil_congo_ocean.html

Burman, Ben L. *Miracle on the Congo*. New York: Harcourt Brace Jovanovich, 1942. ISBN: 978-1258112345.

Calvet, Louis-Jean. *Language Wars and Linguistic Politics*. Oxford: Oxford University Press, 1998. ISBN: 978-0198700216.

Césaire, Aimé. *Discourse on Colonialism*. New York: Monthly Review Press, 2000. ISBN 978-1583670255.

Clark, John Frank. "Political Change and Social Contestation in the Republic of Congo: Sources and Analyses." *The International Journal of African Historical Studies* 30, no. 3, 1997: 601-606. Boston University African Studies Center, Trustees of Boston University.

Connerton, P. *How Societies Remember*. Cambridge: Cambridge University Press. 1989.

Cooper, Frederick. *Decolonization and African Society: The Labor Question in French and British Africa*. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.

Coquery-Vidrovitch, Catherine. *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930.* Tome 1. Nouvelle édition [online]. Paris: Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2001. Dostupné na: http://books.openedition.org/editionsehess/390. ISBN: 978-2713213260.

Daughton, James Patrick. *In the Forest of No Joy: The Congo-Océan Railroad and the Tragedy of French Colonialism.* New York: W. W. Norton & Company, 2021. ISBN: 978-0393541014.

Dongala, Emmanuel. *Le Feu de Naissance*. Paris: Seuil, 1987.

Elkins, Caroline. *Imperial Reckoning: The Untold Story of Britain's Gulag in Kenya*. New York: Henry Holt, 2005. 475 s. ISBN 978-0-8050-7715-5.

Entreprises Coloniales Françaises. *Chemin de fer Congo-Océan (CFCO), Pointe-Noire–Brazzaville* [PDF]. 2020. Dostupné na: https://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-equatoriale/CFCO.pdf

Erll, Astrid. *Memory in Culture.* New York: Palgrave Macmillan, 2011. ISBN: 978-0230297456.

Fanon, Frantz. *Black Skin, White Masks*. Preložené Richardom Philcoxom. New York: Grove Press, 2008. ISBN: 978-0802143006.

GGAEF3H7, « Convention entre le gouvernement général de l'Afrique-Équatoriale française et la Société de construction des Batignolles », 5 novembre 1924.

Gide, André. *Voyage au Congo*. Paris: Gallimard, 2004 [orig. 1927].

Gondola, Ch. Didier. *The History of Congo*. Westport: Greenwood Press, 2002.

Guimarães, Selva. *The teaching of Afro-Brazilian and Indigenous culture and history in Brazilian basic education in the 21st century*. *Policy Futures in Education*, 2015, roč. 13, č. 4, s. 512–525. DOI: 10.1177/1478210315579980.

Halbwachs, M. *La mémoire collective*. Paris: Presses Universitaires de France. 1950.

Hochschild, Adam. *King Leopold's Ghost: A Story of Greed, Terror, and Heroism in Colonial Africa*. Boston: Houghton Mifflin, 1998.

Keïta, Christian Kader. *Yoro le pêcheur*. Paari, 2023. ISBN 2-7475-6577-9.

Kelly, Gail P. a Altbach, Philip G. *Education and the Colonial Experience*. New York: Praeger Publishers, 1973. ISBN 0-87855-958-2.

Likaka, Osumaka. *Naming Colonialism: History and Collective Memory in the Congo, 1870-1960.* 1st ed. New York: Routledge, 2009. ISBN 978-0-299-23364-8.

Londres, Albert. *Ebenová země - obchod s černochy*. Praha: Vladimír Orel, 1930. ISBN: 978-8072683621.

Lopes, Henri. *Le Lys et le Flamboyant*. Plon, 1997. ISBN 978-2259206670.

Mabanckou, Alain. *Lumières de Pointe-Noire*. Paris: Éditions du Seuil, 2010. ISBN 978-2-02-098469-9.

MacCannell, Dean. *The Tourist: A New Theory of the Leisure Class.* New York: Schocken Books, 1976.

Mankou, Brice Arsène. *VERQUIN: City of memory and Franco-Congolese friendship*. 2024. Dostupné na: https://doi.org/10.69611/cahiers19-1-01

Ndinga-Mbo, Abraham Constant. *L'histoire du Congo racontée à nos enfants : de la préhistoire à jours.* Paris: Éditions L'Harmattan, 2016. ISBN 978-2-86950-518-6.

Ngũgĩ wa Thiong'o. *Decolonising the Mind: The Politics of Language in African Literature*. London: Heinemann Educational Books, 1986. ISBN 0-435-08016-4.

Pambou, Grace Tryphene. *Histoire et valorisation du patrimoine ferroviaire du Congo-Brazzaville de 1921 jusqu'à nos jours* [online]. Padova: Università degli Studi di Padova, 2023/2024 [cit. 2025-07-13]. Dostupné na: https://thesis.unipd.it/retrieve/a8352f87-53b9-4771-9694-1fe9ead2b7f2/PAMBOU_Grace%20Tryphene.pdf

Quijano, Aníbal. *Coloniality of Power, Eurocentrism, and Latin America.* Nepantla: Views from South, vol. 1, no. 3, 2000, pp. 533–580.

Reste de Roca-Blesès, M.-A. *Sur les rives du Stanley Pool*. Éditions Talaia, 2015.

Ricoeur, Paul. *La mémoire, l'histoire, l'oubli*. Paris: Éditions du Seuil, 2000. ISBN 2-02-037264-X.

Sautter, Gilles. „Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921–1934).“ In: *Cahiers d'études africaines* 7, pp. 219–299, 1967.

Shipway, Martin. The Brazzaville Conference and Its Origins, 1940–1944: Policy Formulation and Myth Making on the Congo. In: *The Road to War: France and Vietnam 1944–1947.* Berghahn Books, 2003.

Soret, Marcel. *Le chemin de fer Congo-Océan et son importance économique et social*, thèse complémentaire pour le doctorat es Lettres, Université de Lyon, ORSTOM, 613P. 1961.

Stoler, A. L. *Carnal Knowledge and Imperial Power: Race and the Intimate in Colonial Rule*. Berkeley: University of California Press. 2011.

Tati-Loutard, Jean-Baptiste. *L'Envers du Soleil.* Paris: Éditions L'Harmattan, 2004. ISBN 978-2-85802-076-8.

Thales engineering & consulting. *Plan National des Transports – Volume 5: Plan Directeur Ferroviaire.* République du Congo: Ministère des Transports et de l'Aviation Civile, février 2004.

Trouillot, M.-R. *Silencing the Past: Power and the Production of History*. Boston: Beacon Press. 1995.

Tsaty, Hermann Saint Rosaly. Le Chemin de Fer Congo Océan (CFCO), outil d'intégration de l'économie congolaise et des pays de la sous-région Afrique centrale (1962–1985). In: *NTELA*,

n° 04, vol. 1, júl–december 2022, p. 101–120. Université Marien Ngouabi, Brazzaville. ISSN 2789-3588.

Urbaníková, Eva. *CFCO ako produkt francúzskej kolonizácie v Kongu*. Bakalářská práce, vedoucí Půtová, Barbora. Praha: Univerzita Karlova, Filozofická fakulta, Ústav etnologie, 2022.

Van Der Poel, Ieme. *Congo-Océan: Un chemin de fer colonial controversé* - Tome 1. Paris: Éditions L´Harmattan, 2006. ISBN 2-7475-7986-3.

Vansina, Jan. *Oral Tradition as History*. Madison: University of Wisconsin Press, 1985. ISBN 0-85255-006-5.

Vennetier, Pierre. *Géographie du Congo-Brazzaville.* Paris: Gauthier-Villars, 1966.

Venettier, Pierre. „Le chemin de fer Congo-Océan.“ In: *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 21(84), pp. 367–391, 1968.

Venettier, Pierre. *Pointe-Noire et la façade maritime du Congo-Brazzaville*. Paris: Orstrom, 1968.

Wieviorka, Annette. *L'ère du témoin*. 2. vyd. Paris: Plon, 2006. ISBN 978-2-259-20452-9.

World Bank. *Africa's Infrastructure: A Time for Transformation*. World Bank Publications, 2001.

Internetové zdroje:

AACRAO. *Republic of Congo*. [online]. Washington, D.C.: American Association of Collegiate Registrars and Admissions Officers, 2024 [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.aacrao.org/edge/country/congo-republic-of

African Development Bank. “Kinshasa, Brazzaville Ink Landmark Bridge Project.” *African Development Bank Group*. [online]. 7. november 2018. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://www.afdb.org/en/news-and-events/kinshasa-brazzaville-ink-landmark-bridge-project-18656.

Africanews. “Congo: le train CFCO va de nouveau circuler entre Pointe-Noire et Brazzaville.“ *Africanews*. [online]. 26. november 2018. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://fr.africanews.com/2018/11/26/congo-le-train-cfco-va-de-nouveau-circuler-entre-pointe-noire-et-brazzaville

Africanews. “Rail connecting Congo's Brazzaville - Pointe Noire resumes passenger service.“ *Africanews.* [online]. 17. máj 2023. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://www.africanews.com/2023/05/17/rail-connecting-congos-brazzaville-pointe-noire-resumes-passenger-service

Ambassade du Congo – USA. *About the President*. 2024. Dostupné na: https://www.ambacongo-us.org/en/about-congo/the-president

BADILA, Jozef. “Le développement percuté par l’ivresse.“ *L’Horizon Africain*. [online]. 11. máj 2023. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://www.lhorizonafricain.com/le-developpement-percute-par-livresse/

BALOUATA-MALEKA, Martin. “Cinéma: La construction du chemin de fer Congo-Océan, une histoire tragique.“ *L’Horizon Africain*. [online]. 20. júl 2024. [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.lhorizonafricain.com/cinema-la-construction-du-chemin-de-fer-congo-ocean-une-histoire-tragique

BRASIL. *Lei n.º 10.639, de 9 de janeiro de 2003, que torna obrigatória a inclusão da história e cultura afro-brasileira nos cursos de ensino fundamental e médio*. Brasília: Presidência da República, 9. jan. 2003. Dostupné na: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.639.htm [cit. 1. 7. 2025].

Cemac Eco Finance. “Congo's railway outfit CFCO to undergo reforms.“ *Cemac Eco Finance*. [online]. 2023. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://cemac-eco.finance/congos-railway-outfit-cfco-to-undergo-reforms/

Congo Travel & Tours. *Congo Epic Jungle Train*. Congo Travel & Tours [online]. 2024 [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://congotravelandtours.com/congo-epic-jungle-train

DOUNDA, Jean-Jacques. “CFCO: La gare de Brazzaville, vitrine de la capitale congolaise devenue repoussoir.“ *Les Échos du Congo-Brazzaville.* [online]. 30. máj 2024 [cit. 1. 7. 2025].

Dostupné na: https://lesechos-congobrazza.com/societe/10228-cfco-la-gare-de-brazzaville-vitrine-de-la-capitale-congolaise-devenue-repoussoir

DOUNDA, Jean-Jacques. **“**Les Échos du Congo-Brazzaville. Dolisie: le buffet de la gare – l’édifice laisse penser désormais à une maison hantée.“ *Les Échos du Congo-Brazzaville* [online]. 20. október 2024. [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://lesechos-congobrazza.com/societe/10550-dolisie-le-buffet-de-la-gare-l-edifice-laisse-penser-desormais-a-une-maison-hantee

Edu.vn. *Religious diversity in Congo-Brazzaville*. [online]. 2023. [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.edu.vn

ecoi.net. *Traditional African religions in Congo-Brazzaville*. [online]. 2023. [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.ecoi.net

France Télévisions. *Congo Océan, un chemin de fer et de sang*. [online]. 3. máj 2024. La Case du Siècle, France 5. [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.francetelevisions.fr/et-vous/notre-tele/a-ne-pas-manquer/congo-ocean-un-chemin-de-fer-et-de-sang-28971

French West Africa. In: *Encyclopædia Britannica* [online]. 2024 [cit. 3. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.britannica.com/place/French-West-Africa

Geo-Ref.net. *Republic of the Congo – Population and Administrative Division*. [online]. 2023. [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.geo-ref.net/ph/cog.htm

GlobalSecurity. *Congo Civil War.* [online]. 2024. [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.globalsecurity.org/military/world/war/congo-b.htm

GLOBALSECURITY.ORG. *Republic of the Congo – History – Part 3* [online]. 2024 [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.globalsecurity.org/military/world/africa/cg-history-3.htm

CHEMIN DE FER CONGO-OCÉAN (CFCO). *Pointe-Noire–Brazzaville*. [online]. Paris, 2020 [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: http://www.entreprises-coloniales.fr

Chemin de fer Congo-Océan. “Statistiques du Chemin de Fer Congo-Océan.“ *Chemin de fer Congo-Océan*. [online]. 27. február 2017. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: http://www.cfco.cg/index.php/ct-menu-item-16

IBINGA, Jean Michel. “Chemin de fer Congo-Océan (CFCO).“ *Oznámenie od štátneho ministra*. [online]. 19. november 2015a. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://web.archive.org/web/20170628114815/http://cfco.cg/index.php/component/content/article/2-cfco1/163-article-communication-de-ministre

IBINGA, Jean Michel. *Télé Sud et Vox Africa au Congo*. [online]. CFCO, [cit. 29. 6. 2025]. 19. november 2015b. Dostupné na: https://web.archive.org/web/20170628115703/http://cfco.cg/index.php/component/content/article/2-cfco1/164-article-tele-sud-et-vox-africa-au-congo

IWGIA. *Indigenous Peoples in the Republic of the Congo – IWGIA Report 2022*. Copenhagen: International Work Group for Indigenous Affairs, 2022. Dostupné na: https://iwgia.org/en/republic-of-congo/4641-iw-2022-republic-of-the-congo.html

Jeune Afrique. “Nouveau départ pour le Congo-Océan.“ *Jeune Afrique*. [online]. 10. máj 2005. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://www.jeuneafrique.com/81655/archives-thematique/nouveau-d-part-pour-le-congo-oc-an/

John Cockerill. “John Cockerill delivers the first four DE 1200 locomotives to the Republic of Congo.“ *John Cockerill*. [online]. 21. január 2023. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://johncockerill.com/en/press-and-news/news/john-cockerill-livre-les-quatre-premieres-locomotives-de-1200-en-republique-du-congo

KODILA, Jean. “CFCO: l’achat du billet du train Gazelle, un véritable calvaire.“ *ADIAC-Les Dépêches de Brazzaville.* [online]. 11. august 2015. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://www.adiac-congo.com/content/cfco-lachat-du-billet-du-train-gazelle-un-veritable-calvaire-36780

KODILA, Jean. “Vive tension au CFCO: les passagers du train Gazelle en colère contre les cheminots.“ *ADIAC-Les Dépêches de Brazzaville*. [online]. 6. jún 2016. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://www.adiac-congo.com/content/vive-tension-au-cfco-les-passagers-du-train-gazelle-en-colere-contre-les-cheminots-52261

Korea Times. “Korea to Join Congo Railway Project.” *The Korea Times*. [online]. 17. august 2007. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné z archívu: https://www.koreatimes.co.kr/www/news/nation/2007/08/123_8470.html

La Semaine Africaine. “CFCO: Les travailleurs accusent 39 mois d’arriérés de salaires.“ *La Semaine Africaine.* [online]. 2024b [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://lasemaineafricaine.info/cfco-les-travailleurs-accusent-39-mois-darrieres-de-salaires/

La semaine africaine. “Transport: le train Gazelle remis sur les rails.“ *La Semaine Africaine.* [online]. 3. máj 2024a. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://lasemaineafricaine.info/transport-le-train-gazelle-remis-sur-les-rails/

LAWANDA, Kiki. *Les Portes du Mayombe sont situées à Malemba au KM 117 de l’ancienne ligne du chemin de fer Congo-Océan*. [Facebook]. 5. apríl 2012 [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://www.facebook.com/kikilawanda/posts/357579948278414

LAWANDA TOURS & ADVENTURE. *LE MAYOMBE EN DRAISINE*. [online]. 2024. [cit. 29 6 2025]. Dostupné na: https://lawandatours.com/tours/le-mayombe-en-draisine/

LEGNOKI, Karol Léa. “Transport ferroviaire: les passagers du train Océan déplorent les mauvaises conditions de voyage.“ *ADIAC-Les Dépêches de Brazzaville* [online]. 16. december 2015. [cit. 29 6 2025]. Dostupné na: https://www.adiac-congo.com/content/transport-ferroviaire-les-passagers-du-train-ocean-deplorent-les-mauvaises-conditions-de

Le Monde. “Au moins 60 personnes ont été tuées dans un accident de train au Congo.“ *Le Monde.* [online]. 22. jún 2010. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://www.lemonde.fr/afrique/article/2010/06/22/au-moins-60-personnes-ont-ete-tuees-dans-un-accident-de-train-au-congo_1376976_3212.html?search-type=classic&ise_click_rank=1

Le Monde. *Conjurer ensemble l’esclavage et devenir réellement égaux*. [online]. 13. máj 2013. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://www.lemonde.fr/idees/article/2013/05/13/conjurer-ensemble-l-esclavage-et-devenir-reellement-egaux_3177079_3232.html

Le Monde. *Le Cran poursuit l’État pour “crime contre l’humanité”* [online]. 25. február 2014. [cit. 2025-07-02]. Dostupné na: https://www.lemonde.fr/societe/article/2014/02/25/le-cran-poursuit-l-etat-pour-crime-contre-l-humanite_4373170_3224.html

Les annales coloniales. “Le problème ferroviaire en Afrique-Équatoriale française“. *Les annales coloniales*. [online]. 28. február 1922, p. 1. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6303378v

MABONZO, Hugues Prosper. “Pointe Noire: l’insalubrité de la gare de Fond Tié-Tié est inquiétante.“ *ADIAC-Les Dépêches de Brazzaville.* [online]. 11. február 2014. [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.adiac-congo.com/content/pointe-noire-linsalubrite-de-la-gare-de-fond-tie-tie-est-inquietante-8080

MABONZO, Hugues Prosper. “Transport ferroviaire: le CFCO ambitionne de desservir d’autres pays de la sous-région.“ *ADIAC-Les Dépêches de Brazzaville.* [online]. 4. máj 2023. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://www.adiac-congo.com/content/transport-ferroviaire-le-cfco-ambitionne-de-desservir-dautres-pays-de-la-sous-region-147984

MAFINA, Frédéric. “Les immortelles chansons d’Afrique: Makambo Mibale de Kosmos Mountouari.“ *ADIAC-Les Dépêches de Brazzaville*. [online]. 14. apríl 2022 [cit. 14. 7. 2025]. Dostupné z: https://www.adiac-congo.com/content/les-immortelles-chansons-dafrique-makambo-mibale-de-kosmos-mountouari-136892

MAMPOUYA, Hervé Brice**.** “Commémoration : les Chinois se souviennent de leurs ancêtres inhumés au Congo.“ *Les Dépêches de Brazzaville.* [online]. 6. apríl 2021. [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.adiac-congo.com/content/commemoration-les-chinois-se-souviennent-de-leurs-ancetres-inhumes-au-congo-125915

MAMPOUYA, Hervé Brice. “Photographie : une découverte du Congo en train par Arnaud Makalou.“ *ADIAC Les Dépêches de Brazzaville* [online]. 30. január 2014 [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.adiac-congo.com/content/photographie-une-decouverte-du-congo-en-train-par-arnaud-makalou-7648

MAPANGA, Germaine. “CFCO: les gagnants et les perdants des nouveaux tarifs.“ *Les Échos du Congo-Brazzaville*. [online]. 10. máj 2019. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://lesechos-congobrazza.com/economie/5991-cfco-les-gagnants-et-les-perdants-des-nouveaux-tarifs

MAPANGA, Germanie. “CFCO: une ligne malade qui transforme le train Gazelle en train tortue.“ *Les Échos du Congo-Brazzaville* [online]. 29. apríl 2023 [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://lesechos-congobrazza.com/economie/9340-cfco-une-ligne-malade-qui-transforme-le-train-gazelle-en-train-tortue

MBOSSA-OKANDZE. “Concours du jeune historien brazzavillois: Fred Derry Vanne Nkimbi décroche le premier prix.“ *La Semaine Africaine* [online]. 20. august 2020. [cit. 1. 7. 2025].

Dostupné na: https://lasemaineafricaine.info/concours-du-jeune-historien-brazzavillois-fred-derry-vanne-nkimbi-decroche-le-premier-prix/

MBOSSA-OKANDZE. "Sensibiliser les Congolais à la valorisation de leur patrimoine historique." *La Semaine Africaine.* [online]. 19. máj 2021. [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://lasemaineafricaine.info/archives-sensibiliser-les-congolais-a-la-valorisation-de-leur-patrimoine-historique/

MENSAH, Christelle. Chemin de fer Congo-Océan: le chantier sanglant. *Afrik.com*. [online]. 1. august 2006 [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://www.afrik.com/chemin-de-fer-congo-ocean-le-chantier-sanglant

MOUSTIC, Fabrice. "La gare de Pointe-Noire: histoire, architecture et patrimoine." *Voyage Congo* [online]. 2. apríl 2011 [cit. 2. 7. 2025]. Dostupné na: http://voyage-congo.over-blog.com/article-gare-pointe-noire-copie-deauville-73773923

MOUSTIC, Fabrice. "Le petit cimetière – le carré chinois." *Voyage Congo*. [online]. 9. november 2009 [cit. 2. 7. 2025]. Dostupné na: http://voyage-congo.over-blog.com/article-le-petit-cimetiere-le-carre-chinois-39193420.html

MOUSTIC, Fabrice. "Moubotsi: monument de "l'achèvement" du CFCO." *Voyage-Congo* [online]. 16. máj 2012 [cit. 2. 7. 2025]. Dostupné na: http://voyage-congo.over-blog.com/article-moubotsi-favre-monument-achevement-cfco-108873464.html

MOUSTIC, Fabrice. "Pointe-Noire: cimetière du centre ville en rénovation !" *Voyage Congo.* [online]. 9. marec 2018 [cit. 2. 7. 2025]. Dostupné na: http://voyage-congo.over-blog.com/2018/03/pointe-noire-cimetiere-ancien.html

MOUSTIC, Fabrice. "Post-scriptum (5ème mission): accident de train CFCO à Yanga." *Voyage-Congo* [online]. 15. jún 2010 [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: http://voyage-congo.over-blog.com/article-post-scriptum-accident-yanga-train-cfco-57710221.html

MPAMA, Lucien. "La gare de Nkayi: l'herbe pousse…" *ADIAC-Les Dépêches de Brazzaville* [online]. 22. apríl 2017. [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.adiac-congo.com/content/la-gare-de-nkayi-lherbe-pousse-63368

MPANGA, Germaine. “Brazzaville: L’érosion menace encore la voie ferrée du chemin de fer Congo-Océan (CFCO) à Mfilou.“ *Lesechos-congobrazza.com* [online]. 14. jún 2025. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://lesechos-congobrazza.com/faits-divers/11377-brazzaville-l-erosion-menace-encore-la-voie-ferree-du-chemin-de-fer-congo-ocean-cfco-a-mfilou

NZAMBA, Marcel. “La problématique du billet.“ *Chemin de fer Congo-Océan (CFCO)* [online]. 11. november 2015. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://web.archive.org/web/20170628121124/http://cfco.cg/index.php/component/content/article/2-cfco1/156-article-problematique-du-billet

OKOKANA, Bruno. “Photographie: une exposition d’Arnaud Makalou sur la longue traversée du CFCO.“ *ADIAC Les Dépêches de Brazzaville* [online]. 9. apríl 2015. [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.adiac-congo.com/content/photographie-une-exposition-darnaud-makalou-sur-la-longue-traversee-du-cfco-30506

ONDAY-AKIERA, François-Ikkiya. “Évocation. Voie ferrée Brazzaville–Pointe Noire : CFCO ou CFCA ?“ *ADIAC – Les Dépêches de Brazzaville* [online]. 2. máj 2019 [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://www.adiac-congo.com/content/evocation-voie-ferree-brazzaville-pointe-noire-cfco-ou-cfca-99180

Opec Fund for International Development. “Chemin de Fer Congo-Ocean Rail Realignment Project.“ *Opec Fund for International Development*. [online]. 2025. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://opecfund.org/operations/list/chemin-de-fer-congo-ocean-rail-realignment-project

Railway PRO Magazine. “EMD locomotives delivered to Congo.” *Railway PRO Magazine*. [online]. február 2023, s. 57. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://fliphtml5.com/ylfj/gujw/Railway_PRO_Magazine_-_February_2023/

ResearchGate. *The Republic of Congo’s Infrastructure: A Continental Perspective*. [online]. 2008. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://www.researchgate.net/publication/228304279_The_Republic_of_Congo%27s_Infrastructure_A_Continental_Perspective

RMT Bristol. “US firms look to fix key Congo rail link.“ *RMT Bristol*. [online]. 6. apríl 2007 [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na:

https://archive.ph/20120714000342/http://www.rmtbristol.org.uk/2007/04/us_firms_look_to_fix_key_congo.html

Republic of the Congo: Cultural life. In: *Encyclopædia Britannica* [online]. 2025 [cit. 3. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.britannica.com/place/Republic-of-the-Congo/Cultural-life

RÉPUBLIQUE DU CONGO. *Plan National de Développement (PND) 2022–2026 – Annexe 2: Programme Pluriannuel des Actions Prioritaires*. Brazzaville: Ministère du Plan, de la Statistique et de l'Intégration régionale, 2022 [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://gouvernement.cg/wp-content/uploads/2022/08/ppap2.pdf

Sacer-infos.com. *La situation au chemin de fer Congo Océan (CFCO) est scandaleuse et préoccupante*. [online]. 27. január 2022. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na:https://sacer-infos.com/la-situation-au-chemin-de-fer-congo-ocean-cfco-est-scandaleuse-et-preoccupante

SAINT-VAL., Valda. **"**CONGO – Transport ferroviaire : Le CFCO abandonné à son triste sort." *Les Echos du Congo-Brazzaville* [online]. 3. september 2024 [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://lesechos-congobrazza.com/economie/10389-congo-transport-ferroviaire-le-cfco-abandonne-a-son-triste-sort

SÉVERIN, Ibara. "CFCO: Le nouveau directeur général et le directeur général adjoint officiellement installés dans leurs nouvelles fonctions." *Adiac-Congo*. 12. január, 2021. Dostupné na: https://www.lecourrierdekinshasa.com/node/123310

SIKA, Jean-Jacques Jarele. "Brazzaville : Une allée des bustes et des talents pour rendre hommage aux personnalités congolaises et africaines qui ont marqué l'histoire." *Les Échos – Congo Brazzaville* [online]. 14. február 2025 [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://lesechos-congobrazza.com/culture/10930-brazzaville-une-allee-des-bustes-et-des-talents-pour-rendre-hommage-aux-personnalites-congolaises-et-africaines-qui-ont-marque-l-histoire

STAMP Smarter. **"**The French Colonial Empire in Stamps" *Linn's Stamp News*. [online]. 30. máj 2025. [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.facebook.com/photo/?fbid=122152458404388073&set=a.122104122380388073

The Global Economy. *Republic of the Congo – Education indicators.* Dostupné na: https://www.theglobaleconomy.com/Republic-of-the-Congo/Literacy_rate/

Theodora.com. *Republic of the Congo – The World Factbook* 2023. Dostupné na: https://www.theodora.com/world_fact_book_2023/congo_republic_of_the/congo_republic_of_the_people.html

United Nations, *Department of Economic and Social Affairs, Population Division.* World population prospects: The 2024 revision (medium-fertility variant). 2024. Dostupné na: https://population.un.org/wpp/

U.S. Department of State. *2022 Report on International Religious Freedom: Republic of the Congo* [online]. Washington, D.C.: Bureau of Democracy, Human Rights and Labor, 2023 [cit. 3. 7. 2025]. Dostupné z: https://www.state.gov/reports/2022-report-on-international-religious-freedom/republic-of-the-congo/

WorldAtlas. *Religious composition of the Republic of Congo*. 2023. Dostupné na: https://www.worldatlas.com

Audio-vizuálne zdroje:

BA DONDOS. *Nzila Milayi (Chemin de Fer)* [video]. YouTube, 17. február 2014 [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.youtube.com/watch?v=kfuo19iMUFU

LE CARTON ROUGE. *Chemin de Fer Congo Océan* [video]. Interpr. MOUTOUARI, Kosmos; BA TA MBIEMO. YouTube, 13. september 2019. [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.youtube.com/watch?v=flhIvMS78i4

LUMIERE MUSICA. *Chemin de fer Congo Océan – Douloureux souvenirs Brazzaville* [online]. YouTube, 17. február 2014 [cit. 1. 7. 2025]. Dostupné na: https://www.youtube.com/watch?v=QVTpCCCokLQ

LuxTVOfficiel. „L'AMBIANCE SUR LE CFCO DANS LES ANNÉES 70 ET 80" [online video]. YouTube, nahrané *LuxTVOfficiel*, 24. apríl 2022. [cit. 29. 6. 2025]. Dostupné na: https://www.youtube.com/watch?v=LfAV-gbi5VE