

Univerzita Karlova v Praze

Fakulta Humanitních Studií



Bakalářská práce

**Proměny znakové reprezentace lokomotivy v moderním umění:
Od impresionismu k surrealismu**

Vedoucí práce: Mgr. Aleš Svoboda

Vypracoval: Matej Orlický

Praha 2011

Prohlašuji, že jsem práci vypracoval/a samostatně. Všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány. Práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 20.6.2011

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'O' followed by a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

podpis

Podakovanie

Aj napriek tomu, že práca je písaná v českom jazyku, na tomto mieste by som rád využil svoju rodnú slovenčinu. Chcem poďakovať v prvom rade svojim rodičom, Alene a Tiborovi, ktorí po celý čas štúdia na Fakulte Humanitných Studií stáli pri mne a podporovali ma na milión rôznych spôsobov. Moja obrovská vďaka patrí tiež mojej priateľke, Ludmile Lekešovej, bez ktorej by som túto prácu určite neodovzdal včas a ktorá ma svojou neústupnosťou a žiarivým príkladom neustále hnala dopredu. Ďalej chcem poďakovať Mgr. Aleši Svobodovi za inšpiráciu a za to, že sa aj napriek pomerne obmedzenému časovému úseku vyhradenému na napísanie tejto práce a mojej neprítomnosti v Českej Republike do toho so mnou pustil, pomáhal mi a prácu viedol najlepšie ako za daných podmienok mohol. Týmto chcem vyjadriť vďaka i ďalším ľuďom, ktorí ma podporovali, inšpirovali a ovplyvnili, či už vedome alebo nevedome. Ďakujem.

Matej Orlický

OBSAH

1. Úvod	3
2. Sémiotika a pojetí uměleckého díla jako znaku	4
2.1. Znak a znakový systém	4
2.2. Konotace a denotát	5
2.3. Ikona, index a symbol	6
2.4. Problém autora a pozorovatele	6
2.5. Problém čtení a vysvětlení práce	8
2.6. Styl	8
3. Historický kontext	9
3.1. Dějiny společnosti	9
3.2. Stručné dějiny parní lokomotivy	12
4. Dynamika moderních uměleckých směrů	14
4.1 Důvody zvolené periodizace	14
4.2 Tradičně vymezované směry	15
4.2.1 Impresionismus	15
4.2.2 Postimpresionistické důsledky	26
4.2.3 Expresionismus	27
4.2.4 Futurismus a Kubo-futurismus	32
4.2.5 Dada	43
4.2.6 Metafyzická malba	44
4.2.7 Art deco	47
4.2.8 Surrealismus	49
5. Závěr	54
6. Bibliografie	56
7. Obrazová příloha	

1. ÚVOD

Umění je s lidstvem po celou dobu jeho existence a doprovází jej už od samotných počátků. Prošlo dlouhým vývojem od pravěkých kreseb v Altamiře, přes Venuše, sochy řeckých bohů a vítězů, vyzdobené katakomby prvních křesťanů či nádheru a velkolepost, kterou stvořila gotika. Jedno období střídalo druhé a spolu s vývojem lidského pokolení se vyvíjelo i umění samotné. Jeho pokrok se doposud nezastavil, ba co víc, vzniklo mnoho jeho forem a lidstvo si v určitém období začalo umění vytvářet pro své vlastní potěšení. Jedním z důvodů, proč si lidé umění začali vytvářet, bylo i to, že sloužilo a doposud stále slouží jako nástroj komunikace.

V této práci se budu zabývat zobrazením lokomotivy v obrazech moderních malířů a budu sledovat, jakým způsobem se malířské směry vyrovnávaly s tímto denotátem. Jelikož přesné datování jednotlivých směrů je v některých případech jen přibližné, budeme se držet kategorizace na základě funkčních znaků jednotlivých stylů. Směry jako takové jednak vznikli, resp. byly často vyhlášeny jako konkrétní geograficky a historicky určené jevy a jednak postupné zpřesnění jejich metod a formálních projevů bylo zobecněno do globálního měřítko a často i do časově neomezeného rámce.

Umění a jeho nástroje v této práci chápeme především jako znak, stejně tak chápeme jako znak i prvky v jednotlivých uměleckých dílech. Mezi tyto prvky v mnoha obrazech nesporně patří i reprezentace lokomotivy a proto i na ni budu nahlížet jako na znak, jenž ukazuje k různým skutečnostem. Také budu sledovat, jakým způsobem komunikuje s příjemcem, v tomto případě pozorovatelem obrazu.

V první části si určím diskurs, v jehož hranicích se práce bude pohybovat a provedu stručný výklad teoretických východisek, jež se vážou k problematice sémiotiky. V průběhu práce budu pracovat s pojmy jako styl, znak, denotát či symbol a tak je nezbytné si jednak ozřejmit vztahy, jež mezi těmito pojmy fungují a jednak charakterizovat jejich vlastnosti. Seznámíme se taky s přístupy nazírání na umělecké dílo, jeho výklad a čtení. V druhé části uvedu stručný historický exkurz do doby, v níž se práce pohybuje, a podívám se na proměny společnosti od konce devatenáctého století do poloviny století dvacátého, zatímco zdůrazním potřebu včlenění stále narůstajícího významu techniky do běžného života a stejně tak vliv pokroku na každodenní život členů západní společnosti. V této části také charakterizují lokomotivu jakožto technický prvek za účelem jeho možné identifikace

v jednotlivých obrazech. Třetí, stěžejní část celé práce se bude zabývat vlastní analýzou vybraných obrazů, jež k reprezentaci lokomotivy odkazují. V této části bude důležité jednak zhodnotit co největší množství detailů, jež práce nabízí a jež zahrnuje jednak formální a technickou stránku malby a jednak možné významy její existence v díle. K co nejpřesnější identifikaci znaků v díle budu používat jednak analýzu vlastní, ale také studium soudobých kritik, textů a manifestů jednotlivých směrů a biografická data malířů. V závěru každé z těchto částí, které budou rozděleny podle charakteristiky jednotlivých směrů, se pokusím shrnout a identifikovat množinu pravidel, kterými se autoři daného směru při zobrazování lokomotivy řídili a které by měli zahrnovat všechny možné způsoby její reprezentace v hranicích daného směru. V poslední části opět stručně shrnu, k čemu jsem se analýzami obrazů dopracoval a jaké shody případně rozdíly jsem v průřezu směrů dokázal identifikovat. K práci, jež se zabývá výtvarným uměním, je vždy vhodné připojit i obrazovou přílohu, která v tomto případě bude umístěna na konci práce. Jelikož jsem čerpal téměř jenom ze zdrojů napsaných v anglickém jazyce, jsou tyto mnou překládány. Pokud se jedná o přesnou citaci, doslovný překlad je uveden v uvozovkách.

2. SÉMIOTIKA A POJETÍ UMĚLECKÉHO DÍLA JAKO ZNAKU

2.1. Znak a znakový systém

V analýze jednotlivých obrazů budu využívat kombinovaný přístup několika autorů, jež se k problematice sémiotického nazírání na dílo věnují. Znak podle Hjelmsleva vytváří svou funkci prostřednictvím střetnutí dvou „funktiv“, výrazu a obsahu, tedy denotátu a konotace. Tyto dvě „funktiva“ vstupují do vzájemného vztahu, jenž funkci znaku vytváří, zároveň však nejsou striktně spojovány nějakým všeobecným ustanovením. Jsou tedy jenom dočasnými výsledky kódovacích pravidel, které určují dočasnou korelaci elementů. Tyto korelace se mění pod různými okolnostmi.¹ První strana tohoto vztahu, tedy výraz, je zejména v malbě autorem vytvořená, nicméně její obsah se liší. Peirce právě tento účinek znaku v mysli nazývá interpretant a dodává, že každý interpretant se zároveň může stát znakem a tedy nabízí možnost na působení znaků nahlížet jako na jedinečnou systémovou

¹ Eco, Umberto, *A Theory of Semiotics*, London, Indiana University Press, 1976, s. 49

hierarchii označovaných prvků, kde můžeme tímto způsobem každý objekt zjednodušovat a dělit donekonečna, zároveň jej však můžeme lineárně téměř libovolně znovu používat, na základě různých faktorů, mezi které patří mimo jiné také společenské či kulturní pozadí. Tímto způsobem můžeme na formální výraz lokomotivy v obraze nahlížet jednak jako například na kombinaci geometrických tvarů, jež mají samy své vlastní interpretanty nebo si pod ní naopak můžeme představit naše cestování vlakem na venkov atd. Tuto teorii potvrzuje také Saussure, když říká, že znak není stálá sémiotická entita, nýbrž setkávací plocha pro nezávislé elementy, pocházející ze dvou rozdílných systémů na základě kódové korelace.² Znak je také podle něj prostředníkem mezi dvěma složkami, *tím, kdo označuje a označovaným*, jež jej zároveň konstituují. Mezi formální a obsahovou stránkou znaku tedy funguje neustálé napětí, jež ale určuje právě jedinec, který tento znak přijímá a není to nikdo jiný než právě on, jenž završuje proces jeho identifikace.

2.2. Konotace a denotát

Pro pochopení funkce znaku a pro možnost kritického srovnání jednotlivých prvků malby je důležité vymezit si pojmy konotace a denotát. Roland Barthes v textu, který se váže k rétorice obrazu, rozděluje konotaci a denotát takto: 1. *Denotát* je to, co přesně označuje; to, co je odděleno od všech doplňujících významů (v malbě tento denotát ztrácí na síle, protože zobrazuje jen velmi malou plochu předmětu, možná s výjimkou kubistů, kteří se právě snažili toto omezení vymýtit nazíráním na předmět v co největším počtu úhlů, i tak však může obsahovat poměrně silný odkaz). Denotace v porovnání s fotografií nemůže být tak čistá, protože nejde malovat bez stylu. 2. *Konotace* je to, co sugestivně označuje přenesený význam, jinými slovy evokuje množinu rozdílných významů prezentovaného objektu. Obraz (v jeho konotaci) je konstituován architekturou znaků pocházející z velkého množství různých systémů, lexikonů; každý lexikon je kódován a vychází jak z podvědomí autora/příjemce tak ze zkušeností, kulturního pozadí atd. a následně je artikulován v jazyku.³

Tyto dva prvky se můžou, ale nemusí navzájem ovlivňovat. Právě kombinace denotátu a konotace bude hlavním problémem v této práci, kdy se budu snažit sledovat,

² Eco, op. cit., s. 49

³ Barthes, Roland, *The Rhetoric of the Image* v Stephen Heath, *Image Music Text*, London: Fontana Press, 1977, s. 47

jakým způsobem se malíři různých směrů s víceméně se neměnicím denotátem, kterým je lokomotiva vyrovnávali a jakou funkci mu v obraze připisovali.

2.3. Ikona, index a symbol

Pro dostatečné obeznámení se sémiotickými přístupy je potřeba vzpomenout také „triadický“ systém Charlese Peirce. Znak je podle něj konstituován ze tří složek: *ikónu*, *indexu* a *symbolu*.

Ikonický aspekt jeho znaku spočívá v tom, že odkazuje k něčemu, co známe, je něčemu podobný. Tak například v obraze Georgie O'Keeffe Černý Kosatec funguje ikonický vztah mezi tímto obrazem a druhem kosatce, který máme spojený s nějakou „podobou“, a jenž je zobrazen na plátně.⁴

Indexový aspekt znaku odkazuje na vztah mezi označovaným a označujícím. Obraz může odkazovat na různé vlivy, které se podílely na jeho vzniku, jako na kauzální důsledky, například může ukazovat na vliv, který malbě přinesl vynález tuby.

Symbolický aspekt znaku se zakládá na konvenčním, jakémsi platném, resp. dohodnutém významu. Tak se například lokomotiva v obraze může vztahovat k technologickému pokroku nebo rychlosti.

2.4. Problém autora a pozorovatele

Obraz můžeme také považovat za znak, jenž se skládá z výrazu a obsahu. Barthes pro umělecké dílo, resp. pro jeho správné uchopení využívá dvou druhů znaků. Znaky, které se snaží navázat na realitu, lépe řečeno mají tendenci denotačně předmět opisovat a znaky narativní, jenž se snaží vyprávět příběh. Mezi těmito znaky vždy existuje kontrast, jsou tedy spolu v neustálém sporu, nicméně na jejich základě se dá dojít k vysvětlení a pochopení díla. Kontrast mezi těmito složkami ovlivňuje pozorovatele a také znásobuje komunikaci mezi dílem a jeho příjemcem.⁵ Mieke Bal, nizozemská teoretička mu oponuje a zároveň vytváří třetí skupinu znaků. Znaků, jež se neřadí k ani jedné ze skupin, znaků, které často do této kompozice zdánlivě nepatří. Jeho teorii kritizuje právě na základě těchto znaků, protože

⁴ Schneider Adams, Laurie, *The Methodologies of Art, An Introduction*, Westview Press, 1996, s. 137

⁵ Bal, Mieke, 'Textuality and Realism', *Reading "Rembrandt". Beyond the Word-Image Opposition*, Cambridge, 1991, s. 217-218

člověk má v touze po jakémisi celistvém uchopení díla tendenci ignorovat právě tuto třetí skupinu. Některé detaily však není možné s jistotou vysvětlit, stejně tak jako neexistuje všeobecně platný názor na to, které znaky v obraze jsou deskriptivní a které odkazují k příběhu. Tady se právě podle Bal vytváří prostor pro diskusi příjemců (která nicméně nikdy nemůže dojít ke správnému rozřešení), na základě jejich vlastních pohledů. Otázkou je, kdo určuje funkci jednotlivých detailů, kdo posuzuje, jestli je znak deskriptivní, jestli vytváří příběh nebo jestli se řadí do skupiny znaků bez významu. Je to právě pozorovatel jakožto poslední stupínek v hierarchii komunikace, právě ten rozhoduje, jaký efekt znak poskytne. Na podporu své teorie se odvolává na Meyere Schapira, který se snažil připisovat význam i elementům jako je například rám, nebo barva v pozadí, jenž slouží jako individuální znak a tak redukovat oblast, která je v obraze bez významu. Podle Bal právě také to poukazuje na fakt, že pozorovatel je tím, kdo určuje povahu znaků.⁶ Právě tady se její teorie znovu setkává s Barthesem, který přizvukuje, že v momentě, kdy autor dílo vytvoří, je odstraněn, protože je to právě jazyk jeho znaků, který na čtenáře (pozorovatele) mluví a autor už nemá možnost formovat pohled a postoj diváka. Jeho intervence v této komunikaci je u konce. Barthes sice dále mluví spíše o psaném textu, nicméně jeho teorii můžeme aplikovat také na malbu, protože ta také slouží, stejně jako psané slovo jakožto jazyk a prostředek komunikace. Vyjadřuje se totiž ke skladbě textu, jenž je složen množstvím napsaného materiálu v minulosti, jenž je ovlivněn mnoha kulturami a jenž s nimi vstupuje do společných vztahů, dialogů, sporů a toto všechno se pojí právě v osobě čtenáře, jenž tento text přijímá. Čtenář je podle něho ten, kdo dává dílu význam, nevědomky přitom zohledňujíc svoje kulturní pozadí a společenské normy své doby, diskuze, neboli světový názor společnosti, ve které žije. Tyto faktory všechny významně určují percepci dané práce, jestli se už jedná o prózu nebo malbu.⁷ Na pochopení díla, tedy potřebujeme zvážit množství faktorů a také všechny jeho znaky. V konečné instanci je navíc také nejdůležitějším faktorem percepce jedince, jenž všechny znaky identifikuje a kategorizuje a následně vytváří, neboli pojmenovává význam celého díla.

⁶ Bal, op. cit., s. 219

⁷ Barthes, Roland, *The Death of the Author* v Stephen Heath, *Image Music Text*, London: Fontana Press, 1977, s. 142-148

2.5. Problém čtení a vysvětlení práce

Problém a vysvětlení uměleckého díla skýtá tedy mnoha úskalí, jichž je nutné se vyvarovat. Barthes říká, že jedinec nemůže vědět za jakých podmínek (alespoň tedy nemá kompletní informaci) bylo dílo vytvořeno. Při čtení a určování významu obrazu bychom se mohli minout v nalezení obsahu, jenž pochází z historie, nebo z autorova *psyché*. Strukturální analýza prací je podle něj mnohem těžší práce než se může zdát, protože může být vykonána jako nekonečné množství kombinace logických modelů. Pokud bychom chtěli práci číst jako celek, jenž se skládá z významů, musíme ovládat logiku, historii, psychoanalýzu atd.⁸

2.6. Styl

Pro analýzu a porovnání jednotlivých obrazů jsem zachoval jejich rozdělení podle všeobecně uznávaných zásad do jednotlivých směrů, jež se shodují stylem práce. Pro to, abychom mohli s pojmy hnutí a jejich stylem pracovat, je potřeba ustálit normu používání výrazu styl.

Termín styl se v dnešní podobě ustálil až v devatenáctém století. Samotný výraz pochází z latinského *stilus*. Toto slovo označovalo charakteristický způsob psaní autora, i když se využíval spíše termín *genus dicendi* a tedy technika projevu, proslovu nebo mluvy.⁹ Meyer Schapiro se ve známém eseji na téma stylu zabývá jeho vysvětlením a snaží se mu poskytnout zevšeobecnění s ohledem jak na primitivní umění, tak na umění moderny. Stylem se podle něj myslí konstantní forma (někdy i elementy, kvality nebo výraz) v umění jedince nebo skupiny. Styl je také systém tvarů s kvalitou a významovými prvky, prostřednictvím kterých je možné identifikovat osobnost umělce. Je to také nástroj pro vyjádření hodnot (náboženských, morálních nebo společenských) uvnitř homogenní skupiny, zatímco také působí jako její signifikantní znak. Historik umění podle něj používá výraz styl i jako kritérium doby nebo místa původu uměleckých děl, stejně tak jako prostředek sledování vztahů mezi

⁸ Barthes Roland, *Criticism and Thruth*, přel. Pilcher Katrine, London, Athlone, 1987, s. 54

⁹ Preziosi, Donald, *The Art of Art History, A Critical Anthology*, New York, Oxford University Press, 2009, s. 130

uměleckými školami.¹⁰ Umělecká díla spojené časem nebo prostorem vykazují, co se týče stylu, příznačné vztahy, nicméně můžou komunikovat i s díly vzniklými v jiném času nebo prostoru. Konečně, podle Schapira, pojí styl tři kategorie, kterými jsou: *1. formování prvků a motivů, 2. formování vztahů (mezi subjekty), 3. formování kvalit (subjektů).*¹¹ Vývoj forem není podle něj autonomní, nýbrž je spojen s měnícími se názory a zájmy, které se následně více méně objevují i v subjektu díla. V tomto bodě se Schapiro setkává i s Heinrichem Wölfflinem, švýcarským kritikem umění, který tvrdí, že nalézt a vysvětlit styl nemůže být nic jiného než umístit jej do jeho hlavního historického kontextu a potvrdit tak, že funguje a komunikuje v harmonii s dalšími složkami své doby.¹² Zajímavým protikladem, k této teorii je názor Ernsta Gombricha, který kategorizaci styl odsuzuje, resp. upravuje jeho chápání, když říká, že při hledání stylu je spíše nutné se zaměřit na to, jestli a pokud ano tak jakým způsobem společenské podmínky ovlivnili daného autora, nebo skupinu. Velkou účast na změnách stylu připisuje také společenské rivalitě, prestiži, módě nebo technologickému pokroku.¹³

3. HISTORICKÝ KONTEXT

3.1. Dějiny společnosti

Tato práce se pohybuje v časovém rozmezí mezi poslední třetinou devatenáctého století a začátkem druhé světové války. V tomto období společnost zaznamenala výrazné změny, jak v oblasti pracovní, tak v oblasti rodiny, ale také na poli volného času. V této části shrnu nejdůležitější změny evropské společnosti, stejně tak jako jejich dopad na jednotlivce. Na začátek chci dodat, že ne všechny faktory ovlivňující společnost zastávali své místo ve všech částech Evropy ve stejné intenzitě, následkem čeho se i průběh jednotlivých proměn lišil v závislosti od regionu.

¹⁰ Schapiro Meyer, *Theory and Philosophy of Art: Style, Artist and Society*, New York, George Brazillerr, 1994, s. 143

¹¹ *Tamtéž*, s. 146

¹² Preziosi, *op. cit.*, s. 136

¹³ *Tamtéž*, s. 132

Nejdůležitější změny v evropské společnosti konce devatenáctého a začátku dvacátého století se objevili na poli rodiny, zaměstnání, urbanizace, státu a spotřeby. Kulminující proces industrializace a urbanizace měl za následek změnu požadavků na pracujícího v jednotlivých odvětvích. Mimo nutnosti disponovat značnou kvantitou pracující síly, polo-vyučených pracovníků, se také objevila potřeba silných individualit, profesionálů a specialistů. Tato potřeba byla jedním z faktorů obměny sociální stratifikace, jež se projevila v existenci uvnitř homogenních skupin obyvatelstva s různými návyky, hodnotami i způsobem trávení času mimo pracovní dobu. Právě čas mimo pracovní dobu, jenž se ostřeji oddělil od času stráveného v práci, se stal spolu s redukcí odpracovaných hodin a pozdějším zavedením dlouhé dovolené signifikantním znakem proměn na poli zaměstnání. Když mluvím o sociální stratifikaci, bude dobré si určit skupiny, které v tomto období tvořily evropskou společnost tak, jak o nich mluví Hartmut Kaelble.

První skupinou byla tzv. vyšší střední třída. Tato skupina byla určitým způsobem segregovaná od ostatních a jednotlivci v ní se vyznačovali podobnými vlastnostmi. Skládala se vesměs z větších podnikatelů, duchovních, vyšších úředníků či vzdělaných profesionálů. Zajímavostí je, že žádná z těchto profesí nezískala dominanci. Členové této skupiny sdíleli podobný způsob komunikace, hodnoty rodiny, práci, individuální svobody, vzdělání či nedotknutelnost majetku. Navštěvovali stejné restaurace, kluby, operu, divadla či koncerty. Fungovali u nich také poměrně silné vztahy uvnitř širší rodiny.

Další skupinou byla pracující třída. Tato skupina byla mezi sebou lokálně propojena jakýmsi principem sounáležitosti v sousedství, jež často zastupovalo funkci rodiny v případě výrazné nesolventnosti, choroby či úmrtí v rodině. Sdíleli podobný styl oblékání, ale také názory, které si vyměňovali na veřejných prostranstvích, v kostelech nebo barech. Sdružovali se také v pracovních uniích a dali základ vzniku dělnických nebo socialistických stran.

Třetí skupinou, jež Kaelble zmiňuje, je nižší střední třída. Tuto skupinu vesměs tvořili řemeslníci a malí podnikatelé, kteří se často ocitli pod tlakem velkých korporací. Většinou vlastnili malé rodinné firmy, z čeho vycházelo silné pouto se širší rodinou. Sdružovali se v cechách a setkávali se na střelnicích či v klubech zpěvu.

Poslední skupinou, kterou je potřeba zmínit jsou farmáři. Ti většinou vlastnili svůj statek ve vesnici nebo na samotě, kde si všechno sami vypěstovali nebo opravili. Nutná byla účast celé rodiny a práce se rozdělovala podle věku nebo pohlaví. Fungovala zde také užší linie mezi prací a volným časem.

Je nutno poznamenat, že výše vzpomenuté skupiny byly pouze prototypy sociální stratifikace a koncem devatenáctého století a začátkem dvacátého se tyto rozdíly začali čím dále tím více zmenšovat, co změnilo jak vztahy v rodině, tak množství kapitálu u jednotlivých skupin.

Rodina v tomto období měnila svoji tvář dosti výrazným způsobem. Novomanželé se přestali seskupovat pod jednou střechou s rodiči, ale čím dále tím více hledali nový domov. To samozřejmě vyžadovalo i změnu ekonomického chování uvnitř rodiny, kdy bylo nutné více plánovat a spořit za účelem vytvoření finanční nezávislosti s menším počtem členů. Oslabení vztahů uvnitř širší rodiny mělo za následek také upevnění vazeb uvnitř nukleární rodiny společně s už vzpomínaným faktorem volného času, jež mohla rodina trávit spolu. Dítě také opouštělo rodinu dříve než v minulosti, paradoxně se však věk, kdy mladí vstoupili do manželského svazku, zvýšil. To mělo za následek, že Evropa měla k dispozici velké množství mladých lidí, kterým nevadilo se stěhovat za prací do průmyslných oblastí, protože za sebou nenechávali žádné závazky. Důsledkem tohoto faktu byl i počet lidí pracujících v průmyslu, jenž převyšoval počet pracujících ve službách. Dalším faktorem pro vysoké uplatnění jednotlivců v průmyslu byla i poptávka po individuálních a nestandardních výrobcích. Evropská výroba se z velké části orientovala na export na jiné kontinenty, co vyžadovalo výrobu obrovského množství produktů a tedy vytvoření pracovních příležitostí v průmyslu. Práce v průmyslu přinesla už zmíněnou redukci odpracovaných hodin a také zvýraznění rozdílu mezi pracovním a volným časem. Pravdou je, že práce v průmyslu měla často za následek dequalifikaci významného množství pracujících, na druhé straně se však rozrostla poptávka po odbornících s technickým zaměřením, jež museli stroje udržovat a opravovat. S rozvojem tzv. „profesionální“ kultury se volalo i po zvýraznění statusu autonomního experta a hodnotách jako vědecký přístup, autonomie, nezávislost, odstup nebo obětavost. Do popředí se také dostávalo kritérium efektivity. Pozice vzdělaných profesionálů zesílili, postupně si vytvářeli vyšší status a prostřednictvím všeobecného povědomí o jejich vzdělanosti se stávali modelem. Vytvořil se také model jakési liberální, nebo sebezaměstnávající se profese. Stát jednotlivci podal pomocnou ruku v tom smyslu, že mu poskytl vzdělání na státních univerzitách, sám si jej zkouškami otestoval a následně označil titulem. Od té chvíle se mohl pohybovat po více méně volném trhu, jenom minimálně kontrolován státem prostřednictvím asociací nebo informační kontroly od klientů nebo spolupracovníků.

Hojně se také zaváděly liberální reformy, kdy státy deregulovali většinu řemesel, obchodu a komerčních služeb prostřednictvím zavedení komerční a pracovní svobody a volného trhu.

I navzdory určité progresivnosti jednotlivých vlád byla Evropa v tom období zmítaná v nepokojích a stávkách pracujících. Známy stereotyp, že pracující třída, jmenovitě lidé pracující v továrnách, kteří se organizovali v uniích, odborech, politických stranách byli strůjcem těchto nepokojů, není tak celkem pravdivý, nebo je pravdivý jen zčásti. Většinu nepokojů podle Dicka Gearyho¹⁴ začali právě klasičtí řemeslníci, kteří byli čím dále tím více závislí na „nepracujícím“ držiteli kapitálu, jenž například obchodoval s nerostnými surovinami, které často řemeslník ke své práci potřeboval. Geary následně vytyčuje další faktory nespokojnosti, jež už ale zahrnují také pracovníky ve fabrikách. Konsolidace a organizace pracujících za účelem protestu vznikala hlavně z následujících důvodů: stát byl represivní a diskriminační; buržoazie byla slabá; buržoazie opustila svůj závazek k liberálním reformám; zaměstnavatelé aplikovali autoritativní postoj a odmítali diskutovat či vyjednávat s pracovní silou.

Co se týče urbanizace, Evropa koncem devatenáctého a začátkem dvacátého století obsahovala zhruba polovinu z dvaceti největších měst na světě. Rozvinuli se také města, které byly obývané pouze pracujícími v průmyslu, dělníky, pracující třídou. Později se v závislosti na růst měst objevily debaty o velkých městech jako symbolech destrukce hodnot, odcizení a společenského úpadku. I kvůli těmto sporům, se koncem devatenáctého století začalo více plánovat a stavět s ohledem na funkce daných měst a v podstatě korigovat tento růst, čeho důsledkem bylo vybudování nových bulvárů, železničních nádraží nebo plánovaných umístění velkých obydlí bloků.¹⁵

3.2. Stručné dějiny parní lokomotivy

Jelikož se v této práci zabírám reprezentací lokomotivy, je nutné si objasnit její stručnou historii a také vývoj její podoby, kterým prošla v průběhu doby začínající jejím vznikem a končící druhou světovou válkou. V neposlední řadě se taky ulehčí samotná identifikace lokomotivy v jednotlivých obrazech. Jelikož v obrazech, které jsem pro analýzu

¹⁴ Geary, Dick, *The European Working Classes in the Late Nineteenth Century and Early Twentieth Centuries*, v *The European Way*, ed. Hartmut Kaelble, New York, London, Berghahn Books, 2004, s. 115 – 129

¹⁵ Kaelble, Hartmut *Social Particularities of Nineteenth- And Twentieth-Century Europe* v *The European Way*, ed. Hartmut Kaelble, Berghahn Books, New York, London, 2004, s.286-307

vybral, se elektrická lokomotiva neobjevuje, budu na tomto místě věnovat pozornost pouze dějinám parní lokomotivy.

Na začátek bude vhodné předestřít několik faktů, které si v historii železnice získali označení *první*. První dráha se objevuje už v sedmnáctém století kolem roku 1630 a sloužila pro ulehčení práce horníkům. O více než sto padesát let později v roce 1787 byly v anglickém Sheffieldu pod zemí postaveny první koleje, aby rok na to byly v Kentley Incline postaveny koleje i nad zemí. O lokomotivách jako takových tehdy ještě nemohla být řeč a pro těžké náklady se využívali tzv. vodní cesty, kdy na kanálech fungovali menší lodě naložené zbožím, jež byly taženy koňskou silou. Tento způsob pravděpodobně inspiroval vynálezce koňské železnice, jež byla v plném rozsahu zpřístupněná v roce 1804. Trvání však měla pouze necelých třicet let. V tom samém roce totiž britský dizajnér Richard Trevithick představil první parní lokomotivu na světě. Jednalo se o první lokomotivu, která za sebou po kolejích tahala vagóny. Tuto událost mělo možnost autenticky zažít 70 pasažérů, jež díky lokomotivě urazili 10 mil z Pen-y-Darren Ironworks do Glamorganishire Canal. Od této chvíle datujeme historii parní lokomotivy, která se začala vyvíjet neuvěřitelnou rychlostí a stala se jedním z nejsignifikantnějších znaků technického pokroku lidstva. O dvacet let později zaznamenaly dějiny lokomotivy další milník ve své historii díky Georgu Stephensonovi, kterého lokomotiva se v roce 1825 stala součástí první pravidelně využívané železnice. Prvenství si vysloužila i v kategorii kombinované dopravy surovin a lidských pasažérů. Do roku 1830 se v Británii vyrobilo až sto lokomotiv a mezi nimi i lokomotiva s názvem Planet 2-2-0 (obr. 1). Představil ji opět Georgie Stephenson v roce 1830, bez toho aby věděl, že tento jeho prototyp se stane vzorem pro vzhled téměř všech budoucích lokomotiv fungujících na parní pohon. Z technických atributů můžeme vzpomenout multi-trubicový bojler s plně vodou chlazeným topeništěm a odděleným prostorem pro dým. Válce motoru se nacházeli uvnitř a byly nasazeny horizontálně, zatímco bojler byl umístěn na silném vnějším dubovém rámu přitlačeném železnými plotnami. Vnější podoba se vyznačovala podlouhlým válcovitým trupem vepředu zakončeným dlouhým komínem. Jeho délka byla určována pozicí strojvůdce, který se při prvních lokomotivách nacházel v otevřeném prostoru na plošině v zadní části. Komín musel být dost vysoký, aby při pohybu nevyváděl horký vzduch strojvůdci do tváře. Horní část lokomotivy obsahovala také prvek podobný kopuli. Tento prvek se v angličtině nazývá „dome“ a sloužil jako nejvyšší bod pro sbírání suché páry, odkud byla pára odváděna do pístů, které určovali pohyb kol. Pro pohyb sloužili dva páry kol.

Následkem technických zlepšení se do konce devatenáctého století podoba lokomotivy modifikovala. Dizajnéri se snažili, aby lokomotiva utáhla co nejtěžší možný náklad, díky čemu se měnili i atributy motoru, co přineslo prodloužení trupu, zkrácení komínu a přidání jednoho, nebo dvou párů kol. Do zadní části pro strojvůdce se umístila krytá kabina. Do přední části lokomotivy se přidal tzv. „cowcatcher pilot“, tedy ostře formovaný nástroj připomínající pluh spočívaje jen těsně nad úrovní kolejí určen na odstraňování překážek na trati. Tento prvek se však velmi zřídka využíval v Evropě, spíše našel uplatnění ve Spojených Státech a v Americe celkově. Téměř všechny lokomotivy do konce devatenáctého století se vesměs dizajnovaly podle tohoto vzoru, pouze s menšími obměnami.

V první polovině dvacátého století se lokomotiva zvětšila ještě výrazněji, dostala přidavné dva páry kol, které měli za úkol korigovat pohyb lokomotivy v zatáčkách, zatímco zadní tři páry se velikostně unifikovaly. Komín se také výrazně zkrátil, někde ho nahradila pouze díra v horní části (obr. 2). Začátkem století se také objevuje pár světel okrouhlého tvaru ve přední části. Přesná podoba co se týče velikosti a počtu koles, délky komína, nebo barvy lokomotivy se nikdy neustálil. V závislosti na snaze překonat co největší možnou rychlost se podoba lokomotivy snad nejvýrazněji změnila kolem roku 1930. Při budování nových typů vymizel klasický komín a celé tělo lokomotivy bylo oproštěno od jakýchkoliv nerovností, které by mohly překážet v aerodynamice. Nejrychlejší lokomotivou se stala s rychlostí 126 mil za hodinu A4 Pacific Mallard (obr. 3) z dílny Nigela Gresleye, jejíž rekord nebyl nikdy překonán.¹⁶

4. DYNAMIKA MODERNÍCH UMĚLECKÝCH SMĚRŮ

4.1. Důvody zvolené periodizace

I když lokomotiva vznikla už v první čtvrtině devatenáctého století, tato práce se pohybuje v rozmezí od poslední třetiny devatenáctého století do období před druhou světovou válkou. Jedním z důvodů této periodizace je i pozdější pronikání lokomotivy do konstrukcí obrazu, i když samozřejmě všichni známe Turnerův *Déžd', Pára a Rychlost*, jenž

¹⁶ Garratt, Colin and Wade – Matthews, Max, *The Ultimate Encyclopedia of Steam and Rail*, London, Lorenz Books, 1999, s.100-130

vznikl už v roce 1844. Výrazně se však lokomotiva začala objevovat v obrazech až v tomto období, spolu se stále signifikantnějším vývojem industrializace, zatímco se také postupně transformovala i společnost, jež začala klást mnohem větší důraz na technický pokrok. Cestování vlakem se stávalo čím dále, tím více každodenní záležitostí mnoha lidí a tak i tématem k hovoru, částí komunikace a posléze také důležitým prvkem v umění, jež společnost nejen odráží, ale také vytváří. Dalším důvodem pro zvolenou periodizaci je nepochybně jakési dobové splynutí mnoha směrů, jež měli celkem odlišný teoretický a také technický základ a tak bude zajímavé sledovat rozdíly, které s lokomotivou přinášejí různé části společnosti ve více méně stejném časovém období. Stejně tak jak funguje diverzifikace v lidské společnosti i když ovlivňované stejnými událostmi, existuje také diverzifikace v umění, jež přináší tolik různých pohledů na svět kolik existuje lidských názorů a právě tyto pohledy se prostřednictvím pozorování jednoho subjektu v časovém období ne delším než život jedné generace budu snažit identifikovat.

4.2. Tradičně vymezované směry

Práce se v její druhé polovině věnuje analýze jednotlivých obrazů, které k reprezentaci lokomotivy odkazují, jež jsou seřazeny podle tradičně vymezovaných směrů. Tyto tradičně vymezované směry jsou identifikovány jak podobným teoretickým základem tak často podobným technickým zpracováním a v některých případech dokonce místem svého vzniku nebo působení.

4.2.1. Impresionismus

Impresionismus jako směr vznikl v poslední třetině devatenáctého století. Svůj název odvodil právě od jeho nejznámějšího malíře Clauda Moneta a jeho obrazu *Impression le soleil levant*. Hlavní idejí impresionismu byla hra s barvou na plátně odvozena od teorie, že vnímání barvy se mění v závislosti na barvách okolních. Barevné skvrny jsou organizovány na základě simultánního kontrastu, tzn. na základě spolupůsobení sousedících barevných skvrn. Práce s barvou je v tomto případě synonymem pro práci se světlem. Světlo je u impresionismu všude, dokonce i ve stínech. Impresionistická představa stínu je jednoduše doplňující tón, který zahrnuje vedlejší základní barvy. Tato technika je často využita

prostřednictvím bílého podkladu, dokonce víc než prostřednictvím vodové barvy proto, aby se dosáhlo efektu všude prostupujícího světla. Práce se štětcem pozůstává z malých tahů nanášení barvy, které společně pracují tak, aby navodili dojem formy.¹⁷ Následkem toho se rozpadá jasný obrys objektu, nebo je jen velmi zjednodušený. Zobrazení lokomotivy tedy vytvořilo pro impresionisty zcela novou výzvu. Jednak je jako současníky zajímal svět kolem nich, kterého lokomotiva byla poměrně důležitou součástí, jednak se pro ně její reprezentace stala výzvou a vhodným subjektem k zobrazení z důvodu barevných kontrastů (např. černá lokomotiva a její existence v barevné krajině) a také bylo zcela jistě zajímavé sledovat efekty, jenž lokomotiva vytvářela (pára v komunikaci s dalšími prvky v obraze). „Tady je dnes malba...naši umělci musejí najít poesii ve vlakových stanicích stejně tak, jako jejich otcové našli poesii v lesích a řekách“,¹⁸ říká ve spojitosti s uměním konce devatenáctého století Emil Zola. Je zcela nepochybné, že velkou motivací k malování vlakových stanic a vlaků ve všeobecnosti byla atmosférická nejasnost a zajímavá barevná situace, která ze spojení vlak-příroda, vlak-architektura nebo dým-prostředí vycházela, nesmíme však opomenout ani mnohem pragmatičtější důvody. Impresionisté, kromě toho že byli umělci, byli také obchodníci se svými obrazy, resp. směřovali k tomu, že své obrazy prodají. Vlaky jakožto jeden ze signifikantních znaků post-industriální společnosti a rovněž lidského pokroku pravděpodobně denně ovlivňoval debaty a témata hovorů. Umělci jakožto součást společnosti vytvářející to, co jí odráží, zákonitě museli na celou situaci reagovat ve své tvorbě. Navíc se jednalo o svět, který je obklopoval. Pohyb malířů tvořících v Paříži se měnil a mladí umělci se v rámci města stěhovali ze starších částí jako Clichy, Montmartre a Pigalle do nových ateliérů v modernější části města, kolem nádraží St. Lazare. Dalo by se říci, že tento fakt ilustruje úzkou konexi mezi jejich životem a prostory, kde pracovali a žili a zároveň to poukazuje na to, do jaké míry je v umělcově tvorbě možné badat ovlivnění jeho fyzickým habitatem.¹⁹

Prvním autorem, kterého bych rád zmínil je Camille Pissarro. K analýze jsem vybral dva obrazy pocházející z různých období jeho života. První s názvem *Lordship Lane Station, Dulwich* (obr. 4) vznikl v roce 1870. Pissarro se v tomto roku se svou rodinou přestěhoval do

¹⁷ Thomas, Denis, *The Age of Impressionists*, London, The Hamlyn Publishing Group, 1990, s. 13

¹⁸ Zola Emil cit. v Manet, Monet and the Gare Saint-Lazare, Juliet Wilson-Bareau, National Gallery of Art, Washington, 1998, s. 106

¹⁹ Wilson-Bareau, Juliet, *Manet, Monet and the Gare Saint-Lazare*, Washington, National Gallery of Art, 1998, s. 101

Londýna, kde v průběhu dvanácti měsíců namaloval dvanáct obrazů. S rodinou bydlel těsně u vlakové stanice Lordship Lane, kde namaloval tento obraz jako pohled z mostu na přijíždějící dýmající vlak.²⁰ Vlak přijíždí směrem k pozorovateli a za sebou nechává několik domů ukrytých v kopcích jarní či letní krajiny. Důraz na souhru přírody a člověkem vytvořeným světem je tady víc než markantní. Lokomotiva je co do plochy v obraze poměrně malá, zato však nepřehlédnutelná. Pohled diváka Pissarro nenápadně určuje přetínajícími se diagonály pod stabilizujícím horizontem. Hlavní linie obrazu se sbíhají ve středu, kde je lokomotiva. Obraz je tak vyvážený (zčásti i díky použití pouze tří barev, i když v různých tónech) a diváku to poskytuje možnost sledovat v jednom okamžiku kompletní scénu, ve středu s dominující lokomotivou.²¹ Ta působí klidně, stejně tak jako příroda kolem reprezentována velkými zelenými plochami. Zdánlivý pokoj však narušuje přetváření krajiny za účelem poskytnutí prostoru výtvarníkovi techniky. Krajina musela nutně změnit svůj ráz a popřít svoji podstatu volně se rozvíjejícího organismu, čehož příkladem jsou i stromy v levé části obrazu, jenž jsou ohrazeny a odděleny od ostatního světa. I když člověkem vytvořený svět do určité míry mění povahu přírody, také její možnosti, v tomto obraze se jedná o zajímavou kombinaci, která působí kompaktně. Vlak tady tvoří součást krajiny, jakožto malířské kategorie a slouží jako část celku. Není zde vypíchnut jako nesourodý prvek, nýbrž je integrován do celé kompozice. Lokomotiva také působí spíše jemně než silně a není zde kladen důraz na její sílu nebo rychlost. Co do technické stránky obrazu, můžeme říci, že v Anglii se Pissarova paleta značně zesvětlila a kompozice se stala kompaktnější. Jeho obrazy z tohoto období působí taktéž velice lehce a vzdušně čeho důkazem jsou i obrazy jako *Ulice, Sydenham* (obr. 5) nebo *Blízko Sydenham Hill* (obr. 6). V prvním ze jmenovaných můžeme také pozorovat stejnou techniku diagonál jako v Lordship Lane.

Druhým obrazem je *Bedford Park* (obr. 7) z roku 1897. Pissarro se znovu vrátil do Anglie a usadil se hned vedle vlakové stanice. Situace na obraze nám poskytuje pohled na vlakovou trať s několika vlaky připravenými k odchodu. V porovnání s Lordship Lane Station se Pissarrov rukopis značně zjednodušil, tahy štětcem jsou autonomnější, spolu však tvoří mnohem uvolněnější kompozici než v obraze předešlém. Barva se tady rozplývá a komunikuje se sousedícími barvami, při čem si zachovává autonomní status. Příkladem toho je hra bílé s modrou za účelem zobrazení dýmu vycházející z lokomotivy. Bílá barva je tady

²⁰ Thomas, op. cit., s. 122

²¹ Reyburn, Scott, *The Art of the Impressionism*, London, Quintet Publishing Ltd., 1988, s. 57

výraznější právě ve spolupráci s modrou, ale pouze do chvíle, kdy začne s modrou splývat a oslabovat až kým se nerozplyne do prostředí. Zajímavým prvkem tady je právě určitá vyváženost i navzdory rozevlátosti tahů štětce. Daný motiv na obraze je pozorován spíše jako tvary a barvy než jako něco určitého. Pissarro v zobrazení lokomotivy netrvá na obrysech (okrajích, přesných liniích), je to právě barva a přiměřený tah štětce co malbu vytváří a co navozuje dojem tvaru. Navíc se zdá, jakoby jeho oko nebylo fixované na žádný určitý bod v obraze, nýbrž se stejnou precizností vnímá všechny pozorovatelná místa.²² Lokomotiva však i navzdory tomu v obraze dominuje a oko diváka je téměř okamžitě svedeno na pohled na ní. Do pozornosti, stejně jako v předešlém obraze se dostává důraz na diagonály, jež jsou v obraze identifikovány prostřednictvím dlouhých linií představujících koleje (obr. 8).

Nejvýraznějším zástupcem zobrazování lokomotivy v impresionismu a zároveň i směru jako takového byl nepochybně Claude Monet. Obrazy, kterým se na tomto místě budu věnovat, zahrnují jednak Monetovo působení v Paříži a jednak malování v plenéru městečka Argenteuil, kde se také věnoval studiu různých ročních období. Monet byl impresionista „par excellence“ a na jeho tvorbu je možné nahlížet jako na precedens techniky daného směru, jelikož téměř všechny technické atributy použité při specifikování impresionismu jsou více méně aplikovatelné i na jeho tvorbu. Navíc, adoptoval naturalistické barevné schéma obohacené o hnědé či zelené plochy barev typických pro malíře Barbizonské školy.²³ Monet víc než kterýkoliv z jeho kolegů studoval efekty nanášených ploch barev, jeho typický rukopis zahrnuje práci s barevnými skvrnami, při čemž často používá i techniku prostoupení světla pomocí základního nátěru malby. Jasně to bude vidět právě při zobrazování páry unikající z lokomotiv a z efektů, jež to na nestálou vzdušnou atmosféru v jeho obrazech bude mít. Monet se v průběhu své kariéry dobíral ke stále většímu zjednodušení a lehkosti tahů a v průřezu jeho tvorby je to i patrné. Jeho postup je možné sledovat i právě na zobrazování lokomotivy a proto se obrazům budu věnovat chronologicky.²⁴

Prvním obrazem, který budu sledovat je *Železniční most v Argenteuil* (obr. 9), jež vznikl v roce 1873. Začátek a vlastně téměř celé trvání této dekády ovlivnil konec franko-pruské války. Francie v poválečném vyrovnání ztratila Alsasko a Lotrinsko a muselo druhé

²² Rewald, John, Abrams, Harry N., *Camille Pissarro*, New York, INC. Publishers, 1989, s. 148

²³ *Birth of Impressionism, Masterpieces from The Musée d'Orsay*, Fine Arts Museums of San Francisco, 2010, s. 172

²⁴ Obrazy se série Gare St. Lazare vznikli v tom samém roce, nicméně i na nich je možné sledovat určitý postup, prostřednictvím několika faktorů

straně uhradit 5 miliónů franků. Celý národ se vzpamatoval z války, byl zdrčen, na druhé straně však pln elánu do nových začátků. Téměř každý se chtěl nějakým způsobem podílet na obnově své rodné Francie. Monetova participace na této kolektivní snaze je pravděpodobně nejlépe vidět na množství obrazu, jenž produkoval po tom, co se přestěhoval do Argenteuil v prosinci 1871. Tyto obrazy svědčí nejen o pokračujícím zájmu o zobrazování aspektů moderního života v plenérových malbách, ale také o vyrovnání se se způsoby, kterými se národ chystal zahojit své rány.²⁵ *Železniční most v Argenteuil* zachytává pohled ze břehu Seiny na železniční most, na kterém se míjejí dva vlaky. Pod mostem opačným směrem plují dvě plachetnice, zatímco celou scénu sledují dvě postavy na tom samém břehu, na kterém stojí malíř nebo pozorovatel. Tento obraz je rozdělen na dvě části mostem, podobně jak v některých předešlých obrazech, které jsou rozděleny molem, jakožto pozůstatek Monetové inspirace japonským uměním. Na mostě máme možnost sledovat dva vlaky, jeden zrychlující, směřující do Paříže, vypouštějící při tom hustý oblak dýmu a druhý, zpomalující, jež zastavuje v Argenteuil. Jejich střetnutí probíhá na mostě, který je obnoven po válce, co může značit právě uvědomění si a hrdost na to, jakým způsobem se krajina vzpamatovala z války. Dvě plachetnice znázorňují jakousi pohodu, využití volného času. Význam pojmu volný čas zesílil právě ruku v ruce s industrializací, jejíž nejsignifikantnějším znakem se stala právě lokomotiva. Jednak do sféry obchodu přinesla rychlost a efektivitu a jednak umožnila některým jedincům nárůst jejich kapitálu, díky kterému si mohli něco takového jako je plachetnice dovolit.²⁶ Monet v tomto obraze využívá hru modrých a bílých ploch, zatímco přesvědčivě pracuje s jejími kombinacemi v závislosti na tom, jestli ztvárňuje efekt odrazu vodní hladiny, stínování mostu, nebo pronikání bílého dýmu do atmosféry. Zároveň používá jasných barev k zachycení atmosféry teplého letního dne a také, jak se zdá, ke znázornění citového pouta k danému místu, které prostupuje všemi malbami z tohoto období jeho života. Zobrazení lokomotiv je tady (jak později uvidíme i u Goeneuttea) omezeno jenom na jejich nejmarkantnější znak a tím je pára vycházející z komína. Tady je to však určováno hlavně povahou samotného mostu a postavením diváka (malíře), jehož spektrum se ale díky tomu výrazně rozšiřuje. Navíc, Monet v tomto obraze využívá techniku kombinace velmi krátkých (k zvýraznění různých přírodních a atmosférických efektů) a dlouhých tahů (ke

²⁵ Tucker Hayes, Paul, *Claude Monet, Life and Art*, New Haven, Yale University Press, 1995, s. 55

²⁶ *Tamtéž*, s. 71

výraznější linie), díky čemu si čemu si některé objekty zachovávají svůj tvar a poměrně ostré vystupování.

Druhou sérii obrazů, které pocházejí z Monetova působení v Argenteuil jsou zimní plenéry *Vlak ve sněhu* (obr. 10) a *Vlak ve sněhu v Argenteuil* (obr. 11). Obě malby vznikly v roce 1875 a zachytávají vlak v zimní krajině, při čem první ze jmenovaných je zobrazen v statickém pohledu čekaje na nastupující pasažéry v stanici, zatímco druhý na plátně odchází v dálce. Dvojice těchto obrazů má mnoho společného, nicméně jsou tady co do zobrazení lokomotivy i mnohé rozdíly, na které se pokusím poukázat stejně tak, jako se pokusím vypíchnout společné znaky. *Vlak ve sněhu* zachycuje vlak čekající na stanici v Argenteuil před svým výjezdem do stmívající se krajiny, čemu napovídají rozsvícené světla ve přední části lokomotivy. V dálce máme možnost sledovat ruch, který je způsoben nastupováním cestujících. Divák má tuto situaci možnost sledovat z menší vzdálenosti zpoza plotu, který odděluje železniční trať od zbytku krajiny. Lokomotiva je v tomto obraze dominantní prvek, není však tady kladen důraz na její detaily, nýbrž prostřednictvím barev a viditelných tahů štětce Monet zvýrazňuje její povahu jakožto stroje. Povinnou černou lokomotivy, tady doplňuje šedí a modří, čím zvýrazňuje nepoddajnost lokomotivy jakožto nástroje k pohodlnějšímu způsobu přepravy lidí v nehostinných podmínkách zimní krajiny. Na jedné straně lokomotivě propůjčuje tvrdost stroje prostřednictvím barev a rovných tahů štětce patrných zejména v její zadní části, na druhé straně ji určitým způsobem personifikuje, když zvýrazňuje její připravenost, odhodlání a otužilost, vlastnosti živé bytosti, jež můžeme cítit díky rozsvíceným světlům, červeným plochám ve přední části, ale také s přispěním navození dojmů používání ne příliš ostrých křivek kurčení jejího samotného tvaru. V neposlední řadě tuto připravenost můžeme identifikovat i na základě hustého dýmu, který vypouští a jenž je na plátně kombinací černé, bílé a hnědé barvy. Dým zde vystupuje po vypuštění z komína jako autonomní prvek, není tu kladen důraz na jeho splývání s prostředím, nýbrž Monet zvýrazňuje jeho rozpínavost a dominanci pokračující i za hranicemi obrazu. Ve *Vlak ve sněhu v Argenteuil*, sledujeme scénu zcela odlišnou. Jako pozorovatel máme možnost sledovat odcházející vlak v zimní krajině. Vlak se nachází v momentě jen chvíli před tím, než se vytratí za horizontem. Lokomotiva není tvarově identifikovatelná, nicméně její pozici lze s lehkostí určit, ovšem znovu s přispěním vycházejícího oblaku dýmu. Monet tady využívá pouze tři barev, bílou, hnědou a modrou v různých kombinacích nanášených v hrubých vrstvách. Navíc, sleduje efekt sněhu, jenž

v obraze dominuje a podmaňuje si divákův pohled nehledě na to, na kterou část obrazu se dívá. Díky dělenému rukopisu a splývání barev nám splývá i celá scenerie a i samotný vlak je pohlcen nepoddajným působením přírody. Stejně jako v obraze *Efekt sněhu se zapadajícím sluncem* (obr. 12) ze stejného roku scéna působí velmi chladně, dokonce tady na rozdíl od obrazu bez vlaku není patrná snaha o jakési ohřátí scény sluncem, které se prodírá skrze větve stromu v levé části. Chlad a neúprosnost povětrnostních podmínek je tady také identifikována prostřednictvím hrubě nanášené barvy a výrazných, ačkoliv krátkých tahů štětce. Dojem dominujícího chladu je v obou obrazech umocněn ještě použitím ledové modři²⁷, i když v případě obrazu s vlakem jen minimálně.

Nejsignifikantnějším zástupcem zobrazování lokomotivy v Monetově tvorbě je nepochybně série obrazů z nádraží St. Lazare v Paříži. Obrazů bylo celkem dvanáct a umožňovalo nahlížet na v té době poměrně vytíženou pařížskou železniční stanici. Monetovi se touto sérií zdařilo identifikovat a přetlumočit na plátno modernou tvář Francie, při čem si dokázal zachovat svůj vlastní styl. Díky téměř stejnému námětu může divák lehce sledovat a pochopit vývoj, jímž si Monet v průběhu práce na těchto dílech prošel a jež je v obrazech markantní natolik, že dokážeme téměř s jistotou určit, které obrazy byly vytvořené jako první a ke kterým se postupně dopracovával. Obrazy z nádraží St. Lazare tedy nejsou jenom oslava resp. upozornění na funkci techniky, jmenovitě vlaků v moderním světě, jedná se tady taky o studii doplňujících jevů, které působení těchto objektů provázejí a jež se v Monetových obrazech často stávají primárním subjektem zobrazování. Do výběru obrazů jsem zařadil čtyři obrazy. První dva (*Příchod do St. Lazare* (obr. 13) a *Pohled na linku do Normandie* (obr. 14) z důvodu možnosti účelného srovnání zpracování téměř stejného námětu, druhé dva: *Le Pont de l'Europe (Stanice Saint Lazare)* (obr. 15) a *Pohled na linku do Normandie se značkami* (obr. 16), kvůli demonstraci procesu a vývoje, kterým Monet v průběhu práce na sérii těchto obrazů prošel.

Subjekt zobrazování v těchto obrazech je dobově velmi současný a předznamenává příchod lokomotivy jako součásti pohledu na městskou krajinu. Technika není však deskriptivní, spíše se tady jedná o sugesci tvarů a prostoru. Barvy, dekorativní doplňující pastely, evokují atmosféru páry a dýmu uvězněných pod rozlehlou skleněnou střešou nebo v otevřeném prostoru. Série Nádraží St. Lazare, Monetův první experiment s vizuálním a expresivním potenciálem opakujícího se subjektu předznamenává jeho další snahy o

²⁷ Tucker Hayes, op.cit., s. 81

konstruování tematicky spřízněných sérií pláten, které zkoumají jeden motiv, nýbrž pod rozdílnými uhly a vlivy.²⁸

Když se podíváme na první dvojici obrazů, vidíme, že je zde stejný námět zpracován různými způsoby. Na obou máme možnost sledovat vlaky, které jsou v budově nádraží St. Lazare připraveny na odjezd. Pozorovatel se nachází přímo proti lokomotivám, takže má možnost sledovat situaci, která probíhá při nástupišťích. V obraze *Příchod do St. Lazare* se jedná spíše práci pracovníků železnice v zadýmeném prostředí železniční stanice, zatímco v *Pohled na linku do Normandie* Monet znázorňuje ruch, který při nastupování a vystupování panuje. Tyto obrazy ukazují dvě různé linky, a tedy jejich rušnost nemusela být stejná. Dvojice obrazů se od sebe liší jednak barevným zpracováním a jednak tím jakým způsobem se Monet rozhodl tvarovat formy jednotlivých objektů.

V prvním ze jmenovaných obrazů používá malíř pro objekty nacházející se v bezprostřední blízkosti zobrazení poměrně detailní, či už se jedná o železničáře v přední části obrazu, nebo lokomotivu v pravé části. Tu prostřednictvím změn barevných tónů tvaruje k co největšímu přiblížení se realitě. Lokomotiva, i když se jeví uvězněna v prostoru budovy železniční stanice, působí dominantně a zásobuje ji hustým kouřem. Monet se ho v tomto obraze snaží také modelovat a určovat jeho intenzitu prostřednictvím kombinací modré a bílé nanášených v hrubých nebo tenkých vrstvách v závislosti na jeho rozsahu. Jasně to můžeme vidět v horní části obrazu, kde přes rozplývající se oblak nahlížíme na pozůstatky železo-skleněné konstrukce budovy, na rozdíl od momentu, kdy kouř vychází z komína lokomotivy a nárokuje si prostor jakožto opona, která se zavřela po divadelním představení. Zajímavým způsobem působí i na objekty v dálce, které tvarově rozkládá a barevně převažuje svoji intenzitou, při čem si zachovává svoji ostrost, zatímco objekty v dálce ji ztrácejí. Stejně tak jako ve většině obrazů z této série je světlo tak intenzivní a pára tak hustá, že ovlivňují tvary, které jejím následkem směřují k vyplynutí a rozkládají se dramatickým a nepředvídatelným způsobem.²⁹ Celým dílem prostupuje atmosférický kontrast dvou rovin plátna rozděleného na část ovlivněnou unikající párou a část jasně rozpoznatelnou, ve které se pára nenachází. V této druhé části Monet aplikuje na objekty barvy za účelem přiblížení se realitě, zatímco v další části jsou všechny barvy a tvary podřízené atmosférické nejasnosti. Lokomotiva tady slouží jakožto zdroj oné nejasnosti a svým působením určuje divákův

²⁸ *Birth of Impressionism, Masterpieces from The Musée d'Orsay*, op. cit., s. 174

²⁹ Tucker, op. cit., s. 96

pohled na celou situaci. Monet v tomto obraze, stejně tak jako ve většině obrazů ze série zkoumal výtvarné aspekty stroje, ale nesnažil se o komentář k jeho ošklivosti nebo kráse ani jeho užitečnosti, či vztahu ke člověku.³⁰ Na rozdíl od tohoto obrazu, kde Monet poměrně precizně pracuje s detailem, ačkoli v rámci intencí impresionismu, v obraze *Pohled na linku do Normandie* vyjádřil ruch celé stanice prostřednictvím volnějších tahů štětce, které se zdají být nedotahovány. Obraz není podepsán a nese všechny atributy skeče, takže se zdá, že není dokončen. I přesto se ale jeví, že mu k dokončení nechybělo mnoho. Nevelká pozornost věnovaná detailu je výsledkem pokusu o zobrazení situace na nástupišti rušné linky do Normandie. Dav lidí omezen jenom na barevné skvrny jen tu a tam odlišených jemnými tonálními rozdíly nebo malými plochami jasnější barvy určuje jakýsi zmatek, který obrazu v tematické rovině vládne a také se spolupodílí na celkovém ruchu situace, která se divákovi zároveň dostává pod kůži spolu s dojmem slyšení husté vřavy, pískání lokomotiv nebo jejich hlasitého vypouštění páry. Štětce tady malíř vyjádřil nejenom pohyb, barvu a aktivitu celé stanice, ale také rámus, který tam panuje. Stanice je plna hluku, skřípání, pískání a to všechno za přispění kombinace modrých a šedých oblak hustého dýmu.³¹ Ten je tady znázorněn rozdílně než ve výše zmíněném obraze. V tomto případě je sice také výsledkem hustého nanášení barvy, Monet si však nedělá starosti s jeho komunikací s okolím, téměř nikde neprosvítá a tam, kde se nachází, působí jako autonomní prvek. Lokomotivy jsou tady znovu zdrojem atmosférické nejasnosti avšak i navzdory proporční převaze se zdají být rovnocennou součástí celého výjevu, jenž má za úkol prostřednictvím jednoduchých forem znázornit ruch železniční stanice. Ten je na druhé straně v zajímavém kontrastu s jakousi linií uspořádání vagónů vpravo, navíc pod zajímavým architektonickým prvkem, který představují pravidelné arkádovité struktury.

V obraze *Le Pont de l'Europe (Stanice Saint Lazare)* je situace trochu jiná. Monet nám nabízí pohled, který byl běžnému člověku, nepracujícímu přímo na Gare St. Lazare v té době asi těžko přístupný. Máme možnost nazírat na část mostu Pont de l'Europe, který se nachází na pravé straně nad pozorovatelem, na část lokomotivy, která stojí v levé dolní části, zatímco v zadní části obrazu se tyčí budovy zahalené dýmem. Lokomotiva je tady znova doplňkovou součástí kompozice, kdy v podstatě ukotvuje část scény nalevo. I navzdory tomu, že budovy se jeví precizně definované, plátno je malováno velice volně a v tenkých vrstvách barvy.

³⁰ Émile Zola, 1890 cit. v Rewald, Secker and Warburg, *The History of Impressionism*, London, 1973, s. 380

³¹ Anonym cit. v Tucker Hayes Paul, *Claude Monet, Life and Art*, New Haven, Yale University Press, 1995, s. 96

Oblaka kouře a páry lehce překrývající místa natřené jen základní barvou oživují přední část obrazu, zatímco lokomotiva s lesklou ocelovou a mosaznou konstrukcí funguje jako kontrast, doplněk ke vzdálenějšímu pohledu.³² Dým z lokomotiv, které nejsou přesně lokalizovatelné, tady na jedné straně určuje atmosféru situace v popředí a deformuje pohled na objekty v horní části obrazu na straně druhé. Samotné lokalizování lokomotiv zde ani není zapotřebí, jelikož záměrem obrazu je studium proměnlivé světelné situace v závislosti na prchavé povaze primárního objektu, kterým je kouř. Samotný stroj je tedy opět omezen na, pro impresionisty, zajímavější subjekt, jež prostupuje celou kompozicí a poutá na sebe pozornost dojmem všude prostupujícího atmosférického jevu stejně tak jako v obraze *Pohled na linku do Normandie se značkami*. Monet se v tomto obraze dopracoval k obrovskému zjednodušení forem avšak barva je nanášena v hrubých vrstvách s velkou jistotou a nezávislostí. Dým tady přesvědčivě kontroluje celou scénu, zatímco se jeho neklidné oblaka vlní a obtáčejí kolem kruhového tvaru signálu. Lokomotiva je zde opět vidět jenom jedna, navíc, v hodně zjednodušené formě, sloužící pouze jako doplňující objekt. Celému obrazu vládne totiž absolutní předmětná, atmosférická a tematická dominance efektu všude přítomného dýmu, jež je na plátně kombinací mnoha barev a linií, při čem přesvědčivě a neoddělitelně splývá se západem slunce zbarvenou oblohou.

Dalším obrazem, který jsem vybral je *Západní železnice odcházející z Paříže* (obr. 17) od Charlesa Angranda. Jeho individuální styl provedení je ztělesněn ve viditelně oddělitelných uniformně směřovaných tazích štětce použitých ke znázornění vedlejších ploch.³³ Hlavní objekty, mezi které se v tomto obraze řadí i lokomotivy jsou na druhé straně zobrazeny s důrazem na splývání barev bez výraznějšího použití linií. V obraze můžeme sledovat lokomotiv několik, při čem některé jsou v pohybu nebo k pohybu připravené a některé působí staticky, čekající na trati. Angrand se v závislosti na poloze lokomotivy od pozorovatele čím dál víc omezuje pouze na naznačení tvaru prostřednictvím odlišných tónů jedné barvy (viz dýmící lokomotiva v pozadí nebo samostatná lokomotiva v centru obrazu). Samotné zjednodušení vyplývá i z použití poměrně vysoké horizontální linie (obr. 18), kterým se vyznačují hlavně jeho plenérové malby.³⁴ Touto technikou dosahuje také zvětšení zachycené plochy a vychýlení míst nebo objektů, které se nacházejí v centru obrazu směrem

³² Tucker, op. cit., s. 118

³³ Welsh-Ovcharov, Bogomila, *The early work of Charles Angrand and his contact with Vincent van Gogh*, Utrecht-Den Haag, Editions Victorine, 1971, s. 14

³⁴ *Tamtéž*, s. 29

nahoru. Diagonálním rozdělením obrazu na druhé straně zvýrazňuje rozdíl mezi přírodou umístěním uměle vytvořených prvků, pro které jako metafora slouží právě vlaky. Tento rozdíl je znatelný také jednak díky výraznému barevnému kontrastu, jednak tím do jaké míry se technikou zpracování vypořádává se znázorněním přírody v levé části obrazu, jež působí nepoddajně i díky dělenému rukopisu a člověkem vytvořeným světem, kterého znázornění je v tomto případě založené spíše na splývání barev, případně atmosférické nejasnosti.

Posledním obrazem, který bych rád, i když jenom okrajově, zmínil, je *The Pont de l'Europe v noci* (obr. 19) od Norberta Goeneuttea. Tento obraz stejně tak jako u Moneta zachytává pohled na pařížské nádraží Gare St. Lazare. Malíř tady zajímavým způsobem substituuje zobrazení lokomotivy a omezuje se pouze na její nejmarkantnější znak a tím je pára, která celým obrazem prostupuje. Celý pohled působí neúplně, Goeneutte poskytuje diváku jenom ořezanou část známého námětu. Obraz je vertikálně rozdělen to tři částí, při čem pára ovlivňuje nebo zasahuje do dvou (možná záměrně částí obývaných lidmi) a vkrádá se tak do životů lidí, členů industriální společnosti, jež ji vytvořili a zároveň jsou jí jakožto dobrým resp. zlým pánem formováni. Lokomotiva je tady jen stěží rozpoznatelná, její zobrazení však zde není nutné, diváka na její přítomnost upozorňuje výrazný oblak dýmu. Malíř tady pracuje s barvou poměrně ležérně a s lehkostí přesně tak jak ležérně se dým rozplývá nad hlavami kolemjdoucích postav, jejichž zobrazení je omezeno jenom na malé nevýrazné plochy barev.

V závislosti na analýze obrazů zobrazujících lokomotivy v intencích impresionismu jsem vytvořil několik kategorií, které by měly korespondovat s pravidly reprezentace lokomotivy v daném směru:

1. Lokomotiva je zobrazována jako dominantní prvek v obraze a většina kompozice je podřízená její přítomnosti. (Monet – Příchod do St. Lazare, Vlak ve sněhu, Pissarro – Bedford Park atd.)
2. Lokomotiva slouží jako část zobrazování venkovské nebo městské krajiny a do kompozice zapadá barevně a nepřílišným vyčníváním co do prostoru, který si v rámci obrazu nárokuje, ale také funkce, kterou jakožto subjekt má. (Angrand – Západní železnice odcházející z Paříže, Pissarro – Lordship Lane Station, Dulwich, Monet – Vlak ve sněhu v Argenteuil)

3. Lokomotiva je substituována jejím nejsignifikantnějším znakem, párou, a funguje pouze jako zdroj atmosférické nejasnosti (Monet – Le Pont de l'Europe, Pohled na linku do Normandie, se značkami, Goenuette – Pont de l'Europe v noci)

Všechny obrazy zároveň odrážejí i ovlivnění jednak autorovým fyzickým habitatem, jednak významné postavení lokomotivy ve společnosti, ale také pronikání její reprezentace do koncepce obrazů krajiny.

4.2.2. Postimpresionistické důsledky

Postimpresionisté, zejména symbolisté odmítli tradiční impresionistické zobrazení a přijali barvu spíše jako výrazový než deskriptivní prostředek. Navíc také předestřeli tendenci, na kterou později navázali i expresionisté, že emoce a subjektivní zkušenost může být vyjádřena i prostřednictvím abstraktních výrazových forem. Jejich díla se často vyznačují alegorií, jako jedním z prostředků vyjádření útěku od objektivního naturalismu a přijetí volání imaginace a fantasmie. Díla plná alegorie můžeme najít i u norského malíře Edvarda Muncha. V této části budu analyzovat jeho obraz *Dým z vlaku* (obr. 20).

Tento obraz vznikl v roce 1900 a zobrazuje pohled na krajinu na pobřeží Norska, přes kterou projíždí vlak nechávajíc za sebou hustý oblak dýmu, jenž se line pod zapadajícím sluncem zalitou oblohou. Malba pochází z Munchova „lyrického“ období, do kterého patří také obrazy znázorňující noční oblohy a jež se vyznačuje silnou a direktivní prací se štětcem.³⁵ Malíř tady vytváří velmi vydařenou iluzi prostoru, když kompozici rozděluje na dvě části, čímž se mu daří do jednoho pohledu vtěsnat velké množství objektů. Ve přední části máme možnost sledovat vlak, který Munch zobrazil v momentě přesně před tím, než ujede z divákova zorného úhlu. Lokomotiva zanechává za sebou hustý oblak dýmu, jenž se line celou šířkou obrazu. Celé malbě dominuje použití nepravidelných a zakřivených linií, jejíž úplnou dominanci ruší pouze rovné linie použité k zobrazení lokomotivy. Zatímco obraz *Bílá noc* ukazuje podobný pohled, ačkoliv pod jinými podmínkami a vyniká soustředěním se na přírodní podmínky s absencí lidského faktoru, nebo člověkem vytvořeného světa, v *Dým z vlaku* nám Munch nabízí tyto prvky hned tři (dvě plachetnice a lokomotiva). Kontrast mezi objekty různého původu je tady znásoben právě rovnými liniemi, i když jejich působení se

³⁵ Pridaux, Sue, *Munch, behind the Scream*, Munch Museum/Munch Ellingsen Group/DASC, 2005, s. 270

snaží malíř co nejvíc potlačit, jednak proporčními vztahy a jednak polohou objektu v obraze, když se lokomotiva nachází jakoby vystrčená z hlavní linie. Barevně taky příliš nevyčnívá a téměř jediné, co upozorňuje na její přítomnost je dým, který vytváří. Ten je však i navzdory své nepřirozené existenci v námětu zobrazen v souladu s ostatními objekty „naturálního“ původu. Lokomotiva tady tedy funguje jako zdroj zajímavého efektu, jímž je právě trajektorie barevně kontrastního dýmu, jinak ale v kompozici tvoří nanejvýše doplňující úlohu a není na ní kladen žádný zvláštní důraz. Účelem obrazu je spíše zkoumat jevy, které pramení ze změny světelné situace ve velkém prostoru, jmenovitě barevné změny oblohy, odraz ve vodě, nebo reakci „živých“ struktur na působení západu slunce, případně efekt pronikání a komunikaci bílého kouře s barevně kontrastními plochami.

Lokomotiva se jako objekt neobjevuje vůbec například u Gauguina nebo Cézanna, zčásti jako výsledek odmítnutí motivů, jimž například Monet věnoval velkou část své tvorby. Gauguin ve své tvorbě často projevuje negativní vztah k městské civilizaci, následkem čeho se snaží vyjádřit upřímnost a čistotu nezkažených, moderním životem neovlivněných, jednoduchých lidí. Jeho práce se, podobně jako Munchovy, vyznačují plochostí, dekorativností, abstrakcí, ale také zavržením historie a útekem od modernity. Jakási postindustriální nostalgie je znát také v obrazech Paula Cézanna. „Umění je paralelní k přírodě“ jsou jeho slova.³⁶ Jeho tvorba byla výsledkem dlouhého pozorování přírody, jako protiklad k impresionistickému rychlému zachycení situace. Jeho obrazy jsou pečlivě poskládány, promyšleny, s barvou, jež pomáhá Cézannovi mistrně vyjádřit hloubku objektů. V jeho tvorbě je znatelná láska ke krajinkám a víra v ozdravný život vesnického života.

4.2.3 Expresionismus

V části věnované expresionismu budu sledovat tři obrazy. *Tramvaj a železnice* (obr. 21) od Ernsta Kirchnera, *Murnau-Pohled se železnicí a hradem* (obr. 22) od Kandinského a *Odjezd!* (obr. 23) od Jaise Nielsena. Expresionismus jako směr vznikl v Německu a v podstatě celá expresionistická elita (i když ne všichni členové byli německého původu) v Německu působila a tvořila. Malíři tvořící podle pravidel tohoto směru se snažili o přímé a emotivní umění, které komunikuje na základě silných pocitů a hodnot, při čem konvence reálného zobrazování ustupuje před její deformací za účelem vyjádření těchto pocitů. Ty jsou také

³⁶ Fleming & Honour, *A World History of Art*, London, Macmilan Reference Books, 1982. s. 545

vyjádřeny poměrně silně spolu s pokusem o abstraktní harmonii linie a snahou o nalezení vnitřního rytmu obrazu.³⁷ Zvýšená expresivnost díla je taktéž spojována s použitím určitých materiálů, například olejové barvy na plátně nanesené způsobem, který byl běžně považován za dramatický nebo násilný.³⁸ I když by se takto dala idea expresionismu zevšeobecnit, expresionisté neměli jednotný styl. Jedno jim však bylo společné: jejich cílem bylo nalézt syntézu v duši člověka a v podstatě věcí.³⁹ Jednoduše řečeno, ve vyjádření na plátně hledali spojení subjektivního pozorování věcí v prostředí nebo situaci, kterou sledovali a působení věcí samotných na svoje okolí. Expresionista se snaží vyjádřit emoce, vyjádřit pocity, které v něm věci vyvolávají a zároveň je pro něj důležitá i expresivnost celého díla. Místo prchavého vzhledu věcí by se měl pokusit ukázat hlubší, emoční intuitivní poznání. To by mělo být učiněno díky harmonické, dekorativně vyvážené kompozici s barvou jako nejdůležitějším prostředkem. Zobrazování lokomotivy tedy bylo víc než pouhým výsledkem idey nebo strategie předem vytvořené určitým směrem nebo hnutím. Jednalo se tady hlavně o subjektivní vyjádření věcí v různých situacích, které se mění obraz od obrazu, umělec od umělce. Proto se stávalo, jako například u Kirchnera, že se stejný námět, stejný pohled objevoval v různých barvách, s odlišným důrazem na jednotlivé prvky. Bude proto zajímavé, nicméně neskutečné snažit se nalézt znaky, které zobrazování lokomotivy v expresionismu spojují. Určité vodítko k zobrazování lokomotivy by se dalo najít i ve způsobu jakým se expresionisté vypořádali se znázorněním městské krajiny. Právě tady se zdůrazňoval kontrast mezi přírodou a člověkem vytvořeným světem. Malíři k tomu používali kontrastních barev a nepravidelných linií⁴⁰, co bude v analýze jednotlivých obrazů víc než patrné. Za východisko expresionismu často sloužilo i umění Melanésie, náboženský folklór Ruska či Bavorska a v neposlední řadě také primitivní umění, protože moderní člověk se jeví jako neschopen emocí.

Prvním obrazem, který jsem pro kategorii expresionismu vybral, je *Tramvaj a železnice* od Ernsta Kirchnera. Ernest Kirchner byl čelním představitelem skupiny umělců s názvem Die Brücke. Jejich ranní práce se vyznačují velkou jasností a použitím základních barev, často bez odkazu na realitu, zatímco jejich pozdější styl je identifikován na základě

³⁷ Desmond MacCarthy, předmluva v katalogu k výstavě Manet a post-impresionisté v *The Concept of Expressionism, Origin and Metamorphoses*, překl. Donald Walford, Universitetsforlaget, 1984, s. 20

³⁸ Haras, Jonathan, *Art history, The Key Concepts, Routledge, Oxon, 2006*, s. 110 – 111

³⁹ C. Lewis Hind cit. v *The Concept of Expressionism, Origin and Metamorphoses*, překl. Donald Walford, Universitetsforlaget, 1984, s. 7

⁴⁰ Behr, Shulamith, *Expressionism*, London, Tate Gallery Publishing Ltd Millbank, 1999, s. 27

více kontrolované aplikace barev a delších a pravidelnějších tahů štětce. Jejich městské scény se soustřeďovaly jednak na industriální expanzi a jednak na komerční a zábavní centra uvnitř města.⁴¹ Kirchner v tomto obraze ukazuje pohled ze svého ateliéru na železniční trať, nad kterou vede nadjezd pro tramvaje a pěší, po kterém v tom samém momentě projíždí tramvaj složená ze dvou vagónů, zatímco vidíme i několik lidí procházejících lidí. Na železniční trati se nacházejí dva vlaky, při čem není jasné, zda-li jsou v pohybu nebo nikoliv. V zadní části obrazu je umístěno několik domů, z nichž jeden má na jedné ze svých stěn umístěnou poměrně rozlehlou reklamu. Kirchner používá techniku, jež koresponduje s jeho pozdějším stylem, kdy se jeho linie stala tvrdší, způsob malování lineárnější a formy zjednodušené i díky primitivnímu umění nebo dřevořezbám, jimiž byl v průběhu své tvorby hojně ovlivňován. Jeho idejí bylo vyjádřit pocity a zkušenosti prostřednictvím velkých a jednoduchých forem, co v tomto případě taky zčásti platí.⁴² V tomto obraze mimo velkého zjednodušení, které je patrné jak v zadní části obrazu, tak tím do jaké míry se věnuje detailu v zobrazování lokomotivy, můžeme cítit i údernou expresivnost, jenž je vyjádřena v určitých případech za pomoci jasných barev, zejména růžové a žluté. Kirchner také využívá velké množství diagonál, rovnoběžných a pravoúhlých linií, které kompozici ukotvují a zároveň způsobují kompaktnost obrazu i navzdory ořezanému pohledu. Co se týče lokomotivy, jejímu detailnímu zobrazení není věnována příliš velká pozornost, i když je poměrně popisné a lokomotivu je tady možné snadno identifikovat. V obraze nijak nevyniká, téměř by se dalo říct, že díky své barevnosti spíše zaniká kvůli působení výraznějších prvků. Působí zde jako součást skládačky, kdy Kirchner na jednom místě vytváří prostor pro střetnutí symbolů moderního města, jimiž jsou už vzpomínaný vlak, tramvaj a také velká reklama na budově naproti. Můžeme jen polemizovat o tom, do jaké míry bylo Kirchnerovou snahou v tomto obraze nějakým způsobem zobrazovat moderní tvář města, když faktem zůstává, že pohled, který divákovi nabízí, byl pro něj denním chlebem, což dokazuje jeho další obraz *Pohled z okna* (obr. 24) z téhož roku, jenž zobrazuje stejný motiv, akorát bez účasti dopravních prostředků. Kirchner v obraze používá jiných barev snad proto, aby naznačil rozdílnou světelnou situaci. Nicméně, tato kumulace stejného motivu a fakt, že se jednalo o pohled z okna malířova ateliéru, na druhé straně znamená, že jakési emoční působení daného

⁴¹ Behr, op. cit., s. 20

⁴² Whitford, Frank, *Expressionism*, London, The Hamlyn Publ. Group, 1970, s. 40

námětu, jež nutně obsahovalo symboly technicky vyspělé společnosti, byly pro něho natolik zajímavé, že se na plátně k němu několikrát pokoušel zaujat vlastní stanovisko.

Wassily Kandinsky se v roce 1908 přestěhoval do malé vesnice v severním Bavorsku s názvem Murnau, odkud pochází i jeho obraz *Murnau, pohled se železnicí a hradem*. Toto dílo zobrazuje vlak, jenž se žene z pravé do levé části obrazu nechávajíc za sebou pouze tmavý prostor, čemuž přihlíží v horní části obrazů několik domů. Nejdůležitější v tomto obraze je diváková percepce barevných ploch, poněvadž Kandinsky tady nepoužívá téměř žádné linie. Jeho Murnau díla jsou většinou složené z velkých ploch čistých a jasných barev nastavených v ostrém kontrastu světla a tmy, nebo tepla a chladu. Barva je nanášená v hrubých vrstvách, které jsou jen málokdy jasně odděleny jedna od druhé. Kandinsky ve svých krajinkách hledal možnost spojení jeho dřevorytového stylu a krajinářských studií. Tento styl je znatelný hlavně v obrysové plochosti forem, jež je obsažena i v tomto díle.⁴³ Malíř tady klade důraz na identifikaci lokomotivy, aby jí v zápětí mohl ostrým kontrastem barev odsoudit jako nesourodý prvek. Tento kontrast také slouží ke zvýraznění pocitové stránky subjektu, jež se v případě reprezentace lokomotivy viditelně liší od zbylých prvků v obraze. *Murnau* zdůrazňuje intenzitu pronikání mechanizace do zaběhnutého koloběhu tradiční krajiny, jež je navíc zdůrazněno násobící se černí, která se za vlakem vytváří a které je věnovaný poměrně velký prostor. Tato plocha navíc funguje jako autonomní prvek, když ji malíř nijak neozvláštňuje přidavnými tóny a nechává ji na diváka působit pouze jako velký černý prostor. Tímto způsobem technika zastírá téměř romantický pohled do krajiny, jakožto pozůstatku před-industriální společnosti a následně ji nesmazatelně ovlivňuje a formuje, jak se v tomto obraze zdá, nepříliš pozitivním způsobem. Lokomotiva tedy slouží jako prvek, jenž si prodírá cestu barevností, aby ji následně omezila na výraznou černou plochu, zatímco staletími formována tradiční krajina se jí podřizuje. Kandinsky se v tomto případě neptá na pozitivní vlivy technického pokroku a nabízí divákovi svoji barevnou metaforu působení železnice v jeho momentálním bydlišti. Zároveň zintenzivňuje smyslový zážitek zdůrazněním rytmu stínu, jež se jeví jako paralela k pravidelnému klepání kol.

Posledním obrazem z této kategorie je *Odjezd!* od Jaise Nielsena. Tento obraz ukazuje scénu na železniční stanici, kdy máme možnost sledovat tři postavy, z nichž jedna svírá v ruce hodinky, zatímco se spolu s dalšími dvěma náhlí, jak se zdá, na vlak, který právě odjíždí. V levé části obrazu můžeme identifikovat lokomotivu, která je připravená na nástupišti,

⁴³ Düchting, Hajo, *Wassily Kandinsky, 1866-1944: a revolution in painting*, 2000, s. 25

zatímco vypouští oblak dýmu. K dispozici máme také pohled na tři hodiny, resp. jejich části, jež ukazují devět hodin. Nielsen v tomto obraze téměř až futuristickým způsobem rozkládá jednotlivé objekty, jmenovitě budovu železniční stanice, lokomotivu a také jednotlivé vagony. Prostor je znázorněn pouze rámcově což zároveň evokuje jakýsi zmatek, shon, ve kterém se člověk nesoustředí na detaily. Přehnaná gesta, chůze jednotlivých figur tento pocit ještě umocňují. Společným jmenovatelem všech jevů je tady lokomotiva, která slouží jako metafora pro technický pokrok, jenž s sebou přináší také větší nároky na člověka, jakožto pracujícího subjektu. Zároveň také způsobuje zhušťování prostoru měst, které paradoxně v lidech vyvolává potřebu větší anonymity, odstupu a soukromí. Tento fakt v obraze zdůrazňují tváře jednotlivých postav, když každá, mimo toho, že je zobrazená v jiné barvě, hledí pouze na své vlastní problémy, zahalená do vidiny vlastní důležitosti. Jak se zdá, vytvoření potřeby výrazných individualit Nielsen znovu připisuje pokroku, když tento specifický výjev umísťuje právě do prostředí železniční stanice. Lokomotiva je tady znázorněna geometrickými formami, při čemž je kladen důraz na její materiální povahu, jakožto lesklého, neúprosného stroje bez emocí, jež celé situaci (kterou de facto způsobila) jen nečinně přihlíží plníce si svoji každodenní úlohu. I navzdory použití jasných barev, které by měli ukazovat na pozitivní stránku scény, vnímáme tento obraz negativně díky umístění citové stránky prostřednictvím vykreslení emočního působení na lidské postavy v centru obrazu.

Prostřednictvím analýzy jednotlivých obrazů by se daly vytvořit následující kategorie zobrazování lokomotivy v expresionismu.

1. Lokomotiva je součástí panoramatického pohledu na krajinu (venkovskou nebo městskou), nepůsobí však jako hlavní prvek tzn. zapadá do kompozice bez většího zdůraznění, případně slouží jako kontrast ke zbylé části obrazu (Kirchner-Tram and Railway, Kandinsky-Murnau, Munch-Train Smoke).
2. Lokomotiva slouží jako identifikátor dobového určení, případně metafora technického pokroku, jež ovlivňuje tématickou a barevnou situaci v obraze. (Kandinsky-Murnau, Nielsen-Afgang!)

Expresionismus zároveň zjednodušuje a stylizuje jednotlivé části lokomotivy do geometrické podoby. Tato stylizace se podřizuje celkovému pojetí obrazu, jenž buď nadsazuje barevnost, nebo zvýrazňuje některé geometrické aspekty.

4.2.4 Futurismus a Kubo-futurismus

Do této kategorie jsem vybral obrazy jak z futurismu italského, tak ruského, i když oba směry mají poměrně odlišný ideový základ. Zatím co v Itálii se futurismus soustředil na potřebu vyjádřit rychlost, pohyb a proměnlivost času, v ruské větve je hlavním činitelem touha člověka podmanit si přírodu a s pomocí stroje se stát jejím vládcem. Tato charakteristika samozřejmě ani zdaleka nedokáže pokrýt kompletní ideu směru zrozeného před první světovou válkou. Zatím však postačí uvědomění si signifikantního rozdílu ve vývoji obou směrů, co může pomoci při identifikaci kurzu, kterým se futurismus v dané krajině ubíral. Bylo by taktéž nespravedlivé omezovat se pouze na Itálii a Rusko jako jediné představitele směru, pro potřeby zvýraznění jednotlivých znaků nám to, nicméně, bude stačit.

V Itálii, ve které byla politická a kulturní situace na konci devatenáctého a začátkem dvacátého století formována hlavně soubojem mezi římsko-katolickou církví, liberalismem, marxismem a fašismem⁴⁴, se objevila potřeba změny pohledu na umění natolik markantní, že se stala základem pro vznik směru, který v dějinách umění nemá obdoby. Itálie, tak jako celá Evropa stála na počátku období velkých změn. Revoluční nálady a snaha jak jazykově tak ekonomicky či kulturně spojit národ vyústila na poli kultury, mimo jiného, do uveřejnění jednoho z nejdůležitějších dokumentů v moderní historii italské malby. Tento dokument byl základem pro vznik futurismu, a i když byl vyhlášen ve Francii, kde mnoho významných italských umělců působilo, je z něho jasně cítit revoluční náladu v Itálii. Filippo Tommaso Marinetti, který se svým futuristickým manifestem za zrozením nového hnutí stál, vyzval prostřednictvím francouzského tisku 20. února 1909 své „spolubojovníky“ k očištění umění, ke zničení museí, knihoven, akademií všeho druhu, k boji s moralismem a každou prospěchářskou zbabělostí.⁴⁵ Kritika všeho zastaraného se záhy projektovala do výtvarného

⁴⁴ Domenico Palmer, Roy, *Remaking Italy in the Twentieth Century*, Rowman and Littlefield Publishers, Inc., 2002, s. viii

⁴⁵ Harrison, Charles, Wood, Paul, *Art in Theory, 1900-2000, An Anthology of Changing Ideas*, Malden, Blackwell Publ., 2003, s. 148

směru, který estetizoval a idealizoval městskou, industriální a vojenskou modernitu ve spojení s vírou k obnovení národní identity skrze společné politické vedení a agresivní odmítnutí minulosti.⁴⁶ Na poli malby a sochařství se teoreticky poměrně ostře vyhranil a jasně specifikoval svůj sémiotický systém.

Hlavní idejí futurismu bylo zobrazit pohyb a rychlou změnu časové posloupnosti, což se projevilo v kouskování objektu na obraze a v zobrazování jeho jednotlivých částí za účelem dokonalého vyjádření všech možných pozorování objektu v pohybu. Umělci se snažili zachytit několik bodů při sledování objektu tak, aby se dala zobrazit jeho kompletní reprezentace. Tato reprezentace je většinou lidskému oku nemožná. Teoretický základ si malíři vzali od Henriho Bergsona, který se ve své knize Úvod do metafyziky jasně vyjádřil k funkci umění, když na jedné straně kritizoval malíře své doby, kteří se podle něj až příliš věnují zachování tradic v zobrazování objektů bez pohybu se zbytečným přilnutím na umění minulosti. Tyto obrazy jsou podle jeho slov lidskému oku nepochopitelné. Na druhé straně určuje funkci umění, jehož cílem by mělo být ukázat věci, které jsou lidskému oku a vědomí neviditelné.⁴⁷ Pravidla futuristického zobrazování objektu v pohybu jsou vlastně pravidla analýzy tak, jak ji popisuje Bergson. Úloha analýzy v jeho podání spočívá v nekonečném zmnožení bodů vnímání, na základě kterého je možné určit celkovou podobu objektu.⁴⁸ Zobrazení pohybu je pak možné díky systému úhlů, jež se vztahují k danému pohybu a funguje jako systém symbolů. Díky tomuto systému můžeme samotnou povahu pohybu určit a zkompletovat⁴⁹ a tedy vidět víc než obraz dovoluje. Toto zobrazení je tedy rozptýlením a zároveň fúzí detailů na sobě nezávislých a osvobozených od přijaté logiky.⁵⁰ Jednotlivé části objektu jsou sice na sobě nezávislé, nicméně jejich přítomnost ovlivňuje prvky, které s nimi sousedí jak v prostoru, tak v čase. Každý objekt či část objektu, každý bod na obraze obsahuje tzv. silové čáry či pole, které ovlivňují naši percepci a samotnou povahu objektu. Každý objekt má svůj určitý rytmus, svůj pohyb, jednoduše svou vnitřní sílu⁵¹, ale může být chápán jenom v kontextu jeho okolních součástí, nehledě na to, jestli jako kontext bereme v potaz kontext

⁴⁶ Haras, Jonathan, *Art history, The Key Concepts*, Oxon, Routledge, 2006, s. 126

⁴⁷ Bergson, překl. M.L. Andison, *An Introduction to Metaphysics, The Creative Mind*, Henri Bergson, Littlefield, New Jersey, 1965, s. 135

⁴⁸ Bergson, Henri, překl. T.E. Hulme, *An Introduction to Metaphysics*, New York, London, G.P. Putnam's Sons, 1912, s. 8

⁴⁹ *Tamtéž*, s. 2

⁵⁰ Exhibitors to the Public, manifest k první futuristické výstavě v 1912, cit. v Herschell B. Chipp, *Theories of Modern Art, A Source Book by Artists and Critics*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1969, s. 295

⁵¹ *Tamtéž*, s. 296

barevný, lineární (prostorově, časově) nebo teoreticky funkční. Pozorování těchto prvků se v obraze projektovalo prostřednictvím barevných ozvěn a vzájemného vlivu barev.⁵² Využívání těchto silových polí mělo prakticky za následek rozbití materiálnosti a celistvosti objektu v obraze. Tento rozpad se však liší v závislosti na charakteristické povaze objektu a emocích diváka.⁵³ Využívání těchto silových polí mělo také za úlohu uvést diváka do centra obrazu.⁵⁴ Silové pole, vyzařující vně věci v obraze se zároveň střetávají se silovými poli dalších věcí, pohybují se a následně se ukazují na základě povahy jednotlivých objektů. Ne všechny silová pole mají stejnou intenzitu nebo povahu. Do kontextu obrazu se tedy dostávaly i věci nebo jevy, které byly umístěny i dále od centrální linie, přičemž nerozhodovalo, jestli se nacházejí dále v času nebo v prostoru.⁵⁵ Lidská percepce na základě tohoto zobrazení má být syntézou toho, co člověk vidí a toho co, si pamatuje. Tato proudění, či lépe řečeno ozvěny, které věci v prostoru nebo času produkovaly, vytvořily jev, který futuristé nazvali simultaneita. Simultaneita se objevila vždy, když se objevily vícere jevy, ve stejné časové nebo prostorové linii. Pro umělce, který ve futurismu tvořil nebo pro diváka, který tyto díla přijímá, je důležitý jakýsi smysl pro to, tuto dynamiku vnímat. Futuristé jej nazvali dynamické vnímání a ve většině do angličtiny přeložené nebo v angličtině psané literatuře se označuje jako *dynamic sensation*. Ve svém manifestu k první futuristické výstavě v roce 1912 futuristé jasně vysvětlili tři nové koncepty malby⁵⁶:

1. Malba, která řeší otázku rozsahu a tónů barev v obraze jako protiklad k jakési tekuté povaze objektů upřednostňované impresionisty.
2. Malba, která zobrazuje objekty na základě silových polí, čar, jenž tyto objekty rozdělují, a díky kterým je dosažutá úplně nová síla objektivního zobrazování.
3. Koncepte (jež je v prvním řadě výsledkem výše zmíněných dvou), která zabezpečí citovou rovnováhu obrazu, syntéza různých abstraktních rytmů každého objektu.

⁵² Taylor, Christiana J., *Futurism, Politics, Painting and Performance*, Michigan, University Microfilms International, 1979, s. 23

⁵³ Exhibitors to the Public, manifest k první futuristické výstavě v 1912, cit. v Herschell B. Chipp, *Theories of Modern Art, A Source Book by Artists and Critics*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1969, s. 296

⁵⁴ Taylor, op. cit., s. 24

⁵⁵ *Tamtéž*, s. 24

⁵⁶ Exhibitors to the Public, manifest k první futuristické výstavě v 1912, cit. v Herschell B. Chipp, *Theories of Modern Art, A Source Book by Artists and Critics*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1969, s. 298

Teorie zpracování pohybu ve futuristické malbě se dá shrnout do několika bodů:

1. Objekty jsou zobrazeny celé a pro zobrazení pohybu malíř využívá zmnožení vyjádření pouze pohybujících se částí objektu, resp. částí, které pohyb celého objektu zapříčiňují (*Balla – Pes na vodítku*).
2. Objekty jsou zobrazeny celé a pro zobrazení pohybu malíř využívá zmnožení vyjádření celého objektu v jednotlivých fázích pohybu. Tento bod úzce souvisí s fotografií, zejména s analýzou pohybu tak, jak ji prováděl Étienne Jules Marey.
3. Obraz je navrhnout a zpracován tak, aby kompozice jako taková vytvářela iluzi pohybu, aby pozorovatelovo oko bloudilo po obrazu. (*Boccioni – Dynamika fotbalisty*)

Od těchto teorií už nebylo daleko k zobrazování lokomotivy jako jednoho z primárních objektů zájmu italského futurismu. Vždyť i sám Marinetti ve svém manifestu píše: „Budeme zpívat o ... nenasytných železničních stanicích, které hltají dýmem zdobené hady ... o prostorných lokomotivách, kterých kola ochmatávají koleje jako kopyta obrovských železných koní.“⁵⁷

Gino Severini byl italský malíř, obrazy zahrnuté v této práci však vesměs pocházejí z jeho působení ve Francii. Všechny až na *Vzpomínky na cestu* (obr. 25) také pocházejí ze stejného roku a jejich námět a atmosféra je jasným odrazem momentální životní situace malíře. Jak uvidíme později, lokomotiva byla v roce 1915, kdy tyto obrazy vznikli, věcí, která patřila k dennodennímu životu Gino Severini.

Obraz *Vzpomínky na cestu* namaloval Severini v roce 1910. Malba tímto rokem zapadá do období skorého futurismu a v tomto období je pro mnoho umělců příznačné využívání techniky pointilismu. Díky této technice se jim dařilo produkovat vibrující skvrny barev a hodně výrazné silové čáry, a tak byli schopni určitým způsobem „dematerializovat“ objekty v obraze.⁵⁸ Tato „dematerializace“ má v případě této malby trochu jiný smysl. Nejde ani tak o rozbití celistvosti jednotlivých objektů, nýbrž o nemateriálnost celého výjevu, který divák může sledovat. Dalo by se polemizovat o tom, jestli se motivem a zpracováním dá zařadit do futurismu, nicméně rokem svého vzniku a malířem, který se sám rok před tím podepsal pod Marinettiho manifest, je nasnadě ho do této kategorie zařadit. Obraz není nijak orientován na centrální objekt a jeho kompozice je na první pohled poměrně zmatená.

⁵⁷ Harrison, Wood, op. cit., s. 148

⁵⁸ PHAIDON Dictionary of Twentieth-century Oxford, Art, Phaidon, , 1977, s. 126

Divák však může sledovat jasné rozdělení perspektivy, kdy v horní části obrazu dominují Alpy a pohled do krajiny s přírodou, při čemž v části, kterou můžeme určit jako dolní (díky tomu, že centrální linie je prudce posunutá nahoru, se dolní část jeví větší) se vyskytují objekty, které zjevně patří k charakteristice města. Místo zobrazování objektu v jeho přirozeném prostředí se Severini soustředil na jakési znásobení předmětů, které na první pohled spolu nemají nic společného. V reálném světě neexistuje možnost tuto skutečnost zažít. Celá kompozice je výsledkem malířovy představivosti, jeho vzpomínek a pocitů. Do jednoho obrazu se mu podařilo vtěsnat Alpy, hlavu jeho otce, svou matku, lokomotivu, autobus, ulici pod Eiffelovou věží či bulváry.⁵⁹ Obrazu chybí jakákoliv kontinuita, nachází se ve snovém světě. Nereálnost celého výjevu Severini akcentuje juxtapozicemi jednotlivých prvků, velikostními paradoxy, různou intenzitou objektů a nepřirozeným zbarvením. I když obrazu vládne zdánlivá desorganizace, faktem je, že snový svět se člověku často jeví s absencí jasných proporčních vztahů a opuštěn od veškeré logiky. To co je ve snu a vzpomínkách důležité jsou pocity. To je to, co si člověk pamatuje. Severini v tomto obraze vyjadřuje i pocit nostalgie. Žena v centru obrazu s rukama v dlaních je pravděpodobně jeho matka, která je plna žalu kvůli odchodu jejího syna. Právě v této chvíli se nám do pozornosti dostává lokomotiva v levé části obrazu. Vlák jakožto symbol překonávání dálek, rychlejší dopravy tady slouží i jako nástroj odloučení, možná také útěku. Lokomotiva v tomto obraze zabírá poměrně výraznou část a nebude náhodou, že se spolu s plačící ženou nachází v jedné prostorové linii. Dým, který vypouští, stoupá nahoru a nárokuje si mnohem větší prostor než kterýkoliv jiný objekt v obraze. Oko diváka jej zastihlo právě v momentě, kdy se dotýká horní části, okupované neindustrializovanou krajinou. Do jaké míry jde o zasahování průmyslu do zatím nedotčených částí Itálie, či Francie se můžeme jen dohadovat. Naskýtá se ale další otázka a to, kdy je (nehledě na případ jakéhosi náhlého výronu umělcových vzpomínek) možné vidět v poměrně krátkém časovém úseku poměrně velkou část území. Je to právě z okna vlaku, který se žene krajinou a městy, kdy jedině, co cestujícímu zůstane v paměti je mlhavá vzpomínka na to, co právě viděl a to možná jenom do té doby než spatří něco, co ho znovu zaujme. Vzpomínka se náhle vytratí jako sen, když se ráno podíváme z okna. Všechny tyto situace mají společného jmenovatele a tím je rychlost, čímž se vracíme na začátek a polemice o tom, zda je tento obraz možné zařadit do kategorie futurismu.

⁵⁹ Gino Severini z *Processo e difesa di un pittore d'oggi* cit. v Christine Poggi, *Inventing Futurism, The Art and Politics of Artificial Optimism*, Princeton University Press, 2009, s. 281

Několik dalších obrazů se pokusím shrnout společně, protože je spojuje rok vzniku, téměř totožný teoretický základ a životní situace a také stejná barevnost, která byla v daném roce pro Severiniho příznačná. Jako většina malířů, i Severini se potýkal se značnými ekonomickými problémy. Po návratu z Barcelony do Paříže v roce 1914 našel svou ženu a dítě v hrozném stavu. Trpěli nedostatkem výživy a městský život jim ve zlepšení jejich zdravotního stavu nepomáhal. Přátelé tedy Severinimu i jeho rodině zabezpečili pobyt na pařížském venkově ve městě Igny. Jistě není nutné připomínat, že v té době už naplno zuřila první světová válka a bylo jen velice těžké nepřijít s ní do kontaktu. Bylo jen shodou náhod, že se ubytovali přímo vedle železniční tratě, což do velké míry ovlivnilo následnou Severiniho tvorbu v průběhu roku 1915.⁶⁰

Železniční trať vedle domu rodiny Severini sloužila jako prostředek k přepravě raněných vojáků či vojenských zásob. I když fyzicky se v Paříži nenacházel, kontakt s jeho kolegy přetrvával. V neustálém písemném kontaktu byl i s Marinettim, který se snažil dodat mu sílu do malování i v těchto těžkých časech. „Pokus se žít válku v obrazech. Studuj ji, se všemi jejími úžasnými mechanickými formami (vojenské vlaky, fortifikace, ranění, sanitky, nemocnice, přehlídky atd.).“⁶¹ Toto poselství se shodovalo i se Severiniho představou. Vrátil se do přírody, ven z ateliéru a začal malovat vlaky, které vezly raněné nebo vojenské zásoby. Brzy se vlaky staly pro Severiniho víc než jen ztělesněním síly a rychlosti. I když jeho inspirace pochází z reálných objektů, které se mu denně dávali poznat, postupně se stávaly více symbolickými až do chvíle, kdy se stali symboly války.⁶² Obrazy jako *Vlak Červeného Kříže projíždějící vesnicí* (obr. 26) nebo *Nemocniční vlak* (obr. 27) jsou toho příkladem. Skrze míchání teplých a studených barev a juxtapozicí jednotlivých prvků vysvětlujících scénu vyjadřuje úzkost a zmatení spolu s lidským pochopením a soucitem. S ohledem na teoretickou rovinu, Severini využívá (hlavně v prvním ze jmenovaných) systém silových čar, které jasně pocházejí od centrálního objektu obrazu, jímž je lokomotiva. Vlak na sebe váže veškerou pozornost diváka a výrazně formuje vnímání ostatních prvků, které jsou mu zcela podřízeny. Místo zmnožení prvků tady Severini využívá na první pohled rozbitou konstrukci okolních objektů, co navozuje dojem zdánlivého nepořádku. Celá kompozice je přitom ale

⁶⁰ Franchina, Jennifer, *The Life of A Painter, Gino Severini*, New Jersey, Princeton, 1995, s. 156

⁶¹ Citováno na s. xii v Jennifer Franchina, *The life of A Painter, Gino Severini*, Princeton, New Jersey, 1995 z 20. Listopadu 1914, Maria Drudi Gambillo and Teresa Fiori, eds., *Archivi del Futurismo*, 2 vols., Rome: De Luca Editore, vol. 1, 1958; Vol. 2, 1962, I, 349-350

⁶² Franchina, op. cit., s. 156

stavěná tak, že oko diváka se znova a znova z každé strany vrací k vlaku a je nemožné jej ignorovat (obr. 28). Lokomotiva v tomto případě působí poměrně výrazně a ostře tak, že je jasné, co je hlavním činitelem celé situace. Jako jediný prvek v obraze se jeví precizně, neúprosně a jasně udávajíc směr. Její přímočarost a ostrost se dá srovnat s obrazem *Obrněný vlak* z téhož roku kde ledové barvy a přesně řezané linie evokují prudkou a necitlivou preciznost palby, která z povahy stroje vychází.⁶³ V obraze *Nemocniční vlak* je situace trochu jiná. Severini téměř kubistickým způsobem rozbíjí celou kompozici a pro charakterizování celé situace ponechává jenom sít fragmentů, které o výjevu vypovídají. I z toho je nicméně jasné, že se jedná o lokomotivu protínající krajinu z francouzského města Igny do nedaleké obce Biévres. Podle množství podobných námětů z téhož roku se obraz projíždějícího vlaku stal pro Severiniho denním chlebem a stejně tak rutinně se jeví i pro osazení uvnitř vagónů, z nichž není nesnadné identifikovat pohledem dovnitř několik postav v podobě vojáků ležících na lůžkách v centru obrazu a zdravotní sestry v pravém dolním rohu. Divák může přímo okusit nepříjemný klid, který ve vlaku panuje, zatímco ten se přesvědčivě řítí krajinou. Je to obraz v obraze, kdy v jedné chvíli, přesně podle principu simultaneity, probíhá několik situací. Na jedné straně můžeme sledovat život uvnitř vlaku, na straně druhé krajinu, která pod vlivem stroje naprosto mění v oku diváka svou tvář. Ten je podobně jako většina prvků v obraze omezený jenom na poměrně malou část. Severini nikoho nenechává na pochybách, ke které skupině umělců se řadí, kdy umísťuje do dolní části obrazu část deníku *Le Figaro* (s ironickým titulkem „*Journal Amusant*“ tedy Zábavný deník), který sloužil pro uveřejnění futuristického manifestu. Zároveň je však přesně jako Severini každodenním svědkem a zprostředkovatelem války a všeho co se sebou přináší. *Vlak přijíždějící do Paříže* (obr. 29) vznikl buď těsně po jeho návratu z Barcelony, nebo po jeho návratu z Igny. Stylem se nejvíc podobá na *Vlak Červeného Kříže projíždějící vesnicí*. I přesto je tady několik rozdílů, které bych rád zmínil. Obrazu dominují chladné barvy, převážně tmavá zelená a šedá. Precizně dotažené linie narušují jakoby nedokončené plochy barev, které spolu s výraznou šedí znázorňující dým působí poměrně rušivě. Lokomotiva je tady určována pouze komínem, který je lokalizován na pravé straně obrazu. Víc však není potřeba, protože Severinimu se dokonale zdařilo působením silových čar s jasným směrem určit směřování divákova pohledu zleva doprava a spolu s vlakem krájí vzduch i krajinu až ho doběhne a dokáže identifikovat. Dominující prvek je tu tedy opět fragmentován pouze na jeho nejvýraznější znak.

⁶³ Martin, Marianne W., *Futurist Art and Theory, 1909-1915*, Oxford, Clarendon Press, 1968, s. 199

Druhým, také poměrně důležitým zástupcem italského futurismu je Umberto Boccioni. Z jeho tvorby jsem vybral obraz se série *Stavy Mysli* s názvem *Rozloučení* (obr. 30). V tomto obraze Boccioni ukazuje scénu z vlakové stanice s odjíždějícím vlakem zahaleným do oblaků dýmu, s dopravními signály a telegrafními sloupy a sérii loučících se párů. Společně s dalšími obrazy ze série tvoří příběh lidí ovlivněných moderní technikou a při tom ukazuje ambivalenci pocitů, které s sebou tato technika přináší. Tento triptych ukazuje, že na jedné straně vlak vychází vítězně z boje s časem a prostorem, dálkou, chceme-li, na druhé straně však tvoří linii rozdělení mezi těmi, co zůstávají a těmi co odcházejí.⁶⁴ *Rozloučení* je tedy pravděpodobně, co do významové roviny, druhým ze tří obrazů. Právě to, co se v něm odehrává, je posledním momentem, předtím, než ty zbylé dva nabudou významu. Boccioni tu pracuje s pocitem, který nevědomky spojuje všechny lidi v moderním, dynamickém prostředí železnice.⁶⁵ Více než o pohyb tu tedy jde o metaforu a symboliku, kterou s sebou železnice přináší. Sám Boccioni se v komentáři z katalogu k výstavě v Bernheim Jeune galerii vůbec nezmiňuje o tom, že by jeho úmyslem bylo ukázat vzrušení z čisté rychlosti nebo z hledání nových dobrodružství a zážitků, které by za normálních okolností ve futuristickém obraze byly markantní. Místo toho sleduje jak zlepšení a vývoj dopravy slouží k zpretrhání citových pout a k produkci pocitu ztráty a melancholie spolu s překonáváním do té doby známých hranic.⁶⁶ I když se v tomto obraze se jedná spíše o ambivalentnost pocitů než o pocit z rychlosti či proměnlivosti času, Boccioni se striktně drží pravidel futuristického zobrazování. Vlak je znázorněn pomocí překrývajících se kontur, takže jeho interiér je podobně jako u Severiniho *Nemocniční vlak* otevřen do vnějšího prostředí. Systém nejasných obrysů souhlasí i s jeho přikláněním se k charakteristice zobrazování pohybu jak ji viděl Henri Bergson, kterého dokonce sám cituje: „Jakékoliv rozdělení věcí do autonomních částí s absolutně definovanými konturami je rozdělení falešné...“⁶⁷ Celým obrazem prostupuje síla lokomotivy, jež je zvýrazněna jednak proporčně, kdy si nárokuje poměrně značnou část obrazu, ale také tím, že díky dýmu, který vypouští, divák cítí, že je zrovna na odchodu a není možné ji zastavit. Chladnou neúprošnost stroje je možné zaznamenat i prostřednictvím

⁶⁴ Poggi, Christine, *Inventing Futurism: The Art and Politics of Artificial Optimism*, Princeton University Press, 2009, s. 22

⁶⁵ Martin, op. cit., s. 93

⁶⁶ Poggi, op. cit., s. 24-25

⁶⁷ Hanson Coffin, Anne, *The Futurist Imagination*, New Haven, Connecticut, Yale University Art Gallery, 1983, s. 40

čtyřciferného označení lokomotivy, jinak Boccioni zjevně obchází realitu, snad proto, aby barvy a tvary mluvili sami za sebe.⁶⁸

Obraz Iva Pannaggiho *Zrychlující vlak* (obr. 31) ukazuje vlak, který se řítí proti pozorovateli v diagonále. V tomto případě jde o absolutní dominanci daného objektu v jen velmi skromně naznačeném prostředí. Co do pocitu ze síly stroje se dá srovnávat s Turnerovým *Děžd', pára a rychlost*. Dramatičnost celého výjevu je tady však posunutá ještě o úroveň dál. Příchod tohoto těžkého falického projektilu zobrazeného geometrickými formami a lesknoucími se kovovými povrchy je tady ještě zvýrazněn prvními louči rozbřesku v dálce. Tento obraz tedy odkrývá rozsah, s jakým se příroda na jedné straně a ještě ne úplně mechanizovaný člověk na straně druhé vyrovnává a vlastně musí ustupovat neúprosné síle stroje.⁶⁹ Ke zdůraznění dominance je použito striktních linií a ostrých úhlů, které jsou viditelně narušovány a přetínány kruhovým tvarem přední části lokomotivy.

V obraze Fortunata Depera z roku 1924 autor ukazuje zrychlující vlak, kterého zjednodušené a bezokné ocelové formy sledují zahnutou trajektorii přes krystalizovanou krajinu. I podle názvu obrazu se zdá, že slunce stvořilo svůj stroj, a to dokonce bez přítomnosti člověka. Tuto paradoxní absenci lidského faktoru určuje čáp, jenž je sice symbolem lidského zrození, svůj úkol však ještě nedokonal.⁷⁰ Lokomotiva i v tomto případě působí poměrně neúprosně a autor jí tady připisuje téměř božskou sílu, kdy se jí celá krajina podřizuje a víc než to, ona si ji, zdá se, tvoří k obrazu svému. I její stvořitel, slunce, jaksi ztrácí svou podstatu. Je prezentováno ostře, jakoby ztratilo svou sílu, svůj vliv, svoji teplotu. Absolutní dominance stroje je zde opět primárním záměrem autora.

Ruský futurismus byl z větší části založen na úplně jiném principu. Pro ruské autory je příroda síla, která je vůči člověku nepřátelská. Ta vytvořila svět v kontrastu s člověkem a na člověku teď je, aby na plátně vytvořil svůj vlastní svět pramenící z jeho intuice. Stroj se proto pro něj stal osvobozující silou, silou, která mu má pomoci odpoutat se od vlivu přírody a umožnit mu vytvořit vlastní svět, kterému bude panovat.⁷¹ Mnohem víc než snaha o zobrazení či vytvoření pohybu se tady jedná o analýzu jevů vznikajících ze spolupráce člověka a stroje, i když je zachytávaná v proměnách zobrazení objektu v prostoru nebo čase. Dobrým příkladem k této teorii je obraz od Kazimíra Maleviče, *Brousič nože*. Člověk a jeho nástroj

⁶⁸ Martin, op. cit., s. 94

⁶⁹ Poggi, op. cit. s. 236

⁷⁰ *Tamtéž*, s. 237

⁷¹ Gray, Camilla, *The Great Experiment: Russian Art 1863 – 1922*, London, Thames and Hudson, 1962, s. 190

jsou zde vyjádření skrze sérii uzavřených gest. Pohyblivé části výjevu kopírují dráhu pohybu v prostoru a změny v čase z různých úhlů pohledu. Malevič je ale tady zaujat spíše myšlenkou o novém člověku, která vychází ze síly stroje.⁷² Jedná se tedy o spolupráci, díky které se člověk stává silnějším. Hlavním cílem v kompoziční rovině je zachytit situaci z různých úhlů a navzdory tomu, že se jedná o pohyb a že jsme si jisti, že hlavním hnacím motorem je tady změna pohledu na moderní svět, je nasnadě, spíše než mluvit o ruském futurismu, držet se pojmenování „Kubo – futurismus“.

Do této sekce jsem vybral dva obrazy. *Kompozice s vlakem* (obr. 32) od Olgy Rozanové a *Letadlo nad vlakem* (obr. 33) od Natálie Gončarové.

První ze jmenovaných by se dal označit jako něco mezi abstrakcí, líbivým klišé a dadaisticky hravým zobrazením stroje. Od začátku kariéry se Rozanova krok po kroku ubírala spíše k abstraktní kompozici založené na dynamice, interakci barev a nesouladu v lineárním rytmu. Poměrně rychle přešla od prvotních neo-primitivistických zátiší a portrétů k nové futuristické rytmice, kterou identifikovala s disonancí industriálního města.⁷³ Tento obraz stojí na stupínku k vývoji Rozanové industriální malby. Směřuje k obrazům jako *Továrna a most* (obr. 34), kde už se jasně dopracovala k futuristické rétorice. Některé zvyky jí však zůstali téměř po celou dobu její kariéry a některé z nich lze rozpoznat i v jejích ranějších pracích. *Kompozice s vlakem* zobrazuje dětsky působící lokomotivu, která přechází z pravé na levou stranu obrazu, ne však s velkou pompou, ani se zdůrazněním její síly a dominance. O nějakém pocitu z rychlosti tu také nemůže být řeč. Lokomotiva, tady slouží jako prvek, který vytváří to zajímavé v obraze a tím je linie. Vystupuje z komína jako dým a mění se v arabesku, směr větru nebo splývá s arkádovitým pozadím. Sama linie evokuje pohyb, když je vedena z levé části přes celý obraz s lehkostí a hravostí vánku, která je umocněná vzdušnými barvami, převážně slabě modrou a růžovou, které se později hodně objevují v jejích malbách. Dynamika křivky tu tedy působí jako faktor, jež k pohybu odkazuje více než samotná lokomotiva. Co do barevnosti se obraz použitím jasných barev přibližuje i orfismu, který právě kolem roku 1910 vznikl. Podobnou barevnost můžeme najít i v už vzpomenuté *Továrně* a také v *Dámě v růžovém* (obr. 35) z roku 1911. Hlavním faktorem je tedy snaha o jakousi polo-abstrakci pocházející z nefigurativních prvků, které obrazem dominují, což ale na druhé straně nekoresponduje s *Dámou v růžovém*. I samotná lokomotiva je tomuto pravidlu

⁷² Gray, op. cit., s. 188

⁷³ Bowlt John E., Drutt Matthew, *Amazons of the Avant-garde*, New York, The Solomon R. Guggenheim Foundation, 2000, s. 213-214

podřízena. Celá kompozice vytváří dojem lehkosti s jakou i samotný vlak „proplouvá“ krajinou. Dalo by se říci, že tento obraz je jedním z prvních pokusů Rozanové k abstrakci, ke které se na vrcholu její kariéry dostala a které jsou označovány za jedny z prvních abstrakcí v Ruském umění.⁷⁴

Krásným příkladem toho, proč by se ruský futurismus měl nazývat spíše kubo-futurismus je obraz od Natalie Gončarové, *Letadlo nad vlakem* (obr. 33). Ve mnoha případech je jejím záměrem zobrazit podstatu rychlosti stroje, pocit, který z této rychlosti vychází a v neposlední řadě také proměny samotného vnímání stroje a jeho prezentace na plátně. Gončarova se v tomto obraze mnohem víc než objektivní analýze abstraktních kvalit barev, kterou popsal Michail Larionov v Manifestu z roku 1913⁷⁵, věnuje právě výše zmíněnému pozorování. Lineární rytmus pocházející z povahy jak vlaku, tak letadla je, nicméně, poměrně dobře znát i tady. Gončarova se v obraze věnuje syntéze pohybů obou strojů, při čem zároveň pozoruje jejich vzájemnou interakci, ať už na základě „italského“ ovlivňování se prostřednictvím silových polí, tak na základě výsledků protichůdných pohybů a také jejich odlišného technického základu. Je zajímavé, že právě Gončarova, která tvrdila, že celý svůj život zůstala nepřátelská vůči městu, sdílela víc než kterýkoliv z jejich ruských kolegů zájem o pozorování povahy stroje s italskými futuristy.⁷⁶ V představovaném obraze je to jasně vidět, když zobrazuje vlak v plném pohybu, který je svědkem přeletu letadla. Malířka se snaží ukázat spojení těchto dvou dopravních prostředků. Pro diváka v jedné chvíli zaznamenává všechno, co je resp. není lidské oko schopné zachytit v průběhu několika sekund. Zároveň však svou kompozicí obraz navozuje kakofonii zvuků, která v této chvíli vzniká. Gončarova zasahuje diváka s obrovským množstvím dojmů a pohledů, z nichž každý je nesmírně naléhavý a i díky tomu tento obraz působí velmi intenzivně a s okamžitým účinkem. Podobně jako v obrazech *Fabrika* (obr. 36) a *Cyklista* (obr. 37) dominuje modrá, černá a žlutá barva, která je tady navíc ještě použita k identifikaci jednotlivých prvků. Gončarova kubistickým způsobem rozbíjí kompozici a všemi možnými prostředky se snaží poskytnout divákovi co největší možný počet vjemů. Samotná lokomotiva by tady byla jen stěží rozpoznatelná, nebýt její velikostního paradoxu, čísla vepředu a jasně rozeznatelného komínu, ze kterého vychází dým, jehož černá barva je poměrně atypická. V tomto případě ale

⁷⁴ Blakesley Rosalind P., *Russian Art and The West. A Century of Dialogue in Painting, Architecture, and the Decorative Arts*, ed. Susan E. Reid, Northern Illinois University Press, 2007, s. 100

⁷⁵ Gray, op. cit., s. 128

⁷⁶ *Tamtéž*, s. 87

slouží svému účelu a tím je odlišit se od oblohy, které musela být zákonitě věnována pozornost. Kupodivu tu lokomotiva není dominujícím prvkem, i když jedním z nejdůležitějších. Goncharova navíc „dematerializuje“ její tvar a tím jí upírá dominanci a sílu, se kterou by v reálném světě lidské vnímání zápasilo. Dělá to však naprosto účelně, protože jak už jsem výše zmínil, jde tu o střetnutí dvou objektů, z nichž ani jeden nevychází v souboji o dominanci na poli vnímání na plátně vítězně.

Ke shrnutí se dá říci, že futuristi i v zobrazování lokomotivy zůstali věrní předsevzetí, které si ve svých vyjádřeních či manifestech dali. Na základě pozorování jsem vytvořil tři kategorie, které by měli pokrýt způsob a teorii zobrazování lokomotivy ve futurismu.

1. Lokomotiva je zobrazována jako hlavní prvek v obraze, nárokuje si velkou část prostoru a většina kompozice je jí podřízena. Oproti dalším prvkům v obraze působí dominantně, převažuje je svou silou a nepřemožitelností.
2. Lokomotiva je zobrazována jako zdroj rychlosti a symbol proměnlivosti času. Pod jejím působením objekty v obraze mění, co do našeho vnímání na plátně, svůj tvar a povahu. Malíři tady často využívají působení silových čar, které právě u lokomotivy působí nejdominantněji.
3. Lokomotiva jako vedlejší, případně rovnocenná část kompozice v porovnání s ostatními objekty. Zde není kladen důraz na její dominanci, ani na její sílu či schopnost rychlého pohybu. Využívá se jako doplňující prvek, metafora či indikace k různým jevům jako jsou odcházení, odloučení atd.

Jednotlivé kategorie se do určitého rozsahu můžou míchat a platit najednou. Například může být lokomotiva zobrazována dominantně, zároveň však může být i zdrojem rychlosti, nebo nemusí působit jako hlavní prvek v obraze, ale může si nárokovat svůj vlastní prostor pro vyjádření pohybu.

4.2.5 Dada

Co se týče časového rozmezí, dá se dadaismus vsunout do období mezi dvěma světovými válkami. Do této práce jsem tento směr zařadil z důvodu reakce na technologický pokrok, i když na tomto místě nebudu analyzovat žádný z obrazů reprezentující lokomotivu.

Díla, která se v dadaismu vyznačují prezencí mechanických objektů totiž většinou tyto objekty spojují v nelogickém vztahu, zdůrazňujíc nejspěšnost předmětu v kontrastu s jeho primární funkcí. Francis Picabia zejména, ale také Duchas, společně podrobují zkoušce prospěšnost stroje připisováním mu iracionálního a často také sexuálního smyslu. Picabia se přitom v určité fázi své umělecké kariéry vyznačuje právě vytvářením struktur, jež evokují pracující mechanismus, většinou je však používá v parodickém smyslu.⁷⁷ Dadaisti, stejně tak jako futuristi volali po odmítnutí minulosti, zatímco zesměšňovali všechny uznávané hodnoty a tradiční názory na dobrý vkus platné v umění a literatuře, kulturních symbolů, jež byly podle nich založené pouze na materialismu a nenasytosti. Na rozdíl od futurismu, jež stroje a jejich krásu oslavoval, dadaisti nadšení z vědy a technologie kritizovali, bylo totiž podle nich jen další mylnou představou lepších zítřků, stejně tak jako v minulosti víra v přírodu, náboženství nebo mysticismus. Jean Arp píše, že technologický pokrok pouze denaturalizuje lidskost a mění jednotlivce na megalomany.⁷⁸ Francis Picabia proto také do velké míry prezentoval zjednodušené kresby aktuálních nebo vymyšlených mechanických forem majících skrytý význam často právě jako kontrast k futuristické estetice stroje. Jeho práce se také vyjadřovali k hodnotám společnosti založené na touze po finančním prospěchu nebo prostřednictvím mechanických forem reprezentoval sexuální motivy.⁷⁹

4.2.6 Metafyzická malba

Prototypem umělce, jenž se věnoval metafyzické malbě, je v první řadě Giorgio De Chirico. Jeho náměstí jsou dalšími z obrazů, ve které se lokomotiva vyskytuje poměrně často. Všechny obrazy, které jsem vybral, vznikli v průběhu roků 1912 a 1913 a lokomotiva na nich plní více méně ten samý účel a je zobrazovaná téměř stejně, ve stejném kontextu. De Chirico vytvořil metafyzickou malbu a po celou svou tvorbu se držel jejího ideového základu. Základ metafyzické malby tkví v odlišných významech věcí na základě kontextu. Každý objekt má dva aspekty: první, přímý a současný, který je vlastní téměř všem lidem (tedy věc vidí všichni

⁷⁷ Pegrum, Mark A., *Challenging Modernity, Dada between Modern and Postmodern*, New York, Oxford, Berghahn Books, 2000, s. 98

⁷⁸ Jean Arp cit. v Mark A. Pegrum, *Challenging Modernity, Dada between Modern and Postmodern*, Berghahn Books, New York, Oxford, 2000, s. 97

⁷⁹ Baker, George, *The Artwork Caught by the Tail*, Massachusetts institute of Technology, 2007, s. 22

stejně⁸⁰; židle, stůl, klec atd.) a druhý, který je duchovní a metafyzický a je viditelný jen určitým jednotlivcům v momentech jasnozřivosti.⁸¹ Objekty obsahují skrytý smysl a je na umělci, aby divákovi dovolil zakusit tyto hádanky ukryté za běžnou podobou věcí. Objekty se stávají znaky jakési vizuální slovní zásoby. Fungují jako symboly odkazující na vzdálenou skutečnost. Zproštěny jejich konvenčního smyslu a kombinovány do určité míry nelogickým způsobem, vytvářejí jinotaj, momenty poesie a artikulují zážitek, který není možné prezentovat verbálně.⁸² Idea metafyzické malby, nebo metafyzického umění pramení ze snahy oprostit se od limitů vizuálního zobrazení jako jediného vysvětlení věcí a situací v díle. I na navzdory jakémusi zažitému a staletými vytvořenému stereotypu, kánonu lidského vnímání a prezentace, De Chirico vytváří svůj specifický znakový systém a díky němu se mu daří ve svých dílech formulovat příběhy plné tajemství a metafor. Zároveň se snaží vytvořit absolutní umění, které by nebylo uměním jen pro jeho estetickou hodnotu, ale s hodnotami poplatnými i pro moderního člověka. Moderní duch vyžaduje, aby byla přítomna duševní forma obrazu, tj. elementy, které potlačí veškerou subjektivitu v obraze.⁸³ Tu se surrealisti spojení s metafyzickou malbou opírají právě o teorie Sigmunda Freuda, protože potlačit subjektivitu znamená nechat volný průběh myšlenky a podvědomí, které funguje přesně jako sen bez odkazu na logiku, při čemž množí a uchopuje v mysli člověka nekonečné množství objektů, které následně umělec projektuje na plátno.

De Chiricovy obrazy, které jsem pro analýzu vybral, se všechny v několika aspektech nápadně podobají a není to jenom vlak v pozadí. Všechny působí smutnou prázdnotou, snově a melancholicky a zároveň tiše a osaměle. I když jednotlivé prvky v obraze pod malířovou rukou vyvstávají na plátno z jeho podvědomí a zároveň bez logiky vědomí pracují v mezích určitého znakového systému, jejich rozložení a působení v obraze je promyšlené a odpovídá a zároveň vytváří kánon metafyzické estetiky. Všechny symboly „metafyzické abecedy“ a jejich limity pro surrealisty konstituují morální a estetický kód reprezentace.⁸⁴ Proto je potřeba se dívat i na lokomotivu v De Chiricových obrazech jako na jeden ze symbolů metafyzické abecedy a jako takový je ho potřeba brát v rámci mnohých okolností,

⁸⁰ Tady De Chirico zjevně opomíjí rozličné historické a kulturní pozadí odlišující se společnost od společnosti, nicméně, pro vysvětlení metafyzické malby jako takové není třeba se tímto zaobírat

⁸¹ Carra, Massimo, *Metaphysical Art*, překl. Caroline Tisdal, London, Thames and Hudson, , 1971, s. 89

⁸² *The Prestel Dictionary, Art and Artists in the 20th Century*, Munich, London, Prestel Verlag, , New York, 2000, s. 79

⁸³ Carra, Carlo, 1918, publ. v *Pittura Metafisica* publ. v. *Metaphysical Art*, Massimo Carra, přel. Caroline Tisdal, Thames and Hudson, London, 1971, s. 51

⁸⁴ Carra, M., op. cit., s. 91

tedy jak vztahem ke kompozici (barevně, s odkazem na rozložení prvku v obraze atd.), tak vztahem k autorově biografii a v neposlední řadě významově. Pro pochopení je tedy nutné lokomotivu identifikovat a vytvořit množinu bodů zohledňujíc množství aspektů, které mohli De Chirica k umístění vlaku do svých obrazů v tak hojném počtu motivovat.

De Chirico umísťuje vlak vždy do zadní části obrazu, při čem ho nechává vždy z části zakrytý červenou cihlovou zdí. Jelikož se lokomotiva vždy nachází v dálce, divák má možnost vidět jenom její obrysy, na základě kterých ale není nesnadné ji identifikovat. Její směřování se různí od obrazu k obrazu, nicméně divák ji vždy má možnost uzřít téměř v posledním momentě před tím než se ztratí buď za zorným polem obrazu, nebo za arkádovitou strukturou, případně vysokou věží. V obrazech, které sleduji, by se dalo její zobrazení rozdělit ještě do dvou kategorií. V obou obrazech s názvem *Piazza d'Italia* se jeví poměrně staticky, vypouštějíc oblak dýmu nad sebe, jakoby stála a čekala na odjezd. Zároveň ji De Chirico zobrazil i jaksi člověku přístupněji, bez síly, kterou oplývá v ostatních dvou obrazech. V prvním (obr. 38) dokonce za sebou tahá pouze jeden vůz a vypadá jako výletní vláček, který s tichostí proplouvá obrazem, případně čeká, prázdný, až do něho někdo nasedne. V druhém obraze (obr. 39) sice za sebou tahá vozů víc, působí však stejně staticky než v obraze prvním. V dalších dvou obrazech se vlak žene velkou rychlostí, v jednom případě ven z obrazu (obr. 40), v případě druhém (obr. 41) právě přichází do zorného pole diváka.

To, že vlak se nachází vždy za zdí v zadní části obrazu, způsobuje, že zorné pole diváka je uzavřeno ve scéně, kterou má sledovat a určitým způsobem je nucen zaměřit svou pozornost na labyrint znaků uvnitř obrazu. Navíc mu De Chirico upírá možnost jakýmkoliv způsobem s vlakem komunikovat, nebo ovlivnit jeho povahu, protože je nemožné se k němu dostat blíž. Je to něco, co plyne stejně jako čas bez možnosti ovlivnění jakýmkoliv způsobem. Vlaky v De Chiricových obrazech vytvářejí alternativní časový systém a zároveň odkazují na lidské zpoždění.⁸⁵ Lokomotiva jakožto strůjce rychlosti tady svou sílu propůjčuje metafoře času, který plyne, aniž by se dal zastavit. Svoji přítomností doplňuje melancholickou atmosféru celého obrazu a zároveň působí jako rušící prvek v jakési statické atmosféře, která v díle panuje. Je totižto jediným prvkem, který je v pohybu, případně se chystá do pohybu dát, o čem v případě dvou obrazů z náměstí svědčí její připravenost znázorněná pomocí vycházejícího oblaku dýmu. V případě těchto dvou obrazů je přiblížení se času ještě

⁸⁵ Groba, Outón, López, Placer, *Travelling across Cultures*, Universidade de Santiago de Compostela, 2000, s. 540

markantnější, protože De Chirico využívá náměstí jako symbol střídání kultur nebo svědka mnohých období v historii lidstva, čeho důkazem je architektura náměstí, jež pochází z různých ér lidstva a jež je výsledkem vrstvení civilizací na jednom místě (řecká, románská, křesťanská, industriální atd.).⁸⁶ Pohybující vlak tedy zároveň referuje k industriální současnosti začátku dvacátého století. Rozdělení na vlak stojící a čekající a vlak, který se pohybuje je podle mého názoru vybráno s odkazem na naléhavost upozornění na rychlost času v závislosti na potřebě ji vyjádřit v určité scéně. Zajímavým faktem je i to, že v obou obrazech, které zobrazují pohybující se vlak, dominuje absence lidského faktoru. Absence člověka a jakási osamělost jednotlivých prvků v obraze jsou autentickým vyjádřením metafyzické percepce moderního světa⁸⁷, kde rychlá lokomotiva jakožto jeden ze znaků moderní doby referuje k odloučení a zpřetrhání lidských vazeb. Zatímco vlak v pohybu odkazuje k této skutečnosti, vlak, který stojí ve scéně, kde je lidský faktor přítomen, doplňuje vysvětlení vrstvení jednotlivých civilizací na místech určených pro lidské scházení a shromažďování.

4.2.7 Art Deco

Art Deco se jako směr vyvinul ve Francii, hlavně v Paříži, později se dostal i do zbytku Evropy a USA, kde však dostal spíše intelektuální interpretaci založenou na teoriích funkcionalismu a ekonomie. Co se týče produkce uměleckých děl, resp. výrobků, mělo Art Deco poměrně rozsáhlou působnost a zahrnovalo jak moderní západní architekturu, tak dizajn, dekorace, grafiky, nábytek, sklo, keramiku, textilie i výtvarné umění v letech 1915 až 1940. Do určité míry ovlivnilo i výtvarní směry jako fauvismus, konstruktivismus nebo kubismus, zejména v kontextu barev a tvarů aplikovaných obzvláště na textilie. Na druhé straně si pro abstraktní motivy, zjednodušení, nebo deformaci objektů za vzor vzalo ruský konstruktivismus, italský futurismus, stejně tak i umění Orientu, Egyptu nebo afrických kmenů.⁸⁸ Je známo, že každá doba si potřebuje vytvářet svoje hodnoty krásy a stejně tak, jak

⁸⁶ Jewell, Keala, *The Art of Enigma*, Pennsylvania State University, 2004, s. 50-51

⁸⁷ Emden, Christian, Keen, Catherine, Midgley, David R., *Imagining the City, Volume 1*, Bern, Peter Lang AG, 2006, s. 173

⁸⁸ Lemme van de, Arie, *Art Deco, An Illustrated Guide to the Decorative Style 1920-40*, London, Tiger Books International, 1990, s. 7

jsme viděli u předešlých směrů, tak i Art Deco pomohlo přeorientovat ideál krásy z ručně vyrobených řemeslných výrobků na předměty příznačné pro moderní dobu strojů. Art Deco se stalo moderním směrem v mnoha ohledech, zejména však v použití nových materiálů jako umělá hmota, bakelit nebo chrom, ale také inspirací dizajnem moderních strojů jako křidel letadel, přídílí jachty, okének velkých zaoceánských parníků, zubů a kol šicích strojů nebo vzhledu moderních aut. V neposlední řadě bylo inspirováno i tvarem novějších lokomotiv a jak později uvidíme, tento vliv fungoval také v opačném směru (Silver Jubilee, obr. 42). Byla to právě snaha dizajnerů lokomotiv o překonání co největší rychlosti, prostřednictvím modifikace vzhledu lokomotiv na základě aerodynamických zákonů, jenž umělce Art Deco inspirovala. Vliv mechaniky se mimo jiné projevoval také v liniích, které byli v Art Deco čisté, nepřilíš zakřivené a pokud se tak stalo, jejich zakřivení bylo pozvolné a jaksí splývající s povrchem předmětu.⁸⁹

Samotné zobrazení lokomotivy se v Art Deco projevilo zejména v dizajnu plakátů, určených vesměs pro účely reklamy. Tento účel určoval také povahu samotných plakátů, když jakožto reklama, musel být jednak jednoduchý, lehce stravitelný, s úderným poselstvím a v neposlední řadě také bez nároku na nákladnou výrobu. Motivy plakátů a grafik byli ovlivněny zejména čistou energií a nevázaností spojenou s jakousi obsesí společnosti z rychlosti a cestováním, jež šla ruku v ruce s výrobou luxusních aut, rychlými vlaky a elegantními zaoceánskými parníky.⁹⁰ Poster z roku 1927 s názvem *Severní Expres* (obr. 43) z tvůrčí ruky plakátového umělce AM Cassandreho zobrazuje lokomotivu v plné rychlosti vypouštějící za sebou oblak dýmu, jenž spolu-vytváří velký nápis Nord Express. Lokomotiva je tady zobrazena skrze geometrické formy, při čem stejně jako u některých autorů předešlých směrů je tady kladen důraz na její ocelovou povahu, její rychlost a neúprosnost. Cassandra tady zvyrazňuje také její schopnost překonávat velké dálky prostřednictvím zjednodušené mapy měst v dolní části, ale také s přispěním vzdalujících se linií v pravé části plakátu. Tyto linie navíc evokují hudební rytmus jež je spojen právě s klepáním kol vlaku. Tato „hudební stránka“ plakátu je také zvyrazněná zakřivenými liniemi určenými k identifikaci pohybu kol a které také připomínají oblé a zakřivené linie hudebních nástrojů.

Zajímavým spojením Art Deco a dizajnu strojů je vznik lokomotivy Burlington Zephyr (obr. 44), jenž vzešla se spolupráce dvou dizajnerů se stejným příjmením Ralpa Budda a

⁸⁹ Lemme, op. cit., s. 9

⁹⁰ *Tamtéž*, s. 126

Edwarda Budda. První ze jmenovaných byl majitelem společnosti zabírající se výrobou vlaků, která se v té době potýkala s ekonomickými problémy zčásti i kvůli neochotě lidí cestovat vlakem. Jeho setkání s dizajnérem karosérií aut Edwardem Buddem spojením nerezové ocele a aerodynamických křivek typických pro Art Deco vyústilo v roce 1934 ve vytvoření lokomotivy The Burlington Zephyr, která díky svému typickému lesklému a tvarovanému exteriéru měla jednak dosahovat mnohem větší rychlosti, ale také přitáhnout k cestování vlakem mnohem větší počet cestujících. Tento pokus demonstroval jak kombinace estetiky a aerodynamiky dokáže vyprodukovat intelektuálně a vizuálně příjemný předmět, který je zároveň plně funkční⁹¹

Podobným způsobem se snažil přilákat cestujících na stranu nedostatkem investicí trpící železniční dopravu plakát pro *Centrální linku v New Yorku* (obr. 45) z roku 1946. Tento plakát je opět kombinací aerodynamiky a precizních linií, jenž se kloubí v prezentaci lokomotivy jako dominujícího subjektu ve snaze přilákat k cestování vlakem víc lidí.⁹²

4.2.8 Surrealismus

Surrealismus sám sebe definoval jako čistý psychický automatismus, kterým se autor snaží verbálně, psaným projevem nebo jakoukoliv jinou formou vyjádřit autentický proces vznikání myšlenky. Jedná se o dikci mysle osvobozené od jakékoliv estetické nebo morální zaujatosti.⁹³ André Breton, zakladatel směru tvrdil, že surrealismus je touha po prohloubení základů reálného, dosažení čistějšího a ve stejném čase vášnivějšího povědomí o světě přijímaného smyslu.⁹⁴ Surrealismus, podle něj, spočívá ve víře ve vyšší realitu určitých forem asociací, které byly doposud zanedbané, v síle snu či neovlivněném proudu myšlenek. Člověk by měl tedy v tvorbě směřovat k trvalému zapuzení všech ovládaných psychických mechanismů.⁹⁵ Myšlenka tady působí jako něco, co není možné navigovat, ani ovládat. Je to něco, co je přímo silnější než jakýkoliv lidský pohnutek. Je to ale zároveň něco, co po člověku v jeho tvorbě jako jediné zůstane. Tady se jeho teorie opírá o studie Sigmunda Freuda, který byl důležitou postavou stojící za zrodem surrealismu. Podle Freuda, v procesech podvědomí

⁹¹ Bedoyere de la, Camilla, Powers, Alan, *Art Deco*, London, Flame Tree Publishing, 2005, s. 186

⁹² *Tamtéž*, s. 194

⁹³ Haras, op. cit., s. 313

⁹⁴ Breton, André, *What is surrealism?*, upr. Franklin Rosemont, Pluto Press Limited, 1978, s. 115

⁹⁵ *Tamtéž*, s. 122

neexistuje žádná koordinace nebo organizace. Každý impulz zvláště hledá uplatnění nezávisle na ostatních. Navíc ani nejsou vzájemně ovlivnitelné. Jakýkoliv odpor je neúčinný a právě nejvzdálenější nebo nejrozdílnější impulzy bujnějí vedle sebe. V podvědomí asociace fungují bez odkazu na logiku, při čem se klidně může stát, že negativní asociace se smíchá s pozitivní. Jakýkoliv objekt může být také nahrazen jiným bez jakékoliv souvislosti.⁹⁶ Dalším důležitým spojením mezi Freudem a surrealisty byla interpretace snů. Zatímco Freud hledal v interpretaci snů odkaz k životu v bdělém stavu, Breton a jeho kolegové chtěli sny uchopit jako holé fakty, významné a naprosto nevyhnutelné pro lepší a kompletnější uvědomení si vlastní existence. Surrealisti vlastně podle studia snů upravovali pojetí reality⁹⁷. Sny se rozdělují do několika kategorií (přirozené sny, prorocké sny, samo vyvolané a tedy řízené libidem a experimentální) a v závislosti na povaze snu se pak můžeme snažit jej správně objasnit v reálném životě. Pro podporu následné interpretace slouží i fakt, že sen je schopen do sebe vtěsnat větší množství věcí ukotvené v mysli prostřednictvím pozorování než věci pocházející z představ⁹⁸ a tak je mnohem víc nasnadě je přirovnávat k reálnému životu.

V závislosti na Bretonových manifestech Wallace Fowlie vyslovil 5 nejdůležitějších bodů, které by měli zahrnovat ideu surrealismu.

1. Důležitost snů a lidského podvědomí (základ u Freuda)
2. Lidská mysl dokáže v určité chvíli unifikovat protiklady a paradoxy (život a smrt, reální a vymyšlené, minulost a budoucnost)
3. Stejně jak jsme se naučili dělat některé věci podvědomě, měli bychom se naučit připisovat i určitou úlohu náhodě.
4. Zahořknutý humor, který ze surrealistických děl často plyne, může být spojen s návratem z války, kdy právě díky humoru je možné se vrátit zpět do normálního života.
5. V principu Soi a Moi (Self a Ego), kdy Ego je kombinací naučeného a podvědomého a kontroluje lidské chování a myšlení by se pravý surrealista měl od něho odpoutat a nechat volný průběh Soi, tedy myšlenky bez jakékoliv kontroly.⁹⁹

Prvním obrazem, na kterém můžeme sledovat zobrazení lokomotivy je *Znehybněný čas* (obr. 46) od René Magrittea. Ten nám představuje pohled na krb ve zjevně sterilně čisté, buržoazně uspořádané místnosti. Podlaha i profil na stěně jsou dřevěné. Nad krbem visí

⁹⁶ Freud, Sigmund, *Art and Literature*, př. J. Strachey vol. 14, Middlesex, Penguin Books, , 1987, s. 20

⁹⁷ Balakian, Anna, *Surrealism, Road To The Absolute*, London, George Allen and Unwin Ltd, 1972, s. 133

⁹⁸ Freud, Sigmund, *The Interpretation of Dreams*, překl. a edit. James Strachey, London, George Allen & Unwin Ltd., 1982, s. 64

⁹⁹ Fowlie, Wallace, *Age Of Surrealism*, Indiana Univeristy Press, 1960, s. 108

poměrně velké zrcadlo, před kterým se ve středu nachází hodiny a na každé straně dva svícny bez svíček. Hodiny ukazují zhruba za dvě minuty tři čtvrtě na jednu. Neočekávaným prvkem v obraze je však lokomotiva, která, jak se zdá, vystupuje přímo z krbu, popřípadě levituje v místě, kde by se za normálních okolností nacházel oheň a se svojí zadní částí se téměř, ne-li úplně, dotýká zdi, zatímco dým, který vytváří, stoupá směrem do komína. Právě spojení dýmu a komína je za normálních okolností celkem logická situace, nicméně disproporcí lokomotivy a netradičním spojením tady Magritte vytváří zcela nelogickou situaci. Jeho tichý a průhledný svět je charakterizován téměř ilustrativním, realistickým způsobem prezentace, která je narušena pouze levitující lokomotivou, jediným prvkem, který narušuje klidnou atmosféru.¹⁰⁰ Magritte dal v tomto obraze do protikladu několik známých věcí tak, aby vznikl paradox a už zmíněná nelogická situace. Všechny předměty na obraze důvěrně známe, no v tomto složení se setkávají pod vlivem zvláštních okolností. Téměř celá kompozice se skládá ze čtverců a je bez lidské přítomnosti. Lokomotiva jakoby vychází ze zdi, nicméně, není žádného znaku, že by ji porušila. Stín lokomotivy je také nevysvětlen, protože malíř nám neukazuje žádný zdroj světla. Dým stoupá přímo do komína, ale divák si není jist, jestli se čas zastavil, nebo jsou kola lokomotivy v pohybu a dým zásobuje komín znovu a znovu. Smysl tohoto obrazu spočívá v paradoxu klidu a neklidu lidského vnímání. Na jedné straně se snažíme uchopit poměrně jasnou situaci, jasný pohled, na druhé straně jsme vyrušováni nepřírozeným elementem a tím je lokomotiva. Je to vítězství nad divákem a jeho obvyklým vnímáním prostřednictvím konfrontace neslučitelných, nekompatibilních, vzájemně cizích elementů.¹⁰¹ Magritteova činnost není v tomto případě surrealisticky automatická, snaží se pracovat s protiklady. Vizuální obraz tady podrobuje zkoušce a odhaluje jeho slabosti. Lidské vnímání je uvězněno v poutech realistického zobrazení, ze kterých útek je sice možný, ale jen v případě, že obraz budeme víc než jenom pozorovat smysly. Lokomotiva tady slouží jako definující prvek celé malby. V momentě, kdy se na scéně objeví, je věrohodnost malby narušena a celá koncepce reálného prostoru padá. Dalším paradoxem je časovost celého díla. Už podle jeho názvu, víme, že čas se zastavil, resp. byl zastaven, nebo ohromen něčím, díky čemu zastal. Bez lokomotivy by jediným viditelně se pohybujícím objektem v obraze byly hodiny. Magritte záměrně nevkládá do svícnu hořící svíčky, protože co do pohybu by se dali nazvat „živými“ a musel by se tak úplně jinak

¹⁰⁰ Thomas, David, *Beyond the Image Machine: A History of Visual Technologies*, London, Continuum, 2004, s. 24

¹⁰¹ Ruhrberg, Karl, *Art of the 20th Century*, Taschen, Köln, 2000, s. 146

vypořádat s nehybnou atmosférou, která by v pokoji panovala. Takže máme na jedné straně čas, který se v místnosti zastavil a na straně druhé zjevně „žijící“ lokomotivu, která funguje přesně tak jak má. Její juxtapozice v rámci celé kompozice diváka i v tomto případě utvrzuje v paradoxu a v tom, že se dívá na zdeformovaný a nedefinovatelný prostor ve zdeformovaném a nedefinovatelném časovém úseku (a to také jenom v případě, že se dá o nějakém časovém úseku hovořit). Magritte tedy mistrně dokázal omezenost lidského chápání světa přijímaného smysly, zatímco komunikuje s myšlenkou, kterou vyslovil už Freud a to, že člověk je schopen ve snu vtěsnat do velmi malého prostoru a do velmi malého úseku času mnohem větší množství vnímaných věcí, než věcí, které mají ideový základ a se kterými se může vypořádat, když je vzhůru.¹⁰²

Dalším zajímavým obrazem, ve kterém se lokomotiva vyskytuje je obraz *Sympóziem* (obr. 47) od Juliana Trevelyana. Ten olejem na dřevěné desce a pomocí zvýraznění některých částí vystupujíc z obrazu do prostoru velmi jednoduchým, ale zároveň kompaktním způsobem konstituuje město prostřednictvím jednoduchých linií a geometrických útvarů vytvářejíc labyrint souvislostí. Přesně tak, jak moderní město, i tento obraz funguje na základě společného ovlivňování se jednotlivých prvků. Všechny prvky v obraze jsou vzájemně propojeny a navozují dojem pracujícího organismu. Trevelyan vytváří strukturu moderního města s jeho důležitými součástmi mezi které, mimo jiné patří i lokomotiva, která slouží jako hnací motor industriální společnosti. Lokomotiva je lokalizována v levé části obrazu a nárokuje si poměrně velký prostor. Svým zvýrazněním za pomoci vystupování ze struktury určuje svou důležitost v rámci celé kompozice a také v rámci velkého moderního města, které je tak organizované a seskupené, které obsahuje buňky a nervy, kanály a tepny, že se podobá různým systémům fungujícím v organismu lidského těla.¹⁰³ Energie tohoto města se rozlévá do všech jeho částí a je pumpována technickým pokrokem, pro který jako metafora slouží právě lokomotiva. Zároveň se však nabízí otázka, jestli tento technický pokrok není na úkor lidskosti, která v tomto obraze trochu schází. Obyvatelé jsou rozházeni v domech bez jasného řádu a navíc jejich zobrazení je omezeno na pouhý náznak lidskosti, jež působí víc jako barevná kombinace herních panáčků než fungující společnost. Pozorovateli taktéž nemůže ujít nepřilíčná barevnost, která celým obrazem prostupuje a která působí negativně. Město tedy technicky vzato funguje jak má, ale jakým způsobem se civilizace, resp.

¹⁰² Freud (1982), op. cit., s. 64

¹⁰³ Evans, Myfanwy, *The Painter's Object*, New York, Arno Press, 1970, s. 59

společnost ve velkých městech dokáže vypořádat s pokrokem je otázka, kterou Trevelyan zjevně nechává odpovědět diváka.

U obrazu Pierre Roy *Kabinet přírodovědce* (obr. 48) je nesporné, že je plný symbolů. Pohled na obraz nám nabízí místnost, ve které se nachází velké dřevěné kolo, barevná vejce visící v řadě na stěně hned vedle přišpendleného plakátu, papírový had stejně přišpendlen na podlahu na papírovém podkladě a konečně, dvě části bambusu visící ze stropu ve tvaru kříže. Divák má také možnost dívat se přes otvor, který vypadá, že byl vytvořený pro dveře do vnějšího prostředí, kde přes pole vidí parní lokomotivu, která vypouští nad sebe oblak dýmu. Vztahy mezi jednotlivými objekty jsou tajuplné, na druhé straně však otevírají možnost pro širší diskusi o významu obrazu a také mnohé směry jeho interpretace. Já jsem se rozhodl pokusit se, vzhledem k surrealistickému základu obrazu, interpretovat ho na základě konotací právě s tímto směrem a využít jednak teorii o metaforickém přenesení významů objektů, ale také Freudovu interpretaci snů, jež je se surrealismem úzce spjata. S odkazem na rakouského vědce Wilhelma Stekela Freud poukazuje na možné významy snů. Zároveň však kritizuje jeho výklad z důvodu nedostatečné ověřitelnosti, nicméně, přiznává, že některé symboly ve snech odpovídají i jeho teoriím.¹⁰⁴ K jednotlivým znakům, které se nacházejí i v obraze, se v interpretaci snů Freud vyjadřuje takto:

1. místnosti z pravidla reprezentují ženy¹⁰⁵ (v tomto případě to platí o to víc, že v místnosti se nachází i několik vajec, které můžou sloužit i jako metafora k ženskému plodu)
2. je velice pravděpodobné, že všechna komplikovaná mašinerie nebo přístroje objevující se ve snech, odkazují ke genitáliím (zpravidla mužským [1919])¹⁰⁶
3. had je taky symbolem pro mužské genitálie¹⁰⁷

Z tohoto důvodu jsem dospěl k závěru, že tento obraz je alespoň zčásti jakousi metaforou k pohlavnímu styku mezi mužem a ženou, kdy lokomotiva odkazuje na mužskou přítomnost, zatímco místnost odkazuje na přítomnost ženskou. Lokomotiva se tady jeví statická, není metaforou síly ani rychlosti, jeví se spíš jako falický symbol, který zároveň však stojí před potencionální překážkou. Had jakožto další mužský symbol je tady taky zbaven své přirozené podstaty. Jednak je z papíru a tedy neživý a neschopný jakékoliv akce a navíc je

¹⁰⁴ Freud (1982), op. cit., s. 350

¹⁰⁵ Tamtéž, s. 354

¹⁰⁶ Tamtéž, s. 356

¹⁰⁷ Tamtéž, s. 356

brzděn tím, že je špendlíky připoutaný k podlaze. Svoji povahu ztrácí také vejce, která jsou na šňůře a jsou tak neschopné stát za zrodem nového plodu. Celým obrazem prostupuje jakási nehybnost, sterilita a nepoužitelnost jednotlivých objektů, z nichž každý se vypořádává s nějakým vnitřním problémem, kvůli kterému není schopen splnit svůj původní účel. Je to tedy svět plný překážek v cestě za zrozením něčeho nového, svět, který se na prvý pohled jeví v pořádku.

Prostřednictvím analýzy jednotlivých obrazů jsem dospěl k závěru, že surrealisté se i v případě zobrazování lokomotivy vesměs drželi zásad, které surrealismus charakterizují a lokomotivu používali buď jako metaforu, přenesený význam jiného jevu (De Chirico, Julian Trevelyan, Pierra Roy) nebo jako pomocný prvek k vyjádření absurdnosti, nelogičnosti výjevu (Magritte a De Chirico). Málokdy se setkáváme s jejím zobrazením za účelem předvedení její síly či rychlosti, většinou se právě v tomto kontextu jedná o vyjádření proměnlivosti času, případně o zobrazení v statickém stádiu za účelem zdůraznění atypické situace díky tradičnímu pohledu na lokomotivu, která plní svůj účel v pohybu. Co se týče kvality nebo přesnosti zobrazení, malíři ji (až na Trevelyana) zobrazují poměrně realisticky bez většího důrazu na ukázání emoční stránky subjektu. Tomuto účelu většinou slouží jiné prvky (zeď a prázdnota a osamělost náměstí u De Chirica, zjednodušení a barevnost kompozice u Trevelyana, sterilnost prostředí u Magrittea atd.)

5. ZÁVĚR

Analýzou jednotlivých obrazů, soudobých textů a kritických pojednání o tvorbě jednotlivých autorů jsem dopěl k závěru, že autoři jednotlivých směrů se, i co se týče zobrazování lokomotivy, vesměs drželi pravidel, jež si v rámci daných směrů určili. Technika, stejně tak jako důvody pro zobrazování se lišili směr od směru a každý z nich připisoval tomuto objektu v obraze jinou úlohu. V impresionismu je lokomotiva většinou záminkou pro atmosférické jevy. Lokomotiva se začíná ve větší míře objevovat v rozsáhlých pohledech na krajinu a díky ní se objevuje také použití nové perspektivy v krajině, kterému pomáhá větší míra identifikace dálky prostřednictvím úběžníku ztotožněným s kolejemi. Modelace lokomotivy na druhé straně z větší části postrádá přesné linie. Expresionismus se na druhé straně příliš nezabývá identifikaci všech viditelných součástí lokomotivy a její rozpoznatelné

součásti stylizuje do výrazné geometrické podoby. Využívá k tomu zjednodušenou geometrii nebo pouze siluety, protože víc než pravá podoba stroje je tady důležitý citový obsah, jež s sebou lokomotiva přináší. Futuristé lokomotivu často rozkládají, zatímco výrazně ovlivňuje prostor kolem sebe. Její reprezentace je výsledkem snahy zobrazit objekty, nebo jejich součásti v pohybu a zachytit tak zcela jedinečnou situaci. Následkem toho se objekt na obraze rozkládá a u futuristů často postrádá celistvost. K identifikaci jevů způsobených plynutím času nebo rychlým pohybem využívají rovných linií a geometrických tvarů, jež jsou často použity k už zmíněnému rozložení objektů. Surrealisté formálně přejímají všechny dosavadní atributy realistického zobrazení, ať už se jedná o barevnost, lineární perspektivu nebo proporce. Následkem toho můžou pracovat s „pojmem“ lokomotivy jako symbolu a metafory. Zajímavým faktem je, že kromě futuristů, jejichž záměrem bylo poukázat na novou krásu moderního světa, jež pramenila z rychlosti a proměnlivosti času, lokomotiva sloužila často pouze jako zdroj nebo metafora určitých jevů. I navzdory, častému detailnímu zobrazení tohoto objektu, primárním zájmem umělců bylo jejím prostřednictvím poukázat jednak na citovou stránku situací, jež lokomotiva s sebou přináší jakožto jeden s nejsignifikantnějších znaků pokroku. Upozorňovala na pozitivní nebo negativní dopad na společnost zohledňujíc například faktor odloučení, vytvoření nových pracovních příležitostí ve městech nebo pojmu volného času.

Bibliografie

Artexpert. *Natalia Goncharova. The Cyclist.*

<http://www.artexpertswebsite.com/pages/artists/goncharova.php> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Artfinder, *Claude Oscar Monet, Snow Effect with Settling Sun.*

<http://www.artfinder.com/work/snow-effect-with-setting-sun-claude-monet/> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Artfinder, *Claude Oscar Monet, Train in the Snow at Argenteuil.*

<http://www.artfinder.com/work/train-in-the-snow-at-argenteuil-claude-monet/> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Artlim: Online Art Gallery. *Norbert Goeneutte: The Pont de l'Europe and Gare Saint Lazare.*

<http://www.artlim.com/artist/goeneutte-norbert/the-pont-de-leurope-and-gare-saint-lazare.aspx> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Baker, George, *The Artwork Caught by the Tail*, Massachusetts institute of Technology, 2007

Bal, Mieke, 'Textuality and Realism' v *Reading "Rembrandt". Beyond the Word-Image Opposition*, Cambridge, 1991, s. 216-246

Balakian, Anna, *Surrealism, Road to The Absolute*, London, George Allen and Unwin Ltd, 1972

Barthes, Roland, *Criticism and Truth*, přel. Pilcher Katrine, London, Athlone, 1987

Barthes, Roland, *The Death of the Author* v Stephen Heath, *Image Music Text*, London: Fontana Press, 1977, s. 142-148

Barthes, Roland, *The Rhetoric of the Image* v Stephen Heath, *Image Music Text*, London: Fontana Press, 1977, s. 32-51

Bedoyere de la, Camilla, Powers, Alan, *Art Deco*, London, Flame Tree Publishing, 2005

Behr, Shulamith, *Expressionism*, London, Tate Gallery Publishing Ltd Millbank, 1999

Bergson, Henri, *An Introduction to Metaphysics, The Creative Mind*, překl. M.L. Anderson New Jersey, Littlefield, 1965

Bergson, Henri, překl. T.E. Hulme, *An Introduction to Metaphysics*, New York, London, G.P. Putnam's Sons, 1912

Blakesley Rosalind P., *Russian Art and The West. A Century of Dialogue in Painting, Architecture, and the Decorative Arts*, ed. Susan E. Reid, Northern Illinois University Press, 2007

Bowlt John E., Drutt Matthew, *Amazons of the Avant-garde*, New York, The Solomon R. Guggenheim Foundation, 2000

Breton, André, *What is surrealism?*, upr. Franklin Rosemont, Pluto Press Limited, 1978

Carra, Massimo, *Metaphysical Art*, překl. Caroline Tisdal, London, Thames and Hudson, , 1971

Domenico Palmer, Roy, *Remaking Italy in the Twentieth Century*, Rowman and Littlefield Publishers, Inc., 2002

Donald, Walford, *The Concept of Expressionism, Origin and Metamorphoses*, Universitetsforlaget, 1984

Düchting, Hajo, *Wassily Kandinsky, 1866-1944: a revolution in painting*, 2000

Eco, Umberto, *A theory of Semiotics*, London, Indiana University Press, 1976

Edgar, Julian. A record to remember v *Opinion*, 14. srpna 2008
<http://blog.autospeed.com/2008/08/14/a-record-to-remember> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Evans, Myfanwy, *The Painter's Object*, New York, Arno Press, 1970

Fleming & Honour, *A World History of Art*, London: Macmilian Reference Books, 1982

Fowlie, Wallace, *Age Of Surrealism*, Indiana University Press, 1960

Franchina, Jennifer, *The Life of A Painter, Gino Severini*, New Jersey, Princeton, 1995

Freud, Sigmund, *Art and Literature*, př. J.Strachey vol. 14, Middlesex, Penguin Books, , 1987

Freud, Sigmund, *The Interpretation of Dreams*, překl. a edit. James Strachey, London, George Allen & Unwin Ltd., 1982

Garratt, Colin and Wade – Matthews Max, *The Ultimate Encyclopedia of Steam and Rail*, London, Lorenz Books, 1999

Gray, Camilla, *The Great Experiment: Russian Art 1863 – 1922*, London, Thames and Hudson, 1962

Groba, Outón, López, Placer, *Travelling across Cultures*, Universidade de Santiago de Compostela, 2000

Guggenheim. New York. Collections. Gino Severini: *Red Cross Train Passing a Village*
<http://www.guggenheim.org/new-york/collections/collection-online/show-full/piece/?search=Red%20Cross%20Train%20Passing%20a%20Village&page=&f=Title&object=44.944> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Hanson Coffin, Anne, *The Futurist Imagination*, New Haven, Connecticut, Yale University Art Gallery, 1983

Haras, Jonathan, *Art history, The Key Concepts*, Routledge, Oxon, 2006

Harrison, Charles, Wood, Paul, *Art in Theory, 1900-2000, An Anthology of Changing Ideas*, Malden, Blackwell Publ., 2003

Hartmut, Kaelble, *The European Way*, New York, London, Berghahn Books, 2004

Martin, Marianne W., *Futurist Art and Theory, 1909-1915*, Oxford, Clarendon Press, 1968

Istanbulsanatevi, Giorgio de Chirico, *Piazza d'Italia*

<http://www.istanbulsanatevi.com/sanat/ressam/resim.php?lang=tur?ref=mp3biz.info&id=2217> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Jewell, Keala, *The Art of Enigma*, Pennsylvania State University, 2004

Emden, Christian, Keen, Catherine, Midgley, David R., *Imagining the City, Volume 1*, Bern, Peter Lang AG, 2006

Lemme van de, Arie, *Art Deco, An Illustrated Guide to the Decorative Style 1920-40*, London, Tiger Books International, 1990

Martin, Marianne W., *Futurist Art and Theory, 1909-1915*, Oxford, Clarendon Press, 1968

McAdam, Thomas. ‚High-speed Railroad Dreams‘ v *Examiner*, 4. února, 2010.

<http://www.examiner.com/public-policy-in-louisville/high-speed-railroad-dreams> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Munch Museum. *Train Smoke*.

<http://www.munch.museum.no/work.aspx?id=17&wid=16#imagetops> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Musée Historique Environment Urbain. *Tram and Railway, seen from artist's studio*.

<http://www.mheu.org/en/timeline/tramway-kirchner> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Musée Marmottan Monet Paris. *Collections: Claude Monet*.

<http://www.marmottan.com/francais/collections-musee/claude-monet.asp> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Museum of Modern Art. *The Collection: Olga Rozanova. The Factory and the Bridge*.

http://www.moma.org/collection/provenance/provenance_object.php?object_id=80526 (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

National Museums of Science & Industry. *Liverpool and Manchester Railway*
<http://collectionsonline.nmsi.ac.uk/detail.php?t=people&type=related&kv=29532>
(Přístup k ilustraci 15. června 2011)

National Museums of Science & Industry. *The Silver Jubilee*.
<http://collectionsonline.nmsi.ac.uk/detail.php?type=related&kv=483996&t=objects>
(Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Olga's Gallery. *Charles Angrand: The Western Railway Leaving Paris*.
<http://www.abcgallery.com/P/pointillism/angrand2.html> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Olga's Gallery. *Wassily Kandinsky: Murnau-View with Railroad and Castle*.
<http://www.abcgallery.com/K/kandinsky/kandinsky12.html> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Pegrum, Mark A., *Challenging Modernity, Dada between Modern and Postmodern*, New York, Oxford, Berghahn Books, 2000

Poggi, Christine, *Inventing Futurism: The Art and Politics of Artificial Optimism*, Princeton University Press, 2009

Preziosi, Donald, *The Art of Art History, A Critical Anthology*, New York, Oxford University Press, 2009

Pridaux, Sue, *Munch, behind the Scream*, Munch Museum/Munch Ellingsen Group/DASC, 2005

Rewald, John, Abrams Harry N., *Camille Pissarro, New York, INC. Publishers, 1989*
Birth of Impressionism, Masterpieces from The Musée d'Orsay, Fine Arts Museums of San Francisco, 2010

Rewald, Secker and Warburg, *The History of Impressionism*, London, 1973

Reyburn, Scott, *The Art of the Impressionism*, London, Quintet Publishing Ltd., 1988

Russian Avant-garde Gallery. *Natalia Sergheyevna Goncharova. Factory*.
http://www.russianavantgard.com/Artists/goncharova/goncharova_fabrika.html
(Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Saint Louis Art Museum. *Collections: Kirchner. Circus Rider*.
<http://saintlouis.art.museum/emuseum/code/emuseum.asp?style=Browse¤trecord=1&page=search&profile=objects&searchdesc=kirchner&quicksearch=kirchner&newvalues=1&newstyle=single&newcurrentrecord=7> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Sewell Brian, *Futurism imperfect at Tate Modern*, 18. 6. 2009
<http://www.thisislondon.co.uk/arts/review-23709460-futurism-imperfect-at-tate-modern.do> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Schapiro Meyer, *Theory and Philosophy of Art: Style, Artist and Society*, New York, George Braziller, 1994

Schneider Adams, Laurie, *The Methodologies of Art, An Introduction*, Westview Press, 1996

Ruhrberg, Karl, *Art of the 20th Century*, Taschen, Köln, 2000

Tate Collection. *Giorgio de Chirico: The Uncertainty of a Poet*.
<http://www.tate.org.uk/servlet/ViewWork?cgroupid=999999961&workid=2204&searchid=12462> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Tate Collection. *Gino Severini: Suburban Train Arriving at Paris*.
<http://www.tate.org.uk/servlet/ViewWork?workid=13323> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Tate Collection. *Julian Trevelyan. A Symposium*.
<http://www.tate.org.uk/servlet/ViewWork?cgroupid=999999961&workid=14486&searchid=13504&tabview=image> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Tate Collection. *Pierre Roy. A Naturalist's Study*.
<http://www.tate.org.uk/servlet/ViewWork?workid=13006&searchid=9613&roomid=3533&tabview=image> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Taylor, Christiana J., *Futurism, Politics, Painting and Performance*, Michigan, University Microfilms International, 1979

Terminartors. *Goncharova, Natalia: Airplane over a Train*.
http://www.terminartors.com/artworkprofile/Goncharova_Natalia-Airplane_over_a_Train (přístup k obrázku 15. června 2011)

The Art Institute of Chicago. *Collections. René Magritte: Time Transfixed*.
http://www.artic.edu/aic/collections/artwork/34181?search_id=1 (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

The Courtauld Institute of Art: Art and Architecture. *Gallery Collections: Lordship Lane Station, Dulwich*.
<http://www.artandarchitecture.org.uk/images/gallery/6963dcce.html> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

The London and North Eastern Railway Encyclopedia. *The LNER A1 and A3 Gresley Pacifics*. <http://www.lner.info/locos/A/a1a3a10.shtml> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

The Metropolitan Museum of Art. *Timeline of Art History. Giorgio de Chirico: Ariadne*.
<http://www.metmuseum.org/toah/works-of-art/1996.403.10> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

The National Gallery. *Paintings: Camille Pissarro. The Avenue, Sydenham.*
<http://www.nationalgallery.org.uk/paintings/camille-pissarro-the-avenue-sydenham>
(Přístup k ilustraci 15. června 2011)

The National Gallery. *Paintings: Claude Oscar Monet. The Gare St Lazare*
<http://www.nationalgallery.org.uk/paintings/claude-oscar-monet-the-gare-st-lazare>
(Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Thomas, David, *Beyond the Image Machine: A History of Visual Technologies*, London, Continuum, 2004

Thomas, Denis, *The Age of Impressionists*, London, The Hamlyn Publishing Group, 1990

Tucker Hayes, Paul, *Claude Monet, Life and Art*, New Haven, Yale University Press, 1995

Walford, Donald, *The Concept of Expressionism, Origin and Metamorphoses*, Universitetsforlaget, 1984

Walker Art Gallery. *Exhibitions. Art in the Age of Steam. The Machine age.*
http://www.liverpoolmuseums.org.uk/walker/exhibitions/steam/machine_age.aspx
(Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Welsh-Ovcharov, Bogomila, *The early work of Charles Angrand and his contact with Vincent van Gogh*, Utrecht-Den Haag, Editions Victorine, 1971

Whitford, Frank, *Expressionism*, London, The Hamlyn Publ. Group, 1970

Whitford, Frank, *The Prestel Dictionary, Art and Artists in the 20th Century*, Munich, London, New York, Prestel Verlag, 2000

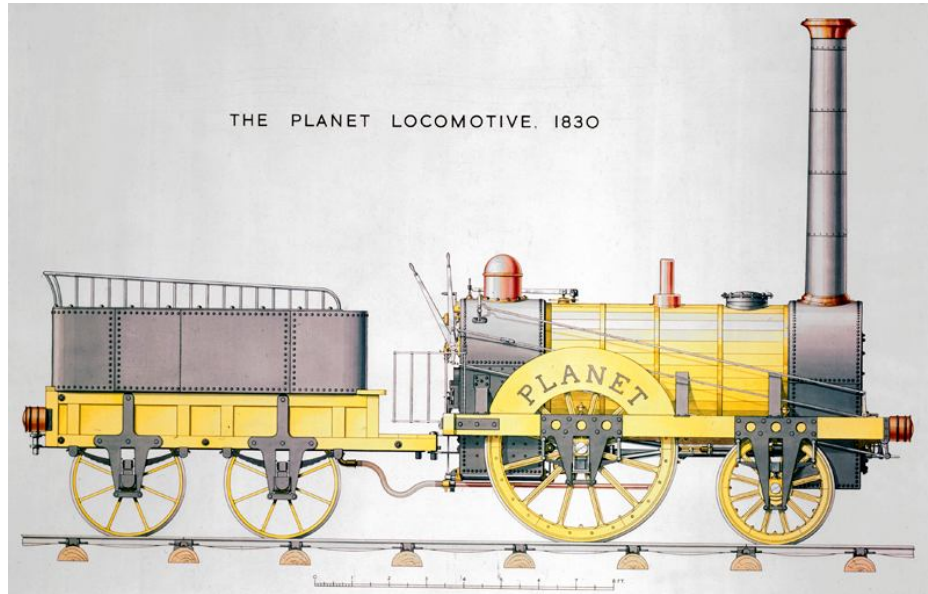
Wilson-Bareau, Juliet, *Manet, Monet and the Gare Saint-Lazare*, Washington, National Gallery of Art, 1998

Yournes and Soraya Nazarian Library, De Chirico Giorgio, *Piazza d'Italia*
http://lib.haifa.ac.il/collections/art/modern_art/artists-d/de_chirico.html (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

Zoomr, Olga Rozanova, *Composition with Train.*
<http://de.zoomr.com/photos/artimageslibrary/7692363/> (Přístup k ilustraci 15. června 2011)

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.1



Leech a Cheelman. *Planet 2-2-0*, 1830. Rytina, NRM – Pictorial Collection, rozměry neznámé. (Zdroj: National Museums of Science & Industry)

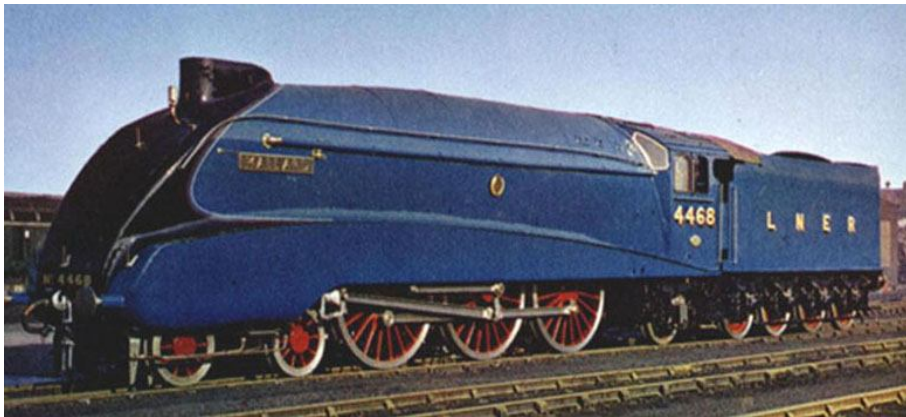
Obr.2



Dennis Butler, *Lokomotiva A1 Pacifics*, rozměry neznámé, (Zdroj: The London and North Eastern Railway Encyclopedia)

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.3



Web Publications Pty Limited. *A4 Pacific Mallard* (Zdroj: Edgar)

Obr.4



Camille Pissarro. *Lordship Lane station, Dulwich*, 1870. The Courtauld Gallery, Londýn. Olej na plátně, 45 x 73 cm. (Zdroj: The Courtauld Institute of Art)

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.6

Obr.5



Camille Pissarro. *Ulice, Sydenham*. 1871. The National Gallery, Londýn. Olej na plátně, 48 x 73 cm. (Zdroj: The National Gallery)



Camille Pissarro. *Blízko Sydenham Hill*. 1871. Kimbell Art Museum, Fort Worth. Olej na plátně, 43.5 x 53.5 cm. (Zdroj: Reyburn)

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.7



Camille Pissarro. *Vlak, Bedford Park*, 1897. Soukromá sbírka. Olej na plátně, rozměry neznámé. (Zdroj: Rewald, Abrams)

Obr.8



Geomtrická úprava, Camille Pissarro. *Vlak, Bedford Park*, 1897. Soukromá sbírka. Olej na plátně, rozměry neznámé.

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.9



Claude Monet, *Železniční most v Argenteuil*, 1875. Rockefeller Plaza, New York. Olej na plátně, 60 x 98,4 cm. (Zdroj: Tucker)

Obr.10



Claude Monet. *Vlak ve sněhu*, 1875. Musée Marmottan Monet, Paříž. Olej na plátně, 59 x 78 cm. (Zdroj: Musée Marmottan Monet Paris)

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.11



Claude Monet. *Vlak ve sněhu v Argenteuli*, 1875. Soukromá sbírka. Olej na plátně, 60 x 81,3 cm. (Zdroj: Artfinder)

Obr.12



Claude Monet. *Efekt sněhu se zapadajícím sluncem*, 1875. Musée Marmottan Monet, Paříž. Olej na plátně, 64 x 53 cm. (Zdroj: Artfinder)

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.13



Claude Monet. *Příchod do St. Lazare*, 1877. Fogg Art Museum, Cambridge, USA. Olej na plátně, 98,11 x 80,33 cm. (Zdroj: Tucker)

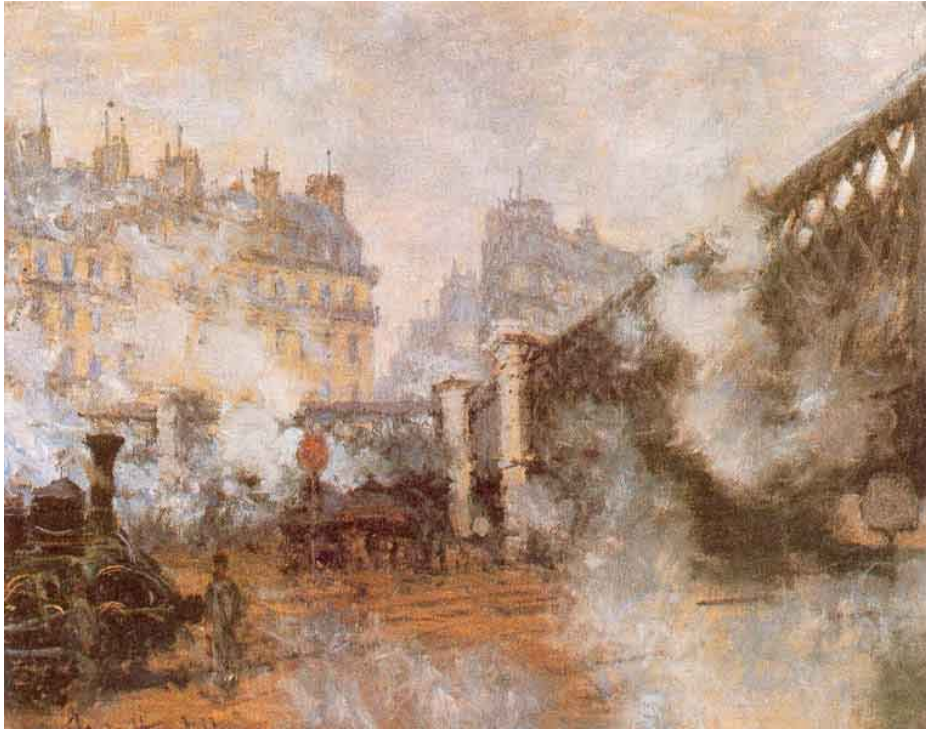
Obr.14



Claude Monet. *Nádraží Saint Lazare, Pohled na linku do Normandie*, 1877. Art Institute Chicago, Chicago. Olej na plátně, 59,6 x 80,2 cm. (Zdroj: The National Gallery)

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.15



Claude Monet. *Le Pont de l'Europe (Station Saint Lazare)*, 1877. Musée Marmottan Monet, Paříž. Olej na plátně, 64 x 81 cm. (Zdroj: Tucker)

Obr.16



Claude Monet. *Nádraží Saint Lazare, Pohled na linku do Normandie se značkami*, 1877. Niedersächsisches Landesmuseum, Hannover. Olej na plátně, 65 x 82 cm. (Zdroj: Tucker)

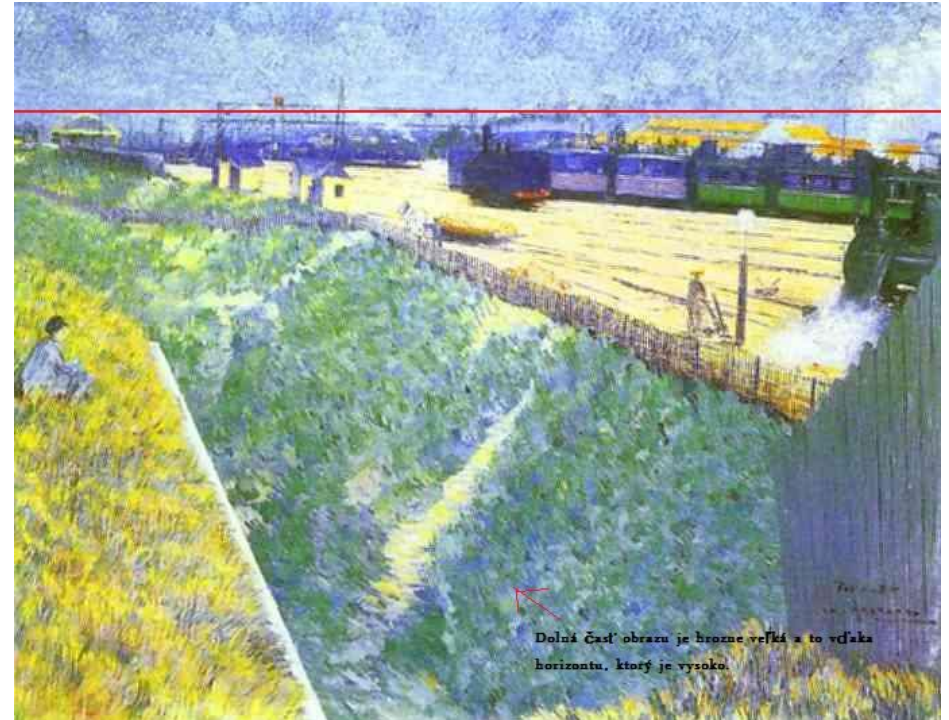
OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.17



Charles Angrand. *Západní železnice odcházející z Paříže*, 1886. Soukromá sbírka. Olej na plátně, 73 x 92 cm. (Zdroj: Olga's Gallery)

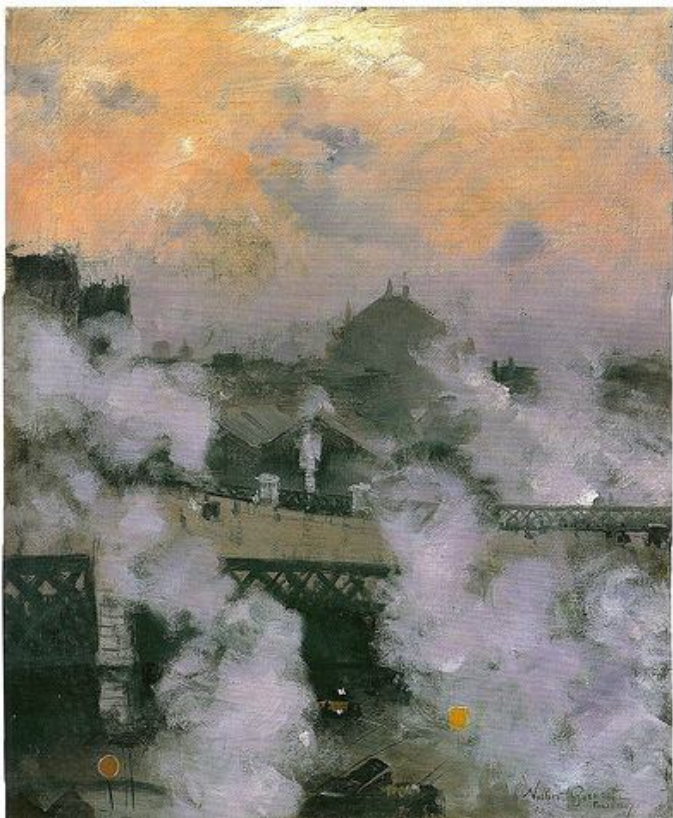
Obr.18



Geomterická úprava. Charles Angrand. *Západní železnice odcházející z Paříže*, 1886. Soukromá sbírka. Olej na plátně, 73 x 92 cm.

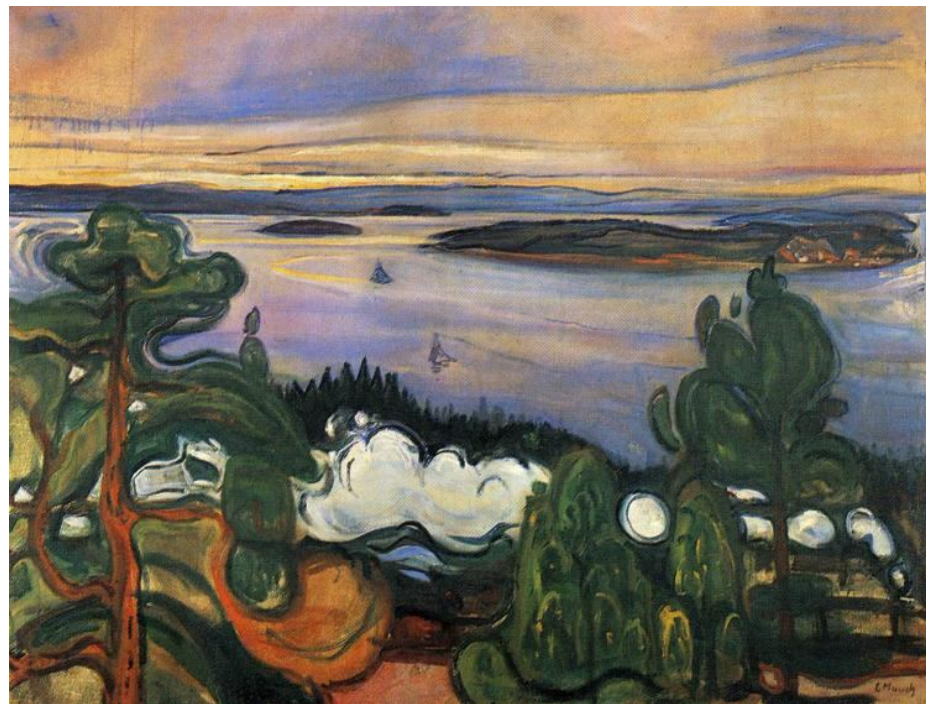
OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.19



Norbert Goeneutte. *Pont de l'Europe v noci*, 1887. Sbírká rodiny Sofacer. Olej na plátně, 46 x 57,5 cm. (Zdroj: Artilim: Online Art Gallery)

Obr.20



Edvard Munch. *Dým z vlaku*, 1900. Munch Museum, Oslo. Olej na plátně. 84.5 x 109 cm. (Zdroj: Munch Museum)

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.21



Ernst Kirchner. *Tramvaj a železnice*, 1914. Museum für Kunst und Kultur, Lübeck. Olej na plátně, 81 x 71 cm. (Zdroj: Musée Historique Environment Urbain)

Obr.22



Wassily Kandinsky. *Murnau-Pohled se železnicí a hradem*, 1909. Stadtische Galerie in Lenbach, Mnichov. Olej na kartonu, 36 x 49 cm. (Zdroj: Olga's Gallery)

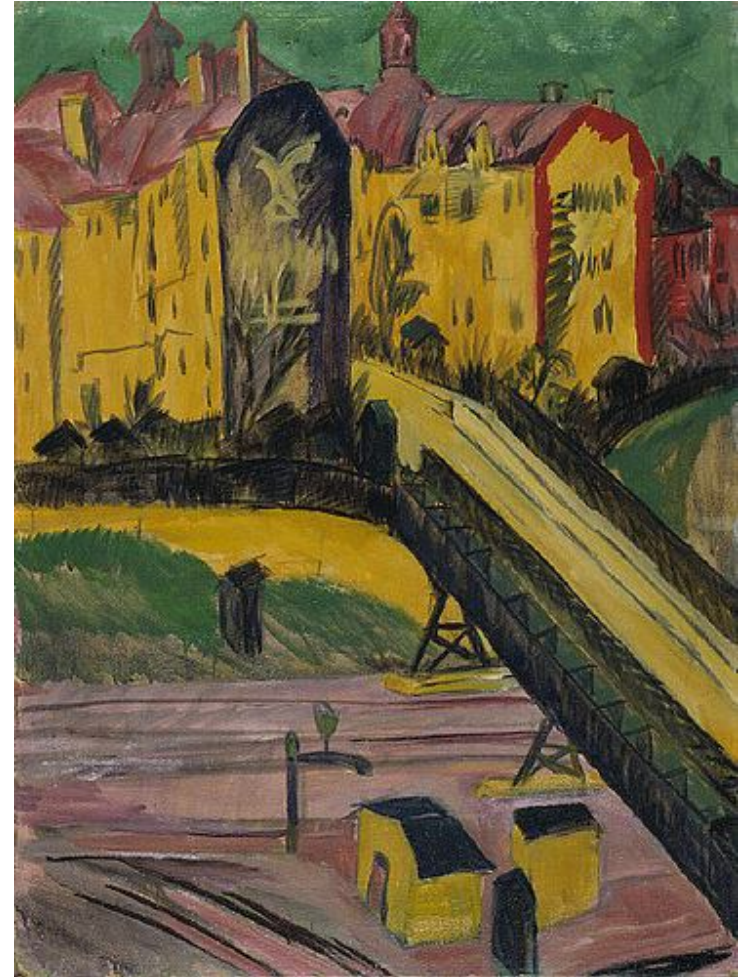
OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.23



Jais Nielsen. *Odjezd!*, 1918. Fuglsang Kunstmuseum, Lolland. Olej na plátně, 120 x 101 cm. (Zdroj: Walford)

Obr.24



Ernst Kirchner. *Pohled z okna*, 1914. Saint Louis Art Museum, St. Louis. Olej na plátně, 120,7 x 90,8 cm. (Zdroj: Saint Louis Art Museum)

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.25



Gino Severini. *Vzpomínky na cestu*, 1910. Soukromá sbírka. Olej na plátně, 81,2 x 99,9 cm. (Zdroj: Martin)

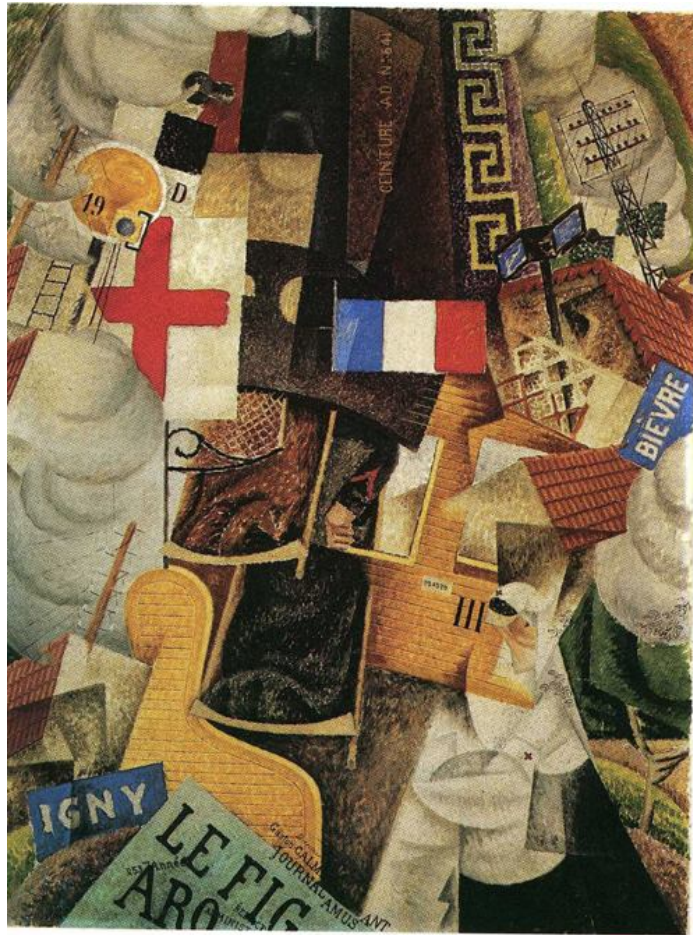
Obr.26



Gino Severini . *Vlak Červeného Kříže projíždějící vesnicí*, 1915. Guggenheim Museum, New York. Olej na plátně, 88,9 x 116,2 cm. (Zdroj: Guggenheim, New York)

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.27



Gino Severini . *Nemocniční vlak*, 1915. Stedelijk Museum, Amsterdam. Olej na plátně, 117 x 90 cm. Zdroj: Sewell Brian

Obr.28



Geometrická úprava. Gino Severini . *Vlak Červeného Kříže projíždějící vesnicí*, 1915. Guggenheim Museum, New York. Olej na plátně, 88,9 x 116,2 cm.

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.29



Gino Severini. *Vlak přijíždějící do Paříže*, 1915. Tate Modern, Londýn. Olej na plátně, 88,6 x 115,6 cm. (Zdroj: Tate Collection)

Obr.30



Umberto Boccioni. *Stavy Mysli, Rozloučení*, 1911. The Museum of Modern Art, New York. Olej na plátně, 70,5 x 96,2 cm. (Zdroj: Poggi)

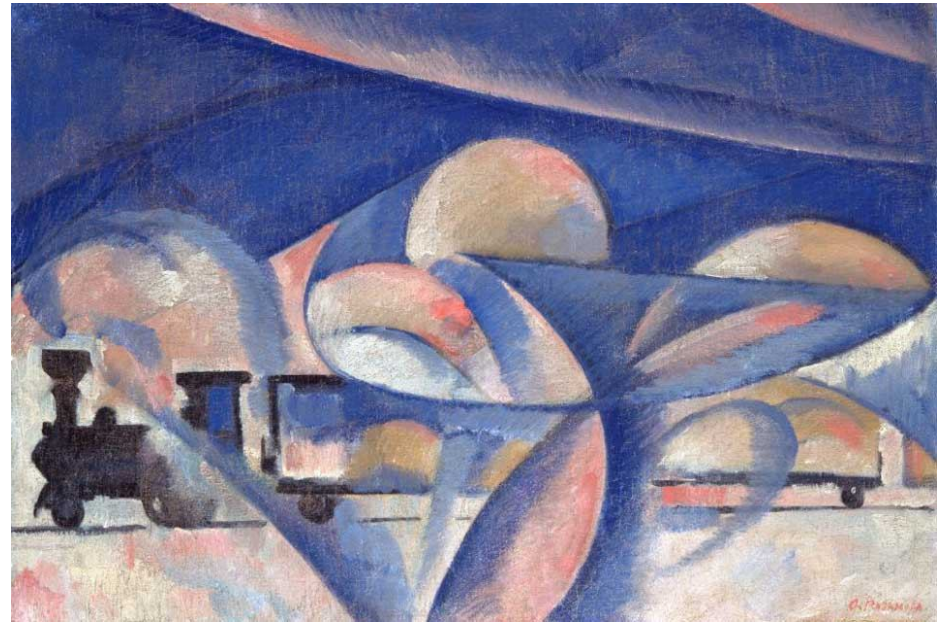
OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.31



Ivo Pannaggi. *Zrychlující vlak*, 1922. Cassa di Risparmio, Macerata, Olej na plátně, 100 cm x 120 cm. (Zdroj: Walker Art Gallery)

Obr.32



Olga Rozanova. *Kompozice s vlakem*, kolem 1910. Narodnyj Muzej, Moskva. Olej na plátně, 48,5 x 71,4 cm. (Zdroj: Zoomr)

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.33



Natalia Gončarová. *Letadlo nad vlakem*, 1913. Narodnyj Muzej Izobrazitelnych Iskustijev, Kazaň. Olej na plátně, 100 x 64,5 cm. (Zdroj: Terminartors)

Obr.34



Olga Rozanova. *Továrna a most*, 1913. The Riklis Collection of McCrory Corporation, The Museum of Modern Art, New York. Olej na plátně, 83,2 x 61,6 cm. (Zdroj: Museum of Modern Art)

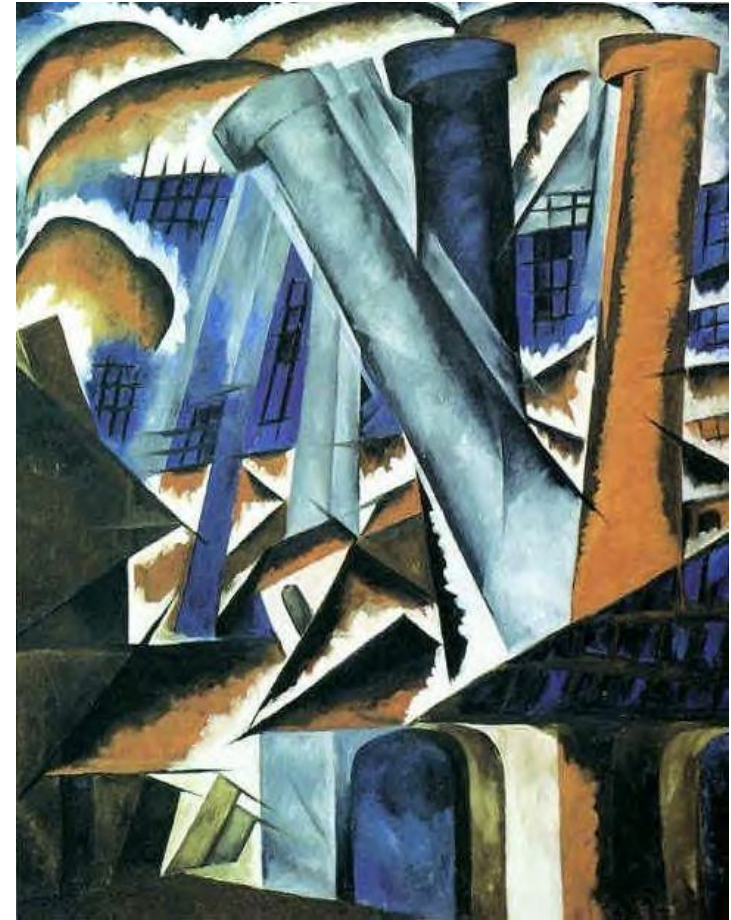
OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.35



Olga Rozanova. *Dáma v růžovém*, 1911. Muzej Izobrazitelnykh Iskustijev Ekaterinburg. Olej na plátně, 74,3 x 60 cm. (Zdroj: Bowlt, John E. a Drutt, Matthew)

Obr.36



Natalia Goncharová. *Fabrika*, 1912. Narodnyj Muzej, St. Peterburg. Olej na plátně, 102.5 x 80 cm. (Zdroj: Russian Avant-garde Gallery)

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.37



Natália Gončarová. *Cyklista*, 1913. Narodnyj Muzej, St. Peterburg. Olej na plátně, 78 x 105 cm. (Zdroj: Artexpert)

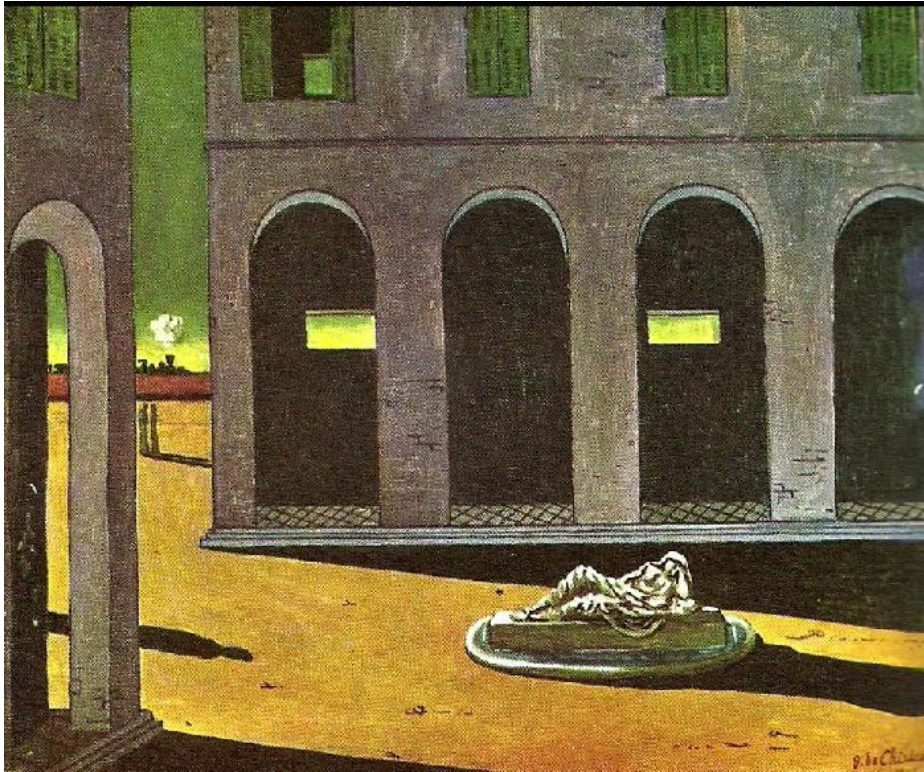
Obr.38



Giorgio de Chirico. *Piazza d'Italia*, 1913. Art Gallery of Ontario, Toronto. Olej na plátně, rozměry neznámé. (Zdroj: Istanbulsanatevi)

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.39



Giorgio de Chirico. *Piazza d'Italia*, 1912. Sbirka Jesi, Miláno. Olej na plátně, rozměry neznámé. (Zdroj: Younes and Soraya Nazarian Library)

Obr.40



Giorgio de Chirico. *Nejistota básníka*, 1913. Tate Modern, Londýn. Olej na plátně, 106 x 94 cm. (Zdroj: Tate Collection)

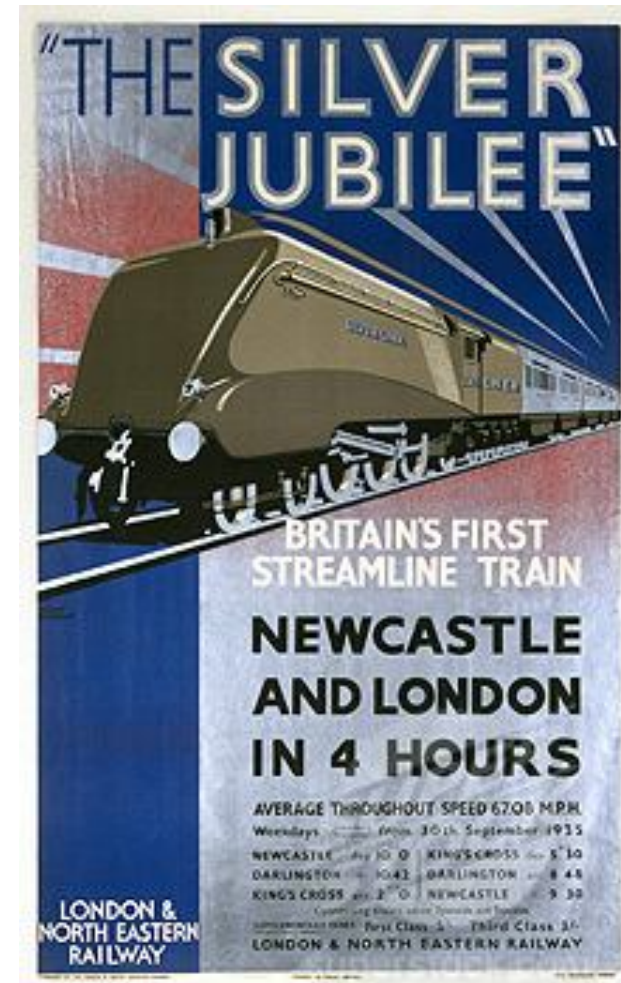
OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.41



Giorgio de Chirico. *Ariadne*, 1913. The Metropolitan Museum of Art, New York. Olej na plátně, 135,6 x 180,3 cm. (Zdroj: The Metropolitan Museum of Art)

Obr.42



Frank Newbould. *Stříbrné Jubileum*, 1935. National Railway Museum. Plakát, barevná litografie, 127 x 101,6cm. (Zdroj: National Museums of Science & Industry)

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr.43



Adolphe Mouron Cassandre. *Severní Expres*. Vytlačeno r.1927 ve Francii. Victoria and Albert Museum, Londýn. Plakát, barevná litografie. (Zdroj: Lemme van de)

Obr.44



Lokomotiva Burlington, Zephy, (fotografie: CB a QRR). Zdroj: McAdam Thomas, *High Speed Railroad Dreams*. (Zdroj: McAdam)

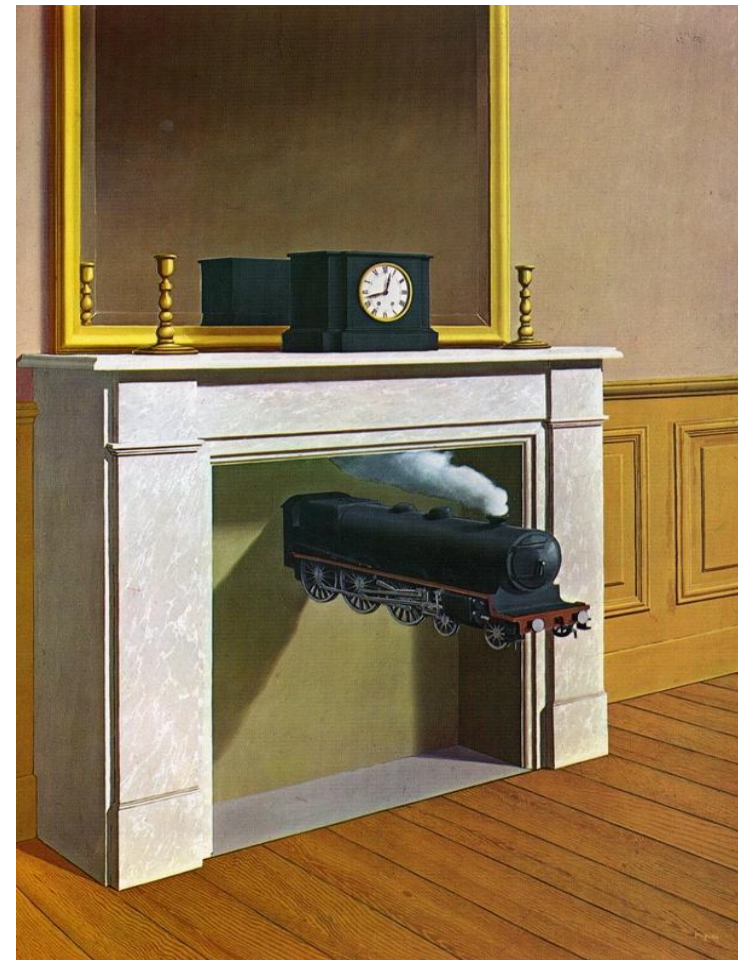
OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr. 45



Ragan Leslie. *Centrální linka v New Yorku*, 1946. Plakát, barevná litografie.
Rozměry neznámé. (Zdroj: Bedoyere, Powers)

Obr.46



René Magritte. *Znehybněný čas*, 1938. Art Institute of Chicago, Chicago. Olej
na plátně, 147 cm x 98,7cm. (Zdroj: The Art Institute of Chicago)

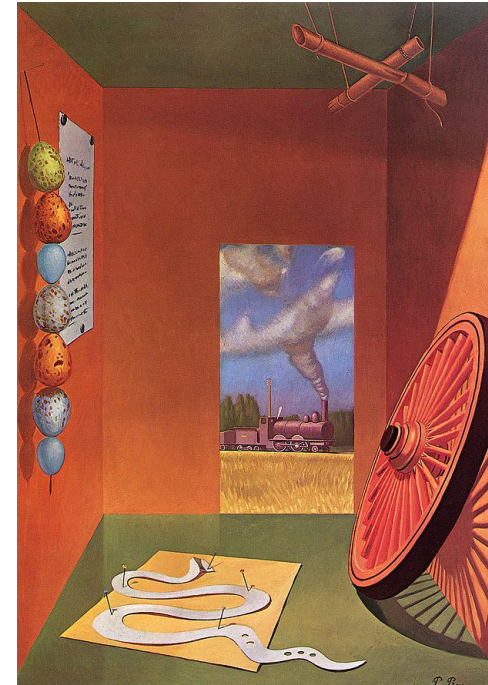
OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Obr. 47



Julian Trevelyan. *Sympózium*, 1936. Tate Modern, Londýn. Olej na dřevěné desce, reliéf, 66 x 91,8 cm. (Zdroj: Tate Collection)

Obr. 48



Pierre Roy. *Kabinet přírodovědce*, 1928. Tate Modern, Londýn. Olej na plátně, 101,2 x 74,5 cm. (Zdroj: Tate Collection)