

Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta

Katedra filmových studií

Diplomová práce

Film a vlak

Filmy odehrávající se ve vlaku

The Film and the Railways

Films which Take Place in the Train

Tomáš Ruta

Vedoucí práce: Petra Hanáková, PhD.

Praha 2006

Děkuji. Děkuji mé ženě. Děkuji Petře Hanákové za příkladné vedení této diplomové práce. Děkuji Českým drahám za dlouholetou inspiraci.

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval sám za použití literatury a pramenů uvedených v závěru této práce.

Jeseník 1. 8. 2006

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'T. Ruta', is written above a horizontal dotted line.

Tomáš Ruta

Obsah

1. Úvod	5
A) Teoretická část	
2. Film a vlak – kulturně společenské pozadí	9
3. Příjezd vlaku – filmový archetyp	21
4. Vlak ve filmu – pohled na vlak (vnější a vnitřní)	29
4a. Train-movies – filmy odehrávající se ve vlaku	32
5. „Film“ ve vlaku – jízda ve vlaku a filmové diváctví	40
6. Němý film – období ryzího sepjetí filmu a železnice	50
B) Analytická část (případové studie)	
7. <i>Friigo na mašině</i> – jízda vlakem jako náhoda	63
8. <i>Na sever severozápadní linkou</i> – svádění a pronásledování ve vlaku	70
9. <i>Jeden večer, jeden vlak</i> – život jako vykolejený vlak	76
10. <i>Evropa</i> – noční jízda poválečným Německem	83
11. <i>Kalamita</i> – vlak jako model socialismu a osobního růstu	89
12. Závěr – vystoupení z vlaku	95
13. Přílohy	98
Literatura	98
Seznam citovaných filmů	100

1. Úvod

„Takový šťastný vynález moderny, jakým je vlak, který oslavili Turner, Huysmans, expresionisté, Proust, Nabokov a Foucault a který spojuje mobilitu, nezávislost na řádu místa, ironii vůči domovu s novým způsobem setkávání s tajemstvím míst, nový prožitek času, který se vymyká finalitě činnosti, a přitom není prázdnou mezerou.“¹

Michal Ajvaz

Film i vlak jsou symboly moderní doby, rychlosti, osudovosti a pomíjivosti. Tématem této diplomové práce jsou filmy, které se odehrávají ve vlaku. Nikoli filmy, v nichž hraje železnice jakoukoliv roli. Soustředím se především na jízdu vlakem a její filmové zobrazování. Tento typ syžetů je oblíbený v literatuře i v celých dějinách filmu, protože jízda vlakem zaručuje, že se něco bude dít, i když se zdánlivě nebude dít nic. Základní premisa všech uměleckých děl odehrávajících se ve vlaku je, že cesta vlakem znamená změnu.

Práce je rozdělena do dvou částí: **teoretické**, ve které se zaměřuji na vybudování a popis vztahu mezi železnicí a kinematografií, vztahu, který je založen na modernistických základech rychlosti a mobility, a **analytické**, ve které jsem si vybral modelové příklady filmů, které zastupují určité varianty filmového zpracování jízdy ve vlaku. Jsou to: *Frigo na mašině* (The General; Buster Keaton a Clyde Bruckman, 1926), *Na sever severozápadní linkou* (North by Northwest; Alfréd Hitchcock, 1959), *Jeden večer, jeden vlak* (Un soir, un train; André Delvaux, 1968), *Evropa* (Europa; Lars von Trier, 1991) a *Kalamita* (Věra Chytilová, 1982).

Nepracuji s předem přesně daným korpusem filmových děl, ani se teritoriálně neomezuji na konkrétní národní kinematografii. To, co vytvářím, je určitá typologie možností, jak se ve filmu zobrazuje situace jízdy ve vlaku. K opozici k filmovému žánru road-movies vytvářím filmový typ „train-movies“,

¹ Ajvaz, Michal: Sny gramatik, záře písmen. Hynek, Praha 2003, s. 79.

který jednoduše znamená film, který se odehrává ve vlaku. To, co je zastřešující pro všechny vlakové filmy, je paralela mezi filmovým diváctvím a pohledem z jedoucího vlaku. Na základě podobností mezi jízdou vlakem se zkušeností filmového diváctví budují koncept podobného režimu viditelnosti, které umožňují tyto aparáty: pasivní divák-cestující je v omezeném prostoru zaujat obrazem s rámem, na jehož vývoji nemá žádný vliv.

V úvodu zkoumám kulturní a společenské pozadí souvztažnosti mezi železnicí a kinematografií. Vlak pomohl vytvořit nové typy sociálních vazeb a situací a zároveň posloužil jako téma mnoha literárních a uměleckých děl. Vlak i kino jsou speciální prostory, v nichž platí určitá pravidla chování a zvláštní vztah k času a prostoru. V 19. století železnice, oblíbené panorámy a diorámy, pouťové atrakce a jiné stimuly městského prostředí „připravily“ percepční systém moderního člověka pro přijetí a pochopení filmové podívané jako obrazu-stimulu, jako dalšího druhu atrakce.

Základní kinematografickou situací je příjezd vlaku. Již od počátku kinematografie vytvořili bratři Lumièrové archetyp zobrazování příjezdu vlaku, který byl následně nesčetněkrát variován a citován. Tento filmový „archetyp“ se dodnes uplatňuje jako častý začátek hraných filmů, ať už znamená příjezd vlaku s hrdinou nebo jeho odjezd někam, kde se má příběh odehrávat.

Invenční režiséři němé éry byli uchvázeni možností zachycovat pohyb a v souladu s modernismem jej dynamicky rytmizovali pomocí střihové sklady. Vlak byl v té době nejrychlejší dopravní prostředek, symbol pokroku a dynamicky se rozvíjející městské společnosti. Vedle tohoto experimentálního zachycování železniční dynamiky, která vedla k abstrakci, se již od počátku hraných filmů využívalo jízdy vlakem jako potenciální možnosti zločinu, náhodného setkání budoucích milenců nebo vtipné konfrontace mezi člověkem a strojem.

Inspirací pro zvolení tématu diplomové práce mi byly materiální analýzy Tartuské školy v estonském Tartu, hravost nové literární historie Stephena Greenblatta i návrat do archivů a filmoték nových filmových historiků. Ti se věnují především němému filmu a demýtizaci filmové historie. Těmto směrům bádání a analýz je společná především jistá nedůvěra ve schopnost

komplexního uchopení vědeckého paradigmatu daného oboru, a proto vytváří spíše konkrétní problémové trsy nebo mezioborové průniky k jiným oborům. Nespoléhají se na tradiční zobecňování historie, která je založena na kauzálním popisu „velkých“ událostí, ale do popředí staví i události všedního dne, zohledňují vliv autora i ideologické pozadí textů. V souvislosti s novou filmovou historií vzniká průnik s touto diplomovou prací vzhledem k zájmu o raný film a film jako médium ve vztahu k jiným kulturním fenoménům. Tom Gunning nebo Thomas Elsaesser budují „alternativní“ dějiny filmu, v nichž nejsou hlavní umělecké funkce filmových děl, ale spíše systém kulturně historického pozadí vzniku a produkce těchto filmů. Zkoumají diváckou recepci, kontexty technologické i ekonomické. V těchto intencích se pohybuje i tato diplomová práce, která není historií filmů, které se odehrávají ve vlaku, ale spíše víceúrovňovým zkoumáním filmů ve vztahu k železnici s důrazem na filmovou recepci. Od Toma Gunninga přejímám terminologii kinematografie atrakcí², která zastřešuje rané filmy přibližně do roku 1903 či 1904, a znamená kinematografii, v níž není hlavní důraz kladen na vyprávění, ale na předvádění „pohyblivých atrakcí“ zdůrazňujících akt dívání se. Obecně se v raném filmu zdůrazňovalo předvádění a ukazování.

Soustavně se vztahem filmu a vlaku zabývá americká filmová historička Lynne Kirbyová, jejíž kniha *Parallel Tracks (The Railroad and Silent Cinema)*, nebo článek *Male Hysteria and Early Cinema*, představují průkopnické dílo v tématu filmu ve vztahu s vlaky. Její hledisko je založeno na gendrové analýze vlakových filmů a jejich interpretaci v rámci feminismu inspirovaného freudovskou teorií hysterie. „Vlak lze pojímat jakožto mechanického dvojníka filmového aparátu, který nabízí prototypický zážitek z dívání se na zarámovaný, pohyblivý obraz. Obojí jsou prostředky dopravující pasažéry do naprosto odlišného místa, obojí jsou vysoce zatížené prostředky narativních událostí, příběhů, křížení cest cizích lidí, a v obou případech jsou založeny na

² Viz Gunning Tom: Film atrakcí: raný film, jeho diváci a avantgarda. In: *Iluminace*. Roč. 13, 2001, č. 2, s. 51 – 57. Nebo Gunning, Tom: Estetika úžasu. Raný film a (ne)důvěřivý divák. In: *Nová filmová historie*, s. 149-166. Tento pojem poprvé použil společně s André Gaudreaultem v přednášce s názvem „Cinéma des premiers temps: un défi à l'histoire du cinéma?“ na konferenci *Nouvelles Approches de l'histoire du cinéma* v Cerisy v roce 1985.

základním paradoxu: současně tu jde o pohyb i nehybnost.³ Její texty nejlépe dokazují stav a úroveň bádání o tomto tématu. Spíše než feministické hledisko preferují kulturně historický a mezioborový přístup podobný novým filmovým historikům s používáním pojmů a koncepcí popsanych v následujícím odstavci.

Tematikou železnice ve vztahu ke kulturním fenoménům se zabýval Michel Foucault (koncept prostorové heterotopie, prostorově ohraničeného místa se zvláštními funkcemi), Wolfgang Schivelbusch (pojem panoramatické vnímání, což je zjednodušeně pohled na krajinu zarámovanou oknem vlaku a horizontem s časoprostorovými deformacemi od normálního vnímání - mimo jiné je to způsobeno tím, že obrazy ve vlaku prezentuje stroj), Miroslav Petříček (nádraží jako prostor nikde a nikoho, nádraží jako místo přechodu), Vladimír Macura (železnice jako fenomén národní identity a zdroje literárních námětů), nebo Zdeněk Mauthauser (přístup k železnici jako k „vlak-hře“, která má svoje pravidla umožňující skloubení protikladných železničních principů pomíjivosti a staticnosti, volnosti jízdy a pevného jízdního řádu...).

³ Kirby, Lynne: Male Hysteria and Early Cinema. In: Camera Obscura 17. May 1988, s. 113.

A) Teoretická část

2. Film a vlak – kulturně společenské pozadí

„Lokomotivy budou rušit krávy na pastvě a slepice při snášení vajec. Vesnice v sousedství dráhy vyhoří. Ptactvo nebude moci žít ve vzduchu otráveném lokomotivami, znemožní se chov bažantů a lišek. Koně stanou se bezcennými. Majitelé hostinců zchudnou. Cesty po železnicích budou nesmírně nebezpečné, poněvadž lokomotivy explodují a roztrhají cestující na kusy.“⁴

Z diskuse v anglickém parlamentě v roce 1823.

Vznik profesionální železnice (1814, 1825)⁵ se přibližně kryje s vynálezem fotografie (1816, 1839)⁶. Svým způsobem nastolily tyto „aparáty“ éru technických obrazů, které lze libovolněkrát reprodukovat. Vlaky projíždí neustále stejnou trasou a „rámuji“ krajinu ve stejných úhlech. Vlaky urychlily dynamický vývoj 19. století a vlak se stal symbolem modernismu. Mezi další můžeme považovat Světové výstavy konce 19. a začátku 20. století, panorámy, kabarety, automobil, telegraf, elektrifikaci atd.

⁴ Z diskuse v anglickém parlamentě v roce 1823. In: Pacovský, Jaroslav: Lidé, vlaky, koleje. Panorama, Praha 1982, s. 3.

⁵ V roce 1825 byla otevřena Stockton & Darlington Railway, jejíž stavbou byl pověřen George Stephenson, který v roce 1814 postavil svou první parní lokomotivu. Byl to právě on, kdo na této 40 km dlouhé trati prosadil parní provoz. V den otevření (25. 9. 1825), projel trať s jednou ze svých lokomotiv – Locomotion No. 1. Vlak dosáhl rychlosti 13 km/h. Tato jízda vyvolala o železniční dopravu velký zájem, že už o devět měsíců později vznikl plán na výstavbu první meziměstské tratě mezi Manchestrem a Liverpoolem. Projektováním a stavbou této 64 km dlouhé trati byl opět George Stephenson. Za účelem výběru nejvhodnější lokomotivy pro tuto dráhu byly v říjnu 1829 uspořádány závody lokomotiv. Vítězem se stala lokomotiva Rocket postavená George Stephensonem a jeho synem Robertem. Za prvních pět let provozu přepravila Liverpool & Manchester Railway pět milionů cestujících.

Lit: Pacovský, Jaroslav: Lidé, vlaky, koleje. Panorama, Praha 1982.
Herring, Peter: Vlaky a železnice. Slovart, Bratislava 2005.

⁶ V roce 1816 objevil Nicéphore Niépce nový technický postup zaznamenání světla, heliografii. Ta vedla k objevení negativního procesu vzniku fotografií na bázi negativ-pozitiv. V roce 1839 Daguerre tento postup zdokonaluje a dává jej k dispozici veřejnosti. Jeho technologie umožňovala vytvářet jen pozitivní snímky na kovu. Pro téma dynamiky 19. století je důležité, že Daguerre byl malířem panorám a byl to muž spektaklu schopný tuto techniku dynamizovat.

Lit: Co je fotografie. 150 let fotografie. Videopress. Praha 1989.
Císař, Karel ed: Co je to fotografie? Hermann & synové, Praha 2004.

Vlak jako takový přinesl do společnosti velké změny. Lidé začali dojíždět za prací, cestování se demokratizovalo (i když existovaly vozové třídy, všichni jeli stejným vlakem), vznikla nová společenská situace při setkání neznámých lidí, vzniklo nové trauma z železničních neštěstí, koloniální vlády budovaly železnici pro transport surovin, malárie mohla být rozšířena mezi kontinenty, Američané úspěšným protnutím kontinentu⁷ definitivně „vyvlastnili“ půdu původním obyvatelům a začali deportovat indiány do vyhrazených sídlišť, zásluhou železnice byla zeměkoule rozdělena do časových pásem, čímž se na lokálních železnicích prosadil jednotný čas a předešlo se mnoha železničním nehodám způsobených vlivem časové nejednotnosti různých prostorů, válečná strategie získala díky vlakové logistice zcela nové rozměry. Železnice napomohla především ekonomickému růstu průmyslových zemí, jako byla Anglie, Spojené státy americké nebo Německo, a koncem 19. století se stala nejmasovějším a nejrychlejším dopravním prostředkem. Železniční průmysl byl jedním z prvních, do jehož regulace a kontroly začal v mnoha případech vstupovat stát, podobně jako tomu je ve filmové tvorbě. Film i vlak fungují jako sociální aparáty, které pomohly homogenizovat publikum heterogenního původu.

Vlak zasáhl i do formujícího se národního vědomí v Českých zemích. Jistý vliv mohl mít článek J. E. Purkyně v Časopise Českého muzea „O železnodrahách a jejich nevyhnutelné potřebnosti v Evropě“ z roku 1839, který je sice pouze upraveným překladem německé studie Ludwiga Rellstaba., ale na dlouhou dobu ustanovil základní „vlaková témata“ a terminologii. V tomto textu se vyzdvihuje komplexní dopad železnice na oblast kulturního rozvoje. Prakticky zasáhl vlak do národních otázek od roku 1883, kdy vznikl v Českých zemích fenomén tzv. divadelního vlaku, což byly speciálně

⁷ Názorný rozdíl mezi příjezdem prvního vlaku do Prahy v roce 1845 a setkáním první americké transkontinentální železnice v Utahu roku 1869 lze vidět z dobových fotografií. „Zatímco na všeobecně známém vyobrazení legendárního setkání v Utahu jsou vedle lokomotiv desítky dělníků v pracovních oděvech – a nikde žádné prapory či girlandy – zobrazení příjezdu prvního vlaku do Prahy je téměř salónní záležitostí. Velká slavobrána s nápisem *Willkommen*, vlající prapory, ve spořádaném špalíru vítající občané. Oproti syrovosti amerického výjevu téměř barvotisková idyla.“ In: Mokres, František: Železnice jako kulturní fenomén. Osudový vlak (Sborník přednášek vědecké konference). Vydavatelství a nakladatelství Ing. Václav Svoboda, Praha 1995, s. 25.

vypravené vlaky do Prahy na představení v znovuotevřeném Národním divadle. „První divadelní vlak přijel na řádné představení do Prahy z Kolína 28. listopadu 1883 na Smetanovu Prodanou nevěstu. Divadlo bývalo právě zásluhou těchto vlaků zcela vyprodáno a po Praze dokonce koloval vtip, že Pražan se dostane do divadle jen tehdy, koupí-li si vstupenku v Nymburku nebo v Roudnici. Vrcholem tohoto železničního putování byl nesporně příjezd výpravy amerických Čechů v červnu roku 1885. Protože příjezd každého takového vlaku do Prahy byl spojen se slavnostním uvítáním na nádraží, měnila se tato přivítání často v národní vlastenecké manifestace. To byl také důvod, proč vítání přímo na nádraží policie časem zakázala.“⁸ Názorně národní vítání zinscenoval Jiří Krejčík ve filmu *Božská Ema* (1979) ve scéně vítání Emy Dustinové po skončení první světové války.

V malířství inspirovala železnice především progresivní umělce rozcházející se s závislostí na tradiční perspektivě a klasicistních normách. Pro impresionistické malíře se vlak stává novým námětem, který představoval útok na tradiční estetické objekty. V malířství se dynamikou vlaku inspiroval Turner (obraz *Děšť, pára, rychlost*, 1844, Londýn, National Gallery), Manet (obraz *Železnice*; 1873, Washington, National Gallery) a impresionisté. Kouř a pára se svou proměnlivostí a světelnou variabilitou staly vděčným tématem Monetových (série obrazů *Nádraží Saint-Lazare*; 1877, Musée d'Orsay, Paříž) ale například i Pissarových obrazů. Vlak je na nich zobrazován jako fenomén rychlosti, ale především vizuálních efektů, které železnici řadí do sfér nových forem vyjadřování světelných okamžiků a atmosfér než do sfér nebezpečí a stimulů.

Častým námětem uměleckého zobrazení se staly železniční nehody. Dodnes se na plakátech prodává fotografie fotogenicky zhroucené lokomotivy na nádraží v pařížském Montparnassu, která se zřítily 22. října 1895 na ulici, rozdrtila stánek a zabila jeho majitele. Jedoucí vlaky figurovaly na obrazech v kontrastu k unikajícím a panikařícím chodcům. Vlakové a tramvajové nehody s oblibou zobrazoval tisk a periodika na přelomu 19. a 20. století. „Zvlášť

⁸ Mokres, František: *Železnice jako kulturní fenomén*. In: *Osudový vlak*. Vydavatelství a nakladatelství Ing. Václav Svoboda, Praha 1995, s. 26.

bohaté stopy posedlosti dobové kultury smyslovými útoky modernity skýtá ilustrovaný tisk. Humoristické časopisy a bulvární (sensational) noviny prozkoumávaly chaos moderního prostředí s jakousi panikou, kterou se v různých stupních vyznačoval soudobý diskurs o moderním životě. Mnoho kreslených vtipů zobrazovalo novou krajinu komerčních svodů jako jaksi děsivé, agresivní stimuly.⁹ Jakmile se železniční a tramvajová doprava stala součástí normálního života, všeobecný strach z potenciálních nehod zmizel.

V literární tvorbě „vlak prudce otevřel možnosti komunikace mezi různorodými společenskými vrstvami a pomáhal tak nepřímo nastolit zcela nové typy syžetů v literatuře. Již v generaci májovců krystalizuje typický příběh z vlaku: ve skupině lidí vzájemně si zcela cizích dojde k nahodilému kontaktu. Často jde o kontakt verbální, o vyprávění, ale nejde pak o žádný hovor „ve stínu lípy“, sousedskou besedu dávno známých a blízkých, ani o vpád cizince z vnějšku do uzavřené vesnické komunity, ale důsledně o letmé nahlédnutí do jiného „osudu“ při společném „nadhledně“ rychlém pohybu prostorem. (...) Ale rubem těchto spojení vyhocených rychlým pohybem vlaku je od počátku vědomí letmosti, prchavosti, ale i povrchnosti kontaktu, k němuž vlak vybízí.“¹⁰ Ve vlaku se odehrává mnoho náhodných setkání a nepravděpodobných situací. Nově seznámení lidé potenciálně tvoří dramatický konflikt, možnost náhlého odhalení tajemství nebo nepravděpodobného setkání s důležitou osobou. Zpoždění se nedá naplánovat. Přitom vlak jako funkční výsledek determinovaného programu grafikonu by se měl všech nahodilostí vystříhat. Jedná se o zvláštní druh nepravděpodobnosti, kterou právě předem daná pravidla dovolují vytvářet. Těchto aspektů akce a setkání ve vlaku plně využívají filmaři, pro něž se vlak stal synonymem osudovosti a dynamiky.

Tématicky zpracovává jízdu vlakem Tolstoj ve svém románu *Anna Karenina*, v němž se Anna s Vronským seznámí ve vlaku a společně jsou svědky smrti člověka pod jeho koly, což předznamenává a zrcadlí Anninu

⁹ Singer, Ben: Modernita, hyperstimuly a vzestup populární senzačnosti. In: Nová filmová historie. Hermann & synové, Praha 2004, s. 192.

¹⁰ Macura, Vladimír: Český sen. NLN, Praha 1998, s. 164 a 165.

sebevraždu v závěru románu. Při pečlivější analýze tohoto románu může čtenář vysledovat, že Tolstoj používá jízdu ve vlaku jako odcizující prostředek. V druhé části románu lze z lokalizace Anny a Vronského usoudit, že se vzhledem k sobě vztahují zrcadlově, že se doslova míjejí ve vlacích na trase Petrohrad – Moskva. Když Anna jede do Petrohradu, Vronský se objeví v Moskvě...¹¹ Toto míjení je obzvláště zajímavou představou, když si uvědomíme, že se někdy protínají během jízdy v protijedoucích vlacích. Ve vlaku se rovněž seznámí postavy knížete Myškina a Parfena Rogožina v Dostojevského *Idiotovi*.

V Tolstého novele *Kreutzerova sonáta* je jízda vlakem využito jako narativního rámce pro vyprávění. Podobný rámeček zvolil pro svůj film *Čapkovy povídky* (1947) Martin Frič, kde si cestující ve vlaku vyprávějí neuvěřitelné příhody. V *Kreutzerově sonátě* je důležitější, že během vyprávění ve vlaku vzpomíná Pozdnyšev na svou cestu vlakem bezprostředně před vraždou: „Těch osm hodin jízdy ve vlaku bylo pro mě peklem a nezapomenu na to celý život. Ať proto, že jsem si už při nastoupení živě představil svůj příjezd, nebo proto, že jízda vlakem tak rozčiluje, zkrátka jakmile jsem nastoupil do vlaku už jsem nemohl ovládnout svou fantazii, která mi bez ustání s neobyčejnou jasností začala malovat obrazy rozpalující mou žárlivost, jeden za druhým a jeden cyničtější než druhý a stále o tom samém...“¹² Tím Tolstoj nejen předznamenává subjektivnost a osudovost jízdy vlakem, který „vleče“ své cestující k jejich činům, ale také zde prosvítá Tolstého názor o úpadku mravů vlivem moderních civilizačních prostředků.¹³

¹¹ Odvolávám se na analýzu tohoto románu na semináři s Miroslavem Sýkorou (FF UP Olomouc).

¹² Tolstoj, L. N.: *Kreutzerova sonáta*. In: *Po plese a jiné prózy*. Odeon, Praha 1975, s. 136.

¹³ Na příkladu jemného propojení železničního aparátu se svými cestujícími dokazuje Rudolf Steiner ve svém textu o Panně Orleánské „násilný“ civilizační pokrok: „Ti pozorní (vnímaví), kteří někdy jeli v noci v lůžkovém vagónu, mohli učinit pozoruhodnou zkušenost: že při procitnutí – a při takové příležitosti se přece můžeme probouzet velmi často – něco následně rachotí z toho, co je kolem, z mechanismu vlaku, a že ve snu lze vnímat něco z rachotu a pískotu vlaku nebo parníku, v němž pak jsme, když procitneme. Příčinou je to, že naše duše vlastně není v našem těle, nýbrž že je v okolí našeho těla a je vsazena do těchto mechanismů. Jenže do ruchu naší doby nejsme vsazeni pouze při takových příležitostech...“ In: Steiner, Rudolf: *Přednášky II*. Michael 1998, s. 101 – 102. (poznámka pokračuje na druhé straně)

V průběhu 20. století nabývá vlak a jeho literární zpracování existenciálních rysů. Ke svéráznému posunu v prožitku jízdy vlakem dochází v novele *Moskva-Petušky zpáteční* (1969) od ruského undergroundového spisovatele Venedikta Jerofejeva. Celý text je psán jako subjektivní popis jízdy vlakem z Moskvy do vytoužených Petušek příměstským vlakem, v němž hlavní hrdina zažívá v alkoholickém opojení nejrůznější vize a příhody demaskující fungování socialistického státu. Jerofejev používá vlaku jako metaforu sovětského Ruska, jehož zakládajícím řádem je alkoholismus, uplácení a bezvýhodná melancholie. Groteskní rovinu novely představují podrobné popisy (vlastně seznamy) požitého alkoholu a téměř surrealistická setkání se Sfingou, Satanem nebo Anděly. Jízdu vlakem Jerofejev interpretuje jako halucinační cestu, jejíž strukturaci tvoří zastávky, různé alkoholické nápoje a delirické vize. Vlak jako prostor pro halucinace.

Filmaři se zmocnili vlaku a začali jej natáčet ze všech možných úhlů. Lze vidět podobnost mezi filmovým pásem a kolejnicemi, v níž mezery mezi pražci představují filmová okénka – fotogramy. Podobně lze nahlížet na koleje jako na metaforu řetězů připoutaných k zemi. Vlak znamená možnost dostat se „dále“ a „rychleji“, ale za cenu proměněné krajiny, kde spolu s ní vtrhla i průmyslová ideologie jejích budovatelů. Vlak je vzhledem ke krajině principem formujícím, téměř až znásilňujícím její panenské kouty, vzhledem k člověku je principem svobodného pohybu a trhu. Železnice spojuje protichůdné aspekty – „zotročující“ (deportace indiánů a židů, ničení původní krajiny) i svobodný (turistika, pohyb, dálky); staticnost („prázdný“ čas během jízdy vlakem) i rychlost („zmenšující“ se vzdálenosti mezi městy); osudovost (železniční nehody, vztah železničářů k drahám) i prchavost (kontakt mezi spolucestujícími je založen na letmém seznámení, svět kolem vlaku se stává neuchopitelným). V podobných intencích charakterizuje vlak Zdeněk Mathauser: „V životě a na železnici se do jisté míry opakuje totéž. Na jedné

Podobný názor, ale s jiným významem prezentuje Marcel Proust, když popisuje noc ve vlaku: „Byl jsem obklopen uklidňující aktivitou všech pohybů vlaku, které mi dělaly společnost, byly ochotny se mnou hovořit, kdybych nemohl spát, konejšily mě svým hlukem...“ In: Proust, Marcel: Hledání ztraceného času II. Odeon, Praha 1979, s. 209.

straně neustálá změna, cesta, dosahování dalek, vzepětí k novému, neznámému; na druhé straně na dráze bezpodmínečná, v životě alespoň částečná nutnost tuto cestu k plánovanému a snovému uskutečňovat v pevně ukuté reguli, na kolejích, které nelze posunout, v konvenci, která je de iure nezměnitelná: je-li opuštěna, znamená to vykolejení a katastrofu.¹⁴ Podobně film spojuje protiklady – dovoluje dostat se blíže k dříve nepoznaným aspektům reality v rámci dokumentárního filmu, ale zároveň umožňuje únik od reality do světa diegeze a fantazie; oceňují se režiséři s autorským rukopisem, ale pro diváky představuje lákadlo především filmové hvězdy.

V intencích estetiky modernismu lze vidět podobnost mezi mechanistickou technologií železnice i kinematografie. „Kamera má s lokomotivou styčné body: kovovou mechaniku typickou pro imaginaci inženýra onoho století, přičemž obě, lokomotiva i kamera, ostatně spočívají na transformaci kruhového pohybu v pohyb podélný, na transformaci pohybu na místě v přemístění.“¹⁵ Vlak i film fungují jako mechanické extenze lidského zraku, ale také jako mechanické extenze dopravních prostředků: „Mohli bychom představit řadu dopravních prostředků (vlak, automobil, letadlo...) a souběžně s nimi řadu prostředků výrazových (grafika, fotografie, film): kamera by se potom ukázala jako nějaký výměník či spíše jako zobecnělý ekvivalent přemístovacích pohybů.“¹⁶ Síla parního stroje, která je převedena do jízdy vlaku, neodpovídá energetickému potenciálu kamery a projekčního aparátu, jejichž zakládajícím řádem je „pouhá architektura světla“. Vlak stojí vedle kamery jako reálné vedle imaginárního, jako stroj vedle svého modelu zbaveného síly s jinou funkcí.

Železnice a film se na přelomu 19. a 20. století propojovali v myšlení také díky tomu, že strojovost a modernost byly chápány jako synonyma. O co jiného se snažili futuristé nebo konstruktivisté než o propojení strojovosti a

¹⁴ Mathauser, Zdeněk: Vlak-úděl a vlak-hra. In: Osudový vlak. Vydavatelství a nakladatelství Ing. Václav Svoboda, Praha 1995, s. 9.

¹⁵ Aumont, Jacques: Proměnlivé oko aneb mobilizace pohledu. In: Nová filmová historie. Hermann & synové, Praha 2004, s. 171.

¹⁶ Deleuze, Gilles: Film 1. Obraz-pohyb. NFA, Praha 2000, s. 13.

lidského myšlení. „Každodenní život kolem roku 1900, v něm se stalo běžným (a to nejen pro Einsteina a Poincarého) pohlížet na čas, konvence, inženýrství a fyziku jako na něco, co patří neoddělitelně k sobě. V oněch desetiletích dávalo dokonalý smysl směřovat stroje a metafyziku. O století později se tato blízkost věcí a myšlenek zjevně vytratila.“¹⁷, píše v roce 2003 Peter Galison v souvislosti s problémem standardizace času. Problémem, který železniční doprava vzhledem k nutnosti přesného provozu pomohla vyřešit na konferenci o všeobecném čase, která se konala od 11. 10. 1883 v Chicagu. Na této konferenci se zástupci železničních společností USA dohodli, že od 18. 11. 1883 budou používat jednotný časový systém založený na rozdělení do čtyř časových pásem podle poledníků se základním v Greenwichi. Pro USA to znamenalo, že poledne 18. 11. 1883 bude jednotným časem železnice, ale i časem New Yorku založeným na základě sedmdesátého pátého poledníku protínajícího toto město. Touto časovou reformou v USA se položil základ pro přijetí celosvětově uznávaného systému rozdělení zeměkoule do dvaceti čtyř časových pásem podle zeměpisných délek. „Vlaky jsou velkými učiteli a vychovali lidi při výuce a dodržování přesného času. Železnice změnily prožitek času v celé Evropě i Americe. Pro stále větší část obyvatelstva jízdní řády určují čas a tak uskutečňují globální současnost.“¹⁸

Vlak i kino mohou být pojímány jak zvláštní druh prostoru, heterotopie, jimiž Michel Foucault chápe takové typy prostorů, „které mají tu zvláštní vlastnost, že zaujímají vztah ke všem ostatním místům, a to takový, že zpochybňují, neutralizují, nebo převracejí soubor vztahů, které označují, zrcadlí nebo reflektují.“¹⁹ Vlak a kino jako prostory zaujímající k jiným místům určitý vztah spadají do kategorie *heterotopíí uzavřených prostorů*, do nichž je vstup buď vynucený (kasárny, věznice), nebo je jedinec povinen podřídit se

¹⁷ Galison, Peter: Einsteinovy hodiny a Poincarého mapy (Říše času). Mladá fronta, Praha 2005, s. 32.

¹⁸ Tamtéž, s. 107.

¹⁹ Foucault, Michel: O jiných prostorech. In: Myšlení vnějšku. Herrmann & synové, Praha 1996. s. 75.

určitým rituálům či pravidlům. „Abychom se dostali dovnitř, musíme mít určitou propustku a jsme povinni vykonat určitá gesta.“²⁰ V našem případě je to zakoupení jízdenky nebo vstupenky, a ta nám dovoluje využít časoprostor vlaku nebo kina k přesunu do jiného časoprostoru, do něhož se chceme dostat. Uvnitř těchto prostorů panují zvláštní pravidla jak pro chování, tak pro pohyb, která jsou zkonvencionalizována pomocí konkrétních pravidel a zákazů. „Záchodu se nesmí používat, pokud je vlak ve stanici. Po začátku projekce je vstup do sálu zakázán.“ Platí zde také zvláštní mody společenského chování a vztahů. Oslovit cizího člověka na ulici je výstřednost, ale ve vlaku je to normální stejně jako dotaz na bezprostřední filmový zážitek souseda po skončení filmu. V různých kulturách platí speciální nařízení týkající se jak rozmístění uvnitř vlaku podle vozových tříd, tak druhů vagónů nebo pohlavní separace.

Klasické nádražní budovy se často podobají velkým divadlům stavěným v neorenesančním stylu 19. století. Uspořádání pokladen, čekáren nebo bufetů je v obou těchto heterotopiích velmi podobné. Nádraží je podobně jako divadlo místo sociálního setkání rozdílných lidí, tvoří jakýsi „mikrokosmos“, svět sám pro sebe, a vlak potom slouží jako zmenšený model nádražní směsi lidských typů a osudů. Roku 1846 napsal francouzský literární a divadelní kritik Théophile Gautier: „Každá víra se dokáže vtělit do chrámu. Sledujeme-li pozorně kostely nejmladšího data, není nejmenších pochyb o tom, že náboženství našeho století je náboženstvím železnic.“²¹

Miroslav Petříček chápe nádraží jako přechodový prostor, kde všemu vládne dočasnost a prchavost. Na nádraží člověk nejde setrávat, ale pouze procházet ve své touze být již někde jinde. „Každý, kdo je na nádraží, je už vlastně duchem někde jinde, je již u cíle své cesty; není zde, nýbrž tam. Nádraží je cosi jako přeryv v souvislém řádu věcí a míst, a právě proto tu jsme nesví: nepatří totiž ani k řádu všednosti, ani k řádu svátku. Je to zvláštní a

²⁰ Tamtéž s. 83.

²¹ Gautier, Théophile. In: Mignot, Claude: Architektur des 19. Jahrhunderts. Deutsche Verlags-Angstalt, Stuttgart 1983, s. 237. In: Petrasová, Taťána: Vlaky a katedrály. Sborník Osudový vlak. Vydavatelství a nakladatelství Ing. Václav Svoboda, Praha 1995, s. 35.

podezřelý „mezisvět“, nicotná chvíle mezi nejbližší uplynulým a nejbližší příštím. Na nádraží nelze být; zde je možné buď spěchat, anebo netrpělivě vyčkávat.²² Svými vlastnostmi je nádraží dualistické: příjezd-odjezd, vendovnitř, čekání-spěchání, utrácení-žebrání, setkání-loučení. Pomocí těchto dvojic lze vyvodit, že nádraží funguje na principu logických jedniček a logických nul, jako digitální svět buď a nebo. Nádraží jako prostor s principem vyloučeného třetího. Tím můžou být pouze bezdomovci, kteří nalézají na nádraží dočasný azyl, ale jejich bezdomoví je také „nikde“, protože nemají nikam namířeno a nikam nepatří. Stvrzují tak nádražní de-lokalizaci.

Heterotopie nádraží je místem „přechodu“, kde již (anebo už) jsme někde jinde. Nedá se zde nic dělat a nikdo tady ani nic nedělá. Jedná se o heterotopii přechodového typu, který tvoří jakousi „bránu“ do jiných prostorů nebo most s reálným světem. Ve své podstatě je to prostor umožňující přechod mezi realitou a heterotopií cesty, prázdného „meziprostoru“ mezi dvěma nádražími, které jsou sobě navzájem podobné, jen jsou lokalizovány do jiných měst. Totožnost a zaměnitelnost nádražního prostoru za jiné nádraží je dána jeho funkcí. Nádraží fungují jako klony sebe sama. Stejně hodiny, stejné nástupiště, stejné uniformy. Rozpínající se globalizace klonuje jeden prostor do jiných prostorů, aniž by dbala lokálních specifik. Stará, originální nádraží pomalu mizí.

Prostor vlaku je heterotopií prázdná, heterotopií míjení, jakýmsi prostorovým intervalem vyjádřeným v jednotkách času. Vzdálenost jízdy je určována časem, během kterého je vlak schopen dorazit. Myšlenkami jsme už v cíli cesty, ale lokalizací jsme někde „mezi“. Čas, který nám byl ve vlaku „dán“, je časem, který mnozí lidé „vyplývají“ tím, že už jsou myslí v cíli cesty. Vlak nám dovoluje posunout své vnímání od statických momentů k porozumění časového plynutí.

Vlak představuje pohyblivý prostor (prostor cesty), který se pohybuje jiným prostorem. V jistém smyslu funguje jako „pokoj na cestě“, kde se můžeme „zabydlet“, jak se často stává během dlouhých vlakových jízd. Toto

²² Petříček, Miroslav, jr.: Znaký každodennosti čili krátké řeči téměř o ničem. Herrmann a synové, Praha 1993, s. 80.

zabydlení nečiní problémy lidem pocházejících z nomádských národností. Během jízdy středním Ruskem se v žádném případě nesetkáme se spěchem a nervozitou provázející cestování po Čechách.²³ V rámci kupé vznikají náhodné vztahy při setkání neznámých lidí nebo vytvoření zvláštní sociální skupiny cestujících během dálkových jízd.²⁴ Vznik vztahu mezi osamělým mužem a ženou je námětem kanadského filmu *Pohyby touhy* (Mouvements du désir, režie Léa Pool, 1994), který se celý odehrává v transkontinentálním vlaku jedoucím napříč Kanadou z východu na západ. Během monotónního opakování denních rytů můžeme pozorovat pomalou proměnu ústřední dvojice. V tomto filmu hraje důležitou roli krajina, kterou vlak projíždí. Náladu osamění podporují zamřené scenerie kanadských národních parků, životní naději vzbuzuje pestrá podzimní barevnost.

Základní vlastností cesty je změna. To, že někam jedeme, znamená, že se měníme, a proto je motiv cesty (nejen vlakem) oblíbenou metaforou změny hrdinů. Typickým případem pro využití vlaku je svatební cesta při níž „mladá

²³ Dokumentární film *Vlak do Honkongu* (1998) režiséra Václava Kvasničky se odehrává ve vlaku během cesty z Londýna do Honkongu. Ačkoliv byl Honkong ještě v té době britským územím, nešlo do něj v Londýně zakoupit jízdenku. Celá cesta pak byla rozfázovaná do mnoha přesedání přes Evropu, transsibiřskou magistrálu, Mongolsko a Čínu. Tento dokument není zajímavý z hlediska proměny krajiny během cesty dlouhé šestnáct tisíc kilometrů, ale z hlediska stylu cestování ve vlaku jednotlivých národů, se kterými se Kvasnička seznamuje. Západní Evropa vyznává přesnost a čistotu, lidé cestují odděleně ve „svých“ prostorech a zábavách. První zpoždění přichází typicky v Čechách. Od Ukrajinských hranic nastává téměř paradigmatický zlom, když lidé začínají využívat vlaku jako „hotelu“ ve vlaku, „obchodu“ ve vlaku, „nákladáku“ ve vlaku, „restaurace“ ve vlaku, ale i „nevěstince“ ve vlaku. V Rusku tvoří lidé ve vlaku společenství komunikujících lidí, což je také dáno tím, že cesta z Moskvy k jezeru Bajkal trvá pět dní. Samovar tiše vaří a lidé donekonečna diskutují. Mongolové a Čiňané jsou ve vlaku vášnivými kuřáky a obchodníky. Smlouvají a hádají se, takže klid a pohoda jízdy je nenávratně pryč. Příjezd do Honkongu je ve znamení návratu k „západnímu“ stylu cestování, lidé mají naspěch, vlaky jsou moderní a rychlé. Hlavní snahou filmu *Vlak do Honkongu* je podat obraz vlaku, jako zrcadla národů, kteří v nich cestují. Vlak zde slouží jako zmenšený model národních charakterů.

²⁴ „Kupé funguje jako pokoj v pohybu. Od pokoje se liší nejen svou dynamičností, ale i svou veřejností, nedostatkem soukromí. Sebereflexivní proces, který v uzavřeném a statickém pokoji probíhá takřka výhradně jen ve vědomí (ve vědomí se odehrávají přesuny v prostoru k nimž dochází při vzpomínání a představách), je tu jakoby usnadněn reálným přesunem v prostoru, který ovšem rovněž evokuje jiné cesty vlakem za jiných okolností. V butorovském kupé se stejně jako v proustovském pokoji časy prostupují, ale tam, kde je u Prousta z tohoto prostupování vytěžen téměř numimózní zážitek minulosti – přítomnosti (slavná pasáž o koláčku zvaném Madeleine), tam z této konfrontace vyplývá u Butora jen odsouzení k jiné budoucnosti a s tím související negativní postoj k vlaku.“ Hodrová, Daniela: *Fatální vlak*. In: Macura, Vladimír; Pohl, Rudolf (sestavili): *Osudový vlak* (Sborník přednášek vědecké konference). Vydavatelství a nakladatelství Ing. Václav Svoboda, Praha 1995, s. 67.

dívka nemohla být zbavena svého panenství „nikde“, a ve chvíli, kdy se tak stalo, byl vlak či hotel skutečně místem, které bylo nikde, byla to heterotopie bez zeměpisných souřadnic.“²⁵ Během takové jízdy vlakem nastala zásadní změna. Žena, která vystoupila z vlaku, byla již jiná než dívka, která nastoupila.

Jízda vlakem je jedinečnou možností přemýšlet o vztazích pohybu a klidu v závislosti na determinovanosti vlaku kolejemi a svobodného „putování“ v ubíhající krajině. „Vlak, to je neobyčejný shluk vztahů a pohybů, neboť je to něco, skrze co se procházíme, je to také něco, pomocí čeho můžeme jet z jednoho místa do druhého, a dále je to také něco, co nás míjí.“²⁶ Film i vlak lze chápat jako systémy vybavené samopohybem, jež je zakládajícím řádem jejich existence prezentující svět jako obraz, pohyb a nezastavitelnou prchavost. Tento princip je samopohybem stroje, který má své diváky ve své „moci“, reprezentuje se tak jeho ideologie, která se manifestuje také ve formě touhy, která nutí diváky stále opakovat onu prchavou slast z dívání se. Film i vlak proměňují reálný viditelný svět ve vizuální vjem. Jsou to prostředky nejen umožňující vidění, ale jsou také samy viděné, ostatně jako samotný filmový divák. Když ve vlaku vidíme projíždějící jiný vlak, dochází k protínání vnějšku a vnitřku, viditelného a viděného. Můžeme vytvořit zrcadlový labyrint uvnitř kupé umožňující nám nejen pohled na jeden zarámovaný obraz, ale minimálně na dvě protilehlá, navzájem se zrcadlící okna. Souvztah kina a vlaku podporuje fakt, že ani v jedné z těchto „institucí“ nemusíme zdánlivě nic aktivně dělat, a přitom něco neustále probíhá. Vlak i film vystupují jako fenomény ne-činění vedoucí ke změně, ne-pohybu vedoucího někam. Aktivita v rámci pasivity, proces namísto statičnosti.

²⁵ Foucault, Michel: O jiných prostorech. In: Myšlení vnějšku. Herrmann & synové, Praha 1996. s. 78.

²⁶ Foucault, Michel: O jiných prostorech. In: Myšlení vnějšku. s. 75.

3. Příjezd vlaku – filmový archetyp

Letní odpoledne na nádraží. Kamera stojí vpravo od kolejí, které perspektivně mizí v místě, kde se zanedlouho objevuje vlak, který přijíždí. Je stále blíž, lokomotiva míjí kameru a vlak se zastaví. Sledujeme vystupování a nastupování lidí, v jednom momentu se o kameru začne zajímat nádražní povaleč. Film končí.

Ve filmu *Příjezd vlaku* (L'Arrivée d'un train à la Ciotat; Louis a Auguste Lumière, 1895) jede vlak zprava doleva, což lidem západní kultury zvyklým číst texty i obrazy zleva doprava, může připadat nepřírozené. Vlak v tomto lumièreovském filmu jede v „protipohybu“ ke konvenčnímu čtení obrazů. Další znepokojující skutečností je blízkost kamery od kolejí a mírné, ale zvláštní naklonění vlaku, když bezprostředně zabírá celou levou část záběru, což způsobuje vizuální dojem nebezpečí, podobně jako z křivých expresionistických dekorací můžeme cítit potenciální zhroucení daného prostoru. Domnívám se, že je to zkreslením díky optice kamery, která mírně zakřivuje blízké předměty, snad i skutečným nakloněním vlaku či kamery. V tomto filmu je pozoruhodná i „práce s hloubkou pole a prostoru, některé z filmů se zdají být celé koncipovány na základě tohoto účinku, jako například v případě zvláštního, téměř přehnaného pocitu hloubky v *Příjezdu vlaku* – vlaku, který se zprvu jeví jako pouhá tečka na obzoru, aby nás nakonec ohromil svou velikostí a blízkostí.“²⁷ Na boku brzdícího vlaku je odraz světla transformující siluety postav na nástupišti (okna vlaku jako zrcadla), vlak brzdí - dveře se otevrou a vnitřek vyzývající k nástupu zakryje lesknoucí se povrch vlaku – záběr je plný lidí a kinematografie se stává záznamem skutečnosti místo toho, aby ji transformovala. Existuje taky film „odjezd vlaku“: jeden záběr ze zadní plošiny vlaku odjíždějícího z Jeruzaléma - *Odjezd z Jeruzaléma vlakem* (Départ de Jérusalem en chemin de fer; Luis Lumière, 1896) natočený lumièreovým kameramanem.

²⁷ Elsaesser, Thomas: Luis Lumière – první virtualista kinematografie. In: Nová filmová historie. s. 254.

Tom Gunning ve svém článku *Estetika úžasu* zpochybňuje tradiční popis paniky, jež se „prý“ odehrávala v průběhu první projekce kinematografu v indickém salónu Grand Café 28. prosince 1895 při filmu *Příjezd vlaku*. Klasická filmová historiografie využila lákavý model afektivní reakce na nové médium a zveličila divácké reakce paniky a úděsu, který pramenil z neznalosti konvencí filmového zobrazování.²⁸ Mezi tímto filmem a diváky jistě vznikl dojem dříve nepoznané hrozby, ale panika v sále byla vyvolána především hlasovými projevy a obavy vznikly spíše v myslích samotných diváků, kteří si nedokázali uvědomit, jak film reprezentuje trojrozměrný prostor do dvojrozměrného. Gunning demytizoval chaos v hledišti při první projekci, k němuž chybí přímé prameny, ale masový nástup kinematografu po celém světě nevylučuje možnost, že při různých projekcích tohoto filmu v různých částech světa opravdu vyvolal zděšení, pohyb v sále nebo znovu aktualizovaný traumatický zážitek z častých železničních nehod. Samotný Gunning se zaměřuje především na první projekci v Grand Café a sám naznačuje možnost, že *Příjezd vlaku* vyvolával „nestandardní“ reakce u publika. „Charles Musser mi řekl, že jeho výzkum týkající se putujícího provozovatele filmových představení Lymana H. Howea odhalil řadu zmínek o divácích, kteří v průběhu prvních projekcí křičeli, ne však při prvních projekcích Lumièrových.“²⁹

²⁸ Popis první projekce se objevuje téměř ve všech historiích filmu. Sadoul popisuje paniku publika při projekci *Příjezdu vlaku*, ale svědectví, o němž se opírá, hovoří spíše o klasickém lumièrovském filmu z ulice. Často se uvádí článek Maxima Gorkého, s nímž také pracuji.

Krzysztof Theodor Toeplitz ve své knize *Chaplinovo království* sebevědomě tvrdí: „Snímek *Příjezd vlaku*, při němž pohled na lokomotivu zepředu, tedy najíždějící na kameru, vyvolal prý výkřiky hrůzy a zděšení v publiku shromážděném v Grand Café a nepřipraveném na podobné efekty.“ In: Toeplitz, Krzysztof Theodor: *Chaplinovo království*. Mladá fronta, nakladatelství ČSM, Praha 1965, s. 16.

Ivan Herfurt popisuje tento film: „Legendární a příznačnou epizodou je útěk diváků od plátna při uvádění *Příjezdu vlaku*: měli pocit, že se lokomotiva řítí do hlediště. Zde poprvé výrazně ukázal film, co zůstane navždy jeho doménou: spektakulárnost vyplývající z vnější realistické sugestivity. Pro ni jsme schopni uvěřit nepravděpodobným i mystifikátorským příběhům.“ In: Herfurt, Ivan: *Zlatý fond světové kinematografie (100 filmů vybraných anketou UNESCO)*. Horizont, Praha 1986, s. 16.

²⁹ Gunning, Tom: *Estetika úžasu*. Raný film a (ne)důvěřivý divák. In: *Nová filmová historie*. s. 149.

Především byl rozdíl v přijetí tohoto filmu plebejským publikem pouťových biografů a víceméně sofistickým městským publikem složeným ze společenské a intelektuální smetánky, která si nenechala ujít příležitost být svědkem něčeho nového, nějaké nové „atrakce“. Lidové publikum jistě ztrácelo odstup a reagovalo afektivněji. Zatímco intelektuálové si svůj zážitek fantazijně domýšleli. Tom Gunning i Jurij Civjan citují článek Maxima Gorkého z roku 1896: „Řítí se jako střela přímo na vás – zachraň se kdo můžeš! Zdá se, že se každou chvílí vyhrne do tmy, ve které sedíte, promění vás v rozervaný pytel kůže, rozemletého masa a polámaných kostí.“³⁰ Gorký zjevně domýšlí situaci do nereálných důsledků. Tento zdroj informací nemůže sloužit jako důkaz panické reakce prvních diváků.

Vzhledem k percepci raných filmů je důležité zdůraznit postup, který Lumièrovi promítači užívali: „Jen vzácně se poukazuje na to, že Lumièrova nejranější promítání předváděla filmy nejprve jako znehybnělé obrazy, projekce statických fotografií. Až potom, s okázale předváděnou virtuozitou vizuálního showmanství byl projektor klikou uveden do chodu a obraz se pohnul. Zdá se, že takováto prezentace přímo znemožňovala číst obraz jako realitu (skutečný fyzický vlak), a přitom výrazně posilovala působivost momentu pohybu.“³¹ Tím vztah filmu v pohybu a stáze (filmu zastavenému) získává primární hodnoty pro výzkum raného filmového obrazu a diváctví. Na rané filmové publikum nejde nahlížet jako na moderní kulturou nezasaženou společnost. Tito diváci byli zvyklí na vzrušující potěšení ze šoků a senzací, které nabízelo 19. století (panorámy, diorámy, lunaparky, světové výstavy). „Slast zde vyvolává energie, kterou uvolňuje hra mezi otřesem způsobeným touto iluzí nebezpečí, a radostí z jeho čisté iluzivnosti. Zažitý šok se stává otřesem z poznání.“³² Neustálá touha uspokojovat se stále novými a „náročnějšími“ druhy senzomotorických atrakcí tak v kinematografii získala

³⁰ Gorký, Maxim: Nižegorodskij listok, 1896, 4. julja, č. 182, s. 3. In: Tartuská škola. NFA, Praha 1995, s. 112.

³¹ Gunning, Tom: Estetika úžasu. Raný film a (ne)důvěřivý divák. In: Nová filmová historie. s. 153.

³² Tamtéž, s. 163.

neomezené pole možností jak šokovat pouhým ukazováním. Názorným příkladem může sloužit úvodní sekvence filmu *Andaluský pes* (Un Chien Andalou; Luis Buñuel, 1928) předvádějící oko rozřezávané břitvou.

V době filmových průkopníků si většina začínajících filmařů natočila svou vlastní verzi *Příjezdu vlaku*. Tyto variace se liší volbou úhlu pohledu na přijíždějící soupravu, lokací místa i akcí na nástupišti. Pro dramatickosti těchto filmů je důležité, aby lokomotiva projela až za kameru. Dále hraje roli vzdálenost kamery od kolejí, přičemž platí pravidlo, že čím je kamera blíže, čím ostřejší úhel s kolejemi svírá, tím je záběr afektivnější. Putovní kinematograf Alberta E. Smithse a Stuarta Blacktona zařazoval jako vrchol svých představení film *The Black Diamond Express* (1896), film zobrazující lokomotivu, jak se řítí přímo na kameru v mnohem menším úhlu, než jak kameru postavili Lumièreové. Dramatickosti tohoto filmu byla ještě podpořena vzrušujícím komentářem Blacktona, který se stal prostředníkem mezi světem filmů a světem diváků.³³

Parodií na afektivní reakce filmů o příjezdech vlaku natočil v roce 1902 Edwin Porter ve filmu *Uncle Josh and the Moving Pictures Show*. Tento film se odehrává v interiéru kina v němž se promítá (nejen) snímek typu *The Black Diamond Express* a znázorňuje populární postavičku strýčka Joshe, který mává rukama a v panice prchá z pódia vedle plátna před přijíždějící lokomotivou. Otázkou zůstává, zda-li prchá před realistickou silou filmového obrazu, nebo si spíše spojil tento film se svým traumatickým zážitkem z vlaku. Když se již v roce 1902 samotní filmaři v parodické rovině chopili tohoto tématu, znamená to, že model paniky při projekcích vlakových filmů musel být všeobecně známým fenoménem, kterým se filmaři „vyrovnávali“ s tou částí publika, která na vlakové filmy reagovala „naivně“. Tento autoreferenční film v úsměvné formě dokazuje, že před vlakem z plátna prchali diváci spíše v nadsázce a nikoliv ve skutečnosti.

Jurij Civjan ukazuje, že v Rusku se v zobrazování vlaku vytvořila paralela mezi *Příjezdem vlaku* a nejpřímější literární asociací *Annou Kareninou*,

³³ Tamtéž, s. 155.

kteřá spáché sebevraždu skokem pod vlak, nikoli pod lokomotivu, jak ji dle lumièreovské tradice nechal skočit Gardin ve svém přepisu Tolstého románu z roku 1914. „Již v době prvních představení bylo možné téměř s jistotou předpovědět, že se v budoucích filmových verzích *Anny Kareniny* bude scéna sebevraždy natáčet nikoliv podle Tolstého, ale podle Lumièra.“³⁴ Civjan se soustředí především na analýzu prostorového účinku perspektivy tohoto filmu a dochází k závěru, že „perceptivní odchylky od běžného chápání prostoru představují příčinu vytrvalé síly prvního filmového zážitku v paměti přímých účastníků i ve struktuře pozdějších filmů.“³⁵ Síla *Příjezdu vlaku* pramenila z intenzivního pohybu vlaku v optické ose pohledu, čímž se vytvořila iluze trojrozměrného prostoru. Dalším šokem pro diváky znamenalo „zmizení“ lokomotivy po jejím minutí kamery. Neznalost konvencí nového druhu obrazu tak vytvořila celý trs problémů při přijetí tohoto snímku – iluze trojrozměrnosti, optický klam „zvětšování“ předmětů bližších kameře, tělesný afekt strachu vyvolaný novým druhem obrazu, realismus reprezentace, pohyb v rámci statickosti záběru. Chaos na nástupišti po zastavení vlaku je tak podobný chaosu v divákově vědomí tehdejší doby. Vznikl tak jeden z nejsilnějších filmových „archetypů“, „jehož pozdější transformace v dějinách filmu se musejí považovat za samostatnou větev na tom stromě železniční mytologie, který tvoří symboly vlaku v literárních, výtvarných, divadelních, hudebních a historicky všednodenních ztělesněních.“³⁶

Jurij Civjan chápe *Příjezd vlaku* jako určitou pra-strukturu „mnohonásobně transformovanou předmětově prostorovou situaci, jež sahá až k počátku dějin filmu a představuje jakoby jeho embryonální paměť“³⁷. Tom Gunning v případě tohoto filmu hovoří o prascéně (primal scene). Oba pojmy obrazně míří do „podvědomí“ filmové historie, do mytologického času, ve kterém nehrálo roli, kdo je autorem příběhu (v tomto případě obrazu), ale

³⁴ Civjan, Jurij Gavrilovič: K symbolice vlaku v počátcích filmu. In: Tartuská škola. NFA, Praha 1995, s. 112.

³⁵ Tamtéž, s. 115.

³⁶ Tamtéž, s. 125.

³⁷ Tamtéž, s. 114.

důležité bylo jeho předvedení co nejširšímu počtu diváků. Tento filmový „archetyp“ je proto globálním vlastnictvím všech filmařů, kteří s ním mohou svobodně zacházet.

Osobně dělím filmy na ty, které začínají příjezdem vlaku, a ty ostatní. Expozice vytvořená příjezdem vlaku je základní scénáristické schéma, ale zároveň kinematografický akt *par excellence*. Vždy je to odkaz a nepřímý citát filmu bratrů Lumièrů *Příjezd vlaku*, který, ať už vyvolával vzrušené reakce a obavy, že se lokomotiva vřítí mezi diváky v sále, nebo ne, slouží jako základ pro snímání přijíždějícího vlaku. Filmaři jsou téměř posedlí různými formami citátů z jiných filmů, variacemi na slavné obrazy a jinými inter-textuálními narážkami. Začít film příjezdem vlaku znamená přihlásit se k filmové tradici i vzdání poklony jejím zakladatelům.

Příjezd vlaku na začátku filmu je podobně zakořeněná konvence, jakou je na konci filmu odchod hrdiny od kamery s nadhledem a pohybem zpět. Filmová struktura je budována ze záběrů, které mají potenciál vzbuzovat otázky a odpovídat či rekonfigurovat předešlé otázky. Příjezd vlaku na začátku filmu logicky vzbuzuje otázky očekávání, překvapení, vítání, loučení, začátku něčeho nového. Expoziční funkce vlaku ve filmu funguje především tak, že neznámý hrdina přijíždí vlakem do neznámého města. Tato scénáristická konvence je typicky „westernovská“, ale využívá se jí i v jiných žánrech. Je to především jednoduché a efektivní sjednotit diváka a filmovou postavu příjezdem vlaku do podobné situace. Zvýrazní se pocit identifikace diváka s postavou tím, že oba vstupují do neznámého prostředí a svět diegeze je tak pro obě strany stejně neznámý.

Nasednout do vlaku znamená změnit se. Proto se vlak v úvodech filmu vyskytuje tak často. Hrané filmy obecně pojednávají o proměnách charakterů, které musí projít určitou krizí, cestou. Hrdina přijede nebo odjede na místo, kde má podstoupit zkoušku. Vlak tento proces připraví, nachystá. Často se během jízdy seznámí s nějakou osobou, která bude v příběhu hrát důležitou

rolí (seznámení knížete Myškina a Parfena Rogožina v románu *Idiot*), často se stane něco nepředvídatelného .

Na začátku každého dílu Harryho Pottera odjíždí magický vlak z virtuálního nástupiště, aby odvezl děti do školy kouzelníků. Vlak tím přemostňuje „reálný“ svět dospělých a „chráněný“ svět fantazie dětí. Nádraží jako brána a vlak jako prostředek (médiu) pro kontakt s jinými dimenzemi reality. Většina dětí by spíše volila létající auto nebo létající koště pro dopravu do školy, ale vlak se výborně hodí pro hromadnou a organizovanou přepravu, během níž nejde vystoupit.³⁸ Nasednout do vlaku znamená též nemožnost se vrátit. Vlak spojuje různé sféry a „světy“ také proto, že kolejnice doslova spojila svět do jedné globální sítě.

Proměnlivost tohoto modelu se ukazuje jako nosná, protože se dá uvažovat téměř o neomezeném množství variant vlaku v expozici filmu. Hrdina stihne- nestihne vlak (*Náhoda*, Przypadek; Krzysztof Kieslowski, 1987) Vězni unikají z transportu smrti (*Démanty noci*, Jan Němec, 1964). Neznámí muži vstupují na osudovou cestu (*Cizinci ve vlaku*, Strangers on a Train; Alfréd Hitchcock, 1951). Tři pistolníci čekají na cizince, aby ho ihned po příjezdu zneškodnili, ale ten je překvapí (nejen) vystoupením na druhou stranu (*Tenkrát na západě*, C'era una volta il West; Sergio Leone, 1968). Neznámý introvert jede napříč kontinentem za prací (*Mrtvý muž*, Dead Man; Jim Jarmusch, 1995). Téměř totožný vizuální začátek filmu obsahuje *Cesta pustým lesem* (Ivan Vojnár, 1997), kde osamělý doktor cestuje do Šumavských hvozdů začít nový život. Vstup do filmu jako do jedoucího vlaku, který prezentuje film jako čisté vidění pohybu a vizuality (*Lidská touha*, Human Desire; Fritz Lang, 1954). Nepodařený pokus o seznámení s krásnou ženou (*Vyvolený*, Unbreakable; M. Night Shyamalan, 2000). Venkovská rodina se stěhuje do velkoměsta za prací (*Rocco a jeho bratři*, Rocco e i suoi fratelli; Luchino Visconti, 1960). „Vyléčený“ pacient se vrací vlakem za vzdálenou

³⁸ Tento aspekt vlaku se využil pro nejmasovější deportace v dějinách lidstva: Američané přesunuli indiány do vyhrazených rezervací, v Rusku začali ihned po dostavení transsibiřské magistrály vozit na Sibiř politické vězně a trestance (koncentrační tábor byla ruská inovace), Němcům pomohl vlak dostat do koncentračních táborů několik miliónů židovských obyvatel. Naproti tomu mohlo být vlakem zachráněno několik tisíc židovských dětí z Československa do Londýna v letech 1938 – 1939.

rodinou, protože by nemělo smysl vyhýbat se životu (*Návrat Idiota*, Saša Gedeon, 1999). Nervózní paní téměř nestihne tramvaj, protože jí kameraman stojí v cestě (*Příjezd vlaku 2*, Jan Kršňák, 2005).

4. Vlak ve filmu – pohled na vlak (vnější a vnitřní)

V rámci zobrazování vlaku ve filmu rozeznávám dva základní typy filmů. První z nich ukazuje vlak zvnějšku. Jedná se o filmy z železničního prostředí, příjezdy a odjezdy vlaku, míjení vlaků, dokumentární filmy o železničářích, o životě na nádraží a podobně. V poměrně velkém množství filmů najdeme průjezd vlaku jako interpunkční symbol ubíhajícího času nebo vzájemného odcizení, míjení, pomíjivosti, ale také zdynamičtění a zrychlení filmového rytmu. Nemusí se jednat pouze o míjení vlaků jako symbolu lidského nedorozumění, ale postavy mohou také čekat na vlak, který potom znamená setkání, přijetí informace, získání zboží. Čekání na vlak může mít i metafyzické roviny, pokud je toto očekávání v souvislosti s iniciací či poselstvím. V rámci očekávání vlaku se může dostavit i milost v rovině konečného rozřešení.

Vlak jakožto pohybující se předmět konvenuje s přirozenou tendencí kinematografu snímat věci v pohybu. Pohybující se předmět plně dostačuje jako latentní obsah záběru. Paralelní stříh na kola lokomotivy a probíhající akci výrazně drammatizuje a znejišťuje význam dění. Zvuk projíždějícího vlaku znemožní porozumění důležitým informacím, které měly být předány. Projíždějící vlak může metaforicky „oddělovat“ postavy, které stojí na jiné straně kolejí.

Z vnějšku lze vidět dva základní pohledy na vlak – perspektivní a plošný. Perspektivní zachycení ukazuje průjezd vlaku dynamicky, protože se proměňuje jeho relativní velikost v záběru. Asociuje možnost nehody, možnost srážky, možnost těsného uniknutí. Perspektivní vlak opticky urazí velkou vzdálenost. Plošný, boční pohled na vlak je natáčen kolmo ke kolejím a ukazuje vlak jako dvourozměrnou plochu, obraz. Proměnným faktorem je vzdálenost umístění kamery od vlaku. Čím je kamera dále, tím vlak vypadá „pomalejší“, čím je blíže k pohybujícímu se vlaku, tím je záběr vlivem rychlého pohybu rozostřenější a dynamičtější. Plošný pohled označuje spíše *point of view* pozorovatele a jeho hledisko, nevnímáme tolik silně vzdálenost, kterou vlak urazil.

Filmy s železniční tematikou se vyznačují konstruktivistickou estetikou obrazu. Jsou plné projíždějících vlaků, poezie starých nádraží i specifických lidí, železničářů, kteří nemají daleko od lidí bez domova. Téma dělníků, kteří stavějí železnici, zpracoval Jan Neruda ve své próze *Trhani*, kterou zfilmoval v roce 1936 Václav Wasserman. Dělníci jsou zde mnohonárodnostní směs plebejských lidí, kteří tvoří svéráznou komunitu s vlastními pravidly chování. Pokud se některý z nich zachová vůči ostatním nečestně, je ze společenství vyloučen. „Nejtěžší nemoc, kterou autor (Neruda) zaznamenal u zkoumané komunity, označil, přidržuje se její vlastní terminologie, jako „kvartál“. Z textu lze vyrozumět, že se jedná o nezřízené chlastání ve výplatní den, přičemž mnohým postiženým nejde o pouhé opíjení, ale doslova o upití, které si trhan ospravedlňuje svéráznou a bezbožnou životní filosofií marnosti, dočasnosti, pomíjení.“³⁹ Wasserman učinil v *Trhanech* jakousi sociální sondu do vrstvy nejchudších lidí. Jak bylo v 30. letech běžné ve filmech o dělnících, snímek obsahuje socializující tendence, obžalovává kapitalistický systém. Kameraman Jaroslav Blažek dokázal vystihnout i poezii perspektivně se sbíhajících kolejnic v zajímavě osvětlených záběrech v různých ročních dobách. Úvod filmu se dynamickým střihem přihlašuje k sovětským avantgardním filmům. Tento film patří do kategorie filmů, které zobrazují vlaky perspektivně.

Film *Horoskop* (Horoskop; režie Boro Drašković, 1969) odehrávající se na malém horském nádraží v létě, kdy jediné, co se děje je každodenní průjezd *Balkan Expresu*, který na chvíli rozproudí dění na ospalém nádraží. S nadsázkou lze říci, že *Horoskop* je jugoslávská „obdoba“ Jakubiskova filmu *Vtáčkovia, siroty a blázni* (1969), snímek poetikou konvenuje české nové vlně s obrazem skupiny a jejího „nicnedělání“. Film pojednává o nehybnosti kolem pohybujících se vlaků na zastávce během jednoho týdne. Prázdniny či čekání přeruší příjezd krásné prodavačky Mileny v novém kiosku. Sázka o její svedení na sebe nedá dlouho čekat a hromadné znásilnění patří k svébytnému koloritu balkánských filmů. Zastavující a rozjíždějící se *Balkan Expres* je rozostřen vlivem blízkosti kamery, vlak je natáčen za jízdy zblízka, takže vypadá jako

³⁹ Mravcová, Marie: *Trhani* v české literatuře a ve filmu. In: *Osudový vlak*. Vydavatelství a nakladatelství Ing. Václav Svoboda, Praha 1995, s. 72.

míhající se plochy. *Horoskop* může sloužit jako příklad filmů, v nichž vidíme vlak jako projíždějící siluetu.

Druhou skupinou filmů jsou filmy odehrávající se v prostoru vlaku. Filmy tematizující jízdu vlakem. Vlak představuje model rychlosti, nebezpečí, uzavřeného prostoru pohybujícího se v otevřeném prostoru. Vlak i film jsou místa plná časoprostorových paradoxů a iluzí. Statičnost cestujících a diváků je v ostrém kontrastu k pohybu ve světě okolo vlaku nebo v iluzivním světě dispozitivu, světě filmového díla. Naopak vnitřní pohyb diváka a cestujícího je mnohem dynamičtější a plný nečekaných zvrátů a míjení něčeho pouze letmo zahlédnutého.

Společným jmenovatelem vlaku i kina je pohled na zarámovaný obraz, vidění, které se zakládá na několika předpokladech, které mají formu vizuálních a vjemových konvencí. Například máme tendenci považovat všechny viděné objekty za stále reálné, i když jsme k nim momentálně otočení zády. Pohybují-li se, máme tendenci si myslet, že se pohybují lineárně a rovnoměrně ve stejném směru. Podobně jako by se pohybovali po kolejích. Pokud je pohybující se předmět zakryt něčím v popředí, předpokládáme, že se objeví i poté, co již vidění nebude nic bránit ve výhledu. Často je vjem kombinací určitých složek skutečnosti s podobnými vjemy aktualizovanými v paměti. Obraz viděného si nejen dáváme do souvislosti s ostatními podobnými vizualitami v paměti, ale také ho dotváříme svébytnou obrazotvorností, která může být tvůrčím aktem. Nechci se zabývat optickými klamy, iluzemi, vadami a halucinacemi, které globálně potvrzují, že často vidíme to, co není. Jedoucí vlak rozostřuje bezprostřední okolí tratě tak, že jej vnímáme jako pouhé šmouhy.

Vidění je záležitostí optiky pouze z proměnlivé části variabilně doplňované činností mozku. Mezi viděným a pozorovatelem vznikají interaktivní vazby aktivity a pasivity, viditelného a neviditelného, viděného a vzpomínaného. Nevidíme, co je, ale to, co chceme vidět. Divák je „spoluautorem obrazů“, na než se dívá, a představa „dokonalého“ a „čistého“ vnímání je do jisté míry falešná. Vidění zprostředkované filmem nebo vlakem

vytváří koncept sedícího diváka upoutaného pohyblivým obrazem. Tento koncept chápu jako základní spojnicí zkušenosti filmového diváctví a zkušenosti jízdy vlakem, percepční průsečík filmu a vlaku.

4a. Train-movies

Železnice byla do roku 1930 nejrychlejším dopravním prostředkem a na počátku 20. století zažívala svou nejslavnější éru. V USA dosáhla železniční osobní doprava svého vrcholu ve 20. letech 20. století. Již na jejich konci se ukázalo, že nastupující automobilismus expandující ruku v ruce s rozšiřováním a zkvalitňováním silniční sítě nelze podceňovat. K „souboji“ automobilu s vlakem lze přirovnat souboj kinematografie s televizí. Sériová výroba levných automobilů a televizorů způsobila pokles zájmu o vlakovou a filmovou „podívanou“. Nicméně oba tyto „formáty“ plní stále svou funkci, avšak ze svého dominantního postavení musely ustoupit.

Jízda automobilem a její filmová zpracování našla svůj vlastní žánr road-movies. Zakládajícím filmem tohoto žánru byla *Bezstarostná jízda* (*Easy Rider*, 1969) Dennise Hoppera, jeden z prvních kultovních filmů vůbec. Road-movies začaly vznikat od 60. let, a znamenají svobodný protest vůči establishmentu. Automobil představuje západní inklinaci k individualizaci, egoismu a prezentuje západní poválečný ekonomický růst. Svým způsobem můžeme chápat auto jako mechanickou extenzi těla, jako sebe-projekci jeho majitele, který se zrcadlí se svým autem, podobně jako majitel psa se svým miláčkem. Automobil dovoluje svobodnou volbu směru, symbolem road-movies jsou nekonečné dálky, rychlá jízda, cigarety, drogy, zbraně a ženy - tedy symboly západní civilizace, volného času a střetu se zákonem. „Jednání nebo senzomotorickou situaci nahradila procházka, projížďka a neustálé cestování tam a zpět. Projížďka našla v Americe formální a materiální podmínky obnovování. Uskutečňuje se z vnitřní nebo vnější nezbytnosti, z potřeby útěku. Ztrácí však zasvěcovací aspekt, který měla v německé cestě (ještě ve Wendersových filmech) a který si udržela navzdory všemu ještě

v cestě beatniků (*Bezstarostná jízda*).⁴⁰ Road-movies jsou často zakončena smrtí hrdiny na cestě. Automobil sice dovoluje svobodně volit směr jízdy, ale bezbřehá svoboda revoltujících a jejich křivolaká cesta v geografickém smyslu je často přímou cestou ke smrti.

V pohybu automobilu se projevuje svobodná vůle jeho řidiče. Směr jízdy je sice omezen linií silnice, ale není to osudové předurčení směru jako v případě vlaku. Auto může kdekoliv odbočit nebo se dokonce obrátit, zároveň je vždy jen krůček od nehody. Vlak nemá za normálních okolností šanci na změnu trasy ani na téměř milimetrové vybočení z determinujících kolejnic. Rozdíl mezi jízdou vlakem (zdánlivá nesvoboda) a jízdou autem (svoboda jako cesta ke smrti) je nikoli pouze prostorová omezenost železniční sítě, ale také rozdílností lokalizace železnice a silnice. Tyto komunikační kanály se vztahují k životnímu prostoru lidí zcela jiným způsobem. Časoprostor vlaku ani automobilu neodpovídá časoprostoru krajiny. Silnice sahají až k bezprostřední blízkosti lidských obydlí, a právě vzhledem k nim lidé stavějí domy, ploty a výzdobu. Proměňují svá obydlí vzhledem k tomu, jak se jeví ze strany silnic, z nichž nevidíme privátní prostory. Naproti tomu železnice vede místy, jež jsou neudržovaná, často nepřístupná či nijak ohraničená. Vlakem projíždíme nestylizovaným životním prostorem, v jehož rámci můžeme zahlédnout cosi z privátního života lidí.⁴¹

Na tuto skutečnost často poukazuje Věra Chytilová v *Kalamitě*, kde je projíždějící vlak „svědkem“ milostných hrátek lidí v bezprostřední blízkosti železnice. Privátnost prostoru kupé ještě podtrhuje privátnost letmo zahlédnutých okamžiků nestylizovaného života v okolí železnice a budí zdání

⁴⁰ Deleuze, Gilles: *Film 1. Obraz-pohyb*. Národní filmový archiv, Praha 2000, s. 244.

⁴¹ Libor Mařík popisuje jízdu vlakem po USA v podobném smyslu: „Cesta vlakem do velkoměsta je docela silným zážitkem. Jedu z Croton Falls do N.Y.C. Všimám si pozorně okolí tratě. Prostor kolem kolejí je vůbec takovým oknem do zastrčených prostor. Pozemky přiléhající ke trati jsou zaplněny těmi nejméně potřebnými věcmi. Když jsou firemní, tak většinou slouží jako skladiště starých dílů, když jsou soukromé, tak jako skladiště čehokoliv. Zjišťuji, že pořádek je mnohdy jen záležitostí té části domu, co je vidět z ulice. Ale ani správa železnic si nevede lépe. Pokud je třeba něco vyměnit, nový díl se jen přiveze a ten starý se prostě hodí vedle náspu. Tak se kolem kolejí volně válejí stovky destiček, spojek, trubek, drátů, starých návěstidel. Ještě dlouho před tím, než projedeme Bronxem, nás vítají celé stráně zasypané létajícími igelity či jinými odpadky. Tiše zde čekají na rozklad.“ In: Mařík, Libor: *7 světadílů 6 smysly*. Sursum, Tišnov 2004, s. 24.

autentičnosti, přistiženého života. Chytilová také upozorňuje na onu zvláštní „fetišizaci“ předmětů a prostorů, které denně míváme ve vlacích a získáváme si k nim postoj touhy podmíněné tím, že jsme ve vlaku odsouzeni se k nim vztahovat pouze skrze míjení. „Vlak nemá zelenou, zůstal stát na trati, pozorujeme keř, trs květin na mezi takřka na dosah ruky: je pln důvěry k nám, jsme trochu dojata tímto nečekaným intimním sblížením. Vnímáme je tak, jak jsme zvyklí vnímat citát, který nám padl do očí náhodou, ale přitom velmi odpovídá tomu, co jsme právě měli na mysli. Zároveň jsme však od květu odděleni kamennou a železnou distancí mezi tratí a kontextem meze. Jenže regule, koleje a konvence nejsou jen zábranami, přehradami, jsou to zároveň pravidla hry.“⁴² Jsou krajiny, které nikdy neprojdeme, protože je neustále míváme ve vlaku. A existuje vůbec potřeba prolomit tuto distanci, tuto reprodukovatelnost krajiny, když už ji známe jako obraz? Co by s touto krajinou udělal běžný turista, kdyby jí konečně bezprostředně procházel? Zarámoval by ji do svého fotoaparátu a opět by ji proměnil v obraz nejspíše podobný tomu zarámovanému z vlaku, protože tak se jeví jeho touze.

V opozici k žánru road-movies navrhuji vytvořit typ filmů „train-movies“, což jsou jednoduše ty filmy, které se odehrávají na cestě vlakem. Tato diplomová práce je pokusem o zmapování tohoto typu filmů. Vlak je svým sociologickým statutem zakotven ještě v 19. století, kdy jízda vlakem znamenala společenskou událost (včetně traumatu z vlakové nehody), podobně jako návštěva divadla nebo kina. Automobil je prostředek individualizační, vlak socializační. Automobil veze své pasažéry k hypermarketům, kdežto vlak je mívá. Televize činí z diváků samotáře se samomluvou, kino produkuje společenskou událost.

Dnes je vlak pohodlným, rychlým, bezpečným způsobem cestování s lehkým nádechem nostalgie osudovosti cesty a dálek.⁴³ Ve vlaku jsme svým způsobem uvěznění, nemůžeme svobodně měnit směr, rychlost ani místo jeho

⁴² Mathauser, Zdeněk: Vlak-úděl a vlak-hra. In: Osudový vlak. Vydavatelství a nakladatelství Ing. Václav Svoboda, Praha 1995, s. 9.

⁴³ Viz reklama Českých drah poukazujících na zácpy na silnicích: „Auta stojí, vlaky jedou...“ a billboardy s černobílými fotografiemi (nejen) parních lokomotiv s nápisy: „Železnice je svého druhu poezie.“

zastavení. Železniční ideologie determinuje cestující do funkce „zboží“, které je potřeba přepravit. Cestující jsou ale živí lidé, kteří náhradou za ztracenou svobodu získávají ve vlaku čas, což je nejcennější lidská entita vůbec. Train-movies jsou založeny na konceptu svobody v rámci omezení. Ve vlaku sice nemůžeme svobodně volit směr jízdy, ale čas jízdy umožňuje s ním svobodně pracovat. *Tím, že jsme ve vlaku čas neztrácíme, ale získáváme. Tím, že jej můžeme trávit jak chceme.*

Podobně jako Petříček charakterizuje prostor nádraží jako prostor „nikoho, nikde“, můžeme si prostor vlaku popsat jako prázdný mezi-prostor umožňující tvorbu vlastního programu, což v automobilu nejde. Procesuální a pohyblivá heterotopie cesty je svým obsahem velmi variabilní, proto i filmy odehrávající se ve vlaku mohou být tolik rozdílné. Cesta za svobodou v road-movies se uskutečňuje v pauzách mezi jednotlivými jízdami, na zastávkách, ale cesta za svobodou ve vlaku je umožněna během jeho jízdy. Zdánlivá svoboda automobilu se tak může jevit jako nesvoboda během řízení a zdánlivou nesvobodu železnice můžeme pojímat jako na svobodu dávající nám čas.

Jakou akcí je nejčastěji vyplněna jízda vlakem? Díváním se z okna. To vzbouzí u cestujících zvláštní stav mysli. Často bilancují, vzpomínají nebo vstupují do světa fantazie. Vypráví si příběhy, navazují nové vztahy se spolucestujícími. Konzumují jídla a nápoje. Kouření cigaret je ve filmu fotogenickým doplňkem první kategorie. Čtení knih je často přerušeno honičkou po střeše vlaku, střelením bizonů nebo prcháním černých pasažérů před průvodčím.

Jízda vlakem je schopna vzít na sebe nejrozmanitější funkce a „naplnění“ v principu svobody v rámci omezení. Jízda se tak stává „klíčovým pozadím“ schopným unést téměř jakékoliv „popředí“. V souvislosti figury a pozadí na obraze lze k vlaku jako pozadí použít téměř jakékoliv figury jako popředí. Train-movies mohou potenciálně fungovat nad hranicemi žánrů, protože vlak je schopen pojmout mnoho klasických žánrů - od westernu a akčních filmů přes milostné příběhy až k experimentálním snímkům Kurta Kerna. *Hale's Tours* jako pouhé záznamy jízdy vlakem kompenzovaly

nemožnost vidět vzdálená místa a krajiny pro chudé diváky. Train-movie jako souvztah člověka se samotným vlakem vytvořil na poli grotesky Buster Keaton ve filmu *Frigo na mašině*. Řídit vlak jako existenciální nutnost vyjádřil Abel Gance ve filmu *Kolo života* (*La Roue*, 1923). Podobný souvztah mezi strojem a člověkem ztělesnil Jaroslav Marvan ve filmu *Železný dědek* (Václav Kubásek, 1948), když zorganizoval opravu staré lokomotivy. Řízení vlaku jako východisko z existenciální krize a nalezení životní cesty a zodpovědnosti v balastu socialistické normalizace prezentoval Bolek Polívka ve filmu *Kalamita* od Věry Chytilové. Válečný transport jako melodramatické pozadí pro setkání muže a ženy je vytvořen ve filmu *Vlak* (*Le Train*; Pierre Granier-Deferre, 1973). Rámec pro osudová milostná dobrodružství poskytl vlak ve filmu *Na sever severozápadní linkou* Alfréda Hitchcocka. Train-movie jako dialog s pamětí a zrcadlovým obrazem sebe sama v okně natočil Paul Delvaux ve filmu *Jeden večer, jeden vlak*. Pro útěk trestance z vězení použil tento dopravní prostředek režisér Andrej Končalovskij ve filmu *Splašený vlak* (*Runaway Train*; Andrej Končalovskij, 1985). Jim Jarmusch nechává přijíždět vlakem dvojici japonských turistů (*Tajuplný vlak*, *Mystery Train*; 1989), kteří se až v americké realitě ocitají v nepochopitelném zauzlenci času ve zvláštním hotelu, kde je v průběhu jedné noci spáchána nechtěná vražda. Ještě ve vlaku se Japonci cítí jako v důvěrně známém prostředí⁴⁴, ale až absurdita amerického hotelu jim ukáže pravé dimenze Ameriky – k podobnému prozření a deziluzi dochází emigrantka Eva z Jarmuschova filmu *Podivnější než ráj* (*Stranger than Paradise*, 1982), nebo hrdinové Wendersových filmů z Ameriky.

Úplně jinou variantou filmu typu train-movies je snímek *Vlak života* (*Train de vie*; 1998) od režiséra Radu Mihaileanua. Svérázná komedie o židovské obci, která si za druhé světové války vypraví vlastní deportační vlak. Sami Židé si rozdělí role vedoucího transportu, strážných a deportovaných a „hrají“ své role v průběhu cesty mířící okupovanou Evropou do vysněné

⁴⁴ Podle statistik cestuje každý obyvatel Japonska (včetně nemluvňat) železnicí v průměru pětadesátkrát ročně. To je světový primát, druhá země v tomto žebříčku je Švýcarsko, které se jako evropský železniční ráj pyšní čtyřiceti jízdami ročně na obyvatele. V České republice se (pro srovnání) udává jako průměr sedmáct jízd na obyvatele za rok. In: Lidé a země. Roč. 54, 2005, č. 11, s. 40.

Izraele. Vtipnost tohoto snímku těží z absurdnosti situace, v níž Židé sami sebe transportují a předstírají oficiální deportaci. Komičnost budí košer jídlo i pro „Němce“ nebo společné motlitby. *Vlak života* symbolizuje také tu rovinu židovského údělu, který ač zdecimován, stále pokračuje ve svém putování.

Ve snímku *Dub* (Balanța; režie Lucian Pintilie, 1992) jede hlavní hrdinka vlakem postkomunistickým Rumunskem a během cesty vidíme zdevastovanou městskou a průmyslovou krajinu. Cesta vlakem připomíná jízdu postapokalyptickou krajinou, ve které musíte neustále dávat pozor na vlastní bezpečnost. Krutá realita je plná nelegálního a nesystematického hemžení, v němž se začínají prosazovat kapitalistické prostředky moci. Rumunské vlaky jsou plné černých pasažérů a násilníků a připomínají vozový park Českých drah.

Nejbližší estetické znázornění vlaku můžeme vidět ve snímku *Proč?* (1987) od Karla Smyczka. *Proč?* (společně s *Kalamitou*, kterou se podrobně zabývám v analytické části) je jedním z mála českých filmů, které se hloubkově zabývají jízdou vlakem a jejími sociálními a psychologickými aspekty. Jedná se spíše o studii lidského násilí a deformovanosti, kterou můžeme sledovat v příběhu o fanoušcích fotbalové Sparty jedoucích vlakem ze zápasu na Slovensku. Ti během jízdy zdemolují interiér vlaku, ohrožují spolucestující a průvodčí málem vyhodí z jedoucího vlaku. Smyczek spolu se scénáristou Pavlem Johnem prezentují prostor vlaku jako heterotopii plnou afektů, hněvu, alkoholu a sexuálního násilí. Film je založen na skutečné události a jeho struktura ukazuje paralelně dvojí rovinu – film je koncipován jako příběh fanoušků i policejního vyšetřování objasňujícího motivy fanoušků. Snímkem se klene i explicitně vyřčená otázka proč? Proč se určité subkultury vymknou kontrole, proč ve společnosti bují násilnické sklony, proč se stalo to, co se stalo. Odpovědi se nedočkáme, důležitější je, že byla nastolena otázka.

Podobně jako v road-movies je ve vlakových filmech příznačná atmosféra osudovosti, která je ve vlivem determinace kolejemi ještě zesílená. Vlak i film vzbuzuje myšlenky a fantómy, na které v běžných podmínkách nejsme naladěni, objevují se dvojníci, mrtví, snové postavy. Časté jsou záběry

typu stáze ve smyslu „zmražené“ akce, během které se postavy strnule dívají z okna a nic nedělají. Situace nutně netranscenduje, ale pouze označuje jízdu jako takovou. „Fascinace dlouhým záběrem vždycky více či méně spočívala v naději, že se v prodlužované koincidenci filmového a reálného času (a času diváka) nakonec přihodí něco jako kontakt s reálnem.“⁴⁵ Nejtypičtějším příkladem může být jízda tří mužů drezínou ve filmu *Stalker* (1979) Andreje Tarkovského, který propojuje v Zóně dva protichůdné principy pohybu-cestování. Nejprve určují cestu koleje, drezína, která popírá teorii o tom, že se v Zóně necestuje přímo. Koleje jsou zásadně deterministické a určující. Z vlaku se předčasně nevystupuje. Tarkovský vytváří záběry, jejichž obsahem je časové plynutí, dává nám možnost tento čas prožít. Tato jízda je snímána dlouhými detailními záběry na tváře trojice hlavních postav v nichž se zrcadlí nejistota. Jízda jako čas zrcadlí se v obličejích s pohyblivým pozadím. To, co nám Tarkovského filmy dávají, není dramatický příběh charakterů, ale pouze obrazy v čase, v důsledku pouze onen čas, který se tematizuje. Pohyb vlaku může znamenat metaforu běhu času.

Tarkovskij vypracoval nebo spíše domyslel svou filmařskou metodu do teorie „zapečetěného času“, esence filmu, což znamená, že „čas zaznamenaný na filmový pás dosahuje viditelnou formou reality. Jev zaznamenaný jednou na filmový pás bude také vždy jednoznačně vnímán v celé své nezvratné danosti. Proto se čas ve filmu stává základem základů, podobně jako se v hudbě takovým základem jeví zvuk. (...) Deformace času je způsob jeho rytmického vyjádření. Tesání soch z času, to je montáž, to je filmový obraz.“⁴⁶ Drezína pomalu jede Zónou, její kola narážejí na zlomy mezi kolejemi a nic se neděje. Tato nezvykle dlouhá sekvence má podobný smysl jako dlouhá jízda v moderním městě v *Solaris* (Solyaris; Andrej Tarkovský 1972), bezprostředně před tím, než Kelvin odstartuje do vesmíru. Drezína tvoří předěl, uvědomění si, že vstupujeme do jiného světa. Cesta vlakem jako most mezi úplně odlišnými dimenzemi reality. Koleje jako lineární přímá cesta jsou ve *Stalkerovi*

⁴⁵ Aumont, Jacques: Proměnlivé oko aneb mobilizace pohledu. In: Nová filmová historie. Hermann & synové, Praha 2004, s. 179.

⁴⁶ Krása je symbolem pravdy. Camera obscura, Příbram 2005, s. 47, 49.

nahrazeny peším putováním, jehož směr je určován trasou hozené matice, na níž je přivázán bílý obvaz. Pravým opakem jízdy vlakem není jízda autem, ale peší chůze.

Vlak jako důležitý motiv funguje i v díle Jasudžira Ozua, který pohled na projíždějící vlak používá nejen jako interpunkční záběr, ale jako rytmický akceleračtor míjení v myslích postav i jako symbol moderního Japonska. Vlak zjevně získává dimenze, jež propojují sféry vnější akce – neklidu a vnitřního (interiérového) klidu znázorněného záběry na „prázdné“ místnosti ze zorného úhlu člověka klečícího na rohoži *tatami*. Vlak je sice znázorněn zvnějšku, ale má vliv na vnitřní život hrdinů. Ozu tím eliminuje vizuální atrakce v rámci interiéru a vytváří tak mezeru mezi tím, co je zobrazeno, a tím, co si divák do zobrazeného prázdna dosazuje. „Paul Schrader zdůraznil shody mezi režisérovým stylem a zenovým myšlením. Ozuovy filmy obsahují tři stupně, které podle Schraderova návrhu definují transcendentní styl: každodennost, dále disparitu, jež přerůstá do tzv. rozhodující akce, a konečně stázi⁴⁷ jako zmrazený pohled na život, který disparitu neuvolňuje, nýbrž transcenduje.“⁴⁸ Tento pohled na „nic“, na samotné plynutí času se přibližuje zážitku jízdy ve vlaku⁴⁹, při níž se prolíná vnější a vnitřní prostor do časového plynutí, do zvláštní „pohyblivé stáze“ umožňující cestujícímu jistý druh kontempace a uvolnění, ve kterém můžeme zkoncentrovat čas jako základní jednotu filmu a vlaku, v níž je (spolu s Jeanem Luisem Scheferem) vlak i film „jediná zkušenost, v níž je mi čas dán jako vjem.“⁵⁰

⁴⁷ Pojem stáze popisují ve smyslu Schraderovy definice transcendentálního filmového stylu, který podle něj má splňovat tyto tři aspekty: 1. každodennost (everyday, zobrazení banálních situací běžného života), 2. rozpor (disparity, vnitřní konflikt vrcholící v rozhodné akci), 3. stáze (stasis, „zamrzlý“, strnulý pohled, který rozpor neanalyzuje, nýbrž transcenduje, označuje tok času). In: Schrader, Paul: *Transcendental Style in Film: Ozu, Bresson, Dreyer*. Berkeley, Los Angeles and London (University of California Press) 1972.

⁴⁸ Blažejovský, Jaromír: Prodavač tofu Jasudžiró Ozua. In: *Film a doba*, roč. XLIX, 3/2003, s. 134.

⁴⁹ Wim Wenders pátral v Japonsku po Ozuových stopách: Vlakem jsme jeli k blízkému hřbitovu, kde je Ozu pohřben. Kita Kamakura. Ta železniční zastávka je v jednom z jeho vlastních filmů. Ozův náhrobek nenesl žádné jméno, jenom starý znak z čínského písma, „MU“, což znamená prázdnota, nic.

⁵⁰ Schefer, Jean Louis: *L'Homme ordinaire du cinéma*. In: *Cahiers du Cinéma*. Gallimard, Paris 1980, s. 54.

5. „Film“ ve vlaku – jízda ve vlaku a filmové diváctví

„... všechny zjevy a zvuky v tomto kolébavém příšeří na ni útočí neobyčejně výmluvně. Co chvíli pochybovala zda vlak jede kupředu nebo snad vůbec stojí. Má vedle sebe Aňušku, či někoho cizího? Co je na tom věšáku, kožich nebo zvíře. A co ona sama? Je to ona, či nějaká jiná žena? Hrůza ji obcházela, když se oddávala tomuto zapomnění. Ale cosi ji do něho vtahovalo.“⁵¹

L. Tolstoj: Anna Karenina

Každý někdy zažil situaci na nádraží, kdy seděl ve vlaku, vedlejší vlak se rozjel a my jsme si mysleli, že jede náš vlak. Tento klam je velmi podobný kinematografické iluzi, v níž „filmový obraz je typickým příkladem vnímání pohybu tam, kde u vnímaného předmětu k němu vůbec nedochází.“⁵² Tento jev je založen na stroboskopickém doznívání zrakového vjemu na sítnici, který nedokáže rozlišit dva různé podněty, pokud je mezi nimi časový interval menší než 0,06 vteřiny. „Sama iluze kinematografického pohybu ale vzniká až v procesu syntézy, na níž se podílí projektor, který s pomocí uzávěrky zvyšuje počet přerušení pohybu na dvojnásobek.“⁵³

Kino i vlak chápu jako průsečík a shluk pohybů a pohledů, jež nabízejí zkušenost „napojení“ do sítě. V této kapitole se budu věnovat filmovému diváctví v souvislosti se zkušeností jízdy ve vlaku, zkušeností podpořenou podobností s jízdou vlakem, ale také s dalšími modernistickými atrakcemi, které souvisí s „osvobozením“ pohledu v rámci toulavého *flâneurství*, bezcílného bloudění městem, časoprostorovými změnami převážně městského prostředí na přelomu 19. a 20. století a novými vizuálními stimuly. Tou dobou byli lidé vystavováni do té doby nezvykle velkému množství senzomotorických ataků, na které jejich nepřipravená nervová soustava často reagovala

⁵¹ Tolstoj, Lev Nikolejevič: Anna Kareninová I. Odeon, Praha 1963, s. 117.

⁵² Jiřík, Vlastimil: Kinematografický obraz. I. díl. AMU, Praha 1994, s. 107.

⁵³ Sczepanik, Petr: Fotogram jako diferenciální prvek kinematografického pohybu. Iluminace, Roč. 13, 2001, č. 3, s. 52.

traumatizovaným způsobem. Na jedné straně město nabízelo velké množství forem zábavy využívajících prvků spektaklu, senzačnosti a touhy šokovat, na druhou stranu městské prostředí vytvářelo (příliš) mnoho vizuálních stimulů, vnitřních tlaků a nebezpečí. „Specifika raného filmu lze nalézt spíše v kontinuitě a paralelitě s prostory, místy a fenomény, které napomáhají zrychlování a zintenzivňování stimulace v městském prostoru, ale zároveň učí subjekt hyperstimulaci lépe zvládat – tedy místy a „atrakcemi“ jako jsou vlaky, světové výstavy, muzea voskových figurín, obchodní domy, zábavní parky, cirkusy, varieté, vystavování mrtvých v pařížské márnici, atd.“⁵⁴ Lidé na ulicích nebyli zvyklí dívat se z důvodu bezpečnosti kolem sebe, a tak se často stávalo, že automobily, tramvaje a vlaky byly zdrojem nehod a zranění.

Panoramatické vnímání a zničení bezprostředního časoprostoru, to jsou dvě základní změny v percepci, které pomohl vlak ustanovit. Vlak v 19. století vytvořil nový modus času a prostoru, čímž se zabývá ve svých statích Wolfgang Schivelbusch. V časové rovině znamenal vlak zničení a „vyhlazení času a prostoru“, druh reakce na intenzitu vnímání intenzivní rychlosti, prchavosti a míjení. Rychlejší doprava znamená „zmenšování“ vzdáleností a časové zkracování vzdáleností způsobuje „rozšiřování“ přepravního prostoru. Prostor se tedy vlivem železnice smršťuje i rozšiřuje zároveň. Vzhledem k Einsteinových a Bergsonovým teoriím není prostor ničím objektivně měřitelným, ale jedná se o vztah mezi vzdáleností a potencialitou, popřípadě hybností. Časoprostor cesty je dán percepcí. Člověk nebo jakýkoliv pozorovatel funguje jako „most“ času, jako jeho subjektivní měřítko. V tomto smyslu nejsou věci v prostoru, ale prostor ve věcech.

V průběhu 19. století byla populární veřejná zábava - panoráma (řecký původ slova znamená vševidoucnost), která byla založena na předvádění velkých spektakulárních scén, malovaných obrazů představujících kruhové pohledy na města nebo krajiny. Ve městech se často ukazovaly mořské břehy, fiktivní či historické bitvy. „Zjednodušeně můžeme mluvit o evropské panorámě, která spočívala na kontemplaci kruhového obrazu z malé středové

⁵⁴ Hanáková, Petra: Kola se otáčejí, ložiska kloužou, píсты pracují. In: *Iluminace*, Roč. 17, 2005, č. 4, s. 79.

plošiny (panoramatický pohled na horizont), a o americké panorámě, která spočívala v plochem obraze odvíjejícím se před divákem (moving panoramas). U této druhé, americké odrůdy je příbuznost s vlakem a filmy nejočividnější. (...) Pro vytvoření dokonalé iluze býval občas obraz zarámován a kulisy evokovaly železniční vagón."⁵⁵ Panorámy ukazovaly obrovské spektakly, kde se ztrácel pojem vzdálenosti mezi pozorovatelem a obrazem, v mezi-prostoru obsahovaly trojrozměrné předměty, které vytvářely iluzi trojrozměrnosti.

Tyto populární „živé obrazy“ představovaly další zdroj průpravy percepčního systému pro přijetí filmového obrazu. Zahušťovaly časoprostor, dezorientovaly diváky a stavěly je do podřízené pozice vzhledem k aparátu. Panorámy i vlak daly v Schivelbuschově terminologii vzniknout tzv. panoramatickému vnímání, ve kterém „v protikladu k tradiční percepci, pozorující již dále nepatří k tomu samému prostoru jako vnímaný předmět: viděl předměty, krajinu, atd. skrze aparát, který jím pohyboval světem."⁵⁶ Tuto zkušenost bylo možné libovolněkrát opakovat a v jistém smyslu „reprodukovat“. „Zásadní však samozřejmě je, že vlak zůstává prototypickým místem, ve kterém se uprostřed 19. století vytváří masový divák, nehybný cestovatel. Usazený a pasivní cestující převážený vlakem se rychle naučí pozorovat odvíjení zarámovaného spektaklu krajiny, kterou projíždí."⁵⁷

Ničí vlak auru krajiny? Například fotografování je běžně chápáno jako činnost zbavující aury to, co je fotografováno. Známé jsou obavy indiánů před fotografováním, protože se „právem“ strachovali, že jim tento přístroj „ukradne duši“. Aura znamená autentické předivo času a prostoru, které obklopuje daného člověka, projevující se bioenergií vyzařovanou kolem těla.⁵⁸ Tím, že je tento člověk vytržen ze „svého“ časoprostoru a „proměněn“ na

⁵⁵ Aumont, Jacques: Proměnlivé oko aneb mobilizace pohledu. In: Nová filmová historie. Hermann & synové, Praha 2004, s. 172.

⁵⁶ Schivelbusch, Wolfgang: The Railway Journey. New York: Urizen Press 1979, s. 41. In: Kirby, Lynne: Male Hysteria and Early Cinema. In: Camera Obscura 17. May 1988, s. 114.

⁵⁷ Aumont, Jacques: Proměnlivé oko aneb mobilizace pohledu. In: Nová filmová historie. Hermann & synové, Praha 2004, s. 171.

⁵⁸ Objev Semjona Davidoviče Kirilijana (1900 – 1980) z roku 1939, kdy zachytil na fotografii vyzařování lidské bioenergie.

obraz, je vytržen ze své aury, ze svého autentického působení. Podobnou auru mají i krajiny, jež jsou vlivem vlaku vnímány jako obrazy, jako ploché, zarámované obrazy, jejichž autentičnost je odkázaná pouze na proměnlivou světelnou atmosféru. Na základě Schivelbuschových studií věnovaných časoprostoru jízdy vlaku se dá usoudit, že když není pocíťována prostorová vzdálenost, rozdíly mezi originálem a kopií (krajiny) mizí. Krajiny ztratily své „nyní“, protože na drahách vládne standardizovaný čas. V Rusku je to například na celé železnici čas moskevský. Tím, že vlaky projíždějí krajinou stále stejnou trasou, „rámuji“ ji také na stále stejnou „panorámu“, a tím z ní činí technicky reprodukovatelné obrazy pokaždé, když znovu projíždí svou trasu. Otázku časoprostoru vlaku Schivelbusch shrnuje: „Železnice, ničitel bezprostředního prostoru a času, také zničily význam velkých poutí. Od nynějška nejsou lokality prostorově autonomní: jsou to momenty v dopravě, které je činí možnými. V ekonomických souvislostech vytvoří cesta z výrobku zboží. Doprava je psychická manifestace oběhu zboží. Místa, která navštěvují cestovatelé, se stávají stále více podobné zboží, které jsou součástí stejného systému oběhu. Pro turismus 20. století se svět stal jedním velkým skladištěm krajin a měst.“⁵⁹

Na základě podobností mezi filmovou a „vlakovou“ percepcí chci ukázat rozdíl mezi těmito „médií zraku a těla“ a odpovědět si tím na základní otázku, jaký je rozdíl mezi filmovým a vlakovým diváctvím. S touto premisou pracuje i Lynne Kirby, která průzkum raného filmu úzce propojuje s železnicí a psychoanalýzou. „V základním smyslu chci prozkoumat, jak se může na jízdu vlakem dívat jako na paradigma pro filmovou percepci a filmové diváctví. Používám šok jako ústřední bod. Tvrdím, že oběti železničních nehod se dostávají do vztahu s ranými vlakovými filmy a s ranou kinematografií celkově tak, že se vlastně stávají oběťmi „filmových nehod“ a stávají se tak traumatizovanými a jistém smyslu hysterickými diváky.“⁶⁰ Vlak i kino

⁵⁹ Schivelbusch, Wolfgang: Railroad Space and Railroad Time. In: New German Critique, No. 14 (Spring, 1978), s. 40.

⁶⁰ Kirby, Lynne: Male Hysteria and Early Cinema. In: Camera Obscura 17. May 1988, s. 116.

sjednocovala představa katastrofy, šok z rychlého pohybu, extrémní stimulace a neustálé možnosti nehody se prolíná s opojným zážitkem ne nepodobným pouťovým atrakcím a jiným tělesným atakům. Traumatizovaný divák byl nucen tyto vzrušující pocity opakovat, aby se alespoň částečně svou hysterickou reakci znormalizoval. Raný filmový divák si jistě dával do souvislosti potencialitu železniční nehody a svůj extrémní zážitek z kina, kde se mimo jiné jeho železniční trauma vlivem vlakových filmů znovu aktivizovalo. V průběhu vývoje filmového a vlakového diváctví lze teritorium traumatického zážitku opustit a nahradit jej (v kontrastu s automobilovými a živelnými nehodami) pocitem bezpečí, klidu a času. Vlak se stal zcela normální součástí každodennosti. Šok a hysterii lze v dnešních souvislostech vidět v neustálém nebezpečí potenciálního teroristického útoku, který se s vlakem primárně nepojí.

Při jízdě vlakem a filmovém diváctví je víceméně pasivní člověk unášen nezadržitelným proudem zarámovaných obrazů, jejichž vývoj nemůže předem ovlivnit. Jako cestující jsme izolováni, voyeuricky vidíme a mlčíme, pozorujeme něco, z čeho máme požitek. Zatímco pro cestujícího v 19. století představoval vlak symbol demokracie, pokroku a nebezpečí, v dnešní době digitálních rychlostí funguje vlak spíše jako možnost „být chvíli v klidu“ a bez ohledu na destinaci být chvíli v prostoru „mezi“, v prostoru času, kdy čas se „spacializuje“. Vlak nás veze z místa A do místa B, ale především nám prezentuje prostor intervalu mezi těmito místy jako virtuální mezi-obraz (Bellour), heterotopii cesty (Foucault) konstituující základní prostorové jednotky do plynulého prostorového kontinua. Bellourova teorie virtuální mezery mezi-obrazy vytváří předpoklad pro slučování absence a různých médií umožňující samotnou viditelnost obrazu. Slučuje prostor „mezi“ jednotlivými okénky filmového pásu.

Bellourův koncept v současnosti rozvíjí Joachim Peach s důrazem na označovaný vztah mezi obrazy, jež chápe jako zvláštní podmínku samotného zobrazování, jakési konstitutivní diference vizuální reprezentace. Meziobrazí je tedy paradoxní prostor, „je strukturovanou absencí a materiální předmětností, energetickým polem a černou dírou značící prázdnotu a prázdny znak. (...)

Mezera je jako elipsa, rétorická figura, jež má podobu prázdnoty, negativní energie jsoucí figurou nepřítomnosti, která otevírá svůj meziprostor představě následujícího vyprávění.⁶¹ Toto „virtuální“ místo nám dovoluje přesunout se od statického bytí k nastávání, převážít svůj zájem od nečasových, esenciálních struktur k proměnlivosti sérií událostí. Ve vlaku přesunují pozornost od statického k dynamickému, od vnějšího k vnitřnímu. Pohybujeme se někam, aniž bychom se pohybovali...

Pohyb filmu i vlaku je založen na zdánlivé kontinuitě a linearitě těchto procesů. Pro srovnání struktury filmové a vlakové podívané můžeme použít charakteristiku pohybu filmu Gilles Delleuzeho, který pojímá film jako „systém, který reprodukuje pohyb v závislosti na libovolném okamžiku, tedy v závislosti na stejně rozestoupených okamžicích zvolených tak, aby navodily dojem kontinuity.“⁶² Vlak pohyb nereprodukuje, on ho vytváří. Obraz-pohyb chápe Delleuze jako pohyblivé řezy trvání, v němž „sepětí obrazu a pohybu je bezprostřední a lze jej pokládat za skutečnou totožnost, neboť žádný obraz není pouze v jednom místě, a přesto nikdy neztrácí vazbu na konkrétní výsek a konstelaci hmoty.“⁶³ Petr Sczepanik popisuje Deleuzeho pojetí „filmu jako čistý obraz-pohyb, kdy se obraz oprostuje od pohybu těles a začíná se pohybovat sám, je vybaven sebe-pohybem.“⁶⁴ Sebe-pohyb filmu i sebe-pohyb vlaku probíhá v jiných prostorových a reálných dimenzích, ale v intenci percepce mají tendenci jevit se totožnými.

Jaký je tedy rozdíl mezi obrazem-pohybem-filmem a obrazem-pohybem-vlakem? Obojí tvoří technické obrazy v závislosti na aparátech, které tyto obrazy divákům prezentují. Rozdíl můžeme najít v tom obraz-pohyb-vlak nevytváří znakové systémy schopné reprodukovat svůj pohyb v závislosti na jakémkoliv okamžiku, ale především se odehrávají v přítomném čase. Film je

⁶¹ Peach, Joachim: Obraz mezi obrazy. In: *Iluminace*, roč. 14, 2002, č. 2, s. 6.

⁶² Deleuze, Gilles: *Film 1. Obraz-pohyb*. NFA, Praha 2000, s. 13.

⁶³ Thein, Karel: „It´s Alive!“ Gilles Deleuze a evoluce filmového obrazu. *Iluminace*, Roč. 12, 2000, č. 3, s. 11.

⁶⁴ Sczepanik, Petr: *Fotogram jako diferenciální prvek kinematografického pohybu*. s. 51.

jednou provždy dokončen, obrazy ve vlaku jdou sice „reprodukovat“, ale nejdou předvídat. Film se v tomto ohledu podobá fotografii, která „uchovává moment zmizení, a tedy kouzlo reálného jako jakýsi předchozí život.“⁶⁵ Film vytváří navždy svědectví o zmizelém čase, kdežto vlak nezadržitelně plyne jako čas. Obraz-pohyb-vlak vytváří sice z krajiny obraz, ale vzhledem k autentickému času tvoří spíše médium prostorové změny za pomoci jednosměrného pohybu s důrazem na „přezentnost“ a autentičnost situace. Více než filmu se jízda vlakem podobá spíše divadelnímu zážitku nebo živému rozhovoru, který „mně dovoluje dospět k myšlenkám, o nichž jsem nevěděl, že jich jsem schopen a jichž jsem nebyl schopen. Cítím, že sleduji neznámou cestu sebe sama a že moje řeč, k níž mne podnítil druhý, je otevřena právě pro mne.“⁶⁶ Pravá jízda vlakem je otevřením se do prázdna, novou prožitkovou dimenzí.

Pouhá přítomnost ale nestačí k totožnosti zkušenosti jízdy vlakem a divadelním zážitkem. „Za specifikum divadelního umění platívá jeho živoucí přezentnost. Na rozdíl od obrazu, sochy či filmu je totiž to podstatné z inscenačního umění vytvářeno večer co večer ve spolupůsobení s recipienty v onom „nyní“ setkání živých lidí. Postačí však k tomu, aby divadlo získalo automaticky svou přezentnost, skutečně jen zvednout oponu a nechat před nás předstoupit herce? V žádném případě. Ze všeho nejdříve ji musí nejprve produkovat a pro-vokovat samo divadlo. Ideologie živoucí přezentnosti, která je rozšířená mezi obdivovateli divadla, se opírá o chybnou myšlenku, neboť živá přítomnost vůbec není primárně reálně-tělesný, nýbrž mentální fenomén, fakt vědomí.“⁶⁷ V divadle se tak snoubí reálně tělesná spolu-přítomnost diváků s herci a kondenzovaná zkušenost mentální přítomnosti. Ve vlaku jde především o to, že je to aparát, který produkuje přezentní obrazy, a že se neustále mění, že nejsou tyto obrazy záměrně produkovány. Nejpřesnější

⁶⁵ Baudrillard, Jean: Dokonalý zločin. Periplum, Praha 2001, s. 93.

⁶⁶ Marleau-Ponty, Maurice: Viditelné a neviditelné. OIKOYMENH, Praha 1998, s. 22.

⁶⁷ Lehmann, Hans-Thies: Přezentnost divadla. In: Souřadnice a kontexty divadla. (Antologie současné německé divadelní teorie). Vyšlo jako příloha Divadelní revue. Divadelní ústav, Praha 2005, s. 55.

metaforu obrazu ve vlaku tedy nenajdeme ve filmovém ani v divadelním obraze, ale nejspíše v obrazech toho typu, které „produkuje“ zrcadlo.

Obraz-pohyb-vlak vytváří obrazy podobné těm, které „produkuje“ zrcadlo - vše přijímá, nic „doslova“ neuchopuje, ničím není „kontaminováno“, ale stále zrcadlí. Umberto Eco definuje zrcadlový obraz jako stále přítomnou obraznost, která nedokáže lhát, netvoří znaky, nejde reprodukovat. Zrcadlový obraz se dle něj nepojí s obsahem, ale vytváří vztah mezi případy, je svým médiem i kanálem, což je pro vlakový aparát nejdůležitější. U zrcadla nejde o záznam a projekci, ale o přítomnou referenci. Protože zrcadlo ale obrací prostorové vztahy ze skutečnosti, je zrcadlový obraz spojení zároveň reálně přítomné, ale i prostorově idealistické.

Michel Foucault buduje svou teorii heterotopií na kontrastu k prostorům typu utopií. Zrcadlo se dle něj nalézá někde mezi těmito extrémny. „Zrcadlo je koneckonců utopie, neboť je to umístění bez místa. V zrcadle se vidím tam, kde nejsem, v neskutečném, virtuálním prostoru, který se otevírá za povrchem zrcadla; jsem tam, kde nejsem, jakýsi stín, který mi poskytuje mou vlastní viditelnost, který mi umožňuje, abych se viděl tam, kde nejsem přítomen: to je utopie zrcadla. Ale zrcadlo je také heterotopie, totiž potud, že existuje ve skutečnosti, a právě odtud, z tohoto místa zpětně působí na místo, kde se nacházím. Z hlediska zrcadla nalézám svou nepřítomnost na místě, kde jsem, neboť se vidím v zrcadle. (...) Zrcadlo funguje jako heterotopie v tomto ohledu: činí místo, na kterém se nacházím ve chvíli, kdy se dívám na sebe do zrcadla současně úplně skutečným a absolutně neskutečným, neboť aby mohlo být vnímáno, musí projít skrze virtuální bod, který se nachází tam.“⁶⁸ Zrcadlo spojuje sféry přítomnosti a obrácené prostorovosti. V tomto druhém ohledu se od vlakového obrazu odlišuje.

Na modelu zrcadlového obrazu se dá pojmout vztah pohybu vlaku k ostatním vlakům, především těm protijedoucím, v tomto případě nevádí prostorové obrácení. Zážitek míjení vlaků má svojí rychlostí a lidskou neschopností perceptuálního zachycení a zhodnocení tohoto momentu blízko

⁶⁸ Foucault, Michel: O jiných prostorech. In: Myšlení vnějšku. Hermann a synové, Praha 1996, s. 76-77.

k nadreálným zážitkům. Míjející vlak, to je zrcadlový obraz, čisté aktuálně, při které můžeme vidět jako v zrcadle to, jak vypadá náš vlak pro protijedoucí. Protijedoucí vlak tak vytvoří autoreferenční plochu pro samotné obrazy-pohyby-vlak.

Tím, že vidíme „svůj“ vlak (ale i sebe) zrcadlí se v protijedoucím vlaku (jeho rychlost vytvoří z jeho oken kontinuální „panoramatické“ zrcadlo), vznikne protnutí vnitřku a vnějšku. Procesem zvnitřňování vnějšku (které se děje přehnutím a zdvojením vnějšku dovnitř) se zabývá Foucault ve stati *Myšlení vnějšku*, kde hovoří o řeči, která nemá svého mluvčího. „Řeč, která nikomu nepatří, není reflexivní ani fiktivní, nepatří již řečenému, ani tomu, co ještě řečeno nebylo, nýbrž je „mezi“ obojím jako toto místo velkého, strnulého gesta, zadržování věcí v jejich latenci.“⁶⁹ Tímto výkladem řeči se přiblížil mému chápání pohledu z vlaku jako něčeho nepředmětného, vznikajícího v trhlině mezi subjektem a vlakem.

Prolnutím cestujícího a vlaku, touto chiasmatickou zkušeností podobnou propojenosti diváka a filmu se zabývá fenomenologická filmová teorie. Petr Sczepanik popisuje fenomenologickou teorii Vivien Sobchackové jako složitě strukturovanou komunikaci mezi divákem a filmem založenou na „percepti mediované exprese a/jako expresi mediované percepce – je to struktura reverzibility a komutace mezi percepcí a expresí, kterou si můžeme zjednodušeně představit takto: divák vnímá plátnem a projektorem zprostředkované vyjádření (filmový obraz jako viditelné vidění) vnímání (kamera vnímající svět) a současně prostřednictvím (vnitro)tělesné aktivity vyjadřuje (skrže pohyby své intencionality nebo rytmem souznění a distance vzhledem k filmu) své vnímání filmu.“⁷⁰ Vzniká složitá síť vztahů a prvků ovlivňující naši percepci. Dochází k efektu, při němž každý divák vidí v podstatě „jiný“ film a „jinou“ krajinu, v rámci svých zkušeností, očekávání a schopnosti odhalovat potenciální významy v předváděném.

„Nejobtížněji pochopitelnou částí fenomenologie vnímání (a tedy i filmové zkušenosti) je pojem reverzibility neboli chiasmu (splétání). (...) Nelze

⁶⁹ Foucault, Michel: *Myšlení vnějšku*. Hermann & synové, Praha 1996, s. 46.

⁷⁰ Sczepanik, Petr: *Mezi tělem diváka a tělem filmu*. In: *Iluminace*, roč. 13, 2001, č. 3, s. 103.

hovořit o samotném objektu, aniž bychom hovořili i o subjektu, jenž tento objekt vnímá, podobná simultánní existence a směna jako mezi objektem a subjektem funguje i mezi percepcí a expresí, vidícím a viděným, tělem a světlem, vnitřkem a vnějškem, viditelným a neviditelným, mezi vnitrosubjektivní a intersubjektivní komunikací, mezi mnou a druhým.⁷¹ Vidění a vnímání nelze ztotožňovat a nelze je izolovat a analyzovat bez ohledu na podmínky jejich aktivace a subjektivizace vztahujících se ke kognitivním funkcím mozku zajišťujícím celostnou souhru dlouhodobého učení, vnímání, myšlení a představivosti. Ve vlaku se dojem reverzibility uskutečňuje díky vlastnosti skla zrcadlit. Při pohledu z okna vlaku se na tomtéž „plátně“ zrcadlí interiér kupé s cestujícími. Podíváme-li se kolmo na okno, uvidíme sami sebe. Tento efekt je v kině neznámý, ale lze jej přirovnat k divácké identifikaci s postavami filmu s tím rozdílem, že ve vlaku jsem „hlavní postavou“ já sám.

⁷¹ Tamtéž, s. 103.

6. Němý film – období ryzího sepjetí filmu a železnice

V této kapitole se budu věnovat vztahu filmu a vlaku v éře němého filmu. V době vzniku filmu (1895) byla železniční doprava na jednom ze svých vrcholů vzhledem k masovosti i k vlastnosti nejrychlejšího druhu dopravy své doby. Vzhledem k němé kinematografii se vlak dostával do různých poloh zobrazení – k ranému filmu atrakcí vlak fungoval jako prototyp rychlosti a nebezpečí, v narativních snímcích se začalo využívat schématu vlakových loupeží a romancí ve vlaku, filmová avantgarda využila pohled na vlak jako rytmus v pohybu umožňující zobrazení geometrické abstrakce a groteska obohatila vlakové filmy o absurditu pohybů v pohybu a konfrontaci člověka a stroje.

Je signifikantní, že raný němý film fascinuje historiky filmu právě ve vztahu k vlaku. Co pevně spojuje raný film a vlak? Je to především důraz na šok, mobilitu a stimulaci, jež vyvolávala kinematografie i rozvíjející se železniční doprava. Šok a strach z nehody ve vlaku konvenuje šoku hysterických diváků (minimálně v mysli) uhýbajících ze svých sedadel při záběru na přijíždějící vlak na nádraží. Tom Gunning raný film označuje jako „Film of attraction“. „Kinematografii, která předchází nadvládě vyprávění (její období trvá bezmála jedno desetiletí, až do roku 1903 či 1904), nazývám kinematografií atrakcí. Estetika atrakce oslovuje publikum přímo, a někdy, jako v případě prvních vlakových filmů, tuto konfrontaci dovádí až k zážitku útoku. Kinematografie atrakcí neusiluje ani tak o to, aby byl divák vtažen do vyprávěného děje nebo se vciťoval do psychologie postav, ale píše o to, aby si intenzivně uvědomoval filmový obraz, který upoutává jeho zvědavost.“⁷² Film atrakcí neměl prioritu ve vyprávění příběhu, ale v ukazování situací a pohybů.

Ve srovnávání žánrového nabídkového katalogu čtyř filmových společností z roku 1903 (Pathé, Gaumont, R. W. Paul, Edison)⁷³ můžeme u tří

⁷² Gunning, Tom: Estetika úžasu. Raný film a (ne)důvěřivý divák. In: Nová filmová historie, s. 155-6.

⁷³ Klimeš, Ivan: Žánr a reklama v raném filmu. In: Žánr ve filmu (Sborník příspěvků ze VI. česko-slovenské filmologické konference konané v Olomouci 14. – 16. 11. 2002). NFA, Praha 2004, s. 58.

z těchto společností najít specifické filmové „žánry“ věnující se železnici. Jedině konzervativní společnost Pathé nenabízela speciální „vlakové filmy“. Společnost Gaumont nabízí „panoramata železnice“, R. W. Paul „železniční, lodní a námořní tematiku“ a Edison má ve svém katalogu položku s názvem „vlaky“. Vlakové filmy obecně fungovaly jako „subžánr“ cestovních filmů. V nabídce filmových společností „převažuje hledisko žánrové a tematické prezentující především námět, ale nalezneme zde i hledisko technologické (zpětný chod, trikové scény) a výjimečně i hledisko divácké skupiny (série pro staré pány, série pro staré panny).“⁷⁴ Vlakové filmy nenarativního charakteru se minimálně ještě 10 let po vzniku kinematografie běžně natáčely a byly natolik divácky atraktivní, že sloužily i jako žánrový či tematický „uzel“ v nabídce pro majitele biografů. Filmové společnosti vyráběly a reklamovaly snímky především za účelem jejich prodeje a snažily se dodat svému „zboží“ punc atraktivnosti a senzačnosti. Vzhledem k tomu, že vlakové filmy figurovaly i v roce 1903 jako samostatné „žánry“ raného filmu, svědčí to o nejen o množství filmů, které se s železniční tematikou natáčelo, ale také o jejich popularitě.

Přibližně prvních deset až patnáct let od vzniku filmu se filmové projekce skládaly z montáže krátkých filmů nejrůznějších žánrových kategorií. „V rané éře výlučně krátkometrážní produkce (nejdelší filmy dosahovaly 300m) museli majitelé kin přirozeně řešit otázku skladby programu, tedy otázku, z jakých žánrů program sestavit a v jakém pořadí filmy prezentovat. Sama praxe generovala určité modely či modelové prvky (např. komediální film na závěr programu). (...) Zatímco těch deset, dvanáct filmů, které naplňovaly filmové představení, mělo na přelomu století v rámci celého programu rovnoprávné postavení, směřoval vývoj k hierarchizaci titulů co do divácké atraktivity. Preferenční pozici postupně získával hraný film obecně oproti žánrům filmu nehraného.“⁷⁵ Celková struktura „filmového večera“ byla

⁷⁴ Tamtéž, s. 57.

⁷⁵ Tamtéž, s. 63 – 64. Jako vzorový příklad skladby programu uvádí Klimeš návrh jednoho z účastníků diskuse na toto téma: hudební předehra, aktualita, humoristické, drama, komické, (přestávka), přírodní, komické, velká atrakce (hlavní narativní film večera), vědecké, hrubě komické.

často založena na principu uvolňování napětí a jeho opětovného narůstání. Filmy měly šokovat i bavit, nenásilně poučovat i suplovat turistiku. Hlavní film večera se uváděl před koncem, po němž následovalo komické uvolnění. V rámci této dramaturgie vlakové filmy figurovaly spíše v měřítcích „dramatu“ a cestopisných nebo „přírodních“ kategorií. Drama z železničního prostředí tak znamenalo vystupňování napětí a diváckého vzrušení před komedií, která pak toto napětí rozpustila. Tento princip bychom měli mít na paměti, když hovoříme o šoku, hysterii či emocionálnímu ataku ze strany filmu atrakcí, který sice aktualizoval ve vlakových scénách šok z potenciální železniční nehody v divákově mysli, ale také jej hned v následujícím krátkém filmu relativizoval v podobě komického snímku. Samotní filmaři si ze šoku nepřipravených diváků na vlakové filmy parodicky „utahovali“ ve filmech znázorňující hypertrofované divácké reakce jako zděšení, úlek a úprk.

Lynne Kyrbyová tvrdí, že téměř polovina filmů společnosti Vitagraph z katalogu roku 1903 obsahovalo téma cesty. „Z dvou a půl tisíce filmů natočených touto společností v letech 1896 až 1902, bylo několik set zaměřeno na cesty a v nich byl často tematizován vlak nebo železnice. Jednalo se o tituly jako *Taken from a Trolley* (Atlantic City; 1896), *Train Coming Out of Station* (Philadelphia, 1897), *Michigan Central* (Canadian Falls, 1896), podobně jako série „příjezdů“ a „odjezdů“ vlaků, jako se točily v Evropě (především ve Francii a Británii). V elementárním smyslu natáčení jedoucího vlaku, v té době nejrychlejšího dopravního prostředku, dávalo filmařům příležitost ukázat sílu filmového zobrazování a jeho schopnost zachytit pohyb a rychlost.“⁷⁶

Edsonovi a Lumièrovi kameramani umísťovali kamery na dopravní prostředky (vlaky, výtahy, lodě), aby své cestopisné filmy obohacovali o pohyblivý pohled. Vznikl tak celý žánr cestovních filmů (travel films). Tyto filmy ukazovaly turisticky nebo jinak zajímavé krajiny a svým způsobem tak suplovaly turismus. Příkladem takového filmu může být *The Hold Up of the*

⁷⁶ Kyrby, Lynne: *Parallel Tracks (The Railroad and Silence Cinema)*. Duke University Press, Durham 1996, s. 19.

Rocky Mountain Express (Edwin S. Porter, Biograph, 1906), který ukazuje jízdu vlakem na severozápad Spojených států, kde je nutné překonat vlakem hory. V té době tam fungoval systém, v němž se vlak přes nejstrmější část cesty vyzdvihoval po částech na speciálních jeřábech. Část filmu popisující tento akt tvoří vrchol tohoto filmu. Tento film nicméně představuje hybridní formu cestovního filmu, protože během jízdy (která má zde dominantní roli) můžeme sledovat ještě jednoduchý příběh.

Velmi populární byly filmy o vlakových nehodách (*The Railroad Smash-Up*, Edison, 1904; *Railroad Raiders*, J. P. McGowan, 1917; *A Railway Tragedy*, 1904) předvádějící vlakové vykolejení, srážky vlaků a nejrůznější vlakové katastrofy. Tento typ vlakových filmů byl „živen“ poptávkou traumatizovaných diváků, kteří se v kině vyrovnávali se svým strachem z vlakové nehody pomocí filmů tohoto typu. Filmy o vlakových nehodách měly „terapeutickou“ funkci. Srážky vlaků se dokonce inscenovaly pro platící diváky. Tematika jízdy vlakem se objevovala i v rámci atrakcí v zábavních parcích: „Atrakce z lunaparku na Coney Islandu s názvem „Leap Frog Railway“ doslova ztělesňovala vzrušení typické pro Příjezd vlaku. Obrovskou rychlostí se přímo proti sobě rozjely dva elektrické vagóny, vezoucí až 40 lidí. Těsně před nárazem se jeden vůz na zakřivených kolejnicích zvednul a prolétl nad střechou toho druhého.“⁷⁷

Model atrakcí jako přímého dotyku s realitou spojeného s intenzivním zážitkem vidění konvenuje představě hypotetického „filmu“ odehrávajícího se během jízdy vlakem. Tuto formu pohledu představují filmy, které byly natáčeny z přední nebo zadní části vlaku. Na tento typ filmů se specializovala síť kin *Hale 's Tours*, která byla tvořena jako „kino v podobě vlaku, sestávající z jednoho či dvou vagónů s místy až pro 144 „pasažérů“. Jedno desetiminutové představení obvykle nabízelo nafilmovaný pohled z přední nebo zadní části jedoucího vlaku.“⁷⁸ V letech 1904 až 1909 fungovala ve Spojených státech celá síť kin *Hale 's Tours*, která byla charakteristická tím, že přímo „imitovala“ zážitek jízdy vlakem tím, že interiér kina byl zařízen jako

⁷⁷ Gunning, Tom: Estetika úžasu. Raný film a (ne)důvěřivý divák. In: Nová filmová historie, s. 156 - 7.

⁷⁸ Rabinovitzová, Lauren: Od Hale 's Tours ke Star Tours. In: Nová filmová historie, s. 206.

interiér železničního vozu a na programu byly především filmy-jízdy, natočené během vlakových cest turisticky zajímavými krajinami.

Tyto jízdy se specializovaly na cesty zajímavou krajinou, turistickými zajímavostmi a fungovaly jako náhrada cestování jako takového. Tímto fenoménem se zabývala Lauren Rabinovitzová v článku *Od Hale's Tours ke Star Tours*, ve kterém vytváří souvislost mezi filmy Hale's Tours a moderními filmy-jízdami tvořícími součást zábavních komplexů. Filmoví historikové kladou přechod v raném filmu od filmu atrakcí k filmu narativnímu kolem roku 1904. *Hale's Tours* fungovaly především mezi léty 1904 – 9. Vzhledem k bezprostřednímu odkazu k filmům atrakcí lze tvrdit, že *Hale's Tours* znamenaly ve své době jistou variantu stále přežívajícího filmu atrakcí ve specializované podobě. Tuto hypotézu podporuje fakt, že stejně jako raný film sloužily *Hale's Tours* „ve vztahu ke standardizaci fotografie a filmu; dovršily autonomizaci zraku, a s ní i jeho standardizaci v podobě voyeurismu, když spojily pohybové šoky s vizuální slastí a fokalizaci zrakového vnímání udržely ve vztahu k ostatním smyslovým počtům těla.“⁷⁹ Provázanost tělesnosti a afektivnosti vlaku ve vztahu k rané kinematografii a „vlakovým“ atrakcím je natolik fascinující, že se na „traumatizované“ diváky nahlíží z perspektivy klinické psychologie, čímž se prožitek diváků víceméně hypertrofuje.

Vztahem mezi železnicí a němou kinematografií se zabývá kniha Lynne Kyrbyové *Parallel Tracks (The Railroad and Silence Cinema)*. Tato nejkomplexnější studie na dané téma se věnuje souvztahu mezi vlakem jako proto-filmovou zkušeností a sociálním, percepčním a ideologickým paradigmatickým vlakem ve vztahu k němé kinematografii. Věnuje se vzájemné komplementaritě těchto aparátů těla a pohybu s důrazem na gendrovou analýzu němých filmů. Kyrbyová vyjmenovává nejdůležitější témata své knihy: „panoramatická percepce, turismus, voyerismus, svedení, romance ve vlaku, vzrušení a šok, orientace na simultánnost, vztah mezi voyeuem – turistou a filmovým divákem – pasažérem.“⁸⁰ Věnuje se prehistorii filmu ve vztahu

⁷⁹ Tamtéž, s. 220.

⁸⁰ Kyrby, Lynne: *Parallel Tracks (The Railroad and Silence Cinema)*. Duke University Press, Durham 1996, s. 243.

k železnici (porovnává panoramatické atrakce, turismus a fotografii jako doplňující diskurz k železnici). Narativní němý vlakový film rozděluje do tří kategorií:

- romance ve vlaku (gendrová analýza maskuliního vlaku a ženských cestujících, jízda vlaku jako pohlavní nestabilita a trauma při vnímání),
- železnice a město (pohled na rozvíjející se města skrze prizma železniční dopravy a cestujícího městem, vizualita modernosti a filmové diváctví),
- národní identita ve vztahu k železnici (analýza postupů, jak železnice a její zobrazení ve filmech formovala vztah k národní identitě).

Kyrbyová vytvořila průkopnické dílo vzhledem k tématu kinematografie a železnice, a v mnohém se moje diplomová práce opírá o její východiska a závěry – společným jmenovatelem je zájem o percepci, o vnímání zarámovaného obrazu v intencích psychologie vnímání. U Kyrbyové s přesahy k feminismu, v případě této diplomové práci s přesahy k fenomenologii vnímání (viz kapitola „*Film*“ ve vlaku), popřípadě k teorii heterotopie (viz úvodní kapitola *Film a vlak*). Teritoriálně se Kyrbyová zaměřuje na kinematografii Spojených států, čímž je většina filmů pro prostředí střední Evropy neznámých či nedostupných. Primárně se tato diplomová práce od *Parallel Tracks* odlišuje v tom, že můj fokus je směřován na filmy odehrávající se ve vlaku (train-movies), kdežto Kyrbyovou zajímá především otázka gendrového zobrazování a národní identity v souvislosti s jakýmkoliv typem vlakového filmu.

Pokud se podíváme na úplné počátky kinematografie vzhledem k železnici, nalezneme jako všichni historikové filmu základní dvojici Lumièr versus Méliès. Lumièrův vlak je zobrazován v perspektivním zobrazení využívající hloubky pole filmového obrazu. Oproti tomu Méliès ve filmu *Cesta do nemožna* (*Le Voyage a Travers L'Impossible*; 1904) zobrazuje vlak „plošně“, pouze skrze boční, horizontální pohled na vlak. Nechci vytvářet rozdílnost mezi těmito dvěma pohledy na půdorysu nenarativní a narativní konvence chápání jejich stylů, ale pouze vzhledem k těmto dvěma pohledům bez ohledu na umělecké hodnocení. *Příjezd vlaku* znamená příjezd nového

pohledu, nového systému zobrazování, založeného na teorii perspektivy, tedy pohledu klasických malířů, fotografů a filmařů snažících se do dvourozměrného obrazového plánu dostat alespoň imaginativně dojem prostorové hloubky. Mélièsův boční pohled nevytváří iluzi obrazové prostorovosti, ale ukazuje vlak jako plochu, která přepraví postavy filmu kamkoliv je potřeba a vizuálně ignoruje systémy perspektivního zobrazení ve prospěch plochy.⁸¹ Méliès hypertrofoval inspirační zdroj verneovských románů do světa nespoutané fantazie a vlak pro něj není zdrojem nebezpečí a nehod, ale spíše transportérem do jiných světů, podobně jako je vlak v Harry Potterovi. Tím, že Méliès zobrazuje vlak „plošně“, nezískává takovou „realističnost“ jako u *Příjezdu vlaku* a diváci lépe přijmou nerealistické chování vlaku v průběhu bláznivého putování (jak například může projet vlak, který má nad sebou připoutanou vzducholod', tunelem?).

Méliès využívá vlaku k odjezdu skupiny cestovatelů, kteří začínají svou dalekou pouť. Nádraží v *Cestě do nemožna* vypadá jako vestibul divadla nebo kina s označením odjezdových dveří. Nejryzejším příkladem Mélièsovi imagince je skutečnost, že ignoroval pravděpodobnost verneovské strojovosti a s klidem básníka nechává vlak jet horami a vzletět dokonce až na slunce, kterému vjede do zívajících úst. Vlak, který pro Lumièra představuje zaznamenanou akci, studii přítomnosti, funguje u Mélièse jako futuristický, odpoutaný prostředek dopravy ignorující zákony přitažlivosti. Vlak u Mélièse nemůže do ničeho narazit, ani „ohrozit“ diváky v kině, protože jede výhradně od horizontálního okraje plátna k druhému. Oba vlaky jsou „všemocné“ a ryze kinetické, ale zatímco Lumièr nechává lokomotivu zmizet za rámem obrazu a zbude z něj jen přízrak v podobě cestujících a ruchu na nástupišti, Méliès jej nechává stát na nádražích, odkud se vypraví na neskutečné cesty ignorující pravděpodobnost. Vlaky obou těchto průkopníků kinematografie patří do jiné paradigmatické kategorie raného filmového obrazu, oba jedou na jiných

⁸¹ Z pohledu dějin umění se dnes jeví experimenty s plochou obrazu (které na přelomu 19. a 20. století prováděli malíři jako Gauguin, Vincent van Gogh nebo Cézanne) jeví jako „modernější“, než snaha o perspektivní věrnost, které se někteří fotografové a filmaři rigidně drží dodnes.

kolejích filmového zobrazování a nemůžou se srazit, protože jedou v jiných dimenzích.

Průkopníci filmu ve Velké Británii zobrazovali jízdu vlakem jako prostor pro náhodné „erotické“ vztahy, jak dokládá snímek *A Kiss in the Tunnel* (George Albert Smith, 1899). Tento typ filmů využívá všeobecného napětí z tmy při průjezdu tunelem, jeho erotičnost i potenciální „omyly“ při hledání pravého objektu polibku ve tmě. Ve Spojených státech byla natočena varianta výše uvedeného snímku *What Happened in the Tunnel* (Edison/Porter, 1903) a Kyrbyová vytvořila pojem prostor-vtip (joke-space) pro tento typ situací ve vlaku, kdy se postavě nepodaří ve tmě správně identifikovat druhé postavy a vzniknou tak vtipná nedorozumění. Tento prostor je prostorem překvapení a nenadálé proměny vztahů i jízdy. Vzrušující na vybudování tohoto prostoru-vtipu je skutečnost, že při průjezdu vlaku tunelem se ve tmě ocitnou jak „cestující“ ve vlaku, tak diváci ve filmovém sále. Tma oba tyto prostory sjednotí a zápletky v kupé a v kině se mohou zrcadlit.

Pokud bych měl označit toho, kdo pomohl vytvořit z kinematografie systém vypravovací spíše než ukazovací, musím se zastavit u amerického režiséra Edwina S. Portera. Jeho filmová tvorba směřovala od reportáží a dokumentů k hraným filmům, přičemž se nebál vytvářet i hybridní formy mezi těmito polohami, když ve svých „hraných“ filmech používal dokumentární záběry a obráceně. Objevení tohoto recipročního principu mu umožnilo tvůrčím způsobem zacházet se stříhem, kterým vytvářel logickou souslednost záběrů tvořících „příběh“. Jeho film *Velká vlaková loupež* (*The Great Train Robbery*, 1903) představuje jeden z prvních ryzích filmů typu train-movie, v němž je využito jízdy vlakem jako narativního pozadí pro zápletku o lupičích, kteří přepadnou vlak a vyloupí poštovní vůz s penězi. Tento model byl poté v dějinách filmu nesčetněkrát použit a v žánru westernu se stal otřepaným klišé.

Velká vlaková loupež obsahuje jak napínavý příběh a drama, tak funguje i v žánru cestovních filmů němé kinematografie, jak byli tehdejší diváci zvyklí. Novinkou bylo propojení těchto poloh do jednoho snímku. V průběhu celého filmu se stříhem vracíme k nádražním hodinám, které mají

symbolizovat současnost probíhajících akcí. Kinematograficky vyjádřil Porter tuto skutečnost paralelní montáží (postupem, který si vyzkoušel u snímku *Život amerického hasiče*, *Life of an American Fireman*, 1903), ale ve *Velké vlakové loupeži* slouží hodiny jako pomůcka pro diváky, aby pochopili, že paralelně probíhající akce se odehrávají ve stejném čase. Stříhem na hodiny zároveň Porter zvyšuje napětí a „zpomaluje“ již tak vysoké tempo pronásledování a loupeže.

Závěr *Velké vlakové loupeže* patří k nejslavnějším záběrům v dějinách filmu vůbec. Porter v polocelku snímá banditu, který míří pistolí na kameru a vystřelí. Samostatně by mohl tento záběr figurovat jako typický příklad filmu atrakcí, ve kterém jde v první řadě o vidění a tělesný afekt, čímž se řadí vedle lumièrovského *Příjezdu vlaku*. V obou případech vzbuzují tyto záběry v divácích pocit ohrožení přesahující v té době dosud známé možnosti mediálního ataku.

Další polohou narativního filmu odehrávajícího se ve vlaku představuje film *Romance of the Rail* (Porter/Edison, 1903), který jednoduchou formou spojuje jízdu vlakem a filmové vyprávění. V příběhu panenské dívky, která nastoupí v sněhobílých šatech do vlaku, se během jízdy odehraje svatba s jejím snoubencem, který je také oděn do bílého oděvu. Tento vlakový film spolufinancovala železniční společnost Lackawanna and Western Railroad⁸², která si tímto snímkem tvořila reklamu. Bílé oblečení postav a romantická zápletka měly symbolizovat bezpečnost a čistotu jízdy vlakem na trase, kudy se vozilo převážně uhlí. Tento typ filmů, které vzbuzují dojem klidu, bezpečí a plynulosti jízdy, stojí na opačné straně, než filmy o vlakových nehodách a honičkách. Jde vidět, že železniční společnosti si přály být prezentovány ve světle dopravní bezpečnosti, kdežto pro filmové společnosti byly atraktivní právě filmy o katastrofách. Divácky atraktivnější byly také filmy druhého typu, což převládá ve filmu do dnešních dnů, protože jízda vlakem je nejčastěji zobrazována v rámci „tělesných žánrů“ jako je akční film, thriller nebo špionážní film, v nichž se vlaky běžně srážejí a vybuchují.

⁸² Viz Kyrby, c. d., s. 89.

Avantgardní filmaři dvacátých let přistupovali k vlaku z jiné pozice, než jak to činil narativní film. K mechanickému, strojovému pohybu shodnému u filmu i vlaku přistupovali avantgardní filmaři vzhledem k rychlosti, dynamice a také k abstrakci. Oba principy vedou k dezorientaci diváka a k experimentu s filmovou formou. Vlaku pro avantgardisty představoval možnost dynamického rozpohybování obrazu a fungoval jako zastřešující princip, v rámci něhož si mohli dovolit dynamizovat montáž až na hranici fyziologického vnímání, jak například s vlakovými fragmenty stříhově pracoval Abel Gance ve filmu *Kolo života* (*La Roue*, 1923). Geometrie kolejí a vlaku přispěly téměř až k abstraktním záběrům, které jsou založeny na konstruktivistickém základě. Vlaku i avantgarda v sobě obsahovali jistý „šokový“ potenciál, který umožňoval nové formy vyjadřování. V jistém smyslu fungoval avantgardní film 20. let 20. století jako „návrat“ k ranému filmu atrakcí ve smyslu tematizování vidění, tělesnosti a experimentování s médiem filmu.

Zatímco francouzská avantgarda hledala čistý film v intencích předmětnosti – jízda na horské dráze ve filmu *Mezihra* (*La Entr'acte*; René Clair, 1924) vyvolává představu šílené a nevolnosti vzbuzující atrakce, němečtí avantgardní filmaři používají vlak a kolejnice jako základ pro abstraktní filmové kompozice. U Francouzů bude vždy důležitý dojem, nálada, *imprese*, kterou chtějí vyvolat, Němci vidí ve vlaku možnost řádu a přesné koncepce. Konvence příjezdu vlaku je využita v Ruttmanově eseji *Berlín: Symfonie velkoměsta* (*Berlin: Die Sinfonie der Großstadt*; Walter Ruttmann, 1927), kde vjíždíme do ranního města a tato jízda vzbuzuje představu dojíždění za prací do města.

Francouzi natáčejí vlak jako stroj vody a ohně, *imprese* kouře a páry. Tyto světelné efekty jsou stejně důležité jako geometrie kol a hybných pák. Obě polohy vyjádřil ve svých experimentálních filmech Jean Mitry, který nejprve zobrazil dynamickou železniční mechaniku (*Pacific 231*, 1949), aby později natáčel obrazy vodní hladiny a zrcadlení v lyrickém filmu *Images pour Debussy* (1951).

Ruská filmová avantgarda mlhavé obrysy vlaku ztrácející se v oparech kouře nezobrazovala. Ruský vlak je vždy kontrastní a ostrý, nevzbuzuje pocity lyrické symbiózy člověka a stroje, ale mechanistické koncepce strojové

mechaniky s deterministickými účinky. V Rusku fungovaly za první světové války tzv. „agitační vlaky“ jejichž účelem bylo informovat lid o revolučních myšlenkách. V rámci těchto vlaků se natáčely také filmové dokumenty a v jednom takovém se s filmem seznamoval Dziga Vertov. Jeho teorie kino-oka tak byla mimo jiné formována uvnitř vlaku. Ve svém snímku *Muž s kinoaparátom* (Chelovek s kino-apparatom; Dziga Vertov, 1929) nechává ležet kameru na kolejích a vlak projíždí přímo nad ní. Tím vytvořil další variantu tolikrát citovaného *Příjezdu vlaku* s novým obsahem experimentátorského charakteru. Pro svůj sebereflexivní film *Muž s kinoaparátom* hledal co největší množství netradičních úhlů pohledů na běžné věci a mimo jiné také na kameru jako takovou. Odhaluje tak podobnou estetiku filmového aparátu, jako když Gance obdivně natáčí lokomotivu a její mechaniku. Filmy o vlacích mají s filmy o filmech podobný zájem o vizuální stránku strojovosti.

Nejvýraznější němý sovětský film, který odpovídá tématu jízdy vlakem, je snímek *Modrý express* (Goluboy exspress; Ilja Trauberg, 1929). Film, kterému se přezdívá „Potěmkin na železnici“, protože znázorňuje revoluční převzetí moci během jízdy vlakem. Trauberg výborně znázornil sociální rozvrstvení uvnitř vlaku, kde nejchudší pasažéři cestují namačkaní, kdežto kupé podnikatele je luxusně zařízeno jako pojízdný hotel. Trauberg pracuje s neherci, kteří se vyjadřují křečovitými gesty s velkou stylizací. Vzpoura a ozbrojená „revoluce“ proti carským vojákům nese stopy Ejzenštejnova filmového stylu, jen je mírně chaotičtější. Uvnitř vlaku probíhá násilný boj o moc. Střílí se, vraždí a zabíjí. Trauberg vytvořil vlak-revoluci.

Výborně je v *Modrém expressu* zachycen souvztah mezi vlakem-strojem a revolucionáři. V jedné rovině si Trauberg vypomáhá dynamikou vlaku vzhledem k jeho vnějším atributům - když potřebuje zvýšit napětí, stříhá na dynamicky se otáčející kola lokomotivy nebo na míhající se okolí železnice. V další rovině vyjadřuje vnitřní souvztah mezi vlakem a revolucí tím, že když vzbouřenci převezmou moc, začne je „poslouchat“ i samotný vlak. Lidé na něj mávají, projíždí bez problémů všechny stanice, byť předtím na něj vnější okolí

působilo spíše restriktivně, po „revoluci“ se i vnější okolí k němu chová jinak. Jakoby na něm bylo zvnějšku vidět, že prodělal změnu.

Němý film slouží jako „zásobárna“ vyprávěcích schémat a struktur pro vlakové filmy zvukové éry. Úvodní příjezd vlaku, honičky, seznámení a komedie ve vlaku jsou dnes chápány jako běžné stylistické postupy hraného filmu, které převzal ze svého němého období. Zároveň vlakové filmy představují model filmů „atakujících“ zrak diváků obrazem a pohybem. Tento druh filmů – filmů jízd, filmů atrakcí – se dnes objevuje v rámci experimentálního filmu, který má stále ještě ambice šokovat diváky. Na pomezí narace a filmem atrakcí stojí vlakové grotesky, kterými se zabývám v kapitole o *Frigovi na mašině*.

Zvukový film používá častěji vlak jako pohybující se interiér než jako estetický objekt s mechanistickou rytmikou, jak vlak často „oslavovali“ režiséři němé éry. Nejčastěji je vlak využíván pro syžety přepadení, úniku a loupeží. Časté jsou i náměty odehrávající se ve vlaku a zabývající se vztahem muže a ženy, který jízda vlakem akceleruje nebo vyhrotí. Opravdovou inovaci vzhledem k typu filmů train-movies znamenala až změna v kinematografii jako takové v 60. letech 20. století. Film se od té doby chápe jako svébytná promluva, která má svého autora. Tím, že filmaři začali experimentovat se základními filmovými postupy, objevovali nové způsoby vyjadřování filmem. Vlak se v tomto případě ukázal jako vhodný prostor a metafora pro pohybující se stav mysli hrdinů, určité odosobnění myšlení, které je nezávislé na subjektivitě postav, ale přesto je zcela ovládá.

B) Analytická část (případové studie)

Analytická část této diplomové práce slouží ke konkrétnímu ukázání proměnlivosti funkce jízdy vlakem na různých typech jejího filmového zobrazování. Výběr filmů se snaží o průřez nejdůležitějšími polohami a variantami modelového využití jízdy vlakem ve filmu. Postupuji od jednoduchých modelů, v nichž slouží jízda vlakem jako pozadí pro pronásledování plné zvrátů a náhod (*Frigo na mašině*, vlak-akce a vlak-náhoda) nebo pro sexuální sblížení hrdinů (*Na sever severozápadní linkou*, vlak-vztah). Inovace, kterých dosáhli tvůrci těchto filmů, využili a posléze „recyklovali“ filmaři zobrazující jízdu vlakem v konvenční žánrové kinematografii akčních i melodramatických titulů.

Komplikovanější funkci železnice představují druhé dva analyzované filmy, v nichž je užito jízdy vlakem jako prostoru „mezi“, jízdy jako změněného stavu vnímání hrdinů, kteří se během cesty vlakem dostávají do prostoru-krize, prostoru-změny, čímž se vlak v důsledku stává obrazem vlastní mysli hrdinů. Jízda vlakem jako snový přelud funguje ve filmu *Jeden večer, jeden vlak* (vlak-mysl) a *Evropa* (vlak-hypnóza) interpretuje jízdu vlakem jako odosobněný zlý sen.

Polohou mezi první kategorií konvenčního použití jízdy vlakem a druhým typem train-movies, které chápou jízdu vlakem jako prostředek k ukázání vnitřního světa hrdinů, představuje film *Kalamita* (vlak-východisko z krize), která osciluje mezi oběma krajními případy.

7. *Frigo na mašině* – jízda vlakem jako náhoda

„V lokomotivě se připravuje vývar pro jídelní vůz.“⁸³

Frigo na mašině (The General; Buster Keaton a Clyde Bruckman, 1926) představuje v jistém smyslu završení vlakových filmů němé éry kinematografie, protože v sobě obsahuje jak téma vzniku melodramatického vztahu během jízdy vlakem, tak tematizuje vztah mezi člověkem a strojem jako avantgardní film, navíc je groteska úzce propojena s raným filmem atrakcí tím, že příběh zde slouží jako kostra pro zobrazení gagů, které jsou u Keatna založeny na paradoxním užití stroje či využitím náhody. „Tajemství grotesky je z velké části tajemstvím „na druhou“. Jako okrajový žánr, který měl blíž k pouťové atrakci než k „serioznímu“ umění, je groteska schopna plodit zázraky už svou bezpředsudečností a ledabyly chvástavou chutí ohromovat.“⁸⁴ Gag nepatří do světa narativního filmu, ale spíše do exhibicionistického světa filmu atrakcí, která události především ukazovala ve své věčnosti, než vyprávěla příběhy. Gagy u Keatna jsou vizuální paradoxy s nádechem poezie.

Vlak pro Bustera Keatna znamená především pohyb, je vlakem-akcí, neustále se pohybujícím strojem, až nakonec spadne do řeky. Jak ukáží později, i samotný Keaton je zvláštním způsobem „strojový“, proto je „mechanizace“ ve *Frigovi na mašině* na prvním místě, ale i v prvním plánu. Na dalších úrovních pomáhá vlak vyřešit osobní i válečnou situaci, je strojem s pozitivním významem, který podobně jako v *Modrém expresu* citlivě reaguje na svého strojvůdce a je s ním propojen i vnitřně.

Filmografie Bustera Keatna (narozen roku vzniku filmu – 1895) je cele spjata s vlaky a i bez ohledu na jeden z jeho nejslavnějších filmů *Frigo na mašině* se dá celá jeho tvorba charakterizovat jako série strojových gagů, v nichž tento muž s „kamennou tvář“ prochází z jedné nepravděpodobné situace do druhé, v nichž používá různé stroje podivným způsobem tak, že mu

⁸³ De la Serna, Ramón Gómez: Gregerie aneb co vykřikují věci. Lika Klub, Praha 2005, s. 142.

⁸⁴ Král, Petr: Groteska čili morálka šlehačkového dortu. NFA, Praha 1998, s. 13.

pomáhají na jeho rychlých přesunech. Napoprvé se vlak objevuje v jeho krátkém filmu s Roscua Arbucklem *A Country Hero* (1917), ve kterém s rozjetou lokomotivou nabourá do dvou automobilů. Ve svém filmu *The Stream Boat* (1928), který začíná příjezdem vlaku, vystoupí zmateně na nádraží na opačnou stranu a znemožní tak svému otci, aby jej na nádraží našel. Podobným způsobem, jak pracuje s vlakem ve *Frigovi na mašině*, používá Keaton parník v *The Stream Boat* nebo v *The Boat* (1921), kde kvůli člunu zbourá celý svůj dům a potopí auto i loď při jeho spouštění na moře. „Buster nikdy nevynechal příležitost dostat vlak do svých filmů. Bral sebou do vlaku nejrůznější „pasažéry“, soubor cirkusáků ve filmu *Speak Easily* (1932), stádo dobytka v *Go West* (1925) nebo Williho Foga v *Around The World In Eighty Days* (1956). Nevynechal honičky na střeše vlaků (*The Boat*, 1921, *Sherlocks, Jr.*, 1924) nebo uvnitř vlaků (*Free And Easy*, 1930; *Pardon My Berth Marks*, 1940). Neodpustil si vlakové srážky s automobily (*A Country Hero*, *Parlor, Bedroom and Bath*, 1930). V *Generálovi* nechal spadnout vlak z mostu do řeky.“⁸⁵ Poctou průkopníkovi železniční dopravy, Georgovi Stephensonovi, byl film *Our Hospitality* (1923), v němž veze železnicí skupinu výletníků z New Yorku do Kentucky v kopii Stephensonovi lokomotivy Rocket z roku 1829. Ve filmu *Frigo staví dům* (*One Week*, 1920) táhne Keaton autem celý svůj nově postavený dům. Při přejezdu kolejí jeho auto selže a na dům se řítí projíždějící vlak. Ten ale na poslední moment uhne na vedlejší kolej, dům na kolečkách ale ihned poté srazí vlak projíždějící z druhé strany.

Jeden z posledních filmů Bustera Keatna *The Railrodder* (Gerald Potterton, 1965) byl natočen po půl století od jeho prvních vlakových pokusů. Tento film je o muži, který pomalu jede na drezíně přes 4000 mil napříč Kanadou, a vytváří tak paralely k Tarkovskému *Stalkerovi* a Lynchovu *Podivnému příběhu Alvina Straighta* (*The Straight Story*, 1999). Pomalá jízda, kdy nejde o překonání vzdálenosti, ale pouze o přítomnost v níž je jízda vlaku metaforou plynutí času. V počátcích své tvorby narážel Keaton vlakem do domů a aut, nechával vlak spadnout z mostu (což znamenalo utratit 42 000

⁸⁵ Tibbetts, John C.: Railroad Man (The Last Ride of Buster Keaton). In: Films in Review. Roč. 47, 1995, č. 5. – 6., s. 3.

dolarů, a podle všech zdrojů byl tento záběr nejdražší v celé němé kinematografii. Vrak této lokomotivy stále leží na dně řeky), ve filmu *The Railrodder*, projíždí starý muž v motorové drezíně podélně Kanadou, vyhýbá se rychlým transkontinentálním vlakům a popíjí nerušeně svůj čaj. I kamenná tvář tohoto komika doznala jistých změn. Do stále nehybné mimiky se navzdory sošné tváři časem vepsala melancholie.

Stylisticky lze u Bustera Keatna nalézt dva základní typy výstavby gagů. Jeden z nich nazývá David Robinson „gag-dráha“, v němž je vytvořena celá série kauzálně propojených gagů, které výsledně vytváří určitou cestu nebo dráhu. Tím, že vrství jednu nepravděpodobnost za druhou v přesném sledu, zvyšuje napětí a vtipnost geometrickou řadou. Jako příklad může sloužit scéna z filmu *Kameraman* (*The Cameraman*; 1928), kdy Buster telefonuje s dívkou z druhé strany města a dříve než ona zavěsí, je pomocí dokonalého přesedání a běhu u ní. Deleuze připomíná jiný „gag-dráha“ z filmu *Láska kvete v každém věku* (*The Love Nest*; Buster Keaton, 1923), v němž „moderní hrdina vyskakuje z vysokého domu na strom, ale padá, zachytí se ochranné stříšky, spadne na rouru, která se vyvléká z háku a přenáší ho o dvě poschodí níž do požárního hydrantu, odkud sjede po poplachové tyči a naskakuje dozadu do hasičského vozu, který právě vyjíždí.“⁸⁶

V intencích „gagu-dráhy“ lze pohlížet na *Friga na mašině* jako na dva zrcadlově obrácené sledy těchto „gagů-drah“, přičemž první se skládá z Keatonova pronásledování ukradené lokomotivy. „Svou lokomotivu pronásleduje Frigo napřed pěšky, pak na drezíně, velocipedu a nakonec na jiné lokomotivě. Touto jízdou se Frigovi podařilo vytvořit jedinečně plynulý sled gagů v tempu, které udrží až do konce filmu.“⁸⁷ Druhá polovina filmu obsahuje cestu zpět, když získá svou lokomotivu a dívku zpět (nejvýraznější je gag s poškozenou výhybkou, kdy se najednou hrozí, že se tři lokomotivy srazí, ale místo toho dvě nepřátelské jsou odkloněny na vyvýšenou rampu a Frigo může pokračovat v útěku). Gag-dráha pomáhá zvyšovat rytmus filmu a

⁸⁶ Deleuze, Gilles: *Film 1. Obraz-pohyb*. NFA, Praha 2000, s. 208.

⁸⁷ Rother, Rainer: *Friga na mašině*. In: *Filmový lexikon*. Orpheus, Praha 2006, s. 147.

dodává mu dynamiku a směřování. Vlák to je jednoznačně určený směr, vlak je na své cestě dost nápadný a to, že Frigo projede „nepozorovaně“ do nepřátelského území je další jemnou absurditou, podobně jako když přikládá do kotle v lokomotivě malou třísku, když dojde dřevo na topení.

Druhý stylistický prvek nazývá Deleuze „strojový gag.“ „Životopisci a komentátoři Keatnova díla zdůrazňovali jeho zálibu ve strojích a v tomto směru jeho příbuznost nikoli snad se surrealismem, nýbrž s dadaismem: stroj-dům, stroj-loď, stroj-vlák, stroj-kino... Dělá-li Keaton ze strojů své nejcennější spojení, je to proto, že jeho postava je vynalézá a je jejich součástí.“⁸⁸ Chaplin se primárně staví proti strojům a bojuje s jejich mechanikou, Keaton je „strojový“, nebo podle Deleuze „strojově-anarchistický“. Používá nejrůznějších absurdních spojení (vařič s gramofonem, postel s varhanami, vanu s divanem; babička, která šlape v automobilu neuvede do pohybu vůz, ale stroj na řezání dřeva), v nichž využívá změnu funkce stroje, obrácení měřítka či síly stroje nebo totální rozebrání stroje. Vtipnost Bustera Keatna spočívá právě v „nepravděpodobném“ zacházení s pravděpodobnými stroji.

Strojových gagů nalezneme ve *Frigovi na mašině* velké množství, protože celý tento film je založen na propojenosti, dalo by se říci až dvojjedinosti strojvůdce a jeho lokomotivy General. V úvodu se na titulku objevuje nápis: „Ve svém životě má dvě lásky – lokomotivu a dívku Annabellu.“ Nezapomenutelný okamžik této symbiózy je situace, kdy si smutný Johnnie Gray odmítnut svou dívkou Annabellou, protože jej nevzali do armády, sedne na táhlo lokomotivy, která se pomalu rozjíždí a jeho tělo tak rozpohybuje do obloukových pohybů. E. Rubinsten tento moment chápe jako magii útěchy pomocí blízkého stroje, který jej objímá a laská namísto dívky. John Tibbets se naproti tomu domnívá, že důležité je, že lokomotiva vjíždí se smutným Frigem do tunelu, kde jej může čekat ohrožení.⁸⁹ Každopádně tento gag vyjadřuje jejich fundamentální propojenost, ve které stroj není něco chladně mechanického, ale „citlivě“ chápajícího. Nejen stroj zde má své

⁸⁸ Deleuze, Gilles: c. d., s. 209.

⁸⁹ Tibbets, John C.: Railroad Man (The Last Ride of Buster Keaton). In: Films in Review. Roč. 47, 1995, č. 5. – 6., s. 4.

„lidské“ kvality, ale také Johnnie má ve své povaze mnoho ze své lokomotivy: „Mechanizace Keatna jako herce – jeho strojové pohyby a chování – je jedním z klišé, které patří k jeho diskurzu. Johnnyho mechanické gesta a akce demonstrují od začátku do konce míru, kterou je jeho tělo prostoupeno strojem se svými znaky a estetikou. Vlák ho řídí stejně, jako on řídí vlak.“⁹⁰

Friĝo na mašině volně vychází z knihy *The Great Locomotiv Chase* (Velké pronásledování lokomotiv) od Williama Pittengera, ve které se odehrává příběh z občanské války v USA, v němž skupina vojáků ze Severu unese jižanskou lokomotivu, ale strojvůdce se je vydá pronásledovat (ani si nevšimne, že projíždí vojenskou linií do nepřátelského území) a nakonec získává „svou“ lokomotivu zpět. Keaton do příběhu domyslel to, že následně zase pronásledují vojáci ze Severu jeho, včetně zápletky s milovanou dívkou, kterou zachrání a tímto hrdinským činem získává. *Friĝo na mašině* udržuje v rovnováze dramatický příběh a vtipné strojové gagy, přičemž nemůžeme říct, že příběh je zde pouze záminkou (schématem) pro samoúčelné gagy nebo zda je prioritou vyprávění příběhu naplněného vtipnými situacemi plných dynamiky.

„Zároveň s akcí vyznává groteska i náhodu. Zákony náhody jsou v jejím anarchistickém světě vlastně jediné, které platí. Řídí přitom právě tak improvizaci herců jako rozvoj děje.“⁹¹ Petr Král se domnívá, že náhoda funguje v groteskách ve „službách“ komiků, a ti v ni slepě důvěřují a spolupracují. Gagy, které jsou založeny na nepravděpodobnosti, jsou toho důkazem. Čím větší je v gagu rozpor mezi pravděpodobností a náhodnou situací, tím atraktivnější gag bude. Vlák je svou podstatou, jízdními řády a přesností svého pohybu pravým opakem principu náhody. Paradoxním spojením vlaku a náhody dostává Buster Keaton do svého filmu prvek absurdity, vlak-náhodu, což tvoří Keatnovu originalitu. Hrozí, že se vlaky se při pronásledování z bočního pohledu srazí. Jedna lokomotiva ale vyjede po výhybce na vyvýšenou kolej a tak se obě lokomotivy ocitnou „nad sebou“.

⁹⁰ Kyrby, Lynne: *Parallel Tracks (The Railroad and Silence Cinema)*. Duke University Press, Durham 1996, s. 128.

⁹¹ Král, Petr: *Groteska čili morálka šlehačkového dortu*. NFA, Praha 1998, s. 63.

Keaton využívá náhody v jemných odstínech i ve výrazných, efektních výstupech. Když jde Johnnie za svou dívkou, nevšimne si jí na ulici, a ta jde celou dobu za ním sledujícíce jeho přípravy před domem. Tím jej odhalí a přistihne při čištění bot a česání. V tomto případě není nositelem pohledu muž, jak poukazuje Kyrbiová, ale žena, což mírně relativizuje dogmatický pohled. Očividnější a křiklavější využití náhody můžeme vysledovat ve scéně bitvy armád na konci snímku, kde Keaton pouhým ukazováním špatnou šavlí zneškodní nepřátelského zvěda, který střílel z úkrytu. Čepel se uvolní z rukojeti a přistane přesně v těle protivníka. Jeden z nejslavnějších Keatnových gagů počítá s velmi přesnou náhodou – ve filmu *Plavčík na sladké vodě* (Steamboat Bill Jr., 1928) se v řádění hurikánu demoluje celé město a na Keatna se řítí celá stěna vysokého domu, ten ale nepohnutě stojí dál a jeho tělo „náhodně“ projde rámem otevřeného okna ve fasádě.

Již jsem se zmiňoval o zrcadlení syžetu tohoto filmu založeného na dvou pronásledováních jejichž střed a zároveň bod obratu je situace zachránění ženy a lokomotivy. David Robinson říká, že „*Friigo na mašině* je antologií největších gagů, které kdy byly na železnici vymyšleny. Je tam nevyhnutelnost, se kterou Keaton předvádí své oblíbené téma dvojího pronásledování ve dvou cestách, které se spojují v obráceném pořádku.“ V rámci těchto dvou cest se opakují (zrcadlí) epizody a gagy z nich. Vojáci ze severu házeli na železnici Keatnovi překážky, ty však odstraní volně jedoucí vagón, který vykolejí a uvolní mu cestu. Naproti tomu Keaton vyhozením velkého množství proviantu notně pronásledovatele zpomalí. Seveřané se zmůžou na podpálení vozu, do kterého má Keaton narazit (ten však vykolejí, jak jsem uvedl výše). Na zpáteční cestě Friigo vtipně poškodí výhybku, čímž získává rozhodující náskok pro založení ohně nad strategicky důležitou řekou, kde díky Keatnovým informacím vyhrají následně Jižané díky momentu překvapení nad Seveřany bitvu. Buster, protože je s železnicí srostlý, dokáže pronásledovatele obratně setřásat a i přes nedostatek paliva uniknout. Zrcadlová struktura tohoto snímku vytváří návratovou heterotopii umožňující odkazovat se na už jednou projeté místa, jak to Buster provedl s gagem u

pumpy, která při jízdě na sever pokropila jeho a při návratu pokropila důstojníky, kteří hráli na otevřeném voze karty.

Lynne Kyrbyová se věnuje zobrazování ženy v tomto filmu a hned v úvodu vidí zásadní gendrový rozdíl mezi zobrazováním zmiňovaných dvou Johnnyho lásek - lokomotiva a dívka Annabella. Tato scéna je umístěna do lokomotivy a Annabella je zde „pouhou“ fotografií v rámu, kterou Johnnie vozí s sebou. „Zarámovanou“ ji vidí i v nepřátelském štábu, kde mu kruhový průhled poskytla díra vypálená doutníkem... Tento moment je slavný pro autotematizaci pohledu ve filmu. Annabella je dle Kyrbyové odsouzena být pouze obrazem ve smyslu feministické teorie filmu jako mužských pohledů na ženy. Aktivní muž – strojník – má v moci lokomotivu (symbol mužství), pasivní žena, kterou napadne nic jiného než v lokomotivě zametat, když už spálili všechno dřevo... Další narážkou na ženskou logiku je moment, kdy Annabella vyhodí z lokomotivy prkno určené k topení, protože je „vadné“ - má v sobě díru. Vzhledem k tomu, že Johnnie skvěle ovládá svou lokomotivu, ale ostatní přístroje fungují v jeho ruce spíše na principu chyb a nepravděpodobnosti, charakterizuje Kyrbyová Johnnyho jako „muže jedné technologie“, kdežto pro Annabellu nehraje primární „technologie“ žádnou roli.

Na zrcadlovou strukturu snímku lze také pohlížet v intencích pohlaví – žena je vždy ta pronásledovaná. Ať už v první jízdě Johnnym, který pronásleduje vojáky severu, nebo poté, když je vojáky severu pronásledován Johnnie a Annabella. Cesta zpět může být chápána také jako doplnění chybějícího ženského elementu do Johnnyho „mechanistické“ postavy jako obohacení jeho fotografie s lokomotivou, která je na snímku dominantní, jako dodání mu sebevědomí pro následující bitvu u řeky nebo pro poslední záběr filmu, kde tvoří srostlý pár na tahadle lokomotivy, bohužel neustále „vyrušovaný“ vojáky nižší šarže, kteří musí Johnnyho zdravit. Ten to vyřeší tak, že tělesně převezme mechanismus vlaku (filmu, sexu...) a rytmicky zvedá ruku na pozdrav vojákům, zatímco líbá svoji dívku. Stroj, muž a žena vytvořili jednotu...

8. *Na sever severozápadní linkou* – svádění a pronásledování ve vlaku

Film *Na sever severozápadní linkou* představuje nejběžnější a nejčastější prototyp využití jízdy ve vlaku v narativních filmech. V detektivních, akčních i špionážních žánrech se emblematicky využívá schématu, v němž figuruje vlak jako místo pronásledování, souboje, spiknutí, vraždy, ale funguje zároveň jako prostor pro svádění, milostné hrátky nebo žranice. Vybral jsem si film *Na sever severozápadní linkou*, protože funguje jako model pro množství pozdějších filmů i proto, že Hitchcock nepoužívá žádné filmové prvky náhodně, každý obraz má svůj smysl a nic není v jeho filmech zbytečné.

Gilles Deleuze pojímá Hitchcockovy filmy z hlediska trojčlenných vztahů (Pierceovské „třetosti“, pragmatiky – vztahem znaku a jeho uživatele), a to jednak z hlediska vnitro-filmových vztahů postav, narace a z hlediska vztahů mezi filmem a publikem. „V Hitchcockových filmech je jednání dáno a bude doslova obklopeno souborem vztahů, jež vytvářejí variace jeho námětu, povahy, cíle, atd. Zde nezáleží na autorovi jednání, což Hitchcock s pohrdáním nazýval oním *whodunit* („kdo to udělal?“), avšak o nic víc ani na jednání samotném: záleží na souboru vztahů, do nichž je uchopeno jednání a jeho autor. (...) Neexistuje pouze jednající a jednání, vrah a jeho oběť, existuje vždycky někdo třetí, a to nikoli náhodný nebo domnělý třetí, jakým by prostě byl nevinný v podezření, ale základní třetí, ustavený samotným vztahem, vztahem vraha, oběti nebo jednání s domnělým třetím.“⁹² Hitchcock, jak to dokládá kniha rozhovorů s Françoisem Truffautem, jako jeden z mála režisérů do důsledků domýšlí vztah mezi svým filmem a publikem. Buduje již samotnou filmovou strukturu s ohledem na příjemce a jeho filmy v sobě obsahují „implikovaného diváka“.

V případě filmu *Na sever severozápadní linkou*, kde je hlavní postava Rogera Thornhilla, kterou hraje Cary Grant, vláčena a doslova „vytvářena“ šéfem FBI, nalezneme trojí vrstvu jeho identity. V první rovině je Roger

⁹² Deleuze, Gilles: *Film 1. Obraz-pohyb*. NFA, Praha 2000, s. 235, 236.

Thornhill reklamním agentem s povrchním životem, má matku a své pijácké přátele (jeho atributem je taxi). V druhé rovině je to (virtuální) agent Mr. Kaplan, za kterého jej považují zločinci, a jak jej stvořil šéf FBI, aby odlákal pozornost od skutečné agentky Evy Kendallové (hraje ji Eva Marie Saintová), jeho atributem je automobil. Ve třetí rovině jeho osobnosti je rodící se nová osobnost, která se identifikovala se svou virtuální rolí, není to ani Thornhill ani Kaplan, ale „Nikdo“, je to ten muž, který si v závěru vezme Evu Kendallovou za ženu a jeho atributem je vlak.⁹³

Vzhledem k tématu vlaku, který je pro tento text klíčový, je důležité, že se svou novou identitou se Thornhill identifikuje právě na základě nově vzniklého vztahu s Evou, který vznikl ve vlaku, tedy v jedoucím prostoru bez lokalizace, který se nalézá „nikde“. Jeho nová osobnost se tak rodí v delokalizovaném jedoucím vlaku během milostného sblížení s Evou. Vlak tak má nejen funkci únikovou a sexuální (což jsou roviny vlaku, který si z Hitchcocka vzali tvůrci Bonda), ale také konstitutivní, v rovině změny charakteru a nalezení své „pravé“ identity. Má tak podobnou funkci jako měly tzv. líbánkové vlaky, v nichž přicházela žena o panenství v prostoru bez umístění. V tomto smyslu můžeme Hitchcockův vlak zařadit vedle vlakových filmů, v nichž se cesta stává proměnou hrdiny, kterým se věnuji v dalších kapitolách. Vlak u Hitchcocka nefunguje pouze jako vlak-akce (jak jsme viděli u *Friga na mašině* nebo avantgardních filmů), ale jako vlak-vztah, který spojuje postavy, lokality a identity. Jako průsečík dvou charakterů funguje i ve filmu *Cizinci ve vlaku* (Strangers on a Train; Alfréd Hitchcock, 1951), kde se hlavní postavy Guye a Bruna „náhodně“ setkají ve vlaku a „smění“ si své potenciální vraždy.

O snímání vlaku ve filmu *Na sever severozápadní linkou* říká Hitchcock Truffautovi: „Kamera postavená v krajině a snímající kolemjedoucí vlak by neposkytla nic jiného než proslulý pohled krávy, která se dívá, jak kolem ní ujíždí vlak. Já jsem se naopak snažil udržet diváky ve vlaku, s vlakem a

⁹³ Reklamní agent se „nedobrovolně“ stává téměř profesionálním špiónem – připomíná to syžet filmu *Mrtvý muž*, ve kterém se z naivního účetního stává hledaný pistolník a vrah, který se identifikoval s básníkem Williamem Blakem a jemuž je průvodce indián s přezdívkou Nobody, tedy „Nikdo“.

všechny celky vlaku byly natočeny jakoby z okna, když vlak vjíždí do zatáčky. Postavili jsme tři kamery na podvozek jednoho vagónu a projeli jsme s nimi trať přesně v době, kdy se odehrává děj filmu. Jedna kamera byla určena pro celky vlaku v zatáčkách, ostatní dvě pro materiál pozadí.“⁹⁴ Je pochopitelné, že když Roger Thornhill uniká vlakem před pronásledovateli, že by se ve filmu mělo objevovat hledisko z jedoucího vlaku. Pohled filmu i diváka se tak „ztotožňuje“ s uprchlíkem a více se zdůrazní nemožnost vystoupení z jedoucího vlaku, protože ten nefunguje pouze jako prostředek úniku, ale zároveň jako jedoucí past, v tomto případě navíc i jako jedoucí slast. „Vlak je tak říkajíc nejfatálnějším únoscem. Je symbolem totální ztráty kontroly. Kdo jednou nastoupí do vlaku, vzdává se (zpravidla nevědomky) kompletně kontroly nad svým pohybem. Nikdy nemůže vědět, kterým směrem a jakou rychlostí ho vlak unáší. A z vlaku je také těžké vystoupit podle libosti. Vlak diktuje nejen směr a rychlost, ale i čas a rytmus. Vlak je v tomto smyslu možná nejpřípadnější metaforou pro příběh (zvláště ten hitchcockovský), který si s těmi, kteří do něho nastoupili – hrdiny a diváky – dělá co chce. Relativní nesvoboda je ale ohleduplně vyvažována velkorysostí světa příběhu, v něm se vyskytují kupé s jediným lůžkem a sympatické blondýnky bez pyžama, ochotné ukrýt na noc desperáty.“⁹⁵

Hitchcock tím, že se snažil udržet postavy a diváky uvnitř vlaku, popsal hlavní rozdíl mezi tím, jak používá vlak ve filmu *Na sever severozápadní linkou* a ve filmu *Cizinci ve vlaku*. V prvním filmu je vlak subjektivním prostředkem tvůrčího prchání, svádění a nalezení identity. Tedy komplexní svazek vztahů, kdežto v *Cizincích ve vlaku* je osudovým protnutím Guye a Bruna a funguje spíše jako jedoucí restaurace nebo scéna pro rozhovor. V *Cizincích* není důležité odkud a kam se jede, ale pouze to, že tyto dvě postavy spolu jedou vlakem a mají možnost zaplést své životy dohromady. Úvodní titulková sekvence bývá u Hitchcocka zpravidla metaforou celého filmu, která ve filmu *Na sever severozápadní linkou* ukazuje mnohonásobné zrcadlení rušné ulice,

⁹⁴ Rozhovory Hitchcock Truffaut. Československý filmový ústav, Praha 1987, s. 148.

⁹⁵ Spěšný, Karel: Unášení Alfrédem. In: Cinepur, č. 13, červen 1999, s. 55.

kde se lomí a kříží mnoho směrů jedoucích aut. Tím je znázorněna labyrintická povaha tohoto filmu, jež ostře kontrastuje s jasně osudovým pohledem na koleje v expozici filmu *Cizinci ve vlaku*, kde cítíme nevyhnutelnost volby trasy.

Luboš Ptáček popisuje Hitchcockovy filmy jako „dvojčlenné“, má na mysli „schizofrenní“ výstavbu narace, strukturu času vyprávěného a vyprávěcího, jen do svého popisu nezahrnuje prvek diváka, třetího, jak to učinil Deleuze. „Podvojnost a dvojitost však u Hitchcocka není samoúčelná, její hlavní cíl nespočívá pouze v překvapení diváka. První vrstva příběhu je skutečně pouze dobrodružná (tou se inspirovali tvůrci Bonda). Druhá přináší skrytou moralitu.“⁹⁶ Podvojnost rozeznává i v rovině charakterů postav, které často mají „dvě role“, své dvojníky, což v nejčistší formě lze vidět ve filmu *Vertigo* (1958). Dvojitou strukturu vyprávění nalezneme i ve filmu *Na sever severozápadní linkou*. Jeden příběh tvoří vládní agenti a špióni (akční rovina), druhý prožívá hrdina (hledání ztracené identity). Jeden jako předloha pro filmy s Jamesem Bondem, druhý jako film o hledání vykoupení a cesty z osobní krize.

Sexuální rozměr vlaku v tomto filmu je očividný a explicitní. Hitchcock dokonce končí *Na sever severozápadní linkou* sexuálním symbolem vjíždějícího vlaku do tunelu. Samotný jedoucí vlak má falický tvar a krajina tím, že byla protnuta železnicí, ztratila svou „panenskost“. Pro téma náhodného erotického vztahu ve vlaku je důležitá relativní bezpříznakovost jedoucího vlaku. Heterotopie jedoucího vlaku, jedoucího prostoru bez lokalizace, symbolicky delokalizuje a „odstřihuje“ i cestující od svých běžných životů a jiných vztahů. Ve vlaku se běžně odehrává mnoho náhodných setkání a jedním z klišé se stalo i téma svedení během vlakové jízdy. Sepjetí jízdy ve vlaku a milostných hrátek je dáno již pohodlným polstrováním kupé, které zároveň zaručuje určitou formu soukromí a intimnosti s pikantním nádechem neustálé možnosti přistižení.⁹⁷

⁹⁶ Ptáček, Luboš: O dvojitě struktuře vyprávění. In: Cinepur, č. 13, červen 1999, s. 44.

⁹⁷ Vlak jako místo pro sex využívají filmaři často. Pro Felliniho ve filmu *Město žen* (La Città delle donne; Federico Fellini, 1980) znamená vlak pro proutníka Marcella rozpálení touhy. Ve filmu *Paprika* tato touha dojde ve vlaku k naplnění. V jednom švýcarském tunelu se ke vztahu vlaku-sexu-tunelu vyjádřil současný graffiti malíř tak, že uvnitř jednoho alpského tunelu

Karel Spěšný se ve své studii *Unášení Alfrédem* zabývá vztahem dopravních prostředků a výstavby příběhu v hitchcocovských filmech. „Metaforou ztráty kontroly nad vlastním životem, nemožnosti řídit běh událostí, se v hitchcocovských úvodech stává ztráta kontroly nad vlastním pohybem. Hrdinové nastupující do vlaků, taxíků nebo aut, přestávají řídit směr a rychlost svého pohybu. Kdo nastoupí do dopravního prostředku, vydává se všanc síle, kterou nekontroluje a riskuje tím manipulaci.“⁹⁸ Nastoupení do dopravního prostředku se vztahuje také k divákům, kteří společně s hrdiny ztrácejí kontrolu nad vývojem událostí a lehčeji se identifikují s postavami, jak jsem uvedl v kapitole *Příjezd vlaku*. Tento postup je důkazem Hitchcockova důsledného domýšlení vztahů mezi filmem a jeho diváky. Celý film *Na sever severozápadní linkou* je ve znamení dopravních prostředků, které buď hlavní hrdina řídí, nebo je jimi „unášen“. Již v samotném úvodu filmu nastupuje Thornhill symbolicky do taxíku a zbavuje se tak své „svobody“, potom je unesen do auta, v dalším musí opilý řídit při jízdě z hor, taxi jej odveze na nádraží, poté následuje scéna ve vlaku. Dále jede hrdina autobusem na smluvenou schůzku, pak jej atakuje letadlo ve slavné scéně mezi poli, dále ukrade automobil, tím se také dostává na dražbu, poté mu tajný agent na letišti vysvětlí pravý stav věcí, letadlem se přesune na západ Spojených států, autem přijede k monumentu na Mount Rushmore, dalším autem se setkává se špiónkou Evou, poté jej odveze záchranka, autem dorazí k modernistické stavbě Franka Lloyda Wrighta a v epilogu odjíždí se svou novou ženou vlakem do tunelu...

Heterotypická povaha tohoto filmu z něj činí film uzavřených prostorů, ale nejčastěji citovaná scéna se odehrává na prostoru otevřeném – jedná se o slavnou sekvenci, kdy na Thornhilla útočí práškovací letadlo mezi poli, kde měl sjednanou schůzku. Co na této scéně fascinuje je její zbytečnost a samoučelnost. Scéna je nezvykle dlouhá a efektně nastříhaná, přičemž napětí vzniká ze vztahu postavy a letadla v jednom záběru. Myslím, že její síla

namaloval milostný akt rozfázovaný do imitace filmového pásu (velké množství statických obrazů), které se díky jízdě vlakem „rozpohybují“. Vlak v tomto případě slouží jako animační prostředek.

⁹⁸ Spěšný, Karel: *Unášení Alfrédem*. In: Cinepur, č. 13, červen 1999, s. 54.

pramení nejen z její nezvyklosti a mistrné režie, ale i z efektu otevřeného prostoru, který se dosud ve filmu nevyskytoval. Celou dobu jsme byli spolu s hrdinou unášeni dopravními prostředky, které poskytovaly alespoň zdání relativní bezpečnosti, a najednou se ocitáme uprostřed polí, kde na nás bezdůvodně útočí letadlo. Tato scéna je pro téma vlaku důležitá, protože vzhledem k sekvenci ve vlaku funguje jako kontrast, jako úplná jinakost. Vlák pomohl ve filmu *Na sever severozápadní linkou* nalézt Rogerovi Thornhillovi nový směr svého života, ten si ale musel chaoticky „vyběhat“ mezi poli.

9. *Jeden večer, jeden vlak* - život jako vykolejený vlak

Není náhoda, že turismus a cinefilie jsou realizovatelné pouze ve společnostech, kde existuje volný čas a nadbytek ekonomického potenciálu. Vlak svou jízdou mezi dvěma městy dovoluje cestujícímu využít „volného času“ jízdy. Jízda vlakem se v časoprostorových dimenzích odehrává „nikde“ v prostoru „mezi“. Snímek *Jeden večer, jeden vlak* jsem si pro analýzu vlaků typu train-movies vybral proto, že názorně ukazuje jízdu vlakem jako prostor pro sebereflexi hrdinů i místo, kde se popírají základní logické časoprostorové vztahy.

Během jízdy vlakem i během promítání filmu je cestující-divák ve změněném stavu myslí. Taková jízda vlakem může znamenat introspektivní ponoření se do vnitřního světa hrdinů. Tento stav vnímání se někteří moderní filmaři, například Paul Delvaux nebo Alain Robbe-Grillet, snažili zobrazit ve svých vlakových filmech zabývajících se nitrem člověka, které je náhle v průběhu jízdy vlakem zjištěno a „vrženo“ do jiného vnímání. Toto téma úzce souvisí s kinematografií nových vln a experimentálním filmem, v nichž se jízda vlakem často používá jako bezpříznakové pozadí, určitá „klíčovací plocha“, která dovoluje filmařům vyjadřovat se k vnitřnímu stavu hrdinů prostřednictvím „časového prázdna“, které se ve vlaku intenzivně objevuje. Podobným způsobem funguje zámek ve filmu Alaina Resaise ve filmu *Loni v Marienbadu* (L'Année dernière à Marienbad; 1961) nebo pokoj, z něhož nemůže uniknout „rozkládající“ se společenská smetánka ve filmu *Anděl zkázy* (El Ángel Exterminador; 1962) Luise Buñuela.

Jízdu vlakem, která dává prostor pro subjektivaci, nalezneme v čisté formě ve filmu André Delvauxe *Jeden večer, jeden vlak*, kde dochází k úplné relativizaci filmové diegeze. Delvaux umísťuje ústřední sekvenci snímku do vlaku, který na sebe váže vnější i vnitřní napětí mezi funkčně určeným dopravním prostředkem a Mathiasovou náhlou subjektivací. Vlak nás učí citlivě vnímat náhodná setkání i proměňuje naše vnímání času a prostoru. Toho Delvaux využívá k formálnímu experimentu, v němž mu vlak slouží více jako „prostor vědomí“, než prostor dopravující lidi do jiného města.

Delvauxův styl má blízko k filmovému surrealismu i k magickému realismu, se kterým je jeho jméno často spojováno. Do svých filmů vkládá jak provokativně nepochopitelné, tak i nadreálně poetické prvky a scény. „Ani surrealismus ani fantazie s mými filmy nesouvisí. Snad romantismus nebo romantická imaginace. V každém z nás se prolíná sen a skutečnost. Mé filmy jsou imaginací skutečnosti, jež minula, a realitou přítomnosti. Protože nikdy od sebe neodděluji imaginaci a skutečnost, stále hledám nové cesty a možnosti v prolínání obou kategorií. Imaginace může uvést věci, které se dosud nestaly, ale ve skutečnosti se stanou jen o něco později, tak jako v hudbě může být téma jen navozeno.“⁹⁹ Pokoušel se zobrazit nezobrazitelné – svět snů, představ a imaginace. Byl důsledný v logice svého myšlení i v logice výstavby svých děl a neponechával prostor pro improvizaci a náhodu. Jeho filmy vzbuzují dojem dobře sestrojeného mechanismu.

Delvaux byl poučen filmovými experimenty z přelomu 50. a 60. let dvacátého století (především Resnaisem, Antonionim nebo Buñuelem), citlivě rozvinul tyto snahy o subjektivní vyjádření lidského nitra do vlastního filmového stylu, v němž znejišťuje a relativizuje prostor filmové diegése. Základní rozpětí vzniká při komplikované rozlišitelnosti filmové reality a snu. Tento princip tvoří i primární stylový prvek snímku *Jeden večer, jeden vlak*. Delvaux vytváří diváckou nejistotu a rozostřuje interpretaci „reálného“ světa a světa filmových vizí a přeludů. Jacques B. Brunin tvrdí, že „noc, která se poznenáhlu zmocňuje kina, je tatáž, jako když zavřeme oči. Pak začíná na plátně a v člověku noční pouť do nevědomí; obrazy se objevují a mizí jako ve snu; čas a prostor nabývají pružnosti, po libosti se smršťují a rozpínají; časový sled a relativní hodnoty trvání již neodpovídají skutečnosti; okruh akce se může uzavřít za několik minut nebo za několik století; pohyby se zpomalují. Jak se zdá, kinematografie byla vynalezena proto, aby vyjadřovala život podvědomí, jehož kořeny pronikají tak hluboko do poezie.“¹⁰⁰ V momentě srážky vlaků zastavuje Delvaux čas vyprávění úplně a zpětně se ukáže, že celá

⁹⁹ Hovoří André Delvaux. In: Film a doba, Roč. XXIII, 1977, č. 9, s. 531.

¹⁰⁰ Brunin, Jacques. In: Film a sen. Film a doba, roč. XLIV, č. 4/1998, s. 161.

poslední třetina filmu se odehrává pouze jako bezděčný horečnatý sen účastníka vlakového neštěstí.

Delvaux samotný k tomuto filmu říká: „Je to film o smrti. O jednom sobeckém muži a jedné překrásné a vznešené ženě. Je to film o cestě, která symbolizuje vědomí smrti.“¹⁰¹ V rozhovoru pro časopis *Sight and sound* odpovídá Delvaux na otázku týkající se motivu cesty v tomto filmu: „Jednou začne cesta, nastoupíte do lodi nebo do vlaku a už nemůžete vystoupit; někam jedete, ale nevíte přesně kam a během cesty se dějí věci, kterým nemůžete uniknout. Psychologicky vytváří cesta napětí. Může to být sexuální tenze, ale cesta ke smrti je něčím velmi silným, zvláště když lidé o smrti neví. Je to téma, které se vrací: lidé nemají pocit, že by smrt přicházela, ale během cesty jí jdou přesně naproti tak, aby se s ní střetli na konci.“¹⁰² Příběh tak vytváří kruh v rámci cesty. Toto schéma cesty jako iniciace ke smrti patří k nejstarším narativním vzorcům, ba téměř archetypům. Odvíjí se zde dva protichůdné pohyby, které se protnou v intenzivním závěru.

Již od počátku filmu *Jeden večer, jeden vlak* jsme připravováni na to, že Mathias jede večer vlakem na sousední univerzitu, kde má mít přednášku. Cesta vlakem tvoří jeho vrcholnou pasáž a slouží k vytvoření prostoru protínajícího různé roviny vědomí hrdiny. Zpočátku se jeví vlak první třídy docela normálně. V kupé se náhodně sejdou neznámí lidé, nemluví se, čte se, mladí milenci se drží za ruce a tím vytváří kontrastní pár k Mathiasovi a Anně, která přichází, když se vlak rozjíždí. Z chladného dopravního prostředí se náhle stane něco důvěrně blízkého. Anna se chce smířit, ale jak je typické pro vlak, zabývá se spíše posunky, pozorováním a cigaretami, než intimním rozhovorem před cizími lidmi.

Pro Mathiase znamená příchod Anny vyvolání vzpomínek a během jízdy vlakem rekapituluje v retrospektivách průběh jejich vztahu. Místo omluvy jej vlak vrhá do introspektivního stavu vzpomínání a zdánlivého uklidnění. Mathias sedí proti směru jízdy a zimní krajina leží pod popraškem sněhu. Dívá se zpět, vzpomíná místo toho, aby se Anně omluvil a byl v přítomnosti. Její

¹⁰¹ André Delvaux. In: *Revue belge du cinéma*, 1977, n. 7/8.

¹⁰² Delvaux, André. In: *Sight and Sound (International Film Quarterly)*, Spring 1977, s. 93.

náhlá blízkost a netečnost krajiny i kupé vytváří pocit rozjitřenosti a vlak zde funguje jako generátor vzpomínek a snů, jako bytí na hranici mezi vnímáním, představivostí a spánkem. Jízda vlakem znamená ve filmu *Jeden večer, jeden vlak* ztrátu prostorové orientace, rozjitření citů, neustálou možnost upadnutí do spánku i mrazivou možnost nehody. Vlak jako bytí na hranici mezi vědomím a podvědomím, mezi životem a smrtí, mezi přítomností a vzpomínkami...

Jízda se proměňuje v pouť bez návratu, v iniciační cestu vstříc smrti. Delvaux pracuje s jízdou vlaku jako s konstantním pozadím, která je mu dána k transformaci hrdinova vědomí. Rytmus jízdy a zvuk kolejí dovoluje spojovat různorodé prostory, jako jsou londýnské doky a železniční trať, nebo zvuk sekery a rytmus kol narážejících o mezery kolejí. Mathias považuje příchodem Anny jejich problém za vyřešený. Už se podle něj usmířili a rytmus vlaku jej uklidní a uvrhne jej do pasivity. Prázdný čas, který jim vlak poskytl k rozhovoru Mathias nevyužije a usíná...

Filmově interpretovaná vlaková srážka vrhá Mathiase do dalších rovin nejednoznačného propadání se do hlubin vlastní mysli. Samotná železniční nehoda je ve filmu znázorněna montážní sekvencí, která stojí za bližší pozornost.¹⁰³ V této sekvenci se propojují všechny motivy tohoto filmu a splývají do jednoho objetí s Annou, které je posledním imaginárním spojením dvou milenců i známým splynutím se smrtí. Jako bezpříznakové pozadí zde funguje jízda vlakem, která celek rytmicky i zvukově spojuje. Tato pasáž představuje vizi, kterou prožívá Mathiasovo vědomí v průběhu železniční nehody. Jde o montáž záběrů z kupé, vzpomínek na podzimní procházku v přírodě, dynamické, dramatizující záběry pohledů z okna vlaku a zvláštní jasnozřivecké flashforwardy situace, která nastane až po nehodě vlaku. V této sekvenci jsme svědky zhuštění narativu filmu, který teprve přijde, a proto mu nerozumíme. Závěrečný záběr sekvence je shodný s posledním záběrem filmu, ale je v tento okamžik natolik nečitelný, že jej interpretujeme pouze jako jednu z Mathiasových vzpomínek na Annu.

¹⁰³ Zpětný scénář této sekvence se 64 rychlými záběry můžeme nalézt v článku Marka Boudy Film a sen. In: Film a doba, roč. XLIV, č. 4/1998, s. 161.

V horečnatém snu vystupuje Mathias z vlaku, který znenadání ujede. Zde se projeví jeho prudkost a potlačená agresivita, když se rozčiluje nad vlakem, který ujel, což znamená zvýznamnění něčeho, co mělo být uděláno, ale nebylo. Vlak, který ujel, znamená ztracený čin. Naproti tomu Freud interpretuje „sny o vlaku, který ujel, jako sny, které utěšují. Tyto sny dávají jistotu proti zažité úzkosti ze smrti. Odcestovat je v symbolickém jazyce ukotveným výrazem pro to, že někdo zemřel. (...) Příchod smrti bývá ve snu nahrazen odjezdem, cestou vlakem.“¹⁰⁴ V tomto smyslu pokračoval vlak do zásvětí, ale Mathias se v této sekvenci ocitá v prostoru mezi světem živých a mrtvých. Trojice poutníků dorazí v noci do cizího města, kde se hovoří neznámým jazykem a čas se zde zastavil. První místo, které objevují, je kino. Promítá se prazvláštní film, ve kterém sledujeme volný pád parašutistů. Hypnotický let, bez kontroly, bez možnosti zastavení. Stejně tak ve vlaku nebo i ve snu nedokážeme zastavit proud obrazů přicházejících „odněkud“. „Sen se vyznačuje mnoha špatnými vlastnostmi, jako je nedostatek logiky, pochybná či dvojnásobná morálka, nehezka forma a zjevná nerozumnost či nesmyslnost.“¹⁰⁵

Film *Jeden večer, jeden vlak* se postupně odehrává v těchto heterotopiích: domov důchodců, univerzita, divadlo, byt, autobus, hřbitov, vlak, kino a hotel. Postupně se střídá jedna uzavřená heterotopie za druhou, vytváří se řetěz míst, jejichž vnitřní řád, pravidla chování, se vyvíjí tak, že od zcela transparentních ideologií s jasně danými vztahy v domově pro seniory nebo na univerzitě se dostáváme k naprosto nepochopitelnému stavu věcí v kině nebo v hotelu, kde vládnu spíše zákony absurdity. Mathias se celý film pohybuje. V domově pro seniory, kde navštěvuje matku spíše z vědomí slušnosti, než z důvodu chtění, trpně odpovídá na otázky ohledně svého vztahu s Annou. Na univerzitě je autoritou spekulující o moderní fúzi mezi vědami exaktními a humanitními. Intelektuálně se zde cítí doma, ale ne tak moc, aby aktivně podpořil stávkující studenty, kteří na jeho přednášce obsadili

¹⁰⁴ Hommage, Á André Delvaux. Bruxelles, Commissariat général aux Relations internationales; Communauté française de Belgique. s. 10.

¹⁰⁵ Jung, Carl Gustav: O podstatě snů. In: Výbor z díla I., Brno 1996, s. 221.

až nejvzdálenější řady. V divadle poeticky vysvětluje hercům svůj text. Svou sebejistotu a dobrou náladu neztrácí ani při jídle s Annou. V jejich bytě je vše zařízeno až s přemírou vkusu. Věci jsou kompozičně aranžovány, na zdi visí obraz Shakespeara, smrtky a nechybí ani torzo antické sochy. Mathias prostor spíše „umrtvuje“ předměty bez užitku, kdežto v interiéru bytu je cítit tvůrčí „zabydlení“ Anny, která jako výtvarnice kostýmů pracuje s „živými“, praktickými materiály. V autobuse se jeho vláda nad prostorem mění v trpnost, když jej navíc cesta autobusem odhalí jako nesolidárního se studentskými protesty. Na hřbitově je již bloudícím cizincem neschopným nalézt správce hřbitova ani hrob svého otce. Kupoval květiny mrtvým, místo aby je věnoval Anně.

Nejproměnlivější heterotopii představuje prostor vlaku, který na sebe váže vnější i vnitřní napětí mezi jasně určeným dopravním prostředkem a Mathiasovou subjektivizací vzniklou nejen náhlým příchodem Anny. Toho Delvaux využívá k formálnímu experimentu, v němž mu vlak sloužil jako „prostor vědomí“, než jako prostor dopravující lidi do jiného prostoru. Okno vlaku tak není průhledem do okolní krajiny, ale spíše plochou pro introjektivní obraz vyvolaný našimi vzpomínkami.

Delvaux ve filmu *Jeden večer, jeden vlak* tematizuje i prostor kina. Mathias se v úzkosti obrací ke zdroji obrazů, k promítací kabině, jakoby chtěl zjistit, co se to děje, proč sleduje něco, co přesně charakterizuje jeho situaci? Hledá odpověď, které se nedočká, stejně jako spáč by rád věděl, proč se ve snu dostal zrovna do takto nevysvětlitelné situace. Hotelová restaurace v závěru snové pasáže potvrzuje, že modely chování v konkrétních prostorech jsou dány spíše konkrétním pohybem a jednáním lidí než tím, co si o nich myslíme. Toho Delvaux využívá i ve vlaku. Scéna v hotelu připomíná scénu z absurdního dramatu, která je trapná i vtipná zároveň.

Vlak představuje v tomto filmu pro Delvauxe propojovací článek mezi běžným životem a světem fantasmát, snů, vzpomínek a smrti, zároveň ale i tvůrčí prostředek dovolující mu ukazovat svět vědomí hrdinů bez omezení v časoprostorových vztazích i vizuálních atrakcích. Vlak jako „cháronovský“ převozník na druhou, odvrácenou stranu života. Cesta vlakem jako pouť bez

návratu, jako nemožnost vystoupit aniž víme, kterým směrem jede. Pro Mathiase znamená nehoda a smrt Anny zastavení života, přítomnost a minulost splynuly v jeden rozostřený obraz pomalu padajícího sněhu. Už nikdy se jí neomluví, bude pouze toužit po něčem, co není. „Jedinou hlubokou tužbou není touha po tom, co mi chybí, ani po tom, komu chybím já, ale po tom, čemu já nechybím, po tom, co je dokonale schopno existovat beze mne.“¹⁰⁶ Smutná je jízda vlakem a je ještě smutnější, když jsme při ní přišli o možnost smířit se s druhým, jehož lásku jsme ztratili v důsledku snížené pozornosti k jeho potřebám.

¹⁰⁶ Baudrillard, Jean: Dokonalý zločin. Periplum, Praha 2001, s. 93.

10. *Evropa* – noční jízda vlakem poválečným Německem

„Když jsem byl při práci na *Evropě* teprve na začátku, neměl jsem ještě žádný příběh, ale jen jednu vizi, obraz, který se ve výsledném filmu už neobjevuje: myslel jsem na podjezd kamery z jedoucího vlaku do domu. Ten pocit, že kamera se stejně jako strašidlo může dostat všude, mám moc rád.“¹⁰⁷

Film *Evropa* od Larse von Triera reprezentuje jízdu nočním (noirovým) vlakem jako hypnotickou horečku s osudovým vyústěním. Film začíná i končí hypnotickým odpočítáváním od jedné do deseti s pohledem na ubíhající noční kolejnice, čímž metaforicky nastupujeme a vystupujeme do jedoucího vlaku, „filmu“, příběhu, i osobnosti hlavního hrdiny Leopolda Kesslera. Tento úvod může sloužit jako další kinematografický „archetyp“ vstupu do příběhu, v němž se diváci ocitají v pozici upadnutí do snu. Vypravěč, lépe řečeno „demiurg“ tohoto filmu, předem přesně ví, co bude následovat, není spojen s fiktivním světem filmu, ale spíše s postavou vševědoucího autora. Peter Schepelern jej spojuje s personifikací Smrti, která nemilosrdně a osudově film posunuje a manipuluje svého hrdinu na cestách vlakem až do situace poslední křečovitě vzpoury, která je ale pouze neomylným vyústěním předchozího...1...10

Larse von Trier natočil v roce 1991 film *Evropa*, černobílý snímek odehrávající se ve válkou zpusťšeném Německu v roce 1945. Už samotným názvem filmu, *Evropa*, provokativní Trier znejišťuje základní téma snímku. Vyjadřuje se k otázkám sjednocující se Evropy po pádu železné opony? Odkazuje se k románu Franze Kafky *Amerika* a vytváří tak zrcadlový obraz opačné zkušenosti, nebo pouze charakterizuje vědomí hlavního hrdiny Američana Leopolda Kesslera, původně německého emigranta, který se vrací do Německa „pomoci“, idealisticky učinit konečně něco smysluplného? Leopold je od počátku vlečen příběhem a jeho „vypravěčem“, nechává se svést první

¹⁰⁷ Schepelern, Peter: Lars von Trier a jeho filmy. Muka a vykoupění. Orpheus, Praha 2004, s. 164.

bývalou werwolfkou, kterou potká, ochotně „pomáhá“ každému, kdo si o to řekne, stejně jako je unášen nočními vlaky, v nichž pracuje jako průvodčí spacího vozu první třídy.

Evropa uzavírá v Trierově filmografii období provokace násilím a 2. světovou válkou a zároveň vlivu Andreje Tarkovského. Peter Schepelern charakterizoval Trierovo období konce 80. let jako „turistiku v říši mrtvých“, je to také období spolupráce se spisovatelem a scénáristou Nielsenem Vørselem, se kterým měl Trier společné zájmy v labyrintických strukturách a tmavých zákoutích osobnosti. Vedle *Evropy* sem klade ještě další Trierovy temné snímky o vyšetřování série vražd *Prvek zločinu* (Forbrydelsens element; 1984) a „morová“ *Epidemie* (Epidemic; 1987). Na počátku 90. let se věnuje zakázkové práci a práci pro televizi (*Království I. a II.*) a od poloviny 90. let konečně přichází průlom, v němž našel jeho provokativní styl odezvu filmy *Prolomit vlny* (Breaking the Waves; 1996) a manifesty *Dogma*.

Za války bojovali partyzáni proti okupantům často tak, že útočili na železnici jako na důležitou dopravní tepnu. Trier používá tento model v poválečném Německu, kde zbytky nacistických werwolfů opět útočí proti americkým „okupantům“ sabotážemi na vlak. Leopold se se svou naivní touhou pomáhat zaplete do těchto praktik, z nichž se nevyvázala ani jeho žena Kate, bývalá werwolfka, dcera majitele železniční společnosti Zentropa, pro kterou Leopold pracuje. Jeho pasivní a často také naivní přístup jen napomáhá aktivním silám v příběhu (vlak, ženy, teroristé), aby využili jeho prominentního postavení legálně se pohybujícího cizince.

Vlak nepoužívá Trier jako delvauxovské místo introspektivního bezčasí, ale jako hypnotickou noční cestu nervní a odcizenou zemí, v níž spací vůz první kategorie slouží jako polstrovaná cela, v níž se Američan nechává sekýrovat Němci. Jak paradoxní – naivní a nesebevědomý Američan je zkoušen z německých předpisů osobní dopravy. Vlak zde funguje jako soustava předpisů, z nichž je Leopold zkoušen, ale také zároveň zrcadlo zdevastovaného Německa s davy na nádražích a přeplněnými vagóny nižší kategorie. Průchodu vlakem Trier využívá také k tomu, že do jedné části vlaku umístil do klecí vyhublé židovské vězně, což zjevně nemůže fungovat jinak,

než jako temná fantazie, připomínka z minulosti, protože společnost Zentropa poskytovala také své služby pro deportaci židů do koncentračních táborů. „Trier neměl zájem natočit historicky správný obraz tehdejšího Německa, nýbrž jen vylíčit své „sny o tomto historickém období“.¹⁰⁸

Trier v *Evropě* často používá zadní i přední projekce jako prostředku odcizení v dialozích nebo izolaci hrdinů vůči prostředí. Nesnaží se skrýt tento zastaralý postup vložení postav do jiného prostředí, ale využívá jej i v rámci rozhovorů v jednom interiéru nebo úhlu pohledu.¹⁰⁹ Zvýrazňuje tak primárně dvojí vrstvení tohoto filmu, v němž hrdina nepatří do stejného světa jako ostatní, v němž vládne osudová Smrt (vlak), v němž se zdůrazňuje umělost natáčení filmu bez snahy po zahlazení těchto postupů. Tím Trier podporuje obraz vlaku jako stroje, který produkuje odcizené obrazy, k nimž se lidé mají podobně jako herci k přední projekci. K tomuto odcizujícímu prvku přidává ještě v jinak černobílém snímku vstup barevného fragmentu nebo záběru ve funkci emocionálního ataku. V černobílém filmu bude už od Ejzenštejnova *Křižníku Potěmkina* (1925) vždy výrazně dominovat použití červeného fragmentu, v Trierově případě takto figurují stopy krve, záchranné brzdy...

Většina *Evropy* byla natočena v Polsku, kde bylo levnější natáčení a navíc v té době (1990) tam jezdilo ještě velké množství parních lokomotiv. Tam se natáčely také exteriéry a hlavní herci v Polsku vůbec nebyli, ale vše odehráli v kodaňském ateliéru s předními projekcemi „polských“ exteriérů. Ekonomicky to bylo výhodnější, ale především esteticky tento postup dal vzniknout filmové atmosféře založené na nemožnosti komunikace mezi vnějším a vnitřním světem postav, hypnotické atmosféře „svědectví“ a ne „účastenství“ na probíhajícím dění. Tyto technické okolnosti (koncepce) byly

¹⁰⁸ Schepelern, Peter: Lars von Trier a jeho filmy. Muka a vykoupení. Orpheus, Praha 2004, s. 71.

¹⁰⁹ „Hlavním technickým rysem, který se prolíná celým filmem je používáním přední projekce. To je technika, která vypadá jako zadní projekce, od svých slavných časů ve 30. a 40. letech považovaná za staromódní, ale paradoxně dodává filmu vzhled chorobné modernity. „V *Evropě* nepoužívám nové techniky, například video nebo počítačové obrazy. Vracím se ke starým metodám jako jsou prolínačka a projekce. Mám to moc rád, připomíná mi to komiksy.“ In: Schepelern, Peter: Lars von Trier a jeho filmy. Muka a vykoupení. Orpheus, Praha 2004, s. 69.

v průběhu natáčení spíše omezením a Trier byl nucen se věnovat spíše komplikacím technicko-estetického řádu. Proto je v *Evropě* kladen takový důraz na obraz a vrstvení mnoha obrazových plánů, než na herecké výkony. Jako příklad může sloužit složitá jízda kamery - její pohyb od milujícího se páru na železničním modelu (předtím paralelně stříhaný se sebevraždou Hartmanna) dírou ve střeše do kupé vlaku projíždějícího kolem. Vlak tak Trierovi slouží i jako základní estetické vizuální a pohyblivé „tělo“ filmu.

Trierovi využívá jako zdroje pro vlakovou estetiku dvě knihy zcela protichůdného charakteru. Jednou z nich byla příručka společnosti Wagon Lits o předpisech pro průvodčí v lůžkových vozech (platná od 1909 do 1949) s bizarními předpisy spojujícími pruský úřednický stát s nacistickým Německem, na což Trier mimo jiné poukazuje. A kniha *Toget, Den sjove Bog* (*Vlak – kniha plná legrace*), ilustrovaná kniha, kterou měl Trier od dětství a která končí tím, že lokomotiva přeje dětem dobrou noc: „Nastupuj, vlak snů odjíždí.“ Propojením těchto zcela protichůdných zdrojů, předpisů a snů, dostává *Evropa* charakter odcizující, ale také důvěrně známý.

Osudovost cesty vlakem využil Trier také k několika citátům z dějin „vlakových filmů“, jako byli *Vyzvědači* (Spies; 1928) Fritze Langa nebo *Žízeň* (Eva; 1948) Ingmara Bergmana. Ve *Vyzvědačích* můžeme podobně jako v *Evropě* spatřit milenecký pár rozdělený tím, že se každý z dvojice nachází v jiném (souběžně) jedoucím vlaku, které se od sebe vzdalují (*Evropa*) a rozpojují tak naposledy ruce Leopolda a Kate nebo vjíždějí do tunelu (*Vyzvědači*), kde se stane železniční neštěstí. Každý z manželů jel v jiném vlaku, věta, která může zaznít i při rozvodovém řízení, znamená, že dřívější jednota, jízda v jedné „koleji“ je nenávratně ztracena a potvrzena vzdalujícími se vlaky. Ve filmu *Žízeň* Ingmar Bergman ukazuje průjezd poválečným Německem jako zkázou a troskami plnou zemí, tím se Trier inspiroval při apokalyptickém vyznění nádražních tlačenic žebřáků a rozbitých staveb. Syžetovou podobnost v iniciační rovině vlaku jako sexuálního a válečného symbolu má *Evropa* společnou s *Ostře sledovanými vlaky* (1966) Jiřího Menzela. Symbolem Miloše Hrmy je jeho nádražácká čepice, kterou nesundává ani když napoprvé vleze s konduktérkou Mášou do postele. Jako jeho typický

příznak funguje i v závěru filmu, kdy se mu povede atentát na německý vlak a jeho čepice je to jediné, co po něm zůstalo. Podobně Leopoldu Kesslerovi ukrade někdo na nástupišti čepici, když umístil pod vagón nálož. Místo ní nosí u konduktérské zkoušky na hlavě kapesník, což působí dost nepatřičně.

Scéna, kdy má Leopold odpálit nálož a tím poškodit vlak i most, přes který jede, je ukázkovým příkladem navrstvení téměř všech rovin a témat filmu do jeho hutného finále, v němž je Leopold rozpolcen mezi mnoho závazky, které jsou vzájemně protichůdné (prochází konduktérskou zkouškou, má odpálit nálož, jeho ženu drží wervolfové jako rukojmí, Plukovník Harris od něho žádá vysvětlení, židovská rodina vracející se z Londýna potřebuje „bílou“ lži potvrdit svůj idealismus, pedantský cestující žádá označení na svých vyčištěných botách). Toto nahuštění a zkouška může vést k úspěšnému překonání překážek a změně vlastního života (tímto úspěchem končí závěrečná „zkouška“ pro výpravčího Honzu v *Kalamitě*), a nebo k podlehnutí vnějšímu tlaku, ke vzpouře a následnému odpálení nálože, což učiní Leopold a bezprostředně tak zaviní i vlastní smrt.

Noční vlak jako symbol nevyhnutelného osudu použil Trier v souladu s náladou a žánrovým vypořádáváním se s expresionismem s filmem noir. Expresionismus často pracuje se syžetovým modelem mladého muže, který přichází do neznámého prostředí, které jím zjevně manipuluje – mocensky, sexuálně, vztahově. V tomto prostředí si musí obhájit svou pozici vzhledem k autoritám a především vzhledem k postavě otce, jejímž stínem jsou „expresionističtí“ synové navždy stigmatováni. Tři základní vlastnosti filmů noir – cynismus, pesimismus a temnost - *Evropa* obsahuje. Expresionismus se konkrétně s vlakem příliš nepotkal, spíše v přeneseném smyslu se stroji jakožto nelidskými a dokonalými nástroji moci, s nimiž byli hrdinové konfrontováni - například v Langově *Metropolis* (1927). Společným jmenovatelem a hybatelem těchto směrů je osudovost s tendencí tragického závěru. Film noir tvoří spíše nálada a styl, než období a země vzniku, obsahuje téma osudové ženy, do které se hrdina „nechtěně“ zamilovává, čímž se ještě hlouběji propadá do bezvýchodnosti. Výchozí je i specifická „německá“ poválečná nálada, která hrála svoji roli i v poválečné americké kinematografii,

„německý vliv přináší noirovým záběrům expresionistický styl svícení, ale i stopy rozptýleného erotismu a stylových excesů Sternbergových melodramat. Německý styl umělého studiového svícení zdánlivě neslučitelný s poválečným realismem se ve filmech noir zakořenil natolik, že i záběry pořízené v autentickém prostředí ulic vyvolávaly pro noir důležitý dojem napůl odreaálněného prostoru.“¹¹⁰ *Evropa* v těchto intencích denní scény neobsahuje vůbec a pokud, tak pouze ukazuje Leopolda, jak se snaží v temné místnosti usnout, protože v noci jezdí vlakem.

Larse von Trier používá vlak jako metaforu pro osudovou nevyhnutelnost, jako odcizený prostředek vyprávění, vzhledem k postavám filmu jako hypnotický prostředek demiurga příběhu, vlak-osud a vlak-hybnóza. Není důležité, odkud a kam vlak jede, ale důležité je, že nemůžeme nic dělat s tím, že jede. Záchranná brzda nefunguje a někdo ví, že až ten někdo napočítá do deseti, hrdina bude mrtvý. Postavy *Evropy* nejen že nemůžou nic dělat s jedoucím vlakem, ale ani také se svým životem. Zlomyslný Trier se opodál usmívá.

¹¹⁰ Kučera, Jakub: Film noir, záblesky černé. Cinepur, č. 19, únor 2002, s. 11.

11. *Kalamita* - vlak jako model socialismu a osobního růstu

Propojení zvnitřnění jízdy (vlak jako prostředek pro změnu osobnosti) a vnějšího obrazu (vlak jako model společnosti) reprezentuje film *Kalamita* od Věry Chytilové. Co dělat? Jednoduché řešení vleklého studia je dobrovolně odejít a zkusit přestat hromadit pochybnosti a něco opravdu dělat, vidět za sebou výsledky. Ale pro co se rozhodnout? Honza Dostál (Boleslav Polívka) si uvědomil, že celý život věděl, že bude pracovat jako strojvedoucí, člověk vlaku, jako jeho děd, vzor vytvářející souvislosti s prvorepublikovou „ctí“ železničářů, kdy společnost ještě dovedla hodnotu železnice ocenit. Vlak a jízda vlakem ve filmu *Kalamita* znamená hledání smysluplného místa ve společnosti (vlak jako zmenšený model společnosti) a nalezení zodpovědnosti. Heterotopie vlaku v *Kalamitě* představuje prostor pro osobní růst hrdiny, jedná se o heterotopii změny podobně, jako jsem ji našel u filmu *Na sever severozápadní linkou*, kde jízda vlakem funguje jako nalezení nové identity.

V úvodu *Kalamity* se ihned objevuje jízda ve vlaku a má význam v představení modelu společnosti, která se „veze“ a „konzumuje“. V Honzově cestě napříč rychlíkem se setkáme s pozdějšími postavami z filmu. Vlak zde tvoří ve zmenšeném měřítku socialistickou společnost. Snímek *Kalamita* vytváří z prostoru vlaku labyrintickou heterotopii, místo, kde se neustále potkávají a mizejí ti samí lidé. Tento labyrint se dá přirovnat k nádraží, kde neustále potkáváme ty samé lidi, stejné pobudy, stejné turisty, kteří bloudí nádražím, jsou nervózní, protože jejich vlak má zpoždění. Socialismus budoval tyto „slepé“ heterotopie, kde bylo možno unikat zákonům i poctivým lidským vztahům, a na místo logických prostorově jasně daných systémů budoval labyrintické úřady, kde jste dříve zabloudili, než jste stačili někomu říci, co potřebujete.

Kalamita ukazuje společenský obraz doby na uzavřené skupině pracovníků uvnitř složitě strukturované organizace, jakou je železnice. Podobně jako v předchozím snímku *Panelstory aneb jak se rodí sídliště* (1976) představuje vlak (předtím sídliště) prostorově omezenou heterotopii, která dovoluje ve zmenšeném měřítku hovořit o celku. Vlak se potom má k železnici

jako mikrostruktura k makrostruktuře, podobně jako železnice ke společnosti. Chytilová vytváří v rámci train-movie typ vlak-model. V druhé rovině znamená vlak v *Kalamitě* (pro Honzu) možnost konečně něco dokázat a najít své vlastní místo (vlak-osobní růst). Propojováním těchto dvou významů vlaku (společenský a osobní) získává téma železnice v tomto filmu komplementaritu. Vždy, když sledujeme v *Kalamitě* jízdu vlakem, lze na ni pohlížet skrze prizma kritiky společenské reality i jako na „lekcí“ pro osobní růst Honzy.

V rovině pozorování dospívá film k obrazu železničářů jako špatně placených a unavených lidí ve zbytečně přebujelé zaměstnanecké základně státních drah. Ne nadarmo se rozčilená pasažérka se zašpiněným kabátem ptá: „Kde jsou ti lidi, když se všude píše, jak se rozmnožujeme?“ Dráhy jsou instituce s možností mnoha skrytých pozic a zbytečného byrokratického aparátu.¹¹¹ V pracovní rovině zde převládá duch zápecnického flákačství a „teplých“ místeček, v nichž se vždy se najde důvod proč odejít do Zeleniny nebo zbytečně ne-spravovat okna. Na druhou stranu jsou železničáři vykresleni jako specifická sociální skupina lidí, které spojuje láska k vlakům a společná zodpovědnost za lidské životy s jistými záblesky vědomí navazování na tradici.

Chytilová sarkasticky odhaluje rozklad socialistické společnosti, jejímž jediným cílem bylo hromadění osobního majetku a konzum. „Reálný socialismus, to je totální pořádek, ne ve smyslu řádu, ale jakési politické uklizenosti, kde musí být všechno alespoň navenek na svém místě a jevit se jako neotřesitelný soulad všech věcí.“¹¹² V 80. letech se většina obyvatel soustředila na zvyšování soukromého blahobytu a konformistickému přitakávání vládnoucí vrstvě. Pro život obyčejných lidí byl příznačný rozvoj motorismu, chatařství, turistika, sport, kutilství, amatérské umělecké sdružení, atd.

Obraz dobové atmosféry „uklizenosti“ a „dodržování pravidel“ se nejvíce projevil ve scénách v jídelním voze a v řeznictví. Na malé ploše dokáže Chytilová rozehrát nejen excelentní herecké etudy, ale především demaskuje

¹¹¹ Dodnes jsou České dráhy největším zaměstnavatelem v České republice.

¹¹² Šimečka, Milan: Obnovení pořádku. Atlantis, Brno 1990, s. 45.

fungování těchto institucí uvnitř jich samotných. Předvedením zvláštních neoficiálních pravidel, která vznikla jako výsledek praxe a pseudododržování oficiálních pravidel, ukazuje postupnou deformaci a rozklad společenského systému. Aby se normalizační člověk naučil chovat v těchto a jiných sobě si podobných institucích, musel přistoupit na pravidla hry, musel se naučit rozeznávat „kostýmy“ a principy jako podplácení, výhody plynoucí z osobních známostí, kšeftaření a všeobecný konformismus zaručujícímu regresivní vývoj společnosti. Honza neochotně přistupuje na tyto „pravidla“, vybočuje z řady a proto působí jako „provokatér“.

Pro Chytilovou představují normalizační únikové aktivity do soukromí především sex, sport, hraní karet, atd. Sex je pro většinu hrdinů především otázkou všeobecné promiskuity a tělesné přitažlivosti. Mezi železničáři kolují partneři v rámci ubytoven a skrytých koutů nádraží. Honza je vtažen do sítě několika potenciálních milostných dobrodružství. Nedokáže přijmout nezávazný flirt s průvodčí nebo pochopit kompenzaci racionální paní primářky. Touží po přitažlivé sánkařce Majce, která si tolik přeje dožrát a přitom nevidí, že dospělost je především zodpovědnost za sebe i za své okolí. Její přelétavost je motivována touhou zvítězit, ale na tento fakt Honza v průběhu své první samostatné jízdy odpoví, že vítězství v závodě je dle něj až nebezpečně malou prioritou. V závěru filmu se ukáže její egoismus a neschopnost přizpůsobit své jednání situaci, lidsky zklame a nevyzraje.

Ve filmu *Kalamita* je pohyb vlaku spojován převážně s nervním jazzovým rytmem trubkových improvizací Laco Decziho dávajících tušit předzvěst nebezpečí. Tato temporalita vládne i ve struktuře skladebního uspořádání záběrů během celého filmu, který se nezadržitelně řítí do koncentrovaného finále. Zdá se, že vlaky jezdí rychleji než ve skutečnosti právě díky hudbě. Prostory jsou propojeny a fragmetarizace lokací různých nádraží vzbuzuje dojem jednoho zapadlého a nejmenovaného místa. Honza například z jídelního vozu v rychlíku vystoupí přímo na malém nádražičku z motorového vlaku.

Skladba filmu je velmi rozvolněná a těkavá. Tematická souřadí jsou spojena volně, protože kdybychom vypustili některou scénu, nic zvláštního by

se nestalo, pokud bychom nevypustili tu závěrečnou. Chytilová vytváří nereálný časoprostor nesnažící se o přesnou místní topografii, v níž by se dalo prostorově orientovat. Nádraží a jeho topografie nám zůstává labyrinticky zahalena. Vše je řízeno strukturou jazzového rytmu Laco Decziho a těkavostí kamery Ivana Šlapety, dávajícími pocit tělesného ohmatávání neznámého prostoru.

Za jízdy s primářkou v autě se rozhovor stočí na téma talentu a výběru povolání. Primářka tvrdí, že každý má na něco talent, a je jen potřeba, aby to byl talent pro to, co dělá. Otázku, jak se tento talent rozpozná už Chytilová nechává rezonovat pouze v myslích diváků. Nerozhodný a zvláštním způsobem smolařský Honza, který už vyzkoušel mnoho hypotetických pokusů stát se „někým“, v rámci tohoto dialogu dospívá k závěru, že není důležité si vybrat, ale důležité je obstát. Obsah snímku *Kalamita* může být celý nahlížen skrze myšlenku: Jak obstát v nejednoznačných situacích vzniklých z našeho vlastního rozhodnutí? Ta rozhodující zkouška přichází samém závěru filmu.

Při zaučování Honzy do umění řízení vlaku vyslechneme dva dialogy se zkušenými strojvůdci, kteří představují dva přístupy k železnici. Nejprve je to starší mašinfíra, který jezdí z lásky k vlakům a k neopakovatelnému kouzlu z pozorování života z perspektivy řídicí kabiny motoráku. Tento strojvůdce představuje tzv. „starou školu“ železničářů, jak je známe z filmů 30. let, kdy si ještě „bylo možné podle vlaků řídit hodinky“. Mnohem praktičtější je mladší, přepracovaný mašinfíra, který nabádá Honzu především k racionálnímu pozorování a jednání vzhledem k aktuálnímu stavu tratě. „Dodržuj předpisy, ale mysl! To víš, po smrti ti bude prd platný, že jsi měl pravdu.“ Syntézou obou přístupů může být v budoucnosti Honza, který nejen, že má lásku k vlakům dědičně zakódovanou, ale ještě se dokáže na věci dívat z různých úhlů. Jízda vlakem pro něj funguje jako učení se zodpovědnosti v životě, to je druhý význam vlaku.

Pokud se podíváme na jízdu vlakem z hlediska strojvůdce, který rozhoduje o pohybu vlaku, zjistíme, že pohled dopředu ztrácí vlastnosti spektakularity a nabývá spíše dimenze hrozby a nebezpečí. Řízení vlaku je především otázka zodpovědnosti a síly rozhodnutí, jak se ukáže v závěru

Kalamity. Strojvůdce má úplně jinou funkci než pasažér, který je zdánlivě v moci vlaku. Strojvůdce musí být spíše samuraj schopný kdykoliv zemřít a neustále bleskově reagovat, než snílek opájející se krásou krajiny.

Jazzová struktura a nervózní rytmus snímku se v závěru filmu proměňuje do kontinuálního sledování Honzovy první samostatné jízdy. Ta se proměňuje v morální (mistrovskou) zkoušku charakterů a předchozích rozhodnutí. Fragmentárnost struktury se zceluje do prostoru jednoho motorového vlaku, časová nestálost se proměňuje v lineární a téměř temporální shodu mezi časem příběhu a časem filmové prezentace. Labyrint vztahů, který Chytilová vytvářela celý snímek, může dospět k propojení v modelové situaci sněhové kalamity. Honzova spokojená a sebevědomá jízda je neustále prostrhávána do okolí vlaku, ve kterém lidé odhazují sních. Tato předzvěst a příznak blížícího se ohrožení nevyvolává v Honzovy obavy a jeho jízda je nepozorná. Nevšiml si, zda-li je „signální“ borovice zasněžena do té míry, aby měl předpokládat možnost sněhové závěje, do níž zanedlouho zapadne. Poté je vlak zavalen sesunutým sněhem, protože se zastavil pod svahek.

V motoráku se „náhodou“ schází skupina lidí tvořících hlavní postavy filmu: Honza-řidič, Majka-zlomená lyže, průvodčí Květa-nemůže žádného ulovit, primářka-krize středního věku, Honzův učitel-hloubavý pohled, železničář-učitel, řezník-tadyhle si to odkrojte se synem. Neznámé postavy doplňují sestavu: druhý průvodčí-chlapi to jste museli to toho takhle vlítnout, dvojice milenců-jak je to s tím ústředním topením?, babička-proboha my se udusíme s dvěma vnoučaty, ženáč-opravuji topení, „slepý“ manžel-já nic nevidím od ženy se špinavým kabátem a voják-já mám výcvik. Každý má svou charakterizační, typickou větu, která ho ve zkratce představí. Krizová situace odhalí pravou tvář těchto osobností.

Tato sestava vytváří v zasypaném vagóně sérii gradujících tragikomických dialogů a situací založených na sociologickém efektu náhlého sblížení skupiny v extrémní situaci, při níž si každý uvědomuje možnost nebezpečí. Scéna nemá daleko od Formanovských groteskních analýz českého člověka, který se stará především sám o sebe, včetně trapnosti jako

základního stavebního kamene. Tato nesourodá skupina začne intenzivně komunikovat a vymýšlet hypotézy o možném udušení nebo adoraci lásky (mistrovsky kontrastující milenci, řezník-kriminálník a babička s vnoučaty).

Honza je středobodem vztahů zde vzniklých a proto funguje jako pavouk ve středu pavučiny, která reaguje na každý pohyb v rámci celé plochy vagónu-pavučiny. Majka ztrácí trpělivost a začne soupeřit se svou sokyní průvodčí, která hystericky požaduje záchranu. Učitel citově vydírá manželku-primářku. Hrubý řezník mlátí svého syna a babička čte dětem pohádku o lodi na rozbouřeném moři. V nejvypjatější situaci se objeví záchranář (Pavel Zedníček). Zatím co sáňkařka Majka mizí z místa kalamity na záchranářových lyžích, čímž potvrzuje svoji nedozrálou, novopečený strojvedoucí Honza dokáže obstát v této morální zkoušce a bezpečně dostane cestující ze zasypaného vlaku. Celé téma filmu – dospělost jako rozhodnutí – rezonující v otázkách typu: Jakou cestu si životem vybrat? Co dělat? Jak uspět? Co má smysl? se v závěru filmu pro Honzu vyřeší a uskuteční v prostoru tmavého vlaku a záchranné akce.¹¹³ Vlak pro Chytilovou posloužil nejen jako model společnosti, ale také jako model růstu jedné osobnosti.

¹¹³ Když se ho záchranář (Pavel Zedníček) zeptá, jestli nechce taky zdrhnout, odpovídá: „Ses zbláznil, vždyť já tady mám lidi, oni mě potřebují...”

12. Závěr – vystoupení z vlaku

Pokud jsem tuto diplomovou práci začal popisem příjezdu vlaku, je nutné z něj také vystoupit.¹¹⁴ V **teoretické části** této diplomové práce jsem se snažil popsat vztah mezi kinematografií a železnicí, dvěma modernistickými aparáty, které prezentují realitu jako technicky reprodukovatelné obrazy. Za zásadního společného jmenovatele jsem si určil filmového diváka a železničního pasažéra, kteří jsou lokalizováni do pohyblivé heterotopie, jež se k ostatním prostorům jeví jako místo bez lokalizace, jako mezi-prostor, který zprostředkovává vztah mezi lokalitami, situacemi a akcemi. Analýzou těchto dvou zkušeností jsem dospěl k několika metaforám, které nejpříhodněji charakterizují filmové i vlakové „diváctví“: základní metafora „filmu“ ve vlaku se ukázala nepružnou vzhledem k fixaci filmu a neustálé přítomnosti ve vlaku, divadelní metafora odpovídala přítomnosti, ale jak jsem ukázal dále, pouhá přítomnost nestačí pro produkování divadla, musí dojít k záměrnému chování. Vlakovému obrazu má dle mého názoru nejbližší zrcadlový obraz, stále přítomná obraznost, která neustále přijímá, ale nic neuchovává. Zrcadlo však svou podstatou ukazuje svět s obrácenými prostorovými vztahy a jeho vlastnosti můžeme ve vlaku nejlépe poznat při zrcadlení „našeho“ vlaku v protijedoucím nebo v zrcadlení interiéru v okně vlaku. Tím je nastolena otázka sebereflexe média: filmu, který vidí vlastní vidění a vlaku, který se zrcadlí v protijedoucí soupravě.¹¹⁵

¹¹⁴ Nekonečnou jízdu ve vlaku, který se řítí neznámým tunelem bez konce a neustále zvyšuje svou rychlost, popsal v povídce *Tunel* Friedrich Dürrenmatt. V ní popisuje jízdu vlakem s jejími existenciálními rysy jako nezastavitelného vlaku bez strojvůdce. Vlak jako osudový trest za bezpáteřnost. Vlakvedoucí odpovídá na mladíkův dotaz ohledně nezvykle dlouhého tunelu: „Jak jsme se do toho tunelu dostali, nevím, nemám pro to žádné vysvětlení. Prosím, uvažte ale: Pohybujeme se po kolejích, tunel tedy musí někam vést. Nic nedokazuje, že s tunelem je něco v nepořádku, kromě toho ovšem, že nepřestává.“ (Dürrenmatt, Friedrich: *Tunel*. In: *Labyrint*, Hynek, Praha 1998, s. 93.) Tunel zde představuje analogickou situaci k nevysvětlitelným situacím v Kafkových prózách. Obvyklý řád věcí (cesta známou krajinou) je narušen nepochopitelnou událostí (obžalobou, vnitřní proměnou). Vlak se řítí do neznáma a jedině, co může dělat, je nic, čímž povídka končí...

¹¹⁵ V průběhu studování vlakových filmů jsem objevil jediný film, který by se odehrával ve vlaku a byl by to zároveň film o filmu. Jedná se snímek *Trans-Europ-Express* (1966) Alaina Robbe-Grilleta, který se odehrává ve vlaku a pojednává o skupině filmových tvůrců, kteří řeší námět pro budoucí film.

Prostor vlaku jsem popsal jako zvláštní případ pohyblivé heterotopie, heterotopie cesty, která funguje jako pohyblivý prostor subjektivizace cestujícího a zaujímá k jiným prostorům vztah zvláštního prázdného intervalu, mezi-prostoru (Bellour, Petříček). Cestujeme většinou z bodu A do bodu B. Je všeobecně rozšířenou nepozorností věnovat se pouze těmto dvěma bodům. Cesta nám ale umožňuje sledování mezi-prostoru, intervalu mezi výchozím a výsledným místem. Cesta tak představuje intenzifikované prázdno, jakýsi virtuální mezi-prostor transformující základní prostorové jednotky do plynulého kontinua.

Pohled na vlak se ve filmu objevuje ve dvou základních polohách – vnějším a vnitřním. Vnější pohled na vlak (perspektivní a plošný) nebyl pro mou diplomovou práci primární oproti pohledu v rámci „interiéru“ vlaku ven, ale i uvnitř vlaku samotného. Lumièrovské jízdy vlakem, cestovní filmy jako *The Hold Up of the Rocky Mountain Express* z Edisonovy produkce nebo Porterova *Velká vlaková loupež*, stojí v základech filmového typu train-movies, typu, který se klene celými filmovými dějinami až k Harrymu Potterovi. Tento filmový typ se ukazuje daleko pružnější než filmy žánru road-movies, k němuž jsem ho především vymezoval. Jízda vlakem slouží v hraných filmech jako „narrativní prostor“, určitý model pro scénu. Již výběrem raných němých filmů v tomto odstavci jsem nastínil dvě základní varianty filmů typu train-movies – jsou to jízda vlakem suplující turismus a hyperstimulaci těla (*Hale's Tours* až *Stars Tours* v současných zábavných parcích, avantgardní stříhové sekvence s železniční tematikou, atd.) a jízda vlakem jako narrativní pozadí pro příběh. Základním smyslem jízdy ve vlaku je někam se dopravit, změnit se.

V dějinách filmu se prosadila především varianta vlaku jako narrativního prostředí, jejíž variabilita byla prokázána v **analytické části** této diplomové práce, ve které jsem se snažil o popsání mezi-prostoru jízdy, prázdna, které ve filmech nabývá nejrůznějšího naplnění. Jeden trs možností, jak funguje jízda vlaku ve filmu, představují filmové honičky (vlak-akce), vraždy (vlak-afekce) a svádění (vlak-afekce) ve vlaku, funkce, kterých využívá Hitchcock, ale transformuje je do svébytného přediva a vytváří vlak-vztah. Další model je vyprávění příběhu během jízdy vlakem (vlak-vyprávění, vlak-rámec). Jízda

vlakem, která „proměňuje“ své cestující, se objevuje ve filmech znázorňujících vnitřní stavy hrdinů. Vlak v tomto typu filmů funguje jako generátor vzpomínek a představ, jako odraz myslí cestujících. Tento model zobrazování jízdy ve vlaku vznikl v 60. letech 20. století s nástupem nového filmového stylu, který se snažil obrazně vyjadřovat lidskou subjektivitu. Vlak ve filmech *Evropa* od Larse von Triera nebo ve filmu *Jeden večer, jeden vlak* Andrého Delvauxe znamená metaforu odosobněné subjektivity, myslícího stroje, který má vliv na myšlení svých pasažérů. Cestovat vlakem v těchto filmech znamená nastoupit na cestu, která odhaluje hrdinům sebe sama.

Důležité zůstává, že vlakový i filmový obraz je nám prezentován určitým „aparátem na vidění.“ Cílem této diplomové práce bylo označit přítomnost jízdy, ale ne za cenu připoutání se k vlakovému nebo k filmovému obrazu. To by znamenalo zaměnit teorii za praxi, slova za prožívání, mapu za krajinu. Přítomnost pokračuje i po vystoupení z vlaku a je nutné věnovat pozornost nejen časoprostoru cesty, ale i jakémukoliv dalšímu časoprostoru. Tím, že vystoupíme z vlaku, získáme nezprostředkovaný pohled na svět. Student-strojvůdce Honza z filmu *Kalamita* nejprve odchází z vysoké školy (jeden aparát), aby se stal strojvůdcem (druhý aparát), ale skutečným problémem a zkouškou se stala situace, jak dostat sebe a pasažéry z vlaku ven. Až když se mu podaří zachránit druhé lidi, podaří se mu také vymanit se ze své krize. V dějinách filmu a fotografie (F. Drtikol, H. C. Bresson) nalezneme mnoho příkladů těch, kteří se vzdali práce s aparáty ve prospěch bezprostředního kontaktu se světem. Už nemohli a nechtěli být v kontaktu s realitou pomocí něčeho, skrze něco, ale přímo. Aparáty nás nutí vztahovat se ke světu způsobem podobným ideologii, kterou reprezentují. Tím, že vystoupíme z vlaku, vykročíme vstříc osvobození. Film končí, vlak zastavuje, hrdina vystupuje a jde... „Než člověk vrostl do auta, býval chodcem.“¹¹⁶

¹¹⁶ Líman, Antonín: Pár much a já (Malý výběr z japonských haiku). DharmaGaia, Praha 1996, s. 5.

14. Přílohy

Literatura:

- Ajvaz**, Michal: **Světelný prales**. Úvahy o vidění. Oikúmené, Praha 2003.
- Civjan**, Jurij Gavrilovič: **K symbolice vlaku v počátcích filmu**. In: Sborník filmové teorie 2. Tartuská škola. NFA, Praha 1995.
- C. Hamilton**, Ellis: **Railway Art**. Ash & Grant Ltd, London 1977.
- Cílek**, Václav: **Krajiny vnitřní a vnější**. Dokořán, Praha 2002.
- Deleuze**, Gilles: **Film 1. Obraz-pohyb**. NFA, Praha 2000.
- Dürrenmat**, Friedrich: **Tunel**. In: Labyrint, Hynek, Praha 1998.
- Foucault**, Michel: **O jiných prostorech**. In: Myšlení vnějšku. Hermann a synové, Praha 1996.
- Goffman**, Erving: **Všichni hrajeme divadlo**. Nakladatelství Studia Ypsilon, Praha 1999.
- Klimeš**, Ivan: **Žánr a reklama v raném filmu**. In: Žánr ve filmu (Sborník příspěvků ze VI. česko-slovenské filmologické konference konané v Olomouci 14. – 16. 11. 2002). NFA, Praha 2004.
- Kyrby**, Lynne: **Parallel Tracks** (The Railroad and Silence Cinema). Duke University Press, Durham 1996.
- Macura**, Vladimír: **Český sen**. NLN, Praha 1998.
- Macura**, Vladimír; Pohl, Rudolf (sestavili): **Osudový vlak** (Sborník přednášek vědecké konference). Vydavatelství a nakladatelství Ing. Václav Svoboda, Praha 1995.
- Pacovský**, Jaroslav: **Lidé, vlaky, koleje**. Panorama, Praha 1982.
- Petříček**, Miroslav, jr.: **Znaky každodennosti** čili krátké řeči téměř o ničem. Herrmann a synové, Praha 1993.
- Sczepanik**, Petr (editor): **Nová filmová historie**. Hermann & synové, Praha 2004.

Periodika:

- Hanáková**, Petra: **Kola se otáčejí, ložiska kloužou, píсты pracují**. In: Iluminace, Roč. 17, 2005, č. 4, s. 71 - 87.
- Kirby**, Lynne: **Male Hysteria and Early Cinema**. In: Camera Obscura 17. May 1988, s. 112 – 131.
- Payne**, Matthew J.: **Viktor Turin's Turksib (1929) and Soviet Orientalism**. In: Historical Journal of Film, Radio and Television, Vol. 21, No. 1, March 2001, 37 – 57.
- Pavlásková**, Slavena: **Larse von Trier, Rytmus** (Prvok zločinu, Epidemie, Európa). In: Iluminace, Roč. 14, 2002, č. 4, s. 57 – 64.
- Schievelbush**, Wolfgang: **Railroad Space and Railroad Time**. In: New German Critique, No. 14 (Spring, 1978), 31 – 40.
- Tibbetts**, John C.: **Railroad Man** (The Last Ride of Buster Keaton). In: Films in Review. Roč. 47, 1995, č. 5. – 6., s. 2 – 11.

Analytická část:

Bouda, Marek: Film a sen. In: Film a doba, roč. XLIV, č. 4/1998, s. 159 – 162.

Čechová, Briana: Jeden večer, jeden vlak. Schůzka s André Delvauxem. In: Literární noviny, roč. VIII, č. 46, 11. 11. 2002.

Fikejz, Miloš: Režisér romantické imaginace. In: Záběr, 2.12. 1986, č. 24, s. 4, 1 foto.

Foucault, Michel: Sen a obraznost. Dauphin, Liberec 1995.

Hovoří André Delvaux. Rozhovor. In: Film a doba, č. 9/1977, s. 531-32.

Delvaux André. In: Interpressfilm 1974, č. 1, s. 43.

André Delvaux. In: Filmové a TV noviny, 1968, č. 25-26, s. 4.

Hommage, Á André Delvaux. Bruxelles, Commissariat général aux Relations internationales; Communauté française de Belgique.

Král, Petr: Grotoska čili morálka šlehačkového dortu. NFA, Praha 1998.

Rejžek, Jan: Patriarcha belgického filmu. In: Týden, roč. IX, č. 42, 14. 10. 2002, s. 96.

Robinson, David: Buster Keaton. British Film Institute, London 1969.

Schepelern, Peter: Lars von Trier a jeho filmy. Muka a vykoupení. Orpheus, Praha 2004.

Šimečka, Milan: Obnovení pořádku. Atlantis, Brno 1990.

Töteberg, Michael: Lexikon světového filmu. Orpheus, Praha 2006.

Zaoralová, Eva: Film, který je (a není) vidět. André Delvaux a jeho filmy. In: Film a doba, roč. XLIII, č. 2/1997, s. 24 – 28.

Seznam citovaných filmů (abecední)

Anděl zkázy (El Ángel exterminador; Luis Buñuel, 1962)
Anna Karenina (Anna Karenina; Vladimir Gardin, 1914)
Andaluský pes (Un Chien Andalou; Luis Buñuel, 1928)
Around The World In Eighty Days (Buster Keaton, 1956)
Berlín: Symfonie velkoměsta (Berlin: Die Sinfonie der Großstadt; Walter Ruttmann, 1927)
Bezstarostná jízda (Easy Rider; Dennis Hopper, 1969)
The Boat (Buster Keaton, 1921)
The Black Diamond Express (James H. White, 1896)
Božská Ema (Jiří Krejčík, 1979)
Cesta do nemožna (Le Voyage a Travers L'Impossible; Geoges Méliès 1904)
Cesta pustým lesem (Ivan Vojnár, 1997)
Cizinci ve vlaku (Strangers on a Train; Alfréd Hitchcock, 1951)
A Country Hero (Buster Keaton, 1917)
Čapkovy povídky (Martin Frič, 1947)
Démanty noci (Jan Němec, 1964)
Dub (Balanta; Lucian Pintilie, 1992)
Epidemie (Epidemic; Lars von Trier, 1987)
Evropa (Europa; Lars von Trier, 1991)
Free And Easy (Buster Keaton, 1930)
Frigo na mašině (The General, Buster Keaton a Clyde Bruckman, 1926)
Frigo staví dům (One Week; Buster Keaton, 1920)
Go West (Buster Keaton, 1925)
The Hold Up of the Rocky Mountain Express (Edwin S. Porter, Biograph, 1906)
Horoskop (Horoskop; Boro Drašković, 1969)
Images pour Debussy (Jean Mitry, 1951)
Jeden večer, jeden vlak (Un soir, un train; André Delvaux, 1968)
Kalamita (Věra Chytilová, 1982)
A Kiss in the Tunnel (George Albert Smith, 1899)
Křižník Potěmkin (Bronenosets Potyomik; Sergej M. Ejzenštejn, 1925)
Kolo života (La Roue; Abel Gance, 1923)
Láska kvete v každém věku (The Love Nest; Buster Keaton, 1923)
Lidská touha (Human Desiré; Fritz Lang, 1954)
Loni v Marienbadu (L' Année dernière à Marienbad; Alain Resnais, 1961)
Metropolis (Metropolis; Fritz Lang, 1927)
Mezihra (La Entr'acte; René Clair, 1924)
Město žen (La Città delle donne; Federico Fellini, 1980)
Michigan Central (Canadian Falls, 1896)
Modrý express (Goluboy exspess; Ilja Trauberg, 1929)
Mrtvý muž (Dead Man; Jim Jarmusch, 1995)
Muž s kinoaparátom (Chelovek s kino-apparatom; Dziga Vertov, 1929)
Na sever severozápadní linkou (North by Northwest; Alfréd Hitchcock, 1959)
Náhoda (Przypadek; Krzysztof Kieslowski, 1987)
Návrat Idiota (Saša Gedeon, 1999)
Odjezd z Jeruzaléma vlakem (Départ de Jérusalem en chemin de fer; Luis Lumière, 1896)

Ostře sledované vlaky (Jiří Menzel, 1966)
Our Hospitality (Buster Keaton, 1923)
Pardon My Berth Marks (Buster Keaton, 1940)
Pacific 231 (Jean Mitry, 1949)
Panelstory aneb jak se rodí sídliště (Věra Chytilová, 1976)
Plavčík na sladké vodě (Steamboat Bill Jr., Buster Keaton, 1928)
Podivnější než ráj (Stranger than Paradise; Jim Jarmusch, 1982)
Podivný příběh Alvina Straighta (The Straight Story, David Lynch, 1999)
Pohyby touhy (Mouvements du désir, Léa Pool, 1994)
Prvek zločinu (Forbrydelsens element; Lars von Trier, 1984)
Proč? (Karel Smyczek, 1987)
Prolomit vlny (Breaking the Waves; Lars von Trier, 1996)
Před východem slunce (Richard Linklater, 1995)
Příjezd vlaku (L'Arrivée d'un train à la Ciotat; Louis a Auguste Lumière, 1895)
Příjezd vlaku 2 (Jan Kršňák, 2005)
Rocco a jeho bratři (Rocco e i suoi fratelli; Luchino Visconti, 1960)
Romance of the Rail (Porter/Edison, 1903)
Railroad Raiders (J. P. McGowan, 1917)
The Railrodder (Gerald Potterton, 1965)
The Railroad Smash-Up (Edison, 1904)
A Railway Tragedy (1904)
Sherlocks, Jr. (Buster Keaton, 1924)
Solaris (Solyaris; Andrej Tarkovský 1972)
Speak Easily (Buster Keaton, 1932)
Splašený vlak (Runaway Train; Andrej Končalovskij, 1985)
Stalker (Stalker; Andrej Tarkovský, 1979)
Tajuplný vlak (Mystery Train; Jim Jarmusch, 1989)
Taken from a Trolley (Atlantic City; 1896)
Tenkrát na západě (C'era una volta il West; Sergio Leone, 1968)
Train Coming Out of Station (Philadelphia, 1897)
Trhani (Václav Wasserman, 1936)
Uncle Josh and the Moving Pictures Show (Porter/Edison, 1902)
Velká vlaková loupež (The Great Train Robbery; Edwin S. Porter, 1903)
Vlak (Le Train; Pierre Granier-Deferre, 1973)
Vlak do Honkongu (Václav Kvasnička, 1998)
Vlak života (Train de vie; Radu Mihaileanu, 1998)
Vtáčkovia, siroty a blázni (Juraj Jakubisko, 1969)
Vyvolený (Unbreakable; M. Night Shyamalan, 2000)
Vyzvědači (Spies; Fritz Lang, 1928)
What Happened in the Tunnel (Edison/Porter, 1903)
Železný dědek (Václav Kubásek, 1948)
Život amerického hasiče (Life of an American Fireman; Edwin S. Porter, 1903)
Žízeň (Eva; Ingmar Bergman, 1948)