

**Univerzita Karlova**

**Filozofická fakulta**

**Ústav české literatury a komparatistiky**

**Obecná a srovnávací literatura (komparatistika)**

**Disertační práce**

Mgr. Michal Špína

**Neúprosné rovnoběžky: Železnice v evropské literatuře 1830–1914**

**Merciless Parallel Lines: Railways in European Literature 1830–1914**

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

2019

Prohlašuji, že jsem disertační práci napsal samostatně s využitím pouze uvedených a řádně citovaných pramenů a literatury a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

**V Praze dne 29. 3. 2019**

Michal Špína

## **PODĚKOVÁNÍ**

Děkuji svému školiteli prof. Josefu Vojvodíkovi, že během osmi let zachovával vstřícnost a velkorysost, prof. Wojciechu Tomasikovi a dr. Martinu Lukášovi za cenné rady, blízkým za to, že mě během psaní snášeli, a železnici za to, že mě nepřestává bezpečně vozit, i když jsem k ní na následujících stránkách často příkrý.

## ABSTRAKT

Disertační práce se zabývá dosud málo probádaným tématem raných literárních obrazů železnice a na beletristických textech zkoumá kulturní dopady nového, mechanizovaného způsobu dopravy. V úvodu je zdůvodněno geografické zaměření na Evropu (oproti odlišnému společenskému kontextu severoamerických a koloniálních železnic), časové omezení na období let 1830–1914 (po němž železnice začíná ztrácet výsadní pozici) a tematické zaměření na „pohledy zvnějšku“ (tedy nikoliv na samotné cestování či interiéry nádraží a vlaků). V návaznosti na Wolfganga Schivelbusche a Wojciecha Tomasika je zde železnice chápána jako prvořadý činitel industrializace a modernizace. Důraz je kladen také na prostorové vztahy a fenomén infrastruktury. Čtyři následující kapitoly se věnují vždy dvěma propojeným tématům: stavbě železnic a jejich lineárnosti, obrazům zániku idylly v souvislosti s hlukem železnic, toposu strážního domku ve spojení s představami osudovosti a nakonec rozvinutému železničnímu systému, který v povídkovém souboru *Mugby Junction* Charlese Dickense a především v románu *Lidská bestie* Ěmila Zoly nabývá funkce svébytného prostředí. V jednotlivých kapitolách se zároveň ukazuje, jak témata spojená s železnicí postupně pronikají do literárních žánrů od příležitostné lyriky přes povídku po román. Pátá kapitola propojuje zkoumané železniční imaginárium s kulturními dějinami železa. V závěru je zdůrazněna role železnic v komplexním a často traumatizujícím modernizačním procesu. V celé práci je uplatňována transnacionální perspektiva a textový materiál zahrnuje díla slovanské, germánské i románské jazykové oblasti.

## ABSTRACT

The doctoral thesis addresses the so far underexplored subject of early literary depictions of railway, investigating the cultural impact of the new, mechanized means of transport, as reflected in fiction. The introduction explains the reasons to focus geographically on Europe (as opposed to the different social context of American and colonial railways), to limit the time span to the 1830–1914 period (after which railway gradually loses its leading role in transport) and the topic to the “look from the outside” (i.e. not the act of travelling

itself or the interiors of railway stations and trains). Following up to Wolfgang Schivelbusch and Wojciech Tomasiak, railway is seen as the paramount agent of industrialization and modernization. Further, spatial relations and the phenomenon of infrastructure are accentuated. The following four chapters each study two interconnected issues: the construction of railway lines and their linearity; the images of the ruining of the idyll in connection to railway noises; the signal box topos in connection to fatefulness; and the fully developed railway system, acquiring the function of a peculiar environment in the short story collection *Mugby Junction* by Charles Dickens and even more notably in *La Bête humaine*, a novel by Émile Zola. It turns out that the railway imagery gradually enters into various literary genres, beginning with occasional poetry and then short stories and novels. The fifth chapter interconnects the studied railway imagery with the cultural history of iron. The conclusion emphasizes the role of railway in the complex and often traumatizing modernization process. The whole thesis employs a transnational perspective and the textual material comprises works from the Slavic, Germanic and Romance language areas.

**Klíčová slova:** evropská literatura, železnice, 19. století, modernita, imaginace

**Key words:** European literature, railways, 19th century, modernity, imagination

## OBSAH

	OUVERTURE	8
0	<b>ÚVOD</b>	<b>10</b>
0.1	Povaha předmětu. Fenomén sítě. Železnice v imaginaci	12
0.2	Zrození, rozmach, ústup. Časové vymezení	19
0.3	Centra, periferie, kolonie. Teritoriální vymezení	23
0.4	Pohled zvnějšku. Tematické vymezení	27
1	<b>VPÁD DO KRAJINY. LINIE</b>	<b>30</b>
1.1	<i>Recta sequi</i>	33
1.2	Zbrklý útok na přírodu	42
1.3	Linie moci	49
1.4	Krajina vzhůru nohama	58
1.5	Hadi v horském lese	62
1.6	Louka změněná v poušť	68
2	<b>KONEC IDYLY. ZVUKY</b>	<b>74</b>
2.1	Lokomotiva v americké zahradě	80
2.2	Biedermeier proti hluku	84
2.3	Soumrak ruského venkova	88
2.4	<i>Soundscape</i>	95
2.5	Disonance duše	102
3	<b>MÍSTO U TRATI. OSUD</b>	<b>110</b>
3.1	Odlehlá místa. Jméno a číslo	111
3.2	Dva světy hlídače Thiela	118
3.3	Odvrácená místa, odvrácená tvář	124
4	<b>ŽELEZNIČNÍ MILIEU. SYSTÉM</b>	<b>128</b>
4.1	Industriální román	132

4.2	Železniční uzel života	137
4.3	Železniční román	144
<b>5</b>	<b>O ŽELEZNOSTI ŽELEZNIC</b>	<b>154</b>
5.1	Imaginárium kovů	157
5.2	Železo a dřevo	162
5.3	<i>Il faut battre le fer</i>	168
	<b>NA KONCI NÁSTUPIŠTĚ. ZÁVĚR</b>	<b>173</b>
	<b>SEZNAM LITERATURY</b>	<b>179</b>

## OUVERTURE

Nespouštěla zrak s kol dalšího vozu, který se blížil. A přesně ve chvíli, kdy byl střed mezi koly proti ní, odhodila červenou kabelku, s hlavou vtaženou mezi ramena padla pod vůz na ruce a lehce, jako by chtěla hned zase vstát, poklekla. A v témže okamžiku se zhrozila, co dělá. Kde je? Co dělá? Proč? Chtěla se zvednout a uskočit zpět; ale cosi obrovského, neúprosného ji udeřilo do hlavy a vleklo ji za záda.<sup>1</sup>

Když Anna Karenina nedokázala dál snášet svou zoufalou situaci, vrhla se pod kola projíždějícího vlaku. Jde o jednu z nejslavnějších železničních scén ve světové literatuře, kterou si nejspíš vybaví každý, kdo román četl, a budou ji znát i ti, kdo o něm jen slyšeli anebo viděli některé z filmových zpracování.

Pozornému čtenáři neujde, že zmínka o železnici je v Tolstého románu mnohem víc. I když nezaregistruje všechny, bude si pravděpodobně pamatovat, že Anna se s Vronským poprvé setká na nádraží, kde couvajícím vlakem právě přešel železničnický zřízenec. Možná si vybaví Levinův nevraživý postoj k železnici v kontrastu k jeho příteli Oblonskému, který v ní naopak vidí budoucnost a cestu k penězům. A snad si s ní spojí i Annin opakující se prorocký sen, ve kterém neznámý stařeček cosi kutí se železem a drmolí francouzská slova: *Il faut le battre le fer, le broyer, le pétrir...*

V paměti čtenářů tak zůstávají nikoli skutečné události, nýbrž plody imaginace, v nichž figuruje železnice – v tomto případě jako síla, která přivodí smrt. Takové obrazy mívají dlouhou životnost a často nemenší vliv než přímá zkušenost. Proč ale Anna ukončila svůj život zrovna pod koly vlaku? Co vypovídá Tolstého román o železnici? Je taková scéna v literatuře ojedinělá, nebo naopak zapadá do dobového vnímání?

Dnes už není snadné nahlédnout někdejší novost železnice. Neznáme přesný věk Anny Kareniny ani datum její smrti, není však těžké odvodit, že nádraží v Obiralovce u Moskvy v osudném okamžiku nestálo déle než patnáct let. Do evropské literární imaginace vpadla železnice s podobnou prudkostí jako do krajiny a měst, ale v obou případech nám

---

<sup>1</sup> L. N. Tolstoj, *Anna Kareninová*, s. 756.



tato prudkost často uniká – stejně jako radikálnost modernizačních procesů 19. století, v nichž sehrála železnice rozhodující roli. Proto se snažím rané literární obrazy železnice zkoumat z perspektivy, která by měla rozšířit nejen poznatky o literatuře, ale zároveň i o samotné železnici a o proměnách, které jsou na tváři světa patrné dodnes.

## 0 / ÚVOD

Přihlížející trnou, když kolem projíždí vlak.

Franz Kafka, první věta *Deníků*<sup>1</sup>

Případ železnice je specifický v tom, že se jedná o zásah do tváře světa, kterému může být sotva něco postaveno naroveň. Jeho nejzásadnější fáze se odehrály před první světovou válkou, od níž nás už dělí celé století; později byl překryt a upozaděn jinými zásahy, a proto se radikálnost, s jakou železnice vpadla do předindustriálního života, stala na první pohled nezjevnou. Měla však hlavní slovo v procesu modernizace, mechanizace a industrializace takřka všech oblastí života, a i kdybychom se chtěli bránit tvrzení, že tento proces nikdy neskončil, nelze popřít, že neseme jeho četné a hluboké následky. Už pouhé zviditelnění rané fáze tohoto procesu je dostatečnou motivací, proč se železnici zabývat.

Podle výroku sociologa Wenera Sombarta z roku 1903 je železnice „největším produktivním činem nejen 19. století, ale celých dějin“.<sup>2</sup> Rozšíření průmyslové revoluce a s ní ruku v ruce jdoucího kapitalismu by bylo bez železnice nemyslitelné. Není to zdaleka jen cestování, co bylo s jejím příchodem od základů proměněno; hlavním posláním železnic ostatně nebylo přepravování osob, nýbrž komodit a zboží, tedy propojení míst produkce s odbytišti, nejprve na krátké, později na delší a delší vzdálenosti. Rychlost, které už v polovině 19. století vlaky dosahovaly, byla oproti dosavadním způsobům dopravy několikanásobná, do té doby nepoznaná a vzbuzovala rozporuplné reakce – někdy nadšení, častěji hrůzu. Železniční neštěstí, zejména v počátcích poměrně četná, přinesla nový druh *technické* katastrofy, tragické události, jejíž oběti jsou na rozdíl od války civilní a umírají nečekaně, následkem chyby v člověkem vytvořeném systému. Zásah do krajiny, jaký

---

1 F. Kafka, *Deníky 1909–1912*, s. 7.

2 „Als größte produktive Tat, nicht nur des neunzehnten Jahrhunderts, sondern, wie mir scheint, aller Geschichte, sollten die Eisenbahnen immer in erster Linie gewürdigt werden.“ W. Sombart, *Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert*, s. 240.

představovala železná dráha se svými přímými liniemi, tunely, viadukty a náspy oproti dosavadním vozovým cestám (anebo řekám), proměnil vnímání přírody a krajiny samotné a vyostřil protiklad mezi „přírodou“ a „civilizací“. Ve městech se nádraží stala reprezentativními budovami a samotná tvář měst byla často přizpůsobována potřebám železnice: příkladem je Haussmannova radikální přestavba Paříže, při níž se některé bulváry staly de facto prodloužením železničních tratí,<sup>3</sup> nebo první velké proboření pražských hradeb při stavbě dnešního Masarykova nádraží.<sup>4</sup> Pravidelnost a kalkulovatelnost železniční dopravy přinesla podstatnou změnu vnímání prostoru a času. Právě kvůli požadavkům drážní dopravy s jejími jízdními řády byl započat proces postupného sjednocování měření času, do té doby určeného v každém místě zvláště podle slunce, který nakonec v roce 1884 vyústil v rozdělení celé planety na časová pásma. Železniční infrastruktura (nebo naopak její absence) spolurozhodovala o výsledcích válek mezi státy a stala se vojensko-strategickou entitou a součástí imperiálních taktik. Železniční společnosti, ať už soukromé nebo státní, patřily k největším zaměstnavatelům, zatímco organizace železničářů byly jednou z hybných sil dobových sociálních hnutí. Stopu železnice v hospodářských i kulturních dějinách lze jen stěží přecenit.

Na tom, že se tu železnice, technický fenomén par excellence, stává předmětem humanitně zaměřeného zkoumání, by nemělo být nic překvapivého. Už v roce 1877 přišel německý geograf a filosof Ernst Kapp ve spisu *Grundlinien einer Philosophie der Technik* (Základy filosofie techniky) s myšlenkou „orgánové projekce“, která chápe technické výtvořiny (*Artefacte*) jako „prodloužení“ lidských orgánů a údů, ve kterých člověk (v návaznosti na hegelovskou teleologii) poznává sám sebe.<sup>5</sup> Svou antropologii techniky tak předznamenal

---

3 Viz W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, kap. 12 („Spuren in der Stadt“), s. 160–174. Schivelbuschova práce z roku 1977 je pro zkoumání kulturních dějin železnice dnes už klasickým dílem, k čemuž přispěl i anglický překlad z roku 1986. „Industrializaci prostoru a času“ (*Industrialisierung vom Raum und Zeit*), jak zní podtitul knihy, dokládá Schivelbusch především na dobové publicistice a odborných dílech, jen okrajově na příkladech z beletrie. Přesto na knihu odkazují téměř všichni autoři, kteří se literárními obrazy železnice zabývají.

4 Viz R. Pohl, „Masarykovo nádraží – od prolomení hradeb k dnešku“, in V. Macura – R. Pohl (eds.), *Osudový vlak*, s. 43–47.

5 Viz S. Richter, *Infrastruktur*, s. 107–114.

pozdější (a pesimističtější) koncepci Arnolda Gehlena, který v souvislosti s technikou hovoří o kompenzaci lidské orgánové nedostatečnosti a o člověku jako o *Mängelwesen* – „bytosti nedostatku“. Přinejmenším od boomu filosofické a antropologické reflexe techniky v období mezi světovými válkami je běžné chápat technické výtvořiny jako součást kultury, nikoli interní záležitost techniků a inženýrů. Jedním z prvních myslitelů, který techniku takto pojímal, byl novokantovec Ernst Cassirer, který zároveň varoval před nedostatkem její reflexe úslovím, že známe nástroje ducha, ale zapomínáme na ducha nástrojů.<sup>6</sup> José Ortega y Gasset se v téže době snažil uchopit fenomén techniky nikoliv jako souhrn vynálezů, nýbrž jako „technickou funkci“, která je vlastní člověku od prvopočátku a odlišuje jej od zvířete, avšak v průběhu dějin nabývá různých podob.<sup>7</sup> Nejprve je nahodilou „technikou náhody“, avšak teprve přechod z druhé do třetí fáze – od „techniky řemeslníka“ založené na kontinuálním předávání zděděných postupů k „technice technika“, tedy k technice „vynalézající“, jak ji běžně chápeme dnes – je momentem, kdy může začít vznikat konstruovaný, promyšlený a neustále inovovaný strojový systém, jakým je železnice, a vytlačit předchozí technické formy založené převážně na řemeslné výrobě. Napětí mezi řemeslností a strojovostí, mezi zděděným a vynalézáním či konstruováním se v následujících kapitolách několikrát připomene.

### **0.1 / Povaha předmětu. Fenomén sítě. Železnice v imaginaci**

S ohledem na výše řečené vyvstává pochybnost, nakolik lze vůbec železnici pojednávat jako „literární motiv“ bez ohledu na její historicko-spoločenské ukotvení. Při zkoumání tradičního motivu labuť či růže by byla situace podstatně snazší. Labuť ani růže nejsou dějinné jevy, alespoň ne v lidském měřítku; asistují proměnlivým lidským dějinám ve své neměnné podobě, a jakkoliv jsou bezpochyby symbolicky plodné, nejde o objekty kolektivní zkušenosti. Železnice jakožto lidský výtvor je ale bytostně dějinná a současně kolektivní. Rozdíl je natolik podstatný, že možná ani nemá smysl mluvit o „motivech“ a podřazovat jejich zkoumání pod nějakou sub-disciplínu literární vědy, jmenovitě pod tu,

---

6 Popř. „ducha náčiní“ – „Geist des Werkzeuges“. E. Cassirer, „Form und Technik“, s. 50.

7 J. Ortega y Gasset, *Úvahy o technice*, s. 55–71.

pro niž se vžilo označení *tematologie* nebo *Stoff- und Motivforschung* a na niž bývá často pohlíženo svrchu.<sup>8</sup> Snahy rozvíjené na následujících stránkách jmenovanou disciplínu překračují a nadržují se ani v mezích „literární vědy“; průniky na pole obhospodařované antropologií, sociologií, historií či ekonomii si zde žádá sama povaha předmětu.

O jakou povahu se jedná? Většina autorů, kteří se tématem zabývali přede mnou a na něž můžu navázat, nevyhází z ucelené metodologie či teorie. Pokud by se totiž pustili nejprve například do otázek ontologického statusu svého předmětu nebo reference fikčních děl, je možné, že by se k samotným literárním textům ani nedostali. Lze u fikce vůbec mluvit o odkazování vně textu samého? Literárně-teoretická zkoumání předkládají celou škálu odpovědí, ale obecně uznávané konsensuální pojetí neexistuje.<sup>9</sup> Vůči tomuto letitému problému tedy zaujímám postoj „poučeného uzávorkování“ a současně se jej pokusím uzemnit teoretickou lší inspirovanou současnými přístupy, pro které se vžilo poněkud úzké označení sociologie vědy.

„Dotkne-li se Pasteurových bakterií, objeví se před námi celá francouzská společnost 19. století,“ napsal Bruno Latour v eseji *Nikdy jsme nebyli moderní* (1991).<sup>10</sup> Tento filosof a sociolog vědy ve svých textech zdůrazňuje propojenost a provázanost sféry vědy a techniky se sférou politiky, moci a společenského diskursu, jež implikuje rozostření hranic mezi „přírodou“ (doménou exaktních věd) a „kulturou“, mezi sférou lidského a nelidského. Latour se v polovině osmdesátých let zabýval Pasteurovým bojem s mikroby a ve snaze podtrhnout „smíšenou“ povahu zkoumaného objektu otevírá svou monografii citáty

---

8 Otázkou se v úvodu ke své knize *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung* zabývá Johannes Mahr; upozorňuje na neodůvodněně „podřadné“ postavení „obsahu“ (*Stoff*) vůči formě s odkazem na goethovskou tradici a pokračuje: „Ein verbreiteter Topos der Einleitung motivgeschichtlichen Arbeiten verspricht, man wolle das „Inhaltliche“ gegenüber dem „Formalen“, d. h. dem „Individuellen“ als dem eigentlich Künstlerischen, nicht überbewerten. Offenbar ist dies eine Art Glaubensbekenntnis, mit dem man seine Rechtgläubigkeit versichert, eingedenk des strengen Urteils von Wellek – Warren: *„Stoffgeschichte“ is the least literary of histories*. Demgegenüber ist jedoch, was unseren Versuch betrifft, eindeutig festzuhalten: Es gibt keinen Grund, das „Inhaltliche“ des literarischen Kunstwerks gegenüber der „Form“ abzuwerten. Die folgende Arbeit handelt von Eisenbahnen ebenso wie von Literatur“ (s. 55).

9 Sám jsem se problému věnoval ve své diplomové práci: M. Špína, *Příběh a jeho „co“ a „o čem“* (dipl.), Praha 2011.

10 B. Latour, *Nikdy sme neboli moderní*, s. 15.

z Tolstého *Vojny a míru*.<sup>11</sup> Jevy lidského světa – tedy v Latourově i v našem případě zvláště ty, které mají co do činění s vědou a technikou – mají komplexní povahu a k jejich zevrubnému poznání nestačí jedna disciplína; ta ukáže jen jednu tvář daného jevu. Předměty svého zkoumání nazývá Latour *hybridy* či *smíšeniny* a snaží se je popisovat pomocí pojmu *sítě* (*réseau*): do těchto sítí přitom jako aktanty (*acteurs*) vstupují jak osoby, tak instituce, stroje, věci či texty, jako je tomu v případě Pasteurova očkování proti anthraxu. Tak jako Kurdové, píše Latour, kteří jsou jedním národem, a přitom jsou státoprávně rozděleni mezi Turecko, Irák nebo Írán, jsou i tyto sítě vědou a kritikou reduktivně rozdělovány mezi tři říše: mezi sféru naturálního, sociálního a diskursivního, přičemž je nepsaným pravidlem, že hranice těchto sfér jsou takřka neproniknutelné.<sup>12</sup>

Na tomto místě nicméně nejde o aplikaci Latourové teorie aktantů a sítě, ale o zdůraznění jejich východisek. Co znamenají pro náš předmět? Mohli bychom se nechat svést parafrází a říci, že dotkneme-li se *Anny Kareniny*, vyvstane před námi celá ruská společnost 19. století. Toto sepětí však můžeme uchopit i z opačné strany: dotkneme-li se rozmachu železnic v 19. století, vyvstane před námi vedle technických parametrů lokomotiv, tarifních tabulek a proměn mocenských vztahů také *Anna Karenina* – společně s protiželezničními básněmi romantiků nebo s proželezniční propagandou následovníků utopického socialisty Saint-Simona. Chápeme-li železnici jako latourovský hybrid, jako komplexní smíšený jev, nemůžeme od něj oddělit některou z jeho složek. Diskurs o železnici není pouhou reakcí na dění v „naturální“ a „sociální“ sféře, neboť s nimi nezbytně interaguje; to, co se o železnici říká a píše – nehledě na to, zda jde o fikci či nikoliv –, mívá následky v sociální i naturální sféře, například když zvýšená literární a publicistická pozornost vůči množícím se zločinům v železničních vozech koncem 19. století podnítila zavedení dodnes používaného typu oddílového vagonu s průchozí postranní chodbičkou.<sup>13</sup>

Mírím tím k tvrzení, že diskurs o železnici a kulturní představy o ní jsou součástí toho, co označuje samotný pojem železnice v jeho běžném, „netechnickém“ užití; a že

---

11 B. Latour, *Pasteurization of France*, úvod kap. „War and Peace on Microbes“, s. 3–5.

12 B. Latour, *Nikdy sme neboli moderní*, s. 18.

13 Srov. W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, kapitola „Das Abteil“, s. 67–83.

Předznamenejme, že v Zolově románu *Lidská bestie* (viz kap. 4.3 této práce) jsou dějištěm vraždy právě starší vagony, u nichž se vcházelo do každého kupé zvlášť.

relevantní fikční texty nevypovídají o železnici méně či hůře než technické tabulky nebo statistiky. Následující zkoumání literárních textů o železnici tedy nezůstane uzavřené v textech samotných: mělo by vést zároveň k určitému poznání železnice, nebo alespoň některých aspektů tohoto vysoce komplexního jevu. Současně ve způsobu jejího zobrazování bude možné rozeznávat a upřesňovat způsoby, jakým se k interpretaci skutečnosti stavěly jednotlivé epochy či uměleckohistorická období, anebo sledovat, jak si železnice postupně podmaňuje literární žánry od epigramu po román. Primárním materiálem tedy zůstávají literární texty; současně se však jedná o pokus utkat latourovské „jemné vlákno, které spojuje nebe, průmysl, texty, duše i mravní zákon“.<sup>14</sup> Do jisté míry si přitom budu počínat stejným způsobem jako železnice samotná: vytvářením sítě. Není tu žádný pevný bod, od něhož by se dalo začít, ani daný systematický postup, jemuž bych mohl práci podřídít; jsou tu však jednotlivé motivy, obrazy či teze, které se pokusím postupně propojovat a uchopovat tkanivem sémiotické sítě,<sup>15</sup> tak jako železniční síť propojuje železniční uzly. Tu a tam budu opakovaně citovat tytéž texty i totožné pasáže v nové perspektivě; čtenář by měl v takových případech mít podobný dojem, jako když projede Berlínem poprvé na cestě z Varšavy do Amsterdamu, podruhé z Hamburku do Prahy.

Mluvíme-li o síti – ať už Latourově *réseau* nebo o síti železniční –, uvádíme do hry mocnou prostorovou metaforu, o jejíž rozšíření se zasloužila železnice. Dnes často hovoříme o sítích, které na rozdíl od té železniční ve fyzickém smyslu sítěmi nejsou – od internetu a mobilních sítí po rozmístění poboček nějaké instituce nebo firmy. Je to jeden z mnoha následků hluboké změny, kterou železnice přinesla do vnímání prostorových vztahů. Tato změna byla konstatována mnohokrát, zpravidla společně s proměnami vnímání času; té druhé však bylo věnováno více pozornosti, což souvisí s tradičním zaměřením humanitních věd na otázky času a časovosti, jež bylo s příchodem *spatial turn* vyrovnáno jen částečně. Michel Foucault v textu nazvaném *O jiných prostorech*, kterým byl pozdější prostorový obrat výrazně podnícen, hovoří o 19. století jako o době posledlé dějinami, otázkami vývoje v čase, zatímco současnost (tedy druhá polovina 20. století) by

14 B. Latour, *Nikdy sme neboli moderní*, s. 17.

15 O „sémióze železnice“ a „sémiotizaci vlaku“ píše V. Macura v kapitole „Sen o vlaku“ knihy *Český sen*, s. 157–167, v níž velmi zhuštěnou formou předkládá obraz železnice v literatuře českého národního obrození.

spíš měla být epochou prostoru: „Žijeme v okamžiku, kdy je naše zkušenost světa mnohem méně zkušeností dlouhého života vyvíjejícího se v čase než zkušeností sítě, která spojuje body a proplétá se svým vlastním tkanivem.“<sup>16</sup> Prostor, v němž žijeme, není homogenní „prázdnou nádobou“ novověké fyziky, nýbrž prostor nestejnorodý, nasycený kvalitami a neustále produkovaný a reformovaný. Klíčovou otázkou se stává *umístění* (*emplacement*) v souboru prostorových vztahů. Prvním příkladem, který se francouzskému mysliteli naskýtá, je příznačně vlak: „Vlak, to je neobyčejný shluk vztahů, 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.“<sup>17</sup> Ještě neobyčejnějším a složitějším shlukem vztahů je pak železnice jako celek. V mnoha svých aspektech naplňuje Foucaultovo určení heterotopie (*hétérotopie*), „jiného místa“, jímž je problematizováno vnímání míst, případně lokalizovatelnost jako taková. Uvidíme, že to platí nejen o „tranzitorní“<sup>18</sup> povaze železničních stanic, na něž cestující přichází nikoli proto, aby tam byl, nýbrž aby odtamtud odjel; také samotné koleje jakožto výhradní dopravní infrastruktura (oproti cestám pro povozy i pěší) jsou jakási ne-místa – *non-lieux*, jak je nazývá antropolog Marc Augé<sup>19</sup> – jsou konkrétně lokalizována, ale nemůže v nich pobývat ani cestující (vlak jej odváží), ani kolemjdoucí (vlak by jej přešel). Plochy, jež byly zastavěny železnicemi, obětovaly svou místní hodnotu a povahu jiným místům – těm, která leží na obou koncích traťového úseku.

Jestliže je loď pro Foucaulta „heterotopie par excellence“ a „nejen obrovským nástrojem hospodářského vývoje (...), ale současně také tou největší zásobárnou lidské imaginace“,<sup>20</sup> kapitalismus devatenáctého století jí přivádí na svět vážnou konkurenci v podobě vlaku a železnice. Navzdory slovům o předminulém století jako o období

---

16 M. Foucault, „O jiných prostorech“, s. 71. Původní francouzské termíny z tohoto textu cituji dle textu „Des espaces autres“, s. 46–49.

17 M. Foucault, „O jiných prostorech“, s. 75.

18 Viz L. Wilhelmer, *Transit-Orte in der Literatur*, zejm. kap. „Dynamik und Gradlinigkeit: Auf eisernen Bahnen“, s. 95–104.

19 Viz M. Augé, *Non-Places*, zejm. kap. „From Places to Non-Places“, s. 75–115. Augé se v knize z roku 1991 zaměřuje na antropologii míst (či prostorů – autor zde terminologicky příliš nerozlišuje) typických pro „supermodernitu“ (*surmodernité*) druhé poloviny 20. století – dálnice, hotelové pokoje, letiště, nákupní centra. Některé znaky těchto míst však mají už o století dříve železnice a železniční stanice. Viz též L. Wilhelmer, *Transit-Orte in der Literatur*, kap. „Von Transit-Ort zum Nicht-Ort?“, s. 40–48.

20 M. Foucault, „O jiných prostorech“, s. 86.



posedlosti časem hrají v dobových literárních textech významnou roli i místní a prostorové vztahy, ať už je řeč o vlaku, nádraží či železniční trati, a to od samého začátku – tak jako v často citované pasáži<sup>21</sup> z článku Heinricha Heineho, napsaného v roce 1843 v pařížském exilu:

Za čtyři a půl hodiny dojedeme do Orléansu, za stejný počet hodin do Rouenu. Co teprv nastane, až budou zprovozněny tratě do Belgie a Německa a až budou propojeny s tamními železnicemi! Je mi, jako by hory a lesy všech zemí přibíhaly do Paříže. Cítím už vůni německých lip; před mými dveřmi burácejí vlny Severního moře.<sup>22</sup>

\* \* \*

Syntetické dílo, která by se věnovalo železnici ve světové či alespoň evropské literatuře, dosud chybí. Tato práce by mezeru ráda zmenšila, ale zaplnit ji v žádném případě nedokáže – relevantního materiálu je k dispozici příliš. Vedle dílčích článků nebo nejrůznějších antologií<sup>23</sup> existují práce, které zkoumají motiv vlaku v národních literaturách, například v německé nebo francouzské, nově i v ruské,<sup>24</sup> případně porovnávají dva národní

---

21 Velmi důkladně se této pasáži věnuje Regine Buschauer v práci *Mobile Räume*, kap. I („Locomotive“), s. 27–74. Úryvek stal často citovaným místem v teorii médií a umění – a to zejména poté, co jej (včetně předchozích slov o zničení prostoru a času) citoval Paul Virilio a zdůraznil na něm především ztrátu distance. Autorka však s poukazem na celek Heineho článku a na kontext veřejného diskursu v době zřizování prvních železnic považuje takové pojetí za jednostranné.

22 „In vierthalb Stunden reist man jetzt nach Orléans, in eben so viel Stunden nach Rouen. Was wird das erst geben, wenn die Linien nach Belgien und Deutschland ausgeführt und mit den dortigen Bahnen verbunden seyn werden! Mir ist als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Thüre brandet die Nordsee.“ H. Heine, „Lutetia“, kap. LVII, in *Historisch-kritische Gesamtausgabe der Werke* (tzv. Düsseldorfské vydání), sv. 14/1, s. 58. Srov. starší český překlad úryvku (nikoli celého článku) in *Výbor z díla*, sv. 2., s. 397.

23 Mnohé z těchto antologií však podle ironické poznámky Johannese Mahra slouží v první řadě „malému soukromému štěstí“ svého sestavovatele. Viz J. Mahr, *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*, s. 11.

24 J. Mahr, *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*, 1982; M. Baroli, *Le train dans la littérature française*, 1969; L. Zoreva, *Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum* (dis.), 2012.

kontexty.<sup>25</sup> Přínos těchto důkladných počinů spočívá mimo jiné v tom, že vynášejí na světlo méně známá či téměř zapomenutá díla. Železnice samotná však už od samého počátku překračuje hranice národů a jen o málo později i hranice států. Například parostrojní trať z německojazyčné Vídně na českojazyčnou Moravu byla budována už ve třicátých letech 19. století a již dříve existovala koněspřežní trať z Českých Budějovic do Lince. Železnice je fenomén bytostně internacionální, velmi záhy se stává fenoménem globálním, a jako takový si zaslouží být zkoumána; poukazuje na to ostatně i Heinův citát o vůni německých lip v Paříži. Tato práce sice nemůže plně dostát požadavku zkoumání železnice jakožto globálního jevu, transnacionální hledisko je pro ni však určující.

Celoevropský kontext zohledňuje ve svých knihách polský badatel Wojciech Tomasik, přestože se věnuje v první řadě polské literatuře. Železnici vnímá především v kontextu modernizačních procesů,<sup>26</sup> pro něž jazykové a státní hranice nehrály podstatnou roli. Z jazykově různorodějšího materiálu pak vychází esejistická kniha italského komparatisty Rema Ceseraniho *Treni di carta* (Papírové vlaky, 1993) s podtitulem *L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna* (Imaginárum na železnici: vpád vlaku do moderní literatury). Ceserani se ale omezuje na západní Evropu (včetně Itálie) a částečně na Spojené státy americké (zatímco jediným širěji citovaným zástupcem východoevropských literatur je zde Lev Tolstoj); vedle sebe tu tak vystupují například vůči železnici nepřátelské básně autorů, jako byli William Wordsworth, Alfred de Musset a Justinus Kerner.<sup>27</sup> Vedle toho Ceserani pracuje s pojmem imaginária (italské slovo *immaginario* je zároveň adjektivem „imaginární“), případně literární a kolektivní imaginace/imaginária. Tento pojem dosud v literární vědě příliš nezdомácněl a častěji je používán v zemích románské jazykové oblasti (španělské *imaginario*, francouzské *l'imaginaire*);<sup>28</sup> pro zkoumání, které se má týkat uměleckých a fikčních textů, jej však považují za výstižný a vhodný. Imaginaci či obrazotvornost chápou jako aktivní činnost,

---

25 Důkladnou a systematickou práci srovnávající anglické a německé rané texty o železnici napsal Alfred C. Heinemann – *Technische Innovation und literarische Aneignung* (1992).

26 Svědčí o tom už názvy Tomasikových knih *Ikona nowoczesności* (Ikona modernity, poprvé 2007) a *Pociąg do nowoczesności* (Vlak do modernity, 2014).

27 R. Ceserani, *Treni di carta*, s. 33–43.

28 Relevantním příkladem užití tohoto termínu mimo románské jazyky je článek polské slavistky Joanny Rapacké „Željeznica, vlak, kolodvor: iz imaginarija hrvatske moderne“ z roku 2001.

kteřá je schopna vytvořit obraz něčeho, co ve sdíleném světě fyzicky nemusí existovat, ale co je přesto ve větších či menších kolektivech nebo společenstvích sdělitelné a srozumitelné. Imaginace jistě zpracovává zakoušené, ale její práce je složitější než pouhá kombinace dřívějších vjemů, jak bývá někdy charakterizována; zároveň vychází z určitých sdílených a kulturně předávaných představ, jejichž vrstvy mohou být velmi hluboké, jak se budu snažit ukázat například v závěrečné črtě o kulturních aspektech železa, železničního materiálu par excellence. Imaginace jako by byla neustále napjatá mezi tradicí a invencí. Imaginárium je potom souborem sdílených představ a obrazů, plodů imaginace. Tyto obsahy se pochopitelně s časem mění, představy se vrství, zasouvají, překrývají či upadají v zapomnění. Vlak coby syčící monstrum, které ničí a zamořuje okolní krajinu, jak jej popisovali někteří romantičtí básníci, byl v průběhu dějin jakožto sdílená představa postupně překryt, ale obraz Anny Kareniny vrhající se pod kola vlaku se i v současné kultuře neustále vrací; následující kapitoly by měly mimo jiné ukázat, jak úzce jsou takovéto představy spjaty. Nejprve je však třeba předmět zájmu vymezit časově (0.2), teritoriálně (0.3) a tematicky (0.4). Uvedené příklady a citace budou mít především negativní funkci – ukážou, co v této práci zůstane stranou.

## **0.2 / Zrození, rozmach, ústup. Časové vymezení**

Železnice existuje už téměř dvě stě let. Tato práce ji sleduje od počátků, tedy přibližně od roku 1830; nejstarší citovaná báseň o železnici pochází z roku 1838. Třebaže se občas mluví o 19. století jako o „století železnice“, stává se nový druh dopravy relevantní silou nikoli někdy v době napoleonských válek, kdy šlo o ojedinělé průkopnické projekty, nýbrž právě ve třicátých letech 19. století. V překotně industrializované Anglii byl nástup o něco časnější: v roce 1830 zahájila provoz *Liverpool & Manchester Railway*, první parostrojní meziměstská trať na světě. Berlín, Vídeň či Brno přivítaly první parní vlak roku 1838, Paříž a Neapol o rok později, Praha v roce 1845, trať z Petrohradu do Moskvy a první železnice v Madridu byla otevřena roku 1851. V následující dekádě už fungovaly železniční tratě na všech obydlených kontinentech a v roce 1869 byla dokončena první transkontinentální dráha ve Spojených státech.

Komplikovanější je rozhodnutí, v jakém okamžiku dějin se zastavit. Necelá dvě století existence železnice lze z hlediska podob, v jakých zaplňuje literární imaginárium, rozdělit na dvě období. V tom prvním je železnice vnímána jako novum, emblém modernity, případně jako již zavedený, ale stále rostoucí systém. Ve druhém období už „*la supériorité ferroviaire*“ („železniční převaha“) <sup>29</sup> pomíjí: železnice se stává usazeným „systémem mezi systémy“, začíná ustupovat novějším technologiím a v kultuře se častěji pojí s nostalgií. K této změně ovšem nedochází naráz, nýbrž pozvolna, v některých zemích dříve, v jiných později, což platí zejména pro Sovětský svaz, kde byla železnice symbolem modernizace i během pozdního stalinismu. Jako nejvýznamnější mezník se nicméně jeví první světová válka, která nejenže otřásla důvěrou v pokrok, ale také s ní vyvrcholila míra zapojení železnice do válečných operací. Připomeňme ostatně, s jakou frekvencí se železnice objevuje v dílech tematizujících „Velkou válku“, jako jsou Haškovy *Osudy dobrého vojáka Švejka* (1923), Krležův *Chorvatský bůh Mars* (1922) nebo „drama“ Karla Krause *Poslední dnové lidstva* (1918). Za první světové války byla také zaznamenána nejtragičtější železniční neštěstí všech dob: počet obětí vykojení u Saint-Michel-de-Maurienne v savojských Alpách i u Ciurey v rumunské Moldávii (oboje 1917) se blíží tisícovce. Současně v této době – tak jako během každého velkého válečného konfliktu – došlo ke zrychlení technologického vývoje. V následujících letech už začíná železnice pozvolna přicházet o status dominantního způsobu dopravy a emblému modernosti, který přebírají letadla, telefony a automobily; první dálnice jsou v západní Evropě a Spojených státech zřizovány už v meziválečném období. Kapitalismus, s jehož růstem byla železnice těsně spjatá, prožívá všeobecnou krizi (po krachu na newyorské burze roku 1929) a železnice začíná ustupovat formám dopravy, které jsou schopné pružnějším způsobem stimulovat hospodářský růst. Jedná se přitom především o symbolický a relativní ústup – počet cestujících i objem přepraveného zboží je ve většině Evropy i dnes vysoký a v posledních letech opět stoupá, proměnilo se však vnímání železnice a také *modal split* – podíl na celkových přepravních výkonech ve srovnání se silniční či leteckou dopravou.

Zároveň už na počátku 20. století začíná železnice opouštět některé nevyhovující či ztrátové tratě, dílny a další infrastrukturu, která se tak stává industriální ruinou, jedním

---

<sup>29</sup> Tak zní název kapitoly A. Armengauda o postavení železnic za druhého francouzského císařství, in F. Braudel – E. Labrousse, *Histoire économique et sociale*, sv. III, s. 265–268.

z projevů „stárnutí modernity“, který čím dál více přitahuje pozornost umělců. V době, kdy je vlak ve vyspělých zemích již plně „kulturně asimilován“, se objevují texty, pro něž je železnice nejen něčím zavedeným a letitým, ale i ustupujícím a zapomínaným: „Hvízdají na pláních / lokomotivy pokryté chaluhami“,<sup>30</sup> napsal v roce 1918 chilsko-francouzský avantgardní básník Vicente Huidobro. Již o pět let dříve, v roce 1913, vydal německý prozaik Bernhard Kellermann svého času velmi úspěšný román *Der Tunnel*, popisující stavbu železničního tunelu pod Atlantikem z Evropy do Spojených států, který ovšem zastará, ještě než je dokončen: železnici předčí motorové „rychločluny“ a obří vzducholodě.<sup>31</sup> V následujícím roce (1914) pak vznikl prozaický fragment Franze Kafky, který předznamenává jak osud mnoha lokálních drah, tak především literární topos spojující železnici s jinými existenciálními tématy, než je cesta vpřed, totiž se samotou a zapomněním.<sup>32</sup>

Po určitou dobu svého života – je tomu už hodně let – jsem měl místo u malé železnice v ruském vnitrozemí. Tak opuštěný jako tam jsem nebyl nikdy. (...) Tu malou železnici snad původně založili s nějakým ekonomickým záměrem, kapitál však nepostačoval, stavba uvízla, a místo aby železnice vedla do Kaldy, nejbližšího většího místa, (...) zastavila se u malé usedlosti doslova vprostřed pustiny, odkud bylo třeba jet do Kaldy ještě celý jeden den. (...) země potřebovala silnice, ne železnici, a navíc v tom stavu, v jakém byla železnice nyní, nemohla obstát vůbec, ty dva vlaky, které po ní za den přejezly, převážely náklad, jež by mohl dopravit lehký vůz, a cestovalo jí nanejvýš v létě pár zemědělských dělníků. (...) Nechávali železnici v provozu, dokud byl ještě

---

30 „Silban en los llanos / locomotoras cubiertas de algas.“ V. Huidobro, „Exprés“, sb. *Poemas árticos*, in *Obras completas*, sv. 1, s. 293.

31 Viz S. Richter, *Infrastruktur*, s. 337–354.

32 Jako příklady jmenujme alespoň Dürrenmattovu povídku *Tunel* (1952), povídku *El guardagujas* (Výhybkář, 1952) mexického prozaika Juana Josého Arreoly nebo román *Život na nástupišti* rumunského autora Octaviana Palera (1981). Viz též D. Hodrová, „Fatální vlak“, in V. Macura, R. Pohl (eds.), *Osudový vlak*, s. 65–69.

materiál a uhlí, těm několika zaměstnancům vypláceli mzdu nepravidelně a zkrácenou, jako by to byly milodary, a jinak čekali, až se to celé zhrouť.<sup>33</sup>

Kafkův text ilustruje spíše proměnu železnice v metaforu existence, nikoli poměry na železnici a už vůbec ne v konkrétních podmínkách carského Ruska, které zde evokuje především odlehlost a perifernost. Obraz opuštěnosti a zapomnění spojený s železnicí, která jako by zanikala v přírodě, je před první světovou válkou ojedinělý, ale později už běžný. Tak je tomu v některých fejetonech Karla Čapka, kde stojí za pozornost i „zdomácnění“ železnice prostřednictvím zdrobnělin: „Jsou však malé staničky navléknuté na kolejích jako klokočové zrno na růženci (...), nádražička, k nimž nevede nic než předlouhá pěšinka mezi lukami“ a kde „mezi kolejnicemi zobají dvě slepice do jiskřících zrnek písku“.<sup>34</sup> (V českém prostředí je to právě idyla lokálních drah, spojená v populární kultuře s tramskými písněmi a často zobrazovaná ve filmu, která překryla nepřívětivou tvář železnice.) Jde už o odlišné imaginárium, které by si vyžádalo samostatné zkoumání.

Současně platí, že obě předběžně rozlišené „vrstvy“ obrazů železnice – novum, vpád a nebezpečí versus zdomácnělý a s nostalgií či dokonce se zapomněním spojený fenomén – se ve 20. století velmi často překrývají. V tomto ohledu můžu navázat na pojetí filosofa a sociologa Lewise Mumforda, který v díle *Technika a civilizace* z roku 1934 rozlišuje tři fáze techniky, ale s jinými důrazy než Ortega y Gasset. Předindustriální techniku označuje pojmem eotechnika, kdežto techniku průmyslovou dělí na další dvě fáze: paleotechnickou a neotechnickou. Mumford tyto fáze rozlišuje na základě zdrojů energie, používaných materiálů a sociálního kontextu převládajících podob techniky. Paleotechnika je formou, kterou přinesla průmyslová revoluce a do níž spadá také počátek železnic; rozhodující je pro ni vynález parního stroje, zdokonalené hutnictví železa a energetická závislost na uhlí, jehož těžba se stává obrazem bezohledného extraktivismu modernity.<sup>35</sup> Proti plundrující a jednostranně zaměřené paleotechnice uhlí a železa klade Mumford s jistým optimistickým étosem neotechniku, která podle něj přichází s počátkem 20. století a prosazuje se pozvolna. Její projevy, jakým je například nové využití vody jako zdroje

---

33 F. Kafka, *Deníky 1913–1923*, s. 115–116.

34 K. Čapek, „Stanička“, in *Spisy XII*, s. 311.

35 Viz L. Mumford, *Technika a civilizace*, s. 159.

elektrické energie, schopnost vědeckých inovací a menší sociálně patologické následky, koexistují s pomalu ustupující, ale houževnatou paleotechnikou. V případě železnice je projevem této civilizační změny ústup parních lokomotiv, emblematického stroje 19. století, ve prospěch elektrické trakce. I dnes je ale uhlí stále ještě významným zdrojem energie – a podobnou setrvačnost můžeme sledovat i v oblasti imaginária, zejména v populární kultuře. Banálním, ale výmluvným dokladem je přetrvávání parní lokomotivy v piktogramech na mapách nebo na městských ukazatelích.

Tvář železnice, kterou sleduje tato práce, je tvář paleotechnickou, jejímž typickým zpodobněním jsou například prózy Charlese Dickense, v nichž se parní lokomotivy ženou krajinou „*with a shriek, and a roar, and a rattle*“ – „s vrískotem, duněním a rachotem“.<sup>36</sup> Je to právě hlučná a „špinavá“ parostrojní železnice, na niž se váže starší, a přitom dosud živá vrstva imaginária, která nachází v místo detektivkách, filmech nebo písňových textech; mou snahou bude ukázat železnici v době, kdy tyto obrazy vznikaly, tedy takříkajíc *in statu nascendi* a *in statu crescendi*.

### **0.3 / Centra, periferie, kolonie. Teritoriální vymezení**

To, že oblast zájmu musím omezit také teritoriálně, představuje na první pohled určitý paradox – vždyť jen o několik stran výše jsem popisoval železnici jako „nadmárodní“ síť a jeden z prvních globalizačních faktorů. Pro toto omezení však existují také věcnější důvody než jen obrovská šíře a jazyková různorodost literárního materiálu. Železnice vystupuje v historických a společenských souvislostech, jež se v různých časech a různých místech liší. Její základní funkce – přeprava zboží a osob na industriální, mechanizované bázi – zůstává táž, ať už u systému pruských státních drah nebo koloniálních „banánových“ železnic v Kostarice. Pruský a kostarický vlak jsou však nositeli velmi odlišných významů, i kdyby se třeba jednalo o tentýž typ lokomotivy.

Těžištěm zájmu této práce je Evropa, a to včetně Britských ostrovů a Ruska. Důvodem není jen to, že v Evropě železnice vznikla a došla zde největšího rozšíření (nepočítáme-li pozdější vývoj v Japonsku nebo současný boom vysokorychlostních tratí

---

<sup>36</sup> Ch. Dickens, *Dombey and Son*, s. 280. Delší úryvek cituji v kap. 2.4.

v Číně). Evropská situace je specifická i v tom, že nový způsob dopravy znamenal prudký vstup do dřívějších, po staletí se utvářejících vztahů, do dlouhodobě osídlené kulturní krajiny a do měst založených převážně ve středověku. Železnice v Evropě přinesla likvidaci předchozího způsobu dopravy – dostavníků tažených koňmi (a částečně též říční dopravy), a její destruktivní charakter byl na první pohled zřejmý.

Ve Spojených státech, kde rozmach železnic proběhl jen s velmi malým časovým odstupem, byla situace odlišná. I zde docházelo k destrukci, zejména když železná dráha dorazila do teritorií původních obyvatel Ameriky; jde však o destrukci jiného druhu. Většina území USA byla téměř neosídlena, neexistovaly zde letité a rozvinuté formy usazeného hospodářského života (ani tradice psané literatury). Kromě oblastí u východního pobřeží železnice málokde vstupovala do kulturní krajiny. Byla naopak prostředkem územní expanze, pronikání západní civilizace do pustých oblastí, případně prostředkem kontroly domorodých teritorií, což je aspekt v Evropě neznámý. Střety bělošské civilizace, jejímž emblémem byla železnice, s indiánskými kmeny vešly ještě v 19. století do imaginace populární kultury i mimo Spojené státy; dobové cestopisné texty Evropanů však vypovídají také o tom, jak nevšední tato zkušenost byla pro obyvatele starého kontinentu; svědčí o tom například *Listy z podrózy do Ameryki* (Dopisy z cesty do Ameriky, 1880) Henryka Sienkiewicze, který cestoval první transkontinentální železnicí z Chicaga přes Velké planiny a Skalisté hory do Kalifornie necelých sedm let po jejím otevření.<sup>37</sup> Stejně tak nebyla ve Spojených státech po staletí zavedená pozemní doprava kočáry, kterou evropské železnice ničily (a současně do značné míry napodobovaly); americká železnice tudíž neměla tak výrazného „nepřítele“ a zároveň jí byl dán větší prostor k inovacím. Druhou stranou téže mince je americký „technooptimismus“ – obecně vstřícnější a nadšenější vztah k technice a inženýrství. Jelikož technika neměla v USA tolik příležitostí narušovat nebo ničit předchozí formy lidského soužití, nebyla obyvateli evropského původu tak často vnímána jako zdroj ohrožení.<sup>38</sup> Svědčí o tom i verše nejslavnějšího amerického básníka:

---

37 Viz dvě kapitoly nazvané „Koleją dwóch oceanów“, in *Listy z podrózy do Ameryki*, sv. I, s. 109–177.

38 Srov. zejm. W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, kap. 6 („Die amerikanische Eisenbahn“), s. 84–105.



Ó radosti strojvůdcovy! hnát lokomotivu!

Slyšet syčení páry, jásavý skřípot, parní píšťalu, rozesmátou lokomotivu!

Vyrazit neodolatelnou cestou a rychlostí do dálky!<sup>39</sup>

Většinu ostatního území světa tvořily ve sledovaném období kolonie evropských států – v první řadě Velké Británie, která také ve svých koloniích brzy zaváděla železnici. To je případ Indie, velké části Afriky a zčásti také Latinské Ameriky; latinskoamerické národy jsou v 19. století sice již nezávislými republikami, hospodářsky jsou však závislé na Evropě, a zdaleka ne tak na „mateřském“ Španělsku jako na Británii, hegemónovi světového obchodu. Za stavbou většiny železnic v Latinské Americe stál britský kapitál, z Británie či Spojených států se dovážely i kolejnice a lokomotivy, a jen ojedinělé projekty jako stavba dráhy z Chile přes Andy do Argentiny sledovaly spíše hospodářské zájmy zúčastněných zemí než zájmy evropských či později severoamerických magnátů.

Nejrozsáhlejší koloniální železniční síť byla vybudována v Indii. I ona poměrně brzy vystupuje v literárních textech: Rudyard Kipling do své druhé *Knihy džunglí* (1895) zařadil povídku *Hrobníci*,<sup>40</sup> která je z větší části rozhovorem o shánění potravy mezi třemi zvířaty – Šakalem, Marabu a Krokodýlem. Rozprava se odehrává na řece pod čerstvě vystavěným železničním mostem: dřív tu fungoval brod, jehož býval letitý Krokodýl postrachem a často mu padl do spárů neobežetný člověk. Od otevření mostu však řeku nikdo nebrodí, Krokodýl strádá hladem a v závěru je zastřelen Angličany, přičemž text zdůrazňuje, že těmito střelci jsou stavitelé zdejšího železničního mostu. Stavba železnice a zastřelení krokodýla: koloniálně-modernizační dílo je tak symbolicky dokonáno. V jiné povídce *Knih džunglí* se mahárádža jednoho dosud částečně samostatného severoindického státečku „k Angličanům s jejich železnicemi a telegrafy vždycky stavěl nedůvěřivě“.<sup>41</sup> Zájmeno „jejich“ upozorňuje na povahu koloniální železnice: nejenže přichází do kolonie zvenčí jako cizorodý artikl, ale zároveň slouží nikoli obyvatelstvu kolonizované země (nebo alespoň jeho privilegovanější vrstvě), nýbrž zemi „mateřské“ a zejména jejím obchodnickým a průmyslnickým elitám. Podle jednoho komentáře z poloviny 19. století

---

39 W. Whitman, *Stébla trávy*, s. 141.

40 R. Kipling, „Hrobníci“, in *Knihy džunglí*, s. 180–196.

41 R. Kipling, „Puránbhagatův zázrak“, in *Knihy džunglí*, s. 144.

britští obchodníci v železnici z přístavní Bombaje do oblasti produkce bavlny neviděli „nic víc než prodloužení jejich vlastní dráhy z Manchesteru do Liverpoolu“. <sup>42</sup> Za zmínku stojí také skutečnost, že děj populárního románu Julese Vernea *Cesta kolem světa za osmdesát dní* je spuštěn novinovým článkem o zahájení dopravy „na úseku trati Great Indian Peninsular Railway mezi Rothálem a Alláhábadem“, <sup>43</sup> tím, kdo cestuje, je londýnský gentleman, který nechce prohrát sázku v klubu. Indická železnice rozšířila možnosti mobility i pro Indy, ale byla chápána a programově budována jako nástroj koloniální správy: „udělala z koloniální Indie ovladatelnější stát“. <sup>44</sup> Podobné záměry měla Británie v Africe, kde však její kolonie nevytvořily souvislý pás od Egypta po jižní cíp kontinentu, stejně jako nebyl nikdy naplněn záměr transkontinentální železnice známé jako *Cape to Cairo*.

Čína v průběhu 19. století setrvává v izolaci a kromě několika marginálních projektů se železnici brání, neboť ji považuje za nežádoucí, rozvratný vliv ciziny. Tato obava se ukázala jako do značné míry oprávněná, jelikož stavby prvních větších tratí zde proběhly v kontextu imperiálního soupeření Ruska a Japonska v Mandžusku. <sup>45</sup> Jedna z nejrozsáhlejších železničních sítí světa vznikala v Číně teprve po první třetině 20. století.

Velmocenské soupeření v předvečer první světové války stálo také za příchodem železnice na Přední Východ: německým zájmem bylo vystavět přes území spojenecké Osmanské říše *Bagdadbahn*, „Bagdádskou dráhu“, a získat tak přístup k ropným polím ovládaným převážně britským impériem. To kontrovalo vyhlášením protektorátu Kuvajt (1899), čímž blokovalo přístup německé železnice k Perskému zálivu. Stavba železnice tak de facto zapříčinila vznik nového, dodnes existujícího a geopoliticky významného státu. <sup>46</sup>

---

42 „nothing more than an extension of their own line from Manchester to Liverpool“. Cit. dle D. R. Headrick, *The Tentacles of Progress*, s. 60.

43 J. Verne, *Cesta kolem světa za osmdesát dní*, s. 26.

44 „By organizing a mobile network for passengers, goods, and information, the railway made colonial India a more manageable state.“ M. Aguiar, *Tracking Modernity*, s. xiv.

45 B. Elleman – S. Kotkin (eds.), *Manchurian Railway and the Opening of China*, s. 3–5.

46 Srov. A. P. Maloney, „The Berlin-Baghdad Line as a Cause of World War I“, s. 7 a 13. Podobný případ, kdy dopravně-politické důvody vedly ke vzniku nového státu, nastal o čtyři roky později při vyhlášení nezávislosti Panamy, které bylo inscenované Spojenými státy vedenými zájmem kontrolovat strategický Panamský průplav.

Zkoumání koloniálních železnic právě z hlediska jejich koloniálnosti (či v kontextu postkoloniálních studií) a srovnání obrazu železnice v Evropě a Spojených státech by samy o sobě vydaly na samostatné práce, stejně jako posun v imaginaci železnice ve 20. a 21. století. Zde se ale musíme spokojit s touto krátkou expozicí.

#### 0.4 / Pohled zvnějšku. Tematické vymezení

I po zúžení zájmu na evropskou literaturu vznikající mezi úsvitem železnic a předvečerem první světové války před námi zůstává kvantum relevantních textů, ze něhož je nutno uvážlivě vybírat. Proto musím do třetice vymezit předmět následujících kapitol i tematicky. Věnovat se budu především těm literárním zobrazením železnic, která nabízejí „pohled zvnějšku“, a to v několika ohledech.

V první řadě nebude hlavním objektem zájmu to, co by se mohlo na první pohled zdát jako nejdůležitější: samotné cestování vlakem. Cestující jsou v železničním systému koneckonců jen jednou z mnoha složek, přestože jde zřejmě o nejčastější způsob, jakým autoři i čtenáři přicházeli s železnicí do styku. Prostory staničních budov, zejména ve velkých městech, interiéry vagonů a pohled z okna jedoucího vlaku jsou tím prvním, co se v souvislosti s tématem nabízí. V řadě dobových próz, zejména od poslední čtvrtiny 19. století, se ale cestuje vlakem, aniž by samotná železnice měla v textu význačnější roli: slouží zkrátka jako prostředek, jak se dostat z jednoho místa do druhého, aniž by byla předmětem reflexe. Naopak zřejmě „nejželezničtější“ román, jaký byl kdy napsán – Zolova *Lidská bestie* – se cestujícím věnuje jen okrajově.<sup>47</sup> Neznamená to, že topos železniční stanice a zejména kupé jakožto prostor nových fyzických prožitků, nových sociálních vztahů a tím i nových možností narativů, si nezaslouží pozornost – řada autorů se ostatně těmto aspektům věnovala.<sup>48</sup> Texty, jako jsou Maupassantovy povídky z kupé,

---

47 Viz M. Baroli, *Le train dans la littérature française*, s. 243–244.

48 Viz např. W. Tomasik, *Pociąg do nowoczesności*, kap. „Kolej i zmysły“, s. 39–61; W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, zejm. kap. 4, 5, 7 a 10; M. Baroli, *Le train dans la littérature française*, zejm. s. 133–147; L. Zoreva, *Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum*, kap. 8; A. Ch. Heinemann, *Technische Innovation*, kap. 3.2.3 a 4.1.2.

anebo Tolstého *Kreutzerova sonáta* (1889), jejíž hrdina vypráví celý svůj příběh při několikadenní cestě ve vlaku, však zůstanou stranou.

Při výběru textů vycházím z předpokladu, že povaha železnice nejlépe vyniká v konfliktech – tam, kde představuje cizorodý element a vstupuje do střetu se staršími kulturními a společenskými formami. Kupé vlaků a vestibuly stanic jsou relativně nejpřívětivější složkou železnice, tou, která je tu pro cestujícího; zcela jinak je tomu ale například u strážních domků v odlehlých a nehostinných místech, kde je naopak člověk přítomen jen kvůli železnici, anebo na venkově, kde železná dráha přetíná pole a sady nebo způsobuje odlesňování. Železnice nejsou jen vlaky – bez nich je sice nemyslitelná, ale totéž platí pro její nehybnou složku neboli pro infrastrukturu: vlaky přijíždějí a odjíždějí, ale tratě, nádraží, tunely či strážní domky zůstávají. Železniční infrastruktura byla už ve třicátých letech 19. století, tedy před stavbou většiny drah, chápána a popisována jako *system*, což jen podtrhuje komplexní povahu železnice, o jehož zachycení se tu snažím. Prostřednictvím železniční sítě byly během několika dekad propojeny nejbližší kouty Evropy, a i když mezi nimi neprojel jediný přímý vlak, staly se součástí jedné industriální soustavy (*machinelle Ensemble*, jak ji nazval Wolfgang Schivelbusch).<sup>49</sup> Následující kapitoly tedy nebudou pojednávat ani tak „o vlacích“ jako o železnici jako celku a o železniční síti – o méně nápadné a méně probádané, nikoli však méně závažné stránce věci. Proto také název této práce neobsahuje žádnou z dobových metafor pro lokomotivu a místo toho odkazuje k infrastruktuře.

\* \* \*

Práce sleduje několik cílů současně. Na desítkách literárních textů se budu snažit doložit, jak hluboko je vepsána železnice do evropské literatury a kultury a jak mnohostranně ovlivnila sledované období; zaměřím se přitom na její „odvrácenou tvář“, kterou 20. století překrylo, na tvrdost a brutalitu, s níž se usídlila v krajině i v literárních textech; a zároveň budu sledovat její rozhodující roli v traumatizujících procesech modernizace. V žádné z těchto snah nejsem průkopníkem, ale kladu důraz na dosud opomíjená témata a souvislosti.

---

49 Viz stejnojmennou kapitolu in W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, s. 21–34.

Následující kapitoly jsou členěny tematicky, v pozadí tohoto členění je ale přítomné i chronologické hledisko. Vytyčit samotná témata nebylo snadné: jelikož je železnice „neobyčejným souborem vztahů“, v příliš podrobném třídění a izolování jeho složek by se mohla ztrácet jejich provázanost. Proto v jednotlivých kapitolách spojuji vždy dvě témata do jednoho celku, případně od jednoho postupně přecházím k druhému. V první kapitole je to opomíjené téma stavby železničních tratí v krajině, které stavím do souvislosti především s fenoménem linearity. Jde o nejdelší kapitolu a v jejích šesti částech se na rozdíl od ostatních věnuji primárně vždy jednomu literárnímu dílu; důvodem je jednak zaměření na samotné počátky železnice, jednak snaha přiblížit kontext těchto počátků v různých částech Evropy. Druhá kapitola už je materiálově pestřejší a od zkoumání tématu zničení idyly přechází k fenoménu hluku a obecněji ke zvukové stránce železnice. Ve třetí pak ukazují strážní domek (nebo obecněji osamělá místa u trati) jako nově utvářené topos, které se spojuje především s tématem osudovosti. Čtvrtá kapitola se věnuje fenoménu rozvinutého železničního systému, který v rozsáhlejších literárních dílech, zejména v Zolově *Lidské bestii*, získává funkci uceleného železničního prostředí. Teprve poslední, pátá kapitola, v níž vstupuji na území téměř neprobádané, se tomuto přístupu vymyká a zároveň se v ní ozývají témata všech předchozích: literární obrazy železnice v ní propojují s kulturními dějinami železa. Struktura práce se tak připodobňuje vzniku železniční sítě: začíná na několika místech současně, ale postupně se propojí.

## 1 / VPÁD DO KRAJINY. LINIE

Jinde může cestující z polohy chalup a tvaru sadů poznat, jak surově tudy byla železnice prohnána. (...) Na pravé straně tu člověk vidí nemalý statek, stojící šikmo vůči kolejím, a vlevo veliký ovocný sad. Tady železná dráha rozřízla vzkvétající usedlost vedví.

Karl Emil Franzos, *Leib Weihnachtskuchen und sein Kind*<sup>1</sup>

Pokud by tato cesta měla začít skutečně od začátku, stanuli bychom před stěžní řešitelnou otázkou, kde vlastně počátek leží. Parastrojní železnice v sobě sloučily relativně novou technologii parního stroje s ideou kola valeného po kolejnici, jejíž historie je naopak velmi dlouhá. Několik století před koněspřežnými železnicemi existovaly na evropském kontinentě a na Britských ostrovech důlní dráhy, kde byla tato technologie uplatňována. Její původ však sahá až do starověku: v nejjednodušší podobě, tedy žlabových kolejničích vyhloubených v pevné vozovce, které dávaly vozidlu pevný směr a snižovaly ztrátu energie, fungovala už v antickém Řecku, kde sloužila k suchozemskému překonání Korintské šíje,<sup>2</sup> a předchůdce měla patrně i ve starém Egyptě. Místo genealogie železnice se však pokusím postupovat od zjevného k méně zjevnému – tedy od budování prvních moderních drah a příjezdů prvních vlaků.

Příchod železnice do krajiny představoval proměnu, jaká neměla v dosavadní historii obdoby. Přestože jsou dějiny zásahů do krajiny stejně dlouhé jako dějiny člověka samotného, výstavba železniční sítě v nich představuje kvalitativní i kvantitativní zlom.

---

1 „Anderwärts kann der Reisende oft aus der Lage der Hütten, der Form der Gärten erkennen, wie gewalttätig die Bahnlinie hindurchgeführt worden. (...) Da sieht man zur Rechten einen stattlichen Bauernhof, schief zur Bahn gestellt, zur Linken den großen Obstgarten. Hier hat der eiserne Strang ein blühendes Anwesen entzweigeschnitten.“ K. E. Franzos, *Leib Weihnachtskuchen und sein Kind*, s. 1.

2 Takzvaný Diolkos byl zřízen okolo roku 600 př. n. l. a jeho trasa, dlouhá přibližně sedm kilometrů, přibližně odpovídala modernímu Korintskému průplavu. Sloužil hlavně k přepravě nákladu a k přetahování menších lodí mezi Egejským a Jónským mořem, což jim ušetřilo obeplouvání Peloponésu. Viz M. J. T. Lewis, „Railways in the Greek and Roman World“, s. 9–15.

Předindustriální krajina sice znala liniové stavby, ale nikoli síť výhradní infrastruktury s přesně definovanými technickými požadavky; a stejně tak doba před průmyslovou revolucí sice znala stroje, ale nikoli plánovitou soustavu strojů, které se pohybují krajinou po speciálně zbudované dráze (*maschinelle Ensemble*). Stavba drah často znamenala naprostou proměnu krajiny: kácení lesů, rozdělování polí, zásahy do vodních toků, vysoušení močálů, lámání skal při hloubení zářezů a ražbě tunelů; a spolu s tím poznamenala životy obyvatel.

Jestliže spouštěčem těchto proměn krajiny byla průmyslová revoluce, jejich první literární zachycení podmínil především romantismus se svým mnohvrstevným zájmem jednak o přírodu, jednak o cesty. Byli to pozdně romantičtí básníci různých zemí Evropy jako Wordsworth, Lenau, Heine, de Vigny, Petófi či Prešeren, od nichž máme první umělecké texty tematizující železnici. Próza se tématu ujímá s mírným odstupem, což se projevuje i ve výběru textů. S ohledem na závažnost tématu a jeho dosud spíše sporé zpracování věnuji v této kapitole jednotlivým textům větší prostor a současně dbám i na jejich společensko-historické ukotvení, což ostatně vyžaduje jak hybridní povaha předmětu, tak záměr vypovídat současně o dějinách železnice a dějinách literatury.

Pro zobrazení vpádu železnice do krajiny vybírám šest děl z let 1838 až 1893 – první výhonky, které se nakonec spojí v síť. Každý podobný výběr může působit svévolně, ale přesto si jej dovoluji považovat za reprezentativní. Jedná se vesměs o široce recipované, ba kanonizované autory, přinejmenším ve svých jazykových oblastech, ačkoli vybraná díla zpravidla nepatří mezi jejich nejznámější texty. Rovnocenný prostor je přitom věnován poezii i próze. Texty vznikaly v různých místech Evropy, a to jak v těch, která byla v dané době hospodářsky i kulturně nejrozvinutější (Anglie, Vídeň), tak periferní (španělský či ukrajinský venkov). Výběr zahrnuje románskou, germánskou a slovanskou jazykovou oblast. Interpretace těchto textů pak pootevřou i témata dalších kapitol. Jedná se o následující díla:

1.1 Nikolaus Lenau: *Na jaro 1838* (báseň, Rakousko, 1838)

1.2 William Wordsworth: *O plánované Kendalsko-windermerské dráze* (báseň, Anglie, 1844)

1.3 Nikolaj Někrasov: *Železnice* (báseň, Rusko, 1865)

- 1.4 Jan Neruda: *Trhani* (fejtonistická studie, Čechy, 1872)
- 1.5 Olha Kobyljanska: *Bitva* (povídka, Ukrajina/Rumunsko, 1895)
- 1.6 Leopoldo Alas (Clarín): *Sbohem, Cordero!* (povídka, Španělsko, 1893)



## 1.1 / Recta sequi

V listopadu roku 1837 byl zprovozněn první úsek parostrojní dráhy v Rakouském císařství. Měřil přibližně třináct kilometrů a vedl z vídeňského levobřežního předměstí Floridsdorf do městečka Deutsch Wagram. Šlo o zárodek budoucí *Nordbahn*, Severní dráhy císaře Ferdinanda, která byla navzdory názvu budována nikoliv státem, nýbrž z kapitálu bankovního domu Rothschildů – císař tehdy společnosti pouze udělil „privilegium ke stavbě dráhy“.<sup>3</sup> Trať sledovala ambiciózní záměr propojit sídlo mocnářství se solnými doly ve vzdálené západní Haliči; při její stavbě se ještě nepočítalo s přepravou slezského uhlí, které se však brzy stalo hlavní přepravovanou komoditou. První úsek začínal na severní straně Dunaje (do samotné Vídně pronikla dráha teprve o rok později) a vedl rovinatou zemědělskou krajinou Moravského pole.

Na jaře následujícího roku napsal rakouský pozdní romantik Nikolaus Lenau báseň *An den Frühling 1838* (Na jaro 1838), která je jednou z vůbec prvních básní tematizujících železnici. Podnětem těchto „příležitostných veršů“ bylo právě otevření prvního úseku parostrojní dráhy.<sup>4</sup> Jde o nejdelší báseň, kterou tu uvádím v úplnosti; citování pouze prvních několika strof, na něž občas v literatuře narážíme, by bylo značně zavádějící.

---

3 *Statuten der Actien-Gesellschaft der ausschliessend privilegirten Kaiser Ferdinands Nordbahn*, s. 9, § 47. Privilegium bylo císařem uděleno 4. března 1836. Viz M. Krejčířík, *Po stopách našich železnic*, s. 35n. Ke kolísavé politice monarchie v otázce, zda má mít ve výstavbě drah hlavní iniciativu stát, či soukromý sektor, viz M. Hlavačka, *Dějiny dopravy v českých zemích*, s. 47–52.

4 J. Mahr, *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*, s. 59–60. (Mahr však jako datum otevření uvádí 6. leden 1838.)

AN DEN FRÜHLING 1838<sup>5</sup>

Lieber Frühling, sage mir,  
Denn du bist Prophet,  
Ob man auf dem Wege hier  
Einst zum Heile geht?

Mitten durch den grünen Hain,  
Ungestümter Hast,  
Frißt die Eisenbahn herein,  
Dir ein schlimmer Gast.

Bäume fallen links und rechts,  
Wo sie vorwärts bricht,  
Deines blühenden Geschlechts  
Schont die rauhe nicht.

Auch die Eiche wird gefällt,  
Die den frommen Schild  
Ihrem Feind entgegenhält,  
Das Marienbild.

Küsse deinen letzten Kuß,  
Frühling, süß und warm!  
Eiche und Maria muß  
Fort aus deinem Arm!

NA JARO 1838<sup>6</sup>

Milé jaro, řekni mi,  
neboť jsi prorokem,  
zda po této cestě jednou  
dojdeme ke spáse?

Prostředkem zeleného háje  
nespoutaný chvat,  
prokusuje se sem železnice,  
je ti špatným hostem.

Stromy se kácejí vpravo a vlevo,  
kdekoliv si razí cestu kupředu,  
tvůj kvetoucí rod  
ta hrubiánka nešetří.

Pokácen je také dub,  
který staví zbožný štít  
proti svému nepříteli –  
obraz Panny Marie.

Vtiskni svůj poslední polibek,  
jaro, sladké a vlahé!  
Dub a Maria musejí  
 pryč z tvého náručí.

---

5 Cit. dle původního vydání in *Neuere Gedichte*, s. 226–229.

6 Překlady bez bibliografických údajů jsou pracovními překlady autora této práce. U dosud nepřeložených děl uvádím originální znění vždy; pokud se mohou opřít o existující překlad, pak uvádím originál u básní, kterým se v textu věnuji hlouběji než jen ilustrativní zmínkou. U prozaických pasáží uvádím původní znění jen výjimečně, tj. v terminologicky, resp. stylisticky citlivějších případech.

Pfeilgeschwind und schnurgerad,  
Nimmt der Wagen bald  
Blüth' und Andacht unter's Rad,  
Sausend durch den Wald.

Lieber Lenz, ich frage dich,  
Holt, wie er vertraut  
Hier der Mensch die Freiheit sich,  
Die ersehnte Braut?

Lohnt ein schöner Freudenkranz  
Deine Opfer einst,  
Wenn du mit dem Sonnenglanz  
Über Freie scheinst?

Oder ist dies Wort ein Wahn,  
Und erjagen wir  
Nur auf unsrer Sturmesbahn  
Gold und Sinnengier?

Zieht der alte Fesselschmied  
Jetzt von Land zu Land,  
Hämmernd, schweißend Glied an Glied  
Unser Eisenband?

Braust dem Zug dein Segen zu,  
Wenn's vorüberschnaubt?  
Oder, Frühling, schüttelst du  
Traurig einst dein Haupt?

Doch du lächelst freudenvoll

S rychlostí šípu a přímostí provazu  
bere záhy vůz  
rozkvět i zbožnost pod kola,  
když sviští skrz les.

Milá vesno, ptám se tě:  
přináší si – tak, jak věří –  
tudy člověk svobodu,  
tu vytouženou nevěstu?

Dočkají se jednou věnců  
tvoje oběti,  
až slunečním třpytem  
prosvítíš svobodu?

Nebo je to slovo klam  
a my naháníme  
na naší bouřné dráze  
zlato a požitky smyslů?

Nezačal starý kovář pout  
táhnout z kraje do kraje,  
nekuje v potu článek po článku  
naš železný pás?

Přiletí k vlaku tvé požehnání,  
až bude supět kolem?  
Anebo, jaro, zatřeseš  
jednoho dne smutně hlavou?

A přece se radostně usmíváš

Auf das Werk des Beils,  
Daß ich lieber glauben soll  
An der Bahn des Heils.

na dílo sekery,  
že bych měl raději uvěřit  
ve dráhu spásy.

Amselruf und Finkenschlag  
Jubeln drein so laut,  
Daß ich lieber hoffen mag  
Die ersehnte Braut.

Kosovo volání a pěnkaví tlukot  
sem zaznívají s tak hlasitým jásosem,  
že raději budu doufat  
ve vytouženou nevěstu.

V úvodních strofách nacházíme velmi prostou, na první pohled až naivní kontrapozici: na jedné straně oslovované Jaro, jehož tradiční konotace jsou veskrze kladné a které je zde identifikované s přírodou, rozkvětáním, letitými stromy, s pannou Marií a zbožností a skrze „poslední polibky“ také s láskou; na druhé straně „zlého hosta“ v podobě železnice, která přináší chvat, hluk, bezohlednost a kvůli níž jsou stromy káceny. Jako „zástupce“ přírody je jmenován dub, na němž je zavěšen mariánský obraz. Nejen duby, ale stromy obecně mají v tradičních náboženských představách důležitou funkci *axis mundi*, nicméně dub jakožto dlouhověký strom není spojován jen s římským či německým pohanstvím nebo s německým národem; své místo má i v křesťanské symbolice. Starozákonní Izajáš (61,3) mluví o „dubech spravedlnosti, stromech, jež Hospodin zasadil, aby se na nich oslavil“. Dub a Marie – „rozkvětání a zbožnost“ – zde tvoří jednotu, a obě její složky jsou železnicí ničeny naráz. Samotná liniová stavba v lese či parku přitom není něčím zcela novým: jak upozorňuje Mahr, součástí parkových úprav u zámků a v oborách často byly rovné symetrické průseky, avšak tyto zásahy byly chápány spíše jako „formování“ přírody, jako její zpřístupnění;<sup>7</sup> naproti tomu železnice je „hrubá“ a bezohledná a zdá se, jako by svou ničivostí zamezovala člověku dojít dvojího kýženého dobra: spásy (*Heil*) a svobody. Naopak hrozí, že ho svým železem spoutá.

Apostrofy jara by mohly být považovány za řečnické otázky, na něž se nabízí záporná odpověď, pokud by se však obraz v závěru básně nekomplikoval. Přestože je jedenáct ze třinácti strof vyplněno básníkovými pochybnostmi, jaro se v předposlední

---

7 J. Mahr, *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*, s. 61.

strofě „radostně usmívá na dílo sekery“:<sup>8</sup> pokud je však identifikováno s kvetoucí vegetací, znamená to, že se směje svým vlastním ranám či jizvám? Dilem sekery je zároveň železnice, a pokud se na ni jaro usmívá, relativizují se tak označení „zlého hosta“ a nepřítele z úvodu básně. Jaro, které přestojí tyto zásahy s úsměvem, poukazuje na romantickou bytostnou superioritu přírody. Kosové a pěnkavy zpívají nehledě na přítomnost železnice, a básník tedy chce doufat „ve vytouženou nevěstu“, neboli cestu ke svobodě. Negativní obraz železnice v přírodě je tím korigován směrem k ambiguitě a vyhýbá se jednoznačnému hodnocení či vysvětlení: železnice vyhlíží jako ničivý element, ale můžeme doufat, že jím ve skutečnosti (anebo alespoň v možnosti) není bezzbytku.<sup>9</sup>

S železnicí se v Lenauově básni kromě hluku, rychlosti a symboliky železa spojuje ještě jeden významný jev: přímočarost. Ta vystupuje ve zvukově výrazném verši „*peilgeschwindigkeit und schnurigerad*“ – s rychlostí šípů a rovně jako provaz, což jsou dvě vlastnosti charakterizující průjezd vlaku lesem. Přímota linie, která se ozývá i ve výrazu „železný pás“ (*Eisenband*), kontrastuje s organickými a oblými tvary přírody a ukazuje na bezohlednou utilitárnost: hledána je co možná nejkratší cesta mezi dvěma body, a co překáží, musí ustoupit, i kdyby mělo jít o předměty náboženské úcty.

Báseň tak poukazuje na jev, který byl zejména v počátcích železnic velmi významný. Nejstarší železnice, budované okolo poloviny 19. století, usilovaly o co nejpřímější linii i za cenu velkých zemních prací. (Naopak později, během stavby lokálních drah napojujících méně významná sídla, byl více respektován reliéf krajiny – ne snad z ekologických důvodů, ale s cílem objem zemních prací snížit a postavit dráhu levněji.) V roce 1842 tak byl otevřen první železniční tunel Rakouského císařství, tentokrát na takzvané *Südbahn*, asi 20 kilometrů od Vídně a v téměř rovinné krajině. Tunel o délce pouhých 156 metrů je opatřen impozantními kamennými portály s latinským nápisem *Recta sequi* – „následovat přímě“. Tento nápis, který by mohl být jedním z hesel modernity, lze jistě interpretovat symbolicky s odkazem na dobovou víru v pokrok nebo na (doslova) průkopnický počín stavby prvního tunelu v zemi; stejně tak lze slovo *rectus* chápat spíše ve smyslu „správný“ či dokonce „spravedlivý“, což by byla zároveň odpověď

---

8 Srv. A. Ch. Heinemann, *Technische Innovation und literarische Aneignung*, s. 262.

9 Srov. podkapitulu 2.2 této práce, kde uvádím také texty některých Lenauových současníků.

na Lenauovy pochybnosti. Neméně oprávněný je ale čistě fyzikální výklad. Jelikož ideálním pohybem, u něž nedochází ke ztrátě energie, je pohyb rovnoměrný přímočarý, je ideální dráha rovná směrově i sklonově.<sup>10</sup> Příslušný úsek rakouské *Südbahn* (stejně jako zárodek *Nordbahn* z Lenauovy básně) je skutečně veden v co možná nejpřímější linii. Stačilo by trať vést obloukem o několik desítek metrů vedle; projektanti však zvolili „přimočaré“ a současně „správné“ řešení a nápisem na portálech tunelu toto krédo ještě zdůraznili.

Protože je tunel rovný a navíc velmi krátký,<sup>11</sup> při vhodně zvoleném úhlu je skrz něj vidět. Může tedy vyvolávat dojem, jako by ho provrtal jakýsi obří projektil. V 19. století byla železnice často přirovnávána k letící střele, k projektilu vystřelenému do krajiny. Jak na několika příkladech z dobové publicistiky ukazuje Wolfgang Schivelbusch – například na pasážích, kdy je rychlost vlaku vztahována k rychlosti letící dělové koule –, původ této balistické metaforiky, která se v názvech spojů jako „Slovenská strela“ nebo *Frecciarossa* (italsky „Rudý šíp“) uplatňuje dodnes, pochází ze samých počátků železnice.<sup>12</sup>

Také vůbec první meziměstská parostrojní trať, která v roce 1830 spojila průmyslový Manchester a přístav v Liverpoolu, je vedena v maximální možné míře přímo, a kromě koncového úseku, kdy železnice musela klesnout k úrovni mořské hladiny v liverpoolském přístavu, se vyhýbá i podélným sklonům. Proto si vyžádala na svou dobu velmi odvážný dvoukilometrový tunel pod samotným Liverpoolem a množství viaduktů a zářezů. „Tato Železnice může být pro praktické účely považována za takřka horizontální,“ píše se zřejmým sebevědomím odpovědní inženýři Robert Stephenson a Joseph Locke ve zprávě pro ředitelství společnosti (1831):

Dosažení vodorovné dráhy má jen sotva menší význam než to, že Železnice má být *přímá*, nebo přinejmenším prostá *prudkých oblouků*. (...) Vytyčení těchto oblouků v terénu je práce vyžadující značné schopnosti a přesnost; způsob, jakým je

---

10 Srov. W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, s. 24–25. Autor zde odkazuje na Newtonův zákon setrvačnosti.

11 Jelikož průjezd tunelem trval jen přibližně 10–15 sekund, rychle si získal dodnes používané označení *Busserltunnel* – „tunel na jednu hubičku“.

12 Ibid., s. 52–53.

provedeno, ovlivňuje skutečnou efektivitu Železnice neméně než styl a krásu jejího vzhledu.<sup>13</sup>

V přírodě se dlouhé přímé a vodorovné linie nevyskytují a pro krajinu znamenaly nový a cizorodý prvek, který se v literárních textech projevuje představou *krájení* krajiny (podtrženou navíc v některých jazycích samotným termínem „zářez“ – anglicky *cutting*, německy *Einschnitt*). Vedle balistických přirovnání jde o další metaforu založenou na násilí. Přímá linie železnice, materializovaná v ocelových kolejnicích, se zde spojuje s představou přímé a kovové čepele nože, který krájí a rozřezává organické tělo krajiny. V Zolově románu *Lidská bestie* zase náspy a zářezy vzbuzují hrůzu, když jeden z hrdinů bloudí podle trati a vidí ji „na dně hlubokých průkopů, které zely jako propasti, i na náspech uzavírajících obzor jako obrovské barikády“.<sup>14</sup>

Přímost linie ovšem asociuje také nekonečnost, stejně jako vzájemnou zaměnitelnost míst, jimiž dráha prochází, aniž by brala ohled na jejich povahu. I v době, kdy již byla železnice kulturně asimilována, může být přímost trati významově zatížena. *Zmatky chovance Törlesse* (1906), první román Roberta Musila, situovaný do nejmenovaného maloměsta s kadetní školou, začíná těmito slovy:

Malá stanice na trati, která vede do Ruska. Do nekonečna zpřímá ubíhala oběma směry čtyři paralelní pásma kolejí mezi žlutým štěrkem široké trati; vedle každého jako špinavý stín temná čára vypálená do země párou z lokomotivy.<sup>15</sup>

---

13 „A level line being attained, it is scarcely of less importance that the Railway should be *straight*, or at least free from any *abrupt curves*. (...) The setting out of the curves on the ground is a work requiring considerable skill and exactness, and the manner in which this is performed affects the real efficiency of the Railway no less than it does the style and beauty of its appearance.“ *Report to the Directors of the Liverpool and Manchester Railway*, s. 173.

14 É. Zola, *Lidská bestie*, s. 67.

15 R. Musil, *Zmatky chovance Törlesse*, s. 9.

Někteří autoři na základě sporých popisů identifikují město s Hranicemi na Moravě, kde Musil docházel na vojenskou internátní školu.<sup>16</sup> Hranice skutečně leží na „trati do Ruska“, na někdejší *Nordbahn*, jejíž zrod zaznamenal o sedmdesát let dříve Nikolaus Lenau; identifikace s konkrétním geografickým prostorem ale interpretaci nijak neprospěje. Důležitější je, že přímé rovnoběžky kolejí protínajících krajinu předznamenávají téma matematiky a geometrie, které je v *Törlessovi* velmi významné; v téže úvodní pasáži je ještě zdůrazněno obrazem přednosta stanice, který vychází na nástupiště „v pravidelných intervalech“ jako mechanické figurky na orloji; současně jde však o takřka jediné určení místa, kde se děj této prózy odehrává. Stanice leží kdesi mezi Vídní (označovanou jen jako „sídelní město“) a Ruskem (které evokuje spíše dálku a odlehlost než konkrétní zeměpisnou polohu) na rovnoběžkách trati, které v obou směrech ubíhají bez konce přímo (*endlos gerade*), beze vztahu k místům, jimiž procházejí. *Malá stanice na trati* a s ní dějiště románu se pak jeví jako nahodilé, bezvýznamné místo, jako *náhodný bod na přímce*, který by mohl ležet kdekoli, aniž by tím samotnou přímkou nějak poznamenal.<sup>17</sup>

Lenauovo *pfeilgeschwindigkeit und schnurgerad* má protějšek i ve výtvarném umění – obraz J. M. W. Turnera s názvem *Rain, Speed and Steam – The Great Western Railway*, poprvé vystavený roku 1844 v Londýně. Rychlost figuruje v samotném názvu plátna; obrazu však dominují dvě tmavé rovné linie železničního viaduktu přes Temži, po němž projíždí vlak. Zatímco celý zbytek malby vyplňují nezřetelné kontury řeky, říčního břehu, krajiny a oblaků splývajících s párou z lokomotivy, temné přímky viaduktu z mlhy vystupují. Tyto přímé linie nejsou jen zvláštností jmenovaného obrazu, ale celého Turnerova díla, které zobrazuje nejčastěji vodní živel, zvláště Temži, s nahodilými, nerovnými, neregulovanými tvary břehů a vln. Řeky byly v předindustriální době hlavními dopravními tepnami a pro Temži v hustě osídlené Anglii to platilo obzvlášť. „Avšak neurčitost řeky,“ píše o Turnerově obrazu Simon Schama, „její jezerovitá *bezesměrnost*, jen podtrhuje nelítostnou ráznost železnice, která se nyní stává linií moci místo řeky.“<sup>18</sup>

---

16 Viz např. R. Grebeníčková, doslov in *ibid.*, s. 214.

17 Srov. A. Honold, „Leeres Land mit Schienensträngen und Bahnhofsvorstehern“, s. 165–167.

18 S. Schama, *Krajina a paměť*, s. 393.



Také říční doprava byla už na počátku 19. století modernizována nasazením parníků; i ty ale musely (alespoň prozatím) respektovat přírodní danost řeky. Železnice naproti tomu krajinou prochází po vlastní, výhradní infrastruktuře. Náhrada organické linie řeky, kterou sdílejí dopravní lodě s lidmi žijícími na břehu i s říčními živočichy, přímou a umělou linií železnice, je i tématem Kiplingovy povídky citované v úvodu, která končí smrtí krokodýla: líná a široká řeka je „spíš řetěz jezer než plynulý proud“,<sup>19</sup> kdežto směr vítězné železnice je jednoznačný a jasný.

Severní dráha císaře Ferdinanda, jejíž počátky zachytila Lenauova báseň, měla vliv nejen na urbanizaci Vídně a blízkého okolí. Radikální proměnou prošel i samotný Dunaj. Původně řeka tvořila v rovinách u Vídně meandry s lužními lesy a řadou vedlejších a slepých ramen: na mapě z poloviny 19. století vidíme, že první vídeňský železniční most ještě překonával Dunaj v původní nestálé, proměnlivé a „organické“ podobě. V letech 1870–1875 byl však tok řeky podroben radikální regulaci a za přesunů dvanácti milionů kubických metrů zeminy byl sveden do nového, takřka přímého průkopu, doplněného protipovodňovými hrázemi a překlenutého pěti novými mosty, z nichž tři byly železniční. Jak při slavnostním zahájení prací prohlásil hrabě Eduard von Taaffe, tehdy ve funkci ministra vnitra, z Vídně se mělo stát „emporium obchodu mezi Orientem a Okcidentem“ – proto byla zároveň podstatně zkrácena trasa lodní dopravy, zajištěna celoroční splavnost a zvýšena kapacita vodní cesty, která by jinak už nedokázala konkurovat železnici.<sup>20</sup> Řeka tak byla modernizována, racionálně a účelně přetvořena pro potřeby průmyslové doby. Pokud bychom parafrázovali známý text Martina Heideggera o technice, Dunaj byl (podobně jako Rýn v Heideggerově příkladu)<sup>21</sup> stanoven (*bestellt*) jako vodní tok a dopravní tepna, které byl zjedнан (*bestellt*) přímý, bezproblémový a stabilizovaný průchod vídeňským okolím a pod koridory železnic a silnic. Dunaji u Vídně byl brzy po příchodu železnice vnucen železniční charakter efektivní dopravní tepny: heslo *Recta sequi* zde bylo uplatněno s nemenší důsledností než u Severní a Jižní dráhy. Cestující, který dnes přijíždí do Vídně ve směru od Moravy přes jeden z železničních mostů, jasně vidí, že Dunaj pod ním teče doslova *schnurgerad*.

---

19 R. Kipling, *Knihy džunglí*, s. 180.

20 E. Király, „*Die Donau ist die Form*“, s. 56.

21 M. Heidegger, *Věda, technika a zamyšlení*, s. 15.

## 1.2 / Zbrklý útok na přírodu

Rozmach průmyslu a posléze i železnic v Británii proběhl oproti kontinentální Evropě s předstihem. Už v básni *And Did Those Feet in Ancient Time*,<sup>22</sup> kterou vydal William Blake v roce 1808 a která se pod názvem *Jerusalem* stala neoficiální hymnou Anglie, nacházíme kontrapozici „milé & zelené Země Anglie“ (*England's green & pleasant Land*) a „temných Mlýnů Satanských“ (*dark Satanic Mills*), které jsou standardně interpretovány jako první továrny s parními stroji, přestože možností se nabízí více. I v rámci ostrovního království však existovaly regionální rozdíly mezi silně průmyslovými a průmyslem dosud málo poznamenanými oblastmi. První dráhy vznikaly většinou v blízkosti uhelných dolů (nikoliv v hlavním městě jako v mnoha zemích) a železnice z Manchesteru do Liverpoolu vedla nejen přes vřesoviště, ale také hospodářsky intenzivně využívanou příměstskou krajinou. Rozrůstání železniční sítě během britské „železniční horečky“ čtyřicátých let však brzy zasáhlo místa od průmyslových oblastí vzdálená; ruku v ruce s tímto pronikáním ostřeji vyvstal (a byl konceptualizován) protiklad přírody a železnice, respektive přírody a celé sociálně-civilizační sféry.

Současně železnice získala (literárně) vlivné protivníky mezi básníky doznívajícího romantismu. Když měla ve čtyřicátých letech 19. století železniční trať dorazit do Lake District v severozápadním cípu Anglie, *poeta laureatus* William Wordsworth ostře protestoval – prostřednictvím sonetu. Jde o jeden z prvních veřejných environmentálních protestů a nejspíš i o nejcitovanější a akademicky nejzpracovanější případ odmítání železnice, na čemž má zřejmě podíl několik faktorů: kromě vlivu a proslulosti básníka, jeho identifikace s příslušným krajem, symbolického významu této oblasti (která dnes patří mezi nejstarší a největší národní parky Británie) a anglosaské jazykové a akademické hegemonie je to i širší kulturní kontext celého případu. Wordsworthův postoj může při zběžném pohledu připomínat dnešní fenomén NIMBY (Not In My BackYard),<sup>23</sup> kdy občané oponují dopravním či průmyslovým stavbám nikoli principiálně, nýbrž pouze v případě, že mají zasáhnout blízké okolí jejich domovů; interpretace relevantních Wordsworthových textů ukazuje, že tento postřeh není zcela nesprávný, nicméně celý

---

22 W. Blake, *The Complete Poetry and Prose*, s. 95–96.

23 S. Yoshikawa, „Railways, Tourism and Preservation in the Victorian Lake District“, s. 15–16.

problém je plastičtější. Wordsworthův protiželezniční sonet zároveň podle některých autorů představuje modelový příklad chápání přírody, který přetrvává i v současném enviromentálním myšlení.

Williamu Wordsworthovi, který byl už za svého života s jezerním krajem identifikován (stejně jako kraj s jeho osobou), se ve viktoriánské éře dostalo epiteta *Poet of Nature*. Ponechme stranou, že tato jeho literární identita byla udržována právě městskou kulturou, proti níž básník přírodu stavěl.<sup>24</sup> Významné je, že proti zásahu v podobě železnice se tu obrací autor, který si postupně vybudoval pozici „mluvčího“ přírody.

Už v roce 1814, poměrně dlouho před příchodem železnice, napsal Wordsworth dlouhou báseň *The Excursion*, která střídá popis samotářova putování s rozhovory a úvahami. V osmé části se pozastavuje nad překotným bujením průmyslových měst, která „zakrývají tvář země“, a nad „*outrage done to the Nature*“ (násilností páchanou na Přírodě). v rozhovoru s venkovským farářem pak říká: „*With you I grieve, when on the darker side / Of this great change I look.*“ (Truchlím s tebou, když na temnější stranu / této velké změny hledím).<sup>25</sup> Z cesty po severní Anglii a Skotsku, kterou Wordsworth podnikl roku 1833, pak pochází sonet *Steamboats, Viaducts, and Railways*,<sup>26</sup> který už se zmiňuje i o železnici. Parníky, viadukty a železnice zde sice stojí v protikladu k přírodě, nejde však o prostou kontrapozici. V prvních verších jsou tyto nové „pohyby a prostředky“ (*motions and means*) sice skutečně ve válce s básnictvím a jeho tradicí (*old poetic feeling*); ale navzdory tomu, že „maří nádheru přírody“, se v nich vyjevuje zároveň „prorocký smysl pro budoucí změnu“ (*prophetic sense / of future change*). Závěrečné šestiverší, v němž se subjekt obrací ke jmenovaným technickým výtvorům, tento vztah ještě více komplikuje:

In spite of all that beauty may disown  
In your harsh features, Nature doth embrace  
Her lawful offspring in Man's art; and Time

---

24 S. Hess, *William Wordsworth and the Ecology of Authorship*, s. 2–4.

25 W. Wordsworth, *The Complete Poetical Works*, s. 626. Srov. L. Denault. J. Landis, *Motion and Means*, kap. „Case Study: No Ground Secure: Wordsworth and Opposition to the Kendal and Windermere Railway“.

26 W. Wordsworth, *The Complete Poetical Works*, s. 314.

Pleased with your triumphs o'er his brother Space  
Accepts from your bold hands the proffered crown  
Of hope, and smiles on you with cheer sublime.<sup>27</sup>

Byť se všechna tato krása může zapírat  
ve vašich hrubých rysech, Příroda přesto objímá  
v lidských výtvorech své zákonité potomstvo; a Čas,  
potěšen vašimi vítězstvími nad jeho bratrem Prostorem,  
přijímá z vašich smělých rukou předkládanou korunu  
Naděje a usmívá se na vás se vznešeným souhlasem.

Krásu přírody je nesouměřitelná s podobu parníků, viaduktů, železnic či plodů průmyslu a inženýrství vůbec, ale tyto objekty stojí v protikladu k přírodě pouze esteticky. Nemohou dosáhnout krásy jezer, hor a dalších přírodních výtvorů; text nesdílí výše citované přesvědčení inženýrů čerstvě otevřené Liverpoolsko-manchesterské dráhy, kteří o dva roky dříve psali o kráse linie železniční trati, a příslušné objekty považuje zkrátka za ošklivé. Přesto je ale prohlašuje za „legitimní potomstvo Přírody“ a nechává je přírodou objímat; úsměv Času s jeho souhlasem či dokonce povzbuzováním (*cheer*) lze pak interpretovat jako dějinně optimistický výhled. Příroda může být ohrožována technikou ve svém konkrétním místním ztělesnění, například při bujení anglických průmyslových měst, ale jakožto přesahující princip zůstává nenarušena, protože i technická díla z ní vycházejí jako její potomstvo.<sup>28</sup> Je to představa blízká té, kterou v básni o jaru 1838 předložil Nikolaus Lenau: i při výstavbě rakouské *Nordbahn* se příroda reprezentovaná Jarem „usmívá na dílo sekery“ a básník se nevzdává naděje na „vytouženou nevěstu“.

O jedenáct let později, roku 1844, píše již čtyřiasedmdesátiletý Wordsworth o železnici znovu. Tentokrát už pro něj nepředstavuje legitimní potomstvo přírody, nýbrž bezohlednou a ničivou mocnost. Dne 16. října 1844 vyšel v londýnských konzervativních novinách *The Morning Post* Wordsworthův sonet nadepsaný *On the Projected Kendal and Windermere Railway* (O plánované Kendalsko-windermerské dráze). Tato krátká železnice

---

<sup>27</sup> Ibid.

<sup>28</sup> Srov. A. Ch. Heinemann, *Technische Innovation und literarische Aneignung*, s. 101.

měla odbočovat z již budované hlavní trati spojující průmyslovou oblast Manchesteru se Skotskem a končit u Windermerského jezera, největšího v Lake District i v celé Anglii. Wordsworth zahájil osamocenou kampaň, která měla stavbě dráhy zabránit:

#### ON THE PROJECTED KENDAL AND WINDERMERE RAILWAY<sup>29</sup>

Is then no nook of English ground secure  
From rash assault? Schemes of retirement sown  
In youth, and 'mid the busy world kept pure  
As when their earliest flowers of hope were blown,  
Must perish; – how can they this blight endure?  
And must he too the ruthless change bemoan  
Who scorns a false utilitarian lure  
'Mid his paternal fields at random thrown?  
Baffle the threat, bright Scene, from Orresthead  
Given to the pausing traveller's rapturous glance:  
Plead for thy peace, thou beautiful romance  
Of nature; and, if human hearts be dead,  
Speak, passing winds; ye torrents, with your strong  
And constant voice, protest against the wrong.

#### O PLÁNOVANÉ KENDALSKO-WINDERMERSKÉ DRÁZE

Což tedy není kout anglické půdy v bezpečí  
před zbrklým útokem? Plány na ústraní spřádané  
v mládí a uprostřed rušného světa držené v ryzosti,  
jako když jejich nejranější kvítky naděje byly odváty,  
musejí zhynout; jak by mohly přestát tuto pohromu?  
A musí tuto bezcitnou proměnu oplakat také ten,  
kdo zhrdá falešnou prospěchářskou vábničkou,

---

<sup>29</sup> W. Wordsworth, *The Complete Poetical Works*, s. 236.

vrženou nazdařbůh doprostřed otcovských polí?  
Zhať, co hrozí pod Orrestheadem, zářivá Krajino,  
skýtající se nadšenému pohledu odpočívajícího poutníka:  
Pros za svůj pokoj, nádherná romantiko  
přírody; i pokud budou lidská srdce mrtvá,  
mluvte, vanoucí větry; vy dravé proudy se svým silným  
a stálým hlasem, protestujte proti špatnosti.

Tady už příroda inženýrské dílo neobjímá: železnice je útokem, pohromou, hrozbou. Svým vpádem ohrožuje jednak evokovanou přírodu, krajinu a půdu; současně však vidíme, že maří určitou vizi lidského pobývání v této krajině, totiž život v ústraní a „nadšený pohled odpočívajícího poutníka“. Tomu všemu hrozí *rash assault* – unáhlený, zbrklý, prudký útok.

John Douglas Kneale upozorňuje na propracované rétorické strategie tohoto politického sonetu. Text promlouvá takřka výhradně prostřednictvím otázek a imperativů: proti třem otázkám v úvodním osmiverší stojí čtyři rozkazy v závěrečném šestiverší. Nenápadné příslovce *then* v úvodním verši poukazuje vně textu:<sup>30</sup> předpokládá předchozí události, na něž je sonet odpovědí, a implikuje časovou následnost: básník, který před lety díla techniky uznával za potomstvo přírody, jako by nyní po období přihlížení přehodnotil postoj a vydal z něj počet: „Což *tedy* není kout anglické půdy v bezpečí?“ Wordsworth tím navíc lokální kauzu rámuje jako kauzu národní; platformou jeho protestu ostatně není regionální tiskovina, nýbrž londýnský deník. Sonet končí klasickou figurou výzvy k boji, k němuž jsou atypicky vyzývány především přírodní síly. Obranu a boj zde přitom požaduje báseň, která je v dobovém diskursu sama obranou a bojem.<sup>31</sup>

Wordsworth neváhá povolát do boje samotnou přírodu, s níž se ztotožňuje: implicitně se zde předpokládá, že coby její „zástupce“ ví, co je pro ni dobré a proti čemu se má bránit. Podle Scotta Hesse zde stojíme na počátku tradice moderní environmentalistické rétoriky, která jako diskursivní strategii používá právě „vyvlastnění“ hlasu přírody.<sup>32</sup> Wordsworthův případ je podle něho modelovým příkladem obrany „přírody“, jejíž pojetí je

---

30 J. D. Kneale, *Romantic Aversions*, s. 101.

31 Ibid.

32 S. Hess, *William Wordsworth and the Ecology of Authorship*, s. 119.

ale sociálně konstruováno a ukotveno.<sup>33</sup> Básníkův protest proti železnici není ekologický v přísném slova smyslu; nehájí například rostliny a živočichy žijící v krajině, nýbrž její malebnost (*the picturesque*) a schopnost poskytnout ústraní, tedy určité lidské preference. Univerzalita přírody z předchozích textů už je pryč – jde přitom o jednotlivý případ, byť v národním zarámování, o kterém lze sotva tvrdit, že ohrožuje přírodu jako takovou: ohrožuje však estetickou a koneckonců i literární hodnotu konkrétního kraje, výsostného „prostoru poezie“, s nímž byl básník ztotožňován – *Wordsworth Country* je jedním z označení Jezerní oblasti<sup>34</sup> – a sám se ke sklonku života stal jedním z prvků utvářejících jeho identitu. Označení „NIMBY“ zde proto není tak docela nemístné. S tím, jak železnice rozšiřovala svou síť, se odlehlejší kraje stávaly dostupnými pro širší společenské vrstvy: *working class* podle Wordsworthových dopisů do *Morning Post* a dobovým politikům příslušný kraj zaplaví v přílišném množství a navíc nedokáže ocenit jeho estetickou hodnotu.<sup>35</sup> Zaznívá zde obava z masového turismu, který se skutečně začal rozvíjet s železnicí, díky níž dobrovolná mobilita přestávala být doménou elit či aristokracie. Jak ještě uvidíme, železnice de facto vytváří „přírodu“, do níž je možné si vyjet. Venkov a příroda je tak pro Wordswortha ohrožena primárně nikoli samotnou stavbou železnice, ale těmi, kdo po ní mohou přijet: městskými masami asociovanými s kapitalistickým utilitarismem.

Čtyřicátá léta 19. století, kdy se Wordsworth snažil čelit „zbrklému útoku“ a vyzýval k „opovržení prospěchářskou vábničkou“ železnic, byla ve Spojeném království obdobím nejpřekotnějšího a vpravdě „zbrklého“ rozvoje nového druhu dopravy. Tato *Railway mania*, která vyvrcholila v roce 1846, je považována za jednu z největších spekuláčních bublin v dějinách: vidina vysokých výnosů z železnic byla tak lákavá, že britský parlament jenom za inkriminovaný rok 1846 vydal soukromým společnostem koncese na 9500 mil (15 300 km) tratí. Za jediný rok tak byla schválena stavba drah,

---

33 „Přestože přírodu konstruujeme, existuje, jako bychom ji nekonstruovali“ – tak zní podle Bruna Latoura první „ústavní záruka“ modernity. *Nikdy sme neboli moderní*, s. 51.

34 Srov. název „Máchův kraj“ označující oblast mezi Ploučnicí a Kokořínkem, zavedený však teprve ve 20. století.

35 S. Hess, *William Wordsworth and the Ecology of Authorship*, s. 123; L. Denault. J. Landis, *Motion and Means*, kap. „Wordsworth’s Arguments Against the Kendal and Windemere Railway“. Viz též kap. „The green language“ in R. Williams, *The Country and the City*, s. 127–141.

jejichž délka se rovná současnému rozsahu britské železniční sítě; většina z nich pochopitelně nebyla nikdy postavena a „mánie“ skončila kolapsem a několikaletou stagnací. Mezi zasažené akcionáře tehdy patřil i Charles Darwin, John Stuart Mill nebo sestry Brontëovy.<sup>36</sup> Wordsworthův protestní sonet však spadá ještě do doby všeobecné železniční konjunktury. V roce 1833, z něhož pochází text *Steamboats, Viaducts, and Railways*, bylo ve Spojeném království v provozu 208 mil železničních tratí. Do roku 1844 stoupla délka sítě desetinásobně: na 2148 mil. Investovaný kapitál vzrostl dokonce dvacetinásobně: ze čtyř milionů liber šterlinků v roce 1833 na 77,5 milionu o jedenáct let později.<sup>37</sup> Kendalsko-windermerská dráha, proti níž Wordsworth marně protestoval, byla otevřena v dubnu 1847 a v provozu je dodnes.

---

36 A. Odlyzko, *Collective Hallucinations and Inefficient Markets*, s. 4–5.

37 *Ibid.*, s. 34.



### 1.3 / Linie moci

V listopadu 1865 se v literárním časopise *Sovremennik*, vedeném tehdy „básníkem-žurnalistou“<sup>38</sup> Nikolajem Někrasovem, objevila jeho poéma *Železnice* (*Železnaja doroga*),<sup>39</sup> napsaná o rok dříve. Není to zdaleka první ruský literární text tematizující nový způsob dopravy, ale žádný z předchozích nedosahuje jeho významu. V krátkém neveršovaném úvodu se malý Váňa ptá svého otce, kdo postavil železnici, po které, jak se ukáže, právě jedou. Otec mu odpovídá: „Hrabě Petr Andrejevič Kleinmichel, milánku“. Ústřední částí básně je snová vidina, v níž vypravěč Váňovi ukazuje, že ve skutečnosti dráhu nevystavěl hrabě, nýbrž ruští mužici. Báseň ovšem začíná popisem krajiny a idylického „podzimu, který se vydařil“, a teprve ve čtvrté strofě vyjde najevo, že pohled na krajinu byl pohledem z jedoucího vlaku, nadto za noci:

V přírodě nenajdeš stvůrnost. I mroucí  
bažinný mech, pně a hrboliny

jsou v měsíčním světle tak krásné a ztichlé,  
ve všem tu poznávám svou rodnou zem...  
železné koleje nesou mě rychle,  
myšlenky běží jak sen.

Нет безобразья в природе! И кочи,  
И моховые болота, и пни –

Всё хорошо под сиянием лунным,  
Всюду родимую Русь узнаю...  
Быстро лечу я по рельсам чугунным,

---

38 K Někrasovovu básnickému „programu“ viz V. Svatoň, „Denní chleba poezie“, in *Proměny dávných příběhů*, s. 177–183.

39 Originál: N. Nekrasov, „Železnaja doroga“, in *Sočinenija v trech tomach. Tom 2: Stichotvorenija i poëmy: 1861–1877*, s. 116–120. Český překlad: N. A. Někrasov, „Železnice“, in *Básně*, s. 623–628. Římskou číslicí odkazují na části, latinskou číslicí na verše básně.

Думаю думу свою...

(I, 11–16)

„*Duma*“, která může být úvahou, ale (vzhledem k tomu, co se v ní odehrává) také sněním, je jádrem poémy, a její neurčitý a současně jedinečný status je zdůrazněn skutečností, že se odehrává pod měsícem. S poznáním bývá sice spojováno tradičně sluneční světlo, v básni jde však především o poznání odvrácené tváře skutečnosti.<sup>40</sup> Scenérií celého výjevu zůstává příroda, ale záhy se ukáže, že jeho těžiště spočívá jinde:

Jak přímá cesta! Jde po náspech úzkých,

po mostech, po kolejích.

A všude kolem co kostí je ruských...

Víš, Váňo, kolik je jich?

Slyš! Teď se výkřiky rozlehly po venku,

skřípění zubů a hřmot.

Kdo tam? Jen stín běží po zmrzlém okénku...

Kdo přišli tu o život!

Прямо дороженька: насыпи узкие,

Столбики, рельсы, мосты.

А по бокам-то всё косточки русские...

Сколько их! Ванечка, знаешь ли ты?

Чу, восклицанья послышались грозные!

Топот и скрежет зубов;

Тень набежала на стекла морозные...

Что там? Толпа мертвецов!

(II, 17–24)

---

<sup>40</sup> Viz L. Zoreva, *Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum*, s. 81.

Následující strofy vyplňuje makabrní defilé mužiků, kteří zahynuli při stavbě dráhy. Dochází tu ke zvláštnímu křížení symbolických vztahů: v opozici ke kráse, svrchovanosti a harmonii přírody zde nestojí ani tak cizorodý prvek železnice jako spíše zuboženost mužiků. Zároveň však jsou venkované tradičně spjati se zemí (v tomto případě fyzicky i symbolicky – provádějí zemní práce a jejich kosti leží v zemi pod železnicí), a tedy i s přírodou. Poéma v tomto místě přechází do první osoby plurálu a promlouvá ve jménu mrtvých mužiků:

Se hřbety ohnutými  
žili jsme v zemljankách, jen hladu měli dost,  
mrzli a trpěli kurdějemi  
(...)  
Bratři! Vy sklízíte plod naší práce!  
My dávno ležíme zpráchnivěli.  
Zdali kdo vzpomene aspoň krátce?  
Či jste už zapomněli?

С вечно согнутой спиной,  
Жили в землянках, боролися с голодом,  
Мерзли и мокли, болели цингой.  
(...)  
Братья! Вы наши плоды пожинаете!  
Нам же в земле истлевать суждено...  
Все ли нас, бедных, добром поминаете  
Или забыли давно?...“  
(II, 33–36; 41–44)

Sugestivní nářky pěti tisíc obětí, které při stavbě „stály po kolena ve vodě“, pokračují přes několik dalších strof. Neústí však v žádnou odvetnou akci, ba ani v proctví pomsty či zúctování, jaké zaznívá například ve *Slezských tkalcích* Heinricha Heineho z roku 1847,

kteří tkají starému Německu „rubáš“ a „v rubáš ten třikrát prokletí“;<sup>41</sup> hlavním poselstvím jejich volání po spravedlnosti je to, aby další pokolení nezapomněla na plody jejich úmorné práce na stavbě dráhy. Na tyto hlasy opět navazuje vypravěč poémy, který nabádá Váňu, aby si vážil mužika za jeho pracovitost. Se zapískáním vlaku se vidina rozplyne a třetí a čtvrtá část básně je tvořena rozhovorem mezi vypravěčem, Váňou a jeho otcem generálem, který prací lidu pohrdá („Ve Vídni [jsem] navštívil svatého Štěpána./ Nuže... to podle vás lidu je um?“)<sup>42</sup> a chce po vypravěči, aby vystrašenému Váňovi ukázal také „světlejší stránku“ věci. Ta je opět představena ve formě „vidění“: tentokrát už není zmiňováno měsíční světlo, což můžeme chápat jako kontrast „světlé stránky“ vůči morbidním výjevům v měsíční noci. V této závěrečné vidině – která je ovšem také jen vidinou – nádeníci dostávají dlužné nedoplatky a s veselým křikem se rozbíhají po čerstvě dokončené trati. Báseň tedy nenapadá železnici jako takovou, naopak v ní vidí obdivuhodné dílo; je především obžalobou otrěsných poměrů, v nichž vznikla.

Tak jako v předchozích textech je zde železnice spojena s násilím; tentokrát však nikoliv s násilím vůči přírodě, ale spíše s násilím sociálním. Záhy se totiž ukazuje, že krajina zde plní pouze funkci kulís. Důležitý moment je, že v této scénérii vystupují venkované, ovšem při stavbě železnice, tedy díla zcela odlišného od cyklických, na přírodě závislých polních prací. I v Někrasovově poémě je železnice rovnou, bezohlednou linií, která prochází organickými tvary přírody; příroda však není aktivním činitelem a po úvodu básně ustupuje do pozadí. Rozhodující tu tedy není ani tak průchod krajinou jako symbolický průchod mocenské linie organickým tělem svých obětí.

Moc a příkoří je tu není spojeno primárně s obchodem, průmyslem a ziskem, jako je tomu bývá Anglii a západní Evropě, ale s politickou autokracií (přestože se v závěru básně mihne i postava *kupčiny*, obchodníka). Byla to stavba státní dráhy, nikoli ještě průmysl, co svedlo nádeníky z různých oblastí dohromady a spojilo je v masu. V Ruském impériu poloviny 19. století ještě neexistovala velká industriální centra, jaká už na počátku století rostla v Anglii a o něco později na kontinentu; oproti železnici dorazila masová industrializace do Ruska s větším časovým odstupem. Její pozdější rozvoj byl poměrně rychlý: v románu *Petrohrad* Andreje Bělého z roku 1913 už je Rusko vykreslováno jako

---

41 H. Heine, „Slezští tkalci“, in *Výbor z díla*, sv. I, s. 488.

42 „Видел я в Вене святого Стефана, Что же... всё это народ сотворил?“ (III, 11–12).

země průmyslu: „Petrohrad svírá kruh mnohokomínových továren“ a na několika místech se zde opakuje obraz „lidské mnohonožky“, několikatisícových zástupů dělníků valících se po „předměstských polích Moskvy, Petrohradu i Saratova“. <sup>43</sup> I v těchto metropolích však začala růst skutečná průmyslová předměstí teprve po Někrasovovi. V roce 1860 tvořili průmysloví dělníci necelé procento veškerého obyvatelstva Ruského impéria, zatímco zemědělství živilo téměř devět desetin obyvatel. Ani v následujících letech pozvolných reforem se tato situace nijak dramaticky neměnila: zrušení nevolnictví v roce 1861 neznamenalo zrušení pravidel, která znemožňovala naprostě většině ruských venkovanů opuštění jejich vesnice a hledání práce jinde, například ve vznikajících průmyslových oblastech. Intenzivní industrializace Ruska spojená s masivní těžbou uhlí, metalurgií a další vlnou výstavby železnic přišla až v éře začínající rokem 1889, kdy se náčelníkem železničního odboru ministerstva financí (a později i ministrem a předsedou rady ministrů) stal Sergej Witte, potomek německého šlechtického rodu, v mládí železniční funkcionář v Oděse a později horlivý propagátor industrialismu a státních pobídek západoevropskému kapitálu. <sup>44</sup> Ještě v roce 1895 nicméně Witteho ministerstvo financí (na rozdíl od carské policie) popíralo existenci proletariátu v Rusku. <sup>45</sup>

Význam Někrasovovy *Železnice* tedy spočívá i v tom, že jde o první významnější ruské literární dílo, ve kterém figurují pracující masy – byť jako *tolpa mertvecov* (chumel umrlců). Tuto skutečnost později vyzdvihoval jeden z literárněhistorických doyenů sovětské éry Kornej Čukovskij. Ve svém opusu *Masterstvo Někrasova* (Někrasovovo mistrovství, 1952) porovnává poému se staršími ruskými texty o železnici – s exaltovanou ódou Stefana Ševyrjeva při otevření Carskoselské dráhy (1842) a s básní Afanasije Feta *Na železnoj doroge* (Na železnici) z roku 1860, která do ruské poezie vnesla topos vlakového interiéru a erotické přitažlivosti. S jeho závěrem, že oproti *Železnici* jde o díla značně plochá, <sup>46</sup> lze souhlasit: Někrasov na několika stránkách syntetizoval dramatický kontrast „hlasu lidu“ a „hlasu elit“ představovaného generálem, didaktický prvek i přírodní motivy. Problematičtější už jsou Čukovského pochvalné pasáže o tom, že Někrasov zobrazuje

---

43 A. Bělj, *Petrohrad*, s. 66–67.

44 H. Rogger, *Russia in the Age of Modernisation and Revolution 1881–1917*, s. 100–104.

45 *Ibid.*, s. 105.

46 K. Čukovskij, *Masterstvo Nekrasova*, s. 598.

třídní nenávisť:<sup>47</sup> v textu nacházíme generálovo pohrdání mužiky, ale jejich hněv se proti elitám neobrací. Tyto elity navíc dosud nepředstavují kapitalisté, nýbrž stát, v jehož gesci je železnice stavěna. I tak ovšem Někrasovova masa bezejmenných „lidí práce“ v některých ohledech ideovou funkci proletariátu naplňuje: jde o „mužiky všech ruských národů“, vykořeněných námezdných dělníků odtržených od svých domovů. Čukovského jednostranné závěry však umožňují lépe pochopit, jak zásadní byla Někrasovova báseň o stavbě železnice pro pozdější imaginárium sovětské kultury. (V kapitolách 2.3 a 5.2 uvidíme, že podobně vlivným ruským textem, v němž se staví železnice, bylo Gorkého drama *Barbaři*.) K Někrasovově *Železnici* se marxističtí kritici často vraceli: platí to už pro Georgije Valentinoviče Plechanova, považovaného za svorník mezi *raznočinci* – ruskou radikální inteligencí – a pozdějšími marxisty formulujícími oficiální linii sovětské kultury. Plechanov ve svém článku vydaném roku 1903 v Ženevě vzpomíná, jak mocně za jeho studií působila *Železnice* na radikálně naladěnou mládež:<sup>48</sup> kvůli jejímu politicko-sociálnímu náboji byli mnozí radikálové ochotni stavět Někrasova dokonce i nad Puškina, třebaže Plechanov střízlivě uznává, že Někrasovův talent je podoben spíše sekeře: užitečnému nástroji, který však dokáže jen hrubě opracovávat.<sup>49</sup> Někrasov je podle něho v každém případě klíčovou postavou „společenského sebeuvědomění“ epochy, která vrcholí vstupem proletariátu na scénu dějin.<sup>50</sup>

V Někrasovově básni není jmenována konkrétní železniční trať; uvádí nás na bezejmenné místo v ruské krajině. Z několika indicií je však evidentní, že se vztahuje k železnici z Petrohradu do Moskvy, nejstarší (a dosud nejvýznamnější) meziměstské železniční trati v Rusku, která byla po smrti cara Mikuláše I. roku 1855 nazvána jeho jménem – *Nikolajevskaja železnaja doroga*. V době vzniku básně ostatně existovala v zemi jen jedna další hlavní železnice, o několik let novější Petrohradsko-varšavská dráha, postavená mimo jiné ze strategických důvodů snadnější pacifikace politicky neklidného Polska a dostupnosti vojenských pevností na Visle.

---

47 Ibid., s. 603.

48 G. V. Plechanov, „N. A. Někrasov“, s. 508.

49 Je příznačné, že Plechanov volí (s odvoláním na Bělinského) obraz *sekery*, kovového nástroje. Srov. kapitoly 1.5 a 5.2 této práce.

50 G. V. Plechanov, „N. A. Někrasov“, s. 496.

I o trati z Petrohradu do Moskvy, stavěné v letech 1842–1851, platí, že šlo ve své době o velmi velkorysou stavbu. Car Mikuláš I. jí přikládal značný význam a její otevření bylo považováno za poslední z jeho velkých úspěchů. Čtyři roky po carově smrti, v roce 1859, byl na náměstí sv. Izáka v Petrohradě odhalen monumentální pomník, jemuž vévodí Mikulášova jezdecká socha; jeho kůň se vzpíná, takže celá několikatunová plastika spočívá pouze na dvou zadních koňských nohách. Na mramorovém fundamentu jsou k vidění čtyři basreliéfy, které zobrazují čtyři carovy významné státnické činy. Jejich výčet je výmluvný: v chronologickém pořadí jde o potlačení povstání děkabristů (1825), potlačení lidových povstání při epidemii cholery (1831), vyznamenání Michaila Michajloviče Stěpanského, autora *Sbírky zákonů Ruského impéria* (1832) a konečně otevření Verebjinského viaduktu na železnici z Petrohradu do Moskvy (1851). V popředí posledně jmenovaného reliéfu vidíme cara Mikuláše, hraběte Kleinmichela a další státní funkcionáře, v levém rohu potom tisíci se dav. Akt otevření železnice je tu postaven do řady „slavných činů“ společně se státními represemi. Někrasov, skrze časopis *Sovremennik* spojený se sympatiemi vůči děkabristům, tedy svou reinterpetací významu železnice v carův neprospěch ťal do centra ustavující se mocenské imagologie; o rok později bylo ostatně vydávání *Sovremenniku* poněkolkáté ukončeno cenzurou, tentokrát natrvalo.

Příměst železniční linie je zdůrazněna i v Někrasovově básni (II, 17). *Maxima Recta sequi*, o níž byla řeč v souvislosti s básní Nikolause Lenaua – anebo „přímočaré železniční myšlení“<sup>51</sup> z Bělého *Petrohradu* – byla v případě železnice cara Mikuláše uplatňována s nemenší důsledností jako o něco dříve na trati z Vídně do Haliče a z Manchesteru do Liverpoolu. Následkem toho trať minula i tak významné město (pokud ne obchodně, pak přinejmenším symbolicky), jako je Novgorod, a vede převážně velmi řídké osídleným územím; jediným větším městem na 640 km dlouhé trase je Tver.<sup>52</sup> Snaha o maximální příměst však projektanty i v převážně rovinaté krajině postavila před terénní překážky, které si vyžádaly obrovské přesuny zeminy a několik na svou dobu velmi odvážných mostů – zejména Verebjinský most zobrazený na basreliéfu.

K osudu tohoto mostu se váže v Rusku i mimo Rusko zlidovělá legenda, která ukazuje, s jakými motivy se stavba železnice spojovala v dobové imaginaci. Dřevěná

---

51 A. Bělyj, *Petrohrad*, s. 72.

52 K podrobnostem trasování viz R. M. Haywood, „The ‚Ruler legend““.

konstrukce mostu brzy po carově smrti dosluhovala a navíc k němu vedla rampa s neúměrným stoupáním, které si vyžadovalo buď rozpojování těžkých vlaků na více částí, nebo příprež dalších lokomotiv, což působilo nejen dopravní komplikace a nízkou efektivitu, ale také poměrně časté nehody. Po několikaletém hledání řešení byl roku 1880 kritický úsek nahrazen obchvatem, který stoupání zmírnil, a most vyvedený na basreliéfu byl opuštěn. V následujícím desetiletí se objevila legenda, která vysvětlovala toto jediné větší vychýlení z jinak téměř přímého směru následovně: při projektování dráhy přinesli caru Mikuláši mapu, aby zakreslil její trasu. Car vzal tužku a podle pravítka nakreslil dokonale přímou spojnicí Petrohradu s Moskvou – potud první část legendy, která dokázala fungovat samostatně. Další část však přidává podstatný detail: v místě, kde levá ruka přidržovala pravítko, přečnival carův prst do mapy, a pravá ruka ho obkreslila. Co nakreslil car, muselo být provedeno, a tak vznikl „Verebjinský obchvat“.

Neuváděl bych tuto příhodu, kdyby tak ilustrativním způsobem nezakořenila v obecném povědomí, a to navzdory tomu, že její „plná verze“ je vysloveně kontrafaktuální: železnice přes Verebjinskou rokli *byla* naplánována a vybudována v přímé linii, kdežto obchvat byl pozdějším nouzovým řešením, které nicméně přetrvalo až do roku 2001. Texty, které legendu uváděly na pravou míru, vznikaly ještě v devadesátých letech 20. století,<sup>53</sup> kdy byla připravována přestavba magistrály pro vysokorychlostní provoz, což znamenalo návrat do původního koridoru a stavbu nového Verebjinského mostu v místě starého. Kratší, méně bizarní verze legendy, v níž figuruje pravítko, nikoli však carův prst, pronikla i do mnoha seriózních zahraničních publikací, tu s upřesňujícím komentářem, tu bez něho.<sup>54</sup> Jak ale upozorňuje Richard M. Haywood, rozhodnutí minout Novgorod a držet se přímé linie bylo výsledkem několikaletých projektových příprav; zejména v anglosaských zemích podle něj legenda sloužila diskursivním strategiím, které bychom dnes mohli označit za orientalistické: ukázat Rusko jako zemi, kde nevládne rozum, ale svévole.<sup>55</sup>

Také „plná verze“ legendy s prstem prokázala obdivuhodnou životnost: když se roku 2001 železnice přes Verebjinskou rokli konečně dočkala napřímení, mnohá

---

53 Viz A. S. Nikolskij, „Legendy i jav‘ vereb‘inskogo obchoda“.

54 Viz např. O. Matthesius, *Russische Eisenbahnpolitik im XIX. Jahrhundert, 1836–1881*, s. 25.

55 R. M. Haywood, „The ‚Ruler legend‘“, s. 642.



západoevropská média tuto legendu připomněla, a britský deník *Guardian* dokonce napsal, že „Carův prst byl odříznut“.<sup>56</sup> Dnes takové články svědčí spíš o vnímání Ruska v západní Evropě; samotná legenda však dokresluje, jak byla ve své době chápána železnice, ať už v Někrasovově básni, na oficiálním basreliéfu nebo v lidovém vyprávění: jako skutečná linie moci.

---

56 K. O'Flynn, „Tsar's Finger sliced off on the Moscow express“, in *The Guardian*, 24. 10. 2001.

## 1.4 / Krajina vzhůru nohama

„Je-li Neruda někomu kongeniální z moderních lyriků, pak jest to ruský Někrasov,“<sup>57</sup> napsal na sklonku 19. století Jaroslav Vrchlický v úvodu k soubornému vydání Nerudovy poezie; „tomu jest Neruda mnohem bližší svou hořkostí a trpkostí, svou přísnou vážností v sujetech sociálních a národních“. Dokládáním společných rysů a analogií v díle a biografii obou autorů se zabývali mnozí slavisté.<sup>58</sup> Můžeme k nim jednu připojit: Neruda i Někrasov patří ve svých zemích mezi první významné autory, kteří zobrazují výstavbu železnice v mimoměstském prostředí, v otevřené krajině, a to především se zájmem o situaci stavebních dělníků, tedy těch, kdo ji skutečně fyzicky budují.

Na Nerudově fejetonistické próze *Trhani* z roku 1872 bychom mohli některé ze společných rysů s Někrasovem doložit a jiné naopak zpochybnit. *Trhani* s mírně ironickým podtitulem „Studie dle znalců“<sup>59</sup> sice nepostrádají trpké vyznění, chybí tu však víze budoucnosti a s ní spojený patos; jde o text, který velmi výrazně pracuje s humorem, a s výjimkou závěrečné kapitoly tu lze sotva mluvit o „přísné vážnosti“, přestože ani zde se stavba železnice neobejde bez obětí na lidských životech.

Naprostou většinu textu *Trhanů* tvoří etnografické výjevy a epizody ze života stavebních železničních dělníků, jejichž označení dalo textu jméno. Šlo o vznikající kočovný proletariát, často s celými rodinami, který migroval za prací na místa, kde se v danou dobu budovala železnice. Jejich naprostá vykořeněnost je vede k ubohému, nezabezpečenému životu, který však zároveň nepostrádal určitou veselost a družnost, podněcovanou zejména alkoholem, a také „stavovskou“ hrdost, vyjadřovanou v argotické mluvě či v písních a koncentrovanou v Nerudou citovaném heslu „*Heimatlos macht gottähnlich*“ („Bezdomoví připodobňuje Bohu“).<sup>60</sup> Spíše než na tento reportážně pojatý

---

57 J. Vrchlický, „O poesii Jana Nerudy“, in J. Neruda, *Sebrané spisy*. Díl XII: Básnické spisy, s. XXIV.

58 Viz J. Honzík, „Neruda a Někrasov (k typovému příbuzenství obou básníků)“, s. 13–19.

59 K podtitulu a příbuznosti *Trhanů* s dobovým žánrem „fyziologií“ partikulárních společenských typů, rozšířených zejména ve francouzské a ruské literatuře, viz M. Mravcová, „Trhani v české literatuře a ve filmu“, in V. Macura, R. Pohl (eds.), *Osudový vlak*, s. 71–75. Srov. též M. Krejčířík, *Po stopách našich železnic*, s. 89.

60 J. Neruda, *Trhani*, s. 13.

kaleidoskop drobných příběhů v ústředních pasážích *Trhanů* se však zaměřím jednak na začátek celého textu, jednak na jeho konec.

V krátké úvodní expozici je naznačena radikální změna, jakou přináší příchod železnice na západočeský venkov:<sup>61</sup>

Zimnice se rozechvěla krajinkou. Dříve tu bylo tak ticho, tak dumno! Veřejná silnice je až tamhle za modravými horami, po bídné polní cestě ploužily se jen povozy domácích, celá dědina byla čistě svoje a stráně lesy porostlé chránily ji přede vším cizím. Kupující řezník, prodávající židovka, bludný flašinetář byli jediní, kteří sem z ciziny zavítali. (...) Najednou se však děly věci divné!<sup>62</sup>

Popis venkovského prostředí před příchodem železnice je tu redukován na dva nejdůležitější rysy: špatné dopravní spojení a absenci cizích vlivů – tedy na dva atributy, které od základů proměňuje příchod železnice (poté co byla „ve Vídni povolena“). Ve vesnické hospodě se najednou objevují „trhani“, tedy „samí cizí mužští, vousatí, osmahlí, silní“, kteří se sešli z různých částí Evropy, kde se zrovna stavěly železnice – z Rumunska nebo z Gotthardského tunelu ve Švýcarsku.<sup>63</sup> Zejména „tuneláci“, kteří pracovali na ražbě tunelů, přicházeli na stavby v celé střední Evropě nejčastěji z Itálie. Jak upozorňuje železniční historik Mojmír Krejčířík, při stavbě tunelů Pardubicko-liberecké dráhy, odkud mnozí dělníci přešli právě do západních Čech, „museli [stavebníci] Kleinové povolát italské dělníky ze Semmeringu, protože obyvatelé z okolí považovali odstřely v nepřístupné soutěsce u Semil a v tunelech za dílo d'áblovo a odmítali na stavbě pracovat“.<sup>64</sup> Přítomnosti Italů odpovídá také nápis na provizorní dělnické šenkovně: „*Ospitale degli incurabili*“ (Nemocnice nevléčitelných), který, jak čtenář pochopí v závěru, mate tím, že je současně ironický i doslovný. Na místě začíná vznikat improvizovaná dočasná osada obývaná lidmi bez kořenů, opět v jasném protikladu

---

61 Jako pravděpodobný zdroj Nerudových informací se dle časových a místních indicií jeví stavba trati Plzeň – Cheb, uvedené do provozu na počátku roku 1872. První vydání *Trhanů* je z téhož roku.

62 J. Neruda, *Trhani*, s. 9.

63 V *Trhanech* zaznívá ironicky nepřesná narážka na tento tunel, stavěný v sedmdesátých letech 19. století: „když se vrtalo Švýcarsko z Francouz do Netálie“ (s. 10).

64 M. Krejčířík, *Po stopách našich železnic*, s. 87.

k usedlé vesnici: „Také jméno má již osada ta – jmenuje se ‚Australie‘. Nehledej ji na mapě, zvědavče! Vystoupila náhle z moře a zapadne zase do moře, jako ty běsně si hraje ostrovy v Tichém moři.“<sup>65</sup> Domnívám se, že jméno „Australie“ tu není zvoleno náhodně: název osady, který odkazuje na kontinent zastupující v evropském prostředí „zemi protinožců“ či „druhý konec světa“, ještě více akcentuje výše uvedené protiklady a takřkájící obrací krajinu vzhůru nohama. V každém případě přináší železnice na venkov dosud nepoznanou utilitárnost a nestálost, která se projevuje tím, že se stavitelům dráhy vyplatí vybudovat provizorní obydlí a potom je opět opustit. Tato dočasnost a jednorázovost kontrastuje s cyklickým a neměnným životem sedláků, kteří v textu ovšem nevystupují jakožto postavy a jsou zmiňováni jen v souvislosti se strachem, aby stavba nerozdělila či neznehodnotila jejich polnosti.

Vedle zpřevrácení starých pořádků je tu však ještě jedno význačné téma spojované se železnicí: lidská smrt. Případy úmrtí jsou zde podány s výjimečnou stručností – žádný z nich v textu nepřesáhne několik řádků a lidským úmrtím není věnováno více prostoru než uhynutí feny hlavního inženýra, zakopané do železničního náspu. Platí to i o sebevraždě trhana Vašíčka, nespravedlivě nařčeného z krádeže, který se oběsil „deset sáhů od trati“, zcela dle předpisu,<sup>66</sup> a to poněkud groteskním způsobem, totiž na keři, který byl nižší než sám sebevrah; není těžké si domyslet, že vzrostlé stromy byly v celém okolí pokáceny pro potřebu stavby a na otop.

Závěrečná kapitola celého krátkého textu se od devíti předchozích výrazně odlišuje nejen časovým odstupem několika let, ale také použitím první osoby singuláru; teprve na tomto místě vstupuje do textu vypravěč. Trať je dobudována, osada opuštěna a vypravěč cestuje po nové trati z Německa do Čech. Spolucestující inženýr ho upozorňuje, že budou projíždět okolo strážního domku, kde mohou zahlédnout jednoho z protagonistů předchozích črt, trhana Komárka:

„Uvidíme teď jeho nebo jeho ženu. Počítejte ještě čtyry domky, v pátém hlídá on.“

„Jeden,“ a vystrčil jsem hlavu. „Druhý – třetí – čtvrtý – už ho vidím!“

---

<sup>65</sup> J. Neruda, *Trhani*, s. 13.

<sup>66</sup> *Ibid.*, s. 36.

Stál, salutoval, vypadal v ranním šeru jako mrtvý. Okno domku bylo dokořán, v světnici hořela lampička u malé rakve, na rakvičce ležela žena, políbila právě mrtvolu.<sup>66</sup>

Jen to kolem nás kmitlo. Zahalili jsme se do svých plédů, ranní vzduch byl tak chladný.<sup>67</sup>

Těmito řádky celý text končí. Jaký prostor ponechává tento mysteriózní závěr pro interpretaci a co vypovídá o železnici? Podcenit bychom neměli větu „Jen to kolem nás kmitlo“. V jejím světle nabývá na významu zmíněná stručnost a sekvenčnost Nerudova textu, včetně úsečných pasáží zobrazujících lidskou smrt. Rychle se střídající epizodické scény v celém předchozím textu v určitém ohledu „předem“ odpovídaly letnému vidění cestujícího z vlaku; ne snad co do kusých vědomostí o tom, co bylo spatřeno, ale v tom, že i lidský život a smrt jsou něčím, co se jen mihne, zatímco vlak uhání dál. „Zimnice se rozechvěla krajinkou“, zněla první věta *Trhanů*: jako by s nimi přišlo do krajiny nejen vykořenění, ale také nový, „letný“ pohled na smrt. Jde o motivy, na které ještě opakovaně narazíme (viz kap. 3), a na tomto místě je tedy nechávám prozatím pouze naznačené.

---

<sup>67</sup> Ibid., s. 46.

## 1.5 / Hadi v horském lese

V období evropského *fin de siècle* už je železnicemi protkán téměř celý kontinent. Napojení na evropskou železniční síť mají i tak odlehlé regiony, jako je Galicie, Peloponés nebo Moldávie. V oblastech koncentrace průmyslu a obyvatelstva, kde už je nový způsob dopravy postupně domestikován, nebudí pokračující zahušťování železniční sítě takovou pozornost jako v místech, do kterých železnice teprve proniká: pro kraje, které tradičně ležely stranou obchodních stezek a hospodářského dění, je příchod železnice citelnějším zásahem a železnice je tu konfrontována s divočejší, neprostupnější přírodou a také s archaičtějšími způsoby života než v metropolitních a industriálních oblastech. Tato skutečnost přitahovala pozornost autorů, kteří tak mohli i po několika desítkách let přítomnosti železnice sledovat „střet přírody s civilizací“ – tak jako v povídce *Bitva*,<sup>68</sup> kterou v roce 1895 napsala Olha Kobylyjanska.

Kobylyjanska je jednou z předních postav ukrajinského modernismu, který se snažil odpoutat ukrajinskou literaturu od přílišné služebnosti „národní“ otázce. Svá první díla ostatně psala v němčině, a to i proto, že – jak sama vzpomíná – „železnice tehdy ještě nejezdily a knihovny nebyly“,<sup>69</sup> takže ukrajinské či ruské knihy byly v její rodné Bukovině téměř nedostupné. Zároveň je však autorkou přiznaně „provinciální“ – v tom smyslu, že naprostá většina jejího díla se vztahuje ke kraji, odkud pocházela, tedy k oblasti tehdejšího Bukovinského vévodství, nejvýchodnější korunní zemi Habsburské monarchie, která je dnes rozdělena mezi Rumunsko a Ukrajinu.

V Černovicích, hlavním městě Bukoviny, fungovala železnice už od roku 1866, ale teprve v závěru 19. století bylo v Bukovině postaveno několik lokálních drah včetně trati přes spisovatelčino rodné město Gura Humorului, která se později stala součástí jedné z nemnoha železnic překonávajících hlavní karpatský hřeben. Ve většině próz Olhy Kobylyjanské je věnován značný prostor popisu divoké přírody bukovinských Karpat s jejími táhlými hřebeny, úzkými údolními, „mořskými oky“ jezer a hlavně neobyčejně bujnou, místy dosud pralesní vegetací. V *Bitvě* se tato příroda stává hlavní postavou –

---

68 O. Kobylyjanska, „Bitva“, in *V zelených horách*, s. 143–169. Čísla v závorkách u následujících citací odkazují na stránkování českého vydání.

69 O. Kobylyjanska, „Pro sebe samu“, in O. Kysilevska-Tkač, *Zbirnyk na pošanu*, s. 18.

v ukrajinské literatuře poprvé,<sup>70</sup> nicméně *Bitva* svým významem a jedinečností národní rámec překračuje. Tak jako v mnoha dalších prózách je i v *Bitvě* věnována pozornost Huculům, horalům považovaným nejčastěji za subetnikum Ukrajinců; ti zde však vystupují jako kolektiv, nikoli jako individuální hrdinové. Úvodní pasáže povídky evokují obraz přírody bukovinských Karpat:

Vrch tu stojí vedle vrchu v němé velikosti, v úboru smrkových lesů.

Ty vrchy mají různé tvary, tyčí se do nebes, stojí tak nehybně tisíce let; tropí si smích z každé změny, jež se odehrává před jejich očima, kochají se ve vlastní kráse, vědomy si svého věčného trvání...

Zde všude vládlo tajemné ticho. Zde kralovala nádhera vegetace, krása v barvách květeny a na horách bylo takové bohatství zeleně, že na člověka až padala tíseň.  
(143–144)

Obraz tichých, lidskou aktivitou nedotčených hor je stupňován přirovnáním k chrámu, tedy (poněkud paradoxně) k výsledku lidské činnosti. Díky tomuto motivu však může povídka vyhrotit kontrast mezi tichou přírodou-chrámem a hlučnou a utilitární civilizací, která do textu vstupuje v podobě železnice, přesněji ve formě cizorodého zvuku píšťaly: „Když hvizd lokomotivy po prvé rozřal vzduch údolí, skrytého ve stěnách vrchů, cosi jako blesk projelo staletými stromy na horách.“ (145)

První konkrétní lidskou aktivitou je v povídce úder dřevorubecké sekyry do starého smrku. Jeho kmen je navíc porostlý houbami, což ještě zdůrazňuje bujnost a organičnost přírody oproti lidským výtvorům. Vzápětí následuje také první pronesené lidské slovo: „zvolna a výrazně pronesené slovo „Porazit!““, které v tichém lese opět rezonuje jako v kostele (145). Poté už se schyluje k vlastní „bitvě“:

Po trati, vedoucí úzkým údolím, jejíž kolejnice se jako stříbrní hadi vinuli v koketních křivkách podle potoka, přijel nákladní vlak.

Nepřátelský sykot, pronikavý, otřásající hvizd oznámil jeho příjezd.

---

70 O. Kysilevska-Tkač, „Tam, de narodylasja „Bytva““, in *Zbirnyk na pošanu*, s. 79.

Zastavil se v nevelké vzdálenosti před koncem trati, supivě oddechoval a vztekle vyřázel vzhůru černé kotouče dýmu.

Přivezl nepřítele.

Vystoupil z vlaku. (147)

Následuje patetický popis obou „nepřátelských stran“, tedy horského lesa a dřevorubců dorazivších po právě dostavěné železnici, a následně už samotný střet v podobě kácení lesa, ztěžovaného nepřístupným terénem, drolící se křemenitou půdou, kluzkým mechem a hmyzem. Jak příroda, tak železnice jsou zde antropomorfizovány:<sup>71</sup> stromy vidí a slyší, „bodají do obličeje, trhají vlasy“, zatímco lokomotiva „netrpělivě supí“. „Oduševnění“ lokomotivy se zde kříží s její mechanickou povahou. Toto napětí mezi mechaničností a „oživlostí“ je pro Kobyljanskou typické: zjednodušeně lze říci, že její huculští hrdinové mají tendence k panvitalismu (Hucul z povídky *Příroda* přisuzuje duši například hodinkám),<sup>72</sup> zatímco u hrdinů spojených s městem mohou i živé bytosti budit dojem mechaničnosti (vojenský orchestr v povídce *Mužik* působí dojmem mechanismu a díla „výcviku a násilí“).<sup>73</sup> Antropomorfní vidění lokomotivy a posléze dalších strojů a náčiní tak odpovídá převládajícímu hledisku, z něhož je obraz bitvy líčen, tedy hledisku „přírody“. Kobyljanska však nezachází tak daleko jako Wordsworth o půlstoletí dříve a nepřivlastňuje si její „hlas“.

Násilí invazivní civilizace a její protiklad k organičnosti se projevuje i v dalších obrazech, zejména v seřiznutí mladých stromků do téže délky a osekání větví: civilizace přicházející s železnicí je tak ukázána jako unifikuující síla potírající jedinečnost, a to násilným způsobem: do „hlav velikanů“ jsou zatloukány železné skoby a řetězy je svázaly „tak těsně, že se jim železo zařezávalo do těla, s něhož byla sedřena kůže, a místy až

---

71 Srov. I. P. Smirnov, J. R. Döringová-Smirnovová, „K sémantice ruského realismu (1840–1880)“.

Smirnovovi na materiálu ruské a evropské literatury rozlišují primární kultury (zde zastoupené realismem) s antropocentrickým modelem světa a sekundární kultury s modelem antropomorfním (romantismus, symbolismus). Jako jeden z příkladů charakterizujících primární kulturu uvádějí Někrasovovu poému „Železnice“. Naopak Kobyljanské „Bitva“ by v tomto modelu byla projevem kultury sekundární.

72 O. Kobyljanska, „Příroda“, in *V zelených horách*, s. 36.

73 O. Kobyljanska, „Mužik“, in *V zelených horách*, s. 54.



vytékala krev“ (156). Z některých kmenů je pak stavěna cesta do míst, kam už železnice nedosáhla, a stromy jsou tak přinuceny stát se pomocníkem svého nepřítele.

Karpatský les bitvu s civilizací prohrává. Rostlé ustupuje vyrobenému. Dřevo podléhá v bitvě se železem – sekyra, skoby, řetězy a nakonec pila, to všechno jsou zařízení ze stejného materiálu jako železnice. Symboliku železa v protikladu ke dřevu je třeba mít na paměti v následující pasáži povídky, kdy vlak naložený kmeny projíždí huculskou vesnicí. Vlak se „vine jako had“ a přijíždí „šílenou rychlostí“, mezi Huculy však nebudí pozornost. Huculové jsou – alespoň prozatím – stavěni do blízkosti prvnímú pólu dichotomie a přirovnávání ke kmenům odvážným po železnici. „Když spatřili vlak ponejprv, pokřižovali se a odplivli si stranou. Snad je v tom nečistá síla.“ (162) Odmítají se podílet na kácení, ale ani se nebouří. Jsou představiteli rostlého, nikoli vyrobeného:

Zatím co vlak při každém příjezdu uváděl do vzrušení všechny jejich spoluobyvatele, oni tam ani hlavu neobrátili. To byl zjev, který jim byl tak cizí a tak vzdálený (...) Mnohem víc byli podobni těm, kteří spoutáni železnými pouty byli teď odvázeni do nížin. Stejně tak jako oni vyrůstali nedotčeně, tak harmonicky (...) byli nepřístupní civilizaci v celé její velikosti, setkávali se s jejími vymoženostmi s dětským úsměvem na rtech. (159)

Železnice doveze kmeny do pily v nížině, kde jsou označeny rozpálenou značkovačkou (můžeme tušit, že opět železnou), a než jsou rozřezány, „vidí“, že lidé „ošetřují křiklavého železného Molocha, který v ničení dělá opravdové divy“ (163). Rozřezáním je vítězství dokonáno. Na prkna je potom černými písmeny napsáno, kam budou odvezeny: do gruzínského Batumi. V závěrečném výjevu pak povídka podává obraz „krajiny po bitvě“: zpustošené nahé kopce, sluncem spálený podrost, posmutnělý potok, opuštěná hnízda, odlétající ptáci.

*Bitva* bývá čtena jako obžaloba utilitární bezohlednosti podnikatelů, „průmyslových kulturträgerů“, jak je v jedné stati jízlivě nazvala Lesja Ukrajinka.<sup>74</sup> Proticivilizační ladění není v textech konce 19. století výjimečné; co ale *Bitva* vypovídá železnici? Zejména to, že je předvojem a zároveň emblémem celého civilizačního pólu,

---

74 L. Ukrajinka, „Pysateli-rusyny na Bukovyni“, in *Zibrannja tvoriv u 12 tomach*, sv. 12, s. 273–281.

který stojí proti přírodě. Tento „dichotomický strukturní princip“,<sup>75</sup> patrný i z několika uvedených pasáží, ostatně není pouze modelem *Bitvy*, ale proniká většinou textů Olhy Kobyljanské. Příroda a civilizace, hory a nížina, naivita a reflexe, svatost a ďábelskost, organičnost a mechaničnost, dřevo a železo jsou jen některé příklady dichotomií, kolem nichž jsou její texty organizovány. Protiklad nížiny a hor přitom není jen protikladem geografickým, ale také hodnotovou opozicí „nahore-dole“: výšiny hor jsou zároveň duchovním *topos* (zde bývá často konstatován vliv Friedricha Nietzsche), výšinou ducha, který se nespokojí s utilitarismem nížin. Hory se tak stávají zároveň pólou touhy, anebo, abych ještě jednou citoval Lesju Ukrajinku, „puzení *ins Blaue*“.<sup>76</sup>

Evidentní protiklad přírody a civilizace v *Bitvě* by však neměl zastírat některé nuance: zatímco například v novele *Příroda* platí, že Huculové jsou „nahore“, zatímco měšťané „dole“, v *Bitvě* je situace poněkud komplikovanější. Její struktura je pozoruhodná mimo jiné z hlediska posloupnosti zobrazovaných míst: na počátku jsou to hory, zprvu nedotčené, poté mýcené; následně huculská vesnice; po ní následuje nížina s pilou (potažmo daleké kraje, kam má být dřevo exportováno); a v závěru vidíme tytéž hory jako na počátku, ovšem již holé a zpuštěné. *Bitvě* dodává na dramatickosti právě to, že Huculové už nejsou nahore, ale uprostřed, a současně se stávají druhým centrálním tématem povídky. Obyvatelé jsou dosud podobní horským stromům, ale s příchodem železnice, která už protíná jejich ves, byli nuceně postaveni před svou budoucí „bitvu“ – mezi přírodou a civilizací, mezi archaickým způsobem života a „hadí jed“ civilizace.

Motiv hada se v *Bitvě* objevuje opakovaně a také v mnoha dalších textech jsou k hadům přirovnávány buď vlaky, nebo tratě či kolejnice – „železný had“ klouže mezi Ligurským mořem a horami v Maupassantově povídce *Idyla*,<sup>77</sup> „černý had“ je v Zolově *Germinalu*<sup>78</sup> důlní vlak s uhlím a „užovku ze železa“ uvidíme hned v následující kapitole. I při běžném pohledu k tomu vybízí jeho podoba, lineární pohyb bez pomoci končetin a případně i syčení. Současně je ale had velmi silně zatížen tradičními symbolickými významy: už v *Eposu o Gilgamešovi* připraví had Gilgameše o rostlinu nesmrtelnosti. Za

---

75 J. M. Ratych, „Zur dichotomischen Strukturprinzip in Ol'ha Kobyljanska Kleinrussischen Novellen“, in O. Kysilevska-Tkač, *Zbirnyk na pošanu*, s. 106–112.

76 L. Ukrajinka, „Pysateli-rusyny na Bukovyni“, s. 278. Viz též H. Kobryč, *Zachid, Pol'sa, Rosija*, s. 60–65.

77 G. de Maupassant, „Idyla“, s. 155.

78 É. Zola, *Germinal*, s. 30.

několik tisíciletí získal had takové množství symbolických významů, že si některé z nich vzájemně protiřečí (chaos a uzdravení, mužství a ženství, dobro a zlo).<sup>79</sup> Nikdy ale nepředstavuje slabost ani hloupost: „Nejchytřejší ze všech polních zvířat, která Hospodin Bůh učinil, byl had“ (Gn 3,1). I mimo biblický kontext toto zvíře tradičně představuje sílu a energii v její ambivalenci<sup>80</sup> – tedy sílu tvůrčí i destruktivní, což jsou atributy, které většina zkoumaných textů přisuzuje také železnici. V nejznámějším biblickém příběhu má ovšem démonickou roli svůdce, která vede k požití zakázaného plodu a vyhnání prvních lidí z ráje. A právě kontext vyhnání z ráje a poznání, které proměňuje život od základů, se uplatňuje v druhé části *Bitvy*: Huculové jsou ve svém přírodním „ráji“ konfrontováni se stříbrným hadem železnice nejen jakožto se zkázou, ale také s poznáním širších okrásků světa a komplexnějšího života.

---

79 Srov. W. Kopaliński, *Słownik symboli*, heslo „Wąż“, s. 447–451.

80 J. E. Cirlot, *Diccionario de símbolos*, heslo „Serpiente“, s. 407–410.

## 1.6 / Louka změněná v poušť

Poslední text, který v této kapitole představím, zároveň ohlašuje téma kapitoly příští. V jedné z vůbec nejznámějších a nejoblíbenějších povídek španělského realismu způsobuje železnice postupný zánik venkovské (pastorální) idyly, byť nejde o jediný pozoruhodný aspekt této krátké prózy. Spisovatel a kritik Leopoldo Alas, známý pod literárním jménem Clarín, v povídce *¡Adiós, Cordera!* (Sbohem, Cordero!, 1893)<sup>81</sup> vypráví o rodině chudých pastevců z Asturie na severu Španělska, jejíž jedinou obživou po matčině smrti je kráva Cordera („Jehně“). Pro dvě osamělé děti – Rosu a Pinína – je staré zvíře „jedinou láskou“, kterou chodí denně pást na louku, popisovanou jako idylické místo, přes nějž ovšem vede nová železnice. Zde jsou její první věty:

Byli tři, vždycky všichni tři! – Rosa, Pinín a Cordera.

*Loučka*<sup>82</sup> Somonte byl trojúhelníkový pozemek ze zeleného sametu zavěšený na způsob závěsu ze hřebenu dolů strání. Jeden z jeho hrotů – ten dolní – byl uražen železnou drahou z Ovieda do Gijónu. Telegrafní sloup, vztyčený zde jako korouhev conquisty, se svými bílými *kalíšky* a rovnoběžnými dráty doprava i doleva představoval pro Rosu a Pinína širý neznámý svět, tajemný, strašlivý, navěky nepoznaný. (404)<sup>83</sup>

Prostor louky tedy je už od počátku narušený. Jeden z rohů pozemku je „uražen“ (*despuntado*) – můžeme tedy předpokládat, že původně šlo o „plnohodnotný“ trojúhelník, který byl posléze vystaven násilnému zásahu. Na místě někdejšího rohu nadto vyrostl

81 L. Alas (Clarín), „¡Adiós, Cordera!“, in *Obras completas III*, s. 404–412.

82 V orig. „*prao*“. Clarín, který prožil podstatnou část života v Oviedu, středisku Asturie, vkládá do povídky prvky a výrazy z asturštiny (vyznačené kurzívou), která kontrastuje s centralistickou kastilštinou, s níž je spojena železnice.

83 „Eran tres: ¡siempre los tres! Rosa, Pinín y la Cordera. / El *prao* Somonte era un recorte triangular de terciopelo verde tendido, como una colgadura, cuesta abajo por la loma. Uno de sus ángulos, el inferior, lo despuntaba el camino de hierro de Oviedo a Gijón. Un palo del telégrafo, plantado allí como pendón de conquista, con sus *jícaras* blancas y sus alambres paralelos, a derecha e izquierda, representaba para Rosa y Pinín el ancho mundo desconocido, misterioso, temible, eternamente ignorado.“ Číslo v závorce odkazují na stránkování citovaného vydání.

dobyvatelský, vítězný telegrafní sloup. V následující pasáži je popisována změna, kterou na klidné a odlehle louce způsobilo zprovoznění železnice (což je jedna ze dvou historických událostí, na něž povídka odkazuje; druhou je občanská karlistická válka):<sup>84</sup>

Onen pokoj byl narušen teprve ve dnech zkušebních jízd před otevřením železnice. Když Cordera poprvé uviděla projíždět vlak, propadla šílenství. Přeskočila nejvyšší živý plot na Somonte, utíkala po cizích pastvinách, a tento děs trval mnoho dní; obnovoval se s větší či menší prudkostí pokaždé, když stroj vykoukl z blízkého zářezu. Postupně si však zvykala na neškodný lomoz. Když se nakonec přesvědčila, že se jednalo o pomíjivé nebezpečí, o katastrofu, která vyhrožovala naprázdno, omezila svou obezřetnost na to, že se postavila na nohy a zpřímá, se vztyčenou hlavou hleděla na strašlivé monstrum; později už se na něj nanejvýš podívala bez vstávání, s odporem a nedůvěrou; a nakonec už jí vlak ani nestál za pohled.

U Pinína a Rosy vzbudila novost železnice příjemnější a stálejší pocity. Jestliže na počátku to byla bláznivá radost smíšená s trochou pověřčivého strachu, nervové vzrušení, při němž propukali v křik, gesta, ztřeštěnou pantomimu, později už to bylo pokojné a mírné rozptýlení, které se opakovalo několikrát denně. Trvalo dlouho, než se omrzelo ono pohnutí při kontemplaci závratného

---

84 „Aquella paz sólo se había turbado en los días de prueba de la inauguración del ferrocarril. La primera vez que la Cordera vio pasar el tren, se volvió loca. Saltó la sebe de lo más alto del Somonte, corrió por prados ajenos, y el terror duró muchos días, renovándose, más o menos violento, cada vez que la máquina asomaba por la trinchera vecina. Poco a poco se fue acostumbrando al estrépito inofensivo. Cuando llegó a convencerse de que era un peligro que pasaba, una catástrofe que amenazaba sin dar, redujo sus precauciones a ponerse en pie y a mirar de frente, con la cabeza erguida, al formidable monstruo; más adelante no hacía más que mirarle, sin levantarse, con antipatía y desconfianza; acabó por no mirar al tren siquiera. / En Pinín y Rosa la novedad del ferrocarril produjo impresiones más agradables y persistentes. Si al principio era una alegría loca, algo mezclada de miedo supersticioso, una excitación nerviosa, que les hacía prorrumpir en gritos, gestos, pantomimas descabelladas, después fue un recreo pacífico, suave, renovado varias veces al día. Tardó mucho en gastarse aquella emoción de contemplar la marcha vertiginosa, acompañada del viento, de la gran culebra de hierro, que llevaba dentro de sí tanto ruido y tantas castas de gentes desconocidas, extrañas.“

chodu stroje doprovázeného větrem, této velké užovky ze železa, která v sobě nesla tolik rámusu a tolik lidských sort, neznámých a zvláštních. (405)

Železnice je zde modelována skrze hledisko prostých obyvatel pastviny, kde není slyšet jiný hluk než lomoz vlaku a bzučení telegrafních drátů. Jak kráva, která nejprve „propadla šílenství“, tak zvědavé a současně bázlivé děti si na projíždějící vlaky postupně zvyknou: přestanou železnici vnímat jako cosi nebezpečného, nadále pro ně však představuje sféru cizího a neznámého. Zlom přichází ve chvíli, kdy neúplná rodina už není schopna platit své závazky vůči vrchnosti a je nucena krávu prodat. V rámci povídky, která začíná slovy „Byli tři, vždycky všichni tři! – Rosa, Pinín a Cordera“, jde o zásadní a nevratný rozpad původní jednoty, která tu byla „vždycky“, a také o zatím největší v řadě ztrát.<sup>85</sup> Tou první byla ztráta části pozemku při stavbě dráhy, druhou ztráta klidu, narušovaného projíždějícími vlaky. Louka Somonte, která byla místem jednoty „všech tří“ (což koresponduje s jejím *trojúhelníkovým* tvarem) a pastorální idyly, byť narušené, tento status ztrácí a stává se místem absence, kde není koho pást: když Rosa a Pinín vyjdou druhého dne na louku, „připadala jim jako poušť“ (*parecía el desierto*, 410).

Samotný prodej krávy je popsán stručně: „Cordera byla koupena za odpovídající cenu vítěznými dražiteli z Kastilie. Na kůži jí udělali značku (...)“ (409).<sup>86</sup> Obě tato lakonická sdělení jsou však významná. Za prvé: kupec přijel z Kastilie, mocenského centra španělského státu, a zároveň z regionu, odkud přišla do Asturie železnice (a to přes hory, jež byly do té doby obtížně překonatelné); představuje tedy onen daleký nepoznaný svět – jehož znalost u čtenáře ovšem text předpokládá –, který se děti pokoušely zachytit v bzukotu telegrafních drátů. Za druhé: dobytek se značkoval rozžhaveným *železem*: po

85 Srov. J. L. Cifuentes Honrubia, „Sobre la figurativización espacial“, s. 186–188. Cifuentes Honrubia podrobil povídku pečlivé analýze, v níž metodologicky vyhází z Greimasovy sémantiky. Železnici zde označuje za „dysforický“ element (zdůrazněný například obrazem užovky) v protikladu k „euforickému“ charakteru trojice hlavních postav a prostoru louky Somonte před prvním odloučením. Srov. též M. Montes Huidobro, „Leopoldo Alas: Amor, unidad y pluralidad en el estilo“. Kubánsko-americký badatel zde zdůrazňuje triadickou výstavbu povídky korespondující s trojicí „lásky“ a „jednoty“ tří hlavních postav; tu chápe jako obměnu svaté Trojice (kde Cordera zastupuje nikoli otce, ale matku), která je ovšem vydána napospas světu bez Boha.

86 „La Cordera fue comprada en su justo precio por un rematante de Castilla. Se la hizo una señal en la piel (...)“

značkování kráva náleží novému majiteli, symbolicky se však skrze tento materiál přibližuje také železná dráze („velké *užovce* ze *železa*“), která ji do Kastilie bude odvážet. To pochopitelně u obou dětí promění vztah k železnici u jejich louky: „nenávisťně se dívaly na projíždějící vlaky a na telegrafní dráty. Byl to onen neznámý svět, na jednu stranu tak vzdálený, ale současně to byl on, kdo jim bral *Corderu*.“<sup>87</sup> (409) Když se děti snaží zahlédnout v okénku projíždějícího dobytčího vlaku svou krávu, železnice a telegrafní dráty se mění v „symboly onoho nepřátelského světa, který jim pro své choutky uchvacoval a požíral družku tolika osamocených chvil tiché něhy, aby ji proměnil v dobroty pro bohaté hltouny...“<sup>88</sup> (410–411)

Závěrečná kapitola, která se odehrává po několika uplynulých letech, je už velmi stručná. Vypukla karlistická občanská válka a Pinín, který mezitím vyrostl, musí narukovat do královských vojsk. Tentokrát je to on, koho spolu s dalšími vojáky odváží železnice směrem do Kastilie. Povídka popisuje Pinínův odjezd stejnými větnými konstrukcemi jako odjezd krávy a zdůrazňuje tak jejich analogii. I Pinín je odvážen vlakem okolo domovské louky do velkého světa coby potrava pro bohaté hltouny, zatímco osiřelá Rosa v slzách mává bratrovi.

Jestliže po ztrátě *Corderu* sourozencům jejich louka jako poušť pouze „připadala“, po Pinínově odjezdu je pro osamocenou Rosu už „skutečnou“ poušť: někdejší *locus amoenus* se s konečnou platností mění v *locus terribilis*. Zopakujme, že železnice znamenala pro pastvinu sérii postupných ztrát: nejdříve připravila louku o jednu ze „špiček trojúhelníku“ a o klid. Následně při rodinné krizi (mikro-společenství, v povídce nazvané *pequeña patria familiar*) odvezla na jatka krávu, která se na ní pásala; a do třetice při krizi celého Španělska (makro-společenství, *patria grande*) odvezla někdejšího pastevce do občanské války.

Povídka tak předvádí venkovskou louku u železnice jako místo postupné dekadence pastorální idyly. Železnice tu vystupuje jako *fatum*, které přichází odkudsi z neznáma

---

87 „yacían desolados, tendidos sobre la hierba, inútil en adelante. Miraban con rencor los trenes que pasaban, los alambres del telégrafo. Era aquel mundo desconocido, tan lejos de ellos por un lado, y por otro el que les llevaba su *Cordera*.“

88 „símbolos de aquel mundo enemigo, que les arrebatava, que les devoraba a su compañera de tantas soledades, de tantas ternuras silenciosas, para sus apetitos, para convertirla en manjares de ricos glotonos...“

a postupně si vybírá své oběti; text nicméně s mírou, ale zjevnou ironií prostředkuje hledisko naivních, pověřčivých a od světa odloučených venkovanů: jsou to oni, komu se takto jeví, zatímco sociální aspekty jim unikají. Železnice je v povídce jasně spojena s civilizací, která je konstituována jako protipól k „přírodnímu“, „rajskému“ stavu původní trojúhelníkové louky se třemi nerozlučnými obyvateli. Zároveň je ale „železná dráha z Ovieda do Gijónu“ spíše „zástupným“ agentem, neboť krávu jim bere nuzná sociální situace, k níž sice železnice v rámci industrializace přispěla, její přímou příčinou však není; podobně je tomu u bratra a občanské války, kterou železnice nevyvolala, spíš se stala jedním z jejích nástrojů.

Text, který se zprvu může jevit jako kritika železnice či technologického pokroku a obhajoba rurální idyly, tedy nakonec obrazy přírody a její degradace v „poušť“ využívá v první řadě k tematizaci společenských problémů. V tom se také navzdory několika podobným obrazům odlišuje od takřka stejně staré *Bitvy Olhy Kobyljanské*, kde je „harmonický život“ Huculů a jejich naivní postoj tváří v tvář železnici podáván spíše s patosem než s ironickým odstupem. A zatímco u *Kobyljanské* jde především o střet civilizace s přírodou, u *Clarína* nehraje příroda roli jinde než v mikrokosmu louky Somonte. Pastorální idyla na louce je totiž jen zdánlivá, jestliže se pastýři neuziví a nemají přístup k základní znalosti okolního světa: arkadická prostota, kterou chválili staří bukoličtí básníci, se tu nakonec ukazuje spíš jako obyčejná bída. Zároveň je ale železnice součástí modernizačních procesů a hospodářských změn, v jejichž důsledku pastýřská rodina chudne a nakonec přijde i o Corderu. V dobovém kontextu (a v kontextu Clarínových liberálně-republikánských snah) jde tedy především o zobrazení zvrhávající se modernizace, která při spojení s autoritářským zřízením namísto naplnění proklamovaných přínosů a vkládaných nadějí prohlubuje či konzervuje nežádoucí společenské jevy, jakými je chudoba či nevzdělanost, případně rozpoutává válku.<sup>89</sup>

---

89 Selhávající modernizace, jejímž činitelem je i železnice a která ústí v tragédie a represe, se později stala častým tématem hispanoamerické literatury; nejslavněji v románu *Sto roků samoty* Gabriela Garcíi Márqueze (1967). Železnice, jež měla přinést městečku Macondo prosperitu, nakonec slouží hlavně záměrům banánové společnosti; po nepokojích mezi dělníky „vojáci postříleli z kulometů přes tři tisíce dělníků obklíčených na nádraží, naložili mrtvolky do vlaků o dvou stech vagoních a naházeli je do moře“. G. García Márquez, *Sto roků samoty*, s. 267; viz též s. 232–241.



Série událostí, která učiní z louky poušť, vnáší do literárních obrazů železnice ještě jeden aspekt linearity: do neměnného, cyklického rytmu pasteveckého života vniká lineární čas dějin, což platí i pro Huculy u Kobyljanské a Nerudovu „krajinku“. Clarínovo zobrazení symbolické proměny louky v poušť však zároveň navazuje na dlouhou tradici pastorální idyly. Dotýká se tak jedné z trvalých složek literárního a kulturního imaginária, jejíž původ sahá až do starověku a která se ve střetu s modernitou a konkrétně s železnicí znovu zviditelňuje. Podobám tohoto střetu se bude věnovat následující kapitola.

## 2 / KONEC IDYLY. ZVUKY

Vlak na chvíličku stanul ve výhybkách.  
Sluch zachytil se jediného tónu  
znícího ze stěn prastarého domu:  
trojhlasá hudba na nesmělých skřipkách.

Georg Heym, *Berlín*<sup>1</sup>

Šestice textů představených v minulé kapitole spolu s historickými exkurzy ukazuje komplexitu změn, jaké přinesla stavba železnic. Na nejviditelnější úrovni je to vniknutí cizorodých geometrických tvarů do organické přírody; přímka kolejnic a vlak, který po nich uhání, připomínají střelu (Lenau), a pokud se klikatí, pak jsou asociovány s komplikovanou symbolikou hada (Kobyljanska, Clarín). U Wordswortha železnice ničí malebnost krajiny, u Někrasova je zase budována za cenu velkých lidských ztrát. Zároveň s sebou přináší lomoz, neuspořádaný hlasitý zvuk. Její příchod byl tedy vnímán spíše jako nepřátelský *vpád*. Nejviditelněji to dokládá samotná lexikální rovina textů: „nespoutaný chvat“, „hrubiánka“ a „nepřítel“ u Lenaua; „zbrklý útok“ a „pohroma“ u Wordswortha; „skřípění zubů“ mrtvých stavitelů u Někrasova; „zimnice“ u Nerudy; „nepřátelský sykot, pronikavý, otřásající hvizd“, „vzteklé vyrážení dýmu“ a opět „nepřítel“ u Kobyljanské; a konečně „děs“ a „monstrum“ u Clarína.

Slovo „vpád“ je zde namístě i z dalších důvodů: zatímco „příchod“ je slovem bez negativních konotací, „vpád“ označuje příchod násilný, který si významná část zúčastněných nepřeje a který je nutně provázen většími či menšími ztrátami. V každém z probíraných textů železnice způsobuje nějakou ztrátu či sérii ztrát. Na nejzřetelnější rovině je to ztráta lidských životů: u Někrasova a Nerudy jsou to mrtví mužici nebo „trhani“, kteří padli v drastických nebo přinejmenším skličujících podmínkách stavby, u Nerudy je navíc tato tragika podtržena závěrečným výjevem dětské rakve ve strážním domku; u Clarína potom předpokládána smrt mladého pasáčka Pinína, kterého odváží dobytčí vagon do války. V Clarínově povídce umírá také jedna z hlavních postav – kráva

<sup>1</sup> G. Heym, „Berlín IV.“, in *Umbra vitae*, s. 8.

Cordera, která je prodána a odvezena tak jako později Pinín. A k výčtu ztrát, které jsou viditelné na první pohled, můžeme připočítat také vykácené horské pralesy u Kobyljanské a duby i s mariánským obrázkem u Lenaua.

Ve všech textech (snad s výjimkou Někrasova, naopak výrazně u Clarína) jsou však tyto jednotlivé ztráty součástí určité bazálnější ztráty či souhrnnějšího zániku a zmaru: to, co zde bere zasvě, můžeme obecně označit slovem *idyla*, nejprve v jeho širokém (až vágním) smyslu – tedy vize harmonického, nenarušeného života v souladu s přírodním prostředím. Idyla je ohrožena zánikem ve Wordsworthově i Lenauově básni a její zrušení naznačuje také první odstavec Nerudových *Trhanů*, v němž se „zimnice rozechvěla krajinkou“. U Kobyljanské jsou nositeli prostého idylického života Huculové, kterým železnice patrně zcela promění život (a přeneseně sem náleží také stromy a další organismy horského lesa), u Clarína jimi jsou obyvatelé louky Somonte. A koneckonců i Někrasovovi mužici přišli na stavbu dráhy z venkova, který je tradičním místem idyly, třebaže jinde tuto idylu Někrasov demaskuje, nejvýznamněji ve výpravné básni *Kdo žije šťastně na Rusi* (1874).

Zatímco na předchozích stránkách jsem se obracel spíše k dějinám železnice než k dějinám literatury, teď je na místě tento nepoměr aspoň částečně vyrovnat. Idyla je totiž zároveň staletý literární žánr rozepjatý mezi pozdní antikou a pozdním novověkem. Pro potřeby této práce je ovšem nutné pojetí idyly poněkud rozšířit – přestože se budu snažit ukázat souvislost vybraných textů průmyslové éry se samými počátky tradice idyly, nejedná se o texty téhož žánru. Příhodnější by tu byl pojem „idylického chronotopu“, s nímž pracuje Michail Michajlovič Bachtin, charakterizovaný organickou přirostlostí života a jeho událostí k místu.<sup>2</sup> Idylu nicméně chápu ještě o něco volněji – spíše jako kulturní paradigma, jako soubor hodnot a představ, a současně jako jeden z pevných a takřikajíc trvanlivých obsahů evropského imaginária; jako taková má idyla u probíraných autorů své ohlasy či dozvuky a u Wordswortha či básníků *biedermeieru* je dosud obhajována, zatímco o texty z konce století se s ní spíše loučí; jiní autoři, mezi které může být zařazen i Clarín, pak s obrazem idyly pracují, aby jej problematizovali, případně

---

2 M. M. Bachtin, *Román jako dialog*, s. 348. Bachtin do idylického chronotopu zahrnuje i téma zničení idyly rozkladným působením „nového, kapitalistického světa“; příklady, jež uvádí (Goethe, Stendhal, Gončarov a další) však železnici časově předcházejí.

demaskovali. Uvidíme, že také mnozí další z tohoto rezervoáru čerpají, modifikují ho nebo se vůči němu vymezují – podle toho, jak blízko stojí jejich rétorická strategie žánrové tradici.

Zobrazení prostého venkovského života je přítomné už v literatuře archaického Řecka – například u Hésioda, o němž bude ještě řeč v jiné souvislosti s „železným věkem“ –, ale žánr idyly v užším slova smyslu, tedy bukolické či pastorální básně,<sup>3</sup> se etabloval teprve s básníkem Theokritem ve 3. století př. n. l., tedy v době helénismu. Na Theokritovy *Idyly* (řecky *Eidyllia*) o dvě století později navazuje Vergilius se *Zpěvy pastýřskými* (latinsky *Eclogae* či *Bucolica*), jedním z nejzásadnějších děl světové literární tradice, které bylo až do 20. století standardní součástí klasického západního vzdělání. Tyto obrazy života pastevců, obývajících se svými stády idealizovaný *locus amoenus*, „líbezná místa“ s dostatkem vláhy, zeleně a čerstvého vzduchu, však byly psány obyvateli pozdně antických metropolí a převážně pro metropolitní publikum: Theokritos, který pocházel ze Syrakús, žil dlouhá léta v egyptské Alexandrii a Vergilius strávil podstatnou část života v Římě přelomu republiky a císařství; v obou případech šlo v dané době o největší města známého světa. Vergilius zároveň pocházel z rodu drobných vlastníků půdy, ohrožených politickými proměnami, a proto, jak upozorňuje Raymond Williams, nejsou jeho *Zpěvy pastýřské* pouhou idealizací, ale ozývají se v nich také konkrétní společenské podmínky. Williams podobné případy sleduje v anglické novověké poezii a „polemice o pastorálnu“; jeho závěry můžeme zjednodušeně shrnout tak, že zájem o pastorální téma se pravidelně vynořuje v obdobích společensko-hospodářských proměn zasahujících venkov.<sup>4</sup> To by osvětlovalo, proč citovaní autoři založili své texty o železnici na zobrazení jejího ničivého vztahu vůči venkovu či jeho způsobu života a proč při tom sahají po letité pastorální látce. Železnice venkovský život skutečně učinila mnohem závislejší na styku s městy (a zároveň přispěla k zdaleka ne vždy dobrovolným odchodům z venkova do měst) a narušila jeho neměnný rytmus, prostotu a klid, čehož se obává zejména Wordsworth a což dramaticky zobrazuje Kobyljanska. Problém ohrožení tradičního, „harmonického“

---

3 Pastorální literatura se stala zejména v anglosaské literární vědě druhé poloviny 20. století oblíbeným tématem; výsledkem je řada ne vždy kompatibilních definic a teorií, jak upozorňuje Paul Alpers v článku „What is Pastoral?“, s. 437–440.

4 R. Williams, *The Country and the City*, kap. III a IV.

života na venkově se však objevuje už u Vergilia, a to hned v úvodních verších *Zpěvů pastýřských*:

Tityre, ty si tu hoviš pod košatou korunou buku,  
z tenké píšťaly loudíš píseň pastýřské múzy.  
A já otcovskou zemi opouštím, lučiny sladké.  
z vlasti, Tityre, prchám. Ty pěkně rozložen v stínu  
lesní ozvěnu učíš opěvat Amaryllidu.<sup>5</sup>

Takto hovoří v úvodu první eklogy Meliboeus: zatímco jeho druh Tityrus může nadále prodlévat v prostředí pastorální idyly, Meliboeovi je odepřeno – a právě nedobrovolné opuštění líbezného pastýřského milieu se stává podnětem jeho popisu a vyzdvižení jeho předností. V opozici vůči němu pak stojí Řím, jenž „převyšuje natolik ostatní města, / jako když pod cypřišem se nízké kaliny plazí“.<sup>6</sup> (Podobně je tomu v tématicky spřízněné deváté ekloge, kde zdrcený pastýř Moeris po konfiskacích půdy prchá „silnicí k městu“.)<sup>7</sup> I zde bychom – podobně jako u Wordswortha – mohli jako stimulus textu stanovit pocit ohrožení: Vergilius pocházel z rodu drobných statkářů, kterým hrozila konfiskace půdy, k níž ale nakonec nedošlo; proto je za „reprezentanta“ samotného Vergilia považován Tityrus, přestože mu hrozil osud Meliboeův.<sup>8</sup> V každém případě je idyla – toto „zúžení totality“, které poskytuje „vzdušnost pokojného ústraní, blaženou odloučenost od bouří, které zuří venku“, jak napsal za první světové války György Lukács<sup>9</sup> – konstituována právě kontrastem vůči městsko-obchodnické civilizaci. Nejde přitom o obranu divočiny, „nelidské“ přírody, nýbrž o obhajobu klidného, prostého a harmonického řádu venkova vůči sofistikovanému a disonantnímu městu, které tuto idylu ohrožuje.<sup>10</sup>

Vergiliovský vzorec, v němž je adorace pastorální idyly spjata s její možnou ztrátou, nacházíme o osmnáct století později u Williama Wordswortha, a to nejen

---

5 Vergilius, *Zpěvy pastýřské*, I, 1–5, s. 7.

6 Ibid., I, 24–25, s. 8.

7 Ibid., IX, 1, s. 43.

8 Srov. L. Marx, *Machine in the Garden*, s. 23.

9 G. Lukács, „Teorie románu“, s. 126 a 112.

10 L. Marx, *Machine in the Garden*, s. 19.

v citovaném sonetu o plánované stavbě Kendalsko-windermerské dráhy; zřejmě v nejčistší podobě se s ním setkáváme v básni *Michael*, zařazené do souboru *Lyrických balad* z roku 1800, tedy z doby, kdy byla průmyslová revoluce od Wordsworthova Lake District dosud daleko a železnice zatím fungovala jen ve své zárodečné důlní formě. Pastýř Michael v něm posílá svého syna do města, aby v něm poctivou prací přišel k penězům, za které pak budou moci vykoupit pozemky, jimiž kryli dluh. Co se však jednou odloučilo, to už se nevrátí: syn ve městě zpustne a nešťastný Michael zůstane sám. Opozice venkova a města (či pastorální idyly a civilizace, tradičního a moderního života) je jistě jen jednou z vrstev básně; je však příkladem vyjádření obav, že s nastupující průmyslovou revolucí se nežádoucí, negativně vnímané atributy města rozšíří také na venkov, do volné krajiny, kde je ohlašuje pískot parní lokomotivy.

Po odkazech k pastorálnímu imagináriu ovšem nesahali jen autoři, kteří se k železnici stavěli kriticky nebo ji zcela zavrhovali. Sílcí pozitivismus v polovině 19. století podporoval v evropských literaturách „anti-pastorální“ tendenci, v níž byla idyličnost demaskována jako prostá zaostalost. Pískot parní lokomotivy se pak stává nikoli nežádoucím hlukem, nýbrž toužebně očekávaným znamením pokroku a atributů (městské) civilizace. Zároveň však taková díla po většinou zůstala vně literárních kánonů. Jelikož naprostá většina textů, které se na následujících stránkách dostanou ke slovu, považuje železnici a jevy s ní spojené v lepším případě za problém, pro úplnější pohled je na místě citovat alespoň jeden, kde tomu tak není a který vtahuje do hry idylické paradigma svou otevřenou „anti-pastorálností“. První a dnes už pozapomenutý román kdysi hojně čtené Elizy Orzeszkové *Ostatnia miłość* (Poslední láska, 1868), typický „tendenční román“ polského pozitivismu,<sup>11</sup> začíná zvoláním „Železnice – čarovné to slovo!“<sup>12</sup> následovaným několikastránkovou chválou železnic a kritikou poměrů v místech, kde dráha ještě chybí – tak jako mezi újezdním městem Grodnem (Hrodna v dnešním Bělorusku) a balneologickými lázněmi Druskieniki (dnešní litevské Druskininkai), kam se lázeňští hosté musejí nepohodlně a zdlouhavě dopravovat po rozbahněných cestách. Zatímco tedy Wordsworth v Anglii proti stavbě dráhy protestoval, Orzeszkowa po ní v Grodenské

11 Pojem „Tendenční román“ (powieść tendencyjna) je v polském literárněvědném diskursu spjat právě s obdobím pozitivismu, jak je tradičně nazývána perioda vymezená přibližně šedesátými a osmdesátými lety 19. století.

12 „Koleje żelazne, – urocze to słowo!“ E. Orzeszkowa, *Ostatnia miłość*, s. 6.

gubernii volala. V době, kdy román psala, už zde ovšem byl šest let v provozu úsek Petrohradsko-varšavské dráhy, autorka však děj zasadila do doby těsně před její stavbou, kdy „kraje ležící na krásných březích Němenu ještě vzdychaly, aby se už mohly těšit ze zázraku zvaného lokomotiva“ a uslyšet její hvizd, který už se „rozezněl nad Temží, Seinou, Labem, ba i Vislou“<sup>13</sup> a pastorální idylu odsunul do minulosti:

Snad leda nějaký v davu zbloudivší básník tiše teskní po blahoslaveném čase éterických duší, v němž nehvízdaly lokomotivy, ale... šuměly panenské lesy a pastýři hráli na píšťaly; ve kterém místo cestování, učení se, zkoumání přírody a společnosti pásly panny na rodných zelených loukách ovečky, zatímco mládenci jim pletli růžové věnce. Ach!... krásné to bylo... Ale prozaické duše dnešních časů jsou hluché vůči tesknění zpozdilých napodobitelů arkadských pastýřů a raději se v objetí páry přemísťují z místa na místo v honbě za věděním, bohatstvím a radostmi, než aby dojili kravky nebo vili girlandy „z růží, lilí a tymiánu“.<sup>14</sup>

Chvála železnic u Orzeszkové současně otevírá téma následujících stránek. Protiklad idyl a pokroku totiž staví v první řadě na opozici zvuků: šumění lesů a zvuk píšťal versus hvizd lokomotivy. Od viditelných projevů železnice se tak v souvislosti s tématem „konce idyl“ přesuneme především k těm, které jsou slyšet. Naslouchat budeme textům amerických transcendentalistů (2.1), německého *biedermeieru* (2.2) a dílům zobrazujícím zánik venkovského života v Rusku na přelomu 19. a 20. století (2.3); další podkapitola se věnuje

---

13 „Nad Tamizą, Sekwaną, Elbą a nawet i nad Wisłą, oddawna już rozlegał się świst pary;(…) gdy ziemię położone nad pięknymi brzegami Niemna, wzdychały jeszcze do korzystania z cudu zwanego lokomotywą.“ E. Orzeszkowa, *Ostatnia miłość*, s. 7.

14 „Chyba tylko jaki w tłumie zabłąkany poeta cicho westchnie za błogosławionym dla eterycznych dusz czasem, w którym nie świstały lokomotywy, ale... szumiały lasy dziewicze i pastusze grały fujarki; w którym zamiast podróżować, uczyć się, badać naturę i społeczność, dziewice na zielonych, rodzinnych łąkach pasły owieczki, a młodzieńcy pletli na skronie kochanek wieńce różane. Ach!... pięknie to było... Ale prozaiczne dusze dzisiejszych czasów, głuche są na westchnienia spóźnionych naśladowców Arkadyjskich pasterzy, i wolą w objęciu pary przenosić się z miejsca na miejsce w pogoni za wiedzą, bogactwami i użyciem, niż doić krówki lub wić girlandy „z róż, lilij i tymianku.““ Poslední slova odkazují k Mickiewiczowu *Konradu Wallenrodovi* (1828). E. Orzeszkowa, *Ostatnia miłość*, s. 6–7.

industriálním zvukům obecněji (2.4) a na závěr je ukázána jejich ambivalence na dvou příkladech z intimní poezie (2.5).

## 2.1 / Lokomotiva v americké zahradě

Jak naznačují předchozí pasáže, ikonickým zvukem pastorální tradice je vedle šumících stromů, zurčících potůčků a bečících a cinkajících stád především zvuk pastýřské flétny, případně pastýřský zpěv – hraní na píšťalu se objevuje hned ve druhém verši Vergiliových *Zpěvů pastýřských*. Jedná se vlastně o jediné výrazné zvuky způsobované člověkem; jinak je základním atributem pastorální idyly klid a absence rušivých zvuků a hluků. Strojový pískot parní lokomotivy pak jako by představoval úpadkový protipól pastýřské flétny: „Když hvizd lokomotivy po prvé roztřel vzduch údolí, skrytého ve stěnách vrchů, cosi jako blesk projelo staletými stromy na horách,“ píše se v *Bitvě Olhy Kobyljanské*; „pronikavý, otřásající hvizd oznámil příjezd [vlaku]“.<sup>15</sup>

Americký badatel Leo Marx v knize *The Machine in the Garden: Technology and the Pastoral Ideal in America* z roku 1964 uvádí hned několik takovýchto pasáží, kde hvizd vlaku ohlašuje ohrožení idyly. Tři z nich tu v rámci krátkého exkursu do severoamerické literatury ocitují. Marxova kniha dokládá důležitost imaginária pastorální idyly pro americkou literaturu i pro sebechápání Spojených států; přestože je nejpozději od první světové války tato země spojována spíše s vyspělými technologiemi než s přírodou, přinejmenším do poloviny 19. století tomu bylo jinak: sporá přítomnost původního osídlení a takřka neporušená krajina nově „objeveného“, „rajského“ kontinentu vybízela v předindustriální době k vizím utopické společnosti, nezkažené zátěží evropské politiky a historie. V tomto pojetí, časově předcházejícím teritoriální expanzi na americký západ, měly být Spojené státy v zásadě rurální a poklidnou zemí. Zároveň se však v 19. století „holá krajina nabízí jako ideální dějiště technologického pokroku“, píše Leo Marx, a přirovnává americkou formu pokroku k „explozi“.<sup>16</sup> V úvodu jsem postavení železnice

---

15 O. Kobyljanska, „Bitva“, in *V zelených horách*, s. 147.

16 L. Marx, *Machine in the garden*, s. 203. Leo Marx v díle pracuje s termínem „middle landscape“, jímž označuje snahy 19. století o jakýsi kompromis mezi „panenskostí“ krajiny a přínosy technologického pokroku. Podle této jeffersonovské „neo-pastorální“ ideologie se měly Spojené státy stát „zahradou“, do



v americké imaginaci charakterizoval spojením s teritoriální expanzí a příchodem pokročilých technologií na „panenskou“ (kolonizovanou) půdu; na tomto místě ale musím dodat, že to platí v první řadě pro americké vnitrozemí a západ. V územích, která byla Evropany kolonizována již v raném novověku – tedy zejména v Nové Anglii na americkém severovýchodě – železnice nepřichází do „pustiny“, nýbrž do relativně zalidněné krajiny, která už po dobu přibližně dvou století žije poměrně čilým hospodářským životem. Nejde tedy sice o tak dlouhý a vrstevnatý civilizační vývoj jako v Evropě, ale i přes obecně příznivější vztah k technologickému pokroku je i zde železnice vnímána také jako činitel narušující (a likvidující) venkovskou idylu, a nikoli jako konstitutivní prvek samotné teritoriální celistvosti země, jako tomu bylo u pozdějších transkontinentálních železnic (které na příslušných územích nenásledovaly, nýbrž teprve spouštěly procesy průmyslové revoluce).<sup>17</sup> Následující pasáž pochází ze zápisků prozaika Nathaniela Hawthornea, který se jednoho dne roku 1844 posadil u cesty poblíž zapadlého městečka ve státě Maine, aby pozoroval – nebo, přesněji řečeno, naslouchal – dění ve své bezprostřední blízkosti:

Je tu cinkot kravského zvonce, zvuk tak nepřívětivě nelibozvučný, pokud je nablízku, leč nyní takřka muzikální. Avšak slyšme, je tu píšťala lokomotivy – táhlé písknutí, hrubé nad veškerou hrubost, neboť ani prostor jedné míle není s to změkčit jej do harmonie. Vypráví příběh zaneprázdněných lidí, měšťanů z rozpálené ulice, kteří přijeli strávit den na venkov, lidí obchodu, zkrátka: lidí naprostého neklidu; a není divu, že vydává tak poplašný hvizd, poněvadž přiváží hlučný svět doprostřed našeho ospalého místa.<sup>18</sup>

---

niž budou technická zařízení včetně továren harmonicky včleněna, aniž by měla negativní sociální a ekologický dopad známý z Evropy. Viz zejm. s. 71, 138–139, 150 a 220–228.

17 Srov. W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, s. 84–85.

18 „There is the tinkling of a cow-bell, a noise how peevishly dissonant if close at hand, but even musical now. But, hark there is the whistle of the locomotive,--the long shriek, harsh above all other harshness, for the space of a mile cannot mollify it into harmony. It tells a story of busy men, citizens, from the hot street, who have come to spend a day in a country village, --men of business,-- in short, of all unquietness; and no wonder that it gives such a startling shriek, since it brings the noisy world into the midst of our slumbrous peace.“ N. Hawthorne, „Notes for Stories and Essays“, in J. Hawthorne, *Nathaniel Hawthorne and his Wife*, sv. I, kap. 9 („Concord“), s. 503. Většinu této pasáže cituje L. Marx, *Machine in the Garden*, s. 13.

V obdobném duchu, ovšem s větší dávkou ironie a moralismu, píše o deset let později další novoanglický autor, transcendentalista Henry David Thoreau, ve svém nejznámějším díle *Walden aneb život v lesích* (Walden; or, Life in the Woods, 1854), kde popisuje dvouletou zkušenost života ve vlastnoručně vystavěném srubu u rybníka Walden ve státě Massachusetts. Následující pasáž pochází – příznačně – z kapitoly nazvané „Zvuky“:<sup>19</sup>

Fitchburgská dráha se dotýká rybníka asi půl míle jižně od místa, kde jsem bydlel. Obyčejně chodím do městečka podél železničního náspu a koleje jsou vlastně jakýmsi pojítkem mezi mnou a světem. (...) Pískot lokomotivy proniká mými lesy v zimě v létě jako skřek jestřába, vznášejícího se nade dvorem některého farmáře, a upozorňuje mě, že do našich končin přichází mnoho neúnavných obchodních cestujících z měst, anebo podnikavých venkovských obchodníků z okolí. (...) Zde ti přinášíme potraviny, venkove, váš denní příděl, krajané! Žádný farmář tady není natolik soběstačný, aby jim mohl říct *ne*. Zde je váš plat za to, hvízdá píšťalka venkovana: klády, které se jako dlouhá beranidla řítí rychlostí dvaceti mil za hodinu k městským zdem, a dost židlí, aby na nich spočinuli všichni ti unavení a těžké břímě nesoucí (...) Všechny stráně pokryté borůvkami se orvou do hola, všechny palouky porostlé brusinkami se shrabou do města. Sem nahoru se vozí bavlna, tam dolů do města soukenné látky; sem nahoru hedvábí, tam dolů vlna; sem nahoru knihy, ale dolů jde rozum, který je píše.<sup>20</sup>

A do třetice Thoreauův starší druh a iniciátor ideového hnutí transcendentalismu Ralph Waldo Emerson v deníkovém zápisu z roku 1842:

Slyším píšťalu lokomotivy uprostřed lesa. Kamkoli tato hudba dorazí, nese s sebou dohru. Je to hlas zdvořilosti (*civility*) devatenáctého století, který říká: „Jsem zde!“ Je to vyzývavý hlas; je prorocký, a téhle Kassandře se věří. Hvízd! Hvízd! Hvízd!“ (...) „Pryč s tím lesem na úbočí kopce. Chci deset tisíc spacích vozů z lískového dřeva.

---

19 Srov. interpretaci této kapitoly in R. Ceserani, *Treni di carta*, s. 90–98.

20 H. D. Thoreau, *Walden*, s. 118–119.

(...) Hvízd! Hvízd! Příští měsíc postavím na téhle pastvině tucet domů, a hned nato celou vesnici.<sup>21</sup>

Tyto tři pasáže nespojuje jen místo a doba vzniku. Ve všech si můžeme všimnout výrazné orientace na akustickou stránku, zdůrazňující kontrast mezi klidem zemědělské krajiny či lesa a shonem civilizace, kterou ohlašuje rušivý zvuk parní píšťaly – slovy Lea Marxe *little event*,<sup>22</sup> který má však značnou evokativní sílu díky svým konotacím, ať už vysloveným či zamlčeným. Reálně zaslechnutý disonantní zvuk parní píšťaly je „smyslovým jádrem“ (*sensory core*) širšího „rozvrhu“ (*design*), a „obsahuje celek v malém“,<sup>23</sup> přičemž tímto celkem je právě střet předindustriálního života s modernitou. Díky tomu se *little event* zvuku parní píšťaly či obecněji náhlé přítomnosti stroje v krajině mohlo stát literárním locus communis: Leo Marx uvádí příklady, jako je noční setkání s obrovským parníkem v Twainově *Huckleberrym Finnovi* (1884) nebo obraz papírny z Melvilovy povídky *The Paradise of Bachelors and the Tartarus of Maids* (1855), a dodává, že „je vsutku těžké narazit na nějakého velkého amerického autora, kterého by nefascinoval obraz náhlého zjevení stroje v krajině“.<sup>24</sup> Podobného soudu o evropských spisovatelích se tu neodvážím; mluvily by proti němu i uvedené rozdíly v postupnosti, respektive překotnosti technologického pokroku a odlišná míra urbanizace. Americký badatel ovšem dodává, že citovaným literárním obrazům připravili půdu angličtí autoři jako William Wordsworth či William Blake.<sup>25</sup> V souvislosti s železnicí jsme jsme tentýž obraz – náhlou a hlučnou přítomnost stroje v krajině – mohli pozorovat u Nikolause Lenaua (v dubovém háji u Vídně) či u Olhy Kobyljanské (v karpatských lesích) a zanedlouho na něj narazíme u Ivana Bunina (u šlechtické usedlosti kdesi ve středním Rusku). I v Evropě je tento obraz

---

21 „I hear the whistle of the locomotive in the woods. Wherever that music comes it has its sequel. It is the voice of the civility of the Nineteenth Century saying, ‚Here I am.‘ It is interrogative: it is prophetic: and this Cassandra is believed: ‚Whew!Whew!Whew! (...) Down with that forest on the side of the hill. I want ten thousand chestnut sleepers. (...) Whew! Whew! I will plant a dozen houses on this pasture next moon, and a village anon.“ R. W. Emerson, *The Journals and Miscellaneous Notebooks*, s. 482.

22 L. Marx, *Machine in the Garden*, s. 17.

23 Ibid., s. 17.

24 Ibid., s. 16.

25 Ibid., s. 18–19.

přítomný a jeho funkce – evokace ohrožení či rozvrácení idylického předindustriálního života – je tatáž. Na obou stranách Atlantiku vyrůstá z téže literární tradice: podle Lea Marxe má hvízd lokomotivy v Hawthorneově výjevu vůči pastorální idyle stejně narušující funkci jako samotná pozice vyháněného Meliboea z citované Vergiliovy eklogy.<sup>26</sup>

## 2.2 / Biedermeier proti hluku

Zejména u evropských básníků starších generací, narozených ještě v 18. století, jsou rušivé akustické vjemy, nejčastěji zvuk parní píšťaly, odrazovým můstkem ke kritice nejen železnice samotné, ale také společenských změn a způsobu života, který s sebou přináší. Dobrým příkladem jsou básně německého lékaře a představitele tzv. švábské básnické školy Justina Knera.<sup>27</sup> Jedna z nich, nazvaná *Im Eisenbahnhofe* (Na nádraží) a napsaná v roce 1852, začíná následující strofou:

Hört ihr den Pfiff, den wilden, grellen,	Slyšte ten pískot, zuřivý, pronikavý,
Es schnaubt, es rüstet sich das Tier,	supí a chystá se zvíře,
Das eiserne, zum Zug, zum schnellen,	železné, k rychlému tahu,
Her braust's wie ein Gewitter schier. <sup>28</sup>	burácí takřka jak v bouři.

„Železné zvíře“ zde není obviňováno pouze z agresivní hlučnosti, ale také z toho, že ničí tradiční způsoby cestování a připravuje je o malebnost a poezii: „*Dampfschnaubend Tier! Seit du geboren, / Die Poesie des Reisens flieht*“ – „Zvíře supící parou! Cos přišlo na svět, / poezie cestování mizí“. Po cestách a silnicích za deštivých a větrných jiter už nechodí tovaryši, poštovní trubka už nebude městečka ponořená v měsíčním svitu (verše 17–24). Báseň se tedy vcelku otevřeně vyjadřuje proti modernizaci a pokroku, které podle Knera zplošťují život a zbavují ho jednak vztahu k přírodě, jednak básnického rozměru. Je to obava, kterou opakovaně vyjádřil anglický kritik umění John Ruskin a před ním také

<sup>26</sup> Ibid., s. 23–24.

<sup>27</sup> Srov. komentáře ke Knerovým básním *Unter dem Himmel* a *Im Eisenbahnhofe* in J. Mahr, *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*, s. 67–71.

<sup>28</sup> J. Kerner, *Werke*, sv. 1, 2. část, s. 251.

William Wordsworth – například ve výše citované básni *Steamboats, Viaducts, and Railways* z roku 1833 (viz kap. 1.2), kde jsou „pohyby a prostředky“ (*motions and means*) ve sváru se „starým básnickým citěním“ (*old poetic feeling*). S příchodem železné dráhy tu tedy není ohrožena jen „poezie cestování“, nýbrž dokonce básnictví jako takové. Wordsworthův závěr v citované básni sice ještě není pesimistický, ale někteří doboví autoři skutečně spatřovali v železnici činitel, který nejenže básně přehlušuje svým hlukem, ale ruší samotnou možnost poezie. Podobné názory přitom byly ve své době rozšířeny daleko za hranice literárních kruhů: například francouzský lékař Émile Decaisne ve svém popularizačním spisu *Hygiène du voyageur en chemin de fer* (Hygiena železničního cestujícího, 1864) nechává ve fiktivním dialogu jednu z postav prohlásit, že „veselost umírá, veselost je mrtva; v dostavnících se zpívalo, zato ve vagonu nemá člověk do zpěvu žádnou chuť; pískání lokomotivy nahradilo radostné refrény“.<sup>29</sup>

V německojazyčném prostředí o této obavě psal jen o čtyři roky později přímočařejším způsobem rakouský básník a liberální politik („Dichterjurist“) Anastasius Grün, nicméně proto, aby ji záhy popřel: v jeho básni *Poesie des Dampfes* (Poezie páry), kterou 10. ledna 1837 otiskly na titulní straně švábské noviny *Morgenblatt für gebildete Stände*, slyší mluvčí „truchlit prorocké písně“, podle nichž próza bude slavít celosvětový triumf, zatímco „poezie, sesazená, bude teď prchat, / pronásledována železnici rovnou jako provaz (*schnurgerad*)“. Proti tomuto pohledu však staví přesvědčení, že básnictví má naopak i v budoucnu opěvovat výdobytky ducha: „úřadem poezie po všechny časy / je, vysoký duchu, okrašlovat slavnost tvého vítězství“.<sup>30</sup>

Adjektivum *schnurgerad* zaznělo už v Lenauově básni z následujícího roku (1838) – stejně jako obava, jaké změny pokrok představovaný železnici přinese. Zatímco však Lenau byl při otevření parostrojní dráhy u Vídně v roce 1838 i se svými závažnými

---

29 „La gaieté se meurt, la gaieté est morte; on chantait dans les diligences, mais on n’a pas même la velléité de fredonner dans les wagons; les sifflements de la locomotive ont remplacé les joyeux refrains.“ É. Decaisne, *Hygiène du voyageur*, s. 39.

30 „Ich höre Lieder, ehrenwerthe, klagen, / Seh’ edle Angesichter sich verschleiern, / Prophetisch trauernd, daß in unsern Tagen / Der Prosa Weltreich seinen Sieg will feiern; / Daß Poesie, entsetzt, nun fliehen werde, / Auf schnurgerader Eisenbahn entjagen (...) // (...) // Nein, Amt der Poesie in allen Tagen / Ist ’s, hoher Geist, dein Siegesfest verschönen.“ A. Grün, „Poesie des Dampfes“, s. 29–30. Srov. A. Ch. Heinemann, *Technische Innovation*, s. 260–261.

výhradami ještě schopen věřit „ve dráhu spásy“, jeho krajan Franz Grillparzer se v roce 1847 ve čtyřveršovém epigramu vyslovil proti pokroku, byť nikoliv v přímé souvislosti s železnicí – tu odsoudil v jiném epigramu už v roce 1839, kde je železná dráha spolu s finančními půjčkami a jezuity jednou z cest k ďáblu –, ale s neustálou všeobecnou snahou o spění vpřed, které se „rozezvučelo po zemi“, což ovšem můžeme chápat i jako narážku na hlučnou a lineární železnici: Grillparzer by chtěl, kdyby jen mohl, „zůstat stát / tam, kde stáli Goethe a Schiller“ – „*stehen bleiben / wo Goethe und Schiller stand*“.<sup>31</sup> Těsně před revolučním rokem 1848 tak vyjádřil pro *biedermeier* typickou touhu po stabilitě a odpor vůči modernizaci, od jejíž dobové podoby očekával spíš kulturní úpadek a pošlapání humanistických ideálů; podmiňovací způsob však dává celému epigramu vyznít spíše jako povzdech nad nezvratitelným vývojem, který jeho dobu vzdaluje jak od předindustriálního způsobu života, tak od vysoké poezie, zastupované zde dvěma slavnými jmény.

Železnice tedy ohrožuje, narušuje či ničí idylu vlastně ve dvojnásobném smyslu: jednak jako harmonický způsob života v sepětí s přírodou, jednak jako zavedenou literární tradici. Lokomotivní píšťala, supění parního stroje a dunění kol jako by pro konzervativnější autory ohlašovaly smrt obojího. Nezapomínejme, že poezie byla v předindustriálním období mnohem více spjatá s hlasitým přednesem či zpěvem, básníci byli běžně označováni jako „pěvci“ a součástí tradice bukolické poezie byly už od Theokrita „mírové“ souboje pastýřů ve zpěvu. Zatímco tichému čtení prózy železnice nijak nebránila (a naopak podstatně urychlila rozvoj populární knižní a časopisecké kultury),<sup>32</sup> poezii, tradičně spojené s představou přednesu v tichém a klidném místě, hrozilo podle mnoha autorů přehlušení rachotící lokomotivou – doslova i obrazně. Nejen severoamerickým transcendentalistům, ale i německým básníkům doby *biedermeieru* tedy stačil *little event* zapískání píšťaly parní lokomotivy, aby poukázali na nežádoucí prvky utilitární technické civilizace, která člověka odcizuje přírodě a devaluje ducha i básnictví.

Zatímco míra přijetí či odmítání železnice se u jednotlivých autorů liší, hvizd parní lokomotivy jako znamení radikálně nové epochy zůstává. Rétorická strategie největších odpůrců železnice sice byla historicky neúspěšná (neboť síť železných drah nepřestávala

---

31 Cit. dle J. Mahr, *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*, s. 67.

32 Viz též kap. 4.2 této práce.

růst), na obecnější rovině však jejich hlas nezapadl a v současném literárním, respektive literárněvědném diskursu se rozhodně netěší menší pozornosti než jejich současníci z řad pokrokových železniční entuziastů. Stárnoucí Justinus Kerner, zřejmě nejzarytější odpůrce železnice mezi dobovými německými básníky, si svou básní *Im Eisenbahnhofe* (Na nádraží) z roku 1845 už ve své době vysloužil řadu nesouhlasných reakcí.<sup>33</sup> I když ho však můžeme považovat za takřka reakcionářského staromilce, jeho pozice se vlastně ukázala jako životaschopná, zvláště pokud za předmět její kritiky nepovažujeme jen železnici, ale celý proces mechanizace a modernizace; její obměny bychom totiž mohli pozorovat i v současném literárním či publicistickém diskursu, pokud bychom dávno domestikovanou železnici nahradili novějšími komunikačními technologiemi, ať už fyzickými či virtuálními. Touha po idylickém „zúžení totality“, přání uniknout z civilizace, nebo aspoň nebýt rušen jejími hlučnými projevy, v různých proudech kultury přetrvává dodnes a v podstatných bodech se neliší od touhy Justina Knerera, jak ji vyjádřil v básni *Im Grase* (V trávě) roku 1845:

Laßt mich im Gras und Blumen liegen  
Und schau dem blauen Himmel zu:  
Wie goldne Wolken ihn durchfliegen,  
In ihm ein Falke kreist in Ruh’.

Die blaue Stille stört dort oben  
Kein Dampfer und kein Segelschiff,  
Kein Menschentrift, nicht Pferdetoßen,  
Nicht des Dampfzuges wilder Pfiff.  
(...)<sup>34</sup>

Nechte mě ležet v trávě a květinách  
a hledět do modrého nebe,  
jak přes něj přelétají zlatá oblaka  
a po němž klidně krouží sokol.

Tam nahoře neruší to modré ticho  
žádný parník ani plachetnice.  
ani lidský krok, ani koňský ryk  
ani parovozu divý hvizd.  
(...)

---

33 A. Ch. Heinemann, *Technische Innovation*, s. 265–266.

34 J. Kerner, *Werke*, sv. 1, část 2, s. 28. V jiných vydáních je báseň uvedena pod názvem „Unter dem Himmel“.

### 2.3 / Soumrak ruského venkova

Texty, kde železnice ohlašuje konec venkovské idyly, ovšem vznikaly i v následujících dekádách, kdy kolejový dopravní systém postupně dobýval a proměňoval stále odlehlejší oblasti Evropy. Platí to v první řadě o Rusku, kde sice první tratě vznikly poměrně záhy – připomeňme, že Petrohradsko-moskevská dráha z Někrasovovy básně byla zprovozněna už roku 1851 a v témže roce začala stavba tratě z Petrohradu do Varšavy –, největší rozmach sítě byl však oproti střední a západní Evropě o několik dekád opožděný (viz kap. 1.4), takže rozsáhlé zemědělské oblasti středního Ruska si uchovaly předindustriální ráz až do počátku 20. století. Soumrak starosvětského způsobu života a nástup modernity se v té době stal jedním z hlavních témat ruské literatury – ať už v *Barbarech* Maxima Gorkého (1905), Čechovově *Višňovém sadu* (1900, poprvé uvedeno 1904) nebo v prózách Ivana Bunina, z nichž si zaslouží zmínku především povídka *Antonovská jablka* (1900). Tři texty vzniklé během několika málo let (a napsané autory téže generace, narozenými mezi lety 1860–1870) uvádím v pořadí, které odráží vzestupnou míru nostalgie po „staroruském“ venkovském životě – a současně sestupnou míru ocenění pozdější oficiální sovětskou literární historií, což bude podstatné u Gorkého *Barbarů*, kterých se prozatím dotknu jen letmo.

V divadelní hře *Barbaři* přicházejí do okresního městečka Verchopolje dva železniční inženýři, aby naplánovali stavbu dráhy. Už samotná přítomnost „delegátů“ železnice (a nikoliv teprve její stavba či uvedení do provozu, na něž ve hře ani nedojde) rozvrátí dosavadní pořádky v obci. Mladší z inženýrů, sebevědomý Jegor Petrovič Čerkun, mluví o konci idyly zcela explicitně – ovšem s tím, že ji přišel vědomě a s gustem zničit:

*Lidie:* Nelíbí se vám město?

*Čerkun:* Nemám rád pastorály...

(...)

*Čerkun:* Malé domky se krčí za stromy jako ptačí hnízda... Je to klidné až k nudě... a k odporosti milé... A hrozně se člověku chce rozcuchat tu idylku.<sup>35</sup>

---

35 M. Gorkij, „Barbaři“, in *Divadelní hry I*, s. 413.



Označení „pastorála“ pro první z obou společenských uspořádání je navíc ironické, neboť hra ukazuje venkovskou idylu v „padlé“ podobě plné korupce, nevědomosti a nedostatku perspektiv. Oproti Čechovovi a zejména Buninovi nenajdeme v *Barbarech* tolik nostalgie po venkovském životě a mytickém „zlatém věku“. Pocit ohrožení tu sice vysvítá velmi silně, ale obavy postav, které železnici odmítají, jsou především praktického rázu: obchodníkům hrozí konkurence, starousedlík Pavlin předpovídá, že stavba dráhy „všechno pokazí“, protože „se sem pohrnou cizí lidi“, a místní opilec a bezdomovec si stěžuje, že „dráhy [se] staví, a jít nemá člověk kam“.<sup>36</sup> Jak ale ještě uvidíme, Gorkého hra je pozoruhodná zejména kvůli opozici dřeva a železa, dvou materiálů, které tu zastupují starý a nový řád.

Ambivalentnější postavení mají prvky pastorální idyly v Čechovově poslední a zřejmě i nejslavnější hře *Višňový sad*. Obraz jejího konce můžeme snadno identifikovat přímo v centrálním obrazu kácení sadu; ten sice nepadne za oběť železnici (neboť ta už nedaleko dějiště nějakou dobu vede), přesto je ale zřejmé, že jeho konec přivodí příchod poměrů „nové doby“, jejíž je železnice emblémem. Hra předvádí úpadek ruské nižší šlechty pozemkových vlastníků, přinejmenším těch, kteří včas nevyužili svůj majetek k podnikání, a současně vznik buržoazie, u níž už nezáleží na původu, ale na přizpůsobivosti, případně na ostrých loktech a obchodnickém duchu. Zadlužená majitelka panství Raněvská, její dcery a bratr Gajev nejsou schopni nahlédnout vážnost situace a na svou záchranu nepodnikají téměř nic. Když jim podnikatel Lopachin, syn nevolníka, navrhone, aby sad rozparcelovali na pozemky pro chataře (*dačniki*) a z výnosů splatili svůj dluh, nechtějí o tom ani slyšet. Nakonec je tedy celé panství prodáno v dražbě a jeho novým majitelem se stane právě kapitalista Lopachin, jehož předkové zde „dřeli jak otroci“, které „nepouštěli ani do kuchyně“.<sup>37</sup>

Americký badatel Stephen L. Baehr věnoval interpretaci této hry „sub specie machinae“ důkladnou a pronikavou studii, jakou by si zasloužila i další díla, jimž se na těchto stránkách věnuji. Jak naznačuje její název, který explicitně odkazuje na citované

---

<sup>36</sup> Ibid., s. 402–403.

<sup>37</sup> A. P. Čechov, *Višňový sad*, s. 51.

dílo Lea Marxe – *The Machine in Chekhov's Garden: Progress and Pastoral in The Cherry Orchard* –, jde tu zejména o složité vztahy mezi tradicí a technologickým pokrokem, který se projevuje jednak v samotném syžetu hry (v němž je tradice doslova poražena aktem vykácení višňového sadu), jednak nesouladnými představami zástupců starého a nového řádu o tom, jak by měl vypadat správný a smysluplný život. Železnice podle Baehra tvoří „celkový rámec“ hry, která začíná větou podnikatele Lopachina „Zaplaťpánbůh, vlak je tady“, pronesenou při příjezdu aristokratické rodiny na panství, a končí odjezdem všech postav (kromě starého komorníka Firse) na nádraží.<sup>38</sup>

Na první pohled by se mohlo zdát, že železnice rozpory naopak zahlazuje. Vlakem tu přece cestují zástupci obou sociálních skupin: nejen majitelka panství, vracející se z Paříže, nebo její bratr, který si rád zajede vlakem do města na kulečnick, ale také syn nevolníků Lopachin, který neustále jezdí do Charkova za obchody (už z toho je ovšem patrné, že si cestování železnicí osvojil z jiných, praktičtějších důvodů než jeho někdejší páni). V závěru dokonce odjíždějí všechny postavy stejným vlakem. Jak ale poznamenává starý komorník Firs, kterýsi předek majitelů „taky jezdil do Paříže... kočárem...“<sup>39</sup> Pro šlechtu jde tedy jen o změnu dopravního prostředku, jakkoliv radikální, zato Lopachin se stejně jako naprostá většina někdejších nevolníků dává s železnicí do pohybu vlastně poprvé. Není tedy divu, že se identifikuje spíše s železnicí a pokrokem – silami, které mu umožnily vzestup – než se zdánlivou idylou panství, které sice považuje za krásné, ale v dětství ho tu „votloukali“ a „v zimě běhal bos“. Naopak Raněvská a téměř celé osazenstvo usedlosti nedokážou pochopit měnící se poměry a dlouho si nepřipouštějí možnost, že by museli opustit jak panství, tak svou nečinnou oblomovštinu. Jak připomíná Baehr, řada momentů ve hře naznačuje jejich neustálou regresi do minulosti, do zlatého věku symbolického dětství: pokoj, kterému se říká „dětský“, i když jsou děti dávno dospělé, Gajevova záliba v cukrátkách a jeho touha žít v minulém století, anebo obecněji fixace obou sourozenců na slast, zejména na jídlo, která naznačuje ustrnutí ve fázi orální závislosti; týká se to i železnice, kterou Gajev chválí za pohodlí a za to, že si může zajet do města na snídani.<sup>40</sup>

---

38 S. L. Baehr, „Machine in Chekhov's Garden“, s. 104.

39 A. P. Čechov, *Višňový sad*, s. 11.

40 S. L. Baehr, „Machine in Chekhov's Garden“, s. 104.

Zatímco obyvatelé Gorkého Verchopolje rozpoznávají ohrožující činitel přímo v železnici, aristokraté z *Višňového sadu* nejsou schopni nahlédnout, že je hlavním nositelem změn, které jim znemožňují pokračovat v dosavadním způsobu života. Lopachin chce sad vykácet a pronajmout chatařům, kteří by ovšem o pozemky neměli zájem, kdyby nebyly snadno dostupné železnici: „Z města je sem k vám všeho všudy dvacet kilometrů, vede tady dráha a kdyby se višňový sad rozparceloval (...), tak máte přinejmenším dvě stě padesát tisíc ročního důchodu zajištěno.“<sup>41</sup> Je přitom příznačné, že pro Lopachina představuje idylu spíše vize osídlené chatové osady: „může se stát, že si na tom svém hektaru něco zasadí, začnou to pěstovat... Pak teprve váš višňový sad přinese štěstí, peníze, blahobyt...“<sup>42</sup> Raněvské a Gajevovi, které by mohla přítomnost železnice zároveň finančně zachránit, ovšem zní celý nápad „banálně“ (*pošlo*) a na višňovém sadu lpějí kvůli tradici, vlastním vzpomínkám a kvůli jeho jedinečnosti a kráse. A zatímco Lopachin se dobře orientuje v prostorových vztazích, pro šlechtu zůstává hlavní kategorií čas.

V předchozích kapitolách jsme se opakovaně setkali s obavou, že kapitalisticko-industriální civilizace neohrožuje jen zavedený způsob života, ale také poezii, potažmo veškerou kulturu, malebnost a krásu. Touto obavou trpí i aristokratické postavy *Višňového sadu*, které mají zálibu v hudbě a jsou náruživými čtenáři, zatímco Lopachin nad knihami leda usíná. Ve *Višňovém sadu* je však i tato obava ironizována, o čemž nejlépe svědčí scéna z bálu, který Raněvská pořádá ve chvíli, kdy ve městě probíhá dražba celého panství. Hosty už nejsou generálové jako v dávných dobách, ale poštministr a přednosta stanice, tedy nová lokální elita spjatá příznačně s komunikací, a je to právě druhý z nich, kdo na plese recituje úryvek z *Hříšnice* od Alexeje Nikolajeviče Tolstého – třebaže jde vlastně o nevhodné verše.<sup>43</sup> Druhou recitující postavou je ve hře tajemný „kolemjdoucí“ z druhého dějství, který prosí o peníze a ptá se, kudy se dostane na nádraží.<sup>44</sup>

Druhé dějství *Višňového sadu* se jako jediné odehrává v exteriéru – v jakémsi meziprostoru mezi panstvím a železniční tratí. V Čechovově scénické poznámce se píše, že

---

41 A. P. Čechov, *Višňový sad*, s. 13.

42 Ibid., s. 15.

43 Ibid., s. 46. Srov. S. L. Baehr, „Machine in Chekhov’s Garden“, s. 103; L. Zoreva, *Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum*, s. 186–187. Zoreva se věnuje *Višňovému sadu* také v souvislosti s motivem loučení na s. 190–192.

44 A. P. Čechov, *Višňový sad*, s. 35.

tu začíná višňový sad a „na pozadí je řada telegrafních sloupů a daleko na obzoru se nejasně rýsuje velké město, které však bývá vidět jen za pěkného, jasného počasí. Slunce brzy zapadne.“<sup>45</sup> Smysl těchto poznámek vynikne spíš v textu než v divadelním představení, kde není tak snadné naznačit, že jen jasná mysl je schopná vidět urbanizující se Rusko a civilizační proměny. Jde zároveň podle všeho o místo či alespoň směr, odkud v závěru prvního dějství slyšíme, jak „v dálce za sadem hraje pastýř na píšťalu“ (osud pastorální idyly ještě není definitivně zpečetěn), kdežto později se odtud dvakrát ozve „vzdálený zvuk, jakoby z nebe, smutný a zmírající zvuk, jako když praskne struna“ a pak už jen údery sekery do stromů. Děje se tak těsně poté, co všichni zúčastnění odjeli na poslední chvíli na vlak, ale zapomněli na opuštěném panství starého komorníka Firse.

Firs je jedinou postavou z celé hry, která (zřejmě nikdy v životě) nepojede vlakem. Senilní sluha, který považuje zrušení nevolnictví v roce 1861 za katastrofu, ve hře nejzřetelněji ztělesňuje mýtus zlatého věku, kdy se višně ze sadu sušily, zavařovaly a šly na odbyt až v Charkově a Moskvě. Stephenu L. Baehrovi vděčíme za postřeh, že Firsovo tajuplné jméno je starší poruštěnou verzí jména Thyrsis – tedy pastýře z první z Theokritových *Idyl*.<sup>46</sup> Je příznačné, že stařec s tímto bukolickým jménem je zapomenut sám v prázdném domě určeném ke stržení a že se slovy „všechno je pryč“ uléhá – nejspíš proto, aby umřel.

Zcela jiný pohled nabízejí prózy Ivana Alexejeviče Bunina, který si v raném období své tvorby vysloužil u dobové kritiky označení „pěvec podzimu, smutku, šlechtických hnízd“, jemuž se pozdější nositel Nobelovy ceny za literaturu pokoušel bez velkého úspěchu vzdorovat – stejně jako přirovnávání k Turgeněvovi nebo Čechovovi.<sup>47</sup> Je pravda, že i Čechov zobrazuje ve *Višňovém sadu* úpadek „šlechtického hnízda“, ale z odlišné, méně elegické perspektivy. Bunin, který v ruské občanské válce stál na straně bílých a později odešel do francouzského exilu, psal až do své smrti v roce 1953 o předrevolučním Rusku, tedy o zaniklém světě, k němuž upadající šlechtické dvorce a statky patřily, zároveň v něm však už měla své místo i železnice – jedna z nejranějších publikovaných Buninových básní

---

45 A. P. Čechov, *Višňový sad*, s. 24.

46 S. L. Baehr, „Machine in Chekhov's garden“, s. 111.

47 I. Bunin, „Avtobiografičeskaja zametka“, s. 14–15.

ostatně nese název *V pojezde* (Ve vlaku, 1893). Postavy Buninových próz cestují vlakem běžně a vlak či železniční stanice se v nich velmi často stává dějištěm milostných vzplanutí, zejména v pozdějším, exilovém období.<sup>48</sup> V souvislosti se zánikem venkovské idyly však stojí za zmínku text, v němž je zmínka o železnici velmi nenápadná – zabírá jen několik řádků –, avšak pro jeho interpretaci je určující. Jde o povídku *Antonovská jablka*, napsanou v samém závěru 19. století a publikovanou v roce 1900.

„... Vzpomínám na krásný raný podzim“<sup>49</sup> – tak začíná druhý odstavec povídky. Tři tečky zřejmě naznačují, že první odstavec byl z většiny novějších vydání a překladů vypuštěn. V něm vypravěč popisuje deštivý podzimní večer, během něhož si čte staré básníky z rodného středního Ruska, zatímco jeho psací stůl je plný „antonovských jablek“, tedy typické ruské odrůdy Antonovka. Jejich vůně je spouštěčem vzpomínání (podobně jako Proustovy madlenky) na mizející život statkářských dvorců, „o kterém se za padesát let bude vědět jen z našich vyprávění“.<sup>50</sup> Stejně jako u citovaných starověkých básníků jde tedy o vzpomínku, obraz harmonického života, který sice možná ještě nezanikl, ale v každém případě je ohrožený a/nebo se stal nedostupným. Vypravěč „vidí znova sám sebe na vsi“, „pamatuje se“ na velký sad, aleje, svěží vzduch a vůni jablek, ale veškeré děje jsou líčeny v přítomném čase. Předkládá utěšené obrazy sklizně, loveckých výprav, dlouhověkových, ale zdravých stařen a starců, důkladně zhotovený řemeslný nábytek – „a chladné ticho jitra narušuje jen spokojené repetění drozdů na korálově červených jeřabinách v houštinách sadu, hlasy a rozléhající se dunění jablek sesypávaných do košíků a škopků“.<sup>51</sup> Není tu zkrátka nic cizorodého – až na jedinou výjimku. Pozdě v noci se jde vypravěč projít do sadu, kde u ohně hlídají podruzi:

„To jste vy, mladej pane?“ volá potichu někdo ze tmy.

„Bodejt'. A vy ještě nespíte, Nikolaji?“

---

48 Viz L. Zoreva, *Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum*, s. 111. Srov. např. povídku „Heinrich“ (Genrich) z roku 1940, která se odehrává na trase Moskva – Vídeň – Nice.

49 I. Bunin, „Antonovská jablka“, s. 9.

50 „о которомъ черезъ пятьдесятъ лѣтъ будутъ знать только по нашимъ разсказамъ...“ I. Bunin, „Antonovskije jablki“, in *Polnoje sobranije sočinenij*, s. 163.

51 I. Bunin, „Antonovská jablka“, s. 9.

„Kdepak, my tady spát nesmíme. To už je tak pozdě? A nejede zrovinka vlak? Nebo se mi to jen zdá?“

Dlouho nasloucháme, sledujeme, jak se zachvívá zem. Chvění přechází v hluk, který roste, a pak už to zní, jako by těsně kolem zahrady rychle a hlučně vytřukávala kola do taktu. Vlak řinčí a tluče a jede dál... je stále blíž, zní stále zřetelněji a vztekleji... A náhle všechno utichá, mizí, jako by se vlak propadl do země...<sup>52</sup>

Vlak utichne a až do konce povídky už není o železnici řeč (stejně jako o ní nepadla zmínka až do tohoto místa). Nejde ani o žádný dějový zlom: povídka je ostatně spíše sledem retrospektivních výjevů. Signifikantní jsou tu však především dvě skutečnosti. Za prvé je noční průjezd vlaku jediným místem textu, kde vystupuje cizorodý, strojový element, jakým je železnice, a ohlašuje se auditivně, svým rušivým hlukem. Jediným dalším mechanismem, který se v povídce objevuje, je zbraň – puška, která ovšem v prostředí venkovské šlechty a jejích honů dávno zdomácněla. Lomoz vlaku navíc přichází v noci, kdy celý statek kromě hlídačů spí, zatímco železnice má vlastní principy fungování, její provoz neustává ani v noci a kontrastuje tak se střídáním ročních období, které určují rytmy a cykly vesnického života – včetně samotné sklizně jablek. Železnice zde zastupuje všechny sociální činitele, jejichž výslednicí je, že „vůně antonovských jablek se ze šlechtických usedlostí vytrácí“<sup>53</sup> a že tyto idylicky líčené usedlosti zanikají. Ihned po průjezdu vlaku navíc dojde k další zdánlivě bezvýznamné události: vypravěče poprvé napadne sáhnout po zbrani, vezme pušku a nazdařbůh vystřelí do vzduchu. I tento akt, následovaný chvíli reflexe při pohledu do hvězdnatého nebe, zůstane bez explicitních následků, nicméně lomozící železnice a výstřel z pušky zde společně tvoří jakýsi martický moment celé povídky – okamžik, který dává na srozuměnou, že idyla je (vždy již) narušená – ať už konfiskacemi půdy ve starověkém Římě nebo příchodem železnice na ruský venkov o devatenáct století později.

---

52 Ibid., s. 11.

53 Ibid., s. 21.

## 2.4 / *Soundscape*

V literárních textech sledovaného období vlak téměř nikdy nepřichází na scénu, aniž by se ohlásil svým zvukem, přinejmenším parní píšťalou nebo duněním – nejen proto, aby narušil idylu. Je pozoruhodné, že u popisu hluků vydávaného vlakem, ať už při pozorování zvenčí nebo při jízdě ve vagonu, si autoři v mnoha případech nevystačí s jedním substantivem, adjektivem či slovesem, což byl i případ první citované básně Justina Kernera. Ruský básník Pjotr Vjazemskij v básni *Nočju na železnoj doroge meždu Pragoju i Venuju* (V noci na železnici mezi Prahou a Vídní) z roku 1853 slyší pod „železnými kopyty“ vlaku na mostě „lomoz, hukot a vřískot a vytí“ (*grochot, gul, i vizg, i voj*);<sup>54</sup> v próze *Železniční hlídač Thiel* (1888) německého prozaika a dramatika Gerharta Hauptmanna vstupuje s vlakem na scénu „supění a sykot“ (*Keuchen und Brausen*) a „zuřivé hučení a dunění“ (*rasendes Tosen und Toben*);<sup>55</sup> a belgický básník Émile Verhaeren o na přelomu století popisuje rachot vlaku shlukem slov s hláskami *t* a *r*: – „*Les tonnerres des trains qui traversent la nuit (...) Leur vacarme de fer, sur les plaques des ponts / Tintamarre si fort (...)*“<sup>56</sup> (hřímání vlaků, jež pronikají nocí, / (...) jejich železný rachot na mostních plátech, / lomoz tak prudký...). Vršení slov, často onomatopoického původu, která označují různé odstíny hluku kol valících se po kolejnicích (*rachot, grochot, tintamarre, rattle*), hukot kotle, syčení páry a hvizd píšťaly (*shriek, Pfiff, vizg*) nebo nárazů posunovaných vagonů umožňují autorům dosáhnout intenzivnějších a mnohem přímějších účinků než při popisu vizuálních vjemů, a to jak v básních o pouhých několika verších, tak v rozsáhlých narativních dílech. Jedna z nejstarších (a nejcitovanějších) pasáží tohoto druhu pochází z Dickensova rozsáhlého románu *Dombey a syn* (1848), kde slova „*with a shriek, and a roar, and a rattle*“ – doslova „s vřískotem, duněním a rachotem“ – tvoří refrén, který se na necelých dvou stránkách opakuje čtyřikrát. Úryvek, v němž velkoobchodník Dombey, zdrcený smrtí svého malého syna, cestuje z Londýna do lázní, evokuje jízdu vlakem s jejími vizuální vjemy neustále se měnící krajiny, zatímco jeho

54 P. Vjazemskij, „Nočju na železnoj doroge meždu Pragoju i Venuju“, s. 148, v. 37 a 40. Srov. český překlad M. Dvořáka in *Plav* 11/2017, s. 17–18.

55 G. Hauptmann, *Bahnwärter Thiel*, s. 19; „Železniční hlídač Thiel“, s. 21.

56 É. Verhaeren: *Les forces tumultueuses*, s. 158. Srov. český překlad J. Konůpka in *Básně*, s. 127. Delší úryvek z této básně cituji v kap. 5.1.

zvuková stránka naopak dodává textu typickou repetitivnost železničních hluků a ruchů, stupňovanou navršením jednoslabičných slov uprostřed pasáže:

Away, with a shriek, and a roar, and a rattle, from the town, burrowing among the dwellings of men and making the streets hum, flashing out into the meadows for a moment, mining in through the damp earth, booming on in darkness and heavy air, bursting out again into the sunny day so bright and wide; away, with a shriek, and a roar, and a rattle, through the fields, through the woods, through the corn, through the hay, through the chalk, through the mould, through the clay, through the rock, among objects close at hand and almost in the grasp, ever flying from the traveller, and a deceitful distance ever moving slowly within him: like as in the track of the remorseless monster, Death!<sup>57</sup>

Dál a dál, s pískotem, sykotem a hřmotem, pryč z města, zavrtávat se jako krtek mezi lidskými příbytky, až to v celé ulici bzučí, vylétnout do čerstvých luhů, kutat se vlhkou zemí, burácet dál ve tmě a v hustém vzduchu, zas vyrazit ven do slunného dne, tak jasného a široširého; dál a dál s pískotem, sykotem a hřmotem, [přes meze, přes les, přes pole s obilím, přes louky se senem, přes křídu,] přes hlínu, přes jíl, přes skály, mezi věcmi blízkými skoro na dosah, které pořád před cestujícím unikají, a ta šalebná dálka se pořád zvolna hýbá s ním – jako když jdeš stopou té neúprosné příšery – Smrti!<sup>58</sup>

Průmyslová revoluce spolu s železnicí poznamenala krajinu nejen fyzicky a nejen vizuálně, ale také zvukově; způsobila naprostou proměnu toho, pro co se v bádáních na poli mezi akustikou a ekologií ujal název *soundscape* – „zvukové krajiny“. Takřka ve všech dosud citovaných dílech (a platit to bude i u těch, na něž teprve přijde řada) jsme mohli sledovat zprostředkování drastického přetvoření této zvukové krajiny, případně kontrapozici dvojího *soundscape*: před-industriálního a industriálního, rurálního a civilizovaného,

---

57 Ch. Dickens, *Dombey and Son*, s. 280.

58 Ch. Dickens, *Dombey a syn*, sv. I, s. 304–305. V překladu V. Vařechy a A. Skoumala je vyznačená část věty vynechána.



idylického a kontra-idylického. Dickensův román *Dombey a syn* podrobuje „akustické analýze“ John M. Picker v knize *Victorian Soundscapes* a konstatuje, že se v něm „železnice sice [významně] objevuje jen čtyřikrát, tyto výskyty však mají kumulativní efekt, takže lokomotivy ovládnou celou zvukovou krajinu (*soundscape*); koleje spojují různé části románu, velmi podobě jako dle svého původního určení spojily Londýn se vzdálenými oblastmi anglického venkova.“<sup>59</sup>

Železnice ale ovládá zvukovou stránku románu ještě jinými způsoby. Citovaná pasáž z dvacáté kapitoly, která tvoří stylisticky nejvýraznější místo *Dombeyho a syna*, jako by se ozývala v momentech, kdy v románu dochází k dějovým zvrátům či zrychlení děje – opakování „klíčových“ slov a úsečný výčet vjemů se objevuje například v pasáži, kdy Dombeyova dcera utíká z domova a běží nazdařbůh londýnskou City (kap. 48) nebo když před Dombeyem prchá podvodník Carker ve francouzském dostavníku a nakonec, už opět v Anglii, umírá jako jedna z prvních literárních postav pod koly projíždějícího vlaku (kap. 55). Zároveň však v těchto scénách Dickensův styl nezachází tak daleko, takže mohou fungovat spíš jako připomínka nejvýraznějších odstavců, evokujících rychlou a hlučnou jízdu. A do třetice zaplňuje *soundscape* románu prosté opakování slova *railway* v patnácté kapitole, která popisuje proměnu londýnského předměstí Camden Town při stavbě trati *London & Birmingham Railway*. Místo někdejší idyly (fiktivních) Jeleních zahrad se zde rozrůstá město a podřizuje se železnici. V odstavci o sto padesáti slovech zaznívá slovo *railway* desetkrát. Zde je jeho druhá polovina:

There were railway hotels, office-houses, lodging-houses, boarding-houses; railway plans, maps, views, wrappers, bottles, sandwich-boxes, and time-tables; railway hackney-coach and stands; railway omnibuses, railway streets and buildings, railway hangers-on and parasites, and flatterers out of all calculation. There was even railway time observed in clocks, as if the sun itself had given in.<sup>60</sup>

---

59 „Though the railway only features four times in the novel, these appearances have the cumulative effect of making the engines dominate the soundscape, with their tracks joining disparate sections of the narrative, much as they were made to connect London to distant parts of the English countryside.“

J. M. Picker, *Victorian Soundscapes*, s. 27.

60 Ch. Dickens, *Dombey and Son*, s. 218.

Byly tam železniční hotely, kavárny, noclehárny a penziony; železniční plány, mapy, pohledy, obaly, láhve, bedničky na sendviče a jízdni řady; železniční stanoviště drožek a fiakrů; železniční omnibusy, železniční ulice a budovy a železničních povalečů, příživníků a pochlebníků bezpočtu. Ba i hodiny ukazovaly železniční čas, jako by se železnici podrobilo samo slunce.<sup>61</sup>

Také pozdější realistické a naturalistické prózy věnují modelování industriálního *soundscapu* včetně zvuku vlaků velkou pozornost. Hluk vydávaný železnicí nejenže neguje venkovský klid, ale někdy dokáže vyniknout i nad všeobecný lomoz města. Georges Duroy, protagonista Maupassantova románu *Miláček* (1885), z okna svého mládeneckého pokoje u pařížského nádraží Batignolles slyší hvizdy pískal, které „stoupalo a klesalo jako hlas při volání. Jedno z nich se blížilo a neustále naříkavě volalo, sílilo každou vteřinou a brzy se objevilo silné žluté světlo, unášené s velkým hlukem; Duroy se díval, jak se dlouhý růženec vagónů propadá v tunelu.“<sup>62</sup> Wokulski, hlavní hrdina rozsáhlého románu *Loutka* Bolesława Prusa (1890), při dramatické noční epizodě na nádraží ve Skierniewicích poblíž Varšavy slyší hluk doplňování vody do tendru lokomotivy a zdá se mu, „jako by v tom táhlém a melancholickém zvuku slyšel celý orchestr hrající invokace z *Roberta Ďábla*“, kdysi veleúspěšné monumentální opery.<sup>63</sup> Pár desítek kilometrů odtud, v průmyslové Lodži, se odehrává román *Zaslíbená země* nobelisty Władysława Stanisława Reymonta (1899). V narychlo spíchnuté boudě u nádraží tu bydlí Stach Wilczek – stejně jako Maupassantův Duroy je to bezohledný kariérista, který přišel do průmyslové Lodže z vesnice (líčené v románu jako mnohem zdravější, „nezkažené“ a také mnohem tišší prostředí). A podobně jako Duroy hvizd lokomotivy ruší ze snění a plánů na budoucí život plný milostných dobrodružství, Wilczka v jeho improvizované kanceláři „dráždí hluché nárazy posouvaných vlaků“ a brání mu v práci. Hluk železnice pak vyplňuje i další odstavec:

---

61 Ch. Dickens, *Dombey a syn*, sv. I, s. 239.

62 G. de Maupassant, *Miláček*, s. 26.

63 „Zdawało mu się, że w tym przeciągłym i melancholijnym dźwięku słyszy całą orkiestrę wygrywającą inwokację z *Roberta Diabła*.“ B. Prus, *Lalka*, sv. 2, s. 451.

Jeden vůz za druhým vjížděl na váhu s takovým rachotem, až se celá bouda otřásla. Příšerný hluk proplétajících se lidských hlasů, rachotu, koňského ržání, hluku z uhlí vyhazovaného z vagónů, pískání lokomotiv pronikal otevřenými dveřmi a rozléval se po špinavé, zchátralé světlici, kde se Wilczek v zamyšlení procházel.<sup>64</sup>

Prostor, jež autoři věnují popisům hluku vlaků a železničních zařízení, nasvědčuje tomu, že tyto zvuky zůstávaly rušivé a cizorodé i dlouho po rozšíření a zdomácnění železniční dopravy, přinejmenším do doby nástupu spalovacích motorů a automobilismu, respektive elektrifikace (a tím i částečného ztišení) železnic. V metropolích se hluk železnice většinou mísí s ostatními ruchy, lomoz v ulicích však může připomínat rachotící vlak, tak jako v pařížských vzpomínkách italského spisovatele Edmonda De Amicis z roku 1879: na bulvárech plných vozů panuje „temný a monotónní hluk, jako by tudy projížděl jeden obrovitý železniční vlak bez konce“.<sup>65</sup> Snad jen v centrech těžkého průmyslu hluk železnice splývá s celkovým industriálním lomozem, jako tomu je ve fiktivním městě Coketown z Dickensova pozdějšího románu *Zlé časy* (1854). Hlasité, intenzivní a současně disonantní akustické projevy lidských výtvorů nebyly v předindustriální době běžné a kromě míst, jako byly kovárny, mlýnice nebo doly, je většina obyvatelstva zakoušela nejspíš jen při válečné vřavě. I proto mnohé z popisů dunících vlaků evokují obrazy bitvy, která ovšem nikdy neskončí, protože provoz na železnici neustává.

Vytrvalý strojový hluk se tak (vedle otřesů a rychlosti) stává jedním z traumatizujících prožitků modernity, o nichž píše Wolfgang Schivelbusch<sup>66</sup> a Wojciech Tomasik.<sup>67</sup> První z nich upozornil na rozsáhlý a pozapomenutý korpus popularizační medicínské literatury o vlivu železnice na nervový systém či, obecněji, na „veřejné zdraví“, kam spadá i výše citovaná Decaisneova příručka o hygieně železničního cestujícího. Zřejmě nejznámější spis tohoto druhu, kolektivní dílo lékařů okolo britského časopisu *Lancet* (Skalpel) s názvem *The Influence of Railway Travelling on Public Health* (1862), věnuje hluku celou podkapitolu a přináší i rady pro cestující, jak jeho nežádoucí

64 W. S. Reymont, *Zaslíbená země*, s. 315.

65 „un rumore cupo e monotono, come d'un solo enorme treno di strada ferrata che passi senza fine“. E. De Amicis, *Ricordi di Parigi*, s. 30.

66 Srov. kapitulu „Pathologie der Eisenbahnreise“ in *Geschichte der Eisenbahnreise*, s. 106–112.

67 Srov. zejm. kapitulu „Ciało pasażera“ in *Pociąg do nowoczesności*, s. 53–61.

účinky na nervovou soustavu zmírnit.<sup>68</sup> Ve stejné době píše Karl Marx v prvním dílu *Kapitálu* o příliš hlučném pracovním prostředí továrních dělníků a „hluku a rachotu výrobního procesu“,<sup>69</sup> zatímco francouzský tiskař a knihkupec Édouard-Léon Scott de Martinville v roce 1860 pořizuje svým fonautografem vůbec první zvukovou nahrávku. Polovina 19. století se zdá být (alespoň v západní Evropě) dobou zvýšeného zájmu o zvuk, hluk a akustiku.<sup>70</sup>

V této souvislosti není tak překvapivé, že se popis hluku vydávaného vlakem od čtyřicátých let 19. století stává svého druhu literárním locus communis. Není snadné najít text, který by tematizoval železnici, a zároveň by v něm nebyla zmínka o jejím zvuku. Zatímco však u raných textů – například u Lenaua, Kernerera nebo Vjazemského – můžeme předpokládat, že byly psány se záměrem pojmenovat a zprostředkovat novou, doslova neslýchanou zkušenost, a to i pomocí onomatopoických slov, na konci devatenáctého století a později už tomu tak není. Přesto tyto pasáže, které neustále zdůrazňují supění, hřmot a ořesy, přetrvávají i v novějších dílech – a to i v těch, která tak jako *Lidská bestie* Émila Zoly ukazují, že neustálému hluku vycházejícímu z železniční stanice bylo nakonec možné přivyknout, případně dokonce spočinout v jakési „idyle naruby“:

[Severina] vstávala dosti pozdě, blažilo ji, že může sama zůstat v posteli, a dávala se ukolébávatí příjezdy a odjezdy vlaků, které jí udávaly běh času přesně jako hodiny. V prvních dobách manželství byla jako zmámena tímto divokým nádražním hřmotem, pískáním, nárazy otáčidel, hromovým rachotem, náhlými ořesy, podobajícími se zemětřesení, až zachvívala se ona i nábytek. Pak ponenáhlu přivykla, srůstala s hlučným, stále se chvějícím nádražím, a nyní se jí to líbilo, toto zmítání a vřava tvořila její klid.<sup>71</sup>

---

68 *The Influence of the Railway on Public Health*, s. 94–97.

69 K. Marx, *Kapitál I*, kap. 8.1, s. 251.

70 Velmi záhy vstupuje železniční hluk i do hudby: za připomenutí stojí alespoň klavírní etuda *Le chemin de fer* (1844) francouzského skladatele Charlese-Valentina Alkana, která evokuje zvuk jedoucího vlaku basem založeným na jediném opakujícím se tónu v extrémním tempu „vivacissimamente“.

71 É. Zola, *Lidská bestie*, s. 198–199.

Určitou teoretickou výzvou zůstává alespoň orientační rozlišení funkce zvuků železnice v literárních dílech. Zkusím tedy vytyčit tři základní modalities, přestože se budou mnohdy překrývat a zároveň mohou všechny tři modelovat *soundscape* daného textu. Tou první by byl prostý poukaz na přímo na hlučnost železnice, častý například v popisných pasážích realistických románů, ale i v básních: platí například o řadě slok Vjazemského básně o noční cestě vlakem z Prahy do Vídně. V jiných případech zvuk vlaku něco „ohlašuje“ – nejčastěji konec idyly, zavedeného způsobu života či příchod civilizace – s čímž se setkáváme explicitně například u Kobyljanské nebo u amerických transcendentalistů, subtilněji pak v Buninových *Antonovských jablkách*; oproti prvnímu případu se zvuk či hluk vlaku stává singulární událostí, která mívá významné, či dokonce ústřední postavení v rámci daného textu či pasáže.

Třetí, možná nejhůře podchytitelný, ale zato velmi rozšířený případ užití můžeme shrnout pod rétorický pojem figurativní obraznosti: zvuky a hluky vlaku v něm znamenají něco víc, případně něco jiného než to, že železnice je hlučná. Hlasitý neuspořádaný zvuk s sebou tradičně nese negativní asociace spojené s násilím, bojem, neštěstím či alespoň nesouladem a nepříjemností. Pozdně romantičtí odpůrci železnice proto mohli při zdůrazňování její hlučnosti spoléhat na tradiční imaginárium – Justinus Kerner své námitky proti železnici nevysvětluje, neboť mohl důvodně předpokládat, že poukaz na hlučnost podtržený výrazy jako „zuřivost“ a obrazem „bouře“ bude rétoricky účinnější. Postupem doby se však situace komplikuje a hluk vlaku zaujímá stále širší sémantické pole – jak v próze, tak především v poezii. Nastupující a stupňující se modernita totiž stejně jako každá epocha imaginárium předchozích dob využívá, ale zároveň jde v mnoha svých projevech takřkajíc proti němu.

Teprve na počátku 20. století či spíše těsně před první světovou válkou se objevuje jednoznačně kladné přijetí strojového či industriálního hluku – zejména ve futurismu, ať už u Vladimira Majakovského nebo u Filippa Tommasa Marinettiho, jehož *Futuristický manifest* (1909) sice na prvním místě vyzdvihuje rychlost, ale hned po ní bychom mohli jmenovat hluk;<sup>72</sup> ve stejné době vzývá švýcarsko-francouzský básník Blaise Cendrars

72 Poslední bod manifestu vyhlašuje záměr opěvovat *soundscape* průmyslových velkoměst, včetně „hltavých stanic, požíraček hadů, kteří kouří“ a „lokomotiv, jež dupou po kolejích jako obrovští oceloví koně“: „Noi canteremo le grandi folle agitate dal lavoro, dal piacere o dalla sommosa: canteremo le maree multicolori e polifoniche delle rivoluzioni nelle capitali moderne; canteremo il vibrante fervore

v básnickém pásmu *Próza o Transsibiřské magistrále a malé Johance z Francie* (1913) „násilnou“ krásu hlučné železnice („všechny vlaky rozeznávám podle hluku“),<sup>73</sup> Fernando Pessoa zase pod jménem jednoho ze svých heteronymů – Álvaro de Campose – píše *Triumfální ódu* (1914), kde opěvuje „věčné Rrrrrr“ industriální civilizace a touží se stát „hybnou částicí / železné kosmopolitní jízdy / odvážných vlaků“.<sup>74</sup> K projevům avantgardní exaltace strojovou modernitou včetně jejích akustických projevů však vedla několik dekad dlouhá cesta, na níž figurativní obraznost začíná hluku spojenému s železnicí dávat velmi rozrůzněné či protichůdné významy, někdy dokonce i u jednoho autora či v rámci jednoho textu. Poslední část této kapitoly proto opouští téma idyly, aby ukázala významovou šíři železničních zvuků a hluků v několika básních ze sedmdesátých let 19. století, jejichž autory jsou dvě přední postavy evropské lyriky: Paul Verlaine a Giosuè Carducci.

## 2.5 / Disonance duše

Sedmdesátá léta 19. století jsou dobou, kdy jak v severní Itálii, tak ve Francii a Belgii – neboť právě k Belgii se téměř všechny Verlainovy „železniční“ básně vztahují – byla železnice už zavedeným dopravním prostředkem a ani Carducci, ani Verlaine v dotyčných básních nijak nezdůrazňují její novost ani její ničivost (snad s jedinou výjimkou, kterou představuje Verlainova báseň *Charleroi*). Železnici nechávají oba básníci ve své intimní lyrice vstupovat do svých prožitků, umocňovat je, anebo jim protiřečit; vždy se tak ovšem děje v první řadě na základě jejích zvuků a hluků.

---

notturmo degli arsenali e dei cantieri, incendiati da violente lune elettriche; le stazioni ingorde, divoratrici di serpi che fumano; (...) e le locomotive dall'ampio petto, che scalpitano sulle rotaie, come enormi cavalli d'acciaio imbrigliati di tubi, e il volo scivolante degli aeroplani, la cui elica garrisce al vento come una bandiera e sembra applaudire come una folla entusiasta.“ „Manifesto del Futurismo“, s. 36.

73 „Et je reconnais tous les trains au bruit qu'ils font“. B. Cendrars, „Prose du Transsibérien“, s. 43. Texty italských futuristů, ale i Cendrarsovo pásmo nebo básně německých expresionistů vztahující se k železnici komentuje Remo Ceserani v 9. kapitole „L'esaltazione futurista: il treno come uno dei simboli della modernità“ knihy *Treni di carta*, s. 266–282.

74 F. Pessoa, „Triumfální óda“, in *Opiárium*, s. 16–17.

Liberál Giosuè Carducci, nejvýznamnější italský básník doby mezi sjednocením země a začátkem 20. století, v básni „Na nádraží jednoho podzimního rána“, zahrnuté do druhé knihy *Barbarských ód* (*Odi barbare*, 1877),<sup>75</sup> modeluje železniční scénu, v níž je evokována teskná, až skličující nálada. Jak se postupně ukáže, jde o loučení s odjíždějící milovanou ženou:<sup>76</sup>

(...)  
Žalostně, ostře, pronikavě hvízdá  
nablízku lokomotiva. Olověné  
je nebe i podzimní ráno  
a jako strašidlo se rozprostírá kolem.  
(...)

(...)  
Flebile, acuta, stridula fischia  
la vaporiera da presso. Plumbeo  
il cielo e il mattino d'autunno  
come un grande fantasma n'è intorno.  
(...)

Tedř, zamyšlená Lydie, odevzdáváš  
jízdenku průvodčímu k suchému proštípnutí.  
Stejně tak dotěrný čas bere si tvá mladá léta,  
ty pěkné chvíle i vzpomínky.

Tu pur pensosa, Lidia, la tessera  
al secco taglio dà de la guardia,  
e al tempo incalzante i begli anni  
dài, gl'istanti gioiti e i ricordi.

Sem a tam podél černého konvoje přecházejí  
nádražní zřízenci v černých uniformách  
jak stíny; třímají čadící  
lucerny a železná kladiva a železné

Van lungo il nero convoglio e vengono  
incappucciati di nero i vigili,  
com'ombre; una fioca lanterna  
hanno, e mazze di ferro: ed i ferrei

brzdy vydávají táhlou, pochmurnou  
odpověď: ozvěnou ozve se  
z hloubi duše bolestná chandra,  
až to zabolí.

freni tentati rendono un lugubre  
rintocco lungo: di fondo a l'anima  
un'eco di tedio risponde  
doloroso, che spasimo pare.

Dvířka, třískající při zavírání,  
jsou jako urážka: jak výsměch, poslední výzva

E gli sportelli sbattuti al chiudere  
paion oltraggi: scherno par l'ultimo

<sup>75</sup> Ke genezi básně viz R. Ceserani, *Treni di carta*, s. 166–167.

<sup>76</sup> G. Carducci, „Na nádraží jednoho podzimního dne“, in *Hněvy a smutky*, s. 91–93; *Poesie di Giosuè Carducci*, s. 877–878.

k nástupu, jež rychle odeznívá,  
déšť do oken prudce buší.

appello che rapido suona:  
grossa scroscia su' vetri la pioggia.

A to už obluda u vědomí své ocelové  
duše odfrkuje, lomcuje sebou, oddychuje, třeští  
plamenné oči a do tmy vrhne  
hvízdnutí, které se do dáli nese.

Già il mostro, conscio di sua metallica  
anima, sbuffa, crolla, ansa, i fiammei  
occhi sbarra; immane pe 'l buio  
gitta il fischio che sfida lo spazio.

(v. 5–8, 13–32)

V každé z citovaných slok básně nacházíme aspoň jeden zvukový vjem – od zívání v první sloce a hvízdání lokomotivy ve verši druhé sloky, kde je slovy *flebile*, *acuta*, *stridula fischia* poprvé zvýrazněna nelibozvučnost celé scény, až po odfrknutí (*sbuffo*) a další pronikavé hvízdnutí (*fischio que sfida*). V centrálním přirovnání, kde je průvodčí postaven vedle uplývajícího času – prvním je třeba odevzdat lístek, druhému krásná léta, radostné okamžiky a vzpomínky –, je nepříjemnost celé situace doprovázena banálně „suchým“ zvukem kleští, které proštípou, a tedy znehodnotí jízdenku, potažmo i radost a mládí. S rozpolžením duše začíná korespondovat nejen funerální barevnost šedého nebe a černé lokomotivy a uniform, ale i *soundscape* rušivých a „nízkých“ zvuků: na zvonění brzd odpovídá (*risponde*) duše ozvěnou nudy/melancholie, zatímco zabouchnutí dvířek se zdá být urážkou. Tím zároveň Carducci otevírá čtyřverší s nejvyšší koncentrací akustických vjemů, zdůrazněných navíc aliterací – po hlásce téměř pokaždé následuje další souhláska, což je obzvlášť nápadné ve fonetickém systému italštiny, bohaté na samohlásky. Vedle zabouchnutých dvířek (*sportelli sbattuti*) tu zaznívá posměch (*scherno*) v druhém verši, rychle znějící/zvonící výzva k nástupu ve třetím, zatímco ve čtvrtém do skla oken buší (*scroscia*) déšť; následující čtyřverší pak v témže duchu přidává ještě slovesné tvary *sbuffa*, *sbarra*, *sfiga*, které můžeme chápat i jako evokaci rytmického vyfukování dýmu parní lokomotivou.

Pro báseň, která končí přáním oddat se nekonečné nudě/melancholii (*io voglio io voglio adagiarmi / in un tedio che duri infinito*, v. 59–60) je vlak opět prostředkem ztráty, separace od milované bytosti – máme před sebou ostatně jeden z časnějších příkladů dlouhé řady literárních obrazů loučení na nádraží –, a hlučné prostředí nádraží i vagonu střeženého průvodčím jen dodává celému prožitku na traumatickosti; zároveň je ale



železniční scénérie místem, které prostřednictvím svých zvuků a jejich evokace ve slovech poskytuje možnost vytáhnout na povrch a zprostředkovat to, co subjekt při této ztrátě cítí.

Úplně jiná je situace za přítomnosti milované osoby, v tomto případě Verlainovy šestnáctileté novomanželky Mathilde Mauté de Fleurville. Prožitek milostného citu dokáže rušivé zvuky vlaku zmírnit, respektive zcela proměnit jejich vnímání – a spolu s tím také jejich funkci v rámci textu, jak je patrné ze sedmé (a bezejmenné) básně sbírky *Dobrá píseň* (La bonne chanson, 1870):

(...)

Une odeur de charbon qui brûle et d'eau qui bout,  
Tout le bruit que feraient mille chaînes au bout  
Desquelles hurleraient mille géants qu'on fouette ;  
Et tout à coup des cris prolongés de chouette.

Que me fait tout cela, puisque j'ai dans les yeux  
La blanche vision qui fait mon coeur joyeux,  
Puisque la douce voix pour moi murmure encore,  
Puisque le Nom si beau, si noble et si sonore  
Se mêle, pur pivot de tout ce tournoiement,  
Au rythme du wagon brutal, suavement.<sup>77</sup>

(...)

Zápach uhlí, jež se pálí, a vody, jež vře,  
všechn ten rachot, jako by na tisíci řetězech  
skučelo tisíc bičovaných obrů;  
a náhle pak vzdálený křik sovy.

---

<sup>77</sup> P. Verlaine, *Œuvres complètes I*, s. 129. Všechny uvedené Verlainovy básně existují také v českém překladu Gustava Francla ve svazku *Básnické dílo*; pro značné významové odchylky však používám vlastní pracovní překlad.

Co je mi po tom všem, když mám v očích  
bílou vidinu, jež mi plní srdce radostí,  
když sladký hlas pro mě dosud šeptá,  
když Jméno tak krásné, tak vznešené, tak zvučné  
– pravá osa celého tohoto víření –, vplývá  
líbezně do brutálního rytmu vagonu.

I tady je zdůrazněna nejprve disharmonie a hrozivost zvuků železnice. Pokud by básník cestoval sám, pak by báseň mohla končit prvním citovaným čtyřverším. Přítomnost jeho ženy v závěrečném šestiverší na první pohled odsouvá hluk do pozadí, ale v samém závěru básně mu paradoxně dodává hodnotu. Přestože je zvuk jedoucího vlaku v posledním verši označen jako „brutální“ (*brutal* – slovo, které nás zpětně upozorní na předchozí aliteraci slov *brûle, bout, bruit*), nejde o to jej úplně potlačit: „zvučné jméno“ jeho lásky je nemá přehlušit, ale vplynout do něj, líbezně se s nimi smísit (*se mêler*). Tento obraz je v některých překladech oslaben tím, že místo mísení získávají zvuky spojené s drahou osobou jednoznačně navrch;<sup>78</sup> nedává však právě „líbezně“ mísení s „brutálním rytmem vagonu“ vlakovému kupé – kulantně řečeno – erotický potenciál? Pokud odpovíme kladně, pak můžeme říci, že jak v Carducciho, tak ve Verlainově básni zvuky železnice stupňují vnitřní prožitky subjektu, jen opačným směrem: ten přitom plně závisí na blízkosti či ztrátě milované osoby.<sup>79</sup>

Hned třikrát se železnice objevuje ve Verlainově následující sbírce – v *Romancích beze slov* (*Romances sans paroles*), vydaných roku 1874, psaných však v roce 1872, tedy v době komplikovaného poměru s Arthurem Rimbaudem, jenž s sebou mimo jiné nesl časté přesuny železnicí a lodí mezi Paříží, Londýnem a Belgií. Všechny tři básně jsou součástí oddílu „Belgické krajiny“ (*Paysages belges*) a vesměs se vztahují ke konkrétním

---

78 Vedle Gustava Francla („[jméno] zastíní svým rytmem kouzelným / hluk a hřmot vagónů i těžký čpící dým“, in *Básnické dílo*, s. 110) například anglický překlad Gertrude Hall z konce 19. století („[the Name] prevails / above the brutal clangor of the rails?“, in *Poems of Paul Verlaine*, s. 20). Srov. M. Baroli, *Le train dans la littérature française*, s. 139, k dalším citovaným básním pak s. 149 a 154–155.

79 Mnoho takových míst bychom pochopitelně našli i v próze. Například ve výše citovaném úryvku z Prusovy *Loutky* Wokulski slyší v hluku nádraží „invokace *Roberta Ďábla*“ bezprostředně poté, co ve vlaku nečekaně zakusil cynismus své snoubenky.

místům. V básni *Charleroi*, kde „burácejí nádraží“ (*des gares tonnent*),<sup>80</sup> je železnice součástí panoramatu valonského hornicko-hutnického města, portrétovaného úsečnými, čtyř- až pětislabičnými verši, často navíc zakončenými vykřičníkem, které jako by odpovídaly neúprosné pravidelnosti a rychlosti pohybů v průmyslových provozech a na železnici. V básni *Malines*, odkazující na belgické město a železniční uzel známější pod vlámským názvem Mechelen, je naopak železnice překvapivě tichá: „vlak klouže bez švevu“ (*Le train glisse sans un murmure*)<sup>81</sup> – ztišit vlak i cestující dokázalo potěšení z pohledu na roviny plné pokojně spícího dobytka. A do třetice je tu báseň *Walcourt*, jakýsi protipól *Charleroi*, psaný opět úsečnými čtyřveršimi; tentokrát v nich však Verlaine opěvuje malebné valonské hospůdky jakožto skvělé úkryty pro pijáky, kuřáky, milence a „bludné židy“, místa, kde jsou „nádraží blízka, / veselé hlavní tratě“ (*gares prochaines, / gais chemins grands*).<sup>82</sup> Z těchto básní je mimo jiné patrné, že vlak už byl přijat jako prostředek rodící se turistiky a z venkova se stalo místo, kam je možné a snadné zajet se podívat. Dodejme, že Belgie byla k tomuto účelu ideální: koncem 19. století měla tato malá země nejhustší železniční síť na světě.

Pokud se vrátíme ke zvukům železnice a pohledu zvnějšku, jako nejpozoruhodnější se ukáže Verlainova báseň s anglickým názvem *Tantalized*, která vznikla ve vězení v belgickém městě Mons, kde si Verlaine odpykával dvouletý trest za postřelení Rimbauda po jejich definitivní roztržce v létě 1873. Mons byl v té době důležitý železniční uzel a pohraniční přechodová stanice na trase Paříž – Brusel, jejíž význam poklesl teprve na konci 20. století, kdy nová vysokorychlostní trať mezi oběma metropolemi město obloukem obešla ve prospěch mnohem většího francouzského Lille (zatímco čtyřkřídlá budova věznice zůstala na svém místě a slouží svému účelu dodnes). Ze své cely Verlaine nádraží nejspíš neviděl, zato však slyšel veškerý jeho ruch, který v tak důležité stanici neustával ani za noci. Zvuky jsou opět popisovány nejprve jako násilné: slova jako *bruit* (hluk, rachot) a *bagarre* (vřava) upomenou na hláskovou instrumentaci milostné básně z *Dobré písně*. I tady je to ovšem jediné situace lyrického subjektu, co rozhoduje o jejich významu, který je v tomto případě úplně jiný než u předchozích Verlainových básní

---

80 P. Verlaine, *Œuvres complètes I*, s. 167–168.

81 Ibid., s. 175–176.

82 Ibid., s. 166–167.

a protikladný vůči všemu, co jsme viděli a slyšeli u Carducciho. Hluk vlaků, které symbolizují pohyb a s ním i ztracenou svobodu, přirovnává uvězněný básník, zavřený v jednom z *křidel* (*aile*) trestnice, k ptačímu zpěvu:

L'aile où je suis donnant juste sur une gare,  
J'entends de nuit (mes nuits sont blanches) la bagarre  
Des machines qu'on chauffe et des trains ajustés,  
Et vraiment c'est des bruits de nids répercutés  
À des cieux de fonte et de verre et gras de houille.  
Vous n'imaginez pas comme cela gazouille  
Et comme l'on dirait des efforts d'oiselets  
Vers des vols tout prochains à des cieux violets  
Encore et que le point du jour éclaire à peine.  
Ô ces wagons qui vont dévaler dans la plaine !<sup>83</sup>

To křídlo, kde já jsem, jde zrovna na nádraží.  
Tu slyším v noci vždy (já bdím), kterak se sráží  
do řady k vozu vůz i jak stroj vytápějí.  
A neřekli byste, jak zvuky ty v sluch znějí  
ty rány v litinu, sklo, v kola namazaná.  
Toť ruch je ptačích hnízd za ranou každá rána,  
toť snaha vylézt, to vzlet je mladých ptáků  
před blízkou výpravou do dálky, do oblaků,  
jenž fialový tmí se v bílé páře ranní...  
Ach, tyto vagony! Ty rozletí se plání!<sup>84</sup>

---

83 P. Verlaine, „Tantalized“, in *Parallèlement*, s. 246.

84 P. Verlaine, „Muka Tantalova“, in J. Vrchlický (ed.), *Moderní básníci francouzští*, s. 504.

\* \* \*

„Za starých časů byl život úplně tichý. V devatenáctém století se s vynálezem strojů zrodil Hluk. Dnes Hluk triumfuje a svrchovaně vládne lidskému vnímání,“ napsal ve svém manifestu *L'Arte dei rumori* (Umění hluku, 1913) italský futurista Luigi Russolo.<sup>85</sup> Předchozí pasáže se pokusily ukázat, jak k tomuto všeobecnému zhlučnění života přispěla železnice, jejíž hluk během 20. století ztratil „výsadní postavení“ mezi tolika jinými hluky, a jakou ozvěnu její zvuky našly v literatuře – od varovných a odmítavých hlasů, které v pískotu prvních vlaků slyšely pohřební píseň pastorální idyly, až po významové rozpětí, které může dávat hlukům železnice intimní lyrika po zdomácnění nového, strojového způsobu dopravy. Na následujících stránkách už v období rozvinuté železniční sítě zůstaneme.

---

<sup>85</sup> „La vita antica fu tutta silenzio. Nel diciannovesimo secolo, coll'invenzione delle macchine, nacque il Rumore. Oggi, il Rumore trionfa e domina sovrano sulla sensibilità degli uomini.“ L. Russolo, *L'Arte dei rumori*, s. 123.

### 3 / MÍSTO U TRATI. OSUD

Vzdychne a sehne záda;  
zívaje nad archem,  
do tmy nebytí padá  
a zastře věčným snem

prostor, čas, boha, snahy,  
k nimž život vyzývá –  
náruč železné dráhy,  
ta postel mrazivá.

Andrej Bělyj, *Telegrafista*<sup>1</sup>

Ve skličující závěrečné scéně *Trhanů* Jan Neruda s působivou stručností popisuje strážní domek, traťového hlídače a jeho rodinu, jak je zahlédl z okna jedoucího nočního vlaku: „Stál, salutoval, vypadal v ranním šeru jako mrtvý. Okno domku bylo dokořán, v světnici hořela lampička u malé rakve, na rakvičce ležela žena, políbila právě mrtvolu.“<sup>2</sup> V několika větách je zde koncentrován nejen tragický osud hlídačovy rodiny, ale i zvláštní povaha místa, respektive jeho určení: jedinou možností, jak identifikovat domek někdejšího „trhana“ Komárka, bylo počítat za jízdy po sobě jdoucí strážní domky od stanice: „Počítejte ještě čtyry domky, v pátém hlídá on.“<sup>3</sup> Tato pasáž se od zbytku díla, které popisuje stavbu dráhy na českém venkově, výrazně liší nejen svým dějištěm, ale také elegickým tónem (a navíc je jako jediná vyprávěna v první osobě). Je to ale právě tento kratičký úryvek, a nikoliv předchozí desítky stran, které Nerudův text sbližují s řadou děl evropské literatury druhé poloviny 19. století, ve kterých se železniční hlídači a obyvatelé strážních domků stávají literárními postavami. To, co by mohlo působit jako zvláštnost, se totiž ve srovnání ukazuje spíše jako pravidlo. Zároveň se tu pokusím ukázat, že zaměření na zdánlivě marginální jev – tedy na řadové železničáře a jejich domky na odlehlých místech kdesi u kolejí ve fikčních dílech dobových autorů – je jednou z dalších cest

1 A. Bělyj, „Telegrafista“, in *Bratr Kentaur*, s. 59.

2 J. Neruda, *Trhani*, s. 46. Viz kap. 1.4.

3 Ibid.

k pochopení povahy raných železnic a traumatizujících proměn, které je provázely. Ze současné, čím dál více automatizované železnice už strážní domky vymizely (ty zbývající dávno ztratily svou funkci) a přežívající závorářská stanoviště, hradla a hlásky rychle mizejí. Šlo zkrátka o raný projev modernizačních procesů, který byl další fází modernizace spojenou s automatizací opět smeten. Odešla tak zároveň jedna z tváří železnice, která byla v 19. století velmi podstatná a která v literární a kulturní imaginaci dosud působí.

Domky traťových hlídačů či strážníků i jejich obyvatelé se v daném období objevují v prózách Charlese Dickense, Émila Zoly, Gerharta Hauptmanna, Hendrika Conscience, Bolesława Prusa či Vsevoloda Garšina i v básních Theodora Fontana nebo Andreje Bělého. Čím byl tento nápadný zájem způsoben? Pomineme-li případy, jako byl pozdější nobelista Władysław Stanisław Reymont, který v mládí sám v jednom strážním domku sloužil, pak bychom mohli první, nejzjevnější, ale nikoli nejdůležitější důvod hledat v běžné zkušenosti druhé poloviny 19. století: tak jako Nerudův vypravěč vídali cestující hlídače z oken vlaků, které navíc tehdy ještě nejezdily příliš rychle. Železnice v počátečním období vyžadovala vysoké množství levné a nepříliš kvalifikované pracovní síly nejen k výstavbě tratí (jak jsme viděli u Někrasova a Nerudy), ale také k jejich údržbě a především k zabezpečení běžného provozu, a to nejen ve stanicích, ale také v „mezistaničních úsecích“, což byl případ traťových hlídačů. Na druhé straně je ovšem třeba mít na paměti, že cestující přicházeli do přímého styku jen s malou částí zaměstnanců, nejčastěji s pokladními a průvodčími, případně s výpravčími a s různými pomocníky, kteří se starali o zavazadla. Mnohem spíše tedy plyne výskyt strážních domků v literatuře z jejich „symbolické plodnosti“, která tkví z velké části v prostorové a místní konfiguraci. Texty, které tu přijdou ke slovu, jsou výrazně prostorově strukturovány a mnohé z jejich dosavadních interpretací se o tyto prostorově-symbolické vztahy opírají. Bližšímu pohledu na ně proto stojí za to předsadit několik obecnějších poznámek o „domcích a boudách u trati“ a o místech, kde vznikaly.

### **3.1 / Odlehlá místa. Jméno a číslo**

Účelem železnic bylo v první řadě efektivní spojení míst produkce s odbytišti a spolu s tím také propojování větších měst jakožto ekonomických center, přičemž trasa mezi

příslušnými body zájmu měla a dodnes má být jednak co nejkratší (připomeňme zásadu *Recta sequi* z první kapitoly), jednak hospodárná. Místa, která těmito body zájmu nejsou a železnice jimi pouze prochází, získávají zvláštní povahu, protože jejich lokalizace je výsledkem potřeb a možností samotné železnice. Týká se to i některých venkovských nádraží, která leží daleko od osídlení – jednak proto, že by závlek trati blíže k menším obcím trať neúměrně prodloužil a prodražil, a za druhé proto, že pro ideální fungování provozu by stanice měly ležet v alespoň přibližně pravidelných rozestupech. Jenže zatímco i odlehle venkovské stanice byly a jsou místem sice „tranzitorním“,<sup>4</sup> ale přece jenom veřejným, určeným mimo jiné pro cestující, strážní domky sloužily výhradně provozním a bezpečnostním potřebám železničních společností. Vznikaly buď na širé trati – opět v pravidelných rozestupech, ale kratších než u stanic, například ve vzdálenosti jednoho či několika kilometrů, mil či verst – anebo u významných staveb, jakými byly mosty, tunely, hluboké zářezy či přejezdy, kde bylo nutné ručně obsluhovat závory. To je i případ strážního domku z *Lidské bestie* Émila Zoly:

V posledním svitu dne bylo viděti za tratí jejího muže Misarda v strážním domku, v prkenné boudě, jaké jsou zřízeny pět nebo šest kilometrů od sebe a spojeny telegrafickým vedením, aby vlakům byla zajištěna bezpečná jízda. Kdežto ženě a později Floře byla dána na starost zápora u silničního přechodu, Misardovi byl přidělen úkol hlídače.<sup>5</sup>

Šlo tedy často o místa, kde se člověk ocital jenom proto, že tudy byla vedena železnice. Z kulturního hlediska je podstatné, že zpravidla ani neměla jméno: strážní domek byl označen nejčastěji číslem podle kilometráže trati, což ještě zdůrazňovalo cizost železnice vůči tradičnímu osídlení.<sup>6</sup> V názvu románu *Hlídač č. 47* (1926) Josefa Koptý je tak

---

4 Srov. L. Wilhelmer, *Transit-Orte*, s. 33–39.

5 É. Zola, *Lidská bestie*, s. 48.

6 V Ruském impériu se stalo zvykem označovat číslem traťového kilometru také menší stanice a zejména zastávky. Tuto praxi převzaly železnice Sovětského svazu a dodnes přetrvává v Rusku a některých dalších postsovětských státech. Literárním příkladem z pozdější doby je proslulý román *Moskva – Petuški* Venedikta Jerofejeva, napsaný v roce 1969, jehož kapitoly jsou členěny podle mezistaničních úseků, kterými projíždí příměstský vlak: „Frjazevo – 61. kilometr“, „61. kilometr – 65. kilometr“, „65. kilometr – Pavlovo-Posad“ atd.



železniční zřízení označen primárně kilometrickým číslem svého stanoviště. Lidé v těchto osamocených místech se vlastně stávají součástí infrastruktury: jsou přítomni, aby železnici obsluhovali, a bezesbytku jí podřizují svůj čas,<sup>7</sup> aniž by přišli do kontaktu s cestujícími v projíždějících vlacích. Většinou ani nelze při pohledu do oken rozeznat jednotlivé tváře, a proto nemá smysl zajímat se o „obsah těch rámusících beden“, jak říká Hauptmannův hlídač Thiel – pokud nedojde k nějaké mimořádnosti či neštěstí.

Ve strážních domcích jako by se zpřítomňovalo napětí či střet, na který jsme už narazili při reflexi děl tematizujících příchod železnice do krajiny. Můžeme jej prozatím nazvat napětím mezi prostorem a místem. Trasa železnice je inženýrské dílo, které pracuje s geometrickým pojetím prostoru a s příslušnými pojmy: přímá linie, minimální přípustný poloměr oblouku, maximální povolený podélný sklon, mezistaniční vzdálenost, interval mezi strážními domky. Všechny tyto požadavky na vedení železniční tratě se však materializují v konkrétní, více či méně obydlené krajině. Strážní domky, v nichž v počátečním období bydleli železniční hlídači i s rodinami,<sup>8</sup> se tak staly zvláštním případem obydlí, jehož polohu určily „geometrické“ potřeby železnice, ale jakožto „místo“ byly ke krajině i okolnímu osídlení ve zcela nahodilém vztahu, o čemž koneckonců svědčí i jejich číselné označení. Často šlo přitom o místa velice odlehlá a nehostinná – a je příznačné, že jde o případ většiny literárně významných strážních domků. Shoda je v tomto ohledu natolik nápadná, že stojí za to uvést čtyři příklady z Anglie, Francie, Německa a Ruska.

Strážní domky, hlásky či závorářská stanoviště se v literatuře neobjevují bezprostředně s příchodem železnic. Byly rozhodně její méně nápadnou složkou než samotná trať a vlaky, které naopak poutaly pozornost okamžitě, a předpokladem jejich vstupu do literárních děl patrně byla určitá míra zdomácnění železniční dopravy. Ve Velké Británii k němu došlo dříve než kdekoli jinde na světě – už v roce 1848 psala Elisabeth Gaskell v románu *Mary*

---

7 „Člověk se zde stává funkcí času, což se projevuje i v syntaktické struktuře,“ píše Paul Requadt o Hauptmannově *Železničním hlídači Thielovi*: „Die Bilderwelt in Gerhart Hauptmanns ‚Bahnwärter Thiel‘“, s. 104. Srov. též A. Ch. Heinemann, *Technische Innovation*, s. 244–245.

8 V prvních desetiletích vykonávali hlídači v podstatě nepřetržitou službu, teprve rostoucí intenzita provozu a regulace pracovního práva si vynutila střídání hlídačů na jednom stanovišti, které už tím pádem nebylo stálým (rodinným) obydlím. Srov. hesla „Bahnwärter“, „Bahnwärterhaus“, „Bahnwärterwachlokal“ in Röhl, *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*, sv. 1. s. 460–466.

Bartonová, že „železnice jsou už nyní všude jako dopravní prostředek běžné, zvláště v Manchesteru“<sup>9</sup> –, a proto nepřekvapí, že i nejstarší z příkladů pochází z Anglie. Je jím „budka“ (*box*) z duchařské povídky *The Signal-man* (Traťový hlídač), kterou uveřejnil Charles Dickens v povídkovém souboru *Mugby Junction* (vánoční příloze časopisu *All the Year Round*) v roce 1866. Domek není obytný, střídají se v něm dva hlídači, ale v textu vystupuje jen jeden z nich:

Haló, tam dole!

Když uslyšel hlas, který k němu takto volal, stál u dveří své budky a v ruce měl praporek, svinutý okolo krátké žerdi. (...)

Zářez byl velmi, velmi hluboký a neobyčejně strmý. Byl proražen ve vlhkém a studeném kameni a čím níže jsem sestupoval, tím byl mokřejší a blátivější. (...)

Jeho stanoviště bylo v nejosamějším a nejpochemnějším místě, jaké jsem kdy viděl. Na obou stranách stěna z drsného vlhkého kamene, která neponechávala jiný výhled než proužek nebe; výhled na jednu stranu tvořilo jen zahnuté pokračování této veliké kobky; kratší výhled na druhou stranu končil skličujícím červeným [návěstním] světlem a ještě pochmurnějším vjezdem do tunelu, v jehož robustní architektuře bylo cosi barbarského, depresivního a odpuzujícího.<sup>10</sup>

Stručnější je popis místa v povídce *Výstraha* (Signal) Vsevoloda Garšina z roku 1887. Stručnost je ovšem odůvodněna tím, že vlastně příliš není co popisovat. Stejně jako u Dickense je vše podstatné o místě řečeno hned v úvodních větách a obě povídky mají společné i to, že jde o blíže neurčenou železniční trať; u Garšina se později ještě dovídáme,

---

9 E. Gaskellová, *Mary Bartonová*, s. 304.

10 „Hollo! Below there! / When he heard a voice thus calling to him, he was standing at the door of his box, with a flag in his hand, furlled round its short pole. / (...) The cutting was extremely deep, and unusually precipitate. It was made through a clammy stone that became oozy and wetter as I went down. / (...) His post was in as solitary and dismal a place as ever I saw. On either side, a dripping-wet wall of jagged stone, excluding all view but a strip of sky; the perspective one way, only a crooked prolongation of this great dungeon; the shorter perspective in the other direction, terminating in a gloomy red light, and the gloomier entrance to a black tunnel, in whose massive architecture there was a barbarous, depressing, and forbidding air.“ Ch. Dickens, „The Signal-man“, in *Mugby Junction*, s. 90--91.

že místo není vzdáleno víc než den cesty vlakem od Moskvy. Domek je však v tomto případě obytný a služba nepřetržitá.

Semjon Ivanov pracoval na dráze jako hlídač. Od jeho strážního domku k jedné železniční stanici bylo dvanáct verst, ke druhé deset. Asi ve vzdálenosti čtyř verst od domku byla v minulém roce zahájena práce ve velké přádelně; za lesem se tyčil její černý komín, ale jinak v nejbližším okolí nebylo jediné stavení, jen sousední strážní domky.<sup>11</sup>

Jen o rok později, v roce 1888, vyšla „novelistická studie“ *Železniční hlídač Thiel* (Bahnwärter Thiel), jedno z raných, a přitom nejznámějších děl pozdějšího německého nositele Nobelovy ceny Gerharta Hauptmanna. Také Thiel slouží dvanáct hodin denně v naprosté pustině:

Místo, kde hlídač sloužil nepřetržitě už plných deset let, bylo svou odlehlostí přímo předurčeno k tomu, aby podporovalo jeho mystické sklony.

Strážní domek, vzdálený ve všech čtyřech směrech nejméně tři čtvrti hodiny od nejbližšího lidského obydlí, stál uprostřed lesa těsně vedle železničního přejezdu, jehož závory hlídač obsluhoval.

V létě minuly dny, v zimě týdny, kdy po trati nepřešla lidská noha – kromě nohou hlídačových a jeho kolegy.<sup>12</sup>

Nejpodrobnější popis místa, ve kterém žije a pracuje železniční hlídač s rodinou, najdeme v úvodu druhé kapitoly *Lidské bestie* Émila Zoly z roku 1890. Na rozdíl od předchozích případů jde přitom jen o jedno z mnoha dějišť románu, byť právě zde se odehrají klíčové události – sněhová kalamita, vražda a vykolejení s desítkami mrtvých (viz kap. 4.3). Jména stanic na trati Paříž – Le Havre jsou skutečná a místo lze dodnes poměrně přesně lokalizovat:

---

11 V. Garšin, „Výstraha“, s. 19.

12 G. Hauptmann, „Železniční hlídač Thiel“, s. 11.

Jest tu pouze domek železničního hlídače při zatáčce silnice, která jde přes trať a vede do Doinvillu, vzdáleného pět kilometrů. (...) Přejechod přes trať jest právě uprostřed mezi stanicemi Malaunayem a Barentinem, od každé na čtyři kilometry. Ostatně bývá tu velmi málo vozů, stará, poloshnilá závora se pozdvihne skoro jen tehdy, jedou-li valníky z lomů bécourtských, které jsou v lese asi půl míle odtud. Nelze si představit zapadlejšího koutu, odloučenějšího od života, neboť stranou k Malaunay přerušuje dlouhý tunel všechny cesty a z Barentinem jest spojení jen po zanedbané stezce podél trati. Však také návštěvy přicházejí sem zřídka.<sup>13</sup>

Základní podobnost je tu patrná na první pohled: všechny čtyři domky spojuje zejména naprostá osamělost, odloučenost od okolního osídlení a života, u Dickense navíc zdůrazněná hlubokým a strmým zářezem, u Hauptmanna a Garšina zase rozlehlými lesy. Na žádné z těchto míst běžně nepřicházejí lidé – i proto Dickensův hlídač nejprve považuje volajícího za přízrak – a pokud tudy vedou cesty, jako v Zolově *Lidské bestii*, pak je zdůrazněno, že nejsou nijak frekventované. Nejdále v tomto ohledu zachází Garšinova *Výstraha*: od doby, kdy se Semjon s manželkou nastěhuje do strážního domku a nastoupí do služby, nepotkává nikoho jiného než sousední hlídače nebo železniční funkcionáře, kteří ovšem přijedou opět po železnici – zvláštním vlakem nebo na drezíně. Jde zkrátka o místa, kde je člověk jedině kvůli železnici.

Je tu ale ještě jedna důležitá věc, která tato místa spojuje: postrádají jména. Pouze v *Lidské bestii* je lokalita s domkem hlídače a sousedním opuštěným domem pojmenována Croix-de-Maufras, ovšem slovo *croix* (kříž) může odkazovat i na železniční přejezd, jehož „poloshnilou závora“ je třeba obsluhovat – pak by za pojmenováním stála také železnice. U Hauptmanna známe stejně jako u Zoly jména okolních vesnic, takže stanoviště hlídače Thiela můžeme lokalizovat ve skutečné mapě; označené je však pouze číslem a žádné jméno nemá. V Garšinově *Výstraze* se zřízení vztahují pouze k Moskvě a Petrohradu jakožto sídlům železničních autorit, jejich vlastní okolí je bez názvů. A Dickensova povídka je toponym (a dokonce i vlastních jmen) zcela prostá. Ve fikční literatuře pochopitelně často vystupují místa, u nichž lze předpokládat, že mají jména, ale autor se rozhodl je neuvádět nebo je vypravěč textu nezná, čemuž ovšem v těchto případech nic nenásvědčuje.

---

13 É. Zola, *Lidská bestie*, s. 45–46.

Zatímco samota a louka Somonte z Clarínovy povídky *Sbohem, Cordero!* měla název už před stavbou železnice, domky postavené společně s dráhou žádná nová toponyma nevytvářejí: musí jim stačit číslo. Dokonce i stavební nádeníci z Nerudových *Trhanů* si svou dočasnou osadu pojmenovali „Australie“, což ovšem bylo možné proto, že mohli ve své početné skupině dané jméno sdílet; u míst obývaných nanejvýš několika lidmi a takřka nenavštěvovaných by něco takového postrádalo smysl. Je ale místo bez jména vůbec místem? Je, ale velmi nestandardním: není vůbec běžné, aby někdo žil anebo trávil většinu aktivního života na jednom a tomtéž místě, které nemá žádné jméno. V představách mnoha archaických společností to bylo právě jméno, které vydělovalo místo z chaosu, a jak v nedávných dekáдах ukázali badatelé pohybující se na pomezí filosofie a geografie – například Yi-Fu Tuan –, místa jsou konstituována mimo jiné jazykově, diskursivně, tedy i skrze jména; druhová označení (hora, les, řeka) nemohou mít takovou „evokační sílu“ jako vlastní jména.<sup>14</sup> Pojmenování míst jsou zcela zásadní pro konstrukci identit – nejen osobních, ale i skupinových, protože jména míst jsou něčím, co je možné sdílet, obtěžkávat významy a vplétat do sítě vztahů.<sup>15</sup> Pojmenováním své osady Nerudovi *Trhani* vlastně „archaickým“ způsobem vzdorovali jedné z modernizačních agend železnice: ta sice vytváří nová místa a zahušťuje mapu území, jen málokdy však přináší nová jména. Jakožto přísně reglementovanému systému, založenému na přesné kvantifikaci prostoru a času, jí lépe vyhovují čísla.

Čísla nemají jen strážní domky, ale také jednotlivé spoje, typy lokomotiv a vozů i samotné železniční tratě. Určení přesného místa na trati se obejde beze jmen: stačí udat například kilometráž 123,993 na trati číslo 030. Železnice se tak zmocňovala prostoru a míst jednak na fyzické rovině stavbou tratí a provozem vlaků, jednak jejich „vepsáním“ do systému kvantifikovatelných geometrických údajů, ale místa, která tak vytvořila, jsou místy se zvláštní, znepokojivou a jakoby neúplnou povahou. Později se pokusím ukázat, že se to netýká jen strážních domků, prozatím se však vraťme k uvedeným literárním textům.

Společné rysy Dickensova *Železničního hlídače*, Garšinovy *Výstrahy*, Hauptmannova *Železničního hlídače Thiela* a příslušných pasáží Zolovy *Lidské bestie* se neomezují na zdůrazňování odloučenosti a ponurosti míst, ve kterých pracují nebo žijí jejich železničářští hrdinové. Patří k nim i to, že všichni čtyři železniční hlídači jsou

---

14 Y.-F. Tuan, „Language and the Making of Place“, s. 688.

15 K významu místních jmen viz B. Helleland, „Place names and identities“, s. 104–110.

zároveň nějakým způsobem „narušené“ osoby. Garšinova Semjona zlomila rusko-turecká válka, po které nastoupil na železnici „nemocný a vyčerpaný“, Zolův Misard je posedlý slíděním po penězích ukrytých jeho manželkou, Dickensova hlídače děsí přízraky v ústí tunelu, Hauptmannův Thiel se svými „mystickými sklony“ se propadá do jakéhosi paralelního světa. Za tato narušení zpravidla nemůže samotná železnice (snad s výjimkou Dickensova hlídače), byť prostředí osamělých strážních domků dává jejich problémům vyniknout. Zejména u Hauptmanna je to samotné místo a povaha práce traťového hlídače, která hrdinovy problémy sice nezpůsobí, ale umocní je a dá jim příležitost přerůst v katastrofu. V *Železničním hlídači Thieli* jsou nejrozpracovanější jak místní a prostorové vztahy v rámci zobrazovaného výseku světa, tak vztahy mezi protagonistou a místem, ve kterém vykonává traťovou službu, a proto si tento text zaslouží podrobnější pohled. Zároveň nám Hauptmannův Thiel připraví půdu pro poslední společný jmenovatel všech čtyř jmenovaných textů, kterým je téma tragické smrti. V minulých kapitolách jsme viděli, že s železnici je téměř vždy spojen nějaký druh ztráty; teprve teď se ale dostáváme ke ztrátě lidských životů přímo pod koly vlaku.

### 3.2 / Dva světy hlídače Thiela

Trať, u které slouží hlídač Thiel, můžeme podle několika indicií identifikovat jako někdejší pruskou *Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn*, tedy dráhu, která již od roku 1846 vedla z Berlína do Vratislavi (tehdy Breslau) v dnes polském Dolním Slezsku.<sup>16</sup> V době, kdy Hauptmannova *Milieustudie*<sup>17</sup> vznikala, byla tedy už v provozu čtyři dekády a stala se mezitím jednou z páteřních tratí sjednoceného vilémovského Německa. Trať sice propojovala dvě velká města, ale na několika místech v Braniborsku a Slezsku vedla a dosud vede lesnatými a velmi řídko osídlenými rovinami. Takový úsek začíná velmi blízko za německým hlavním městem, kde trať prochází borovými lesy nedaleko řeky

<sup>16</sup> Hauptmann zasazuje děj prózy do reálně existujících vesnic Neu-Zittau a Schön-Schorstein v Braniborsku. Viz mapku in V. Neuhaus (ed.), *Erläuterungen und Dokumente*, s. 3. V dané době pobýval spisovatel v nedalekém Erkneru a kromě „Železničního hlídače Thiela“ zde vzniklo také druhé Hauptmannovo dílo zobrazující železnici – dlouhá báseň „Im Nachtzug“ (V nočním vlaku). Její text a interpretaci viz in J. Mahr, *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*, s. 156–160.

<sup>17</sup> Viz A. Honold, „Leeres Land mit Schienensträngen und Bahnhofsvorstehern“, s. 171.

Sprévy; už od doby Třetí říše je však těmito místy vedena východní část dálničního obchvatu Berlína, a podle Hauptmannových indicií stál domek nedaleko míst, kde dálnice o půlstoletí později přemostila železniční trať.

Pro prostorové vztahy v Hauptmannově textu je důležitá především řeka Spréva: odlehlost a odloučenost Thielova pracoviště je totiž zdůrazněna nutností každodenně překonávat tuto řeku na člunu (neboť ve směru do lesů, jimiž prochází trať, pochopitelně nevede přes Sprévu žádný most; 15).<sup>18</sup> Řeka odděluje vesnici od rozlehlých, rovinatých a pustých braniborských borů, ale také do sebe uzavřený, „okrouhlý“ a komunitní svět vesnice, kde se všichni znají a vše se rozkřikne, od lineární železnice, která krajem pouze prochází a po níž projíždějí anonymní cestující. Podobně jako v Lenauově básni či Musilových *Zmatcích chovance Törlesse* je zde akcentována její přímočarost, *gradlinigkeit*, zdánlivě donekonečna jdoucí linie: „Černé rovnoběžné kolejnice na náspu se podobaly ve svém celku obrovskému železnému oku sítě, jejíž úzká vlákna se na nejzazším jihu a severu sbíhala v jednom bodě obzoru“ (20).

Řeka Spréva se však zároveň stává symbolickou hranicí dvou sfér hlídačova života. Thiel je podruhé ženat: jeho první manželka, drobná a neduživá Mína, zemřela v šestinedělí a zanechala Thielovi malého Tobiáše. Po roce si Thiel vzal z pragmatických důvodů – tedy s ohledem na chlapce – někdejší děvečku Lenu. „Tři věci však se svou ženou koupil, aniž to věděl: svéhlavou, panovačnou povahu, hádavost a brutální vášnivost“ (9). V domácnosti, kde panuje Lena, je Thiel submisivní a se svou nemotornou, zamlklou povahou jí nedokáže vzdorovat, zároveň však „tajně vyhlásil svůj strážní domek a železniční trať, kterou měl na starosti, za jakousi posvěcenou zemi, kterou chtěl věnovat výhradně památce zemřelé“; Lena u jeho domku nikdy nebyla a „neznala ani jeho číslo“ (10), tedy klíčový údaj – zopakujme, že jde o místo beze jména. Postupně tak vzniká opozice „původní“ či „pravé“ rodiny (Thiel, zemřelá Mína a Tobiáš), s níž se Thiel nadále identifikuje, vůči té reálně existující, ale neuspokojivé (Thiel, Lena, Tobiáš a druhé dítě, jehož jméno neznáme a k němuž se Lena chová mnohem vlídněji než ke chřadnoucímu Tobiášovi). Na jedné straně řeky se tedy hlídač účastní standardního rodinného a sousedského života, zatímco na druhé – tam, kde do nedohledna ubíhají koleje – se sice musí bezesbytku podřizovat železničnímu jízdnímu řádu, zároveň však má dost času oddávat se svým „mystickým sklonům“.

---

18 V této podkapitole odkazují přímo na stránkování českého vydání „Železničního hlídače Thiela“.

Situace se vyhrotí poté, co Sprévu překročí i Lena. Rodina přišla o bramborové políčko ve vesnici, smí si však obdělávat malý pozemek v blízkosti strážního domku, a proto se k němu poprvé vydá i Lena s oběma dětmi. Thiel má z tohoto symbolického překročení a z promísení dosud oddělených sfér strach – tuší totiž, že tím jeho dosavadní způsob života vezme zasvě. Zprvu by se mohlo zdát, že se bál zbytečně, protože Lena se v dobré náladě pustí do práce:

Žena kvapně snědla tlustý krajíc chleba, odhodila šátek a jupku a začala pole překopávat s rychlostí a vytrvalostí stroje (*mit der Geschwindigkeit und Ausdauer einer Maschine*).

V pravidelných přestávkách se napřimovala a zhluboka oddychovala (*holte in tiefen Zügen Luft*), ale byl to vždy jen okamžik, pokud ovšem nemusela nakojit maličkého, což učinila v chvatu udýchaným, zpoceným prsem. (28)

Není těžké si povšimnout, že popis strojově pracující Leny evokuje lokomotivu. Zatímco projíždějící vlaky jsou tak jako v mnoha dalších textech antropomorfizovány („vykulené oči obrovské příšery“, 25; „bolestné oddychování nemocného obra“, 36), lidské konání je na několika místech připodobňováno k fungování strojů. Komplementárním obrazem k Leně, která doslova „v hlubokých tazích vydechovala vzduch“ a potom kojila dítě, je vzápětí projíždějící slezský rychlík, ze kterého „vytryskly kolmo vzhůru jeden – dva – tři mléčně bílé proudy páry“ (30, zvýraznil M. Š.). Na podobná místa s opakujícími se obrazy upozorňuje ve své interpretaci i Paul Requadt:<sup>19</sup> zatímco se telegrafní dráty u strážního domku jeví jako organické tvary pavučin, v domácnosti si Lena podmaňuje Thiela svou nezkrotnou smyslností: „Bylo to lehoučké jako jemná pavučina, a přece pevné jako železná síť, spoutalo ho to, přemohlo, vyčerpalo“ (18). Nejde ovšem zdaleka jen o to, že pasivní a nevýrazný Thiel podléhá v domácnosti Leně a na pracovišti se podřizuje železnici. „Vychází najevo,“ píše Requadt, „že vitalita a mechanismus si neprotiřečí, ale vzájemně se prostupují. (...) Tuto vzájemnost vysvětluje ze způsobu, jakým byla okolo roku 1890 často vnímána technika. Jejím nejočividnějším zástupcem byl tehdy ještě parní stroj (teprve

---

<sup>19</sup> P. Requadt, „Die Bilderwelt in Gerhart Hauptmanns ‚Bahnwärter Thiel‘“, s. 105.



v roce 1881 byla v Berlíně vyrobena první elektrická tramvaj), a u parního stroje bylo mechanično zakoušeno jen jako vystupňování vitality (*Lebenskraft*).<sup>20</sup>

Scéna se spokojeně pracující Lenou má však zároveň retardační funkci – po ní následuje katastrofa, která se Thielovi nejasně ohlašovala ve snech či halucinatorních vizích. „Zvonek ohlásil slezský rychlík“, a Thiel tedy musí jít na své stanoviště, zatímco Lena si s hlídáním Tobiáše příliš starostí nedělá. Vlak chlapce srazí. Je sice spolu s Lenou okamžitě odvezen k železničnímu lékaři, svým těžkým zraněním však podlehne. Thiel prochází sérií vypjatých psychických stavů a po příjezdu vlaku s mrtvým dítětem se zhroutlí. Těsně před závěrem se děj Hauptmannovy prózy zrychluje: když dělníci přijdou s nosítky do Thielova domku, uvidí v něm čerstvě zavražděnou Lenu i s druhým dítětem. Thiel tak skoncoval s „nepravou“ rodinou na obydlené straně řeky Sprévy, sám se ale vrátil do svého hájemství, tedy k železnici: teprve nad ránem je nalezen smyslů zbavený mezi kolejemi na místě, kde Tobiáše srazil vlak, načež je navzdory svému odporu odvezen do Berlína – nejprve do vyšetřovací vazby a poté na psychiatrickou kliniku.

Máme tedy před sebou další příklad textu, ve kterém železnice způsobuje aktérům těžkou ztrátu – pod koly vlaku zahyne dítě, ale v konečném důsledku přijdou o život všichni členové rodiny. Příběh vlastně „nemá žádné hrdiny, jen oběti“.<sup>21</sup> Jde přitom o první skutečně významné a široce překládané literární uchopení železnice v německé literatuře – přinejmenším v próze – a zároveň o její zřejmě nejznámější text z železničního prostředí.<sup>22</sup> „novelistická studie“ se těší opakovanému vydávání (včetně „školních“ vydání s podrobnými vysvětlivkami) a byla interpretována dlouhou řadou převážně německých, ale také zahraničních autorů. Komentátoři neváhají označovat železnici za „symbolické centrum“ celé prózy,<sup>23</sup> případně na ni vztahují dobovou „teorii sokola“ (*Falkentheorie*) spisovatele Paula Heyseho: podle ní mají prozaická narativní díla svůj „věčný symbol“

---

20 Ibid. Téma více či méně iracionální vitální síly, která se projevuje v člověku, přírodě i stroji, by mimochodem mohlo alespoň zčásti vysvětlovat oblibu, které se *Thiel* těšil u kritiků loajálních vůči nacismu (citovaný Paul Requadt, Fritz Martini či Benno von Wiese). Sám Hauptmann, který zemřel roku 1946, se nacistou nikdy nestal, nebyl však ani jeho odpůrcem.

21 A. Ch. Heinemann, *Technische Innovation*, s. 244.

22 Ibid.; viz též J. Mahr, *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*, s. 160.

23 P. Martini, „Nachwort“, in G. Hauptmann, *Bahnwärter Thiel*, s. 47–48.

(*Dingsymbol*), jakési centrální specifikum, které je odlišuje od tisíců dalších próz.<sup>24</sup> V každém případě máme co do činění s textem, který je sémanticky neobyčejně bohatý a v němž někteří interpreti vyzdvihují determinismus a obhajují jeho přiřazování k naturalismu, jiní upozorňují například na sociální anebo náboženské motivy (Thiel je zbožný člověk, ve veverce šplhající po borovici vidí Tobiáš „Pánbíčka“, samotné Tobiášovo jméno znamená v hebrejštině „Bůh je dobrotivý“),<sup>25</sup> případně mluví o překonání naturalismu ve „splynutí realismu se symbolismem“.<sup>26</sup>

*Železniční hlídač Thiel* už nepatří k textům, kde by byl ústředním konfliktem střet železnice (či obecněji techniky a civilizace) s přírodou. Ticho braniborských lesů je sice narušováno hlukem projíždějících vlaků, jde ale jen o dílčí protiklad. Z rozboru prostorových vztahů je patrné, že se rovnoběžky kolejí spolu s rozlehlými lesy nacházejí na téže straně Sprévy a jejich společným opozitem je vesnice. Hauptmann věnuje velkou pozornost popisům přírody, barvám, zvukům či změnám počasí, u nichž ovšem uplatňuje spíše rétoriku jakési tajuplné vznešenosti – podobně jako u zobrazování projíždějících vlaků. Nejde tu ani o schéma narušené idyly, které jsme sledovali v předchozích kapitolách. Pokud bychom hledali obraz původního, „nenarušeného“ života, týkal by se Thielovy první rodiny; už tehdy ale byl hrdina železničním hlídačem, a navíc můžeme odhadovat, že rok Thielova narození bude o něco pozdější než rok zprovoznění železnice, u které slouží (1846).

Stejně tak nelze převést celý problém na sociální otázku, což mohla marxistická kritika poměrně úspěšně učinit například s Někrasovou *Železnicí*. Třebaže byl Hauptmann příležitostně označován za „básníka soucitu“ (*Dichter des Mitleids*) a k jeho odkazu se hlásila i oficiální kulturní politika Německé demokratické republiky, společenské konflikty jsou v Thielovi spíše marginální. Nevíme, zda hrdinovi či jeho předkům příchod železnice něco vzal, hlídači však dráha dává stabilní zaměstnání, které je sice naprosto rutinní, avšak Thiel ho vykonává bez nechuti a svědomitě. Jeho nespokojenost má původ v soukromém životě a není způsobena železnicí, k níž se naopak Thiel svým způsobem utíká.

---

24 C.-F. Berghahn, „Une apparition en coup de foudre“, s. 151. Název Heyseho teorie je odvozen od jedné z novel Boccacciova *Dekameronu* (den pátý, příběh devátý), který vypráví příběh šlechtice Federiga a jeho sokola.

25 P. Youngman, *Black Devil and Iron Angel*, s. 127.

26 A. Ch. Heinemann, *Technische Innovation*, s. 248.

Do třetice netematizuje *Bahnwärter Thiel* ani následky přílišné důvěry v technickou civilizaci, racionalitu a pokrok, jako je tomu v Dickensově povídce (anebo v básni o zřícení mostu přes ústí skotské řeky Tay, kterou napsal roku 1879 Theodor Fontane). Tobiáš sice hyne pod koly vlaku, ale hlavním viníkem je tu nedbalá matka, potažmo Thiel sám, který nedokázal neuspokojivou situaci včas vyřešit; a je to také on, kdo se v nepřítomnosti uchýlí k dvojnásobné vraždě.

To, s čím se železnice v Hauptmannově próze spojuje především, je osud, *Schicksal*<sup>27</sup> – a právě pro tematizaci osudovosti je zde železnice nezastupitelná, anebo přinejmenším zastupitelná hůře než při zobrazování sociálních problémů nebo střetu přírody a civilizace. Představa osudu jako rozjetého vlaku, jehož chod není možné ovlivnit a jehož cesta je zkrátka dána – anebo osudu jako samotné železniční trati –, se postupem času stala součástí kolektivního imaginária a rozšířila se i v populární kultuře. Řečeno zcela prostě: vlak jede po trati, ze které nemůže uhnout, a smete vše, co se mu postaví do cesty – tak jako osud, který spěje kupředu bez ohledu na oběti. Musí dodržovat jízdní řád, který byl sice vytvořen člověkem, působí však jako danost, kterou žádný jednotlivec nedokáže změnit. Nevyhnutelnost, tedy základní vlastnost osudu, se při pohledu na vlak jedoucí po kolejích projevuje takřkajíc v doslovném či fyzickém smyslu. Není zde přitom podstatné, že jak jízdní řád, tak koleje – cestu osudu – sestrojil a vybudoval sám člověk: z příkladů uvedených výše je patrné, že svět je v Thielovi pojímán spíše monisticky jakožto souhrn projevů stěží zbadatelných a často nevědomých sil. Thiel je svým osudem nakonec sevřen jako „železnou pěstí“<sup>28</sup> (33), už dříve je však lapen: odtud opakující se obraz sítě, ať už při zmínkách o Lenině smyslůstnosti nebo při pohledu na kolejnice, mezi nimiž ho nakonec v pološléném stavu najdou dělníci. Thiel jako by chtěl zůstat ke svému osudu připoután: musejí ho „násilím dostat z trati“ (40). Železnice je v Thielovi činitelem, který ztělesňuje a vyjevuje osudovost: jako by činila zjevným (a slyšitelným) cosi, čemu nelze uniknout.

---

27 Osud nepatří mezi pojmy, jejichž rozpracování by filosofie věnovala velkou pozornost, a při jeho používání tak hrozí podezření z větší či menší míry vágnosti. Vymezení pojmu náhody a osudu a jeho vztahu k tragičnu se věnuje Georg Simmel v článku „Das Problem des Schicksals“, podle něhož se osudovými stávají události, jež nabudou takové „významové kvantity“ (*Bedeutungsquantum*, s. 113), aby zjednaly průchod „ideji“ či „teleologii“ jednotlivcova života, nebo se jí naopak postavily do cesty.

28 Za povšimnutí stojí výrazy jako „železná pěst“, „železná síť“ či „železné oko sítě“. Viz kap. 5.

### 3.3 / Odvrácená místa, odvrácená tvář

Thielův strážní domek v braniborských lesích není jediným místem u trati, které se stane dějištěm tragických událostí končících smrtí. Platí to i pro ostatní tři domky spřízněné svou odloučenou polohou v pustině. Ve všech těchto textech zároveň hrdinové podléhají svému osudu, běhu věcí, který je přesahuje. Zolovu *Lidskou bestii* prozatím nechám stranou; Misardova strážní budka u Croix-de-Maufrs je jen jedním z dějišť románu, který si vyžádá ucelenější pohled. V Dickensově povídce *The Signal-man* zahyne pod koly vlaku samotný bezejmenný protagonista, paralyzovaný svými přízraky, po jejichž zjevení dvakrát dojde k tragickým událostem, které nemohl ani při své svědomitosti nijak odvrátit – potřetí je obětí on sám. Jde zřejmě o první spojení fantastiky s železnicí, nicméně povídka není jen přesazením syžetu *ghost story* ze standardních „gotických“ kulís do soudobého prostředí: v konfrontaci střízlivého, racionálního vypravěče s vystrašeným hlídačem, který vidí přízraky (a rozuzlení mu dá za pravdu), vstupují do hry rudimentární lidské strachy z neodvratných neštěstí.<sup>29</sup> To, co se vypravěč opakovaně pokouší vysvětlit jako pozoruhodnou náhodu (*remarkable coincidence*),<sup>30</sup> se nakonec ukáže jako osud. Vyznění je značně znepokojivé: ani racionálně organizovaný systém železnic, ve své době vrchol modernity, se nemůže vydělit z celku světa, jehož běh je vposledku nezbadatelný – a to ani se svědomitými zaměstnanci, jako byl Dickensův traťový hlídač. Proto vzniká mezi důslednou organizací a neovládnutelnými silami či pohnutkami, které vedou k železničním neštěstím, takové napětí. Dickensova povídka tak stojí na počátku tradice železničního thrilleru, který našel plodného autora o půlstoletí později v polském prozaikovi Stefanu Grabińském<sup>31</sup> a jehož pozdější vliv v populární kultuře – zejména ve filmu – lze stěží přecenit.

Zatímco však v Hauptmannově *Thielovi* a Dickensově *Traťovém hlídači* slovo osud (*Schicksal, fate*) nepadne, v Garšinově *Výstraze* zaznívá explicitně, když o problému osudu rozprávějí dva hlídači. Vztah k osudu oba muže rozděluje, oba dva pro něj však používají nikoliv prosté ruské označení *sud'ba*, ale zvláštní složeninu *talan-sud'ba*, přičemž významové rozpětí slova *talan*, přejatého ze sousedních turkických jazyků, sahá od slova

---

29 Srov A. Ch. Heinimann, *Technische Innovation*, s. 89.

30 Ch. Dickens, „The Signal-man“, s. 100–101.

31 Viz W. Tomasik, *Ikona nowoczesności*, s. 121–133.

ruského *sud'ba* (osud) ke slovu *ščast'je* (štěstí). Výraz *talan* je v ruštině používán velmi zřídka a ve složenině *talan-sud'ba* podle všeho není k nalezení nikde jinde než právě v Garšinově *Výstraze*. Chtěl snad Garšin tímto neobvyklým prostředkem připoutat pozornost k osudu jakožto centrálnímu problému povídky? Tuto otázku budu muset nechat bez odpovědi. Uvidíme však, že v rozhovoru dvou železničářů – staršího Semjona, který se zdá být více či méně smířený se svým nepříliš uspokojivým údělem, a mladšího Vasilije, který naopak za ústrky viní uspořádání lidské společnosti<sup>32</sup> – se skrývá ještě jeden pozoruhodný detail.

„Už jsem dost zkusil,“ vykládal [Semjon], „kdejaké trápení, a to nejsem nijak starý. Pánbůh mi nepřeje. Co člověk nadělá – jaký osud (*talan-sud'bu*) ti pánbůh určil, takový bude. Tak to je, příteli Vasiliji Stěpanyči.“

A Vasilij Stěpanyč vyklepe fajfku o kolejnici (*trubku ob rel's*) a povídá:

„To není osud, co člověku znepríjemňuje život, ale lidé. Na celém světě nejsou větší hyeny než lidi. Vlk vlka nesežere, ale lidé by se zaživa požírali.“<sup>33</sup>

Ve chvíli, kdy v rozhovoru dojde na nejdůležitější téma, poklepe jeden z hlídačů dýmkou o železnou kolejnici – jakoby na znamení, že právě železnice symbolizuje osud (pro fatalistu Semjona) a zároveň společenskou nerovnost a lidskou zvrůli (pro odbojného Vasilije), kterou oba hlídači zakoušejí při nejrůznějších ústrcích od nadřízených. Ostatně i dýmku (*trubka*) bychom mohli chápat jako protějšek komína parní lokomotivy (*truba*), případně továrního komína z výše citovaného úvodu povídky. Rozhovor probíhá na širé trati obklopené lesem, kdesi mezi oběma strážními domky – tedy v místě, kde dojde také k závěrečné tragédii. Vasilij už nedokáže dál snášet útlak a ponižování od nadřízených (o železnici mluví jako o *jejich* dráze). Nejprve se vydá podat stížnost do Moskvy („Vím, že si nepomůžu; s tím osudem jsi měl pravdu. Sobě nepomůžu, ale za pravdou si, kamaráde, musí člověk stát.“)<sup>34</sup> Po neúspěchu se uchýlí k sabotáži a odmontuje kus

32 V povídce je zmíněn ještě druhý Semjonův soused, starý a nemocný hlídač, za kterého vykonává službu manželka. Liubov Zoreva si všímá posloupnosti tří hlídačů od starého k mladému a od nečinného k odbojnému (přičemž Semjon stojí uprostřed mezi oběma) a hovoří v této souvislosti o obrazu „vzniku, resp. růstu třídního vědomí“. L. Zoreva, *Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum*, s. 180.

33 V. Garšin, „Výstraha“, s. 20.

34 V. Garšin, „Signal“, s. 302. Oproti ostatním citacím z povídky zde používám vlastní překlad úryvku.

kolejnice, zatímco Semjon zabrání vykolejení za cenu vlastního života. Opět nejde o uvědomělé rozhodnutí, ale spíše nevědomé podřízení se čemusi, co ho přesahuje: Semjon „běží, běží, hlavu má prázdnou, dosud sám neví, co udělá“.<sup>35</sup> Jelikož nestihne doběhnout pro červený praporek, jímž by projíždějící vlak zastavil, řízne se do ruky a zbarví bílý kapesník vlastní krví. Vykolejení je na poslední chvíli odvráceno, Vasilij se přiznává a nechává se odvést, zatímco krvácející Semjon padá k zemi. Oba se tak stávají obětí železnice – jakožto symbolu osudu i mocenského útlaku. A také titulní „výstraha“ (*signal*) tím získává dvojí význam: rudý praporek nasáklý krví řadového hlídače varuje nejen strojvedoucího konkrétního vlaku, ale i „lidské hyeny“ vrchnosti, kterou vlak symbolizuje.

Alfred Ch. Heinemann svou mravenčí prací došel k závěru, že téma „alegorie osudu“ je v německé literatuře nejsilněji přítomné koncem sedmdesátých let a v osmdesátých letech 19. století;<sup>36</sup> sem časově spadá nejen *Thiel* a Fontanova balada o zříceném mostu, ale i texty vzniklé mimo Německo – *Lidská bestie* a Garšinova *Výstraha*.<sup>37</sup> Zároveň ovšem pojem „alegorizace“ vykazuje těmto textům příliš úzké meze, alespoň pokud bychom alegorii chápali jakožto prostší, abstraktnější protějšek symbolu a ne například v benjaminovském smyslu, spojeném s časovostí. Jde mi tu především o náhled, že texty jako *Železniční hlídač Thiel* a *Výstraha* sice prostřednictvím zobrazení železnice tematizují osudovost, zároveň však nevedou čtenáře jen jednosměrně, „od železnice k osudu“, ale vypovídají mnohé i o samotné železnici. A to nejen proto, že spisovatelé období realismu a naturalismu zpravidla zobrazovali nejen železniční realie velmi věrně,<sup>38</sup> a čtenář se tak mohl z jejich děl mimo jiné poučit o tom, jak ve své době vypadala práce traťového hlídače, ale také z toho důvodu, že osudovost spojují právě s železnicí, konkrétně pak s jejím průchodem volnou krajinou (a nikoliv například s nádražími velkých měst) a s postavami traťových hlídačů. Proč jsou drceni „železnou pěstí osudu“? Proč právě strážní domky tolik přitahují tragické události a stávají se místem vyjevení osudu, anebo naopak: proč se uvedené tragédie odehrávají u strážních domků?

---

35 V. Garšin, „Výstraha“, s. 24.

36 Viz grafické znázornění in A. Ch. Heinemann, *Technische Innovation*, s. 349.

37 K těmto dílům bychom mohli přidat i *Annu Kareninu* (1877) – viz kap. 5.3.

38 W. Tomasik v knize o železničních jízdních řádech v literatuře dokládá například realistickou přesnost železničních scén v Prusově románu *Loutka: Rozklad jazydy*, kap. „Jeszcze inna zabawa *Lalka*“, s. 89–113.

První odpověď se vztahuje především ke stavbě samotných literárních děl. Strážní domek jako místo mimo osídlené území, daleko od frekventovaných cest, v lesích či v hlubokém zářezu u tunelu, tedy bez kolemjdoucích a různých rušivých vlivů, umožnil autorům plně se soustředit na dramatickou zápletku a zapojovat minimální počet postav – nejdále zachází v tomto ohledu Dickensův *Traťový hlídač*, kde vedle protagonisty vystupuje pouze vypravěč a teprve v posledním odstavci při neštěstí se objeví několik dalších železničářů; u Garšina je sice postav víc, ale to nejdůležitější probíhá jen mezi dvěma hlídači, a u Hauptmannova *Thiela* jsou zase zdůrazněny dlouhé hodiny naprosté samoty. Zejména žánru povídky takový typ míst, v nichž stály strážní domky (nebo výhybkářská stanoviště a další podobná zařízení), velmi dobře vyhovoval.

Nabízím ale ještě druhou odpověď. Popisovaná místa jsou sama o sobě znepokojivá: stojí mimo osídlení, ale přesto se v nich žije; stojí v lokalitě, kterou si neurčil hlídač, ale stavitel železnice; stojí kdesi v lesích, ale obsluhují nejmodernější technologii své doby. Na rozdíl od strojvedoucích, kteří sice musejí také dodržovat jízdní řád, ale přece jen stojí takříkajíc na „aktivní straně“ osudu, jsou traťoví hlídači nehybní. Nanejvýš konají pochůzky po trati, která je jinak vyhrazena jen vlakům a kam mají ostatní smrtelníci vstup zakázán. Jsou to hybridní místa mezi lidským a ne-lidským světem, mezi žitým místem a geometrickým prostorem, ve kterých se zpřítomňuje napětí mezi oběma póly. A právě v takových skrytých místech, nikoli všem na očích, například ve shonu velkých nádraží, kde je železnice kvůli cestujícím lidem, ale tam, kde jsou naopak nehybní lidé kvůli železnici, se vlak stává osudovou silou: v odvrácených místech železnice vyjevuje odvrácenou tvář. Vlak, prostředek přemístování, komunikace a pokroku, vyjíždí z nádraží, opouští obydlenu oblast a vjíždí do jiných kontextů: uhání okolo osamocených strážních domků, u kterých stojí Thiel, Semjon, Komárek nebo bezejmenný hlídač a salutuje vlastnímu osudu.

#### 4 / ŽELEZNIČNÍ MILIEU. SYSTÉM

Tak například mluvíme o identitě dvou rychlíků „Ženeva – Paříž 8.45 večer“, které vyjíždějí ve čtyřadvacetihodinovém intervalu. Jeví se nám jako týž rychlík, a přesto je pravděpodobně vše jiné, lokomotiva, vagóny, personál.

Ferdinand de Saussure, *Kurs obecné lingvistiky*<sup>1</sup>

V roce 1833 se německý národohospodář Friedrich List vrátil z pensylvánského exilu a usadil se v Lipsku, kde se později díky dvojímu občanství stal konzulem Spojených států. Měl za sebou zkušenost farmáře, redaktora emigrantských novin, ale především podnikatele a iniciátora uhelné železnice *Little Schuylkill Railroad* v apalačském podhůří. Do propagace nového způsobu dopravy se okamžitě pustil i v Saském království a ještě téhož roku vydal ve vysokém nákladu programový spisek *Ueber ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden* (O saském železničním systému jakožto základu celoněmeckého železničního systému a obzvláště o zbudování železnice z Lipska do Drážďan). Díkce textu jako by sahala k oběma okrajům významového pole slova „projekt“: na jedné straně takřka utopická vize, v níž se mělo rozdrobené Německo sjednotit mírovou cestou prostřednictvím železnic a zrušení vnitřních cel, na druhé straně minuciózní práce s čísly včetně porovnání cen pozemků, uhlí či dřeva v Sasku, Francii či Spojených státech.<sup>2</sup> Liberálního progresistu Lista doslova pohoršuje skutečnost, že Lipsko, v němž by rád viděl centrální bod celoněmeckého obchodu, má jen 40 000 obyvatel, a na základě svých propočtů předvídá, že po stavbě železnice se „počet obyvatel, budov, průmyslových provozů, obchodní obrat a cena domů a pozemků v Lipsku

---

1 F. de Saussure, *Kurs obecné lingvistiky*, kap. II.3, s. 135.

2 K Listovi jakožto „vizionáři infrastruktury“ viz S. Richter, *Infrastruktur*, s. 95–103. List později publikoval ještě několik spisů o železnici, zejména *Das deutsche National-Transport-System in volks- und staatswirthschaftlicher Beziehung beleuchtet* (Německý národní dopravní systém, osvětlený ve vztahu k národnímu a státními hospodářství, 1838).



v krátkém čase zdvojnásobí“.<sup>3</sup> Knihu doplnil nákresem budoucí německé železniční sítě, sahající od Basileje po Gdaňsk a od Lübecku po Prahu, s hlavními uzly v Lipsku a Berlíně, a mapku nadepsal v souladu s názvem celého titulu *Das deutsche Eisenbahn-System – Německý železniční systém*.

Pro Friedricha Lista je železnice myslitelná výhradně jakožto „systém“,<sup>4</sup> podobně jako pro francouzské saint-simonisty<sup>5</sup> v téže dekádě, a stejně jako oni přirovnává železnici k nervové soustavě (*Nervensystem, système nerveux*).<sup>6</sup> Užití samotného slova „systém“ jakožto klíčového pojmu modernity však tehdy ještě nebylo samozřejmé; jeho původ i základní význam je sice velmi starobylý, ale až do novověku se používalo především pro označení buď nehmataelných soustav – filosofických doktrín nebo tonálního systému v hudební teorii –, respektive soustav vysvětlujících zákonitosti ve fyzickém světě, které může člověk jen poznávat (například koperníkovský systém v astronomii). Ještě na počátku 19. století slovo systém označuje především vědění uspořádané do koherentního celku. V roce 1847 se ale už do vlivného Brockhausova konverzačního lexikonu vydaného

---

3 „Mit einem Wort: Bevölkerung, Gebäudezahl, Gewerbs-Industrie, Handel und Werth der Häuser und Grundstücke von Leipzig würden sich in kurzer Zeit verdoppeln.“ F. List, *Ueber ein sächsisches Eisenbahn-System*, s. 20–21.

4 Pro to, co Friedrich List a spříznění autoři označovali jako systém, se ve 20. století s dalším rozšířením významového pole tohoto slova vžil výraz infrastruktura. Právě na ni kladli tito železniční vizionáři důraz, aniž by pro ni měli slovo; základem byla dostatečně hustá síť železničních tratí, ale v Listově ekonomickém uvažování by nepřipadala v úvahu stavba tratí, u níž by se nepočítalo s efektivním vytížením. Viz S. Richter, *Infrastruktur*, s. 100.

5 Henri de Saint-Simon publikoval v roce 1822 dílo *Du système industriel* (O průmyslovém systému). Oproti Listovi, který kombinuje politickou vizi s konkrétními projekty a výpočty, jde ale pouze o prezentaci názorů na ideální uspořádání společnosti orientované na průmysl. Na rozdíl od „železničního systému“ tedy Saint-Simonem popisovaný systém navzdory rozvoji průmyslu neměl v aktuálním světě protějšek. Saint-Simonův posmrtný vliv na rozmach železnic a francouzské rané kapitalisty však nelze přehlédnout. Marc Baroli ostatně první kapitulu své práce o železnici ve francouzské literatuře začíná větou „Au commencement était Saint-Simon“ (Na počátku byl Saint-Simon). K saint-simonistické železniční literatuře viz *Le train dans la littérature française*, s. 11–23. Walter Benjamin ve svých *Pasážích* spojil témata „Saint-Simon“ a „Železnice“ do jedné sekce (pod písmenem U). Viz „Das Passagen-Werk“, s. 708–744.

6 R. Buschauer, *Mobile Räume*, s. 44 a 46. Anatomické metafory železnice by si zasloužily zvláštní výzkum i proto, že některé z nich přešly v ustálené obraty, jako například „dopravní tepna“ (Verkehrsader, arterial road, arteria komunikacyjna apod.)

v Lipsku dostala výmluvná věta: „*Man spricht von Eisenbahnsystemen*“ (hovoří se o železničních systémech).<sup>7</sup> Náhle je tu systém, který člověk nejen poznává a uspořádává, ale v první řadě koncipuje a plánovitě realizuje k uspokojení svých potřeb; systém, který jistě má svou ideální složku, ale stejně tak vyžaduje přísun dostatečného množství uhlí, železa a personálu; systém, který spolu s průmyslem a těžbou hluboce proměňuje tvář světa a s nímž přichází do přímého styku čím dál větší počet lidí. Systémy svět jen různě vykládaly, teď však šlo o to jej změnit: o rok později – v revolučním roce 1848 – vyšel v tehdy dánské Altoně jeden z dílů druhého vydání „lexikonu státovědy“ (*Das Staats-Lexikon*), jehož vznik inicioval Friedrich List a který se stal platformou raného liberalismu v předbřeznovém Německu. Dokončení německého železničního systému je v něm označeno jako „věc nevyhnutelné potřeby“, pokud nemá Německo zaostávat na ostatními národy, neboť „Anglie a Belgie už dokonalý železniční systém mají“.<sup>8</sup> (Vzápětí nicméně uvidíme, jak jízlivě v dané době psal o „dokonalosti systému“ Charles Dickens.)

Listovy infrastrukturní vize se do značné míry naplnily: železnice z Lipska do Drážďan byla otevřena už roku 1839 jako jedna z prvních delších tratí na evropském kontinentě (ve stejném roce urazil první vlak podobnou vzdálenost z Vídně do Brna), počet obyvatel Lipska vyrostl během osmdesáti let na desetinásobek, v roce 1915 zde bylo otevřeno nové nádraží, které dosud patří k největším na světě, a síť vysokorychlostních vlaků ICE na dnešním území Německa v nemalé míře připomíná Listův návrh „železničního systému“. Nedošlo sice na slova sociologa Wenera Sombarta z počátku 20. století, podle něhož měla zanedlouho vést železnice takřkajíc ke každému domu,<sup>9</sup> za pozornost však stojí jeho výpočet, že na výstavbu německých železnic bylo během sedmdesáti let spotřebováno 7,5 miliardy pracovních dní: „třetina milionu lidí nedělala rok za rokem nic jiného, než že budovala železnice nebo příslušenství železničního provozu: nádraží, vozidlový park atd.“<sup>10</sup> Především v průmyslových a hustě osídlených oblastech, jako bylo Sasko, Porúří a většina Belgie a Anglie, železniční infrastruktura rychle obsadila

---

7 *Allgemeine deutsche Real-Encyklopädie*, sv. 14, s. 67, heslo „System“.

8 „England und Belgien haben bereits ein vollkommenes Eisenbahnsystem. (...) Ist nun die Herstellung eines Eisenbahnsystems in Deutschland eine Sache unabweislicher Nothwendigkeit (...)“ K. von Rotteck – C. T. Welcker (eds.), *Das Staats-Lexikon*, heslo „Straßen, Landstraßen, Straßenbau“, s. 521–522.

9 W. Sombart, *Die deutsche Volkswirtschaft*, s. 239.

10 „eine drittel Million hat Jahr für Jahr nichts getan als Eisenbahnen gebaut oder hergestellt, was zum Eisenbahntrieb gehört: Bahnhöfe, rollendes Material usw.“ *Ibid.*, s. 241.

značnou část prostoru: i z okna vlaku cestující čím dál častěji viděl nikoliv krajinu, ale samotnou železniční infrastrukturu: osobní, nákladní a seřadovací nádraží, depa, výtopy a dílny, vodárny a uhelné sklady, opěrné zdi, stavědla a výhybkářská stanoviště, strážní domky, telegrafní sloupy. Infrastruktura jako by se pro vnějšího pozorovatele zavíjela sama do sebe a dávala za pravdu poznámce Josepha von Eichendorffa z poloviny století: „Tyhle jízdy parovozů otřásají světem, který vlastně sestává jen ze samých nádraží.“<sup>11</sup>

Zatímco průkopníci Listova typu jako systém označovali zejména infrastrukturu, tedy železniční „hardware“, samotný pojem železnice běžně zahrnuje i „software“,<sup>12</sup> tedy vozidla a celou provozní složku. Jednota tohoto celku se ukazuje i v dosud běžně užívaném singulárním tvaru „železnice“, případně „dráha“ (*Eisenbahn, chemin de fer, železnaja doroga*) nejen pro jednotlivou trať a nejen pro železniční síť, ale pro celou soustavu železniční dopravy – tratě, nádraží, vozidla, technické zázemí, provozní zaměstnance, úředníky i systém předpisů.

Doboví propagátoři popisovali železnici jako systém už v době jejího vzniku, ale neviděli její odvrácenou tvář. Mnozí básníci, prozaici a dramatici naopak viděli obě tváře od počátku, ale teprve po několika dekádách existence mohli začít železnici popisovat jako systém. Z předchozích kapitol je patrné, že nejstarší literární díla tematizující železnici jsou básně, často spjaté s výstavbou nebo zprovozněním konkrétní trati (Lenau, Wordsworth nebo Někrasov) či zkrátka s první zkušeností se železnicí. Do prózy proniká železnice pomaleji. Zmínky či epizody se sice objevují poměrně záhy, ale díla, kde má ústřední postavení, vznikají teprve těsně před polovinou století v Anglii a o něco později na kontinentě – příkladem jsou povídky uvedené v minulé kapitole (Dickens, Garšin a Hauptmann), které se odehrávají u strážních domků a jejich hrdiny jsou železničáři, konkrétně traťoví hlídači. Systém železnic se tak začíná překlápět do literatury jakožto svěbytné milieu, které je schopné „hostit“ celý děj a zároveň nést symbolické významy. Jedná se ale jen o výsek z bobtnajícího a čím dál složitějšího světa železnic, na jehož zobrazení omezený prostor povídky nestačí. V evropské literatuře však najdeme i díla, která železniční prostředí představila na větší ploše, a zároveň jsou takřikajíc strukturována

---

11 „Diese Dampffahrten rütteln die Welt, die eigentlich nur noch aus Bahnhöfen besteht“. J. von Eichendorff, „Erlebtes“, s. 895.

12 Za přirovnání vděčím článku A. Honolda „Leeres Land mit Schienensträngen und Bahnhofsvorstehern“, s. 162.

podobou železniční infrastruktury (což jim zároveň dává možnost symbolické významy prohloubit a rozvětvit). Prvním je povídkový soubor *Mugby Junction* Charlese Dickense a čtyř dalších autorek a autorů z roku 1866, druhým pak železniční román par excellence: *Lidská bestie* Émila Zoly z roku 1890. Zmínku si ale zaslouží i Dickensovy železniční pasáže z předchozích dekád. Představa systému – a sice systému represivního a traumatizujícího – se u něj totiž objevuje nejprve nikoli s železnicí samotnou, ale s dobovou industrialistickou ideologií, pro kterou je efektivně fungující železnice jen jednou ze složek správně uspořádané společnosti. Proto se nejprve zastavíme u „industriálních románů“, zejména u Dickensových *Zlých časů*. To, co přímluvci rozvoje průmyslu, obchodu a železnic popisovali často až v utopickém duchu, v těchto textech záhy nabývá dystopických rysů.

#### 4.1 / Industriální román

„Bitzere,“ řekl Tomáš Gradgrind, „podej definici koně.“

„Čtvernožec. Býložravec. Čtyřicet zubů, a to čtyřiadvacet stoliček, čtyři špičáky a dvanáct řezáků. Na jaře shazuje srst; v bažinatých krajích shazuje také kopyta. Kopyta tvrdá, musí však být okována železem. Věk se pozná podle znamének v hubě.“ To (a ještě mnohem více) řekl Bitzer.

„Teď víš, dívko číslo dvacet,“ pravil pan Gradgrind, „co je to kůň.“<sup>13</sup>

Souvislost této často citované pasáže z Dickensova románu *Zlé časy* (1854) s železnicí je na první pohled nezjevná, ale přesto úzká. Pseudovědecká definice koně, založená v první řadě na číslech, stejně jako označení žákyně číslem, karikuje „odlidštěný“ raně viktoriánský vzdělávací systém; v rámci celého románu ale tvoří součást kritiky celé ideologie utilitarismu a industriální civilizace, jíž jsou železnice nedílnou součástí. Dickensův portrét fiktivního průmyslového města místy přerůstá v jakousi groteskní dystopii<sup>14</sup> či antiutopii, kde se děti ctihodných mužů jmenují podle klasických ekonomů

---

13 Ch. Dickens, *Zlé časy*, s. 10.

14 *Zlé časy* považuje za dystopické dílo řada interpretů – například J. H. Gardner, podle něhož je Dickens dokonce „otcem zakladatelem dystopického fantasy“. „Dickens’ Dystopian Metacomedy“, s. 142.

(Malthus a Adam Smith) a zakazuje se jim „přemítat“, protože základním předpokladem úspěchu je disciplína a znalost faktů. Raymond Williams, který v knize *Culture and Society, 1780–1950* razí pojem „industriální román“, na *Zlých časech* oceňuje právě to, že v něm Dickens nepovažuje sociální excesy viktoriánské Anglie za pouhou sérii nedorozumění, ale za následky dominující „*hard philosophy*“ industrialismu, třebaže zejména jeho dělnické postavy jsou o něco plošší než příslušníci manchesterské chudiny v *Mary Bartonové* (1848), prvním románu Elizabeth Gaskell a prvním industriálním románu vůbec.<sup>15</sup>

Zatímco o románu *Dombey a syn*, psaném v letech 1846–1848, bylo možné prohlásit, že jeho *soundscape* je strukturován železnicí, o mladších a známějších *Zlých časech* už to neplatí. Důvodem není jen to, že první román se odehrává na různých místech a protagonisté mezi nimi cestují, zatímco takřka jediným dějištěm druhého díla je (pro Dickense vcelku netypicky) fiktivní město kdesi na anglickém severozápadě, jakási provinčnější obdoba Manchesteru, inspirovaná zřejmě nedalekým městem Preston. Dickensův Coketown (v českém překladu Koksov) je v souladu se svým názvem plně orientován na průmysl:

Bylo to město strojů a vysokých komínů, z nichž neustále vystupovaly nekonečné kotouče kouře, které se nikdy neodvinuly. Byl tam černý kanál a řeka purpurově zbarvená odporivě zapáchajícími barvami. Byly tam obrovské shluky budov ze samých oken, kde to celý den hrčelo a otřásalo se a kde se píst parního stroje jednotvárně pohyboval nahoru a dolů jako hlava slona, zachváceného melancholickým šílenstvím.<sup>16</sup>

Ani tady sice nechybí sykot a pískot lokomotiv a „křeče otřásající nádražím“ při příjezdu vlaku, ale uprostřed všudypřítomného „hrčení a otřásání“ už zvuky železnice nebudí takovou pozornost, podobně jako jejich dým, splývající s dýmem továrních komínů. Z různých míst románu se dovíme, že město má minimálně dvě nádraží a tratě vybíhající do několika směrů, ale vyprávění se u nich nezastaví déle než na několik odstavců. Je vlastně až překvapující, jak skrovná pozornost je tu věnována samotné železnici, zvláště

---

15 R. Williams, *Culture and Society*, s. 99–100.

16 Ch. Dickens, *Zlé časy*, s. 24.

když uvážíme, že Coketown má ležet v oblasti prvních parostrojních drah.<sup>17</sup> Podobně je tomu ale i v *Mary Bartonové* Elizabeth Gaskell, kde sice nacházíme zřejmě první beletristický popis jízdy vlakem z Manchesteru do Liverpoolu, tedy po nejstarší „opravdové“ železnici světa, ale její existence je tu brána jen jako jeden z mnoha faktů, které určují podobu života ve viktoriánském průmyslovém městě („železnice jsou už nyní všude jako dopravní prostředek běžné, zvláště v Manchesteru“).<sup>18</sup> Mimo Anglii platí totéž pro Zolův román *Germinal* (1885) z prostředí severofrancouzských uhelných dolů a hutí, kde je železnice přítomná jen okrajově. A kdybychom k těmto titulům přidali industriální román z východní části Evropy – Reymontovu *Zaslíbenou zemi* (1899), portrét živelně rostoucí Lodži neboli „polského Manchesteru“ –, došli bychom k podobným výsledkům: nachází se v něm sice jedna klíčová železniční scéna, kdy hlavní hrdina Borowiecki jede soukromým vlakem z Berlína do Lodži, aby se pokusil zachránit hořící továrnu, ale víc prostoru věnoval Reymont železnici v jiných prózách.

Samozřejmost, s níž železnice vrůstá do literárních zobrazování industriálních měst, má své důvody. V místech, jako je Manchester, železnice nezpůsobila rozvrat starých pořádků tak jako na venkově – pouze vystupňovala procesy, které tu už probíhaly. V roce 1830, kdy byla v Manchesteru zprovozněna první železnice, už bylo město průmyslovou metropolí a na území aglomerace Greater Manchester žilo 700 000 obyvatel, tedy dvojnásobek oproti roku 1800, přičemž růst pokračoval i v následujících dekádách setrvalým tempem.<sup>19</sup> Podobně, byť v menším měřítku, tomu bylo o několik desetiletí později v případě polské Lodži: ta byla na počátku 19. století vesnicí, ale už v roce 1870, tedy v době příchodu železnice, přerostla staroslavný Krakov.<sup>20</sup> Město dráhu k dalšímu růstu potřebovalo a její příchod tu nebyl vnímán jakožto konflikt, protože dobový průmysl a železnice byly v úzkém sepětí, a to jak ideovém, tak technologickém: obojí bylo v dané době poháněno parním strojem a syceno uhlím. Jde tedy o úplně jinou situaci než v provinčních městech a městečkách žijících z řemesel a zemědělství, jako je třeba fiktivní Verchopolje z Gorkého hry *Barbaři*, kde příchod železné dráhy způsobí rozklad dosavadního způsobu života.

---

17 Srov. A. Ch. Heinemann, *Technische Innovation*, s. 76.

18 E. Gaskellová, *Mary Bartonová*, s. 304.

19 Viz historické statistiky dostupné na serveru [visionofbritain.org.uk](http://visionofbritain.org.uk).

20 P. Szukalski, *Sytuacja demograficzna Łodzi*, tabulka na s. 6–7.

Na druhou stranu je ale třeba poznamenat, že zmínky o železnici nechybějí v žádném z šesti britských románů, které Williams označuje jako romány industriální.<sup>21</sup> Železnice tvoří nedílnou součást utilitaristické průmyslové civilizace orientované na výkon a zisk stejně jako továrny, uhelné doly, luxusní sídla průmyslníků, zbídačené masy, zdevastované životní prostředí, všudypřítomná komodifikace a kvantifikace nebo represivní vzdělávací systém. Pokud ale mají být raně kapitalistická průmyslová centra jako Coketown, Manchester nebo Lodž popsána jakožto ucelené „prostředí“, jako „systém“, je logické, že se železnici mezi ostatními jevy dostává jen dílčí pozornosti.

Dickensův portrét Coketownu (a do značné míry i Reymontova Lodž) takřka ve všem odpovídá popisu společnosti na vrcholu „paleotechnického období“, které americký sociolog a historik Lewis Mumford klade do Anglie poloviny 19. století: bezútěšné a znečištěné prostředí, vykořenění a proletarizace příchozích z venkova, zničující pracovní podmínky, uhlí a železo jako hlavní materiály, všeobecný extraktivismus na principu uhelného dolu.<sup>22</sup> *Zlé časy* se snaží ukázat, zesměšnit a odsoudit všechny tyto rysy jako součást jednoho *systému* založeného na chladném kalkulu a utilitarismu („falešné prospěchářské vábniče“, jak napsal o deset let dříve ve svém protiželezničním sonetu Wordsworth; viz kap. 1.2). Cizorodá v něm tedy není železnice, ale naopak to, co je neslučitelné s dominujícím utilitarismem, jehož nejhroževnatější protiváhou jsou u Dickense dětské postavy s dosud nespoutanou fantazií – tak jako „dívka číslo dvacet“ jménem Sissy, která pochází z cirkusové rodiny, z prostředí spjatého s imaginací a hrou, a proto nemůže ve vzdělávacím systému uspět.

Coketown ovšem stojí na předpokladech, na které jsme opakovaně naráželi u literárního zobrazení raných železnic, ať už u severoanglických jezer, v Nové Anglii nebo v karpatských lesích. Není tedy divu, že i ve *Zlých časech* najdeme pasáž, kde se symbolem demaskovaného a nelidského systému stává právě železnice:

Mezi vznešenými pány, nepatřícími přímo ke Gradgrindově škole, byl muž z dobré rodiny a ještě lepšího vzhledu, obdařený vtipností, která měla veliký úspěch v Dolní

---

21 Vedle *Mary Bartonové* a *Zlých časů* jsou to *Sybil, or the Two Nations* pozdějšího britského premiéra Benjamina Disraeliho (1845), *Alton Locke, Tailor and Poet* Charlese Kingsleyho (1850), *Sever a jih (North and South)* Elizabeth Gaskell (1855) a *Felix Holt, the Radical* George Eliot (1866).

22 L. Mumford, *Technika a civilizace*, s. 167–197.

sněmovně, když ji bavil svými názory (a názory správní rady) na železniční neštěstí, při němž nejopatrnější zřízení, jací kdy žili, zaměstnávání nejštedřejšími řediteli, o nichž kdy kdo slyšel, za pomoci nejlepších technických zařízení, jaká kdy byla sestrojena, na nejlepší kdy postavené trati, zabili pět lidí a zranili třicet dva při nehodě, bez níž by znamenitost celého systému nebyla úplná (*excellence of the whole system would be positively incomplete*).<sup>23</sup>

Oproti pasážím z románu *Dombey a syn* je tu nenápadný, ale významný posun. Proměna londýnského předměstí po zprovoznění birminghamské dráhy byla popsána prostou enumerací nových jevů, které ovšem nejsou podřízeny žádným logickým vztahům: jsou tu „železniční stanoviště drožek a fiakrů; železniční omnibusy, železniční ulice a budovy a železničních povalečů, příživníků a pochlebíků bezpočtu“.<sup>24</sup> Naopak ve *Zlých časech* se v jediném důkladně strukturovaném souvětí setkává železniční infrastruktura („nejlepší kdy postavená trať“), technická zařízení (byť nespecifikovaná), železniční personál i vedoucí železniční společnosti, a k tomu samotný vlak s cestujícími – a to vše v kontextu nehody, a tedy chyby systému.

Mnohé z jevů pranýřovaných ve *Zlých časech* se objevují i v *Dombeym a synovi*, kde mají ovšem tendenci ztrácet se v pestrosti londýnského života.<sup>25</sup> Ani v tomto románu nechybí odlidšťující označování žáků číslem a bezohlednost londýnského velkoobchodníka a finančníka Dombeyho by se nejspíš prosadila i v průmyslovém Coketownu, nicméně tyto jevy zde nejsou nahlíženy jako důsledky panující ideologie či systému. Podobně je tomu s železnicí. V *Dombeym a synovi* železnice vystupuje výrazněji jakožto ve své době nový, teprve nastupující fenomén, jehož uvedení na scénu si žádá především stylistické inovace, zatímco o šest let později se v systematickém fikčním univerzu *Zlých časů* sice jen náznakem, ale přesto přesvědčivě vylamuje jakožto samostatný systém. Symbolem celého popisovaného civilizačního systému se železnice může stát nejen díky tomu, že je v souladu s utilitární ideologií industrialismu, ale také proto, že je sama soustavou, materiální i normativní, a navíc soustavou kvantifikovatelnou a strojovou – *maschinelle Ensemble*, jak ji nazval Wolfgang Schivelbusch. K tomuto náhledu se literatura vcelku

---

23 Ch. Dickens, *Zlé časy*, s. 108.

24 Ch. Dickens, *Dombey a syn*, sv. I, s. 239.

25 Srov. R. Williams, *The Country and the City*, s. 155–156.



pochopitelně propracovala o něco později než k působivým líčením kouřících a dunících vlaků. Systémová povaha železnice se ale především v Anglii projevila poměrně záhy; a byl to opět Charles Dickens, kdo v ní našel nové literární možnosti.

## 4.2 / Železniční uzel života

Devátého června 1865 odpoledne cestoval Dickens se svou milenkou Ellen Ternan a její matkou „lodním vlakem“ – přípojem od trajektu přes La Manche – z přístavu Folkestone do Londýna. Toho dne sám zakusil „dokonalost systému“, o níž ironicky psal před jedenácti lety ve *Zlých časech*. Na rovném a vcelku přehledném úseku mezi stanicemi Headstone a Staplehurst v hrabství Kent probíhala údržba a část kolejnic byla snesena; vedoucí těchto prací žádný vlak neočekával, protože je naplánoval podle neplatného jízdního řádu. Strojvedoucímu ani brzdářům se po výstraze nepodařilo vlak zastavit a sedm z deseti osobních vozů se zřítilo z nízkého viaduktu do koryta říčky Beult. O život přišlo deset osob, čtyřicet dalších utrpělo zranění. Dickens vyvázl nezraněn, pomáhal ošetřovat další cestující, ale po návratu do Londýna se jeho stav zhoršil a psychické následky si nesl po celých zbývajících pět let života.<sup>26</sup> Od té doby se (podobně jako o něco později u Lva Tolstého) stala nechuť vůči železnici vcelku známou součástí jeho biografie.

V následujícím roce Dickens připravil jakožto vánoční přílohu časopisu *All the Year Round* povídkový soubor *Mugby Junction*. Všech osm krátkých próz, z nichž první čtyři napsal sám – mezi nimi i povídka *The Signal-man*, u které jsme se zastavili v předchozí kapitole – se odehrává v železničním prostředí. Vliv osobních prožitků na literární díla je sice stěží zpochybnitelný, ale vposledku také těžko zbadatelný, nemáme-li zůstat u povrchních úsudků. Nelze totiž jednoduše říci, že by Dickens po nehodě u Staplehurstu svou vizi železnice oproti *Zlým časům* z předchozí dekády a zejména *Dombeymu a synovi* z předminulého desetiletí posunul k temnějším barvám; zato ji ovšem prohloubil. V rozbujelém dickensovském bádání, které dnes představuje spíš statisíce než desetitisíce stran, zůstává soubor *Mugby Junction* stranou. Z hlediska pronikání železnice do literárního imaginária jde však o mimořádné dílo, a to přinejmenším ze dvou důvodů. Prvním je jeho vliv na populární kulturu, a to nejen pokud jde o jeho obsah, ale také

---

<sup>26</sup> K neštěstí ve Staplehurstu a jeho místě v Dickensově biografii viz P. Ackroyd, *Dickens*, s. 498–504.

z hlediska literárního díla jakožto produktu a jeho cirkulace: celé vánoční přílohy se během několika měsíců prodalo okolo 265 000 kusů<sup>27</sup> a stala se klasikou žánru *railway stories* – krátkých próz z železničního prostředí, prodávaných (mimo jiné) na nádražích v levných vydáních jakožto čtivo do vlaku. Takovéto knížky přetrvaly v anglofonním prostředí hluboko do dvacátého století a zejména povídka *The Signal-man* inspiruje nové „železniční duchařské povídky“ dodnes.<sup>28</sup>

Druhým důvodem, proč si *Mugby Junction* zaslouží větší pozornost, je dosud nevídané literární využití „systémových“ vlastností železnic a jeho překlopení nejen do ustavujícího se „železničního prostředí“, ale také do samé výstavby sbírky, která přitom z časových důvodů (příloha musela být vydána a prodávána v dostatečném předstihu před vánočními svátky) nejspíš nemohla vzniknout na základě pečlivě připraveného plánu. Obsah nabízí osm povídek:

Charles Dickens:	Barbox Brothers
Charles Dickens:	Barbox Brothers & Co.
Charles Dickens:	Main Line: The Boy at Mugby (Hlavní trať: Pomocný číšník z Mugby)
Charles Dickens:	No. 1 Branch Line: The Signal-man (Vedlejší trať č. 1: Traťový hlídač)
Andrew Halliday:	No. 2 Branch Line: The Engine Driver (Vedlejší trať č. 2: Strojvůdce)
Charles Collins:	No. 3 Branch Line: The Compensation House (Vedlejší trať č. 3: Kompenzační pokladna)
Hesba Stretton:	No. 4 Branch Line: The Travelling Post-Office (Vedlejší trať č. 4: Pojízdný poštovní úřad)
Amelia B. Edwards:	No. 5 Branch Line: The Engineer <sup>29</sup> (Vedlejší trať č. 5: Strojník)

---

27 H. Orel, *The Victorian Short Story*, s. 77.

28 Viz první část kapitoly „Railway story. Opowiadanie kolejowe“ in W. Tomasik, *Ikona nowoczesności*, s. 113–121.

29 Ch. Dickens et al., *Mugby Junction*, s. ix.

Důmyslnost celé stavby se projeví už v první povídce. Její hrdina – muž zklamaný životem, bez přátel, práce a šťastných vzpomínek – se z neznámých pohnutek rozhodne vystoupit z nočního vlaku na neznámém místě: uprostřed deštivé prosincové noci se tak octne na nádraží Mugby Junction. Povídka nese název *Barbox Brothers*, což je zpočátku jediné jméno, pod nímž hrdinu známe. Jde o název finanční firmy, kde byl zaměstnán, napsaný na jeho kufrech; motiv ztotožnění člověka se zavazadly mohl dobovému čtenáři připomenout výrok Johna Ruskina, který v esejistickém díle *Seven Lamps of Architecture* (Sedm lamp architektury, 1849) konstatuje, že železnice na rozdíl od starších způsobů cestování „proměňuje cestujícího v živý balík“.<sup>30</sup> Dickensův cestující naopak jméno stanice zná, ale přesto netuší, kde se vlastně ocitl. Začne tedy prozkoumávat nádraží, které nese takřka hororové rysy:

Místo přetékané temnými obrysy předmětů – takové bylo Mugby Junction v černé hodině ve čtyři dvacet. Tajuplné nákladní vlaky překryté plachtami se sunuly jako přízračné pohřební průvody (...) K tomu se do ucha valil jekot, vrzání a skřípot, jako by tu nešťastníci prožívali ta nejhorší muka. Projíždějící klece s železným mřížovým plné dobytka, povadlá zvířata s propletenými rohy, oči strnulé děsem, a stejně tak tlamy (...) Zemětřesení doprovázené hromy a blesky se expresně žene k Londýnu.<sup>31</sup>

Protagonista se v Mugby ubytuje a postupně zjistí, že jde o bezvýznamné městečko s rozsáhlým nádražím, jaká v 19. století vznikala v místech vyhovujících „systému“, tedy lokalitách příhodných pro křížení tratí, aniž by se v blízkosti nacházelo větší město – kontinentálními případy takových míst jsou například české Všetaty, polský Krzyż, ukrajinská Žmerynka nebo sedmitisícový Falkenberg v Braniborsku, jehož nádraží je dokonce dvouúrovňové (tzv. *Turmbahnhof*). Velikost železničního uzlu v Mugby však

---

30 „It transmutes a man from a traveller into a living parcel.“ J. Ruskin, *Seven Lamps of Architecture*, kap. IV, s. 117.

31 „A place replete with shadowy shapes, this Mugby Junction in the black hours of the four-and-twenty. Mysterious goods trains, covered with palls and gliding on like vast weird funerals (...); concurrently, shrieks and groans and grinds invading the ear, as if the tortured were at the height of their suffering. Iron-barred cages full of cattle jangling by midway, the drooping beasts with horns entangled, eyes frozen with terror, and mouths too (...) An earthquake accompanied with thunder and lightning, going up express to London.“ Ch. Dickens et al., *Mugby Junction*, s. 3–4.

vynikne teprve za dne a při pohledu shora, v tomto případě z nadjezdu – což je efekt, který využívá Guy de Maupassant v *Miláčkovi* i Émile Zola v *Lidské bestii* při pohledu na totéž místo, čili na hluboký, široký zářez s rušnou tratí mezi nádražími Paris Saint-Nazaire a Batignolles. Mugby ovšem není Paříž a kromě železnice tu téměř nic jiného není:

Bylo tu ale tolik Tratí! Když na ten uzel zíral z nadjezdu, bylo to, jako by se sem seběhly jednotlivé společnosti, aby tu uspořádaly velkolepou Průmyslovou výstavu obrovských pavouků snovajících železo. A ta spousta Tratí se rozbíhala tak podivuhodnými cestami, tolik se kroutily a křížily jedna druhou, až se ztrácely z očí. A zdálo se, že některé tu začínají s pevným úmyslem běžet pět set mil daleko, a pak se zčistajasna vzdají před nepatrnou překážkou anebo zmizí ve vratech dílny. A jiné zase šly na způsob opilců kousek naprosto rovně, ale pak se nečekaně prudce otočily a vracely se zpět. A další byly k prasknuté plné vagonů s uhlím, na dalších stály vagony s bečkami, další byly zatarasené vagony se sutí, další byly vyhrazeny pro jakási vozidla s koly, která připomínala obří kotouče bavlny; a některé byly tak jasné a čisté, zatímco jiné byly vydány napospas rzi a popelu nebo na nich zahálela stavební kolečka, obrácená vzhůru nohama (takže velmi připomínala své pány během stávk). A v celém tom změtení nebyl ani začátek, ani střed, ani konec.<sup>32</sup>

Popis nádraží v Mugby je napjat mezi chaosem a řádem: železnice, která z definice představuje plánovitou, racionální a co nejefektivnější soustavu, je tu líčena jakožto nepřehledná změť. Přispět k tomu mohla skutečnost, že jednotlivé tratě zbudovaly

32 „But there were so many Lines. Gazing down upon them from a bridge at the Junction, it was as if the concentrating Companies formed a great Industrial Exhibition of the works of extraordinary ground-spiders that spun iron. And then so many of the Lines went such wonderful ways, so crossing and curving among one another, that the eye lost them. And then some of them appeared to start with the fixed intention of going five hundred miles, and all of a sudden gave it up at an insignificant barrier, or turned off into a workshop. And then others, like intoxicated men, went a little way very straight, and surprisingly slued round and came back again. And then others were so chock-full of trucks of coal, others were so blocked with trucks of casks, others were so gorged with trucks of ballast, others were so set apart for wheeled objects like immense iron cotton-reels: while others were so bright and clear, and others were so delivered over to rust and ashes and idle wheelbarrows out of work, with their legs in the air (looking much like their masters on strike), that there was no beginning, middle, or end, to the bewilderment.“ Ch. Dickens et al., *Mugby Junction*, s. 15–16.

a provozovaly různé soukromé společnosti, které mívaly v uzlových stanicích i své technické zázemí, často značně rozsáhlé. Podle několika indicií lze v Dickensově *Mugby* rozeznat provinční město Rugby<sup>33</sup> v hrabství Warwickshire, kde se už v polovině 19. století sbíhalo sedm tratí několika různých společností – stejně jako v povídce *Barbox Brothers*. Rugby leží na hlavní trati z Londýna do Birminghamu, po které projížděl i protagonista románu *Dombey a syn* na cestě do nedalekých lázní Leamington; zatímco ale na počátku čtyřicátých let musel do lázní pokračovat koňským povozem, o deset let později už by mohl v Rugby přestoupit na místní dráhu přímo do stanice Leamington Spa. Rychlé zahušťování železniční sítě však způsobilo v železničním uzlu Rugby časté kapacitní problémy, na hlavní trati začala vznikat chronická zpoždění, a jelikož se jednalo o spojnici největších měst v zemi, dočkal se název stanice v dobovém tisku nechvalné proslulosti;<sup>34</sup> dá se tedy předpokládat, že Dickensovi čtenáři rozkryli tuto narážku poměrně snadno.

Ani po panoramatickém pohledu shora se cestující jménem Barbox Brothers neorientuje. Železniční uzel je příliš složitý a neprůnikatelný, podobně jako v románu *The Prime Minister* (Pan premiér, 1876) Anthonyho Trollopa, kde má stanice s výmluvným názvem Tenway Junction tak nepřehledné kolejiště s „kříženími a tajuplnými meandrujícími výhybkami, až se bedlivému cizinci zdá, že ani sebelépe vycvičená lokomotiva nemůže znát svou vlastní cestu“.<sup>35</sup> Dickensův hrdina je v železné pavoučí síti lapen jako moucha:<sup>36</sup> uvízl v systému a neví, po které trati by měl z Mugby odjet, a tak získává novou přezdívku – „The gentleman for Nowhere“. Zároveň se postupně vyjasňuje, proč je racionální soustava železnice popisována jako chaos: aby mohla sloužit jakožto existenciální metafora. Zatímco jednotlivý vlak či jednotlivá trať se podobné symbolické hodnoty dočkaly poměrně záhy, pan „for Nowhere“, který se potřebuje stát panem „for Somewhere“, mohl přijít teprve s rozvětvenou drážní infrastrukturou. Pokud jde o železniční metaforiku, je Dickens v popisu Barboxova hledání značně návodný – například jeho první známý v Mugby je železniční zřízenec se jménem Lamps, tedy jakési

---

33 H. Orel, *The Victorian Short Story*, s. 76.

34 I. Petticrew, *The Train Now Departing*, kap. 11: „The Stations“.

35 „And these rails always run one into another with sloping points, and cross passages, and mysterious meandering sidings, till it seems to the thoughtful stranger to be impossible that the best trained engine should know its own line.“ A. Trollope, *The Prime Minister*, sv. 2, s. 191. J. Uglow ve vysvětlivkách jako pravděpodobnou předlohu uvádí stanici Willesden Junction na předměstí Londýna. *Ibid.*, s. 425.

36 Viz J. Cadwallader, „Death by Train“, s. 62.

první světlo v temnotách, z nichž má hrdina vybřednout. Později se seznámí s místními dětmi a s Lampsovou mladou dcerou, která se sice kvůli těžké nemoci nemůže zvednout z postele, ale i ve své nehybnosti se při pohledu z okna na kouřící vlaky těší ze života – na rozdíl od mobilního a neukotveného Barboxe. Rozuzlení bychom mohli označit za typicky dickensovské, čili sentimentální a zároveň literárně rafinované: rozhodne se, že projede všech sedm tratí vycházejících z železničního uzlu Mugby, a pokaždé přijde za svou nehybnou přítelkyní, aby jí vyprávěl o tom, co na koncích tratí našel – čímž zároveň vytyčí rámeček celého povídkového souboru.

I v místě, jako je Mugby Junction, dokáže Dickensův hrdina najít ztracený smysl svého počínání, „znovuzrodit se“, jak sám naznačuje, a tím dostát vánočnímu poselství povídkové přílohy. Železniční uzel pozbývá svých dystopických rysů teprve ve chvíli, kdy proti němu stojí imaginace a lidský soucit – dvě „dickensovské ctnosti“, díky nimž si zachovají lidství také marginalizované postavy *Zlých časů* uprostřed utilitárního soukolí průmyslového Coketownu. Obě díla prozrazují nedůvěru vůči utlačujícím systémům modernity (industriálnímu ve *Zlých časech*, železničnímu v *Mugby Junction*), ale neotevírají možnost jejich zničení; spíše je chtějí přeznačit. V tomto ohledu nakonec vyznívá samotná dvojice povídek *Barbox Brothers* a *Barbox Brothers & Co.* optimisticky: z železničního uzlu vede cesta ven jak v doslovném, tak v symbolickém smyslu. Znovuzrozený „gentleman for Nowhere/Somewhere“ si ale přesto nemůže vybrat směr dle vlastní vůle, protože zůstává odkázán na podobu železniční sítě, určenou obchodními zájmy železničních společností.

Ještě problematičtější je vyznění Barboxova příběhu, pokud vezmeme v potaz povídkový soubor jako celek. Co zjistí Barbox na sedmi tratích vybíhajících z nádraží? Po dvojici rámcových povídek sice následuje rozverný text „z hlavní trati“, v němž číšník nádražní restaurace v Mugby podává břitkou satiru gastronomických poměrů na anglické železnici, ale hned první povídkou „z vedlejší trati“ je hororový *Tratový hlídač*, jehož protagonista trpí přízraky a zahyne pod koly vlaku ve vjezdu do tunelu. Nejde přitom o selhání „lidského faktoru“, neboť kolegové považují hlídače za nejsvědomitějšího železničáře v Anglii. Tragédie tu tkví spíše v samotné povaze systému – a čím je systém

dokonalejší a technologie vyspělejší, tím horší jsou následky jejich nevyhnutelných výpadků.<sup>37</sup>

Železnici se smrtí spojují i dva další texty, zejména *The Engine Driver* (Strojvůdce) Andrewa Hallidaye, ve kterém strojvedoucí vypráví neznámému tazateli o svém životě. Už jeho první věta nás nenechá na pochybách: „Dohromady? No dobře. Dohromady jsem od roku 1841 zabil sedm chlapů a kluků. Za ty léta to není moc,“ říká strojvůdce a po chvíli dodává: „A když říkám sedm chlapů a kluků, myslím tím své kolegy – topiče, nosiče a tak dále. Cestující nepočítám.“<sup>38</sup> Podobně jako u zřízence s přezdívkou Lamps a bezejmenného traťového hlídače neznáme strojvůdcovo jméno, jen jeho funkci. I ona navíc tak jako předchozí dva tráví na železnici naprostou většinu celého času a je plně definován svým místem v železničním systému.<sup>39</sup> Ve *Strojníkovi* (The Engineer), závěrečné a nejvýpravnější povídce souboru, jejíž autorkou je spisovatelka a egyptoložka Amelia B. Edwards, je jeden z hrdinů hnán touhou pomstít se ženě, která ho kdysi rozeštvála s nejlepším přítelem. Když se mu jakožto strojvůdci naskytne příležitost způsobit neštěstí a zabít ji, rozjede vlak nejvyšší možnou rychlostí a cítí, jako by „každý jeho nerv byl ze železa“<sup>40</sup> – stejně jako lokomotiva a koleje. I tady sehraje svou roli přízrak, tentokrát ovšem pozitivní (snad i proto, že jde o samý závěr vánoční přílohy): ze záhroby se na lokomotivě objeví dávný přítel, s nímž vypravěč před lety dohlížel na dodávku lokomotiv pro trať z Turína do Janova, a od vražedného záměru ho odvrátí.

*Mugby Junction* předvádí železnici v dosud nevídané šíři. Jsou tu velkoměstské i venkovské železniční stanice, nádražní restaurace, železniční pošta, železniční průmysl, železniční dílny a zázemí, osobní vlaky a jejich jízdní řády, nákladní vlaky a jejich pestrý náklad, železniční neštěstí, tratě procházející pustinami a horami, strážní domky a tunely (*The Signal-man*), strojvůdci, topiči, hlídači a nádražní zřízenci s mizernými pracovními podmínkami a téměř bez rodinného života, jsou tu inženýři, úředníci, obyčejní cestující i honorace, je tu kriminální zápletka týkající se zájmů samotné Británie (*The Travelling*

37 Srov. W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, s. 119.

38 „Altogether? Well. Altogether, since 1841, I've killed seven men and boys. It ain't many in all those years. (...) When I say seven men and boys, I mean my mates – stokers, porters, and so forth. I don't count passengers.“ Ch. Dickens et al., *Mugby Junction*, s. 111–112.

39 Srov. J. Cadwallader, „Death by Train“, s. 64.

40 „I felt as if every nerve was iron.“ Ch. Dickens et al., *Mugby Junction*, s. 215.

*Post-office*). Prostřednictvím dvou povídek navíc do souboru vstupují cizí země se svými železnicemi, což jen zdůrazňuje rozsah a dosah jejich soustavy: v číšníkově vyprávění je to Francie, v *Inženýrovi* pak především Itálie, kde se odehrávají rozhodující události, ale při svém bloudění světem protagonista pracuje i na železnicích v Indii, Kanadě a Spojených státech. „Železniční milieu“ už zkrátka autorům nabízelo takové možnosti, že z něj nemuseli nikam odbíhat. Čtenáře mohli zaujmout jak samotným umístěním celého děje na železnici, tak symbolickými významy, které tu železnice nabývá, a Dickens mohl celé kolektivní dílo zarámovat jako analogii železničního uzlu (a přitom se zároveň stát klasikem *railway story* a prodat přes čtvrt milionu výtisků).

Třebaže šlo o vánoční čtení, svědčí nejlepší povídky svazku *Mugby Junction* především o úzkosti spojené s modernizací a s rozvinutým železničním systémem, který si v polovině 19. století ukrajoval čím dál víc fyzického i diskurzivního prostoru, a kladou otázku, kolik lidského ještě v člověku uprostřed infrastruktury zůstává. Jedna z odpovědí přišla ve chvíli, kdy na druhé straně kanálu La Manche vznikl román, který se od železnice nevzdaluje ani na okamžik.

### 4.3 / Železniční román

V roce 1878, po úspěchu románu *Zabiják* (*L'Assommoir*, 1877), se Émile Zola přestěhoval do rozlehlého domu v Médanu v údolí Seiny poblíž Paříže, jen několik desítek metrů od hlavní trati spojující Paříž, Rouen a Le Havre. Ještě téhož léta zde Zolu navštívil italský spisovatel Edmondo De Amicis, budoucí autor populární didaktické prózy *Srdce* (*Il Cuore*, 1889). Ve svých pařížských vzpomínkách popisuje, s jakými plány se mu autor *Zabijáka* svěřil. Už deset let před napsáním *Lidské bestie* (*La Bête humaine*, 1890) pomýšlel na „železniční román“:<sup>41</sup>

---

41 Ke genezi *Lidské bestie* viz R. Ceserani, *Treni di carta*, s. 108–117; M. Baroli, *Le train dans la littérature française*, s. 227–234. Zolův zájem o železnici byl podle Baroliho hluboký a letitý už před úvahami o „železničním románu“. Připomíná také skutečnost, že spisovatelův otec François Zola pracoval jako zeměměřič na stavbě koněspřežné dráhy z Českých Budějovic do Lince a Gmundenu (s. 222).



A nakonec román nejoriginálnější ze všech, který se bude odehrávat na síti železných drah: veliké nádraží, kde se křižuje deset tratí, po každé z „kolejí“ poběží jedna epizoda, a všechny se pak znovu spojí v hlavní stanici; a v celém románu bude kolorit míst, jako z hudebního doprovodu z něj bude cítit ruch kvapného života, bude tam láska ve vagonu, nehoda v tunelu, běh lokomotivy, střetnutí, srážka, neštěstí, útěk; celý ten černý, halasný a začazený svět, v němž jeho mysl už dlouho sídlí.<sup>42</sup>

Takový román nakonec Émile Zola nenapsal. V roce 1889 – po devíti dalších románech série *Les Rougon-Macquart* včetně *Germinalu* – se nicméně pustil do díla, v němž mnohé z těchto záměrů došly uskutečnění. Dějištěm však není nádraží s deseti vybíhajícími tratěmi (což by jeho stavbu přiblížilo Dickensovu souboru *Mugby Junction*); stanici splňující tuto podmínku by ostatně Zola ve své vlasti těžko hledal. V centralizované Francii se zdaleka nejvíc tratí sbíhalo a sbíhá v Paříži, ostatní železniční uzly se s hlavním městem nemohou měřit, což představuje významný rozdíl zejména oproti síti sousedního Německa. Paříž ovšem stejně jako další největší města Evropy nemá centrální nádraží, ale několik velkých hlavových („koncových“) stanic pro každý významnější směr – Edmondo de Amicis přijel z Turína na pařížské Lyonské nádraží (Gare de Lyon),<sup>43</sup> ale do Médanu musel odjet z nádraží Saint-Lazare na opačném konci města. Do rozvržení románu tak významně promluvila i konfigurace francouzské železniční sítě. Dějištěm *Lidské bestie* se nakonec stala právě trať z pařížského nádraží Saint-Lazare přes Rouen do Le Havru, jedna z nejvytíženějších tratí druhého císařství i třetí republiky, klíčová součást infrastruktury zajišťující spojení s druhým nejrušnějším přístavem země.<sup>44</sup> Všechny epizody se

---

42 „E infine un romanzo più originale di tutti, che si svolgerà sopra una rete di strade ferrate: una grande stazione in cui s'incrocieranno dieci strade, e per ogni «binario» correrà un episodio, e si riannoderanno tutti alla stazione principale, e tutto il romanzo avrà il colore dei luoghi, e vi si sentirà, come un accompagnamento musicale, lo strepito di quella vita precipitosa, e vi sarà l'amore nel vagone, l'accidente nella galleria, il lavoro della locomotiva, l'incontro, l'urto, il disastro, la fuga; tutto quel mondo nero, fumoso e rumoroso, nel quale egli vive col pensiero da lungo tempo.“ E. De Amicis, *Ricordi di Parigi*, s. 286–287.

43 Ibid., s. 2.

44 Větší vytižení měla v roce 1878 jen železnice z Lyonu do Marseille, jediného většího středozemského přístavu. Podobně Le Havre byl v 19. století (a dodnes zůstává) po Marseille druhým největším

odehrávají přímo na trati nebo v její bezprostřední blízkosti, ale hned v první kapitole Zola naznačil spjatost této dráhy s celým železničním systémem. Když Roubaud pozoruje z okna ruch na nádraží Saint-Lazare, sleduje hlavně vlaky směřující jinam než do Rouenu: „jeho pozornost upřena byla na vlak určený do Caenu, odjíždějící ve tři hodiny dvacet pět minut“ (6), „v dáli rozeznal vlak versailleský a vlak auteilský“ (7), „byl to vlak, jenž odjížděl ve čtyři hodiny dvacet pět minut do Dieppe“ (24), „a co v dálce obrysy všeho se rozplývaly, zde bez ustání křižovaly přijíždějící a odjíždějící vlaky dráhy předměstské a okružní (*de la banlieue et de la Ceinture*)“<sup>45</sup> (24). Do těchto vlaků ale nikdy nenastoupí, vidí je pouze přijíždět a odjíždět – podobně jako vidá Roubaudova choť Severina zaoceánské parníky v Le Havru při marném snění o novém životě v Americe (327). Připoutanost postav k jediné trati je jedním ze způsobů, jimiž román při modelování prostoru dosahuje takřka klaustrofobického efektu, k němuž ovšem přispívá i striktní segmentace času podle jízdního řádu vlaků.

V románu není jediná postava, která by nějakým způsobem nepřicházela do styku s železnicí. Převažují mezi nimi železničáři a jejich rodinní příslušníci: Roubaud je místopřednosta stanice v Le Havru, Jacques Lantier (zpětně „doplněný“ syn Gervaisy a Lantiera ze *Zabijáka*) je strojvedoucí, Pecqueux mu sekunduje jako topič, Misard je traťový hlídač, Flora obsluhuje závory, Ozil je výhybkář; hned v první kapitole je ve svém kupé zabit Grandmorin, prezident železniční společnosti. Postavou se stává i lokomotiva Lison, se kterou Jakub a Pecqueux zpočátku prožívají šťastné „manželství ve třech“. Ve svém encyklopedickém úsilí Zola nejenže předvádí hierarchii železničářů od výhybkáře po funkcionáře, ale podrobně popisuje i provozní zázemí dráhy v Le Havru – s výtopnami, sklady uhlí, kantýnou a nocležnou. Román začíná pohledem z okna na pařížské nádraží a končí obrazem vlaku řítícího se vpřed bez strojvůdce. Prostor je v něm určen trasováním dráhy, čas udává jízdní řád, kterým se hrdinové řídí při plánování vraždy i při smlouvání milostných schůzek. *Soundscape* je vyplněn hlukem železnice v nejvyšší možné míře a jen v první kapitole je průjezd vlaku zmíněn či popsán patnáctkrát.

---

nákladním přístavem země. F. Braudel – E. Labrousse, *Histoire économique et sociale*, sv. III, mapy a grafy na s. 296 a 327.

45 É. Zola, *La Bête humaine*, s. 16. „La Petite Ceinture“ byla 32 km dlouhá železnice obkružující celou vnitřní Paříž. Opuštěna byla s výstavbou metra ve třicátých letech 20. století.

*Lidská bestie* je zkrátka román tak železniční, jak jen může být. V rámci Zolova díla je součástí encyklopedického projektu *Rougon-Macquartových*, který v jednotlivých románech cyklu představuje různá „milieu“: tržnici v *Břichu Paříže*, divadlo a prostituci v *Naně* nebo důl v *Germinalu*. Zároveň ovšem nejde jen o „železniční román“: prostřednictvím kriminální zápletky a komplikovaného vyšetřování Zola do *Lidské bestie* inkorporoval také zamýšlený „soudní román“,<sup>46</sup> v němž se ukazuje zkorumpovaný aparát dožívajícího císařství, a do popředí postavil otázku neovladatelných zločinných sklonů, které v souladu s dobovými teoriemi Cesara Lombrosa považoval za vrozené a dědičné. Zejména Jakub je zmitán „zdeděnou trhlinou“ (68), touhou zabít milenku a „hoditi si ji mrtvou přes záda jako kořist vyrvanou všem ostatním“ (410), atavistickým vražedným nutkáním, jehož si je v různých místech románu vědom, ale v rozhodujících chvílích ho nedokáže ovládat. Než se Zola propracoval k názvu *Lidská bestie*, který v sobě dokáže obsáhnout člověka i lokomotivu, zvažoval několik desítek titulů; některé zdůrazňovaly pohyb či pokrok (*Pour le progrès, Le monde en marche*), jiné zločinnost a temnou stránku psyché (*Satan, Atavisme, La passion de meurtre*) a objevil se mezi nimi i titul *L'inconscient*.<sup>47</sup> Podle některých komentátorů je hlavním tématem románu právě nevědomí, symbolizované v první řadě železnicí.<sup>48</sup> Není to ale v rozporu s její stěžejní zpochybnitelnou rolí nositele pokroku, který ostatně mohl figurovat v názvu díla? Je možné, aby v Zolově metodicky vystavěném fikčním univerzu nesla železnice takto protichůdné významy? Domnívám se, že ano; je ovšem zároveň snadné nechat se svést některou z výrazných stop a železnici interpretovat příliš jednostranně.

Jednou z takových stop je sexualizace železnice. V Zolově románu se nakonec neobjevil původně zamýšlený motiv „lásky ve vlaku“ – tu mimochodem zobrazil o pět let dříve Guy de Maupassant v *Miláčkovi* jako „krátké a udýchané zápolení“, které „vedlo k násilnému a neobratnému spojení těl“,<sup>49</sup> a to dokonce na téže trati z pařížského nádraží Saint-Lazare do Rouenu. V *Lidské bestii* je železnice a sexualita spojena na hlubší úrovni. Nejenže se tu opakuje obraz vlaků vjíždějících do tunelu, v psychoanalýze klasicky interpretovaný jako pronikání penisu do vagíny – těsně před tím, než Jakub zabije svou

---

46 Viz R. Ceserani, *Treni di carta*, s. 113.

47 Výčet zvažovaných titulů viz in P. Hamon, *La Bête humaine d'Émile Zola*, s. 166–167.

48 Viz článek R. B. Gordon, „*La Bête humaine*: Zola and the Poetics of the Unconscious“.

49 G. de Maupassant, *Miláček*, s. 137.

milenku Severinu, zadívá se na její nahé tělo: „brána hrůzy otvírala se nad černou propastí pohlaví“ (410). Poblíž domu přitom neustále projíždějí vlaky a čtenář už ví, že nedaleko stojí další brána hrůzy – železniční tunel, ve kterém se v předchozí kapitole vrhla pod vlak Flora. Na stejném místě se dříve sám Jakub pokoušel Flory zmocnit a hned nato se u tunelu stal svědkem vraždy, které předcházelo „dunění vycházející z hlubin země, dosud lehké, ale rostoucí od vteřiny k vteřině. Byl to havreský rychlík (...): právě tento vlak řídil každého třetího dne“ (74). Tunel zároveň odkazuje k jeskyni, lidskému obydlí před úsvitem civilizace: Jakubův vražedný pud je „záští hromadící se od samce k samci od první zrady v slujích doby jeskynní“ (409–410).

Explicitněji než tunely je tu ale sexualizována samotná lokomotiva Lison a její „manželství ve třech“ (*ménage a trois*)<sup>50</sup> s topičem a strojvůdcem. Vozidlu byl přidělen původně maskulinní název odvozený od kteréśi stanice, jenže „Jakub z přichylnosti k svému stroji učinil z toho ženské jméno, s mazlivou něhou říkal: *ta Lison*“ (187). Typicky naturalistická analogie mezi organismem a strojem, jakou jsme v náznacích viděli už v Hauptmannově *Thielovi*, zde nabývá až komických rysů:

[Jakub] řídil dříve různé lokomotivy, poddajné i jankovité, statečné i lenošivé; dobře věděl, že každá má svou povahu, že četné nestojí za mnoho, jako se říká o ženách z masa a kostí; a tuto tedy miloval skutečně proto, že měla vzácné vlastnosti, jaké mívá dobrá žena. Byla mírná, poslušná, snadno bylo lze ji uvést v pohyb, měla pravidelný, nepřetržitý chod, neboť měla dobrou odpařivost. Arci tvrdilo se, že rozjíždí se tak lehce jen proto, že obruče kol jsou znamenité a především že regulace šoupátek jest dokonalá (...) Byla v tom duše, tajemství výroby, cosi, co dostane se kovu náhodou při kování, co ruka montérova obratným hmatem udělí součástkám stroje: osobitost a život. (187–188)

Severina – tato *criminelle délicate*<sup>51</sup> – má s Lison mnoho společného; proto se také stanou sokyněmi a vztah strojvedoucího a lokomotivy ochladne, jakmile se Roubaudova manželka

---

50 Tento výraz se zřejmým sexuálním podtextem se v románu opakuje hned pětkrát.

51 É. Zola, *La Bête humaine*, s. 113 a 273; srov. W. Tomasik, *Ikona nowoczesności*, s. 175–176. Tomasik v dané kapitole konfrontuje *Lidskou bestii* s Witkacyho dramatem *Szalona lokomotywa* (Šílená lokomotiva, 1923), jež v některých pasážích Zolův román paroduje.

stane Lantierovou milenkou. Když při sněhové kalamitě Lison selže a uvízne v závějích, nechybí mezi cestujícími Severina, která se těší, jak s Jakubem stráví v Paříži milostné chvíle vyměřené jízdním řádem, aniž by tušila, že strojvůdce bojuje s touhou proklát jí hrdlo nožem. Takovéto obrazy stavějí železnici – anebo spíše vlaky než železnici jako celek – na stranu pudového, nevědomého, „bestiálního“. Zároveň ale nelze přehlížet méně nápadný, ale nesporný civilizující rozměr železnice. Žádná z postav železničářů sice není prostá choutek nebo zločinných úmyslů – Roubaud a Lantier vraždí nožem, hlídač Misard jedem, Flora způsobí vykolejení –, ale své povolání vykonávají se svědomitostí a často i s uspokojením. Grafikon je potřeba dodržovat: Roubauda mechanická práce uklidňuje (87–88) a svou funkci místopřednosty v Le Havru plní důsledně i v době, kdy už se začíná oddávat hazardním hrám a propadat apatii (304). Nedbalostí se začne dopouštět, až když přestává být schopen udržet se na nohou.

Železnice zároveň do určité míry dokáže chorobným touhám a pudům vzdorovat. Když chce sotva dospělá Flora ze žárlivosti zabít Lantiera a Severinu, pokusí se oklamat výhybkáře a poslat Jakubův rychlík do odbočky, kde stojí pracovní vlak se šterkem. Plán ale selže, protože „nepomyslela na západkové přístroje nedávno zavedené: jakmile stroj zajížděl na trať dieppskou, samočinně dal signál k zastavení; a strojvůdce měl ještě dosti času, aby zastavil, jen několik kroků od vlaku se šterkem“ (351). V závěrečné scéně s neovladatelným vlakem jsou zase železničáři díky telegrafu schopni rychle vyklidit seřadiště v Rouenu-Sottevillu (452). K tomu je potřeba vzít v úvahu, že Zola nepopisuje stav železničních technologií a kultury cestování v době, kdy na románů pracoval (1889–1890), ale v agonii druhého císařství, tedy o dvacet let dříve. Roubaud hodnotí své stísněné nádraží s dřevěnými budovami jako „nedostatečné, nedůstojno Havru“, ale čtenáři románu už nepřicházeli k vlaku malou budovou z roku 1847, nýbrž podstatně větší dvoranou z roku 1883, ke které byla nedávno zavedena tramvaj.

V závěrečné pasáži už Lantier neřídí svou Lison, ale novější „stroj 608“ – i v tomto odosobnění je třeba (v kontrastu vůči Dickensovi) vidět určitý pokrok.<sup>52</sup> Strojvedoucí a topič se při rvačce zřítí z lokomotivy a jsou rozdraceni (což je jedna z mála nepřiliš pravděpodobných scén), zatímco vlak plný opilých vojáků, zpívajících cestou k hranicím Pruska vlastenecké písně, se bez kontroly žene dál. Očekáváme katastrofu – ale ta čeká

---

52 Srov. W. Tomasik, *Ikona nowoczesności*, s. 175–176.

i režim druhého císařství. A je tu ještě jeden důležitý a často nepovšimnutý aspekt, u něhož se nám vybaví úvodní scéna evokující rozsáhlost železniční sítě: největší katastrofa, ke které může na trati dojít, nezastaví železnice v celé Francii, ba ani v Paříži. Několik dní sice možná nevyjede na trať do Le Havru „rychlík v šest hodin a třicet minut“, ale systém bude pracovat a růst dál. Pro vlak zničený při nehodě bude nalezena náhradní souprava – jako v Saussureově lingvistickém přirovnání: lokomotiva, vagony, personál, vše bude jiné, a přece půjde o tentýž rychlík. Železnice jakožto systém je v *Lidské bestii* čímsi, co všechno a všechny přesahuje – zápletku, postavy, místo i čas. Je natolik všudypřítomná, že ani není na místě pokoušet se stanovit, co „symbolizuje“, pokud nechceme říci, že všechno: pokrok i atavismy, promyšlenost i nevědomí, chlad i sexualitu, civilizaci i barbarství, fungování jedince i celé společnosti. V jedné pasáži je železniční trať/síť přirovnána k lidskému tělu:

Co tu lidstva! A stále spousty lidu, spousty bez konce, za hrčení vagonů, hvízdání strojů, cinkotu telegrafu, znění zvonků! Jako by veliké tělo, obrovitá bytost ležela na zemi, hlava v Paříži, obratle po celé délce trati, údy rozloženy na odbočkách, nohy a ruce v Havru a ostatních konečných stanicích. A jezdí to, jezdí to mechanicky, vítězně, letí to vstříc budoucnosti s matematickou přesností a bytost ta úmyslně nechce vědět, že v pravo i v levo od ní stále ještě zůstává v člověku cosi skrytého a živoucího: věčná vášeň a věčná zločinnost. (59)

Anatomická analogie si zaslouží pozornost i proto, že všechny rozhodující zločiny a neštěstí proběhnou na jednom místě: poblíž Misardova strážního domku v Croix-de-Maufras (neboli *Carrefour du Mal*, „křižovatce zla“, jak mu říká ve svém frenetickém komentáři Michel Serres).<sup>53</sup> Povaze tohoto místa už jsme se věnovali v souvislosti s toposem strážního domku (viz kap. 3.1): „Nelze si představit zapadlejšího koutu, odloučenějšího od života“ (45). Krajina normandského vnitrozemí není nijak divoká, ale v úseku Malaunay – Barentin prochází trať relativně nejméně osídlenou krajinou – a také jedním z nejdelších tunelů. A jestliže je toto místo o něco blíže údům (Le Havre) než hlavě (Paříž), snad bychom ho mohli přirovnat k podbříšku. Právě tady ve „vytěsněném“ místě

---

53 M. Serres, *Feux et signaux de brume: Zola*, s. 133. Slovo „mal“ se ozývá i v názvu (reálně existující) stanice Malaunay, ležící za tunelem (ibid., s. 145).

trati, které je nejméně na očích, u osudového strážního domku, kde vlak zastaví, jen když je něco špatně, je za jízdy vyhozen z vlaku zavražděný Grandmorin, Misard tu své ženě sype do jídla jed, Lison tu uvízne ve sněhové kalamitě, Flora záměrně způsobí těžkou nehodu a poté se vrhá pod vlak, Jakub v jediném blízkém domě zabije Severinu. V Paříži, která v citovaných řádcích představuje hlavu, sice dochází ke korupci, ale nikoli k hrdelním zločinům; strojuvůdce tu své vražedné mánii nakonec nepodlehne. Ani v Le Havru se k chystané vraždě neodhodlá.

U strážního domku také zazní jedna z klíčových vět románu, když Jakubova teta Phasie – ta, která postupně umírá na potravu jedem – komentuje železnici: „Ach, je to pěkný vynález, o to není. Lidé čerstva jezdí, jsou učenější... Ale divá zvěř (*bêtes sauvages*) zůstane divou zvěří, a ať si lidé vynajdou ještě lepší stroje, buď jak buď, budou vespod vždy divou zvěří“ (55). Můžeme ale tato slova považovat za skutečné „poselství“ románu, uvážíme-li, kde a kým jsou pronášena? Pro pozici, z níž Zola píše *Lidskou bestii*, ale i celé *Rougon-Macquarty*, je pokrok nezpochybnitelný; napětí ovšem vzniká před otázkou, zda technický a hospodářský pokrok člověka také vychová a vzdálí ho od atavistických pudů, neboli zda bude člověk civilizován. V románu najdeme pasáže *pro* i *contra*. Co tu ovšem chybí, je dickensovská úzkost z modernizace, z odlidštění uprostřed industriálního a železničního milieu. Zatímco Dickensovy postavy své lidství musejí znovu nalézat, ty Zolovy se navzdory civilizujícímu potenciálu železnice nedokáží jeho temných stránek zbavit.

I závěrečná apokalyptická vize neovladatelného vlaku a poslední odstavec románu však nechává navzdory vší brutalitě i skulinu pro optimismus: „Co záleží na obětech, jež rozdrťí lokomotiva cestou! Nejede-li přece jen do budoucna, nestarajíc se o prolitou krev? Bez řidiče, v temnotách, jako slepá, hluchá bestie, kterou někdo pustil, aby rozdávala smrt (...)“ (453). Tuto mnohoznačnost železnice jako by od počáteční scény ohlašoval Severinin prsten, který je spouštěčem celého děje. Prsten od prezidenta železniční společnosti, který ji jako dívku zneužíval, má podobu hada – zvířete asociovaného s železnicí od jejích počátků, symbolu poznání i sexuality, tvůrčích i destruktivních sil (viz kap. 1.5). Had je „lineární“ zvíře, které spěje vpřed. Jako vlak.

\* \* \*

Román, jako je *Lidská bestie*, nemohl vzniknout ani dříve, ani později. Teprve v poslední třetině 19. století dokázala železnice plně ovládnout i románový žánr. A jedině v době *supériorité ferroviaire* byla natolik výsadní technologií, aby vedle sebe v románu nemusela trpět konkurenci. Rozšíření spalovacích motorů a elektrické energie bylo na spadnutí. *Lidská bestie* je jedním z kulminačních projevů „paleotechnického imaginária“, založeného na železe a uhlí, ozubených kolech a parním stroji. Ani po více než stu letech nepřestává imaginace této epochy působit: jedním z dokladů jejího vlivu v populární kultuře se ke konci 20. století stal *steampunk*, subžánr science-fiction (či science fantasy), jehož opulentní retrofuturistické fikční světy vycházejí z technologií raně industriální éry založených především na parním stroji. Je příznačné, že jeden z nejocetovanějších románů tohoto žánru – *Nádraží Perdido* Chiny Mièvilla (*Perdido Street Station*, 2000) – má železnici i v názvu.

Ve fikčním světě *Lidské bestie* nicméně panuje střízlivost, která nepohrdne zdánlivě banálními místy, jako je strážní domek, železniční zářez nebo uhelné sklady. Literární hodnotu jim dává jednak funkce v syžetu, jednak Zolova dikce – a je dokladem autorových literárních schopností, že se mu podařilo zakrýt *vykonstruovanost* celé zápletky. S trochou odstupu se však stává evidentní. „Všechno tu funguje jako parní stroj: román, jeho lásky i zločiny,“<sup>54</sup> píše Michel Serres. S industrializací dopravy tu dochází k industrializaci literatury a spíš než o literárním řemesle bychom měli mluvit o literárním inženýrství. Vše je přesně rozvrženo, železniční síť i síť vztahů mezi postavami. V Zolově románu není nic, co by připomínalo vypravěčskou tradici, jak o ní psal Walter Benjamin ve *Vyprávěči*,<sup>55</sup> napojenou na letitou, usazenou zkušenost a její předávání. Na trati Paříž – Le Havre nikdo nikomu žádnou zkušenost ani ponaučení nepředává. Stejně tak tu chybí řemeslná, rukodělná sféra pomalé a trpělivé práce: vše už je ortegovskou „technikou techniků“, anebo prostou nádeničinou. Postavy se pohybují v prostředí, kde neexistuje nic staršího než ony samy, nepočítáme-li justiční palác v Rouenu a ovšem také přírodu, která je tu ale krom

---

54 „Globalement parlant, tout fonctionne comme la machine à feu : le roman, ses amours et ses crimes.“

M. Serres, *Feux et signaux de brume: Zola*, s. 131.

55 Benjaminovu *Vyprávěči* a souvislosti technologického rozvoje s úpadkem vyprávění/vypravěčství se věnuji v článku „K soumraku vyprávění“, in *Svět literatury* 49 (2014).



sněhové kalamity takřka bez významu. Trať, nádraží, strážní domky, lokomotivy, vagony, byty zaměstnanců – nic z toho neexistuje víc než třicet let. Pro důsledné zobrazení takového milieu byl radikálně inženýrský přístup logickou volbou. *Lidská bestie* se nestala Zolovým nejslavnějším dílem: „Příliš mnoho zločinů a příliš mnoho vlaků,“ shrnuje Baroli dobové kritiky,<sup>56</sup> a lexikální analýza dokládá, že takový názor nebyl opodstatněný: dvě nejfrekventovanější slovesa jsou *tuer* a *siffler*; zabí(je)t a pískat.<sup>57</sup> Právě proto ale není překvapivé, že později inspirovala význačné filmové adaptace (Jean Renoir, 1938; Fritz Lang, 1954) a že svou radikalitou nepřestává fascinovat.

---

56 „Trop de crimes et trop de trains.“ M. Baroli, *Le train dans la littérature française*, s. 262.

57 P. Hamon, *La Bête humaine d'Émile Zola*, s. 181.

## 5 / O ŽELEZNOSTI ŽELEZNIC<sup>1</sup>

Čtvrté království bude tvrdé jako železo,  
neboť železo drtí a drolí vše.  
(Da 2,40)

Jsem železo –  
to je můj máj!  
(Vladimir Majakovskij)<sup>2</sup>

Až doteď jsem se železnici v literárním imagináriu snažil ukazovat z hledisek, u nichž jsem mohl navázat na práci předchůdců. Na závěr bych se ale rád pustil alespoň na krátkou plavbu po dosud nebrázděných vodách. Námořní přirovnání volím i proto, že železničným si zde posloužit nemohu: kam vede železnice, tam už nutně někdo byl. Zatímco literárním obrazům železnice i kulturnímu imagináriu železa už se řada autorů věnovala, o propojení těchto dvou témat to neplatí.

Takřka ve všech textech a na všech místech – v braniborských lesích a karpatských pralesích, v západoevropských metropolích, ve španělských horách a na ruských pláních – nám byla tu výslovně, tu mezi řádky připomínána železnost železnic. Železo je spjaté s tématy všech čtyř předchozích kapitol: železo se ohlašovalo svou linearitou, materializovanou v kolejnicích i vlakových soupravách; svou hlučností, s níž se valí kolo po kolejnici a jeden nárazník naráží o druhý; se svou osudovostí, která vyznačuje vlaku nezměnitelnou trasu; a se svou systémovostí, ztělesněnou v železniční síti. Viděli jsme, jak se údolím vinou železní hadi kolejnic a projíždějí železné užovky vlaků, jak železné sekery kácejí les, aby zjednaly průchod dráze, jak železná pěst osudu svírá a drtí traťového hlídače, jak pavouci snovají železnou síť kolejišť; slyšeli jsme, jak duní mosty pod kopyty železného oře, jak do sebe narážejí železné vagony za železnou mříží věznic, jak železná kladiva buší do železných kol, jak hlídač poklepává dýmkou o železné kolejnice, aby stvrdil svá slova o lidském osudu. Železo má tisíciletou kulturní historii, své tradiční

---

1 Název této kapitoly je shodný s názvem eseje, který jsem publikoval v *A2* č. 7/2012 jako první pokus o přiblížení tématu. Následující stránky nevznikly přepracováním staršího textu, ale využívám tu některé z jeho formulací.

2 V. Majakovskij, „Moj maj“, in *Polnoje sobranije sočinenij*, sv. 4, s. 30–31.

symbolické významy, svou „materiálovou imaginaci“, která však zůstává téměř nepovšimnuta. Železnice se do ní vepsaly jako jedna z význačných kapitol.

Tak jako dnes už není zdaleka tak patrná brutální tvář železnice, o které svědčily citované texty, není cestující vystaven ani železnosti železnic: už nebere za železnou kliku dveří, ale mačká plastové tlačítko a vstupuje do odhlučněného vozu, který tiše klouže po trati. Železo, respektive ocel, se schovalo za další materiály, ale jeho role se nemění. Zároveň stále platí, že železo je klíčovým materiálem železnice, ale nikoli principem: tím je dvojice hřídelí spojených kol s okolkem valící se po dvojici kolejnic. Přesto v naprosté většině evropských (a potažmo i světových) jazyků v názvu železnice nezaznívá slovo „kolejnice“, které by bylo technicky vzato výstižnější, ale slovo „železo“. Část slov či označení s významem „železo“ vyznačují tučně:

anglicky: railway	rumunsky: cale <b>ferată</b>
německy: <b>Eisenbahn</b>	nizozemsky: spoorweg
francouzsky: chemin de <b>fer</b>	turecky: <b>demiryolu</b>
rusky: <b>железная</b> дорога	maďarsky: <b>vasút</b>
španělsky: <b>ferrocarril</b>	srbsky/chorvatsky: <b>željeznica</b>
portugalsky: caminho de <b>ferro</b>	řecky: <b>σιδηρόδρομος</b>
italsky: <b>ferrovia</b>	švédsky: <b>järnväg</b>
polsky: kolej ( <b>żelazna</b> )	ukrajinsky: <b>залізниця</b>

Jen v angličtině, nizozemštině a v polštině v názvu železnice nezní železo – a jedině v angličtině a polštině je výraz utvořen na základě principu. Kolejnice z jiných materiálů,<sup>3</sup> především ze dřeva, přitom existovaly ve starších důlních drahách nejen v Británii, ale i na kontinentě. Případ nejrozšířenějšího evropského (a akademického) jazyka stojí za pozornost i z toho důvodu, že v Británii došlo k rozvoji parostrojních železnic s náskokem, ale kontinentální země s železnicí anglický výraz nepřejaly; lze předpokládat, že perifernější evropské jazyky okolo poloviny 19. století převzaly výraz pro železnici

---

3 Walter Benjamin upozorňuje i na pokusy s kolejnicemi z kamene (které ovšem nijak nedokládá): „Tak ve třicátých letech propukl v Anglii ostrý spor o kolejnice. Za žádných okolností, tvrdili někteří lidé, nebude na anglickou železniční síť (jejíž plánovaný rozsah byl ostatně jen velmi malý) stačit železo. ‚Parostroje‘ nechť jezdí po žulových cestách.“ „Saturnův prstenec aneb něco o železné konstrukci“, in *Teoretické pasáže*, s. 118.

z němčiny a francouzštiny. Přesto je pozoruhodné, jak jazyky napříč jazykovými rodinami i typologickou klasifikací shodně zdůrazňují železnost železnice, ať už v adjektivu nebo v části složeného substantiva.

Železná ovšem nebyla v 19. století jen železnice. Průmyslová revoluce a postupné zdokonalování hutnických procesů (Siemens-Martinova pec, Bessemerův konvertor) umožnily produkovat železo a ocel v dosud nevídaném množství. Rozvoj železnic a průmyslové výroby železa se přitom vzájemně podněcovaly. Například Vítkovické železářny v Ostravě, kde se vyráběly kolejnice a hřídele ještě před napojením na železniční síť, mohly díky stavbě Košicko-bohumínské dráhy (1872) nahradit chudé české a moravské rudy magnetitem z východního Slovenska a později dovážet rudy až ze Švédska a z ukrajinského Kryvého Rohu.<sup>4</sup> Železo se vedle uhlí stalo vůdčím materiálem doby a podobně jako železnice proniklo do všech oblastí života. Lewis Mumford popisuje období „paleotechniky“, jako by šlo o novou dobu železnou:

Železo se stalo materiálem na všechno. Člověk se ukládal ke spánku do železné postele a ráno si umýval tvář v železném umyvadle, cvičil si svaly železnými činkami nebo jiným železným zařízením na zdvihání břemen, hrál s koulemi na železném kulečníku, vyrobeném firmou Sharp a Roberts; dával se vézt železnou lokomotivou a jel do města po železných kolejích, při čemž přešel železný most a vystoupil na nádraží se železnou klenbou (...). V nejtypičtější utopii z doby královny Viktorie, již napsal J. S. Buckingham, je ideální město postaveno skoro výhradně ze železa.<sup>5</sup>

Průzkum kulturních představ spojených se železem – od archaických podob až po revoluční exaltaci železem a ocelí – by tedy měl zpětně osvětlit nejen imaginárium počátků železnice, ale celé rané fáze modernizace.

---

4 M. Matěj – I. Korbelářová – L. Tejzr, *Kulturní dědictví Vítkovických železáren*, s. 23 a 91–92.

5 L. Mumford, *Technika a civilizace*, s. 181.

## 5.1 / Imaginárium kovů

Jak se ale přiblížit povaze železa? Jednou z cest je zaposlouchat se do běžné řeči a do ustálených rčení: „železná opona“, „srdce ze železa“, „železný kancléř“, „železná lady“, „železná vůle“, „zvyk je železná košile“, „vládnout železnou rukou“, ale i „železná zásoba“. Je těžké si představit, že bychom v těchto výrazech nahradili železo jiným kovem, protože k různým kovům patří v západním imagináriu různé kvality. I z těchto několika příkladů je patrné spojení železa s tvrdostí, pevností a silou, vytrvalostí, nezlomností a neústupností, s přísností až krutostí a také s toporností<sup>6</sup> – což jsou zároveň vlastnosti, jež mnohé z citovaných textů připisují železnici. Tato rčení můžeme považovat za ozvěny dávných představ o železe, které pronikají do každodenní řeči. Projevují se v nich však jen některé aspekty kulturního imaginária železa. Pro úplnější obraz je třeba konfrontovat železo s jinými materiály, v první řadě s ostatními kovy. To ovšem vyžaduje exkurs do starších vrstev imaginária.

V nejrůznějších oblastech kultury – od horoskopů přes beletrii po literární vědu – se dodnes uplatňuje archaická teorie čtyř přírodních živlů (elementů), která se objevuje už u předsókratovských filosofů, ale její původ je ještě starší a stěží vystopovatelný. Těmito živly jsou vzduch, oheň, země a voda, které jsou nejen v alchymii a astrologii, ale i v klasickém výtvarném umění či předmoderním lékařství spjaté se čtyřmi ročními obdobími (například podzim se zemí) a s teorií čtyř tělesných šťáv (země s melancholií neboli černou žlučí). Když například Northrop Frye v *Anatomii kritiky* (1957) rozlišuje čtyři základní žánry, které přiřazuje k ročním obdobím, navazuje právě na toto schéma.

Básnickým obrazům čtyř tradičních živlů se v několika knihách z let 1938–1948 věnoval Gaston Bachelard. V úvodu jedné z nich, nazvané *Voda a sny* (*L'Eau et les rêves*, 1941) rozlišuje dvojí obraznost: „obraznost formální, tj. obraznost tvarů“, a přehlíženou „obraznost materiální“, která vyvolává „přímé obrazy hmoty. Zrak je pojmenovává, ale ruka je zná“. <sup>7</sup> Na základě mytologických představ i jejich ozvěn u moderních básníků (mezi nimiž zaujímá přední místo Edgar Allan Poe), pak zkoumá to, co bychom mohli nazvat „imaginárium vody“, spojené například s motivy čistoty, pláče a mateřství, a v rámci svého psychoanalytického přístupu pojmenovává kulturní „komplexy“ spjaté

<sup>6</sup> Srov. W. Kopaliński, *Słownik symboli*, heslo „Żelazo“, s. 504–506.

<sup>7</sup> G. Bachelard, *Voda a sny*, s. 7.

s vodou: Narcisův, Cháronův, Oféliin. Obraz utonulé Ofélie s vlasy splývajícími po hladině se opakuje v tolika variacích proto, že k nim vybízí samotná povaha vody. Podobné třídění živlových motivů by se nabízelo i v případě raného železničního imaginária – představa jedoucí parní lokomotivy, která se sytí uhlím dobytým ze *země* a v *ohni* mění *vodu* na vodní páru, která se rozplývá ve *vzduchu*, k tomu přímo vybízí, a nejspíš tato „živlová plnost“ podstatně přispěla k literární přitažlivosti vlaku. Mohli bychom ale jako bachelardovskou „materiální příčinu“ některých obrazů železnice stanovit samotné železo?

Na rozdíl od živlů se archaickým a mytologickým představám o kovech tolik pozornosti nedostává. Tradiční hermetické nauky – tedy především astrologie a alchymie, které byly na Západě vlivné přinejmenším do 18. století – přitom po staletí pracovaly s teorií korespondencí nejen v případě čtyř klasických živlů, ročních období a temperamentů, ale také s mnoha dalšími korespondencemi. Jednou z nejvýznamnějších je přiřazení sedmi kovů k sedmi „planetám“, přesněji sedmi známým nebeským tělesům. Zlato v tomto schématu odpovídá Slunci, stříbro Měsíci, rtuť Merkuru, měď Venuši, železo Marsu, cín Jupiteru a olovo Saturnu.<sup>8</sup> Pořadí v závěru této hodnotově sestupné řady se může lišit, železo však vždy patří mezi méně vznešené kovy; nejenže postrádá krásu zlata a stříbra, ale také snáz podléhá zkáze vlivem oxidace (koroze). Povrch planety Mars přitom skutečně pokrývají oxidy železa, které jí dávají charakteristickou krvavou barvu. Zároveň je železo společně s Marsem vázáno na mužský princip – oproti mědi, patřící k ženské Venuši (genderové symboly mužství a ženství odpovídají tradičním symbolům těchto dvou planet). Ženství na Botticelliho obraze *Zrození Venuše* (cca 1485) je tak zdůrazněno nejen mušlí, vodní hladinou a dlouhými vlnitými vlasy, ale také jejich měděnou barvou.

Symbolický význam planet se částečně odráží ve jménech římských Bohů: Mars byl ve starověkém Římě v první řadě bohem války, ale zároveň i ochráncem zemědělských prací, jak dokládá například hymnus Catona staršího ze spisu *O zemědělství* (*De agricultura*, okolo 160 př. n. l.). Byl tedy bohem polí nejen válečných, ale i orných – dvou oblastí, kde člověk nejvýrazněji uplatňoval železné nástroje. To zároveň poukazuje na utilitární povahu železa, která neslouží nádheře a lesku jako zlato či stříbro, ale zásahům do světa pomocí železného náčiní, ať už rádel nebo mečů. Jde o jedno ze symbolických napětí „uvnitř“ železa, které se opakuje v ambivalenci železnice – železného nástroje, který slibuje a často i zajišťuje blahobyt, zároveň se však projevuje násilně a přináší i smrt. Jak

---

8 Viz J. Cirlot, *Diccionario de símbolos*, hesla „Correspondencia“ a „Planetas“, s. 148–150 a 304.

píše Mircea Eliade, dodnes si „lidé mlhavě připomínají, že železo není jen symbolem vítězství civilizace (tj. zemědělství), ale že zvítězilo i ve válce“ – mimo jiné ve válce s hůře využitelnými kovy.<sup>9</sup> Novodobého vítězství dosáhlo i v pruském militarismu s jeho heslem *Gold gab ich für Eisen* – „zlato dal(a) jsem za železo“.

Zatímco se zlato skví, železo seká, krájí, buší a zraňuje. V kulturním imagináriu vystupuje železo buď jako protiklad, nebo jako komplement zlata – příkladem může být označení „král železný a zlatý“, spojované s českým panovníkem Přemyslem Otakarem II. Tento vztah obou kovů však přežil i průmyslovou revoluci a vstoupil do nových kontextů moderní literatury. Zde je čtyřverší z Baudelairovy básně *Tancující had*, věnované svůdné „lenivé krásce“:

Tes yeux, où rien ne se révèle	Tvé oči, kde nic nezazáří
De doux ni d'amer,	dobrem ani zlem,
Sont deux bijoux froids où se mêle	jsou chladné šperky, kde se sváří
L'or avec le fer. <sup>10</sup>	zlato s železem. <sup>11</sup>

Belgický básník Émile Verhaeren (který tragicky zahynul v Rouenu při pádu pod projíždějící vlak) vztahuje v básni *Vpřed* (*L'en avant*, 1902) protiklad zlata a železa přímo k železnici: zatímco vlak rachotí po železných mostech, v dálce ho očekávají snící zlatá nádraží. „Tiché“ zlato zde v nejširším smyslu zastupuje předmět touhy, „hlučné“ železo zase prostředek jeho dosažení:

Le corps ployé sur ma fenêtre,  
Les nerfs vibrants et sonores de bruit,  
J'écoute avec ma fièvre et j'absorbe, en mon être,  
Les tonnerres des trains qui traversent la nuit.  
Ils sont un incendie en fuite dans le vide.  
Leur vacarme de fer, sur les plaques des ponts,  
Tintamarre si fort qu'on dirait qu'il décide

---

9 M. Eliade, *Kováři a alchymisté*, s. 21 a 24.

10 Ch. Baudelaire, „Le serpent qui danse“ (*Spleen et Idéal XXVIII*), in *Les fleurs du mal*, s. 58.

11 Ch. Baudelaire, „Tancující had“, in *Květy zla*, s. 67.

Du rut d'un cratère ou des chutes d'un mont.  
Et leur élan m'ébranle encor et me secoue,  
Qu'au loin, dans la ténèbre et dans la nuit du sort,  
Ils réveillent déjà, du fracas de leurs roues,  
Le silence endormi dans les gares en or.  
(...)  
Lui suggérant, dans les routes de la vitesse,  
Un sillage nouveau vers la vieille beauté.  
(...)<sup>12</sup>

Ven z okna tělem vykloněn,  
nervy tak rozechvělé, že až zvučí,  
naslouchám v horečce, nasávám ve svou dřev  
hřímání vlaků, jež hlubokou nocí hučí.  
jsou jako požár, jenž prázdnotou proletí,  
ten rachot železa na spojích mostních plátů,  
hlomoz tak hrozivý, že čekáš vzápětí,  
že kráter vybuchne a uzříš horu v pádu.  
Jejich vzlet ještě mě rozechvívá jak stvol,  
když v hrůzných temnotách osudné noci v dáli  
už probouzejí zas rachocem svých kol  
tichý sen nádraží, jež do zlata se halí.  
(...)  
a zve ji [duši] lákavě na cesty rychlosti  
do zcela nových drah směrem ke staré kráse.  
(...)<sup>13</sup>

Další konstantou evropské kultury spojenou s kovy je mýtus o zlatém věku a descendenční pojetí dějin. Představa zlatého věku či zkrátka „starých zlatých časů“ se v různých formách objevuje i dnes, ale podle starověkých básníků Hésioda (v 7. stol. př. n. l.) a Ovidia (na

---

12 É. Verhaeren, *Les forces tumultueuses*, s. 157–158.

13 É. Verhaeren, *Básně*, s. 127.



počátku našeho letopočtu) po někdejším zlatém věku, kdy lidé žili v míru, hojnosti a v souladu s bohy, následovaly další věky symbolizované kovy: stříbrem a bronzem. Hésiodos za bronzový věk zařazuje ještě věk hérojský, který odpovídá době trojské války, svou současnost však oba básníci označují jako věk železný, charakterizovaný především násilím, chamtivostí a zločinností. Tu popisuje především mladší z obou básníků:

Do věku z horšího kovu hned pronikl všeliký zločin,  
zmizel veškeren stud a pravda a poctivost všecka,  
na jejich místo šla lest a přetvářka, úklad a podvod,  
přišlo násilí hrubé a po jmění zločinná touha.

(...)

i do nitra země se vniklo:

bohatství kovů, jež k špatnostem svádí, teď dolují lidé,  
kovů, jež ukryla země až do hloubky k podsvětním Stínům.  
Již je tu železo zhoubné a železa zhoubnější zlo,  
kruté vzcházejí války, jež bojují obojím kovem.  
Ruce plničky krve již mávají řinčící zbraní.<sup>14</sup>

I tato představa, která se ozývá například o šestnáct století později v *Donu Quijotovi*, působí v různých obměnách také v textech o železnici, zejména v těch, které nějakým způsobem pracují s tématem zániku idyly. Předchozí drahé kovy se také musely dobývat, ale teprve železo je spojené s narušením harmonického sepětí s přírodou, s násilným extraktivismem dolů, a tedy i s chamtivostí, což se projevuje v morální kritice železnic, jakou předkládá například Wordsworth, ale i v Clarínově *Cordeře*, kde „užovka ze železa“ v očích hrdinů napomáhá jednak válce, jednak „bohatým hltounům“. Justinus Kerner před dravými železnicemi dává přednost ústraní pohledu na nebe, po němž plují „zlatá oblaka“. V Čechovově *Višňovém sadu*, kde je mýtus o zlatém věku nejpatrnější a postavy aristokratů se ho dětinsky odmítají vzdát stejně jako samotného sadu, podléhá toto symbolické zlato železu: jednak železnici, asociované s kapitalistou Lopachinem, jednak železným sekerám, které se v závěru zatnou do višňového dřeva.

---

<sup>14</sup> Ovidius, *Proměny*, s. 25.

## 5.2 / Železo a dřevo

Právě vztah mezi železem a dřevem se ukáže jako nejvýraznější opozice, opustíme-li sféru kovů. V ruské literatuře, kde je velmi silně přítomná, však narazíme i na pozoruhodný protiklad železa vůči nenápadnému materiálu – těstu, „kombinaci vody a země“, jak ho charakterizuje Bachelard, pro nějž je „sama představa hmoty (...) úzce spjata s představou těsta“.<sup>15</sup> V povídce-zkazce *Železná vůle*, kterou v roce 1873 napsal Nikolaj Leskov a kterou můžeme považovat za příklad takřka průzračné „materiální imaginace“, sice nevystupuje železnice, ale jejím kontextem je raná industrializace ruských provincií, tedy jev se železnicí úzce spjatý. Vyprávění má ilustrovat německou a ruskou národní povahu – a ukázat, „co se stává, když padne německé železo na ruské těsto“.<sup>16</sup> Nositelem železné vůle je (s odkazem na „železného kancléře“ Bismarcka) pruský strojník Hugo (Karlovič) Pektoralis, jenž „byl objednan do Ruska zároveň se stroji, které měl přivést, smontovat, seřadit a dohlížet na ně“<sup>17</sup> na pile a v parním mlýně. Pektoralis je v mnoha ohledech schopný: strojům rozumí a rychle se naučí rusky, ale se svou přímočarostí, umíněností a toporností se dostává v ruské provinční společnosti do směšných situací vyvolaných zejména tím, že za žádných okolností nemění svá rozhodnutí. Poštípou ho vosy, koupí neschopného koně, ale poté přichází i o manželku, o peníze a o svou vlastní továrnu. Jeho okolí je plné lenochů, alkoholiků a nepřiliš mazaných podvodníků, kteří nad ním přesto vítězí: jeho železná industriální tvrdost se v „ruském těstu“ utápí, což je stvrzeno v závěrečné scéně závodů v pojídání lívanců, jimiž se Němec udává, zatímco těstovitý pop, „oblý jako kulička a měkký jako peřinka“,<sup>18</sup> bez problémů polyká jeden za druhým. Ruský venkov sice o několik dekád později čeká radikální proměna, ale osamocený železný Pektoralis v něm uspět nemůže, protože jeho působení je takřikajíc bodové: utone v těstu jako hřebík. Teprve lineární a systematická železnice dokáže těsto rozkrojit, jak je patrné u Čechova a ještě více u Maxima Gorkého.

---

15 G. Bachelard, *Voda a sny*, s. 21.

16 N. Leskov, „Železná vůle“, s. 313.

17 Ibid., s. 316.

18 Ibid., s. 382.

S železem jakožto materiálem nožů je asociována i představa krájení krajiny, polí, statků nebo vesnic. V explicitní podobě ji nacházíme opět u Verhaerena, který ve sbírce *Les villes tentaculaires* (Chapadlovitá města, 1895) popisuje „černé dráhy uhlí a šterku / a kostry usedlostí / a vlaky náhle krájející ves vedví“.<sup>19</sup> Ještě významnější úlohu má v textech o železnici další železný nástroj: sekera, která se zatíná do dřeva. V básni Nikolausa Lenaua železnice vystupuje jako „dílo sekyr“, v *Bitvě Olhy Kobyljanské* je úder sekery do starého smrku prvním zmíněným lidským činem při stavbě dráhy, u Čechova sekery kácují višňový sad. Ve všech případech je sekera spjata s novou dobou, zatímco dřevo symbolizuje svrchovanost přírody nebo zanikající společenské uspořádání, případně oboje současně. A zatímco u Kobyljanské jsou se dřevem spojováni Huculové, tedy lokální, od civilizace dosud odříznutá komunita, pro rumunského básníka a konzervativního publicistu Mihaie Eminesca se v politické básni *Doina* publikované roku 1883 stává dřevo obrazem celého rumunského národa, ničeného „cizáckou“ železnici: „a jak tu zavádějí železnici, / všechny písňe hynou / (...) Země má odhalenou hrud', / les – Rumunův bratr – / se sklání pod sekyrami (...)“<sup>20</sup>

To, že literární obrazy opozice železa vůči dřevu (a těstu) pocházejí většinou z východní části Evropy, má své historické opodstatnění. Země ležící východně od Pruska a Rakouska byly v době příchodu železnice řídkěji osídlené, mnohem méně urbanizované a neprobíhala v nich zdaleka tak rozsáhlá exploatace přírodních zdrojů jako v západoevropských oblastech. Nejběžnějším stavebním materiálem bylo hluboko do 19. století dřevo, a to nejen na venkově (jak naznačuje i jeden z ruských výrazů pro vesnici: *derevnja*), ale i v menších městech. Proto také příchod železnice zanechal hlubší stopy ve východoevropské „materiálové imaginaci“, která zároveň procházela prudkou proměnou a přehodnocením symbolických hodnot železa.

Ve střední Evropě nacházíme „revoluční reinterpretaci železa“ už u pozdních romantiků. Železo, tradičně spjaté s násilím a represivní mocí, se mělo v rukou lidu stát materiálem osvobození. Zatímco skeptický Karel Havlíček Borovský v roce 1845 glosoval

---

19 É. Verhaeren, „La plaine“, verše 71–73, in *Poésie complète* 2, s. 203.

20 „Și cum vin cu drum de fier / Toate cântecele pier, / (...) / Își dezbracă țara sânul, / Codrul – frate cu românul – / De secure se tot pleacă (...)“ M. Eminescu, „Doina“, in *Opere III*, s. 19–20. Za překlad tohoto úryvku děkuji dr. Libuši Valentové.

příjezd prvního vlaku do Prahy slovy „Připojili Prahu k Vídni železem – i basta“,<sup>21</sup> Sándor Petőfi o dva roky železnici oslavuje. Železo už nemá sloužit „poutům“, ale vzdělání a svobodě:

Na sta železnic! a na tisíc!  
Postavte je! Postavte je!  
Necht' se celá země chvěje  
tempem jejich žil a vlásečnic!

V kolejích krev země kolotá!  
Vzdělání se jimi šíří!  
Jimi protéká a víří  
drahocenná míza života!

Proč se to však dávno nestalo?  
Málo železa snad bylo?  
Zničte pouta, v nichž se žilo,  
železa hned bude nemálo!<sup>22</sup>

V ruské literatuře jsou významným dokladem přehodnocování železa texty Maxima Gorkého ze samého počátku 20. století, které zároveň vyostřují protiklad vůči dřevu. V divadelní hře *Barbaři* (1905), z níž jsem citoval už v souvislosti s tématem zničení idyly, přicházejí do provinčního městečka dva inženýři, aby tu vyměřili budoucí železnici a aby – slovy jednoho z nich – „rozcuchali“ zdejší zdánlivou idylku. V tuto chvíli ale ještě nejde o oslavu železa: cynický (a zřejmě nikoli náhodou ryšavý) inženýr Čerkun obdivuje na železu a železnici především destruktivní potenciál, ale v tom, čím zbořeníště nahradit, nemají postavy jasno. Ti, které na rozdíl od patriarchálního, „dřevěného“ starosty Redozubova čeká nějaká budoucnost, však tuší, že budou muset být „železní“:

---

21 K. Havlíček Borovský, „Nápis na pražském nádraží vystaveném 1845“, in *Dílo I*, s. 185.

22 S. Petőfi, „Na železnici“, in *Básně*, s. 106.

*Čerkun*: Je třeba stavět nové dráhy... železné dráhy, železnice... Železo je síla, která rozboří tento hloupý, dřevěný život...

*Štěpán*: A lidé sami musí být jako ze železa, chtějí-li přestavět život... My to neuděláme, my nedovedeme zbořit dokonce ani to, co dožilo (...) <sup>23</sup>

Podobně jako Plechanov a později Čukovskij zdůrazňovali význam Někrasovovy *Železnice* (viz kap. 1.4), ústřední materiálový protiklad Gorkého *Barbaři* vyzdvihl ve své kritice z roku 1906 Anatolij Lunačarskij, později jeden z předních intelektuálů raného sovětského období, který zásadní měrou přispěl ke kanonizaci Gorkého jakožto „prvního velkého proletářského spisovatele“, ve své kritice z roku 1906 vyzdvihl ústřední materiálový protiklad Gorkého *Barbaři*.<sup>24</sup> Interpretuje je jako konflikt „dřevěné“ a „železné Rusi“, ale železná Rus na počátku 20. století ještě není budoucí Rusí socialistickou: je to „velkokapitalistická Rus“, která „namířila svůj železný prst do dřevěných stěn uprášených domků a do okoralých srdcí zplesnivělých lidí a všechna důstojnost Redozubovova se zhroutila. (...) Železná Rus ráda vymámí z dřevěné všechno, co je v ní jen trochu cenného.“<sup>25</sup> Železo a železnice v tuto chvíli ještě vedle destrukce nedokáže nabídnout nic než zostřené vykořisťování, ale „ošklivé železné Rusko, a jen ono, vytváří půdu pro nový boj“.

Lunačarskij přitom už tehdy mohl najít u Gorkého příklad, kde jsou jak železo, tak železnice spíše než s velkokapitálem asociovány s proletariátem, ovšem stále ještě neorganizovaným. Tímto příkladem je strojvedoucí Nil z prvního Gorkého dramatu *Maloměšťáci* (Meščane, 1901), zastánce zásady, že „právo se nedává, právo se bere“ a že „pánem je ten, kdo pracuje“,<sup>26</sup> a nikoli jeho starosvětský adoptivní otec Bezsemenov, zmučený generačním konfliktem s dětmi. Bezsemenov nechápe přelom mezi (dřevěnou) dobou řemeslné techniky a (železnou) dobou techniky inženýrské a industriální: „Teď prý je všechno fabrika, řemeslníci nesmějí pracovat každý na svou pěst.“<sup>27</sup> Proto se také nestane starostou, ale zlomeným člověkem bez budoucnosti. Zato Nil má rád „hluk, práci,

---

23 M. Gorkij, „Barbaři“, in *Divadelní hry I*, s. 453–454.

24 Viz jeho text z roku 1928 „Maxim Gorkij (Předmluva k sebraným spisům)“, in *Stati o umění*, s. 503–512.

25 A. Lunačarskij, „Barbaři“, in *Stati o umění*, s. 500.

26 M. Gorkij, „Maloměšťáci“, in *Divadelní hry I*, s. 99–100 a 65.

27 *Ibid.*, s. 75.

veselé, prosté lidi“ v kolektivu železničního depa. Nejvýmluvnější je však Nilova chvála kovu a kování:

Víš, já strašně miluji kování. Před tebou je rudá neforemná masa, zlá, žhavá... Je to rozkoš, bít do ní kladivem. Vyplivuje na tebe štěpiny, ohnivé sliny, chce ti vypálit oči, oslepit, odrazit od sebe. Je živá, je pružná, a ty svými ranami s rozmachem z ní děláš, co potřebuješ.<sup>28</sup>

Kováři měli v lidských společnostech od počátků metalurgie zvláštní místo, a jak dokládá Mircea Eliade na základě evropských i mimoevropských mytologických představ, mnohé kultury se k nim stavěly rozporuplně: byli současně uznáváni, obáváni i vylučováni, nebo dokonce tabuizováni. (Ostatně ještě v Lenauově básni z roku 1838 je imaginární „starý kovář pout“ podezřelý.) Důvodem ambivalentního postavení kovářů nebylo jen to, že pracují s ohněm a vyrábějí jak užitečné předměty, tak smrtící zbraně: „Když kováři buší do svých kovářin,“ píše Eliade, „napodobují tak exemplární gesto mocného Boha, jsou vlastně jeho pomocníci.“<sup>29</sup> Kromě toho zpracovávají rudy vytažené z nitra země, kde podle archaických představ měly pomalu zráti: „Horník a hutník zasahují do vývoje plodu v podzemí: zrychlují rytmus růstu rud, spolupracují na díle Přírody, pomáhají jí ‚rychleji slehnout‘. Zkrátka: člověk svými technikami postupně přejímá úlohu Času, jeho Práce nahrazuje dílo Času.“<sup>30</sup>

Oproti dřevu se železo ukázalo jako materiál, ze kterého člověk dokáže udělat nejen „to, co potřebuje“, ale také ukout svou vlastní budoucnost, jak v době ruské revoluce neustále připomínali básníci: „Kuj železo, dokud je žhavé, / tesknit za minulostí je práce pro raky,“ zní Majakovského dvouverší z plakátové básně *Sovětská azbuka* (1919).<sup>31</sup> Železo už nepředstavuje kapitalistickou, nýbrž socialistickou Rus a ve své symbolické hodnotě se náhle vyrovnalo zlatu: i programově venkovský básník Nikolaj Kljujev oslavuje rok 1917 jako „východ železného slunce“.<sup>32</sup> S prestiží železa a oceli stoupli v ceně

<sup>28</sup> Ibid., s. 58.

<sup>29</sup> M. Eliade, *Kováři a alchymisté*, s. 25.

<sup>30</sup> Ibid., s. 11.

<sup>31</sup> „Железо куй, пока горячее. / Жалеть о прошлом — дело рачь.“ V. Majakovskij, „Sovetskaja azbuka“, in *Polnoje sobranije sočinenij*, sv. 2, s. 93.

<sup>32</sup> „Гремящий семнадцатый год / Железного солнца восход!“ N. Kljujev, *Sočinenija*, s. 264.

i novodobí kováři – hutníci a dělníci v těžkém průmyslu, kteří už neměli být ambivalentními, ale jednoznačně kladnými hrdiny. Při širším pohledu lze vývoj bolševického hnutí a počátků Sovětského svazu interpretovat jako zrození nové „železné mentality“, která musí zvítězit nad mentalitou dřeva, jak ve své interpretaci filmu *Detstvo Gorkogo* (Dětství Gorkého, režie Mark Donskoj, 1938) píše psychoanalytik Erik Erikson:

Metaforika dřeva a ohně se vztahuje k cyklické struktuře osobnosti, již charakterizuje apatická dřina, dětinská důvěřivost, náhlé výbuchy zničující vášně a pocit deprimujícího zmaru, symbolika oceli naznačuje neúplatný realismus, trvalý a ukázněný boj. Ocel je kalená v ohni, není však hořlavá a oheň ji nezničí. Zvládnout ji znamená překonat slabost těla i duše, mrtvolnost a hořlavost dřevěné mentality. Alespoň takové musí být implikace jmen jako Stalin (ocel) a Molotov (kladivo) i oficiálního chování, jež bez přestání podtrhuje neúplatnost bolševického vnímání (...).<sup>33</sup>

Cesta k sovětskému imagináriu železa a ocele<sup>34</sup> vedla i přes Někrasovovu *Železnici* a přes železniční symboliku v Gorkého raných dramatech. Zároveň si v něm železnice udržela výsadní postavení. Nasvědčuje tomu četnost zmínek o železnici a apelů k železničářům v Leninových projevech, rozšířená představa dějin jako rozjetého vlaku<sup>35</sup> anebo skutečnost, že Pavka Korčagin (hrdina proslulého socrealistického románu *Jak se kalila ocel*) vyrůstá na nádraží. V poslední dekádě stalinismu toto imaginárium ještě stačilo načas ovládnout oficiální kulturu dalších zemí střední a východní Evropy. To už je ovšem téma pro jinou práci.

---

33 E. Erikson, *Dětství a společnost*, s. 359.

34 Srov. R. Hellebust, *Flesh to Metal*, kap. 1 („The Special Material: The Meaning of Metal Imagery“), s. 6–31.

35 Tak je tomu například v písni *Naš parovoz*, napsané v roce 1922 komsomolci z kyjevských železničních dílen. K představě revoluce jako lokomotivy dějin, která se objevuje už u Marxe v r. 1849, a k jejímu literárnímu působení zejména v polském socialistickém realismu viz W. Tomasik, *Ikona nowoczesności*, kap. 11 („Parowóz dziejów“), s. 287–317.

### 5.3 / *Il faut battre le fer*

Po všem, co dosud zaznělo o železnicích a o železe, se pokusím dát aspoň částečnou odpověď na otázku z první stránky práce: Proč Anna Karenina ukončila svůj život zrovna pod koly vlaku?<sup>36</sup> Předchozí kapitoly už určitou nápovědu dávají: v každé z nich, snad kromě první, by pasáže z Tolstého románu našly místo. Domnívám se ale, že pro pochopení železničních motivů v *Anně Karenině* bylo zapotřebí nejprve přiblížit imaginárium železa.

Gary R. Jahn se v článku o obrazu železnic v *Anně Karenině* vymezuje proti příliš úzkým interpretacím, které železnici spojují primárně se smrtí, vášní nebo sférou vyšší společnosti.<sup>37</sup> Železnici necestuje zdaleka jen Anna Karenina, ale také Vronskij a jeho matka, Oblonskij, Karenin, Kitty, Ščebrackij i oba bratři Levinové. Železnice navíc nejsou jen prostředkem cestování: postavy diskutují o jejich úloze v souvislosti s politikou (I, 26; III, 27)<sup>38</sup> a cestami ke zbohatnutí (VI, 11), Levin je ve své knize obviňuje ze stagnace zemědělství (V, 15), Oblonskij se ve finanční tísní uchází o místo „člena komise pro spojené filiálky vzájemného úvěrního ústavu jižních drah a bankovních podniků“ (VII, 17) a vidí v nich budoucnost (VII, 20), železnici ve svých hrách napodobují děti Oblonských (I, 13) i Serjoža Karenin (VII, 19). Železnice v románu propojuje jednotlivá místa a postavy: v širokém slova smyslu vytváří síť. Proto je – podobně jako u Dickense – zavádějící odvozovat její obraz od Tolstého osobní nevraživosti vůči železnici a poukazovat hlavně na postoje částečně autobiografické postavy Kosti Levina. Pro Jahn představuje železnice především obraz „sociálního aspektu lidské existence“,<sup>39</sup> což je hledisko, z něhož lze pochopit mnohé z její komplexní a ambivalentní role. Za postavu, která je s železnicemi spjatá nejtěsněji, označuje Stěpana Oblonského – zprostředkovatele

---

36 Motivu sebevraždy pod koly vlaku – včetně sebevražd pouze zamýšlených – v ruské literatuře (Tolstoj, Dostojevskij, Kuprin, Bělyj, Blok a další) se věnuje L. Zoreva, *Die Eisenbahn im Russischen kulturellen Raum*, kap. 8.5. („Suizid à la russe: Gedenkstätte Obiralovka“), s. 132–151.

37 G. R. Jahn, „The Image of Railroad in *Anna Karenina*“, s. 2.

38 Římská čísla v závorkách odkazuje na jednotlivé části románu, arabská na kapitoly. Originální znění i český překlad T. Haškové cituji dle vydání uvedených v seznamu literatury.

39 G. R. Jahn, „The Image of Railroad in *Anna Karenina*“, s. 4–8.



mezi různými společenskými skupinami, člověka s mnoha kontakty, hrdinu sice poněkud požívačného, ale určitě ne záporného.<sup>40</sup>

Jahnova argumentace je přesvědčivá, ale věnuje minimální pozornost samotné Annině sebevraždě, která navzdory tematické šíři románu není jen událostí mezi událostmi, ale momentem, kdy umírá hlavní hrdinka – a také momentem, na který je čtenář postupně připravován. Zřejmě nejnápadnější předzvěstí tragického vyústění, kterou samotná Anna považuje za „špatné znamení“ (*durnoje predznamenovanije*), je událost, k níž dojde hned při seznámení Anny s Vronským na nádraží v Moskvě, kde bezejmenný hlídač, „snad že byl opilý anebo příliš zachumlaný v krutém mrazu, neslyšel couvajícím vlak, a ten ho přejel“ (I, 19). Při zpáteční cestě do Petrohradu si Anna ve vlaku „hrála s nožikem“ – potenciálně nebezpečným železným nástrojem, kterým si rozřezávala stránky anglického románu (I, 29). V témže vlaku už ale cestuje Vronskij. K osudovému sblížení dojde uprostřed vánice během delší zastávky na stanici kdesi uprostřed „dráhy cara Mikuláše“, jejíž stavbu popsal o dekádu dříve Někrasov. A právě zde, ve sněhové bouři a nádražním shonu, se také stupňují projevy železnosti železnic: „Sehnutý lidský stín jí proklouzl pod nohama a ozvalo se bušení kladiva do železa“ (I, 30). Může jít o vozmistra kontrolujícího stav podvozku, ale v textu žádné další vysvětlení nezazní. O několik okamžiků později „vítr asi zdolal překážku, odvál sníh se střech vagónů, zalomcoval nějakým utrženým plechem a vpředu plačtivě, smutně houkla a ostře zapískala lokomotiva“ (ibid.). Ovšem tam, kde je v českém překladu (oprávněně) „plech“, stojí v originále „*kakoj-to železnyj otorvannyj list*“. Šlo by o nevýznamnou záležitost, pokud by ale Tolstého text neobsahoval více míst, kde se nabízí v překladu slovo *železnyj* vypustit: v několika případech zazní výraz „*železnaja doroga*“ i jako označení vlaku (*pojezd*) nebo nádraží (*stancija, vokzal*), což se v mnohých překladech ztrácí. Když Anna po příjezdu do Petrohradu vypráví Kareninovi o své cestě (I, 33), dvakrát použije výraz „*na železnoj dorogě*“ – poprvé je ale řeč o vlaku, podruhé o nádraží.

O několik měsíců později přijde další znamení: Vronskému a Anně se zdá téměř totožný sen. Ale zatímco Vronskij si vybavuje jen jakéhosi mužíka s „rozježeným vousem“, který „skloněn cosi dělal a najednou vychrlil francouzsky nějaká divná slova“ (IV, 2), Annin sen (IV, 3) je určitější a navíc se jí nezdá poprvé:

---

40 Ibid., s. 5.

Ano. Zdálo se mi to už dávno. Zdálo se mi, jak jsem vběhla do své ložnice (...) a v ložnici v koutě něco stálo. (...) A to něco se otočilo a najednou vidím, že je to takový chlap s rozčuchaným vousem, malý a strašlivý. Chtěla jsem utéci, ale on se nahnul nad pytle a začal se v něm hrabat (...). Hrabal se v tom pytli a hrozně rychle drmolil francouzsky a víš, ráčkoval: *Il faut le battre le fer, le broyer, le pétrir...* V té úzkosti jsem se chtěla vzbudit. Ale vzbudila jsem se ve snu.

*Il faut le battre le fer, le broyer, le pétrir* – železo je potřeba kout, mačkat, hníst. Tato slova zazní v celém románu jen jednou, ale vidina se v několika vypjatých okamžicích vrací. Osudové momenty Annina vztahu s Vronským jsou spojeny s obrazy a zvuky železa – buď přímo s železničními zvuky (bušení kladivem, utržený plech), anebo se zvláštním snem o železe. Po roztržce s Vronským a odložení odjezdu na venkov (VII, 26) zuří v Anně – teď už pravidelné požívačce opia – vnitřní bouře, protějšek sněhové bouře při setkání na nádraží cestou do Petrohradu. Opět se jí vrací sen o stařečkovi, který se „skláněl nad železem, něco tam kutil, blábolil nesmyslná francouzská slova“ a Anna „cítila, že ten staroch si jí nevšímá, ale přitom vykonává s železem jakési strašné dílo, které znamená její zkázu“ (VII, 27). Po výjevu se stařečkem, jehož slova připomínají přísloví „kuj železo, dokud je žhavé“ – *il faut battre le fer tant qu'il est chaud* –, děj podstatně zrychluje. Zoufalá Anna neví přesně, co udělá ani kam pojedje, ale cítí puzení osudu. „Ano, musí jet na nádraží, a nebude-li tam, jet za ním a usvědčit ho. Anna se podívala do novin na jízdní řád. Večer odjíždí vlak v osm hodin a dvě minuty. Ano, to stihne“ (VII, 29). Vyrazí na nádraží nižegorodské dráhy (VII, 30) a vydá se na krátkou, asi dvacetikilometrovou cestu do Obiralovky – do stanice zřízené nejvýše před patnácti lety,<sup>41</sup> která od roku 1939 nese název Železnodorožnaja. Na nádraží se sen o železe opakuje naposled: v okamžiku smrti na železných kolejnicích pod železnými koly vlaku.

Autorem, který přítomnost železa v *Anně Karenině* docenil, byl spisovatel a konzervativní myslitel Dmitrij Merežkovskij. I jeho interpretace v samém závěru mnohasetstránkové knihy věnované Tolstému a Dostojevskému (1902) je především náboženská: vychází z Annina rozdvojení („žije ve mně druhá, a té se bojím“ – IV, 17)

---

41 Stanice Obiralovka na prvním úseku dráhy z Moskvy do Vladimíru a Nižného Novgorodu byla otevřena v roce 1861. Scénu Anniny smrti datují badatelé rokem 1876. Viz L. Zoreva, *Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum*, s. 142.

mezi pravověrnou křesťanku, která nadále miluje svého manžela, a mezi ženu, která je tak jako každý člověk propadlá hříchu, tragédii vášně, smyslnosti (*sladostrastije*) a těla (*plot'*). Anniny stavy na pomezí bdělosti a snu, jaké zažívá už při cestě vlakem z Moskvy, toto rozdvojení jen podtrhují. Znamení železných zvuků a zřívence rozdrčeného vlakem se stávají znameními osudu:

Mezi těmito dvěma mrtvolami – první, symbolickou, a druhou, reálnou [Anninou] – se odehrává celá tragédie, celá nelitostná pouť lásky, která se prožene nad lidským životem, aby ho rozdrtila, rozmačkala jeho živé tělo „hluchými a němými“ zákony přírody, „železnými“ zákony nevyhnutelnosti: „Il faut le battre, le broyer, le pétrir“ – „železo je třeba kout, drtit, mačkat.“ A ne nadarmo se v jedoucím vlaku, při rachotu a řinčení železa, při hudbě, která se trhala a skučela mezi litinovými řetězy, rodí Annina vášeň a strach.<sup>42</sup>

K obrazu stařečka pracujícího nad železem se Merežkovskij vrací ještě několikrát a spojuje ho s představou Boha, u kterého není milosrdenství, se „Starým dnů“ (*vetchij den'mi*), s „křesťanským příznakem předkřesťanského Boha“.<sup>43</sup> Není ale tato postava zároveň blízká představě archaického kováře, o níž mluví Eliade, člověka mocného a zároveň vylučovaného? Člověka, který pracuje s kovem „předčasně“ vytaženým ze země, aby proměňoval svět?

Zatímco Jahn v Anně Karenině přehlíží rozměr, který můžeme pro nedostatek lepšího označení nazvat duchovním, Merežkovskij nejeví zájem o sféru sociální. Tyto dvě interpretace – „horizontální“ Jahnova a „vertikální“ Merežkovského – se nesetkávají takřka v ničem, ale snad i proto má smysl vzít v úvahu obě. Železo a železnice bezpochyby souvisejí jak se společností, tak s osudem: na jedné straně klíčový materiál a dopravní

---

42 „Между этими двумя труппами, одним – символическим, другим – реальным, и совершается вся трагедия, весь беспощадный путь любви, которая проносится над человеческой жизнью, чтобы раздавить, размозжить ее, как живое тело, ‘глухими и немymi’ законами природы, ‘железными’ законами необходимости: ‘Il faut le battre, le broyer, le pétrir’ – ‘надо его бить, раздавить, размозжить’. И недаром в несущемся поезде, под грохот и лязг железа, под музыку, которая рвалась и свистела между чугунными цепями и колесами, зарождается страсть Анны.“  
D. Merežkovskij, *L. Tolstoj i Dostojevskij*, s. 456.

43 „христианский признак до-христианского Бога“. Ibid., s. 458.

prostředek „paleotechnického období“, na straně druhé symbol tvrdosti a chladu světa bez milosrdného Boha. Druhá polovina 19. století s počínající sekularizací, vědeckými objevy a technickým rozvojem byla fascinována nejen „železnými zákony přírody“, ale také společenskými zákonitostmi (Marx například útočí na Lasallův „železný zákon mzdový“ – právě proto, že je podle něj málo „železný“)<sup>44</sup> nebo otázkami na pomezí obojího, zejména Darwinovou teorií. Anna „kula železo, dokud bylo žhavé“, a ze společenských kruhů byla vypuzena na základě pevných, daných, „železných“ pravidel. *Il faut le battre* – jedno a totéž sloveso může poukazovat na tvůrčí proces kování i na destruktivní drcení, na utváření i trpné přijímání osudu, na ambivalenci železnice a celého procesu modernizace.

Železo a železnice tvoří v *Anně Karenině* sémiotický uzel, v němž se splétá „nebe, průmysl, texty, duše i mravní zákon“, jak zněla citovaná slova Bruna Latoura. Proto se Anna neutopila, nezastřelila ani nepředávkovala opiem. Musela podlehnout železu a vrhnout se pod vlak.

---

44 K. Marx, „*Kritika gothajského programu*“, s. 49–50. V prvním dílu *Kapitálu* Marx píše o železném zákoně dělby práce (12.4) a železo je vůbec první komoditou („zbožím“), kterou ve svém největším spisu jmenuje.

## NA KONCI NÁSTUPIŠTĚ. ZÁVĚR

Vlak vjel. Vběhli jsme do nádražní haly  
kypící velkoměstským bĕsnĕním.  
Hluk, zástupy a přival nad přivaly.

Georg Heym, *Berlín*<sup>1</sup>

Původním zámĕrem této práce bylo doložit, jak hluboko a výrazně se ťeleznice vepsala do evropské literatury. I přes tématické zúžení na ménĕ probádanĕ „pohledy zvnĕjšku“ se zkoumání mohlo opřít o desítky textů prvořadých dobových autorů, a přesto mnohé zůstaly stranou, jako například Fontanova balada o zřícení ťelezničního mostu nebo básně německých expresionistů. Vidĕli jsme, že se ťeleznice v době svého nástupu stala zásadním tématem pro největší prozaiky jednotlivých zemí: platí to pro Charlese Dickense, Lva Tolstého, Ěmila Zolu, později pro Gerharta Hauptmanna nebo Władysława Stanisława Reymonta. V převaze mužů se prosadilo i několik prozaiček, nejvýrazněji Olha Kobyljanska. Mezi autory básní o ťeleznici zase figurují jmĕna jako William Wordsworth, Paul Verlaine, Giosuĕ Carducci nebo Sándor Petőfi. Sledovali jsme, jak ťeleznice proniká do jednotlivých ťánrů: od básní, jejichž bezprostředním podnětem bylo tak jako u Nikolause Lenaua první setkání s ťeleznicí, přes komplexnější básnické tvary, jakým je Někrasovova *Ťeleznice*, až po Cendrarsovo pásmo z Transsibiřské magistrály; od krátkých povídek přes povídkový soubor *Mugby Junction*, Nerudovy nebo Hauptmannovy „studie“ až po rozsáhlé romány s vrcholem v Zolově *Lidské bestii*. Drama zůstalo ponĕkud stranou pozornosti proto, že se od počátku – a vzhledem k povaze literárního druhu vcelku logicky – soustředilo především na sociální aspekty ťeleznice, spjaté s interiery nádraží a vlaků. Už v prvním významnějším ťelezničním dramatu – *Eisenbahnheirathen* (Svatby na ťeleznici, 1843) Johanna Nepomuka Nestroye – se ale pod fraškovitým dějem ozývá úzkost z ťelezničního systému: zámĕna nevěst následkem zámĕny ťelezničních tratí z Vídnĕ do Brna a Wiener Neustadtu svědčí o nesdaném přivykání modernímu způsobu dopravy.

Ťeleznice se v literárním imagináriu usídlily velmi časnĕ – literární obrazy ťeleznic značně předstihly teoretickou reflexi techniky a staly se v jistĕm smyslu protiváhou dobové

---

<sup>1</sup> G. Heym, „Berlín IV.“, in *Umbra vitae*, s. 8.

publicistiky. Nejruznější novinové i knižní texty o potřebnosti a užitečnosti železnic až na výjimky brzy zapadly, ale mnohá beletristická díla s členitějším a kritičtějším náhledem na železnici jsou znovu vydávána a překládána. K tomu, aby na předchozích stránkách železnice ukázala především svou méně přívětivou tvář, tedy nevedla jednostrannost ve výběru textů: do značné míry je protřídil čas. Zatímco byly v dobovém veřejném diskursu především zdůrazňovány přínosy železnice pro blahobyť a pokrok, literární imaginárium se pozvolna plnilo temnějšími obrazy, spojenými s násilím, úzkostí a různými podobami ztrát. Nejpůsobivější obrazy přitom mohly navázat na starší vrstvy imaginária, ať už na soubor představ spojený s (ohroženou) pastorální idylou nebo na tradiční kulturní symboliku železa. Mnohokrát jsme viděli železnici ve spojení s dalšími železnými nástroji, jako je nůž, který krájí, řetěz, jenž spoutává, a především sekyra, která se zatíná do dřeva a kácí strom. To, co zde bylo bez lidského přičinění, podléhá lidským nástrojům; a platí to nejen po karpatské lesy nebo lužní les u Vídně, ale – jak napsal Heinrich Heine – i pro čas a prostor. Železnice je vnímána jako dobyvatelská síla, ale častěji než vítězové (jako například Kiplingovi inženýři nebo podnikatel Lopachin) vystupují v textech poražení, ať už lidští nebo ne-lidští: trhani a mužici, lesy a sady, louka Somonte i s krávkou Corderou a oběma sourozenci, železniční hlídači a jejich rodiny, venkovské ústraní a klid – a koneckonců i Anna Karenina. Právě v propůjčení hlasu poraženým jsou literární díla nezastupitelná, i když by bylo ukvapené tvrdit, že se stavějí vždy na jejich stranu. Platilo by to převážně o starších textech, zatímco v dílech, jako je *Lidská bestie* nebo Čechovovy a Gorkého hry už je situace jiná. K nadšenému přijetí železnice jakožto součásti vítězné technické civilizace však dochází ve významnějším měřítku teprve u avantgard, čili pro železnici takřkajíc na poslední chvíli – brzy poté začíná svůj status emblému modernity ztrácet.

Tak jako se železniční imaginárium proměňovalo v čase, jsou tu i podstatné regionální rozdíly, které ukazují, nakolik bylo vnímání železnice spjaté s historicko-spoločenskou situací. Během většiny 19. století jsou dvěma pomyslnými póly Anglie a Rusko. V ostrovním království byly železnice soukromé, v Rusku státní – a zatímco u Wordswortha a především Dickense je represivní silou dobový kapitalismus a průmyslnický utilitarismus, u Někrasova a u Garšina je to despotie. Jak v Anglii, tak v Rusku, stejně jako v zemích mezi nimi, však působí společný jmenovatel, kterým je proces modernizace. Vysoce komplexní technický aparát představuje železnice už z podstaty,

nezávisle na politických podmínkách; ve všech zemích se cestující musí spolehnout na funkčnost systému a železničáři na práci svých kolegů, jak bylo patrné u Garšina, Dickense a Zoly. Ať už se člověk octne na železnici v jakékoliv roli, stává se součástí v soukolí, podřizuje se jízdám a vstupuje na přísně vyhrazená místa. Aby mohl využít možností železnice, musí se přizpůsobit neúprosným požadavkům železničního systému. Jde o typický rys ambivalence modernity, který neplatí jen pro železnici, ale prorůstá celou moderní společností, jak píše v knize o infrastrukturách Steffen Richter:

Jestliže program modernity cílí na velkolepé sebe-zplnomocnění subjektu skrze techniku, staví také tento subjekt do životního prostředí plného technických aparátů, (domněle) racionálně jednajících a institucí a administrativě, která ho řídí, normuje a kontroluje. Formulace Georga Simmela o „převaze, jíž nabyla v 19. století objektivní kultura nad subjektivní“, v dobové dikci přesně pojmenovává stav věci a současně ukazuje to, co je na modernizačním procesu tísnivé.<sup>2</sup>

Simmel má přitom v textu z roku 1903 na mysli především život v evropských metropolích, které se v 19. století načas staly největšími městy světa, v nakupení technických zařízení, institucí a infrastruktur, za nímž může rozvoj „subjektu“ jen pokulhávat. Na systém vytvořený společností jednotlivec nestačí: v čím dál složitější dělbě práce je odkázán na odpovídající aktivitu ostatních aktérů a jakožto součástka společenského soustrojí musí bojovat o zachování své individuality.<sup>3</sup> O něco později, již s odstupem pohledu do minulosti, píše Walter Benjamin, že „ti, jejichž zrak první padl na velkoměstský dav, pocítovali úzkost, nevoli a děs“.<sup>4</sup> Dělbá práce a její zprůmyslnění přitom způsobuje, že „zážitek šoku, který doléhá na chodce uprostřed davu, a ‚zážitek‘

---

2 „Das Programm der Moderne ist ambivalent. (...) Wenn dieses Programm der Moderne auf eine grandiose Selbstermächtigung des Subjekts via Technik zielt, setzt es dieses Subjekt jedoch in einem Lebensumfeld voll technischer Apparate und (vermeintlich) rational agierender Institutionen sowie Verwaltungen zugleich seiner Zurichtung, Normierung und Kontrolle aus. Georg Simmels Formulierung vom »Übergewicht, das die objektive über die subjektive Kultur im 19. Jahrhundert gewonnen hat«, trifft den Sachverhalt in zeitgenössischer Diktion präzise und stellt zugleich ein Unbehagen am Prozess der Modernisierung zur Schau.“ S. Richter, *Infrastruktur*, s. 46.

3 G. Simmel, „Die Großstädte und das Geistesleben“, s. 129 a 116.

4 W. Benjamin, „O některých motivech u Baudelaira“, s. 94.

dělníka u stroje si odpovídají“.<sup>5</sup> Z obou textů se už před dekádami stala klasická díla, o něž se zkoumání modernity může vždy znovu opřít. Nechybí tu ale železnice? I ona vyžaduje nebývale přesnou dělbu práce; a také první cesty vlakem jsou často popisovány jako zážitek šoku. Řada „pohledů zvnějšku“ navíc ukázala, že pro takový zážitek často nebylo nutné nastoupit do vlaku nebo se proplétat mezi proudy anonymních cestujících v halách velkoměstských nádraží.

Na příkladu průmyslových měst jako Manchester nebo Lodž jsme viděli, že se železnice v kouři továren často ztrácí, jen její hluk občas vynikne nad industriální lomoz. V největších městech se zase ukrývala za monumentálními fasádami železničních stanic a byla jen další, i když významnou složkou vizuálního i akustického kypění metropolí. Mnohem výrazněji působil střet s železnicí daleko od ruchu velkoměst – při náhlém zjevení v krajině, o jakých píše Leo Marx, na širé trati anebo při pohledu na rozbujeľá předměstská nebo provinční nádraží, jako je Trollopovo Tenway Junction nebo Dickensovo Mugby Junction. Když Barbox Brothers vystoupil v Mugby a z nadjezdu se zadíval na spleť kolejí a výhybek, „v celém tom změtení nebyl ani začátek, ani střed, ani konec“. Paralyzovaný pozorovatel nemá ponětí, kterým směrem se dát, a tak se z něj stává „gentleman for Nowhere“, který putuje po železniční síti nazdařbůh – jako po pařížském bulváru. Noční vlak, který projíždí kolem usedlosti v Buninových *Antonovských jablkách*, zase jako by připravil postavy o řeč – teprve když jeho dunění ustane, mohou znovu navázat hovor. A dokonce i strojvedoucí Lantier z *Lidské bestie*, který tráví na železnici většinu času a o své lokomotivě mluví jako o milence, stojí u tunelu poblíž Croix-de-Maufras „jako přibitý“ a projíždějící vlak je pro něj „zjevení rychlé jako hromová rána (*en coup de foudre*)“.<sup>6</sup>

Wojciech Tomasik považuje „velkoměstskou“ a „železniční“ cestu k interpretaci modernity za dva rovnocenné a doplňující se přístupy.<sup>7</sup> Té první se ale dostalo a dostává mnohem větší pozornosti. Snad je to tím, že evropská i světová velkoměsta během 20. století neustále rostla, zatímco železnice od meziválečného období až do přelomu tisíciletí zažívala spíš pomalý ústup. Zasloužené pozornosti se tak dočkává teprve se zpožděním. V řadě témat se přitom obě cesty mohou potkat – patří sem především fenomén infrastruktury

---

5 Ibid., s. 96.

6 É. Zola, *Lidská bestie*, s. 74; *La Bête humaine*, s. 47.

7 W. Tomasik, *Ikona nowoczesności*, s. 339–340.



a to, co můžeme s odkazem na dělbu práce nazvat dělbou prostoru. V dnešních velkoměstech zaujímá dopravní infrastruktura – zejména silniční – čím dál větší plochu. Jejím účelem je spojení jednotlivých míst, ale sama tvoří ne-místa, ve kterých člověk nemůže a ani nesmí pobývat: lze jimi jen projíždět v příslušném dopravním prostředku. Se železnicí je toto přísné rozdělení prostoru spojeno od samotného počátku. Viděli jsme, že literární postavy, které hranici překročí (ať už z jakéhokoli důvodu), většinou čeká tragický konec.

Když Anna vystoupí v Obiralovce z vlaku, na nástupišti hlučí dav. Po jeho prknech dupou nosiči, pokřikují na ni mladíci, malý prodavač kvasu z ní nespouští oka, dvě služky hodnotí její krajkové šaty, přednosta se ptá, zda pojede dál. Nástupiště se otřásá, přijíždí nákladní vlak. Ale Anna se pod něj nevrhne z nástupiště. Aby mohla sejít ze světa, opustí ho nejprve symbolicky – sestoupí na území, kam je cestujícím zapovězen přístup. A zatímco na nástupišti kypí život, mimo něj není už nic, jen smrt:

A vtom si vzpomněla na člověka, kterého přejel vlak v den, kdy se poprvé setkala s Vronským, a najednou pochopila, co má dělat. Hbitým, svižným krokem sestoupila po schůdkách vedoucích od čerpadla ke kolejím a stoupla si těsně k vlaku, který jel kolem ní. (...) Tam, právě doprostřed, a potrestá ho a zbaví se se všech i sebe. (VII,31)

\* \* \*

Dodám už jen několik osobních slov. Tak jako pro čtenáře Zolovy *Lidské bestie* nebylo snadné nahlédnout autorovu důvěru v pokrok, ani po průzkumu raných literárních obrazů železnice možná není patrný mnohem mírnější optimismus, s nímž tuto práci předkládám. Železnice už dávno není vnímána jako ohrožení, ačkoli za její zdomácnění Evropa zaplatila značnou cenu, o které svědčí i předchozí stránky a kterou je třeba mít na paměti. V posledních dekádách se ale železnice oproti novějším způsobům dopravy ukazuje jako šetrnější a po mnoha stránkách udržitelnější alternativa. Jde o poměrně vzácný případ, kdy se původně bezohledný prostředek exploatace, zisku a kontroly stal v mnoha zemích stěžejním veřejným statkem, který prochází pomalou renesancí. „Největší produktivní

čin 19. století“ byl zároveň činem destruktivním, ale o následujících činech antropocénu to platí ještě více. Neúprosné rovnoběžky tak dostávají – stejně jako v závěru Někрасovovy poémy – příležitost ukázat svou světlejší stránku.

2012–2019

## SEZNAM LITERATURY

- ACKROYD, Peter: *Dickens*. London: Vintage 2002.
- AGUIAR, Marian: *Tracking Modernity. India's Railway and the Culture of Mobility*. Minneapolis: University of Minnesota Press 2011.
- ALAS, Leopoldo (CLARÍN): „¡Adiós, Cordera!“, in *Obras completas III: Narrativa breve*. Oviedo: Nobel 2003.
- Allgemeine deutsche Real-Encyklopädie für die gebildeten Stände. Conversations-Lexikon*. Sv. 14: Sueven bis Viterbo. Leipzig: Brockhaus 1847.
- ALPERS, Paul: „What is Pastoral?“, in *Critical Inquiry*, vol. 8, 3 (Spring 1982), s. 437--460.
- AUGÉ, Marc: *Non-places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Přel. J. Howe. London – New York: Verso 1995.
- BAEHR, Stephen L.: „The Machine in Chekhov's Garden: Progress and Pastoral in The Cherry Orchard“, in *The Slavic and East European Journal*, vol. 43, 1 (Spring 1999), s. 99–121.
- BACHELARD, Gaston: *Voda a sny. Esej o obraznosti hmoty*. Přel. J. Hamzová. Praha: Mladá fronta 1997.
- BACHTIN, Michail Michajlovič: *Román jako dialog*. Přel. D. Hodrová. Praha: Odeon 1980.
- BAROLI, Marc: *Le train dans la littérature française*. Paris: Université de Paris 1963.
- BAUDELAIRE, Charles: *Les Fleurs du mal. Édition de 1861*. Paris: Gallimard 2012.
- BAUDELAIRE, Charles: *Květy zla*. Přel. S. Kadlec. Praha: SNKLHU 1957.
- BĚLYJ, Andrej: *Bratr Kentaur*. Přel. J. Kabíček. Praha: Odeon 1988.
- BĚLYJ, Andrej: *Petrohrad*. Přel. J. Šanda. Praha: Odeon 1980.

- BENJAMIN, Walter: „O některých motivech u Baudelaira“, in *Dílo a jeho zdroj*. Přel. R. Grebeníčková (jako V. Saudková). Praha: Odeon 1979.
- BENJAMIN, Walter: „Das Passagen Werk“, in *Gesammelte Schriften*, sv V.1 a V.2. Frankfurt am Main: Suhrkamp 1982.
- BENJAMIN, Walter: *Teoretické pasáže*. Uspořádal a přel. M. Ritter. Praha: OIKOYMENH 2011.
- BERGHAHN, Cord-Friedrich: „„Une apparition en coup de foudre‘ und ‚erhabenes Schauspiel‘: Worbeifahrende Züge bei Émile Zola und Gerhart Hauptmann“, in RÖHNERT, Jan (ed.): *Technische Beschleunigung – Ästhetische Verlangsamung?*. Köln – Weimar – Wien: Böhlau 2015.
- BRAUDEL, Fernand; LABROUSSE, Ernest (eds.): *Histoire économique et sociale de la France*. Sv. 3: „1789 – années 1880“. Paris: Presses Universitaires de France 1976.
- BUNIN, Ivan: „Antonovskije jabloki“, in *Polnoje sobranije sočinenij*. Petrograd: A. F. Marks‘ 1915, sv. 2, s. 163–177.
- BUNIN, Ivan: „Avtobiografičeskaja zametka“, in *Biografičeskije materialy. Vospominanija*. Berlin: Direkt-Media 2017, s. 3–16.
- BUNIN, Ivan: „Antonovská jablka“, in *Povídky*. Přel. J. Zábrana a kol. Praha: Odeon 1990, s. 9–24.
- BUSCHAUER, Regine: *Mobile Räume. Medien- und diskursgeschichtliche Studien zur Tele-Kommunikation*. Bielefeld: Transcript 2015.
- CADWALLADER, Jen: „Death by Train: Spectral Technology and Dickens’s *Mugby Junction*“, in GAVIN, Adrienne E.; HUMPHRIES, Andrew F. (eds.): *Transport in British Fiction: Technologies of Movement, 1840–1940*. Basingstoke: Palgrave Macmillan 2015.
- CARDUCCI, Giosuè: „Alla stazione in una mattina d’autunno“, in *Poesie di Giosuè Carducci*. Bologna: Zanichelli 1906, s. 877–879.
- CARDUCCI, Giosuè: „Na nádraží jednoho podzimního dne“, in *Hněvy a smutky*. Přel. Z. Frýbort. Praha: Odeon 1986, s. 91–95.

- CASSIRER, Ernst: „Form und Technik“, in *Symbol, Technik, Sprache: Aufsätze aus den Jahren 1927–1933*. Hamburg: Felix Meiner 1985, s. 39–91.
- CENDRARS, Blaise: „Prose du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France“, in *Du monde entier. Poésies complètes: 1912–1924*. Paris: Gallimard 1967, s. 27–45.
- CESERANI, Remo: *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*. Torino: Bollati Boringheri 2002.
- CIFUENTES HONRUBIA, José Luis: „Sobre la figurativización espacial en ‚¡Adiós, Cordera!‘: Aspectos de semiótica textual“, in *Signa. Revista de la Asociación Española de Semiótica*, 6 (1997), s. 85–117.
- CIRLOT, Juan Eduardo: *Diccionario de símbolos*. Barcelona: Labor 1992.
- ČAPEK, Karel: *Spisy XII. Zahradníkův rok; Měl jsem psa a kočku; Kalendář*. Praha: Čs. spisovatel 1983.
- ČECHOV, Anton Pavlovič: „Višněvý sad“, in *Polnoje sebranje sočinnij i pisem*. Moskva: Nauka 1986, sv. 13, s. 195–253.
- ČECHOV, Anton Pavlovič: *Višňový sad*. Přel. L. Suchařípa. Praha: Dilia 2000.
- ČUKOVSKIJ, Kornej: *Masterstvo Nekrasova*. Moskva: Gossudarstvennoje izdatel'stvo chudožestvennoj literatury 1952.
- DE AMICIS, Edmondo: *Ricordi di Parigi*. Milano: Fratelli Treves 1879.
- DECAISNE, Émile: *Hygiène du voyageur en chemin de fer*. Paris: Ch. Albessard, 1864.
- DENAULT, Leigh; LANDIS, Jennifer: *Motion and Means: Mapping Opposition to Railways in Victorian Britain*. Publikováno 1999, dostupné z webu <[https://www.mtholyoke.edu/courses/rschwart/ind\\_rev/rs/denault.htm](https://www.mtholyoke.edu/courses/rschwart/ind_rev/rs/denault.htm)> (19. 3. 2019).
- DICKENS, Charles: *Dombey and Son*. Oxford – New York: Oxford University Press 1991.
- DICKENS, Charles: *Dombey a syn*. Přel. V. Vařecha a A. Skoumal. 2 sv. Praha: Mladá Fronta 1964.
- DICKENS, Charles: *Hard Times*. London: Chapman & Hall 1905.
- DICKENS, Charles: *Zlé časy*. Přel. D. Steinová. Praha: SNKLHU 1953.

- DICKENS, Charles et al.: *Mugby Junction*. London: Chapman & Hall 1898.
- EICHENDORFF, Joseph von Eichendorff: „Erlebtes“, in *Werke*, sv. 1. München: Winkler 1970.
- ELIADE, Mircea: *Kováři a alchymisté*. Přel. J. Vacek. Praha: Argo 2000.
- ELLEMAN, Bruce A.; KOTKIN, Stephen (eds.): *Manchurian Railways and the Opening of China. An International History*. Armonk – London: M. E. Sharpe 2010.
- EMERSON, Ralph Waldo: *The Journals and Miscellaneous Notebooks of Ralph Waldo Emerson, 1838–1842*. Cambridge: Harvard University Press 1969.
- EMINESCU, Mihai: *Opere III. Poezii tipărite în timpul vieții*. București: Fundația regele Mihai I 1944.
- ERIKSON, Erik: *Dětství a společnost*. Přel. J. Valeška. Praha: Argo 2002.
- FOUCAULT, Michel: „Des espaces autres“ (conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967), in *Architecture, Mouvement, Continuité* 5 (octobre 1984), s. 46–49.
- FOUCAULT, Michel: „O jiných prostorech“, in *Myšlení vnějšku*. Přel. M. Petříček. Praha: Herrmann a synové 1996, s. 71–86.
- FRANZOS, Karl Emil: *Leib Weihnachtskuchen und sein Kind*. Berlin: Concordia 1896.
- GARCÍA MÁRQUEZ, Gabriel: *Sto roků samoty*. Přel. V. Medek. Praha: Euromedia Group – Odeon 2015.
- GARDNER, Joseph H.: „Dickens' Dystopian Metacomedy: Hard Times, Morals and Religion“, in WAGNER, Jennifer A.: *The Victorian Comic Spirit: New Perspectives*. Lawlor: Ashgate 2000, s. 141–152.
- GARŠIN, Vsevolod: „Signal“, in *Sočinenija: rasskazy, očerki, stat'i, pis'ma*. Moskva: Sovetskaja Rossija 1984, s. 298–305.
- GARŠIN, Vsevolod: „Výstraha“, in *Rudý kvítek*. Přel. J. Bagár. Praha: Práce 1975, s. 18–24.
- GASKELLOVÁ, Elizabeth: *Mary Bartonová*. Přel. R. Nenadál. Praha: Mladá fronta 1960.

- GORDON, Beth Rae: „*La Bête humaine: Zola and the Poetics of the Unconscious*“, in NELSON, Brian: *The Cambridge Companion to Zola*. Cambridge: Cambridge University Press, s. 152–168.
- GORKIJ, Maxim: *Divadelní hry I*. Přel. V. Horáček. Praha: Svoboda 1950.
- GRÜN, Anastasius: „Poesie des Dampfes“, in *Morgenblatt für gebildete Stände*, 10. Januar 1837, s. 29–30.
- HAMON, Philippe: *La Bête humaine d'Émile Zola*. Paris: Gallimard 1994.
- HAUPTMANN, Gerhart: *Bahnwärter Thiel. Novellistische Studie*. Ditzingen: Reclam 1986.
- HAUPTMANN, Gerhart: „Železniční hlídač Thiel“, in *Fantóm*. Přel. J. Stach. Praha: Nakladatelství politické literatury 1966.
- HAVLÍČEK BOROVSÝ, Karel: *Dílo I*. Ed. J. Korejčík. Praha: Čs. spisovatel 1986.
- HAWTHORNE, Julian: *Nathaniel Hawthorne and his Wife: A Biography*. Boston – New York: Houghton, Mifflin & Co. 1884
- HAYWOOD, Richard Mowbray: „The ‚Ruler Legend‘: Tsar Nicholas I and the Route of the St. Petersburg- Moscow Railway, 1842–1843“, in *Slavic Review* vol. 37, 4 (1978), s. 640–650.
- HEADRICK, Daniel R.: *The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850 – 1940*. New York: Oxford University Press 1988.
- HEIDEGGER, Martin: *Věda, technika a zamyšlení*. Přel. J. Michálek, J. Kružíková a I. Chvatík. Praha: OIKOYMENH 2004.
- HEINE, Heinrich: *Historisch-kritische Gesamtausgabe der Werke*. Ed. M. Windfuhr. Sv. 14 („Lutetua“). Hamburg: Hoffmann und Campe 1990.
- HEINE, Heinrich: *Výbor z díla*. 2 sv. Přel. a uspořádal P. Eisner. Praha: Svoboda 1951.
- HEINIMANN, Alfred Ch.: *Technische Innovation und literarische Aneignung. Die Eisenbahn in der deutschen und englischen Literatur des 19. Jahrhunderts*. Bern: Francke 1992.

- HELLEBUST, Rolf: *Flesh to Metal: Soviet Literature and the Alchemy of Revolution*. Ithaca – London: Cornell University Press 2003.
- HELLELAND, Botolv: „Place Names and Identities“, in B. Helleland, C.-E. Ore, S. Wikstrøm (eds.): *Names and Identities*. Oslo Studies in Language 4, 2012, s. 95--116.
- HESS, Scott: *William Wordsworth and the Ecology of Authorship: The Roots of Environmentalism in Nineteenth-Century Culture*. Charlottesville: University of Virginia Press 2012.
- HEYM, Georg: *Umbra vitae*. Přel. L. Kundera. Zblou: Opus 1999.
- HLAVAČKA, Milan: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha: Academia 1990.
- HONOLD, Alexander: „Leeres Land mit Schienensträngen und Bahnhofsvorstehern. Die Eisenbahn als Agentur innerer Kolonialisierung“, in GROB, Thomas; PREVISIC, Boris; ZINK, Andrea (eds.): *Erzählte Mobilität im östlichen Europa. (Post-)Imperiale Räume zwischen Erfahrung und Imagination*. Tübingen: Francke 2014, s. 159–178.
- HONZÍK, Jiří: „Neruda a Někрасov: (k typovému příbuzenství obou básníků)“, in *Sborník prací Filozofické fakulty Brněnské univerzity*. Brno: Filozofická fakulta Brněnské univerzity 1972, s. 13–19.
- HUIDOBRO, Vicente: „Poemas árticos“, in *Obras completas de Vicente Huidobro*. Santiago: Editorial Andrés Bello 1976, sv. 1, s. 293–316.
- JAHN, Gary T.: „The Image of the Railroad in Anna Karenina“, in *Slavic and East European Journal* 25 (1981), s. 1–10.
- JEROFEJEV, Venedikt: *Moskva – Petuški. S komentarijami Èduarda Vlasova*. Sankt Peterburg: Azbuka 2015.
- KAFKA, Franz: *Deníky 1909–1912*. Přel. J. Čermák. Praha: Nakladatelství Franze Kafky 1997.
- KAFKA, Franz: *Deníky 1913–1923*. Přel. V. Koubová. Praha: Nakladatelství Franze Kafky 1998.



- KERNER, Justinus: *Werke. 6. Teile in 2 Bänden*. Hildesheim – Zürich – New York: Georg Olm 1998.
- KIPLING, Rudyard: *Knihy džunglí*. Přel. M. Pokorný. Praha: Albatros 2016.
- KIRÁLY, Edit: „*Die Donau ist die Form*“: *Strom-Diskurse in Texten und Bildern des 19. Jahrhunderts*. Köln – Wien: Böhlau 2017.
- KLJUJEV, Nikolaj: *Sočinenija. Tom 2*. München: Neimanis 1969.
- KŁAŃSKA, Maria: „Die Funktionen der galizischen Landschaft in den Werken von Leopold von Sacher-Masoch, Karl Emil Franzos und Joseph Roth“, in BATTISTON-ZULIANI, Régine (ed.): *Funktion von Natur und Landschaft in der Österreichischen Literatur – Nature et paysages: un enjeu autrichien*. Bern: Peter Lang 2004.
- KNEALE, John Douglas: *Romantic Aversions: Aftermaths of Classicism in Wordsworth and Coleridge*. Montréal: McGill-Queen's University Press 1999.
- KOBRYČ, Halyna: *Zachid, Pol'sa, Rosija v literaturno-krytyčnomu dyskursi rannoho ukrajins'koho modernizmu*. Poznań: Wydawnictwo naukowe UAM 2010.
- KOBYLJANSKA, Olha: *V zelených horách*. Přel. R. Hůlka. Praha: SNKLU 1954, s. 143--169.
- KOPALIŃSKI, Władysław: *Słownik symboli*. Warszawa: Wiedza Powszechna 1990.
- KYSILEVSKA-TKAČ, Oleksandra (ed.): *Zbirnyk na pošanu Ol'hy Kobyljanskoji (1893–1942)*. München: Ukrainische Freie Universität 1991.
- KREJČÍŘÍK, Mojmír: *Po stopách našich železnic*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů 1991.
- LATOUR, Bruno: *Pasteurization of France*. Přel. A. Sheridan a J. Law. London: Harvard University Press 1993.
- LATOUR, Bruno: *Nikdy sme neboli moderní*. Přel. M. Marcelli. Bratislava: Kalligram 2003.
- LENAU, Nikolaus: *Neuere Gedichte*. Stuttgart: Hallberger 1838.
- LESKOV, Nikolaj: „Železná vůle“, in *Zapečetěný anděl*. Přel. N. Slabihoudová. Praha: Odeon 1972.

- LEWIS, Michael Jonathan Taunton: „Railways in the Greek and Roman World“, in GUY, A., REES, J: *Early Railways. A Selection of Papers from the First International Early Railways Conference*. London: Newcomen Society 2001.
- LIST, Friedrich: *Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden*. Altona – Leipzig: Liebeskind 1833.
- LUKÁCS, Georg: „Teorie románu“, in *Metafyzika tragédie*. Přel. E. Harlová. Praha: Čs. spisovatel 1967.
- LUNAČARSKIJ, Anatolij Vasiljevič: *Stati o umění. Dějiny kritiky, západoevropská literatura, ruská a sovětská literatura*. Přel. V. Dostál. Praha: Odeon 1977.
- MACURA, Vladimír: *Český sen*. Praha: Lidové noviny 1998.
- MACURA, Vladimír; POHL, Rudolf (eds.): *Osudový vlak. Sborník příspěvků stejnojmenné vědecké konference k 150. výročí příjezdu prvního vlaku do Prahy*. Praha: Nadace pro oslavy 150. výročí příjezdu prvního vlaku do Prahy na Masarykovo nádraží 1995.
- MAHR, Johannes: *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*. München: Wilhelm Fink 1982.
- MAJAKOVSKIJ, Vladimir: *Polnoje sobranije sočinenij v 13 tomach*. Moskva: Gosudarstvennoje izdatel'stvo chudožestvennoj literatury 1955–1961.
- MALONEY, Arthur P.: „The Berlin-Baghdad Railway as a Cause of World War I“. Professional paper 401. Alexandria: Center for Naval Studies 1984.
- MARINETTI, Filippo Tommaso: „Manifesto del Futurismo“, in *Poesia* 3–6 (1909), s. 36–37.
- MARX, Karl: *Kapitál I*. Redakčně upravený překlad T. Šmerala. Praha: Státní nakladatelství politické literatury 1953.
- MARX, Karl: „Kritika gothajského programu“, in MARX, Karl (Karel); ENGELS, Friedrich (Bedřich): *Kritiky programů*. Přel. P. Levit, L. Štoll a J. Bílý. Praha: Svoboda 1949.

- MARX, Leo: *The Machine in the Garden: Technology and the Pastoral Ideal in America*. New York: Oxford University Press 1964.
- MATTHESIUS, Oscar: *Russische Eisenbahnpolitik im XIX. Jahrhundert, 1836–1881, d. h. von den ersten Anfängen bis zum Ende des reinen Privatbahnsystems*. Berlin: J. Springer 1903.
- MAUPASSANT, Guy de: „Idyla“, in *Zbabělec a jiné povídky*. Přel. B. Štorm. Praha: Odeon 1968, s. 155–159.
- MAUPASSANT, Guy de: *Miláček*. Přel. B. Štorm. Praha: SNKLHU 1959.
- MEREŽKOVSKIJ, Dmitrij Sergejevič: *L. Tolstoj i Dostojevskij*. Moskva: Nauka 2000.
- MONTES HUIDOBRO, Matías: „Leopoldo Alas: Amor, unidad y pluralidad en el estilo“, in *Archivum: Revista de la Facultad de Filología* 19 (1969), s. 207–220 .
- MUMFORD, Lewis: *Technika a civilisace*. Přel. V. Boháček. Praha: Práce 1947.
- MUSIL, Robert: *Die Verwirrungen des Zöglings Törless*. Reinbek: Rowohlt 1983.
- MUSIL, Robert: *Zmatky chovance Törlesse*. Přel. J. Bodláková. Praha: Mladá fronta 1993.
- NEKRASOV, Nikolaj Aleksandrovič: *Sočinenija v trech tomach*. Tom 2: *Stichotvorenija i poèmy: 1861–1877*. Moskva: Chudožestvennaja literatura 1971.
- NĚKRASOV, Nikolaj: „Železnice“, in *Básně*. Přel. Z. Bergrová. Praha: Odeon 1969, s. 623–628.
- NERUDA, Jan: *Trhani*. Praha: Čs. spisovatel 1956.
- NEUHAUS, Volker (ed.): *Erläuterungen und Dokumente. Gerhart Hauptmann: Bahnwärter Thiel*. Stuttgart: Reclam 1974.
- NIKOLSKIJ, A. S.: „Legendy i jav‘ vereb‘inskogo obchoda“, in *Železnodorožnyj kur‘jer*, 1/1995.
- ODLYZKO, Andrew: *Collective Hallucinations and Inefficient Markets: The British Railway Mania in 1840s*. Minneapolis: University of Minnesota Press 2010.
- O’FLYNN, Kevin: „Tsar's Finger Sliced off on the Moscow Express“, in *The Guardian*, 24. 10. 2001.

- OREL, Harold: *The Victorian Short Story: Development and Triumph of a Literary Genre*. Cambridge: Cambridge University Press 2010.
- ORTEGA Y GASSET, José: *Úvahy o technice*. Přel. M. Špína. Praha: OIKOYMENH 2011.
- ORZESZKOWA, Eliza: *Ostatnia miłość*. Warszawa: Księgarnia J. J. Okońskiego 1868.
- OVIDIUS: *Proměny*. Přel. I. Bureš. Praha: Svoboda 1974.
- PESSOA, Fernando: *Opiárium a jiné básně Álvára de Campose*. Přel. J. Hiršal a P. Lidmilová. Praha – Litomyšl: Paseka 2003.
- PETŐFI, Sándor: *Básně*. Přel. K. Bednář a L. Hradský. Praha: SNKLHU 1953.
- PETTICREW, Ian: *The Train Now Departing: Notes and Extracts on the History of the London & Birmingham Railway*, publikováno 2014, dostupné z webu <<http://gerald-massey.org.uk/Railway/index.htm>> (20. 2. 2019)
- PICKER, John M.: *Victorian Soundscapes*. New York: Oxford University Press 2003.
- PLECHANOV, Georgij Valentinovič: „N. A. Někrasov“, in *Umění a literatura*. Přel. J. Procházka. Praha: SNKLHU, s. 493–516.
- PRUS, Bolesław: *Lalka*. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich 1991. 2 sv.
- RAPACKA, Joanna: „Željeznica, vlak, kolodvor: iz imaginarija hrvatske moderne“, in *Književnost i kazalište hrvatske moderne – bilanca stoljeća*. Zagreb – Split: Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti 2001, s. 5–13.
- REQUADT, Paul: „Die Bilderwelt in Gerhart Hauptmanns ‚Bahnwärter Thiel‘“, in DÖBLIN, Alfred (ed.): *Minotaurus. Dichtung unter den Hufen von Staat und Industrie*. Wiesbaden: Franz Steiner 1953.
- REYMONT, Władysław Stanisław: *Zaslíbená země*. Přel. B. Křemenák. Praha: Odeon 1978.
- RICHTER, Steffen: *Infrastruktur: Ein Schlüsselkonzept der Moderne und die deutsche Literatur 1848–1914*. Berlin: Matthes & Seitz 2018.
- ROGGER, Hans: *Russia in the Age of Modernisation and Revolution 1881–1917*. New York: Longman 1983.

- ROTTECK, Karl von; WELCKER, Karl Theodor (eds.): *Das Staats-Lexikon. Encyklopädie der sämtlichen Staatswissenschaften für alle Stände*, sv. 12. Altona: J. F. Hammerich 1848.
- RÖLL, Freiherr von: *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*, sv. 1. Berlin – Wien 1912.
- RUSKIN, John: *Seven Lamps of Architecture*. London: Smith, Elder & Co. 1849.
- RUSSOLO, Luigi: *L'Arte dei rumori*. Milano: Edizioni futuriste di „Poesia“ 1916.
- SAUSSURE, Ferdinand de: *Kurs obecné lingvistiky*. Přel. F. Čermák. Praha: Academia 2007.
- SERRES, Michel: *Feux et signaux de brume: Zola*. Paris: Grasset 1975.
- SCHAMA, Simon: *Krajina a paměť*. Přel. P. Pálenský. Praha: Argo – Dokořán 2007.
- SCHARR, Kurt: *Die Landschaft Bukowina: das Werden einer Region an der Peripherie 1774–1918*. Wien – Köln – Weimar: Böhlau 2010.
- SCHIVELBUSCH, Wolfgang: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung vom Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Frankfurt am Main: Fischer 2000.
- SIENKIEWICZ, Henryk: *Listy z podróży do Ameryki*. 2 sv. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy 1950.
- SIMMEL, Georg: „Das Problem des Schicksals“, in *Geisteswissenschaften*, 5 (1913), s. 112–115.
- SIMMEL, Georg: „Die Großstädte und das Geistesleben“, in *Gesamtausgabe*. Frankfurt am Main: Suhrkamp 1995, sv. 7: Aufsätze und Abhandlungen 1901–1908, s. 116–131.
- SMIRNOV, Igor P.; DÖRINGOVÁ-SMIRNOVOVÁ Johanna R.: „K sémantice ruského realismu (1840–1880)“, in *Česká literatura* 43, 2 (1995), s. 159–166.
- SOMBART, Werner: *Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert und im Anfang des 20. Jahrhunderts*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgemeinschaft 1954.
- Statuten der Actien-Gesellschaft der ausschliessend privilegirten Kaiser Ferdinands Nordbahn*. Wien: Carl Gerold 1836.

- SVATONĚ, Vladimír: *Proměny dávných příběhů. O poetice ruské prózy*. Praha: Univerzita Karlova, Filozofická fakulta 2004.
- SZUKALSKI, Piotr: *Sytuacja demograficzna Łodzi*. Łódź: Biblioteka 2012.
- ŠPÍNA, Michal: „K soumraku vyprávění“, in *Svět literatury* 49 (2014), s. 5–18.
- ŠPÍNA, Michal: „O železnosti železnic: průjezd industriální krajinou imaginace“, in *A2 kulturní čtrnáctideník* 7/2012, s. 20–21.
- The Influence of Railway Traveling on Public Health. From „The Lancet“*. London: Robert Hardwicke 1862.
- THOREAU, Henry David: *Walden aneb život v lesích*. Přel. Z. Franta a A. Jarník. Voznice: Leda 2018.
- TOLSTOJ, Lev Nikolajevič: *Anna Karenina*. Moskva: Nauka 1970
- TOLSTOJ, Lev Nikolajevič: *Anna Kareninová*. Přel. T. Hašková. Praha: Mladá fronta 1964.
- TOMASIK, Wojciech: *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*. Toruń: Wydawnictwo Naukowe UMK 2015.
- TOMASIK, Wojciech: *Pociąg do nowoczesności: szkice kolejowe*. Warszawa: Instytut Badań Literackich PAN 2018.
- TOMASIK, Wojciech: *Rozkład jazdy*. Warszawa: Instytut Badań Literackich PAN 2018.
- TROLLOPE, Anthony: *The Prime Minister*. Oxford – New York: Oxford University Press 1983.
- TUAN, Yi-Fu: „Language and the Making of Place: A Narrative-Descriptive Approach“, in *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 81, 4 (Dec 1991), s. 684–696.
- UKRAJINKA, Lesja: „Pysateli-rusyny na Bukovyni“, in *Zibrannja tvoriv u 12 tomach*. Kyjiv: Naukova dumka 1979, sv. 12, s. 273–281.
- VERGILIUS [MARO, Publius]: *Zpěvy pastýřské*. Přel. H. Kurzová. Praha – Litomyšl: Paseka 2004.
- VERHAEREN, Émile: *Les forces tumultueuses*. Paris: Société du Mercure de France 1902.

- VERHAEREN, Émile: *Poésie complète 2: Les Campagnes hallucinées; Les Villes tentaculaires*. Bruxelles: Labor 1997.
- VERHAEREN, Émile: *Básně*. Přel. J. Konůpek a J. Zábrana. Praha: SNKLHU 1962.
- VERLAINE, Paul: *Œuvres complètes I*. Paris: Léon Vanier 1902.
- VERLAINE, Paul: *Parallèlement*. Paris: Léon Vanier 1905.
- VERLAINE, Paul: *Básnické dílo*. Přel. Gustav Franc. Praha: Vyšehrad 2007.
- VERNE, Jules: *Cesta kolem světa za osmdesát dní*. Přel. J. Pospíšil. Praha: SNKLHU 1959.
- VJAZEMSKIJ, Pjotr: „Nočju na železnoj doroge meždu Pragoju i Venuju“, in *Stichotvorenija. Kniga vtoraja*. Moskva: Direct-Media 2012, s. 147–151.
- VRCHLICKÝ, Jaroslav (ed.): *Moderní básníci francouzští*. Přel. J. Vrchlický. Praha: Vilímek 1893.
- WALKER, James; STEPHENSON, Robert; LOCKE, Joseph; BOOTH, Henry: *Report to the Directors of the Liverpool and Manchester Railway, on the Comparative Merits of Locomotive and Fixed Engines, as a Moving Power*. Philadelphia: Carey & Lea 1831.
- WHITMAN, Walt: *Stébla trávy*. Přel. J. Kolář a Z. Urbánek. Praha: Naše vojsko 1956.
- WILHELMER, Lars: *Transit-Orte in der Literatur*. Bielefeld: Transcript 2015.
- WILLIAMS, Raymond: *The Country and the City*. Oxford University Press 1973.
- WILLIAMS, Raymond: *Culture and Society, 1780–1950*. Garden City: Anchor Books, Doubleday & Company 1960.
- WORDSWORTH, William: *The Complete Poetical Works*. Philadelphia: Troutman & Hayes 1851.
- YOUNGMAN, Paul A.: *Black Devil and Iron Angel: The Railway in Nineteenth-century German Realism*. Washington: The Catholic University of America Press 2005.
- YOSHIKAWA, Saeko: „Railways, Tourism and Preservation in the Victorian Lake District: From Wordsworth to Rawnsley“, in HALL, Dewey W.: *Victorian Ecocriticism: The*

*Politics of Place and Early Environmental Justice*. Lanham: Lexington Books 2017, s. 15–32.

ZOLA, Émile: *La Bête humaine*. Paris: Fasquelle 1960.

ZOLA, Émile: *Lidská bestie*. Přel. F. Bíbl. Praha: J. Vilímek 1911.

ZOLA, Émile: *Germinal*. Přel. O. Kunstovný. Praha: Dobrovský 2015.

ZOREVA, Lioubov: *Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum* (diss.). München: LMU 2009.