

Sen o vlaku

Vlak, který v roce 1839 pronikl nevelkým úsekem trati Vídeň – Brno na území Koruny české, o šest let později, jak praví dobový zpravodaj (KOUBEK 1845: 403), dorazil „prudkým během až k patě starého Vítkova“, tj. k samým branám Prahy. Bylo to historické setkání. Praha a vlak: na počátku stojí proti sobě spíše jako dva protivníci, prastaré město dýchající tradicí a moderní stroj: co mohou mít společného?! O půlstoletí později se naopak bude zdát, že Praha srostla s vlakem tak, že je nic už nedokáže rozdělit, sama nakonec vlak připomíná: i ona je v pohybu, snad jenom v neděli se zastavuje, ale i pak je jen načas „ztichlá a zkrotlá jako zastavený vychladlý parostroj“ (SVOBODOVÁ 1895: 121). O půlstoletí později také Březina hledaje metaforu pro osud lidstva vrženého do univerza, nalezne ji v obrazu vlaku řítícího se tmou: „Kam letí tato jízda? Kde se zastaví jednou? / Vířila kola, / v bílých plamenech žhavěly tajemné osy jak slunce, / oblaky jisker pokryly ostrovy duší a zrním svatého ohně / pálily spící...“ (BŘEZINA 1975: 145).

To půlstoletí je vlastně dobou včleňování vlaku do české kultury. Začal být vnímán, prožíván, vplétán do přediva zážitků a zkušeností, stal se tématem jazykové aktivity, předmětem hovoru, obaloval se významy a měnil se z prosté nové „věci“ ve „věc-znak“ jako součást „sémiotického univerza“ či, chceme-li, „sémiosféry“ českého světa minulého století.

Vlak fascinoval: byl vnímán jako pozoruhodné, přímo „zázračné“ zasnoubení nepřátelských, vzájemně se potírajících živlů, „ohně“ a „vody“ („bouřlivý komoň z ohně a vody“ – PFLEGER MORAVSKÝ 1910: 299), jako div mohutné síly zrozené z páry, která do té doby byla ustáleným emblémem nicotnosti a slabosti. Jestliže se doposud *pára* objevovala v souvislostech typu „pouhá pára“, „být jako pára nad hrncem“, „být jen pára a dým“, od půle minulého století čteme stále častěji „hnát parou“, „parou provést“, „půjde to parou“, tj. rychle, naplno, energicky. Vynález parních strojů v dopravě i v průmyslu proměnil páru, „pouhou páru“, v hrdinku 19. století a učinil z ní důstojný předmět básně: „Pára za dnů našich divy tvoří, | parou čas, peníze i život se spoří. | Parou proletíš skrz Němce jeda | deset suverenství z rána do oběda; | navštívití můžeš, páry silou | mořem hnán, kdy libo, v Americe milou...“, píše s humoristickou žoviálností

Čelakovský (ČELAKOVSKÝ 1916: 139). A Karel Vinařický v básni Párostroje mu přitakává: „Jaké divy v této době | z vody pára působí, | o jejížto jindy mdlobě | slýcháváno přísloví! || Páře z vody vypocené | nic se již nevyrovná; | vozy, lodě, mlýny žene | její síla sevřená“ (VINAŘICKÝ 1863: 71). V bouřlivácké generaci májovců stane pak pára přetopeného kotle přímo ve středu dramatické scény jako alegorie mohutné energie sociální (v Mayerově básni V poledne).

To sepětí „síly“ a „slabosti“, jež ztělesňoval „vlak“ a ostatní „parostroje“, jako by symbolizovalo samého člověka. Ten je podobně „pouhou párou“, „třtinou ve větru se klátící“, „prachem“, který se „v prach obrátí“, ale nyní i novodobým titánem otevírajícím nové obzory, tvůrcem světů konajícím zázraky, uskutečňujícím nemožné, božským vládcem, který celou tu nepřemožitelnou sílu parního stroje ovládá jediným stisknutím prstu, jediným hvízdnutím (PFLEGER MORAVSKÝ 1910: 299; VINAŘICKÝ 1863: 71).

Vlak rozhodně nebyl přijímán jako obyčejný vynález, který jen prohlubuje a rozšiřuje dosavadní možnosti dopravní, jaké představoval formanský systém transportu zboží a pošta a s ní spjatá soustava dostavníkové přepravy osobní. Ještě než vlak dospěl k nám, uznává se všeobecně, že „výplyvky drah železných na život společenský budou ohromné“, jak to lakonicky pojmenoval L. Štúr (ŠTÚR 1839: 469). Již v roce 1839 vychází v *Časopise Českého muzea* zásadní stať podepsaná J. E. Purkyněm (PURKYNĚ 1839), která ve dvou pokračováních systematicky zvažuje dopad železnic na budoucnost světa a interpretuje železniční dopravu současně jako komplexní kulturní fenomén, který žádné oblasti společenského života neponechá nedotčené. Rozsáhlý článek je nicméně nepůvodní, vlastně jde jen o adaptovaný překlad německé studie Ludwiga Rellstaba (RELLSTAB 1965: 327–331). Dokonce i zdánlivě příznačná „purkyňovská“ scientistní rétorika spojující železnice s „tajemnou mocí magnetní“ a prorokující, že touto „magnetní čarovnou silou železnodráhy přitáhnou bohatství, pracovitost, mír, vzdělanost, svobodu a mohutnost“ (PURKYNĚ 1839: 214), je jenom překladem výroku německého spisovatele a kritika: „Mit Magnetischer Zaubergewahl werden die Eisenbahnen Reichtum, Kunstfleiß, Frieden, Freiheit und Macht anziehen“ (RELLSTAB 1965: 330). Přesto studie pojmenovala základní body, kolem kterých bude téma vlaku v nejbližších desetiletích v Čechách oscilovat, a zřejmě i formulačně ovlivnila celou následující „rétoriku vlaku“.

Předznamenala také, že i stati orientované odborněji, věcně se pokoušející s fenoménem vlaku a železnice vyrovnat, budou spojovat informační stránku výpovědi s citově vypjatou, patetickou, budou o železnici hovořit nejen jako o technické novince, ale jako o „zázraku“ (i střízlivý Palacký píše např. o „zázračné moci páry“ apod. – PALACKÝ 1871: 236).

Vlak prostě obecně přinášel dotek se sférou vznešeného, asocioval civilizační odkaz antický (ne náhodou je železniční nadjezd označován latinismem viadukt), vyvolával sakrální asociace novozákonní („apoštolové nových idejí“ – ŠMÍDEK 1839b: 60), byl přijímán jako monument a div světa: i prostý jehlan zbudovaný na pražském nádraží z pracovních náradí na oslavu zahájení provozu moravsko-české dráhy připomíná dobovému vnímání „vítězný oblouk“ nebo „pyramidu“ (KOUBEK 1845: 403; ŠIMÁK 1932: 138).

Vlak vyvolává svou výjimečností v život dávné mýty. Přivádí na mysl rozžatou pochodeň Prométheovu (AMERLING 1837: 14), „okřídleného koně“, ale i přízraky z pohádek – je to pro dobového vnímatele „divomocný velikán“, „báchorkovitý obr“ (KOUBEK 1845: 403), „kolos chvátící kupředu“ (PFLEGER MORAVSKÝ 1910: 298), „obluda“, „drak jiskrný“, „drak spoutaný“ (VINAŘICKÝ 1963: 70), tj. člověkem ovládaný, „báječný hadovitý netvor“ (ČECH 1909: 161), „ohnivý pes“ („párostrojové, podobní ohnivým psům v báchorkách lidu našeho sem a tam se honíce, přenášeti budou lidi, výrobky průmyslu a jiskry osvěty“ – RIEGER 1840: 180). Ohromuje svým zvukem – je to „dunící vlak“, „hučící vlak“ (PFLEGER MORAVSKÝ 1859: 58n.), „sopčící parostroj“ (SVĚTLÁ 1882: 271), jeho zjevení provází vždy „hřmot“, „divá vřava“, rachot „hřmících kol“, ale ohromuje i svými světly, která se zdají dramaticky protínat tmu a symbolizují příchod „osvěty“, moderní vyspělé doby.

Pohyb vlaku nebývá proto vnímán a popisován jen jako prostá jízda: „Vlak uháněl bleskorychlým kvapem dále, prorýval skály a pahorky, letěl přes říčky a příkopy, vyrazil na hráze, vždy dále, vždy rychle, jako divoký zjev jiných světův,“ popisuje jeho cestu Pfleger Moravský (PFLEGER MORAVSKÝ 1910: 298). A Hurban líčí své první setkání s ním takto:

Parní vůz se hýbati počínal; najednou pak se rozletěl a hřmícím rachotem co střela se řítit rovinami rozkošnými. Za několik okamžení uletěli sme i živilům; nebo oblakové deštěm obtížení dívali se za námi

rozutěkanými. Kraje, města, vesnice mýjely a tratily se, jak by je někdo čarovnou mocí v jiné byl proměňoval. Ano, vsuktku shledám, myslil sem sám v sobě, že rozum nás k Bohu přímo vede, ku výsosem nebeským vynáší. Zde takovou náramnou tíž, tak dlouhý řad vozů, tak nesčíslné množství lidu, tak nesmírné veliké břímě, rychlostí věternou rve a schvacuje za sebou – bídná pára. Tu hle máme ty staré báchorky a pověsti lidu našeho slovenského o rychlosti veliké Šemíků, Tátošů, Čarodějnic atd. rozumem ve skutečnost uvedené. Božská vida (idea) rychlosti rozumu lidskému svěřená – tu rozumem ztělesněna jest. Jako létá rozum přes šíroširá prostranství promyslu, umění, věd, tvoře neustále nové a nové světy nálezů: tak parostroj, plod a nálezek, letěl s námi polem rakouským, budě v myslí mé myšlénky nadějně o národu mém a člověčenstvu. Kvapem šromotným přeletěli sme Dunaj mostem dlouhým nad ním rozloženým, stanuvše u samé Vídně.

(HURBAN 1841: 11)

Tento typ textů není jen záznamem dojmu z cesty a zážitku rychlosti. Rychlost, vnímaná v počátcích železniční dopravy jako nadlidská, kladla vlak v dobové perspektivě vedle vynálezu telegrafu a elektřiny přímo jako různé, ale svým způsobem rovnomocné podoby zhmotnění ideje pokroku: „my blesk k myšlénkám spřáháme | a noha parou cválá“ (NERUDA 1956: 38). Pohyb, který je přítom s vlakem spínán, má současně svůj cíl a perspektivu. Není to jen prostorový přesun z místa na místo, tam a opět zpátky, který je logicky vepsán do podstaty dopravního systému (citovaná Riegrova vize téžavého pohybu vlaků Evropou je z toho hlediska mezi dobovými výroky výjimkou). Je to mnohem spíše pohyb-vývoj od minulosti k budoucnosti, prostě pohyb „vpřed“. Pomocí vlaku „dál kupředu chvátá lidské plémě“, národové s jeho pomocí uhánějí „parou kupředu“, vlak je obrem, který „střelhbítě kupředu letí“, který „chvátí kupředu“, a proto je „pravý obraz pokroku a svobody“, zvuk jeho koles hučí „Kupředu, kupředu! [...] v uchvácený šumotem sluch“ (KOUBEK 1845: 403; NERUDA 1957: 51; STANKOVSKÝ 1871: 134; PFLEGER MORAVSKÝ 1910: 298).

Zásahem vlaku se zcela proměňuje dosavadní časoprostor, zdá se, jako by „železnicemi vzdálenost přestala“ (NĚMCOVÁ 1952: 171), oceňuje se, jak vlak mění „dálku v blížinu, velikost v malotu, šířkost v úžinu a hodiny v minuty“ (KOUBEK 1859: 156). Teprve železnice přetvářejí – tak se dobovému vnímateli nejednou jeví – Evropu

z hypotézy ve skutečnost tím, jak propojují dosud vzdálená místa kontinentu, sblížují je vzájemně a mění je tak v jediný komunikující celek.

Jakoby díky vlaku „staré hráze mezi zeměmi a národy mizejí vždy více, všechny čeledi, všechna plemena pokolení lidského sblížily se k sobě, dotýkají se a otírají se o sebe vzájemně“ (PALACKÝ 1871: 236), vytváří se tak i duchovní pospolitost intelektuální elity, která se spojuje v „jedno jediné publikum“. Autor tohoto citátu František Palacký na vrub vlaku připisuje také, že „city a myšlenky projevené na jednom konci světa prolítají co nevidět všechny rozličných krajin prostory, a nalezají okamžikem ohlas i soucit aneb odpor u všech národův i všech vrstev společenských“ (PALACKÝ 1873: 179).

Do jisté míry tak mohl vlak svým způsobem i ohrožovat vyhlídky českého národního obrození. Nabízel totiž uvolnění v pohybu obyvatelstva a tedy teoreticky také v pohybu obyvatelstva německy mluvícího do Čech a naopak Čechů do zahraničí, rozhodně přibližoval Prahu nejen k jiným evropským metropolím či k bratrským národům slovanským (jak se rádo zdůrazňovalo), ale také, ba především k Vídni, navíc sama instituce železnice komunikovala v českých zemích vevnitř i navenek v jazyce německém. Karel Havlíček Borovský skutečně komentoval propojení Prahy s Vídní železniční tratí ironickým aforismem, který varoval před přílišným entuziasmem: „Připojili Prahu k Vídni železem – i basta“ (HAVLÍČEK 1986a: 185). Euforie však obecně dominovala, propojení a komunikace národů z českého pohledu předpokládala i přímou českou účast na tomto dialogu. Sílicí centralizace světová, kterou epocha „páry a elektřiny“ přináší, není tehdy spojována jednoznačně s postupným převážením celku nad částí. Podle již zmíněného Palackého, který toto stanovisko vysloveně formuloval jako problém české politiky, je zákonem vesmíru polarita a sblížování, což vždy znamená současně i vzájemné vyhraňování, odstředivost sblížovaných jednotek: „uniforma všehomíra nebyla i nebude nikdy zákonem božím“ (PALACKÝ 1873: 170).

Úspěch vlaku jakožto doklad obrovských proměn ve vědě a technice je vnímán jako úspěch obecně dokumentující schopnosti člověka. Český národně emancipační program je s touto vizí „příběhu člověka“ spojován ochotně jako jeho nedílná součást, jako jedna vývojová linie obecného „pokroku“, při němž se postupně ruší znevolenění člověka člověkem, národu národem ve prospěch jiného modelu vlády a závislosti, totiž modelu panství člověka nad přírodou. Věda

„ve službě člověčenstva“ (SABINA 1849: 40) (i tento pozdější oblíbený slogan se rodil a ustaloval v souvislostech myšlení 19. století) stavěla do služebního postoje vůči „člověku“ a „lidstvu“ i jeho vlastní životní prostředí. Vůči přírodě znamená tak vlak obvykle sílu znásilňující, dravou, ztročující (koleje jako metafora řetězů poutajících zemi, stroj brutálně se vřezávající do krajiny, překonávající odpor přírodních překážek, hlas narušující přírodní ticho, plašící zvěř), vůči člověku je znamením svobody (koleje nepoutají, vyvádějí člověka do volného prostoru, síla parního stroje ho vymaňuje z dosavadních pout a předsudků, hlas lokomotivy je vítězným výkřikem nové doby, která přichází a přináší volnost). Tak například zaznamenává svůj zážitek s vlakem Josef Václav Frič:

Jak mi bylo volno a veselo, když zasednuv ponejprv do pohodlného vagonu, ujížděl jsem parou kupředu! – Ten pískot stroje vítal a provázel mne jak vítězný zvěst pokročilé doby, to v kraji, naproti naší domácí tísní poměrně již svobodném. A dosavad proniká mně každý ten hvizdot co vítězný: „E puor si muove!“ našeho věku, plna ruchu i zápasův. Anot' i v chvílích nejstrašnějších, např. v zamřížované, prkny zabeďněné komůrce vazby své vyšetřovací u Jiříka na Hradčanech, kdy mi ani knihy, ani procházky nepřáno – vztyčil jsem vždy hrdě hlavu, kdykoli zaslechl jsem dálný pískot vlaků v širý svět se rozjíždějících, i vzdmula se mi prsa, jako bych čerstvý vzduch v sebe nahltal, a zvolal jsem někdy v nejtemnější noci: „Hoj, nepřemůžete nás!“

(FRIČ 1957: 169)

Podobně jako Frič vnímají vlak i další, také řeč, kterou vlak promlouvá k Pflégrovi Moravskému, je v tomto ohledu jasná: „Přispějí vlastním přičiněním a svoboda vzejde jako zora, a nové jitro národního života rozklene se po vlasti ujařmeně“ (PFLEGER MORAVSKÝ 1910: 299). Vlak je prostě znamením svobody obecně, tak jak jí rozumělo 19. století po Velké francouzské revoluci, ale i osobně, a u nás – opakujeme – také příslibem osvobození národního.

„Svoboda“, kterou vlak symbolizoval, však nebyla asociálně spojena s krví, byla plodem zápasu duchovní povahy, dobýváním tajemství přírody na straně jedné, jejím „přemáháním“, ale i zápasem na poli osvěty a vzdělání, který vede národ s národem, či přesněji řečeno, v němž národ s národem nekrvavě soutěží na straně druhé. Tato představa v praxi posilovala při formulování národní identity

praktičtější momenty než nostalgické připomínky staré české slávy. Prestiž zbraně, věhlas minulých krvavých bojů (husitství) byl odsouván do pozadí nebo nově interpretován s akcentem na duchovní aspekty husitského hnutí, do popředí se naopak obecně dostával důraz na aspekt účasti na kulturním vývoji lidstva, jeho zdokonalování.

Vlak však rozhodným způsobem vstoupil i do všedního lidského života. Na první pohled by se mohlo zdát, že tu jen prohloubil a rozvinul určité prototypy sociálních kontaktů spjaté s dosavadní tradicí dopravní, vždyť již cestování dostavíkem a systém pošty vytvářely analogické komunikační situace. Nádraží se jistě v leččems podobalo staré poště: je tu kasa, často i hostinec, rytmus určovaný příjezdy a odjezdy dopravního prostředku, ale nyní je tu navíc i telegraf umožňující okamžité spojení na velké vzdálenosti, koleje vedoucí do dálky a po nich se rychle řítící stroj. A ten se opět jen vzdáleně podobá koňskému povozu s jeho ještě přirozeným tempem: parochod „znamená“ představu otevřeného prostoru a nadpřirozenou rychlostí se v něm řítících lidských bytostí. Zdánlivě drobný posun směrem k větší organizovanosti a dynamice dopravy přinášel tak „významově“ změnu zcela zásadní.

Přestože vlaková osobní doprava počítala s existencí tří tříd pasažérů, znamenala navíc jednoznačné prolamování sociálních bariér: na společnou cestu po jediné koleji a v jediném dopravním prostředku se nyní vydávala najednou veliká a sociálně pestrá skupina lidí.

Vlak prudce otevřel možnosti komunikace mezi různorodými společenskými vrstvami a pomáhal tak nepřímou nastolit zcela nové typy syžetu v literatuře. Již v generaci májovců krystalizuje typický příběh z vlaku: ve skupině lidí vzájemně si zcela cizích dojde k nahodilému kontaktu. Často jde o kontakt verbální, o vyprávění, ale nejde pak o žádný hovor „ve stínu lípy“, sousedskou besedu dávno známých a blízkých ani o vpád cizince z vnějšku do uzavřené vesnické komunity, ale důsledně o letmé nahlédnutí do jiného „osudu“ při společném „nadlidsky“ rychlém pohybu prostorem.

Cizí osud se současně objevuje před pohledem pozorovatele ve zkratce, jako překvapující zjevení, nečekaný paradox. Ideální dívka, dokonalá dvojnice Charlotty z Goethova *Utrpení mladého Werthera*, se v povídce Pflagra Moravského Z Berlína do Hamburku ukáže být obyčejnou prostitutkou. Obdobně je tomu v povídkách, črtách i poezii Nerudově: v básni V železničním kupé se pootevře životní

příběh exulantů vracejících se z Kavkazu (NERUDA 1956: 218–221), v povídce *Kassandra z Arabesek* se hrdinova povrchní představa o krásné spolucestující rozplyne odhalením její slepoty, k podobným překvapivým zjištěním dochází v Nerudových *Historkách ze železnice* a jinde (NERUDA 1952: 136–141; 354–365) (srov. HAUSENBLAS 1996: 169–178).

Ale rubem těchto anagnorizí vyhrocených rychlým pohybem vlaku je od počátku vědomí letmosti, prchavosti, ale i povrchnosti kontaktu, k němuž vlak vybízí. Anagnorize, rozpoznání, je ve vlakových příbězích tolik zdůrazněna vlastně právě proto, že rychlost a letmost přeje spíše (máme-li zůstat v terminologickém klíči klasické aristotelovské poetiky) falešnému zdání, hamartii. Jestliže Pflieger Moravský ve své aktovce *Telegram* převedl tradiční postupy komedie omylů pod střechu nádraží, nenašel tu jen prostor módní a divácky přitažlivý, ale i prostor, který svým sepětím s rychlou dopravou a ještě rychlejší telegrafickou komunikací nacházel konvenčnímu principu záměn postav nové, ba téměř existenciální zdůvodnění: vše je jen letmost, prchavost, zdání.

Rychlost totiž současně přináší ztrátu jistot, u ničeho nedovolí se pozdržet: neposkytuje čas na loučení ani na ulpění u důležitého vjemu (jak si stěžuje v jednom svém cestopisném obrázku Němcová – NĚMCOVÁ 1955: 9). S oblibou se v této souvislosti mění v symbol této pomíjivosti, vlakem poodkrývané, kouř, který nad ním stoupá: „všecky dojmy z paměti se vykouří, jak mizí dým parostroje mezi horami, kudy parovlak proletuje“ (PODLIPSKÁ 1878: 39).

Náš výklad se tak vlastně obloukem vrací: stálo-li na počátku sémiotizace vlaku přehodnocení významů tradičně spínaných s párou, pak v motivu kouře, který vystupuje z komínu lokomotivy, na okamžik setrvává v krajině jako jediná stopa po ní a vzápětí se navždy rozplyne, jako by se tyto motivy znovu vracely. Jistě – protiklad „síly“ a „slabosti“ byl v rétorice vlaku tradiční, ale postupně zaznamenáváme, že se mění jeho zorientování. Vychází patetická představa o „slabosti“, která byla učiněna „silou“, se s přivykáním železniční přepravě opět znejednoznačňuje, znovu se začíná prosazovat vědomí, že mocná síla stroje zůstává pouhou „párou“: „I ty železné dráhy – co jsou? Pára! Párou povstaly, párou žijou a párou nesou člověka k smrti“ (KOSMÁK 1876: 476). Letmost dojmů, prchavost mezilidských kontaktů vypovídají opět nejen o síle člověka a jeho technického umu, ale i o jeho vlastní pomíječnosti, která se zdá být

znovu stejného rodu jako pomíjivost „páry“ či „kouře“ nebo „dýmu“ jakožto nestálé stopy po vlaku v krajině.

V průběhu 19. století tak byly vypracovány nejen prostředky patetické „rétoriky“ vlaku, ale rodil se i zcela odlišný, hodnotově jinak budovaný diskurz, který je zásadně korigoval. Mnohé motivy, které byly v průběhu kampaně za zavedení železniční dopravy argumentačně vyvraceny a odvrhovány, se v rámci tohoto paralelního diskurzu znovu vracely. Zvláště literatura sehrála v daném ohledu značnou roli – a zdá se, že i v tom spočívá zčásti její nezastupitelná úloha obecně: vracet námitky popřené z hlediska těch či oněch globálních konceptů znovu na pořad jako otázky aktuální a živé. Jestliže se v patetickém diskurzu hovořilo o přínosu vlaku pro rozšíření obchodu a blahobytu země, literatura hovoří o zbídačených (A. Heyduk: Dřevorubec). Zdůrazňuje-li se obecně úloha vlaku jako velkého mírotvorce, v literatuře se objevují syžety, které vlak spojují s motivem války a nepřímou tak předvídají jeho rozsáhlé vojenské nasazení v blízké budoucnosti (A. Heyduk: Mařík). Paján nad úspěchy techniky je provázen i hlasy skepse: „Ta proslavená moudrost našeho věku vynášla ovšem železnice, parní stroje, chemické, mechanické, magnetické, galvanické spirály [...] kam se ale poděl člověk?“ (KOLÁR 1867: 124). Na pozadí nadšeného zdůrazňování významu vlaku pro spojení národů a přiblížení států a měst se v literatuře uchovával i skeptický pohled na smysluplnost takového „rozšíření“ světa, který proti světoběžnému bloudění Evropou nabízel tradiční hodnoty setrvání uprostřed navykých vazeb a vztahů. Do sporu s vlakem tu dále vstupoval i životní styl hospodské kultury. Humorista Hajniš proti nesmyslné štvanci Evropou nabízí poklidnou pouť od hospody U města Londýna, k hospodě U Paříže, pak U města Hamburku atd. (HAJNIŠ 1841: 33–36), Arbes přichází s bizarním příběhem, ve kterém vypravěč každoročně podniká cestu vlakem do Řezna, aniž město a jeho památky kdykoli spatří, protože cíl své pouti nachází spolehlivě v náhodou, ale jednou provždy zvolené řezenské knajpě (ARBES 1878: 271).

Proti prométheovskému mýtu o moderním člověku zápasícím s přírodou se v onom paralelním diskurzu znovu nastoluje téma původních hodnot přírody, které jsou vlakem ohrožovány. Proti tématu venkova, jehož uzavřenost a zaostalost překonává vlak tím, že přivádí vymoženosti moderního světa, se objevuje jiný obraz: ve své zranitelnosti vlakem ohrožený svět tradičních hodnot. Sledujme

například funkci motivu železnice a vlaku v Raisově próze *Když se připozdívá...*: Scéna, v níž se železnice a její realita vřazuje do tradiční krajiny, je na první pohled harmonická, poklidná („Obzorem, plným slunečného jasná, jednotvárně zněly vysoké zvuky elektrických zvonečků a hučel varhanový akord z telegrafních tyčí [...] Hladké kolejnice zářily modravým třpytem a v dáli měnily se na tenké, napjaté svítící struny“ atd. – RAIS 1918: 84). Kdesi v pozadí však zůstává jasná, byť přímo nevyslovená hrozba. Vlak je prostě poslem nových „mravů“, nového chování, nelítostné agresivity trhu – a svým smírným začleněním do české krajinné scenerie jen oznamuje, že se už dávno Čechy staly jejich obětí. Teprve „sníh když zavál vprostřed zimy | od města tu železnici“ (SLÁDEK 1890: 46), se může venkov na okamžik vrátit ke své původní tváři: k idyle, k podvečerním hovorbům, – ale již jen jako k nenaplnitelné iluzi. Bylo by až příliš jednoduché oba tyto diskurzy z dnešního pohledu zhodnotit a oznámkovat: jeden třeba jako naivně pokrokářský, druhý jako naivně staromilský. Představovaly prostě dvě základní polohy, v nichž se sémióza železnice pohybovala, dvě verze vstřebávání „vlaku“ českým světem.