Michal Špína

Uniwersytet Karola w Pradze
schpina@centrum.cz

DOI: 10.19195/2084-4107.10.10

Železný had v horském lese: *Bitva Olhy Kobyljanské*

V roce 1895, kdy ukrajinská spisovatelka Olha Kobyljanska (1863–1942) vydala povídku *Bitva*,¹ líčící střet železnice s horskou přírodou, bylo na evropském kontinentě jen málo oblastí, které dosud nepokrývala železniční síť. Napojení na železnici už měly i regiony tak odlehlé, jako je Galicie, Peloponés nebo Moldávie, a v západní Evropě, prožívající svůj fin de siècle — anebo belle époque, záleží na úhlu pohledu — byl tento způsob dopravy již několik desítek let domestikován. Průmyslové a hustě osídlené oblasti měly živelné zahušťování železniční sítě z největší části za sebou; už v roce 1850 ostatně básník Joseph von Eichendorff vyjádřil temnou vizi „světa, který vlastně sestává pouze ze železničních stanic“² a krajiny vnímané nanejvýš kaleidoskopicky z okna vlaku.

¹ O. Kobyljanska, *Bitva*, [w:] eadem, *V zelených horách*, Praha 1954, přel. R. Hůlka, s. 143–169. Originální ukrajinský text je dostupný na několika ukrajinských serverech, např. na <http://ukrclassic.com.ua/katalog/k/kobilyanska-olga/272-olga-kobilyanska-bitva> [dostup: 30.01.2016].

² L. Wilhelmer, *Transit-Orte in der Literatur*, Bielefeld 2015, s. 110.

Železnice, tento „největší produktivní čin dějin“ (Werner Sombart)³ anebo „ikona modernity“ (Wojciech Tomasik)⁴, postupně pronikala i do horských oblastí. Hory v inženýrském myšlení stavitelů železnic představovaly v první řadě překážku, kterou je nutno překonat při propojování míst, jež generují přepravní poptávku; mezi taková místa samotné hory zpravidla nepatřily, nepočítáme-li odvoz vytěženého dřeva z horských lesů a teprve vznikající turismus. Výstavba železnic v horských oblastech však budila zájem od samého počátku, neboť právě na této překážce mohla železnice prokázat svou technologickou převahu.

První významnou horskou železnici v celosvětovém měřítku byla Semmeringbahn, železnice překonávající alpské sedlo Semmering jihozápadně od Vídně na cestě to Štýrského Hradce a Terstu, slavnostně otevřená roku 1854. Kulturní historii této trati byly v poslední době věnovány celé svazky a antologie⁵, které ukazují především fascinaci spektakulárními výjevy z rychlého průjezdu horskou krajinou. Wojciech Tomasik tuto fascinaci dokládá na příkladu významného prozaika Józefa Ignacyho Kraszewského (1812–1887)⁶, který po několikátýdenním pobytu ve Vídni pokračoval v cestě směrem do Itálie. Zatímco ještě v pondělí 31. května 1858 zhlédl v divadle inscenaci Verdiho *Rigoletta*, úterý 1. června už strávil ve vlaku, který ráno odjížděl z Vídně do Terstu; spektakulárnost obou zážitků, divadelního i železničního, a skutečnost, že podmínkou obou z nich bylo zakoupení lístku na levnější či dražší sedadlo, vede ke srovnání divadelních výjevů s těmi, které se otevírají cestujícímu při průjezdu přes Alpy; a jsou to spíš tyto druhé výjevy, které upoutaly Kraszewského pozornost.

Semmeringbahn byla ve své době vrcholným projevem techniky, avšak do značné míry kopírovala trasu staré kupecké stezky spojující Vídeň se Štýrskem. Nelze o ní tedy říci, že by pronikala do odlehlých, izolovaných, dříve nepřístupných oblastí; svou roli zde sehrála i blízkost Vídně, jedné z hlavních metropolí tehdejšího světa, pro jejíž obyvatele i návštěvníky se cesta vlakem přes alpský průsmyk rychle stala jednou z atrakcí, srovnatelných například s návštěvou divadla.

* * *

Zcela jinou perspektivu nabízí o necelá čtyři desetiletí později Olha Kobyljanska ve své *Bitvě*. Kobyljanska je jednou z předních postav ukrajinského modernismu, který se snažil odpoutat ukrajinskou literaturu od přílišné služebnosti „národní“ otázky — svá první díla ostatně psala v němčině, mimo jiné proto, že

³ W. Sombart, *Die deutsche Volkswirtschaft, im 19. Jahrhundert und im Anfang des 20. Jahrhunderts*, Berlin 1913, s. 240.

⁴ W. Tomasik, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Toruń 2015, s. 7–18.

⁵ Viz například katalog k výstavě *Faszination Semmeringbahn*, pořádané Technickým muzeem ve Vídni v roce 2004, nebo svazek *Einmal Wien — Triest*, red. G.M. Dienes, B. Schmidt, Neudörfel 2007.

⁶ W. Tomasik, *Semmering 1858*, [w:] *idem, Pociąg do nowoczesności. Szkice kolejowe*, Warszawa 2014, s. 101–116.

„železnice tehdy ještě nejezdily a knihovny nebyly”,⁷ což znamenalo, že ukrajinské či ruské knihy byly v její rodné Bukovině téměř nedostupné; zároveň je však autorkou přiznaně „provinční”, a sice v tom smyslu, že naprostá většina jejího díla se vztahuje ke kraji, odkud pocházela, tedy k oblasti tehdejšího Bukovinského vévodství, nejvýchodnější a nejdlehlší korunní zemi Habsburské monarchie, která je dnes rozdělena mezi Rumunsko a Ukrajinu.

V horách bukovinských Karpat, daleko nejen od Vídně a dalších metropolí, ale i od větších měst jako Lvov, představuje železnice novum ještě na sklonku 19. století. Pro kraje, které tradičně ležely stranou obchodních stezek a hospodářského dění, je příchod železnice citelnějším zásahem a železnice je tu konfrontována jednak s divočíjší přírodou, jednak s archaičtějšími způsoby života než v metropolitních a industriálních oblastech; v zesílené míře to pak platí o izolovaných horských oblastech, jako jsou bukovinské Karpaty, které i v současnosti patří mezi nejlesnatější, a zároveň nejméně hospodářsky rozvinuté regiony Evropy. O to vyhrocenější je „střet přírody s civilizací”, který můžeme v *Bitvě* sledovat.

Ve většině próz Olhy Kobyljanské je věnován značný prostor popisu divoké přírody Karpat s jejími táhlými hřebeny, úzkými údolími, „mořskými oky” a hlavně neobyčejně bujnou, neprostupnou, místy dosud pralesní vegetací. V *Bitvě* se tato příroda stává hlavní jednající postavou (v ukrajinské literatuře poprvé⁸, nicméně *Bitva* svým významem a jedinečností rámeček národní literatury překračuje). Lidské hrdiny v próze nenajdeme; tak jako v mnoha dalších dílech Kobyljanské, je i v *Bitvě* věnována pozornost Huculům, horalům považovaným nejčastěji za subetnikum Ukrajinců; Huculové zde však vystupují jako kolektiv, nikoli jako individuální hrdinové, a jak uvidíme později, splývají s přírodou v jedno. Úvodní pasáže povídky evokují obraz přírody bukovinských Karpat:

Vrch tu stojí vedle vrchu v němž 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)⁹.

Obraz tichých, lidskou aktivitou nedotčených hor je stupňován přirovnáním k chrámu, tedy poněkud paradoxně k výsledku lidské činnosti. Díky tomuto motivu však může povídka vyhrodit kontrast mezi tichou přírodou-chrámem a mezi hlučnou a utilitární civilizací, která do textu vstupuje ve formě železnice, konkretizované zprvu v agresivním zvuku parní píšťaly: „Když hvízd lokomotivy

⁷ O. Kobyljanska, *Pro sebe samu*, [w:] O. Kysilevska-Tkač, *Zbirnyk na pošanu Ol'hy Kobyljanskoji (1893–1942)*, München 1991, s. 18.

⁸ O. Kysilevska-Tkač, *Tam, de narodylasja „Bytva”*, [w:] eadem, *Zbirnyk na pošanu*, s. 79.

⁹ Číslo v závorce odkazuje na stránkování českého vydání *Bitvy*.

po prvé rozťal vzduch údolí, skrytého ve stěnách vrchů, cosi jako blesk projelo staletými stromy na horách” (145).

První konkrétní lidská aktivita, o níž se povídka zmiňuje, je úder dřevorubecské sekery do starého smrku. Pozoruhodným detailem je, že na kmeni starého smrku rostou houby, což ještě více 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). Tato slova představují vyhlášení „bitvy”, jejíž líčení tvoří následující pasáže textu:

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

Nepřátelský sykot, pronikavý, otrásající hvizd oznámil jeho příjezd.

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

Přivezl nepřitele.

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 křemennitou půdou, kluzkým mechem, dotěrným hmyzem. Jak příroda, tak železnice jsou zde antropomorfizovány: stromy vidí a slyší, „bodají do obličeje, trhají vlasy”, lokomotiva „netrpělivě supí”. „Oduševnění” lokomotivy se zde kříží s její mechanickou, strojovou, a tedy neživou povahou. Na takovéto napětí mezi mechaničností a „oživlostí” narážíme u Kobyljanské opakovaně: obecně lze říci, že její huculští a horalští hrdinové mají tendence k určitému panvitalismu (Hucul z povídky *Příroda* přisuzuje duši například hodinkám, mechanickému zařízení *par excellence*¹⁰), zatímco u hrdinů spojených s městem mohou i živé bytosti budít dojem strojovosti (vojenský orchestr v povídce *Mužik* působí dojmem mechanismu a díla „výcviku a násilí”¹¹). Antropomorfní vidění lokomotivy a posléze dalších strojů a náčiní tak odpovídá převládajícímu hledisku, z něhož je obraz bitvy konstruován, tedy hledisku „přírody”.

Násilí invazivní civilizace a její protiklad k organičnosti se projevuje i v dalších obrazech, zejména v osekání větví mladých stromů a v seříznutí kmenů do jednotné délky: civilizace přicházející s železnici je tak ukázána jako nivelizující, unifikující síla, jež potírá jedinečnost, a to násilným způsobem: do „hlav velikánů” jsou zatloukány železné skoby a řetězy je svazují „tak těsně, že se jim železo zařezávalo do těla, s něhož byla sedřena kůže, a místy až vytékala krev” (156). Z některých kmenů je pak stavěna cesta do míst, kam už železnice nedosáhla.

Je nasnadě, že karpatský les bitvy s civilizací prohrává. Rostlé ustupuje vyrobenému. Dřevo podléhá v bitvě se železem — sekýra, skoby, řetězy a nakonec

¹⁰ O. Kobyljanska, *Příroda*, [w:] *eadem*, *V zelených horách*, s. 36.

¹¹ O. Kobyljanska, *Mužik*, [w:] *eadem*, *V zelených horách*, s. 54.

pila, to všechno jsou zařízení zhotovená a vyrobená ze stejného materiálu jako železná dráha. Slovo „železo“ se ostatně v označení železnice ozývá ve většině evropských jazyků. V tradici evropské kulturní imaginace, jejíž kořeny leží již ve starověku, bylo železo spojováno s planetou Mars, a také se stejnojmenným římským bohem, tedy bohem válek a zároveň bohem polních prací. Železo je neušlechtilým, utilitárním kovem: kovem přeměny světa, která může vést k rozkvětu i zkáze, kovem, který se prosazuje na úkor organické přírody — lidského těla, do něhož proniká železná zbraň, půdy, již rozorává železný pluh, stromu, do něhož se zatíná železná sekera.

Tuto 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 prvního pólu dichotomie a přirovnávání k dřevěným kmenům odváženým po železnici. „Když spatřili vlak ponejprv, pokřižovali se a odplivli si stranou. Snad je v tom nečistá síla“ (162). Odmítají se podílet na kácení; 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 podobní těm, kteří spoutáni železnými pouty byli teď odváženi 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 se dohadovat, že opět železnou), a než jsou rozřezány, vidí tyto antropomorfizované kmeny, 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 kulturtrágerů“, jak je v jedné stati jízlivě nazvala Lesja Ukrajinka¹². Proticivilizační ladění není v textech konce 19. století výjimečné; co se však v *Bitvě* říká o železnici? Zejména to, že je předpokladem a zároveň emblémem celého civilizačního pólu, který stojí proti přírodě. Tento „dichotomický strukturální princip“¹³, na jehož přítomnost jsme na několika příkladech naráželi, ostatně není pouze modelem *Bitvy*, ale proniká většinou textů Olhy Kobyljanské. Příroda

¹² L. Ukrajinka, *Pysateli-rusyny na Bukovyni*, [w:] eadem, *Zibrannja tvoriv u 12 tomach*, Kyjiv 1979, t. 12, s. 273–281.

¹³ J.M. Ratych, *Zur dichotomischen Strukturprinzip in Ol'ha Kobyljanska Kleinrussischen Novellen*, [w:] O. Kysilevska-Tkač, *Zbirnyk na pošanu*, s. 106–112.

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 tyto texty organizovány. Protiklad nížiny a hor přitom není jen protikladem geografickým, ale také hodnotovým protikladem „nahore-dole”: výšiny hor jsou zároveň duchovním topos (zde bývá často konstatován vliv Friedricha Nietzsche), výšinou ducha, který se nespokojí s uniformitou a utilitarismem nížin, nebo, máme-li ještě jednou citovat Lesju Ukrajinku, „puzením ins Blaue”¹⁴.

Evidentní protiklad přírody a civilizace v *Bitvě* by však neměl zastřít některé významné odstíny: zatímco například v novele *Příroda* platí, že Huculové jsou „nahore” a měšťané „dole”, v *Bitvě* je situace poněkud komplikovanější a dynamičtější. Její struktura je pozoruhodná mimo jiné z hlediska posloupnosti zobrazovaných míst: na počátku jsou to hory, zprvu nedotčené, poté mýcené; následuje huculská vesnice; po ní přichází nížina s pilou (potažmo daleké kraje, kam má být dřevo exportováno); a v závěru vidíme tytéž hory jako na počátku, ovšem již holé a zpustošené. V *Bitvě* už tedy Huculové nejsou nahore, ale uprostřed: dosud jsou podobní horským stromům, ale s příchodem železnice, která už protíná jejich ves, byli nuceně postaveni mezi přírodu a civilizaci, dřevo a železo, mezi archaický způsob života a „hadí jed” civilizace, a právě tato okolnost dodává povídce na dramatičnosti. Motiv hada, který se v textu opakovaně objevuje, je odedávna silně symbolicky zatížen: had tradičně představoval sílu a energii v její ambivalenci¹⁵ — tedy sílu tvůrčí i destruktivní, ale také svádění, které v biblickém příběhu vede k požití zakázaného plodu a vyhnání z ráje. Železnice v *Bitvě* prolomila původní hranici civilizované nížiny a divokých hor: Huculové ve svém přírodním „ráji” jsou tak s železnicí konfrontováni nejen jakožto se zkázou, ale také jakožto s poznáním širších okrásků světa a komplexnějšího života.

Otevřený osud původního společenství Huculů tak můžeme označit za druhé centrální téma povídky. *Bitva* mezi přírodou a civilizací proběhla a civilizace protentokrát zvítězila; samotní Huculové tak v závěru textu stojí před svou vlastní, vnitřní bitvou, která rozhodne o budoucím životě této donedávna izolované komunity.

* * *

Přestože *Bitva* přesahuje regionální diskurs Bukoviny a východní Haliče a byla poměrně vřele přijímána nejen ukrajinskou literární kritikou, představuje zároveň jeden z hlasů ve značně heterogenním poli, v němž byly konstruovány regionální identity. Způsob pojmání železnice byl ve své době jedním z prvků, na němž lze tuto heterogenost dobře sledovat, a jestliže se Kobyljanska pokouší o přijetí „hlediska přírody”, o „mluvení jejím jménem”, mnoha dalším autorům

¹⁴ L. Ukrajinka, *op. cit.*, s. 278. Viz též H. Kobryč, *Zachid, Pol'sa, Rosija v literaturno-krytyčnomu dyskursi rannoho ukrajins'koho modernizmu*, Poznaň 2010, s. 60–65.

¹⁵ *Serpiente*, [heslo w:] J.E. Cirlot, *Diccionario de símbolos*, Barcelona 1992, s. 407–410.

bylo toto pojetí cizí a psali naopak z pozice nositelů civilizace. Totéž pochopitelně platí i pro literární zájem o huculské etnikum.

Bukovina a přilehlá část Haliče konce 19. století byla velmi různorodým územím, kde probíhal kontakt mezi kulturou ukrajinskou, německou, polskou, židovskou a rumunskou, a kde vedle téměř neporušených horských lesů byla také rychle rostoucí města, zejména významné regionální středisko Černovice (Czernewitz, dnes Černivci). V přilehlé východní části někdejší Haliče (pod níž dříve Bukovina spadala) byla už okolo roku 1850 zahájena těžba ropy, a ještě dříve, než do oblasti vedla železnice, svítilo se haličským petrolejem na Severním nádraží ve Vídni (Nordbahnhof Severní dráhy císaře Ferdinanda)¹⁶. Železniční trať ze Lvova do Černovic byla postavena soukromou společností vídeňského magnáta Ofenheima a otevřena v roce 1866, čímž byla i nejdlejší část Předlitavska spojena s Vídní, a další odbočné tratě postupně pronikaly také do hor. Pomalu, ale jistě se tak vedle hospodářského zájmu objevuje také turistický zájem o Karpaty a etnografický zájem o Huculy; na konci 19. století už byly pořádány etnografické výstavy, vydávány průvodce, budována turistická infrastruktura: hermetičnost regionu byla prolomena¹⁷ a ti, kdo přijíždějí do oblasti z jiných krajů, často na rozdíl od Kobyljanské přijímají železnici (byť nově vystavěnou) zkrátka jako danost, nikoli jako zásah cizorodé entity. Polský publicista Tadeusz Smarzewski tak na svém výletě do kraje Huculů v roce 1899 už nevidí železnici, která vtrhla do jejich hájemství, ale naopak „všechny ty osady rozeseť podél trati z Deljatyna na uherskou hranici” — jako by zde železnice byla dřív než řečené osady —, a na otázku, čeho je jim třeba, si sám odpovídá: „Je jim třeba především toho, čeho je třeba celé Haliči [...], je třeba probudit v sobě ducha kupecké výdělečnosti”¹⁸.

Specifičnost přístupu Olhy Kobyljanské může vyniknout také na základě letmého srovnání s některými texty německojazyčného bukovinského autora Karla Emila Franzose (1848–1904), který se ve své době proslavil především jakožto autor spisu s názvem *Aus Halb-Asien* (1876); v tomto textu, který ve své době dosáhl obrovské popularity a byl přeložen do několika jazyků, podává jakousi satirickou etnografickou reportáž o „zaostalých poměrech” v Haliči, Bukovině, Rumunsku a jižním Rusku; Franzos, spisovatel a publicista židovského původu, který se ztotožňoval s dobovým německým liberalismem, tak přijímá koloniálně-šovinistické hledisko, podle něhož je „poloviční Asii” vše, co je východně od Německa, kromě německých enkláv, jakou byla právě Bukovina. Tuto politicko-geografickou vizi ilustruje prostřednictvím popisu jízdy vlakem z Vídně přes „poloasijský” Krakov a Lvov do Černovic v „evropské” Bukovině; je pravda, že Halič i Bukovina měly ještě na konci 19. století například velmi nízkou míru

¹⁶ I. Röska-Rydel, *Deutsche Geschichte im Osten Europas: Galizien, Bukowina, Moldau*, Berlin 1999, s. 110.

¹⁷ J. Choroszy, *Huculszczyna w literaturze polskiej*, Wrocław 1991, s. 100. Na následujících stranách píše autor též o sociálních a ekologických následcích této skutečnosti.

¹⁸ Cit. [w:] *ibidem*, s. 109.

gramotnosti, nicméně pro Franzose jsou na jeho cestě měřítkem „evropskosti“ i takové jevy jako míra bělosti ubrusů¹⁹.

Pro Franzose jsou železnice v Haliči a Bukovině nositelem kýžené modernizace; v jeho prózách, které se svým pojetím mnohdy blíží etnografickým případovým studiím, je však patrné vědomí radikálnosti a hlubokých následků příchodu železnic do kraje, jehož obraz se snažil zprostředkovat. Hned dvě z těchto próz — román *Ein Kampf um's Recht* (Boj o spravedlnost, Vratislav 1882)²⁰ a novela *Leib Weihnachtskuchen und sein Kind* (Leib Weihnachtskuchen a jeho dítě, Berlín 1896) začínají pohledem z okna vlaku na trati ze Lvova do Černovic. Vedle toho, že jde o rozšířený topos úvodů narativních textů, zde musíme vzít v úvahu ještě jeden aspekt: Franzos píše z výspy německého kulturního prostoru pro vzdálené metropolitní publikum (jeho díla vycházela spíše v Německé říši než v Rakousku) a popisovaný výhled z okna vlaku, který přijíždí od západu, vychází tomuto publiku vstříc:

Ten, kdo jede ve vagóně od Lvova k Černovicím, může snadno upadnout v pokušení považovat Halič za méně zalidněnou, než ve skutečnosti je. Míle a míle pustých plání nebo nevalné půdy, několik chatrčí v dáli, ale zřídka velká vesnice. Jinde může cestující z polohy chatrčí a tvaru sadů poznat, jak surově tudy byla železnice provedena. Zde je tomu tak jen na jednom místě: kde železný oř [...] spěchá dále na jihovýchod. Na pravé straně tu člověk vidí nemalý statek, stojící šikmo vůči kolejím, a vlevo veliký ovocný sad. Tady železná dráha (eiserne Strang) rozřízla vzkvétající usedlost vedví²¹.

Citovaná pasáž otevírá prózu *Leib Weihnachtskuchen a jeho dítě*, která vyšla jen rok po *Bitvě Olhy Kobyljanské*; i tento text zobrazuje bitvu svého druhu, totiž spor mezi ukrajinským sedlákem, jehož pozemek byl má být rozdělen, a místním Židem, který stavbu prosazuje. Je to ovšem mezilidský spor probíhající v rámci civilizace, ve kterém příroda jakožto samostatná doména nemá slovo.

Franzos se nezastavuje u fascinovaného pohledu z okna vlaku, jak bychom mohli pozorovat u prvních autorů projíždějících novou tratí přes alpský průsmyk Semmering; zůstává však představitelem antropocentrického pohledu na svět, typického pro realismus, zatímco Olha Kobyljanska konfrontuje čtenáře s mizející jinakostí přírody a jejích „necivilizovaných“ obyvatel²². Vidíme zde tedy dva

¹⁹ Srov. K. Scharr, *Die Landschaft Bukowina: das Werden einer Region an der Peripherie 1774–1918*, Wien-Köln-Weimar 2010, s. 82–83.

²⁰ Srov. M. Klačnska, *Die Funktionen der galizischen Landschaft in den Werken von Leopold von Sacher-Masoch, Karl Emil Franzos und Joseph Roth*, [w:] *Funktion von Natur und Landschaft in der Österreichischen Literatur — Nature et paysages: un enjeu autrichien*, red. R. Battiston-Zuliani, Bern 2004, s. 59–60.

²¹ K.E. Franzos, *Leib Weihnachtskuchen und sein Kind*, Berlín 1896, s. 1.

²² K. realistickému a romantickému antropocentrismu a antropomorfismu srov. článek Smirnova a Döringové- Smirnovové, *K sémantice ruského realismu*, „Česká literatura“ 43, č. 2, 1995, s. 160 n.

zcela odlišné literární přístupy k fenoménu pronikání železnic a modernity do jedné z periferních, ale kulturně velmi plodných oblastí Evropy.

An iron snake in a highland forest: Olha Kobylianska's *The Battle*

Summary

The article is devoted to Olha Kobylianska's story *The Battle* (1895), which focuses on the introduction of railways into the Carpathian landscape (Bukovina). While in metropolitan areas and economically advanced regions of Europe railways became a "natural" element of the landscape at the turn of the 20th century, in distant mountain regions railways constituted an alien and invasive element. In the main part of the article the author examines the motif of the opposition between nature and civilisation. In addition, the author explores the cultural symbolism and opposing meanings of iron and trees. Thus what emerges as the central motif of the story is the fate of the Hutsuls as an ethnic group living in the highlands in the context of the opposition indicated above. The originality of Kobylianska's story lies in the fact that nature becomes its main protagonist. In the last part of the article the author embarks on a comparative confrontation between *The Battle* and Karl Emil Franzos' German-language prose.

Keywords: Ukraine, Carpathians, novel, progress of civilisation