

M. Hrdina, K. Piorecká, E. Bendová (eds.): Pochopit vteřinu. Prožívání času v české kultuře 19. století

Literarky.cz, 13. 2. 2019

Kniha přináší příspěvky k 38. ročníku plzeňského mezioborového sympozia (22.–24. 2. 2018), věnovaného tématu času v životě člověka a společnosti „dlouhého“ 19. století.

Autoři jednotlivých studií věnují pozornost jak prožívání a vnímání času z pohledu různých společenských vrstev – aristokracie i neprivilegovaného obyvatelstva venkova a měst –, tak i různým významům či hodnotám přisuzovaným času minulému, přítomnému i budoucímu. Čas a jeho sledování zejména v pracovní sféře jsou zde nahlíženy jako účinné prostředky disciplinace, uměnovědné příspěvky však představují i rozmanité projevy snahy člověka 19. století vymanit se z diktátu přesně odměřovaného času.

Ukázka z knihy:

INDUSTRIALIZACE VENKOVSKÉHO ČASU (1842–1861)

JAN PEZDA

Katedra historie Filozofické fakulty Ostravské univerzity

Čas mechanických hodin, čas železnice

Když v roce 1934 Lewis Mumford zveřejnil své přelomové dílo *Technics and Civilization*, zvedl ze židle nejednoho znalce dopadů novodobých technologických změn na lidstvo. Opřen o předchozí tradici evropského bádání zároveň s hravostí zpochybnil kanonické práce předních historiků a ekonomů tehdejších let. Ve vyčerpaných popisech souvislostí mezi zdokonalenými motory a efektivitou výroby i v setrvačném velebení stále svižnějších lokomotiv s jejich vlivem na hospodářský růst postrádal komplexnější vystižení vztahu techniky a lidského chování. Domníval se, že nový technologický návrh byl vždy výrazem dynamického vztahu mezi vnějším a vnitřním světem lidské existence. Nejoslnivější vynálezy coby produkty ryzí racionality byly podle něho vždy ve své vnější praktičnosti zároveň projevem hlubších spirituálních či estetických potřeb a výrazem odvěkého sepětí člověka s přírodou. Svět technických novinek pak obratem vyvolával dalekosáhlou kreativní odezvu v lidském vědomí, která přivodila změny v jazyce, symbolice, rituálech i jednání. Aby Mumford překonal strohost kauzálního výkladu o nepřetržitě materiálním pokroku zosobněném plytkým konceptem „homo faber“, začal kroužit pohledem v hlubokém středověku a v takových oblastech lidské kultivace, jež s technologickou inovací na první pohled nijak nesouvisí.

Jedním z nejpamátnejších momentů v knize je Mumfordovo líčení příběhu benediktinských mnichů a jejich prvních jednoduchých hodin uvnitř klášterních zdí, kde pro zahálku, nepravidelnost a bludné potácení nebylo místa. Od smělého tvrzení, že klášter, kde hodiny uvedly v časový soulad dobu práce s dobou k modlitbě, vnesl do lidské činnosti časový pořádek, pravidelný kolektivní rytmus a strojní tempo, byl už jen krok ke kacířské myšlence, že „nikoliv parní stroj, ale mechanické hodiny jsou klíčem k pochopení moderního průmyslového věku. Na každém stupni jeho vývoje byly hodiny nápadným prvkem a typickým příkladem stroje: dodnes není žádný jiný stroj tak všudypřítomný. [...]

Pro měřitelné množství energie, pro možnou automatizaci a konečně kvůli výsledku své práce – přesnému času jsou hodiny ukázkovým strojem moderní techniky. V každém období si udržely vedoucí postavení a jsou vzorem preciznosti, o kterou ostatní stroje usilují“¹.

První nasazení Newcomenova atmosférického parního stroje v dolech okolo Newcastlu a pozdější revoluční mechanické spojení parního stroje, dvojkolí a kolejnic, které stvořilo ansámbl, jehož pohybový aparát se vymanil z pout přírodních zákonitostí, tak tvoří pouhou jednu z mnoha kapitol dodnes neukončeného příběhu o čase, pohybu a zrychlování. Jak ukázal Wolfgang Schivelbusch, parostrojní železnice svou nezávislostí na povětrnostních

vlivech a takřka nevyčerpateľnou energií, ale i rychlým, plynulým a rovnoměrným pohybem opanovala prostor a později i čas způsobem, který do té doby neměl obdoby.²

Henry David Thoreau se během své kvazipoustevnícké životní epizody strávené na lesní samotě poblíž novoanglického Concordu, kam se na dvě léta uchýlil v roce 1845, stal bdělým pozorovatelem civilizačního pokroku, který s odstupem a obrazotvornou argumentací zachytil. V jednom z jeho bystrých postřehů, které jazykově vycházejí z osobního prožitku, lze číst: „Naše vynálezy bývají často jen hezkými hračkami, jež odvracejí naši pozornost od věcí vážných. Jsou to jen zlepšené prostředky k nezlepšenému cíli, k cíli, k němuž se už beztak příliš snadno dospělo: jako je například železnice vedoucí do Bostonu nebo do New Yorku. S ohromným spěchem zřizujeme magnetický telegraf z Maine do Texasu, ale Maine a Texas nemají možná nic tak důležitého, co by si potřebovaly sdělovat. [...] Horlivě se snažíme podhrabat se pod Atlantikem a přiblížit starý svět o několik týdnů k novému; ale první zpráva, která tudy pronikne k rozdychtěným americkým uším, bude možná o tom, že princezna Adelaide má černý kašel. [...] Odjezdy a příjezdy vlaků jsou dnes pro zdejší obce vrcholnými předěly dne. Přijíždějí a odjíždějí tak pravidelně a přesně a jejich hvizd je slyšet tak daleko, že si farmáři podle nich nařizují hodinky, a tak jediná dobře vedená instituce ovládá chod celého kraje. Nejsou lidé o něco dochvilnější od té doby, co byla vynalezena železnice? Nemluví a nemyslí na nádražích rychleji než předtím na zastávkách dostavníků?“³

Jde o ukázkovou ilustraci rozpínavosti vlakové dopravy, která svou železnou pravidelností strhává okolí a zpovzdálí diriguje zrychlené životní tempo obyvatel nejen měst, ale i venkova. Železnice však nevedla k rutinizaci zcela nového časového rytmu. Čas valné většiny městského obyvatelstva byl tehdy již „zindustrializován“ tikotem mechanických hodin, které se začaly v hojné míře objevovat v měšťanských domácnostech koncem 18. století. Dráha však přispěla k unifikaci různých lokálních časových norem, které dosud působily souběžně a zcela nezávisle na sobě. Nejprve byl sjednocen čas na tratích jednotlivých drážních společností, záhy nato se železničnímu času začaly přizpůsobovat i ručičky hodinových strojků rozmístěných v okolí, od kapesních hodinek přihlížejících usedlíků přes domácí stolní hodiny či městské věžní hodiny až po veřejné „hlavní hodiny“, instalované od šedesátých let 19. století. Hvizd parní píšťaly si tak „pouze“ ukáznil okolní časy mechanických hodin, kterým se biologický rytmus lidí již dlouho předtím podřizoval.⁴

Genealogie kapesních hodinek

I když se stále přesnější měření času dočkalo ocenění až v 19. století ve vleku industrializace, stoupajícího blahobytu a aktivních komerčních metod, kdy se času podvolil osobní život, práce a obecně plánování dne, příznivé podmínky pro tento vývoj se zrodily již dříve.

Přesnost hodin se citelně zvýšila v průběhu 18. století. Poté, co se technické vylepšení, umělecký vzhled a reprezentativní funkce soustředila na velké hodiny, zahrnula tato proměna postupně také kapesní hodinky, které byly stále výkonnější, placatější a dekorativnější. Vedle praktické kontroly času sloužily také k ozdobě těla, podobně jako brož, prsten či náušnice. Stejně jako u knoflíků, dýk, dalekohledů nebo vějířů splynuly v jedno praktická funkce, technická důmyslnost a koketní snaha upoutat pozornost ve společnosti. Snížení výrobních nákladů na konci 18. století pak umožnilo rozšíření rozpustilého zálibení v drobném hodinovém strojků i mimo dvorský život a svět šlechty či zámožných měšťanů. Snaze vystavit svou chloubu co nejnápadněji pak odpovídala i zvyklost nosit hodinky na opasku či na řetízku u vesty, nezářka společně s hodinovým klíčkem ze zlata, stříbra, oceli nebo topazu, někdy s lahvičkou parfému, jindy s malým pečidlem se jménem nebo erbem. Šlo o časy, kdy se hodinky zapsaly do lidového povědomí jako symbolická hodnota, která byla výrazem blahobytu, pokrokovosti a mužské důstojnosti i cti. Zrodily se tak předpoklady – nejprve ve Švýcarsku a jižním Německu – pro rozkvět jejich masové průmyslové velkovýroby po roce 1850.5

Dalekosáhlejší následky než vyšší přesnost hodin měla jejich prudká expanze coby důsledek zavádění hromadné tovární výroby, štěpení pracovního procesu a zlevňování. Zásadní roli v přesunutí pozornosti od stojacích a nástěnných hodin ke kapesním hodinkám sehrávaly i stoupající požadavky na synchronizaci a informovanost o čase s ohledem k již zmíněné železniční dopravě, ale také naléhavý požadavek stále rychlejšího chodu výroby a pracovního tempa.⁶ Čas se stal během druhé poloviny 19. století nejúčinnějším nástrojem

společenského dohledu, kontroly a organizace, který umožňuje optimalizaci pracovního výkonu zcela v duchu rčení „čas jsou peníze“. Operační princip vědeckého řízení moderní výroby je dodnes zaměřen na projektování takového způsobu práce, který umožňuje provádět vytyčené úkony stále rychleji a zároveň odstranit neproduktivní, jalový a prázdný čili ztracený čas na nejnižší možné minimum. Vrcholným nástrojem disciplinace a kontroly pracovníka závaznou a jednotnou časovou normou a současně výrazem instrumentalizace člověka coby zaměnitelné výrobní součástky se pak staly píchací hodiny zavedené koncem osmdesátých let 19. století.⁷ Rytmu tovární výroby s její úzkou funkční specializací dělníků, která degradovala řemeslnou práci a její živelnou podobu odsunula na periferii výroby, bylo tou dobou přizpůsobeno i životní tempo ostatních obyvatel měst. Stereotypy řízeného pracovního chování pronikaly do všech oblastí městského života a jeho rytmus se stal odrazem industriálních provozních standardů továrního podniku. Město se tak stávalo továrnou svého druhu, protkanou předivem časoměry hodinek, běžných domácích hodin, nádražních hodin a „normálních hodin“ na náměstích či křižovatkách, stejně jako hodin na bránách či v halách závodů, ve veřejných budovách a kancelářích všeho druhu či vývěsních hodin na zdech krámů a konečně i starých věžních hodin se zvonem konkurujícím tovární siréně.

(...)

1/ LEWIS MUMFORD, *Technics and Civilization*, Chicago 2010, s. 12–18.

2/ Původně cizorodý živel, který svým plně mechanizovaným pohybem vyvolával démonické představy a patologické změny ve vnímání prostoru, času a rychlosti, během let zdomácněl. To, co se zprvu jeví jako škodlivě rychlé, co vzbuzovalo strach z vykolejení a kolize umocněný neurotickými stavy z pocitu pasivního pohybu, se ustavilo jako nový psycho-technologický standard. Mechanický pohon vlakové soupravy s jejím plynulým a hladkým chodem přivedl cestující z kodrcajících dostavníků, které kopírují každou terénní nerovnost, k moderní zkušenosti „zániku prostoru“ (Raumvernichtung). Pasažér vlaku neschopen jakékoliv regulace rychlosti byl ve své nepohyblivosti zcela odstřižen od smyslového prožívání pohybu vagonu vpřed a odsouzen k pasivnímu sledování ubíhající krajiny za oknem svého kupé. Tzv. „časoprostorovou kompresi“ pak počátkem 20. století povýšily o další stupeň letecká doprava a automobily. Pokud někdo doslova letí, oproštuje se zcela od topografického prostoru života a od zemského povrchu – prostor je pro něj jen abstraktní vzdálenost, prázdná kategorie, měřená délkou letového času. Moderní pasažér vlaku či letadla musí stihnout odlety a přípoje. Nebojuje s překážkami prostoru, bojuje s časem. WOLFGANG SCHIVELBUSCH, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, Oakland 2014, s. 16–44, 159–161. – HARTMUT ROSA, *Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*, Frankfurt am Main 2012, s. 140–142, 163–166, 438.

3/ HENRY DAVID THOREAU, *Walden aneb Život v lesích* (přeložil Josef Schwarz), Praha 2006, s. 49, 108. Kritický osten vůči technologickým novinkám je pouze zdánlivý. U Thoreaua i dalších transcendentalistů sloužil emblém stroje, zejména pak železnice, coby „inkarnace průmyslové revoluce“, k duchaplným parodiím a břitké ironii. V Evropě nevídaná harmonie venkova a měst, průmyslu a panenské přírody, techniky a divočiny tvořila v Americe páteř nové kulturní identity. Symbolika železnice se přitom chopila kolektivního vědomí a imaginace Američanů již během třicátých let. Reprezentace lokomotivy uhánějící na západ po předem položených kolejích skrz divokou krajinu byla připomínkou nezvratného směřování lidstva cestou trvalého pokroku a byla odvržením evropských postojů a forem společenské organizace. K tomu podrobně LEO MARX, *The Machine in the Garden. Technology and the Pastoral Ideal in America*, Oxford 2000, s. 190–193, 238, 242–253.

4/ V roce 1848 byl čas Královské greenwickské observatoře standardizován jako čas platný na všech anglických železničních linkách. Zprvu jej rozvážely samotné vlaky, po roce 1852 pak signály telegrafu. S houstnoucí sítí drah, která pokrývala stále více regionů, se během druhé poloviny 19. století stal nesoulad mezi železničním časem a mnohočasným různými lokalitami podél tratí neudržitelný. Zavést jednotný celostátní čas sjednocením železničního času (tehdy již zónového) s časy jednotlivých sídlišť se povedlo v Anglii roku 1880, v Habsburské monarchii pak v roce 1893. SCHIVELBUSCH (pozn. 1), s. 43–44. – MILAN HLAVAČKA, *Superstroj 19. století a nová organizace času, prostoru a společnosti*, in: TAŽÁNA PETRASOVÁ – PAVLA MACHALÍKOVÁ (edd.), *Člověk a stroj v české kultuře 19. století. Sborník příspěvků z 32. ročníku symposia k problematice 19. století*. Plzeň, 23.–25. února 2012, Praha 2013, s. 121–125.

5/ RUDOLF WENDORFF, *Zeit und Kultur. Geschichte des Zeitbewußtseins in Europa*, Opladen 1980, s. 266–270.

6/ Ibidem, s. 428–429.

7/ K nim viz příspěvek Milana Hlavačky *Kontrolovaný čas* v tomto svazku.

Nakladatelství Academia, Praha, 2019, brož., 380 stran.

Zdroj:

<http://literarky.cz/literatura/cteni/27821-m-hrdina-k-piorecka-e-bendova-eds-pochopit-vteinu-proivani-asu-v-eske-kultue-19-stoleti>