

Lev Nikolajevič Tolstoj (1828 – 1910): Anna Karenina (1875 – 1877)

I. Beletristický text:

A. Literární druh a žánr, literárněhistorický kontext, umělecký směr / tvůrčí skupina, údaje o autorovi ve vztahu k dílu;

B. 1. Doba a místo (děje);

2. Kompozice;

3. Hlavní postavy a jejich charakteristika;

4. Námět, témata, hlavní motivy;

C. Jazykové zvláštnosti a kulturní souvislosti;

Ozvalo se zvonění, kolem přešli nějací mladí muži, ohyzdní a drzí. Chvátili, ale přitom dávali pozor, jaký budí dojem. Čekárnou přešel i Petr ve své livreji a botkách, s tupým živočišným obličejem, a přistoupil k Anně, aby ji doprovodil k vozu. Povykující muži ztichli, když šla kolem po nástupišti, a jeden cosi zašeptal druhému, jistě nějakou ohavnost. Anna vystoupila na vysoké stupátko a usedla sama v kupé na pérované sedadlo, kdysi bílé, teď už zašpiněné. (...)

Manželská dvojice se posadila naproti. Pozorně, třeba nenápadně si prohlíželi Anniny šaty. Oba se jí hnusili. muž se zeptal, zda dovolí, aby si zakouřil, patrně nikoli proto, aby kouřil, ale aby s ní mohl navázat rozhovor. Když dostal svolení, dal se s manželkou francouzsky do řeči o tom, že mu ani tolik nejde o kouření, jako má chuť si popovídat. Pitvořili se a mluvili hlouposti jen proto, aby je Anna slyšela. Jasně viděla, jak má jeden druhého až po krk a jak se nenávidí. Však takové ubohé zrůdy nemohly než vzbudit nenávisť. (...)

„Proto byl člověku dán rozum, aby se zbavil toho, co ho trápí,“ pravila dáma francouzsky, zřejmě spokojena se svou frází.

Ta slova byla Anně odpovědí na její myšlenku. Zbavit se svého trápení, opakovala si.

Když vlak vjel do stanice, vystoupila Anna s hloučkem ostatních cestujících, a vyhýbajíc se jim jako malomocným, zůstala stát na nástupišti a usilovně vzpomínala, proč sem přijela a co chtěla udělat. (...) Vzpomněla si, že chtěla jet dál, nebude-li zde mít odpověď. Proto zastavila jednoho z nosičů a tázala se, zda tu není kočí s dopisem pro hraběte Vronského.

„Hrabě Vronskij? Před chvílkou tu byl jejich kočár. Jeli naproti kněžně Sorokinové a slečně dceři. A jak vypadá ten kočí?“ (...) ...

Veselý kočí Michajla v parádním modrém kabátě... přistoupil k ní a podal jí psaní. Otevřela je a srdce se jí sevřelo, ještě než dočetla.

„Je mi velice líto, že mě dopis nezastihl. Vráťím se v deset hodin,“ nedbalým písmem psal Vronskij.

Tak! To se dalo čekat! Anna se zlostně ušklíbala. (...) A vtom si vzpomněla na člověka, kterého přešel 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. Dívala se na spodek vozů, na šrouby, řetězy a vysoká litinová kola prvního vozu, zvolna se valícího, a snažila se odhadnout střed mezi předními a zadními koly i okamžik, kdy bude ten střed proti ní.

II. Nebeletristický text:

A. Funkční styl, obsah, účel, vztah k prvnímu textu;

B. Jazykové apod. zvláštnosti.

Proč je železnice skromnou popelkou?

Když se 15. září 1825 za účasti legendární Stephensonovy lokomotivy Rocket zahajoval provoz na první parostrojní železnici světa, Liverpool and Manchester Railway, byla to slavná a dodnes připomínaná událost.

Optimistům oponovaly starostlivé hlasy varující, že železnice zcela rozvrátí společenský řád, protože si bude moci každý jet, kam chce. Také existovala vážná obava, že se revolucionáři, volnomyšlenkáři a podobné podezřelé živly budou moci najednou svobodně pohybovat po celé zemi a šířit své podvratné myšlenky. Praktici a tehdy nepočtení technici předpovídali podstatné zlepšení úrovně dopravy, technický pokrok a zvýšení blahobytu celé společnosti. Podnikaví lidé se zase těšili na možnost výhodných investic do stavby a provozu železnic i návazných oborů.

Producenti zboží očekávali podstatné usnadnění dopravy surovin a rozšíření trhů pro své výrobky. Začínající průmyslová revoluce se mohla rozběhnout na plné obrátky.

Zrodila se tak železnice, a svět se změnil.

V České republice držela v roce 2013 osobní železniční doprava podle oficiálních statistik podíl na celkových přepravních výkonech jen 7 %. Veškerá veřejná doprava včetně autobusů, MHD a letecké dopravy však dosahuje stále solidních 40 %, zatímco nákladní železniční doprava si udržuje podíl 20 %. Často při svých cestách po železnici přemýšlím, proč je ohromný potenciál železniční dopravy tak málo využitý.