

Transnacionální obrat?

Nové trendy v konceptu světových/evropských dějin a jejich aplikace při studiu dějin technologií

JIŘÍ JANÁČ

Transnational turn-over? New trends in the concept of world/European history and their application at the history of technology studies.

History based largely on artificial interpretations from a unified national point of view has become the target of increasingly systematic criticism. The limitations of a dominant national perspective surfaced in discussions of processes that are not detectable at the level of national state or that are overshadowed by hegemonic national discourse. The history of technology clearly belongs to the historical sub-disciplines in which, to certain degree, a transnational perspective is inherent by definition.

Key words: history • transnational • technology • infrastructure • Europe • tensions of Europe

„Vzor ciziny působil do všech stránek života a do všech projevů jeho, tvořil podle kulturních period nové a nové situace a formy, od polního nářadí sedláckova až do myšlenky reformátora náboženského či vůdce politického nebo do vise básníkoví... kerátce všechen [český – národní : pozn. aut.] život hmotný, společenský i duchovní je jen formou nebo přímo kusem pokroku západoevropského, tak tomu bylo v podstatě i v stoletích minulých.¹

Takto vyjádřil roku 1928 Josef Pekař ve zkratce vlastní koncepci smyslu českých dějin.² V několika větách shrnul svůj empirický pohled, formulovaný v protikladu k idealistické masarykovské koncepci. Z určitého pohledu jsou si však oba soupeřící pohledy na českou minulost podobné – ani Pekař ani jeho odpůrci v diskusi neproblematizovali kategorii národa, který pro ně představoval jakousi transcendentální, věčnou a neměnnou jednotku. Ačkoliv od dob Pekařových se mnohé změnilo a idea národa ztratila na své naléhavosti,³ tradiční koncepcce

¹ Pekař, [42: 388].

² Autor textu není specialistou na Gollovu školu a otevřeně přiznává, že se zde jedná o argumentaci logickou manipulací (Koukolík, Drtilová [32]). Cílem studie není zařazení díla Josefa Pekaře do kontextu vývoje transnacionální perspektivy.

³ K posunu od primordialismu ke konstruktivismu v konceptualizaci kategorie národu a nacionalismu viz [24].

národních dějin, formulované v období budování moderních národů a národních států, podle mnohých autorů zůstaly hlavními narativními schémata historiografie až do současnosti.⁴ Území národního státu se zároveň stalo hlavním formálním rámcem takových dějin.⁵

V poslední dekádě 20. století se dějiny psané v tomto duchu a do značné míry uměle interpretující minulost z jednotčího národního hlediska staly terčem stále soustavnější kritiky. Omezenost dominující národní perspektivy vystoupila na povrch v diskusích o procesech, které buď na úrovni národního státu nejsou zachytitelné, nebo jsou hegemonickým národním diskursem zatlačeny do pozadí. Když v citovaném úryvku Pekař zmiňuje techniku (zemědělské nářadí) jako jeden z projevů „života národního“, s trochou nadsázky bychom se pak mohli ptát, zda skutečně kdy existoval národně specifický soubor zemědělské techniky a na základě čeho byla jeho „národnost“ definována.

Tato situace vedla některé historiky až k formulaci teze o „metodologickém nacionalismu“, tedy „omezení imaginace sociálních vědců na jisté území a redukce analytického zkoumání do hranic národního státu“ [68: 307]. Výsadního postavení se v následné diskusi dostalo zejména problematickému ontologickému vztahu národního státu a historie, která jako institucionalizovaná vědecká disciplína získala společenskou legitimitu díky svému neoddiskutovatelnému a možná klíčovému podílu při jeho utváření v průběhu devatenáctého století.⁶ Právě „národní dějiny vznikající v 19. století učinily z národa nejvýznamnější formu lidské solidarity“ [7: 271].

Různorodé snahy o uvolnění sociálně-vědních výzkumů z rámců národní optiky a předem definovaných uzavřených teritoriálních jednotek bývají v posledních

⁴ V českém kontextu například Goněc [19].

⁵ Typicky například české/československé národní dějiny techniky, které vedle funkce informativní plní také funkci legitimizační ve smyslu vytvoření iluze vyspělého národa, která zvyšovala prestiž národního společenství. Viz Nový [36].

⁶ Z pohledu historika se navíc národní stát zdá být konstitutivním prvkem nejen zobrazované, ale i žité reality. Nejen že se dominantní část současné historiografické produkce stále pohybuje v intencích národního programu, ale i historická praxe, stejně jako u mnoha dalších společenských věd, je dodnes pevně zasazena do rámce národních struktur (jazyky, autority – grantové agentury, archivy, čtenářská obec atd.). Stále silněji pocíťovaná snaha eliminovat imanenci národního státu v historických pracích, jež je do značné míry produktem tohoto vzájemně legitimizačního vztahu, a překonat tak „tránii národního“ [17: s. 1016] na obou úrovních (tj. v teorii i praxi), může být naopak interpretována jako důsledek internacionalizace profesionální historiografie v kontextu globalizace.

letech souhrnně označovány termínem „transnacionální obrat“.⁷ Stranou nezůstaly pochopitelně ani dějiny techniky. Tento článek představuje dílčí výsledky dosažené na tomto poli zejména v rámci mezinárodní výzkumné sítě Tensions of Europe.

Co jsou transnacionální dějiny?

Vzhledem ke značné variabilitě významů a obsahů slova „transnacionální“ je nezbytné věnovat stručně pozornost historii tohoto pojmu v rámci sociálních věd. Klíčové byly v tomto směru dvě koncepční diskuse – nejprve konstrukce dichotomie transnacionální/internacionální a následně otázka decentralizace národního státu, inspirovaná studiem globalizace.

Na přelomu šedesátých a sedmdesátých let 20. století se v politologii objevila koncepce *transnacionálních vztahů* [37],⁸ zpochybňující přetrvávající hegemonistické pojetí národního státu jako výlučného činitele světové politiky, který ovládá prostřednictvím principu suverenity své teritorium navenek a prostřednictvím konceptu občanství dovnitř [9: 425]. Přívlástek transnacionální byl v tomto smyslu omezen na prostorovou působnost institucí a organizací mezinárodního (mezistátního) charakteru, přesahující formát bilaterálních mezistátních dohod a rovněž na operace mezinárodních nevládních organizací (blíže [9], [28]). Výsledkem aplikace v historiografii byly a jsou v zásadě standardní institucionální dějiny – novum spočívá v samotném zaměření badatelů na opomíjené archivy a v ideologickém zaměření na spolupráci a internacionalismus jako protiváhu k nacionalismu a geopolitice.⁹ Akira Iriye na základě studia mezinárodních organizací pojednává o dějinách 20. století jako o sporu nacionalismu a inter-nacionalismu [26].

⁷ V sociálních vědách, zejména politologii, antropologii a sociologii, které ostatně adaptaci transnacionalismu v historiografii inspirovaly, získal nástup transnacionalismu charakter paradigmatické změny [44; 57].

⁸ Transnacionální v jejich pojetí znamená „kontrakty, koalice a interakce přes státní hranice“, mimo, či ne zcela pod kontrolou státu [37: s. 331]. Víceméně standardizovanými příklady jsou transnacionální organizace jako nadnárodní korporace (např. IBM) či globálně působící nevládní organizace (katolická církev, Červený kříž aj.).

⁹ Tendence ke zdůrazňování kooperace a harmonie oproti „zlému“ nacionalismu bývá často kritizována i z řad historiků prosazujících transnacionální perspektivu ([10; 66; 48] – viz poznámka 6. Takové ahistorické postulování zániku národního státu a nahrazování jedné základní kategorie jinou lze stěží akceptovat. „Teleologický globalismus“ coby extrapolace modernistických vizí, obsažených ve výkladu o civilizační roli „Západu“, se implicitně objevuje v tezích hlásajících nástup nové, globální společnosti. Už samotný předpoklad existence končící „epochy národních států“,

S nástupem globalizačních teorií, potažmo reálně pocíťované globalizace se v devadesátých letech obsah termínu transnacionalismus v historiografii začal výrazně proměňovat. Kdesi na pomezí mezi významem „multi-kulturní“ a „post-nacionální“ se pojem „transnacionální“ objevil nejprve v antropologii a sociologii,¹⁰ odkud se rychle rozšířil do dalších sociálních věd jako nástroj popisu, zhodnocení i anticipace procesu vytváření nového multi-polárního a multikulturního světa. Ústředním premisou transnacionálních dějin je v tomto smyslu konstatování existence procesů, které jsou na úrovni analytické jednotky národního státu nezachytitelné. Hegemonistická národní podání totiž často ignorují v kontextu globalizace podstatné vztahy a souvislosti, které překračují nejen teritoriální, ale i vnitřní politické, regionální, sociální či symbolické hranice státu a národa. Koncentrace na uzavřené, „kontejnerizované“ území národního státu vede na jedné straně k omezení plurality historických výkladů uvnitř státu¹¹ a na druhé straně k přehlížení přeshraničních toků a pohybů. Teritorium národního státu tak ani v tomto smyslu nelze považovat za homogenní a uzavřené, ačkoliv tak bývá často prezentováno [61].

Zaměření na cirkulaci idejí napříč společenskými strukturami (státy, národy, etnickými skupinami atd.) a výsledná dialogická formace subjektu vycházející z tradice kulturních dějin, tvoří podstatu několika nových směrů v historiografii, které nevyužívají explicitně termín „transnacionální“ – např. tzv. *entangled histories* [20] či *connected histories* [58], i *Histoire Croisée* [67], které jsou vnímány jako nedílná součást transnacionální obratu v historiografii [29].

jež měla dominovat ve dvacátém století [6], implicitně obsahuje značně eurocentrický podtón – mimo Evropu a západní svět by bylo krajně obtížné něco podobného doložit, přinejmenším před rokem 1945.

¹⁰ Zmiňme alespoň dnes už klasická díla Arjuna Appaduraie [2] a Paula Gilroye [18].

¹¹ Duara [13] v tomto smyslu upozorňuje na falzifikaci dějin, která probíhá kvůli kanonizovaným národním pracím. Ty eliminují či deformují nejen lokální či menšinové práce, které jdou proti proudu uznávané historiografie, ale i vyšší ideje, jako byl např. Pan-Asianismus. Omezuje se tak existující pluralita výkladů uvnitř národních hranic prostřednictvím kodifikovaného kánonu národních dějin a dané teritorium i jeho obyvatelstvo je homogenizováno. Srovnej např. kulturní politiku EU v 90. letech [55, kap. 2; 69].

Transnacionální dějiny techniky

Tradice nerespektování teritoriálních hranic je v historiografii obecně velmi bohatá a sahá zpět minimálně ke škole Annales.¹² Dějiny techniky pak jednoznačně patří mezi historické subdisciplíny, kterým je jistá míra transnacionální perspektivy vlastní jaksí *per definitionem*. Vzhledem k orientaci na konkrétní technický artefakt či technologii, t. j. na objekty přirozeně nerespektující politické struktury a současně v naprosté většině mobilní, by bylo dokonce možné sestavit pro ně specifickou historiografii implicitního transnacionalismu – přímo se nabízejí koncepty jako transfer technologií, epistemická komunita, či šíření inovací.

Explicitně transnacionální dějiny techniky jsou v evropském měřítku úzce spjaty s působením badatelské sítě Tensions of Europe (ToE) založené na rozmezí let 1999/2000. Programové zaměření na identifikaci „možností studia transnacionálních dějin Evropy s důrazem na roli technologií“¹³ v první etapě výzkumu připravilo půdu pro ambiciózní ESF/EUROCORES¹⁴ program *Inventing Europe: Technology and the Making Europe, 1850 to the present (2007–2010)*. Jeho hlavním cílem je poukázat na roli technologické změny v procesu utváření Evropy na materiální, institucionální a diskursivní úrovni.¹⁵ Ambiciózním cílem není detailní popis dějin techniky v Evropě, nýbrž syntetické zpracování moderních dějin Evropy (přibližně od poloviny 19. století do současnosti) na základě studia transferu a cirkulace technologií a výsledných integračních a fragmentačních procesů.¹⁶

ToE sdružuje nejen evropské badatele zaměřující se na studium dějin techniky v kontextu politických, sociálních, ekonomických a kulturních aspektů vývoje

¹² O této historické škole obecněji např. Georg G. Iggers: *Dějepisectví 20. století. Od vědecké objektivitě k postmoderní výzvě*, Praha, NLN 2002, 177 s., ISBN 80-7106-504-8, a v českém prostředí např. Jaroslav Marek – František Šmahel: *Škola Annales v zrcadle českého dějepiscetví. Český časopis historický*, 97, 1999, s. 1–18.

¹³ Viz www.tensionsofeurope.eu.

¹⁴ EUROCORES (European Collaborative Research) Scheme je jedinečný project European Science Foundation (ESF) pro podporu spolupráce ve výzkumu, vytváření spolupracujících týmů a jejich šíření. Zahrnuje široké a komplexní spektrum výzkumu ve všech oblastech vědy na evropské i globální úrovni. Viz <http://www.esf.org/activities/eurocores/about-eurocores.html>.

¹⁵ Na materiální úrovni prostřednictvím infrastrukturních sítí apod., na institucionální prostřednictvím evropských organizací jako je např. EU či Evropský patentový úřad a v rovině diskursivní pak jako společenství představ (*imagined community*) i ve formě každodenní zkušenosti „banálního europeanismu“ skrze apropriaci technologií – více dále v textu na příkladě infrastruktur.

¹⁶ Typickým příkladem fragmentace je známá francouzsko-německá kontroverze týkající se televizních vysílacích standardů PAL/SECAM [15].

techniky. Nástup kulturních dějin výrazně rozšířil definici toho, co považujeme za „technické“: technika tak přestala být limitována přísně na prostor „laboratoře a dílny“, a stala se ve formě sociotechnického systému integrální součástí analýzy společenských transformací.¹⁷ Kontextuální přístup, tedy premisa ko-konstrukce techniky a společnosti, umožňuje prostřednictvím sledování standardních předmětů studia dějin vědy a techniky – tj. expertů, artefaktů, technologií atd. – zkoumat utváření a historii Evropy jako specifické společensko-technické entity.

Zatímco ve standardních narativních schématech evropských dějin dominují příběhy evropské civilizace (evropská expanze, modernizace, progresivismus) nebo poválečné integrace vycházející ze syllogismu EU=Evropa [69],¹⁸ transnacionální přístup nabízí jakousi třetí cestu. Zaměření na cirkulaci informací a materiálů, které nejen v minulosti neustále tvořily a přetvářely různé vize a projekty Evropy jako společného prostoru, umožňuje vyhnout se vymezení Evropy jako statického objektu.¹⁹ Klíčová otázka zní, jak tento nesmírně komplexní a mnohavrstevný proces formování makroregionu Evropy probíhal v oblasti techniky a technologií a jak se změny v oblasti techniky (standards apod.) promítaly do života společnosti, jak ovlivňovaly politické směřování. Výsledný obraz procesu materiální integrace či fragmentace kontinentu tak není prostým sjednocením

¹⁷ Historikové techniky tak opustili dichotomii technické a sociální sféry a hovoří o sociotechnických systémech [8; 39; 16]. Analogicky specifickou roli technologií v moderní společnosti z opačné strany přiznává např. Arjun Appadurai [2] v konceptu *technoscapes*.

¹⁸ Jestliže transnacionální perspektiva je obtížně definovatelná, pak s kategorií Evropy je to podobné – připomeňme hojně citovaná slova Normana Daviese, že „s evropskými dějinami je to jako s velbloudem. Praktický přístup není pokoušet se je definovat, ale popsat.“ [12: s. 45–46]. V souvislosti s přesunem pozornosti od politicko-institucionálních a ekonomických dějin směrem k sociálním a kulturním tématům, doprovázeným kritikou tradičních narací a ovlivněným postupy textové analýzy, se totiž sama stává problematikou. Nelze ji přesně vymezit na bázi geografických, etnických, politických či dokonce sociálních charakteristik. Přesto na všech těchto úrovních „hranice“ nepochybně existují.

¹⁹ Tento bod výzkumné agendy jasně implikují samotné názvy sítě i programu European Science Foundation : ‚Making‘ a ‚Inventing‘ signalizují zaměření na konstrukci Evropy, která také prostřednictvím cirkulace a apropriace specifických technologií byla neustále reartikulována a není tak logickým a nutným výsledkem „velkého plánu“, jak jej prezentují standardní narace inspirované politologickými přístupy a zejména studiem mezinárodních vztahů. Termín ‚Tensions‘ v názvu pak poukazuje na nejednoznačný charakter tohoto procesu, který nebyl ani kontinuální ani pevně ohraničený a po celé období plný konfliktů a zvrátů.

dějin techniky v rámci národních jednotek (států) ani v jakkoliv teritoriálně či kulturně předdefinované Evropě.

Teoretickým rámcem ToE/IE (Tension of Europe/Inventing Europe, i dále) je koncept *skryté integrace* (hidden integration [34: 3]). Jeho podstatou je soustředění zájmu na neformální integrační či fragmentární procesy, tedy takové, které neprobíhají na úrovni formálních reprezentací národních států.²⁰ V třístupňové výzkumné strategii je primární důraz kladen na roli *technopolitiky* (*technopolitics*; [23]) chápané jako způsob, jakým jednotliví aktéři navrhuji a užívají technologie za účelem prosazování integrace či naopak fragmentace. Ve druhé rovině je Evropa studována jako výslednice procesů spojování a oddělování/„rozpojování“ (*linking/delinking*) infrastruktur a cirkulace a přijímání znalostí a artefaktů. Tak lze zachytit roli nejrůznějších technologií během vývoje evropského společenství, potažmo identit, které tak nejsou apriorně předdefinovány a mohou být sledovány na evropské stejně dobře jako na lokální či národní úrovni. Oba předchozí body nevyklučují globální perspektivu, neboť přirozeně mají i tuto dimenzi [34: 8].

Výzkumný projekt ToE tak kombinuje jednotlivé významové roviny pojmu transnacionální, jak vyplývají z výše uvedeného stručného shrnutí a jak je definoval například Erik van der Vleuten [66]: ve smyslu *přeshraničních toků* (cross-border flows); v rámci teorií mezinárodních vztahů (zde van der Vleuten odlišuje úroveň transnacionální od úrovně mezinárodní, tedy „international“ a nadnárodní, tedy „multinational“); a do třetice jako nástroj decentralizace národního státu.²¹ Praktickou aplikaci a výsledky transnacionální metodologie ToE představí následující rozbor dosavadního příspěvku této badatelské sítě ke studiu dějin evropských infrastruktur.

Evropské infrastruktury

Důležitou pozici díky silně profilovaným urbánním dějinám získaly v kontextu transnacionálních dějin techniky dějiny města [22], do popředí zájmu se dostala role spotřebitelů jako specifické kategorie koncových uživatelů technologických

²⁰ Jak činí převážná většina autorů, kteří evropskou integraci interpretují v intencích studia mezinárodních vztahů buď přímo na rastru národních států či naopak v opozici vůči nim jako lineární proces s teleologickým podtextem budování superstátu [55; 69].

²¹ Obdobné sémantické dělení nabízí Patel [41] či Saunier [47]. Tato rozdělení samozřejmě nejsou příliš přesvědčivá, vzhledem ke konceptuální a terminologické roztříštěnosti ale představují legitimní nástroj umožňující vzájemnou komunikaci jednotlivých směrů.

artefaktů a spolutvůrců evropského kulturního prostředí [38]. Zřejmě nejsilněji akcentovaným tématem v rámci projektu jsou ovšem dějiny infrastruktur, které lze *cum grano salis* označit za esenci všech integračních procesů.

Dějiny evropských infrastruktur jsou ilustrativním příkladem omezení vyplývajících z tzv. „metodologického nacionalismu.“ Vyjdeme-li z předpokladu, že technický rozvoj se neodehrává výlučně na státní úrovni, nýbrž také na řádově nižších/vyšších úrovních, a to často simultánně, pak pouhá národní perspektiva nedostačuje k vysvětlení a plnému pochopení probíhajících procesů a jejich výsledků. V současnosti například značná část rozhodování o výstavbě dopravní infrastruktury v Česku probíhá mimo hranice státu. Ať se jedná o formulaci globálních či regionálních technologických standardů vycházejících z doporučení mezinárodních nevládních organizací, o směrnice EU či evropských dopravních institucí (CEMT) a dopravních plánů typu TEN aj. Otázkou zůstává, jaký vliv jednotliví aktéři mají, jaká je role národního státu a do jaké míry je výsledná Evropa projektem národních států či úzké transnacionální elity (tj. expertní sítě technokratů pohybujících se v horizontální rovině napříč rozhodovací hierarchií).

Současný stav historiografického zpracování evropských infrastruktur jako sít'ových technologií – tedy „geograficky expandujících materiálně integrovaných struktur“ [66: 25]²² – nabízí na jedné straně obraz explicitní poválečné integrace na úrovni evropských institucí (od neúspěšného projektu Common Transport Policy, obsaženého v Římské smlouvě, až po Trans-European Network z 90. let), na straně druhé pak většinou povrchní zhodnocení jejich role ve smyslu „integračního potenciálu sít'ových technologií“ – tj. jakési exogenní síly nezávisle vstupující do dějin a akcelerující od 19. století makroregionální integraci ve smyslu „kontrakce časoprostoru“.²³ Existují samozřejmě historické práce na národní úrovni, které se ovšem přeshraniční a kontinentální dimenzi věnují pouze marginálně: teprve na počátku 90. let vzniklo na poli hospodářských dějin několik komparativních studií rozvoje dopravy, které jsou však limitované jak

²² V současné historiografii infrastruktury představují veškeré technologické (materiální) sítě a systémy, od dálnic a železničních koridorů přes komunikační technologie až po transplantační řetězce, zásobování potravinami či vzdělávací infrastrukturu. Termín obsahuje silný prvek mocenského konfliktu mezi privilegovanými jedinci – vlastníky, projektanty a provozovateli na straně jedné a na straně uživateli, kteří jsou prostřednictvím sítí „kanalizováni“ do definovaných trajektorií (prvek disciplinace), a nakonec lidmi a komunitami, které jsou z tohoto procesu přímo vyřazeny, přemostěny [33; 21; 14].

²³ Klasickým příkladem je například Daviesovo tvrzení, že „Evropané byli sjednoceni romantikou a užitečností svých železnic“ [12: s. 768], konstatované bez další hlubší analýzy problému.

vzájemnou izolací porovnávaných jednotek, tak výraznou preferencí atlantického pobřeží [63; 59]. Klasická forma relačních dějin,²⁴ dějiny komparativní, navíc v zásadě reprodukuje národní perspektivu skrze srovnávání izolovaných státních jednotek. Zmíněná skutečnost vyvstává zvláště jasně v případě Szostakovy studie srovnávající rozvoj multimodálních dopravních systémů v Německu a Británii v období průmyslové revoluce, v níž se prakticky nedotýká vzájemné propojenosti těchto systémů. Simon P. Ville zpracoval obdobným způsobem dějiny dopravy v období industrializace pro celý kontinent. Důraz klade na prudce se rozvíjející národní síť, které rozebírá případ od případu. V 19. století byly nepochybně státy a impéria dominantními aktéry v otázce výstavby a provozu infrastrukturních sítí, přesto již v té době existovaly instituce zaměřené na širší spolupráci, a to jak na lokální přeshraniční úrovni, tak v případě mezinárodních nestátních organizací s kontinentální či univerzální působností.

Transnacionální perspektiva formulovaná v konceptu skryté integrace nabízí alternativní pohled založený na předpokládané roli sítí infrastruktur (počínaje železnicemi a telegrafem) ve zvyšování cirkulace zboží, informací, služeb a lidí, která následně indukuje nové vztahy a kontakty mezi lidmi a organizacemi uvnitř evropských národních států [53: s. 170]. Infrastruktury pomáhaly a nadále pomáhají spoludefinovat vlastní existenci Evropy jako socio-technického systému, její hranice, centra i periferie, neboť výstavba a provoz těchto sítí překračujících hranice jednotlivých států vede k formaci výše zmíněných transnacionálních a současně často také explicitně (názvem, programem apod.) evropských standardů a institucí.

Takto formulované prolnutí dějin infrastruktur jakožto zprostředkovatelů a nositelů sociálních interakcí, a Evropy coby diskurzivního konstruktů, lze studovat na třech úrovních [3]:

- 1) materiální utváření technologicky propojeného evropského komunikačního prostoru prostřednictvím transnacionálních sítí;
- 2) institucionální poevropštění²⁵ tohoto prostoru prostřednictvím transnacionálních (evropských) standardů, režimů a legislativy zakládající existenci evropského sociálního prostoru;

24 Relačním historickým disciplínám je transnacionální perspektiva přirozeně vlastní. Stručně jejich výčet a vzájemné vztahy charakterizují např. Deborah Cohen a Maura O'Connor [7, v předmluvě]. V současné době (viz dále v textu) převládá tendence vnímat transnacionální dějiny spolu s dalšími verzemi relačních ne-národních dějin (entangled/shared historie) v kontextu komparativních dějin jako komplementární perspektivu. Zejména je třeba zmínit vliv „border studies“ coby jakéhosi mezistupně mezi standardní komparací a transnacionální perspektivou, viz např. Klusáková [31].

²⁵ Europeizace zde, podobně jako evropská integrace *en masse*, je vyvázána z úzké definice limitované na aktivity EU (a často zvané EU-izace; např. [43]) – týká

- 3) kombinací obou předchozích perspektiv se otevírá možnost sledovat akterskou reflexi poevropštění, a tudíž vytváření evropského kulturního prostoru.

Materiální propojování transnacionálních sítí ve víceméně geograficky definované Evropě bylo hlavním tématem první monografie zaměřené na infrastruktury v rámci ToE/IE. V publikaci *Networking Europe 1850–2000* [65] se autoři pokusili popsat výstavbu transnacionálních technických systémů zejména na základě sledování národních činitelů v mezinárodních bi-/multi-laterálních jednáních směřujících k realizaci přeshraničních spojení a sítí a ukázali, že tyto procesy předcházely oficiální politické integraci nejméně o celé století. V celé Evropě vznikaly infrastrukturálně propojené mezoregiony – za zmínku stojí, že z infrastrukturálního hlediska Střední Evropa jako svébytný region nikdy neexistovala. Paralelně přitom probíhal proces poevropštění, europeizace – tedy pokusy o zavádění celoevropských pan-kontinentálních standardů, v nichž ovšem Evropa byla geograficky definována často protichůdnými způsoby a soutěžila s jinými integračními schémata typu Atlantropa, Mitteleuropa či přetrvávajícími imperiálními celky.

S materiálním propojením souvisela potřeba mezinárodních správních institucí. Ojedinelý pokus o zpracování historie vodní dopravy v kontinentálním měřítku nabízí typický příklad přehlížení role těchto organizací. Když Andreas Kunz²⁶ v úvodní kapitole své práce rozebírá klíčovou roli developera v procesu výstavby vodních cest, zmiňuje lokální, regionální a státní aktéry. Ovšem nejméně od druhé poloviny 19. století budoucí výstavbu ovlivňovaly také transnacionální instituce – říční komise, spolky a později také Mezinárodní sdružení plavebních kongresů PIANC.

Přestože transnacionální organizace měly často globální charakter, byly do značné míry ovládnuty evropskými zájmy a tématy: např. ve formálně univerzálním PIANC k roku 1953 přes 60% členské základny a 50% státních členů sídlilo v Evropě, a pocházelo odtud 76% rozpočtu organizace [45: s. ix]. Po první

se zaváděním evropských mezinárodních režimů provozování i výstavby trans-kontinentálních a přeshraničních spojení. Ta samozřejmě nebyla vázána na geografické rámce světadílů a tvořila součást globálních sítí, čímž navazovala Evropu na kolonie a USA. Utváření Evropy je v tomto smyslu spíše součástí globalizace než unikátní reakcí na vnitřní vývoj ve 20. století.

²⁶ Andreas Kunz: The economic performance of inland navigation in Germany, 1835–1935: A reassessment. In: Andreas Kunz and John Armstrong (eds.): *Inland Navigation and Economic Development in Nineteenth-Century Europe*. Mainz, Philipp von Zabern 1995.

světové válce se Evropa v očích těchto povětšinou evropských expertů a technokratů jevila jakýmsi přirozeným integračním rámcem namísto dřívějších imperiálních sítí. Celý široce chápaný proces integrace tak lze vnímat také jako odpojování se od koloniálních, do jisté míry globálních sítí, jak ukazuje například relativní snížení komunikace mezi Evropou a Afrikou v meziválečném a zejména poválečném období (Laak 2009).

Na příkladu vývoje silniční, železniční a elektrické přenosové sítě [64] dokumentují, že v těchto organizacích, pro které sami razí termín „transnational system-builders“ (konstruktéři transnacionálních systémů), byla panevropská rétorika již v meziválečném období silně zastoupena. V případě železnic a energetiky nakonec vznikly organizace s téměř kontinentální působností, tedy mj. nespávané s procesem politické integrace západní části kontinentu (tj. stojící mimo struktury EHS/EU) a do jisté míry autonomní na národních státech, které tvořily většinou alespoň část členské základny. V období studené války organizace typu Evropské hospodářské komise OSN navazovaly na výsledky meziválečného plánování (tak např. na základě starší dokumentace vznikl projekt evropské silniční sítě, odlišené od národních klasifikací předponou E) a zajišťovaly po technické stránce vzájemnou kompatibilitu infrastruktur na obou stranách železné opony navzdory politickému rozdělení kontinentu. Přeshraniční doprava se tak mohla odehrávat i v jakémisi politickém vakuu, jak na to upozornil například Ivan Jakubec [30] ve své studii poválečného vývoje labské plavby, která po dlouhou dobu probíhala bez podepsané československo-západoněmecké smlouvy. Ostatně na půdě EHK OSN se zástupci RVHP objevovali od počátku let šedesátých víceméně pravidelně, a Evropa tak zůstávala obecně uznávaným integračním rámcem.²⁷

Mezinárodní organizace, ať už vysloveně evropské či formálně univerzální jako např. Liga národů, byly arénami, kde byly sestavovány plány výstavby a schvalovány režimy provozu infrastrukturních sítí.²⁸ Jejich členové byli sice často oficiální státní delegáti či představitelé státních institucí, prosazovali však také vlastní agendu – výstavbu kompletní a komplexní infrastrukturní sítě. Na pozadí velkorosých projektů identifikovali Schot a Langendijk [51] specifickou

²⁷ Archiv United Nations Office at Geneva (UNOG).

²⁸ Vznik mezinárodních organizací majících ve své agendě výstavbu a provoz transnacionálních infrastruktur lze datovat nejméně do poloviny 19. století – jednou z prvních byla Rýnská komise (1815) [26]. Ze své podstaty nebyly a nejsou nadány exekutivními pravomocemi a spíše představují koordinační a debatní prostor, v němž se střetávají národní a korporátní zájmy s federalistickými a internacionalistickými vizemi. Umožňují tak sledovat juxtapozici a relativní váhu často kontrastních postojů v procesu integrace evropských sítí.

verzi staletí tradovaného mýtu spojujícího rozvoj infrastruktur s mírem a prosperitou. Ten se nejpozději v meziválečném období transformoval do fenoménu „technokratického internacionalismu“, tedy kombinace progresivistické víry v existenci „jediného správného řešení“ a snahy o mírovou spolupráci svobodných národů na hledání těchto řešení. Upřednostňování technických řešení před politickými v důsledku znamenalo v očích technokratů a expertů překonání rozporů mezi partikulárními národními zájmy v zájmu „všeobecného pokroku.“ Důraz na inherentní technologické parametry konstruovaných sítí pak vedl k marginalizaci politického vlivu v rámci jednání o jejich realizaci. Takto získávala legitimitu například doporučení expertních komisí Ligy národů či Mezinárodní organizace práce. Expertním skupinám navíc stačila dohoda vydaná ve formě doporučení, kterou pak vlastními silami prosazovaly v rámci svých států. Často zlehčovaná „nezávazná“ doporučení mezinárodních organizací se tak dostávají do zcela jiného světla. Právě skutečnost, že se díky této formě dařilo z projednávání jednotlivých otázek v podstatě vyloučit politické reprezentace států a národní hlediska, umožnila značný postup „skryté integrace“.

Třetím a posledním stupněm je pokus o zachycení reflexe aktérů procesu sociotechnické konstrukce Evropy, tedy pokus o zachycení role infrastruktur při formování evropské identity. Badenoch [4] k tomu využil analýzu turistických map, které se pokusil interpretovat jako nástroje vytvářející a reprodukcující iluzi existence Evropy jako jednotného, společného celku, ač v různých obdobích a národních variacích s různými akcenty a geografickými limity. Zatímco v meziválečném období v případě plánovaného transkontinentálního silničního spojení Londýn – Istanbul vyvstává do popředí dichotomie západ–východ a orientalizace východní Evropy jako „jiného“ z pohledu Západoevropanů, v případě map z období studené války je patrná snaha neupozorňovat na existenci železné opony a vyvolávat tak „ducha“ jednoty, který lokalizuje ideu Evropy a stává se tak základem vznikajícího *společenství představ* [1].

Tyto integrační procesy probíhaly v transnacionálním prostoru a do značné míry zpochybňují skalární hierarchické koncepce předpokládající rozdělení lidských společenství, aktivit a organizací do pyramidální struktury lokálního – národního – globálního [48: s. 17]. Sledování historických aktérů nepotvrzuje předpokládané a implicitně aplikované rozšiřování horizontu směrem k vyššímu geografickému měřítku: transnacionální organizace nejsou sumou národních reprezentací, stejně jako státní úřad není reprezentativním zástupcem všech lokálních a regionálních zájmů. Jak se ukazuje, sociální a intelektuální sítě existují v synchronních světech, které neodpovídají hierarchickému rozšiřování horizontů. Vrátime-li se opět k vodním cestám, pak příkladem může být působení brněnského inženýry Antonína Smrčka. V určitých fázích svého života pracoval na výstavbě kanálu Odra-Dunaj v expertních pozicích jako zástupce PIANC,

československého státu a Moravského říčního a průplavního spolku, tedy napříč hierarchickými úrovněmi.²⁹

Ačkoliv analytický model ToE působí poměrně přesvědčivě a představuje Evropu nikoli jako statickou jednotku, nýbrž jako dynamickou výslednici sociálních, politických i technologických vlivů, neobjasňuje postavení národního státu v procesu materiální integrace/fragmentace kontinentu. Soustředění na konkrétní projekty či transnacionální organizace tuto otázku do značné míry zatemňuje. Zatímco na úrovni bilaterálních jednání a konstrukce mezoregionálních jednotek představují státy dominantní aktéry, v případě aplikace technokratických norem a kontinentálních, údajně apolitických projektů, jako je např. výstavba silnic typu E, jejich role přestává být zřejmá. Otázkou ovšem zůstává, jak tyto procesy vypadají z opačné, tedy národní perspektivy. Proto je vztah transnacionální perspektivy k tradičním dějinám uzavřených teritoriálních jednotek (ne pouze národních států) nutně komplementární, nikoli kontrastní [48; 67].³⁰

Závěr

Co tedy koncept transnacionálních dějin a jeho aplikace přináší? Již od 70. let bývá často označován za povrchní a významu prostou, protože všeobsahující nálepku, užívanou zejména ve snaze vypadat na úrovni doby [25]. Z českého pohledu pak ještě ztrácí na zajímavosti z důvodu tradice historizování národního státu, jehož existence ve Střední Evropě nikdy nenabyla samozřejmé přirozenosti. Například v úvodu citovaný Pekařův postoj je v kontextu současné atlantické diskuse o transnacionálních dějinách dáván za příklad zvýšené citlivosti „malých“ národů vůči izolacionistickým tendencím obsaženým v narativních schématech národních dějin. Z pohledu americké, francouzské či německé historiografie je Pekařova koncepce národních dějin nevšedně otevřená, když hovoří o „národním životě“ českém jako o výslednici působení vnějších vlivů. Zmíněné „velké“ historiografie prokazují mnohem silnější tendenci v intencích tvůrců národních programů reprodukovat reduktivní pohled na dějiny ignorující procesy přesahující teritorium národního státu [61: s. 69].

Transnacionální perspektiva je často oponenty redukována na „měřítkovou“ úroveň. Tak lze práci ToE považovat za prostý posun perspektivy na vyšší úroveň geografické či politické hierarchizace. Ovšem koncentrace na „mezinárodní

²⁹ Archiv Technického Muzea Brno, pozůstalost Antonína Smrčka.

³⁰ Obavu z denacionalizace dějin a varování před ahistoričností podobného postupu vyjadřují v diskusi o transnacionalismu v historiografii pravidelně všichni zúčastnění autoři [viz např. 7; 9 a 10; 47; 27; 60; 64 aj.] McGerr 1991, Tyrell 1991.

spojení infrastruktur, výměny, cirkulaci (a kontrolu) pohybů a toků lidí, artefaktů a kapitálu, znalostí a informací, zboží, služeb a přírodních zdrojů“ [34: s. 9–11] by měla umožnit zachytit vytváření Evropy jako čehosi více než „souboru částečně se překrývajících a částečně kontrastních národních zkušeností“ [52] na předem daném půdorysu fyzicko-geograficky definovaného kontinentu. Obecně lze konstatovat, že uplatnění transnacionální perspektivy vede k deteritorializaci historických procesů, k jejich vyvázání z konkrétních lokalit do prostoru, do pohybu mezi nimi [4: s. 1444]. Historickými aktéry se tak stávají sociální sítě, které ne vždy respektují tradiční prostorové hranice a hierarchie.

Koncentrace na konkrétní objekt/artefakt ovšem v případě dějin techniky přináší jedno specifické nebezpečí. Po několika dekadách snah o opuštění internalistické koncepce, zaměřené na zkoumání techniky coby výsledku autonomního (od společenských vlivů oproštěného) lineárního vývoje, představuje transnacionální imperativ „follow the object“ [47] v případě necitlivého přístupu možný návrat k lineárním a deterministickým výkladům. Přesto lze konstatovat, že transnacionální perspektiva může obohatit také české dějiny techniky, minimálně ve smyslu reflexe či prostého opuštění metodologického nacionalismu. Deteritorializace historických procesů má totiž také specifický lokalizační aspekt a umožňuje studovat lokální objekty jako vektory transnacionálních vlivů. V případě evropských infrastruktur tak vznikla například studie Gotthardského tunelu [54].

Transnacionální perspektiva má nepochybně i potenciál inspirovat nové výzkumy a otevírat nová témata a otázky, v českém kontextu například v souvislosti s rolí transnacionálních sociálních sítí – zmiňme otázku role expertních pracovních skupin RVHP v dějinách nejen vědy a techniky a nejen ve východním bloku. Zkoumání jejich působení bez předem určených prostorových hranic, nebo zkoumání právě těchto hranic, by jistě obohatilo studium bipolárně rozděleného světa v době studené války.

Literatura

- [1] ANDERSON, Benedict. *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*. Rev. vyd. London: Verso, 1991. 224 s. ISBN 0860915468
- [2] APPADURAI, Arjun. *Modernity at Large: Cultural Dimensions in Globalization*. 2. vyd. Minnesota – St. Paul: University of Minnesota Press, 1997. 224 s. ISBN 9780816627936
- [3] BADENOCH, Alexander – FICKERS, Andreas (eds.). *Materializing Europe: Transnational Infrastructures and the Project of Europe*. London: Palgrave MacMillan, 2010. ISBN 9780230232891

- [4] BADENOCH, Alexander. Touring between War and Peace: Imagining the ‘Transcontinental Motorway’, 1930–1950. *Journal of Transport History*, 2007, roč. 28, č. 2, s. 192–401.
- [5] BAYLY, C. A. – BECKERT, Sven – CONNELLY, Matthew – HOFMEYR, Isabel et al. AHR Conversation: On Transnational History. *The American Historical Review*, 2006, roč. 111, č. 5, s. 1440–1464.
- [6] BECK, Ulrich. *What is Globalization?* Cambridge: Polity Press, 2000. 192 s. ISBN 9780745621265
- [7] BENDER, Thomas. The Boundaries and Constituencies of History. *American Literary History*, 2006, roč. 18, č. 2, s. 267–282.
- [8] BIJKER, Wiebe E. – HUGHES, Thomas Parke – PINCH, T. J. *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1987.
- [9] CLAVIN, Patricia. Introduction: Defining Transnationalism. *Contemporary European History*, 2005, roč. 14, č. 4, s. 421–440.
- [10] CLAVIN, Patricia – WESSEL, Jens-Wilhelm. Transnationalism and the League of Nations: Understanding the Work of its Economic and Financial Organisation. *Contemporary European History*, 2005, roč. 14, č. 4, s. 465–492.
- [11] COHEN, Deborah – O’CONNOR, Maura. *Comparison and History: Europe in Cross-National Perspective*. London: Routledge, 2004. 207 s. ISBN 0415944430
- [12] DAVIES, Norman. *Europe: A History*. London: Pimlico, 1997. 1365 s. ISBN 0-7126-6633-8
- [13] DUARA, Prasenjit. Transnationalism and the Predicament of Sovereignty: China 1900–1945. *American Historical Review*, 1997, roč. 102, č. 4, s. 1030–1051.
- [14] EDWARDS, Paul. „Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems.“ In: *Modernity and Technology*. MISA, Thomas J. – BREY, Philip – FEENBERG, Andrew (eds.). Cambridge, Mass.: MIT Press, 2003.
- [15] FICKERS, Andreas. National Barriers for an Imag(e)ined European Community: The Techno-Political Frames of Postwar Television Developments in Europe. In: HOJBJERG, L. – SONDERGAARD, H. (eds.). *European Film and Media Culture, Northern Lights. Film and Media Studies Yearbook*, 2005. Copenhagen: Museum Tusulanum Press/University of Copenhagen, 2006, s. 15–36. ISBN 978-87-635-0427-0
- [16] FOX, Robert. Technological Change: Methods and Themes in the History of Technology. *Studies in the History of Science, Technology, and Medicine*. Australia: Harwood Academic, 1996.
- [17] GARBACCIA, Donna R. Is Everywhere Nowhere? Nomads, Nations, and the Immigrant Paradigm of United States History. *Journal of American History*, 1999, roč. 86, č. 3, s. 1115–1134.

- [18] GILROY, Paul. *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1993. 261 s. ISBN 0-674-07606-0
- [19] GONĚC, Vladimír. Národní dějiny – politickovýchovní účel, /pokleslá/ beletrie či předmět kritické vědy? *Česko-slovenská historická ročenka*, 2000, roč. 5, č. 1, s. 52–64.
- [20] GOULD, Eliga H. Entangled Worlds: The English-Speaking Atlantic as a Spanish Periphery. *American Historical Review*, 2007, roč. 112, č. 5, s. 1415–1422.
- [21] GRAHAM, Stephen – MARVIN, Simon. *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London, New York: Routledge, 2001.
- [22] HLÍRD, Mikael – MISA, Thomas. *Urban Machinery: Inside Modern European Cities*. Cambridge, MA: MIT Press, 2008.
- [23] HECHT, Gabrielle. „Political Designs: Nuclear Reactors and National Policy in Postwar France.“ *Technology and Culture*, 35, 1994, no. 4, s. 657.
- [24] HROCH, Miroslav. *V národním zájmu*. 2. vyd. Praha: NLN, 1999. 199 s. ISBN 80-7106-298-7
- [25] HUNTINGTON, Samuel. Transnational Organizations in World Politics. *World Politics*, 1973, roč. 25, č. 3, s. 333–368.
- [26] IRIYE, Akira. *Global Community: The Role of International Organizations in the Making of Contemporary World*. Berkley: University of California Press, 2002. 255 s. ISBN 978-0520231276
- [27] IRIYE, Akira. The Transnational Turn. *Diplomatic History*, 2007, roč. 31, č. 3, s. 373–376.
- [28] IRIYE, Akira. Transnational History. *Contemporary European History*, 2004, roč. 13, č. 2, s. 211–222.
- [29] IRIYE, Akira – SAUNIER, Pierre-Yves. *Palgrave Dictionary of Transnational History*. London: Palgrave Macmillan, 2009. 1272 s. ISBN 9781403992956
- [30] JAKUBEC, Ivan. *Československo-německé dopravněpolitické vztahy v období studené války: se zvláštním zřetelem na železnici a labskou plavbu (1945/1949–1989)*. Praha: Karolinum, 2006. 184 s.
- [31] KLUSÁKOVÁ, Luďa – ELLIS, Steven G. Terms and Concepts: ‘Frontier’ and ‘Identity’ in Academic and Popular Usage, s. 1–16. In: KLUSÁKOVÁ, L. – ELLIS, S. G. *Frontiers and Identities: Exploring the Research Area*. Pisa: Edizioni Plus-Pisa University Press, 2006. ISBN 88-8492-405-7
- [32] KOUKOLÍK, František – DRTILOVÁ, Jana. *Život s deprivanty II: základy stupidologie*. Praha: Galén, 2002. 490 s. ISBN 80-7262-078-9
- [33] MATTELART, Armand. *Networking the World, 1794–2000*. Minneapolis, Mn.: University of Minnesota Press, 2000.

- [34] MISA, Thomas – SCHOT, Johan. Introduction – Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe. *History and Technology*, 2005, roč. 21, č. 1, s.1–20.
- [35] MOM, Gijs. Roads without Rails: European transnational freeway network building and the desire for long-range motorized mobility. *Technology and Culture*, 2005, roč. 46, č. 4, s. 745–772.
- [36] NOVÝ, Luboš a kol. *Dějiny techniky v Československu [do konce 18. století]*. Praha: Academia, 1974. 668 s.
- [37] NYE, Joseph S. – O. KEOHANE, Robert. Transnational Relations and World Politics: An Introduction. *International Organization*, 1971, roč. 25, č. 3, s. 329–349.
- [38] OLDENZIEL, Ruth – ZACHMAN, Karin (eds.). *Cold War Kitchen: Americanization, Technology Transfer and European Users*. Cambridge, MA: MIT Press, 2009, 415 s. ISBN 978-0262151191
- [39] OUDSHOORN, Nelly, – PINCH, T. J. *How Users Matter: The Co-Construction of Users and Technologies, Inside Technology*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 2003.
- [40] PAGDEN, Anthony. *The Idea of Europe. From Antiquity to the European Union*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002. 392 s. ISBN 9780521791717
- [41] PATEL, Kiran Klaus. Überlegungen zu einer transnationalen Geschichte. *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft*, 2004, roč. 52, č. 7, s. 626–645.
- [42] PEKAR, Josef. Smysl českých dějin, s. 383–405. In: Josef PEKAR: *Smysl českých dějin*. 3. vydání. Praha, Rozmluvy 1990. ISBN 0-946352-70-4
- [43] RADAELLI, Claudio. “Whither Europeanization? Concept Stretching and Substantive Change.” *European Integration Online Papers*, 4, 2000, č. 8, <http://eiop.or.at/eiop/texte/2000-008a.htm>. p. 4.
- [44] ROBINSON, William I. Beyond Nation-State Paradigms: Globalization, Sociology, and the Challenge of Transnational Studies. *Sociological Forum*, 1998, roč. 13, č. 4, s. 561–594.
- [45] *Report of the work of the XVIIIth Congress, PLANC, Rome 1953*. Castaldi–Rome, 1955.
- [46] SAUNIER, Pierre Yves. „Going Transnational? News from Down Under.“ 2006, <http://geschichte-transnational.clio-online.net>.
- [47] SAUNIER, Pierre-Yves. Learning by Doing: Notes About the Making of the Palgrave Dictionary of Transnational History. *Journal of Modern European History*, 2008, roč. 6, č. 2, s. 159–179.
- [48] SAUNIER, Pierre-Yves. Transnational/Transnationalism. In: IRIYE, A. – SAUNIER, P.-Y. *Palgrave Dictionary of Transnational History*. London: Palgrave Macmillan, 2009. 1272 s. ISBN 9781403992956
- [49] SCHIPPER, Frank – LAGENDIJK, Vincent – ANASTASIADOU, Irene. „Universalism or Regionalism? The Work of the Advisory and Technical Committee

- for Communications and Transit of the League of Nations.* “Paper presented at the Third Plenary Conference of the Tensions of Europe Network Rotterdam 2007.
- [50] SCHIPPER, Frank. Changing the face of Europe: European road transport during the Marshall Plan years. *Journal of Transport History* 2007, roč. 28, č. 2, s. 211–228.
- [51] SCHOT, Johan – LAGENDIJK, Vincent. Technocratic Internationalism in the Interwar Years: Building Europe on Motorway and Electricity Networks. *Journal of Modern European History*, 2008, roč. 6, č. 2.
- [52] SCHOT, Johan – OLDENZIEL, Ruth. “Tensions of Europe, Phase 2: Intellectual Agenda.” 2004, www.tensionsofeurope.eu.
- [53] SCHOT, Johan. Building Europe on Transnational Infrastructures. *Journal of Transport History – special issue*, 2007, roč. 28, č. 2, s. 167–171.
- [54] SCHUELER, Judith. *Materialising identity. The co-construction of the Gotthard Railway and Swiss national identity*. Amsterdam – Aksant, 2008.
- [55] SHORE, Chris. *Building Europe: The Cultural Politics of European Integration*. London: Routledge, 2000. 272 s. ISBN 978-0415180153
- [56] SIEGEL, Micol. Beyond Compare: Comparative Method after the Transnational Turn. *Radical History Review*, č. 91, s. 62–90.
- [57] *Sociální studia*, 2009, roč. 6, č. 4: zvláštní číslo věnované transnacionalismu.
- [58] SUBRAHMANYAM, Sanjay. Connected Histories: Notes Toward a Reconfiguration of Early Modern Eurasia. *Modern Asia Studies*, 1997, roč. 31, č. 3, s. 735–762.
- [59] SZOSTAK, Rick. *The Role of Transportation in the Industrial Revolution. A Comparison of England and France*. Montreal: McGill–Queen’s University Press, 1991. 331 s. ISBN 0-7735-0840-6
- [60] THELEN, David. The Nation and Beyond: Transnational Perspectives on United States History. *Journal of American History*, 1999, roč. 86, č. 3, s. 965–975.
- [61] THER, Philip. Beyond the Nation: The Relational Basis of a Comparative History of Germany and Europe. *Central European History*, 2003, roč. 36, č. 1, s. 45–73.
- [62] TROEBST, Stefan. „Introduction: What’s in a Historical Region? A Teutonic Perspective.“ *European Review of History*, 10, 2003, č. 2.
- [63] VILLE, Simon P. *Transport and the Development of the European Economy, 1750–1918*. Houndmills, Basingstoke, Hampshire: Macmillan, 1990, 252 s. ISBN 0333436024
- [64] VLEUTEN, Erik van der – ANASTASIADOU, Irene – LAGENDIJK, Vincent – SCHIPPER, Frank. Europe’s System Builders: The Contested

- Shaping of Transnational Road, Electricity and Rail Networks. *Contemporary European History*, 2007, roč. 16, č. 3, s. 321–347.
- [65] VLEUTEN, Erik van der – KAIJSER, Arne. Networking Europe. *History and Technology*, 2005, roč. 21, č. 1, s. 21–48.
- [66] VLEUTEN, Erik van der. Toward a Transnational History of Technology: Meanings, Promises, Pitfalls. *Technology and Culture*, 2008, roč. 49, č. 3, s. 974–994.
- [67] WERNER, Michael – ZIMMERMANN, Bénédicte. Beyond Comparison: Histoire Croisée and the Challenge of Reflexivity. *History and Theory*, 2006, roč. 45, č. 1, s. 30–50.
- [68] WIMMER, Andreas – GLICK SCHILLER, Nina. Methodological nationalism and beyond: nation-state building, migration and the social sciences. *Global Networks*, 2002, roč. 2, č. 4, s. 301–334.
- [69] WOOLF, Stuart. Europe and its Historians. *Contemporary European History*, 2003, roč. 12, č. 3, s. 323–337.

Summary

The last two decades have witnessed a boom in historical publications claiming to offer a transnational history. In the history of technology the pan-European research network and program „Tensions of Europe. Technology and the Making of Europe“ has sought since 1999 to define and explore ways to study transnational European history through the lens of technology. This paper – using the examples from research on European infrastructures – attempts to present and evaluate the results and the prospects of transnational history for the history of technology.

Author's address:

Ovenecká 31

120 00 Praha 7

<http://usd.ff.cuni.cz/kompar/tp/index.php?id=116>

tupoleff@atlas.cz