

Den russiske togmyten

En kulturfilologisk tilnærming til
russiskspråklig jernbanefiksjon

Brita Lotsberg Bryn



Den russiske togmyten

Den russiske togmyten

En kulturfilologisk tilnærming til
russiskspråklig jernbanefiksjon

ÇAPPELEN DAMM
AKADEMISK

© 2018 Brita Lotsberg Bryn

Dette verket omfattes av bestemmelsene i Lov om opphavsretten til åndsverk m.v. av 1961. Verket utgis Open Access under betingelsene i Creative Commons-lisensen CC BY-NC-ND 4.0. Denne lisensen lar andre kopiere, distribuere og spre verket i hvilket som helst medium eller format, under forutsetning av at det oppgis korrekt kreditering og lenke til lisens. Dette kan gjøres på enhver rimelig måte, men uten at det kan forstås slik at lisensgiver bifaller deg eller din bruk av verket. Materialet kan ikke benyttes til kommersielle formål. Dersom du remixer, bearbeider eller bygger på materialet, kan du ikke distribuere det endrede materialet. Lisensvilkår: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.no>

ISBN: 978-82-02-59717-7

ISBN HTML: 978-82-02-62355-5

ISBN EPUB: 978-82-02-62354-8

ISBN XML: 978-82-02-62356-2

DOI: <https://doi.org/10.23865/noasp.44>

This is a peer-reviewed monography.

Cover illustration: The collection of Soviet posters from The Russian National Library in St. Petersburg. Reproduced by The Russian National Library for this publication and published with their consent.

Cover design: Cappelen Damm AS

Cappelen Damm Akademisk/NOASP

www.noasp.no

noasp@cappelendamm.no

Forord

Hva er en togmyte? Hvorfor Russland? Og hvordan kommer kultur, filologi og fiksjon inn i bildet? Her kan nok både boktittelen og undertittelen kreve en kommentar. Først vil jeg understreke at jeg bruker begrepet «togmyte», ikke for å så tvil om verken russisk, sovjetisk eller postsovjetisk jernbanesatsing, som har vært storstilt og høyst reell. Togmytebegrepet brukes om en diskurs knyttet til jernbanen, som jeg vil hevde har nedfelt seg i den russiskspråklige kulturen på en fundamental måte. Primærkildene mine er «jernbanefiksjon», men kildematerialet omfatter ikke bare skjønnlitteratur. Her inngår det også taler, avisartikler, dagboksnotater, plakater, filmer med mer, som gir sammensatte innblikk i russisk jernbane- og kulturhistorie. At tilnærmingen min til disse ytringene er «kulturfilologisk», indikerer en faglig forankring, ikke bare i litteraturvitenskapelig teori og metode, men også i språkfilosofi, kultursemiotikk, diskursanalyse og oversettelsesvitenskap. Alt dette vil det bli gjort nærmere rede for i første kapittel.

Jeg har villet skrive en bredt og åpent tilgjengelig forskningsmonografi henvendt til nordiskspråklige lesere som deler interessen min for litteratur og russisk kultur, men ikke nødvendigvis behersker russisk. Lesningene mine bygger på russiskspråklige kilder, men ved å skrive på norsk, oversette tekster og utdrag og henviser til oversatte versjoner av russiskspråklige verk, håper jeg boken kan nå et slikt publikum. Jeg har vært så heldig å kunne diskutere og fått lest og kommentert hele dette manuset av en slik leser, min kjære mann Ole-Jacob Vindedal. En helt spesiell takk går til ham og til vår gode, tålmodige sønn, Lars Lotsberg Vindedal.

Men det er selvsagt ingen ulempe å beherske russisk i møte med denne boken – å kunne lese kildetekstene på originalspråket, selv sette seg inn i den russiskspråklige sekundærlitteraturen og få fullt utbytte av nettressursene jeg har lenket til. En stor takk går til forlagets fagkonsulent og andre kolleger i inn- og utland, som har gitt verdifulle tilbakemeldinger

og innspill til dette prosjektet underveis, også på forelesninger, seminarer og konferanser.

Mange takk til Cappelen Damm Akademisk; til forlagsredaktør Maria R. Braadland for godt samarbeid og til bokens russiske og norske korrekturelere for grundig gjennomgang av manuset. En stor takk går også til Universitetet i Bergen som bevilget midler til denne utgivelsen gjennom BORA, og til de ansatte ved Universitetsbiblioteket som administrerer denne ordningen og dessuten har ytt verdifull hjelp med så vel kildesøk og innlån som gode råd i skrive- og publiseringsprosessen.

Tusen takk også til Elena Barkhatova og hennes kolleger ved Det russiske nasjonalbiblioteket i St. Petersburg for velvillig hjelp til søk, rettighetsklarering og tilgjengeliggjøring av illustrasjonsmaterialet.

Jeg er også arbeidsplassen min, Institutt for fremmedspråk ved Universitetet i Bergen, stor takk skyldig for støtte til prosjektet i form av et inspirerende arbeidsmiljø, forskningsterminer og publiseringsmidler. Mange takk også til Meltzerfondet og Norsk faglitterær forfatter- og oversetterforening for stipend til fagreiser.

Sist, men ikke minst vil jeg rette en varm takk til mine foreldre og søsken, storfamilien, venner, tidligere og nåværende kolleger og studenter som, hver på sitt vis, har bidradd til at dette bokprosjektet kunne realiseres.

Bergen 24. september 2018

Brita Lotsberg Bryn

Transkripsjon og aksentuering

Russiskspråklig tekst er i denne boken oversatt til norsk og/eller transkribert. I tillegg til egennavn, begreper, titler og lignende, har jeg også transkribert kortere sitater. Dette er gjort for å gi lesere som ikke behersker russisk, et inntrykk av lydbildet, for eksempel i dikt. Lengre sitater er gjengitt med kyrillisk skrift. Translitterasjonen følger Språkrådets regler fra 2017. Se:

https://www.sprakradet.no/sprakhjelp/Skriverad/Transkripsjon_av_kyrillisk_og_nygresk/

For leservennlighetens skyld, har jeg dessuten markert trykk i transkribert tekst, bortsett fra i person-, steds- og stasjonsnavn, og i indeks, bibliografi og illustrasjonsliste. Akutt høyreaksent (´) over vokaler indikerer trykkplassering.

Der veletablerte transkripsjoner av russiske personnavn avviker fra de norske reglene (som Herman Ermolaev eller Arkady Ostrovsky), har jeg brukt den varianten av navnet personen selv benytter.

Fotnotene inneholder utelukkende nettlenger. De er samlet kapittelvis og utstyrt med en kort omtale under «Nettressurser» bakerst i boken.

Den russiske togmyten

En kulturfilologisk tilnærming til russiskspråklig jernbanefiksjon

Kapittel 1 Metaforer og myter	11
Noen avgangspunkter	13
Fiksjon og forskningsspørsmål	15
Togmetaforer	18
Språkbilder	21
Språk, kropp og landskap	23
Minnebilder og selvbilder	31
Vann- og vinterveier	34
Kapittel 2 Livets kjerre	41
Pusjkins «Livets kjerre»	48
Veiens og reisens kronotop	52
Tidlige togtekster og forskningslitteratur	60
Togmyten i lys av Lotmans semiosfære	69
Kapittel 3 På tidlige tog	77
Rehabiliteringen	83
Jernbanen i Pasternaks liv og diktning	87
«Min søster livet»	98
«På tidlige tog»	111
Kapittel 4 Revolusjonstoget	121
Tids- og historieforståelse i sovjetutopien	125
Glavlit, Agitprop og den offisielle togmyten	131
Sangen «Vårt lokomotiv»	146
Revolusjonstogets lokførere	153
Kapittel 5 Hvordan stålet ble herdet	167
Jernkommisærrens marmorpalasser	178
Sosialistisk realisme	183
Ostrovskijs <i>Hvordan stålet ble herdet</i>	189
En propagandadiskurs og to ukrainere	208

Kapittel 6 Platonovs togsjeler	211
«Udødelighet».....	222
«Blant dyr og planter».....	235
Kapittel 7 Fra krig til tomgang	251
En jernbaneanatologi fra 1939.....	251
Den store fedrelandskrigen.....	267
Festninger på skinner	270
Panovas <i>Følgesvenner</i> og Platonovs «Hjemkomst»	282
Kapittel 8 Et fylletog og en forblåst stasjon.....	293
Tilstramming og tøvær.....	294
Fra Zjivago til <i>Moskva-Petusjki</i>	303
<i>Og dagen varer lenger enn et århundre</i>	322
Kapittel 9 Nulltog, erindringstog og nye fremtidstog	333
Tilbakeblikk før siste strekning.....	333
BAM og perestrojkatog.....	353
Postsovjetiske samtids- og erindringstog	360
Seiersdagen.....	370
Fremtidens tog, og jernbanestrategien 2008-2030	374
Referanser og nettressurser	379
Litteratur.....	379
Oppslagsverk og nettarkiver	396
Fotnotenes nettressurser.....	399
Illustrasjoner	409

Metaforer og myter

Under, i og ut fra Moskva går det et intrikat og omfattende nettverk av skinner – trikkespor, metrotraseer og forstadsbaner. Ringlinjene, gjennomskåret av tversgående ruter, resonerer middelalderbyens sirkulære struktur med et indre Kreml omkranset av flere sett med ringveier og fordums forsvarsverk. Til mindre byer og tettsteder utenfor hovedstaden går det elektriske lokaltog, *elektropojezdá* eller *elektrítsjki*. Skal man lenger av sted, drar man fra en av byens ni imponerende jernbanestasjoner i alt fra *platskártnyj* eller *óbsjtsjij vagón*, en åpen, ofte tettpakket sitte- eller sovevogn, til soveplass i hotellromlignende kupeer på luksustog med navn som *Krásnaja strelá* (Den røde pilen) og *Tíkhij Don* (Stille Don), eller kontorplass på et av de velutstyrte høyhastighetstogene av merket *Lástotsjka* (Svalen) eller *Sapsán* (Vandrefalken). Utover Russland strekker det seg jernbanelinjer over 125 000 kilometer, hvorav drøye 85 500 er i generell bruk i 2018. I henhold til Det russiske jernbaneverkets hjemmesider blir det årlig foretatt over en milliard passasjerreiser og fraktet nærmere 1,2 milliarder tonn gods på disse skinnene.¹

Siden 1896 har man i Russland markert «Jernbanearbeiderens dag», og det statseide aksjeselskapet Den russiske jernbanen (OAO RZjD, opprettet i 2003) er med sine rundt 850 000 ansatte den største arbeidsplassen i landet. At jernbanen har hatt uvurderlig betydning for landets samfunnsutvikling, eller at russere har et nært forhold til tog, hersker det liten tvil om. Til grunn for denne boken ligger det en hypotese om at dette forholdet er så nært at det har nedfelt seg i deres kollektive minne, språk, kultur og bevissthet på en måte som åpner opp for å snakke om en russisk togmyte.

1 http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5232

Mytebegrepet er jo betraktelig utvidet i forhold til det antikke *mythos*' opprinnelige betydning, «muntlig overlevert fortelling». At Platon plasserte myter og gudfortellinger i et motsetningsforhold til de evige ideene, har trolig bidradd til oppfatningen av dem som tilhørende ikke bare en åndelig-religiøs, men også en fiktiv eller irreell sfære. I *Poetikken* definerer Aristoteles (2004, 33) *mythos* som «sammenføyningen av begivenhetene i tragedien». Begrepet *myte* ble altså tidlig brukt både om ikke-skriftlige narrativer, beretninger om guder, og om fabelen eller plottet i antikke litterære sjangere. Myter forventes å overskride historiske og faktiske forhold og begivenheter, og i moderne dagligtale brukes både den russiske termen *mif* og det tilsvarende norske *myte* om folketro og ubekreftede forestillinger av helt eller delvis ukjent opphav, gjerne med tvilsom sannhetsverdi. Ikke desto mindre har man, til tross for den estetiske bearbeidelsen eldgamle myter må ha gjennomgått i prosessen fra muntlig overlevering til skrift, ansett tidlige myter som en form for «urfortellinger» – som potensielle kilder til innsikt i noe opprinnelig, allmennmenneskelig.

I nyere tid har myter, i en utvidet betydning av begrepet, særlig vært gjenstand for forskning innenfor disipliner som beskjeftiger seg med relasjoner mellom individer, samfunn og kulturers ytre tegn (adferd, ritualer, symboler, regler o.a.) og hinsidige, bakenfor- eller underliggende forhold, herunder religionsvitenskap, filosofi, sosiologi og antropologi. Innenfor disse, og beslektede fag, er det vanlig å betrakte myter i videre perspektiv og knytte dem opp mot overgripende religiøse, ideologiske eller sosiale forestillinger. Man har vært opptatt av hvordan myter, i likhet med andre tegnsystemer som verbalspråk, kroppsspråk, eller sosiale koder, bidrar til opplevelsen av fellesskap og sammenheng – av hvordan religioner, kulturer, samfunn og grupperinger bruker myten til å definere og legitimere seg, innbyrdes og i motsetning til andre.

Å vise hvordan den russiske togmyten har medvirket til å sedimentere forholdet mellom «oss» og «de andre», innad i landet så vel som utad, er et viktig anliggende også her. Fra denne bokens perspektiv er det spesielt interessant at myter – som overgripende forestillinger eller diskurser – har vært aktuelle studieobjekter i undersøkelser av tegn, symboler og retoriske troper, og av de aspektene ved tilværelsen som omfatter menneskets språklige, romlige og temporale eksistens.

Noen avgangspunkter

I det 20. århundre ble Sigmund Freud, Carl Gustav Jung, Mircea Eliade og Claude Lévi-Strauss fornyere av teorier om at tidlige myter følger arketyriske mønstre som kan relateres til kognitive prosesser, teser som fremdeles er gjenstand for forskning på flere fagområder. Mens religions- og samfunnsvitere i stor grad har beskjeftiget seg med komparativ myteforskning og kultisk-religiøse og sosiale «mytefelleskap», har psykologien og, særlig de siste tiårene, også forskere innenfor språk-, litteratur- og kulturfagene, anlagt kognitive perspektiver på myten.

Innenfor litteraturvitenskapen brukes mytebegrepet i flere betydninger, men en vanlig definisjon er at myter er narrativer som gjennom sin billedlige fremstillingsform formidler budskap som peker utover motivplanet og krever fortolkning. Her fremholdes det at myter har en egen symbolsk-metaforisk realitet – at de befinner seg innenfor egne mytiske rom, har sin egen mytiske tid og gjerne formidler tankeinnhold som fremstår som opprinnelig og allmenngyldig. En fellesnevner for ytringer som passer inn i denne definisjonen, er altså at de er allegoriske i sin form. Myter oppfattes, for å si det enkelt, som utvidede metaforer – som kjeder eller nettverk av symboler, tegn eller bilder – tegnsystemer, der noe uttrykkes ved hjelp av noe annet.

I strukturalistisk, poststrukturalistisk og semiotisk teori har begrepet *myte* vært brukt både om enkeltstående fortellinger og om kollektive forestillinger eller forklaringsmodeller. I Roland Barthes' banebrytende *Mythologies* for eksempel, utvikles ideen om myten som tankesystem eller ideologi. Her karakteriseres myter som fortellinger eller fenomener som bevisst er blitt tilført noe utenfra, samtidig som de knytter seg til noe det gis inntrykk av at har lagt grunnlaget for en nåværende situasjon eller tilstand. En bevisst, ideologiserende, sågar manipulerende bruk av tegn står ifølge Barthes (1975) sentralt i dannelsen og utviklingen av moderne myter. Slike myter kan utvikles i politisk retorikk, reklame eller innenfor sosiale nettverk, og de har aldri hatt bedre vilkår for utbredelse enn nå.

Selv bruker jeg begrepet «togmyte» i en betydning som har fellestrekk både med den allmennlitterære, poststrukturalistiske og semiotiske. Her refererer det til en overgripende billedlig forestilling, eller betydnings-skapende mekanisme bestående av et høyt antall kulturelle ytringer som

bygger videre på foregående ytringer og stadig tilføres ny betydning. Det dreier seg altså ikke om noe etablert, anerkjent eller avgrenset fenomen. Togmytebegrepet utgjør et strukturerende rammeverk for utforskning og beskrivelse av det jeg oppfatter som et sentralt, åpent og fortsatt aktivt betydningsgenererende rom i russiskspråklig kultur.

Jeg antar at det i den sovjetiske og postsovjetiske *nationale grundfortælling* (som den danske litteratur- og kulturforskeren Johan Fjord Jensen ville uttrykt det), eller i denne kulturens *Verständnishorizont* (i Hans-Georg Gadamer's betydning av ordet) har nedfelt seg en kollektiv diskurs knyttet til jernbanen. Den synes å følge to hovedspor, et offisielt og et uoffisielt, der det første er dominert av en virkelighetskonstruerende propagandadiskurs og det siste av en litterær og populærkulturell respons der dette virkelighetsbildet blir forsøkt korrigert. Togmyten kan altså forstås som en broket betydningsvev, eller motsetningsfylt diskurs der ulike meningsfelleskap og røster har kjempet om hegemoni.

Samtidig er det viktig å understreke at de offisielle og uoffisielle ytringene som inngår i denne myten ikke utgjør adskilte sfærer som kan tillegges bestemte ideologiske eller etiske valører. Når jeg har valgt å utforske den russiske togmyten i lys av verk av forfattere som Boris Pasternak, Andrej Platonov, Tzjingiz Ajtmatov og Jurij Bujda, er en viktig grunn at tekstene deres beveger seg i skjæringsfeltene mellom offisielle og uoffisielle sjikt av denne myten og viser hvor ambivalent den er. Tilnærmingen min til togmyten kan illustreres med følgende utsagn fra Fernando Andachts artikkel «Steps Toward a Sociosemiotic Analysis of Myth»: «I attempt to show the working of myth in society not as a malignant force of alienation, but as the endless staging of a debate between opposing forces that strive forcefully by means of persuasive signs» (Andacht, 1995, 7).

I undertittelen til denne boken har jeg valgt å betegne tilnærmingen min til togmyten som «kulturfilologisk». Jeg bruker begrepet i betydninger inspirert av russisk språkfilosofi, kultursemiotikk og kulturologi (*kulturologija*), men også av Tine Roesens gjesteforelesning ved Universitetet i Bergen i november 2016, om vilkår og utfordringer for en ny kulturfilologi. Foredraget bygget blant annet videre på Helge Jordheims (2001), Herbert Grabes' (2002) og Hans Lauge Hansens (2004; 2005, 293–322)

forståelse av filologien som kulturfaglig ressurs. (Se også Roesens forord i Cardona, Koppen og Lunde, 2017, 9–18.)

Benevnelser som *kultursemiotisk*, *litteratursosiologisk* og *kritisk diskursiv* ville også ha fanget opp viktige innfallsvinkler til et prosjekt der jeg nærleser, oversetter og analyserer russiskspråklige tekster, og situerer og drøfter dem fra flere kulturelle og faglige synsvinkler. Rent praktisk innebærer det at jeg undersøker både fiksjon og ikke-fiksjonelle jernbaneøytringer ved hjelp av et sett filologiske, litteraturteoretiske, kultursemiotiske og diskursanalytiske analyseverktøy. Primærkildene mine er overveiende skjønnlitterære, og jeg utforsker dette materialets fortolkningsmuligheter så vel innenfor en russisk språklig, litterær og kulturell kontekst som i overføring/oversettelsen (begge omfattet av begrepet *perevód*) av det til norsk og ikke-russiske forhold.

I den kontekstualiserende nærlesningen av primærtekstene vektlegger jeg samspillet mellom uttrykks- og innholdsplan, for eksempel de semantiske implikasjonene av en høy forekomst av en gitt ordklasse i en tekst, eller av vokabular med et bestemt grammatisk kjønn. Retoriske troper og figurer, og tid–rom-relasjoner står sentralt i analysene, samtidig som jeg i høy grad forholder meg til den historiske og kulturelle virkeligheten som befinner seg utenfor tekstene. En viktig hypotese er at det med utgangspunkt i opprinnelses-, reise- og endetidsmyter, og i forestillinger om bevegelse gjennom landskap, har utviklet seg en særegen sovjetisk og postsovjetisk forståelsesramme relatert til tog – en ramme som bærer av russisk språk og kultur antakelig vil kunne gjenkjenne konturene av, og som vi andre kan bruke til å utdype vår kunnskap om den.

Fiksjon og forskningsspørsmål

Der fortiden fremstår som ubegripelig, blir det som legemliggjør den våre studieobjekter. For biologer, geologer og arkeologer for eksempel, kan det være organisk materiale, fossiler eller rester av byggverk, fartøy eller bruksgjenstander. Forsker man på språk, litteratur og kultur, forholder man seg hovedsakelig til *tekster*, her i den utvidede betydningen; muntlige, skriftlige, audiovisuelle og digitale ytringer. I motsetning til naturvitene kan vi humanister i liten grad legge gitte premisser til grunn for

analysene våre, gjenta eksperimenter eller trekke entydige konklusjoner. Det vi derimot *kan* gjøre, er å fordype oss i primærkildene på flere språklige og kulturelle nivå og undersøke hvordan disse inngår, opptrer og interagerer i større flerdimensjonale rom og kulturelle prosesser. Fokuset mitt er tverrfaglig i den forstand at jeg mener man også bør dra vekslers på ressurser som faller utenfor humanvitenskapens tradisjonelle kilder hvis de er relevante og kan berike analyser av fiksjon, selvsagt forutsatt at man ivaretar en kilde- og sjangerbevissthet. Heri ligger det også en erkjennelse av at de forskningsinnsiktene vi oppnår, inngår i kontinuerlige dialoger der man alltid må kunne stille seg åpen for nye fortolkninger og andre praksiser.

Når det gjelder litteraturvitenskapens forhold til sitt kildemateriale, har pendelen som kjent beveget seg mellom ytterpunkter; fra tung vekt på verkets historisk-biografiske kontekst til tilsvarende vektlegging av teksten som autonomt fenomen. I dag er svingradiusen mindre. Nærlesning av primærkildene er ikke blitt mindre vesentlig, men nå vil nok de fleste litteraturkyndige være enige i at skjønnlitterære tekster ikke bare relaterer seg, men også kan analyseres i lys av ytre omstendigheter. Diskusjonen om hvordan man skal tilnærme seg fiksjon, henger også sammen med at forfatterne selv har utfordret etablerte sjangere. I kjølvannet av Åsne Seierstads *Bokhandleren i Kabul*, Karl Ove Knausgårds *Min kamp*, Bergsveinn Birgisson's *Den svarte vikingen*, Vigdis Hjorth's *Arv og miljø* og Helga Hjorth's motroman *Fri Vilje* har nygamle diskusjoner knyttet til sjangeroverskridelser, historisk og biografisk fiksjon, forfatteretikk og virkelighetslitteratur revitalisert litteraturdebatten i Norge.

Sjangerbegrepet er igjen satt under lupen, og spørsmål om i hvilken grad ikke-fiksjon, inkludert såkalt historisk og dokumentarisk materiale, også må betraktes som fiksjon eller fyller kravene til karakteristikk som «faktuell» eller «autentisk» er blitt heftig debattert. Selv er jeg av den oppfatning at det i et posthermeneutisk og semiotisk perspektiv ikke kan være noen tvil om at både skjønnlitteratur og sakprosa former sine egne virkeligheter – at de blir frembrakt ved hjelp av språklig-retoriske, kulturelt og ideologisk funderte virkemidler. Bak de «sannhetene» de presenterer, kan det stå uavhengige og pålitelige enkeltstemmer, men like

gjerne ideologiske eller politiske interesser, kultureliter eller kommersielle aktører.

Grensene mellom historie og fiksjon, og mellom myter og virkelighet, kan altså være vage, spesielt i samfunn med lange tradisjoner for sensur, der forfattere og kunstnere ofte har fylt funksjoner journalister og «frie» tenkere og akademikere har hatt i åpnere samfunn. På samme måte som Svetlana Aleksijevitsjs polyfone dokumentar-fiksjon har vist oss at dokumentariske beretninger fra Sovjetunionen og postsovjetiske nasjoner kan være like utrolige, og grusomme, som de vi møter i «ren fiksjon», mener jeg at den russiskspråklige skjønnlitteraturen, også den som faller utenfor den såkalt realistiske tradisjonen, kan romme dypt innsiktsfulle og autentiske representasjoner av erfart russisk, sovjetisk og postsovjetisk virkelighet. I slike skildringer har ikke metaforer og «mytifisering» bare hatt en estetiserende funksjon. Disse virkemidlene kan ha vært en dyd av nødvendighet for at verkene skulle slippe gjennom sensuren. Særlig etter at sovjetisk arkivmateriale og tidligere forbudte litterære verk er blitt tilgjengelige, har det vist seg at fiksjonen i mange tilfeller ga mer pålitelige og autoritative samtidsskildringer enn de som ble presentert i pressen, fra talerstoler og i skolebøker.

Til forskjell fra ikke-fiksjon bestreber skjønnlitterære fremstillinger seg snarere på å nyansere enn å generalisere, de beveger seg oftere nedefra og opp enn ovenfra og ned, og fremfor alt presenterer de på en gang både individualiserte og allmenngyldige perspektiver på virkeligheten. Selv om man selvfølgelig må ta høyde for de bevisste estetiske og semantiske forskyvningene som kjennetegner såkalte skjønnlitterære fremstillinger, utgjør fiksjon, slik jeg ser det, en uunnværlig kilde til kunnskap om fortiden, der en gitt periodes språkbruk, miljø, holdninger og diskurser kan være fiksert for ettertiden. Og siden enhver ytring fremstiller virkeligheten på sin egen måte, blir spørsmålet om en tekst er fiksjon eller ikke, av mindre betydning enn spørsmål knyttet til hvordan den på den ene siden former sin egen, indre virkelighet og på den andre representerer og interagerer med ytre virkeligheter.

Problemstillingene jeg ønsker å utforske i denne boken, kan oppsummeres i følgende hovedspørsmål: Hvilke fortellinger er det som formidles i de tekstene som utgjør primærmaterialet mitt, og hvilke intertekstuelle

forbindelser finnes det mellom dem? Hvordan reflekterer og representerer dette kildematerialet spørsmål relatert til det russiskspråklige menneskets verbale, romlige og temporale eksistens? På hvilke måter interagerer den indre virkeligheten i de skjønnlitterære jernbanetekstene med andre virkelighetsmodeller, for eksempel med offisielle fremstillinger av fortiden, samtiden og fremtiden? Hvilke spor har denne diskursen etterlat seg i det russiske språket, og har togmyten bidradd til å forme russisk, sovjetisk og postsovjetisk identitet og historieforståelse?

Med tanke på de skjellsettende endringene Russland, Sovjetunionen og postsovjetiske samfunn har gjennomgått i de to siste århundrene, og på den evnen enhver tekst har til å dra veksler på fortiden samtidig som den responderer på samtiden, tror jeg en diakron analyse av ulike typer jernbanetekster vil kunne si mye om hvordan russiskspråklige litterære og «folkelige» stemmer har inngått i intrikate samspill med styresmaktenes.

Gjennom kontekstualiserende nærlesning, fortolkning og komparative analyser av et tekstkorpus bestående primært av togdikt og skjønnlitterær jernbaneprosa, men også av propagandaplakater, presseklipp, dagboksnotater, taler, anekdoter og andre togrelaterte tekster, håper jeg at denne boken – gjennom sitt «togprisme» – kan bidra til nye perspektiver på noen sentrale historiske og estetiske veiskiller i sovjetisk og postsovjetisk samfunn og kultur: overgangen fra tsarvelde til arbeiderstat og fra avantgarde til sosialistisk realisme, fra Stalin-tidens politiske og kulturelle totalitarisme til Khrusjtsjovs tøvær, og fra Sovjetunionens sammenbrudd og Jeltsins ustø reformpolitikk til Putins patriotiske «nye Russland».

Togmetaforer

Sporen til dette prosjektet var opplevelsesrike togreiser i Russland, og spiren en gradvis innsikt i den høye forekomsten av togmetaforer i moderne russisk, og av jernbanen som ledemotiv i russiskspråklig skjønnlitteratur. Billedlige ord og uttrykk som tar sitt utgangspunkt i skinnegående trafikk, er selvfølgelig ikke unikt russiske. På norsk kan vi for eksempel si at «toget er gått» hvis man har forspilt en sjanse, at en debatt har «sporet av», eller at en sentral spiller er lagets «lokomotiv», men i det russiske språket

utgjør togmetaforer og -aforismer et langt mer omfattende og flertydig kompleks.

Noen togmetaforer er universelle. Den russiske betegnelsen for jernbane, *zjeléznaja doróga*, som svarer til det svenske *järnvag*, er både en konkret betydningsangivelse og en metafor, med tilsvarende og beslektede benevnelser i mange språk. Også metaforen «jernhest» (jevnfør *járn hestur*, *iron horse*, *Eisenpferd*, *cheval de fer*, *caballo de hierro* etc.) hadde fått sine russiskspråklige ekvivalenter i uttrykkene *stalnoj kon* (stålhesten), *tsjugúnnyj kon* og *zjeléznyj kon* (jernhesten) før jernbanen gjorde sitt inntog i Det russiske imperiet på 1830-tallet. Selv vil jeg argumentere for at et metaforkompleks basert på jernbaneterminologi ikke bare skulle bli mer produktivt i russisk enn i de fleste andre språk, men at det i sovjetperioden også skulle komme til å bevege seg i helt andre retninger enn tilsvarende komplekser i andre språkkulturer. At det sovjetiske propagandaapparatet spilte en viktig rolle i denne prosessen, synes klart.

Flere studier av totalitarisme (Arendt, 1962; Harris, 1987), totalitært språk, *newspeak* og propagandadiskurser (Young, 1992; Kupina, 1995; Weiss, 2003) har drøftet paralleller mellom nazistiske og stalinistiske propagandastrategier. Den sveitsiske lingvisten Daniel Weiss' (2003; 2005) analyser viser for eksempel at man i begge regimer tok i bruk etablerte begreper med beslektet betydning og konnotasjonsaura som statslederbetegnelser, henholdsvis *der Führer* og *vozd*. Den siste benevnelsen, som ble brukt om Stalin, kan ifølge Berkovs (2011) russisk-norske ordbok bety *fører*, *høvding* og *fyrste*. Innenfor begge systemer konstruerte man også antitetiske ordpar av typen *sovétskij* kontra *ántisovetskij* og *germanische Demokratie* versus *parlamentarische Demokratie* for å underbygge antagonistiske menneske- og verdensbilder.

Men det mest interessant propagandagrepet fra dette prosjektets perspektiv er at både sovjetiske og tyske myndigheter prøvde å ta monopol på hele metaforgrupper knyttet til felt som helse kontra sykdom, militarisme, byggevirksomhet, men også transport, for så å bearbeide og videreutvikle dem. Mens nazistene fremlesket sitt *Autobahn*-prosjekt og dets metaforiske potensial, ble det i 1920- og -30-tallets Sovjetunionen iverksatt språkpolitiske tiltak som innebar monopolisering og ideologisering av jernbanevokabular og -metaforer. Disse tiltakene, som jeg drøfter i

artikkelen «Jernhestens spor: Et blikk på russisk, sovjetisk og postsovjetisk togmetaforikk» (Bryn i Lunde og Witt, 2008, 63–74) synes å ha utløst en mangfoldig litterær og populærkulturell respons som utviklet seg til det omfattende nettverket av bilder, tekster og intertekstuelle forbindelser jeg har satt meg fore å belyse i denne boken.

Fremstillingen min vil tidvis gripe tilbake til mytens antatte kilder, før og til dels utenfor Sovjetunionen, og i siste kapittel også til postsovjetisk litteratur, men hovedvekten ligger på sovjetiske aspekter av jernbanemyten og på de strategiene som har vært brukt for enten å opprettholde den offisielle versjonen av myten, eller forhindre at den fikk dominere. I kapittel 2 presenterer jeg, med utgangspunkt i et av Aleksander Pusjkins (1799–1837) dikt, bakgrunnen for Det russiske imperiets jernbane, og for imperiets tog litteratur. De øvrige skjønnlitterære primærkildene mine stammer fra perioden mellom 1917 og 2017 og omfatter tekster av blant andre Boris Pasternak (1890–1960), Andrej Platonov (1899–1951), Nikolaj Ostrovskij (1904–1936), Vera Panova (1905–1973), Tsjingiz Ajtmatov (1928–2008), Venedikt Jerofejev (1938–1990), Jurij Bujda (født 1954) og Viktor Pelevin (født 1962). Tekstene er ikke konsekvent presentert i henhold til når de ble skrevet eller publisert, men kapitlene følger en kronologisk tidslinje. Verk skrevet eller satt i en tidligere tidsepoke enn den de ble utgitt i, er blitt behandlet der de har passet best inn tematisk.

Den russiske jernbanelitteraturen strekker røttene sine langt tilbake i tid og inngår naturlig nok også i et samspill med andre jernbanelitteraturer. Teknologiske nyvinninger og infrastruktur har vært sentrale i ulike samfunns identitetskonstruksjon, nasjonsbygging og historieformidling – for hvordan man har ønsket å fremstå både innad og utad. Det 19. århundrets nasjonale jernbaner er intet unntak. Selv om dette fremkomstmiddelet har etterlatt seg varige spor også i språket og kulturen vår, for eksempel gjennom rallarkulturen, ville jeg nølt med å snakke om en norsk togmyte. Til det er skinnegående trafikk for lite utbygget og mangelfullt tematisert hos oss. Engelsk- og tyskspråklig jernbanefiksjon og sakprosa derimot, (som Heinemann, 1992; Sebald, 2001; Johnson, 2002; Hawkes, 2005; Knipping, 2013), utgjør et interessant bakgrunnsmateriale som jeg noen steder trekker paralleller til eller kontrasterer med de russiskspråklige tekstene. I den forbindelse vil jeg påpeke at russisk

togfiksjon adskiller seg fra mange andre nasjoners jernbanelitteraturer i den forstand at togmotivet ikke bare er fremtredende på 1800-tallet, da jernbanen er et nytt transportmiddel som påvirker reise- og bosetningsmønstre i store deler av verden. Dette motivet forblir produktivt og aktuelt i det russiske språket, så vel som i den interne samfunnsdebatten og skjønnlitteraturen, gjennom hele det 20. århundre, og har også fulgt med inn i det 21.

Språkbilder

De fleste vil nok kunne enes om at det ligger noe fellesmenneskelig til grunn for all individuell, kulturell og tverrkulturell dialog og innsikt. For å kunne kommunisere og utveksle kunnskap må man dele noe, men hva dette *noe* er, derom strides fortsatt de lærde. En hovedtese i semiotikken og i kognitiv språk- og litteraturvitenskap er at metafordannelse er et slikt allmenngyldig mentalt fenomen som har gitt seg utslag i parallelle måter å resonnerer og formulere seg på. Språkbilder bidrar med andre ord til vår aktive og passive konseptualisering av virkeligheten og dermed til vår indre dialog, kommunikasjon med andre og forståelse av de objektene, fenomenene og prosessene som omgir oss.

I grenseområdene mellom språk-, kultur-, samfunns- og hjerneforskning pågår det i dag også bred forskning på hvordan språkbruk utnyttes politisk. *Politisches Framing*, kaller den tyske lingvisten Elisabeth Wehling (2016) det når en ytring bevisst rammes inn på en måte som gjør at budskapet styres i en bestemt retning. Fenomenet er nært beslektet med grep vi gjenkjenner fra retorikk og propaganda så vel som med det statskontrollerte språket George Orwell i sin dystopiske roman *1984* fra 1949 kaller *newspeak*, på norsk nytale.

Men tanker om språkets og metaforenes fundamentale betydning for alle kognitive prosesser, og om at språk bidrar til å forme tankene og virkelighetsbildene våre, er jo på ingen måte nye, heller ikke innenfor russiskspråklig kultur- og språkvitenskap. «Livet farges riktignok av følelser og fornemmelser», fremholdt den berømte russiske filologen Dmitrij Likhatsjov (1906–1999), «men hele vår bevisste tankevirksomhet formuleres gjennom det språket vi snakker og skriver på» (Likhatsjov,

1989, 410). Den russiske, Tartu-baserte, kultursemiotikeren Jurij Lotman (1922–1993) fulgte ham et stykke på vei, men fremholdt at registeret vårt for å resonnerer, uttrykke oss og kommunisere omfatter langt mer enn verbale språk; instinkter, drifter, kroppsspråk, billedspråk, riter, rytmer – fenomener med røtter i førverbale kulturer – utvidet gjennom et omfattende sett av nyere tegnsystemer. Som vi skal se i neste kapittel, mente han også at det er en grunnleggende analogi mellom retoriske troper og den måten både menneskets individuelle intellekt og kulturen som kollektivt intellekt er organisert på (Lotman, 2000, 335–6; 2008, 131).

En av Jurij Lotmans arvtakere, den estiske kultursemiotikeren Peeter Torop (født 1950) mener at et rent lingvistisk perspektiv på kultur blir like ensidig som et rent kulturelt perspektiv på språk. Man må avklare hva man legger i begrepene «språk» og «kultur», påpeker han, og definere forholdet mellom dem. For å kunne betrakte språk som et lingvistisk fenomen må man akseptere at språket står i et synekdotisk forhold til kulturen, at det representerer en del av en større helhet og utgjør ett av de mange semiotiske systemene som eksisterer innenfor enhver kultur. Man kan forestille seg språket som et metasystem, fortsetter han, et verktøy til å uttrykke og beskrive den kulturen det inngår i (Torop, 1995, 57; Witherspoon, 1980, 2). En lingvistisk tilnærming til kultur vil følgelig kunne styrkes og berikes av innfallsvinkler knyttet til semiotikk og semiologi, talehandlingsteori, antropologi, kultur- og litteraturvitenskap (narratologi, tropologi etc.).

Torop kan plasseres i en tradisjon som kan spores helt tilbake til antikens *sēmeiōtikos* (Aristoteles, Platon og stoikerne), Augustins *signa naturalia* og *signa data*, og middelalder- (Anselm of Canterbury, Robert Bacon) og 1600-tallstenkerne John Poinsoot og John Locks teser om tegnsystemer (Meier-Oeser, 2011). Disse teoriene videreutvikles i Aleksander Potebnjas kulturforankrede filologi, Ferdinand de Saussures *semiologie*, Charles Sanders Pierces *semiotics*, gjennom Broder Christiansens teorier om kunstens *differensskvalitet* og innenfor den russiske formalismen, så vel som i Roman Jakobsons strukturalisme. Fra Mikhail Bakhtin og Jurij Lotmans dialogiske, semiotiske og intertekstuelle tilnærming til tekst kan linjen føres videre via Michel Foucault, Umberto Eco, Julia Kristeva og Norman Fairclough til nyere semiotiske (Vasilij Moskvina, Roman

Lejbov), kognitive (Ljubov Balasjova) og diskursanalytiske (Robert Hodge, Ruth Wodak) tilnærminger til tekst. Det er i denne tradisjonen boken min tar sitt teoretiske og metodiske utgangspunkt.

Med bakgrunn i russisk-, engelsk- og tyskstudier har forskningsinteressene mine primært vært litteratur- og kulturfaglige, og det lingvistiske fokuset mitt ligger på pragmatisk språkbruk, anvendt språkvitenskap og oversettelse. Jeg er, for å si det på en annen måte, opptatt av den delen av filologien som springer ut fra språkfilosofien – som undersøker hvordan naturlige språk skaper mening i sosiale og kulturelle kontekster, og hvordan de interagerer med andre språk og tegnsystemer. For å gi leseren et innblikk i hvilke problemfelt som har inspirert dette arbeidet og forankre innfallsvinklene mine bedre, har jeg i det følgende tillatt meg en solid språk- og kulturfilosofisk ekskursjon før jeg igjen skal rette blikket mot den russiske togmyten.

Språk, kropp og landskap

Vi mennesker har i uminnelige tider brukt verbale, eller naturlige, språk for å navngi, først det konkrete og fysiske i våre nærmeste omgivelser, så naturen og terrenget omkring oss og etter hvert mer abstrakte og innfløkte og fenomener. Mye i tilværelsen handler om å gi det uforståelige og diffuse en konkret, figurativ form, å gjøre det «håndfast». Her har kroppen vår, men også landskapet vi lever i, vært fundamentale referansepunkter. For å forklare det uhåndgripelige har vi med utgangspunkt i egen fysikk, sanseerfaringer, gjenstander, gjøremål og hverdagsopplevelser dannet billedlige ord og uttrykk som har gått inn i språkene våre, som troper, symboler, idiomer og ordtak.

Siden oppfatningen av enkle begreper relatert til rom og bevegelse, som «opp» og «ned», «inne» og «ute» eller «foran» og «bak» er relativt universell, er det, slik blant andre Lotman (2000, 257–8; 2008, 93–4) og senere kognitivistene George Lakoff og Mark Johnson (2003, 14) har påpekt, naturlig at man i en lang rekke språk vil finne uttrykk knyttet til det å nå en topp eller et bunnpunkt, være innenfor eller utenfor, eller å ligge foran eller bak både i konkret og overført forstand. Men betydningen av selv så basale konsepter som de jeg har nevnt her, vil likevel kunne

være kulturelt betinget, og alltid avhenge av kontekst. Sier man at noen *er ute*, kan det bety at vedkommende er i hagen, på joggetur, tar en runde på byens utesteder, er løslatt, ikke lenger aktuell eller ikke helt oppdatert. Man kan *ligge bak* noen i løypen, på banen eller veien, men også motorisk, intellektuelt, teknologisk eller på et hvilket som helst annet felt der det er mulig å registrere bevegelse, retning eller utvikling. Tankevirk-somhet eksisterer utvilsomt også *utenfor* språket, men følger vi semioti-kernes resonnementer, er det vanskelig å tenke seg kommunikasjon eller argumentasjon som ikke er forankret i et eller annet tegnsystem.

Før barn tilegner seg verbalspråk, har de lenge kunnet kommuni-sere med omgivelsene ved hjelp av blikk, kroppsspråk, lyder, smil, gråt, mimikk. Når de begynner å erverve kunnskaper, skjer det stykkevis og delt. Modning handler om en gradvis utvidelse av de fysiske og men-tale sirklene man beveger seg i, om å oppdage sammenhenger mellom fragmenterte innsikter, bruke den informasjonen man har ervervet til å fortolke nye inntrykk og opplysninger som kan bearbeides til viten. Betydning oppstår ikke isolert, bare i relasjon til annen betydning, og kan man ikke trekke forbindelseslinjer mellom erfaringsbrokker, eller fortolke sanseinntrykk og verbale ytringer i lys av andre sammenhenger og tegnsystemer, kan man heller ikke oppnå innsikt. Ingen mennesker er like, og ingen lever identiske liv. Vi bærer alle med oss en individuell genetisk ballast, og det settet av erfaringer og kunnskaper vi akkumulerer gjennom livet, utgjør en personlig semiotisk kompetanse som farger alle nye inntrykk og meldinger vi mottar.

Men som Lotman, og ikke minst Mikhail Bakhtin (1895–1975) har understreket, er den språklige og kognitive kompetansen vi utvikler, langt fra personlig i betydningen «egen». Ytringene og tankene våre inn-går til enhver tid i dynamiske kommunikasjonssituasjoner og -prosesser; i intersubjektive, sosiale, kulturelle og historiske dialoger der vi forhand-ler oss frem til nye innsikter, formuleringer, begreper og synspunkter. Som deltakere i sosiale grupper, samfunn og kulturer, og som ørsmå brik-ker i historien, prøver vi å finne våre plasser og ståsteder. Jo nærmere vi opplever at vi står hverandre, personlig, sosialt, geografisk, kulturelt eller historisk sett, desto større er sjansen for at vi, som grupper eller samfunn, utvikler forståelseshorisonter, innsikter og referansepunkter som ligner

hverandre. Nye opplysninger kan frembringe nærliggende reaksjoner og assosiasjoner hos oss, samtidig som vi hele tiden forsøker å få nye biter til å passe inn i kjente bilder.

Tanken om en felles fortid og identitet styrker opplevelsen av tilhørighet og samhørighet, men også behovet vårt for å definere oss selv i motsetning til andre. Sånn er *vi*, dette er *vår* historie, dette har ikke *de andre* forutsetninger for å forstå. Slik kan det oppstå myter om grupper, samfunn, nasjonalkulturer. Moderne myter griper tilbake til forutgående myter, og til historisk materiale. Slik tilfellet er med togmyten, kan den også kobles opp mot opprinnelsesmyter. Mytedannelse eskalerer gjerne i krisetider og blomstrer under totalitarisme og isolasjon.

Geologer og evolusjonsbiologer kan ved hjelp av tekniske funn og analyser i stor grad rekonstruere jordens fysiske landskaps tilblivelse, og genetikere kan kartlegge menneskeartens utvikling og gradvise utbredelse på kloden. De tidlige menneskenes fysiologiske fortrinn, sammenlignet med forgjengernes, bestod i at de hadde større hjerne, gikk oppreist og dermed kunne bruke hendene til å lage redskaper og våpen, og at de hadde taleorganer som gjorde det mulig å produsere et så sammensatt sett av lyder og artikulatoriske bevegelser at de kunne utvikle avanserte verbale språk. Der forskningen står i dag, mener man at *homo sapiens* adskilte seg fra andre menneskearter (som *homo rudolfensis*, *homo neanderthalensis*, *homo erectus*, *homo denisova* o.a.) gjennom, en trolig mutasjonsbasert, endring i kognitive evner som gjorde dem i stand til å tenke, kommunisere og samarbeide på nye måter. Dette omfattet også evnen til abstrakt tenkning – til å produsere bilder av ikke-eksisterende vesen, språkbilder basert på imaginære forestillinger, til å forhandle frem felles forståelsesrammer og skape kollektive myter som muliggjorde sameksistens i større sosiale grupper (Harari, 2017, 17–44).

Her begynner både historien, kultur- og språkhistorien, som stadig skyves lenger inn i fortiden, men spesielt i sin tidligste fase, har disse historiene store hull og mange usikre momenter. Nå samarbeider kultur- og språkvitere med forskere innenfor nyere vitenskapsgrener som arkeogenetikk og paleogenetikk om å få bedre oversikt over tidlige migrasjonsbølger og dermed økt innsikt i hvordan kulturer og språk kan ha utviklet seg og påvirket hverandre.

Sett i større historiske perspektiv føyer dagens folkevandringer seg inn i en lang rekke tilsvarende vandringsmønstre. Sult, krig, konflikter, klimaendringer og ønsket om et bedre liv har til alle tider fått mennesker til å flykte og migrere. Med hensyn til oldtiden opererte man lenge med *to* massive folkevandringer til det området som utgjør dagens Europa, den første for omkring 45 000 år siden og den andre for ca. 8000 år siden, da jordbrukskulturer fra dagens Midtøsten etablerte seg i denne delen av verden. Men gjennom undersøkelser av *genom*, den totale arvemessige informasjonen som er innkodet i organismers DNA, av 101 eurasiske skjeletter fra bronsealderen fikk man ny innsikt i en tredje omfattende migrasjonsbølge til Nord- og Sentral-Europa som inntraff i bronsealderen, en gang mellom 3000 og 1000 år før Kristus. Resultatene i denne studien, som ble gjennomført av svenske arkeologer og danske genetikere og publisert i tidsskriftet *Nature* i juni 2015, gir klare indikasjoner på at den DNA-strukturen vi europeere er bærere av i dag, blant annet kan føres tilbake til representanter for *jamnakulturen* (*jámnaĵa kultúra*) som skal ha utvandret fra de kaukasiske steppene i dagens sørlige Russland, Ukraina og Georgia til det sentrale og nordlige Europa for rundt 4500 år siden (Allentoft et al., 2015).

En drivkraft bak denne undersøkelsen var å finne forklaringer på de omfattende kulturelle endringene som skjedde i nord- og sentraleuropeiske områder i bronsealderen, da neolittiske levesett ble erstattet av nye skikker og sosiale strukturer. Jamnafolket var gjeterfolk som levde i kjernefamilier, spiste kjøtt og melkeprodukter og begravde sine døde sittende i graver eller groper, derav den arkeologiske betegnelsen *jámnaĵa*, et adjektiv avledet av det slaviske substantivet *jáma* – grop, hull, fordypning. Forskningsresultatene indikerer at jamnafolkets levesett kan ha øvd betydelig innflytelse på vesteuropeiske kulturer. Fra mitt ståsted er det ikke minst interessant at funnene bekrefter språkvitenskapelige hypoteser om et indoeuropeisk urspråks opprinnelse i dette området og forklarer spredningen av det, ikke bare til Asia, men også til Europa.² Innenfor språkhistorien har det lenge vært en etablert oppfatning at de

2 <http://www.gu.se/omuniversitetet/aktuellt/nyheter/detalj//dna-analyser-ger-svar-om-bronsalderns-folkvandringar.cid1309811>

indoeuropeiske språkene stammer fra et urindoeuropeisk grunnspråk som under folkevandringer, nettopp i den perioden jamnafolket utvandet til Sentral- og Nord-Europa, delte seg i ulike undergrupper, herunder urslavisk og urgermansk som igjen forgrenet seg i mindre språkgrupper, der russisk tilhører en østslavisk, og norsk en nordgermansk gren.

Til tross for at det er lagt mye arbeid ned i å rekonstruere urspråkene, er de innblikkene vi har i dem, fragmentariske, og vi kan ikke vite med sikkerhet hvordan språk og varieteter av disse har utviklet og utbredt seg, eller øvet innflytelse på hverandre i førskriftlig tid. Hvordan disse tidlige språkene faktisk lød, kan vi bare spekulere i. De eldste skriftlige kildene på indoeuropeiske språk er datert til omkring 1000 år før Kristus, mens nordiske og slaviske skriftlige kilder er langt yngre. Det finnes riktignok urnordiske runeskrifter datert til de første århundrene etter Kristus, men lite ble nedskrevet på norrønt språk før det latinske alfabetet ble tatt i bruk i våre områder rundt år 1000. Også i de østslaviske områdene eksisterte det tidlige skriftspråk, men skriftkulturen kom for alvor med kristendommen, gjennom gresk-ortodoks misjonsvirksomhet. De eldste skriftlige kildene på kirkeslavisk stammer fra 8–900-tallet.

Slik de fortøner seg i dag, fremstår russisk og norsk som språk som har beveget seg langt bort fra hverandre, men desto mer fascinerende er det å se at det finnes slående sammenfall. I hvilken grad dette skyldes allmennmenneskelige kognitive forutsetninger som har resultert i parallelle måter å resonnerer på, felles språklig opphav eller faktisk kontakt på tidspunkt da språkbrukerne og språkene deres antakelig for lengst hadde skilt lag, er det vanskelig å gi svar på. Men la meg illustrere denne typen sammenfall med et eksempel:

Lingvisten Trond Trosterud (2001; 2006) har publisert flere arbeider der han argumenterer for at genus, eller grammatisk kjønn, er styrt av et sett med regler og prinsipper som ikke er tilfeldige, men gjenspeiler en kognitiv klassifisering av verden. Han har blant annet fremholdt at det synes å være en sammenheng i norsk mellom substantivers grammatiske kjønn og den fysiske eller metaforiske likheten det de betegner bærer med kvinnelige og mannlige kroppsformer og kjønnsorganer. Ord som beskriver fordypninger i terrenget er som regel hunkjønn, påpeker han, mens leksika som betegner avlange terrengformasjoner ofte er

hankjønn. Følgelig vil substantiver som «hule» (*jáma*), «grop» (*jámka*), «grøft» (*kanáva*) og «grav» (*mogíla*) være feminine og ord som «fjord» (*fjord*), «fjordarm» (*rukáv fjórda*), «haug» (*kholm*) og «fjellrygg» (*khrebét*) være maskuline. Det fruktbare i naturen, som «jord» (*zemljá*) og «mold» (*pótsjva*) tenderer mot grammatisk hankjønn, påpeker Trosterud, mens det ufruktbare som «stein» (*kámen*), «grus» (*grávi*) og «flint» (*kremén*) heller mot hankjønn.³ En slik teori indikerer tendenser, som det finnes mange unntak fra, men når jeg her har satt oversettelser til russisk av disse ordene i parentes, er det for å peke på at det faktisk er fullstendig genussammenfall mellom norsk og russisk i alle disse eksemplene.

En direkte oversettelse av *rukáv fjórda* er «fjorderme», og både det, «fjellrygg» og det tilsvarende russiske *khrebét*, som også betyr «fjellkjede» og «rygggrad», illustrerer språklig overføring basert på visuelle paralleller mellom kropp og landskap, mens det faste uttrykket «å snakke bak noens rygg» og dets likelydende ekvivalent i russisk *govorit za spinój u kogó-to* anskueliggjør den nære tilknytningen man ofte ser mellom slike uttrykks konkrete og abstrakte betydningsområder. Ifølge Jurij Lotman (2000, 257–8; 2008, 94–5) utgjør menneskekroppens asymmetri en antropologisk basis for semiotisering, der motsetninger som venstre/høyre, opp/ned, levende/død og mannlig/kvinnelig er relativt universelle og tverrkulturelle.

Går man langt nok tilbake i tid, opplevde nok ikke menneskene noe markant skille mellom seg selv og naturen. I et slikt perspektiv fremstår det ikke som det spor rart om de som ga navn til formasjoner i terrenget (som i sin tur skulle danne grunnlag for landskapsrelaterte stedsnavn) og ubevisst systematiserte dem på en måte som senere skulle betegnes som genus, gjorde det med utgangspunkt i kroppene sine. Dette åpner også opp for refleksjoner om språkvitenskapens «evige spørsmål» – om verbalspråkernes tidlige utvikling og indre logikk og omkring forholdet mellom ordenes uttrykkplan og begreps- eller innholdsplan: Hvordan forholder de verbale språkene seg til et semantisk plan – til de objektene og fenomenene de er ment å betegne? I hvilken grad påvirker de mulighetene og begrensningene som er nedfelt i våre respektive språk, måtene

3 http://www.forskningsradet.no/bladdeforskning/Nyheter/Sex_og_grammatikk/1250810537096

våre å tenke på? Og hvilke domener befinner man seg innenfor når man refererer til ord og uttrykks «indirekte», «overførte» eller «konnotative» betydning?

De tidligste skriftformene, som for eksempel gamleegyptiske hieroglyfer og kinesiske tegn, var jo piktografiske, altså basert på avbildning eller etterligning. Det kanskje eldste alfabetet som *ikke* er basert på et slikt prinsipp, er det nordvestsemittiske, som ble utviklet i de syrisk-palestinske områdene i det daværende Fønikia mellom 1700 og 1200 før Kristus. Et slikt alfabet har, på lik linje med det greske, kyrilliske og latinske alfabetet, eller arabiske tall for den saks skyld, beveget seg fra *mimesis* og over på et annet plan – representasjonsplanet. Og da befinner vi oss igjen i billedspråket og tegnsystemenes sfære.

Det er store variasjoner med hensyn til hvilken vekt og funksjon som tilskrives troper og symboler – fra å tillegge dem en rent språklig, estetisk eller retorisk funksjon til å oppfatte dem som grunnleggende strukturer i menneskenes forståelsesrammer. Når det gjelder språklig, og spesielt litterær billedbruk, har tropen i mange perioder hatt høyere status enn det mindre tøyelige symbolet. Og til tross for den prominente plassen tegn og symboler, som eksempelvis tall, bokstaver, noter eller veiskilt inntar i moderne kulturer, forholder mange seg skeptiske til så vel litterær symbolikk som tegnteori. I billedkunsten og litteraturen vil nyskaping og revitalisering selvsagt være å foretrekke fremfor reproduksjon. Samtidig inngår symbolske og tegnbaserte representasjoner i vår semiotiske allmennkompetanse, og de spiller en avgjørende rolle for hvordan vi fortolker nye sanseintrykk og opplevelser. De tegnene og begrepene vi allerede rår over, styrer oppmerksomheten vår mot bestemte stimuli. De strukturerer nye sanseopplevelser på en måte som gjør det mulig å tilegne seg ny kunnskap.

De siste tiårene har kognitiv nevrovitenskap befestet sin posisjon, også innenfor humanistiske fagdisipliner. Med utgangspunkt i biologisk og nevrologisk hjerneforskning, samt teorier om mental prosessering hentet fra psykologien, har man innenfor kognitive språk-, kultur- og litteraturvitenskapelige forskningsmiljøer søkt en dypere forståelse for hvordan språk, tanker, visuelle og språklige bilder oppstår og relaterer seg til hverandre, og hvordan hukommelsen fungerer. I kognitiv lingvistikk

og litteraturteori oppfattes den såkalt konseptuelle metaforen – eller begrepsmetaforen – som et grunnleggende mentalt fenomen, og den høye graden av overlappl mellom slike metaforer i forskjellige språk og kulturer har frembrakt hypotesen om at hjernens kjemiske og fysiologiske mekanismer på den ene siden, og metafordannelse på den andre, følger analoge mønstre. Slike begrepsmetaforer er i henhold til disse teoriene produkter av en allmennmenneskelig tenkemåte, og de oppstår i samspillet mellom det som refereres til som konseptuelle domener eller begrepsdomener.

Ved hjelp av et kildedomene, som vanligvis er forholdsvis enkelt, konkret og velkjent, kan vi ifølge kognitivistene forstå et annet, som regel mer innfløkt, abstrakt og ukjent felt – et måldomene. «Livsreise» og «livs-seilas» er eksempler på begrepsmetaforer der det kompliserte begrepet «liv» blir forstått i lys av andre, analoge domener knyttet til bevegelse i et fysisk rom, men også til det abstrakte domenet «tid». Livet og reisen har begge sin begynnelse, sine tidsmessige og fysiske begrensninger. De antar ulike retninger, tilbakelegges gjennom strekninger og delmål, kan veksle mellom det jevne og ukompliserte og det dramatiske og strabasiøse, og begge når sin uavvendelige slutt.

Uten å trekke noen entydig konklusjon med hensyn til om metaforiseringer er en fysiologisk betinget del av vår erkjennelsesstruktur fremstår både menneskekroppen, som fysisk fremtoning og sanseapparat, og de omgivelsene den beveger seg i, for meg som opplagte kilder til billeddannelse, sprunget ut av et allmennmenneskelig behov for å begripe, kommunisere og memorere. Med utgangspunkt i det nære og umiddelbart tilgjengelige (kropp, flora, fauna, landskapsformasjoner, bekledning, bolig, redskaper og teknologi) har vi skapt bilder som gjør budskapet enklere å forstå, formidle og erindre. At det kan være lettere å huske navn, hendelser eller budskap hvis man tar bilder og steder til hjelp, ble jo allerede fremholdt av Marcus Cicero (106–43 f. Kr.), som diskuterer visualiseringsmetoden knyttet til *loci* og *imagines* i *De oratore*, en metode som refereres til både som loci-metoden, *Ars memoriae* og minnepalasteknikken.

Men tropene kan også ha en stikk motsatt funksjon. De kan komplisere, tilsløre, eller fremmedgjøre det som kommuniseres. Blir billedlige uttrykk tilstrekkelig uventede, vil de kunne trigge flere kognitive prosesser. Fordi de ikke er umiddelbart tilgjengelige, vil disse tankebildene

kreve aktiv medvirkning fra mottakerne – de må tydes. Men siden et slikt bilde, til tross for en uventet eller til og med absurd fremtoning, likevel kan formidle en slående metaforisk (likhets-) eller metonymisk (nærhets-)relasjon mellom de to elementene som sammenstilles, vil bildet både kunne gi mening og skille seg ut – stå i relieff, og dermed bli lettere å lagre.

Forfatteren og nordisten Bergsveinn Birgisson argumenterer for at de som skapte den eldste, førkristne og førskriftlige skaldelitteraturen, var avhengige av slike minnetekniske hjelpemidler for å kunne memorere og videreføre sin muntlige fortellerkunst. Bokstavrim faller også innunder slike «minnebilder». På den ene siden viser Birgisson hvordan disse menneskenes hverdagsliv avspeiles i den norrøne mytologiens forestillinger om universet – at himmelen var et kar som lå veltet over jorden, Midgardsormen holdt sjøen på plass lik et belte, og drivtømmer ble til de første menneskene. På den andre siden argumenterer han for at den norrøne skaldediktningen var et tilfluktsted fra hverdagen og den nådeløse naturen, der målet ikke var å imitere virkeligheten, men derimot å finne detaljer som kunne gi grunnlag for spenninger og bisarre sammenstillinger som man kunne bruke tid til å grunne på. Ved å plassere skapninger fra landjorden på havet kunne man for eksempel danne skipsmetaforer som «havets hest», eller «væren til havet» (Birgisson, 2013, 64–8).

Metaforer (som «jernhesten») og, i forlengelsen av dem, allegoriske myter og forestillinger (som «togmyten») kan altså ha en forenkende, kommuniserende, mimetisk eller minneteknisk funksjon, men de kan også ha en retorisk, vanskeliggjørende eller estetiserende funksjon – manifestere seg som, eller gjennom, underliggjørende virkemidler, eller *prijómy ostranénija*, som de russiske formalistene ville ha uttrykt det.

Minnebilder og selvbilder

Å dokumentere *om* og eventuelt i hvilken grad språklig-metaforiske fellestrekk mellom fjerntliggende og førskriftlige kulturer er frembrakt av felles språklig opphav, naturgitte kognitive forutsetninger og prosesser, ensartede erfaringer eller omgivelser, faktisk kontakt eller en kombinasjon av alle disse faktorene, er en oppgave forskerne bare så vidt har

begynt på. Noe av hva mennesker i disse tidlige kulturrene *gjorde*, kan likevel leses av bilder de etterlot seg, som hulemalerier og helleristninger. Hva de kan ha *tenkt*, blir forsøkt fortolket ut fra slike tegn, som kan ha hatt mimetisk, men også magisk-rituell eller symbolsk – altså fiktiv – funksjon. Gitt at slike tegn eller grafemer også har hatt verbale paralleller, og at grafisk og kognitiv-verbal billeddannelse følger analoge kognitive mønstre, kan slike konkrete visuelle bilder også gi oss glimt av innsikt i fortidens sanseverden og hvordan menneskene tenkte og uttrykte seg før hieroglyfene og andre tidlige skriftspråks tid.

Ønsket om å få slike fragmentariske innblikk i svunnen tid, i noe opprinnelig og allment, ligger også til grunn for myteforskningen, der teorier om arketyper, mytemer og mytologemer som mentale urbilder fortsatt er gjenstand for debatt. Også her blir det stilt spørsmål om billed-, begreps- og mytedannelse foregår på et bevisst, underbevisst eller helt ubevisst plan, og om myter, uavhengig av når og hvor de har oppstått, følger bestemte mønstre. Tanken om at *ideologemer* utgjør tilsvarende fikserte tankebilder i ideologiene, som kan utvide innsikten vår i nyere tids tenkning, har aktualisert denne diskursen.

Moderne hjerneskaning har gjort det mulig å observere hvilke deler av hjernen som aktiveres når man utsettes for ytre stimuli. Det har vist, ikke bare at *fortellingens* typiske strukturer (for eksempel i eventyr eller heltefilmer) aktiverer flere punkter i hjernen enn informasjon formidlet i andre format (som en punktvis oppsummering av et problemfelt i en *Power Point* eller en informasjonsbrosjyre), men at fortelleren og mottakerens hjerner synkroniseres ved muntlig overlevering av budskap i en typisk fortellingsstruktur. Dette kan tyde på en evolusjonær utvikling av hjernens empatiske deler som gjør at vi gjenkjenner og responderer på fortellingens – innbefattet allegorien og mytens – strukturer og mønstre (Zak, 2013).

Biologisk hukommelse bringer oss over i diskusjoner om individuell og kollektiv hukommelse. Selv innenfor det korte tidsspennet et menneskeliv utgjør, kan vi registrere at minner er gjenstand for stadige endringer. Etter en tid husker vi ikke lenger hendelsen slik den «faktisk» var, bare slik den fortonte seg sist vi mintes den. Vi kan påvirkes av tanker, følelser og ytre stimuli knyttet til minnet, og hver gang det hentes frem,

rekonstruerer hjernen det på en upresis måte. Begreper som «minne» og «erindring» er altså relative, men vi snakker likevel om individuelle minner, erindringsfellesskap, kollektive minner og minnekultur. Man forventer å ha felles minner i en søskenflokk, storfamilie eller skoleklasse, men når man møtes og begynner å mimre, oppdager man hvor ulikt hver enkelt husker opplevelser man trodde man delte. Det gjelder også kollektive minner, som kan utsettes for bevisst manipulasjon, særlig ved maktskifter og samfunnsendringer som skaper nye behov.

En kollektiv hukommelse behøver i vår globaliserte samtid på ingen måte å være knyttet til «nasjonalkultur» eller «kulturelt fellesskap», i den grad det overhodet er mulig å forholde seg til så diffuse størrelser. I et historisk perspektiv vil likevel ulike nasjoner og kulturers grad av kontakt og opplevelse av nærhet til hverandre være avgjørende for i hvilket monn man deler, eller legger noenlunde det samme i, en kollektiv erindring. Det å tilhøre samme, eller nært beslektede språkkulturer – slik tilfellet er for russere, ukrainere og hviterussere, eller for nordmenn, svensker og dansker – vil her være av stor betydning. Og selv når språkene har beveget seg et stykke bort fra hverandre, som serbisk og russisk eller islandsk og norsk, vil delte opphavsmyster, opplevelsen av felles historisk, språklig og mytologisk opphav, religiøst fellesskap, geografisk nærhet, sammenfallende næringsveier og delte kulturminner – slik tilfellet er så vel i Norden som i de slaviskspråklige områdene, styrke oppfatningen av felles selvbilder og hukommelse.

Og historisk sett har jo situasjonen sjelden vært slik at mennesker som har utvandret fra et kontinent eller område, har funnet sin plass på kloten og isolert seg i enkeltsamfunn som ikke har stått i kontakt med hverandre. Arkeologiske funn og genteknologi tilsier at man ikke bare har migrert, men også foretatt lange tur-retur- og rundreiser – at det har vært kontakt mellom mennesker i så fjerntliggende strøk i en så fjern fortid at man fra et moderne, høyteknologisk perspektiv har problemer med å forestille seg hvordan den overhodet kunne oppstå og opprettholdes. At fremkomstmidlene – det være seg ride- og trekkdyr eller avanserte land- og sjøgående farkoster – har vært vesentlige her, sier seg selv.

De eldste restene av firehjuls vogner som er funnet i det østlige Europa, stammer for øvrig fra en av jamnakulturens gravhauger, «Vaktgraven»

(*Storozjevája mogíla*) i nærheten av den ukrainske byen Dnipro. Kan slike vogner ha gitt støtet til den massive folkeforflytningen i bronsealderen? Og står nordiske og slaviske kulturer kanskje nærmere hverandre enn vi tror?

Vann- og vinterveier

I nyere fortid ble kontakten mellom Norden og de østslaviske områdene som i dag utgjør Ukraina, Hviterussland og Russland, i høy grad opprettholdt ved hjelp av vannveier. Vi vet at det fra tidlig middelalder pågikk handel mellom befolkningen i dagens Norden og jeger- og fangstfolkene lenger øst. Arkeologiske funn støtter sagalitteraturens påstander om at norrøne vikinger på jakt etter ressurser og nye handelsveier tok seg nordover den barske norskekysten helt til Kvitsjøen, Barentshavet og det de kalte Bjarmeland (Birgisson, 2013). Vi vet også at vikinger allerede på 700-tallet dro over Østersjøen via Finskebukten og over Ladogasjøen langs elven Volkhov til Holmgard, nå Novgorod, og at de gradvis må ha etablert handelsruter sørover gjennom Gardariket via Dnepr og Svartehavet til Miklagard, eller Konstantinopel. En rute lenger øst, via Volga, tok dem helt til Det kaspiske hav og utkanten av det muslimske kalifatet. Det må ha tatt generasjoner å finne frem til disse rutene gjennom det kompliserte elvenettet, og reisene bød på mange utfordringer og farer. Mellom elver og stryk ble langskipene trukket på stokker, og åpne sletter kunne være kontrollert av nomadefolk. Derfor måtte man gjerne overvintre i skjul av det ly skogkanten kunne gi i påvente av å kunne krysse de vidstrakte steppene i konvoi om våren (Kolstø, 2008, 17–21; Tjønn, 2015, 10).

Statsdannelsen Kijevskaja Rus, som betegnes som den østslaviske kulturens vugge – skal ifølge «Normannerteorien» ha blitt etablert av skandinaviske vikinger rundt 862. I *Nestorkroniken*, (*Póvest vremennýkh let*), som skal være nedtegnet av munken Nestor i Kievriket omkring år 1113, hevdes det at vikinghøvdingen Rurik ble kalt til å styre områdene der Staraja Ladoga og Novgorod ligger i dag. I løpet av en generasjon skal herredømmet ha blitt utvidet så langt sørover at det innbefattet dagens Kyiv-område. Om det virkelig skjedde på denne måten, og i løpet av så

kort tid som det hevdes i krøniken, skal jeg ikke gå nærmere inn på her. Men det hører med til historien at finske og slaviske stammer allerede hadde etablert så tallrike befestede bosetninger langs elvene i dagens Russland og Ukraina at vikingene kalte området *Garðaríki* (riket med borger eller byer), at den nordiske kulturen neppe befant seg på noe «høyere utviklingsnivå» enn den slaviske, og at det er relativt få ord av nordisk opphav i det russiske språket.

Men som Halvor Tjønn påpeker i sin fascinerende fremstilling av Russlands tidlige historie *Russland blir til*, utgjorde vikingskipene en teknologisk nyvinning i sin samtid som ikke kan undervurderes. Disse skipene var store, stabile og sjødyktige nok til å kunne frakte mange væpnede menn hurtig over Nordsjøen, Østersjøen og andre havstrekninger. Med en kjøll som ikke stakk dypt, kunne et slikt skip seile helt inn mot land. Dermed kunne man angripe landsbyer, klostre og forsvarsverk før motstanderne rakk å reagere og trekke seg unna, og før forsterkninger nådde frem (Tjønn, 2015, 34–5).

Et viktig utgangspunkt for *denne* boken er en fascinasjon over hvordan kollektive referansepunkter, identitet og historieforståelse, til alle tider, og fra globalt helt ned til mikrokulturelle nivå, er blitt formet og preget, ubevisst og bevisst, ikke bare av kroppen vår og det landskapet vi lever i, men også av de måtene vi har beveget oss gjennom det på.

Med vår lange kystlinje, dype fjorder og en fortid med landnåmsmenn, vikingtokter, fiske og sjødyrfangst har vi lange tradisjoner her til lands for å se oss selv og vår evne til mestring og problemløsning i lys av strabasiose sjøreiser. Hvor ofte har vi ikke vært ute på dypt vann, gått motstrøms, sett skjær i sjøen eller måttet slå fast at prosjekter eller forhandlinger mangler forankring, har strandet, grunnstøtt eller havarert, eller vi har kommet på rett kjøll, ridd stormen av, rodd oss inn igjen eller tatt et skippertak for til slutt å kunne dra prosjektet i land.

Ferdsel gjennom ulendt terreng, og is- og snødekte landskap, er også en del av vår hverdag og bevissthet som har satt sine spor i språket vårt. En debattant kan for eksempel bevege seg ut på glattisen eller være på tynn is, men kare seg opp igjen hvis hun har vært ute en vinternatt før.

Vi liker også å tenke på Norge – selve veien mot nord – som skisportens vugge, og i nyere tid har en forholdsvis omfattende gruppe metaforiske

uttrykk relatert til vinterveier og vintersport vært flittig i bruk hos oss. Helleristninger i Alta og på Snåsa, så vel som «Bølamannen» i Steinkjær og «Rødøymannen» på Alstadhaug, indikerer riktignok at man har brukt truger og ski i våre strøk i tusenvis av år, men vi hører sjeldnere snakk om at skiene etter all sannsynlighet ble innført østfra (Gotaas, 2011). De eldste bevarte fragmentene av ski skal stamme fra områder i dagens Russland.⁴

Norge påtok seg mer enn gjerne oppgaven å «vise verden vinterveien» under OL i Chamonix i 1924, for ikke å snakke om i Oslo i 1952, på Lillehammer i 1994 og i den for lengst tilbakelagte debatten omkring potensielle vinter-OL i Tromsø 2018 og Oslo i 2022. Det å hvile på skjærene, ligge noen stavlengder eller skøyteskjær foran, hoppe etter Wirkola, ligge to etter Liaklev, ta en samling i bønn eller kunne gjøre rede for hvor man var da Brå brakk staven eller Johaug testet positivt, inngår i våre interne referanserammer og bidrar på samme måte som sjøfartsuttrykkene til å styrke vår norske identitet og samfølelse.

Selv om det er å trekke det langt når det hevdes at nordmenn er født med ski på beina, eller at vi er et gjennombarket sjøfartsfolkeferd, bærer et velutviklet vokabular og billedspråk på disse feltene i seg et vitnesbyrd om hvilke geografiske og klimatiske utfordringer som ligger i det å leve og bevege seg i og ut av vår del av verden, en innsikt i egne, men også våre forfedres liv og erfaringer. Under forutsetning av at de situeres og undersøkes i lys av sin kulturelle og semiotiske kontekst, mener jeg at slike språk- og minnebilder kan gi verdifulle innsikter både i fortiden og samtiden. Som kultursemiotikeren Boris Uspenskij understreker i boken *Semiótika ístórii. Semióika kultúry* (*Historiens semiotikk. Kulturens semiotikk*) kan man velge å fortolke historiske prosesser med utgangspunkt i en lang rekke fagspesifikke virkelighetsmodeller (politiske, statsvitenskapelige, økonomiske, kultursemiotiske, språklige etc.). Heller enn å forsøke å svekke og ta avstand fra hverandre, mener han forskerne bør sammenholde slike modeller og la dem utfylle hverandre (Uspenskij, 1996, 9).

Minnebilder er, som jeg har vært inne på tidligere, hyppig i bruk i retorisk og ideologisk øyemed. I løsrivingsprosessene våre fra Danmark og

4 <http://russkievesti.ru/novosti/istoriya/samyie-drevnie-lyizhi-byili-obnaruzhenyi-na-territorii-rossii.html>

Sverige, og i krig og krisetider da det har vært viktig for oss å etablere eller fastholde en felles identitet eller å stå sammen mot en ytre fiende, har norske myndigheter sett seg tjent med å underbygge en språkbruk der befolkningen har kunnet speile seg i uredde sjøfarere, birkebeinere, polfarere og spreke ski- og skøyteløpere. Ved hjelp av språklige og retoriske virkemidler, herunder ord og billedlige uttrykk som blir hyppig gjentatt av myndighetspersoner, i mediene, litteraturen, billedkunst, musikk og film, er det blitt etablert kollektive semantiske rom, den formen for selv-bilder som gjerne refereres til som nasjonale myter. Slike myter er ikke uten rot i virkeligheten, men de kan styres, og pretendere å presentere sannheter.

Mens våre eldre myter i stor grad er knyttet til en norrøn, nordisk og samisk kulturarv, oppstod mange av de moderne mytene om nordmenn etter 1814. At bondekulturen, naturen og faunaen på Østlandet inntar en så sentral plass i vår folklore og eventyrarv, mens fangst- og kystkulturen er heller perifer, fremstår som underlig i lys av geografiske forhold. Ser man det i sammenheng med at nasjonens makt og rikdom i stor grad var samlet østpå, og at hovedtyngden av Asbjørnsen og Moes statsstøttede folkeeventyr ble innsamlet i dette området, blir det mer forståelig. Mytene om en norsk, nasjonal identitet fikk gode vekstvilkår etter unionsoppløsningen i 1905, da Nansen og Amundsen ble Norges nasjonalhelter, og den blomstret under og etter andre verdenskrig. Sjøfarts- og skimuseer, Ivo Caprinos animerte dukkefilmer basert på Asbjørnsen og Moe, all vinteridretten i mediene, sjøfarts- og skimuseer, alle bøkene, filmene og TV-dokumentarer om norske ski-, pol- og sjøfartshelter har bidradd ytterligere til å styrke dette imaget. Et personlig eksempel: Da vi var ti, tok min morfar alle oss barnebarn etter tur med på en kanskje typisk norsk «dannelsestog» med tog til hovedstaden, der Slottet, Stortinget, Vikingskipshuset, Thor Heyerdahls Fram og Kon-Tiki, Skimuseet og Holmenkollen stod på programmet.

Med unntak av den assimileringspolitikken som ble ført mot samene, har likevel graden av bevisst språklig manipulasjon og nasjonal mytedannelse vært relativt beskjeden her sammenlignet med de språkpolitiske prosjektene som har vært gjennomført i vårt største naboland. I Sovjetunionen og det postsovjetske Russland har befolkningen, på det

språklige, som på så mange andre plan, vært prisgitt omfattende eksperimenter. Putin-regimets politiske retorikk, kultur- og språkpolitikk synes å inngå i et nasjonsbyggingsprosjekt basert på tanken om at det finnes storrussiske tradisjonelle verdier og praksiser som følger en ubrutt linje fra Kievriket via Det russiske imperiet og SSSR like frem til dagens russiske føderasjon. Nasjons- og identitetsbygging handler jo nettopp om å etablere meningsfylte narrativer – fortellinger som gir en gjenkjennelseeffekt og skaper inntrykk av kontinuitet. I slike prosesser er en bevisst og målrettet bruk av troper og symboler et viktig virkemiddel.

Mens vårt norske blikk ofte har vært rettet mot havet, har man i Russland, av like åpenbare geografiske grunner, en rik folkløse og metaforikk knyttet til ferdsel på elvene. Elvene har vært vesentlige for livsopphold, og som transportåre, men det er også via elvenettet inntrengere har tatt seg inn – vikingene i sine langskip, og på 1200-tallet mongolrytterne over islagte elver på vinterstid.

I forlengelsen av diskusjonen om landskapsord og genus kan det for øvrig være verdt å merke seg at det lunefulle havet (*móre*) er intetkjønn i både norsk og russisk, mens *elva*, det tilsvarende russiske *reká* og de fleste navn på elver i begge språk er hunkjønn. I tråd med Trosteruds teori skaper den feminine elva fordypninger i terrenget og scorer høyt på skalaen for fertilitet. *Volga – mat* (mor Volga) og *Volga-mátusjka* (kjære mor Volga), blir hun jo kalt, Europas lengste elv. For den europeiske delen av Russland fremstår denne hovedåren, som teller rundt fem hundre kanaler og mindre elver, ikke bare som «alle elvers mor», men også som russernes egen kjødelige mor. Omkring førti prosent av Den russiske føderasjons befolkning er i dag bosatt i Volgans nedbørsfelt, nesten halvparten av industrien er anlagt der, og elvene utgjør nå som før viktige transportveier.

Mens elvenettene og kanalene har utgjort én form for livsnerver, har de enorme russiske landområdene, i den grad klimaet har tillatt det, gitt rom for vandring. Tanken om veien frem og mennesket som rotløs vandrer står sentralt i en kultur der grenser har vært i stadig endring, hele folkegrupper er blitt fortrent eller deportert til nye områder, og bare et mindretall av befolkningen har vært knyttet til land eller eiendom gjennom flere generasjoner. I et teologisk perspektiv har også de såkalte

stránniki, «vandrer munkene» eller «hellige dårene» som streifet omkring i landet, legemliggjort tanken om de ortodokse kristne, eller «rett-troendes» vandring mot Himmelen. Hele flokker av bønder kunne også legge ut på pilegrimsferder, fra kloster til kloster, bort fra godseiere og innkrevvere, eller mot den usynlige sagnbyen Kitezj, selve manifestasjonen på det hellige Russland (Egeberg, 2007, 154–56). Vandringsmannen og pilgrimen, men også rytteren, har satt dype spor i den russiske kulturen. Og trojkaen, eller trespannet, tre hester som drar en vogn eller slede, er nærmest for et russisk nasjonalsymbol å regne. Mongolrytterne og Ivan den grusomes beryktede rytterhær (*oprítsjniki*) har på sin side gitt næring til apokalyptiske myter med opphav i den sorte dødshesten i Johannes' Åpenbaring – en linje som i sin tur blir videreført gjennom den svarte, prustende «jernhesten».

Russland er også et «vinterland», der snø, is og permafrost til alle tider har vanskeliggjort ferdseien til lands. Rundt en femtedel av nasjonens landområder ligger nord for polarsirkelen, og ytterligere arealer er dekket av snø tre fjerdedeler av året. At det russiske elvenettet i stor grad er islagt på vinterstid, har overordnet sett vært en ulempe, men det har også vært utnyttet til transportformål og i krigføring, så vel som til storslått kane- og sledefart i fredstid. I januar 1787 dro Katarina den store fra St. Petersburg til Kiev (Kyiv) med en kortesje bestående av 14 kareter og 124 sleder med kalesjer. Først etter å ha ventet i tre måneder på at isen skulle gå opp, kunne følget, som må ha vært et imponerende skue, dra videre med 80 galeier langs Dnepr til Krim for å besiktige områdene Det russiske imperiet hadde ervervet fra Det osmanske riket i 1771.⁵

Evnen til å ta seg frem og overleve i barskt vinterlandskap har altså bidradd til å definere russernes selvbilde. Arktis og Nordområdene ga næring til et omfattende nasjonalt mytemateriale i sovjettiden, da Stalins satsing på ekspedisjoner, kartlegging og ressursutvinning i landets nordligste strøk la grunnlaget for en nordområdemyte som bærer mange fellestrekk med vår egen (McCannon, 1998; Dobrenko og Naiman, 2003, 241–47). For både Russlands og Norges vedkommende gjelder det at man

5 <http://korrespondent.net/ukraine/events/3508798-VIP-pokazukha-puteshestvye-ekateryny-II-v-krym-stoylo-kolossalnykh-summ>

ikke bare bruker geografi og dokumenterte ervervelser, men også heltebragder og annet mytemateriale til å legitimere interesser og krav i Arktis i dag. Sleder, ski og truger, snøscootere, beltebiler og atomisbrytere til tross – utfordringene med å ferdes på islagt vann og i utstrakte myr- og barskogområder har, sammen med mangelen på isfrie havner, vært en hemsko for Russland til alle tider. Store, geografisk sett sammenhengende landområder har vært og er fortsatt helt eller delvis utilgjengelige for ferdsel på vinterstid, og om våren når elver og innsjøer går over sine bredder. Det russiske ordet *raspútitsa* taler for seg. Prefikset *ras-* indikerer oppløsning, mens *pútitsa* er avledet av *put* – «vei» – altså «veioppløsning». Det barske klimaet i Russland har sammen med enorme avstander og vanskelige grunnforhold gjort det å anlegge, og ikke minst vedlikeholde landgående veier, for hest og vogn og senere biltransport, svært krevende. At de fleste større russiske elvene renner i sørlig eller nordlig retning, gjorde fløting og annen frakt mellom øst og vest problematisk, noe som skapte ytterligere behov for pålitelige fremkomstveier. Av disse, og strategiske årsaker, skulle et annet transportnett snart vise seg å få avgjørende betydning for nasjonens demografiske og industrielle utvikling.

Попутная песня
И быстрее, шибче воли
Поезд мчится в чистом поле.
Нестор Кукольник (1840)

Sang underveis
Og fortere, heftigere enn viljen
flyr et tog over åpen mark.
Nestor Kukolnik (1840)

KAPITTEL 2

Livets kjerre

Etter dekabristoppøret i 1825, bondeopprørene i guvernementet Pskov i 1826–27 og den såkalte Novemberoppstanden (på polsk *Powstanie listopadowe*) i daværende russiske deler av Polen og Litauen mellom november 1830 og oktober 1831 festet «Europas gendarm» Nikolaj I et solid grep om Det russiske imperiet. Allerede i 1826 hadde han opprettet sin Tredje avdeling (*Trétje otdelénije Sóbstvennoj Jegó Imperátorskogo Velítsjestva Kantseljárii*) og delt landet inn gendarmdistrikter. Som Tredje avdelings utøvende myndighet skulle militærpolitistyrker ledet av generaler avsløre og nedkjempe tilløp til oppvigleri og revolusjonær virksomhet i sine respektive distrikter. Militærstrategiske hensyn, som muligheter for raske troppeforflytninger, skal følgelig ha vært et avgjørende moment da det i 1835 lyktes den bøhmiske ingeniøren, og geometriprofessoren fra Wien polytekniske institutt, Franz Anton von Gerstner å overbevise den russiske imperatoren om behovet for en jernbane i Russland.

Forordningen om oppstart av prosjektet kom den 15. april 1836 (gammel stil), og allerede den 1. mai begynte byggearbeidet, under ledelse av Gerstner. Denne første passasjertoglinjen i Det russiske imperiet, mellom St. Petersburg og Tsarskoje Selo, ble offisielt åpnet den 30. oktober 1837, ni måneder etter at nasjonalskalden Aleksander Pusjkin døde i duell med sin svoger, den franske offiseren Georges d'Anthès. Den resterende

delen av jernbanestrekket, mellom Tsarskoje Selo og Pavlovsk, var i drift kort tid senere, men det første halvåret ble vognsettene bare trukket av lokomotiv på søndager og høytidsdager, ellers av hester (Volnets, 2016). Pusjkin kjente etter all sannsynlighet til dette jernbaneprojektet, som må ha vært synlig i og sør for hovedstaden og ble omtalt i datidens presse. Han kan i sitt siste leveår også ha observert arbeidet med å legge banelegemet, med en nesten to meter høy underbygning som skulle lette snømåking, inn mot bydelen der Vitebskij jernbanestasjon ligger i dag, og han kan ha sett testkjøring av skinnegangen med hestetrukne vogner i området mellom Pavlovsk og St. Petersburg.

Dikteren var videre vel bevandret i engelsk kultur og kjente til det dampdrevne lokomotivet som engelsk oppfinnelse, en nyvinning som ofte ble omtalt som «maskinen» (*masjína*). Men i *Ordboken over Pusjkins språk* (red. Vinogradov, 1956–61) basert på en 16-binds akademisk utgave av Pusjkins samlede verk og korrespondanse, forekommer verken *pójezd* (tog), *lokomotív* eller *zjeléznaja doróga* (jernbane), og ordforklaringen under *masjína* gjelder maskiner generelt. Derimot finner man oppføringen *tsjugúnnaja doróga* («råjernvei») med referanse til et brev Pusjkin skrev til vennen, dikteren og litteraturkritikeren Pjotr Vjazemskij fra sin husarrest på familieeiendommen Mikhajlovskoje den 27. mai 1826: «Vi lever i et trist århundre, men når jeg forestiller meg London, råjernveier og dampskip, eng. tidsskrifter, fremkaller mitt bortgjemte Mikhajlovskoje tungsinns og raseri i meg» («Мы живем в печальном веке, но когда воображаю Лондон, чугунные дороги, паровые корабли, англ. журналы – мое глухое Михайловское наводит на меня тоску и бешенство»). Red. Vinogradov, 1956–61, b. 4, 948).

Benevnelsene *tsjugúnnij kolesoprovód* (råjernhullinje) og *tsjugúnka*, diminutivformen av *tsjugún*, ble brukt om tidlige jernbanelinjer. Men heller ikke disse ordene er inkludert i ordboken over Pusjkins språk. Dampskip hadde imidlertid vært å se på russiske elver siden 1815, og betegnelser på disse, som *parokhód* og *piroskáf* er blant oppføringene i Pusjkinordboken. *Sukhokhódnyj parokhód*, landgående dampskip, eller egentlig «dampgjenger», var betegnelsen som ble brukt om de tidligste lokomotivene. Det ble også de aller første *russiske* lokomotivene kalt, som Jefim Tsjerpanov, en driftig håndverker av livegen bondeslekt og sønnen

hans Miron Tsjerepanov som i en kort periode studerte maskinbygging i England, skal ha utviklet ved en fabrikk i Nizjnij Tagil i Ural i 1833 og 1835. Disse maskinene ble første gang beskrevet i bergverkstidsskriftet *Górnyj zjurnál* nr. 5 fra 1835 (Vigrinskij, 1986).

Ordet *parovóz* («dampfrakter») skal ha blitt lansert av filologen, forleggeren og redaktøren i avisen *Sévernaja ptsjelá*, Nikolaj Gretsji i opptakten til åpningen av den første passasjerbanelinjen (Odintsov, 1982, 31–2). *Parovóz* (og i nyere tid *teplovóz* – diesellokomotiv og *elektrovóz* – elektrisk lokomotiv) har siden vært brukt synonymt med *lokomotív* i russisk. Både *parovóz* og *lokomotív* er tatt med i *Dals ordbok over det levende stor-russiske språk* som kom ut på 1860-tallet. Der finner vi også oppføringen *lokomobil*, betegnelsen på et dampdrevet «traktorlokomotiv» som ble benyttet i landbruk og skogbruk (Dal, 1989).

Skinneganger av tre går langt tilbake i historien, og i Russland var også skinner av råjern i industriell bruk fra slutten av 1700-tallet. I 1788 ble det som regnes som Russlands første industrielle jernbane, en «råjernhjul-linje», tatt i bruk ved en kanonfabrikk i Petrozavodsk. Tilsvarende baner, der vognene ble trukket med heste-, men også menneskekraft, ble ved overgangen til det 19. århundre dessuten benyttet i gruve- og bergverksindustrien i Ural (Dmitrenko, 2012, 9).

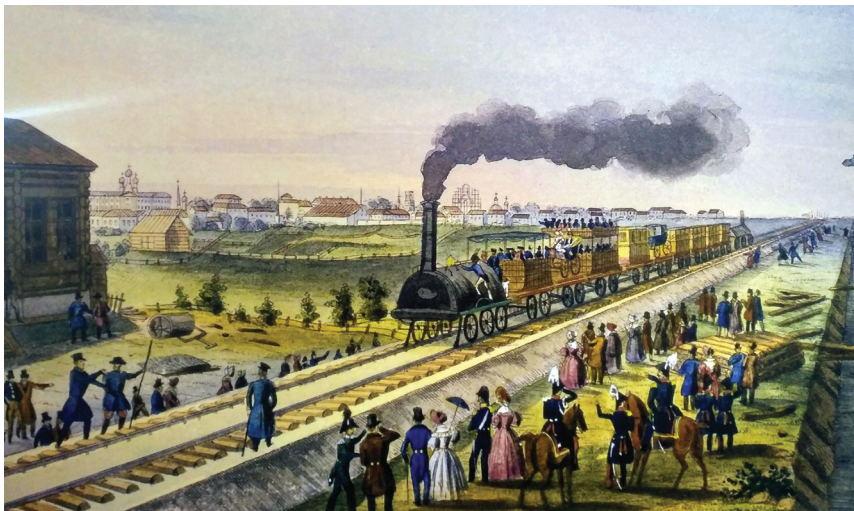
I avisen *Védomosti* ble den offisielle åpningen av landets første passasjerlinje og jernbanestasjon skildret slik:

Det var lørdag, og borgere strømmet mot den gamle Maria fremstillingsregimentskirken ved Semjonov eksersisplass. De visste at det skulle åpnes en uvanlig jernbanelinje, og at «en stålhest som trakk mange, mange kareter på en gang», skulle legge i vei for første gang. Men det lyktes ikke alle å få se det første toget. Til selve stasjonen, som nylig ble oppført, ble ikke allmuen sluppet frem. Nøyaktig klokken 12.30 ga det ørlille lokomotivet et gjennomtrengende signal, og åtte vogner med velbårne passasjerer la av sted på ruten St. Petersburg–Tsarskoje Selo.

Была суббота, горожане стекались к старой полковой церкви Введения у Семеновского плаца. Они знали, что открывается необычная железная дорога и «стальной конь, везущий сразу много-много карет» впервые отправится в путь. Однако не всем удалось увидеть первый поезд. К самой

станции, возведенной совсем недавно, простолудинов не пускали. Ровно в 12 часов 30 минут крохотный локомотив дал пронзительный свисток, и восемь вагонов с благородной публикой отправились по маршруту Петербург–Царское Село.⁶

Pusjkin, som tilhørte det aller første kullet som ble uteksaminert fra lyceet nettopp i Tsarskoje Selo, fikk altså aldri se dette ørlille (*krókhotnyj*), men råsterke vidunderet av et lokomotiv, produsert på Stephensons fabrikk i England, fraktet sjøveien til Kronstadt og med hestekraft videre til hovedstaden. På åpningsdagen ble toget ført av Gerstner selv, og tsar Nikolaj, tsarina Aleksandra og tronarving Aleksander (senere «den andre») skal ha vært blant de 300 celebre passasjerene. Lokomotivet dro åtte vogner, som var importert fra England og Belgia, og som fikk navn etter de hestevogntypene de lignet mest; *sjarabány*, *berlíný*, *dilizjány*. Strekningen på 25 verst, eller knappe 27 kilometer, ble på denne første turen tilbakelagt på en drøy halvtime, noe som for samtiden må ha fortont seg som en vanvittig fart.



Illustrasjon 1. K.P. Beggrows litografi «Toget på Tsarskoje Selo-jernbanen».

6 <https://ria.ru/spravka/20121111/910190392.html>

Alla Surikovas sorgmuntre spillefilm «Tsjóknutyje» («Galningene») fra 1991, basert på Vladimir Kunins manus om den første russiske jernbanen, ligger under denne lenken.⁷

Når jeg har valgt å presentere Pusjkins «Livets kjerre» («Teléga zjizni», 1823) her, er det flere grunner til det. For det første er dette diktet et interessant eksempel på hvordan den romlige tidsmetaforen «livet er en reise» kunne realiseres ved inngangen til jernbanealderen. Det er skrevet et par år før, og utgitt samme år som verdens første passasjertoglinje, Stockton–Darlington ble åpnet. For det andre kan teksten leses i lys av Pusjkins identitetskonstruksjon og for det tredje ble diktet til i en periode i russisk historie der relativ åpenhet overfor vestlige impulser var blitt etterfulgt av innstramning og isolasjon. Slike prosesser kan relateres til mange epoker i russisk historie, men er fra dette prosjektets perspektiv spesielt interessant sett i relasjon til tsarveldets, og siden Sovjetunionens sammenbrudd, og deretter utviklingen i det postsovjetiske Russland. Den britiske historikeren Robert Service (2014) er ikke alene om å ha sammenlignet Putins æra med tsar Nikolaj den førstes.

Mens Nikolaj Is regjeringstid (1825–1855) oppsummeres av begrepene autokrati, ortodoksi (*samoderzjávije, pravoslávije*) og «allmennfolkelig nasjonalitetsfølelse» (*narodsnost*) og forbindes med innenrikspolitisk stålkontroll og utenrikspolitisk militær intervensjon, innledet hans storebror Aleksander I, etter at faren deres Pavel (Paul) I var blitt myrdet i sin egen seng, *sin* periode på tronen (1801–1825) med å åpne landegrensene for reisende. Han tillot trykkpresser og sørget for frigivelse av politiske fanger og deporterte, blant dem Aleksander Radisjtsjev som under Aleksander den førstes farmor Katarina den store så vidt hadde unngått dødsstraff for sitt bitende angrep på livegenskapet i *En reise fra Petersburg til Moskva (Putesjéstvije iz Peterburga v Moskvu)*, anonymt utgitt i 1790.

Kulturutvekslingen mellom Europa og Russland, der vesteuropeisk litteratur nå ble importert, trykket og oversatt, var følgelig betydelig for Pusjkins foreldregenerasjon og i dikterens tidlige barndom. Tsar Aleksanders reformvilje var riktignok kortvarig, men kulturutvekslingen fikk et nytt oppsving i Pusjkins lycé-år, etter Napoleons mislykkede forsøk på

7 <https://www.youtube.com/watch?v=jggg8o5RSMk>

å innta Moskva, og hans fatale tilbaketog i 1812–13. Russiske hærstyrker som drev Napoleons hær vestover og annekterte deler av Polen og Litauen underveis, vendte som kjent tilbake fra Europa, noen helt fra Paris, med nye inntrykk og impulser. Disse kulturstrømningene fra Vest-Europa fikk stor betydning for Pusjkins personlige og litterære utvikling og har, endelig, bidradd til at «Teléga zjízni» fremstår som et karakteristisk uttrykk for dikterens *zjiznestroítelstvo* eller *self-fashioning* som europeisk romantisk poet.

Den romantiske helten den unge Pusjkin synes å ha identifisert seg med er en frihetssøkende, rebelsk og skarpsindig lederskikkelse à la Byron. I sin Pusjkin-biografi nevner Jurij Lotman dessuten ensomhet, skuffelse, en «likegyldighet til livet og dets nytelser», så vel som opplevelsen av «sjelens premature alderdom» som kjennetegnende for Pusjkins selvbilde. De to siste formuleringene har Lotman satt i anførselstegn fordi de er hentet fra et brev Pusjkin skrev til V.P. Gortsjakov fra Kisjnjov høsten 1822, der dikteren tegner et bilde av ungdommen i sin samtid. Uten spesifikt å nevne «Teléga zjízni» i sin biograf gir Lotman en beskrivelse av den romantiske helten som kunne stått som epigraf til dette Pusjkin-diktet.

Den romantiske helten er alltid på vei, hans verden – det er veien. Fedrelandet, som er blitt et fengsel for ham, har han lagt bak seg. Han har brutt alle bånd til hjemtraktene sine: i kjærlighet har han møtt svik, i vennskap – baksnakkelsens gift.

Романтический герой всегда в пути, его мир – это дорога. За спиной у него покинутая родина, ставшая для него тюрьмой. Все связи с родным краем оборваны: в любви он встретил предательство, в дружбе – яд клеветы (Pusjkin; Lotman, 1997, 59).

«Teléga zjízni» er skrevet i Odessa, under Pusjkins ufrivillige opphold i Sør-Russland mellom 1820 og 1824, av en 24 år gammel poet som allerede har høstet mye anerkjennelse, men også møtt misnøye og mostand for sine krasse epigrammer, dikt og poemer. Han blir holdt borte fra St. Petersburg på tredje året på grunn av det Aleksander den førstes etablissement oppfatter som fordringsfulle ytringer, systemkritiske

holdninger og et uønsket kontaktnett. Offisielt dreier det seg ikke om noen forvisning, men en overflytning i embetsmedfør. Oppholdene i en etter datidens målestokk vital by som Odessa, og i Kisjinnjov, som hadde fått bystatus i 1818 og var i vekst og utvikling, fortonte seg ifølge Lotman antakelig både lysere, mer begivenhetsrike, og langt mindre isolerte enn det poetens dikt og brev fra denne tiden ofte gir inntrykk av (Lotman, 1997, 56). De to siste årene av husarresten oppholder Pusjkin seg på morssektens familiegods Mikhajlovskoje i Pskov-guvernemenetet før nykronede Nikolaj den første gir ham audiens og benåder ham i september 1826.

Da Pusjkin skriver «Teléga zjízni», har han bak seg både *Ruslan og Ljudmila* og de sydlige poemene *En fange i Kaukasus* og *Fontenen i Bakhtsjisaraj*. Han har en sterkt utviklet språkfølelse, solid klassisk utdannelse, god kjennskap til Rousseau og til samtidig europeisk filosofi og romantisk diktning, og han har så vidt tatt fatt på sin berømte roman på vers, *Jevgenij Onegin*. «Teléga zjízni» har et tradisjonelt motiv, men det er ikke vanskelig å se at dette diktet både språklig og stilistisk sett må ha fremstått som radikalt og provoserende for samtidens etablissement, og etter de sensurerte og «tilrettelagte» utgivelsene av det å dømme, også for ettertiden. Diktet inneholder blant annet et uttrykk som i Berkovs russisk-norske ordbok er supplert med anmerkningen «*tabu!!!*» – *jebjóna mat*, som ikke uventet glimrer med sitt fravær i *Ordbøkene over Pusjkins språk*. Jeg har her gjengitt teksten både i Pusjkins originalversjon (som han sendte Vjazemskij i 1824) og i egen gjendiktning.

Denne, og noen av de andre tekstene som inngår i kildematerialet mitt, er oversatt til nynorsk. Grunnen er at jeg gjennom å utnytte den norske toskriftspråkligheten opplever en større grad av bevissthet omkring originaltekstenes betydningsområder og egne oversettelsesvalg enn når jeg kun forholder meg til én målform. Å benytte tre kjønn, som på russisk (i dialekten og skriftspråket mitt bruker jeg kun to), *ho* og *han* som subjekt og direkte objekt og *hennar* som eiendomspronomen har også vært et poeng i oversettelsen av dette diktet, der grammatisk kjønn spiller en viktig rolle.

Pusjkins «Livets kjerre»

Телега жизни	Livets kjerre
Хоть тяжело подчас в ней бремя, Телега на ходу легка; Ямщик лихой, седое время, Везет, не слезет с облучка.	Om bœra hennar stundom tyngar, er kjerra like lett til beins; ein listig kusk, ei tid som grånar, og ikkje stansar undervegs.
С утра садимся мы в телегу; Мы рады голову сломать И, презирая лень и негу, Кричим: «валяй, ебена мать».	Ved daggry set me oss i kjerra; kan ofra livet om so er, foraktar velvære og latskap, og skrik: «heng i forpulte merr».
Но в полдень нет уж той отваги; Порастрясло нас; нам страшней И косогоры и овраги; Кричим: полегче, дуралей!	Ved non har motet byrja skofta; vi er blitt rista, fryktar meir for bratte heng og djupe kløfter; og skrik: set farten ned, din narr!
Катит по-прежнему телега; Под вечер мы привыкли к ней И, дремля, едем до ночлега – А время гонит лошадей.	Då vogna rullar fram mot kvelden, er me fortrulige med ho, me slumrar fram mot natteleiet – og tida driv fram spannet no.

I russisk, som i norsk, er mange av ordene som betegner vogner (*fúra*, *arbá*, *mazjára* og *kjerre*, *trille*, *tralle* etc.) grammatisk sett hunkjønn. Med Trosteruds teorier om forbindelser mellom genus og landskapsformasjoner i bakhodet er det nærliggende å se dette i sammenheng med vognens uthulte form. I russisk er også ordet for *liv* – *zjizn* – feminint. Dette skaper en speilvirkning i tittelen som dessverre blir borte i oversettelsen til norsk.

Diktets persongalleri befinner seg i en vogn trukket av flere hester, men betegnelsen som er brukt på denne vognen, hentyder ikke akkurat til noe fornemt fremkomstmiddel. Pusjkin kunne for eksempel ha valgt *karéta* (karet), *povózka* (vogn) eller *dilizjans* (diligence), men valgte *teléga*. Det kan best kan oversettes med det norske *kjerre*, som har mange av de samme konnotasjonene i russisk og norsk.

En *jamtsjik* var i det førpetrinske Russland en kusk i statlig pliktjeneste som fraktet post, gods, embetsmenn og diplomater, men benevnelsen ble senere også brukt mer generelt om kusker. Både dette ordet og *oblutsjók* (bukke, kuskesete) peker i retning av at transportmiddelet dreier seg om her er en passasjervogn. I Pusjkinordboken er *teléga* i tilknytning til dette diktet etterfulgt av anmerkningen *peren.*, altså overført

betydning. Det kan godt tenkes at Pusjkin og hans samtidige brukte *teléga* om kareter og andre lukkede passasjervogner på samme måte som man i moderne russisk kan bruke *teléga* om *masjina* (bil), og tilsvarende har brukt *kjerre* om bil i norsk. Ordvalget i tittelen trekker under alle omstendigheter protagonistenes livsreise ned på et prosaisk bakkenivå.

Vekslende tre- og firefots jamber, og kryssrim med vekselvis trykksvak og trykksterk utgang gir en takt som betoner vognens lette, rytmiske gange, for lett på foten er hun denne vognen, selv om børen hennes stundom er tung. Genussammenfallet mellom *zjizn* og *teléga* fremhever forbindelsen mellom livet og kjerren samtidig som adjektivet *lett* (*legká*) har mange av de samme konnotasjonene i russisk og norsk. Kjerren og livet kobles her til det å være lett til beins, men kan også, spesielt sett i sammenheng med siste verselinje i andre strofe (*jebjóna mat*) assosieres med lettlivethet og lettsindighet, på russisk *legkomýslie* og *legkomýslenost* som i begge språk spenner over betydningsområder fra tankeløshet og lettbeinhet til løssluppenhet, tøylesløshet og moralsk forfall. Ordet *brémja* (bør, byrde) er for øvrig etymologisk beslektet med substantivet *berémennost* (svangerskap) og adjektivet *berémennaja* (svanger), noe som skaper ytterligere assosiasjoner til en gravid kvinnes (jevnfør tidsadverbet *podtsjás* i første verselinje) bør eller byrde, men også til hennes seksualitet, og i denne konteksten, «laster».

På bukken sitter altså en kusk eller skysskar (*jamsjtsjík*), og de unge, formodentlig bedrestilte, passasjerene, fremstår som overmodige da denne reisen med hest og vogn tar til om morgenen. Utskilt med to komma fremtrer *sedóje vrémja* som en apposisjon til *jamtsjík*, men det kan også være et selvstendig ledd som inngår i en oppramsing. Adjektivet *sedóje* brukes som oftest for å beskrive grått hår og kan indikere denne kusken – og tidens – høye alder. I kombinasjon med *vrémja* (tid) kan *sedóje* også referere til kulde, is og vinter – den hvite eller grå årstiden, eller til grålysning og morgentåke, slik det senere brukes av Ivan Turgenev i diktet «Útro tumánnoje, útro sedóje» («En tåkefull morgen, en grå morgen») fra 1843. I lys av Pusjkin-diktets aller siste verselinje (– *A vrémja gónit losjadéj*) tolker jeg denne verselinjen slik at leddet *sedóje vrémja* ikke bare sier noe om tiden på dagen eller året, eller om værforholdene, men også utgjør et nærmere bestemmende tillegg til kusken. Følgelig kan

siste verselinje i første strofe (*Vežjót, ne slézet s oblutsjká*) relateres til både kusken og tiden.

Hos Pusjkin beskrives skyssmannen med adjektivet *likhój*, som har mange betydninger, noen med negative, andre med positive konnotasjoner. I Pusjkinordboken står *zloj* (ond, sint, hatsk) og *zlóbnyj* (ondskapsfull, malisøs) oppført som de to første betydningene av *likhój*. Men dette adjektivet betegner også egenskaper som «vågal» og «kjekkk». I gjendiktningen har jeg valgt adjektivet «listig» for å knytte kusken nærmere opp mot tiden (som noe konstant tilstedeværende som «sniker seg» innpå en) og betone noe kalkulerende og underfundig hos ham snarere enn ondskap og vond vilje. Som tidens representasjon har kusken, tross lavere rang, åpenbart et overtak på passasjerene sine. Han forlater ikke bukken underveis og har tilsynelatende herredømme over reisevei og tempo. Grått hår, kulde eller grålysning og et adjektiv som gir assosiasjoner til både ondskap og dristighet, kan også være et frempek mot alderdom og død: Reisens slutt antydes allerede ved dens begynnelse. Som tiden fører kusken kjerren/livet ubønnhørlig fremover, fortsetter uførtroddent sin ferd uberørt av vekslende terreng og taktløse tilrop fra passasjerene.

I andre og tredje strofe gir Pusjkin knappe, men betegnende karakteristikk av menn(esker) i ulike livsfaser. Etter å ha satt seg i vognen om morgenen, kan ikke de unge og utålmodige passasjerene komme fort nok frem. Så fartsglade er de at de gjerne brekker nakken (*My rády gólovu slomát*) for hurtig å nå sine mål, eller kanskje bare for et spenningskick, og de skriker altså grove ukvemsord til kusken for å få tempoet opp og reisen/tiden til å gå fortere. Vulgarismen som avslutter strofen består av et adjektiv i kortform (*jebjóna*) og substantivet *mat* (mor) som omtrentlig dekker betydningen til det engelske uttrykket *motherfucker*. Selv om utropet snarere er myntet på skysskaren enn på den feminine kjerren eller en av hestene, har jeg valgt å oversette uttrykket med «forpulte merr». Dette har jeg gjort for å opprettholde den parallellen mellom kjerren (*teléga*), livet (*zjizn*), hesten (*lósjad*) og mor (*mat*) som felles grammatisk kjønn impliserer i kildeteksten.

Passasjerene forakter *len* (latskap, lediggang) og *néga*, også dette feminine substantiv, der det siste uttrykker nytelse og tilfredshet, men også en

tilbakelent, passiv luksustilværelse som jeg har valgt å gjengi med «velvære». Verselinjen minner oss om den «likegyldigheten til livet og dets nytelser» Pusjkin relaterer til sin generasjons ungdom i brevet til Gortsjakov jeg siterte fra over.

At dikteren bruker pronomenet *vi* (*my*) om passasjerene, kan være en indikasjon på at han mente dødsforakt og ringeakt for latskap og nytelse var typiske egenskaper og holdninger blant unge bedrestilte menn (språkbruken kan tyde på at det ikke er kvinner i vognen) i hans samtid, men like gjerne at dette var et livssyn de *ønsket* å bli identifisert med. Passasjerene fremstår som en kollektiv enhet, som til og med roper samstemt. Det er ingen dialog, verken mellom dem innbyrdes eller mellom dem og kusken, bare tilrop.

Allerede i tredje strofe, da det lir ut på formiddagen, synes de reisende at de er blitt «ristet nok» (*Porastjasló nas*). Motet svikter, de er blitt reddere (*nam strasjněj*) spesielt i bratte fjellskråninger (*kosogóry*) og når de ser dype kløfter eller raviner (*ovrági*) under seg. Nå roper de til kusken/tiden at han må sette farten ned (*Kritsjím: polégtjsje, duraléj!*) og nøyer seg med å tiltale ham som en narr eller tullebukk (*duraléj*). Risikoviljen og ustyrligheten har avtatt, og språkbruken er blitt mer moderat.

I fjerde og siste strofe, henimot kvelden, er passasjerene blitt så vant til vognen (*my privýkli k nej*) og til det å reise at de ikke registrerer dens bevegelser i samme grad som før. De tier, og slumrer eller døser seg frem til endemålet for reisen, overnattingsstedet eller natteleiet sitt (*I, drém-lja, jédem do notsjléga*). Den siste verselinjen (– *A vrémja gónit losjadéj*), som egentlig betyr «Men tiden jager hestene», har jeg oversatt «Og tida driv fram spennet no». Her har tiden tatt over for kusken, og passasjerene er på vei mot søvnen, eller døden. Verselinjen alluderer til Vergils *Sed fugit interea fugit irreparabile tempus* (Men den flykter imens, ugjenkallelig flykter tiden) som danner grunnlag for det universelt anvendte ordtaket *tempus fugit* – «tiden flykter», til norsk vanligvis oversatt med «tiden flyr». I russisk gjengis dette uttrykket med flere verb som uttrykker bevegelse. Man kan si at tiden flyr (*vrémja letít*), men også at tiden løper (*bezjít*), flyter (*tetsjót*) eller altså jager (*gónit*).

En lavspråklig stil, med bannord og hverdagslige vendinger (*jebjóna mat, duraléj*) betoner motivets jordnærhet, men skaper samtidig et

effektfull spenn mellom diktets omsvøpsløse uttrykksplan og alvorstunge innholdsplan. Parallelt med pronomenene «vi»/«oss» (*my, vas, vam*) understreker også verbbruken, dominert av imperfektive presensformer og flerretningsverb, tekstens allmenngyldige budskap. En dagsreise som begynner i dødsforakt, da man ikke kan komme fort nok frem, går over i en litt modnere avveining av tempo kontra truende avgrunner. Fra aktivt å påvirke reisen avtar passasjerenes påvirkningslyst og -kraft, og turen ender i en slumrende aksept for at den snart er over. Motivplanets lineære dagsreise går fra et ukjent utgangspunkt til et like anonymt bestemmelsessted. Den går gjennom et delvis kupert landskap som i liten grad er beskrevet. Reisen blir et bilde på passasjerenes indre utvikling gjennom ulike faser av livet.

Diktets tid er komprimert – en enkelt dag representerer en mannsalder, kjerren livet, reisen livsfasene, fra vugge til grav, og nattelosjiet døden. Grammatisk kjønn bidrar i kildeteksten til å markere et hierarkisk styrkeforhold der den maskuline skysskaren og nøytrale tiden har høyere status enn passasjerene, mens det flyktige, ubestandige menneskelivet (*zjizn*) og kjerren (*teléga*), begge feminina, har lavest status. Tid og vei flyter sammen til det Mikhail Bakhtin ville betegnet som en «veiens kronotop». Og kusken, som trer i tidens sted, blir i kraft av å være hestens pådriver en representasjon for den makten eller instansen (Gud, naturens lover, skjebnen) som har pålagt mennesket sitt tyngste lodd – bevisstheten om at vi er passasjerer i en livets vogn som fra det øyeblikket vi fødes jages mot et naturgitt endepunkt.

Veiens og reisens kronotop

Kronotopbegrepet, som tar utgangspunkt i de greske ordene for tid (*chronos*) og rom (*topos*), blir i Mikhail Bakhtins språkfilosofi brukt om tid-rom-konfigurasjoner i språk, diskurser og skjønnlitteratur, særlig i romanen. Bakhtin overtok dette konseptet fra relativitetsteoriens «tidrom» (på russisk *vrémjaprostránstvo*), og selve termen fra den russiske nevrofyziologen Aleksej Ukhtomskijs arbeider om den biologiske kronotopen.

I sine «konkluderende bemerkningene» til essayet «Tidens og kronotopens former i romanen» peker Bakhtin på at «veiens kronotop»

(*khronotóp dorógi*) har vært et gjennomgangsfenomen i vestlig kulturs folklore og litteratur helt fra antikken av. Definisjonen hans av kronotopen er forholdsvis åpen, og fenomenet betegnes i essayet som steder i litteraturen der tid og rom flyter over i hverandre og blir til ett – møtesteder som har mye til felles med litterære motiver på samme tid som de ofte er metaforiske i sin fremtoning. Veiens og reisens kronotop er ifølge Bakhtin nært forbundet med møte-motivet. Deres metaforiske potensial ligger ikke bare i evnen til å favne om både tid og rom, utløse tidsbestemt bevegelse gjennom foranderlige fysiske landskap og åpne opp for uante muligheter. Reisen kan også danne utgangspunkt for personlig utvikling, nye innsikter og bekjentskaper. Den fysiske veien og reisen lar seg dessuten enkelt relatere til andre, mer innfløkte forløp i tid og rom, som til det forgjengelige menneskelivet (Bakhtin, 1975; 1981).

I Pusjkin-diktet får tid-rom-konfigurasjonen et forholdsvis ukomplisert uttrykk, og teksten fremstår som en lett tilgjengelig kronotopisk allegori. En reise med hest og vogn som et bilde på menneskets livsløp er, som vi vet, bare én av de mange måtene veiens og reisens kronotop, eller begrepsmetaforen «livsreise», kan komme til uttrykk på. I en artikkel om veiens idé i eldre russisk litteratur drøfter for eksempel Lidija Sazonova hvordan forestillingen om livet som reise har avtegnet seg i den russiske middelalderlitteraturen (Sazonova, 1991, 471–88). Det finnes jo utallige kulturelle manifestasjoner som tar sitt utgangspunkt nettopp i tanken om livet, og andre tidsforløp, som reiser; beskrivelser av vandringer, seilaser og reiser med all verdens fremkomstmidler, fra mytologien, middelalderen og den rike dannelsesreiselitteraturen til *road movies* og *adventure games*.

Pusjkin var aristokrat og høyt utdannet, og han henvendte seg i hovedsak til et publikum med lignende bakgrunn. Det mest interessante aspektet ved «Livets kjerre» er derfor ikke at han har tatt utgangspunkt i en velbrukt begrepsmetafor der livet knyttes til en reise og utnyttet denne etablerte kronotopiens aura av assosiasjoner. Sammenstillingen var antakelig velkjent for majoriteten av hans leserkrets. Det som gjør diktet originalt og leseverdig er at han trekker denne høytidelige konseptuelle metaforen ned, ironiserer over den og gir den en hverdagslig-vulgær valør. Pusjkins utpregede språkfølelse, hans evne til å gi ordene liv og utnytte deres lydlige og konnotative potensial, er åpenbar rundt nitti år før de

russiske formalistene navnga og beskrev slike virkemidler som underliggjøring, gjenoppvekkelse av ordene (Sjkløvsikij, «Voskresjénije slóva», 1914), billedlighet (*óbraznost*) og poetisitet (*poetítsjnost*). Med «Livets kjerre» lykkes Pusjkin dermed i å skape et friskt og kraftfullt eksempel på sjangeren.

At dikteren i sin fremstilling av livsreisen vektlegger døden, er naturlig. Båten hvis fergemann frakter sjeler over elven fra de levendes verden til dødsriket er velkjent fra antikk gresk så vel som fra slavisk og norrøn mytologi, og Pusjkins kusk fremstår som en variant av disse skikkelsene. Styrmannen eller skysskaren kan i slike fremstillinger være selvstendige, aktive prinsipp, men det er vanligere at de går inn i rollen som *psykopomper* (à la fergemannen Karon), veivisere eller stedfortredere for «høyere makter». I Pusjkin-diktet er tiden (*vrémja*) en slik overordnet kraft, som den riktignok standhaftige og upåvirkelige, men også grå og tause skyssmannen opptrer på vegne av.

Pusjkins *jamsjtsjik* kan med andre ord ikke relateres til den heltemodige riddertypen som er en gjennomgangsfigur i russisk folklore og kultur, og som manifesterer seg i visuelle og verbale fremstillinger av helgenskikkelsen Georgij Pobedonosets (hos oss bedre kjent som Georg dragedreperen, og i den anglikanske St. Georges' skikkelse), *bogatyr*-en («stormannen») til hest, eller Peter den store i Etienne Falconets pompøse uttrykk. Sistnevnte skulptur, som Katarina den store fikk oppført til ære for sitt forbilde på Senatsplassen i St. Petersburg, danner som kjent utgangspunkt for Pusjkins tvetydige messing- eller bronserytter i poemet *Médnyj vsádnik* fra 1833.

Passasjerene i «Livets kjerre» har heller ikke så mye til felles med jegpersonen i Aleksander Radisjtsjevs *En reise fra Petersburg til Moskva*, eller med sjarlatanen Pavel Tsjitsjikov i Nikolaj Gogols poem (der sjangerbetegnelsen alluderer til Dantes *Divina Commedia*) *Døde sjeler* fra 1842. De reiser begge i vogner trukket av en hestetroika, og bruker kusk, men bestemmer sin egen reiserute og rår åpenbart selv over både tempo og opphold underveis. De reisende i «Teléga zjízni», som øyensynlig bruker et rutegående transportmiddel, kan ikke påvirke reisen sin i samme grad. Et godt stykke inn i togalderen reflekterer Aleksander Herzen i sine biografiske nedtegnelser i brevform *Begynnelser og Avslutninger (Kontsý i natsjála)* fra 1861–3 over

tidligere tiders individuelle reiser og gradvise fremskritt kontra samtidens kollektive jag. Før ble menneskehetens vei frem oppfattet som en høyverdige ferd, etappe for etappe; en ekspedisjon der man kunne bytte hester underveis, mens «vi flyr av gårde i et tog med merkelige følgesvenner og kan verken gå av på halvveien, stanse opp, eller selv bestemme veien» («мы несемся в одном поезде с странными товарищами и не можем ни выйти на полдороге, ни остановиться, не направить путь...») fremholder han (Herzen, 1985, 378; Jermakova, 2000, 51).

I Radisjtsjevs og Gogols reiseromaner utgjør reisene rammefortellinger for bekjennelser og kritisk-satiriske fremstillinger av imperiet og livegenskapet, av russisk samfunnsstruktur og levesett. Inntrykk og refleksjoner over det protagonistene opplever underveis står sentralt i fremstillingene. I Pusjkin-diktet er det de reisende ser ut av vinduene fra vognen og erfarer underveis tillagt minimal vekt. Vognen deres stanser ikke, og fokuset ligger følgelig på hvordan de opplever selve transportetappen, fysisk så vel som mentalt, og, i tråd med Herzens betraktninger om kollektiv togtransport, hvor liten innflytelse de selv har på den.

Døden (*smert*), som, i likhet med livet, er et feminint substantiv i russisk, er ikke eksplisitt nevnt i diktet, men metaforisk representert ved *notsjlég* (natteleie). Det er også nærværende gjennom måten passasjerene forholder seg til den på. Først fremstår de som fulle av energi. Motet er ubegrenset og døden fortone seg som så fjern at de gjerne risikerer livet for litt spenning. Senere blir de mer forsiktige og er begynt å frykte for livet, mens de mot slutten av reisen har forstått og aksepterer at det ikke er noen vei utenom døden og resignerer. De oppgir altså gradvis kontroll, legger skjebnen sin i andres (kuskers/tidens) hender og går avslutningsvis inn i en passiv, nesten infantil tilstand som kan assosieres med barnets og oldingens hjelpeløshet, men også med livløshet. De vugges inn i søvnen, i døden. Livet fremstilles altså som en kort og betydningsløs transportetappe mot døden. Dette understrekes ytterligere gjennom diktets komprimerte format og at fremkomstmiddelet er en simpel kjerre, som krøtter, livegne og fanger ble fraktet i på Pusjkins tid, levende så vel som døde.

Den åpne kjerren, båten og skipets utforming kan minne om hverandre, samtidig som de står i en nær mental forbindelse med vuggen og

likkisten, altså med livets begynnelse og slutt. I vikingkulturens båtgraver, som det også er gjort funn av i Russland, fikk skipet et konkret og abstrakt-religiøst uttrykk, siden den døde skulle fraktes trygt til dødsriket i denne farkosten. I vikingsamfunnene, som altså kan ha øvet innflytelse på samtidens østslaviske kulturer, kunne de døde som vi vet også begraves, eller brennes, med hester, så vel som med våpen og utstyr de kunne få behov for på dødsreisen og i dødsrikene. Sammen med de to kvinnene som var begravet i Oseberghaugen fant man jo ikke bare det staselige eikeskipet fra tidlig 800-tall, men også utsøkt utskårne og dekorerte vogner og sleder som vitner om at ikke bare skipene, men også vikingtidens landgående fremkomstmidler hadde sosiale og estetisk-kulturelle dimensjoner. På kjøretøyet skulle storfolk kjennes, da som nå.

Tusen år senere, da Pusjkin skriver diktet sitt, blir valget av «kjerre» som livets representasjon og det hverdagslige og tidvis nedsettende vokabularet han bruker for å beskrive og tiltale henne og kusken (*na khodú legká, jebjóna mat, duraléj*) en måte å harselere over «livsreisen» på – et fandenivoldsk *statement* om menneskelivets flyktighet og betydningsløshet.

I Pusjkin-biografien sin (utgitt i 500 eks. ved Tartu Universitet i 1981, men i et samlet opplag på en million på Leningrad-forlaget Prosvesjtsjénije i 1982–83) argumenterer Jurij Lotman for at Pusjkin under det fireårige oppholdet sitt i Sør-Russland hadde et særlig behov for å markere og posisjonere seg som idealistisk og progressiv romantisk helt, men også som offer. Lotman bruker begrepene *zjiznestroítelstvo* (livsbygging), *iskústvo zjízni* (livskunst) og *stroítelstvo lítsjnosti* (personlighetsbygging) om Pusjkins identitetskonstruksjon, begreper som finner sin parallell i det Stephen Greenblatt kaller *self-fashioning* (Greenblatt, 1981). Basert på sin dybdekunnskap om Pusjkin og hans forfatterskap, og om europeisk og russisk romantisk kultur beskriver Lotman et selvkonstituerende prosjekt der Pusjkin ikke bare i diktningen, men også i dagbøkene og korrespondansen sin, gikk inn i rollen som lidende, fanget og forbitret, samtidig som han vitterlig hadde et rikt sosialt liv og mange støttespillere (Lotman, 1997, 56–95). Det *imaget* Pusjkin skaper er i henhold til Lotmans teorier en alternativ virkelighetsmodell.

En annen mytologiserende virkelighetsmodell ble gradvis bygget opp da Pusjkin etter tur ble hyllet som helt, geni og *natsionálnyj poét*

av betydningsfulle forfattere og litteraturkritikere som Nikolaj Gogol, Mikhail Lermontov, Vissarion Belinskij, Ivan Turgenev, Apollon Grigorjev og Fjodor Dostojevskij (Sandler i Franklin og Widdis, 2006, 197–206; Kiseljova og Fomina i Lejbov, 2011, 224–59.) Belinskij bemerket allerede på 1840-tallet at enhver generasjon har sin egen Pusjkin, og den russiske *Pusjkinistika* (kritikken og forskningen omkring forfatterskapet) fikk etter hvert mange forgreninger. Men dette diktet har ikke passet inn i noen av dem. Gjennom en historisk-biografisk tilnærming til «Teléga zjízni» ville en samtidig anmelder trolig ha løpt en betydelig risiko ved å plassere den forviste poeten i en offerrolle. En desillusjonert passasjers livsreise var heller ikke forenelig med dikterens status som nasjonalskald. Sovjetkritikken, som betonte Pusjkins heltemodige og progressive sider, var, som tsartidens kritikk, dessuten tilstrekkelig konform og moralistisk til å forbigå dikt som «Teléga zjízni» i stillhet, grunnet «ufin» språkbruk. Og heller ikke i det patriotiske postsovjetiske bildet av nasjonalskalden, der hans åndelighet og kjærlighet til fedrelandet betones, passer dette diktet inn.

Lotman har valgt en flerdimensjonal tilnærming til Pusjkins «sydlige» diktning med vekt på poetens kulturelle forankring og hans sosiale og litterære «romantiske rollespill». Det åpner opp for å relatere den livstrøttheten (i brevet til Gortsjakov referert til som «sjelens premature alderdom») som formidles i «Teléga zjízni» til det selvbildet og virkelighetsbildet dikteren selv formet, og som han her tillegger et lyrisk «vi».

I henhold til Roland Barthes' teorier om moderne kulturfenomener og myter oppstår disse i samspillet mellom sitt språklige uttrykk (*signifikant*) og meningsinnhold (*signifikat*). For å oppnå status som myte, i Barthes' betydning av begrepet, må imidlertid *signifikatet* tilføres betydning som overskrider det eksisterende. Ved mytedannelse tilføres ikke slikt meningsinnhold tilfeldig og ubevisst, men av en bestemt grunn, fremholder han (Barthes, 1975). I «Teléga zjízni» lades og strekkes uttrykksplanet på en måte som gjør at det oppstår dissonans mellom språket og diktets forventede innholdsplan. Begrepsmetaforen og kronotopen «livsreise» er planmessig bearbeidet slik at fokus dreies fra livet til døden; fra dynamikk til uvirksomhet, fra bevegelse til stagnasjon

og full stans. Med hensyn til vokabular har dikterens strategi tilsynelatende vært å bruke ord med tøyelig denotativ, eller ordboksbetydning – et flertydig vokabular med rikt potensial for konnotasjoner og fortolkninger.

«Teléga zjízni» er altså mytopoetisk i den forstand at det både gjenoppliver og repeterer reisemytens velkjente tegn og mønstre og, gjennom uventet språk- og billedbruk, skaper et nytt mytisk univers, som både formidler et subjektivt budskap og speiler en samtidig romantisk tidsånd. Siden diktet kan anses som del av reisemytens omfattende paradigme, kan det også bidra til å belyse togmyten. Myter er, som vi vet, retrospektive. De griper tilbake til fortiden for å ramme inn og årsaksforklare noe nåtidig. Pusjkin-teksten er derfor et godt egnet utgangspunkt for utforskning av aspekter som har relevans også for jernbanetekstene. Videre kan den tjene som et tidlig eksempel på en tekst som, i likhet med mange av ytringene som inngår i togmyten, stritter imot det etablerte i sin samtid og på finurlige måter prøver ut leserne, og kanskje særlig sensorenes grenser.

Da Pusjkin sendte dette diktet til Vjazemskij, i et brev datert 29. november 1824 (Pusjkin i Blagoj et al., 1959–1962), bemerket han at det kunne trykkes uten den russiske «tittelen», eller «tituleringen» («Можно напечатать пропустив русский титул»). Av Pusjkinordboken, under oppslagsordet *títul* (tittel) fremgår det at poeten brukte «russisk titulering» som en eufemisme for bannord («эвфемистически о матерной брани», red. Vinogradov, 1956–61, b. 4, 514).

Det er imidlertid viktig å understreke at personlige epiteter, eller «signaturer» av dette slaget ikke er enestående for dette konkrete Pusjkin-diktet. Plutselige vekslinger mellom det sublime og profane, og uventede vulgarismer i et ellers fornemt fransk eller russisk, skal ha vært karakteristisk for dikterens talespråk og dukker titt og ofte opp også i hans dikt og korrespondanse. Slike trekk ved nasjonalskaldens personlighet og diktning har imidlertid vært forsøkt utvisket av russiske og sovjetiske redaktører og er ofte utelatt eller nedtonet i deres utgivelser og anmeldelser. Heller ikke i «utlandet» er dette aspektet utforsket og beskrevet i den grad man kunne forvente. Mot en slik bakgrunn fremstår antologien *Bawdy and Soul: Pushkin's Poetics of Obscenity* (red. A.D. Gillespie, 2012),

med både russiske og ikke-russiske bidragsytere, som et viktig bidrag til Pusjkin-forskningen.

«Teléga zjízni» ble første gang utgitt i tidsskriftet *Moskóvskij telegráf* i 1825 (nr. 1, 49) og deretter i en diktsamling publisert i 1826 (*Stikhotvorénija A. Pusjkina*, s. 9), altså i året for, og året etter dekabristoppørret, mens Pusjkin fortsatt befinner seg på familieeiendommen i Mikhajlovskoje. Biografene er relativt samstemte i at poeten sannsynligvis ville deltatt i dette opprøret hvis han hadde vært i hovedstaden. Dermed kunne han i verste fall ha endt opp med dødsstraff, eller, som flere av sine venner og bekjente, med et mangeårig opphold på et tukthus i Sibir. I lys av dette må utsagnet *My rády gólovu slomát* (2. linje i 2. strofe) ha fremstått som ytterst ladet, spesielt da diktet ble utgitt for andre gang. *Slomát gólovu*, betyr å «slå seg til døde» («разбиться насмерть, убитъся при падении»). Verselinjen kan dermed oversettes «Vi slår oss med glede til døde». Hva sensurmyndighetene har lagt i et slikt utsagn i 1824–5, eller i 1826, kan man bare spekulere i. De kan ha satt det på kontoen for ungdommelig overmot, eller i lys av diktets videre innhold (som utsagnet *net uzj toj otvági* i 1. linje av 3. strofe) som et signal om at dikterens egen opprørstrang er i ferd med å gå over, eller at han og hans meningsfeller er demoraliserte og beredt til å kapitulere. Det utelukker imidlertid ikke at samtidige lesere som sympatiserte med Pusjkin, kan ha oppfattet *My rády gólovu slomát* som en dristig programerklæring fra en dikter i husarrest. Uten å bevege meg for langt inn i minefeltet «forfatterintensjon», eller det komplekse begrepet «leser», spør jeg meg om diktets mange tvetydigheter bevisst er lagt inn med henblikk på å fremkalle ønsket respons hos helt spesifikke samtidige mottakere; vennen Vjazemskij, sensurmyndighetene, opposisjonelle, etablissementet.

I de to første, og en lang rekke senere redaksjoner av dette diktet er vulgarismen i fjerde verselinje fjernet. I noen utgaver er dessuten imperativen *valjáj!* («rull!») erstattet med *posjól!* («gå!>). Den abrupte avslutningen *Kritsjím: Valjáj!/Kritsjím: Posjól!* skaper et rytmebrudd der andre verselinjes *slomát* blir stående uten rimord. Det skapes dermed et rom for å forestille seg hva som egentlig skulle ha stått i denne verselinjen. En mer alvorlig inngripen blir det derfor i versjoner der andre og fjerde vers i strofen er skrevet helt om for å dekke over rim- og rytmebruddet.

Nå kan det argumenteres for at det øvrige vokabularet og generelle toneleiet i «Teléga zjizni» er tilstrekkelig iøynefallende til at diktet likevel fremstår som nyskapende, og at det satiriske budskapet når frem. Uten vulgarismen svekkes imidlertid tekstens rå og seksuelle konnotasjoner betraktelig.

Diktet har som nevnt en høy forekomst av feminine substantiv (*teléga, zjizn, golová, len, néga, mat, otvága, ovrága, lósjad*), men grammatisk og naturlig kjønn sammenfaller kun i ett av dem – *mat* (*lósjad* brukes om hester av begge kjønn). Uttrykket *jebjóna mat* styrker den innbyrdes forbindelsen mellom hunkjønnsordene og tilfører dem en «kjønnslighet». Det trigger dessuten den seksuelle assosiasjonssfæren både til feminine ord som *legká, néga* og *lósjad* (lett, velvære, hest) og andre ord og språkbilder i teksten med tilsvarende konnotasjoner, som *valját* (å rulle), eller den potente sammenstillingen mellom *kosogóry* og *ovrági* (fjellskråninger og kløfter). Sensuren bidrar altså i dette tilfellet til å styrke vokabularets denotative betydning og innskrenke den konnotative. Samtidig reduserer utelatelser av vulgarismen etter mitt syn diktets originalitet og litterære kvalitet betraktelig.

Og selv om gjendiktningen min til norsk heller ikke yter kildeteksten full rettferdighet (spesielt mht. ordvalg som ikke gjengir originalens grammatiske kjønn, nøyaktige betydning, fullstendige enderim o.a.), har jeg i det minste forsøkt å unngå det Nabokov i essayet «On the Art of Translation» (i oversettelse til russisk «Iskústvo perevóda») fremholder som oversetterens største synder: å bevisst utelate eller legge noe til som ikke finnes i kildeteksten, eller å forsøke å skjule, tilsløre eller forskjønne noe for leseren (Nabokov 2001, 391).

Tidlige togtekster og forskningslitteratur

Myter, det være seg arkaiske myter, hverdagsmyter eller *mytopoesis* (litterær myteskapning) omhandler, som jeg allerede har vært inne på, ofte det liminale og grenseoverskridende: tilblivelse, fødsel, jordeliv, overgangsriter, endetid, det hinsidige – fenomener som er nært forbundet med tid og rom, eller det Bakhtin kaller «terskelens kronotop» (*khronotóp porógi*). Den bibelske skapelsesberetningen er bare ett eksempel på

hvordan en mytisk-religiøs fremstilling kan tematisere oppfatninger av tid. Pusjkin-teksten er et romantisk-filosofisk uttrykk for det samme.

I *Den russiske idé* fremholder filosofen og idéhistorikeren Nikolaj Berdjajev, med henvisning til Dostojevskij, at «vi, russere, er apokalyptikere eller nihilister [...], fordi vi higer mot slutten» (Berdjajev, 2012, 184). Med referanse til nettopp dette utsagnet innleder den amerikanske slavisten David Bethea forordet til sin fascinerende monografi *The Shape of Apocalypse in Modern Russian Fiction*, som har vært en viktig sekundærkilde i dette arbeidet. Bethea fremholder her at noen kulturer fokuserer mest på opprinnelsesmyter, andre på endetidsmyter, og peker på Russland som tilhørende den siste gruppen (Bethea, 1989, xiii). I monografien sin demonstrerer Bethea hvordan den russiske litterære jernbanediskursen kobler seg på og alluderer til urgamle endetidsmyter og Bibelens apokalypse.

Med utgangspunkt i fem romaner, fra Dostojevskijs *Idioten* (1868) via symbolisten Andrej Belyjs *Petersburg* (1913), Andrej Platonovs *Tsjeven-gur* (1927) og Mikhail Bulgakovs *Mesteren og Margarita* (1937–8) til Boris Pasternaks *Doktor Zjivago* (1957) viser Bethea at den russiske romanens endetidsvisjoner ofte tar form av en rytter, rytterhær, et lokomotiv eller et tog. Her dreier det seg ikke om heltmodige ridderskikkelser av den typen jeg nylig nevnte eksempler på. Betheas undersøkelser viser at lokomotiv og tog som opptrer i disse romanene, primært alluderer til negativt ladede ryttertyper – til den gulbleke dødshesten i Johannes' Åpenbaring, 1200-tallets «gylne horde» og Ivan den grusomes fryktede *oprítsjniki*. En annen amerikansk slavist som har kommet med viktige bidrag på dette feltet, er Stephen Baehr, som har beskrevet jernbanens eskatologiske uttrykk i noen av Anton Tsjekhovs skuespill og kortfortellinger (Baehr, 1989; 1995; 1999).

Siden jernbaneutbyggingen foregikk parallelt på flere kontinenter, kan man vanskelig se på utviklingen av den russiske jernbanen, og diskursen knyttet til den, som noe isolert fenomen. Tidlig russisk jernbanehistorie er nært forbundet med den vesteuropeiske, og både blant de positivt og negativt ladede kulturelle ytringene som oppstår i denne prosessen er mange universelle. For motstanderne av jernbanen var helse, natur-, og miljøhensyn viktige argumenter, slik det senere skulle bli det for

tilhengerne av elektriske tog. I engelsk og tysk presse fremsettes det under den tidlige jernbaneutbyggingen stadig advarsler om at den vil kunne rasere skog- og beiteområder, at damp og røyk fra lokomotivpipene kan skape fugledød, og at vegetasjon og hus langs jernbanelinjene kan ta fyr. Fra medisinsk hold ble det dessuten advart mot at passasjerene kunne få fysiske og mentale skader av ristingen og det høye tempoet. Av mer spesifikt russiske innvendinger ble klimatiske forhold fremholdt som en utfordring. Det ble blant stilt spørsmål om det ville være mulig å holde skinnene frie for snø og is og damplokomotivenes «samovar» på kok i snøstorm.

Høye dødstall ved avsporinger var en annen universell, fortsatt aktuell, problemstilling. Antall passasjerer i en vogn trukket av hester var jo høyst begrenset, så den formen for landgående massetransport dampdrevne tog representerte var noe helt nytt i sin samtid. Når ulykker først rammet dette moderne fremkomstmiddelet, kunne antall ofre fort bli høyt. Frykten må ha vært reell for mange. Den unge gardeoffiseren Mikhail Lermontov skal etter åpningen av den første russiske jernbanelinjen høytidelig ha lovet sin bestemor at han ikke skulle ta toget mellom hovedstaden og Tsarskoje Selo, der regimentet hans var stasjonert (Ska-bitsjevskij, 1891). Den 21. mai 1839 skriver litteraturhistorikeren Aleksander Nikitenko i dagboken sin:

Søndag. En tur med jernbanen til Pavlovsk... En trist begivenhet. To vogner sporet av mellom Pavlovsk og Tsarskoje Selo. Tre mennesker omkom, og flere ble skadet. Passasjerene er fryktelig redde [...]. I byen sies det at det er opptil 150 omkomne. Det er selvfølgelig noe tøys, men hendelsen vil uansett etterlate et ubehagelig inntrykk hos publikum.

Воскресенье. Прогулка по железной дороге в Павловск... Печальное происшествие. Два вагона соскочили с рельсов между Павловском и Царским Селом. Три человека убиты, и несколько получили ушибы. Пассажиры в страшном испуге. [...] В городе толкуют, что убитых до 150 человек. Это, конечно, пустяки, но всё же событие произведёт неприятное впечатление на публику (Nikitenko, 1995, b. 1, 208–9; Dmitrenko, 2012, 9).

I motsetning til i Vest-Europa, der mindre private selskaper driftet de første jernbanelinjene, var jernbanen i Det russiske imperiet statskontrollert

og -finansiert helt fra starten av, selv om man var avhengig av sponsor-midler fra aksjonærer i oppstarten (Volnets, 2016). Tredje avdelings overvåkning av så vel læresteder, redaksjoner og kansellier som korrespondanse og private sammenkomster begrenset både ytringsfriheten og informasjonsflyten, noe som, kombinert med den lave andelen lese- og skrivekyndige, medførte at få fikk annen kunnskap om det nye transportmiddelet enn den offentlig godkjente. Fra det holdet var det lokomotivets fysiske kapasitet og hurtighet, og de teknisk-industrielle, økonomiske og militærstrategiske utsiktene jernbanen åpnet opp for som ble vektlagt.

Siden det polske kongedømmet på denne tiden inngikk i Det russiske imperiet, regnes den linjen som ble påbegynt i Warszawa i 1839, og skulle gå helt til Wien, som den andre «russiske» passasjerjernbanelinjen. Kukolniks «Popútnaja pésnja» («Sang underveis») fra 1840, som det står et utdrag fra som epigraf til dette kapitlet, hører til de aller første russiske litterære jernbanetekstene. Den ble senere tonesatt av Mikhail Glinka og ble en populær korsang.⁸ I første strofe og refrenget presenteres vi for røyksøylen fra et kokende, dampende lokomotiv og en vrimmel av feststemte, opprømte russisk-ortodokse mennesker der et tog flyr gjennom et åpent landskap, fortere og heftigere enn viljen («Дым столбом – кипит, дымится/ Пароход.../Пестрота, разгул, волнение/Ожидание, нетерпенье.../ Православный веселится/Наш народ»). Her er altså både patos og innhold helt i tråd med det offisielle synet på jernbanen (Kukolnik i Dmitrenko 2012, 15–16).

I 1841 ble det nedsatt en kommisjon som skulle utrede mulighetene for en kombinert gods- og passasjerbanelinje mellom St. Petersburg og Moskva. Forordningen om byggestart kom i mars 1842, og i mai 1843 startet arbeidet, fra både nord og sør, på det som i løpet av åtte og et halvt år skulle bli en 645 kilometer lang dobbeltsporet jernbanetrasé. Til sammenligning tok det 34 år å ferdigstille den da 485 kilometer lange Bergensbanen som ble åpnet i 1909. Livegne som skal ha blitt forespeilet frihet hvis de ble jernbanearbeidere, og statsbønder og andre lekfolk som deltok i utbyggingen, opplevde svært vanskelige arbeidsforhold. I 1846 ble

8 <https://www.youtube.com/watch?v=oO-DUoHglSI>

det opprettet en egen gendarmeskvadron til å patruljere jernbanelinjene (Gilbert, 1993, 51).

I forbindelse med oppstarten av byggearbeidet på denne linjen skriver Aleksej Khomjakov (1804–1860) en artikkel i brevform, en sjanger som ikke var uvanlig i datidens presse. Den er utformet som et fyldig svar på spørsmål fra en fiktiv venn i St. Petersburg som lurer på hva moskovitene vet og tenker om den planlagte jernbanen. Brevartikkelen ble første gang utgitt i tidsskriftet *Moskvitjénin* nr. 2 i 1845 under tittelen «Pismo v Peterburg» («Et brev til Petersburg»). Også denne teksten er gjengitt i antologien *Zjeléznaja doróga v rússkoj literature (Jernbanen i russisk litteratur*, red. Dmitrenko, 2012, 17–25). Denne, og antologien *Zjeléznaja doróga v rússkoj literatúre sovétskoj epókhí (Jernbanen i sovjetepokens russiske litteratur*, red. Dmitrenko, 2015), som begge inneholder et variert utvalg av primært skjønnlitterære jernbanetekster fra periodene mellom henholdsvis 1840 og 1923 og 1917 og 1989, har vært verdifulle kilder i dette arbeidet.

Khomjakovs brevartikkel har en pedagogisk form, der avsender forklarer mottakeren at jernbaneutbyggingen kan bli både langvarig, dyr og vanskelig, men argumenterer for at prosjektet er nødvendig. Når kruttet først var lansert, ville ethvert folk som avstod fra å ta det i bruk i militæranliggender ha havnet i bakleksen. Slik var det med dampmaskinen, og slik er det nå med jernbanen, fremholder han. Russland må knytte havene sine sammen – Østersjøens St. Petersburg med Svartehavets «blomstrende Odessa», det sentrale Russland, med Moskva som naturlig knutepunkt, med Kaspiahavet og det folkerike Astrakhan. Som matematiker, landadelsmann og eier av en «lokomobil» og andre moderne landbruksmaskiner peker Khomjakov på de store tekniske og kapasitetsmessige fordelene ved dampkraft. Samtidig viser han – som en av de slavofiles viktigste talspersoner – forståelse for at det kan være vanskelig å se for seg et prosjekt basert på vestlig logikk og effektivitet i det organiske, langmodige og dypt åndelige Russland. Men han beroliger sin «venn» med at jernbanen, som andre oppfinnelser og tanker av vestlig opprinnelse, vil finne sin russiske vei og form og kunne samle og forene den vidstrakte nasjonen (Khomjakov, 1845; red. Dmitrenko, 2012, 17–25).

Peterburgo-Moskovskaja zjeléznaja doróga åpner den 1. november 1851, og etter Nikolaj den førstes død i 1855 bestemmer Aleksander den andre at toglinjen St. Petersburg–Moskva skal oppkalles etter hans far, som er blitt stående som den russiske jernbanens «far». Linjen får nå navnet Nikolajevskaja zjeléznaja doróga, men ifølge historikeren Walter G. Moss var ikke Nikolaj I noen stor jernbaneentusiast. Han skal ha forholdt seg mistroisk til en for rask industrialisering og utvikling av transportsektoren, og det var først under Aleksander II jernbaneutbyggingen virkelig begynte å skyte fart (Moss, 2005, 379–82).

Khomjakovs brevartikkel er for øvrig bare ett av flere eksempler på tidlige russiske jernbanetekster som tar form av en didaktisk dialog, der en mer informert person belærer en yngre eller mer uvitende om det nye fenomenet. I forordet til den første jernbaneantologien sin siterer Dmitrenko fra Vladimir Benediktovs dikt «Lokomotivet» der en gutt som ser et lokomotiv for første gang spør faren sin om hva dette kan være – *bogatýr*-en Jeruslan, en ridder, eller kanskje en kjempe? Faren bekrefter, i nasjonalromantisk ånd, at jo – det er en ridder og helt, men en som tilhører den nye tiden, ikke den gamle («О, да это – рыцарь, герой, только, новых, не старых веков». Benediktov, 1865; red. Dmitrenko, 2012, 10). Et av de engelskproduserte lokomotivene som ble brukt på linjen St. Petersburg–Pavlovsk fikk nettopp det russiske kallenavnet *Bogatýr*. Andre ble kalt *Provórnyj* (Rask), *Strelá* (Pilen), *Orjól* (Ørnen), *Slon* (Elefanten) og *Lev* (Løven).

I takt med fremveksten av nye sosiale klasser ble jernbanen tatt i bruk av flere samfunnsgrupper. Allerede etter tre års drift ble det fraktet rundt 700 000 passasjerer årlig mellom St. Petersburg og Pavlovsk.⁹ Passasjervognene på togene som trafikkerte Nikolajevskaja zjeléznaja doróga var inndelt i tre klasser, og i året 1860 var antall reisende på denne linjen kommet opp i nesten 1,3 millioner. Året etter ble livegenskapet opphevet, samtidig som videre utbygging av jernbanen mot sør og øst stod høyt på Aleksander den andres prioriteringsliste. Til dette behøvdes det arbeidskraft, som sult og fattigdom på landsbygden og tilstrømningen av tidligere stavnsbundne til byene kunne bøte på.

9 <https://rzdhistory.tass.ru/#1845>

I januar 1865 drar litteraturhistorikeren Aleksander Nikitenko på tjenestereise til Moskva, og om hjemreisen til St. Petersburg skriver han i dagboken sin:

[Selv om] en snøstorm raste hele natten og føk over skinnene, [...] var det en livlig reise. Vognen vår var godt innredet og oppvarmet. [...]. Det ble servert formiddagsmat, og ikke spart på vinen, så forsamlingen ble støyende og munter. Etterpå satte de som spilte kort seg ved kortbordene, resten fordelte seg i grupper der praten gikk til over midnatt.

[Хотя] вьюга бушевала всю ночь и заметала рельсы [...] путешествие было оживлённое. Вагон наш был хорошо прибран и натоплен [...] Подали завтрак; не жалели вина; общество сделалось шумным и весёлым. Потом играющие в карты сели за карточные столы, остальные разделились на группы, где разговор затянулся за полночь (Nikitenko, 1995, 398–9; Dmitrenko, 2012, 9)

Med Nikolaj Nekrasovs narrative dikt «Zjeléznaja doróga» («Jernbanen») fra 1864 tar den til da relativt ensidige fremstillingen av jernbaneprosjektet en ny vending. Diktet er formulert som svar på den etter hvert velbrukte togsamtalen mellom far og sønn, som gir assosiasjoner til *tsar-bátjuskas* («kjære far-tsars») faderlige omsorg for sine undersåtter. Her stiller lille Vanja sin far spørsmålet om hvem som har bygget denne jernbanen og får til svar: «Grev Pjotr Andrejevitsj Kleinmichel, kjære deg!» (Peter von Kleinmichel var jernbanesjef og ledet utbyggingen av linjen St. Petersburg–Moskva.) I andre strofe bebreider dikterjeget faren for å skjermes sønnen fra sannheten, og formidler i de neste strofene at den samme skånselløse tsaren som rår over hærer og marinestyrker har jaget store folkemasser hit, latt mennesker slite, lide og fryse, og til og med finne sin grav langs jernbanelinjene. Vet du hvor mange russiske beinrester (*kóstotsjki rússkije*) det ligger her? spør han Vanja (Nekrasov i Dmitrenko, 2012, 54–6). Diktet falt av åpenbare grunner i dårlig jord hos den ellers reformvennlige og forholdsvis liberale tsaren og skal ha vært en av grunnene til at tidsskriftet *Sovreménnik*, som Nekrasov var redaktør for på denne tiden, ble lagt ned.

Denne sosialrealistiske innfallsvinkelen, der blikket rettes mot fremskrittet og den nye teknologiens ofre, utgjør ifølge Sergej Dmitrenko en

av tre hovedlinjer i russisk tog litteratur de siste tiårene av 1800-tallet. Nekrasovs *kóstotsjki rússkije* har trolig medvirket til at begrepet *doróga na kostjákh* (knokkelveien), som igjen alluderer til St. Petersburgs tilnavn som *górod na kostjákh* (knokkelbyen), skulle etablere seg i det russiske språket som en av de mange betegnelse på imperiets jernbane. Senere ble begrepet også brukt om veier bygget av straffanger.

Den andre hovedlinjen, som Dmitrenko refererer til som filosofisk-psykologisk, handler om de nye perspektivene på tid og rom det nye skinnegående transportmiddelet frembrakte. Her nevner han Ivan Turgenevs roman *Røyk* (*Dym*, 1867) som et karakteristisk eksempel. Dette momentet blir drøftet av blant andre Natalja Nepomnjasjtsjikh i en artikkel om jernbanen som motivkompleks i russisk lyrikk og epikk. Hun bruker et sitat fra Konstantin Leontevs artikkel «Epískop Nikanor o vréde zjeléznykh doróg, pára i voobsjtsjé ob opásnostjakh slísjkom býstrogo dvizjénija zjízni» («Biskop Nikanor om skadevirkning av jernbaner og damp, og ellers om farene ved for rask bevegelse i livet») fra 1885 for å belyse argumentene sine:

En åpenbar skadevirkning og klart forutsigbar fare ved hurtige fremkomstveier består i at vi lever fort og skynder oss å leve. Moderne hurtigtransportårer driver den, like til det utroligste frem, den farten vi haster av gårde i, ukjent hvor hen, farlig, som mot en avgrunn. Unødig fart er farlig, alltid og over alt.

Явный вред и ясно предвидимая опасность быстрых путей сообщения заключаются в том, что мы скоро живем и торопимся жить. Быстрые современные сообщения развивают до неимоверности ту быстроту, с какою мы несемся неведомо куда, опасно, как бы не в бездну. Излишняя быстрота всегда и везде опасна. (Leontev, 1996; Nepomnjasjtsjikh, 2012, 93).

En tredje tendens i det sene 1800-tallets russiske jernbanelitteratur er ifølge Dmitrenko den mørke, apokalyptiske linjen som Dostoevskijs *Idioten* (1868–69) og Lev Tolstojs *Anna Karenina* (1875) representerer (Dmitrenko, 2012, 11–13), og som Bethea har utdypet i monografien sin. De to siste tendensene kan imidlertid være vanskelig å skille fra hverandre, noe som blir tydelig hvis man gransker togscenene i Turgenevs *Røyk* og Tolstojs *Anna Karenina*, slik Valerija Andrejeva har gjort. Av hennes komparative analyser fremgår det at både endetidsrelaterte og

filosofisk-psykologiske togmotiver og -metaforer er fremtredende i begge romaner (Andrejeva, 2010).

At det mørke, underbevisste, brutale og eskatologiske skal dominere den russiske jernbanelitteraturen i tiårene før og etter århundreskiftet, kan ses i sammenheng med både nasjonale og europeiske strømninger og diskurser – radikaliserings av revolusjonære grupperinger, jernbanens tunge symbolverdi hos psykoanalytikerne, apokalypsetenkningen hos de russiske symbolistene og jernbanens rolle under første verdenskrig, der soldatene som regel ble fraktet til fronten med tog.

Men først og fremst må denne tendensen ses i sammenheng med skjellsettende hendelser i Russlands historie og kulturliv: Aleksander den andres tsartog blir utsatt for et mislykket attentat i 1879, og tsaren med tilnavnet «frigjøreren» (*osvoboditel*) blir to år senere drept i et nytt attentat. Tjuen mennesker omkommer da Aleksander den tredjes tsartog sporer av i 1888. (Du finner mer om de russiske tsar- eller imperator-togene under denne lenken¹⁰). Den transsibirske jernbanen, som nesten var ferdigstilt da krigen mellom Russland og Japan brøt ut i 1904, blir i årene etter assosiert med alle ofrene og det sviende krigsnederlaget. Streikende stål- og jernbanearbeidere spiller en vesentlig rolle under det feilslåtte revolusjonsforsøket i 1905, og Lev Tolstoj, den mest berømte russeren i sin samtid, dør på jernbanestasjonen Astapovo i 1910.

Misnøyen med tsar Nikolaj den andre øker etter nederlagene ved østfronten, og etter februarrevolusjonen i 1917 underskriver han abdikasjonen sin – i en togvogn. I slutten av mars blir Vladimir Lenin og en gruppe likesinnede, med god hjelp fra den tyske generalstaben, sendt fra Sveits via Tyskland og det nøytrale Sverige på et plombert tog til Petrograd. Den 3. april ankommer Lenin Finland-stasjonen, og dagen etter presenterer han sine såkalte Aprilteser der han angriper den midlertidige regjeringen og Petrograd-sovjetets «dobbeltvelde», presenterer sine løsninger på jordfordelings- og fredsspørsmålet og skisserer bolsjevikenes planer for landets fremtid. Etter først å ha måttet gå i dekning i Finland sommeren 1917, vender han noen måneder senere tilbake til hovedstaden med tog for så å

¹⁰ <http://rzd-expo.ru/history/Istoriya%20imperatorskih%20poezdov%20Rossii/>

gå i bresjen for oktoberrevolusjonen. (Du kan se en historisk dokumentarfilm om den russiske jernbanen her.¹¹)

Togmyten i lys av Lotmans semiosfære

Jurij Lotman og kultursemiotikken utgjør som sagt en viktig teoretisk bakgrunn for dette arbeidet. Gjennom sitt skarpe fokus på tekstenes semantiske og kulturelle aspekter, og på metaforisering og *perevód* (oversettelse og overføring) som grunnleggende kognitive og språklige mekanismer foregrep Lotman og hans kolleger på mange måter både poststrukturalistisk og kognitiv språk-, litteratur- og kulturteori. Av nyere kultursemiotisk forskning vil jeg spesielt trekke frem P.S. Rejfmans tobindsverk om sensur i Det russiske imperiet, Sovjetunionen og det postsovjetiske Russland (Rejzman, 2015), Jurij Stepanovs bok *V trjokhmérmnom prostránstve jazyká (I språkets tredimensjonale rom, 2011)* og Natalja Lukjanovas *Semiótika mifa (Mytens semiotikk, 2014)* som bakgrunnsmateriale for mitt eget prosjekt. Lotmans verk er ikke minst en rik kilde til å forstå og formulere mekanismer knyttet til danning, overføring og lagring av ytringer, herunder av myten, eller diskursen, som «betydningsgenererende mekanisme».

Jurij Mikhajlovitsj Lotman ble født i Petrograd i 1922. Som 17-åring begynte han å studere russisk filologi ved Leningrad statsuniversitet og ble inspirert av de russiske formalistene Jurij Tynjanov, Viktor Sjklovskij, Vladimir Propp og Roman Jakobson. Et drøyt år senere ble han innkalt til militærtjeneste og tilhørte de nesten ubegripelige 5 prosentene av innrullerte menn i Sovjetarmeen født i 1922 som overlevde krigen (Jegorov, 1999, 46–8). Etter å ha forsvart avhandlingen sin om Radisjtsjev og Karamzin ved universitetet i Leningrad i 1952, ble han ansatt ved Institutt for russisk litteratur ved Universitetet i Tartu, der han bidro til å bygge opp et sterkt teoretisk forskningsmiljø, ikke bare innenfor russisk litteratur, men også på felt som historie, kulturhistorie og estetikk.

På 1960-tallet dreies Lotmans interesser mot strukturalisme. Han var spesielt opptatt av Saussure og Jakobsons strukturelle lingvistikk, men

¹¹ <https://www.youtube.com/watch?v=ljpizO156xA>

også av Bakhtins språkfilosofi, Propps litteraturteori og Eisenstein filmes-
 tetikk, og dessuten av kybernetikk og informasjonsvitenskap. Lotman
 knyttet nå kontakter med kolleger i Moskva som delte interessene hans,
 og fra sommeren 1964 arrangerte de biennale sommerskoler om såkalt
 «sekundære modellerende systemer» i Tartu. Jurij Lotman er, sammen
 med Boris Uspenskij en foregangsfigur i etableringen og utviklingen av
 det som ble kjent som Tartu-Moskva-skolen innenfor kultursemiotikken.
 I 1964 lanserte de det russiskspråklige tidsskriftet *Trudy po znakovym
 sistémam*, verdens første semiotiske tidsskrift. De første engelskspråklige
 utgavene av denne skriftserien kom på slutten av 1980-tallet, og fra 1992
 har det vært utgitt på engelsk under tittelen *Sign Systems Studies*, og dess-
 uten på fransk og estisk (Børtnes i Lotman, 2008, 7–11). Etter Sovjetuni-
 onens sammenbrudd ble Lotmans arkiv, takket være hans kone og sønn,
 litteraturviterne Zara Mints og Mikhail Lotman, tilbakeført til Tartu
 vitenskapelige bibliotek (Kuzovkina, 2000, 477). Jurij Lotman døde i 1993.

Semiosfære-begrepet står sentralt i Lotmans senere arbeider, og kan
 her tjene som en illustrasjon på de mekanismene som gjør seg gjeldene i
 mytedannende prosesser. For Lotman er semiosfæren, eller tegnsfæren,
 kulturvitenskapenes motstykke til det den russiske naturviteren Vladi-
 mir Vernadskij kalte *biosfæren*. Biosfæren er den delen av atmosfæren,
 fra 2–3 kilometer ned i jordskorpen til rundt 20 kilometers høyde, der
 det finnes liv i biologisk forstand. Lotman setter altså biosfærens fysiske
 liv (i et rom der alt levende i og på jorden så vel som i havet og luften står
 i et innbyrdes avhengighetsforhold til hverandre) opp mot det tenkende,
 sosiale og tekstgenererende livet som inngår i den imaginære størrelsen
 han kaller *semiosfæren*. Lotmans semiosfære består av et omfattende og
 intrikat nettverk av tegnsystemer, diskurser og kulturelle praksiser som
 står i dialog med hverandre. *Diskurs* må her forstås som språklig aktivi-
 tet knyttet til gitte kulturelle eller samfunnsmessig områder og det settet
 med begreper, problemstillinger og formuleringer som er nedfelt i dette.
Kulturelle praksiser omfatter tradisjoner, skikker, vaner og lignende –
 altså måten ting blir gjort på innenfor et gitt system.

Mens *kultur* ifølge Lotman omfatter all menneskelig virksomhet som
 utarbeider, utveksler og ivaretar informasjon, regner han alle former for
 muntlige og skriftlige kulturelle ytringer, altså de konkrete resultatene av

kulturens informasjonsproduksjon og utveksling, som åpne *tekster*, åpne i den forstand at de både er i stand til å ivareta informasjon og generere ny betydning. I dette perspektivet blir kultur en form for ikke-biologisk, eller ikke-arvelig kollektiv hukommelse, og fravær av kultur – glemsel (Børtnes i Lotman, 2008, 48–52).

Lotman skiller videre mellom såkalt *primære* og *sekundære* tegnsystemer, eller *modellerende systemer*. De naturlige språkene, som russisk eller norsk, utgjør primære tegnsystemer, som alle andre sekundære tegnsystemer kan forstås og tolkes i lys av. Teorien om primære og sekundære modellerende systemer er basert på at det første språket vi tilegner oss er det systemet alle andre virkelighetsmodellerende systemer – fra metaforer og myter til trafikkskilt og reklame – tar utgangspunkt i. Disse systemene er altså sekundære i den forstand at de inngår i et samspill med og bør analyseres i lys av naturlige språk.

Men mellom primære tegnsystemer innbyrdes og mellom de primære og sekundære tegnsystemene pågår det innenfor både individuell og kollektiv bevissthet en konstant utveksling av tekster i form av det Lotman betegner som en *semantisk oversettelse*. Disse oversettelsesprosene skjer på alle plan, på globalt nivå, mellom kollektive bevisstheter og naturlige språk og altså helt ned til det kognitive plan, mellom de to hjernehalvdelene våre. Men siden det aldri kan være fullstendig ekvivalens mellom partene i disse dialogene – fordi vi som individer, språkkulturer og nasjoner besitter ulik «semiotisk kompetanse», er det i prinsippet umulig oppå helt presise oversettelser.

For Lotman er overføring eller oversettelse (*perevód*) nært forbundet med dannelsen av retoriske figurer, og spesielt av troper. Både oversettelse og metafor- eller metonymidannelse forutsetter jo at det finnes eller opprettes likhets- eller nærhetsforbindelser mellom de to sammenstilte språkene, objektene eller fenomenene, som gjør at koblingen blir forståelig. Men en annen viktig forutsetning for overføring og oversettelse er at det må være en viss grad av ulikhet og avstand – en *asymmetri* – mellom det som kobles eller oversettes, ellers blir det ren kopiering. Når det opprettes forbindelser mellom det som kan fremstå som ikke-kompatible domener, dannes det ifølge Lotman såkalt *semantiske troper*, og han fremholder at: «Det er de oversettelsene man når frem til når man forsøker å oversette

det tilsynelatende uoversettelige som er de mest verdifulle» fordi: «Denne formen for ulovmessig og upresis, men til en viss grad likevel ekvivalent oversettelse, er et av de viktigste aspektene ved all kreativ tenkning. Det er nettopp de ulovmessige assosiasjonene som stimulerer fremveksten av nye semantiske forbindelser og prinsipielt sett nye tekster» (Lotman, 2000, 178; Lotman, 2008, 58).

I alle prosesser der det er blitt dannet billedlige analogier til abstrakte ideer eller fenomener, for eksempel da man fant ut at bokstaver kunne representere lyder, tall mengder, noter musikk eller kjemiske symboler grunnstoffer, er det blitt dannet slike innovative semantiske troper.

Det er vanskelig å forestille seg et ikke-semiotisk eller utenomsemiotisk rom, men i henhold til Lotmans teorier er det bare de aspektene ved tilværelsen som er oversatt til et av semiosfærens språk, eller tegnsystemer, som blir til *tekster*. Det vi ennå ikke har rukket å gripe og uttrykke ved hjelp av tegn, symboler og naturlige språk befinner seg altså, enn så lenge, utenfor vårt semiotiske rom. Det vi derimot kan beskrive ved hjelp av eksisterende tegnsystemer, utgjør tekster. Lotman bruker begrepet tekst i en betydning som omfatter alle former for ytringer med kommuniserende funksjon, både verbale og ikke-verbale. Malerier og fotografier er eksempler på ikoniske tekster, musikalske komposisjoner på lydliges, myter på allegoriske tekster.

Definerer man kultur som et betydningsgenererende, dialogisk system, kan man ikke se på for eksempel russisk, engelsk eller norsk kultur som noe statisk eller avgrenset. Kultur, innbefattet kultur- og historieforståelse, blir til gjennom en kontinuerlig produksjon og strøm av tekster i alle retninger, tekster som sirkulerer og krysser hverandre, flyter over i og bygger videre på hverandre. Med utgangspunkt i språkene, som primære modellerende systemer, og det samspillet de inngår i med sekundære modellerende systemer som historie, filosofi, sosiologi eller antropologi, kan man også oppnå kunnskap om såkalt nasjonale kulturer, ikke som isolerte systemer, men som foranderlige, flytende undersystemer.

I artikkelen «Dialogens mekanismer» karakteriserer Lotman oversettelse som en «elementær tankehandling» og dialogen som en «elementær oversettelsesmekanisme» (Lotman, 2000, 268–276; 2008, 114–129). I et

historisk perspektiv ser han på Russland, og andre nasjoners, utvikling som en rekke kulturhistoriske dialoger der man har importert utenlandske modeller, gjort dem til sine egne ved å oversette eller innkode dem i sin egen kultur, for deretter å ta dem helt i besittelse og gjerne også ta avstand fra den kulturen den opprinnelige modellen eller *teksten* stammet fra. Som eksempel på et tidsrom da russisk kultur var innstilt på mottak, nevner Lotman perioden rundt kristningen av Kievriket i 988, da det kom en intens strøm av tekster fra det bysantinske riket til Kijevskaja Rus. Parallelt med tilegningen av disse tekstene oppstår det imidlertid et ønske om å ville skille mellom kristen tro og gresk innflytelse, og da Konstantinopel erobres av tyrkerne i 1453, er splittelsen mellom den greske og russiske ortodokse kirken allerede et faktum, og kristendommens rolle som «russisk tro» befestet. Nasjonalskalden Pusjkins forfatter-skap, som i høy grad var influert av europeiske kulturstrømninger, kan stå som eksempel på en lignende prosess.

Et annet eksempel, som Lotman av forståelige grunner ikke kan nevne på 1970- og 80-tallet, er forsøket på å realisere en *vestlig* ideologi, nemlig marxismen, i Sovjetunionen. Marxismen ble til marxist-leninisme og russifisering av marxismen, som blant annet innebar en videreføring av sider ved det sentraliserte og byråkratiske styresettet fra Moskvariket på 14- og 1500-tallet, gikk hånd i hånd med en stadig økende avstandstaken fra den vestlige kulturen som den opprinnelige teksten, eller ideologien, var blitt importert fra.

I artikkelen «Begrepet grense» fremholder Lotman (2000, 257–68; 2008, 91–113) dessuten at alle kulturer deler verden inn i et indre rom («vårt rom») og et ytre rom («deres rom»). Et av de mest grunnleggende aspektene ved en kultur er i henhold til Lotman dens oppfatning av seg selv, og han mener at en kulturs *selvbeskrivelser* i form av grammatikker, språklige, litterære, kulturelle og sosiologiske analyser bidrar til å styrke dens sentrum eller kjerne. Men for at kulturen ikke skal bli statisk, innadvendt og mytologiserende, må den også bevege seg mot yttergrensene, der sentrifugalkreftene er sterkest. Den usensurerte versjonen av «Teléga zjízni» kan her tjene som eksempel på en tekst som språklig sett beveger seg i et slikt ytterrom, men som sensurmyndighetene har forsøkt å presse innover mot sentrum.

Grensene mellom ulike semiotiske systemer er en grunnleggende, men ofte vag og flytende mekanisme i semiosfæren som antyder et skille mellom det som er «innenfor» og «utenfor». Dagens konflikt mellom Russland og Ukraina illustrerer med all tydelighet hvor ulikt folkerettslige prinsipper kan fortolkes og hvordan et begrep som «nasjonal grense» kan tøyes, spesielt når de språklige, historiske og kulturelle grensene har vært så skiftende og ambigüøse som tilfellet er mellom disse to nasjonene.

Lotman karakteriserer grenser som «tospråklige oversettelsesfiltre» (*bilingválnoje perevódtjeskije filtry*) som en strøm av tekster til enhver tid passerer gjennom – bilingvale fordi det forutsettes innsikt i det som befinner seg på begge sider av grensen for å være i stand til å definere den. For å kunne forstå og videreformidle de tekstene som produseres innenfor den «fremmede» kulturen, må man også studere sekundære modellerende systemer i relasjon til de primære språkssystemene (Lotman, 2000, 257–68; 2008, 91–113). Dermed blir det også en viktig oppgave for oss filologer å bruke vår språk- og kulturkompetanse i fortolkningen av samspillet mellom henholdsvis primære og sekundære modellerende systemer som kulturhistorie, ideologi og sosiologi.

I artikkelen «Det semiotiske rom» argumenterer Lotman (2000, 250–56) for at skjønnlitterære ytringer ikke bare *reflekterer* sitt miljø og sin samtid, men også kan *påvirke* dem. Det kan de fordi hver enkelt skjønnlitterær tekst som har en mottaker utgjør en individuelt utarbeidet modell av verden (*modél míra*) med potensial til å produsere noe nytt; et bilde, en idé, en holdning, et argument, som igjen blir gjenstand for refortolkninger hos sine mottakere. Modellen sammenfaller ikke nødvendigvis med noe man vil kunne gjenfinne i den «reelle» fysiske verden, men gjennom sin forankring i et universelt begrepsapparat knyttet til rom (et metaspråk der binære par som opp–ned, vertikal–horisontal, sentrum–periferi etc. inngår) og tid foreligger det en basis som gjør leseren i stand til å orientere seg i den nye modellen og fortolke aspekter både ved denne teksten og semiosfæren den inngår i. Pusjkins «Livets kjerre» er ikke bare et eksempel på en tekst som utnytter universelle tid–rom–relasjoner, eller kronotoper. Tidspunktet og situasjonen Pusjkin befant seg i da diktet ble skrevet, er også av stor betydning fordi teksten henvender seg til konkrete samtidige mottakere og lesergrupper: Vjazemskij, som

betros en versjon som han får *carte blanche* til å videreformidle med eller uten «russisk titulering», sensurmyndighetene, med tsaren i spissen, som sitter med nøkkelen til en eventuell oppheving av husarresten, kontakter i adelen og diktersalongene, og blant de opposisjonelle, som vil ha ulike forventninger til budskapet som formidles. Pusjkins samtidige lezerskare er forholdsvis forutsigbar, og tvetydigheter som kan bidra til å opprettholde dikterens dialog med de ulike mottakergruppene, er essensiell.

Dobbeltbetydning, eller tvetydighet (*dvojakost*) som litterært grep er omtalt allerede i det moderate sensurlovverket fra 1804, utstedt under Aleksander den første, men her fremholdes det i punkt 21 at dobbeltbetydning bør tolkes i opphavspersonens favør heller enn å forfølges («Когда место, подверженное сомнению, имеет двоякий смысл, в таком случае лучше истолковать оное выгоднейшим для сочинителя образом, нежели его преследовать». Rejzman, 2015, 71). Men i 1826, året etter at Pusjkins «Livets kjerre» første gang ble utgitt, ble det vedtatt et kraftig utvidet og skjerpet sensurlovverk («Ustav o tsenzúre, 1826», som fikk tilnavnet *tjugúnnyj ustáv*, altså «(rå)jernloven»). I denne samlingens åttende kapittel inngår det en paragraf som forbyr steder i verk og oversettelser «som har tvetydig mening, dersom en av disse strider imot sensurreglementet» («имеющие двоякий смысл, ежели один из них противен цензурным правилам»)¹².

Som P.S. Rejzman demonstrerer i sitt verk om den russiske sensurens historie, innebar overføringen og spredningen av sensurmyndighet fra politivesenet til det nyopprettede Ministeriet for folkeopplysning i 1804, og til underkomiteer ved universiteter, akademier, kirkelige og militære organer etc. en kompetanseheving av virksomheten (Rejzman, 2015, 62 og 101–4). Sannsynligvis bidro denne strukturendringen også til en økt bevissthet omkring det trykte ordets betydningsgenererende potensial. (Se også Lejbov, 2011.)

Ser man den jernbanediskursen som oppstår etter Pusjkin i lys av Lotmans teorier, kan man anse den som et resultat av dialoger som har pågått i mer enn 180 år, men har røtter som strekker seg langt tilbake. En britisk oppfinnelse, det dampdrevne lokomotivet, ble importert og senere

12 <http://www.prlib.ru/History/Pages/Item.aspx?itemid=1057>

bearbeidet og innkodet i landets egen kultur. I Det russiske imperiet, Sovjetunionen og det postsovjetiske Russland er det blitt produsert et enormt antall tekster med jernbanen som bakteppe, motiv, aktør, metafor eller symbol; ytringer som underbygger og bekrefter, men også korrigerer og harselerer over hverandre. – Og som inngår i intrikate samspill med sensurmyndighetene og leserne. Dette omfattende tekstkomplekset utgjør et åpent og dynamisk system – den betydningsgenererende mekanismen jeg kaller en russisk togmyte.

Как ни бесятся вьюги, однако,
Зимний путь у нас самый прямой,
От Державина до Пастернака
Русский путь неразлучен с зимой.
Николай Рыленков (1966)

Selv når snøstormer tumler og raser,
er vår russiske vintervei rett,
fra Derzjavin og til Pasternak er
denne veien og vinteren ett.
Nikolaj Rylenkov (1966)

KAPITTEL 3

På tidlige tog

Under et studieopphold i Moskva, der jeg arbeidet med hovedfagsoppgaven min om Boris Pasternaks tidlige lyrikk, dro jeg en nydelig novemberdag i 1989 med *elektrísjka* sørover til forfatterlandsbyen Peredelkino for å besøke Pasternaks datsja. Det var her forfatteren bodde da kunnngjøringen om nobelprisen kom den 23. oktober 1958, og herfra han to dager senere tok lokaltoget til Moskva og sendte et telegram til Svenska Akademien med ordlyden: «Uendelig takknemlig, rørt, glad, stolt, overveldet, forlegen». Den 29. oktober sendte han et nytt telegram til Nobel-komiteen: «I kraft av den betydning det at prisen er tilkjent meg har fått i det samfunnet jeg tilhører, må jeg frasi meg den, vennligst ikke ta mitt frivillige avslag fra denne premien som en fornærmelse». I den knappe uken som var gått var han bli offentlig advart, fordømt og truet med rettsforfølgelse og landsforvisning.¹³

Samme år som Ilja Ehrenburgs *Tøvær* (*Óttepel*, 1954) ble publisert i *Známja*, kom ti dikt fra *Doktor Zjivago* på trykk i samme «tykke» tidskrift. Diktene fikk en avmålt mottakelse, og de neste årene prøvde Pasternak forgjeves å få publisert romanen på forlaget Goslitizdat og i

13 <http://www.stihi-rus.ru/1/Pasternak/201.htm>

tidsskriftene *Literatúrnaja Moskva*, *Známja* og *Nóvyj mir*. Da han forsommeren 1956 ble oppsøkt i Peredelkino av Ékho Moskvyy-korrespondenten Sergio D'Angelo, som på oppdrag fra den italienske forleggeren Giangiacomo Feltrinelli foreslo å utgi romanen på *tamizdát*, altså utenlands, ga Pasternak D'Angelo en kopi av manuset. Feltrinelli skal senere ha blitt forsøkt presset, både av det italienske kommunistpartiet og sovjetiske myndigheter, til å returnere manuset. Men da han ble kjent med at det også befant seg en kopi av manuskriptet i Frankrike, som allerede var under oversettelse, bestemte han seg for å utgi. *Doktor Zjivago* ble publisert på Giangiacomo Feltrinelli Editore i Milano i november 1957. Mot slutten av 1958 var boken allerede oversatt til 18 europeiske språk og toppet salgslistene i USA og Vest-Europa, men i forfatterens hjemland hadde fortsatt bare et lite fåtall lest den. Etter nobelpriskunngjøringen ble man ved læresteder og arbeidsplasser i Moskva like fullt oppfordret til å gå i demonstrasjonstog for å vise sin avsky mot denne landssvikeren og hans antisovjetiske smedeskrift. De neste dagene ble romanen fordømt i pressen, og den 27. oktober 1958, midt under «tøværet», ble Pasternak ekskludert fra Den allsovjetiske forfatterforeningen. Fra foreningens talerstol kom det flere oppfordringer om å frata «forræderen» sitt sovjetiske statsborgerskap, og kravet ble gjentatt under markeringen av Komsomols 40-årsjubileum 29. oktober. Forfatteren så seg nå nødt til å skrive et brev til Nikita Khrusjtsjov der han ba om å få bli i Sovjetunionen, og den 5. november, i *Pravda*, kjente han seg, i et tungt redigert brev, skyldig i antisovjetisk virksomhet. En dokumentarfilm om dette hendelsesforløpet ligger under denne lenken.¹⁴

Pasternak lever etter dette et tilbaketrukket liv i Peredelkino, men fortsetter å skrive. Helsen svikter, og offentliggjøringen av diktet «Nobelpriisen» i *Daily Mail* den 11. februar 1959 forverrer situasjonen ytterligere. Et par uker senere skal den britiske statsminister Harold McMillan besøke Moskva – det første offisielle besøket av en britisk statsleder i Sovjetunionen siden Churchills under andre verdenskrig. Pasternak får nå ordre om å forlate hovedstaden, trolig fordi myndighetene frykter at han skal uttale seg til utenlandsk presse. Tilbake fra reisen sin til Georgia to uker

¹⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=v879Fr2wY5Q>

senere blir han innkalt til forhør hos Riksadvokaten og varslet om at han vil bli tiltalt etter straffelovens paragraf §164, for landsforræderi (Slater, 2013, 470). Men forfatteren blir snart alvorlig syk, og det kommer aldri til noen rettssak.

I årene etter nobelpristragedien var det nok ikke mange sovjetborgere som våget å nevne Pusjkin og Pasternak i samme åndedrett, men både før dette og etter rehabiliteringen av ham er de to dikterne blitt sett på som tilhørende samme paradigme. I 1942 skrev for eksempel poeten Ilja Selvinskij et hyllingsdikt til Russland, der femte strofe går som følger: «Jeg elsker det mektige russiske vers,/selv om jeg ennå ikke forstår det,/ og [elsker] alle læremestrene mine/fra Pusjkin til Pasternak» («Люблю великий русский стих,/Ещё не понятен, однако,/И всех учителей моих/От Пушкина до Пастернака»). I 2011 kom Vadim Baejvskijs monografi om «kulturparadigmet Pusjkin-Pasternak» (Baejvskij, 2011). Når Pasternak har vært relatert til Pusjkin, har man gjerne trukket en linje fra nasjonalskalden (eller til og med fra Derzjavin, slik Rylenkov gjør i strofen som står som epigraf til dette kapitlet), via lyrikerne Tjuttsev og Fet og symbolistene Belyj og Blok til Pasternak, som tilhørte den moderate fløyen av avantgardebevegelsen. Men Pasternak levde selvfølgelig i en helt annen tid enn Pusjkin, noe tekstene deres i høy grad bærer preg av, og det er unektelig langt flere ulikheter enn fellestrekk mellom de to dikternes poetikk.

Som Michel Foucault har påpekt, var det nittende århundre «besatt av historie», av ulike former for temporale forløp, mens det tjuende århundre skulle bli «rommets tidsalder» (Foucault, 1984). Påstanden har også relevans for Pusjkins og Pasternaks forfatterskap. På Pusjkins tid forholdt man seg fortsatt til at mennesket hadde en unik plass i universet, og at det inngikk i en avgrenset, 5–6000-årig historie. På Pasternaks tid hadde oppfatningene av både tid og rom ekspandert betraktelig, og blitt noe nærmest grenseløst.

I sin berømte tale om Pusjkin i 1880 roste Dostojevskij nasjonalskalden for hans enestående evne til å leve seg inn i andre folkeslags kulturer. I dag fremstår Aleksander Sergejevitsjs holdningene til «den andre» som relativt eurosentrisk og «russentrisk». Som vi vet, oppholdt han seg flere år i det sørlige Russland, og han foretok lange reiser i Kaukasus, men med

unntak av en reise til Tyrkia i 1829 var han faktisk aldri utenfor Det russiske imperiet. Det var mange vesteuropeere i bekjentskapskretsen hans, og han var åpenbart sterkt influert og påvirket av klassisk og vesteuropeisk kultur, men i valg av motiver forholdt han seg hovedsakelig til et «russisk rom» og til russisk historiefortolkning, spesielt til Karamzin, som han kjente personlig. I sin samtids ånd, trakk Pusjkin forholdsvis lange tidslinjer og beskjeftiget seg med russisk historie både i poesi (som «Sangen om Oleg den vise» eller «Årsdagen for Borodin»), poemer (*Poltava*, *Bronserytteren*) og prosa (*Boris Godunov* og syklusen av tekster om Peter den store).

Darwins evolusjonslære, Einsteins relativitetsteori og den rivende vitenskapelige og teknologiske utviklingen i andre halvdel av 1800-tallet gjorde at Pasternak kunne forholde seg til en lang rekke metanivå og «virkeligheter» som var ukjente for nasjonalskalden. Da Boris Leonidovitsj slo igjennom som dikter, hadde han blant annet Potebnjas språkfilosofi, Husserls fenomenologi, Bergsons vitalisme (*élan vitale*) og tidsforståelse, Freuds psykoanalyse, Skrjabins og symbolistenes interdisiplinære tilnærming til kunst og kultur og avantgardekunstens estetiske teorier med i bagasjen. Han var opptatt av naturvitenskap, dypt engasjert i musikk og filosofi og delte de russiske formalistenes oppfatning av underliggjøring, parallellismer og tinglighet (*predmétnost*) som fundamentale kunstgrep. Han hadde dessuten flere lengre opphold i Vest-Europa bak seg.

I «Livets kjerre» er et livsløp komprimert til en dagsreise, og frustrasjonen over at tiden og livet haster av sted gjennomsyrrer teksten. Pusjkins litterære utprøving av kronotopen får i Pasternaks poetikk, der eksperimenter med, og metafiktive refleksjoner over tid og rom er fremtredende, et mer komplekst uttrykk. Synet hans på kunstens metafiktive nivå er formulert i *Leidebrev (Okhránnaja grámota, 1931)*, der han hevder at all minneverdig kunst egentlig forteller om sin egen tilblivelse (Pasternak, 2004, b. III, 148–238).

Et eksempel på en tidsrelatert metakommentar er Jurij Zjivagos skildring av formidlingen til sangerinnen Kubarikha som, når hun improviserer over en gammel russisk folkevis, «med alle midler, gjentakelser og parallellismer bremser opp forløpet» («всеми способами,

повторениями, параллелизмами задерживает ход») i et «vanvittig forsøk på å stanse tiden ved hjelp av ord» («безумная попытка словами остановить время», Pasternak, 2004, b. IV, 360). Dette minner oss om Lotmans teori om kunstverket som en individuell, nyskapende, men også kronotopisk basert virkelighetsmodell (*modél míra*). Et annet eksempel på hvordan tidsforståelse kan tematiseres hos Pasternak er diktet hans «Jedínstvennyje dni» («Dager uten like») fra 1959, som jeg kommenterer i kapittel 8.

Hos Pusjkin utforskes rommets muligheter ofte i lys av frihet og ufrihet, for eksempel i poemet *En fange i Kaukasus* (1823) og diktet «Til havet» (1824), som Pasternak improviserer over i diktsyklusen *Tema og variasjoner* (*Témy i variátsii*, 1923). Flere Pasternak-forskere (Barnes, 1999, Polivanov i Lejbov, 2011) har påpekt at det kan synes som om Pasternak, spesielt i perioder han opplever som tunge, privat så vel som kunstnerisk, søker mot Pusjkin for å finne svar på hvordan isolasjon og begrenset ytrings- og handlingsrom kan kompenseres for gjennom en indre, kunstnerisk frihet.

I kunsten kan man manipulere (fokusere, komprimere, ekspandere, synkronisere etc.) både tidsforløp og romlige perspektiver, og Pasternak går enda lenger enn Lotman i å hevde at kunsten gjennom de nye virkelighetene den former, kan gripe inn i livet, skape nytt liv og sågar overvinne fysisk død. Allerede i 1913 forfatter han sine teser om symbolisme og udødelighet («Simvolízim i bessmértije», Pasternak, 2004, b. V, 318–19). I senere deler av forfatterskapet, og særlig i *Doktor Zjivago*, trer den kristne grunntanken om fysisk død som en forutsetning for nytt liv tydelig frem. (Se også Bodin, 1976.)

Inspirert av blant annet Edmund Husserls fenomenologi og Henri Bergsons distinksjon mellom lineær, eller objektiv vitenskapelig målbar tid (*le temps objectif*) og umiddelbart erfarte tilstander som flyter over i hverandre (*durée réelle*), blir temporale og romlige forskyvninger et iøynefallende trekk ved Pasternaks tidlige diktning. Han utforsker videre det fysiske og assosiativt sett nærliggende: det parallelle og simultane, detaljene, variasjonene. En grunnpilar i poetikken hans er tanken om at alt i tilværelsen er så nært forbundet at naturen kan uttrykke seg på menneskets vegne.

Pasternak har også et gjennomgripende fokus på begynnelse og endringsprosesser; på så vel fødsel, fornyelse og spontane omslag som organisk utvikling og metamorfoser. I større tekstrom manifesterer det siste seg gjerne som lange «metonymiske lenker», der troper gjennom gradvise forskyvninger kan ende opp som noe helt annet enn det de begynte som. (Se Bryn i Hagen og Skagen, 2013, 301–15.)

Fra en forholdsvis innfløkt og, etter egne utsagn, «maniert stil», blir Pasternaks poetikk lettere tilgjengelig utover i forfatterskapet. I diktet «Nobelprisen» fra januar 1959 (Pasternak, 2004, b. II, 194–5, her også gjengitt i egen gjendiktning) formidles det lyriske jegs isolasjon og ufrihet gjennom enkle og helt konkrete uttrykk for fangenskap; et dyr som er gått i en felle og fysiske hindringer som stenger veien ut. David og Goliat-dikotomien er realisert gjennom jaktreferanser (*v zagóne, sjum pogóni*) og kontrasten mellom den sjofle forbryteren jeget beskyldes for å være og det han selv mener han har «begått»; fått verden til å gråte over sitt lands (alternativt sin jords eller sin verdens) skjønnhet – *nad krasój zemlí mojěj*. Men selv her, «på randen av graven», skinner Pasternaks livsbejaende vitalisme igjennom: Dikterjeget tror det vil komme en tid da det godes ånd eller prinsipp (*dukh dobrá*) skal beseire «ondskapen og nedrighetens kraft».

Нобелевская премия (1959)	Nobelprisen
<p>Я пропал как зверь в загоне. Где-то люди, воля, свет, А за мною шум погони. Мне наружу ходу нет.</p>	<p>Eg er fanga som eit villdyr. Det finst vilje, folk og ljøs, men i glamet frå eit jaktlag ser eg ingen utveg no.</p>
<p>Темный лес и берег пруда, Ели сваленной бревно. Путь отрезан отовсюду, Будь что будет, все равно.</p>	<p>Mørke skogen, vatnet, bredda, stammen av ei velta gran. Alle vegar vekk er stengde, det får koma det som kan.</p>
<p>Что же сделал я за пакость, Я, убийца и злодей? Я весь мир заставил плакать Над красой земли моей.</p>	<p>Kva for udåd er eg skuld i, eg, ein mordar, udådsmann? Eg fekk verda til å gråta over venleik i mitt land.</p>
<p>Но и так, почти у гроба, Верю я, придет пора – Силу подлости и злобы Одолеет дух добра.</p>	<p>Men sjølv her, mest attmed grava, trur eg at det kjem ei tid – då den gode anda sigrar over vondskap, sjofel splid.</p>

Boris Pasternak døde den 30. mai 1960, av lungekreft med spredning til hjertet. Med unntak av en kort kunngjøring i regi av Litfónd SSSR, på aller siste side av *Literatúrnaĵa gazéta*, fortiet sovjetiske medier dødsfallet. Begravelsesseremonien skal kun ha vært annonsert fra munn til munn og i form av lapper som ble hengt opp, og revet ned, ved billett-kassene på Kiev-jernbanestasjonen i Moskva. Den 2. juni var lokaltogene mot Peredelkino likevel overfylte. Mange hundre mennesker skal ha fulgt forfatterens bære til gravlunden i Peredelkino og bivånet den enkle, russisk-ortodokse seremonien der, vel vitende om at de risikerte alvorlige reprimander ved åpenlyst å ta avskjed med en folkefiende og vise sympati med hans pårørende (Je. Pasternak, 1989, 648–58).

Rehabiliteringen

I 1965, samme år som Mikhail Sjolokhov ble tilkjent nobelprisen, David Leans britisk-italienske spillefilm basert på *Doktor Zjivago* gikk sin seiersgang på vestlige kinoer og prosessene mot forfatterne Andrej Sinjavskij og Julij Daniel ble innledet, kom et utvalg av Pasternaks dikt og poemer på forlaget Bibliotéka poéta, ledsaget av den samme Andrej Sinjavskijs innsiktsfulle forord «Poézija Pasternaka» (Sinjavskij i Pasternak, 1965, 9–62). I 1966 utgis det også en ettbindsutgave av Pasternaks dikt med innledning av forfatteren og vennen Kornej Tsjukovskij (Pasternak, 1966), og de neste årene kommer det sågar ut noen vitenskapelige arbeider om Pasternaks poetikk i Sovjetunionen, deriblant Jurij Lotmans artikkel om strukturelle aspekter ved Pasternaks tidlige lyrikk (Lotman, 1969, 206–38). Romanen trykkes i stadig nye opplag i utlandet, men selv i sovjetiske encyklopedi-artikler om Pasternak glimrer *Doktor Zjivago* med sitt fravær. Det er som om romanen er visket ut av unionens litteraturhistorie. Til tross for at utvalgte dikt og poemer av Pasternak gjenutgis, og det pågår forskning på forfatterskapet i hjemlandet, blir forfatteren helt frem til perestrojkaårene viet liten oppmerksomhet fra offisielt sovjetisk hold. Utgivelsen av en forholdsvis omfattende tobindsutgave av Pasternaks verk på forlaget Khudózjestvennaja literatúra i januar 1985 (Pasternak, 1985) markerer starten på den offisielle rehabiliteringen av ham. I juni året etter opplyste Jevgenij Jevtusjenko (1932–2017) på en pressekonferanse at

han sammen med 39 andre forfattere hadde lagt frem et brev for Forfatterforeningen der de ba om at det måtte opprettes et Pasternak-museum, og at *Doktor Zjivago* måtte publiseres også i forfatterens hjemland. I 1987 ble Pasternaks utestengelse fra Forfatterforeningen posthumt opphevet, og romanen ble offisielt utgitt i *Nóvyj mir* i januar–april 1988, 30 år etter den første offisielle russiskspråklige utgivelsen av den, i Nederland. Men det skulle ta enda noen år før Pasternak-museet åpnet.

Datsjaene i Peredelkino er omgitt av høye gjerder, og selv om det på papiret ble tatt en avgjørelse om å åpne et Pasternak-museum i 1986, var det den novemberdagen vi dro til Peredelkino i 1989 fortsatt umulig å komme inn på eiendommen. Da det ble kjent at Pasternak var tilkjent nobelprisen, var forfatterenaboene Kornej Tsjukovskij og barnebarnet hans Jelena Tsjukovskaja blant de aller første gratulantene. Det lille vennefølget vårt oppsøkte i stedet datsjaen hans og var så heldige å møte Jelena Tsjukovskaja der, som ga oss en minnerik omvisning. Hun tvilte da på at det noen gang ville bli åpnet noe Pasternak-museum og kunne fortelle at det på et tidspunkt ble bestemt at huset skuldet tas i bruk som forfatterbolig igjen, og var tiltenkt den kirgisiske forfatteren Tsjingiz Ajtmatov. Han skal først ha ønsket å flytte inn, men takket nei da forslaget ble møtt med protester fra museumstilhengere. Omviseren vår fortalte også at Nancy Reagan under et toppmøte med Gorbatsjov i 1988 hadde ytret ønske om å få se den prisbelønte forfatterens hjem, hvorpå det ble montert et skilt på porten der det stod at museet var under rehabilitering («Muzéj na remónt»), men skiltet ble senere fjernet, og det skulle ta halvannet år til før oppussingen virkelig kom i gang. «Dom-muzéj Pasternaka» ble åpnet den 10. februar 1990, på 100-års dagen for forfatterens fødsel.

I 1989 kom de første to bindene av Pasternaks samlede verk i fem bind på forlaget Khudózjstvennaja literatúra, og Jevgenij Pasternaks (1923–2012) fyldige biografi om faren (Je. Pasternak, 1989). Samme år kunne Jevgenij Borisovitsj endelig ta imot nobelprisen i Stockholm på farens vegne. Forfatterforeningen utropte 1990 til «Pasternaks år», og mens bind tre og fire av samleutgaven ble utgitt i Sovjetunionen i 1990–91, kom bind fem i 1992, i det nye Russland. Pasternaks samlede verker i 11 bind, redigert av Diana Tevekljan og med kommentarer av blant andre Jevgenij Borisovitsj

og hans ektefelle litteraturviteren Jelena Vladimirovna Pasternak, utkom på forlaget Slóvo i årene 2003–5. I 2005 kom også den første russiske filmatiseringen av *Doktor Zjivago*, i Aleksander Prosjkins regi, med Aleksander Mensjikov i tittelrollen. I dag står romanen på pensumet til de fleste russiske 11.-klassinger.

Men til tross for at han i årene rundt Sovjetunionens sammenbrudd ble utgitt i store opplag, blir hovedtyngden av Pasternaks forfatterskap fortsatt ansett som vanskelig tilgjengelig, og etablissementet har tilsynelatende aldri helt trykket ham til sitt hjerte. Bakgrunnen og livsløpet hans var «problematisk», poetikken kompleks. Forfatterskapet strekker seg over fem av de mest turbulente tiårene i russisk og sovjetisk historie, og han var så å si aldri, verken formelt eller tematisk sett, helt i takt med sin samtid. Anekdoten om de tre sovjetborgerne som diskuterer hva de sitter inne for, er illustrerende for Pasternaks biografi i den forstand at den belyser hvor vilkårlige og skiftende kravene til sovjetmennesket var, og hvor vanskelig det kunne være å leve opp til dem: Den første sitter inne for å ha vært imot (en fiktiv) Popov, den andre for å ha støttet den samme Popov, mens den tredje har fått en livstidsdom. Han *er* Popov.

Med hensyn til Pasternak stilles det i Russland fortsatt spørsmål ved forfatterskapets kunstneriske kvalitet og om nobelpristildelingen var en ren politisk handling. Noen spør seg hvordan det kunne ha seg at Pasternak overlevde Stalins terror og utrenskninger der så mange av hans generasjons forfattere, kunstnere og intellektuelle bukket under, andre (som I.N. Tolstoj, 2010, 26–29¹⁵) om CIA var innblandet i nobelprisminasjonen.

En fullstendig omfavelse og rehabilitering av Pasternak synes uansett å ha sittet langt inne hos russiske myndigheter. Det aller første fysiske monumentet over ham på russisk jord var en byste avduket i Perm, byen man antar tjente som modell for Jurjatin i *Doktor Zjivago*, så sent som i juni 2009.¹⁶ Her finnes det i dag også et Pasternak-museum. I 2010 ble det omsider utlyst en konkurranse om et Pasternak-minnesmerke i Moskva. Omstridte Zurab Tsereteli, som nærmest har hatt monopol på monumentale kunstverk i Moskva de siste tiårene, gikk av med seieren med en

15 <https://lenta.ru/articles/2009/01/12/nobel/>

16 <https://rg.ru/2009/06/09/reg-permkray/pasternak-anons.html>

naturalistisk bronsestatue av Pasternak sittende på en benk. Monumentet havnet i stedet i Mutsjkap i Saratov fylke.¹⁷ En ny Tsereteli-skulptur, der Pasternaks skikkelse illuderer et vokslys, skulle etter planen reises på plassen mellom Sadovaja-Triumfalnaja og Oruzjejnij pereulok i 2017,¹⁸ men planen er meg bekjent ennå ikke realisert. Blir dette minnesmerket reist, vil det bli stående like ved en av Moskva-metroens mest elegante stasjoner, Majakovskaja. Den ble åpnet i 1938, på Triumfplassen, som mellom 1935 og 1992 het Majakovskijplassen. Nettopp her ble det i månedene etter at *Doktor Zjivago* var utkommet i Italia oppført en diger, naturalistisk statue av Majakovskij som skuer mot den storslåtte stasjonen, men står med ansiktet vendt bort fra huset der Boris Pasternak ble født, bare et steinkast unna.

I relieff av *Doktor Zjivago* og de dramatiske omstendighetene rundt nobelprisen er det kanskje naturlig at Pasternaks tidligere liv og virke er kommet i bakgrunnen, spesielt for vestlige lesere. Det siste har ikke minst sammenheng med at lyrikken og poemene hans i liten grad er oversatt. Det kan derfor være verdt å minne om at Pasternak ikke bare ble tilkjent Nobels litteraturpris for sin storslagne, og eneste, avsluttede roman, men ifølge tildelingsbrevet for «hans betydande insats såväl inom den samtida lyriken som på den stora ryska berättartraditionens område».¹⁹ Roman Jakobson, som var blant forslagsstillerne til Pasternaks kandidatur, og som står bak det skjellsettende, tyskspråklige essayet «Randbemerkungen zur Prosa des Dichters Pasternak» (Jakobson, 1935), brukte i sitt begrunnelsesbrev også forfatterens fremragende oversettelser av Shakespeare og Goethe som argument for at han burde tilkjennes prisen. Pasternaks kandidatur ble fremmet årlig mellom 1947 og 1950, så vel som i 1957, og forut for romanen ligger det et rikt kunstnerliv preget av en søken, ikke bare etter et litterært formspråk, men lenge også etter den rette kunstarten å uttrykke kreativiteten sin gjennom.

Pasternak-forskningen er så omfattende at jeg ikke vil gjøre noe forsøk på å oppsummere den her. Lesere som vil sette seg inn i forfatterskapet, men ikke behersker russisk, vil kunne finne det meste av prosaen hans

17 <https://www.novayagazeta.ru/articles/2013/08/07/55827-pasternak-osvaivaetsya-v-muchkape>

18 <https://godliteratury.ru/events/v-moskve-ustanovyat-pamyatnik-pasterna>

19 <http://www.svenskaakademien.se/nobelpriset/nobelpriset-i-litteratur-pristagarna>

i oversettelse til andre europeiske språk. Av poesien hans er dessverre langt mindre oversatt, selv om det finnes gjendiktninger av enkeltdigt, sykluser og poemer til blant annet engelsk, tysk, fransk, italiensk og skandinaviske språk.

Ønsker man innblikk i forfatterens liv og diktning, vil man kunne ha stor glede av Andrej Sinjavskijs essay *Pasternaks poesi* (Sinjavskij, 1966), brevsamlingen *Boris Pasternak: Family Correspondence 1921–1960* i nevøen Nicholas Pasternaks oversettelse til engelsk (red. Maya Slater, 2010) og forfatterens selvbiografiske *Ljúdi i polozjénija. Avtobiografitsjeskij ótsjerk* fra 1956 som foreligger på norsk (Pasternak, 1959, *Forsøk på en selvbiografi*). Foruten *Doktor Zjivago* er også langnovellen *Póvest* (1929) oversatt til norsk (Pasternak, 1986, *Drømmen om en sommer*). Pasternaks fascinerende liv og diktning er dessuten behørig beskrevet i de fyldige biografiene til Pasternak-forskerne Lazar Fleishman (1980; 1984), Ronald Hingley (1983), Jevgenij Pasternak (1989) og Christopher Barnes (1989; 1998), så vel som av forfatteren Dmitrij Bykov (2005). Den siste biografien fikk for øvrig prisene «Bolsjája kníga» og «Natsionálnyj bestseller» i 2006, og kom i sitt 12. opplag i 2012.

Jernbanen i Pasternaks liv og diktning

Boris Leonidovitsj Pasternak ble født i Dom Vendejeva like ved Triumfbuen på Tverskaja Zastáva i Tverskaja-Jamskaja-området i Moskva den 29. januar (ny stil 10. februar) 1890, på dagen 53 år etter at Pusjkin døde i motsatt ende av hovedtransportåren mellom de to russiske storbyene. Tverskaja jamskaja slobóda i Moskvas nordvestlige utkant, som har eksistert siden midten av 1400-tallet, var i det 17. og 18. århundre hovedsakelig befolket av *kónjukhi* (stallkarer) og *jamsjtsjiki* (derav *Jamskaja*) – altså kusker i statstjeneste som sørget for transport av post, gods og mennesker, først mellom Moskva og Tver (derav *Tverskaja*), senere også mellom Moskva, Novgorod og St. Petersburg. Bydelen der Pasternak ble født, utgjør altså et viktig kapittel i russisk transporthistorie

Inspirert av Radisjtsjevs *En reise fra Petersburg til Moskva* (1790) begynte Pusjkin i 1833, etter at den nye hovedveien mellom den tidligere og daværende hovedstaden var ferdigstilt, på sin skildring av *En reise fra Moskva*

til *Petersburg* (utgitt posthumt i 1841). Reisen begynner nettopp ved byporten Tverskaja Zastáva. Pusjkin roser den nye *chausseen*, og turen med *diligence* blir langt mer behagelig enn tidligere reiser han har foretatt på «gamleveien». Likevel tar den to og et halvt døgn (Pusjkin, 1959–62, b. 6, 378–406). Da Nikolajevskij-jernbanelinjen ble åpnet for togtrafikk i 1851, ble reisetiden mellom de to storbyene kortet ned til rundt tjue timer.

I det drøyt halve århundret mellom åpningen av denne toglinjen og første verdenskrig pågår det en imponerende utbygging av jernbanene i Det russiske imperiet. For mange russere er skinnegående transportmidler nå blitt en del av hverdagen, og affektive diminutiver som *tsjugúnka*, *zjelézka*, *pójezdka*, *elektrítsjka* og *tramvájka* (kjær/liten trikk) har for lengst glidd inn i dagligtalen. I samme periode er imperiet blitt en viktig industrimakt og korneksportør. Siden tyngdepunktene for kornproduksjon lå i de sørlige delene av landet, ble det tidlig prioritert å føre jernbanespor til Odessa, hvorfra korn kunne skipes over Svartehavet og videre via Middelhavet til Europa. Det var nettopp herfra Pasternaks foreldre kom, og hit familien dro med tog på ferier til besteforeldrene gjennom dikterens barndom. Pusjkins Odessa, og ikke minst Svartehavet, manifesterer seg også i Pasternaks forfatterskap, særlig i diktsyklusen *Tema og variasjoner*.

I 1883 ble Baku, Tblisi og Batum tilknyttet jernbanenettet, hvorpå utvinningen av aserbajdsjansk olje skjøt fart, og året etter var togforbindelsen mellom Krivoj Rog og Donetsk-bassenget i Ukraina en realitet. Denne linjen la grunnlaget for storstilt utvinning av jernmalm og kull, og dermed fremveksten av storbyer som Kharkov (på ukrainsk Kharkiv) og Rostov-na-Donu. Under Aleksander den andre, Aleksander den tredje og Nikolaj den andre fortsatte imperiets ekspansjon østover, og i 1891 tok man fatt på Den transsibirske jernbanen, Transsib. Arbeidet ble startet opp samtidig i Tsjeljabinsk i vest og Vladivostok i øst for til slutt å møtes sør for Bajkal-sjøen. Innen utbruddet av første verdenskrig var Russland blitt verdens femte største industrimakt, men også en «kolonimakt» der moderlandet og «koloniene» i vest, sør og øst utgjorde et sammenhengende landområde på det euro-asiatiske fastlandet – et enormt areal som kunne utnytted industrielt og knyttet tettere sammen gjennom et stadig voksende jernbanenettverk (Bagger et al., 1992, 215–17 og 228).

I motsetning til Storbritannia, Spania, Portugal og Nederland, sjøfartsnasjoner som bygget sine imperier på oversjøiske erobringer, strakte det aller meste av Det russiske imperiet seg over ett kontinent (Hosking, 1995, 27; Mjør, 2017, 14). I 1916, etter ferdigstillingen av den transsibirske jernbanelinjen, er det blitt mulig å dra fra Østersjøen i vest til Stillehavet i øst uten å bruke andre transportmidler enn tog. Fra Moskva går det jernbane nordover via Jaroslav, Vologda og Arkhangelsk til Kvitsjøen, og nord-vestover, via Petrograd både til Murmansk og Kolabukten og til Finland. Fra hovedstaden kan man også ta tog vestover til Brest i Hviterussland, som åpner veien videre til Warszawa og Vest-Europa. Sørover og sørøstover kan man dra med tog, ikke bare til Svartehavet, men også til Azovhavet og Kaspiahavet, og videre østover til Tsjkent og Andizjan. I Det russiske imperiet valgte man – for økt stabilitet, men sannsynligvis også av strategiske grunner, bredere sporvidde, vanligvis 1520 millimeter (med variasjoner fra 1516 til 1528 på ulike strekninger), mens standarden for europeiske normalspor er 1435 millimeter.

I Moskva blir det i samme periode oppført hele åtte jernbanestasjoner, den ene mer påkostet og overveldende enn den andre. Etter at Nikolajevskij (i sovjettiden Oktjabrskij og Leningradskij) vokzál blir tatt i bruk i 1851, står stasjonene Rjazanskij (fra 1894 Kazanskij) og Troitskij (fra 1870 Jaroslavskij) for tur, begge offisielt åpnet i 1862. Smolenskij-stasjonen tas i bruk i 1870, og Kursko-Nizjgorodskij vokzál (senere Kurskij) åpner i 1896. Paveletskij står klar i 1900, Rzjevskij (senere Rizjskij) i 1901 og Butyrskij (fra 1912 Savjolovskij) vokzál i 1902.

Smolenskij-stasjonen, i området der Pasternak er født, blir etter utvidelsen av linjen til Brest i 1871 omdøpt til Brestskij vokzál, og i 1912 til Aleksandrovsckij vokzál, før den i 1922 får navnet Belorussko-Baltijskij vokzál, og i 1936 Belorusskij vokzál. Fra 1872 begynte det å gå *konki* (skinnegående trikker trukket av hester) i dette området. I *Leidebrev* trekker Pasternak frem fragmentariske bilder fra det travle og brokete livet rundt Brest-stasjonen som tidlige barndomsminner. Her var det både omstrefere, tiggere og prostituerte, men også et presteseminar, og kjøpmannsboliger med butikker og verksteder på gate- og kjellerplan og utleieleiligheter i etasjene over, som i Dom Vendejeva, der Pasternak-familien bodde i Boris' tre første leveår.

Forfatterens mor, Rozalija Isidorovna, født Kaufman (1868–1939) var et musikalsk vidunderbarn som ga sine første klaverkonserter før hun var fylt ti. Hun studerte en periode i Wien og underviste ved Det keiserlige russiske musikkelskap i Odessa. Selv om hun avsluttet yrkeskarrieren sin da hun stiftet familie, ga hun privattimer og holdt huskonserter i barnas oppvekst. Forfatterens far, den kjente impresjonistiske maleren og illustratøren Leonid Osipovitsj Pasternak (1862–1945) var utdannet ved Grekovs kunstscole i Odessa og Akademie der Bildenden Künste i München.

Da paret giftet seg og flyttet fra Odessa året før Boris ble født, hadde byen en befolkning på oppunder 300 000 og ble regnet som et av Russlands viktigste økonomiske og kulturelle sentre. En betydelig andel av imperiets jødiske befolkning var bosatt der, og i lys av at pogromene etter drapet på Aleksander den andre stadig blusset opp igjen omkring i imperiet på denne tiden, var det ingen selvfølge at et jødisk par skulle gli så naturlig inn i Moskvas kulturliv som Pasternaks foreldre øyensynlig gjorde. Men de var allerede anerkjente på sine respektive felt og hadde et etablert kontaktnett i byens kunstnerkretser. Kjente malere og musikere som Valentin Serov, Mikhail Nesterov, Isaak Levitan, Sergej Rakhmaninov, Aleksander Skrjabin, Anton Rubinsjtein og Fjodor Sjaljapin hørte til venne- og bekjentskapskretsen deres. Osip Leonidovitsj stiftet dessuten personlig bekjentskap med Lev Tolstoj. Han illustrerte *Krig og fred* og *Oppstandelse* og har malt flere portretter av forfatteren. Pasternak-familien besøkte ved flere anledninger Jasnaja Poljana, og Lev Nikolajevitsj og Sofja Andrejevna deltok på huskonserter i hjemmet deres i Moskva.

Osip Pasternak deltok også med bilder på *peredvizjnik*-bevegelsens årlige vandretstillinger. Til denne kunstnersammenslutningen, som var forankret i *narodnik*-bevegelsens tankegods, hørte også den ukrainske billedkunstneren Nikolaj Jarosjenko (1846–1898), som var dypt fascinert av Tolstojs forfatterskap og filosofi. Han står bak bildet «Overalt finnes det liv» («Vsiúdu zjizn»), som skapte debatt etter å ha vært utstilt på den 16. *peredvizjnik*-utstillingen i 1888. Bildet viser en gruppe mennesker, kanskje en familie, bak gitteret i en jernbanevogn for fangetransport. I forgrunnen står en madonnalignende kvinne med et lite barn på armen, som har fått øye på noen duer på perrongen utenfor.



Illustrasjon 2. N.A. Jarosjenkos maleri «Overalt finnes det liv» (1888).

I 1894 flyttet familien Pasternak, som nå også omfattet lillebror Aleksander, til Mjasnitskaja-gaten i den nordøstlige delen av byen. De bodde i en sidefløy tilknyttet Moskvas skole for bildende kunst, forming og arkitektur, der Leonid Osipovitsj underviste. I denne gaten, som for øvrig var en av de første i Moskva som fikk gatebelysning, gikk det trikker, og fra balkongen kunne man se «helt til jernbanestasjonene», skriver Pasternak i *Forsøk på en selvbiografi* (Pasternak, 2004, b. III, 296). «Stasjonene» det refereres til, er de tre jernbanestasjonene på plassen som da het Kalantsjovskaja, og senere Komsomolskaja plósjtsjad. Det var Nikolajevsjkij, Kazanskij og Jaroslavskij vokzál. På folkemunne ble plassen kalt «De tre stasjoners plass» («Plósjtsjad trjokh vokzálov»). Fra balkongen på kunstskolen ble husets beboere tilskuere til sørgemarsjen og høytidelighetene under henholdsvis Aleksander den tredjes gravferd i 1894 og Nikolaj den andres kroning to år senere (Pasternak, 2004, b. III, 296–7).

Når man leser Pasternaks selvbiografiske og essayistiske tekster, og brevvekslingen hans, er det ikke bare påfallende i hvilken grad forfatteren helt fra barnsben av var omgitt og oppslukt av kunst og kultur. I et russisk historisk perspektiv slår det meg også hvor hyppig og tilsynelatende fritt Pasternak-familien og kontaktnettet deres beveget seg omkring i både Russland og Vest-Europa i tiårene rundt århundreskiftet. Dette var epoken da russiske komponister som Skrjabin, Rakhmaninov og Prokofjev ble verdenskjente, da avantgardekunstnere som Malevitsj, Kandinskij og Tatlin ble trendsettere i europeisk billedkunst, og Djagilevs «Ballet Russes» skapte furore på sine turneer i Vest-Europa. Jernbanen var disse kunstneres viktigste fremkomstmiddel. Slike togreiser er også reflektert i alle deler av Pasternaks forfatterskap. I et essay om russisk samtidslitteratur («Epos i lírika sovremennoj Rossii») fra 1923 karakteriserer Tsvetajeva i 1923 Pasternaks diktning som en *invitation au voyage* (Smith, 2006, 117), og David Bethea hevder sågar at:

There is no other modern Russian writer who made broader application of the railroad motif than did Pasternak, and the changes wrought in his use of this image over time tell us much about how his thinking evolved from his early lyrics and stories to his last major work. Over and over again in *Safe Conduct* and his «Autobiographical Essay» the train is the site of a turning-point in Pasternak's life, the occasion to reflect on how twentieth-century history in its rapid

course has brought him in contact with individuals who will change his view of the world, and hence his attitude toward the past and tradition (Betha, 1989, 243–4).

Leidebrev (Safe Conduct) innledes med en beskrivelse av en varm sommerdag i 1900, da tiårige Boris observerer en mann i tyrolerskjorte ledsaget av en høy kvinne, som han tenker kan være hans mor eller storesøster, utenfor togvinduet før avgang fra Kursk-stasjonen. Senere kommer paret, som viser seg å være Rainer Maria Rilke og den russiskfødte forfatteren og psykoanalytikerens Lou Andreas-Salomé, inn i Pasternak-familiens kupé. Leonid Osipovitsj kjenner allerede unge Rilke, som hadde henvendt seg til ham året før, dagen etter at han for første gang kom til Moskva, med anmodninger fra felles kjente i Tyskland om å sette ham i kontakt med Tolstoj. Pasternak-familien snakker flytende tysk, men Boris har aldri før hørt språket snakket slik bøhmiske Rilke gjør. Da de nærmer seg Tula, kommer paret tilbake til kupeen deres, bekymret over at ekspresset de er på ikke har ordinært stopp på Kozlovaja Saseka ved Jasnaja Poljana, og for at overkonduktøren kanskje ikke har formidlet til lokomotivføreren at toget må stanse «hos Tolstoj-ene» (Pasternak, 2004, b. III, 148–9).

Rilke skulle senere bli en av Boris Pasternaks viktigste litterære inspirasjonskilder. De møttes bare noen få ganger, men skrev til hverandre. I et brev til den franske slavisten Michel Aucouturier hevdet Pasternak i 1959 at han alltid hadde svømt i Rilkes farvann. Forholdet mellom Rilke, Pasternak og Marina Tsvetajeva er beskrevet på norsk av Bjørg Vindsetmo i boken *Nærmest hjertet* (2001).

Etter først å ha fått hjemmeundervisning i noen år, skulle Boris i 1901 egentlig ha begynt på Det femte klassiske gymnasium, men ble avvist fordi kvoten på 3 % jøder allerede var oppfylt. Året etter ble han tatt opp i 2. klasse ved det velansette lærestedet. Her foregikk en betydelig del av undervisningen på tysk, og det ble lagt vekt på klassiske fag som gresk, latin, filosofi og historie. I 1903, under et sommeropphold ved Malojarslavets på Brjansk-jernbanelinjen (nå Kiev-linjen) sørvest for Moskva, blir Pasternak-familien tilfeldigvis boende ved siden av Aleksander Skrjabin. Komponisten gjør et uutslettelig inntrykk på 13-årige Boris, som bestemmer seg for å bli musiker. Fra høsten 1903 får han privatundervisning i

klaver og musikkteori og har som mål å bli komponist. Året etter får han en togbillett i gave av sin onkel på morssiden, som er sjef for depotavdelingen på Nikolajevskij-jernbanen, og i juleferien drar han alene med tog til familien i St. Petersburg. På dagtid vandrer han gatelangs i «den udødelige byen», og om kveldene går han på Kommissarzjevskaja-teateret. I *Forsøk på en selvbiografi* får vi høre at han på denne tiden «svermer for den nye litteraturen; Andrej Belyj, Hamsun, Przybyszewski» (Pasternak, 2004, b. III; 311).

Pasternaks to yngre søstre Lidija og Zjosefina er bare tre og fem år gamle i 1905. Som tilhørende en etnisk-religiøs minoritet og medlemmer av den «skapende intelligentsiaen» er foreldrene opptatt av likhet for loven og kunstnerisk frihet. Under 1905-revolusjonen undertegner Leonid Osipovitsj et opprop der kunstnere krever politiske reformer og full yringsfrihet. Tolvårige lillebror Aleksander deler ut løpesedler, mens Boris blir truffet av en kosakkpisk da han tilfeldigvis havner i en demonstrerende folkemengde som blir jaget av ridende politi. Men foreldrene er verken politisk aktive eller radikale. Familielivet deres er preget av skapende virksomhet, selvdisiplin og måtehold. Men generalstreiken, urolighetene under 1905-revolusjonen og de nye pogromene i kjølvannet av den gjør dypt inntrykk på dem. I 1906 drar de til Berlin og blir borte i nesten et år. Dette er første gangen Boris drar til utlandet, og turen blir «en enda sterkere og mer reell opplevelse av det å reise» for 15-åringen enn Petersburgturen (Pasternak, 2004, b. III, 312). Gjennom resten av gymnastiden er Boris fortsatt fullstendig oppslukt av musikk og får privatundervisning i komposisjonsteori ved Moskvakonservatoriet, og i 1908 immatrikulerer han seg ved Det juridiske fakultet fordi han mener jus enklest lar seg kombinere med musikkstudier. Etter råd fra Skrjabin skifter han snart over til Det filosofiske fakultet, men bestemmer seg, ifølge selvbiografiene på grunn av mangel på fullstendig gehør, for å «bryte med musikken».

Da han sluttet seg til den symbolistiske kunstnersalongen «Serdarda», var det som musiker, men etter hvert bidrar han også på litteratursiden, blant annet ved å introdusere Rilke for de andre medlemmene. Gjennom «Serdarda» kommer Boris Leonidovitsj i kontakt med kretsene rundt de nykantianske og symbolistiske forlagene Musagét og Apollón, og interessefeltene hans dreies nå gradvis over i filosofi og poesi.

Filosofistudentene i Moskva var på denne tiden opptatt av Henri Bergson, Göttingen-husserlianerne og den nykantianske Marburgskolen. Da moren våren 1912 gir ham 200 rubler og råder ham til å bruke dem på et utenlandsopphold, bestemmer Boris seg for å tilbringe sommersemesteret ved Universitetet i Marburg am Lahn. Det filosofiske fakultetet der var, takket være kapasiteter som Nicolai Hartmann, Paul Natorp og Hermann Cohen, et av de mest prestisjetunge i Europa på denne tiden. I *Leidebrev* er reisen og oppholdet tett vevet sammen med jernbanen: hvordan forsinkelser og manglende komfort underveis fullstendig overskygges av opprømtheten over å være på reise, ankomsten med tog til den sagnomsuste middelalderbyen, møtet og den påfølgende tragikomiske avskjeden med flammen Ida Vysotskaja: Forsmådd og fortvilet hopper han på toget hennes like før avgang, må påspanderes billett og følge toget helt til Berlin for så å dra slukøret tilbake til en misbilligende hybelvertinne i Marburg neste dag. Tysklands-oppholdet avsluttes med en spektakulær togreise på 3. klasse gjennom Alpene til Roma og Venezia etter det han selv omtaler som enda et brudd, denne gangen med filosofien (Pasternak, 2004, b. III, 166–94).

Tilbake i Moskva tar Pasternak fatt på poesien med stor iver: Han leser blant andre Tjuttsev, Fet, Blok og Belyj, alle forfattere som har kommet med viktige bidrag til jernbanemyten. Eksempler på dette er Fjodor Tjuttsevs betraktninger om hvordan jernbanen endret samtidens oppfatning av tid og rom (kommentert av Lotman, 1990, 2, 108–142), Afanasij Fets dikt «På jernbanen» («Na zjeléznoj doróge», 1859–60), Aleksander Bloks dikt med samme navn fra 1910, og Andrej Belyjs dikt «Telgrafisten» («Telegrafist», 1907) og «Fra vognvinduet» («Iz okná vagóna», 1908) så vel som hans modernistisk-euforiske skildring av en reise med Bergensbanen i 1913 i *En særslings opptegnelser* (*Zapiski tsjudaká*, 1922). Belyj tok turen vestover fra Kristiania for å møte Rudolf Steiner, som oppholdt seg i Bergen da. (Se Helle, 2013.)

Våren 1913 er Pasternak med på å opprette den symbolistisk orienterte litterære gruppen og forlaget Líríka, der hans første diktsamling *En tvilling i skyene* (*Bliznéts v tútsjakh*) kommer ut samme år. Her finner vi diktet «Jernbanestasjonen» («Vokzál»), der den innledende strofen resonerer hans biografiske fremstillinger av livsløpet sitt som en serie møter og

avskjeder med personer (Tolstoj, Rilke, Skrjabin, Cohen, Majakovskij) og disipliner (billedkunst, musikk, filosofi) som skulle få avgjørende betydning for hans kunstneriske utvikling. «Stasjonen er et brannsikket skrin for mine avskjeder, møter og avskjeder» («Вокзал, негораемый ящик/Разлук моих встреч и разлук»), proklamerer han – «En kyndig venn og veileder, hvis fortjenester ikke lar seg telle» («Испытанный друг и указчик, /Начать – не исчислить заслуг»). Pasternak, 2003, b. I, 67–8).

Året etter går tre av medlemmene ut av «Lírika» og oppretter den moderate futuristiske grupperingen «Tsentrifúga», som kort tid senere utgir manifestet *Rukonóg*, der de hevder å stå som representanter for en ekte og ren futurisme. I mai 1914 finner det første møtet mellom sentrifugistene og de langt mer autoritative kubofuturistene, med Majakovskij i spissen, sted på en kafé på Arbat. Men den forventede konfrontasjonen mellom det som ble ansett for å være ytterfløyer i den russiske futuristbevegelsen, uteblir, og Majakovskij og Pasternak kommer spesielt godt overens. De var svært ulike, både personlig og kunstnerisk sett, men verdsatte og respekterte hverandre. Pasternak avslutter *Leidebrev* med en skildring av egne og andres reaksjoner på Majakovskijs tragiske selvmord i 1930 og konkluderer med at: «På denne tiden var jeg allerede blitt vant til å se på ham som vår generasjons største dikter. Tiden har vist at jeg ikke tok feil» (Pasternak, 2004, b. III, 234–8).

Som Pusjkin, ble Majakovskij (1893–1930) bare 37 år, og ble gjennom sovjetepoken stadig løftet frem som sitt århundres viktigste poet. Pasternaks poesi er verken mindre original eller umiddelbar, men der Majakovskij fremstår som et agitatorisk jeg (jevnfør titlene på for eksempel diktsyklusen *Ja/Jeg*, biografien *Ja sam/Jeg selv* eller diktet «Vo ves gólos»/«Av full hals»), først for kubofuturismen og konstruktivismen og senere for et nytt, fremtidsrettede samfunn, forblir Pasternaks lyriske jeg en mer tilbaketrukket observatør som lar naturen og omgivelsene uttale seg og handle på sitt lyriske jeks vegne. I sovjetisk, men også vestlig kritikk og litteraturhistorie, har Pasternak ofte fått merkelappen *popúttsjik*, som kan betyr «reisefelle» eller «medreisende», men også har den mindre flatterende betydningen «medløper».

På grunn av en beinskade han pådro seg som barn, blir Boris Leonidovitsj fritatt fra militærtjeneste i både første og andre verdenskrig,

og han arbeider i årene 1914–15 som huslærer, blant annet for sønnen til den tysk-baltiske kjøpmannen Moritz Phillip. Etter de russiske styrkenes nederlag i Galicja i 1915 blir det iverksatt pogromer mot tyskere i Russland. Familien Filips hus blir ramponert og satt fyr på, og det meste av Pasternaks manus og personlige notater fra denne perioden forsvinner i brannen. Samme høst foretar han en togreise til Petrograd, der Majakovskij introduserer ham for Osip og Lili Brik, og i januar 1916 drar han til Vsevoloda Vilva i Ural for å arbeide som sekretær ved en kjemisk fabrikk der. Landskaper og miljøer i dette området skal få en helt sentral plass i *Doktor Zjivago*.

Diktet hans «Ural for første gang» («Ural v pervýje», 1916) inngår i den omfattende kategorien av russiske jernbanedikt der en passasjer betrakter landskapet utenfor. Afanasij Fets «På jernbanen», Nikolaj Nekrasovs *Jernbanen* og Andrej Belyjs «Fra vognvinduet» tilhører for så vidt samme kategori, men diktene har store innbyrdes forskjeller. Mens fokuset i «Fra vognvinduet» og «Ural for første gang» er rettet mot ytre rom, altså det som befinner seg utenfor toget, flyttes oppmerksomheten til jeget i Fets dikt raskt fra et månebelyst landskap til et lyrisk du, en ung, kvinnelig medpassasjer. Som påpekt i den korte kommentaren til Nekrasovs *Jernbanen* i kapittel 2, blir det som observeres utenfor bare et påskudd for refleksjoner omkring jernbanearbeidernes umenneskelige slit (Flaker, 2000, 219).

I desember 1916 kommer Pasternaks andre diktsamling, den futuristisk-inspirerte *Over barrierene* (*Povérkh barérov*). Med henvisning til Roman Jakobsons karakteristikk av Pasternaks tidlige prosa som «en poets prosa» (Jakobson 1987, 324) trekker den kroatisk-avantgardeforskeren Aleksandar Flaker frem diktet «Ural for første gang» som et forlegg for tredje kapittel av Pasternaks langnovelle *Ljuvers barndom* (*Détstvo Ljuvers*, 1922), som tar utgangspunkt i en togreise gjennom Ural (Flaker, 2000, 219–20). Toget og landskapet betraktes her fra førstegangstogreisende, 13 år gamle Zjenja Ljuvers barnlige ståsted. Dette er et karakteristisk grep fra Pasternaks hånd, som, kanskje inspirert av formalistens beskrivelser av språklig gjenoppvekkelse og underliggjøring, ofte skildrer omgivelsene som om de ble observert for aller første gang. Hvordan Pasternak lar ungjenten aktivt utforske perspektivene og livet i togets indre

(kupeen, korridoren, medpassasjerene) og ytre (de stadige endringene i landskapet utenfor) rom, og de grensene mellom dem vinduene utgjør, er beskrevet av Flaker, herunder opplevelsen hennes av at det er mer behagelig å se bakover i terrenget enn fremover (Flaker, 2000, 221–23). Disse motivene og grepene har også høy relevans for titteldiktet i Pasternaks tredje diktverk.

«Min søster livet»

Diktskyklusen *Min søster livet* (*Sestrá mojá – zjizn*) regnes som et av høydepunktene i Pasternaks forfatterskap. Omkring halvparten av diktene ble skrevet våren og sommeren 1917, men under oktoberrevolusjonen og borgerkrigen var det vanskelig å få publisert. Pasternak arbeidet videre med syklusen, og den ble først utgitt i 1922, året da Sovjetunionen ble opprettet.

Etter februarrevolusjonen forlater Pasternak Ural, og tilbake i Moskva tar han opp igjen kontakten med Jelena Aleksandrovna Vinograd, som han for første gang ble introdusert for på et forstadstog i Moskva da hun ennå var en liten jente, og siden bare har hatt sporadisk kontakt med. Hennes forlovede Sergej Listopad er nylig omkommet ved fronten, og Pasternak forelsker seg nå i 19-årige Jelena Aleksandrovna. Han skriver en diktskyklus til henne og limer diktene inn i en utgave av *Over barrierene* som han forærer henne i juni 1917. Boken gikk dessverre tapt under andre verdenskrig, men ifølge Jevgenij Pasternaks undersøkelser skal den ha bestått av 23 dikt og vært forholdsvis lik det som skulle bli de tre første kapitlene av den endelige versjonen av syklusen som omfatter 50 dikt fordelt på ti kapitler (Je. Pasternak 1989, 296).

Å være kunstner handler ifølge Pasternak om å kunne se analogier, og kunstverk oppstår i skjæringsfeltene mellom det allmenngyldige og individuelle. Spenningsforholdet mellom konvensjonelle strofeformer og versemål og et høyst originalt billedspråk er et konkret uttrykk for dette kunstsynet. De fleste diktene i *Min søster livet* består av mellom tre og ti strofer à fire verselinjer med kryssrim eller parrim, men enderimene er så frie at det ofte bare dreier seg om en klanglig nærhet. På tropeplanet er et metaforisk nivå definitivt til stede, men det metonymiske mest

fremtredende. Snarere enn å opprette likhetsforbindelser mellom noe som står fjernt fra hverandre, skaper Pasternak relasjoner mellom slikt som tilhører samme sfære eller befinner seg i en assosiasjonsmessig nærhet til hverandre.

Diktet under er gjengitt fra Pasternak, 2003, b. I, 116–17, og i egen gjendiktning.

<p>***</p> <p>Сестра моя — жизнь и сегодня в разливе Расшиблась весенним дождем обо всех, Но люди в бредоках высоко брюзгливы И вежливо жалят, как змеи в овсе.</p> <p>У старших на это свои есть резоны. Бесспорно, бесспорно смешон твой резон, Что в гробу лиловы глаза и газоны И пахнет сырой резедой горизонт.</p> <p>Что в мае, когда поездов расписание Камышинской веткой читаешь в купе, Оно грандиозней святого писанья И черных от пыли и бурь канапе.</p> <p>Что только нарвется, разлаявшись, тормоз На мирных сельчан в захолустном вине, С матрацев глядят, не моя ли платформа, И солнце, садясь, соболезнует мне.</p> <p>И в третий плеснув, уплывает звоночек Сплошным извиненьем: жалею, не здесь. Под шторку несет обгорающей ночью И рушится степь со ступенек к звезде.</p> <p>Мигая, моргая, но спят где-то сладко, И фата-морганой любимая спит Тем часом, как сердце, плеща по площадкам Вагонными дверцами сыплет в степи.</p>	<p>***</p> <p>Mi syster er livet, ho styrta som striregn i vårflaumen, slo seg mot alle i dag, men folk som ber anheng er hånlege, gretne, bit høfleg, som slangar blant havrekornaks.</p> <p>Dei eldre har synspunkt som skil seg frå dine. Di slutning er sanneleg, sanneleg dum; at augo og enger vert lilla i lynet og synsranda lukter reséda i blom.</p> <p>At ruta for toglina fram til Kamysjin, i mai når du granskar ho i din kupé, er meir grandios enn den heilage skrifta, ein stormridd og støvete svart kanapé.</p> <p>Når bremsa gøyr frå seg og støytar inn over ei landsbybefolkning i heimelagd vin, spør blikk frå madrassar – er dette mi plattform, og soleglad uttrykkjer sin sympati.</p> <p>Då bjølla, for tredje gong breddfull av timar, må orsaka – nei, ikkje her – og flyt bort, flyr steppa som nattglør inn under gardinet og stuper mot stjerna frå stigtrinnet vårt.</p> <p>Det blenkjast og blunkast, dei søv, og mi kjaraste søv nok som fatamorgana, ho med, men hjartet mitt plaskar mot alle perrongar og skvett ut mot steppa slik togdører gjer.</p>
---	---

Dette er syklusens fjerde dikt. De tre foregående diktene heter «Til minne om demonen» («Pámjati démona», som alluderer til Lermontovs poem *Demonen*), «Om disse diktene» («Pro éti stikhí») og «Lengsel»/«Sorg» («Toská»). De tre første ordene i dette diktet, *Sestrá mojá – zjizn*, sammenfaller altså med verkets tittel. Siden tankestreken her erstatter presensformen «er», og nominativformene av de feminine substantivene «liv» (*zjizn*) og «søster» (*sestrá*) begge kan oppfattes som henholdsvis subjekt eller

subjektspredikativ, kan syklusens tittel oversettes «Min søster – livet», «Min søster er livet», «Livet – min søster» eller «Livet er min søster».

Mens *sestrá* her er forholdsvis entydig, kan *zjizn* forstås både som det lyriske jegets individuelle liv og livet i betydninger som «eksistens», «tilværelse», eller «alt som lever». I den siste fortolkningen blir utsagnet en variasjon over et natursyn som er vakkert formulert i Frans av Assisis bønn: «Alt som finnes i naturen finnes i meg. Alt som finnes i meg finnes i naturen». Men uansett fortolkning ser vi at Pasternaks troper beveger seg på et horisontalt plan. Han har foretatt en metonymisk forskyvning fra den tradisjonelle Moder jord til et annet familiemedlem. Jeget og hans søsters relasjon er basert på at de *deler* herkomst. Han er ikke underordnet livet (i betydningen skaperverket, allnaturen eller menneskelivet), men han står heller ikke over det, eller ser ned på det. Livet og jeget fremstår som to likestilte og, som vi skal se, likesinnede «individer» som øver gjensidig innflytelse på hverandre. Med «Livets kjerre» i bakhodet kan vi altså begynne med å konstatere at livet i Pasternak-diktet, i motsetning til Pusjkin-diktet, løftes frem som noe meningsfylt og verdifullt. Etternavnet *Zjivago* er avledet av det russiske adjektivet «levende» (*zjivój*). I kraft av å være «livets bror» kan den mannlige protagonisten i *Min søster livet* anses for å være en av Jurij Zjivagos forløpere.

Diktsyklusens undertittel er «Sommeren 1917» («Léto 1917 góda»). Verket er tilegnet Mikhail Lermontov og inneholder i sin endelige versjon én epigraf, av den østerrikske dikteren Nicolaus Lenau (1802–1850): «Es braust der Wald, am Himmel zieh'n/Des Sturmes Donnerflüge,/Da mahl ich in die Wetter hin,/O Mädchen, deine Züge». Syklusens tilblivelseshistorie er komplisert. Den ble betraktelig utvidet før den kom ut. Undertittelen gir likevel en indikasjon på hvilket tidsvindu forfatteren har ønsket at verket skal relateres til. Videre alluderer tilegnelsen sammen med epigrafen og diktet «Til minne om demonen» til to av Pasternaks romantiske litterære forløpere, Lenau og Lermontov. I epigrafen spennes det ikke minst opp et bakteppe for diktene; en brusende skog, mørke storm- og tordenskyer, som kan henspille både på naturkreftene og revolusjonen, og midt i dette bildet står et kunstner-jeg som bokstavelig talt *maler* sin elskedes trekk inn i tordenværet.

Mens epigrafen og det neste diktet «Om disse diktene» beskriver verkets poetikk, angir det tredje diktet «Lengsel» dets grunnstemning. Dette

var sommeren mellom februarrevolusjonen og oktoberrevolusjonen, da Nikolaj den andre, som måtte abdisere i februar og siden har befunnet seg i husarrest i Tsarskoje Selo, ble sendt til Tobolsk i Sibir sammen med familien sin, og den moderate sosialdemokraten Aleksander Kerenskij overtok makten i den midlertidige regjeringen etter fyrst Georgij Lvov.

Jelena Vinograd, som var politisk engasjert, var reist til Saratov-området for å delta i oppbyggingen av *zémstva* (organer for lokalt selvstyre), og Boris Pasternak dro to ganger med tog dit for å besøke henne. I et bestillingsfragment som utgikk i senere utgaver av *Forsøk på en selvbiografi*, omtalte han sommeren 1917 som en tid da folkeoppstandens «smittsomme allmenngyldighet visket bort grensen mellom mennesket og naturen» («заразительная всеобщность их подъема стирала границу между человеком и природой»). Pasternak 2004, b. III, 532 og 582).

Går vi tilbake til titteldiktets innledende strofe, etter at det er blitt formidlet at livet er en søster, kommer den første tidsangivelsen. Leseren blir innviet i noe som har skjedd «i dag». Hun, altså livet, slo seg mot alle som vårregn (*i segódnja v razlíve/Rassjúblas vesénnim dozjdjóm obo vsekh*). Uttrykket *rassjíbítsia* o betyr å slå seg hardt mot noe, for eksempel når man faller. Denne dagen er det altså i form av et kraftig vårregn livet har «slått seg mot alle», men i første strofes tredje verselinje endres perspektivet brått: Men folk med vedheng er høyst gretne og biter høflig, som slanger i havre (*No ljúdi v brelókakh vysóko brjuzglívy/I vézjlivo zjáljat, kak zméi v ovse*). *Brelók* er et kjedeanheng til ur, armbånd, lorgnetter eller lignende. Denne detaljen representerer her mennesker av det mer tradisjonelle slaget – folk som er opptatt av synlig status, er høflige, men grettent nedlatende, og altså kan komme med fordekte, men bitende kommentarer.

I andre strofe betegnes denne typen mennesker som «de eldre». Disse eldre har sine egne meninger, mens duets meninger – at øyne og plener er lilla når det lyner og at horisonten lukter som frisk reseda – for dem fremstår som latterlig (*U stársjikh na éto svoi est rezóny./Besspórno, besspórno smesjón tvoj rezón/Tsjto v grózy lilóvy glazá i gazóny/I pákhnjet syrój rezedój gorizónt*). Sanselighet og raske stemningsskifter kjennetegner Pasternaks tidlige diktning. Fra det fysiske ubehaget av å slå seg eller bli slått, eller plutselig bitt av en slange, følger det mentale ubehaget av å bli motsagt og latterliggjort. «Ditt synspunkt» (eventuelt

«ditt resonnement» eller «din argumentasjon») er knyttet til jegets persepsjon, først en synsopplevelse – at lynglimt får øyne (som kan være metaforer for blomster) og plener til å se lilla ut, og deretter en syntese av en syns- og lukteopplevelse – at duftreseda (*Reseda odorata*) lukter så intenst, spesielt etter at det har regnet, at den ikke bare fyller nesen, men tilsynelatende også synsranden eller horisonten. Bildet innebærer også en romlig forskyvning og sanseliggjøring der den kraftige duften bringer horisonten så nær at jeget kan lukte den.

I tredje strofe blir vi presentert for en togrute, som syntaktisk sett utgjør et nytt resonnement fra jegets side, og som grep en dimensjonsforskyvning: At togruten for Kamysjin-linjen fremstår som «mer grandios enn den hellige skriften» (*grandijózneĵ svjatógo písánĵa*) for den som sitter og studerer den i kupeen sin, røper hvilke forventninger jeget har til reisen og det som venter ham på bestemmelsesstedet. At togruten også er mer storslagen enn «kanapeer, sorte av støv og stormer» (*i tsjórnykh ot pýli i bur kanapé*), er et eksempel på at teksten både kan leses i sin konkrete og i metaforisk betydning. Kupésfabenkene på datidens tog ble omtalt med det franske ordet *canapé*, på russisk *kanapé*. Men utvider man perspektivet, kan *kanapé* også være en metafor for togsett, som rent visuelt kan minne om kanapeer med små biter av brød, ost og pålegg tredd inn på en cocktailpinne. «Sorte av støv og stormer/uvær» kan fungere som beskrivende attributt til både vognenes sofabenker og togsett.

I første strofe *slo* «min søster livet» seg mot «alle» som vårregn. I fjerde strofe er det togbremsen som *støter* mot fredelige landsbyboere «i provinsie-ell vin» etter først å ha gjødd fra seg (*razlájavsĵis*). Uttrykket *narvátsia* betyr å støte eller dulte borti noen, og på et mer abstrakt plan å dumpe oppi noe. Togbremsen, som lyder som hundeglam, har utstøtt bjeff som utgjør lydlig «støt», mot den fredsommelige befolkningen (*mírnykh seltsján*) i landsbyene langs jernbanelinjen, det vil si en overføring av et auditivt fenomen til et fysisk plan. Om landsbyboerne sover eller er våkne, vet vi ikke, men vi får altså høre at de er, eller befinner seg i, provinsie-ell vin (*v zakhólústnom viné*). Solen er i ferd med å gå ned, men togpassasjerene ligger og gløtter fra togbenkene (her metonymisk representert ved madrasser) og spør seg om neste stasjon (synekdokisk representert ved en plattform) er «min» (*ne moĵá li platfórma*). I strofens siste verselinje formidler igjen det lyriske jeg

sin nærhet til naturen: Og solen, som er på vei ned, kondolerer meg, fremholder han (*I sólnitse, sadjás soboléznujet mne*), underforstått uttrykker sin medfølelse med at han ennå ikke er fremme.

I første strofe er det to eksempler på at tidsangivelser knyttes til vann – *segódnja v razlíve* (i dag i styrtregnet) og *vesénnim dozjdjóm* (som vårregn). I første vers av femte strofe får vi høre at en bjelle seiler eller flyter bort (*uplyvájet*) med den uforbeholdne unnskyldningen «jeg beklager, ikke her» etter tre ganger å ha skvalpet over (*I v trétij plesnúv, uplyváet zvonotsjek/Splosjnym izvinénijem: zjaléju, ne zdes*). Her gestaltes det et bilde av en konduktør som beveger seg gjennom vognsettet med en bjelle for å varsle om at toget nærmer seg en ny stasjon. Når den er langt borte, høres ringelyden kanskje ut som rennende vann, et svakt ekko av vårregnet i den innledende strofen, men når konduktøren passerer jegets kupé, er det som om bjellen «skvalper over» av lyd før den igjen «flyter bort». For denne passasjereren, som gang på gang blir skuffet over ennå ikke å være fremme ved bestemmelsesstedet sitt, lyder bjellen på vei bort som et uforbeholdent «om forlatelse».

Men protagonistens kontakt med det som befinner seg utenfor toget, opprettholdes. Under gardinet ser han hvordan steppen, som nå fremstår som en natt som er i ferd med å bli brent, eller solbrent, flyr av sted og styrter fra noen stigtrinn opp til en stjerne (*Pod sjtórku nesjót obgarjájusjtszej nótsjiu/I rúsjsia step so stupének k zvezdé*). Togets bevegelse, slik det observeres av en person som sitter eller ligger på en togbenk og får glimtvis synsinntrykk under et for- eller nedtrukket gardin, er her overført på landskapet. Fra jegets perspektiv er det den solbrente steppen som flyr av sted for så å styrte fra stigtrinnene på en av vognene lenger fremme eller bak (som treffer synsfeltet i en sving) til en stjerne i horisonten.

De to presensgerundiumsformene av verbene *migát* og *morgát* (*migája, morgája*) som begge kan bety at det «glippes», «blinkes», «blunkes», «glimtes» eller «blafres» med øynene, kan relateres så vel til de halvsovende passasjerene og stjernen som til landsbybeboerne langs togsporet. Men ett eller annet sted sover også noen fast og søtt (*no spját gde-to sládko*), deriblant jegets elskede. Hun sover som et fatamorgana (*I fatamorgánoj ljubímaja spit*), altså en luftspeiling eller hildring. Et fatamorgana er et meteorologisk fenomen, en såkalt temperaturinversjon, der varmluft

presses ned av kaldluft og gir lysbrytninger som endrer perspektiver og skaper illusjoner av at det man ser i horisonten forandrer størrelse og form. Ved å bruke ordet *fatamorgána* eksplisitt, og dessuten *gorizont* i andre strofe, oppnår Pasternak at leserens oppmerksomhet trekkes mot diktets viktigste komposisjonelle virkemidler – dimensjons- og relasjonsforskyvninger. De russiske formalistene kalte dette *obnazjénije prijóma* – en blottstillelse eller avsløring av kunstgrepet som benyttes. I sin beskrivelse av Pasternaks poetikk i artikkelen «Mellomrom» («Promezjútok», 1925) fremholder Jurij Tynjanov (1977, 168–195) at Pasternaks dikt har en stofflighet, et relieff. *Fatamorgána* stikker seg her frem som en metakommentar til verkets poetikk med en funksjon tilsvarende etikettene, avispapir-, stoff- og trebitene kubistene benyttet i sine collager for at kunstverket skulle ta noen skritt ut mot virkeligheten, eller omvendt, understreke kunstverkets totale «uvirkelighet».

Mens Pasternaks blottleggingsgrep og utnyttelse av hele sanseapparatet bidrar til å gjøre poetikken hans konkret og følbart, tilfører rom-, perspektiv- og sanseforskyvningene den en nonfigurativ kvalitet. Han vet å utnytte de mulighetene litteraturen byr på som «tidens kunst», og i *Min søster livet* finnes det mange eksempler på de grepene Sjklovskij (1929, 179–80) refererer til som temporal forskyvning (*vremennój sdvig*), omklassering (*vremennája perestanóvka*) og inversjon (*vremennája invérsija*). Men i dette diktet er det kanskje mest interessante tidsrelaterte grepet at det opprettes metonymiske forbindelse mellom tid og vann, som igjen kobles til sanser og følelser – hjertet skvalper og plasker utover plattformene og togdørene spilles utover steppen (*Tem tsjásom, kak sérdtse, plesjtsjá po plosjtsjádкам/Vagónnyimi dvértsami sýplet v stepí*), og bjellen skulper over av lyd før (lyden av) den flyter bort.

Som kronotopisk forankret virkelighetsmodell fremstår både dette diktet og syklusen *Min søster livet* som avantgardistiske, selv om tilknytningen til en romantisk og, i forlengelsen av det, symbolistisk tradisjon også er merkbar. Pasternaks lyriske språk er ifølge Roman Jakobson (1987, 328) «et språk om følelser», men innenfor dette tekststrommet er alminnelige oppfatninger av tid, rom og dimensjoner opphevet. Det Jakobson (1987, 329) refererer til som et gjennomgripende «metonymisk system» i Pasternaks poesi og prosa, gir seg i denne diktsyklusen utslag i et organisk

og kjemisk prinsipp, der elementer som befinner seg i fysisk eller assosiativ nærhet til hverandre, kan inngå forbindelser og ytre seg på hverandres vegne for så å gå i oppløsning og inngå i nye sammensetninger og strukturer. *Min søster livets* lyriske jeg søker alltid ut av lukkede rom og situasjoner, mot det åpne, nye muligheter. På det leksikalske plan har dette, som flere forskere har påpekt, gitt seg utslag i en høy forekomst av ord som refererer til utganger, særlig til dører og vinduer.

I perioden da dette verket ble til (1917–1922), har Pasternak opparbeidet en solid filosofisk, kunst-, litteratur- og musikkfaglig «semiotisk kompetanse» som, kombinert med en dyptgripende interesse for naturfag, har bidradd til utformingen av hans estetiske system. Jeg har i tidligere arbeider utforsket *Min søster livet* i lys av samtidige naturvitenskapelige, filosofiske, kunst- og musikkteoretiske prinsipper og teknikker. Her kom jeg til at den komposisjonelle utformingen og de romlige og perspektivrelaterte virkemidlene i diktsyklusen, synes å være særlig inspirert av grep som ble benyttet i samtidig billedkunst, og kanskje spesielt i kubismen, som Phillip Cooper i sin bok *Cubism* har beskrevet slik:

The artist was no longer obliged to depict objects naturalistically, but was also influenced by his mental conception of them. Traditional perspective was abandoned and objects were often splayed out to show them from several viewpoints, and only a few defining details might be included: for example a button to indicate clothing, or a moustache to indicate a man's head. Further greater freedom was allowed than before in manipulating the subject-matter to unify the composition; the elements in a picture might be chosen and placed purely according to aesthetic considerations rather than being firmly based in reality (Cooper, 1995, 5).

Men sammenlignet med kubismen, og andre, radikale retninger i avantgardekunsten, er ikke Pasternaks diktning utpreget antinaturalistisk. Rammene han har lagt for poetikken sin, språk, versemål, rimmønstre o.a., er som sagt forholdsvis tradisjonelle. Innenfor disse rammene tillater han seg likevel en høy grad av eksperimentering. Etter å ha tematisert jegets intime nærhetsrelasjon til «livet» (som et bror-søster-forhold) og understreket at hans individuelle persepsjon av omgivelsene adskiller seg fra «de eldres», får vi en demonstrasjon av hva denne jeg-personens fortolkning og estetiske bearbeidelse av sanseintrykk innebærer. Han

danner metonymier og synekdoker der detaljer (som ur-, eller smykkeanheng, togruten eller en togbenk) representere helheten («de eldre», reisemålet, togsettet). Videre danner han similer, basert på løse språklig-konnotative nærhetsforbindelser som avfører underlige indre bilder hos leseren – livet som slår seg mot folk som styrtregn, steppen som flyr som en solbrent natt, hjertet som plasker utover plattformen. I formalistisk og avantgardistisk ånd skjerper og aktiviserer dette komplekse billedspråket leserens tanker, sanser og persepsjon.

Diktets energi og intensitet er påfallende, og mer karakteristisk for ekspresjonismen enn for den mer syntetiske kubismen. Fart og bevegelse farget jo samtidens filosofi og kunst, der en ny, dynamisk virkelighetsfremstilling – som lettere lar seg gripe i litteraturen enn i bildende kunst – skulle erstatte så vel idealismens og materialismens likevektstenkning som symbolismens streben mot harmoni. I Pasternaks poesi gir denne dynamikken seg blant annet utslag i en usedvanlig høy forekomst av verb. I sine kontrastive analyser av Mandelsjtams og Pasternaks diktning benytter Mikhail Lotman begrepene «nominell» (*imennójj*) og «verbal» (*glagólhnyj*) stil for å karakterisere de to dikternes respektive poetikk. Mens Mandelsjtam benytter substantiver i utstrakt grad, finner man i Pasternaks diktning en forekomst av verb som Mikhail Lotman betegner som unormalt høy (M. Lotman, 1993, 123–162; 1996, 22–39).

I titteldiktet til *Min søster livet* er det imidlertid ikke verbfrekvensen som er det mest iøynefallende, men *hvilke* verb som opptrer. Samtidig som det utløses en intens, nesten brutal, dynamikk allerede i den innledende strofen (styrtende vann, bitende slanger) som forplanter seg gjennom hele diktet, forekommer det, med verb relatert til vann som unntak, ganske få verb som kan knyttes til bevegelse i dette diktet, spesielt med tanke på at settingen er et tog.

Pasternak lot seg for øvrig i mindre grad rive med av moderne teknologi og fremkomstmidler (maskiner, elektrisitet, elektrifiserte tog, biler, fly) enn kubofuturistene og mange andre samtidige kunstnere. I titteldiktet til *Min søster livet* er togruten og endestasjonen tillagt større betydning enn damptoget jeget befinner seg på, som jo ikke lenger er noe nytt transportmiddel. Allerede i 1913 hadde det russiske samferdselsministeriet (*Ministérstvo putéj*) riktignok nedsatt en komité som skulle

utrede mulighetene for elektrifisering av toglinjer i imperiet, men prosjektet ble lagt på is under borgerkrigen og først gjenopptatt i siste halvdel av 1920-tallet.

I dette diktet er det først og fremst det kraftige vårregnet, lynet, horisonten og jegets originale perspektiver som medvirker til å gi teksten et innovativt romlig-temporalt preg. Alt vannet, og at toget er i bevegelse mot noe ukjent, indikerer også en ny begynnelse. Dette kan ikke bare relateres til jegets følelsesmessige og erotiske forventninger til det forstående møtet med kvinnen han er forelsket i, men må også ses i sammenheng med diktsyklusens undertittel «Sommeren 1917», altså sommeren mellom to revolusjoner som for Pasternak var forbundet med en stormende forelskelse, men også med kreativitet og fremtidstro.

Sett i lys av de andre togdiktene i *Min søster livet*, og av Pasternaks øvrige jernbanetekster, er ikke syklusens titteldikt atypisk. Jernbanestasjonen er åsted for møter og avskjeder, og togreisen et liminalt stadium med rom for observasjoner og refleksjoner. Syklusens titteldikt skiller seg likevel ut i kraft av sin utpregede energi og optimisme. At jegets forventninger ikke ble innfridd, går imidlertid tydelig frem av syklusens 35. og 36. dikt, «Mutsjkap» og «Fluene i en tesalong i Mutsjkap» («Múkhi Mutsjkapskoj tsjájnoj», Pasternak, 2003, b. I, 143–5), og ikke minst av syklusens lange, 39. dikt, som innledes med verselinjen «Hvor søvndyssende livet er!» (*Kak usypítelna zjizn!*) som består av hele 24 strofer av varierende lengde. I de to første av disse diktene sitter jeget alene på et serveringssted ved jernbanestasjonen i landsbyen Mutsjkap (der Tseretelis statue av Pasternak på en benk havnet) og venter på toget tilbake til Moskva. Han fokuserer på detaljer i lokalet (serviset, noen fluer) og utenfor vinduet (vindmøller, et eikeskilt, noen trær) mens han reflekterer over den kjølige mottakelsen han fikk da han ankom, og på om *hun* kommer til å dukke opp i løpet av den timen som gjenstår før toget hans går.

Det 39. diktet, som innleder kapitlet «Hjemreisen» («Vozvrasjtsjénije»), er i sin helhet viet den langdryge reisen tilbake fra «dette guvernementet i sør» (Saratov), der toget av krigsrelaterte grunner må ta den lange omveien om Kiev. Diktet veksler mellom beskrivelser av jernbanen (skinneganger, broer, fundamenter, rekkverk), toget (medpassasjerer som jeget nøyter seg med å betrakte og ikke tar kontakt med) og betraktninger

omkring oppholdet han har lagt bak seg. Men diktets fokus ligger på hvor fysisk og mentalt uvel, fremmedgjort og trist jeget nå føler seg, noe som understrekes av følgende selvbekreidende strofe, som gjentas tre ganger i løpet av diktet: «Jeg kjenner dem ikke./Jeg er sendt av gud for å pine/meg selv, mine nærmeste og dem/det er en synd å pine» (*Ja s ními ne znanóm./Ja pòslan bógom mutsjít/Sebjá, rodnykh, i tekh,/Kotórykh grekh mutsjít*). Sol, støv, sand, tobakksrøyk og lyder og synsinntrykk fra toget og det som passerer, oppleves nå som smertefullt, og mat og drikke som serveres, eller en flue i vinduet, er nok til at «synsfeltet blir oversvømt» (*okhlýnet póle zréniya*, Pasternak, 2003, b. I, 147–50).

Pasternak forkastet, endret og tok i ettertid avstand fra mye av det han hadde skrevet. Men selv om han var klar over at han i *Min søster livet* hadde spilt på «fullstendig utidmessige strenger», mente han at denne diktsyklusen hørte til det beste han noensinne hadde forfattet. At han hadde gitt bort tidlige versjoner av manuset til Jelena Vinograd, men også til Lili Brik, kan ha bidradd til at han i stor grad lot de tre innledende kapitlene av verket forbli uendret. De senere, i hovedsak mer negativt ladede, kapitlene ble til i de tunge og krevende borgerkrigsårene (1918–21) da flere omkom av sult og epidemier enn i krigshandlinger. Boris Leonidovitsj arbeider nå som bibliotekar i det russiske undervisningsministeriet og skriver blant annet *Ljuvers barndom*, novellen «Brev fra Tula» («Písma iz Túly», 1918), første versjon av essayet «Noen teser» («Néskolko polozjénij», 1922) og diktsyklusen *Tema og variasjoner* (1923). At han var mye syk i disse årene, er reflektert i denne syklusen. Pasternaks foreldre og de to søstrene hans dro i 1921 til Tyskland for at moren skulle få behandling for en hjertelidelse, men vendte aldri tilbake til hjemlandet. De hører dermed til de rundt halvannen millioner innbyggerne i imperiet som emigrerte under borgerkrigen. Boris Leonidovitsj besøker familien sin i Berlin i 1922, sammen med malerinnen Jevgenija Vladimirovna Lure (1898–1965), som han gifter seg og får sønnen Jevgenij med i 1924. Broren Aleksander, som også har stiftet familie, velger og å bli igjen i Sovjetunionen. Foreldrene og søstrene flykter i 1938 fra Hitlers Tyskland til Storbritannia, der etterkommerne deres lever i dag.

I 1925 offentliggjør Sentralkomiteen sin resolusjon om partiets politikk på feltet skjønnlitteratur («O polítike pártii v óblasti khudózjstvennoj

literatúry»). Lyrikken, som har vært den dominerende sjangeren i russisk litteratur de siste tretti årene, må nå gradvis vike plassen for lettere tilgjengelig – og ikke minst oppbyggelig – prosa og epikk.

Pasternak er i perioden 1923–27 løst tilknyttet tidsskriftet *Lef* (Kunstens venstrefront), med Majakovskij som redaktør, og tar nå fatt på tre store poemer med revolusjonstematikk: *Året 1905* (*Devjatsót pjátjy god*, 1926), *Løytnant Schmidt* (*Léjtenant Sjmidt*, 1927) og *Spektorskij* (1931). Men han får også utgitt poemet *Den høye sykdom* (*Vysókaja bolézn*, 1923–28) langnovellen *Póvest* (1929), selvbiografien *Leidebrev* (1930) og diktsamlingen *Den andre fødselen* (*Vtoróje rozjdénije*, 1930–31), verk som alle avslører hans vedvarende forankring i en filosofisk-estetisk poetikk. Dette medvirket antakelig til at det nå skal gå nesten et tiår før et nytt verk av Pasternak slipper gjennom sensuren.

Sommeren 1930 drar Pasternak-brødrene og ektefellene deres på sommerferie til Irpen ved Kiev, der de har leid et par datsjaer sammen med noen vennepar. Blant vennene er pianisten Genrikh Nejpgauz og hans ektefelle Zinaida Nikolaevna Nejpgauz (1897–1966). Etter hjemkomsten oppsøker ifølge Zinaidas dagbok (Polivanov, 1993, 8) Pasternak pianistvennen og forteller ham at han ikke kan leve uten hans kone. Det nye paret tilbringer den neste sommeren og høsten i Georgia og gifter seg i 1933.

Etter at Sentralkomiteen i april året før hadde offentliggjort sin berømte resolusjon om en fullstendig omorganisering av kulturlivet, går det bare to år før alle forfattergrupperinger er offisielt oppløst og erstattet av Den allsovjetske forfatterforeningen, som arrangerer sin første kongress i 1934. Sosialistisk realisme (eller sosrealisme, som for ikke å forveksles med sosialrealisme heretter blir referert til som sotsrealisme) blir nå den eneste lovmessige retningen og metoden i russisk litteratur. Etter at Osip Mandelsjtam er blitt arrestert i mai 1934, sannsynligvis på grunn av et antistalinistisk epigram, får Boris Pasternak en telefon fra Stalin. Det finnes utallige versjoner av hva som faktisk ble sagt i løpet av den korte samtalen, men Pasternak skal ha bebreidet seg selv gjennom resten av livet for at han ikke greide å stå opp for dikterkollegaen i denne situasjonen. Etter et fireåring forvisningsopphold i Voronezj, blir Mandelsjtam løslatt, men arrestert for andre gang i 1938. Han omkommer i en fangeleir samme år.

I 1935 drar Pasternak som offisielt utpekt sovjetisk delegat til Den internasjonale forfatterkongressen i Paris, men deltar i liten grad på møtene. Han fremstår nå, både offentlig og privat, som fjern, forvirret og deprimert. Samme år blir han tildelt en forfatterleilighet i Lavrusjinskij pereúlok (vis à vis Tretjakov-galleriet) og datsja i Peredelkino, privilegier som er forbeholdt partitro forfattere. Han er et aktivt medlem i Forfatterforeningen, men beveger seg samtidig i utrygt farvann. Av NKVD-notatene fra et møte i Forfatterforeningen i mars 1936, som først ble offentliggjort 60 år senere, forsvarte han formalismen og litterære formeksperimenter og kom med krass kritikk av etablissementets manglende forståelse og engasjement for kunst. (Innlegget ble gjengitt i sin helhet i *Nezavisimaja gazéta* 14.03.96.)

Pasternak arbeider i denne perioden med oversettelse. Han oversetter direkte fra engelsk, tysk og fransk, men ved hjelp av grovoversettelser også fra andre språk. Til sammen har han oversatt et femtitalls forfattere fra i alt 12 ulike språk, blant dem Shakespeare og Goethe. Hans tankevekkende kommentarer til Shakespeare-oversettelsene sine ble publisert på norsk i *Vinduet*, nr. 4, 1964. Fra den romantiske epoken oversatte han Schiller, Byron, ukrainske Taras Sjevtejenko, polske Juliusz Slowacki og ungarske Sandór Petöfi.

Det hevdes iblant at Pasternaks interesse for og oversettelse av georgisk poesi, deriblant av Akakij Tsereteli (1840–1915), Paolo Iashvili (1895–1937) og Titsian Tabidze (1895–1937), var en av grunnene til at han ikke fikk en like tragisk endelikt som mange samtidige intellektuelle og kunstnere. Det fremholdes at georgieren ved makten på grunn av denne virksomheten så gjennom fingrene med at Pasternaks egen diktning ikke var i tråd med sotsrealistiske retningslinjer. Dette er vanskelig å feste lit til i lys av at Pasternaks nære venn Titsian Tabdize ble dømt for «forræderi» i 1937 (først på 50-tallet ble det kjent at han var blitt henrettet bare to måneder etter arrestasjonen), og at deres felles venn Paolo Iashvili, som tilhørte det litterære etablissementet og ble tvunget til å ta avstand fra flere av sine dikterkolleger, begikk selvmord kort tid senere. Mellom 1924 og 1937 omkom nesten en tredjedel av Georgias forfattere, kunstnere og intellektuelle i tragiske prosesser (Rayfield, 1990).

I 1939 dør Pasternaks mor, som det ikke har lyktes ham å møte igjen siden familien emigrerte i 1921. Sommeren 1941 evakueres først Zinaida og de to yngste sønnene, og samme høst forfatteren selv til Tsjistopol (ved Kama, sørøst for Kazan, der det i dag er et Pasternak-museum). De returnerer til Moskva i 1943, men Zinaidas eldste sønn fra ekteskapet med Genrikh Nejgauz, Adrian, dør i 1945 etter lengre tids sykdom.

I 1946 tar Pasternak fatt på arbeidet med manuset til *Doktor Zjivago*. Dette året møter han litteraturviteren Olga Ivinskaja (1912–1995) som arbeider i *Nóvyj mir*s redaksjon. De innleder et kjærlighetsforhold som varer livet ut, men forfatteren fortsetter å leve sammen med Zinaida og sønnene. På grunn av sitt forhold til Pasternak, og at hans familie har flyttet til England, blir Olga Ivinskaja arrestert, anklaget for kontakt med en «britisk spion», og senere medvirkning til «smuglervirksomhet». Hun tilbringer til sammen nesten ni år i fengsel og fangeleirer, først i perioden 1949–1953, deretter fra 1960 til 1964.

Pasternak opplevde etterkrigsårene som en «tredje fødsel» (jevnfør tittelen på samlingen *Den andre fødselen* fra 1930, der flere dikt omhandler forholdet hans til Zinaida Nikolajevna) og vier sitt siste tiår til det episke storverket *Doktor Zjivago*, der eskatologiske jernbaneskildringer av den typen vi møter hos Dostojevskij, har en sentral plass. Ifølge Bethea lar Pasternak Pavel Antipov/Strelnikov fremstå som en variant av *Idiotens* Parfjon Rogozjin. Han fremholder at begge legemliggjør jernhesten, eller togets «cruel, inexorable and ‘straightforward’ movement» (Bethea, 1989, 232). For videre fordypning i apokalyptiske motiver i *Doktor Zjivago* vil jeg henvise til Bethea (1989, 230–268) og kommentarene mine til romanen i kapittel 7 og 8. Her vil jeg gå tilbake til 1940–41 og diktet «På tidlige tog».

«På tidlige tog»

Stalins terror – tvangskollektivisering, massearrestasjoner, henrettelser og idømmelse av mangeårige fangeleiropphold, rammet i førkrigsårene utallige sovjetiske familier, for ikke å snakke om de lidelsene sovjetborgerne ble påført *under* krigen. Men for forfattere som hadde vært «tause»

eller ikke fikk publisere i 30-årene blir krigsårene ironisk nok et «pustetrom». I januarutgaven av *Molodája gvárdija* 1940 får Pasternak endelig utgitt to nye dikt, «Sommerdag» («Létnij den») og Byen («Górod»). Den 15. november 1940 skriver han til sin kusine og nære venn Olga Frejdenberg:

Men småtogene til byen – våkne i morgенens sjette time og ta den tre kilometer lange morgenturen via den ennå natlige åkeren og skogen – og vinterlerretets linje, ideell og streng, som døden, og flammen fra morgentoget, som du er for sen til, og som i skogkanten jager deg ned skråningen mot overgangen. Akk, hvor godt man ennå lever, særlig i perioder med vanskeligheter og pengemangel.

А поездки в город, с пробуждением в шестом часу утра и утренней прогулкой за три километра темным, ночным еще полем и лесом, и линия зимнего полотна, идеальная и строгая, как смерть, и пламя утреннего поезда, к которому ты опоздал и который тебя обгоняет у выхода с лесной опушки к переезду. Ах, как вкусно еще живется, особенно в периоды трудности и безденежья (Pasternak, 2005, IX, 197–8).

Diktet «På tidlige tog» er sannsynligvis skrevet i 1940 og ble første gang utgitt i tidsskriftet *Krásnaja Nov* nr. 9, 1941. Det skulle senere inngå i Peredelkino-syklusen av diktsamlingen *På tidlige tog* (*Na ránnikh pojezdákh*, 1943). Mot terroren og krigens bakteppe fremstår diktene i denne syklusen som underlig subjektive og hverdagslige, samtidig som de vitner om at Pasternaks poetikk er blitt mindre kompleks og formeksperimenterende.

Siden 1935 har han delvis bodd i Moskva, delvis i Peredelkino sammen med Zinaida og hennes to sønner fra første ekteskap, Adrian og Stanislav. Parets felles sønn Leonid blir født i 1938. Den lille forfatterlandsbyen og landskapet som omgir den, er blitt et yndet motiv i Pasternaks diktning.

На ранних поездах (1941)	På tidlege tog
Я под Москвою эту зиму, Но в стужу, снег и буревал Всегда, когда необходимо, По делу в городе бывал.	Ein vinter utom Moskva gjekk eg av stad i kulde, snø og storm kvar gong eg måtte inn til sentrum av di eg hadde gjeremål.
Я выходил в такое время, Когда на улице ни зги, И рассыпал лесною тьмю Свои скрипучие шаги.	Eg gjekk av garde på ei tid då det djupe mørkret løyner alt, let dryssa gjennom vinterskogen kvar knirk frå mine fotefar.

Навстречу мне на переезде
Вставали ветлы пустыря.
Надмирно высились созвездья
В холодной яме января.

Обыкновенно у задворок
Меня старался перегнать
Почтовый или номер сорок,
А я шел на шесть двадцать пять.

Вдруг света хитрые морщины
Сбирались щупальцами в круг.
Прожектор несся всей машиной
На оглушенный виадук.

В горячей духоте вагона
Я отдавался целиком
Порыву слабости врожденной
И всосанному с молоком.

Сквозь прошлого перипетии
И годы войн и нищеты
Я молча узнавал России
Неповторимые черты.

Превозмогая обожанье,
Я наблюдал, боготворя.
Здесь были бабы, слобожане,
Учащиеся, слесаря.

В них не было следов холопства,
Которые кладет нужда,
И новости и неудобства
Они несли как господа.

Рассевшись кучей, как в повозке,
Во всем разнообразьи поз,
Читали дети и подростки,
Как заведенные, взасос.

Москва встречала нас во мраке,
Переходившем в серебро,
И, покидая свет двойкий,
Мы выходили из метро.

Потомство тискалось к перилам
И обдавало на ходу
Черемуховым свежим мылом
И пряниками на меду.

Imot meg bortmed overgangen
steig kvitpil opp i tomteland.
og stjerner kneisa overjordisk
i kuldeholet januar.

Vart freista innhenta av førti
og posten bortmed bakgarden,
men eg heldt fram og tråkka hurtig
mot togavgang seks tjuefem.

Brått samla ljوسفurer seg snedig
til kjegleforma følehorn.
Projektoren fór beine vegen
mot ein fortumla viadukt.

Inni den heite, lumre vogna
gav eg meg heilt og halde hen
til hangen eg fekk inn med mjølka
og har hatt med meg frå dag ein.

Igjennom fortid og tumultar
og år med fattigdom og krig
drog eg taust kjensel på eit Russland
med umiskjennelege drag.

Eg freista slutta å forguda,
men granska, tilbad alt eg såg.
Her var det koner og studentar,
elevar, smedar, bygdefolk.

Men dei bar ingen spor av trelldom,
som naud og armod tvingar fram.
Dei bar på nyhende og byrder
som var dei stolte herremenn.

Som på eit vognlass, kring i klynger
i ymse stillingar dei sat
og las – ja, ungdommar og ungar,
som oppslukte av lidenskap.

Då Moskva tok imot var mørkret
glidd over i eit skjær av sylv,
og tvifaldljuset la me bak oss
då me gjekk ut or metroen.

Dei heldt seg godt fast i gelendra–
vår etterslekt, let gli forbi
ei lukt av doggfrisk hasselsåpe
og småkakar med honning i.

Diktet (gjengitt etter Pasternak, 2004, b. II, 115–16 og i egen gjendiktning) har en enkel narrativ struktur. At handlingen formidles av et «jeg» (*ja*) og teksten i sin helhet står i preteritum, gir, sammen med detaljnivået i skildringene, leseren inntrykk av å bli innviet i noe selvopplevd.

Handlingen begynner en vinter *pod Moskvoju*, altså utenfor Moskva, og i de fire første strofene markerer tidsadverb som *vsegdá* (alltid) og *obyknovenno* (vanligvis), så vel som imperfektive verb (som *byvál*, *výkholdil*, *rassypál*, *vstaváli*) at det som beskrives, var noe dagligdags: når han hadde ærend inne i byen, gikk jeget, uansett temperatur-, vind- og værforhold, ut mens det ennå var mørkt, og så stille ute at han kunne høre hvordan det knirket i snøen når han gikk. Verbet *rassypát*, som egentlig betyr å «spille» eller «drysse utover», er brukt på en utradisjonell måte, men uten at bildet blir vanskelig tilgjengelig – jeget drysset skrittene sine gjennom skogens mørke (*lesnóju témju*). Instrumentaliskonstruksjonen innebærer at skogsmørket både kan anses som veien og middelet for bevegelsen. Stillheten i skogen og stjernebildene (*sosvézdija*) på himmelen utgjør kontraster til blesten (*burevál*) i første strofe, og understreker det generelle i skildringene av disse vintermorgenene. Med jernbanesporet i syne får vi i fjerde strofe høre at «posttoget» (*potsjtóvyj*) eller «nummer førti» vanligvis prøvde å «ta meg igjen» (*menjá starálsia peregnát*), men at «jeg gikk mot seks tjuefem» (*A já sjól ná sjest dvádsat pjat*). Denne tilsynelatende uvesentlige informasjonen kan, som vi skal se, ha betydning for forståelsen av diktets innholdsplan.

I femte strofe markerer det innledende *vdruk* (brått, plutselig) en overgang fra jegets jevne, knirkende gange i snø under stjernehimlen til en intens dynamikk, der togets lyskaster (*prozjéktor*) beskrives som «snedige rynker av lys som dannet en sirkel, lik følehorn» (*khítrije morsjtsjiny svéta sbirális sjtsjúpaltsami v krug*) idet den fløy eller suste (*néssia*), med all sin kraft og tyngde (*vsej makhínoj*) mot en lamslått (eventuelt himmelfallen, bedøvet eller forstumlet) viadukt (*na oglusjónnyj viadúk*).

I sjette strofe befinner jeget seg allerede inne i togvognens «hete lummerhet» (*v gorjátsjej dukhoté vagóna*), der han helt og holdent har gitt etter for en medfødt svakhet (alternativt impuls eller hang), noe han fikk inn med morsmelken (*Ja otdaválsja tselikóm/Porývu slábosti vrozdjónnoj/I vsosannómy molokóm*). Med eksplisitte referanser til et lukket roms

varme og fuktighet, og mer indirekte til fødsel og morsmelk, gir disse verselinjene assosiasjoner til psykoanalysens regresjonslære. Da tenker jeg spesielt på Jungs oppfatning av regresjon som noe positivt, en måte å oppnå nye innsikter på og, ikke minst, en grunnleggende forutsetning for kreativ virksomhet. Det som i diktet refereres til som en «impuls» og «medfødt svakhet», forstår jeg som dikterjegets hang til å observere og analysere sine omgivelser i lys av sine kunnskaper og erfaringer. For det er nettopp det han gjør i de påfølgende strofene. Gjennom tilbakeblikk på fortidens omskiftninger eller tumulter (*skvoz peripetii prósjlogo*) og år med kriger og fattigdom (*gódy vojn i nisjtsjety*) begynner han taust og gradvis å gjenkjenne Russlands uforlignelige trekk (*Ja móltjsja uznavál Rossii/Nepovtorímyje tsjety*).

Selv om diktets ytre handling er likefrem og tilforlåtelig, synes motivvalg og språk i åttende, niende og tiende strofe å etterleve sotsrealistiske krav. Jeget skildrer det han ser i vognen med «sovjetisk» patos: folk i ulike aldre, fra by, bygd og forskjellige samfunnslag, som alle utstråler stolthet. Det finnes ikke spor av slaveri i dem (*V nikh ne býlo sledóv kholópstva*), og de bærer både nyheter og ubehageligheter som «herrer» (*I nóvosti i neudóbstva/Oní neslí kak gospodá*). Og ikke minst leser de. Det vellykkede felttoget mot analfabetisme ble som kjent sett på som en av sovjetstatens aller største triumfer. At både barn og unge sitter henslenget omkring på et lokaltog, som på et vognlass, lidenskapelig fordypet i lesestoff, gjør at leseevne og kunnskapstilegnelse fremstår som noe naturlig og lystbetont, men også klasseløst.

I den ellefte strofen tar Moskva imot togpassasjerene i et mørke som er gått over til sølv (*Moskva vstrejsjála nas vo mráke/Perekhodívsjem v serebró*), og når passasjerene kommer ut fra metrostasjonen (som ble tilknyttet alle Moskvas jernbanestasjoner), legger de samtidig det doble eller tvetydige lyset bak seg (*I pokidája svet dvojákij/My vykhoidili iz metró*). På motivplanet kan det «tvetydige» lyset både henvise til sølvstrimen i horisonten ved soloppgang og det elektriske lyset på undergrunnen, som skulle illudere dagslys. I tolvte og siste strofe rettes blikket igjen fremover, mot kommende generasjoner og friske dufter av hasselsåpe og tradisjonelt bakverk med honning (*prjánikami na medú*) fra etterslekten (*potómstvo*) som holder seg fast i rulletrappenes gelender.

Struktur, språk og bilder er, som vi har sett, langt enklere i dette diktet enn i titteldiktet til *Min søster livet*. Også på motivplanet kan man få inntrykk av at Pasternak har føyd seg etter datidens krav om at litteraturen skulle være tilgjengelig, oppbyggelig og fremtidsrettet. Kunnskapstørste, honning- og hasselsåpeduftende barn og ungdommer, stolte og verdige representanter for bondestanden og arbeiderklassen, samt direkte og indirekte referanser til sovjetiske prestisjeprosjekter (utdannings-, helse- og hygienekampanjer, og ikke minst hovedstadens store stolthet, Moskva-metroen, som åpnet i 1935) underbygger dette. Eufemismen «ubehageligheter» bidrar ytterligere til dette inntrykket, men i kombinasjon med *nóvosti* lyder *neudóbstva* nesten sarkastisk med tanke på hvilke grufulle nyheter og budskap sovjetborgere til enhver tid stod i fare for å motta på denne tiden, gjerne i brev (jevnfør referansen til *potsjtóvyj* – posttoget). Men kanskje var det nettopp slike grep som måtte til for at diktet skulle slippe gjennom sensuren? For går man det nøyere etter i sømmene, oppdager man nye nivåer, som representerer motsetninger til tekstens mest åpenbare motivplan.

Etter hvert som andre verdenskrig skred frem, ble det (som det ofte blir i krigs- og krisetider) klart for sovjetmyndighetene at det i kampen mot en ytre fiende var viktig å samle seg om tankegods som befolkningen opplevde som felleseie. Dette omfattet også språk, retorikk og verdier som kunne knyttes til det gamle regimet. «På tidlige tog» er et tidlig eksempel på en slik tilbakeskuende russiskspråklig (før)krigstekst. Her er «Sovjetunionen» erstattet med «Russland», den moderne instrumentalisformen av Moskva, *Moskvoj*, byttet ut med den mer gammeldagse *Moskvoju*, og det opptrer ord som *slobozjáne* (beboere i en *slobóda*, som jo var en geografisk-administrativ betegnelse fra tsartiden), og *gospodá* (herrer), her brukt som en hedersbetegnelse, selv om ordet hadde en negativ, vestlig-dekadent valør i samtidig sovjetisk språkbruk.

Men det kanskje mest interessante, og heller ikke atypiske for sovjetisk litteratur fra andre verdenskrig, er symbolikk og vokabular som alluderer til Bibelen. Disse elementene er vevet inn i teksten på en måte som gjør at de lett kan overses, men sett i sammenheng med hverandre utgjør et relieff som ikke peker mot verkets grep eller poetikk (*obnazjénije prijóma*), men mot et nytt tematisk plan. Diktet har tolv strofer. Jakob fikk

som kjent tolv sønner som ble stamfedre for israelittenes tolv stammer, og Jesus hadde tolv disipler. Vokabular i diktet som betegner eller kan assosieres med religiøse fenomener, men også har mer profane betydninger, er *nadmírno* (overjordisk, guddommelig, hinsidig), *obozjánije* (tilbedelse, forgudelse, idolisering) og presensgerundien *bogotvorjá* (av *bogotvorit* – å tilbe, forgude, idolisere eller «være vill etter») så vel som melk og honning i preposisjonsuttrykkene *s molokóm* og *na medú*. Jeget beveger seg videre fra kulde og stummende mørke via en sølvstrime av lys og tvetydig lys til fullt dagslys.

De to togene som prøver å innhente ham, er posttoget (med dårlige nyheter?) og «nummer førti». I Bibelen er jo tallet 40 ofte forbundet med perioder da man blir testet eller straffet. Moses levde 40 år i Egypt og 40 år i ørkenen før han ble Guds utvalgte, og han tilbrakte 40 dager på Sinai-fjellene da han mottok budene og lovene. På vei til Kanaan ble israelittene dømt til å vandre 40 år i ørkenen da de ikke stolte på Gud. Jesu faste i ørkenen varte også, som den kristne fasten, i 40 dager.

Diktets arketypiske overgang fra lys til mørke og fra et lavere til et høyere fysisk nivå (uttrykket *pod Moskvoju*, kan jo ikke bare bety «utenfor», men også «under» Moskva) kan dermed kobles til flere tematiske nivå. På det mest iøynefallende, politisk korrekte planet kan diktet leses som et uttrykk for den offisielle sovjetiske togmyten. Her begynner jegets ferd i det mørke skogkledte «kuldehullet januar». Ute i åpnere terreng oppdager han hvitpil og stjernehimlen (jevnfør stjernens ideologiske symbolverdi) og opplever en oppbyggelig togreise, i en varm og komfortabel togvogn, som attpåtil avsluttes med en tur opp rulletrappene i det hypermoderne metrosystemet og ender i utgangspartiet til den sovjetiske høyborgen Moskva. Her kan jernbanen og undergrunnen representere veien mot den sovjetiske fremtidsutopiens *svétloje búdusjtsjeje* (lyse fremtid). På det bibelske planet kan den samme bevegelsen fra mørke til lys og nedenfra og oppover representere menneskets vei mot paradiset. For etter å ha observert posttoget og nummer 40, går det lyriske jeget mot, eller på, «seks tjuefem» (*A já sjól ná sjest dvádtšat pjat*). Dette tallet, som antakelig refererer til togets avgangstid, kan også alludere til det kjente vers 6.25 i Matteusevangeliet: «Derfor sier jeg dere: Vær ikke bekymret for livet, hva dere skal spise, eller hva dere skal drikke, heller ikke for kroppen,

hva dere skal kle dere med. Er ikke livet mer enn maten og kroppen mer enn klærne?» I de påfølgende bibelversene utledes dette budskapet, som avsluttes i vers 6,34 med oppfordringen: «Så gjør dere ingen bekymringer for morgendagen; morgendagen skal bekymre seg for seg selv. Hver dag har nok med sin egen plage».

Pasternak har i krigsårene tatt fatt på et inngående selvstudium av Det gamle og Det nye testamentet. Et dikt som tilsynelatende forherliger sovjetmennesket og, i alle fall delvis, lever opp til den sosialistiske realisms formelle og innholdsmessige krav, er kanskje ikke mindre subjektivt eller subtilt utforskende enn hans tidlige diktning. Sammenlignet med «Min søster livet» ser vi at et komplekst tropeplan her er erstattet med enklere bilder, men også med symboler. Der det tidlige diktet konsentrerer seg om dagen i dag og det som venter jeget i umiddelbar fremtid, blir det i dette diktet trukket lengre tidslinjer, bakover til tsartidens Russland, men også fremover til «etterslekten». Verbet *uznavát* kan både bety å «bli kjent med» og å «gjenkjenne». I løpet av sine mange reiser inn til Moskva (aksentuert gjennom den gjennomgående bruken av imperfektive verb) blir et observerende, men kanskje også lesende, lyrisk jeg gradvis kjent med og/eller gjenkjenner «Russlands uforlignelige trekk» som det er nærliggende å tro refererer til det kristenortodokse «mor Russland», materialisert gjennom ikonkunstens gudsmoder.

Her aner man konturene av et tredje, religionsfilosofisk nivå som kan knyttes til synet på Moskva som «et tredje Rom» (jevnfør den gammel-dagse *Moskvoju*-formen, og referansen til viadukten i femte strofe). Den tar utgangspunkt i den historiografiske tanken om maktoverføring, *translatio imperii*, som antas å ha sitt opphav i andre kapittel, vers 39–40 av Daniels bok i Det gamle testamentet: «Men etter deg skal det oppstå et annet kongerike, svakere enn ditt, og så et tredje kongerike, av bronse, som skal herske over hele jorden. Det fjerde riket skal være sterkt som jern. Slik jernet knuser og ødelegger alt, skal det knuse og slå i stykker alle de andre, lik jern som slår i stykker.»

Etter Det østromerske rikets fall i 1453 fikk den ortodokse kristendommen et nytt tyngdepunkt i Moskva. Tanken om Russland som Det østromerske rikets arvtaker og Moskva som Konstantinopels kristenortodokse etterfølger la på mange måter grunnlaget for Det russiske

imperiets legitimitet og tsarmaktens politisk-religiøse selvbylde. I forlengelsen av dette synet står *Imitatio Christi*-tanken som forklarer Russlands lidelser i lys av folkets martyrt- eller offerrolle. Her følger det russiske folk Jesu eksempel og bærer korset frem mot en kollektiv frelse, et tema som er utledet av flere av Pasternaks religionsfilosofiske og litterære forbilder, blant dem Fjodor Tjuttsjev, Pavel Florenskij, Vladimir Solovjov og Aleksander Blok. Innenfor denne diskursen får også bibelallusjonene og menneskene som bærer negative nyheter og opplevelser med verdighet, stolthet og ydmykhet utvidet betydning. Passasjerene fremstår som et utvalgt, prøvet folk som har akseptert den skjebnen Gud har pålagt dem.

Til tross for intense antireligionskampanjer på 1930-tallet, der titusen-talls prester ble arrestert og minst like mange kirker revet eller «omdisponert til andre formål», og kirkeklokker omsmeltet, hadde det ikke lyktes sovjetmyndighetene å få bukt med ortodoksien. Den ortodokse kristendommen var dypt forankret i russisk kultur og mentalitet, og på den russiske landsbygden regnet ifølge historikerne et flertall seg fortsatt som troende ved krigsutbruddet. Under krigen ble det endatil akseptert at man viste dette åpenlyst. «På tidlige tog»s religiøse plan, som antakelig var motivert av Pasternaks egne bibelstudier, fant utvilsomt resonans hos mange av hans lesere og unngikk trolig heller ikke sensurens årvåkne blikk.

Da diktet første gang ble utgitt i 1941, var det komplekset jeg refererer til som en offisiell sovjetisk togmyte (og som jeg skal drøfte i de neste to kapitlene), velkjent. Pasternaks implisitte kobling mellom den sovjetiske «jernveien» og den bibelsk funderte myten om det russiske tsarveldet som et tredje Roma, som lett kunne lede tankene mot sovjetstaten som et fjerde Roma (jevnfør Katerina Clarks *Moscow, the Fourth Rome*, 2011) eller «jernrike», ble ikke nødvendigvis negativt mottatt av myndighetene. Og da diktet ble utgitt for andre gang i 1943, var nok fremstillingen av sovjetborgere som stolte, sterke, tålmodige og til og med kristenortodokse noe sensur- og krigspropagandamyndighetene snarere så seg tjent med enn det motsatte. Antireligionskampanjene var nå midlertidig innstilt, noen få kirker var blitt gjenåpnet, og i september 1943 ble det opprettet et kirkeråd som fikk myndighet til å velge en patriark. «På tidlige tog» fremstår dermed som en av de få tekstene i Pasternaks forfatterskap som faktisk var i takt med sin sovjetiske samtid.

Die Revolutionen sind die Lokomotiven
der Geschichte. Karl Marx.
(*Die Klassenkämpfe in Frankreich*, 1848–50)

Железная дорога изменила все течение,
все построение, весь такт нашей прозы.
Осип Манделштам (1925)

Jernbanen forandret hele flyten,
hele strukturen, hele takten i vår prosa.
Osip Mandelsjtam (1925)

KAPITTEL 4

Revolusjonstoget

Dette kapitlet omhandler utviklingen av en «offisiell sovjetisk togmyte» i 1920- og -30-tallets Sovjetunionen. For å avklare hva jeg legger i denne betegnelsen, og hvordan denne diskursen adskiller seg fra det fenomenet jeg kaller en «russisk togmyte», kan jeg begynne med å fastholde at den russiskspråklige togmyten er et vidtfnvendende og mangetydig nettverk av kulturelle ytringer og dialoger som strekker seg over en lang tidsperiode – en rik og motsetningsfull «betydningsgenererende mekanisme», for å bruke Lotmans begrep. Den offisielle sovjetiske togmyten er en propagandadiskurs som utgjør et relativt ensrettet og avgrenset segment av den russiske togmyten. I denne diskursen ble det konstruert og formidlet virkelighetsbilder som var definert av bestemte ideologiske kriterier. Hvilket innhold og hvilken form de kulturuttrykkene som ble produsert innenfor dette paradigmet skulle få, avhang av hva styresmaktene anså som viktig og politisk sett *comme il faut* på det tidspunktet de ble utformet og publisert. Ytringene som inngår i den overgripende russiske togmyten, er selvfølgelig også styrt av gitte ideer, holdninger og motiver, men på mer indirekte og langt mer flertydige måter enn i den offisielle sovjetiske jernbanemyten, der et ideologisk markert, relativt utvetydig normativt budskap formidles eksplisitt.

Tid, rom og bilder, i disse termenes videste betydning, har vært viktige stikkord så langt i denne fremstillingen og vil stå sentralt også i dette kapitlet. Ettersom tog beveger seg gjennom fysiske landskap, jernbanelinjer følger fastlagte ferdselsårer og togtrafikken bestemte rutetider, er dette transportmiddelet naturlig nok solid forankret i så vel konkrete geografiske rom som i målbar tid. Det var som kjent behovet for en felles referansetid ved den britiske jernbanen som på 1840-tallet avfødte «railway time», eller Greenwich Mean Time, som fungerte som tidsreferanse på verdensbasis mellom 1884 og 1972.

I de foregående kapitlene har jeg drøftet hvordan verbal billeddannelse kan bidra til å konkretisere og tilgjengeliggjøre abstrakte fenomener og kompliserte tankeinnhold. På kultur- og litteraturhistorisk nivå har vi sett at jernbanen føyer seg inn i den universelle reisemytens vide kompleks, og på trope- og symbolplanet at togreiser kan representere tidsforløp og overgangsfaser, herunder historiske epoker, «livsreiser», intellektuell utvikling, eller reiser mot død og etterliv. Jernbanen var en rik propagandaressurs, og i oppbyggingen av en offisiell sovjetisk togmyte skal vi se at dens temporale og romlige aspekter er blitt spesielt sterkt betont. Videre utbygging av et allerede omfattende tognett blir her fremstilt som et effektivt middel til å erobre det overveldende geografiske rommet sovjetimperiet utgjør. Jernbanen kunne bidra til å binde sammen sentrum og periferi og få utnyttet ressurser, men også til å tette gapet mellom sosiale klasser og etniske grupper og gi den uensartede sovjetbefolkningen politisk skoloring. Togenes avgangs-, mellom- og endestasjoner og faste rutetider, skinnegangens linearitet, togsettets sekvensialitet, broer og tunneler gjorde jernbanen til en ideell metaforisk representasjon for et politisk gigantprosjekt der ambisjonen var å utvikle et nytt, progressivt samfunn. På propagandaplakaten fra 1921, der et damptog med en stor, rød, vaiende fane krysser en viadukt, blir det slått fast at «Oktoberrevolusjonen er broen til en lys fremtid» (*Oktjábrskaja revoljútsija – most k svétlomu búduštsjemu*).

Jernbanens egnethet som propagandamotiv er selvfølgelig også fysisk og språklig betinget. I russisk er de fleste benevnelser på jernbanen satt sammen av en kombinasjon av et adjektiv som betegner ulike varianter av jern og stål (*zjeléznyj, stalnój, tsjugúnnyj*) og et substantiv som



Illustrasjon 3. «Oktoberrevolusjonen er broen til en lys fremtid» (1921).

betegner en form for vei eller bane (*doróga, put, magistrál, línija*). Disse ordkombinasjonenes rike betydnings- og konnotasjonsfære blir utnyttet for alt de er verd i den offisielle sovjetiske togmyten. Veiens semantiske potensial har allerede vært drøftet, mens *zjeléznyj, stalnoj* og *tsjugúnnyj*, foruten å betegne henholdsvis grunnstoffet jern, legeringen stål og rå- eller støpejern, uttrykker fysisk og mental hardhet eller ufravikelighet. Som i det norske språket inngår disse russiske ordene i en lang rekke ordsammensetninger og idiomer som betegner nesten overmenneskelig kraft og viljestyrke; *zjeléznaja vólja* og *stalnája vólja* (jernvilje), *zjeléznoje zdoróve* (jernhelse), *zjeléznaja distsiplína* (jerndisiplin), *zjeléznyj plan* («jernplan», på norsk en spikret plan), *stalnýje nérvy* (nerver av stål), *stalnýje múskuly* (muskler av stål) og *tsjugúnnyj kulák* («jernknyttneve», på norsk jernhånd). Iosif Vissarionovitsj Dziugasjvili (1878–1953) valgte jo, passende nok, pseudonymet Stalin (Stålmannen, eller, mer direkte oversatt, Stålesen), mens Lenins pseudonym var avledet av navnet på elven Lena). I datidens skjønnlitteratur finnes det for øvrig rikholdige eksempler på at oppbyggingen av sovjetstaten ble knyttet opp mot soliditet, kompakthet og karakterfasthet, men også sterke strømmer, for

eksempel i persongalleriene og titlene til Aleksander Serafimovitsjs kortroman *Jernstrømmen* (*Zjéléznyj potók*, 1924), Nikolaj Ostrovskijs roman *Hvordan stålet ble herdet* (*Kak zakaljalas stal*, 1932–4) og Fjodor Gladkovs roman *Sement* (*Tsemént*, 1925).

I dette kapitlet vil jeg i større grad fokusere på momenter som befinner seg *utenfor* de aktuelle tekststrømmene enn innenfor og har blant annet brukt begreper fra semiotikken og kritisk diskursanalyse for å belyse relasjoner mellom språk, makt og ideologi. Av slike ytre forhold undersøker jeg for eksempel den sjangermessige, institusjonelle og sosiale konteksten de jernbanetekstene jeg utforsker oppstod i, og ble formidlet innenfor, og i forlengelsen av det avsenderne og mottakernes handlingsrom. Her vil jeg minne om at dette prosjektet er overveiende filologisk, litteratur- og kulturfaglig, og at jeg ikke har tatt mål av meg å gi utdypende fremstillinger av maktrelasjoner eller andre historiske og samfunnsmessige forhold.

Gitt de tette båndene som eksisterte mellom språk, kultur og ideologi i Stalin-tiden, blir propaganda- og sensurinstitutionenes rolle i kulturelle ytringers tilblivelses- og formidlingsprosesser essensiell. I summariske tilnærminger til tidstypiske, forholdsvis enkle og utvetydige ytringer som sanger og plakater har jeg her vært mest opptatt av disse kulturuttrykkenes potensial som ideologiske instrumenter. Det innbefatter betraktninger omkring bruken av både verbale og ikke-verbale ressurser, for eksempel lyd, farger, grafikk og musikk som samhandlende modaliteter i den betydningssskapende prosessen. Jeg fokuserer også på troper, symboler og *ideologemer*. Det siste begrepet har flere definisjoner, men identifiseres oftest som et ideologisk fundert tankebilde. Slike bilder, som vanligvis tar utgangspunkt i noe konkret og gjenkjennelig, er blitt fiksert gjennom retorikk og propaganda, og de står dermed nærmere det konvensjonsbundne symbolet enn den friere tropen.

Når man skal utforske russiskspråklige ytringer fra 1920- og -30-årene, er tidsaspektet interessant, særlig i lys av Sentralkomiteens resolusjoner av henholdsvis 1925, om partipolitikk på feltet skjønnlitteratur («Rezoljúsija o polítike pártii v óblasti khudózjestvennoj literatúry») og 1932, om omorganiseringen av litteratur- og kunstorganisasjoner («Rezoljúsija o perestrójkje literatúrno-khudózjestvennykh organizátsij»). Det

aktualiseres ytterligere etter at man på Den sovjetiske forfatterforeningens første kongress i 1934 lovfestet sosialistisk realisme som påbudt metode i skjønnlitteraturen («Ustav SP SSSR O sotsialistitsjeskom realizme»). I disse dokumentene ble det jo slått fast at skjønnlitteratur ikke bare skulle reflektere samfunnet og bidra til ideologisk engasjement og skoling. Den skulle dessuten bidra til å forme sovjetborgernes virkelighets- og historieforståelse, noe som også skulle komme til å omfatte en redefinering av tidsoppfatningen deres.

Tids- og historieforståelse i sovjetutopien

At tsarmakten ble styrtet i februar, og Lenin og bolsjevikene grep makten i oktober 1917, var innenfor den marxist-leninistiske forståelsesrammen en logisk konsekvens av et langvarig trykk nedenfra. Også i dag synes russiske og vestlige historikere stort sett å være enige om at revolusjonen lot seg gjennomføre mot et bakteppe av krig, nød og langvarig misnøye med det sittende regimet; de urimelige premissene som ble lagt da livegenskapet ble opphevet i 1861, befolkningsvekst, fattigdom, hungersnød, ensidig industrialisering, krigsnederlaget mot Japan i 1904–05 og nasjonens utarmende deltakelse i første verdenskrig.

I perioden mellom 1860 og 1914 steg imperiets folketall fra 74 til 164 millioner, mens ressurs- og velstandsutviklingen på ingen måte holdt tritt. Som den britiske historikeren Stephen A. Smith har påpekt, kunne man etter hungersnøden i 1891–92 riktignok registrere en svak vekst i levestandarden, som han tilskriver «The rapid expansion of the market – stimulated by the construction of railways» [som] «allowed peasants to supplement their income from farming with work in industry, trade, handicrafts or on the farms of the well-to-do» (Smith, 2002, 8). Utvidelsen av jernbanenettet bidro altså til en viss velstandsøkning, men det kunne ikke bøte på dyp nød og fattigdom, økende sosial uro, umoderne produksjonsutstyr og manglende reformvilje hos styresmaktene. Smith mener at det var første verdenskrig, som krevde enorme menneskelige og materielle ressurser og forårsaket akutt matmangel og omfattende streiker vinteren 1917, som var den viktigste og mest direkte årsaken til at tsarregimet kollapset (Smith, 2002, 1–14). I bolsjevikenes og sovjetisk

språkbruk ble denne krigen for øvrig referert til som Den imperialistiske krigen (*Imperialistítsjeksaja vojná*).

I sin monografi om totalitært språk peker den russiske språkviteren Natalija Kupina på hvordan bolsjevikene i oppbyggingen av den nye sovjetstaten umiddelbart trakk en markant, mytologiserende skillelinje mellom «før» og «nå». Ved å gjøre 1917 til et historisk nullpunkt kunne man etablere språklig-retoriske rammer for virkelighetsfremstillinger der tilsynelatende kausale forløp ble presentert som betingelser for å nå politiske mål (Kupina, 1995, 56–7). Sagt på en annen måte ble revolusjonsåret en «avgangsstasjon» som alle hendelser i fortiden og visjoner om fremtiden skulle relateres til. Innenfor dette totalitære narrative skal vi se at oktoberrevolusjonen og den påfølgende borgerkrigen blant annet skulle manifestere seg som et fremadstormende «revolusjonstog», eller deterministisk «historiens lokomotiv» som måtte rydde dekadente og førrevolusjonære tankesett av veien for at bolsjevikenes ambisiøse omleggingsprosjekt skulle kunne realiseres, og lojale passasjerer fraktes mot fremtidsutopien.

Den britiske kultur- og sosialhistorikeren Stephen Lovell fremholder at bolsjevikenes selverklærte samtidsperspektiv bidro til å rydde grunnen for og fullbyrde revolusjonen. De proklamerte umiddelbare endringer; lovet bøndene land, arbeiderne brød og soldatene fred. Men kort tid etter at revolusjonen var gjennomført, begynte de å modifisere lovnadene sine, parallelt med at blikket ble rettet fra samtiden mot en fremtid som gradvis ble skjøvet lenger bort: «they requisitioned grain from the peasantry, they imposed military discipline on the workers, and having extricated Russia from a world war, they plunged it into a civil war». Under de forholdene som rådet, var ikke den største utfordringen å gripe makten, men å holde på og konsolidere den, påpeker Lovell (2009, 16). I de tallrike historiske fremstillingene av revolusjonen som kom i jubileumsåret 2017, legger mange vekt på at bolsjevikene grep og tviholdt på makten uten mandat fra folket. På den første allrussiske arbeider- og soldatkongressen i juni 1917 utgjorde bolsjevikene bare 105 av de totalt 777 deputatene. Etter å ha oppnådd under 25 prosent av stemmene i valget på en ny grunnlovgivende forsamling i november, mot de sosialrevolusjonæres drøye 40 prosent, valgte bolsjevikene å tilsidesette resultatet og oppløse hele forsamlingen.

Den franske redaktøren og forfatteren Serge Halimi har et litt annet fokus. Han legger vekt på at bolsjevikene var internasjonister, en del av en europeisk sosialistisk forbrødring. Etter februarrevolusjonen var det gamle regimets institusjoner svekket, og i oktober initierte Lenin og hans kampefeller det de forventet skulle bli en verdensrevolusjon i den tro at deres europeiske samarbeidspartnere skulle komme dem raskt til unnsetning. Men da alle tilløp til støtte ble slått hardt ned på i Europa, og Tyskland fortsatte krigen, selv etter at bolsjevikene hadde tilbudt fred uten annektering og krigserstatning, svant bolsjevikenes håp om hjelp utenfra. Ved å avstå store landområder (Ukraina, Polen, Finland, Litauen, Latvia, Estland, mesteparten av Hviterussland og et transkaukasiske område mot grensen til Tyrkia) i Brest-Litovsk-avtalen prøvde bolsjevikene å kjøpe seg tid (Halimi, 2017). I stedet for den backingen Lenins folk håpet på, sendte både sentralmaktene (Tyskland, Østerrike-Ungarn, Det osmanske rike og Bulgaria), ententemaktene (Storbritannia, Frankrike, USA, Japan og Italia), Serbia, Romania og Finland ekspedisjonskorps for å bistå det konglomeratet av grupper som utgjorde de rødes motstandere. De sosialrevolusjonære og mensjevikene delte bolsjevikenes motvilje mot det gamle regimet, men den folkerike bondestanden de representerte, var splittet. Det fantes til og med lokale bondegeriljaer (såkalt grønne) som kjempet mot både røde og hvite. Selv blant de borgerlige kadettene var det uenighet om man burde gjeninnføre den gamle orden. Nasjonale opprørsgrupper (i Ukraina, Polen, Finland, Baltikum, Kaukasus og Sentral-Asia) førte *sine* frihetskamper, og kriminelle bander utnyttet den uoversiktlige situasjonen. I et historisk perspektiv gikk territorier som hadde blitt erobret gjennom tre århundrer, tapt i fredsavtalen som ble undertegnet i Brest-Litovsk, sammen med nesten to tredjedeler av landets kullreserver og jernindustri og mer enn en fjerdedel av imperiets jernbanenett (Rosenfeldt og Pape, 1992, 20–21). I et lengre tidsperspektiv skulle sovjetregimet som kjent komme til å gjenerobre mange av disse områdene. For flere, motsetningsfylte, perspektiver på den russiske revolusjonen, se for eksempel Slezkine, 2017, Engelstein, 2017, Selnes, 1967; 2017 eller Hegge, 2017.

Bolsjevikene var godt organiserte og satte blant annet armerte tog inn i borgerkrigen. Det høyt bemannede og militærutrustede pansertog som

fra 1918 fraktet krigskommissær Lev Trotskij omkring til de forskjellige frontene, rommet til og med noen mindre militærfly og militære kjøretøy. Det hadde generator, radio og telegraf, men også bibliotek og eget trykkeri, der avisen *V putí* (På vei/På skininner) ble produsert. Trotskij's tog ble et viktig symbol på de rødes seier, men i praksis var landets infrastruktur i ferd med å bryte sammen. Av de 18 000 lokomotivene imperiet disponerte i 1913, satt man i 1920 igjen med 4000 fungerende. På Trotskij's initiativ ble det gitt ordre om å omdanne militære enheter i Den røde armé til «revolusjonære arbeiderhærer» som under militær overvåking og disiplin blant annet ble satt til å utføre arbeid på jernbanelinjene (Rosenfeldt og Pape, 1992, 36–7 og 41). Bolsjevikene førte altså flere kriger, én territoriell, én ideologisk og én som gikk ut på å holde samfunnshjulene i gang og hindre et totalt sammenbrudd. Selv om de til slutt gikk seirende ut av borgerkrigen, var de humanitære og materielle tapene i det som skulle bli Sovjetunionen, enorme. Siden tilgjengelig tallmateriale oppviser store variasjoner, må tallene presenteres med forbehold, men mens første verdenskrig skal ha krevd tre–fire millioner ofre, anslås det at tre til fire ganger så mange av imperiets innbyggere kan ha omkommet i årene mellom 1917 og 1923. Tørke- og sultkatastrofene i 1921–23 kan alene ha tatt livet av fire–fem millioner mennesker.

På den ene siden satte de nye makthaverne grunnleggende rettigheter og prisverdige verdier på agendaen, som frihet, sosial utjevning, solidaritet, utdanning og likestilling, så vel mellom kjønnene som av etniske grupper. Den første etappen mot et nytt politisk og sosialt system ble, mot alle odds, gjennomført under hungersnød og kaotiske borgerkrigstilstander. På den andre siden ble «proletariatets diktatur» ansett som et nødvendig utviklingstrinn, og bolsjevikene hadde gjennom «krigskommunisme» (*vojénnyj kommunízm*) og «rød terror» (*krásnyj terrór*, proklamert av Tsjekas første leder Feliks Dzerzjinskij og lansert i dekretet «O krásnom terróre» den 5. september 1918, etter attentatet på Lenin) legitimert maktmisbruk og drap. I borgerkrigsårene ble et tydelig fiendebilde utmeislet, domstolene politisert og sivilsamfunnet systematisk nedbygget. I de neste tiårene skulle styresmaktene, med ideologien i hånd, påberope seg retten til å bruke vold og klassejustis for å løse politiske så vel som sosiale problemer. Den «nygamle» multinasjonale unionen ble

fundert på en militaristisk, noen vil sågar hevde ekstremistisk, versjon av marxismen, som måtte avpasses interne forhold.

Selv om den politiske agendaen var ny, overtok og videreutviklet den nye øvrigheten maktinstitusjoner nedarvet fra det regimet den hadde styrtet, deriblant et hemmelig sikkerhetspoliti, propaganda- og sensurorganer. Parallelt med at statsmakten måtte innrømme at det klasseløse og konfliktfrie samfunnet de kjempet for, lå et langt stykke inn i fremtiden, ble krigskommunisme og proletariatets diktatur proklamert, og etterfulgt av NEP (*Nóvaja ekonomítsjeskaja polítika*), Stalins femårsplaner, utrenskninger og andre verdenskrig. I praksis varte «unntakstilstanden» fra utbruddet av første verdenskrig helt frem til Stalins død, altså i nesten førti år. Og det mest grufulle i dette bildet var at den sovjetiske befolkningen ikke bare måtte gjennomleve kriger, sult, nød og epidemier, men også ble utsatt for regimeskapte katastrofer, tvangsforflytninger, massearrestasjoner og massehenrettelser – mange av de samme undertrykkende praksisene og brutale straffemetodene bolsjevikene hadde hatt til hensikt å befri folket sitt fra. Det fantes selvsagt lyspunkter i denne førtiårsperioden, ikke minst innen utdanningssektoren, men både russiske og vestlige historikere, idéhistorikere og samfunnsvitere argumenterer for at den formen kommunismen antok i Sovjetunionen fra slutten av 1920-tallet, beveget seg lysår bort fra marxistisk ideologi, og dessuten langt utover rammene for politisk overbevisning.

Den australske slavisten Katarina Clark (1985; 2000; 2011) hører, sammen med Stephen Lovell (2009) og den russiskfødte amerikanske historikeren Yuri Slezkine (2017), til dem som har undersøkt hvordan de sovjetiske styresmaktenes redefinerte versjon av marxismen, marxist-leninismen, tok form av en ny «trosretning» som kunne fylle noen av den ortodokse kristendommens funksjoner – et sekterisk mytefellesskap med egne standardiserte tekster, læresetninger, ritualer, etiske og sosiale regler, med sin egen tidsforståelse og fremtidsutopi. Allerede i 1918 ble tsarmaktens julianske kalender skiftet ut med den gregorianske, bemerket Lovell, noe som bokstavelig talt innebar et hopp fremover på 13 dager. I tråd med Marx' påstand om at religion er opium for folket måtte russisk-ortodoks og annen religiøs tro og praksis begrenses. Kirken ble først fratatt land og eiendommer og muligheten til å drive

utdannelsesvirksomhet, og fra 1921 inngikk antireligiøs propaganda og aktivitet i bolsjevikenes offisielle politikk. I den nye sovjetstaten ble ortodokse høytider og ritualer erstattet av kommunistiske.

Dessuten ble historieforståelsen forsøkt manipulert, fortsetter Lovell, ved at ikke bare religion, men også samfunnsproblemer det viste seg vanskelig å bli kvitt (kriminalitet, korrupsjon, rusmisbruk, sosiale forskjeller), ble definert som etterlevninger fra en mørk og skruppelløs fortid. Nå skulle tiden nullstilles og det tyngede russiske folket få en ny sjanse. I 1923, under NEP – den nye økonomiske politikken som i perioden 1921–28 ga privatkapitalismen et visst spillerom, ble den såkalte Tidsligaen (*Líga vrémeni Kerzjentseva*)²⁰ opprettet, en offentlig organisasjon, med lokalavdelinger i flere storbyer, som skulle bekjempe tidstyveri gjennom å kartlegge tidsbruken på sovjetiske arbeidsplasser og effektivisere arbeidet der (Lovell, 2009, 18–21).

I 1924 ble den nye unionsforfatningen ratifisert, der RSFSR, Ukraina, Hviterussland og Transkaukasia (Armenia, Aserbajdsjan og Georgia) gikk inn i det sovjetiske forbundet. Bortsett fra Polen, Finland, de baltiske landene, og Bessarabia, som var blitt annektert av Romania, var det forhenværende tsarimperiet nå mer eller mindre samlet igjen. I 1926 nådde unionens totalproduksjon for første gang nivået fra 1913, og etter NEP proklamerte Stalin at et industrielt og teknisk sett sørgelig tilbake-liggende Sovjetunionen nå skulle ta igjen alt det tapte på ti år gjennom halsbrekkende industrialisering og femårsplaner.

Denne plakaten, av den konstruktivistisk orienterte grafikerer og illustratøren Dmitrij Bulanov (1898–1942), er illustrerende for hvordan jernbanemotivet kunne utnyttes til å konseptualisere tid og rom, så vel som til å oppildne til økt arbeidsinnsats: «Arbeidernes entusiasme over å styrke flersporet ferdsl og lokomotivets fremdrift vil korte ned femårsplan-setappen» (*Entuziázm rabótsjikh naprávlennyj na ukreplénie spárennoj ezdy i ozdorovlénie parovóza sokratít peregóń pjatíletki*). Bulanov ble arrestert i 1941 og omkom i en fangeleir i Ural. Han ble rehabilitert i 1989.

20 <http://www.leanok.ru/2015/01/liga-vremeni.html>



Illustrasjon 4. D.A. Bulanovs «Arbeidernes entusiasme».

Glavlit, Agitprop og den offisielle togmyten

Å betegne sovjetregimet som et «totalitært diktatur» *per se* er ikke uproblematisk. For lengre perioder av denne unionen, så vel som Det russiske imperiet og Den russiske føderasjonens eksistens, vil «autokratisk enmanns- eller fåmannsvelde» være mer dekkende. Statstotalitarisme innebærer jo ikke bare et krav til borgerne om aktivt å slutte opp om den ideologien og politikken styresmaktene definerer, men karakteriserer også et system der de samme myndighetene har tatt fullstendig kontroll over alle sfærer i samfunnet, inkludert den private. Men selv om det siste neppe helt lar seg gjennomføre i praksis, synes det å være bred enighet om at maktkonsentrasjonen i Stalins Sovjetunionen var så total, informasjonsflyten så styrt, ytringsfriheten så begrenset og statsterroren så ekstrem at regimet i alle fall fra slutten av 1920-tallet og frem mot andre verdenskrig kvalifiserer til betegnelsen «totalitært diktatur». Sammen med et politisk politi bidro et omfattende sensur- og propagandaapparat til å håndheve dette systemet.

I sine betraktninger om den sovjetiske litteraturens kår midt på 1930-tallet beskriver den russiske historikeren Tatjana Gorjajeva (1998, 276)

NKVD, Glavlit og Agitprop som en «trehodet konstellasjon» (*trjók-hglávoje obrazovánije*, antakelig som en eufemisme for *trjókhhgolóvoje susjtsjestvó* – et trehodet vesen eller uvesen). Gjennom et tett samarbeid med sentralmakten, hverandre og lokale partimyndigheter oppnådde dette «trehodete trollet» en høy grad av kontroll, ikke bare over forfattere og andre kunstnere og formidlers yrkesutøvelse, men også over privatlivet deres.

Den russiske sosialistiske føderative sovjetrepublikkens folkekommissariat for innenrikssaker, NKVD (Naródnjy komissariát vnútrennikh del RSFSR), var i perioden 1934–1946 det sentrale, overordnede organet for bekjempelse av kriminalitet og ivaretagelse av sikkerhet, ro og orden. Kommissariatet innbefattet både et regulært politi, militsen, og sikkerhetspolitiet, men grensene mellom disse etatenes ansvarsområder var diffuse. NKVD, og forløperne GPU og OGPU, var Stalins viktigste verktøy for å utføre politisk overvåkning og forfølge personer og grupper som ble oppfattet som kriminelle, politiske motstandere eller opposisjonelle. NKVD drev etterretning, utførte massearrestasjoner, forhør og henrettelser, og de drev Gulag-systemet. Organet bidro, for å si det på en annen måte, tungt og direkte til tvangskollektiviseringen, statsterroren og deportasjonene som ble gjennomført under Stalin.

I perioden mellom 1917 og 1922 var det Tsjeka – Den allrussiske unntakskommissjonen for kamp mot kontrarevolusjonær sabotasje (*Vserossijskaja tsjrezvytsjájnaja komíssija po borbé s kontrrevoljútsiej i sabotázjem*) som fungerte som politisk politiorgan, før etaten flere ganger ble omorganisert og omdøpt, blant annet til GPU og OGPU – Den (samlede) sentrale statlige politiske forvaltning (*Obedinjónnoje gosudárstvennoje politítsjeskoje upravljénije*). I 1934 ble det politiske sikkerhetspolitiet altså underlagt NKVD, som, noe forenklet, fikk sine etterfølgere i innenriksministeriene (MVD SSSR og MVD RF) med sin statssikkerhetskomité, KGB (Komitét gosudárstvennoj bezopásnosti), og fra 1991 Det føderale sikkerhetsrådet FSB (*Federálnyj sovét bezopásnotsti*).

Det andre «hodet» Gorjajeva (1998) refererer til, er Glavlit – Hovedadministrasjonen for litteratur og forlagssaker (*Glávnoje upravljénije po delám literatúry i izdátelstv SSSR*). Etaten ble opprettet i 1922 som en underavdeling av Folkekommissariatet for opplysning, Narkompros

(Naródnj) kommissariát prosvesjtsjénija RSFSR), «ministeriet» som siden 1917 hadde ivaretatt den nye sovjetstatens politisk-ideologiske og kulturelle interesser. Narkompros hadde blant annet overoppsynet med grunnskoleutdanning, høyere utdanning, voksenopplæring, bibliotekvirksomhet, trykkevirksomhet, museer, kino, teater og klubber.²¹ Underavdelingen Glavlit fungerte som et kontroll- og sensororgan med myndighet til å stenge og opprette forlag, regulere utgivelsesvirksomhet og bokimport, sensurere innholdet i trykket materiale og i offentlige taler og foredrag.²² I 1924 ble Sovjetunionens første radiostasjon etablert, og i de påfølgende årene ble det gjort et omfattende arbeid med å utvide radio-nettet og distribuere radioapparat og høyttaleranlegg til bruk i offentlige rom, på institusjoner og arbeidsplasser. Glavlit fikk også ansvaret for å kontrollere og sensurere innholdet i radiosendinger, som på 1920- og tidlig -30-tall hovedsakelig bestod av opplesning fra partiaviser.

I andre bind av monografien sin om sensur, som omhandler sensur i Sovjetunionen og det postsovjetiske samfunnet, gir Tartu-filologen og kultursemiotikeren Pavel Rejfmán uttrykk for at sensuren i det førrevolusjonære Russland kunne være streng, og at også den manifesterte seg fra topp til bunn, men fastholder at sensurvirksomheten i Sovjetunionen antok nye og langt mer omfattende dimensjoner enn Det russiske imperiets. Riktignok påtok både tsarer og generalsekretærer seg tidvis rollen som sensorer, og de gjorde det i samarbeid med regjeringsorganer og en sentraladministrasjon med under- og lokalavdelinger. Avis- og forlagsredaksjonene bidro både i den tsar- og kommunistpartistyrte pressen til sensur, og grensemyndigheter, postvesen og utdanningsinstitusjoner inngikk også i sensurapparatet, både i før- og postrevolusjonær tid. Angiveri og anklager, gjerne formidlet av indignerte kolleger eller lesere, og ikke minst selvsensur forekom selvsagt både i imperiet og unionen, og under begge regimer ble eksperter konsultert og kom med sine anbefalinger, det være seg av frykt, samvittighets- eller lojalitetsgrunner.

Men i Sovjetunionen gjennomsyret propaganda og sensur ifølge Rejfmán hele samfunnet. Den ble utøvd på et forutgående eller forebyggende

21 <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1055270>

22 http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_literature/1334/Главлит

(*predvaritelnyj*) plan, ved at alt materiale som skulle publiseres eller mangfoldiggjøres, ble forhåndskontrollert. Dette kontrollnivået ble etterfulgt av et straffende (*kartélnyj*) plan, der en publikasjon kunne forbys etter at den hadde sett dagens lys, og den eller de «skyldige» eventuelt kunne ilegges straff. Den sovjetiske sensuren var altså gjennomorganisert og ble håndhevet av en lang rekke instanser (Rejfmán, 2015, 167–8).

Foruten Narkompros og Glavlit omtaler Rejfmán også andre sentrale sensurorganer; politbyråets medlemmer, en spesialavdeling for trykkevirksomhet tilknyttet Sentralkomiteen, det statlige forlaget Goslitizdat og andre forlagsredaksjoner, samt partisekretærer og regimetro sovjetborgere på alle nivå. Dessuten ble de litterære organisasjonene, og etter 1934 Den sovjetiske forfatterforeningen (Sojúz pisátelej SSSR), pålagt et stort ansvar for overvåking og sensur av sine medlemmer, påpeker Rejfmán (2015, 167–8). Gjennom sine nettverk overvåket foreningen sannsynligvis også ikke- og eksmedlemmer.

Det «trehodete trollet»s siste hode var ifølge Gorjajeva Agitprop – Sentralkomiteens avdeling for agitasjon og propaganda (Agitatsiónno-propagandístskij otdél TsK RKP). Rejfmán deler oppfatningen hennes av at man vanskelig kan anse politisk politivirksomhet, sensur og propaganda som isolerte fenomener. Her bør det bemerkes at begrepene «agitasjon» og «propaganda» ikke var så belastede da Agitprop ble opprettet i 1920 som de ble i mange språk i ettertid. I russisk lå betegnelsen *propagánda* nært opp til *ritórika* (retorikk) og omfattet teori og praksis knyttet til påvirkning eller overtalelse gjennom fornuftsmessig argumentasjon. *Agitátsija* handlet om appell, altså om påvirkning på et mer ubevisst, emosjonelt plan. I moderne russisk brukes dette ordet fortsatt forholdsvis nøytralt om ulike former for kampanjer. «Valgkamp» kan for eksempel oversettes med *predvýbornaja agitátsija* (førvalgsagitasjon). Agitprops virksomhet ble omtalt som ideologisk arbeid (*ideologítsjeskaja rabóta*), folkeopplysning (*narodnoje prosvesjtsjénije*) og opplysning av massene (*prosvesjtsjénie mass*). *Prosvesjtsjénie* i betydningen kunnskapsformidling er heller ikke noe negativt ladet ord i moderne russisk. I Putins Russland opptrer det, ikke overraskende, hyppig sammen med adjektivene *pravoslávnoje* (ortodoks), *dukhóvnoje* (åndelig) og *nrávstvennoje* (moralsk).

At agitasjons- og propagandavirksomheten raskt fremstod som profesjonell, skyldes ikke minst at den i en tidlig fase kunne dra vekslers på avantgardebevegelsens fremragende teoretikere, billedkunstnere, poeter, fotografer og filmfolk, hvorav noen allerede før oktoberrevolusjonen hadde sluttet seg til den raskt voksende proletariske kulturbevegelsen *proletkult*. I sine første år gikk Agitprop nærmest hånd i hånd med progressive kunstmiljø og grupperinger; futuristene, konstruktivistene og Lef, stiftet i 1923 på Vladimir Majakovskijs initiativ. Formalisten Viktor Sjklovskij, futuristene Osip Brik og Boris Pasternak og den latviske konstruktivistiske billedkunstneren Gustav Klutis (som står bak illustrasjon 7 og 10), var blant bidragsytere til gruppens tidsskrift.

Allerede i borgerkrigsårene ble Agitprops virksomhet høyt prioritert, på sentralt så vel som lokalt nivå. Utover de to hovedavdelingene for propaganda og agitasjon omfattet Agitprop også underavdelinger med ansvar for henholdsvis registrering av lokale erfaringer, distribusjon av litteratur og annet trykket materiale og ivaretagelse av nasjonale minoriteter.²³ Selv om Lenin og bolsjevikenes mål var å skape en overnasjonal, enhetlig stat basert på marxist-leninistiske prinsipper, omfattet prosjektet deres også en planlagt frigjøring, ikke bare av arbeiderklassen, men også av de tallrike ikke-russiske befolkningsgruppene i «koloniveldet». Mange vil imidlertid hevde at det som ble lansert som en positiv diskriminering av utvalgte grupper, i praksis innebar utdanning og integrering av det som ble oppfattet som en «tilbakestående» (*otstálaja*) periferi i forhold til et mer moderne og opplyst russisk sentrum (Mjør, 2017, 194–195). Politisk skoling, for så vel russiskspråklige bønder og arbeidere som etniske minoriteter, var uansett en vesentlig del av dette arbeidet.

Etter offentliggjøringen av Sentralkomiteens litteratur-resolusjon i 1925 skiltes gradvis Agitprop og avantgardebevegelsens veier, selv om innflytelsen fra avantgarden og konstruktivismen er merkbart helt inn på -30-tallet, spesielt i musikken, plakat- og filmkunsten. Semjon Semjonov-Menes' filmplakat fra 1929 til Viktor Turins dokumentar «Stålveien. Turksib» er et illustrerende eksempel på det.

23 <http://ponjatija.ru/node/14466>



Illustrasjon 5. Semjonov-Menes' filmlakat til Turins «Stålveien. Turksib» (1929).

Maksimilian Steinbergs fjerde symfoni «Turksib» fra 1933, som ligger her,²⁴ er et annet eksempel. (Se også Barkhatova, 2017.)

Mange av avantgardekunstnerne og konstruktivistene tilhørte den skapende intelligentsiaen. De var som regel høyt utdannet, noen i utlandet, og henvendte seg primært til et likesinnet publikum. I lys av resolusjonene som fremholdt tilgjengelighet og utvetydighet som estetiske idealer i kunst, musikk og litteratur, fremstod mange av dem nå som innfløkte, men også suspekter. For å nå ut med sitt budskap til de «uopplyste» massene satset myndighetene følgelig for fullt på entydige symboler, enkle standardtekster og fiktive og nonfiktive heltefigurer som kunne fremstå som politiske og moralske forbilder. Strategien materialiserte seg gjennom talløse hammer- og sigdsymboler, røde flagg, bannere og stjerner, propagandaplakater, Stalin-portretter, løpesedler, massemøter, gateaviser og filmaviser. Og ikke minst ga denne strategien seg utslag i enkle,

²⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=63FSLpVegYQ>

oppbyggelige sanger, dikt og prosaverk, som vi snart skal se eksempler på, ofte produsert av en ny generasjon «proletarforfattere» i tett samarbeid med myndighetspersoner og sensurorganer.

I artikkelen «Pójezd revoljútsii i istorítsjeskij ópyt» («Revolusjonstøget og historisk erfaring», 2009) fastslår Stanislav Savitskij at det er vanskelig å forestille seg sovjetmenneskets historiske erfaring uten propaganda. Samtidig understreker også han at det blant de personene som utgjorde eller inngikk nært samarbeid med Agitprop, fantes kunstnere og fagpersoner med individuelle oppfatninger om politikk og kunst som ikke sammenfalt med de offisielle ideologenes. En del av futuristene, med Majakovskij i spissen, tok for eksempel vel imot oktoberrevolusjonen og involverte seg aktivt i Agitprops virksomhet til tross for at de antakelig la noe helt annet i fremtidsutopien enn bolsjevikene. Å se på uoffisiell sovjetisk kultur og kunst som enkeltpersoners eller marginale gruppers motstand mot et etablert og enhetlig system blir også forenklet, mener Savitskij, som samtidig fremholder at det på 1920- og -30-tallet ble stadig tydeligere at den kunsten og litteraturen som ble produsert, fordelte seg på «minst to sfærer» (Savitskij i Prokhorova et. al, 2009, 373–99).

Når Savitskij bruker «minst» (*kak minimum*), impliserer han at det også fantes andre sfærer, og at grensene mellom totalitære, ikke-totalitære og antitotalitære ytringer var glidende, ikke minst fordi sovjetsystemet representerte noe relativt nytt og, særlig i sine første tiår, var i kontinuerlig endring. Man må også ta med i betraktningen at rivaliseringen mellom disse kultursfærene pågikk under høyst ulike forhold. Med styresmaktene i ryggen kunne forfattere og kunstnere som innfridde kravene deres, løftes frem, ivaretas og oppnå privilegier. Fikk man maktapparatet mot seg, kunne man i verste fall bli «eliminert». Rejzman (2015, 167) bemerker at George Bernard Shaws utsagn «The ultimate form of censorship is assassination» ble en sørgelig realitet i sovjetsamfunnet.

Som det fremgår både av Lenins før- og postrevolusjonære skrifter, var han ytterst bevisst på hvilken avgjørende betydning propaganda- og agitasjonsvirksomhet hadde i oppbyggingen av en ny stat. Med Sovjetunionens etnisk, demografisk og sosialt sett uensartede befolkning måtte visse, ideologisk sett legitime grupper prioriteres, og propagandamaterialets

form tilpasses disse. Folkeopplysningen ble i første rekke rettet mot barn og unge, kvinner og de mer «uopplyste» segmentene av så vel den russiske som ikke-russiske befolkningen. Den favnet om både hverdagslige, etiske, ideologiske, militære og geopolitiske tema; understreket viktigheten av god hygiene, riktig kosthold, edruelighet og fysisk fostring, av lese- og skrivekyndighet, utdannings-, arbeids- og kampmoral. Den demonstrerte videre nødvendigheten av militærmakt, terror og brutalitet i kampen for å nå politiske mål, og den underbygget forskjellene mellom «oss» (det nye, sunne, rettskafne sovjetmennesket, «vi røde», proletariatet, marxist-leninistene) og «de andre» (det utdaterte, degenererte borgerskapet, «de hvite», kapitalistene, utbytterne) på nasjonalt så vel som globalt nivå. Og sist, men ikke minst fremholdt folkeopplysningen mot, utholdenhet, offervilje, raushet og solidaritet som typisk sovjetiske karaktertrekk, og feighet, latskap, usselhet, griskhet og egoisme som den indre og ytre folkefiendens.

Når, av hvem eller hvordan det ble «bestemt» at jernbanen skulle gjøres til gjenstand for propaganda, er vanskelig, og kanskje også formålsløst, å prøve å slå fast. Sannsynligvis var det en gradvis prosess. Men Agitprop og Glavlit var utvilsomt involvert både i oppbyggingen og markedsføringen av den offisielle sovjetiske togmyten. I sin fremstilling av hvordan «revolusjonstoget» har nedfelt seg i sovjetmenneskets historiske erfaring, fremholder Savitskij at jernbanen ble et av de mest ikoniske symbolene på det nye samfunnet og den nye kulturen. Han mener dette særlig skjedde under femårsplanene, altså fra 1928 og utover, da industrialisering og videre utbygging av jernbanenettet ble ansett som strategisk og økonomisk sett essensielle oppgaver. Men Savitskij peker også på den hyppige forekomsten av togmotivet, ikke bare i 1920- og 30-tallets propaganda og film, men også i den avantgardistiske poesien og billedkunsten som foregrep den. Togmotivet opptrådte dessuten som sosialhistorisk metafor i datidens dagbøker og notatbøker, påpeker han. Savitskij argumenterer for øvrig for at nøkkelen til en helhetlig forståelse av hvordan Stalin-tidens sovjetborgere opplevde sin samtid, kan ligge i en flerdimensjonal tilnærming til et konkret motivkompleks – her jernbanen – der skjønnlitterære, kunstestetiske, ideologiske og dokumentarisk-biografiske kilder likestilles og belyser ulike aspekter av komplekset Metoden hans,

som kan betegnes som kultursemiotisk, har mye til felles med dette prosjektets.

Pasternaks dikt «Jernbanen» og «Min søster er livet» er eksempler på hvordan en togreise kunne fremstilles i avantgardepoesien, Marina Tsvetajevas dikt «Livets tog» («Pojezd zjízni») fra 1923 et annet. Savitskij bruker eksempler fra blant andre David Burljuk, Vladimir Majakovskij og Nikolaj Asejevs tekster for å illustrere hvordan futuristene så på seg selv som passasjerer på et «ungdommens tog» (*pójezd júnosti*) som de forbandt med fart, spenning, modernitet og intense opplevelser, men også, i tråd med tradisjonen fra Tolstojs *Kreutzer-sonaten* og *Anna Karenina*, med risiko, død, selvmord og kaotiske tilstander (Savitskij i Prokhova et al., 2009, 373–99).

Både avantgardekunstnerne og bolsjevikene var som kjent fascinert av foto- og filmmediet, og Folkekommissariatet for opplysning fikk allerede den 9. november 1917 en underavdeling for film. Lenin skal ifølge avdelingssjef Anatolij Lunatsjarskij ha bedt ham legge seg på minnet at filmkunsten var den viktigste av alle kunstarter for dem: «Вы должны твёрдо помнить, что из всех искусств для нас важнейшим является кино» (Boltjanskij, 1925, 19).

Viktor Turins dokumentarfilm «Stålveien» («Stalnój put»), som er bedre kjent under sin undertittel «Turksib» (se illustrasjon 5), ligger under denne lenken.²⁵ Den skildrer næringsveier, hverdags- og arbeidsliv under utbyggingen av jernbanelinjen mellom Tasjkent, hovedstaden i den turkmenske autonome sovjetrepublikken (TASSR, som inntil 1924 gikk under navnet Turkestan og omfattet områder som i dag ligger i Usbekistan, Turkmenistan og Kirgisistan) og Novosibirsk i Sibir. Et gjennomgangstema i filmen er dyrking, høsting og foredling av bomull, og hvordan jernbaneutbyggingen vil bidra til at denne viktige ressursen kan utnyttes bedre. Men dokumentaren lar seg ikke umiddelbart plassere i kategorien «offisiell» eller «uoffisiell» og viser med all tydelighet hvor diffuse grensene mellom disse sfærene var gjennom hele 1920-tallet. Filmene er på ingen måte fri for agiterende formelementer, og folkeopplysningsaspektet er definitivt til stede. Men med tanke på at jernbanen

25 https://www.youtube.com/watch?v=6ueZ_44aEfU

Tasjkent–Novosibirsk hørte til den første femårsplanens mest prestisjetunge byggeprosjekter, fremstår dokumentaren som en ideologisk sett nedtonet fremstilling av høy kunstnerisk kvalitet. Turins «Turksib», som også ble vist i utlandet, regnes som en nyvinning innen sjangeren, som blant andre skal ha inspirert britiske dokumentarfilmskapere som John Grierson og Basil Wright (Christie, 2017, 35).

Også i ideologisk sett mer eksplisitte filmer, som Ivan Perestianis spillefilm «Røde smådjevler» («Krásnyje djavoljáta», 1923)²⁶ og i Dziga Vertovs eksperimentelle «Kinoøye» («Kinogláz», 1924)²⁷ er tog og jernbanesettinger naturlige innslag. I disse filmene figurerer dessuten ungpionerer og komsomolungdommer i sentrale roller.

Bolsjevikene så også umiddelbart verdien av å utnytte det transportnettet jernbanen utgjorde, som middel til å nå ut med sin «forkynnelse», skape entusiasme for marxist-leninismen og gi den multinasjonale og sosialt og økonomisk sett sammensatte befolkningen ideologisk skoleing. I dette agitasjonsarbeidet ble jernbanespor, lokomotiv, tog og stasjoner både tillagt praktiske funksjoner og fylt med materielt og metaforisk politisk innhold. Lenins myteomspunne ankomst på Finlands-stasjonen i Petrograd i april 1917 ble fulgt opp av nye stasjonstaler etter oktober-revolusjonen, så vel som av politiske møter, oppbyggelige utstillinger og diktopplesninger i jernbanehaller. De overdådige jernbanebyggene i storbyene overstrålte i mange tilfeller allerede kirkene. Om det var til siktet eller ei, skal være usagt, men åpne, allment tilgjengelige og vakkert utsmykkede jernbanehaller kunne, om enn på en indirekte måte, fylle funksjonen som kirkerom for den nye «trosretningen». Parallelt med at stadig flere kirker ble stengt, ombygget eller revet på 1930-tallet, startet også utbyggingen av Moskva-metroen, der de påkostede underjordiske «stasjonskatedralene» fikk en lignende bruks- og symbolverdi.

Allerede i august 1918 ble det første agitasjonstoget (*agitpójezd*) satt på skinner. Imperiets jernbanenett var så omfattende at man ved hjelp av slike tog kunne nå ut til både hæravdelinger og beboere i dype avkrokker av unionen. Vognene hadde påmalte symboler, bilder og slagord, og i

26 <https://www.youtube.com/watch?v=eMLLM6TZTc8>

27 <https://www.youtube.com/watch?v=ugjsvochPlw>

besetningen var det partifolk som foruten å formidle politisk nytt fra sentralt hold og drive folkeopplysning, samlet informasjon om lokale forhold og støttet oppunder lokalt partiarbeid. Agitasjonstogene var ofte utstyrt med egne trykkpresser og bibliotek, og det ble delt ut løpesedler og aviser fra dem. Høy analfabetisme og papirmangel gjorde imidlertid plakater og filmmediet desto viktigere. Propagandaplakater fungerte som blikkfang på sentrale steder, og det ble både holdt møter og foredrag, arrangert utstillinger og vist film om bord. Agitpójezd-tiltaket ble i løpet av borgerkrigsårene også utvidet til å omfatte agitasjonstrikker (*agittramváí*), og dessuten agitasjonsskip (*agitparokhódy*) på elvenettet.

At jernbanen skulle bli så fremtredende i den sovjetiske propagandaen som ble bygget opp på 1920-tallet, kan skyldes flere forhold i samtiden. For det første var skinnegående transport noe de fleste sovjetborgere hadde rukket å få et forhold til og følgelig lett ville kunne identifisere seg med. Like viktig var det nok at de nye makthaverne sluttet opp om forjengeres tro på jernbanens transportmessige og økonomisk-industrielle fortrinn i unionen som avløste et enormt fastlandsimperium. I taler og publikasjoner koblet Lenin gjentatte ganger jernbanen opp mot revolusjonen og det nye samfunnet, for eksempel i «Fra en publisists dagbok» («Iz dnevnika publitsista», 1917) og «Om 'demokrati' og diktatur» («O 'demokrátii' i diktatúre», 1918).

Jernbanens strategiske rolle og militærpolitiske symbolverdi spilte også inn. Ikke bare ankomsten, men også Lenins reise fra Zürich til Petrograd i mars–april 1917 gjennom et Europa i krig, utgjorde en rik semiotisk ressurs som er utnyttet også i nyere populærkultur og non-fiksjon, for eksempel i Damiano Damianis spillefilm «Lenin. The Train» fra 1988,²⁸ Catherine Marrisales bok *Lenin on the Train* (2017) og *Klassekampens* Mímir Kristjanssons reportasjeserie «I Lenins togspor» (2017). Se også Aleksander Grigorians dokumentar i fire deler, «Pójezd Zürich – Revoljútsija» fra 2017, som ligger her.²⁹

28 <https://www.youtube.com/watch?v=qBndgW0dYqQ>

<https://www.youtube.com/watch?v=PFFePCIICbTU>

29 <http://www.bbc.com/russian/media-39556369> (Del I)

<http://www.bbc.com/russian/media-39574362> (Del II)

<http://www.bbc.com/russian/features-39597406> (Del III)

<http://www.bbc.com/russian/media-39623261> (Del IV)

Under borgerkrigen hadde de stridende fraksjonene kjempet om kontroll over landets infrastruktur, over togsett, toglinjer, personell og gods, så vel som over telegrafnettet, som var blitt utviklet i nær tilknytning til jernbanen. Den partitro forfatteren og *Pravda*-korrespondenten Aleksander Serafimovitsjs *Jernstrømmen*, for eksempel, tar sitt utgangspunkt i reelle hendelser i Nord-Kaukasus sensommeren 1918, der en avskåret hærstyrke, den såkalte Taman-armeen (Tamánskaja ármija) greide å bryte gjennom de hvite troppenes linjer og gjenforenes med Rødearmeen lenger nord etter en heltedmodig erobring av en jernbanestrekning. Denne kortromanen ble, sammen med sanne og fiktive fortellinger om Trotskij's pansrede spesialtog, viktige uttrykk for bolsjevikenes militære seier.

Jernbanens sosiale og kulturelle betydning bør heller ikke undervurderes, men bolsjevikenes kulturbegrep er omstridt. Lev Trotskij, som var en politisk nøkkelfigur i NEP-årene, ga uttrykk for at man ved å videreutvikle jernbanen ikke bare ville kunne styrke unionens transportnett, men også skape økonomisk vekst, utjevne forskjellene mellom by og land og åpne veien for både sosialisme og kultur. Sitatet er fra artikkelen hans «Kultur og sosialisme» («Kultúra i sotsialízm»), som første gang ble trykket i *Nóvyj mir* i januar 1927:

Sosialistisk økonomi er en planøkonomi. Planen forutsetter først og fremst kommunikasjon. Infrastrukturen er det viktigste kommunikasjonsmiddelet. Hver ny jernbanelinje er en vei mot kulturen, og i vår situasjon også en vei mot sosialismen.

Социалистическое хозяйство есть плановое хозяйство. План предполагает прежде всего связь. Важнейшим средством связи являются пути сообщения. Каждая новая железнодорожная линия есть путь к культуре, а в наших условиях и путь к социализму (Trotskij, 1927; Savitskij i Prokhorova et al., 2009).

Så hva la Lenin, Trotskij og samtidige sovjetiske politikere egentlig i begrepet «kultur»? Stephen Lovells monografi *The Russian Reading Revolution* bringer oss nærmere et svar på dette spørsmålet. Lovell peker på at Marx aldri utarbeidet noen helhetlig kulturteori, og mener at Lenins kultursyn adskilte seg fra de betraktningene om kultur vi finner hos Marx:

As a professional revolutionary, he [Lenin] did not have the patience to wait for the culture (*kultura*) of communism. He needed the quick fix of *kulturnost*: the proletariat had to acquire as quickly as possible the know-how necessary to run a modern state. It is important to recognize that, by replacing *kultura* with *kulturnost*, by defining culture as a standard of civilized behaviour and a particular set of social skills rather than a set of deeply-held social or moral values, Lenin did much to determine the treatment of the concept in the later Soviet period (Lovell, 2000, 14–15).

Det er all grunn til å tro at de jernbanelinjene mot henholdsvis «kultur» og «sosialisme» Trotskij sikter til, utgjorde strategiske parallellspor, der kultur (i betydninger som «(ut)dannelse» eller «sivilisering») løper parallelt med ideologisk skoling. Når det gjelder Lenins kulturforståelse, kan det imidlertid innvendes at begrepet *kultúrnost* (som best kan oversettes med en term som er i bruk i svensk, men sjelden i norsk – *kulturalitet*) ikke utelukker *kultúra* (i betydninger som «sett av holdninger, verdier og normer» eller «felles kommunikasjons-, tanke- og adferdsmønstre») i den grad Lovells resonnement indikerer. De to ordenes betydningssfærer griper definitivt inn i hverandre. Jeg setter også et spørsmålsteget ved den skarpe skillelinjen Lovell trekker mellom «deeply held social or moral values» og det sosialt og etisk-funderte verdisynet som lå til grunn for Marx', og, i alle fall i utgangspunktet, også Lenins og Trotskij's kulturbegreper.

Men selv om Lovells dom over Lenins kulturforståelse og kulturpolitikk kan virke subjektiv, gir han en nøktern fremstilling av det han kaller en «Russian reading revolution» og «creation of a Soviet reader». Han slår blant annet fast at «Soviet writers and publishers began the 1920s with the aim of creating a new Soviet literature for a new reader», og at «Censorship was firmly institutionalized in 1922 with the creation of Glavlit, and controls over publishing tightened steadily during the 1920s» (Lovell, 2000, 26 og 28). På grunnlag av leserundersøkelser og forskning på leserresepsjonen i 1920-tallets Sovjetunionen er det imidlertid interessant at Lovell mener at bolsjevikene på denne tiden «achieved only limited success in putting across their message». Dette tilskriver han flere forhold, blant annet store innbyrdes forskjeller i utdanningsnivå (Lovell, 2000, 29–30).

I 1917 var antakelig mellom halvparten og en tredjedel av befolkningen (her er det også store variasjoner i tallmaterialet) i Det russiske imperiet fortsatt analfabeter. Bekjempelsen av analfabetisme *Likbéz* (*Likvidátsija bezgrámotnosti*) ble lansert i 1919, og ifølge folketellingen fra 1939 var nesten 90 % av sovjetbefolkningen i aldersgruppen mellom 16 og 50 blitt lesekyndige i løpet av disse tjue årene. I NEP-perioden (1921–1928), da ikke-statlig forlagsvirksomhet var tillatt, ble en betydelig gruppe nye, teknisk sett lesedyktige personer eksponert for en mangfoldig og avansert skriftkultur som de i mange tilfeller manglet bredde- og dybdekunnskaper til å forstå og fortolke. Samtidig stilte velutdannede intellektuelle høye krav til både mediene og skjønnlitteraturens språklige utforming og innhold (Lovell, 2000, 25–35). Men styresmaktene hadde naturlig nok ikke noe ønske om å forsøke å tilfredsstille den «gamle» intelligentsiaens behov og litterære smak, og denne klassen ble i stedet avskrevet som dekadent og utdatert.

Under femårsplanene ville myndighetene skape *nye* sovjetmennesker – nye støtarbeidere (*udárniki*), nye politisk engasjerte lesere og nye ideologisk skolerte forfattere. Politisk bevisste unge ble oppfordret til å skrive, og de fikk tilbud om tett oppfølging fra profesjonelle forlagsfolk under arbeidet med innsendte manus. Forfatteren bak romanen *Hvordan stålet ble herdet*, Nikolaj Ostrovskij, som vi skal komme nærmere inn på i neste kapittel, ble øyensynlig «skapt» på denne måten.

Etter «frisleppet» under NEP, og særlig etter resolusjonen om omorganisering av litteratur- og kunstorganisasjonene i 1932, ble det iverksatt en lang rekke innstrammingsiltak for å regulere kulturlivet og spisse det ideologiske budskapet. Intern trykke- og distribusjonsvirksomhet ble monopolisert, og import av bøker og annet trykket materiale nøye overvåket. Etter at sosialistisk realisme ble lovfestet, og de tallrike forfatterorganisasjonene erstattet av Den sovjetiske forfatterforeningen, ble kontrollen ytterligere skjerpet. Fortidens litteratur ble nå enten ekskludert, eller inkludert i en offisielt godkjent sovjetisk kanon, og bibliotekenes samlinger ble utplukket og sortert i henhold til sentralmyndighetenes ideologiske kriterier.

Dostojevskij er kanskje det mest talende eksempelet på en skjønnlitterær forfatter som ble utdefinert på denne tiden, en klar indikasjon på at psykologisk dybde og litterær kvalitet ikke var blant kriteriene for at et

forfatterskap skulle slippe gjennom sensurmyndighetenes nåløye. Det ble utarbeidet anbefalte leselister, og pensumbøker, fag- og skjønnlitteratur ble saumfart før den fikk se dagens lys. Det ble med andre ord valgt ut og utformet en litteratur som var tilpasset den nye sovjetiske leseren, som, hvis vi skal følge Lovells argumentasjon, antakelig var spesielt sårbar og mottakelig for den normative ideologiske påvirkningen man nå ble utsatt for (Lovell, 2000, 25–44).

Til tross for at Dostojevskij, flere av symbolistene, de fleste avantgardekunstnerne og mange andre viktige bidragsytere til den russiske togmyten ikke lenger inngikk i unionens litterære kanon, døde myten på ingen måte hen. Den kom velberget gjennom 1920-tallet og styrket ut av 1930-tallet. Siden jernbanesektoren var et økonomisk-industrielt satsingsområde under femårsplanene, ble det naturlig å videreutvikle denne myten på et offisielt nivå. På grunn av jernbanens synlighet, tilgjengelighet og opplagte muligheter var dette sovjetiske propagandafremstøtet trolig også lett å «selge» til det nye sovjetmennesket. Dessuten nedfelte det seg i et større kulturelt og sosialt rom, som var tilgjengelig for sjikt av befolkningen med mer utdanning, herunder også representanter for propagandamyndighetene. Denne sovjetiske propagandadiskursen bidro dermed til å blåse nytt liv i togmyten og legge grunnlaget for en omfattende og vedvarende ikke-totalitær respons.

I et større semantisk og kulturhistorisk og perspektiv mener jeg altså at både den offisielle sovjetiske og overgripende russiske togmytens appell og levedyktighet kan tilskrives den rike semiotiske ressursen jernbanen allerede utgjorde i russisk språk og kultur i førsovjetisk tid. Som jeg har argumentert for i de foregående kapitlene, er det gjennom jernbanens første hundreår gradvis blitt etablert et vidtfavnende og motsetningsfylt mytopoetisk rom omkring dette transportmiddelet som en anelig del av sovjetbefolkningen har innsikt i, og propagandamyndighetene dermed kan trekke vekslers på. Grunnleggende togterminologi er dessuten allment kjent, og hovedtyngden av sovjetiske språkbrukere vil antakelig også kunne nikke gjenkjennende til metaforisk bruk av den.

Skal man bygge opp en samtidsmyte, må man i henhold til Roland Barthes ta utgangspunkt i noe gjenkjennelig og tilføre det noe nytt. Når det gjelder den russiskspråklige togmyten, utgjør den rike tegn- eller

assosiasjonssfæren som allerede omgir jernbanen, det kjente og opprinnelige. Tsarregimets retorikk omkring jernbanens militærstrategiske og industrielle fordeler kunne altså enkelt videreføres av det nye regimet så lenge de opererte med nye profitører og målsettinger. I den offisielle sovjetiske togdiskursen ble det, i alle fall innledningsvis, fokusert på det nye sovjetmennesket som medskapende aktør og ressurs, og gjennom hele -30-tallet på sovjetstatens «lyse fremtid» (*svétloje búdujsjsjeje*) som mål.

Men selv den ideologiske dimensjonen myten suppleres med av sovjetmyndighetene, er bare delvis ny. Sosialismen og jernbanens samtidige fremvekst i andre halvdel av det 19. århundre, og Marx' metaforiske karakteristikk av revolusjoner som «historiens lokomotiv» mot slutten av 1840-tallet (jevnfør epigrafen til dette kapitlet), utgjorde nok, sammen med Lenins befatning med og utsagn om jernbanen, et solid ideologisk ankerfeste da Stalin-regimet valgte å gjøre toget til gjenstand for politisk agitasjon og propaganda. Jernbanens betydningsgenererende potensial lå allerede oppe i dagen. Og selv om den offisielle versjonen av togmyten ble tilpasset samtidens politiske virkelighet, dreier det seg i all hovedsak om en monopolisering og revitalisering av en allerede eksisterende myte, som man i sin tur har respondert og bygget videre på langt inn i vår egen tid. La oss først se på en jernbanetekst som skal ha blitt til kort tid før sovjetstaten ble proklamert (29. desember) og opprettet (30. desember) i 1922, og dermed foregriper den offisielle sovjetiske propagandadiskursen.

Sangen «Vårt lokomotiv»

Sangen med tittelen «Nasj parovóz» («Vårt lokomotiv») skal ifølge usikre kilder ha blitt til som et kollektivt prosjekt ved Kievs sentrale jernbaneverksteder (*Kijevskije glávnyje zjeleznodorózjnyje masterskíje*) og første gang fremført 7. november 1922. En gruppe komsomolungdommer som arbeidet der, stod angivelig bak teksten. Noen steder er navnene Boris Skorbin og Anatolij Krasnyj nevnt, andre steder oppgis det at teksten er av folkelig (*naródnaje*) herkomst. Melodien blir som regel tilskrevet fabrikkens orkesterleder Pavel Zubakov.

I den opprinnelige versjonen skal motstanderen i første strofes andre verselinje ha vært Sentralrådet, (*Tsentrálna Ráda*), institusjonen som

fungerte som ukrainsk parlament etter tsarregimets fall, og som i januar 1918 erklærte Ukraina selvstendig og sluttet separاتفred med sentralmakten under fredsforhandlingene i Brest-Litovsk. Men i den versjonen som senere skulle inngå i komsomolbevegelsens sangbøker, og som er gjengitt her, er Sentralrådet byttet ut med «de hvite troppene» (*bélyje otrjady*). Ellers skal teksten ha forblitt uendret. Teksten og sangen er tilgjengelig på nettet, for eksempel i Det akademiske statskors fremføring her³⁰, og i oversettelse til engelsk i lenken under.

Наш паровоз	Vårt lokomotiv
<p>Мы дети тех, кто наступил На белые отряды, Кто паровозы оставлял И шел на баррикады.</p> <p><i>Приве:</i> Наш паровоз, вперед лети! В Коммуне остановка, Иного нет у нас пути, В руках у нас винтовка.</p> <p>Пойдем на бой мы, сыновья, В рядах с отцами вместе, Мы бьем врага – одна семья, Горя единой мезтью.</p> <p>Мы в недрах наших мастерских Куем, строгаем, рубим Не покладая рук своих, Мы труд фабричный любим.</p> <p>Наш паровоз мы пустим в ход, Такой, какой нам нужно. Когда прикажет нам народ, Пойдем врага бить дружно.</p>	<p>Vi er barn av dem som angrep de hvite troppene, som etterlot seg lokomotiv og gikk på barrikadene.</p> <p><i>Refreng:</i> Far frem, vårt lokomotiv! Stasjonen er i Kommunen, det finnes ingen annen vei for oss, i hendene har vi gevær.</p> <p>La oss gå i kamp, vi sønner, i våre fedres rekker, sammen skal vi slå fienden – som én familie som brenner for en felles hevn.</p> <p>I våre verksteders dyp smir, telgjer og skjærer vi uten å legge hendene i fanget, vi elsker fabrikkarbeidet.</p> <p>Vi skal sette lokomotivet vårt i drift, et slikt som vi behøver. Når folket beordrer oss til det, Skal vi som venner gå ut for å slå fienden.</p>

«Vårt lokomotiv» er tonesatt og utgjør dermed en sammensatt tekst, eller multimodal ytring. Den skriftlige teksten inngår med andre ord i et samspill med andre semiotiske ressurser; auditive (stemmeleie, tempo, artikulasjon), musikalske (melodi, arrangement, rytme) og ikke-verbale

³⁰ <https://www.youtube.com/watch?v=28Cqnb5HoUo>
<http://slushat-tekst-pesni.ru/sovetskie-pesni/nash-parovoz-vpered-letit>

elementer som setting og iscenesettelse (fremføring under arbeid, som korsang eller allsang, utøvernes mimikk, kroppsspråk, påkledning o.a.). Alle disse aspektene bidrar altså til ytringens betydningsskapning. Ideelt sett skulle jeg derfor ha analysert urfremføringen av denne sangen, eller et lydfilmopptak av en samtidig fremføring, men lydfilmen var på dette tidspunktet ennå ikke lansert. I lenken under fungerer sangen som akkompagnement til et redigert utdrag av en filmkronikk fra 1920-årene, der lydsporet trolig er av langt nyere dato. Ble sangen virkelig urfremført 7. november 1922, på femårsdagen for oktoberrevolusjonen, i kjølvannet av borgerkrigen og få uker før Sovjetunionen var et faktum, kan man forestille seg korsang og korpsmusikk i feststemt setting med røde flagg og bannere, kanskje på jernbanearbeidernes arbeidsplass, eller et sentralt sted i Kyiv. (I omtalen av byen i russiskspråklige tekster bruker jeg videre den russiske betegnelsen, Kiev.) Dziga Vertovs filmkronikk nr. 13 fra 1922, som innledes med klipp fra femårsmarkeringen av revolusjonen i Moskva³¹ kan kanskje bidra til å antyde en visuell stemning.

Ifølge musikkviteren Lidija Ivanova er «Vårt lokomotiv» et typisk eksempel på en *sojvétskaja mássovaja pésnja* – sovjetisk massesang. Betegnelsen ble ikke tatt i bruk før midt på 20-tallet, men sjangeren eksisterte også i det førrevolusjonære Russland, påpeker hun, i form av arbeider-sanger og marsjer. (Jevnfør den europeiske marsj-sjangeren og sjøfartsnasjonenes *shanty*-sjanger.) Den tidlige sovjetiske massesangens form og innhold bærer ifølge Ivanova preg av samtidens sosiopolitiske virkelighet med opptog, massemøter, demonstrasjoner og streiker. Sangene ble fremført som kor- eller allsang, gjerne til korpsmusikk, og hadde en slagordpreget, appellerende form. Men 1920-tallets massesang adskilte seg ifølge Ivanova fra sine førrevolusjonære forløpere på flere måter. For det første var fokus flyttet fra relativt generelle kamp- og arbeidermotiver til konkrete budskap knyttet til vern og styrking av den unge sovjetstaten. For det andre er disse tekstenes «vi» vanligvis innsnevret fra et allment «vi undertrykte» eller «vi arbeidere» til konkrete, medskapende grupper, som regel av ungdommer. I årene etter borgerkrigen er en romantisk-heroisk militær patos dessuten et typisk trekk ved disse sangene (Ivanova, 1996).

31 <https://www.youtube.com/watch?v=iVZCJ6KyXik>

I lys av Ivanovas beskrivelse av den sjangeren «Vårt lokomotiv» inngår i, taler teksten, som jeg her har valgt å gjengi i en enkel prosaoversettelse, egentlig for seg selv og behøver ingen dyptgående analyse. Som teksteksempel er den likevel interessant. For det første bekrefter den at koblingen, ikke bare mellom lokomotiv og revolusjoner generelt (jevnfør Marx-sitatet), men mellom oktoberrevolusjonen i 1917 og «vårt lokomotiv» allerede er etablert så tidlig som i 1921–22. (Jevnfør plakaten fra 1921 på forsiden og illustrasjon 3.) For det andre reproducerer denne korte teksten et bredt spekter av de tropene, symbolene og dikotomiene bolsjevikene fremmet i borgerkrigsårene, så vel som den nye tidsforståelsen og fremtidsutopien sovjetmakten agiterte for.

Sangens «vi» er representanter for det sovjetiske proletariatet. De er unge, aktive, utrettelige barn (*déti*) eller sønner (*synovjá*) av den generasjonen som gikk på barrikadene og nedkjempet det ukrainske Sentralrådet (som for en stor del bestod av mensjeviker og sosialrevolusjonære), eller, i denne versjonen av sangen, «de hvite troppene», altså bolsjevikenes uensartede motstandere i borgerkrigsårene, som gikk under samlebetegnelser som «den hvite armé» (*bélaja ármija*) og «hvitgardistene» (*belogvardéjtsy*). De unge jernbanefabrikkarbeiderne, som til liks med sine fedre etterlater seg lokomotiv (*kto parovózy ostavljal*) og bærer våpen (*v rukákh u nas vintóvka*), står sammen i tykt og tynt, og de vil det øyeblikket folket krever det gå i strid for å fortsette den frihetskampen fedrene deres startet. Fedre og sønner fremstår altså som entusiastiske, kamplystne, solidariske og aktivt medskapende aktører på henholdsvis de rødes side i borgerkrigen og i arbeidet med å bygge den nye sovjetstaten.

Vi'et er klart definert, og både de personlige pronomenene «vi» og «oss» (*my, nas, nam*), samsvarende verbalformer og ulike bøyninger av eienomspronomenet «vår» (*nasj, svoj*) opptrer hyppig i teksten. Motstanderne er vagere definert. På den ene siden står barna, sønnene, fedrene, de som går på barrikadene, utgjør én familie (*odná semjá*), som elsker fabrikkarbeid, er beredt til å ta nye kamper som venner (*drúzjno*) og til å sette nye revolusjonstog på skinnene når folket (*naród*) krever det av dem. På den andre siden står de mer udefinerbare hvite troppene eller hæravdelingene, den fienden (*vrag*) fedrene har kjempet mot og sønnene skal fortsette å slå (*bjom, bit*). Hevnmotivet deres er ikke eksplisitt uttrykt,

men vi får høre at denne tett sammensveide og målrettede «familien» brenner av en enhetlig, eller felles, hevnlyst (*gorjá jedínoj méstju*), antakelig for alt «de hvite» har påført dem. Tekstens markante jambiske rytme og melodiens marsjtakt understreker dens suggererende og kampforherligende karakter. Og «vårt lokomotiv», det skal fly eller fare frem, med bevæpnede, kamplystne ungdommer om bord, langs den eneste riktige og rette jernveien som de selv produserer og vedlikeholder skinner og rullende materiell til.

I et samtidsperspektiv er teksten både typisk for sjangeren og politisk korrekt, og den står naturlig nok i tett dialog med det ideologiske materialet tekstforfatterne har fått formidlet, eller selv har tilegnet seg. Av de metaforene som i henhold til Baranov og Karaulovs (1994) ordbok over sovjetisk politisk metaforikk forekom hyppigst i partiorganet *Pravda*, er nesten alle grupper representert i denne korte teksten; krig, ild, lys, kraft, vei, familie, kroppsdel, mekanikk og byggevirk-somhet. I artikkelen «Om 'demokrati' og diktatur» fra 1918 refererer for øvrig Lenin til Marx-sitatet (i epigrafen) og kommer med følgende spådom:

Revolusjonen er historiens lokomotiv, sa Marx [...] Proletariatet vil få se [...] at man kun ved å erstatte en borgerlig stat, ja, selv den mest demokratiske borgerlige republikk, med et styresett à la Pariserkommunen [...], eller basert på Råd/Sovjeter, vil bli i stand til å åpne veien til sosialismen.

Революции – локомотивы истории, говорил Маркс. [...] Пролетариат увидит [...], что только замена буржуазного государства, будь то самая демократическая буржуазная республика, государством типа Парижской Коммуны [...] или государством типа Советов в состоянии открыть дорогу к социализму (Lenin, 1918; Savitskij i Prokhorova et al., 2009).

Marx-sitatet og Lenins gjentatte kobling av revolusjonen med lokomotiv innbefattet en oppfordring i artikkelen «Fra en publisists dagbok» om å «drive frem lokomotivet og holde det på skinnene» (*razognát lokomotív i derzjtát ego na rélsakh*, Lenin, 1917) kan ha inspirert billedspråket i «Vårt lokomotiv», for eksempel siste strofes første verselinje: *Nasj parovóz my pústim v khod* (Vi skal sette lokomotivet vårt i drift). Partiorganenes

avisartikler og Lenins taler, eller tilrettelagte versjoner av dem, er eksempler på tekster som komsomolforfatterne av «Vårt lokomotiv» ganske sikkert var kjent med.

Kommunen som i refrenget fremstilles som det sammensveidede vi'ets stasjon, (*stántsija*) er en metafor for det idealsamfunnet revolusjonslokomotivet en dag skulle ende opp i, et utopisk samfunn med Pariserkommunen som forbilde. Kommune (*Kommúna*) er for øvrig typologisk kapitalisert både hos Lenin (som også kapitaliserer *Sovét*) og i «Vårt lokomotiv», noe som gir disse ordene en opphøyd kvalitet. Perfektive verb (*pojǰjóm, pústim v khod*), som i norsk erstattes av futurumkonstruksjoner der det inngår modale hjelpeverb (vi vil/skal gå, vi vil/skal sette i drift) medvirker til at så vel forfatterinstansen som det lyriske vi'ets tilslutning til budskapet oppleves som svært høy.

I artikkelen «Semiózis sovétskoj mássovoj pésni» («Den sovjetiske massesangens semiose») inkluderer den ukrainske filologen E.A. Kapitsjina all statlig, ikke-kommersielt produsert sovjetisk populærmusikk (fra borgerkrigs-, mellomkrigs-, krigs- og etterkrigssanger til VIA-popmusikken på 60-, 70- og 80-tallet) i kategorien *sovétskaja mássovaja pésnja*. Hun anser sjangeren som en helt sentral faktor i den offisielle sovjetiske massekulturen. Ved å kombinere eksistensialistiske og ideologisk fargede sosialpatriotiske budskap med et mytopoetisk billedspråk, og fengende melodier og musikalske arrangementer, maktet sjangeren å få folk til å samles, slutte opp om og inkarnere rådende stemninger og ideer på et billedlig-emosjonelt plan, hevder hun (Kapitsjina, 2014). Massesangene hadde en folkelighet (*naródnost*) og tilgjengelighet (*dostúpnost*) som var i tråd med proletariske og sosialistisk realistiske dogmer, men også et innhold og formspråk som hadde bred følelsmessig appell. Forfatterens semiotiske tilnærming består, slik hun selv formulerer det, i at hun utforsker den offisielle skriftlig-musikalske massekulturen som et rom (*prostránstvo*) der bestemte betydningsgenererende modeller og mønstre er blitt konstruert og applisert, men i betydelig grad også identifisert for leseren. Sjangerens popularitet tilskriver hun det faktum at disse modellene og mønstrene ble opplevd som velkjente og følelsesladde og dermed kunne engasjere et bredt publikum (Kapitsjina, 2014, 215–16).

«Vårt lokomotiv» har et uomtvistelig potensial for gjenkjennelse og identifikasjon. Familiebånd, vennskap, samhold, utholdenhet, mot og vilje til å ta opp kampen mot en felles fiende er tidløse, universelle motiver. Her artikuleres de attpåtil av typiske representanter for det nye sovjetmennesket (det gjelder både dikterkollektivet og tekstens «vi») med likesinnede og potensielle meningsfeller som målgruppe. Disse jernbanearbeiderne representerer det «ekte» proletariatet.

Før revolusjonen utgjorde arbeiderklassen knappe tre prosent av imperiets befolkning, og mange russiske marxister mente at den verken var tallrik eller moden nok til at en revolusjon skulle kunne gjennomføres. Likevel fikk proletariatet mye av æren for at den ble fullbyrdet. Som tungindustriarbeidere har sangens «vi» en ideologisk status som gjør dem til forbilder for andre. Gjennom sitt arbeid og sin politiske bevissthet bidrar dette kollektivet til den nyetablerte nasjonens industri- og transportutvikling, men også til dens kulturideologiske utvikling. Som forfatterinstans er disse komsomolungdommene tidlige eksempler på slike forfattere regimet fremelsket og noen år senere aktivt skulle tilvirke.

Ideologi er som kjent både et mentalt og et sosialt fenomen, og agitasjonsmaterialet skulle jo, foruten å være konkret og tilgjengelig, også appellere til følelser. Gitt at det faktisk stod en gruppe komsomolungdommer bak denne teksten, tilsier den institusjonelle tilknytningen deres at de hadde god kjennskap til, og kanskje selv inngikk i Agitprops virksomhet. Jeg anser derfor denne sangen som et tidlig bidrag til den offisielle sovjetiske togmyten, ikke minst siden den senere skulle inngå i komsomolbevegelsens sangbøker. Massedistribusjonen av teksten bidro utvilsomt til en internalisering (*internalizatsija*, for å bruke et av den sosiokulturelt orienterte psykologen Lev Vygotskijs begreper) av de språkbildene, strukturene og dikotomiene teksten oppviser, mens allsang, kor- og orkesterfremføringer av den medvirket til en emosjonalisering av motivene. Samtidig bidro altså sangens ideologisk sett litt for perfekte forfattere og tilblivelseshistorie til en mytologisering både av ytringen som sådan og det budskapet den formidler.

Lokomotivet, eller *maskinen* (*masjina*), hadde, som vi har sett, tidlig etablert seg som et bilde på voldsomme krefter. Ved å kalle revolusjoner «historiens lokomotiv» tilførte Marx jernbanen en markert ideologisk

status som bolsjevikene senere kunne gripe fatt i og videreutvikle. Mot slutten av det 19. århundre hadde dessuten disse maskinene fått en imponerende fremtoning, noe som bidro ytterligere til bildets kraftfulle uttrykk. Sovjetiskproduserte lokomotiv var som regel store, tunge og svarte, med en rød stjerne eller hammer og sigd i front, og i tillegg gjerne utstyrt med Lenin eller Stalins navn og andre sovjetiske symboler. Lenin er ikke eksplisitt nevnt i «Vårt lokomotiv», og det er som oftest Stalin man forbinder med den emblematiske «revolusjonens lokomotivfører» (*masjinist revoljúsii*). Men Stalin var ikke den første «sjefsløkføreren» på sovjetlokomotivet.

Revolusjonstogets lokførere

Den 20. mai 1923 ble Vladimir Ilitsj Lenin (egentlig Uljanov) offisielt utnevnt til førstelokfører på et nylig restaurert, russiskprodusert damplokomotiv av typen U-127, bygget i St. Petersburg i 1910. Under denne seremonien fikk også lokomotivet en offisiell ærestittel, *Krásnyj parovóz* (Det røde, og/eller vakre, lokomotivet). Lenin døde den 21. januar 1924 og ble et par dager senere fraktet fra sitt siste bosted i Gorki (senere Gorki Leninskije) i Podolsk-området sør for Moskva til jernbanestasjonen Gerasimovskaja (senere Leninskaja) og derfra i godsvogn nr. 1693, trukket av lokomotivet han var blitt utnevnt som førstelokfører for, til Paveletskij-stasjonen i Moskva. Det røde toget, kalt «V.I. Lenins sørgetog» (*Tráurnyj pójezd V.I. Lenina*) er fortsatt det mest sentralt plasserte og viktigste eksponatet på jernbanemuseet ved Paveletskij vokzál i Moskva.

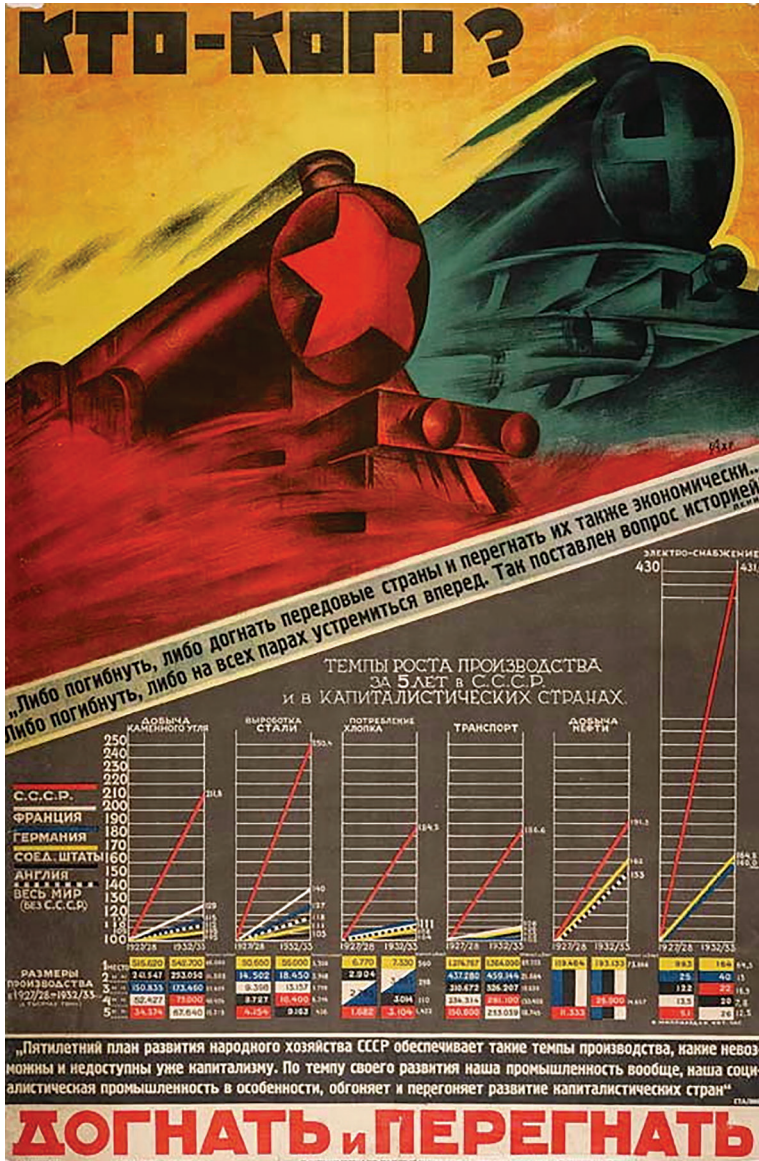
I perioden mellom 1917 og 1924 medvirket Lenins togreiser og stasjonstaler, sammen med Agitprop-aktørene, deres *agitpojezdá*, og tekster à la massesangen «Vårt lokomotiv» til at lokomotivet etablerte seg som et bilde på oktoberrevolusjonen og unionens tidlige nasjonsbyggingsprosjekt. Det er grunn til å tro at det, spesielt i de gruppene av sovjetbefolkningen som ble løftet frem som forbilder eller positivt diskriminert, fantes mange som i 1920-årene opplevde dette prosjektet som sitt eget. Forbindelsene mellom revolusjonen, det unge sovjetsamfunnet og jernbanen ble naturlig nok ytterligere styrket gjennom utnevnelsen av Lenin

som æreslokkfører på Det røde lokomotivet, og av at likvognen hans ble trukket av den samme røde jernhesten. Han lå deretter fem døgn på *lit de parade* i Kolonnesalen i Samveldehuset i Moskva, før den balsamerte kroppen hans ble plassert i Leninmausoleet på Den røde plass, der den i skrivende stund fortsatt ligger.

Utover på 1920-tallet kan vi se at begrepet «historiens lokomotiv» (*lokomotív istórii*) blir knyttet stadig nærmere opp mot Sovjetunionens historiske og fremtidige utvikling. I denne prosessen kan man observere at ord og uttrykk, men også visuelle fremstillinger av «revolusjonslokomotivet» og «revolusjonstoget» (*lokomotív revoljútsii, pójezd, revoljútsii*) gradvis etablerer seg i russisk språk og kultur. Den sovjetiske togmytens innflytelse på språket gjør seg også gjeldende i uttrykk som den røde veien/banen (*krásnyj put* i overført betydning), det røde toget (*krásnyj pójezd* i både direkte og overført betydning), bolsjeviktoget (*bolsjevístskij pójezd, pójezd bolsjevístov*), fremtidslokomotivet (*lokomoív búduštsjego*), fremskrittlokomotivet (*lokomoív progréssa*), toget mot kommunen (*pójezd k kommúne*), toget og jernbanebroen til en lys fremtid (*pójezd/ zjeleznodoróznyj most k svétlomu búduštsjemu*), ideologiske skinner (*ideologítsjeskije relsy*) og jernarterier (*zjeléznyje artérii*), som forekommer stadig hyppigere både i pressen, den offisielle massekulturen og sovjetlitteraturen.

Etter at den første femårsplanen blir lansert i 1928, tilspisses og maksimeres den offisielle sovjetiske togmytens vokabular, bilder og dikotomier. På en propagandaplakat fra 1929, der det store «historiske spørsmålet» som stilles, er hvem som skal nå igjen og forbigå hvem (*Kto-kogó dognát i peregnát?*) kappkjører et rødt lokomotiv med stjerne i front mot et militærgrønt lokomotiv dekorert med et sol- eller hakekors.

Av teksten under bildet går det klart frem at valget står mellom å dø (*pogíbnut*) eller storme fremover (*ustremítsia vperjód*) for å få et økonomisk overtak på kapitalistene. Grafene i plakaten nedre del er prognoser for den første femårsplanens (1928–1932) industrielle utvikling innenfor (fra venstre) kull-, stål-, bomulls-, transport, olje- og elektrisitetsforsyningssektoren. De bratte, røde grafene indikerer at SSSR fullstendig skal akterutseile kapitalistiske land, mens de andre grafene representerer henholdsvis Frankrike (hvit), Tyskland (militærgrønn), USA (gul), England



Иллюстрашjon 6. «Hvem skal ta igjen og forbigå hvem?»

(sort) og «hele verden bortsett fra SSSR» (prikket linje). I teksten i hvitt under grafikken blir det slått fast at «Femårsplanen for utvikling av SSSRs nasjonaløkonomi sikrer et industrielt tempo som allerede er umulig og uoppnåelig for kapitalismen. Med dette utviklingstempoet er vår industri

generelt, og vår sosialistiske industri spesielt, i ferd med å ta igjen og forbigå utviklingen i kapitalistiske land».

En plakat fra samme år av Gustav Klutsis (1895–1938) har påskriften «Transportutvikling er en av de viktigste oppgavene for å få oppfylt femårsplanen». Her er et svart lokomotiv med rød stjerne blåst opp til en størrelse som gjør en representant for en sentral-asiatisk minoritet og kamelen han rir på ørsmå og utsatte der de har stoppet opp på skinnegangen.



Illustrasjon 7. «Transportutvikling er en av de viktigste oppgavene for å få oppfylt femårsplanen» (1929).

Signalfargene rødt og gult, som gir assosiasjoner til ild, blod, og revolusjonsflammen, går for øvrig igjen i 1920-tallets visuelle propaganda-kunst. Klutsis' plakat illustrerer fremskrittstro, men også maktbruk og en økende distanse mellom Sovjetunionen og henholdsvis den kapitalistiske verden og den verdenen, eller livsstilen, sovjetborgere i periferien nå bør ha lagt bak seg. I 1928 var konstruktivisten Gustav Klutsis med på å grunnlegge kunstnerorganisasjonen «Oktober» (*Oktjábr*) og befinner seg da innenfor den offisielle kultursfæren, men i januar 1938 ble han beskyldt for å være medlem av en nasjonalistisk, latvisk terrororganisasjon. Han ble arrestert, og henrettet fem uker senere. Etter at han ble rehabilitert i 1956, er det kommet frem at tiltalen mot ham var fingert.

En plakat av ukjent opphav fra 1930 henvender seg direkte til et «du», formodentlig den sovjetborgeren som lever i den villfarelse at det fortsatt er mulig å ta seg en hvil. (Se plakaten her.³²) Den mørkeblå bakgrunnsfargen indikerer at det er natt, og inn fra venstre billedkant kommer det et digert, svart damplokomotiv. På skinnegangen sitter det en bitteliten mann, som etter posituren å dømme har sovnet der. Oppfordringen, i form av et imperativ i du-form, er utvetydig: «Ikke hvil på skinnene» (*Ne otdykháj na rélsakh*). Som foregående plakat bærer også denne tydelig bud om konsekvensene av å stille seg i veien for det sovjetiske fremskrittlokomotivet.

Borgerkrigens «krigskommunisme» og «røde terror» rettferdiggjorde vold, og til og med drap, utøvet i ideologiens navn. Innenfor den offisielle sovjetiske togdiskursen ga denne legitimeringen av makt- og voldsbruk rom for en videreføring av det eskatologiske tankegodset som hadde inspirert så mange av de russiske realistiske og symbolistiske forfatternes jernbanelitteratur. På Klutsis' plakat i illustrasjon 7, og plakaten med påskriften «Ikke hvil på skinnene», fremstår sovjetlokomotivet som direkte truende.

Femårsplanene skulle påskynde industriell og materiell utvikling, men for at de skulle kunne oppfylles, måtte sovjetborgerne være innstilte på å ofre, og på å la seg styre. Tungindustri måtte prioriteres fremfor forbruksvarer, tvangsarbeid og kollektivisering måtte tolereres, og om nødvendig måtte «tilbakeleggende» og «antisovjetiske» elementer kunne ofres på ideologiens og fremskrittets alter. Som i den bibelske apokalypsen ga de

32 http://newauction.ru/offer/ne_otdykhaj_na_relsakh_sovetskij_plakat-i12035097560285426.html

ødeleggelsene og lidelsene overmakten måtte påføre folket, mening, fordi de tjente et høyere mål. Tålmodighet, taushet og ydmykhet, så vel som en umenneskelig arbeidsinnsats – dyder som var blitt innprentet i det russiske folket gjennom århundrer – var i denne fasen av sovjetisk historie påkrevd, og ville etter sigende bli belønnet. Lydige, «rettroende» kommunister skulle få delta i det meningsfulle arbeidet med å legge skinner og sviller, bygge togsett, stasjoner og underjordiske metropolasser for en gang å kunne sette seg på toget som skulle frakte dem mot den lyse fremtidsutopien.

På en av Dmitrij Bulanovs plakater, fra 1931, konstateres det at «Med en sosialistisk holdning til lokomotiv og støtarbeidervirksomhet skal vi oppfylle trekkraftens målindeksler». Lokomotivet som fyller nesten hele plakaten, beveger seg oppover. Motivet er minimalistisk, men ekspressivt, og holdt i mørkeblått, rødt, sort og hvitt. I førerhuset står det en lokfører som peker på veien frem og en arbeidende fyrbøter. I dampskyen fra lokomotivet står det begreper de to nok allerede har, og andre snarest bør la gå opp i røyk: *pjánstvo* (drukkenskap), *progúly* (fester) *prostóji* (avbrudd), *opozdánija* (forsinkelser), *vredítelstvo* (sabotasje) og *letuný* – en betegnelse på personer som ofte skifter jobb. (Se plakaten under denne lenken.³³)

Men snart skal også slike hardtarbeidende og entusiastiske representanter for proletariatet skyves ut i propagandakunstens periferi, og Stalin tre frem som øverste leder, på tog så vel som i jernbaneverksteder. På en propagandaplakat av Iosif Gromitskij fra 1931 står Stalin høyt plassert på en stige, i den stive posituren vi ofte ser ham i på samtidige malerier, med blikket vendt oppover og venstre arm høyt hevet. Han ser ut som en statue på en sokkel, samtidig som vi kan få inntrykk av at han dirigerer en kran utenfor bildets øvre billedkant, mens et digert lokomotivkarosseri senkes ned på et rødt hjulsett. På gulvet under ham står det et knippe anonyme, mannlige arbeidere i giv akt, mens to like anonyme personer beveger seg langs toget på motsatt side av skinnegangen. (Se plakaten her.³⁴) Parallelt med at det blir stadig tydeligere at Stalin er en kravstor og nådeløs arbeidsleder, og en lokfører som ikke nødvendigvis bremser opp hvis uvedkommende forviller seg inn på skinnegangen, befestes bildet av «Stalin – revolusjonens lokfører» som sovjetisk ideologem.

33 <https://gallerix.ru/storerroom/1973977528/N/765621136/>

34 <https://gallerix.ru/storerroom/1973977528/N/1012133212/>

I 1939, året etter at Den store terroren hadde kulminert i Moskva-prosesene (1937–38), med omfattende utrenskninger også i egne rekker, kom den kanskje mest ikoniske fremstillingen av lokfører Stalin, en propagandaplatte utformet av maleren og grafikerer Pavel Sokolov-Skalja (1899–1961).



Illustrasjon 8. «Toget går fra stasjonen Sosialisme til stasjonen Kommunisme».

Han arbeidet innenfor den offisielt anerkjente sammenslutningen av revolusjonære kunstnere AkhRR (Assosiatsija khudóznikov revoljutsiónnoj Rossii). Sokolov la selv Skalja til etternavnet sitt, et suffiks som er avledet av *skalá* (klippe) og konnoterer hardhet og skarphet. Han er mest

kjent for sine rundt 300 propagandaplakater, men også malerier med revolusjonære motiv. Sokolov-Skalja mottok Stalinprisen i 1942 og 1949.

Øverst på denne plakaten (hvis komposisjon minner sterkt om Dmitrij Bulanovs lokomotivplakat) antyder blå- og gråfarge en lettskyet himmelhvelving som danner bakgrunn for et svart lokomotiv i en bratt stigning. Lokomotivet har hammer- og sigdsymbol i front, og over det, like under en kraftig lykt, står innskriften *I. Stalin*. Langs begge sidene av lokomotivet henger det store, røde bannere. På den av fanene som er synlig for oss, er det et gruppeportrett av Marx, Engels, Lenin og Stalin. Og i førerhuset sitter Stalins umiskjennelige figur, utpenslet i hvitt og lysegrått mot lokomotivets svarte bakgrunn. I plakatenes venstre hjørne står det med store kapitaliserte bokstaver: *Pójezd idjót ot st. Sotsializm do st. Kommunizm* – Toget går fra st.[asjon] Sosialisme til st.[asjon] Kommunisme. Stasjonsnavnene står i rødt, og den øvrige teksten i svart.

I motsatt hjørne finner vi følgende tekst: *Ispýtannyj masjínist lokomotíva revoljútsii t. Stalin* – Den erfarne/prøvede lokføreren på revolusjonstoget er k.[amerat] Stalin. Navnet hans har høyest fontstørrelse og står i rød skrift. Diagonalt, fra lokomotivmotivets nedre venstre hjørne mot det høyre, steiler en tykk, rød graf over et illudert ruteark, som angir bolsjeviktogets stasjoner og rutetider. Nederste punkt på grafen er stasjonen *Iskra* (Gnisten) og tidspunktet 1900, året da den illegale avisen ved samme navn begynte å utkomme, på Lenins initiativ. Så følger stasjonene og tidsangivelsene *Dekabr* (Desember) 1905, *Pravda* (Sannheten) 1912, som refererer til det året avisen *Pravda*, som ble trykket utenlands og smuglet inn i Russland, ble lansert, *Oktjabr* (Oktober) 1917 og *Sotsializm*. Denne delen av den grafiske fremstillingen har overskriften *Gráfik ispólnennogo dvizjénija bolsjevístskogo pójezda* – bolsjeviktogets utførte bevegelse/tilbakelagte strekning. Stasjonen *Sotsiaíizm* (Sosialisme) mangler tidsangivelse og er plassert både i grafens venstre kolonne og horisontalt, midt i bildet, der den utgjør en mellomstasjon før neste stigning under overskriften *Déjstvujusjtsjij gráfik* (Gjeldende/inneværende graf). Denne grafen slutter ved revolusjonstogets endelige destinasjon *St. Naznatsjénija Kommunizm* – Endestasjonen Kommunisme.

En lignende *skriftlig* ytring, som ikke bare faller innenfor den offisielle sovjetiske togmyten, men antakelig hører til de mest totalitære uttrykkene

for den, er diktet «Revolusjonens lokomotivfører» («Masjiníst revoljútsii») av den partitro poeten Vasilij Lebedev (1898–1949), som skrev under pseudonymet Vas. Lebedev-Kumatsj. Han er kanskje mest kjent for sine patriotiske krigssanger, deriblant «Den hellige krigen» («Svjasztsjénnaja vojná»³⁵), en tekst som stod på trykk i partiorganene *Izvéstija* og *Krásnaja zvezdá* 24. juni 1941, bare to dager etter krigsutbruddet. Som representant for etablissementet ble Lebedev-Kumatsj jevnlig tilsendt manus for gjennomsyn, kommentarer og kontroll, og han ble senere beskyldt både for å ha konfiskert og plagiert andres tekster og utgitt dem som sine egne (Badasj, 2012). «Den hellige krigen» ble tonesatt av den berømte komponisten Aleksander V. Aleksandrov og ble en folkekjær sovjetisk krigshymne.

«Revolusjonens lokomotivfører» er også tonesatt, av komponistbrødrene Dmitrij og Daniil Pokrass, men den ble aldri noen slager. Det har heller ikke lyktes meg å finne noen innspilling av den på nettet. Nøyaktig når teksten ble skrevet, og om den kom før eller etter Sokolov-Skaljas plakaten, har vært vanskelig å fastslå. Den ble i alle fall publisert (meg bekjent for første gang) i 1939, i antologien *Zjeleznodoróznijj tránsport v khudózjestvennoj literatúre (Jernbanetransport i skjønnlitteraturen*, red. A.M. Leites et al., 1939, 515–16) som jeg skal gjøre nærmere rede for i kapittel 7.

Arbeidet med denne antologien ble påbegynt allerede i 1935, men utgivelsen ble utsatt. Diktet kan dermed ha blitt skrevet flere år tidligere, og teksten synes å være inspirert av taler den nyutnevnte folkekommissæren for transport, Lazar Kaganovitsj, holdt midt på 1930-tallet. Spesielt én av disse talene, som umiddelbart ble referert i parti- og jernbaneaviser, og hvis karakteristikker av lokfører Stalin nedfelte seg i propagandaen, utgjør, slik jeg ser det, et helt sentralt bidrag til den offisielle, sovjetiske togmyten. Denne talen ble holdt på en mottakelse for fire hundre jernbanearbeidere i Kreml den 30. juli 1935 og inngikk samme året i en publikasjon kalt *Ljúdi velíkoj tsjésti (Folk av stor ære)* som kom på forlaget Transzjeldorizdat.

Året etter ble 30. juli innført som ny jernbanehøytidsdag, nå under navnet «Den allsovjetiske jernbanearbeiderdagen». Her følger noen utdrag fra denne talen:

35 <https://www.youtube.com/watch?v=JQPmwzMopJw>

Revolusjonens lokfører har passet oppmerksomt på at det ikke krenkes mot høyre eller venstre underveis. Han har kvittet seg med råtne sviller og ubrukelige skinner – «høyre-» og «venstrevridde» opportunister og trotskister [...]. Det mektige lokomotivets fører har brakt lokomotivet vårt, uten avsporinger og ulykker, frem til endestasjonen – til byggingen av sosialisme i landet vårt. [...] Vår mektige lokfører Stalin evner å føre toget uten stans og brudd [...] Føreren av sosialismens oppbygging – Stalin har, ulikt mange av våre lokførere, inngående studert sitt uovervinnelige lokomotivs trekraft, og kjenner det utmerket. [...] Vår lokfører har beregnet og beregner tempo og tilløp rett, for å greie vanskelige stigninger. [...] Han har, ennå i motsetning til oss jernbanearbeidere, sikret toget en ulykkesfri ferd. [...] Revolusjonstoget går presist og sikkert fremover, og holder strengt ruten.

Машинист революции внимательно следил за тем, чтобы в пути не было перекосов вправо и влево. Он выбрасывал гнилые шпалы и негодные рельсы — «правых» и «левых» оппортунистов и троцкистов. [...] Машинист великого локомотива повел наш локомотив без аварий и крушений до станции назначения – до построения социализма в нашей стране. [...] Наш великий машинист – Сталин – умеет вести поезд без толчков и разрывов [...] Машинист социалистического строительства – Сталин твердо изучил и отлично знает, не в пример многим нашим машинистам, тяговые расчеты своего непобедимого локомотива. [...] Наш машинист правильно набирал и набирает скорость, разгон, чтобы взять трудные подъемы. [...] Он обеспечил, в отличие пока от нас, железнодорожников, безаварийное продвижение поезда [...]. Поезд революции идет четко и уверенно, твердо соблюдая написание (Kornienko, 2003, 741. Et lengre utdrag fra talen er gjengitt i Medvedev, 2012, 110–11).

I Lebedev-Kumatsjs dikt, her gjengitt etter Lejtes (1939, 515–16) og i egen prosagjengivelse, er intensiteten og patosen ytterligere høynet. Diktet starter med et gruvekkende, overlesset bilde. Den gamle verden er ikke bare avskrevet. Den ligger igjen i en pøl av mørkerødt blod, og som en grav er den i ferd med å drukne i *mgla*, som kan bety mørke eller dis. Kløften mellom *den* (mørke, uopplyste, begravde) og *denne* (lyse, opplyste, fremtidsrettede) verdenen, der *vår* stjerne lyser stadig sterkere, kunne knapt vært større:

Машинист революции	Revolusjonens lokfører
<p>Алой кровью залит, Как могила, стоит Старый мир, утопая во мгле. Только наша звезда Все светлее горит, Новый путь освещая земле.</p>	<p>Overskyt av dyprødt blod, som en grav, står den gamle verden, innhyllet i mørke. Bare stjernen vår brenner stadig sterkere, der den lyser opp en ny vei for verden.</p>
<p>Дорогу к коммуне для всех осветит Звездой пятикрылой, лучистой – Легит революции локомотив, И Сталин – на нем машинистом.</p>	<p>Etter å ha opplyst veien til kommunen for alle, flyr revolusjonslokomotivet av sted som en skinnende, femtagget stjerne, og Stalin – han er lokfører på det.</p>
<p>Он могучий состав По дороге ведет, Пробивая туман и метель, Перегоны бегут, Убыстряется ход, И все ближе заветная цель.</p>	<p>Han fører sitt mektige togsett langs en vei der han trenger gjennom tåke og snøstorm, han tilbakelegger strekninger, farten settes opp, og det høye målet nærmer seg stadig.</p>
<p>Видит каждый уклон, Поворот и подъем Машиниста недремлющий глаз, На великом посту Он и ночью, и днем, Он не дрогнет в решительный час.</p>	<p>Han ser hver helning, sving og stigning med lokførerens årvåkne blikk, på sin høye post står han natt og dag. Han svikter ikke i det avgjørende øyeblikk.</p>
<p>Наша партия – с ним, И бригадой стальной Помогает героически в пути, Чтоб могучий состав Всей отчизны родной Мог быстрее к коммуне идти.</p>	<p>Partiet vårt står sammen med ham, og som en stålbrigade hjelper det ham heltmodig underveis, slik at hele vårt kjære fedrelands mektige togsett kan nå så raskt som mulig frem til kommunen.</p>
<p>Обернешься назад, На сверкающий путь, На величие пройденных лет, – И гордится душа, И вздымается грудь, И готов ты для новых побед.</p>	<p>Hvis du snur deg tilbake, mot den skinnende skinnegangen, mot forgangne års storhet, – og sjelen din kjenner stolthet, og brystet hever seg, er du klar for nye seire.</p>
<p>Мы летим, что ни день Все вперед и вперед, И зарею горит небосклон. Машинист – на посту, И советский народ Дышит воздухом новых времен.</p>	<p>Vi flyr dag for dag fremover og fremover, og himmelen brenner av morgenrøde. Lokføreren er på sin post, og det sovjetiske folket innånder luften av nye tider.</p>
<p>Дорогу к коммуне для всех осветит Звездой пятикрылой, лучистой, Легит революции локомотив, И Сталин на нем машинистом.</p>	<p>Etter å ha opplyst veien til kommunen for alle, fyker revolusjonens lokomotiv som en skinnende, femtagget stjerne, og Stalin er lokfører på det.</p>

Med Stalin ved spakene er altså ikke bare retorikken og maktmisbruket skjerpert. I denne, i utgangspunktet skjønnlitterære, ytringen er den offisielle fortellingen om revolusjonstoget og den etter hvert veletablerte sovjetsymbolikken reproduisert i en brutalistisk form. Sammenlignet med de tydelige og aktivt medskapende jernbanearbeiderne i «Vårt lokomotiv», men også «vi ukyndige jernbanearbeidere» i Kaganovitsjs tale, oppleves dessuten vi'et (*my*) og folket (*narod*) i «Revolusjonens lokfører» som perifert og passivt.

I de innledende strofene, og den nest siste, kan det riktignok virke som om forfatterinstansen relaterer tekstens «vi» og «alle» til «det sovjetiske folk» (*sovétskij narod*). *My* (vi) opptrer én gang, *násja* (vår) to ganger og *vse/vsekh* (alle) én gang i nestsiste, og én gang hver i andre og siste strofe som utgjør et slags refreng. Dette vi'et synes å stå samlet om det som nå, fem år etter at sosialistisk realisme ble påbudt, fremstår som veletablerte ideologemer: vår stjerne (*násja zvezdá*), den nye veien (*nóvyj put*), veien mot kommunen (*doróga k kommúne*) og revolusjonslokomotivet (*revoljútsii lokomotív*). Men ser man nærmere på teksten, og spesielt på siste halvdel av fjerde strofe, får man inntrykk av at dette vi'et like gjerne kan referere til «partiet vårt» (*násja pártija*). Det mest betydningsfulle pronomenet i fjerde strofe er utvilsomt *On* (Han), som, neppe tilfeldig, står med stor forbokstav alle de tre gangene det forekommer eksplisitt i teksten, fordi det innleder verselinjer. Han, Stalin, befinner seg rent fysisk i en opphøyet posisjon, «på sin høye post» (*na velíkom postú*) i det mektige lokomotivet. Men vi'et som er «sammen med ham» (*s nim*) og «heltemodig hjelper ham underveis» (*pomogájet gerójski v putí*), befinner seg i en posisjon like under ham. Det er «partiet vårt», omtalt som en «stålbrigade» (*brigádoj stalnój*) som medvirker til å få det kjære fedrelandets mektige togsett frem til kommunen så fort som mulig (*tsjtob mogútsjij sostáv vsej ottsjízny rodnój mog bystréje k kommúne idtí*).

I femte strofe henvender forfatterinstansen seg til et «du». Her blir det tatt en rekke forbehold i form av betingelsessetninger. *Hvis* [min utheving] du både kan se fremover, mot den strålende, gnistrende eller funklende (*sverkájusjtsjij*) veien eller skinnegangen (*put*) som ligger foran deg. *Hvis* du også kan skue bakover og se storheten i din umiddelbare fortid. *Hvis* du er så stolt over det du da ser at brystet hever seg, *da* er du klar for nye seire. Først da er du en av oss. Dermed forsterkes inntrykket

av at vi'et er en eksklusiv gruppe, Stalins nære medarbeidere, partimedlemmene som utgjør personellet på «revolusjonens lokomotiv».

I den grad også andre sjikt av det sovjetiske folket inkluderes i vi'et, er det snarere som passasjerer enn som aktører. I denne strofen kan man også ane en implisitt advarsel om at det du'et som *ikke* opplever stolthet over den veien revolusjonstoget har tilbakelagt og har foran seg, vil være prisgitt lokfører Stalin og stålbrigaden hans. Vedkommende vil nok fort kunne komme til å dele skjebne med propagandaplakatenes hvilende mann eller kamelrytter på skinnegangen, eller med opportunistene og trotskistene lokfører Stalin i henhold til Kaganovitsjs tale kvittet seg med underveis.

Kanskje på grunn av sitt «ovenfra og ned»-perspektiv, et didaktisk formspråk og implisitte imperativer, men mest sannsynlig fordi den representerer et så markant uttrykk for den Stalin-dyrkingen mange samtidige måtte betale en skyhøy pris for å stille seg kritiske til, ble denne sangen aldri noen «sovjetisk massesang». Under andre verdenskrig ble slike kulturuttrykk fortrent av krigstematikk, og under Khrusjtsjovs tøvær på 50- og 60-tallet tok styremaktene offisielt avstand fra personkulten omkring Stalin og denne typen tekster.

Selv om de eksemplene fra den offisielle jernbanemyten jeg har trukket frem her, bare representerer ett av de mange sporene den sovjetiske propagandadiskursen antok, jernbanesporet, er de representative for en utvikling som kan observeres på mange andre felt i 1920- og -30-tallets Sovjetunionen. Parallelt med at jernbaneutbyggingen ble intensivert under Stalin, og nytt land dermed ble gjort tilgjengelig for ressursutvinning, gjennomførte sovjetmyndighetene altså en propagandastrategi der allerede eksisterende semiotiske ressurser knyttet til tog ble forsøkt monopolisert og ideologisert. Samtidig ble storsatsingen på jernbanesektoren, som allerede hadde pågått i imperiet i sytti-åtti år, fremstilt som et unikt, sovjetisk prosjekt. Gjennom et språk og en retorikk der vokabular og metaforer med høyt betydningsgenererende potensial ble tilført fornyet politisk mening, prøvde de å skape et ideologisk fundert språk-, bilde- og symbolfelleskap. Kom budskap formidlet på dette språket fra toppen, fra Marx' og Lenins skrifter, eller Stalin og Kaganovitsjs taler, ble det ekstra virkningsfullt, og umiddelbart fanget opp og videreutviklet av et effektivt propagandaapparat.

I plakatkunsten kunne den offisielle togmyten enkelt visualiseres og gis en konkret forankring i en gjenkjennelig jernbanesetting. Gjennom dikt og sanger ble det skapt et emosjonelt engasjement som kunne medvirke til at denne diskursen ble internalisert. Jernbanesettingen (tid- og rutetabeller, stasjoner, broer, tunneler etc.) var ytterst velegnet til å konkretisere og tidfeste begivenheter i fortid og samtid, og særlig til å gi fremtidige etapper i det sovjetiske gigantprosjektet håndgripelige, fattbare uttrykk.

Hvis jeg skal beskrive denne strategien ved hjelp av semiotikeren Charles Sander Pierces triadiske modell, gjorde sovjetiske propagandamyndigheter jernbanen både til *ikon* (ved å tilføre den et ideologisk meningsinnhold på grunnlag av visuelle egenskaper), *indeks* (ved å tilføre den betydning basert på reelle og irreelle ideologiske årsakssammenhenger) og *symbol*, eller *ideologem* (ved å forankre den i ideologisk funderte konvensjoner) for så vel oktoberrevolusjonen som sovjetstaten og dens ledere, og ikke minst for denne statens videre utvikling og utopiske mål.

I hvilken grad strategien var vellykket, er det med min tidsmessige, geografiske og kulturelle avstand til dette propagandaprojektet vanskelig å gi noe entydig svar på. I *Det totalitære språk* argumenterer imidlertid Natalija Kupina (1995) overbevisende for at et totalitært språk og de modellene og mønstrene som inngikk i dette, øvet betydelig press på russisk språk og mentalitet gjennom hele sovjettiden. Motsatt kan det argumenteres for at den offisielle sovjetiske jernbanemyten utgjorde et såpass avgrenset og forutsigbart kompleks at den ble for gjennomskuelig og fikk begrenset gjennomslagskraft. I så fall må man ha i mente at propagandaapparatet i 1920-, og særlig i 1930-årene var et system som infiltrerte samfunnet fra nasjonalt til lokalt og individuelt nivå. Dessuten rettet agitasjonsvirksomheten seg mot de «brede massene», herunder grupper som hadde liten erfaring med skriftkultur, kildekritikk og propaganda, og dermed var særlig mottakelige for påvirkning. Mange støttet definitivt aktivt oppunder utviklingen av denne offisielle diskursen, og de sporene den etterlot seg i russiske språklige og visuelle ytringer taler for at adskillige ble trukket inn i dens billedspråklige og semantiske strukturer. At budskapet gikk inn hos en hel del, ble påtvunget andre og provoserte mange, medvirket, ikke minst, til den aktive meningsutvekslingen som utgjør fortsettelsen på den russiske togmyten.

Hvordan stålet ble herdet

Lazar Moisejevitsj Kaganovitsj (1893–1991) var på 1930-tallet en helt sentral figur i det sovjetiske kommunistpartiet og statsapparatet. Han sluttet seg til bolsjevikene i 1911, og etter å ha gjort lynkarriere i den ukrainske sovjetrepublikken, gikk han før han var fylt førti helt til topps i systemet. Han ble partileder i Moskva, politbyråmedlem, og han hadde i løpet av 30-årene et titalls lederverv i ulike nasjonale kommisjoner knyttet til jordbruk, industri, byplanlegging og infrastruktur. Han spilte en aktiv rolle både i kollektiviseringsprosessen, utformingen av unionens nye industribyer og moderniseringen av Moskva sentrum. I 1932 fikk Kaganovitsj hovedansvaret for utbyggingen av hovedstadens metrosystem, men samme høst også for å fremme rekvireringen av korn i et tørke- og sult-rammet Nord-Kaukasus. Året etter ble han leder for Mossovéts byplanleggingskommisjon Arkhplán, og fikk på plass de første trolleybussene i Moskva. I februar 1935 ble Kaganovitsj utnevnt til folkekommissær for transport. Ved siden av en annen ukrainer, Vjatsjeslav Molotov (som hadde skiftet etternavn fra Skrjabin til navnet som er avledet av det russiske ordet for slegge eller hammer – *mólot*) ble han på denne tiden regnet som en av Stalins nærmeste medarbeidere. Kaganovitsj skal for øvrig ha vært blant de første som begynte å omtale Stalin som *vozjd* (høvdingen), og snart ble også han selv og andre sentrale skikkelser i generalsekretærens krets kalt *vozjdí*. Kaganovitsj fikk dessuten tilnavnet *zjeléznyj narkóm*, «jernfolkekommissæren», eller «jernministeren», som selvfølgelig henspilte på hans befatning med jernbanen og metrosystemet, men også på personligheten hans (Kaganovitsj, 2003; Medvedev, 2012, 46–122).

Lazar Moisejevitsj gikk for å være jernhard, energisk og handlekraftig, men også folkelig og jovial, og fullkomment lojal mot Stalin og partiet. Han ble etter sigende plassert i posisjoner der det var behov for en «hard

linje» eller et krafttak. Det gjaldt også jernbanen, som, tross omfattende innsats under den første femårsplanen ennå ikke var kommet på fote igjen etter første verdenskrig og borgerkrigen. Prioriteringen av nye jernbanelinjer i «periferien», som den ressurskrevende linjen Tasjkent–Novosibirsk (Turksib) hadde dessuten gått på bekostning av vedlikehold av eldre jernbanespor, stasjoner og togsett. Jernbanen var i forfall, og som etat fremstod den som uorganisert. Havari, kansellerte tog og bortkommet gods og bagasje var blitt dagligdage fenomener, og ulykkesfrekvensen var urovekkende høy. På en propagandaplakat fra 1931, signert Ilja Tsjasjnikov og Boris Ioganson, er et bilde av to sovende stasjonsarbeidere, henholdsvis over et skrivebord og på en divan, innfelt i venstre hjørne av hovedmotivet – et tog på nattetid, på vei mot en hevet togbom og grønt lys.



Illustrasjon 9. «Soving på jobben må arbeiderklassens fiender selv bære ansvaret for».

Det innfelte bildets sirkelform gir inntrykk av at de sovende arbeiderne blir betraktet gjennom en kikkert. I rommet deres står det også et telegrafapparat og en tent toglykt. Teksten, i rødt mot den svarte nattehimmelen, understreker at personer som disse selv vil måtte svare for konsekvensene av sine unnlåtelsessynder: *Son na rabóte na rúku vragám rabótsjego klássa* – «Soving på jobben må arbeiderklassens fiender selv bære ansvaret for».

Forsinkelser, avsporinger og tapt eller skadet gods førte ofte til anklager om sabotasje, korrupsjon og kontrarevolusjonær virksomhet, som igjen kunne resultere i strenge straffer. Uttrykket «sporskifteren har (alltid) skylden» (*Strélotsjnik (vsegdá) vinovát*), som fortsatt brukes når det svakeste ledd må ta støyten for noe som er gått galt høyere oppe i systemet, er betegnende for den utsatte situasjonen datidens jernbanepersonell befant seg i. Forfølgelsene skulle snart også ramme folk i etatens aller høyeste stillinger. Utbygging og vedlikehold av jernbanen under særlig vanskelige og risikofylte forhold ble, som i tsartiden, gjerne utført av fanger og forviste, som det i 30-tallets politiske klima ble stadig større tilgang på.

Etter at jernbanen var blitt erklært som et av den første femårsplanens viktigste satsingsområder, ble først Andrej Andrejev utnevnt som transportkommissær. Han gjennomførte en rekke tiltak for å bedre standarden på tog og linjer, men også for å øke etatens sikkerhet og effektivitet. I 1931, året da han tiltrådte som folkekommissær for transport, ble det legendariske luksustoget *Krásnaja strelá* satt i drift mellom Moskva og Leningrad. Det var også under Andrejev det i 1932 ble vedtatt å bygge ut Bajkal–Amur-linjen (BAM), og i 1933 iverksatt en ny, streng disiplinærløvgivning for jernbanetilsatte (206b «Ustáv o distsíplíne rabótsjikh i slúzjasjtsjikh zjeleznodoróznogo tránsporta SSSR»³⁶). Da Kaganovitsj overtok Andrejevs stilling i 1935, var jernbanen allerede på vei ut av det uføret den hadde befunnet seg i. Det var likevel «jernkommissæren» (et tilnavn som også ble brukt om en av hans forløpere, Feliks Dzerzjinskij, som var transportkommissær i 1921–3) som fikk det meste av æren for at det sovjetiske jernbaneverket i løpet av trettiårene fikk bukt med sine

36 <http://istmat.info/node/36757>

omfattende problemer og gjenvant den anseelsen det hadde hatt før første verdenskrig. Men det skjedde til en skyhøy pris.

Før han ble transportkommissær, var Kaganovitsj også involvert i den første femårsplanens mest gjennomgripende og brutale prosjekt, tvangs-kollektiviseringen av landbruket og det parallelle oppjøret med de såkalte kulakkene. Femårsplanenes sjokkindustrialisering avhang av jevn og billig tilgang på korn og andre landbruksprodukter, til internt bruk så vel som eksport, noe myndighetene mente best kunne sikres gjennom statskontrollerte kollektivbruk – *kolkhózy*. Men kollektiviseringen gikk sakte, og det ble raskt utpekt syndebukker. Bønder som hadde, eller bare var mistenkt for å ha hyrt inn arbeidskraft, solgt, slaktet eller forsøkt å konfiskere avling eller husdyr fra myndighetene, ble stemplet som *kulakí* (kula(k)ker), og den 27. desember 1929, i *Pravda*, erklærte Stalin at denne vagt definerte gruppen måtte likvideres som klasse. På nyåret 1930 ble resolusjonen om avkulakkisering ratifisert, og den fiktive klassen delt i tre kategorier ut fra «forbrytelsenens» alvorlighetsgrad.

Bønder som ble ansett som kontrarevolusjonære og ble plassert i den første kategorien, skulle henrettes eller sendes i straffearbeidsleirer. Familiene deres skulle, sammen med kulakker som hadde utvist mindre aktiv opposisjon og ble plassert i kategori to, deporteres. Disse fikk status som *spetsposeléntsy*. De ble fratatt jord, avling og eiendeler, stuet sammen i krøttertogvogner og fraktet til spesialbosetninger i nordområdene, Sibir, Ural og Sentral-Asia. Noen omkom allerede under togreisen, andre på et isolert bestemmelsessted der kvinner, barn og eldre ofte ble skilt fra sine familieoverhoder, og uten husly, redskaper og mat måtte forsøke å bygge seg et nytt liv. I den tredje gruppen havnet såkalte underkulakker (*podkulátsjniki*). Det var bønder som på mer passivt vis hadde motsatt seg innlemmelse i de nye kollektivbrukene. De fikk også ekspropriert jord og eiendeler, men ble, som klassefiender, holdt utenfor kollektivbrukene. Ofte ble de tilvist nærmest udyrkbare jord i hjemtraktene med beskjed om å oppfylle strenge produksjonskrav, eller risikere å bli «oppjustert» til kulakker. De kunne også beordres til lokalt tvangsarbeid, som skogsarbeid, vei- eller jernbanebygging. Man regner med at rundt 1,8 millioner mennesker ble deportert som kulakker i 1930–31. Forfølgelsen av denne uspesifikke gruppen blusset tidvis opp igjen gjennom hele dette tiåret.

Kulakker som var blitt integrert i de lokalsamfunnene de var blitt deportert til, kunne fortsatt bli ansett som potensielle folkefiender, og i 1937–38 fulgte en ny bølge av anholdelser og henrettelser (Nielsen, 2012, 87–93; Courtois et al., 1999, 145–58).

Sommeren 1932 ble jordbruksområder i sørlige og østlige deler av unionen, særlig i ukrainske, nord-kaukasiske og sentral-asiatiske områder, rammet av alvorlig tørke. At kornoverskuddet hadde vært rekordhøyt i 1930, var av Stalin trolig blitt oppfattet som et signal på at kollektiviseringsprosessen var vellykket, men allerede i 1931 falt kornproduksjonen, mens rekvireringen og eksporten av korn ble opprettholdt. Da folk reagerte med å holde mat tilbake, eller slakte husdyr, ble det sendt ut stormtropper, bestående av minst 25 000 mann (soldater, men også frivillige arbeidere) for å kreve inn avlingene. Det oppstod akutt matmangel, og mange forsøkte å flykte til byene.

Men statslederne fokuserte på sviktende måloppnåelse, og høsten 1932 dro én delegasjon, ledet av Molotov, til Ukraina, en annen, under Pavel Pastysjevs ledelse, til nedre Volga og en tredje, med Kaganovitsjs i spissen, til Nord-Kaukasus. Konklusjonen av Lazar Kaganovitsjs møte med lokale partisekretærer var at så vel korninnsamlingsplanen som håndteringen deres av kulakker og andre sabotører hadde mislyktes fullstendig. I resolusjonen som fulgte, ble det nedlagt forbud mot all handel og innførsel av nye varer i en rekke landsbyer, og påbud om å tømme butikkenes varelagre og private matforråd. Det ble også stilt krav om utrenskninger i lokale partiavdelinger og umiddelbare arrestasjoner av dem som hadde organisert sabotasjevirksomheten (Medvedev, 2012, 80–81).

Vinteren 1932–33 var den dramatiske sultkatastrofen et faktum som den politiske ledelsen benektet og gjorde sitt beste for å holde skjult. De sultrammede områdene ble fysisk avstengt fra omverdenen, matforråd tømt, veier barrikadert og salg av togbilletter opphevet. Hele landsbyer ble bokstavelig talt utsultet. Denne katastrofen, som foruten Ukraina, Volgas nedre løp og Nord-Kaukasus også rammet Kasakhstan hardt, omtales på ukrainsk som *Holodomor*. Av den samtidige statsledelsen ble den fornektet, i sovjettiden skulle den forties, men den ble omtalt i utlandet (for eksempel av Arthur Koestler) og mer enn hentydet til i sovjetisk skjønnlitteratur (for eksempel i Andrej Platonovs forfatterskap) før den

omsider ble skildret i all sin elendighet i Mikhail Aleksejevs roman *Drat-sjiuný (Slåsskjempene)*, utgitt i tidsskriftet *Nasj sovreménnik* i 1981. Den ble også omtalt av Mikhail Gorbatsjov i en tale i anledning 70-årsjublieet for oktoberrevolusjonen i 1987 (Medvedev, 2012, 86).

På 1990- og 2000-tallet har denne hungersnøden vært gjenstand for diskusjoner mellom historikere, og heftige disputer mellom ukrainske og russiske myndigheter. Noen mener at katastrofen kunne vært helt unngått, andre at omfanget av den kunne vært betydelig begrenset hvis sovjetledelsen hadde handlet annerledes. De fleste synes å være enige om at kollektiviseringen og de repressive tiltakene som ble iverksatt i tilknytning til den, forverret tragedien betraktelig. I en resolusjon vedtatt av det ukrainske parlamentet *Verkhóva Rada* i 2003 ble *Holodomor* karakterisert som «en genocidal handling mot den ukrainske nasjonen», mens den russiske statsdumaen i 2008 tok avstand fra at hungersnøden var et planlagt eller fremprovosert folkemord (Nielsen, 2012, 96–8). Tallene på ofre spriker, men man antar i dag at mellom fem og seks millioner mennesker kan ha omkommet i denne hungerskatastrofen, hvorav tre til fire millioner i Ukraina. (Se Nielsen, 2012, 35–51 og 83–99.)

I sine historisk-biografiske verk *Stalins krets (Okruzjénie Stalina)*, 2010) og *De omga Stalin (Oní okruzjáli Stalina)*, 2012) som bygger på arkivmateriale fra stats- og partiforvaltningen, opptak og transskripsjoner av taler, samtidige avisartikler, memoarer og korrespondanse, har den russiske historikeren Roy Medvedev viet Lazar Kaganovitsj betydelig plass. På den ene siden prøver han å komme noen av mytene omkring Kaganovitsj til livs, som at Lazar Moisejevitsj skal ha vært ansvarlig for rasingen av det historiske bysentrumet i Moskva, og, med sin jødiske herkomst, ivret spesielt for å rive kirker, deriblant *Khram Khristá spasítelja*, Vår frelser-katedralen, som ble jevnet med jorden i 1931 og gjenreist til Moskvas 850-årsjubileum i 1997. Motsatt legger ikke Medvedev skjul på at folkekommissæren var en av Stalins mest betrodde og velinformerte medarbeidere. Kaganovitsj var godt kjent med hva som foregikk under tvangskollektiviseringen, han bidro aktivt til de omfattende utrenskningene i jernbaneetaten, og han fremstod ifølge Medvedev som kald og ufølsom både da han stod midt oppi disse grusomme scenarioene og de gangene han ble konfrontert med dem i ettertid. Den 17. januar

1933, under hungersnøden, skal Kaganovitsj på et plenumsmøte i Moskvas byråd (*gorkóm*) ha uttalt at: «Vi gjennomførte jo oktoberrevolusjonen nettopp for å fri bøndene fra 'bygdelivets idioti'» («На то мы и свершили Октябрьскую революцию: чтобы избавить крестьян от 'идиотизма деревенской жизни'»). Medvedev, 2012, 84) .

Siden sjokkutviklingen av både jordbruk og industri, men også fangetransport, avhang av en pålitelig infrastruktur, ble altså jernbanen høyt prioritert på 30-tallet, og Lazar Kaganovitsj kreditert for at standarden på linjer og tog var betraktelig utbedret før inngangen til andre verdenskrig. Godstransporten var blitt mer effektiv og pålitelig, det var blitt tryggere å ta tog, og materielt sett mer attraktivt å være jernbanearbeider. Men det var også blitt farligere. Transportkommisæreren, som var tilhenger av jerndisiplin på arbeidsplassen, skal ha uttalt at enhver togkatastrofe har fornavn, farsnavn og etternavn.³⁷

Umiddelbart etter at Kaganovitsj var blitt utnevnt til transportkommisær, solgte Sovjetunionen Den kinesiske østjernbanen (KVZjD), som hadde utgjort en sørlig gren av Den transsibirske jernbanen, til Mandsjuria, som da var okkupert av Japan. Et jernbanepersonell på flere tusen personer flyttet i den forbindelse tilbake til SSSR. De burde, som Medvedev (2010, 108) påpeker, ha utgjort et positivt tilskudd til det sovjetiske jernbanevesenet, men knappe to år senere ble disse mistenkelige *krásnyje spétsy* (røde spesialistene) i stedet ofre for arrestasjoner og henrettelser. Kaganovitsj er sitert på at han ikke kunne nevne en eneste toglinje eller ett jernbanenettverk der det ikke kunne ha forekommet «trotskistisk-japansk» sabotasje («Я не могу назвать ни одной дороги, ни одной сети, где не было бы вредительства троцкистско-японского»). Medvedev, 2010, 114–15).

I en tale på Sentralkomiteens plenumsmøte 28. februar 1937 gjorde Kaganovitsj utførlig rede for de siste årenes utrenskninger i egne rekker. Etatens kontrarevolusjonære omfatter diffuse kategorier som «spioner», «sabotører» og «trotskister».

[...] på to år har vi i *politotdél*-apparatet avslørt 299 trotskister, og i Transport-folkekommissariatets apparat 220 personer, hvorav 109 trotskister. I januar 1936 utstedte vi et dekret [...]. I henhold til det har vi siden da rensset transporten for:

37 <https://www.youtube.com/watch?v=gQJ3fg-yRVE>

485 gendarmere, 220 sosialrevolusjonære og mensjeviker, 1415 hvite offiserer, 282 sabotører, 440 spioner, i hovedsak personer tilknyttet motstandsbevegelsen. På jernbanenettet ser vi følgende bilde: i 1934 ble det avslørt 136 trotskist-personer, i 1935 807 trotskister og i 1936 3800, hvorav en betydelig andel er arrestert.

[...] за два года из политотдельского аппарата разоблачено 299 троцкистов, из аппарата НКПС 220 человек, троцкистов из них 109 человек. Мы издали приказ в январе 1936 г. [...] За это время, по этому приказу мы очистили транспорт: 485 жандармов, 220 эсеров и меньшевиков, 1415 белых офицеров, 282 вредителя, 440 человек шпионов, это, главным образом, люди, работавшие по движению. По дорогам мы имеем такую картину: в 1934 г. разоблачено было 136 чел. троцкистов, в 1935 г. 807 троцкистов, в 1936 г. 3800, из них значительная часть арестована (Medvedev, 2010, 117. Et lengre utdrag fra talen er gjengitt under denne lenken.³⁸)

I lys av alt dette er det vanskelig å forestille seg Lazar Moisejevitsj som en populær kultfigur. Men samtidige jernbane- og metroarbeidere har fremhevet hans synlighet og vilje til selv å ta et tak. Han hevet lønningene, særlig lokførernes, og delte personlig ut æresbevisninger og gaver til ansatte. Han ga sine utvalgte privilegier, elsket ritualer og arrangerte høytidelige mottakelsesseremonier for fortjenestefulle medarbeidere. Metroen han gikk i bresjen for, ble omtalt som «verdens beste», også utenfor Sovjetunionen, og den 15. mars 1935 ble han tildelt Leninordenen. Transportkommissæren fikk både trolleybuss- og metrosystemet oppkalt etter seg, samt en lang rekke steder (inkludert sin egen hjembygd), togstrekninger, stasjoner, gater, fabrikker og jernbaneinstitutt (Medvedev, 2010, 105 og 110). De fleste av dem ble imidlertid omdøpt etter at han ble fratatt sitt medlemskap i partiet i 1962, under Khrusjtsjov. Lazar Kaganovitsj forble en dedikert stalinist og skal ha skrevet brev til de påfølgende generalsekretærene med appell om å gi ham partimedlemskapet tilbake. Han ble aldri stilt strafferettslig ansvarlig for handlingene sine, selv om det synes å være hevet over enhver tvil at han var dypt involvert i masseterroren. Jernkommissæren døde 98 år gammel, den 25. juli 1991, knappe fire uker før augustkuppet som førte til Sovjetunionens sammenbrudd. (Se Medvedev, 2012, 46–156.)

³⁸ <http://istmat.info/node/30201>

Av korrespondansen mellom teater- og litteraturviteren Isaak Glikman (1911–2003) og Dmitrij Sjostakovitsj (1906–1975) går det frem at Glikman en gang i siste halvdel av 1930-årene skal ha skrevet en serie parodiske hyllingsdikt til Stalin og hans medarbeidere. De skal ha blitt tonesatt og fremført i en eng vennekrets, som også inkluderte Sjostakovitsj, men ble først offentliggjort i 1993 (Sjostakovitsj og Glikman, 1993; Demidova og Kirillov, 2006, 57–8). En av disse sangene, som skal ha båret den uoffisielle tittelen «Kaganovitj-reisevisе» («Popútnaja-Kaganovitsjskaja») er hos Demidova og Kirillov (2006, 58) gjengitt med prikkede linjer der forfatteren trolig unnlot å skrive navnet Lazar Moisejevitsj, eller, etter rytmen å dømme, Moiséitsj, som dette farsnavnet blir uttalt i muntlig dagligtale. Tittelen er også gjengitt med prikker.

.....
<p>По стальным дорогам паровозы мчатся, Пассажиров вдаль везут. Ах, как пассажиры бурно веселятся И радостно песню поют:</p> <p>– ...– наш первый машинист, Ведёт он наш поезд сквозь грохот и свист. – ...– спасибо за комфорт! Наш большевистский поезд – первый сорт!</p> <p>Мы любим дорогу, мы любим наркома, Мы хозяева земли. На железной дороге лучше, чем дома. Лети ж моя песня, лети!</p> <p>– ...– наш первый машинист, Ведёт он наш поезд сквозь грохот и свист. За ласку и заботу тебя благодарим.</p> <p>На наших лицах радость, на вражьих - грим. В каждом вагоне – полная чаша. Радость льется через край. Ах, как прекрасна Родина наша! Так ну же, запой, не зевай!</p> <p>– ...– наш первый машинист, Ведёт он наш поезд сквозь грохот и свист. Сердечное спасибо за бдительность твою, Иначе б мы стояли у бездны на краю.</p>	<p>På stålveier suser det lokomotiv, frakter passasjerer langt av sted. Å, hvor heftig passasjerene fryder seg og glade synger de en sang:</p> <p>–...– er vår førstelokfører, som styrer vårt tog gjennom drønn og hvin. –...– takk for komfort! Vårt bolsjeviktog er av beste sort!</p> <p>Vi elsker banen, vi elsker folkekommissæren, vi er jordens herrer. På jernbanen er det bedre enn hjemme. Så fly frem, min sang, fly frem!</p> <p>–...– er vår førstelokfører. som styrer vårt tog gjennom drønn og hvin. For vennlighet og omsorg vil vi takke deg.</p> <p>I våre ansikt er det glede, på fiendens – masker. I hver vogn er begeret fullt. Gleden strømmer utover (ut)kanten. Å, hvor vakkert Moderlandet vårt er! Så kom igjen, drikk, ikke gjesp!</p> <p>–...– er vår førstelokfører. som styrer vårt tog gjennom drønn og hvin. En hjertelig takk for din årvåkenhet, for ellers ville vi stått på avgrunnens rand.</p>

Sangtekstens tilblivelsestidspunkt og autentisitet er vanskelig å bedømme, siden den først ble publisert blant strømmen av «skrivebordstekster» på 1990-tallet, men gitt at den ble skrevet og sunget i siste halvdel av 1930-årene, fremstår den som en burlesk og vågal antitotalitær respons på den offisielle sovjetiske togdiskursens språk og modalitet. Tittelen, «Popútnaja-Kaganovitsjskaja» henspiller ikke bare på Lazar Moisejevitsjs etternavn, men også på Nestor Kukulniks før omtalte «Popútnaja pésnja» fra 1840, som ble tonesatt av Mikhail Glinka og var en populær korsang, også i sovjettiden. Den forserte gleden (*búrno veseljátsia, ráдостно pésnju pojút*) og de susende lokomotivene (*parovózy mtsjátsia*) i første strofe gir assosiasjoner til «det ortodokse folkets glede» over lokomotivet (*Pravoslávnyj veselítsia nasj naród*) og det susende toget (*pójezd mtsjátsia*) i Kukulniks dikt.

Glikmans tekst ironiserer først og fremst over de bildene og parolene den sovjetiske jernbanediskursen har produsert, men indikerer gjennom tittelens *popútnaja* at diktets vi stritter imot å inkluderes i et mer overordnet, russisk autokratisk vi, som det ikke kan identifisere seg med. Her harseleres det både over styresmaktenes selvgodhet og den gleden og entusiasmen de prøver å påtvinge folk. Den 17. november 1935 kom for øvrig Stalin med sin hyppig siterte uttalelse om at det nå var blitt både bedre og lysteligere å leve («Zjit stálo lútsjsje, továrísjsji, zjit stálo veseléje», se et filmklipp fra talen her³⁹), som også kan ha inspirert denne teksten.

Det er også interessant at sangen, i motsetning til de offisielle togtekstene, der Lenin og Stalin er førstelokførere, introduserer en tredje førstelokfører, Lazar Moisejevitsj Kaganovitsj, noe som fra offisielt hold antakelig ville blitt oppfattet som en majestetsfornærmelse. Lenin og Stalin befant seg i særstillinger, høyt hevet også over sine nærmeste medarbeidere, og i henhold til Medvedevs vurderinger, var også Kaganovitsj ytterst bevisst sin rolle som Stalins underordnede.

Velkjente ord og aforismer fra propagandaspråket går igjen gjennom hele diktet: *pérvyj masjiníst, komfórt, pérvyj sort* (beste sort) og *khozjájeva zemlí* (jordens herrer), og det uttrykkes en ironisk takknemlighet så vel

39 <https://www.youtube.com/watch?v=-coc3zilfzk>

over den godheten og omsorgen (*za lásku i zabótu tebjá blagodarím*) som den årvåkenheten (*bdítelnost tvoju*) folkekommissæren utviser overfor folket sitt. Karakteristikker av Lenin, men også av Stalin og hans medarbeidere som «gode» og «omsorgsfulle» var ironisk nok helt vanlige i datidens visuelle og verbale ytringer. Stalin bruker selv verbet *zabótitsia* om regjeringens omsorg for folket i talen over. Det samme budskapet formidles også i Viktor Govorkovs kjente plakat med påskriften «O kázjdom iz nas zabótitsia Stalin v Kremle» («Stalin i Kreml har omsorg for oss alle»), der Kremles røde stjerne lyser opp nattehimmelen utenfor en skrivende Stalins kontorvindu.⁴⁰ Samtidig ble det stadig minnet om myndighetenes «årvåkenhet». Offisielt sett beskyttet de politiske ledernes argusblikk rettskafne sovjetborgere mot indre og ytre fiender, men i Glikmans tekstrom fremstår ordet *bdítelnost* som en påminnelse om en politisk motivert vaksomhet som i utstrakt grad rammet uskyldige mennesker.

Grókhót i svist refererer på tekstens mest åpenbare nivå til togenes dundre- og signalflytelyd, men disse ordene kan også bety henholdsvis «brak» eller «drønn», og «hvin» eller «ul». Her har jeg valgt å oversette *grókhót i svist* med «drønn og hvin», da jeg oppfatter formuleringen som uttrykk for en dramatisk underliggende virkelighet der ordvalget også kan alludere til drønn fra våpen og menneskers hvin eller skrik. En alvorlig undertone når også overflaten i verselinjen der gleden i ansiktene til passasjerene blir satt opp mot fiendens sminkede ansikter, eller masker (*grim*). Medvedev skriver:

Befolkningen ble på alle måter forklart at dagens fiender så ut som de mest alminnelig mennesker, praktisk talt umulig å skille fra ærlige borgere, at fiender, i den hensikt å maskere seg, forsøker å jobbe godt, fordømme trotskismen offentlig, delta i [sovjetiske] høytidsmarkeringer osv.

Населению всячески разъясняли, что нынешние враги на вид – самые обыкновенные люди, практически неотличимые от честных граждан, что враги в целях маскировки, стараются хорошо работать, публично проклинают троцкизм, ходят на праздничные демонстрации и т.д. (Medvedev, 2010, 116).

40 <https://gallerix.ru/storeroom/1973977528/N/857362725/>

Men diktet preges også av en respektløs og fandenivoldsk humor. Folkekommisæren tiltales konsekvent i du-form, og ordspillene med *tsjásja*, *kraj* og *bezdná* kan henspille på disse ordenes mer profane betydninger og konnotasjoner. *Tsjásja* betyr «kalk» eller «beger» i sin opprinnelige (også bibelske) betydning, men også «kar» og «skål», som igjen kan assosieres med «doskål». *Kraj* betyr «kant» og «rand», men refererer også til fysiske steder, en utkant, et område, så vel som til den administrative enheten som kan oversettes med «territorium» eller «område». *Bezdná* betegner en avgrunn. Fulle beger i alle vogner kan altså referere til drikking om bord (som neppe var noe uvanlig fenomen på sovjetiske tog heller). Høyt alkoholinntak bidrar i så fall til å løfte stemningen, slik at gleden strømmer (*rádost ljótsia*) utover det området toget drar gjennom (*tsjérez kraj*). Men her kan det like gjerne være snakk om doskåler som er fylt til randen, der innholdet ikke bare strømmer over kanten, men også spres utover det territoriet toget kjører gjennom (*rádost ljótsia tsjérez kraj*).

Den ironiske takksigelsen til folkekommisæren for hans «årvåkenhet» refererer til den generelle *bdítelmost* unionens øverste ledere påberopte seg, men kan i denne fortolkningen også sikte til datidens skjerpede oppsyn med alkoholinntak på arbeidsplasser og offentlige steder. Hadde det ikke vært for at noen holdt oppsyn, kunne nemlig vi'et fort endt opp «på randen av avgrunnen» (*Inatátsje b my stojáli u bézdny na krajú*), eller doskålen over skinnegangen, i det ene, andre eller kanskje tredje ærend.

Jernkommisærens marmorpalasser

I antologien *The Landscape of Stalinism. The Art and Ideology of Soviet Space* utforsker tolv kjente russiske og vestlige slavister Stalin-tidens geografiske, ideologiske og estetiske rom. I forordet beskriver Eric Naiman tilnærmingen til artiklene som utgjør bokens tredje del, slik: «They show how Soviet ideology centred on spaces that seemed to be outside human history (the north, the underground), spaces on which Soviet society could inscribe itself, as if on a blank page» (Dobrenko og Naiman, 2003, xiv). Den storstilte utbyggingen av jernbanen i unionens mer perifere områder er ett eksempel på erobring av slike fysiske rom, hovedstadens

monumentale stalinistiske arkitektur, med sine brede chausseer, kolossale kvartaler, skyhøye Stalinkaker og sitt dype metrosystem, et annet.

I sitt antologibidrag «The Best in the World'. The Discourse of the Moscow Metro in the 1930s» gir Mikhail Ryklin spennende innblikk i de ideologiske betraktningene bak dette undergrunnssystemet, og bak stasjonenes arkitektoniske, tekniske og kunstneriske utforming. Han viser hvordan diskursen omkring metroen ble utviklet, blant annet gjennom en tale transportkommissæren holdt i forbindelse med åpningen av den første metrolinjen i mai 1935.

Ifølge Lazar Kaganovitsj var Moskva-metroen langt mer enn en teknisk konstruksjon og et transportmiddel. Den var et symbol på det nye sosialistiske samfunnet som var i ferd med å bygges opp, et fenomen som hvilte på helt andre grunnpilarer enn noen konstruksjon i kapitalistiske samfunn (Ryklin i Dobrenko og Naiman, 2003, 262).⁴¹ Den 14. mai samme året, i *Pravda*, ga for øvrig kunsthistorikeren David Arkin uttrykk for et lignende syn. Han hevdet at det i metroens arkitektur var nedlagt en slags skisse til det nye Moskvas ansikt («В архитектуре метро дан как бы эскиз архитектурного облика новой Москвы». Zakharova og Sobko, 2017). Metrosystemet skulle altså speile både Moskvas nye, moderne bydesign og det kommunistiske fremtidssamfunnet.

Til grunn for disse ambisiøse byggeprosjektene lå det en ideologisk visjon, men også konkrete planer for hvordan de skulle gjennomføres for å gi bestemte inntrykk utad, som når det gjelder *Moskovskij metropoliten* kan oppsummeres slik: Metrostasjonene skulle fremstå som kollektive marmorpalasser, alle med individuelle arkitektoniske og kunstneriske kvaliteter, og belysningen i stasjonshallene skulle illudere sol- eller dagslys. Moderne elektriske lokomotiv, hyppige avganger og høy bemanning skulle sørge for at trafikken gled jevnt. Ventilasjonen skulle være effektiv, og vognene åpne og luftige, med behagelige sitteplasser langs veggene, og god ståplass. Kaganovitsj hadde selv besøkt undergrunnen i Berlin og fremholdt at Moskva-metroen tok mål av seg til å bli noe helt annet enn de mørke, trange, inhumane og uniforme undergrunnssystemene i

41 http://www.shpl.ru/events/exhibition/moskovskij_metropoliten_imeni_l_m_kaganovitsj_1931_1941/

kapitalistiske hovedsteder som Berlin, Paris, London og New York (Ryklin i Dobrenko og Naiman, 2003, 261–76). Det fremgår da også tydelig av dette utdraget fra en tale kalt «Metroens seier er sosialismens seier» («Pobéda metropoliténa – pobéda sotsialízma») som ble holdt den 14. mai 1935 og ble gjengitt i *Komsomólskaja Pravda* den 20. mai 1935.

Metrosystemene i kapitalistiske land bygges mørke, ensformige, triste [...] En sosialistisk stat kan tillate seg å oppføre bygg for folket, som koster mer, men til gjengjeld gir befolkningen bekvemmelighet, bedre selvfølelse og estetisk nytelse. Vi vil at dette byggverket som betjener millioner av mennesker, flere enn et hvilket som helst annet palass eller teater – at dette byggverket skal løfte menneskets ånd, gjøre livet lettere for det, gi det avkobling og glede.

Метрополитены в капиталистических странах строятся мрачные, однообразные, унылые [...]. Социалистическое государство может позволить себе постройку для народа сооружения, которое стоит дороже, но зато дает удобства, лучшее самочувствие, художественное наслаждение населению. Мы хотим, чтобы это сооружение, которое больше, чем какой-либо другой дворец, театр, обслуживает миллионы людей, – чтобы это сооружение поднимало дух человека, облегчало его жизнь, доставляло ему отдых, удовольствие (Kaganovitsj i Perkhin, 2016).

Sjefsingeniør Pavel Rotert ble satt til å lede det praktiske arbeidet med undergrunnen, og Jegor Abakomov ble utpekt til nestleder. Begge var fulle av lovord om Lazar Moisejevitsj for hans aktive deltakelse i planleggingen og gjennomføringen av byggearbeidet. Og alle som har reist med undergrunnen i Moskva, kan bekrefte at Kaganovitsjs visjoner ble satt ut i livet.

Korridorer, rulletrapper og inngangspartier ble utstyrt med vakre kandelabergatelykter, stasjonshaller med søyler, himlinger med fargerike mosaikker, og perronger med overdådig kunst. Stasjonsnavn og kunstnerisk utsmykning alluderte som regel til revolusjonær tematikk, og alle fellesområder ble nøye overvåket. Stod man på feil side av rulletrappen, beveget seg for fort eller i feil retning, kom det en vakt, eller en myndig stemme over høytaleranlegget. Billettsystemet (*sjetonger*) var funksjonelt, inn- og utslusing av passasjerene effektiv, vakthold og renhold upåklagelig, og bøtene for å kaste fra seg eller skade noe, høye. Metrosystemet

hadde også militærstrategiske funksjoner, og følgelig fotoforbud, for ikke å snakke om et eget nettverk av hemmelige tunnelbaner, ganger og tilfluktsrom til bruk for makteliten. Hovedstadens metrosystem *ble* et praktfullt og velsmurt, men også idealisert og strengt kontrollert mikrokosmos, som det samfunnet som befant seg på landjorden over, måtte strebe etter å ligne.

Ryklin viser også hvordan undergrunnssystemets ideologiske og estetiske diskurs ble videreutviklet i pressen, og i folkeeventyrlige versjoner i barnebøker og populærkultur. Metroarbeidernes egne skildringer av byggeprosjektet, som det ligger lenke til et utvalg av her,⁴² bærer preg av å være nøye redigert, eller omskrevet, av profesjonelle forfattere. Moskva-metroen var et sovjetisk kulturideologisk monument, bygget *av* det nye sovjetmennesket *for* det nye sovjetmennesket, og med få unntak uten bruk av utenlandsk fagkompetanse og teknologi (bortsett fra den NKVD hadde ervervet gjennom spionasje, påpeker Ryklin). I de tjue årene før metroen stod ferdig hadde innbyggertallet i Moskva økt med én million. Fordi dette utenomjordiske byggverket skulle tjene som modell for det nye Moskva og vise både egne borgerne og verden utenfor hva sovjetsamfunnet var i stand til å utrette, ble det, tross stor boligmangel i hovedstaden, maktpåliggende å gjennomføre den første etappen av utbyggingen på rekordtid (Ryklin, 2003, 261–76. Se også Nikulnikov, 2017).

Kjente og profesjonelle ingeniører, arkitekter, kunstnere og bergverksarbeidere ble engasjert, men hovedtyngden av arbeiderne var faktisk helt uten erfaring med denne typen arbeid (Medvedev, 2010, 93). Byggeprosessen ble erklært et komsomolstøtarbeiderprosjekt (*komsomólskaja udárnaja strójka*), og tusenvis av ungdommer, både Moskva-boere og tilreisende fra andre deler av unionen, deltok i byggearbeidet. Sammen greide det enorme arbeidslaget å overoppfylle planen. Den første linjen, på 11,2 kilometer med hele 13 stasjoner, et byggeprosjekt som var beregnet å ta fem år, ble fullført i løpet av tre–fire. Fortellingen om hovedstadens undergrunnsbane ble en viktig del av den offisielle sovjetiske togmyten. Den manifesterte seg i pressen og skjønnlitteraturen, men

42 http://www.metro.ru/library/rasskazy_stroitelei_metro/

også i plakat- og filmkunsten, for eksempel i Gustav Klutsis' plakat «Vsjá Moskvá stróit metro» («Hele Moskva bygger metro») fra 1934, der Kaganovitsj er portrettert som bergverksarbeider.



Illustrasjon 10. «Hele Moskva bygger metro».

Myten er også levende formidlet i Lidija Stepanovas dokumentar «Jest metró» – «Vi har metro» fra 1935.⁴³ Denne filmen, tilegnet Stalin, Kaganotvistsj og støtarbeiderne, og de aller fleste andre samtidige ytringer om metroen, glorifiserer naturlig nok byggeprosessen og resultatene av den, men i dette tilfellet er det kanskje på sin plass. Moskva-metroen regnes fortsatt som et av Stalin-tidens mest vellykkede prosjekter. Senere utbygging av den, særlig under Khrusjtsjov og Brezjnevs, var ikke av samme kvalitet, men Moskvas metrosystem er fortsatt imponerende og velfungerende, og det utvides fremdeles. Noen vil nok hevde at denne underjordiske «marmorbyen», som i seg selv er verdt et Moskva-besøk den dag i dag, var det nærmeste sovjetsamfunnet kom sin visjonære utopi.

Sosialistisk realisme

Stalin-regimet nøyde seg imidlertid ikke med å erobre fysiske landskap og konkrete rom. De ville også kontrollere de sosiale, estetiske og verbale rommene. Et samtidig gigantprosjekt i litteraturen, som langt færre vil karakterisere som en suksess, var den sovjetiske sotsrealismen. Behovet for lojale kulturaktører og et ensrettet kulturliv ble tidlig artikulert av bolsjevikene, og i sovjetisk ettertid ble Lenins artikkel «Partiorganisasjon og partilitteratur» («Partijnaja organizátsija i partijnaja literatúra», Lenin, 1905) ansett som en grunntekst for utviklingen av en sosialistisk realistisk metode. Men selv om det lenge hadde vært fremholdt at kunst og litteratur burde følge og fremme partilinjen, og sovjetlitteraturen beveget seg i den retningen allerede på 20-tallet, ble ikke konseptet «sosialistisk realisme» (*sotsialistítsjeskij realízm*, forkortet *sótsrealizm*) lansert før et drøyt kvart århundre etter Lenins artikkel. Opplysningskommisariatets første sjef Anatolij Lunatsjarskij brukte for eksempel begreper som «proletarisk sosialisme» (*proletárskij sotsialízm*) og «den nye sosiale realismen» (*nóvyj sotsiálnyj realízm*) om den nye, regimetro litteraturen og kunsten. Andre betegnelser i bruk var «sosiorealistisk litteratur» og

43 <https://www.youtube.com/watch?v=2ojPf2pwEOE>

«kommunistisk realisme». Termen «sosialistisk realisme» ble først lansert av Ivan Gronskej i en tale 17. mai 1932 (Clark, 1985, 27–32).

Gronskej var en anerkjent litteraturkritiker som satt i ledelsen for organisasjonskomiteene for Den sovjetiske forfatterforeningen (SP SSSR) og dens første kongress i 1934. Ord er makt, men med makt følger også risiko, noe mange sovjetiske forfattere og litterater bittært skulle få erfare. Gronskej balanserte på en knivsegg, og i likhet med nesten en tredjedel av de sovjetiske delegatene til denne til kongressen (182 av 591) ble han arrestert under Moskva-prosessene. Flere av delegatene ble henrettet kort tid etter arrestasjonene, og blant de gjenværende omkom mange i fangeleirer. Noen, deriblant Pasternak, ble utsatt for represalier senere, og atter andre, som Paolo Iashvili, begikk selvmord. Selv tilbrakte Gronskej til sammen 16 år i fengsel, Gulag-leirer og forvisning før han ble rehabilitert i 1954.

I årene før Den første sovjetiske forfatterkongressen ble den nye litteraturen debattert, og de offisielle premissene for den sosialistisk realistiske doktrinen lagt. Da den russiske assosiasjonen for proletarforfattere, RAPP, ble oppløst i 1932, innebar det ifølge Clark (1985, 32–34) slutten på en proletarisk *realisme*, det vil si på en litteratur som fremmet troverdige miljø- og karakterskildringer og psykologisk dybde. Et par av RAPP-forfatternes romaner, som Dmitrij Furmanovs *Tsjapajev* (1923) og Aleksander Fadejevs *Fluktruten* (*Razgróm*, 1927), figurerte riktignok fortsatt på listene over forbilledlige verk for den sotsrealistiske skolen, men det var Maksim Gorkijs revolusjonær-romantiske linje og hans idealiserte karakterer som skulle sette trenden for retningens videre utvikling.

Maksim Gorkij (egentlig Aleksej Maksimovitsj Pesjkov, 1868–1936), som i 1931 vendte hjem fra Vest-Europa for godt og året etter fikk hjembyen Nizjnij Novgorod oppkalt etter seg (den het Gorkij mellom 1932 og 1990), ledet organisasjonskomiteene både for Den sovjetiske forfatterforeningen og dens første forfatterkongress. Med sin ukuelige tro på sovjetregimets nye, fysisk og intellektuelt uovervinnelige menneske ble Gorkij den nye sovjetlitteraturens nestor. Fra den eldre forfattergarden nøt dessuten Aleksander Serafimovitsj (1863–1949) og hans kortroman *Jernstrømmen* stor anerkjennelse. Det gjorde også Gorkijs lydhare «lærling» Fjodor Gladkov (1883–1958) med sin roman *Sement*. Alle disse tre forfatterne ble innvalgt i forfatterkongressens presidium. Det ble også Lidija Sejfullina

(1889–1954), Ilja Ehrenburg (1891–1967), Nikolaj Tikhonov (1896–1979), Leonid Leonov (1899–1994), Aleksander Fadejev (1901–1956), Aleksander Afinogenov (1904–1941) og Mikhail Sjolokhov (1905–1984).

Med Sejfullina kom presidiets kvinneandel opp i «hele» ti prosent, mens det blant kongressdelegatene var under fire prosent kvinner. Deleгатenes snittalder var 36 år, presidiets 44. Kjønnfordelingen var nok representativ for unionens politiske og kulturelle topplan, og avspeiler en helt annen virkelighet enn den som begynte å avtegne seg i arbeidslivet ellers, og i propagandaen, for eksempel i Stepanovas dokumentar «Vi har metro», der kvinnelige bergverksarbeidere figurerer sentralt. Den relativt lave gjennomsnittsalderen hos delegatene, og at halvparten av presidiet var under 40, reflekterer det litterære etablissementets satsing på en generasjon proletarforfattere. Som innvielsen av metroen, var også åpningen av Den første forfatterkongressen en nøye planlagt og viktig begivenhet, og en stor folkemengde hadde den 17. august 1934 møtt frem foran Kolonnesalen i Moskva for å få et glimt av de sovjetiske og utenlandske delegatene. I løpet av de to ukene arrangementet varte, ble det organisert møter mellom kongressdeltakerne og representanter for arbeidskollektiv, blant annet jernbanearbeidere, og selvfølgelig et arbeidslag fra Moskva-metroen (Antipina, 2009).⁴⁴

Forfatterkongressens resolusjon om sosialistisk realisme var, i likhet med undergrunnssystemet, ideologisk fundert, men mindre håndfast og mer komplisert å forholde seg til enn Moskva-metroen og andre utstillingsvinduer som jern- og stålindustriens høyborg Magnitogorsk (grunnlagt i 1929) eller Kvitsjøkanalen (fullført i 1933). Et utdrag av resolusjonen lyder slik:

Som den grunnleggende metoden i sovjetisk skjønnlitteratur og litteraturkritikk krever sosialistisk realisme av kunstneren at det gis en sannferdig, historisk-konkret fremstilling av virkeligheten i dens revolusjonære utvikling. Dessuten må den kunstneriske virkelighetsfremstillingens sannferdighet og historiske konkrethet forenes med den idémessige omdannelses- og oppdragelsesoppgaven i sosialismens ånd.

44 <http://www.el-history.ru/node/551>

Социалистический реализм, являясь основным методом советской художественной литературы и литературной критики, требует от художника правдивого, исторически-конкретного изображения действительности в её революционном развитии. Причём правдивость и историческая конкретность художественного изображения действительности должны сочетаться с задачей идейной перedelки и воспитания в духе социализма.⁴⁵

Metoden skulle altså omfatte både skjønnlitterær virksomhet og litteraturkritikk, og kravene som ble stilt, var fra et ideologisk ståsted åpenbare, men likevel vage. Det kreves en «sannferdig» og «historisk-konkret» (ikke «historisk konkret» eller «historisk sannferdig») fremstilling av virkeligheten, der det sammensatte ordet *istoritsjeski-konkrétnoje* lyder like diffust på russisk som på norsk. Den litterære fremstillingen skal videre fange virkeligheten «i sin revolusjonære utvikling». Til tross for at de hadde beveget seg langt bort fra sitt ideologiske opphav, legitimerte Stalin-regimet sitt hegemoni gjennom stadige forsikringer om tette bånd til marxist-leninismen. Unionen, og skjønnlitteraturens videre utvikling var altså fortsatt uløselig knyttet til og betinget av *revolusjonen*, ikke av senere diskursive begivenheter. Det mest direkte kravet som stilles i resolusjonen, gjelder forfatterens samfunnsoppgave. Han eller hun er forpliktet til å bidra til den idémessige omarbeidelsen (*peredélka*) og oppdragelsen (*vospitánije*) av sovjetborgerne i sosialistisk ånd.

Teksten fremstår heller som tilbakeskuende enn nyskapende. Det nye er at en tidligere anbefalt, og fra offisielt hold praktisert metode, som de offisielle tog- og metrotekstene jeg har kommentert lever opp til, nå er blitt et krav som fremsettes som den grunnleggende og i praksis eneste, lovlige metoden og retningen i sovjetisk skjønnlitteratur.

Resolusjonens klart vageste moment er «sannferdig, historisk-konkret fremstilling av virkeligheten». Slik jeg leser denne formuleringen, tilfører den, trolig helt bevisst, den nye litterære retningen et skinn av sannhet eller autenticitet (kalt «sannferdighet») og historisk korrekthet (kalt «historisk-konkret fremstilling av virkeligheten») uten direkte å kreve at skjønnlitterære tekster skal være verken «sanne» eller «historisk

45 <http://litena.ru/literaturovedenie/item/foo/soo/e0000522/index.shtml>

korrekte». Dermed bidrar så vel denne resolusjonen som den metoden den påbyr, både til å opprettholde (noe som sannsynligvis var ønskelig fra forfatternes side) og viske ut (noe propagandamyndighetene trolig så seg tjent med) skillet mellom fiksjon og fakta.

Den forhenværende RAPP-forfatteren Aleksander Fadejev, som satt i Den sovjetiske forfatterforeningens første organisasjonskomité (og var foreningens generalsekretær mellom 1946 og 1954), artikulerte et sentralt aspekt ved dette synet på en mer konkret måte. Han mente forfattere bør fremstille sine karakterer «slik at leseren tror at slike mennesker virkelig finnes» («так, чтобы читатель верил в то, что такие люди действительно существуют», Sjesjukov, 2013, 233). Det skulle da også vise seg vanskelig for urutinerte lesere å skille mellom de stadig mer dedikerte og heltemodige fiktive skikkelsene og heltebragdene som ble skildret i den sosialistisk realistiske skjønnlitteraturen, og «vanlige dødelige»s mer begrensede evner og handlinger.

Med de offisielle togtekstene fra 1920- og -30-tallet i mente vil jeg peke på at man på denne tiden var kommet langt i prosessen med å la oppdragelsesmomentet overstyre det som av ideologene ble oppfattet som unaturlige skiller mellom retninger og sjangere i kunst og litteratur, så vel som med å utviske grensene mellom henholdsvis kunstneriske og litterære fremstillinger og propaganda, journalistikk og kunnskapsformidling. Det som stod i partiorganet *Pravda* var ikke nødvendigvis mer korrekt eller «sant» enn det som ble formidlet i en lærebok, en grafisk fremstilling, på en propagandaplakat, eller i en sosialistisk realistisk roman, men det *var* oppbyggelig.

Etter lanseringen av den første femårsplanen ble det som sagt stilt stadig strengere og mer urealistiske krav til sovjetbefolkningen. De måtte arbeide mer effektivt, lenger og gjerne ta natten til hjelp. Slagordet «Nattarbeid er ingen hindring», *Notsj – rabóte ne pomékha*, var en gjenganger i propagandaen. Rødearmeen var under opprustning og krevde flere og flere menn. Dermed måtte kvinner påta seg tyngre fysisk arbeid, for eksempel i tungindustrien og ved jernbanen. Trass beinharde krav ble det forventet at befolkningen skulle fortsette å være fornøyde og tilpasningsdyktige. Hele folket befant seg i en økonomisk-industriell og ideologisk omformingsprosess, der skjerpede institusjonelle forhold,

mistenkeligjøring av alle former for klassefiender og en gjennomgripende «storebror ser deg»-mentalitet bidro til et stadig mer begrenset handlingsrom. Moskva-metroen og andre konkrete byggeprosjekt skulle sammen med sovjetiske solskinnshistorier formidlet av pressen, propagandaapparatet og skjønnlitteraturen bidra til å opprettholde begeistringen for regimets fremskritt, så vel som til å dekke over myndighetenes umenneskelige krav og terror.

I forordet sitt til *The Landscape of Stalinism* peker Eric Naiman på at Stalin-tidens kultur og ideologi kan anses som verbale fenomener, der sovjetborgerens suksess eller fiasko i stor grad avhang av i hvilken grad han eller hun evnet å navigere i et ideologisk diskursivt landskap og lyktes i å tilegne seg de nye styresmaktens språk (Dobrenko og Naiman, 2003, xi–xii). For mange mindre privilegerte sovjetborgere hadde det unge regimets satsing på utdanning gitt muligheter til å tilegne seg lese- og skrivekunsten, til og med på sine egne nasjonalspråk. Såkalte arbeiderfakulteter (*rabfáki*) hadde siden borgerkrigsårene gitt unge fra «lavere» samfunnsklasser og grupper fortrinnsrett til høyere utdanning. Maksim Gorkij litteraturinstitutt ble etablert i 1933, som et skriveakademi med kveldsundervisning for arbeidere, og det ble etterfulgt av tilsvarende institusjoner over hele unionen. Det ble også arrangert studiesirkler, skrivekurs og korrespondansekurs for unge som kunne tenke seg å bli forfattere. Med skrivetreningen fikk man det offisielle sovjetiske språket og litteratursynet med på kjøpet.

For andre sovjetborgere var det ikke et spørsmål om å få mulighet til eller å *evne*, men å *ville* tilegne seg det ideologiserte språket, eller la seg falle inn i de nye diskursene. Men nettet snørte seg stadig tettere, også om profesjonelle ordkunstnere. Som etablert forfatter måtte man, særlig hvis man tilhørte det «gamle» borgerskapet eller intelligentsiaen, avfinne seg med at man ikke bare skulle bidra til omforming av sine lesere, men også selv befant seg i en utdannings situasjon. Ville man fortsette å publisere, måtte man ta imot språklig og ideologisk veiledning og korreks, og endatil være forberedt på å skrive om tidligere utgitte verk som ikke lenger var i tråd med myndighetenes krav. Det ble opprettet forfatterbrigader som ble sendt ut i distriktene for å lære av, og bli i stand til å skrive om det nye sovjetmennesket. Boris Pasternak ble sendt til Georgia i en slik brigade, Andrej Platonov dro til Turkmenistan.

Under slike forhold ble det riktignok skapt revolusjons-, støtarbeider-, pioner-, komsomol- og forfatterhelter i det virkelige liv, som partiapparatet og pressen ga maksimal oppmerksomhet. De ble, i likhet med Kaganovitsjs jernbanearbeidere, dekorert under høytidelige seremonier og kunne oppnå privilegier, som gaver, pensjoner, parsellhager, ferieopphold eller forfatterboliger. Men den sosialistisk realistiske doktrinen åpnet, i Gorkijs ånd, samtidig opp for en fiktiv parallellverden der både virkelige og litterære helter antok overmenneskelige dimensjoner. Problemstillinger som omfattes av begrepet «virkelighetslitteratur», kan dermed være like aktuelle i utforskningen av sovjetlitteraturen som av vår egen samtidslitteratur. Mens det i dag pågår en debatt omkring den skjønnlitterære forfatterens rett til å «overta» identifiserbare menneskers biografi eller fortelling, kan Nikolaj Ostrovskij og romanen hans *Hvordan stålet ble herdet* (*Kak zakaljalas stal*) tjene som eksempel på at de institusjonelle kreftene som omga verket ikke bare tok kontroll over den litterære teksten, slik tilfellet ofte var på denne tiden, men i tillegg tok forfatterens biografi i besittelse.

Det er flere grunner til at jeg har valgt å inkludere dette verket i materialet mitt. For det første utspiller det meste av handlingen seg i ulike jernbanemiljø, for det andre utkom denne romanen i de mest definerende årene for den sosialistisk realistiske metoden, mellom 1932 og 1934. Verket fremstår, for det tredje, som et kanonisk eksempel på retningens viktigste sjanger, som både når det gjelder struktur og modalitet oppfyller alle de kravene til estetisk konservatisme, påbudt optimisme, moralsk puritanisme og partientusiasme (*partijnost*) Katerina Clark fremholder som den sosialistisk realistiske romanens viktigste kjennetegn (Clark i Dobrenko og Naiman, 2003, 3).

Sist, men ikke minst er verket illustrerende for Stalin-tidens manipulerende virkelighetskonstruksjoner, som ga seg utslag i alt fra retusjerte fotografier, fabrikkerte nyheter og oppdiktete statistikker til en mytologiserende og høyst urealistisk realisme.

Ostrovskijs *Hvordan stålet ble herdet*

I perioden mellom 1925 og 1932 ble det altså gjennomført en betydelig utvidelse av partiapparatets fullmakter på litteraturfeltet, ikke bare til å

kontrollere og sensurere skjønnlitteraturen, men også til å fylle den med innhold, definere og forme den. Å produsere idealistiske, selvoppofrende helter som kunne holdes frem som moralske forbilder for sovjetbefolkningen og å gi oppløftende skildringer av miljøene de utførte sine heltedige bedrifter i, ble en sentral oppgave for forfattere og forlag. Slagmarken og arbeidsplassen ble vanlige romansettinger, borgerkrigsromanen og produksjonsromanen typiske undersjangere.

Der sentrale myndigheter, propaganda- og presseorganer bygget opp en personkult omkring Lenin og Stalin, og sørget for landsomfattende heltedyrking av rødegardister som Vasilij Tsjapajev (1887–1919) og Nikolaj Sjtsjors (1895–1919) og forfattere som Gorkij og Majakovskij, medvirket lokale partikontor og presseorganer, ofte i samarbeid med bedrifts-, pioner- og komsomolavdelinger, til å finne arbeider-, barne- og ungdomshelter. Også disse ble løftet frem og hyllet på nasjonalt nivå. Blant dem finner vi støtarbeideren Aleksej Stakhanov (1906–1977), hvis etternavn begrepet *stakhanovéts* (støt- eller sjokkarbeider) ble avledet av, og «pioneren og barnemartyren» Pavlik Morozov (1918–1932), som skal ha angitt sin far for å ha samarbeidet med kulakker og deretter blitt drept, sammen med sin lillebror, av familiemedlemmer på farssiden. (I ettertid er det kommet frem at pionerhelten Pavlik ble posthumt innmeldt i pionerbevegelsen, og det er lansert nye teorier om drapene.) Til denne listen kan også forfatteren Nikolaj Ostrovskij (1904–1936) legges til, og det som inntil for få år siden ble oppfattet som hans alter ego, romankarakteren Pavel Kortsjagin fra *Hvordan stålet ble herdet*.

I opptakten til Komsomols 10-årsjubileum i 1928 ble unge, talentfulle og politisk bevisste skribenter oppfordret til å sende inn tekstene sine, og i redaksjonene satt fagfolk klare til å bistå dem i den videre prosessen. I den forbindelse skal en allerede sterkt invalidisert Nikolaj Ostrovskij høsten 1927 ha utarbeidet et manus med arbeidstittelen «Rozjdjónnye búrej» («Født av stormen»), som han senere betegnet som førsteutkastet til *Hvordan stålet ble herdet*. Han sendte (i likhet med romanhelten Pavel Kortsjagin) manuset til venner i Odessa for gjennomlesning, men det skal i henhold til offisielle sovjetiske kilder ha kommet bort i posten på returen. Dette er bare ett av flere omdiskuterte punkt i romanens *Entstehungsgeschichte*, og mange har spurt seg om dette førsteutkastet overhodet har

eksistert. Det er også uklart når og i hvilken versjon komsomolorganet *Molodája gvardija* mottok manuset til *Hvordan stålet ble herdets* første del, som ble publisert i månedlige numre fra april 1932. Noen hevder at det innsendte manuset bare var et uferdig utkast, andre at det var skrevet på ukrainsk, ikke russisk, som var språket romanen først ble utgitt på.

I 1927–28 forverret Ostrovskijs helsetilstand seg kraftig. Han hadde lange opphold på sykehus og rehabiliteringshjem, ble fysisk ufør og sengeleggende. I 1929 ble han blind. Da han tok opp igjen skrivearbeidet mot slutten av 1930, var han flyttet til Moskva. Romanens tilblivelseshistorie formidler fortellingen om en krevende og smertefull prosess der forfatteren møysommelig skrev ned linje for linje ved hjelp av sjablonger med utskårede rektangler for hver linje, og at han måtte ta natten til hjelp for å opprettholde progresjonen i arbeidet. Da Ostrovskij ikke lenger kunne bruke hendene, ble han assistert av sin kone og andre «gode hjelpere», som han dikterte romanen til, setning for setning med lange pauser imellom. I løpet av høsten 1931 skal han ha fullført de ni kapitlene som utgjør romanens første del, og formidlet teksten til forlaget *Molodája gvardija*. Som det fremgår av sitatet under, skal forfatteren Anna Karavajeva, som var ansvarlig redaktør der i perioden 1931–1938, ha ment at manuset de mottok fra Ostrovskij var «det verket vi, tidsskriftets redaksjon hadde lett etter og ventet på». Hun legger til at den unge forfatteren må ha hatt en klar forestilling om publikasjonens idémessige og kreative oppgaver, siden han sendte manuset nettopp til dem, at det kom til rett tid, og at forfatteren sikkert også må ha «forutsett hvilket skapende, broderlig vennskap» tidsskriftet *Molodája gvardija* skulle omgi ham med like frem til livets slutt:

Это было то произведение, которое мы, редакция журнала, искали и ждали. Молодой писатель, конечно, ясно себе представлял идейно-творческие задачи такого журнала, как «Молодая гвардия», поэтому и направил рукопись романа именно к нам. И оказалось, в добрый час. Верно предвидел он и ту творческую братскую дружбу, которая до конца жизни окружала его в журнале «Молодая гвардия» (Karavajeva i Ostrovskij, 1966, 424).

I en og samme utgave av romanen gir forlagets egne anmerkninger et litt annet bilde. Ostrovskij skal ha sendt manuset både til tidsskriftets

Leningrad- og Moskva-kontor. Fra Leningrad fikk han aldri svar, mens Moskva refuserte det. En bekjent av forfatteren, I.P. Fedenev, skal imidlertid ha overtalt hovedstadsredaksjonen til å vurdere det på nytt. Etter en «omarbeidelse», som tidsskriftets sjefsredaktør Mark Kolosov og Anna Karavajeva hadde hovedansvaret for, fikk Ostrovskij i februar 1932, to måneder før første kapittel ble publisert, vite at romanen likevel skulle utgis (Ostrovskij, 1966, 416).

I et kommunikasjonsteoretisk perspektiv er de erfaringene som ligger forut for en litterær ytring (semiotisk kompetanse, herunder også personlige opplevelser og preferanser), av stor betydning. Det er også de prosessene og instansene som ligger mellom ytringen som idé eller intensjon og den formen den har antatt når den når mottakeren (medium, kommunikasjonssituasjon, ideologisk og kulturell kontekst, redaksjonelle prosesser, ulike former for «støy» etc.), så vel som det som skjer etter at ytringen er lansert (distribusjon, markedsføring, reklame, propaganda, leserresepsjon o.a.). I kultursemiotikken betones det at tekstens semiotiske mening oppstår i *samspeillet* mellom kognitive, språklige og sosiale prosesser først på individuelt, eventuelt også dialogisk utformingsnivå, deretter på et forhandlings- eller samhandlingsplan hvor flere ytre aktører og kontekster spiller inn, for så å utvikle seg videre i møtene med stadig nye mottakere og deres individuelle og kollektive bearbeidelser. I disse prosessene vil det selvsagt være av stor betydning for tekstens utarbeidelse og etterliv om opphavspersonens motiver og interesser sammenfaller med de ytre aktørenes agenda, i hvilken grad ulike dialogpartnere har nådd frem i forhandlingen om tekstens endelige utforming, og hvordan den presenteres for leserne.

Når det gjelder Nikolaj Ostrovskij, hadde han åpenbart et sterkt ønske om å videreformidle opplevelser fra sin egen oppvekst i det borgerkrigsherjede vestlige Ukraina, som ble utsatt for hyppige maktskifter; først tysk og senere polsk intervensjon, og dessuten kontinuerlige lokale oppgjør mellom bolsjeviker, tilhengere av ukrainsk selvstyre og andre grupperinger, opprørsgrupper og bander. Nærrområdene til jernbaneknutepunktet Sjepetovka (på ukrainsk Sjepetivka) der forfatteren gikk på skole, danner bakteppe for romanens innledende del. Borgerkrigen lå imidlertid 10–15 år tilbake i tid da romanens første del ble utformet, og det er tydelig at

tidligere litterære fremstillinger av disse årene, som for eksempel Serafimovitsjs *Jernstrømmen*, har satt sitt preg på teksten. *Hvordan stålet ble herdet* ble lansert som et selvbiografisk verk, men fikk sjangerbetegnelsen *roman* og ble etter førsteutgivelsen holdt frem som et lysende eksempel for samtidige og fremtidige forfattere av sosialistisk realistisk litteratur.

Siden *Molodája gvárdija* var et komsomlorgan, og det kan dokumenteres at Ostrovskij meldte seg inn i denne ungdomsorganisasjonen som 15-åring og ble tatt opp i Kommunistpartiet da han var 20, kan man anta at redaksjonens ideologiske orientering i høy grad sammenfalt med hans egen. Men ettersom han i perioden romanen skal ha blitt skrevet, var blind, sterkt bevegelsehemmet og nesten ikke kunne bruke hendene, er det umulig å vite i hvilken grad romanen ble forfattet av ham selv, stenografene eller redaksjonsmedarbeiderne. Forholdene omkring de redaksjonelle prosessene er så diffuse, og markedsføringen og den tilsynelatende intensjonelle sammenblandingen av forfatteren Nikolaj Ostrovskij og romanhelten Pavel Kortsjagins biografier så betenkelig, at det ikke er til å undres over at det til slutt ble sådd tvil om verkets tilblivelseshistorie og den offisielle versjonen av biografien hans. Den heltestatusen Nikolaj Ostrovskij, alias Pavel Kortsjagin, fikk i Sovjetunionen er sannsynligvis den viktigste årsaken til at få våget å sette spørsmålstegn ved forfatterbiografien før etter Sovjetunionens sammenbrudd. Den første vitenskapelige biografien om ham, Tamara Andronovas *Slísjkom málo ostálos zjit (Det var så kort tid igjen å leve)*, kom ikke før i 2014.

Ifølge encyklopediske og litteraturvitenskapelige publikasjoner utgitt i og utenfor Sovjetunionen helt frem til 1990-årene er *Hvordan stålet ble herdet* en selvbiografisk, sosialistisk realistisk roman, forfattet av den sovjet-ukrainske, krigsskadde og gradvis mer invalidiserte rødegardisten, frontkjemperen, komsomollederen og jernbanestøtarbeideren Nikolaj Aleksejevitsj Ostrovskij i perioden 1930–34. Etter at romanen ble publisert som føljetong i *Molodája gvárdija*, kom første del ut i bokform. Del to, som var et bestillingsverk fra forlaget, ble også først utgitt som føljetong, og deretter som bok i 1934. Forfatteren døde i 1936, 32 år gammel, men bare i løpet av hans egen levetid kom romanen i 41 opplag i Sovjetunionen. Ved årsskiftet 1990–91 var den i henhold til tall fra

Ostrovskij-museet i Moskva utgitt hele 773 ganger, på 75 av språkene i Sovjetunionen, i et samlet opplag på oppunder 54 millioner eksemplarer.

I kandidatavhandlingen sin om *Hvordan stålet ble herdet* (Román N.A. Ostrovskogo 'Kak zakaljalas stal' i morfologiísjeskoje soznánije 1930-x godóv) gjør Olga Matvijenko rede for forskjellene mellom de viktigste utgavene av denne romanen, og for kritikken av og sekundærlitteraturen om den (Matvijenko, 2003). De tre sovjetiske spillefilmene basert på Ostrovskijs roman, fra henholdsvis 1942, 1956 og 1973, ligger under disse lenkene.⁴⁶

Romanen stod på pensum i den russiske grunnskolen frem til midten av 1980-tallet⁴⁷ og ble oversatt til en lang rekke utenlandske språk, deriblant til norsk i 1950 (Falken) og 1972 (Forlaget Oktober). Selv om det ble gjort ideologiske justeringer av originalmanuset underveis, spesielt etter Khrusjtsjovs tøvær, forble den offisielle forfatterbiografien så å si intakt. Studerer man for- og etterord til de tallrike utgivelsene av romanen, men også antologier og litteraturhistoriske verk fra inn- og utland, er de, til og med gjennom perestrojkaårene, forbausende konsistente. Her får vi høre at:

Nikolaj Ostrovskij ble født i landsbyen Vilia i guvernementet Volynskaja i Vest-Ukraina, som da inngikk i Det russiske imperiet, den 16. september (gammel stil) 1904. Faren var av arbeiderklassebakgrunn, moren kokk. Nikolaj gikk på en kirkebarneskole (*tserkóvno-prikhodskája sjkóla*) som han ble utvist fra fordi han var i opposisjon til det religiøse verdensbildet som ble formidlet der. Da faren drakk, så moren seg nødt til å ta de to sønnene sine med til jernbanelandsbyen Sjepetovka, der 12-årige Nikolaj måtte ut i arbeid. Først var han såkalt *kubóvsjsjik* på en jernbanestasjon. Jobben innebar ansvar for å fyre opp og holde varm vannkjelen som forsynte både jernbanerestauranten og passerende tog med varmt vann, nesten hele døgnet. (Slike kjeler var en vanlig installasjon på større jernbanestasjoner i tsarimperiet og unionen.) Senere jobbet han som hjelpegutt for fyrbøteren på elektrisitetsverket i Sjepetovka. I juli 1919, året etter at Komsomol ble stiftet, meldte han seg inn i organisasjonens lokallag.

⁴⁶ <https://www.youtube.com/watch?v=IM6VXjauFA4>
<https://www.youtube.com/watch?v=9hY3QFp3DLw>
<https://www.youtube.com/watch?v=CxgrpzNVB8U>

⁴⁷ <http://arzas.academy/mag/412-school>

Knapt seksten år gammel hadde han rukket å a) være i full jobb i fire år, b) få lokale lederverv i Komsomol, c) delta i bolsjevikenes sabotasjearbeid mot intervensjonsmaktene, d) yte væpnet motstand mot ulike hvite opprørsbander på lokalt nivå, e) bli opptatt i Sjepetovkas lokale revolusjonskomité, og f) verve seg til Den røde arme og kjempe en heltedodig kamp ved fronten. Høsten 1920 skal han ha blitt hardt såret og demobilisert.

I etterordet til en utgave av *Hvordan stålet ble herdet* som ble utgitt 30 år etter Nikolaj Ostrovskijs død, oppsummerer Anna Karavajeva denne perioden i livet hans slik: «Som unggutt, nesten, gikk han inn i Den røde arme og kjempet tappert for den unge sovjetmakten. [...] Sårene hans fra kampene hadde ennå ikke grodd da han tok fatt på å bygge en jernbane» («Почти подростком он вступил в Красную Армию, храбро дрался за молодую советскую власть [...] Еще не успели зажить его раны после боев, как он пошел на строительство железной дороги». Karavajeva i Ostrovskij, 1966, 423).

Jernbanen det her er snakk om, var en smalsporbane ved Bojarka, sørvest for Kiev, som måtte bygges i løpet av tre vintermåneder i 1921–22 for å forsyne den frysende, borgerkrigsherjede storbyen med ved. Tross kulde, matmangel, dårlige klær og de alvorlige krigsskadene han sliter med, blir støtarbeideren Nikolaj Ostrovskij et forbilde for arbeidslaget sitt. Han kaster seg til og med ut i iskaldt vann for å redde noen tømmerstokker som er i ferd med å flyte bort, pådrar seg nye skader og, som en konsekvens av det, en kronisk leddsykdom. Men prosjektet fullføres, og han stiger i gradene i Komsomol. Etter en periode i Tsjekas transportavdeling blir han videresendt til Kiev og en jobb på det sentrale jernbaneverkstedet der ungdommene bak massesangen «Mitt lokomotiv» også skal ha hatt sitt arbeidssted. Han nyter stor respekt, får nye tillitsverv og blir medlem i Kommunistpartiet i 1924. To år senere, i Novorossijsk, treffer han sin kone Taja. Parallelt med at den fysiske helsen gradvis svikter, fortsetter han med selvstudier fra sykesengen, for å utvikle seg intellektuelt, og ikke minst ideologisk. Her pågår også det smertefulle skrive- og senere dikterings- og kollokviearbeidet med *Hvordan stålet ble herdet*. Romanen slutter med at manuset er blitt antatt.

Etter utgivelsen blir Nikolaj Ostrovskij berømt. Kjente forfattere, samfunns- og kulturtopper besøker ham, utenlandske journalister

intervjuer ham, og i 1935 blir han tildelt Leninordenen som «forhenværende aktiv komsomoler og heroisk deltaker i borgerkrigen, som ødela sin helse i kampen for sovjetmakten og uselvisk fortsatte kampen for sosialismens sak med det skjønnlitterære ords våpen» («БЫВШИЙ АКТИВНЫЙ КОМСОМОЛЕЦ, ГЕРОИЧЕСКИЙ УЧАСТНИК ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ, ПОТЕРЯВШИЙ В БОРЬБЕ ЗА СОВЕТСКУЮ ВЛАСТЬ ЗДОРОВЬЕ, САООТВЕРЖЕННО ПРОДОЛЖАЮЩИЙ ОРУЖИЕМ ХУДОЖЕСТВЕННОГО СЛОВА БОРЬБУ ЗА ДЕЛО СОЦИАЛИЗМА», Kondakov, 2001, 30).

Det er publisert to biografier om Nikolaj Ostrovskij i serien «Zjizn zametsjåtelnjkh ljudéji» («Bemerkelsesverdige menneskers liv»), den første, av S.A. Tregub, kom i 1950 (Tregub, 1950) og den andre, av Raisa Ostrovskaja i 1974 (Ostrovskaja, 1984). Denne serien ble utgitt på forlaget A.A. Pavlenko i årene 1890–1924, ble gjenopptatt på Maksim Gorkijs initiativ i 1933 og videreført av *Molodája gvárdija*. I biografien sin om ektefellen unnlater Raisa Ostrovskaja å si noe særlig om livet hans før hun møtte ham. Det som blir sagt, bekrefter imidlertid narrativet om den ukrainske krigs-, revolusjons- og arbeiderhelten. Også i utenlandsk faglitteratur, for eksempel i Victor Terras (red.) *Handbook of Russian Literature* fra 1985, reproducerer Herman Ermolaev i sin artikkel om Nikolaj Ostrovskij hovedlinjene i den myten om forfatteren og romanen sovjetmyndighetene skapte på 1930-tallet, riktignok med en liten ironisk distanse:

Ostróvsky, Nikolái Alekséevich (1904–1936), Soviet novelist, was born in Viliya, Volhynia province. His life exemplifies the ultimate display of will and political fanaticism. The son of a worker, he joined the Komsomol and the Red Army at the age of fifteen, fought against the Poles in 1920, and subsequently held leading positions in Ukrainian Komsomol organizations. Suffering from war wounds and grave illness, beridden and blind since 1928, he decided to serve the Bolshevik cause with his pen. His book *How the Steel Was Tempered* (*Kak zakaljalas stal*, 1932–34) was partly written by himself and partly dictated to others. He called it a book of reminiscences, but it was published as a novel. The book is largely autobiographical, focusing on its heroic protagonist, Pavel Korchagin (Ermolaev i Terras, 1985, 326).

I oppslagsverket *Rússkije pisáteli 20 véka* (*Russiske forfattere i det 20. århundre*), utgitt så sent som i 2000, står filosofen og kulturologen Igor

Kondakov som forfatter av fagartikkelen om Ostrovskij. Med få unntak gjengir også han den biografien som i senere år har vist seg ikke å tilhøre Nikolaj Ostrovskij, men romanhelten Pavel Kortsjagin,

Etter hvert som arkiver er blitt åpnet, og offisielle dokumenter, personlige notater og korrespondanse er blitt tilgjengelig, har man fått innblikk i Nikolaj Ostrovskijs dokumenterte biografi. Blant de nyere biografiske fremstillingene finner vi Tamara Andronovas Ostrovskij-biografi fra 2014 og en populærvitenskapelig TV-dokumentar fra 2016 med tittelen «Zagádotsjnaja zjizn Nikolaja Ostorvskogo» («Nikolaj Ostrovskijs gåtefulle liv») som er regissert av Viktor Beljakov og produsert av TV-kanalen Istórija.⁴⁸ Andronova gir tydelig uttrykk for at den delen av den offisielle forfatterbiografien som omhandler Ostrovskijs barndom, ungdomstid, krigsdeltakelse og støtarbeidervirksomhet, er delvis oppdiktet. Forfedrene hans var underoffiserer i tsarens armé, og han vokste opp i en velbemidlet, troende familie, i et forholdsvis stort hus med landeiendom og innleid arbeidskraft. Nikolaj gikk på skole i Sjepetovka og avsluttet skolegangen i 1920 med utmerkede resultater. Det er ikke dokumentert at han deltok verken i undergrunnsvirksomhet eller var innrullert i Rødearmeen, og i den grad han var i befatning med rødegardister, mener Andronova det var snakk om sporadiske møter og enkeltepisoder. Det stemmer at han drev komsomolarbeid på lokalnivå, men han fikk aldri sentrale verv i bevegelsen. Symptomene på sykdommen hans viste seg i tenårene, og han var allerede da ute av stand til å utføre hardt fysisk arbeid (Andronova, 2014, 12–48). De siste ni årene av livet sitt var han lenket til sengen, de siste syv blind, men han var ikke lam og beholdt humøret, tross store smerter. Nikolaj Ostrovskij var overbevist kommunist og opplevde *Hvordan stålet ble herdet* som sitt viktigste bidrag til oppbyggingen av sovjetsamfunnet.

Som direktør ved museet og stiftelsen «Preodolénije ímeni N.A. Ostrovskogo» kan ikke Tamara Andronova anses som en helt nøytral kilde. Hun legger vekt på at Nikolaj Aleksejevitsj *var* en helt, som tross alvorlig sykdom, utallige operasjoner og uutholdelige smerter bestemte seg for å skrive, og mot alle odds greide å fullføre en roman som har

48 https://russia.tv/brand/show/brand_id/10157/

gledet millioner av lesere gjennom flere generasjoner. Hun stiller seg åpen med hensyn til hvordan og hvor mye stenografene bistod ham i arbeidet med romanen, men mener, med henvisning til forfatterens evner, utdanning og opplevelsessfære, så vel som til miljøskildringenes koloritt, at Nikolaj Ostrovskij er den ubestridte opphavsmannen til *Hvordan stålet ble herdet*. Dessuten problematiserer hun verkets tilblivelseshistorie fra litt uventede synsvinkler. Hun spør seg blant annet i hvilken grad forfatteren kunne tillate seg å være intim og oppriktig i skildringer som ble nedskrevet av andre, og om romanen ville blitt dypere og bedre strukturert om Nikolaj Ostrovskij ikke hadde befunnet seg i et avhengighetsforhold til sin kone og andre medhjelpere. Hun mener også det primært var omgivelsene, ikke forfatteren selv, som blandet sammen Ostrovskij og Kortsjagins biografier (Andronova, 2014, 6–10).

I Beljakovs dokumentar utelukkes det ikke at Nikolaj Ostrovskij ble offer for en målrettet forfatterbrigade som mer eller mindre skrev romanen for ham, så vel som et propagandaapparat som bevisst forsøkte å slette sporene etter biografien hans og erstatte den med Pavel Kortsjagins. Skildringen filmen gir av forfatterens barndom og oppvekst sammenfaller i høy grad med Andronovas biografi, men med referanse til opplysninger om at han i 1920 skal ha blitt dømt til tre måneders soning av et krigstribunal, går man i dokumentaren langt i å antyde at Ostrovskij kan ha vervet seg til Rødearmeen som 16-åring, men desertert. Det blir også sannsynliggjort at han kan ha gjort et selvmordsforsøk i 18-årsalderen, etter å ha fått den tunge meldingen om at han kom til å bli helt ufør, og at han i en periode skal ha arbeidet for Tsjeka. Hvis vi kan stole på dokumentarens etterrettelighet, ble et signert, selvbiografisk notat som dukket opp i et arkiv i Rostov på 1960-tallet, hemmeligholdt helt frem til 1990. Verken i dette notatet eller i et skjema forfatteren fylte ut da han søkte om partimedlemskap i 1924, står det noe som helst om aktiv deltakelse i Den røde armé eller borgerkrigen. Selv i den siste og mest omfattende trebindsutgaven av hans samlede verk fra 1990 (Ostrovskij, 1990) er opplysninger som var i strid med den offisielle biografien, for eksempel i personlige brev, sensurert bort og erstattet med [...].

Dokumentaren fremstår i noen henseender som spekulativ, men mye av materialet som presenteres, er verifiserbart og i tråd med Andronovas

funn. Den reiser også viktige spørsmål knyttet til konsekvensene av den øyensynlig bevisste sammenblandingen av forfatteren og romankarakterens biografi. Verket ble umiddelbart tatt i bruk i den ideologiske skoleringen av barn og unge, og når pionerer og komsomolere sverget på å være like dedikerte og målrettede i sin daglige kamp for kommunismen som Nikolaj Ostrovskij, hadde de, som det påpekes, sannsynligvis Pavel Kortsjagins person og heldedåder i tankene. I illustrerte utgaver av boken er portrettlikheten mellom romanfiguren og forfatteren slående. De mange bautaene over Ostrovskij fremstiller som oftest en uniformert rødegardist, og i de siste årene sine var forfatteren også selv ikledd uniform på offisielle bilder. Det er reist minnesmerker over Ostrovskij på steder der Kortsjagin utførte sine bragder, for eksempel i Bojarka, der romanens smalsporbane blir bygget.

Man kan selvsagt argumentere for at en roman er fiksjon, selv om den lanseres som selvbiografisk, og at en romanforfatter ikke skal måtte stå til rette for om eller hvordan verken egen eller andre identifiserbare personers liv og opplevelsessfære sammenfaller med litterære karakterers. I et slikt perspektiv er det kanskje ikke så viktig at Ostrovskij ikke delte Kortsjagins arbeiderklassebakgrunn, at han aldri hadde sentrale lederverv i Komsomol eller deltok i krigshandlinger. Kanskje er det heller ikke av så stor betydning at forfatteren ikke var sjokkarbeider, at romanens legendariske smalsporbane faktisk aldri har eksistert, eller at «krigsskadene» hans ifølge medisinske eksperter er forenelige med et alvorlig forløp av Bekhterevs sykdom. Det som derimot *er* viktig, og betenkelig, er at Nikolaj Ostrovskijs pasientjournal sannsynligvis ble tilintetgjort etter hans død, at livshistorien hans åpenbart systematisk ble forvrengt og tilpasset romanheltens, og at sovjetiske pionerer og komsomolungdommer ble oppfordret til å forsøke å leve opp til en karakter og bragder som ikke hørte til i det virkelige liv.

I sine grundige undersøkelser av den sosialistisk realistiske romanens funksjoner, sjangertrekk og narrative strukturer fremholder Katerina Clark (1985, xi–xiv) at denne romansjangeren har helt andre oppgaver og karakteristika enn de man vanligvis tilskriver romanen i vestlig litteraturkritikk. Hun understreker at den tilhører populærkulturen, og at den, i likhet med andre massekulturelle sjangere, følger en forhåndsgitt

formel, et *master plot*. Og, ikke minst, påpeker hun at: «The Soviet novel's major function since at least 1932–34, the time when the canon was instituted, has been to serve as the official repository of state myths» (Clark, 1985, xii).

Når det gjelder forfatterrollen og de institusjonelle kravene til litterær originalitet, fremholder hun at også dette endret seg radikalt tidlig på trettitallet: «The Stalinist writer was no longer the creator of original texts; he became the teller of tales already prefigured in Party lore» (Clark, 1985, 159). Hun sammenligner produksjonen av den offisielle sovjetromanen med middelalderens ikonmaling, der begge tilnærminger tar utgangspunkt i en bestemt modell, definert av en kanon: «Socialist realism is essentially a name applied to Soviet culture's literary system, rather than to a way of writing that is particularly 'socialist' or 'realist'. Indeed, the 'socialist' and 'realist' aspects of Soviet literature are more functions of the 'superstructure' than they are of 'the base'. The 'base' is the master plot», fremholder hun (Clark, 1985, 9). I et slikt perspektiv fremstår *Hvordan stålet var herdet* som en typisk sosialistisk realistisk roman, der forfatterpersonen og plottets autentisitet er fullstendig underordnet det strukturelle rammeverket de inngår i.

Hvis man, i forlengelsen av analogien til ikonkunst, trekker linjen mellom *Hvordan stålet var herdet* og en av ikonkunstens paralleller i litteraturen, helgenvitaet, trer helgenbiografiens mønster tydelig frem, med den åpenbare forskjellen at Ostrovskijs romanhelt er en ideologisk, ikke-religiøs helgen. I artikkelen «Násje sovétskoje vsjó» («Vårt sovjetiske hele», som alluderer til Apollon Grigorevs utsagn om Pusjkin som «násje vsjó» i artikkelen «Vzgljad na rússkuju literatúri so sméрти Pusjkina») trekker Igor Kondakov (2001, 3–69) nettopp denne parallellen. Det er imidlertid interessant at han ikke begrenser seg til å kalle romankarakteren Pavel Kortsjagin en sovjetisk helgenskikkelse, men også inkluderer Nikolaj Ostrovskij i betegnelsen *svjatój Sovétskogo Sojúza*. Kondakov siterer på den ene siden et utsagn av Andrej Platonov:

Pavel Kortsjagin er (medregnet hele den sovjetiske samtidslitteraturen) et av de mest vellykkede forsøkene på endelig å finne det mennesket, fostret av revolusjonen, som ga sitt århundres generasjon en høyere, åndelig kvalitet og ble

et eksempel til etterfølgelse for ungdommen i moderlandet sitt. For sovjetisk ungdom blir jo fostret på den samme revolusjonen, og derfor er denne ungdommen og Kortsjagin kommensurable størrelser...

Павел Корчагин есть одна из наиболее удавшихся (считая всю современную советскую литературу) попыток обрести наконец того человека, который, будучи воспитан революцией, дал новое, высшее духовное качество поколению своего века и стал примером для подражания всей молодежи на своей родине. Ведь советская молодежь воспитывается тою же революцией, и поэтому она, советская молодежь и Корчагин – величины соизмеримые... (Platonov, 1970, 97; Kondakov, 2001, 8).

På den andre siden betegner Kondakov (2001, 6) først sovjettradisjonen tro *Ostrovskij* som en *negrámotnyj samoútsjka-krasnoarméjets* (uutdannet, selvært rødegardist) og deretter som en helgen – *svjatój* (Kondakov, 2001, 6). Det siste underbygger han med et sitat av den franske, senere nobelprisbelønte, forfatteren André Gide, som etter å ha møtt Ostrovskij i 1936 uttrykte dyp respekt for ham og uttalte at «Hvis det ikke var for at vi var i SSSR, ville jeg kalt ham en helgen». «Relígija ne sozdalá bóleje prekrásnogo litsá» («Religion har ikke skapt noe skjønnere ansikt/noen mer storartet karakter»), fremholder Kondakov (2001, 6–7) og lar *litsó* alludere både til ikonkunsten, romankarakteren og forfatterens personlige egenskaper. Dette beviser at ikke bare religion kan avføde helgener, legger han til.

Noe av det mest interessante med Kondakovs artikkel er det positive perspektivet han, i likhet med Platonov, legger på det ideologiske oppdragelsesprosjektet Kortsjagin/Ostrovskij og *Hvordan stålet ble herdet* utgjorde. Denne synsvinkelen representerer en rak motsetning til de bekymringene som formidles i Beljakovs TV-dokumentar, over at sovjetiske barn prøvde å leve opp til et fiktivt forbilde. Platonov og Kondakov legger vekt på det mentale, eller åndelige tomrommet Kortsjagin/Ostrovskij-skikkelsen fylte i den nye sovjetstaten, det behovet for et forbilde, eller *eksempel til etterfølgelse*, han dekket hos unge sovjetborgere. Men de vektlegger også Kortsjagin/Ostrovskij-karakterens allmenngyldighet, i et helhetlig (historisk, religiøst, mytisk) perspektiv, så vel som innenfor det ideologiske paradigmet han, og hans sovjetiske etterkommere, befant

seg. I etterordet til Molodája gvárdija-utgaven av *Hvordan stålet ble herdet* fra 1966 understreker også Anna Karavajeva at Kortsjagin-karakteren på ingen måte var enestående, og at sovjetisk ungdom må følge hans eksempel:

Det var ingenting eksepsjonelt i karakteren til Pavel Kortsjagin eller hans kampfelle-venner, ikke noe en leser kunne sagt om at: «Det kan ikke jeg gjennomføre, det er umulig, det overgår kreftene til et vanlig, menig menneske». Nei! Du må tro på alle handlingene og gjerningene til Pavel Kortsjagin, de fremstår ikke bare som mulige, men helt nødvendige. Handlingene, tankene, bestrebelsene til Pavel Kortsjagin og vennene hans er nettopp slik som de bør være for sovjetisk ungdom.

В образе Павла Корчагина и его друзей-соратников не было ничего исключительного, ничего такого, о чем читатель мог бы сказать: «Мне этого не совершить, это нечто невозможное, это свыше сил обыкновенного, рядового человека». Нет! Всем делам и поступкам Павла Корчагина веришь, они кажутся не только возможными, но и обязательными. Дела, мысли и стремления Павла Корчагина и его друзей именно таковы, какими они и должно быть у советского юношества (Karavajeva i Ostrovskij, 1966, 425).

Igor Kondakov (2001, 14) omtaler *Hvordan stålet ble herdet* som et nytt evangelium for sovjetisk ungdom. Enda en gjennomgang av romanens handlingsplan, denne gangen med vekt på Pavel Kortsjagins biografi og karakterutvikling, viser at det er helt adekvat å anse *Hvordan stålet ble herdet* som en ideologisk variant av *imitatio Christi*-motivet, eller et sosialistisk realistisk helgenvita.

Helgenbiografiens mønstre manifesterer seg allerede i Pavel Kortsjagins herkomst og oppvekst, der moren er fremstilt som en oppofrende arbeiderkvinne, og gutten allerede i barndommen begynner å ta oppgjør med det som innenfor rammene av hans tro, er onde og ødeleggende krefter. I tråd med den sotsrealistiske doktrinen fremstilles «virkeligheten i dens revolusjonære utvikling» når Pavel beveger seg fra miljø til miljø og utsettes for stadig nye prøvelser: Først skolen, der lærerprestens urimelege reaksjon på vesle Pavkas spørsmål om skaperverket gir rom for skarp

religionskritikk, og for etableringen av hovedpersonens martyrolle. Så jernbanerestauranten, der eierne og mange av gjestene fremstår som kapitalistiske utbyttere, de mannlige servitørene som korruperte halliker, og kjøkkenpikene og Pavel som grovt utnyttede proletarofre. Den uslokkelige ilden i Pavels øyne, evnen hans til å gjøre opp ild, holde varme i bål og kjeler og få det til å gnistre omkring seg understrekes gjennom jobbene hans som kjelepasser, fyrbøter, på elverket og ved jernbanen, noe som selvsagt alluderer til revolusjonsmetaforikken (revolusjonsflammen, dampmaskinen, elektrifiseringen o.a.).

Deretter møter vi Pavels ungdomsførelskelse Tonja, og hennes spissborgerlige miljø, der vennene hennes og deres nedlatende behandling av folk som tilhører lavere klasser, holdes frem. En av verstingene, Viktor, som angir Pavel, er, ikke uventet, av polsk adelsslekt. I skildringen av det joviale og likefremme komsomolmiljøet blir det fokusert på Tonjas manglende vilje og evne til å tilpasse seg et kollektiv. Pavel, derimot, oppgir gradvis sitt individuelle jeg og blir en del av nye, røde kollektiver; komsomolbevegelsen, bolsjevikenes opprørsgruppe, kavaleritroppen i Den røde arme, arbeidskollektivet ved jernbaneverkstedet i Kiev og støtarbeiderlaget.

«Petljuras folk», som først kjempet for ukrainsk selvstendighet og senere støttet den polske intervensjonsmakten mot bolsjevikene, representerer romanens mørke, kontrarevolusjonære krefter. De er rå og skruppelløse, dreper, plyndrer, voldtar og gjennomfører grusomme pogromer mot den lokale jødiske befolkningen. Møtet med den voksne bolsjeviken Sjukhraj blir avgjørende for Pavel. Sjukhraj er en sterk, modig og overbevisende åndelig-ideologisk veileder, en kommunistisk *stárets*. Sjukhraj snakker tydelig og oppildnende, vet hva som teller (revolusjonen, bolsjevikpartiet, klassekampen, mot, hederlighet og kommunistisk kameratskap). Han ser umiddelbart at Pavel er av riktig støpning – at han har det som skal til for å bli en god bolsjevik.

Pavel blir så satt på stadig nye fysiske og ideologisk-moralske prøver, som han består med glans. Han utsettes for tortur, men sprekker ikke. Som frontsoldat kjemper han heltemodig, og selv som krigsskadet og tyfusyk støtarbeider makter han å oppmuntre og inspirere arbeidslaget sitt. Flere ganger er han døden nær. På ett tidspunkt tror alle han er død,

men han vender tilbake til livet og kameratene sine og fortsetter kampen for det han tror på. Samtidig gjennomgår han en personlig og ideologisk utvikling, fra å være en impulsiv og eventyrlysten gutt til å bli en stadig mer reflektert komsomoler og ungmunnist.

Livsførselen hans er asketisk. Vi hører knapt at han selv spiser eller drikker, og han deler sine knappe rasjoner med andre. Han har høy seksualmoral og både avverger og fordømmer voldtekt, som var et stort og ømtålig problem i det «frigjorte» 1920-tallets Sovjetunionen. I Pavels liv er det lenge ikke plass for kvinner. Tonja Tumanova må han avvise fordi hun ikke kan gi slipp på sin bakgrunn i borgerskapet og den skapende intelligentsiaen, kommunisten Rita Ustinovitsj fordi han helt og holdent har viet seg til partiet og hun alltid ville blitt nummer to i livet hans. Nittenårige Taja blir riktignok hans kone i romanens andre del, men foreningen fremstilles like mye som en revolusjonær ridders redning av en ung kvinne fra en kontrarevolusjonær fars skadelige påvirkning som et romantisk kjærlighetsforhold.

Parallelt med at kroppen og kreftene svikter, oppnår Pavel stadig høyere nivåer av ideologisk innsikt og blir selv en inspirator og åndelig-ideologisk veileder. Taja blir hans elev, så vel som hans «hender», og romanen blir, gjennom en kollektiv innsats, hans ultimale offergave. Pavel Kortsjagin, har, både fysisk og mentalt, fullstendig ofret seg for den høye ideen.

Da Nikolaj Ostrovskij døde, bare to år etter at del to av romanen kom ut, var han i offentlighetens øyne nesten blitt ett med romankarakteren sin. Denne Ostrovskij-Kortsjagin-karakteren skulle gjennom hele sovjettiden bli stående som en kommunistisk martyrhelgen. Samtidig er det viktig å understreke at Pavel Kortsjagins historie og karakterutvikling følger arketypiske mønstre som ikke bare kan gjenfinnes i helgenvitaet, men også i den antikke myten, folkloren, den høviske litteraturen, danselsesromanen, krimromanen og annen heltefiksjon. Den sosialistiske realistiske romanen representerer, slik Clark har påpekt, massekulturen. Det gjør den også i den forstand at den planmessig reproducerer den allmenmytiske *fortellingens* struktur, som menneskehjernen trolig gjenkjenner, responderer på og husker bedre enn budskap formidlet i andre former. Og, viktigst av alt, er dette plottet så entydig, og karakterene så

utvetydige, at leseren ikke på noe tidspunkt behøver å tvile på hva eller hvem som representerer det riktige og gode, eller hva eller hvem som kan tilskrives det forfeilede, fiendtlige og onde.

Allerede før den første forfatterkongressens resolusjon om sosialistisk realisme var utformet og signert, skrev altså Ostrovskij, og hans stenografer, en roman som helt klart oppfyller dens «idémessige omdannelses- og oppdragelsesoppgave», så vel som kravet til «historisk-konkret fremstilling av virkeligheten i dens revolusjonære utvikling». Mange var involvert i utarbeidelsen av *Hvordan stålet ble herdet*. Ostrovskij fremholdt i flere intervjuer at forfatteren bak *Jernstrømmen*, Aleksander Serafimovitsj hadde viet hele fridager til manuset hans. At Serafimovitsj satt i forfatterkongressens presidium, sier noe om hvor høyt oppe i det litterære etablissementet antatte medforfatterne befant seg. Det kan også være en indikasjon på at teamet som omga forfatteren, hadde en klar intensjon om å gjøre nettopp dette verket til et forbilde for den sotsrealistiske romanen, og protagonistens gripende livshistorie til forfatterens.

Katrina Clark (1985, 255) deler den sosialistisk realistiske romanen inn i seks typiske undersjanger. *Hvordan stålet ble herdet* faller ikke naturlig inn i én, men bærer i seg elementer fra fire av dem: den historiske romanen, krigs- og revolusjonsromanen, romanen om Vesten og produksjonsromanen. Disse undersjangerne gjør seg gjeldende i den ideologisk fargede fremstillingen av borgerkrigen og sovjetstatens første år, samt skildringen av støtarbeiderprosjektet.

Jernbanen danner ikke bare en sammenholdende bakgrunn for denne romanen. Dette miljøet har også en viktig ideologisk funksjon. Verkets jernbane utgjør et stort overgripende system, med mange undersystemer, der det tsaristiske jernbaneverkets hierarki er snudd på hodet. Høyt oppe i dette systemet finner vi negative karakterer, mens de positive heltene befinner seg lenger nede, i jernbanerestaurantkjøkkenet, på togdepotet i Sjepetovka, som togpersonell, eller som håndverkere på det sentrale jernbaneverkstedet i Kiev. Faren til Sjurka Sukharko, en av Pavels plageånder i barndommen, er for eksempel sjef for jernbanedepotet i Sjepetovka. Mannen Tonja gifter seg med, som nekter å ta ordrer fra en arbeider og bidra til å grave frem det nedsnødde toget de befinner seg på, har en ansvarsfull stilling i jernbaneledelsen.

Siden jeg har sammenholdt flere utgaver av denne romanen (Ostrovskij, 1950; 1966, 1972; 1990), refererer jeg her til deler og kapitler heller enn sidetall. Pavels storebror Artjom vil skaffe ham arbeid på jernbaneverkstedet, slik at han kan lære et håndverk og det kan bli et menneske av ham (del 1, kapittel 1). Da Sjepetovkas komsomolavdeling blir stiftet, og det skal velges leder, er den modige lokomotivførersønnen Serjozja Brussjak et naturlig valg. Og blant de første som vil melde seg inn i ungdomsorganisasjonens lokallag, er Misja Livtsjukov, som umiddelbart blir anerkjent som «en av oss», siden faren hans var en sporskifter, eller pensemann, som omkom i tjeneste.

Om jernbaneknutepunktet Sjepetovka får vi høre at det herfra løper glitrende jernbanelinjer til fem kanter (del 1, kapittel 6). Dette jernbanelinjet er stadig åsted for nye kamper mellom de(t) gode og onde. I én scene (del 1, kapittel 2) blir noen jernbanearbeidere som har skjult våpen, skutt av den tyske okkupasjonsmakten, i en annen (del 1, kapittel 3) blir vi fortalt at tyskerne kjører tusenvis av vogner til Tyskland med alt de har stjålet i Ukraina. Jernbanearbeidere som ikke vil utføre tyskernes ordrer, blir arrestert, blant dem Artjom. Arrestantene dreper en tysk soldat for å kunne rømme fra toget de blir fraktet bort på. I en annen passasje (del 1, kapittel 7) blir det skildret hvordan bolsjevikene gjenerobrer stasjonen i Sjepetovka, som har vært holdt av Petljuras folk ved hjelp av et kosakkregiment. Pavels jobber, organisasjonsarbeid og bragder er gjennom hele romanen nært knyttet til jernbanen.

Tekstens språk er enkelt og konkret, men heller mot det vulgære og klisjépregede både i skildringene av protagonister og antagonister. Positive karakterer blir gjennomgående assosiert med ild, jern og stål, kamp, kameratskap og kroppsarbeid. De gløder og brenner (*gorját, pylájut*), stålsetter seg og herdes (*zakaľjájutsia*), de er jernharde og ubøyelige (*zjeléznyje, nekolebímjje*). Som militære enheter, arbeidslag og partifelleskap blir de omtalt som stålbrigader (*stalnýje brigády*), jernringer (*zjeléznyje kóltsa*) og jernfjell (*zjeléznyje góry*).

Fienden skildres som hunder, sjakaler, forbrytere, banditter, bander etc. Billedspråket er også lett tilgjengelig. Jernbanens linje- og telegrafnett blir for eksempel referert til som jernbanearterier, og i det innledende kapitlet til bokens andre del skildres sidesporene til den borgerkrigsherjede jernbanen

som kirkegårder av lemlestedede vogner og kalde lokomotiver («В тупиках росли кладбища расхлябанных вагонов и холодных паровозов». Ostrovskij, 1966, 206). Her beskrives det også hvordan en «hvit røverbande» bryter opp jernbanelinjer på nattestid, slik at «stålhester ofte styrtet utfor skråninger, kassevogner ble knust til pinneved, sovende mennesker klemte flate som (panne)kaker og dyrebart korn blandet med blod og jord» («И часто рушились под откос стальные кони. Разбивались в щепки коробки-вагоны, плющило в лепешку сонных людей, и мешалось с кровью и землей драгоценное зерно». Ostrovskij, 1966, 206–7).

På en hjemtur til Sjepetovka nyter Pavel kullrøyken på jernbanedepotet i fulle drag, og hvinene fra lokomotivene. Han er like tiltrukket av alt dette, får vi høre, som en sjømann blir trukket mot havet. Det er i jernbanemiljøet han føler seg hjemme, og han er bekymret over Artjom som har giftet seg med en landsens kvinne, fått to barn og begynt å gli inn i et usunt bygdeliv (del 2, kapittel 4). Artjoms historie er illustrerende for romanens fremstilling av proletariatets, herunder også jernbanearbeidernes, overlegenhet over andre klasser og yrkesgrupper, ikke minst over bondestanden.

Den 21. januar 1924 blir det store vendepunktet for Artjom. På telegrafene i Sjepetovka tikker meldingen inn om at Vladimir Ilitsj Lenin er død. Lokomotivene og sirenene på elektrisitetsverket uler, og folk strømmer inn i jernbaneverkstedet. Etter sørgehøytiden leser kretsens parti-sekretær opp et skriv fra jernbanearbeidere som ønsker å bli tatt opp i partiet. Artjom holder en gripende tale om sin vei til denne avgjørelsen. På spørsmål om hvorfor han har slått seg ned på landet, og om ikke livet som bonde har revet ham bort fra proletarpsykologien, svarer Artjom at det fra dagen i dag er slutt på dette livet. Han vil flytte nærmere jernbaneverkstedet med familien sin, for på landsbygden er det tungt å puste (del 2, kapittel 5). Artjom blir enstemmig tatt opp i partiet. Mot slutten av romanen, da også Pavels kone, Taja, blir partimedlem, Pavel selv får lede studiesirkler og drive partiarbeid fra sykesengen, og til slutt fullfører romanen sin, er verkets jernring sluttet.

Det finnes mye tradisjonell revolusjons-, krigs- og jernbanemetaforikk i *Hvordan stålet ble herdet*, men de velkjente sovjetiske parolene om revolusjonens lokførere er fraværende. Med tanke på at romanens handling

avsluttes i 1932, skulle man kanskje forvente at bildet av Stalin som lokfører på bolsjeviktoget skulle dukke opp her. Verket var jo ikke bare formativt for den sosialistisk realistiske romansjangeren, men må med sin besynderlige tilblivelseshistorie og sitt fremtredende jernbanemiljø også anses som en del av den offisielle propagandaens togmyte. At *masjinist Stalin* ikke opptrer her, kan tyde på bildet ennå ikke hadde rukket å etablere seg, og at det var Kaganovitsjs taler sommeren 1935 som ga startskuddet til den offisielle jernbanemyntens kulminasjon i siste halvdel av 1930-tallet.

En propagandadiskurs og to ukrainere

Som eksempler på «hvordan stålet ble herdet» i 1930-årene, fremstår livene til to ukrainere som oppnådde kultstatus på denne tiden, som nesten like utrolige som romanheltens. På den ene siden står en mann som tilhørte en forfulgt minoritet, men endte opp nær toppen av maktpyramiden, som «jernkommissær». Faren var ifølge ham selv en fattig småbruker og garver, men kanskje kom han ikke fra fullt så enkle kår som han selv ga uttrykk for? Ifølge Roy Medvedev (2012, 47) skal Moisej Kaganovitsj også ha drevet med oppkjøp og salg av kveg. Lazar fikk noen års grunnskolegang. Han skal deretter ha fått opplæring i garving og skomakerfaget og blitt fabrikkarbeider, men han oppga som regel «høyere utdanning» (*výssjeje obrazovánije*) når han ble spurt om utdanningsbakgrunn. Han sluttet seg til bolsjevikene som 18-åring, gjorde seg tidlig bemerket i bevegelsen og fikk, som vi vet, en lysende karriere i partiet.

På den andre siden har vi «mannen med jernviljen», som både hva gjelder oppvekst og utdanning var privilegert. Offisielt sett var han derimot ubemidlet, og fikk bare et par års skolegang. Han ble fremstilt som krigsskadd, men led antakelig av en alvorlig kronisk leddsykdom. Ostrovskij fikk altså en offisiell biografi som stemte dårlig over ens med hans egen, men godt med romanheltens. Pavel Kortsjagin sluker for øvrig hvert ord da han på et sanatorium nær Sotsji møter en venn og får høre nytt fra Moskva:

De tilbrakte to timer i livlig samtale. Ledenev fortalte nytt fra Moskva. Fra ham fikk Kortsjagin for første gang høre om de ytterst viktige avgjørelsene partiet hadde fattet – om kollektiviseringen av jordbruket og omleggingen av landsbygden – og han slukte grådig hvert ord.

Два часа провели они в оживленной беседе. Леденев рассказывал московские новости. От него Корчагин впервые узнал о принимаемых партией важнейших решениях – о коллективизации сельского хозяйства, перестройке деревни, – и он жадно впитывал каждое слово (Ostrovskij, 1966, 409).

At både Lazar Kaganovitsj og Nikolaj Ostrovskij begge hadde en familiebakgrunn som tilsa at de, eller deres nærmeste, kunne ha blitt utpekt som kulakker og henrettet eller forvist under kollektiviseringen av den ukrainske landsbygden, er ett tankekor. Et annet er det at Kaganovitsj dro med tog gjennom sultrammede områder i Ukraina og Nord-Kaukasus høsten 1932, på et tidspunkt da skadeomfanget av den nådeløse politikken som ble ført sannsynligvis kunne vært begrenset hvis han hadde handlet annerledes. At Pavel Kortsjagins entusiastiske utsagn sitert over ikke ble luket ut eller revidert i tallrike nyttinger av *Hvordan stålet ble herdet*, slik andre passasjer i romanen ble, sier mye om sovjetiske styresmaktens manglende oppgjør med kollektiviseringen. Allerede da den andre delen av romanen ble publisert i 1934, må de fatale konsekvensene av tvangskollektiviseringen og avkulakkiseringen ha vært kjent, om ikke for forfatteren selv, så i alle fall for den stålbrigaden som omga ham. Men tragedien skulle for enhver pris forties.

Å påberope seg å forstå, eller stille seg til doms over de valgene mennesker tok, eller unnlot å ta, i en virkelighet som befinner seg så langt borte fra vår egen, er hensiktsløst. Men fenomenene, menneskene og tekstene jeg har belyst i dette kapitlet, fra sotsrealismen og Kaganovitsj rolle i utbyggingen av Moskva-metroen til kollektiviseringen og protagonisten i og bak *Hvordan stålet ble herdet* er selvfølgelig valgt med omhu. De er for det første ment å illustrere hvor målrettet, systematisert – og totalitært Stalin-regimet var, og for det andre hvor diffuse og foranderlige premissene for å leve, arbeide, skape, oppnå suksess, eller bukke fullstendig under, kunne være på denne tiden. For det tredje har jeg villet vise i hvilken grad virkelighetsbaserte og fiktive fortellinger, deriblant jernbanetekster kunne flyte fullstendig over i hverandre og føye seg inn i allmennmytiske mønstre.

[...] кроме поля, деревни, матери и колокольного звона
я любил еще (и чем больше живу, тем больше люблю)
паровозы, машины, ноющий гудок и потную работу.
Андрей Платонов (1922)

[...] foruten åkeren, landsbyen, mor og lyden av kirkeklokker
elsket jeg (og jo lenger jeg lever, desto høyere elsker jeg) lokomotiver,
maskiner, den klagende togfløyten og arbeid som gjør deg svett.
Andrej Platonov (1922)

KAPITTEL 6

Platonovs togsjeler

Andrej Platonovitsj Klimentov (1899–1951) tok som spirende forfatter en kortvariant av farsnavnet sitt og ble kjent som Andrej Platonov. Faren jobbet ved den lokale jernbanen, og selv om Voronezj allerede da var en forholdsvis stor by, var kanskje ikke forfatterens oppvekstmiljø i utkanten av byen så ulikt den kombinasjonen av jernbane- og bygdesetting vi møter i Nikolaj Ostrovskijs litterære skildringer av landsbyen Sjepetovkas omegn. Men begge disse miljøene endret seg drastisk i borgerkrigsårene. Frontlinjene gikk flere ganger gjennom guvernementet Voronezj, og Andrej Platonovitsj ble, som den fem år yngre Nikolaj Aleksejevitsj, vitne til kamper og maktskifter, særlig da han rapporterte fra Novokhopjorsk i Voronezj-området for en lokalavis.

Platonovs første jobb var på kontor, og han studerte en kortens tid både realfag og humanistiske fag ved universitetet i Voronezj før han skiftet over til byens polytekniske jernbaneinstitutt for å utdanne seg til jernbaneingeniør. I et brev fra 1922 til vennen og redaktøren G.Z. Litvin-Molotov forteller han at han allerede før endt utdanning ble plassert på et tog, som lokførermedhjelper. Her skriver Andrej Platonovitsj at utsagnet [til Marx] om at revolusjonen er historiens lokomotiv, forvandlet seg til en merkelig og god følelse i ham, som, når han gjenkalte den, fikk ham til å arbeide svært iherdig på lokomotivet («Фраза о том, что революция

– паровоз истории, превратилась во мне в странное и хорошее чувство: вспоминая ее, я очень усердно работал на паровозе». Varlamov, 2011, 5–16.⁴⁹)

Platonovs karriere som skribent og forfatter begynte også under borgerkrigen. De tidlige diktene hans var riktignok uslepne, og fikk en kjølig mottakelse, men sakprosaen hans var djerv og full av så vel engasjement for revolusjonen som visjoner for fremtiden. Han ga uttrykk for at det var tungt å gi slipp på sin barnetro (Varlamov, 2011, 24), men var stolt over å tilhøre den nye proletarforfattergenerasjonen. Han beholdt tilsynelatende troen på så vel humanistiske som marxistiske verdier gjennom hele livet, men parallelt med at han utviklet en særegen litterær stil og stemme, økte skepsisen hans til sovjetprosjektet (Varlamov, 2011, 16–35).

I kapitlet sitt om Andrej Platonov i *Russiske stemmer* (2007, 153–63) fremholder Erik Egeberg at forfatterens typiske helt er en mann som drar ut for å finne det forjettede land, og at Platonov dermed knytter an til den russiske vandrertradisjonen. At han i 1937 dro i Radisjtsjevs fotspor for å skrive en roman kalt *En reise fra Leningrad til Moskva* (*Putesjéstvije iz Leningrada v Moskvu*, Varlamov 2013; Prostakov, 2014⁵⁰), er bare én av mange indikasjoner på at Platonov var bevisst denne tilknytningen. Av dette manuset er det bare bevart fragmenter, resten gikk tapt under andre verdenskrig, men ekspedisjoner gjennom ulike former for fysiske og mentale landskap er fremtredende i verkene hans.

Vandremotivet kan imidlertid utvides til også å omfatte reisevirksomhet, særlig med tog. Jernbanen går som en rød tråd gjennom hele Platonovs forfatterskap, og det er hyppige referanser til tog og stasjoner både i brevene, diktene og prosaen hans. Jernbanemiljøet utgjør for eksempel en vesentlig bakgrunn i romanen *Tsjevengur* (1927–29), og det utfolder seg i togreisen til Foma Pukhov i kortromanen *Det hemmelighetsfulle mennesket* (*Sokrovénnyj tsjelovék*, 1927). Platonov-forskerne trekker gjerne en skillelinje i forfatterskapet ved årene da de to sistnevnte verkene ble til, og i disse tekstene ser vi at «revolusjonens lokomotiv» materialiserer seg på nye og motsetningsfylte måter.

49 http://www.e-reading.club/chapter.php/145542/12/Platonov_-_Publicistika.html

50 <http://rusplt.ru/society/v-1937-godu-andrey-platonov-prochal-po-marshrutu-radischeva-7279.html>

I *Det hemmelighetsfulle mennesket* betegner Platonov perioden rundt første verdenskrig og borgerkrigen som en tid da «historien fløy som et lokomotiv i stigende terreng, trekkende på en tung, verdensomspennende last av fattigdom, fortvilelse og resignert rigiditet» («история бежала в те годы, как паровоз, таща за собой на подъем всемирный груз нищеты, отчаяния и смиренной косности»⁵¹). I *Tsjevengur*, derimot, legger Platonov en skuffelse over revolusjonslokomotivet i munnen på karakteren Prokhor Dvanov, som etter å ha lest en plakattekst hvor det står at «Sovjetisk transport – det er historiens lokomotivs vei» («Советский транспорт – это путь паровоза истории»), sier seg skjønt enig i parolen. Det han derimot forestiller seg, er «et godt lokomotiv med stjerne foran som farer fremover på skinnene, uten last, uvisst hvor hen» («Читатель вполне согласился с плакатом: он представил себе хороший паровоз со звездой впереди, едущий порожняком по рельсам неизвестно куда». Platonov, 2006, 58). Dette sitatet er karakteristisk for den modne Platonovs underfundige litterære språk og resonnementer. Dvanov er hjertens enig i en formulering som, kanskje fordi den er så uthult og kronglete formulert, lett kan misforstås. Fortolkningen hans samsvarer jo på ingen måte med plakattekstens budskap, for lite hjelper det vel om et lokomotiv er aldri så godt, eller om det holder seg på skinnene for den saks skyld, hvis vognene er tomme og ingen vet hvor det skal hen. At en referert tanke eller ytring som peker i én retning, umiddelbart etterfølges av et utsagn som peker i en helt annen retning, er et iøynefallende trekk ved Platonovs fortellerstil.

Mot slutten av 1920-tallet ble Andrej Platonovs tekster stadig vanskeligere å svelge for sensurmyndighetene, og da Stalin fikk langfortellingen hans *Til nytte* (*Vprok*, 1931) i hende, noterte han i margin av manuset både at han var «en talentfull forfatter» og en «lømmel» («Талантливый писатель» og «сволочь»). Egeberg gir i *Russiske stemmer* en presis oppsummering av denne tekstens hovedbudskap, som kan tjene som forklaring på Stalins reaksjon: «kollektiviseringen lar seg ikke gjennomføre på fornuftig vis i en befolkning hvor avstanden til samfunnets topp er så stor at det marxistiske budskap fra høyden må bli forvrent og omstøpt i

51 <http://ilibrary.ru/text/1011/p.1/index.html>

de urgamle forestillingsmønstrene nede i folkedypet». I lesningen sin av *Tsjevengur* fremholder Egeberg dessuten at vi her møter et velkjent scenario: «kommunismens budskap formes i religionens mønster, men siden Gud er borte, må mennesket ordne opp selv» (Egeberg, 2007, 158. For utdypende analyser av henholdsvis utopiske og dystopiske aspekter og jernbanemotiver i *Tsjevengur*, se Mørch, 1998, og Bethea, 1989, 145–185.)

Her må det nevnes hvor sentralt mytiske og religiøse forestillingsmønstre stod for den generasjonen forfattere som vokste opp i Russland rundt det forrige århundreskiftet. Det gjelder så vel Boris Pasternak og Nikolaj Ostrovskij som Andrej Platonov, som alle ervervet slike motiver og narrative strukturer gjennom folkekulturen og sin førrevolusjonære oppdragelse. Pasternak var i oppveksten under påvirkning av både jødisk og kristen religiøs kultur, og han fikk en grundig innføring i klassisk kultur og filosofi ved Det femte klassiske gymnasium i Moskva. Platonov og Ostrovskijs grunnskoleutdanning var i den russisk-ortodokse kirkens regi, og av mer beskjedent omfang enn Pasternaks. Religiøse og folkekulturelle forlegg utgjør like fullt en solid basis i verkene til disse tre samtidige, men ellers svært ulike russiske forfatterne.

Når regnskap for sovjetidens litteratur gjøres opp i dag, er det ikke mange som finner plass for Nikolaj Ostrovskijs *Hvordan stålet ble herdet*. Hvis jeg kun skulle lagt estetiske og kvalitative kriterier til grunn for utvalget mitt av sovjetiske jernbanetekster, ville jeg nok heller ikke inkludert denne romanen i kildematerialet mitt. Ostrovskijs tobindsroman står i entydigheten og dikotomiens tegn, og tematikken er sterkt bundet opp mot datidens politiske ekstremisme. Etter hvert som gapet mellom liv og lære økte, og det ytterliggående budskapets fundament smuldret bort, mistet romanen gradvis sin relevans og oppdragende funksjon. Innenfor rammene av dette prosjektet er verket likevel interessant som illustrerende eksempel på typiske narrativer og virkemidler i en sosialistisk realistisk jernbaneroman.

Mens berøringspunktene mellom Ostrovskij og den modne Platonovs verk så å si stopper ved jernbanemiljøer og mytisk-religiøse motiver og narrative strukturer, finnes det flere paralleller mellom Pasternak og den ni år yngre Platonovs verk, for eksempel med hensyn til det store sjangerspennet og estetiske mangfoldet i forfatterskapene. Begge må kunne

karakteriseres som flertydighetens mestre, og de regnes i dag til det 20. århundres fremste russiske forfattere. Etter min mening er det nettopp Pasternak og Platonovs dikt og prosa som, hver på sin måte, best demonstrerer de sammenhengene mellom jernbanemotivet og russisk tro, folketro, historie og kultur som gjør det mulig å snakke om en ikke-totalitær sovjetisk togmyte.

Begge forfattere reiser store eksistensielle spørsmål, som ikke er mindre aktuelle i dag enn de var i deres samtid, og de mestrer kunsten å innlemme individuelle historier i større allmennmenneskelige fortellinger. De delte dessuten en fascinasjon for Nikolaj Fjodorovs (1829–1903) religionsfilosofi og kosmisme, men den manifesterer seg på mer konkrete måter hos Platonov enn hos Pasternak, særlig i *Kotlován* (*Anleggsgroften*) og *Tsjevengur*, som begge foreligger på norsk i Erik Egebergs oversettelse (Platonov, 1997 og Platonov, 2016). I disse verkene prøver Platonov ut Fjodorovs metavitenskapelige ideer om menneskets rolle i universet, herunder teorien om at menneskeheten heller enn å fortsette å reproducere seg burde bruke sin vitenskapelige og teknologiske innsikt til å prøve å gjenoppvekke forfedrene sine (*voskresjénije otsóv*) og realisere evig, fysisk, jordisk liv. Hos Pasternak kommer Fjodorovs tankegods mer indirekte til syne gjennom en opptatthet av historie og kultur som kontinuerlige, organiske prosesser og betraktninger omkring kunsten og litteraturens evne til å overvinne døden. Platonovs og Pasternaks tekster avslører at begge hadde fremragende observasjonsevner og en utpreget sensitivitet for hva som rørte seg i deres fysiske omgivelser, og i samtiden.

Men jeg vil ikke trekke parallellene mellom Pasternak og Platonov for langt. Begges tidligste dikt er riktignok influert av symbolismen og futurismen, men mens den unge Platonovs tidlige skrifter har et stormfullt, nesten aggressivt uttrykk, beveger Pasternaks vitalitet seg ofte over i det reflekterende og filosofiske. Boris Leonidovitsj debuterte i avantgardens glansperiode og rakk å utvikle sin litterære stemme før revolusjonen. Senere prøvde han å modifisere sitt modernistiske uttrykk. Platonovs litterære debut sammenfalt med borgerkrigen, og det var «den nye tidens» politiske og estetiske idealer som dannet utgangspunkt for hans litterære løpebane. I tidlige verk er uttrykksplanet hans mer tilgjengelig enn Pasternaks, og flere av tekstene hans må kunne karakteriseres som realistiske,

men med tiden ble både språket og komposisjonene hans mer eksperimentelle. Begge forfatterskapene får etter hvert dype, dystopiske undertoner, noe som også er reflektert i fremstillingene deres av jernbanen.

Der den intellektuelle filosofen Pasternak lar naturen uttrykke seg på individets vegne, setter den proletære og sosial-filosofiske Platonov, i alle fall innledningsvis, sin lit til kollektivet og teknologien. I lokalmiljøet sitt i Voronezj gikk han under tilnavn som «arbeiderfilosofen» (*filósof-rabótsjij*) og «arbeiderpoeten» (*poét-rabótsjij*). I sitt tidlige forfatterskap er Platonov inspirert av Aleksander Bogdanovs syn på arbeidets betydning for et godt liv, og på utviklingen av en proletarkultur, men senere demonstrerer tekstene hans også en økende bevissthet om menneskets skjørhet og teknikkens begrensninger. Naturen er en helt sentral aktør i Pasternaks diktning, og den levende organismen dens viktigste drivkraft. Med unntak av tog, er maskiner og teknikk perifere i diktningen hans. Hos Platonov inngår mennesker ofte i meningsfylte samspill med det menneskeskapte, det være seg lokomotiver, maskiner eller andre teknologiske fenomener.

Språklig, stilistisk og komposisjonelt sett tilhører Pasternak og Platonov to forskjellige verdener. Begges litterære språk er riktignok omstendelig, men der den ene har en strukturert, musikalsk tilnærming, skaper intrikate, men velklingende harmonier, ledemotiver og variasjoner over evige tema, fremstår den andres tekster ofte som disharmoniske moderne installasjoner. Pasternak følger som regel standardspråkets konvensjoner, og det er primært ved hjelp av avanserte bilder og tallrike allusjoner budskapene vanskeliggjøres. Platonovs verk manifesterer seg som begriperlige, men uventede collager av varieteter og stilnivå, der språkrytmen er utstudert, men både takt og logikk bevisst brytes opp av ord og vendinger som «skurrer». Tekstene hans er krydret med ikke-normativt vokabular; sjargong, sosiolektiske og dialektiske uttrykk, så vel som med personlige variasjoner over sovjetisk *newspeak*. Platonov bruker dessuten satire, humor, det absurde og abnorme til å målbære budskapet sitt, mens Pasternaks underlige bilder nesten alltid er grunnfestet i noe logisk og forklarlig.

Både Pasternak og Platonov representerte utvilsomt viktige motstemmer til den offisielle sovjetiske kulturen. *Hvordan* de opponerte mot

rådende oppfatninger og prøvde å tilsløre kritikk eller upassende synspunkter for å slippe gjennom sensuren, er blitt tydeligere nå enn det var for samtidige lesere. Utviklingslinjer og indre sammenhenger i forfatter-skapene avtegner seg naturlig nok mye klarere i dag enn i levetiden deres, siden tekstene deres nå er blitt tilgjengelige både i sensurerte, usensurerte og egenredigerte versjoner.

Sentrale grep i Pasternaks poetikk er, som diktanalysene i kapittel 3 viser, det de russiske formalistene refererte til som *obnazjénije prijóma* (blottlegging av grep) og *motiviróvka prijóma* (motivasjon av grep). Ved hjelp av uventede ord gir dikteren hint om hvilke estetiske virkemidler som er i bruk, men også om underliggende motiver og tema. Det siste er et typisk grep også hos Platonov. Som i en kubistisk collage, eller *papier collé*, med påklistrede fragmenter fra «virkeligheten», som avisutklipp, billetter eller tekstiler, har forfatteren lagt inn ord som stikker seg frem, virker påfallende, har en pregnant konnotasjonsaura, og som ofte peker mot nye tekstnivå. I nærlesningene mine av to av Platonovs jernbanefortellinger senere i dette kapitlet – «Udødelighet» («Bessmértije», 1936) og «Blant dyr og planter» («Sredí zjivótnykh i rasténij», 1936/1998) – har jeg fokusert nettopp på slike ord og tekstfragmenter.

Hos Platonov markerer togmotivet seg spesielt sterkt i siste halvdel av 1930-tallet, perioden da også den offisielle jernbanediskursen kulminerer. Da skriver han flere fortellinger med jernbanesetting, de to nevnt over, men også «Fro» (1936). Fro er en forkortelse for Frodja/Frozia, som er en russisk variant av navnet Afrodite, og handler om en ung, søkende kvinne. Hun lever sammen med faren sin, som er sporskifter, lengter etter ektemannen som drar på lange jobbreiser til Ural og Sentral-Asia og drømmer om selv å få reise og realisere seg. Fortellingen ble filmatisert i 1964, er regissert av Rezo Ezadze og ligger under denne lenken.⁵²

«Lokførerens kone» («Zjená masjínista», 1940) er også en gripende fortelling, om togmekanikeren og lokføreren Pjotr Savjol(év)itsj og familien hans som, etter at sønnen døde som liten, består av «han selv, konen og et lokomotiv i serien 'E', som Pjotr Savjolitsj jobbet på» («Семья Петра Савельича была небольшая: она состояла из него самого, его жены

⁵² <https://www.youtube.com/watch?v=OAuQZ7LgZ14>

и паровоза серии ‘Э’, на котором работал Петр Савельич».⁵³) Da dette lokomotivet bryter sammen, overfører lokføreren all sin omsorg og alle sine forhåpninger på sin unge læresvenn, Kondrat. For det barnløse paret blir den foreldreløse unggutten en erstatning for både sønnen og «stålsønnen». Det besjelede lokomotivet er en tilbakevendende karakter i Platonovs forfatterskap.

Platonovs forfatterkarriere begynte altså med dikt og sakprosa før han tok fatt på skjønnlitterær kortprosa, romaner og skuespill, hvorav under halvparten av det materialet vi kjenner til, ble publisert mens han ennå var i live. *Tsjevengur* ble for eksempel ikke utgitt i Sovjetunionen før i 1988, og *Anleggsgrøften* og *Det lykkelige Moskva* (*Stsjastliivaja Moskva*, 1933–36, som aldri ble fullført) først i 1987 og 1991.

Platonovs sosiale bakgrunn var det, innenfor det stalinistiske kulturparadigmet, lite å utsette på. Han var en *nóvyj tsjelovék*, en «ny» mann av sovjetfolket. Kanskje nettopp derfor synes det, i motsetning til i Ostrovskijs tilfelle, stort sett å ha vært konsensus blant biografene om familiebakgrunnen og de viktigste milepælene i livet hans. Forfatterskapet derimot, ble gjenstand for debatt, og deretter for fortielse og utestengelse, særlig etter at Stalin hadde uttrykt sin misnøye med ham.

Platonov vokste opp i Jamskaja sloboda (altså et forhenværende «skyskarstrøk») i utkanten av Voronezj. Faren, Platon Firsovitsj Klimentov, var først sveiser, men ble senere arbeidsleder ved byens sentrale jernbanedepot, og han mottok to ganger æresdiplomet *Gerój trudá*. Moren, Maria Vasilevna Ljubotsjkhina, fødte elleve barn, hvorav ti vokste opp. Forfatteren skal ha bemerket at hun «ikke en eneste gang var på teater eller reiste med tog» («ни разу не была в театре, не ездила на поезде», Varlamov, 2011, 10). Med en «arbeiderhelt» som ektemann behøvde hun hjelp hjemme. Andrej, som var eldst i søskenflokket og bistod henne i oppdragelsen av yngre søsken, ga senere uttrykk for at han ikke selv hadde hatt noen barndom. I 14-årsalderen, etter kirkebarneskole og fireårig middelskole, måtte han ut i arbeid, og begynte noen år senere å skrive for lokalavisene *Vorónezjsjkaja kommúna* og *Izvéstija ukrepajóna*, tidsskriftet *Krásnaja derévnja* og jernbanebladet *Zjeléznyj put*. I forordet

53 http://thelib.ru/books/platonov_andrey_platonovich/zhenamashinista-read.html

til det aller første nummeret av sistnevnte publikasjon kan vi lese at: «Den lidelsesfylte revolusjonen vår følger jernveien der det ikke finnes medynk, ingen overbærenhet, ingen medlidenhet. Det er oss eller dem» («Многострадальная революция наша идет тем железным путем, где нет жалости, нет снисхождения, нет сострадания. Мы или они». *Zjéléznyj put* 1, 1918).

Sitatet er betegnende for samtidens retorikk, men også for den deterministiske kamplysten som preger Platonovs tidlige sakprosa. Kortfortellingen hans «Den påfølgende» («Otsjerdnoj», 1918) ble for øvrig publisert i det andre, oktobernummeret av dette tidsskriftet (Borovko, 2001). Platonov er i de neste årene svært produktiv, og tekstene hans begynner gradvis å dukke opp også i nasjonale aviser og skriftserier. Lokalt er han en velkjent skribent allerede i borgerkrigens første par år, og i 1920 er han delegat på den første proletarforfatterkongressen i Moskva. Samme år melder han seg inn i kommunistpartiet, men et års tid senere er han utmeldt og/eller ekskludert, angivelig for å ha uteblitt fra møter. Utdannelsesløpet hans ved Voronezjs polytekniske jernbaneinstitutt forsinkes på grunn av borgerkrigen.

Den store hungersnøden i Sovjetunionen i 1921 skal ha gjort dypt inntrykk på forfatteren og vært foranledningen til at han etter endt utdanning som jernbaneingeniør valgte bort jernbanen til fordel for arbeid i områdets landbruksavdeling. Her kunne han blant annet bidra til å forbedre jordkvaliteten og de tekniske løsningene for dyrking, irrigasjon og innhøsting, og dermed bidra til å avverge tilsvarende katastrofer i fremtiden (Egeberg, 2007, 154–5). Med en slik innstilling fortonte nok kollektiviseringen et tiår senere seg som særlig grell for ham, noe som tydelig fremgår av verk som *Til nytte* og *Anleggsgrøften*.

Det var for øvrig i forbindelse med sultkatastrofen i 1921 Fridtjof Nansen ble utnevnt til høykommissær og, i samarbeid med sovjetiske myndigheter, organiserte hjelpesendinger og humanitært arbeid i Ukraina og Volga-distriktet, som han året etter ble tilkjent Nobels fredspris for. Under hungersnøden et drøyt tiår senere hadde Stalins isolasjonisme og paranoia umuliggjort et tilsvarende samarbeid. 1921 er også året da Andrej Platonov møter sin kone, skolelæreren Maria Kasjintseva (som han kaller Musia), og året etter kommer sønnen deres Platon (kalt Totik)

til verden. Andrej Platonov utgir nå også fortellingen «Markun» og pamfletten «Elektrifisering» («Elektrifikátsija»).

I 1922, da også Pasternaks *Min søster livet* omsider blir utgitt, kommer Platonovs diktsamling *Det blå dypet* (*Golubája glubiná*). Med den blir han for alvor lagt merke til utenfor Voronezj, blant andre av symbolisten Valerij Brjusov, som gir den rosende omtale. Men siden Brjusov var en representant for fortidens «dekadens», var det nok av langt større betydning at datidens litterære nestor, Maksim Gorkij oppdaget ham noen år senere. Etter at samlingen *Jepifan-slusene* (*Jepifánskije sjljúzy*) var blitt publisert på forlaget Molodája gvárdija, skrev Gorkij den 2. oktober 1926 til forlagsmannen I.V. Volfsov:

Men jeg må si at jeg leser de «unge» russerne med større glede, til og med grådighet. Det er et overraskende mangfold av typer hos oss, og en fin freidighet. De jeg har likt – nå i år – er Andrej Platonov, Zalitskij, Fadejev og Olesja.

Но – должен сказать, что русских «молодых» читаю более охотно, даже с жадностью. Удивительное разнообразие типов у нас и хорошая дерзость. Понравились мне – за этот год – Андрей Платонов, Залицкий, Фадеев, Олеша.⁵⁴

I 1927 flytter Platonov til Moskva med familien sin. Han arbeider en periode i anerkjente redaksjoner og får de neste årene utgitt flere kortromaner og fortellinger. Men i takt med at verkene hans blir dystre og mer ambivalente, og innvendingene mot rådende ideologiske forestillinger og praksiser mer åpenbare, begynner fasaden hans som systemtro forfatter å slå sprekker. Han får kun utgitt ett kapittel av *Tsjevengur*, og lykkes ikke i å få antatt *Anleggsgrøften*.

Maksim Gorkij og Andrej Platonov utvekslet noen brev mellom 1929 og 1934, hvorav enkelte er publisert under lenken i fotnote 54. Korrespondansen har en formell tone, og Gorkij signerer med A. Pesjkov. Det fremgår at nestoren leste manusene han hadde fått tilsendt, og i mange henseender stilte seg positiv til dem. Men han forklarer samtidig hvorfor de ikke kan utgis, eller påpeker hva som må endres for at de skal kunne slippe gjennom sensuren. Som en distansert mentor kan Gorkij dermed

54 http://old.old.imli.ru/litnasledstvo/Том 70-41_Горький-Платонов.pdf

ha medvirket til å dytte Platonovs tekster i retning av den offisielle kano-
nen, men også, mer eller mindre direkte, ha holdt en beskyttende hånd
over ham.

Om Gorkij aktivt prøvde å tilskynde publikasjoner av Platonovs verk,
er uklart. Eventuelle forsøk var i så fall fånyttede, for mellom våren 1931
og våren 1934 får ikke Platonov utgitt noe som helst. Men etter at han
i 1933 hadde fått avslag på søknaden sin om å delta i en forfatterbrigade
som skulle rapportere om den nesten ferdigstilte Kvitsjøkanalen, skal
Maksim Gorkij ha medvirket til at Platonov i stedet ble inkludert i en
tilsvarende brigade som ble sendt til Sentral-Asia i anledning tiårsmarke-
ringen av Den turkmenske autonome sovjetrepublikken (TASSR) i 1934.
Oppholdet, og en påfølgende reise til samme område i 1935, resulterte i
noe av Platonovs kanskje fineste prosa, kortfortellingen «Takýr», som
kom i tidsskriftet *Krásnaja Nov* høsten 1934, og kortromanen *Dzjan*, som
ikke slapp gjennom sensuren. Titlene lar seg ikke umiddelbart oversette.
Takýr er i tyrkiske språk betegnelsen på den oppsprukne skorpen som
danner seg i overflaten av leirholdig jord etter regn og påfølgende tørke.
Dzjan kan i tyrkiske språk (men også armensk, der det ofte fungerer som
diminutivt suffiks til egennavn) bety «kjær» og «god», men brukes også
på tilsvarende måter som det russiske *dusjá* – sjel. Til engelsk er titte-
len *Dzjan* blitt oversatt med *Soul* (Platonov, 2008). Men gleden over at
«Takýr» var blitt antatt ble kortvarig. I januar 1935 ble fortellingen latter-
liggjort i *Pravda*. Dermed ble Platonovs tekster igjen systematisk refusert.
Ingen våget å utgi forfattere som hadde fått dårlige anmeldelser i *Pravda*
(Kornienko, 2005, 736. Se også en forelesning av Boris Gasparov om Pla-
tonov og sotsrealismen her.⁵⁵)

Andrej Platonovs kjernefamilie rammes også av Stalins terror. I 1938
blir sønnen Platon arrestert, bare 15 år gammel, for oppviglersk og påstått
antisovjetisk virksomhet. Gjennom den offisielt anerkjente (og i 1965
nobelprisvinnende) forfatteren Mikhail Sjolokhov forsøker faren å få for-
midlet en appell om løslatelse til Stalin, men da sønnen omsider blir satt
fri i 1940, har han fremskreden tuberkulose. Han dør av sykdommen i
1943.

55 <https://www.youtube.com/watch?v=iy-YulGalbY>

Andrej Platonov blir mobilisert under Den store fedrelandskrigen og tjenestegjør nå som kaptein, og dessuten som krigskorrespondent for avisen *Krásnaja Zvezdá*. I 1944 blir datteren Maria født, og i 1946 blir han endelig demobilisert. Dette året kommer fortellingen hans «Familien Ivanov» («Semjá Ivanova»), som blir utgitt under tittelen «Hjemkomsten» («Vozvrasjtsjénije», se kapittel 7). Den ble gjenstand for massiv kritikk, men ble etter tøværet gjenutgitt og filmatisert. I sine siste år beskjeftiget forfatteren, småbarnsfare og bestefaren (sønnen Platon rakk selv å bli far før han døde) Andrej Platonov seg mest med barnelitteratur og omarbeidelser av russiske folkeeventyr. I 1951 dør han, som sønnen, av tuberkulose. Dokumentarfilmen det lenkes til her gir tankevekkende innblikk i livet, samtiden og forfatterskapet hans.⁵⁶

Under Khrusjtsjovs tøvær blir noe av Platonovs etterlatte prosa publisert. Datteren, Maria Andrejevna Platonova, arbeider iherdig for å få ut farens verk, og det meste av Platonovs resterende forfatterskap blir tilgjengelig i løpet av 1980- og det tidlige 1990-tallet.

«Udødelighet»

Etter at Lazar Kaganovitsj var blitt utnevnt til folkekommissær for transport i mars 1935, ble fire hundre jernbaneansatte fra hele unionen innkalt til en arbeidskonferanse i Moskva. Arbeidsmøtene ble avsluttet med den før omtalte mottakelsen i Kreml den 30. juli, der Kaganovitsj holdt sin famøse tale om lokfører Stalin (sitert fra i kapittel 4). På mottakelsen var både Stalin selv og hans nære medarbeidere Mikhail Kalinin og Kliment Vorosjilov til stede.

Som ledd i prosessen med å høyne jernbanens prestisje ble det i en forordning av 5. august 1935 bestemt at en gruppe jernbanearbeidere skulle tildeles høythengende nasjonale æresbevisninger, som Leninordenen, Den røde stjerne og Det røde arbeiderbanner. Mot slutten av året kom publikasjonen *Folk av stor ære (Ljúdi velíkoj tsjésti)*, der forordningsteksten, korte biografier over de 56 prismottakerne og takkebrevene deres til Iosif Vissarionovitsj og Lazar Moisejevitsj inngikk. Etter at denne lille

56 https://tvkultura.ru/video/show/brand_id/20882/episode_id/155782/video_id/155782/

boken ble utgitt, skal Kaganovitsj og redaksjonen i jernbaneavisen *Gudók* ha ytret ønske om å bearbeide og utvide materialet til en skjønnlitterær antologi som kunne romme historiene til disse jernbaneheltene (Duzjina, 2003, 741–2). Arbeidstittlen var *Jernbanestormaktens mennesker* (*Ljudi zjeleznodoróznjoj derzjávny*), som også var tittelen på et tidsskrift som ble utgitt på denne tiden (Dmitrenko, 2015, 10). Det ble oppnevnt en forfatterbrigade som skulle utføre arbeidet med antologien, og jernbanekjenneren Andrej Platonov ble invitert til å bidra.

I februar 1936 dro han til byen Krasnyj Liman (nå Liman) i Kharkov- (Kharkiv-) området for å intervju to slike helter, stasjonsmesteren E.G. Tsejtin, som var blitt tildelt Leninordenen, og sjefskonstruktør A.P. Voron i Liman-jernbanens vedlikeholdsavdeling, som var blitt tilkjent Det røde arbeiderbanneret (*Trudovój krásnogo známeni*). Om det kom noe konkret ut av intervjuet med A.P. Voron, vet jeg ikke, men Emmanuil Grigorevitsj Tsejtlins historie danner utgangspunkt for fortellingen «Udødelighet» («Bessmértije»). Før Platonov møtte ham, hadde han tydeligvis allerede skrevet et utkast til fortellingen, trolig basert på stasjonsmesterens biografi i *Folk av stor ære*, for i et brev fra Krasnyj Liman datert 11. februar skriver han til sin kone: «Tsejtin er en klok mann (riktignok har jeg bare snakket med ham i rundt 10 minutter ennå), han ligner veldig på karakteren i fortellingen min» («Цейтлин человек умный (правда, я говорил с ним пока минут 10), очень похож на образ в моем рассказе»). Platonov i Kornienko, 2009, 531).

I Platonovs litterære fremstilling har denne stasjonsmesteren fått navnet Emmanuil Semjonovitsj Levin. Fortellingen ble svært godt mottatt på et redaksjonsmøte i mars (Podubtsev, 2015, 256–8), så godt at Platonov sporenstreks ble tildelt et nytt oppdrag. Denne gangen ble han sendt til Karelia for å intervju Ivan Aleksejevitsj Fjodorov, en sporskifter ved stasjonen Medvezjia Gora som hadde fått ordenen Den røde stjerne. Hans historie resulterte i fortellingen «Blant dyr og planter», som ble dømt nedennom og hjem av redaksjonen og refusert. Kollegiet mistet antakelig troen på at Platonov kunne løse dette oppdraget på en tilfredsstillende måte, for de overlot oppgaven med å skrive fortellingen om denne pensemannen til en annen forfatter, Matilda Jufit. I hennes «Kjærlighet», («Ljubóv») er Ivan Aleksejevitsj Fjodorov blitt den litterære karakteren Ivan Lukasjin,

og kjærlighetshistorien mellom ham og konen et sentralt motiv. (Se Jufits fortelling i Lejtes, 1939, 480–91.)

Platonov prøver nå å få utgitt de to tekstene andre steder. I tidsskriftet *Kolkhóznjje rebjáta* mener man at «Blant dyr og planter» mangler avslutning og behøver grundig redigering. Den blir omarbeidet til en versjon Platonov frasier seg alt ansvar for, men blir likevel publisert i *Kolkhóznjje rebjáta* nr. 12, 1936, under tittelen «Pensemannen» («Strélotsjnik»). «Udødelighet» blir først trykket i tidsskriftet *Literatúrnyj kritik* nr. 8 i 1936, deretter i Platonovs prosasamling *Elven Potudan (Reká Potudan)* i 1937, og først i 1939 i den sterkt omarbeidede jernbaneantologien den opprinnelig var skrevet for (Duzjina i Kornienko, 2003, 742). Mens Matilda Jufits «Kjærlighet» står på trykk i denne jernbaneantologien, som til slutt endte opp med tittelen *Jernbanetransport i skjønnlitteraturen (Zjeleznodoróznjy tránsport v khudóznjestvennoj literatúre)*, blir ikke en fullstendig, usensurert versjon av «Blant dyr og planter» utgitt før i tidsskriftet *Rossia* nr. 1, 1998 (Duzjina, 2003, 742–3).

Platonov-forskeren Natalja Duzjina har sammenlignet de tre versjonene av «Udødelighet» som kom ut på 1930-tallet. Hun fremholder at tidsskriftutgaven som ble publisert først, er den mest autoritative. Undersøkelsene og kommentarene mine til denne fortellingen baserer seg derfor på 1936-versjonen, som er gjengitt i Kornienko (red.), 2003, 744–57, med innledende kommentarer og fotnoter av N.I. Duzjina.

I utgaven trykket i *Elven Potudan* i 1937 mener Duzjina at en del av de endringene som er gjort, tyder på at redaksjonen ikke har fordypet seg tilstrekkelig i teksten. Eksemplene hennes viser da også en tilsynelatende formålsløs utskiftning av ord som endrer betydningsinnholdet i det som fortoner seg som verdinøytrale setninger. Men det er også foretatt en mer planmessig erstatning av ikke-normative ord med normative, samt endringer i orddeling og tegnsetting, noe som dessverre bryter opp språkrzymen, påpeker hun. Når det gjelder versjonen i jernbaneantologien fra 1939, fremholder Duzjina at endringene er mer konsekvente og mindre detaljorienterte enn i 1937-utgaven. De berører heller ikke tegnsetting, setningsstruktur eller indre logiske sammenhenger i fortellingen. (Se Platonov i Lejtes, 1939, 454–66.) Denne teksten er imidlertid supplert med forklarende tillegg som ikke finnes i originalen (Duzjina, 2003, 743–4).

En interessant endring i jernbaneantologiens versjon av «Udødelighet», sett fra mitt synspunkt, er at følgende kommentar, som står som fotnote til tekstens tittel og er inkludert i de to foregående utgavene, her er utelatt: «I denne fortellingen forekommer det ikke fakta som ikke til en viss grad samsvarer med virkeligheten, og heller ikke fakta som kopierer virkeligheten» («В этом рассказе нет фактов, хотя бы в малой мере не соответствующих действительности, и нет фактов, копирующих действительность». Platonov i Kornienko, 2003, 744). At redaksjonen valgte å stryke denne innledende betraktningen, kan tyde på at de ikke så seg tjent med at forholdet mellom fiksjon og fakta ble tematisert. Kommentaren bidrar jo heller ikke til å oppklare relasjonen mellom tekstens «reelle» og fiktive nivå, heller tvert imot. Den er nesten like ulen som den første forfatterkongressens resolusjonstekst om kunstnerens plikt til å gi «sannferdige» og «historisk-konkrete» fiktive fremstillinger av virkeligheten. Nettopp derfor kan den ha vært ment, og blitt oppfattet som en ironisk kommentar til de svevende kravene den sotsrealistiske doktrinen fra 1934 stiller til skjønnlitterære forfattere.

Handlingen i «Udødelighet» er ikke lagt til jernbanestasjonen i Krasnyj Liman, men til en fiktiv stasjon kalt Krasnyj Peregon. Noen få stedsreferanser, og ukrainske vendinger i karakteren Galinas språk (som imperativpartikkelen *nekháj* i stedet for det russiske *pust* eller *puskáj*) avslører at handlingen utspiller seg i Den ukrainske sovjetrepublikken. Ordet *peregón* kan referere til en strekning mellom to stasjoner eller holdeplasser. Stasjonsnavnet kan dermed oversettes med «Den røde Strekingen» – en dekkende betegnelse på det fysisk og temporalt avgrensede rommet teksten utspiller seg innenfor. Gjennom et vinterdøgn følger vi stasjonsmester Levins bevegelser mellom hjemmet og kontoret sitt på stasjonen, i telefonsamtaler med andre karakterer, og i ulike ærend på stasjonsområdet. Fortellingen begynner like etter midnatt, med et fryktelig rabalder:

Etter midnatt, på et spor inn mot stasjonen Krasnyj Peregon, begynte lokomotivet FD å ule og gråte. I vintermørket sang det med sin brennende mages dype kraft, og så gikk det over i et ømt, gråtende menneskelig åndedrett, henvendt til noen som ikke ga svar. Etter å ha tiet en stund, sendte FD atter en klage ut i luften, men i signalet kunne man nå skjelve menneskelige ord, og den som

hørte dem nå, kjente nok sin samvittighet trykke, for lokomotivet led – på dets moderlige tenders festekrok hang det et hjelpeløst togsett, og ved stasjonsinngangen var det røde signalet slått på. [...] Lokomotivet begynte å ule igjen, og å synge og gråte ut i den mørke vinternatten, truende og klagende. I pausene mellom signalene hørte lokføreren hvordan noen hunder som lokomotivet antakelig hadde gjort urolige, tok til å gjø på et kollektivbruk langt borte, og i Peregon begynte de stasjonsansattes haner å gale. Det lød nå et helt kor av stemmer: av lokomotivet, haner og hunder.

После полуночи, на подходе к станции Красный Перегон, закричал и заплакал паровоз ФД. Он пел в зимней тьме глубокой силою своего горячего живота и затем переходил на нежное, плачущее человеческое дыхание, обращаясь к кому-то безответному. Умолкнув на краткое время, ФД опять пожаловался в воздух, причем в его сигнале уже можно было разобрать человеческие слова, и тот, кто слышал их сейчас, должен почувствовать давление своей совести, потому что машина мучилась – на материнском крюке ее тендера висел беспомощный, тяжеловесный состав, а на входном светофоре был сделан красный сигнал. [...] Машина опять закричала, запела, заплакала в темную ночь зимы, грозя и жалуясь. В перерывах между своими сигналами машинист слышал, как где-то в дальнем колхозе забрехали собаки, которых, вероятно, обеспокоил паровоз, а в Перегоне запели петухи станционных служащих. Теперь в пространстве звучал целый хор голосов: паровоза, петухов и собак (Platonov, 2003, 744–5).

Den første «karakteren» vi møter i «Udødelighet», er altså et besjelet lokomotiv av typen FD, et godslokomotiv oppkalt etter den første folkekommissæren for transport, Tsjeka- og (O)GPU-sjefen Feliks Dzerzjinskij. Lokomotivet kjenner smerte, det lider og utstøter menneskelige lyder som snart blir ledsaget av halsende hunder og galende haner. I folkloren og populærkulturen ble togfløyten tidlig forbundet med fare og ulykker, men også med ensomhet. I kombinasjon med hundeglam, og særlig hanegal (som gir assosiasjoner til Peters svik i Getsemanehagen, Matt. 26, 34: «Sannelig sier jeg deg: I denne natt, før hanen galer, skal du fornekte meg tre ganger») kan denne høylytte klagesangen oppfattes som et frempek mot en prøvelse, eller alvorlig ulykke, ikke minst på grunn av

den implisitte allusjonen til Dzerzjinskij. Det røde lyset gir tilsvarende signaler. Verbet *brekhát* betyr «å gjø», men også «å lyve». Som en parallell til det animerte lokomotivet blir også hundene og hanene antropomorfe. Gjennom lyvende hunder og galende haner styrkes konnotasjonene til Getsemanehagen – til løgn, svik og fornektelse, men også til Jesu opplevelse av ensomhet og fortvilelse over sin forutbestemte skjebne. Stasjonsmesteren på Krasnyj Peregon, Emmanuil Semjonovitsj Levin, er også et dypt ensomt menneske.

På pikerommet i et av husene på stasjonsområdet har en ung kvinne våknet av alt livet. Hun lytter til det ulende lokomotivets velkjente stemme, for hun kjenner hvert eneste lokomotiv på dette depotområdet «som mennesker med ulik karakter» («Она прислушивалась к голосу знакомого паровоза: она знала все машины перегонского депо по отдельности, как людей с разным характером», s. 745). Denne kvinnen er stasjonsmesterens trofaste hushjelp og kokk, Galina. Ellers er alle stasjonsmedarbeiderne vi møter, menn. Galina, eller Galja, har stor medfølelse med arbeidsgiveren sin som blir vekket midt på natten, må ta telefoner og alltid tre støttende til når det oppstår problemer. Med et sukk sier hun til seg selv at hun skal fortelle det til Lazar Moisejevitsj, skrive et kort til ham, og la ham bebreide (*popenját*) disse ubrukkelige folkene så de lar herren få litt søvn i løpet av døgnet («Скажусь-ка я Лазарю Моисеевичу про такую жизнь – напишу ему открытку: нехай негодный народ попеняет, чтобы спать хозяину в сутки давали», s. 746). Galja blir beskrevet som en stor og taus kvinne som snart ikke har så mye å leve for, bortsett fra spaserturene sine med sekk på ryggen, og jernbanen. Hun vandrer alene omkring mellom stasjonsmesterboligen, markedet og stasjonen, men får verken brukt hjertet, medfølelsen eller tankene sine. («Однако Гале скоро нечем стало жить: ни для сердца, ни для симпатии, ни для думы не находилось никакого применения, поскольку она хотела существовать пешей в одиночку, а еду носить в котомке за спиною», s. 746–7).

Da både Emmanuil Semjonovitsj og Galina har sovnet igjen etter nattens tumulter, får vi en fysisk-maskinell beskrivelse av den sovende stasjonsmesteren. Den foruroligende larmen i tekstens innledning er nå erstattet av en ro som grenser til død. Hjertet hans har dødd hen i dypet

av brystet hans, pusten har nesten opphørt, musklene og blodårene strekker seg utover i kroppen. Disse skildringene gir umiddelbart assosiasjoner til den store «jernbanekroppen», der trafikken har stilnet for natten og et tilsvarende nettverk av jernbanelinjer, eller arterier, brer seg utover i mørket. I både «jernbanerommet» og Levins mentale rom glimter imidlertid håpet om en ny dag, en ny begynnelse: «I sinnets mørke, rikelig vannet med blod, lyste det et skjelvende punkt, det skinte gjennom de halvåpne øyenlokkenes halvmørke, slik toglykten lyste på sin post i det fjerne, ved hovedlinjens sporveksel fra virkeligheten inn mot stasjonen, og denne lille flammen kunne når som helst forvandles til et stort lys over hele bevisstheten og sette hjertet i full sving.»

[...] хозяин тоже спал, и тело его, привыкшее к краткому отдыху, поскорее, поспешно набиралось сил, — сердце обмерло в глубине груди, дыхание сократилось, поддерживая лишь дежурное тление жизни, каждый мускул и каждая жила в тайне потягивалась, борясь с уродством, с морщинами дневного напряжения. Но во тьме ума, обильно орошаемого кровью, светилась одна дрожащая точка, она блестела сквозь сумрак полуприкрытых веками глаз — точно горел светильник на удаленном посту, на входной стрелке главного пути из действительности, и этот краткий огонь каждое мгновение мог превратиться в обширное сияние всего сознания и пустить сердце на полный ход (Platonov, s. 746).

I «Udødelighet» blir jernbanen langt mer enn den settingen og det ideologisk oppbyggelige miljøet den utgjør i Ostrovskijs *Hvordan stålet ble herdet*. Menneskene på stasjonen, kroppene, sansene og tankene deres, flyter over i den store jernbanekroppen, og omvendt. De utgjør en helhet, eller et stort maskineri. Det trekkes stadig forbindelseslinjer mellom jernbanen og Levins kropp, og når togtrafikken begynner å stilne for natten, åpner han vinduet for å kunne lytte til jernbanelydene så lenge som mulig. I Pasternaks forfatterskap danner den *levende* organismen basis for beskrivelser av nær sagt alle prosesser; menneskelivet, historie, kultur og litteratur. Hos Platonov ser vi her tilløp til det samme, men med den forskjellen at jernbanen, tross sin assosiasjonsmessige nærhet til kretsløp og blodomløp, er en menneskeskapt, teknisk installasjon. Heller enn å fokusere på det uforanderlige og varige, slik Pasternak gjør, er

det forgjengeligheten som, tross tittelen, manifesterer seg sterkest i denne fortellingen. Menneskets fysiske kropp har, i likhet med lokomotivets, eller en hvilken som helst annen maskins «legeme», begrenset levetid. Levin kjenner på, og lytter til kroppen sin, på samme måte som han gransker og lytter til lokomotivene for å avdekke ulyder og slitasjefeil.

Med utgangspunkt i den gamle sekken (*kotómka*) Galina bærer på, får vi videre noen glimt, ikke bare inn i hennes personlighet, men også i stasjonsmesterens fortid. Den er hans kjæreste eiendel, og som barn var den hans eneste. Han vokste opp med den i Tsjerkessia i Nord-Kaukasus, han bar den på den ussuriske taigaen, helt opp mot grensen til Kina, så vel som i Moskvasteder. Han har vandret og reist omkring (*stránstvoval*) med denne sekken (s. 746). Verbet *stránstvovat* – «å vandre» – danner en implisitt forbindelseslinje til substantivet *stránnik* (vandrer), så vel som til den russisk-ortodokse vandrermonken, og jøden som vandrer. «Det kunne synes som om det fra denne sekken, og hendene til det mennesket som bar den, utlør godhet», får vi høre, «men sekken var alltid tom» («Казалось, что из этой котомки, из рук человека, который ее носит, выходит добро, но сама котомка всегда была пустой», s. 746). Utsagnet tyder på at Emmanuel Semjonovitsjs ikke drev handel eller gjorde annet arbeid på sine reiser, men at disse vandringene kan ha hatt en dypere mening for ham.

Selv om Galina mange ganger har villet kaste denne sekken, og de bryske replikkene og mekaniske handlingene hennes skulle tilsi noe annet, plasserer det faktum at det nå er hun som bærer rundt på den, også henne blant mennesker som vil vel og utfører gode gjerninger. At substantivene *hjerte* (*sérdtse*) og *sjel* (*dusjá*) opptrer hyppig i denne fortellingen, som oftest i relasjon til stasjonsmesteren og hans trofaste «disippel» (eller variant av Maria Magdalena) hushjelpen, forsterker dette inntrykket. Her vil jeg minne om den kristenortodokse martyrhelgenen Galina fra Korint (*Svjatája mútsjenitsa Galina Korinfskaja*), som forble tro mot sin kloke og fromme læremester Kodrat og gikk frivillig i døden, selv om hun hadde muligheten til å søke dekning da han ble fanget.⁵⁷

Det utstrakte geografiske rommet sekken, som en *pars pro toto* for sin eier, har beveget seg i, utgjør dessuten en markant kontrast til det

57 <http://www.agiaellada.ru/kalendar/galina-korinfskaya.htm>

begrensede fysiske og sosiale rommet Emmanuil Semjonovitsj og Galina nå befinner seg i. Fortellingen formidler en distinkt opplevelse av isolasjon, selv om tog, på vei til og fra Kharkov, Moskva og Leningrad, stadig passerer. «Virkeligheten» befinner seg, som det fremgår av sitatet på forrige side, utenfor stasjonslivets eksistens. Forpliktelsene deres gir dem høyst begrenset bevegelsesrom.

I løpet av dagen henvender en rekke mennesker seg til stasjonsmester Levin for å be om hjelp og råd. Tross alt papirarbeidet som venter ham på kontoret, gjør han seg ærender omkring på stasjonsområdet for å bidra med sine kunnskaper og gi formaninger. Han vet at medarbeiderne behøver ham, men også at han er avhengig av dem for å holde den maskinen stasjonen utgjør, i gang. Han forstår at gjensidig tillit er påkrevd og at små tekniske, individuelle, familiemessige eller sosiale justeringer kan bidra til å smøre dette maskineriet. På samme måte som jernbanearbeiderne holder varmen i ham, og tilfører både ham og det systemet han bærer ansvaret for, energi («прогревается энергией всех работников»), må han puste og holde liv i dem slik man holder liv i et bål, en lokomotivkjele eller motor («постоянно согревать другого человека своим дыханием», s. 748).

Én medarbeider, Polutornyj, trenger hjelp til å finne en passende hane til Plymouth Rock-hønsene sine, en kontorist, Pjotr Ivanovitsj, ber om å få skifte fra dag- til nattevakter, mens en tidligere jernbanearbeider som nylig har vært ansatt på et kollektivbruk, ber om jobb. Den første sender Levin videre til en bekjent som kan hjelpe. Med én bekymring mindre vil denne mannen antakelig kunne yte mer i jobben sin. Han sender Galja av sted for å kartlegge familiesituasjonen til kontoristen, og da det viser seg at paret må etterlate barnet sitt hjemme alene mens de selv er på jobb, sørger han for barnepass. Den tredje avviser Levin fordi det raskt kommer frem av samtalen mellom dem at denne personen ikke har vært villig til å bidra til fellesskapet på sin forrige arbeidsplass, et kollektivbruk. Levin har omsorg for de lojale og arbeidsomme, og han anser det som en plikt å oppdra de illojale, slurvete og arbeidssky.

Et glimt av en kvinne gjennom vinduet på et passasjertog får ham til å tenke på kvinnene i sitt eget liv. Den første, en ung, begavet kunstnersjel som ikke evnet å se lenger enn seg selv, forsvant ut av livet hans.

Den andre er han fortsatt gift med, men hun bor i Moskva sammen med den snart voksne datteren deres. Nå er han middelaldrende og har levd det meste av sitt voksne liv alene. Emmanuil Semjonovitsj er ensom, men evner å se fremover. I samtidens utopiske ånd tror han på en tid da stasjonsmestre skal få sove om nettene, dra på ferier og leve sammen med konene og barna sine. Gjennom den daglige, personlige kontakten med jernbaneproletariatet har han også lært arbeiderklassen å kjenne. Han forstår at varene i godsvognene utgjør «kroppen, sjelen og arbeidsinnsatsen til millioner av mennesker bak horisonten», og han fornemmer disse menneskene sterkere «enn sine venners trofasthet og kjærligheten til en kvinne» («В вагонах лежали товары – плоть, душа и труд миллионов людей, живущих за горизонтом. Он чувствовал их больше, чем верность друзей, чем любовь к женщине», s. 753).

Stasjonsmesteren har enten gitt slipp på, eller muligens alltid hatt problemer med, nære menneskelige relasjoner. Vi får formidlet at nedverdiggende behandling i oppveksten, grunnet hans jødiske herkomst, har gjort ham fåmælt. Derfor tier han når han har det vondt, og det forekommer ham at han aldri vil kunne leve et fullverdig liv. Han anser seg, i denne fasen av historien, som et «midlertidig, forbigående vesen som raskt er i ferd med å forsvinne i historisk tid»: («[...] а сам Левин, казалось ему, не смог бы никогда жить полноценно. Он себя считал временным, проходящим существом, которое быстро минует в историческом времени», s. 753).

Men så kommer fortellingens høydepunkt og vendepunkt – beskjeden om at Emmanuil Semjonovitsj har fått en telefon fra sentralt hold (fra *búkva Ts*). Det er midt på natten, men et tjuetalls mennesker har i skrekkblandet forventning samlet seg i rommet der telefonen står. De frykter at samtalen kan ha noe med nattens uhell eller et forsinket tog å gjøre. Stasjonsmesteren får dem ut og løfter opp røret. I den andre enden er ingen ringere enn transportkommissæren. I flere versjoner av denne teksten er, interessant nok, alle referanser til transportkommissærens fornavn, farsnavn og etternavn enten fjernet, eller erstattet med *narkom*, som om det skulle være snakk om en hvilken som helst sovjetisk folkekommissær for transport. Men i 1936-utgaven presenterer han seg som

Kaganovitsj, og til- og omtales som Lazar Moisejevitsj. Kaganovitsj tiltaler stasjonsmesteren med «kamerat Levin», og noen ganger med fornavn og farsnavn.

Etter en passiar om hvorfor Levin ikke sover, der fortellingens Kaganovitsj befester sin posisjon som (over)våkende overhode, får vi formidlet stasjonsmesterens reaksjon på den uventede henvendelsen: «Levin stod der målløs; han hadde lenge» (eventuelt for lenge siden) «vært glad i samtalepartneren sin i Moskva, men aldri på noe som helst vis ville han kunne uttrykke denne følelsen direkte til ham: alle forsøk ville vært taktløse og ubehøvlede» («Левин стоял безмолвный; он давно любил своего московского собеседника, но никогда, никаким образом не мог высказать ему свое чувство непосредственно: все способы были бестактны и неделикатны», s. 754). Formuleringene *davnó ljubíl* og ordet *sobesédnik* (samtalepartner) antyder at stasjonsmesteren og folkekommissæren kan ha kjent hverandre engang i tiden, eller snakket sammen før, men dialogen, og stemningen som formidles, indikerer at det i så fall er lenge siden, og at den første nå kjenner seg dypt underlegen den andre. Transportkommissæren formidler bevingede ord om å vokse med motgang, fornye eller «omskape» seg selv, om å se menneskene omkring seg og aldri slå seg til ro med tingenes tilstand.

Da Kaganovitsj spør om det er noe han kan hjelpe med, vet først ikke Levin hva han skal si, men svarer så: «– De har allerede hjulpet meg, Lazar Moisejevitsj. Nå skal jeg revurdere meg selv fra grunnen av» («– Вы уже помогли мне, Лазарь Моисеевич. Я теперь передумая сам себе заново», s. 754), eller med andre ord – bli et nytt menneske. Telefonen fra transportkommissæren har forvandlet den lille skjelvende flammen i stasjonsmesterens sovende sinn til det lyset som nå brer seg utover bevisstheten hans og endelig får hjertet til å banke for fullt. Emmanuil Semjonovitsj er opprømt og lykkelig. Etter telefonsamtalen kjenner han på ribbeina sine under uniformfrakken, som om de skulle være sviller, for å forsikre seg om at han er våken og har kontroll over kroppen, og jernbanekroppen. Han beklager nå bare at han ikke er så fysisk sterk at han kan leve et århundre til, uten søvn. Oppdraget og offeret hans er blitt tilført ny mening. Han har forsont seg med sin skjebne og den oppgaven han er pålagt.

Neste dag gjør stasjonsmesteren transportkommissærens ord til sine egne. I en samtale med Jefim Jevdak, den dyktige, men uansvarlige mannen bak nattens uhell, får han synderen til å innse at også han må tenke nytt, forbedre seg slik at han ikke forvolder ulykker, forsinkelser og ekstraarbeid for andre. Emmanuil Semjonovitsj regner ikke seg selv til kategorien «nye mennesker», men mener at hans viktigste oppdrag består i å lytte til og bistå sine medarbeidere. For å høre alle de andres stemmer, må han imidlertid selv bli nesten stum («Чтобы слышать все голоса, нужно самому почти онеметь», s. 756). Han må, sagt på en annen måte, undergrave seg selv, slutte å tenke på sin egen person. Som en konsekvens av det innser han at han ikke kan ha Galina gående som hushjelp lenger, men må sørge for at hun, som elsker og forstår seg på tog, får opplæring og blir i stand til å utføre arbeid ved jernbanen.

Platonov er ofte blitt kritisert for sitt patriarkalske verdenssyn, og for overfladiske, ofte negative, kvinneportretter. Nyanserte kvinneskikkelser, og tanken om at også kvinner må få anledning til å realisere seg gjennom arbeid, legges ikke desto mindre for dagen i flere av verkene hans, deriblant de to andre jernbanefortellingene han skrev dette året, «Fro» og «Blant dyr og planter». Det manifesterer seg også i fortellingen «Na zará tumánoj júnosti» («I ungdomstidens solgangsdis») fra 1938, om en ung, foreldreløs jente som først finner mening med livet da hun blir tatt opp på jernbaneskolen. Med opprustningen av Den røde armé, da stadig flere menn ble innkalt til militærtjeneste, ble kvinner i førkrigsårene oppfordret til å ta arbeid ved jernbanen. Massearrestasjonene i sektoren forsterket dette behovet, og i en krigssituasjon vil det, bokstavelig talt, være helt essensielt å kunne «holde hjulene i gang». En propagandaplakat av Olga Dejnoko fra 1939 viser en ung, smilende kvinnelig lokfører som vinker ut av vinduet på et lokomotiv av typen FD (20-109). På døren står påskriften *Leninskaja doróga* (Lenins vei) og SSSR. Plakattekstens budskap er: «Kvinne, [kom deg] på lokomotivet!» («Zjénsjtsjina, na parovóz!»).⁵⁸

Som natten i forveien, blir Levin også den påfølgende natten vekket av en telefon, denne gangen fra ulykkesfuglen Jevdak, som vil formidle at det er kommet en forespørsel fra Moskva om hvordan det går med

58 <https://gallerix.ru/storeroom/1973977528/N/1154725442/>

stasjonsmesteren, om han sover eller ikke – «som om De skulle være et mektig, udødelig menneske!» («Как будто вы великий, бессмертный человек!», s. 756), bemerker Jevdak. Levin står opp igjen, for han har nye gjøremål og nye planer. Euforien etter nattens telefonsamtale er noe dempet. Jefim Jevdaks utsagn har brakt ham ned på jorden igjen og plassert ham på et trinn langt under den mektige, udødelige skikkelsen Kaganovitsj. Dermed yter teksten transportkommisæreren tilbørlig respekt.

Det er ikke vanskelig å forstå at fortellingen om den kloke og altoppofrende Emmanuil Semjonovitsj ble applaudert av jernbaneantologiens redaksjon. Men det allegoriske Kristus- og martyrplanet ligger etter min oppfatning snublende nært tekstoverflaten. På et nivå like under det ytre handlingsforløpet blir Lazar Kaganovitsj en evig, våkende, opphøyet gudsfigur, eller, i det minste, *stárets* (åndelig veileder) som rår over stasjonsmesterens liv og kan vende tvilen hans til så vel styrket tro som forsoning med egen skjebne. En skarve stasjonsmester kan hedres, men neppe oppnå udødelighet. Som sin leder, eller farsfigurs sønn på Krasnyj Peregon kan likevel det forgjengelige mennesket Levin bli en proletarprofet, en som kan inspirere sine medarbeidere, følgesvenner og «disipler» og gi kommende jernbanearbeidere en ny fremtid. Profane, og sågar ideologiske budskap, kan, som Egeberg (2007, 158) har påpekt, formes i religionens mønster.

Den kunnskapen vi har om den historiske personen Lazar Kaganovitsj i dag setter Platonov-karakterenes varme og rosende beskrivelser av ham i et underlig lys. Det er *ham* Galina vil henvende seg til med en klage, slik at Levin kan få nattero (s. 746). Det er *ham*, og familien sin, Levin tenker på når han på perrongen ser et passasjertog som skal til Moskva (s. 749). Fortellingens Lazar Moisejevitsj er en myndig, men også jovial og omsorgsfull sjef. Stemmen hans er fyldig (*gustój*), snill (*dóbryj*) og klar (*jásnyj*), og Levin har lenge syntes om, eller elsket, ham (*davnó ljubíl*). Kaganovitsjs røst og ord får Levin til å rykke til: «Den ettertenksomme intonasjonen, menneskeligheten, engstelsen til denne i sannhet heroiske sjelen ble i disse ordene presist formidlet om ham selv» («Левин вздрогнул. Интонация раздумья, человечности, тревога истинной героической души была в этих словах, сказанных точно про себя», s. 754). Transportkommisæreren fremstilles altså som en «i sannhet» (*istinnyj*, et adjektiv med bibelske konnotasjoner) heroisk *sjel* med menneskelig røst

og sinnelag. Levin fremstår på sin side som et menneske som prøver å leve i hans bilde.

Av et brev fra Platonov til redaksjonen for bokserien *To femårsplaner* (*Dve pjatilétki*), gjengitt i en artikkel av V. Perkhin kalt «Andrej Platonov og Larar Kaganovitsj – Historien om en ikke realisert intensjon» («Andrej Platonov i Lazar Kaganovitsj. Istórija neosusjtsjestvljónnogo zámysla», 2016, 63–94) fremgår det at Andrej Platonov den 4. april 1936 tilbød bokseriens redaksjon å skrive en skjønnlitterær fremstilling om Lazar Kaganovitsjs liv og virke. At brevet ble sendt kort tid etter at forfatteren hadde fått antatt «Udødelighet», og nylig vært i Karelia og intervjuet Ivan Aleksejevitsj Fjodorov, kan på den ene siden tyde på at Platonov var opptatt av transportkommisæren på denne tiden, og aktivt søkte informasjon om ham, og på den andre at henvendelsen kan ha vært et forsøk på å pynte på sitt frynsede forfatterrykte. Siden jernbaneantologien ble initiert av transportkommisæren, kan han og Platonov ha møtt hverandre i forbindelse med den. I henhold til enkelte, usikre kilder skal de sågar ha kjent hverandre personlig.

Livet til den Leninorden-dekorerte stasjonsmesteren Emmanuil Grigorevitsj Tsejtin (1901–1941), som Emmanuil Semjonovitsj Levin i «Udødelighet» bygger på, fikk en tragisk slutt. I Moskva-prosessenes avsluttende fase, da det pågikk kontinuerlige utskiftninger i styrende organer, ble han i 1938 utnevnt til nestleder for trafikkavdelingen i Transportkommisariatets sentraladministrasjon (zamestítel natsjálnika Tsentrálnogo upravléniija dvizjénija NKPS) og flyttet til Moskva. Men i september 1939 ble han arrestert, anklaget for deltakelse i «organisering av kontrarevolusjonær høyretrokskistisk virksomhet» (Kornienko, 2009, 531). Dette var en anklage et høyt antall mennesker, og særlig personer av jødisk herkomst, ble dømt etter i disse årene. Emmanuil Tsejtin ble henrettet i juli 1941. Han ble rehabilitert i 1957, under Khrusjtsjov.⁵⁹

«Blant dyr og planter»

Med kort tids mellomrom, og som del av samme oppdrag for jernbaneantologiens redaksjon, skrev altså Andrej Platonov i vårhalvåret 1936 *to*

⁵⁹ <https://nekropole.info/ru/Emmanuil-Cejtlin>

jernbanefortellinger, der den ene falt ned på den «riktige» og den andre på «feil» side av det redaksjonen kunne akseptere. Forfatteren hadde nok sett for seg at de to tekstene skulle publiseres i samme antologi, og de står følgelig i en løs dialogisk forbindelse med hverandre. Nesten åtti år etter at den ble skrevet, havnet også «Blant dyr og planter» («Sredi životnykh i rasténij») omsider i en skjønnlitterær jernbaneantologi (red. Dmitrenko, 2015). Her er den, med noen få ortografiske og grammatiske endringer, publisert i den versjonen som ble utgitt i tidsskriftet *Rossia* nr. 1 i 1998, som igjen skal sammenfalle med originalmanuset fra 1936. Nærlesningen min tar utgangspunkt i denne versjonen, og sidereferansene er i henhold til den elektroniske versjonen av 1936/1998-utgaven som er gjengitt her.⁶⁰

Slik jeg vurderer det, balanserer både «Udødelighet» og «Blant dyr og planter» hårfint mellom det som på denne tiden kunne artikuleres eller måtte forties. Det var, som vi skal se, trolig settingen, plottets utflating mot slutten og et knippe ord og formuleringer som stikker seg frem og peker mot ett bestemt, og fra datidens offisielle synspunkt uhørt plan, som ble utslagsgivende for at «Blant dyr og planter» ikke kunne utgis i sin samtid.

I Platonov-forskningen fremheves forfatterens grensegang som et karakteristisk trekk ved livet hans, og ved forfatterskapet, som ofte blir lest i lys av Bakhtins teorier om det liminale. Grensen er et gjennomgående motiv også i Aleksej Varlamovs Platonov-biografi. Den inngår for øvrig i den kjente serien *Bemerkelsesverdige menneskers liv*, der også Nikolaj Ostrovskij (Tregub, 1950 og Ostrovskaja, 1974) og Boris Pasternaks (Bykov, 2005) livshistorier er blitt formidlet. I Platonov-biografien uttrykker Varlamov det slik:

Platonov er en grensefigur, han befinner seg på den åpne linjen mellom liv og død, mellom Gud og menneske, menneske og maskin, menneske og natur. Dette skillete lot han gå gjennom hjertet ved å forsøke å forene det uforenelige, og kanskje ligger nøkkelen til kunsten og skjebnen hans skjult nettopp på denne grensen.

60 http://imwerden.de/pdf/platonov_sredi_zhivotnykh_i_rastenij_1936.pdf

Платонов – фигура рубежа, он находится на самой линии разрыва между жизнью и смертью, между Богом и человеком, человеком и машиной, человеком и природой. Он этот разрыв пропустил через сердце, пытаясь соединить несоединимое, и, быть может, в этом пограничье и таится ключ к его творчеству и судьбе (Varlamov, 2013, 6).

I forordet sitt til en engelskspråklig utgave av et utvalg av Platonovs kortprosa (*Soul and Other Stories*), der også «Blant dyr og planter» inngår og er innsiktsfullt kommentert, peker dikteren og oversetteren Robert Chandler (i Platonov 2008, xix–xxviii) på lignende forhold:

It seems fitting that Platonov should have been born so close to boundaries in both time and space; in his mature work he seems to delight in eliding every conceivable boundary [...] He writes about spiritual matters in material terms and about the material world in spiritual terms. He was almost certainly an atheist, yet his work is full of religious symbolism and imbued with deep religious feeling. He was a passionate supporter of the 1917 Revolution and remained sympathetic to the dream that gave birth to it, yet few people have written more searingly of its catastrophic consequences. He was no less borderland as regards his status in the Soviet literary world (Chandler i Platonov, 2008, vii).

At «Udødelighet» ble anerkjent, beror nok først og fremst på at det er fullt mulig å lese den som en respektfull skildring av en klok og oppofrende stasjonsmester som – innenfor systemets fastlagte rammer – yter maksimalt for så vel arbeidsplassen som medarbeiderne sine. Det fiktive stasjonsnavnet (Krasnyj Peregon) er ideologisk farget, protagonistens utsagn og etos politisk korrekt, og plottets utviklingskurve er som seg hør og bør oppadstigende. Riktignok er Emmanuil Semjonovitsj overarbeidet og ensom, og han strever med å finne en mening med livet sitt. Men telefonen fra transportkommisæreren er det som skal til for å løfte ham, få ham til å tenke positivt og skjønne at han må stå på som før, for at etterkommerne skal kunne høste fruktene av hans innsats og offervilje.

Selv om en mer kritisk lesning gir indikasjoner på at stasjonsmesterens drøm om en lysere morgendag for nye jernbanearbeidere ikke bare kan leses bokstavelig, men også som en satirisk kommentar til at sovjetideologenes utopi beveget seg stadig lenger bort fra virkeligheten, skygger

stasjonsmesterens holdninger, altruistiske innsats for arbeidskollektivet og visjoner for fremtidige jernbanearbeidere for dypereliggende tekstnivå. I sin personlige omformingsprosess ser Levin dessuten at han kan trekke hushjelpen sin og andre «ideologisk umodne» medarbeidere opp på et høyere ideologisk bevissthetsnivå. Galina er også ensom, og så politisk uskolert at hun kan være til fare for seg selv. På et spøkefullt spørsmål om hun er *kontr*, altså kontrarevolusjonær, svarer hun bekræftende. I kraft av sin stilling kan Levin altså sørge for at også hennes liv fylles med arbeid og ideologisk innhold.

Fra mitt ståsted tipper skildringen av telefonsamtalen mellom Emmanuel Semjonovitsj og Lazar Moisejevitsj over i det paradiske, og det er nærliggende å oppfatte fortellerinstansen som ironisk, men for samtidige lesere er det fullt mulig at den nesegruse beundringen og ærefrykten stasjonsmesteren kjenner for sin øverste sjef, kan ha fremstått som naturlig. V. Perkhin (2016) minner om at fortellingen er skrevet året etter at Kaganovitsj opplevde sin kanskje største triumf, åpningen av Moskva-metroen, og at avisene var fulle av lovord om og fotografier av ham, ofte avbildet sammen med Stalin, eller omgitt av glade arbeidere. Om Platonov delte det positive inntrykket mange synes å ha hatt av den beinharde, men joviale transportkommissæren, kan man bare spekulere i. Man må uansett ikke miste av syne hvilket press sovjetborgerne befant seg under i disse årene. Platonov var langt fra den eneste «ikke-offisielle» forfatteren som på dette tidspunktet følte seg tvunget til å rose en av unionens fremste ledere for å kunne livnære seg, eller i frykt for selv å bli utsatt for represalier. Og som min tidligere argumentasjon impliserer, er det jo også fullt mulig å lese «Udødelighet» som en variasjon over *Imitatio Christi*-motivet – en ironiserende kommentar til dette motivets nærhet til Stalin-tidens personkult og samtidens religiøst-ideologiske propagandadiskurs.

Også «Blant dyr og planter» åpner i noen grad opp for en ideologisk holdbar lesning. Den kan forstås som en sympatisk skildring av den unge, litt kopparrete, men ellers flotte og tilforlatelige pensemannen Ivan. Han bor trangt og kummerlig, sammen med kone, et lite barn og foreldrene sine, i en slitt og umalt trehytte (*izbúsjka*) i et ugjestmildt landskap langt nord i landet. Sporvekselen han betjener, befinner seg i en skrinne bjørkeskog. Han skjøtter jobben sin vel, og når han ikke er på vakt, går

han ofte på jakt, både for å unngå krangling hjemme og spe på familiens matforråd.

I fortellingens innledende del omtales Ivan Aleksejevitsj Fjodorov som «jegeren» (*okhótnik*). Av faren sin, Aleksej Kirillovitsj, er han blitt opplært til å behandle naturen med respekt. En animisme som gir assosiasjoner til samler- og jegerbefolkningen som for 5–6000 år siden etterlot seg helleristninger (de såkalte *Belomorskije petroglífy*) i Karelia-området, er – kombinert med sunt næringsvett og det fenomenet som i vår tid betegnes som «bærekraftig ressursutnyttelse» – dekkende for de holdningene far og sønn legger for dagen som jegere:

Faren spiste dyrene og fuglene han hadde felt, nøkternt og fornuftig og hadde samtidig lært barna at en omkommet gave fra naturen måtte forvandles til noe nyttig i mennesket, og ikke gå fányttes tapt i do. Han rådet dem til ikke bare å søke metthet fra de drepte dyrenes kjøtt og bein, men også en god sjel, et styrket hjerte og refleksjon. Hvis du ikke kan hente ut det aller beste av en fugl eller et dyr, men bare vil ha næring, da kan du heller spise kålsuppe og brød dypet i vann. Faren mente at et dyr og en fugl er dyrebare sjeler her i verden, og at kjærlighet til dem er sunt næringsvett.

Отец ел добытых животных и птиц экономно, разумно, приучая к тому же детей, чтобы погибший дар природы превращался в человеке в пользу, а не пропал напрасно в отхожем месте. Он советовал приобретать из мяса и костей убитых не одну лишь сытость, но и хорошую душу, силу сердца и размышления. Если же не можешь брать из птицы или зверя его лучшее добро, а хочешь только напиться, тогда ешь одну траву во щак или хлеб с тюрей. Отец считал, что зверь и птица – дорогие души на свете, и любовь к ним – это экономия (Platonov, 1998, 2).

I den golde naturen iakttar den unge jegeren, Ivan Aleksejevitsj, allslags planter, insekter og dyr. Men på jakt får både han og faren også utløp for frustrasjoner og aggresjon, og jaktriflen gir dem en opplevelse av makt. På hjemmebane er de derimot rolige og føyelige. Der prøver de å unngå konfrontasjoner med kvinnene i huset, som går hjemme hele dagen, er sure og oppfarende, og bebreider mannfolkene for å være tiltaksløse.

Både på jobb og i fritiden observerer Ivan Aleksejevitsj bare passerende tog utenfra, og ofte forestiller han seg med et stikk av misunnelse hvordan menneskene om bord har det: «Polarpilen! – utbrøt jegeren –. Den går langt av sted – i vognene spilles det musikk, der reiser det kloke mennesker som drikker rosa mineralvann fra flaske og konverserer konversasjon» («Полярная стрела! – произнес охотник –. Она далеко бежит – там в вагонах музыка играет, там умные люди едут, они розовую воду пьют из бутылки и разговор разговаривают», s. 1).

Mens Emmanuil Semjonovitsj i «Udødelighet» savner livet med konen og datteren sin, søker Ivan Aleksejevitsj bort fra sitt ensformige familieliv. Begge protagonistene forestiller seg døtrene sine som voksne, og de drømmer om et bedre liv for dem enn det de selv har hatt. Ivan er fortsatt ung og sterk, og datteren er bare ti måneder gammel, men han lengter bort fra hjemstedet og familien. Ivan blir opprørt når han tenker på at han ikke har utdanning, eller får ta tog med elektriske lys, aldri har vært i noen storby, bortsett fra på gjennomreise gjennom Petrozavodsk, at han kun en skarve gang har kjent duften av parfyme, og at han verken har sett Leninmausoleet eller Moskvas nye metro-system. Han sliter med kjedsomhet og den kravstore familien sin og ergrer seg over at han må gå rundt i den skoddefulle skogen, blant dyr, insekter, planter og ukultur (*nekultúrnost*) mens luksustog fyker forbi (s. 1 og 4).

At protagonistene i «Udødelighet» og «Blant dyr og planter» er jernbanearbeidere, betyr altså ikke at de selv får reise. Arbeidet binder dem til henholdsvis stasjonen og sporskifterboden. Det landskapet Ivan Aleksejevitsj beveger seg i som jeger er likevel åpnere, og mindre trykkende, enn Emmanuil Semjonovitsjs stasjonsområde. For begge disse hovedpersonene, så vel som for Fro i fortellingen ved samme navn, forsterker den daglige kontakten med tog, lyden av togfløyter og synet av passasjerer bak togvindue lengselen mot den verdenen som befinner seg utenfor deres egne rutinepregede liv.

Fro og den fraværende ektemannen hennes brevveksler, mens Levin i tillegg til korrespondanse også har aktiv toveis kommunikasjon med verdenen utenfor via telefon og telegraf. Ivan og faren hans fremstilles som litt tafatte, moren og Ivans kone som grunne, og symptomatisk nok er det

radioapparatet, med oppbyggelig nyhetsstoff og musikk, denne familien tenker seg omkring og passivt lytter til.

De hjerteskjærende togfløyten i innledningen til «Udødelighet» skaper forventninger om en katastrofe, men tragedien uteblir, og vi blir i stedet vitne til en ideologisk «omvendelse». Fortellingen blir dermed stående i optimismen og forsoningens tegn. I «Blant dyr og planter» bygges det også opp til et dramatisk høydepunkt, her i form av en enslig togfløyte. Vi får høre at lyden av Polarstjernens fløyte, gjennom skogen og tåken, i Ivans ører lyder som «den klagende stemmen til et flyktende, plaget menneske» («Свисток [...] раздался в лесах и в тумане, как жалобный голос бегущего, измученного человека», s. 1). Togfløyten skaper dissonans, særlig i kombinasjon med de påfølgende detaljerte, men tvetydige beskrivelsene av en maurtue Ivan kommer over under jakten.

Først blir maurene beskrevet som flittige og nedtynget av husholdningsbyrder, som små, respektable mennesker («усердные, обремененные хозяйственными тягестями муравьи, как маленькие добропорядочные люди»). Men i samme åndedrag, kun adskilt av et kolon, skildres maurene som grufulle skapninger med «kulakk-karakter» («гнусная тварь с кулацким характером»), hvorpå det følger en beskrivelse av dem som kunne vært hentet fra et propagandaopprop mot kulakker. Maurene bruker livet sitt på å dra alt de kan finne hjem, får vi høre. De er grådige utbyttere som ikke har tanke for globale interesser og kun har egen profitt i tankene (s. 1–2). Kulakker relateres også til Aleksej Kirillovitsjs fortid. Nå jobber han på et sagbruk, men før var han gårdsarbeider for en kulakk-finne, som nå er en klassefiende («[...] а я батраком у финна-кулака, теперь он классовый враг», s. 4–5). Ordet *klassefiende* gjentas umiddelbart etter beskrivelsen av maurene, da Aleksej Kirillovitsj erklærer at den som ikke tror på radioen, er en klassefiende (s. 5).

Mens Ivan betrakter maurtuen, minnes han en gang han så et par maur bære jernspon fra jernbaneskinnene, som om de skulle ha bruk for det («Однажды охотнику пришлось видеть, как два муравья волокли от железной дороги железную стружку. Им и железо, оказывается, нужно», s. 2). Også utenfor hans families hjem ligger det rustent metallskrot (s. 3), men arbeidsmaurene kan også alludere til arbeidere som drar

på stålkonstruksjoner eller skinner. Ivans forhold til maurene han iakttar, er ambivalent. De minner ham om han selv, og familien hans, men også om kulakker. Før han går sin vei, tråkkes han på de nærmeste maurene, «for å ikke forderve karakteren sin ytterligere»: «Охотник потоптал ближайших муравьев, и ушел с этого места, чтобы не расстраивать больше своего характера» (s. 2).

Det opprettes en tydelig parallell mellom togfløyten som lyder som et flyktende, plaget menneske og en liten utslitt hare Ivan får øye på, som sitter nesten som et menneske og hastig tygger i seg noen grasstrå («Там показался маленький заяц, еще детеныш; он сидел почти по-человечески и быстро жевал травинку [...] он наверно утомился» s. 2). En stund senere er den tilbake, og nå graver den i jorden for å finne noen etterlatte røtter eller et kålblad fra i fjor. Den er utrettelig opptatt av å holde seg i live: «Тот же мелкий, пухлый, заяц-младенец рылся там лапами в земле, добывая себе какие-то корешки или оброненный прошлогодний капустный лист. Он занимался заботой о своей жизни неутомимо», s. 2).

Haren er for liten til å bli et måltid. Ivan tar den heller med hjem, så dateren kan få leke med den. Familien bor på en høyde kalt Lobskaja Gora. Det minner om *lóbnoje mésto*, som betyr rettersted eller skafott. Blant de fire hyttene på denne haugen blir en omtalt som et *punkt*, som i russisk gir assosiasjoner til begrepet *lágernyj punkt* eller *lagpúntk*, fangeleir. Det er bebodd av en mann tilknyttet Vitenskapsakademiet, som har byttet ut stillingen sin på et kolkhos med tjeneste som vann- og vindmåler («Он совмещал свое колхозное положение со службой в Академии наук в качестве пункта – для измерения воды и бури», s. 3).

Ivans kone, Katerina Vasiljevna, er misfornøyd med den slunkne fangsten, og mens radioen spiller oppbyggelig musikk og formidler nyheter om det rike og lykkelige livet i storbyen, beklager Ivans mor, som forblir navnløs gjennom hele fortellingen, seg over det begredelige livet de selv lever. Sinnet hennes utvikler seg til et raserianfall som går utover haren. Hun griper fatt i den, trekker den omkring på gulvet med den ene hånden og slår den med den andre, først bak og så på ribbeina, der det gjør vondest, før hun kaster den ut på gårdsplassen: «Она схватила зайца-ребенка [...], вытащила животное на свет и стала левой рукой

таскать по полу, а правой бить по заду, потом по ребрышкам, где побольней [...] и выкинула его за дверь на двор», s. 5–6).

Like etter dukker Lazar Kaganovitsj opp i samtalen, men det er ingenting ærbødig over måten han omtales på her. En uskyldig kommentar fra et familiemedlem om at det er kamerat Kaganovitsj som er transportsjef nå, fremkaller ny irritasjon hos Ivans mor, som biter vedkommende av med at hun godt vet at det er Lazar Moisejevitsj det er snakk om, for hun hører alt på radioen, så ingen behøver å belære henne («– Там ведь товарищ Каганович на транспорте – Лазарь Моисеевич –, я знаю, сказала старуха – Я по радио все слышу, вы меня уж не учите!», s. 6).

Neste avsnitts beskrivelse av Ivans mor får i alle fall *denne* leseren til å trekke paralleller til transportkommissæren og hans kumpaner. Moren skulle gjerne alltid ha vært snill, får vi høre, men da ville alt blitt spist og drikket opp, eller utslitt. Mennene ville sluttet å arbeide, hele familien ville ha dødd av nød, gårdsplassen deres ville blitt overgrodd og haren kommet tilbake fra buskene for å skite der menneskearten bor: «Она желала бы быть доброй постоянно, но ей нельзя было – ведь все поедят, попьют, износят, а мужики перестанут работать, и тогда семейство помрет от нужды, двор зарастет лесом, выйдет заяц из кустов и будет гадить где жил человеческий род» (s. 6). Noen må altså ta ansvar for at ikke alt skal rakne, underforstått – enhver gruppe eller institusjon behøver en sterk og myndig leder. Den eldre kvinnen er åpenbart familiens overhode. Hun bebreider, kjefter, smeller, gir ordre og herser med mennesker og dyr i omgivelsene sine. Ingen våger å si henne imot.

Ivan er ettertenksom, og pliktoppfyllende i jobben sin, men også livredd for å gjøre feil. Et ekspresstog mot Murmansk som har satt farten opp for å ta inn noen få minutters forsinkelse, får ham umiddelbart til å tenke at det er Kaganovitsj som får lokførereren til å henge sånn i; ut fra skogen var det fire minutter forsinket, men ved pensen er det allerede nede i tre. Ivan oppsummerer situasjonen som et drama (eller dramaturgi): «Ого, Каганович вас здорово шурует: из леса показался, опаздывал на четыре минуты, а на стрелке уже на три, – сообразил Иван Алексеевич, – вот это драматургия!» (s. 8). Den strenge

disiplinærlovgivningen for jernbanetilsatte som ble innført under transportkommissær Andrejev i 1933, var blitt ytterligere skjerpet under Kaganovitsj.

Før han ble pensemann, tenkte Ivan at han måtte behandle metall og mekanikk like forsiktig og forutseende som han omgås dyr og planter, men siden skjønnte han at han må behandle det med enda større skånsomhet og velvilje. Alt levende kan overrumples, sår heles og kan gro, men med et feilslag kan et stykke metall eller en maskin være ødelagt for all tid (s. 7). Kunne han blitt jernbaneingeniør selv, ville han tenkt ut en bedre og smidigere pensemekanisme (s. 6). Ivan legger øret mot skinnene for å avdekke ulyder, og han vet nøyaktig hvordan sporvekselen skal lyde, eller synge, når et tog passerer. Pensen er hans ansvar, og sporer et tog av, er ulykken ute. Glir det derimot fint over sporvekselen, kan han nyte vellyden av det, men også bruddstykker av musikk fra togets radio. Han kan skimte interessante mennesker, plukke opp noe av det de har kastet fra seg, og, ut fra slike gjenstander, forestille seg hvem de er (s. 7–8). Et fuktig, velduftende kvinnelommetørkle med friskt blod, og kanskje også spor av tårer, setter fantasien hans i gang og dukker til og med opp i en drøm.

Men, på et mer prosaisk plan strømmer det ikke bare musikk, men også kloakkvann fra togene, som, hvis de går fort nok, blir til en ram sprut eller spray (s. 8). Dette tekstfragmentet gir meg assosiasjoner til det som «strømmer over (ut)kanten» i femte strofe av Glikmans smedevervs om Kaganovitsj. (Se kapittel 5.)

Ivan Aleksejevitsjs kone, Katerina Vasiljevna, tenker at noen kanskje vil legge merke til, og premiere mannen hennes hvis sporvekselen er ren og pen. En morgen etter at han har hatt nattevakt, stiller hun opp ved boden hans og børster og polerer sporvekselen til den skinner. Ivan har imidlertid nytt å fortelle. Han har bestemt seg for å søke om overføring til områdets hovedstasjon Medvezjia Gora, der det finnes teater, klubb, bibliotek og kino – et sted hvor man kan leve, utdanne seg og bli sett (s. 9).

Tar vi et tilbakeblikk på denne første halvdel av «Blant dyr og planter», avtegner det seg tydelige bilder og dikotomier. Den lille familien synes de lever et traurig liv ute i provinsen. De lengter etter utviklingsmulighetene og underholdningstilbudene større steder kan tilby, etter det glamorøse livet, de spennende opplevelsene, den lykken og velstanden

storbyen kan by på. Gjennom propagandaen på radioen har de fått et ensidig, romantisert bilde av bylivet, men også tilegnet seg holdninger og et språk preget av klisjeer og skarpe motsetninger. Kanskje er det frykt, kanskje mindreverdighetskomplekser eller selvforakt, som får dem til å prøve å løfte seg selv opp, ta nedsettende karakteristikk som de ikke fullt ut forstår betydningen av, i sin munn, eller prøve å dytte skapninger de oppfatter som laverestående, enda lenger nedover på rangstigen. Vel mangler de utdanning, men de er da ikke kulakker eller klassefiender. Å trække på maur, og, i «gamlemors» (*strarúkha*) tilfelle, smådyr, gir dem en slags tilfredsstillende. Om de bor kummerlig, kan de i det minste prøve å holde det rent, varmt og hyggelig omkring seg. De kan ikke tillate seg å fråse, men jakten gir dem tilgang til kjøtt i ny og ne. I motsetning til andre utbytende og urenlige skapninger, som maur, harer, kulakker og klassefiender, er de respektable borgere. De har tak over hodet, jobber og gjør husarbeid. De tilhører menneskearten.

Platonovs beskrivelser av denne familien har selvfølgelig mange lag, og de negative egenskapene deres markerer seg gjennom deres oppkonstruerte språk og selvmotsigende resonnementer og handlinger. Saken er den at disse «anstendige» individene er så altfor like de uvesenene de prøver å distansere seg fra. De strever, som dyr og mennesker flest, for livsoppholdet sitt og forsøker å kare til seg det de kan. Samtidig trekkes de mellom motstridende levesett og verdisyn. Røttene deres i en urgammel jeger- og samlerkultur materialiserer seg gjennom den forfalne hytten de bor i. Taket er mosegrodd, de nederste tømmerstokkene har sunket ned i jorden «som om de var i ferd med å vende tilbake til dypet av sitt fødested» («точно возвращались в глубину своего родного места», s. 3). Nye skudd vil trenge seg frem, hvis røtter en dag vil «fortære støvet av denne utlevde boligen, opptært av vind, regn og menneskearten» («съедят когда-нибудь в своих корнях прах этого изжитого, истраченного ветром, дождями и человеческим родом жилища», s. 3).

Disse menneskene, og hjemmet deres, inngår i en større enhet – i et organisk og kulturelt hele, men i korte, individuelle livsperspektiver er de famlende sovjetborgere som prøver å tilpasse seg en ny samfunnsorden. «Gamlefar» (*starík*) har fått seg jobb som vakt på et sagbruk, Ivan søker nye yrkesutfordringer, og selv «gamlemor» kommer seg etter hvert ut i

arbeid, på en tjærefabrikk. Men familiens to jegere greier verken helt å verdsette eller leve opp til fedrearevns animistiske og nøkterne syn på forbruk, eller til kommunismens idealer om fremskritt og felleseie. Ivans identitet som jernbanearbeider, og interessen hans for tog, metall og teknologi, stikker dypt. Opplevelsen av medeierskap og samfølelsen med jernbanen er viktig for ham, samtidig som anskuelsen om at alt levende har en sjel er i konflikt med marxist-leninismens antireligiøsitet og dialektiske materialisme.

Som sin far, er Ivan undrende og søkende, men han er også drevet av en redsel for å gå glipp av noe eller mislykkes. Drømmene hans er knyttet til personlig og faglig selvrealisering, men også til et ønske om anseelse. Med de to kvinnene i familien er det verre fatt. Det er ikke proletær idealisme som preger holdningene og valgene deres, men smålighet, selvmedlidenhet, misunnelse og sjalusi, samt et småborgerlig jag etter status og materielle goder. I bunn og grunn skiller denne familien seg altså lite fra det offisielle bildet av den fangebefolkningen av kulakker, folkefiender og politiske og religiøse dissidenter som befinner seg i nærområdet deres. Fangeleirenes fysiske og mentale nærvær blir aldri nevnt eksplisitt, men alludert til gjennom enkeltord og tekstfragmenter. Et gruvekende underliggende plan presser seg på denne måten opp mot tekstens overflate:

Røttene og kålbladene hareungen graver frem for å holde seg i live, peker tilbake på den kosten man ifølge Ivans far inntar kun for å få næring i seg – kålsuppe og brød dyppet i vann. Nettopp brød, vann og kålsuppe, kanskje med noen innslag av poteter og rotgrønnsaker, utgjorde kosten i Gulag-leirene. En betydelig andel av de menneskene som ble dømt som kulakker, klassefiender, spioner eller dissidenter i begynnelsen av 1930-årene, ble sendt til Karelia for å delta i et av Stalins største og mest prestisjefulle utbyggingsprosjekter Kvitsjø–Østersjøkanalen (Belomorsko-Baltijskij kanál ímeni Stalina, forkortet til Belomorkanál eller BBK).

Denne militært og industrielt sett strategiske skipskanalen, som skulle binde Kvitsjøen og elvesystemene og innsjøene Onega og Ladoga i det nord-vestlige Sovjetunionen sammen med Østersjøen, var påtenkt allerede under Peter den store, og var blitt utredet under flere av tsarene.

Stalins prosjektører begynte altså ikke på bar bakke, men kunne bygge videre på et solid utrednings- og arkivmateriale. Det som gjorde det mulig å realisere dette gigantprosjektet nå, var ikke teknologiske nyvinninger, men det enorme tilfanget av arbeidskraft jakten på kulakker og andre klassefiender avfødte. Redskapene og materialet som ble brukt, var nemlig av aller enkleste sort; hakker, spader, spett og stein, jord, tømmer, og jernarmering (jevnfør maurene som dro på jernspon). Arbeidet ble startet opp høsten 1931, og den 227 kilometer lange kanalen med 49 diker, 19 sluser og 15 demninger åpnet knappe to år senere, i august 1933. De menneskelige kostnadene var betydelige (Volkova, 2005).

Jernbanestasjonen Medvezjia Gora ble oppført under første verdenskrig, da sperrede sjøveier over Svartehavet og Østersjøen gjorde det nødvendig å ferdigstille en jernbanelinje mellom Petrozavodsk og den isfrie havnen i det nåværende Murmansk (til 1917 Romanov-na-Murmane) på rekordtid. Rundt stasjonen Medvezjia Gora ble det opprettet bosetninger i tilknytning til tre- og bergverksdrift, som etter hvert vokste seg til en liten by (i dag Medvezjiegorsk), men gjennom denne stasjonen passerte også togene sørfra med fanger til Solovkiøyene. Arkipelaget på Solovki hadde allerede i tsartiden vært brukt til forvisning, men i 1923 åpnet den sovjetiske arbeidsforbedringsleiren SLON (*Solovetskij láger osóbogo naznatsjénija*) anlagt i et kloster fra 1400-tallet. De første fangene var politiske og religiøse «opposisjonelle»; sosialrevolusjonære, mensjeviker, hvitegardister, anarkister, intellektuelle og prester, men også kriminelle (Kaczyński⁶¹). Leiren ble en prototyp for Gulag-leirene, som det ble opprettet et helt nettverk av i Karelia under utbyggingen av Kvitsjøkanalen, og der Medvezjia Gora, fra og med 1931, ikke bare ble et viktig transportknutepunkt, men også administrativt sentrum for kanalutbyggingen.

Det inngikk selvsagt fagspesialister (jevnfør mannen som driver vann- og vindmålinger på familien Fjodorovs «nabopunkt»), arbeidsledere og fangevoktere i arbeidsstyrken, men hovedtyngden av arbeidet med Kvitsjøkanalen ble utført av såkalte «kanalarméinnsatte» – *zakljutsjónnyje kanaloarméjtsy*, forkortet til z/k – på folkemunne kalt *zéki*, som lydlig sett

61 <http://inosmi.ru/history/20120318/188362488.html>

minner om *zájki*, diminutivformen av *zájtsy* – harer. Rundt 280 000 *zéki* skal ha deltatt i dette arbeidet (Kogan, 2013⁶²). De offisielle dødstallene var forholdsvis lave, de reelle er fortsatt ukjente. Natalja Volkova (2005, 3–4) siterer overlevende og øyenvitners skildringer av innkvartering i trange, iskalde brakker eller jordhuler, der man måtte sove på bakken, minimale matrasjoner, fordelt etter arbeidsinnsats, og elendige arbeidsforhold. En eldre kvinne, Klavdija Dianova, mintes at de innsatte gikk skitne og fillete omkring og tigget mat fra lokalbefolkningen (Volkova, 2005, 4, jevnfør haren som graver etter røtter). Samtidige propaganda filmer viser derimot energiske kanalbyggere som nyter godt av et rikt kulturtilbud på fritiden og avlegger vitnesbyrd om hvordan deltakelsen i dette storslagne prosjektet har gjort dem til nye og bedre sovjetborgere.⁶³

Leirsystemet ble opprettholdt etter at Kvitsjøkanalen var fullført, og fangene satt i arbeid langs kanalen, og – i opptakten til andre verdenskrig – også i utbyggingen av Kvitsjø-havnen i Soroka og jernbanelinjen derfra til Obozerskaja. I perioden mellom 1923 og 1953 utgjorde Belomorsk-regionen i Karelia ifølge Volkova (2005, 2) en eneste stor «sone». Medvezjia Gora, som Ivan Aleksejevitsj etter eget ønske blir forflyttet til fordi det finnes kultur, bibliotek, musikk og utviklingsmuligheter der, er paradoksalt nok et pulserende administrativt, og trolig kulturelt nav i denne sonen. Blant *zek*-ene var en betydelig andel intellektuelle og kunstnere, deriblant også profesjonelle musikere. Fotografier og filmopptak fra utbyggingen viser fangeorkestre som tidvis skal ha akkompagnert arbeidet. (Se også Chandlers kommentarer til denne fortellingen i innledningen til Platonov, 2008, xix–xxviii.)

«På Lobskaja Gora stod det fire hytter som et stjernebilde av fattige stjerner» («На Лобской Горе как созвездие бедных звезд стояла деревня в четыре избышки») får vi høre, hvorpå den av disse hyttene, som rommer den hydrometeorologiske målestasjonen, bemannet av en, kanskje internert, person fra Vitenskapsakademiet, altså betegnes som et *punkt* (s. 2). Husklyngens fire punkter speiler området *lagpúnky*

62 <https://ria.ru/spravka/20130802/953345579.html>

63 <https://www.youtube.com/watch?v=nVJeSMs3p0I>
<https://www.youtube.com/watch?v=INAIYJXNCiU>

(leirpunkter) bundet sammen av jernbanelinjer med sine stasjoner, eller *púnkty naznatsjénija* (bestemmelsessteder). Hvert av disse systemene, fra mikro- til makroplan, er hierarkiske nettverk, der den eller de som står øverst, tyner, plager eller forsøker å overstråle de laverestående og svakere.

Mot det bekmørke bakteppet Platonov har spent opp blir mishandlingen av den sultne, utslitte, menneskelignende haren, togfløyten som lyder som et utmattet, flyktende menneske, maurtuen og den vettskremte lokføreren som prøver å innhente noen minutters forsinkelse, stående i et gruvekkende relieff. Den urgamle jegerfilosofien om å behandle alt levende, eller besjelet, med kjærlighet og respekt representerer imidlertid et motsatt, og langt mer optimistisk innslag som blir stående igjen som et av tekstens viktigste budskap.

Mot denne bakgrunnen blekner også fortellingen om *helten* Ivan Aleksejevitsj Fjodorov, den historien antologiredaksjonen i utgangspunktet hadde engasjert Platonov for å skrive. Vel kommer det frem at Ivan utnytter de mulighetene Medvezjia Gora tilbyr. Han arbeider hardt, blir forfremmet og får selv underordnede, han leser, studerer og lytter til musikk, men han føler seg ikke hjemme i de nye omgivelsene. Ivan opplever skuffelse og irritasjon og ser ikke lenger de lyse perspektivene «musikk, lesing, forestillingsevne og et følsomt hjertes sinnsbevegelse» alltid har gitt ham. Han kjemper med motstridende følelser, og innimellom senker en «mørk, fremmed tristhet» seg over ham. («Иван Алексеевич приходил в отчаяние или раздражение, не видя той светлой перспективы, которую всегда обещала ему музыка, чтение, искусство фантазии и волнение чуткого сердца. [...] Федоров понял, что внутри его действует противоречие и поэтому бывает с ним темная, чужая печаль», s. 10).

Ivan pendler mellom Medvezjia Gora og hjemstedet, og er borte et par-tre døgn om gangen. Når han kommer hjem, blir han møtt av en sjalu og mistenksom kone. Han begynner riktignok gradvis å se sammenhengene mellom «musikken, boken og lokomotivet» og mener at denne maskinen og musikken må være uttenkt av ett og samme hjerte – et hjerte som ligner hans eget («Втайне и неясно он улавливал соответствие между музыкой, книгой и паровозом; ему показалось, что машина и музыка выдуманы одним сердцем, и это сердце было похоже на

его собственное», s. 10). Men den nye tilværelsen tar aldri av. Faren hans mener en heltedåd hadde gjort seg, og snart går det troll i ord.

En høstdag et arbeidslag jobber på et skrånende blindspor, løsner en tunglastet vogn fra lokomotivet. Ivan Fjodorov prøver først å holde den igjen med bare hendene. Når det ikke lykkes, springer han nedover langs linjen, mens han slenger brett og sviller innunder vognen. Til slutt greier han å få plassert en jernstang mellom hjulene, men idet den fester seg, spretter den opp mot ham, slår ham i svime og kaster ham inn under vognen. Ivans høyre arm er hardt skadet, men han har antakelig reddet et arbeidslag lenger nede på sporet. På sykehuset får han besøk av stasjonsmesteren, partiledelsen og en pressefotograf. Ivan Fjodorov er blitt en helt. Han får tusen rubel, blir innvilget livslang uførepensjon og forespeiles kontorarbeid på stasjonen. Og ikke minst blir han, som virkelighetens Ivan Fjodorov, invitert til Moskva for å motta sin hedersbevisning. Om beskrivelsen av heltedåden er knapp og udramatisk, fremstår Ivans hjemkomst en måned senere som et ideologisk antiklimaks. Han er blek, kledd i en ny sort flanellsdress og ankommer i bil, men har ikke stort annet å rapportere fra hovedstaden enn at han har sett en amerikansk kvinne på metroen, og at hun var brun («Я там американку видел в метро: она была коричневая», s. 16). Moren og konen hans gråter og bærer seg over at han kun tok imot én dress og avslo en grammofon, siden de hadde en fra før. De har hørt om en annen person, i Medvezjia Gora, som fikk syv dresser, to grammofoner og tre klokker. Fortellingens sykliske og patriarkalske undertoner trer igjen frem, og sirkelstrukturen fullføres da historien avsluttes med at Ivan forlater de materialistiske kvinnene for å gå på jakt sammen med faren.

Det synes opplagt hvorfor antologiredaksjonen refuserte dette manuset, og hvorfor redaksjonen i *Kolchóznije rebjáta* fant det nødvendig å omarbeide det fullstendig før det kunne utgis. Flyttes fokuset til vår egen tid, og fra et ideologisk til et videre humanistisk perspektiv, manifesterer derimot «Blant dyr og planter» seg som et gripende bidrag til den sovjetiske mellomkrigsprosaen som gir tankevekkende innblikk i de dilemmaene datidens sovjetmennesker stod overfor. Den formidler også fremsynte advarsler mot ukritisk ressursutnyttelse. Men fremfor alt representerer denne fortellingen en fundamental påminnelse om de ubegripelige lidelsene som ledsaget Stalin-tidens maktmisbruk og gigantomani.

Прощание славянки

Этот марш не смолкал на перронах,
Когда враг заслонял горизонт.
С ним отцов наших в дымных вагонах
Поезда увозили на фронт.
Он Москву отстоял в сорок первом,
В сорок пятом — шагал на Берлин,
Он с солдатом прошёл до Победы
По дорогам нелегких годин.

И если в поход
Страна позовет
За край наш родной
Мы все пойдем в священный бой!

Музыка: Василий Агапкин
Слова: Аркадий Федотов

En slavisk kvinnes farvel

Denne marsjen har aldri stilnet på perrongene
når fienden har formørket horisonten.
Med den har tog fraktet våre fedre
til fronten i røykfylte vogner.
Den forsvarte Moskva i førtien,
i førtifem steg den frem mot Berlin,
den gikk med soldaten mot Seier
på disse tunge tidenes veier.

Og hvis til hærtog
vårt land oss kaller
for våre hjemtrakter,
går vi alle i hellig kamp!

Musikk: Vasilij Agapkin.
Tekst: Arkadij Fedotov.⁶⁴

KAPITTEL 7

Fra krig til tomgang

En jernbaneantologi fra 1939

Hva skjedde med antologien *Jernbanestormaktens mennesker* (*Ljúdi zjeleznodoróznjoj derzjávny*) som etter planen skulle utgis i jubileumsåret 1937, 100 år etter at den første russiske jernbanelinjen ble åpnet? Og hvordan gikk det med jernbaneheltene dette verket egentlig skulle ha omhandlet? Det har på ingen måte lyktes meg å komme til bunns i disse spørsmålene, men gitt antologiens endelige form og innhold anser jeg det som sannsynlig at ikke bare Platonovs «Blant dyr og planter», men også andre forhåndsbestilte «heltefortellinger» ikke tilfredsstilte redaksjonens ideologiske krav og ble forkastet. Det er også grunn til å tro at flere av disse jernbaneheltene kan ha falt i unåde under prosessene, og at grunnlaget for antologien i sin påtenkte form dermed falt bort.

64 <https://www.youtube.com/watch?v=mwAGw92RHQc>

Forbildet for Emmanuil Semjonovitsj i «Udødelighet», Emmanuil Tsejtin, ble som nevnt arrestert. Det skjedde den 18. september 1939, 17 dager etter at Tyskland invaderte Polen. Han satt i fangenskap i nesten to år før dommen mot ham falt den 5. juli 1941, 13 dager etter at Sovjetunionen ble invadert. Jernbaneantologien som Platonovs skjønnlitterære fortelling om ham inngikk i, utkom knappe to måneder før han ble henrettet ved skyting, den 30. juli. Etter å ha fordypet meg i «Blant dyr og planter», overrasket det meg at antologiredaksjonen valgte å inkludere en annen fortelling av Platonov i samlingen. En av grunnene tror jeg kan være at Tsejtin i mai 1939, da antologien gikk i trykken, fortsatt hadde en høy stilling i sentraladministrasjonen til Folkekommissariatet for transport.

Det er ikke usannsynlig at flere av de resterende 55 jernbaneansatte som ble dekorert i 1935 (og hadde fått sine biografier presentert i publikasjonen *Folk av stor ære* på Transportministeriets forlag Transzjeldorizdat samme år), led lignende tragiske skjebner tidligere i redigeringsprosessen, og at fortellingene om dem ble eliminert underveis. Ifølge tall fra Lazar Kaganovitsjs tale på Sentralkomiteens plenumsmøte den 28. februar 1937 (se kapittel 5) ble det bare i 1936 avslørt 3800 trotskister i jernbaneetaten. Dette var *før* prosessene kulminerte i Den store terroren de påfølgende årene.

I løpet av 1937–38 ble, i henhold til den russiske historikeren Oleg Khlevnjuk oppdaterte tallmateriale, minst 1,6 millioner sovjetborgere dømt for kontrarevolusjonær virksomhet. Etter først å ha blitt arrestert og fengslet, ble de avhørt og ofte tvunget eller torturert til de tilstod, for det måtte foreligge en tilståelse, og deretter domfelt. Av disse ble oppunder 680 000 henrettet (Khlevnjuk, 2017) og de resterende sendt i arbeidsleirer, arbeidskolonier eller i forvisning som *spetsposeléntsy* – spesialbosettere. (Se Nielsen, 2012, 45–6.)

Mange har stilt spørsmål om uklare hendelsesforløp rundt den 17. partikongressen i januar–februar 1934 og drøftet om disse kan ha foranlediget mordet på Leningrads partisjef Sergej Kirov den 1. desember samme år. Man har blant annet spekulert i om det ble uttrykt manglede støtte til Stalins harde linje der, om Kirovs kandidatur som generalsekretær ble indirekte eller direkte fremmet, og om avstemningsresultater

ble forfalsket. Selv om teorier om Stalins medvirkning til drapet i hovedsak er blitt tilbakevist av nyere arkivmateriale, ga likvideringen av Kirov Stalin et påskudd til å intensivere jakten på reelle, potensielle og fiktive politiske motstandere. Mordet regnes derfor fortsatt som Moskva-prosesenes utløsende faktor. Av de 1966 delegatene til den 17. partikongressen ble jo 1108 arrestert, og 70 % av Sentralkomiteens medlemmer ble henrettet i Moskva-prosessen. Til slutt stod Stalin igjen som siste gjenværende medlem fra Lenins opprinnelige politbyrå.

Utrenskningene gikk i disse årene særlig hardt utover partiapparatet og statsforvaltningen, men rammet også en lang rekke andre etater hardt, deriblant militær- og samferdselssektoren. Nesten 35 000 høyere offiserer ble utrensket (Rosenfeldt og Pape 1992, 100–101), og terroren rammet tusener av embetsmenn og arbeidere fra topp til bunn i jernbanen. Tragedien som utspilte seg på Folkekommissariatet for transport (*Narkomat putěj soobsjtsjénija*) sitt topplan, og rammet Tsejtlin, men også *narkóm* Aleksej Bakulin, er betegnende for den utsatte situasjonen jernbaneetatens personell nå befant seg i.

Etter to og et halvt – ytre sett suksessrike – år som folkekommissær for transport ble Lazar Kaganovitsj den 22. august 1937 nemlig avløst i denne stillingen av Aleksej Bakulin. Materielt sett hadde sovjetiske myndigheter lenge forberedt seg på en eventuell krig mot det kapitalistiske Vest-Europa, gjennom storsatsing på tungindustri og opprustning. Stalin så nå antakelig behovet for å bruke sin betrodde jernkommissær på dette høyt prioriterte feltet, for Kaganovitsj ble samme dag utnevnt til folkekommissær for tungindustri (*narkóm tzjazjóloj promýsjlennosti*). Men allerede den 5. april 1938 ble Bakulin avsatt og Kaganovitsj gjeninnsatt som transportkommissær. Den 23. august samme år ble Bakulin arrestert, og den 7. mars 1939 stilt for retten, anklaget for spionasje, organisering av kontrarevolusjonær virksomhet og terrorplanlegging. Han ble dømt på alle punkter og henrettet samme dag. Aleksej Bakulin ble, som Emmanuel Tsejtlin, rehabilitert under Khrusjtsjovs tøvær.

Som en konsekvens av at jernbanesektoren ble utradert og måtte styrkes, ble det i disse skjebnesvangre årene bygget såkalte barnejernbaner (*détskije zjeléznyje dorógi*, forkortet DZjD) i flere av sovjetrepublikkenes hovedsteder og storbyer. Det var smalsporbaner med nedskalerte, men

fullt utstyrte og funksjonelle lokomotiv, vogner, stasjoner, og til og med depoter, der barn i alderen fra åtte til atten år kunne få opplæring i jernbanedrift. Kursvirksomheten, som gjerne inngikk i pioner- eller komso-mol-leiropphold i skoleferier, ble sett på som et viktig rekrutteringstiltak til jernbanen. Prosjektet ble bifalt av Lazar Kaganovitsj, og det stod under kyndig ledelse av Vladimir Obratsov, som var professor ved Moskvas ingeniør- og jernbaneinstitutt. Tiltaket produserte jernbanekyndige unge, hvorav mange skulle komme til å tjenestegjøre i jernbanen under andre verdenskrig. Lenkens kortfilm fra 1936 er fra en av de første barnejernbanene, «Málaja Stalinskaja DZjD» i Dnepropetrovsk⁶⁵ (Dnipro). Noen av disse banene, som «Moskovskaja DZjD», åpnet 2. mai 1937, er fortsatt i drift og gir opplæringstilbud til barn og unge fra 5. til 11. klasse.⁶⁶

Selv om mye av den sovjetiske togstallen nå var foreldet, ble det også gjort tekniske fremskritt. I jubileumsåret 1937 ble prototypen til det elegante elektriske høyhastighetstoget *Iosif Stalin* (IS20–16), som etter sigende kunne komme opp i 150 km/t, tilkjent *Grand Prix* på verdensutstillingen i Paris.⁶⁷ Dette både teknisk og estetisk sett innovative passasjertoget var en forløper for moderne høyhastighetstog. IS-lokomotiv av ulike typer ble inntil 1942 fremstilt i 649 eksemplarer før produksjonen ble nedlagt til fordel for de mer robuste togtypene krigen krevde. På en talende plakat fra 1938 er IS20-16-modellen gjengitt sammen med et av de første damptogene på linjen St. Petersburg–Tsarskoje Selo.⁶⁸ Øverst står det en tekst som minner om den skjønnlitterære jernbaneantologi-ens arbeidstittel («Jernbanestormaktens mennesker») «SSSR er en mektig jernbanestormakt» (SSSR *velíkaja zjeleznodoróznaja derzjáva*). På perrongen til høyre for tsartidens lille tog promenerer en eksklusiv gruppe pent antrukne mennesker, mens det på stalintogets venstre perrong står en stor folkemengde med røde flagg, bannere og portretter av sine *vozdí*. Størrelsesforskjellen mellom de to lokomotivene var riktignok betydelig, men er sterkt overdrevet i denne fremstillingen. Nederst på plakaten står det *100 let* (år) selv om det vitterlig er gått 101 år siden åpningen av

65 <https://www.youtube.com/watch?v=YMGGUj-kfIE>

66 http://www.rzd.ru/ent/public/ru?STRUCTURE_ID=5185&layer_id=5554&id=703

67 <https://www.youtube.com/watch?v=oNQuc-MWn3Y>

68 <http://back-in-ussr.com/2013/08/sovetskie-plakaty-ko-dnyu-zheleznodorozhnika.html>

imperiets første jernbanelinje, en feil kanskje, eller «historisk justering» for at dette jubileet ikke skulle sammenfalle med 20-årsmarkeringen for oktoberrevolusjonen. «Jubileumsantologien» ble som sagt skjøvet ytterligere ett år frem i tid.

I mai 1939, bare et par måneder etter at transportkommissær Bakulin var blitt henrettet, gikk altså forlaget Transzjeldorizdat sin jernbaneantologi i trykken, i et opplag på 15 000 eksemplarer, under sin reviderte tittel *Jernbanetransport i skjønnlitteraturen*. Den 538 sider lange samlingen inneholder 76 tekster av ulike sjangere, mest poesi og kortprosa, men også utdrag fra romaner og skuespill. De fleste tekstene er opphavelig russiskspråklige, men noen er oversatt til russisk fra andre språk i Sovjetunionen, så vel som fra dansk, engelsk, tysk og fransk. Bak tekstene står det til sammen 60 forfattere, hvorav noen altså er representert med flere tekster. Boken er rikt illustrert, med svart-hvitt-gjengivelser av revolusjons- og jernbanerelaterte litografier, tegninger, plakater og malerier. På flere av illustrasjonene finner vi Lenin, Stalin og Kaganovitsj. Hvis Aleksej Bakulin på noe tidspunkt i redigeringsprosessen har figurert i denne samlingen, er alle spor etter ham blitt fjernet. Hadde antologien blitt ytterligere et par måneder forsinket, til et tidspunkt etter arrestasjonen av Emmanuil Tsejtin, ville nok Platonovs «Udødelighet» heller ikke ha vært med i samlingen.

Med et skjørt og nesten oppsmuldret, innlånt eksemplar av førsteutgaven i hendene forestiller jeg meg med gru hvilket ansvar som må ha hvilt på skuldrene til redaktørene A.M. Lejtes, P.G. Sdobnev og M.Kh. Danilov. Faren for å ha sluppet gjennom en tekst hvis innhold kunne fortolkes som kontrarevolusjonært, eller som var skrevet enten av en nylig diskreditert forfatter, eller om en ditto jernbaneansatt, må ha vært overhengende i en redigeringsprosess som altså pågikk parallelt med, og umiddelbart etter, Moskva-prosessene. Dette er sannsynligvis også en viktig grunn til at agendaen ble endret underveis. Heller enn å produsere ny, biografisk virkelighetslitteratur basert på samtidige jernbanehelter under tittelen «Jernbanestormaktens mennesker» ble samlingens skjønnlitterære karakter fremhevet, også gjennom den nye tittelen. Dessuten ble perspektivet utvidet både i tid og rom. *Jernbanetransport i skjønnlitteraturen* består nesten utelukkende av tidligere publiserte verk fra inn- og

utland, tekster som allerede var «autoriserte» av andre redaksjoner og sensororganer. Det gjelder også Platonovs «Udødelighet».

Ifølge Duzjina (i Kornienko, 2003, 741) inngår Platonovs «Udødelighet» og Matilda Jufits «Kjærlighet», også den publisert annetsteds tidligere, i et knippe på bare fem antologitekster som tar utgangspunkt i de jernbaneansatte og -veteranene som ble dekorert i 1935. Duzjina oppgir ikke hvilke de tre andre er, og det er vanskelig å fastslå med sikkerhet, særlig siden karakterene trolig har fiktive navn. Jeg er kommet til at det sannsynligvis dreier seg om Mikhail Lynykovs «Andrej Strela», Vladimir Kurotsjkins «Flammen» («Ogón») og Vasilij Ilenkovs «Underlig gods» («Stránnij gruz»). Disse fem fortellingene har alle fått en bortgjemt plassering i verkets nest siste kapittel, og det er ikke indikert noe sted at de antakelig tar sitt utgangspunkt i historiene til reelle jernbanehelter og utgjorde antologiens første grunnstein.

Foruten et forord er antologien inndelt i to hoveddeler med henholdsvis fem og fire underkapitler. Hoveddelene er etterfulgt av hvert sitt appendiks med forfatterpresentasjoner der yngre, mer ukjente bidragsytere som fortsatt er i live, er verdiget langt kortere og mer nøkterne omtaler enn de avdøde, eldre og etablerte forfatterne. De yngres sosiale bakgrunn i arbeiderklassen eller bondestanden blir holdt frem, sammen med revolusjonær virksomhet, aktiv deltakelse i Den røde armé og borgerkrigen, politiske verv, ideologisk motiverte titler på tidligere publikasjoner og eventuelle ordener og priser. For ikke-sovjetiske forfattere fremheves klassebevissthet, kommunistiske sympatier og antifascistiske holdninger. På denne måten kan det synes som om redaktørene, av høyst forståelige grunner, har prøvd å legitimere valgene av samtidsforfattere ved å markere at det ideologisk sett ikke var noe å utsette på dem da antologien gikk i trykken.

Forordet innledes med en referanse til et utsagn av Heinrich Heine om at fremveksten av jernbanen var like viktig som oppfinnelsen av kruttet og boktrykkerkunsten, eller oppdagelsen av Amerika. Med sin jødiske herkomst var Heine svartelistet av nazistene, noe som kan ha bidradd til valget av nettopp denne innledende referansen. Bokbålene i Tyskland, der verk av jøder og pasifister, men også marxister og kommunister ble brent, gikk selvfølgelig ikke upåaktet hen i datidens Sovjetunionen. Her

ble det offisielt sett ført en humanitær politikk overfor landets etniske minoriteter på 1930-tallet, selv om den stalinistiske dobbeltmoralen gjorde seg gjeldende også på dette feltet. Opprettelsen av det jødiske autonome *óblast* Birobidzjan i 1934 (som ligger på den transsibirske jernbanestrekningen mellom Tsjita og Vladivostok) ble i propagandaen fremstilt som en håndstrekning til unionens jødiske befolkning, men ble av mange oppfattet som en skjult form for internering. Hebraisk hadde fått merkelappen «kontrarevolusjonært språk», og jiddisch ble det offisielle språket i Birobidzjan. Allerede fra 1940 ble jøder hardt rammet da flere hundre tusen mennesker fra sovjetiskannekterte områder i Baltikum og Polen ble deportert til østlige deler av Sovjetunionen, og 80 000 flyktninger fra naziokkuperte polske områder, som ikke ville ta imot sovjetiske pass, ble deportert til Kazakhstan (Mjør, 2017, 237). Men ettersom den jødiske befolkningen ble systematisk utryddet etter hvert som nazistene invaderte Øst-Europa, reddet deportasjonene og den frivillige bosettingen i Birobidzjan også mange menneskeliv.

I antologiens presentasjoner av samtidige vestlige forfattere, som Klara Blum og Tristan Rémy, poengteres det at de er «antifascister». I trettiårene ble, som vi vet, svært mange anklaget og dømt for å ha samarbeidet med «tyske og japanske fascister», deriblant forhenværende jernbanepersonell på den kinesiske østjernbanen (KVZjD) etter at Mandsjuria var blitt okkupert av Japan. Påstått kollaborasjon med den fascistiske okkupasjonsmakten ble under andre verdenskrig det viktigste argumentet for å deportere over en million mennesker østover, herunder ukrainere, hviterussere og Volga-tyskere, og fra Nord-Kaukasus, Krim og Georgia hele folkeslag: tsjetsjenere, karatsjaier, ingusjere, balkarer, kalmukker, krimtartarer og meskheter (Mjør, 2017, 242. Se også Grannes og Heradsveit, 1994.) Deportasjonene foregikk, som i tsartiden, i kummerlige jernbanevogner, men i en helt annen skala enn før.

I 1939, da jernbaneantologien kom ut, ble ikke fascismen bare ansett som kommunismens absolutte motpol, men også som kapitalismens ytterste konsekvens og siste krampetrekning. I Sovjetunionen håpet og forventet nok mange fortsatt at «europiske fascister», som i den offisielle retorikken omfattet langt flere regimer enn Hitlers nazistiske og Mussolinis fascistiske, skulle utkjempe en destruktiv krig mot hverandre

som i sin tur ville rydde veien for kommunismens verdensospennende triumf. Antologiens forord er sterkt ideologisk farget, og preget av dette polariserte verdensbildet. Redaksjonskollegiet kan ha vært kjent med at sovjetiske myndigheter våren og sommeren 1939 lå i forhandlinger med vestmaktene, men at det pågikk parallelle, hemmelige drøftinger med den «fascistiske høyborgen», hadde de antakelig ingen anelse om. Forhandlingene resulterte som kjent i at det den 23. august 1939 ble inngått en ikkeangrepsavtale mellom Stalins Sovjetunionen og Hitlers Tyskland, den såkalte Molotov–Ribbentrop-pakten.

Jernbaneantologien henvender seg til sovjetborgere, og særlig til sovjetiske jernbanearbeidere. Forordets formulerte hovedmål fremstår som relativt sobert:

Å vise hvordan jernbaneansattes liv, arbeid og kamp er blitt reflektert i skjønnlitteraturen i fortid og nåtid [...]. – Å gi et bredest mulig bildet av vårt lands jernbanetransport og jernbanearbeidere.

Показать, как отразилась в художественной литературе жизнь, труд и борьба железнодорожников в прошлом и настоящем [...] – показать как можно шире железнодорожный транспорт и железнодорожников нашей страны (Lejtes et al., 1939, 3–4).

Forordet avsluttes med et utsagn om at dette samleverkets materiale er en illustrasjon av Lenins ord om jernbanenes betydning «for den markante forbindelsen mellom by og land, og mellom industri og jordbruk som sosialismen helt og holdent er tuftet på»:

Материал сборника является выразительной иллюстрацией к ленинским словам о значении железных дорог, представляющих собой «одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней и между промышленностью и земледелием, на которой целиком основывается социализм» (Lejtes et al., 1939, 5).

Denne antologien hadde etter min mening vært vel verdt en dybdestudie i seg selv, noe det dessverre ikke er rom for her. Når jeg likevel har valgt å gi en, litt omstendelig, presentasjon av verkets struktur og innhold, er

det i håp om at en slik sammenfatning kan gi en pekepinn på hvilke premisser og strategier som ble lagt til grunn i utvelgelsen av tekster og i redigeringsprosessen. Underveis vil jeg også vise til sammenfall mellom Aleksander Lejtes' antologi og Sergej Dmitrenkos (red.) to jernbaneanalogier (Dmitrenko, 2012 og 2015) – samlet sett de tre mest omfattende antologiene over russiskspråklig skjønnlitterær tog litteratur.

Første del av antologien til Aleksander Lejtes et al. har fått tittelen «Det forgangne» («Minúvsjeje»). Den innledes med et kapittel kalt «Jernhester» («Stalnýje kóni») som inneholder et utdrag fra H.C. Andersens reiseskildring *En Digters Bazar* fra 1842, med overskriften «Tyskland: Jernbanen», her fritt oversatt til «Tsjúdo-kon» («Mirakelhesten»). I utdraget beskriver Andersen et fortellerjegs aller første togreise; forventningene, jernbanestasjonen, farten og betimelig nok alle de røde signalflaggene langs togsporene, som utgjør et ekspressivt anslag til verkets ideologiske grunnmotiv. Kapitlet omfatter også en fullstendig gjendiktning av Heinrich Heines dikt «Pferd und Esel» og det som oppgis å være «et utdrag fra Charles Dickens' fortelling 'Mugby stasjon'», her under tittelen «Lokføreren» («Masjinist»). Teksten er rett nok hentet fra samleverket *Mugby Junction* fra 1866, men der inngår det åtte jernbanefortellinger av fem ulike forfattere, hvorav Dickens har skrevet fire. Utdraget som er gjengitt i antologien, stammer fra den skotske journalisten og dramatiker Andrew Hallidays fortelling «No. 2 Branch Line: The Engine Driver». Mens Andersen og Dickens ble ansett som sosialt bevisste forfattere og inngikk i datidens litterære kanon, var Halliday trolig et ubeskrevet blad i Sovjetunionen. Jeg antar at redaksjonen kan ha vurdert det som tryggest å oppgi Dickens, som både initierte og redigerte *Mugby Junction*, som forfatter. Kapitlet avsluttes med Nikolaj Dobroljubovs dikt «I en prøyssisk vogn» («V prússkom vagóne») fra 1860.

Andre kapittel, «Stroíteli», er som tittelen indikerer, viet dem som har konstruert og bygget landets jernbanenett. I det instruktive forordet fremholdes det at leseren her «vil få vite under hvilke uutholdelige forhold jernveiene ble lagt [...] og hvor tungt det var for 'menige' transportarbeidere i det autokratisk-byråkratiske Russland å leve under presset av fryktinngytende utbytting og vilkårlighet fra politiets side» («[...] узнает, в каких невыносимых условиях прокладывались стальные пути.

Он узнает, как тяжело жилось рядовым работникам транспорта в тисках ужасающей эксплуатации и полицейского произвола самодержавно-бюрократической России». Lejtes et al., 1939, 3).

Foruten Nekrasovs narrative dikt «Jernbanen» (se kapittel 2) finner vi her utvalgte passasjer fra henholdsvis Vasilij Sleptovs prosaskisse «Vladimirka i Kljazma», Mikhail Saltykov-Sjtsjedrins «Brokete brev» («Pjóstryje písmá») og Nikolaj Garins selvbiografiske *Ingeniører (Inzjénéry)*. Bertolt Brechts «Das Lied der Eisenbahntuppe von Fort Donald» foreligger i sin helhet, i gjendiktning til russisk. Vasilij Sleptov er kanskje mest kjent for å ha dannet den såkalte *Známenskaja kommúna* – et kollektiv i St. Petersburg som var basert på marxistiske prinsipper, men kun eksisterte i et års tid (1863–64). Nikolaj Garin (Mikhajlovskij) var utdannet jernbaneingeniør og deltok blant annet i planleggingen og utbyggingen av den vestsibirske jernbanen, herunder strekningen Tsjeljabinsk–Ob og jernbanebroen over Ob.

Av verkene i dette kapitlet er tre representert også i Dmitrenkos antologi over den førsovjetiske jernbanelitteraturen: Nekrasovs «Jernbanen», Saltykov-Sjtsjedrins brev VIII fra «Brokete brev» og et annet utdrag fra Garins selvbiografiske syklus *Ingeniører*.

I tredje kapittel, kalt «På toget, på lokomotivet» («V pójezde, na parovóze»), finner vi Max Webers «Eine Winternacht auf der Lokomotive» (her «Zímnej nótsju»), et fragment fra Gleb Uspenskij's samling av prosaskisser *Ødeleggelsen (Razoréne)*, kalt «En vogn på tredje klasse» («Vagón III klássa»), N. Garins kortfortelling «I praksis» («Na práktike»), en scene fra Vasilij Sleptovs *På jernbanen (Na zjeléznoj doróge)* og et dikt av Jakov Polonskij med samme tittel. Så følger tre tekster av Aleksander Serafimovitsj; et utdrag fra fortellingen hans «Nikita», og de to fortellingene «Under skråningen» («Pod uklón») og «Lokomotiv No 314» («Parovóz No 314»). De etterfølges av et utdrag fra Émile Zolas roman *La Bête Humaine (Tsjelovék-zver)* og Anton Tsjekhovs kortfortellinger «Kaldt blod» («Kholódnaja krov») og «Kom igjen, publikum!» («Nu, públika!»). Kapitlet avsluttes med en av jernbanefortellingene til den jiddisch-språklige russiske forfatteren Sjolom-Aleikhem (Solomon Nokhumovitsj Rabinovitsj) i oversettelse til russisk kalt «Tsjúdo v Sobolevke» – «Underet i Sobolevka».

Også hos Dmitrenko (2012) er Sleptsov, Garin, Uspenskij og Polonskij representert med utdrag fra *Ødeleggelsen* og *På jernbanen*, fortellingen «I praksis» og diktet «På jernbanen».

Et annet, svært leseverdig bidrag som også har fått plass i begge antologier, er Tsjekhovs «Kaldt blod» fra 1886 – en tragikomisk presensfremstilling med kostelige dialoger. Fortellingen gir en utilslørt skildring av korrupsjon, som i Lejtes' antologi kan fungere som et skrekkeeksempel fra tsartiden. En eldre kveghandler, Malakhin og sønnen hans Iakov følger noen godsvogner med kveg på en langdryg reise mot hovedstaden. Dyrene kan ikke fores underveis, og får ikke nok vann, og far og sønn opplever alle slags viderverdigheter og nedverdigheter. Når toget blir stående, gang på gang, må de spandere middag på en overkonduktør, vodka på en lokfører eller bestikke en stasjonsmester for å komme videre. På ett tidspunkt blir kvegvognene heftet av og blir stående på et sidespor, men Malakhin er ikke tapt bak en vogn. Han skriver telegram og utformer skriftlige klager. Dessuten tåler han å bli neglisjert og utskjelt, og han finner løsninger, som riktignok alltid innebærer at han må punge ut. Da far og sønn etter mange døgn når frem til storbyen med sine skrantne dyr, må de selge billig. Det meste av fortjenesten går med til kost og losji, og noen gaver de like godt kunne kjøpt hjemme, før de tar fatt på hjemveien (Tsjekhov i Lejtes, 1939, 128–40; Dmitrenko, 2012, 85–93).

I kapittel fire, «På stasjonen, på jernbanelinjen» («Na stántsii, na líinii») presenterer Lejtes et al. enda tre fortellinger av Tsjekhov; «En god avslutning» («Khorósijj konéts»), «Klageboken» («Zjálobnaja kníga») og «Den ondsinnede» («Zloumýsjlennik»), to kortprosatekster av Gorkij, «For kjedsomhetens skyld» («Skúki rádi») og «Vakten» («Stórozj»), to prosaportretter av Serafimovitsj, «Sporskifteren» («Strélotsjnik») og «Vognkobleren» («Tséptsjtsjik»), og dessuten Vsevolod Garsjins fortelling «Signál» («Signal»), Nikolaj Tjomnyjs «En hunds vilje» («Sobátsja vólja») og Aleksaander Bloks dikt «På jernbanen». Av disse er Garsjins «Signal», Bloks «På jernbanen» og Gorkijs «Vakten» inkludert hos Dmitrenko.

Lejtes' fjerde kapittel avrundes med den amerikanske forfatteren William Sydney Porters (kjent under pseudonymet O. Henry) fortelling «Holding Up a Train» (oversatt «Naljót na pójezd» – «Tograidet»). Valget

er neppe tilfeldig. I engelskspråklig, og særlig amerikansk jernbanelitteratur og populærkultur, er jo togrøveriet et gjennomgående motiv (jevnfør for eksempel Edwin Stanton Porters nyskapende stumfilm «The Great Train Robbery» fra 1903⁶⁹ og togranets hyppige forekomst i den litterære og populærkulturelle westernsjangeren). Til tross for at tyveri av gods og bagasje var et betydelig problem både ved den førrevolusjonære russiske og den sovjetiske jernbanen, har det meg bekjent knapt vært tematisert i russiskspråklig jernbanelitteratur. Antologiredaksjonens valg av O. Henrys «Holding Up a Train» i 1939 er interessant både fordi det illustrerer hvor ulike retninger den engelsk- og russiskspråklige jernbanelitteraturen da hadde tatt, og som eksempel på at volds- og vinningskriminalitet i regelen ble tilskrevet før- og ikke-kommunistiske samfunn og individer.

Første dels femte og siste kapittel har hos Lejtes fått tittelen «En oppblussende flamme» («Razgorjájusjtsjejesia plámja»), og rundes av med Nikolaj (Artemevitsj Lazarev) Tjomnyjs «Memorandum» («Dokladnája zapíska»), Aleksander Serafimovitsjs «En by på steppen» («Górod na stepí»), noen utdrag fra Gorkijs roman *Moderen (Mat)* under tittelen «På jernbanestasjonen» («Na vokzále»), en scene fra Sergej Mstislavskijs skuespill *De sterke lodd (Udél sílnykh)* og noen passasjer fra kortromanen hans, *Oberst Platovs åpenhjertige fortellinger (Otkrovénnyje rasskázý podpolkóvnika Platova)*.

Hos Lejtes er tekstene i antologiens første del valgt ut og satt sammen på en måte som levner liten tvil om verkets ideologiske budskap og motsetninger. De omhandler overklassens utbytting av arbeidere i fortid og nåtid, den nye teknologiske æraens overlegenhet over den bakstreverske fortiden, og marxismens opphøyde humanisme kontra kapitalismens og fascismens nedrige hensynsløshet. Hos Dmitrenko er ikke tekstene fordelt på kapitler. De er i større grad presentert kronologisk, og hver enkelt av dem er utstyrt med en introduksjon som foruten bibliografiske opplysninger presenterer forfatter og verk forholdsvis nøytralt. Men sammenfallene mellom Lejtes og Dmitrenkos antologier viser samtidig at begge redaksjoner har hatt fokus på litterær kvalitet. Det finnes mange perler,

69 <https://www.youtube.com/watch?v=Bc7wW0mEGGY>

også blant tekstene som kun inngår i Lejtes' antologi, selv om dette inntrykket her lett kan svekkes av den tendensiøse redigeringen.

Høydepunkter finnes det også i Lejtes-antologiens andre del, kalt «Samtiden» («Sovreménnost»), men her er det i tillegg tatt med en rekke tekster som må ha provosert mange samtidige, og som overhodet ikke har tålt tidens tann på grunn av sine ekstreme politiske budskap. Flere av dem fremstår i dag som støtende og fullstendig umusikalske hyllester av Stalin og hans kumpaner. I denne andre delens to første underkapitler, kalt «De flammende årene» («Ognevýje gódy», berammet til revolusjons- og borgerkrigsårene) og «Skapende virksomhet» («Tvórtsjestvo») finner vi to av Majakovskijs agitasjonsfragmenter fra serien «Ókna satíry ROSTa» («ROSTs satiriske vinduer»), en serie plakater, dikt og slagord produsert av en gruppe progressive kunstnere og poeter i perioden 1919–21 for Det russiske telegrambyrået ROST. Her finner vi også Majakovskijs satiriske dikt «Strengt forbudt» («Strógo vospresjtsjáetsia»), som i forfatteromtalen refereres til som «humoristisk». Ordet «satire», som innenfor den sosialistisk realistiske doktrinen hadde en negativ valør, er også utelatt i referansen til plakatserien, som her bare kalles «Ókna ROSTA». Majakovskij-diktet er også tatt med i Dmitrenkos antologi over sovjetlitteraturen fra 2015.

Hos Lejtes er Nikolaj Ostrovskij i disse to underkapitlene representert med hele fire utdrag fra *Hvordan stålet ble herdet*. Ilja Ilf og Jevgenij Petrov, som startet sitt litterære samarbeid i jernbaneavisen *Gudók* og begge ble sendt ut for å rapportere fra utbyggingen av Turksib, er representert med et utdrag fra romanen *Gullkalven* (*Zolotój teljónok*), kalt «På den østlige hovedjernbanen» («Na vostótsjnoj magistráli»). To andre interessante, og sannsynligvis ikke helt ukontroversielle bidrag med unionens østlige områder som bakteppe, er et utdrag fra Aleksander Neverovs (Skobolevs) roman *Tasjkent er brødets by* (*Tasjkent górod khlébnij*), som handler om en ung gutts reise til Usbekistan for å finne mat under hungersnøden i Volga-distriktet i 1921–22, og et utdrag fra Aleksej Kozjevnikovs roman *Vær hilset bane* (*Zdrávtvuj put*) under tittelen «Menneskene på Turksib» («Ljúdi Turksíba»). To andre minneverdige tekster er Aleksej Tolstojs «På en forlatt stasjon» («Na pokínutoj stántsii), hentet fra kortromanen *Brød* (*Khleb*) og et utdrag fra Leonid Lejonovs utopiske roman *Veien mot*

havet (*Doróga na okeán*), som omhandler prosjektet med å binde Atlanterhavet (via toglinjer fra Vest-Europa gjennom Russland til Vladivostok) sammen med Stillehavet.

Dmitrenko (2015) har nøydt seg med å ta med ett kort utdrag fra Ostrovskijs *Hvordan stålet ble herdet*, men inkludert både Neverovs *Tasjkent er brødets by* og Ilja Ilfs reiseskildring «Strekingen Moskva –Asia» («Peregón Moskva–Azia») i sin antologi.

Tre tekster, én i underkapittel to, og to i underkapittel tre av tredje kapittel, som bærer den nesten sekteriske tittelen «Den nye stammen» («Nóvoje plémja»), omhandler Moskva-metroen. Aleksander Nozdrin, som selv deltok i byggearbeidet, er representert med et utdrag fra romanen *Den første linjen (Pérvaja línija)*. De to andre bidragene er Jevgenij Dolmatovskijs dikt om den unge, heltmodige, kvinnelige metroarbeideren «Lelka», som krever å få utføre like vanskelig og fysisk tungt arbeid som de mannlige metroarbeiderne, og et utdrag fra ungarske Béla Illés' roman *Alle veier går til Moskva (Vse dorógi vedút v Moskvu)*, kalt «Brann på metroen» («Pozjár v metró»).

I kapittel 3 finner vi som før nevnt også de fem fortellingene som trolig omhandler de dekorerte jernbaneheltene. Kapitlet omfatter i tillegg rene lovprisninger av Stalin og Kaganovitsj, som Lebedev-Kumatsjs «Revolusjonens lokfører» (se kapittel 4), Aleksej Surkovs «En ung lokførers sang» («Pésnja molodógo masjinísta») og den 94 år gamle kasakhstanske *akyn*-en, eller folkedikteren, Dzjambul Dzjabajevs «Sang om Stalins venn» («Pésnja o drúge Stalina»), en høystemt tributt til *narkóm* Kaganovitsj. I dette underkapitlet er det dessuten tatt med litterært sett ujevne, men politisk sett korrekte jernbanetekster av forfattere som Nikolaj Sidorenko, Vladimir Bakhmetev, Gennadij Fisj, Vasilij Ilenkov, Leonid Solovjov, Viktor Poltoratskij (Pogostin), Dmitrij Stonov, Jakov Sjvedov, Aleksej Kartsev og Nikolaj Virta (Karelskij). Fra dette kapitlet er det kun Platonov som opptrer både hos Lejtes og Dmitrenko (2015) med henholdsvis «Udødelighet» og «Blant dyr og planter».

Det fjerde og siste underkapitlet i antologien fra 1939 heter «I utlandet» («Za rubezjóm») og omfatter tekster av bare tre forfattere. Den første er et dikt av Klara Blum (1904–1971) kalt «Der Lokomotivführer von Toledo» (i oversettelse «Masjiníst iz Toledo»), som er lagt til samtidens spanske

borgerkrig. Forfatteren har for øvrig en fascinerende, og i datidens offisielle sovjetiske øyne antakelig høyst velkommen biografi. Hun ble født i Østerrike-Ungarn, var av jødisk herkomst, utdannet i Wien og fikk som kommunist sovjetisk statsborgerskap i 1935. Den videre historien er mindre flatterende for sovjetsystemet. Hennes store kjærlighet, den kinesiske journalisten og regissøren Zhu Rangcheng som hun møtte i Moskva, forsvant under prosessene. På leting etter sin kjæreste, som det mye senere viste seg at hadde omkommet i Gulag, flyttet hun til Kina og ble kinesisk statsborger i 1954.

De to siste tekstene i dette kapitlet er utdrag fra henholdsvis franske Tristan Rémys roman *La Grande lutte* (her *Bolsjája borbá*) og russiske Jurij Germans roman *Vstuplénije –Inntoget*. Sistnevnte tekst utspiller seg i Kina på 1920-tallet og omhandler engelskmenn og andre vesteuropeeres imperialistiske og arrogante holdninger til lokalbefolkningen. Her er innstillingen deres iscenesatt gjennom en brutal hevnaksjon mot lokale bønder etter at en gruppe kinesiske partisaner har stoppet ekspresstoget europeerne befinner seg på.

Redaksjonen legger ikke skjul på formålet med dette siste kapitlet. Følgende avsnitt fra forordet kan leses i lys av fremveksten av fascismen og nazismen, av mellomkrigstidens dystre, antagonistiske verdensbilde og, naturligvis, av krigen som truer i horisonten. Med tanke på hva som foregikk i datidens Sovjetunionen fremstår utsagnet likevel som grelt:

For skarpere å kunne understreke hele skjønnheten og kraften i sovjetiske jernbaneansattes fruktbare arbeid, gis det i samlingen utdrag fra noen sovjetiske og utenlandske forfattere som tegner et sannferdig bilde av livet og kampen til jernbaneansatte i utlandet; det som for oss er «det forgangne», er for dem som er der, fortsatt et mørkt «i dag».

Для того, чтобы резче почеркнуть всю красоту и мощь плодотворного труда советских железнодорожников, в сборнике даются отрывки из произведений некоторых советских и иностранных писателей правдиво рисующих жизнь и борьбу железнодорожников за рубежом; то, что для нас является «минувшим», для них там все еще является мрачным «сегодня» (Lejtes et al., 1939, 4).

Før jeg begynte å utforske Lejtes' antologi, hadde jeg en klar forventning om å møte renspektet propaganda, men ble positivt overrasket. Det som først og fremst slår meg med dette verket, er det mangfoldet av jernbanetekster som presenteres, og fremfor alt hvor litterært, men også historisk sett, verdifulle mange av disse tekstene er. Samlingens utvidelse av perspektivene – fra samtidig sovjetisk litteratur til også å omfatte før-revolusjonære tekster – foregriper krigsårenes fokus på *russisk* kultur og identitet. Dermed fremstår antologien som langt mer enn et uttrykk for den offisielle sovjetiske togmyten og sier mye om jernbanens økende betydning i dette samfunnet gjennom sine første hundre år. Samtidig demonstrerer den at det selv i disse skjebnesvangre årene ble sluppet ytringer gjennom sensuren som, om de ikke stod i direkte opposisjon til, likevel utgjorde ikke-totalitære motstemmer til den offisielle togmyten med sine panegyriske fremstillinger av lokfører Stalin. Selv med et ufravikelig krav i bunn om at forfatterne måtte være forbilledlige og tekstutvalget oppbyggeleg, har det lyktes redaksjonen å samle et betydelig antall tekster av høy litterær kvalitet. At Dmitrenko har valgt å inkludere såpass mange av dem i sine antologier, er også en indikasjon på det.

Forord, fotnoter, kapiteltitler, forfatteromtaler, illustrasjoner, mangelfulle referanser og kanskje særlig det faktum at en del tekster er presentert med egenproduserte titler, legger riktignok klare føringer for hvordan antologien skal leses og oppfattes. Av tekstene i andre del er flere i dag utdaterte, men også her står mange verk og utdrag støtt på egne bein. Blant de eldre bidragene synes også mange å være hentet, og samvittighetsfullt gjengitt, fra de samme standardutgavene som Dmitrenko har benyttet. Antologiens svakeste del er utvilsomt det siste kapitlet, som fremstår som et knapt og unødvendig appendiks, trolig fremtvunget av krigen som er i emning og et påtvunget krav om å demonisere fienden.

Selv om denne gjennomgangen av Lejtes demonstrerer en del paralleller mellom Lejtes' og Dmitrenkos antologier, er tekstutvalgene av åpenbare grunner ganske forskjellige. Mens Lejtes' antologi går frem til 1939 og også omfatter utenlandske tekster, inneholder Dmitrenkos verk kun russiskspråklige bidrag, til og med 1989. Med unntak av Blok og Majakovskij glimrer modernistene med sitt fravær hos Lejtes. I Dmitrenkos

antologier er avantgarden og den ikke-offisielle sovjetlitteraturen rikelig representert, med blant andre Andrej Belyj, Arkadij Avertsjenko, Boris Pasternak, Mikhail Bulgakov, Marina Tsvetajeva, Osip Mandelstam, Sergej Jesenin og Andrej Platonov.

Platonovs fortelling «Udødelighet», Ilf og Petrovs sosiale satire *Gullkalven* og Leonid Leojnovs utopiske fremstilling *Veien mot havet (Doróga na okeán)* hører til de av Lejtes' antologitekster som angir tonen for motiver, miljø og *topoi* som først skal forstumme i krigens redsler for så å resoneres i tøværs- og perestrojkalitteraturens semiotiske rom. Da tenker jeg særlig på den isolerte, gudsforlatte jernbanestasjonen, toget som dystopisk fremtoning og jernbanen som adkomstvei til og åsted for Gulag-leirer.

Den store fedrelandskrigen

Den 1. september 1939, drøye fire måneder etter at *Jernbanetransport i skjønnlitteraturen* var blitt publisert, invaderte Tyskland Polen. Molotov–Ribbentrop-pakten som var blitt signert bare en uke i forveien, innebar på ingen måte at sovjetstaten skulle forholde seg passiv, tvert imot. En hemmelig del av ikkeangrepsavtalen omhandlet en deling av Øst-Europa i «interessesfærer». Dette åpnet veien for at Den røde armé gjennom de to neste årene kunne annektere territorier i seks naboland. Parallelt med at Tyskland okkuperte tolv land i Europa, annekterte Sovjetunionen de påfølgende årene det østlige Polen, Estland, Latvia, Litauen og det nordlige Romania, som senere ble sovjetrepublikken Moldavia (nå Moldova). Under den fire måneder lange Vinterkrigen i 1939–40 led Rødearmeen store tap, men greide å erobre Det karelske neset og noen grenseområder lenger nord fra Finland.

Det var først den 22. juni 1941 at aksemaktene iverksatte «Operasjon Barbarossa» – invasjonen av Sovjetunionen. Stalin skal ha blitt advart fra flere hold om at et angrep var nært forestående, men trolig satt sin lit til ikkeangrepsavtalen.

Sovjetmyndighetene hadde likevel begynt å ta sine forholdsregler, blant annet gjennom nøye overvåkning og kontroll med befolkningens bevegelser og sysselsetting. Allerede streng migrasjons- og arbeidslovgivning

var blitt ytterligere skjerpet. Bønder og industriarbeidere var blitt bundet til sine statsbruk og fabrikker ved lov, og mens de væpnede styrkene ble utvidet og stadig flere menn mobilisert, gikk kvinneandelen i tidligere mannsdominerte yrker bratt oppover. Tungindustrien og våpenindustrien var i førkrigsårene gradvis blitt flyttet østover, mot Ural og Sibir, bort fra de sårbare vestlige grenseområdene (Rosenfeldt og Pape, 1992, 107). På den andre siden var sovjetarmeen blitt kraftig svekket under utrenskningene, særlig på offiserssiden. Den sovjetiske militærflyflåten, motorkjøretøy- og stridsvognparken var dessuten foreldet. Utbygging og vedlikehold av østgående jernbanelinjer var blitt prioritert fremfor utvidelse og utbedring av jernbanenettet i de vestlige områdene, og etter invasjonen av Polen skal transportkapasiteten på jernbanenettet ha vært tre ganger så høy på tysk som på sovjetisk side av grensen (Rosenfeldt og Pape, 1992, 129). I 1939–40 var i tillegg mange av de sovjetiske flybasene blitt flyttet til de annekterte territoriene i vest, og dermed blitt mer utsatte for angrep vestfra.

«Operasjon Barbarossa» var en nøye planlagt *Blitzkrieg* som etter planen skulle være over på 3–4 måneder. I begynnelsen kunne det se ut som om planen skulle lykkes, og bare i løpet av det første invasjonsdøgn greide Wehrmacht å uskadeliggjøre hele 1800 sovjetiske militærfly, hvorav mange aldri rakk å forlate bakken. At den sovjetiske jagerflyflåten var foreldet, og de sovjetiske pilotene delvis hadde mangelfull opplæring, gjorde det forholdsvis enkelt for invasjonsmakten å sikre seg luftherredømme. Samtidig rykket tyske panserstyrker raskt frem langs en langstrakt frontlinje. Sovjetiske formasjoner ble hurtig omringet, og like etter krigsutbruddet ble det tatt et høyt antall sovjetiske krigsfanger. Leningrad ble beleiret den 1. september 1941 – starten på en 872 dager lang blokade som krevde 1.1 millioner sivile liv – og den 10. september ble Smolensk inntatt, etter harde kamper.

Det var denne tunge høsten forfatteren og krigskorrespondenten Konstantin Simonov skrev sitt minneverdige dikt «Husker du, Smolensk-veiene, Aljosja» («Ty pómnisj, Aljosja, dorógi Smolénsjtsjiny»). Henvendt til sin korrespondentkollega Aleksej Surkov beskriver han hvordan «det Store Rus' soldatenker» (*soldátki Velikoj Rusi*) ber om at Gud må frelse dem (*Gospód vas spasí!*), hvordan disse utslitte landsbykvinnene prøver

å skjule tårene sine (*kak sljózy oní vytiráli ukrádkoju*), gir de gjennomreisende mat og drikke (*krínki neslí nam*), oppmuntrer og lover å vente på dem (*pokúda idéte, my vas podozjdjóm*). Det kjennes som om selv forfedrene på kirkegårdene de passerer, ber for «sine sønnesønner som ikke tror på Gud» (*násji prádedy móljatsia za v Bóga ne vérujusjtsjikh vnúkov svoíkh*). Det lyriske jeget uttrykker sin stolthet over det russiske folks mot og medmenneskelighet, og over at han, og Aljosja, er født av russiske mødre (*rússkaja mat nas na svet rodilá*). Iraklij Todzes' plakat med påskriften «Ródina mat zovjót!», «Moderlandet kaller!», som gikk i trykken like etter krigsutbruddet, hører til krigens mest kjente og kano-niserte propagandaytringer. (Se fotnote 35.)

Den oppvurderingen av det russiske, kristenortodokse, fortidige, folkelige og kvinnelige vi møter i Simonovs dikt, er symptomatisk for krigens offisielt aksepterte skjønnlitterære ytringer. Lignende mønstre har selvfølgelig avtegnet seg også i andre lands og epokers krigslitteratur. Virkeligheten var for grusom og ubegripelig til å skrive om. For at ikke krigstekstene skulle fremstå som demoraliserende, måtte fokus flyttes fra blodige kamphandlinger, massehenrettelser, vold og nød mot det moralsk oppbyggelige – motet, samfølelsen og stoltheten over å tilhøre et folk med dype religiøse og kulturelle røtter, mot troen på en høyere mening med livet, og med døden. I den sovjetiske samtidspressen dominerte riktignok *mennenes* krig i form av propagandafylte krigsreportasjer fra fronten. Dette var Den store fedrelandskrigen, *Velíkaja otétsjestvennaja vojná*, en benevnelse som ga assosiasjoner til russernes kamp under Den første fedrelandskrigen, og Napoleons styrkers retrett, uten å ha inntatt Moskva, i 1812. Men både i den offisielle og uoffisielle sakprosaen og skjønnlitteraturen manifesterte krigen seg også som *kvinnenes* og *mødrenes* krig, krigen for Moderlandet (*Ródina mat*), og fremfor alt som en *hellig* krig (*svjasjtsjénnaja vojná*).

Okkupasjonsmakten rykket i løpet av høsten stadig dypere inn i Sovjetunionen, og i oktober–november 1941 ble rundt 100 000 kvinner og ikke-stridsdyktige menn utkommandert til å grave panserverngrøfter rundt hovedstaden. I begynnelsen av desember 1941 stod tyske styrker, utmattede og dårlig rustet for vinteren, bare 30 kilometer fra Kreml, men fremrykkingen mot Moskva ble stanset, og sovjetiske styrker greide

å trenge de tyske troppene tilbake. I sin intense vinteroffensiv 1941–42 lyktes det også sovjetarmeen å gjenerobre Rostov og Kertsjhalvøyen. Den planlagte lynkrigen på østfronten utviklet seg, som vi vet, til en langvarig utmattelseskrig, der det blodige slaget om Stalingrad (nå Volgograd) mellom august 1942 og februar 1943 regnes som krigens viktigste vendepunkt. Dette slaget markerte begynnelsen på frigjøringen av Sovjetunionen, og på de alliertes endelige seier i 1945. Sovjetbefolkningens ufattelige lidelser og Stalins skremmende vilje til å ofre av unionens store menneskelige ressurser bidro tungt til det. Den store fedrelandskrigen krevde trolig oppunder 11 millioner militære og over 15 millioner sivile sovjetiske ofre.

Festninger på skinner

Fra krigens aller første dager ble det i overveiende grad den sovjetiske jernbanens oppgave å sørge for transport av militært personell og materiell vestover, mot fronten. I 1941 stod jernbanen, i henhold til tall fra RZjDs offisielle nettsider, for 93 % av all godsfrakt i Sovjetunionen, i 1945 for 76 %. Gjennom krigen ble det ifølge RZjD fraktet 20 millioner vogner med soldater, militært utstyr, ammunisjon og matforsyninger på sovjetiske togskinner.⁷⁰ En forordning utstedt av Transportkommissariatet ved krigsutbruddet den 22. juni innebar at alle tog som var involvert i mobiliseringen, skulle gis prioritet på hele unionens linjenett.

Men den sovjetiske jernbanen fylte også mange andre funksjoner. Gjennom krigen pågikk det en omfattende evakuering østover med tog. To og et halvt tusen demonterte industrielle foretak, rundt atten millioner mennesker, deriblant sivile, krigsfanger, sårede soldater, sovjetiske fanger, flyktninger og «suspekter» befolkningsgrupper, ble transportert med tog til områder bak frontlinjene. I tillegg ble det fraktet mange millioner tonn gods.

Unionens transportlinjer ble gjennom hele krigen utsatt for massive angrep. Den 31. juli 1941 var, ifølge Valerij Sjatins dokumentar «Poejzdá

⁷⁰ http://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE_ID=5130

výigravsjije vojnú» («Togene som vant krigen»), 667 lokomotiv på Sovjetunionens vestlige linjer allerede satt ut av drift. Halvparten av de tyske bombene mot Sovjetunionen skal i henhold til denne dokumentaren ha vært rettet mot jernbanen og objekter i tilknytning til den. Skinneganger, broer og depoter på det vestlige linjenettet ble kontinuerlig bombet. Troppetransporttogene fraktet også arbeidslag som gjenoppbygget sporene etter beste evne, og de brakte sårede med seg tilbake fra frontlinjene.

Sovjetiske pansertog deltok også aktivt i krigshandlinger, en virksomhet som ble beskrevet av Mark Jefetov (1907–1996) i en pamflett (*brosjúra*) kalt «Krépost na koljósakh» («En festning på hjul») som kom i 10 000 eksemplarer på Transzjeldorizdat i august 1942. Teksten er gjengitt i sin helhet i Dmitrenko (2015, 116–127).

Jefetov, som også skrev under pseudonymene «Mark Je.» og «Simovitsj», arbeidet for jernbanetidsskriftet *Gudók* samtidig med sine mer kjente forfatterkolleger Mikhail Bulgakov, Jurij Olesja, Valentin P. Katajev og Jevgenij Petrov (Je.P. Katajev), men han er kanskje mest kjent som forfatteren bak en rekke barnebøker med jernbanen som gjennomgangsmotiv; *Masjinist pérvogo klássa* (*En førsteklasses lokfører*), *Pójezd idjót* (*Toget går*) og *Détskije zjeléznyje dorógi* (*Barnejernbanene*), og ikke minst barnefortellingene «Masjinist Lunin («Lokfører Lunin»)» og «Dispétsjer Rogatkin» («Trafikkleder Rogatkin»), som filmen «På jernbanen» («Na putjákh») fra 1940 er basert på. Den oppdragelsen av nye, lojale generasjoner arbeidere og kommunister som barnejernbanene fremelsket, var også et prioritert felt i sovjetlitteraturen. Selv ble Jefetov kjent med jernbanen da han som 17-årig komsomoler deltok i byggearbeid på Den transsibirske jernbanens Amur-linje, og senere altså i sitt virke som korrespondent for *Gudók* under Den store fedrelandskrigen. Det var i sistnevnte egenskap han stiftet bekjentskap med pansertog og deres personell.

«En festning på hjul» må kunne kategoriseres som et agitasjonsskrift, og dertil som et utvetydig uttrykk for den offisielle, sovjetiske jernbanemyten. Men teksten formidler samtidig interessant informasjon om jernbanens militære historie og hvordan pansertog inngikk i denne. Teksten handler også om hvordan armerte lokomotiv og tog ble produsert og bemannet, og hvilke konkrete oppgaver de hadde under andre verdenskrig.

Forfatteren innleder med en referanse til Franz Anton von Gerstners militærstrategiske argumenter for å bygge jernbane i Russland – at man ville kunne frakte rundt 5000 infanterister og 500 kavalerister med artilleri, hester og vogner rundt 200 verst i døgnet – og slår fast at: «Allerede i disse fordums årene ble tilvirkning av jernbaner koblet til deres enorme betydning i krigstid» («Уже в те далекие годы зарождения железных дорог было проверено их громадное значение во время войны», Jefetov i Dmitrenko, 2015, 116). Jefetov siterer også Engels, om jernbanens militære fortrinn, og påpeker at Krimkrigen (1853–56) kanskje kunne fått et annet utfall om tsarens styrker, som de franske motstandernes, kunne vært fraktet med jernbane mot Krim heller enn på landeveier og elver. Da Tyskland før første verdenskrig forberedte en tofrontskrig (mot Frankrike og Russland), bandt de sin østlige og vestlige grense sammen med noen massive stam- eller hovedjernbaner (*magistráli*), og det var trolig takket være disse effektive transportlinjene de utholdt fire års krig før det totale nederlaget var et faktum, mener Jefetov. I dag er luftskyts den største trusselen mot jernbanen, legger forfatteren til, før han presenterer pansertogets forgjengere (*prédki bronepójezda*) fra romertiden og frem til den amerikanske borgerkrigen (1861–65), der pansertog for alvor ble tatt i bruk i strid.

«Selv i den teknisk tilbakeliggende tsararmeen inngikk det 6–8 pansrende tog» («Даже в технически отсталой царской армии насчитывалось 6–8 бронепоездов»), fremholder Jefetov, før han, med henvisning til Lenin og Stalin, beskriver pansertogenes fortrinn og hvordan de er blitt videreutviklet fra borgerkrigsårene frem til tekstens nåtid, da de fremstår som avanserte stridsvogner. Jefetov trekker frem en lang rekke fordeler ved disse armerte lokomotivene og togsettene, som inngikk i Rødearmeens styrker «bokstavelig talt fra første time av fascistenes forbryterske angrep mot vårt land» («Буквально с первого же часа разбойничьего нападения фашистов на нашу страну», Jefetov i Dmitrenko 2015, 120). Men han peker også på noen ulemper, som mer gjelder tog generelt enn pansertog spesielt: at de må følge faste skinneganger, at de er avhengige av jevnlig tilførsel av vann og brensel/drivstoff (*tóplivo*), og at det er vanskelig å kamuflere dem. I resten av teksten blir det lagt stor vekt på sovjetiske jernbane- og fabrikkarbeideres enorme innsats for

å produsere armerte tog i tusentall, på disse arbeidernes angivelig innstendig ønske om selv å få være personell på slike tog, og på den utvalgte bemanningens heltmodige krigsinnsats. Skriftets siste underkapittel bærer betegnende nok tittelen «Hele landet bygger pansertog» («Vsia straná stróit bronepoejzdá»), som lyder som et ekko av «Vsjá Moskva stróit metró» (se illustrasjon 10) og tilsvarende paroler. Det avsluttes med en glødende erklæring om at pansertog bygget av jernbanepatrioter som kjemper sammen med hele Rødearmeen og hele folket under den mektige Stalins ledelse, i 1942 vil medvirke til den blodtørstige fiendens definitive og totale nederlag (Dmitrenko, 2015, 125–7).

Но лютый враг еще не добит. Его окончательному, полному разгрому в 1942 помогут вместе со всей Красной армией, со всем нашим народом, борющимся под водительством великого Сталина и советские бронепоезда, построенные железнодорожниками-патриотами (Jefetov i Dmitrenko, 2015, 127).

Det er ikke så mange av disse «jernbanepatriotene» som fortsatt er i live, men i de snart åtti årene som er gått siden utbruddet av andre verdenskrig, og særlig i tilknytning til de storslåtte tiårsmarkeringene av krigs avslutningen i perioden mellom 1955 og 2015, har mange togveteraner gitt øyenvitneskildringer fra den sovjetiske jernbanens virksomhet under Den store fedrelandskrigen. Disse er bevart i historiske, dokumentariske og skjønnlitterære tekster, men også i lyd- og filmopptak. Innholdet i Sjatins dokumentar «Togene som vant krigen», produsert av TV-kanalen Rossia i samarbeid med det russiske jernbaneverket (OAO RZjD) i 2007, er spesielt relevant i denne sammenhengen. En lenke til dokumentaren ligger i denne fotnoten.⁷¹

Dokumentarfilmen tar sitt utgangspunkt i det faktum at standard sporvidde i Sovjetunionen nå var 1524 millimeter, mens den for europeiske normalspor var 1435 millimeter. Ifølge filmen ble det på tysk side allerede i oktober 1941 lagt frem planer om å bygge en hovedjernbanelinje Berlin–Moskva, med en sporvidde på hele tre meter. Arbeidet med denne «monsterbanen» skulle etter planen igangsettes så snart Sovjetunionen

⁷¹ <https://www.youtube.com/watch?v=M1mLt7BuU8w>

var beseiret, og ferdigstilles innen 1950, av sovjetiske krigsfanger. Men med krigens utfall kunne i stedet sovjetiske tog våren 1945 ta seg helt frem til Berlin, på nylagte spor med sovjetisk sporvidde. På denne linjen kom også Stalin med tog til Berlin den 16. juli 1945, for å delta på Potsdamkonferansen sammen med Harry Truman, Winston Churchill og Clement Attlee.

Sjatins dokument er satt sammen av autentiske filmklipp fra krigen, intervjuer med jernbaneveteraner og filmsekvenser som tilsynelatende er nye og spesiallaget for å illustrere intervjuobjektene historier. Disse personene hadde ulike stillinger i jernbanen under krigen: Sergej Pasjinin var jernbaneingeniør, Jelena Tsjukhnjuk og Vitalij Sosnin lokomotivførere, og Nikolaj Sedykh lokførermedhjelper og fyrbøter. Vi møter også jernbanedepotsjefen Viktor Birjukov og sporskifteren Tamara Petritsjenko. Flere av disse veteranene ble dekorert for sin krigsinnsats i jernbanen, og i noen av intervjuene bærer de ordener og medaljer. Sergej Pasjinin trekker frem at 203 sovjetborgere i løpet av krigen fikk den høythengende ærestittelen «Sosialistisk arbeiderhelt» (*Gerój sotsialistítsjeskogo trudá*). Av disse var hele 127 ansatt ved jernbanen.

Av dokumentaren fremgår det hvilke lokomotivtyper som ble brukt under krigen og hvorfor. Lokomotiver i serien E (Ekho), som i Platonovs fortelling «Lokførerens kone» fra 1940 blir beskrevet som et familiemedlem (se kapittel 6), stod for rundt 70 % av den militære sovjetiske transporten gjennom krigsårene. Det var blitt produsert ved lokomotivfabrikken i Lugansk siden før første verdenskrig og hadde egenskaper som gjorde det spesielt godt egnet i krigstid.

I begynnelsen av 1930-årene var det kommet nye, både tyngre og mer avanserte lokomotivtyper: IS (Iosif Stalin), FD (Feliks Dzerzjinskij) og SO (Georgij eller Sergo Ordzjonikidze), som fikk navnet sitt etter toppolitikeren som bidro til å legge grunnlaget for sovjetisk deportasjonspolitik under borgerkrigen, da Donkosakkene ble deportert. De viktigste årsakene til at man nå valgte å gå tilbake til lokomotivene E, S (fra Sormovskij-fabrikken) og Ov (som stod for *osnovnój*, basistype), var at de hadde en enklere utforming og dermed var rimeligere å produsere og reparere. De var også rundt 5 tonn lettere enn de tyngste lokomotivene, slik at de kunne passere over provisoriske jernbanelinjer og broer.

På disse dampdrevne lokomotivene kunne det fylles vann direkte fra vannkilder langs linjene, og de kunne bruke både kull og ved som drivstoff. Ved behov ble flere lokomotiv koblet sammen for å øke trekraften. De tunge godsløkomotivene FD og SO var også i omfattende bruk under krigen, men hovedsakelig på mindre luftskytsutsatte linjer lenger inne i landet.

Det er interessant at det om disse lokomotivene, oppkalt etter fryktede statsmenn som Stalin, Dzerzjinskij og Ordzjonikidze, ble brukt diminutive kjælenavsformer som indikerer nære familiære eller vennskapelige forbindelser – Iosia, Fedja (eller Fedjuk) og Sergo, mens Ov-modellenes kallenavn alluderte til avholdte husdyr. E ble på folkemunne kalt «den grå arbeidshesten» (*séraja rabótsjaja losjádka*), mens Ov-typen fikk tilnavnet «lammet» (*ovétsjka*). Dette oppfatter jeg som en indikasjon på at de folkelige motstemmene til den panegyriske varianten av den offisielle togmyten var tydelige, men også at folk opplevde affinitet til jernbanen. De to lokførerne i Sjatins dokumentar gir også uttrykk for at de fikk et nært, nesten familiært forhold til lokomotivene sine. «Alle gikk [i krigen], og da går du også, bare ikke alene, men med lokomotivet ditt», forklarer Jelena Tsjukhnjuk («Все шли, и ты идёшь, только не один, а с паровозом»). Senere i filmen beskriver hun, helt i Platonovs ånd, lokomotivet hun førte, som et pustende, menneskelig vesen – en hun opplevde utstøtte noe som lignet hennes eget etternavn – tsjukh-tsjukh, tsjukh-tsjukh. Vitalij Sosnin formulerer det slik: «At det var et medlem av familien, det er hundre prosent sant, lokomotivet var et familiemedlem» («То, что он был членом семьи – сто процентов правда, членом семьи был паровоз»). Disse jernbanearbeiderne formidler at de holdt av lokomotivene sine, stelte og tok vare på dem, fant nye måter å drive, vedlikeholde og reparere dem på. Morten Strøksnes' betraktninger i *Havboka* omkring fiskeres forhold til båten sin utgjør en interessant parallell: «Fiskere snakker ofte om båter som levende vesener. [...] Det er kanskje fordi de to er så nært knyttet sammen, og at båtenes egenskaper kan være et spørsmål om liv eller død når det røyner på. At fiskeren kjenner båtenes personlighet, dens nykker, styrker og svakheter, er helt avgjørende» (Strøksnes, 2015, 38).

Marxismens grunnleggende oppfatning om at medeierskap til produksjonsmidlene og medbestemmelse over arbeidsforhold bidrar til at man får realisert seg selv og blir mer kreativ og ansvarlig, gjør seg også gjeldende i denne filmen, gjennom arbeidernes beskrivelser av sitt forhold til dette transportmiddelet. Det skildres også hvordan hele jernbanekollektivet, fra de kvinnelige sporskifterne som fungerte som «levende trafikklys» (*zjivýje svetofóry*) langs linjene, til fyrbøtere, lokførere og depotarbeidere, opplevde samhörighet og solidaritet. De kunne arbeide mange døgn i strekk uten pause, støttet hverandre, delte på det lille de hadde av mat. De tok initiativ og ansvar, og de fant oppfinnsomme måter å løse oppgavene sine på.

Plakatene 11 og 12 kan stå som illustrasjoner på den offisielle sovjetiske togmytens humane dreining i krigsårene. Den gravalvorlige, myndige og stiliserte jernbanemannen på Iosif Gromitskijs plakat fra 1941, med påskriften «Transport er Rødearmeens kjødelige bror», utgjør en kontrast til det hjertelige håndtrykket mellom to smilende, dekorerte representanter for henholdsvis sovjetarmeen og jernbanen på plakaten fra 1944. På den sistnevnte lyder påskriften, tross utropstegnene, mer som en oppfordring enn en ordre eller trussel: «Jernbanearbeidere! Hold ordet dere ga kamerat Stalin! Hjelp Den røde armé med å fremskynde seieren over fienden gjennom rask godsfrakt».



Illustrasjon 11. «Transport er Rødearmeens kjødelige bror» (1941).



Illustrasjon 12. «Jernbanearbeidere! Hold ordet dere ga kamerat Stalin!» (1944).

Men liberaliseringen i kunst og kultur hørte krigsretorikken til og gjenspeilet antakelig i liten grad jernbanearbeidernes og den øvrige sovjetbefolkningens brutale virkelighet. Gjennom hele krigen levde de som arbeidet på disse togene, under et psykisk press man vanskelig kan

forestille seg. Situasjonen deres var kanskje ikke så ulik norske krigsseileres, som stadig befant seg under trussel av å bli senket av fiendtlige bombefly, torpedo- eller ubåter. Sovjetiske jernbaneansatte stod under direkte ordre om at frakten, det være seg soldater, stridsvogner og annet militært utstyr, drivstoff eller matforsyninger, skulle frem for enhver pris, og at ikke et eneste sovjetisk lokomotiv måtte havne i fiendens hender. En av dokumentarens lokførere, Vitalij Sosnin, minnes kolleger som i krigens innledende fase ble henrettet eller idømt lange fengselsstraffer for å ha «forsinket militære operasjoner», eller ha satt liv og frakt på spill, for eksempel ved å ha kjørt på rødt lys. Og som sagt hørte det sovjetiske jernbanenettet til Wehrmachts fremste militære mål. Fyrbøteren Nikolaj Sedykh hevder at Luftwaffe-piloter kunne belønnes med ti dagers perm, eller til og med jernkorset, for en fulltreffer på et sovjetisk lokomotiv. I henhold til Den russiske jernbanens nettsider ble det i løpet av krigen gjennomført rundt 6000 luftangrep på det sovjetiske jernbanenettet.⁷²

Kort tid etter krigsutbruddet ble også Lazar Kaganovitsj tatt ned fra sin høye pidestall. I august 1941 ble generalløytnant Andrej Khruljov, som hadde ledet Rødearmeens forsyningstjeneste (*Upravlénije snabzjénija Krásnoj ármii*) utnevnt til visekommisær i Transportkommisariatet (*Narkómát putéj soobsjtsjénija*, NKPS), og i mars 1942 overtok han Kaganovitsjs stilling. Under Khruljov ble NKPS' spesiallokomotivkolonner ORKP (*Kolónny parovózov osóbogo rezérva*) opprettet – i alt 106 kolonner bestående av 2280 lokomotiv, hovedsakelig av typene E og SO, som virket ved fronten og like bak frontlinjene. Etter at Khruljov var blitt forfremmet til general, og oppholdt seg mye ute i felten, fungerte Kaganovitsj riktignok som *narkóm putéj soobsjtsjénija*, men bare i knappe åtte måneder (februar–desember 1943) før en ny generalløytnant, Ivan Kovaljov ble folkekommisær for transport. Kovaljov beholdt denne stillingen frem til 1946.

Ifølge Sjatins dokumentar fremstod Transportkommisariatet som uforberedt ved krigsutbruddet. Lazar Kaganovitsj, som var øverste leder for evakueringen, viste seg allerede halvannen uke inn i krigen ute av stand til å gjennomføre det operative arbeidet som nå var påkrevd. Etter

72 http://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE_ID=5130

heftig bombing av unionens vestlige linjenett skal Kaganovitsj høsten 1941 ha formidlet til Stalin at jernbanen ikke lenger kunne fylle landets transportbehov, og at det måtte finnes andre alternativer, uten at han kunne peke på hvilke. Kaganovitsj skal endatil ha foreslått å omgjøre militære jernbaneavdelinger til infanteritropper og sende togpersonellet til fronten som fotsoldater. Det skal ifølge dokumentaren ha vært hans etterfølger, Ivan Kovaljov, som greide å overbevise Stalin om at dette var vanvidd, særlig i lys av det da nært forestående slaget om Moskva, der jernbanen skulle vise seg å bli livsnødvendig for inntransport av uthvilte tropper, og krigsmateriell.

Jernbanens betydning og togpersonellets egeninnsats, særlig under slagene om Moskva, Stalingrad og Kursk, fremheves i denne dokumentaren, så vel som på Den russiske jernbanens nettsider⁷³ som vital for den endelig seieren i Den store fedrelandskrigen. Dette synet støttes også av andre historiske kilder. Sjatins dokumentar avsluttes med autentiske filmklipp, kryssklippet med egenproduserte, av demobiliserte sovjetiske soldaters hjemkomst til Belorusskij vokzál – Den hviterussiske jernbanestasjonen i Moskva.

Nettopp Belorusskij vokzál, og filmkronikken fra det første «Seiers-toget» (*Pójezd pobédy*), som kom tilbake dit den 10. mai 1945⁷⁴, ble gjennom sovjettiden stående som viktige symboler, og ideologemer, ikke så mye på de alliertes seier over aksemaktene som på det kommunistiske Sovjetunionens ubetingede triumf over det fascistiske Tyskland. I offisiell sovjetisk kunst, litteratur og film ble dette fiendebildet holdt levende helt frem til perestrojkaårene, og de forhenværende vestlige allierte var kort tid etter krigen atter plassert i sine førkrigsroller som fordervede kapitalister.

«Belorusskij vokzál» er også tittelen på Andrej Smirnovs film fra 1970,⁷⁵ der fire frontkjempere fra samme bataljon møtes igjen tjuefem år senere, i begravelsen til en femte kamerat. De har valgt helt ulike yrkesveier og glidd fra hverandre, men finner i løpet av et begivenhetsrikt døgn, som ender med en følelsesladet sammenkomst hos bataljonssykepleier Galja, tilbake til vennskapet og verdiene som bandt dem sammen under krigen.

73 http://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE_ID=5130

74 <https://www.youtube.com/watch?v=PL5xvhLAKVc>

75 <https://www.youtube.com/watch?v=hmHYCDxIc54>

Disse frontkameratenes sovjetiske krigsetikk blir fremholdt som forbillig for nye generasjoner sovjetborgere, som, slik flere av de yngre bika-karakterene demonstrerer, er i ferd med å bukke under for vestlig umoral og dekadens. Denne filmklassikeren bidro til å holde liv i den patriotiske togmyten gjennom Brezjnev-epoken, og Bulat Okudzjovas sang «Desjátjy nasj desántnyj bataljón»⁷⁶ («Vår tiende landingsbataljon»), som ble skrevet spesielt for denne filmen, ble en slager.

På frigjøringsdagen 9. mai i 2014 ble minnesmerket «Prosjtsjánije slavjánki» («En slavisk kvinnes farvel»), hvis navn alluderer til tittelen på Arkadij Fedotovs tekst som står som epigraf til dette kapitlet, reist ved Den hviterussiske jernbanestasjonen i Moskva. Bronseskulpturen, utformet av Sergej Sjtsjerbakov og Vjatsjeslav Molokostov, fremstiller avskjeden til et ungt, russisk par – han i militæruniform fra første verdenskrig og gevær over skulderen, hun i bekledning fra samme epoke og med den klassiske russiske fletten nedover ryggen.⁷⁷ Denne statuen, som ble oppført på initiativ fra Foreningen for russisk krigshistorie (Rossijskoje vojénno-istorítsjeskoje óbsjtsjestvo) og sponset av Det russiske jernbanelverket, er et eksempel på hvordan den offisielle sovjetiske krigs- og togmyten, som for en stor del består av heltefortellinger, i dag inkorporeres i, og tilpasses, det ikke-kommunistiske Russlands justerte historie.

Agapkins marsj for militærkorps (jevnfør epigrafen) ble komponert i Tambov under Balkan-krigen (1913–14) og spilt inn på grammofonplate i 1915. Under borgerkrigen ble det satt flere ulike tekster til den, som skal ha vært særlig populære på de hvites side. Fedotovs tekst ble først skrevet i 1957, til en annen legendarisk sovjetisk krigsfilm, Mikhail Kalatozovs prisbelønte «Letját zjuravlí»⁷⁸ («Tranene flyer»), basert på Viktor Rozovs drama *Vétsjno zjivýje* (*For evig i live*) fra 1943. I «Tranene flyer» tas marsjen til inntekt for de rødes og sovjetmaktens seire. Femte verselinje i Fedotovs tekst lyder «I sytten inntok den[nne marsjen] Vinterpalasset med oss» («Он в семнадцатом брал с нами Зимний»), men denne linjen ble i 1990 erstattet med «Den forsvarte Moskva i førtien» («Он Москву отстоял в

76 <https://www.youtube.com/watch?v=cUfRdbuKcpc>

77 <http://www.intomoscow.ru/pamyatnik-proschanie-slavyanki.html>

78 <https://www.youtube.com/watch?v=voyO6Q9NQyg>

сорок первом») som underminerer marsjens forbindelse til revolusjonen i 1917 og en sovjetisk, kommunistisk tradisjon uten å forringe Den store fedrelandskrigens betydning for nasjonen.

Minnesmerket «En slavisk kvinnes farvel»s plassering, utenfor Belorusskij vokzál oppfatter jeg som et kompromiss mellom krefter som har kjempet for å bevare minnene om den sovjetiske krigsarven, og dem som ønsker å trekke lengre linjer bakover i historien og redusere sovjettiden til en historisk parentes. På den ene siden bidrar skulpturen altså til å ivareta Sovjetunionens kollektive krigsminner. Her har mange tatt farvel med sine nærmeste i krigstid, og hit kom mange av de overlevende sovjetiske soldatene tilbake fra fronten. Hit har også veteraner, og både deres og ofrenes pårørende, vendt tilbake ved årsmarkeringene for krigsavslutningen. Statuens tittel og utforming medvirker på den andre siden til å rette oppmerksomheten mot første verdenskrig og svekke assosiasjonene til Sovjetunionens store fedrelandskrig. Her er det ikke det spesifikt *sovjetiske*, men *slavisk* og *russisk* mannlige og kvinnelige heltet mot i krig som hedres.

Går vi tilbake til dokumentariske kilder og kulturelle ytringer publisert i årene umiddelbart etter krigen, blir det tydelig at det fra offisielt hold må ha vært konsensus om at de ubeskrivelige tapene og lidelsene på egen side skulle fremstilles som et kollektivt, nødvendig offer. Kompromitterende og særlig grufulle detaljer omkring krigsforløpet ble dysset ned, mens krigens lykkelige *utfall* ble løftet frem og holdt i live – sovjetbefolkningens samlede styrke og utholdenhet, offerviljen, samholdet og kameratskapet. Stalin ønsket ikke at enkelte folkeslags lidelser skulle fremholdes fremfor andres.

Som krigskorrespondent for *Krásnaja zvezdá* ble forfatteren Vasilij Grossman øyenvitne til nazistenes utryddingsleirer, etter at sovjetiske styrker hadde frigjort polske territorier, og med dem konsentrasjonsleirene Majdanek og Treblinka, i 1944. Gjennom Grossmans artikkel «Treblinskij ad» («Treblinkas helvete»), publisert ved utgangen av 1944, ble sovjetbefolkningen gjort kjent med holocaust. Nazistregimets uhyrligheter gjorde nok et like sterkt inntrykk på sovjetbefolkningen som på verden for øvrig, men i den offisielle etterkrigspressen og -litteraturen var det altså ikke rom for enkelte folkeslags historier, heller ikke jødernes.

Samtidig måtte det ties om indre forhold som kunne gi assosiasjoner til nazistenes etniske rensing og politiske forfølgelse – deportasjonene av krimtartarene og kaukasiske folkegrupper, hjemvendte sovjetiske krigsfangers og egen fangeleirbefolknings erfaringer. Moralen og entusiasmen måtte gjenreises og befolkningen stå samlet.

Det var heltmodige sovjetiske soldaters, partisaners og sivile kvinners fortellinger som nå ble løftet frem og gjort kjent for nye generasjoner sovjetborgere. Til de mest innflytelsesrike narrative fra tiden umiddelbart etter krigen hører Aleksander Fadejevs roman *Molodája gvárdija* (*Den unge garde*), om en gruppe komsomolungdommers kamp mot den fascistiske okkupasjonsmakten, og Vera Panovas kortroman *Spútniki* (*Følgesvenner*) fra 1946. Fadejev ble tilkjent Statsprisen (Gosudárstvennaja prémija) for romanen sin i 1946. Panova mottok Stalinprisen (Stalinskaja prémija) for sin kortroman i 1947.

Panovas *Følgesvenner* og Platonovs «Hjemkomst»

Det var på ingen måte opplagt at Vera Fjodorovna Panova (1905–1973) skulle bli en av de mest kjente, og offisielt anerkjente, representantene for den litterære sosialistiske etterkrigsrealismen. Sett med myndighetenes øyne var bakgrunnen og biografien hennes langt fra optimal. Hun var av kjøpmannsslekt, født og oppvokst i Rostov-na-Donu. Hennes andre ekte-mann, journalisten Boris Vakhtin, ble arrestert i 1935 og, som så mange andre intellektuelle, sendt til Gulag-leiren på Solovki. Han ble henrettet i Moskva i 1938, dømt for antisovjetisk terrorvirksomhet. Selv havnet Panova i et tyskokkupert område under krigen, noe som i seg selv kunne ha gitt grunnlag for forfølgelse.

Vera Panovas barndom var preget av at faren omkom i en drukningsulykke da hun var fem, men moren sørget for at barna fikk en solid grunnutdannelse. Vera leste mye på egen hånd, skrev dikt og la tidlig for dagen gode formuleringsevner. Den lokale partipressen ble derfor et naturlig valg da hun som 17-åring måtte ut i arbeid for å bidra til å forsørge familien. Vera Panova jobbet for avisene *Trudovój Don* og *Sovétskij*

jug, der hun blant annet skrev føljetonger. Hun produserte også stoff for barn og ungdom i *Leninskije vnutsjata* og *Molodjózj Dona*.

I 1933 flyttet Vera Fjororovna til Leningrad, der hun blant annet skrev skuespillet *I det gamle Moskva* (*V stároj Moskve*), men etter at mannen hennes ble arrestert i 1935, flyktet hun med barna til landsbyen Sjsiaki i Poltava fylke i det sovjetiske Ukraina. Krigsårene må også ha fortont seg som svært dramatiske for henne. Ved krigsutbruddet var hun bosatt i Pusjkin (Tsarskoje Selo), men ikke bare greide hun å unnsnippe blokaden i Leningrad. Hun flyktet også, sammen med datteren, tilbake til det da tyskokkuperte Poltava-området, der de to andre barna hennes fortsatt befant seg. Da invasjonsstyrkene ble trengt ut igjen derfra, lyktes det familien å ta seg til Molotov (Perm). Her ble hun ansatt som journalist i en avisredaksjon, og fikk publisert novellen «Pirozjkov-familien» («Semjá Pirozjkovykh»). Den ble i 1959 gjenutgitt under tittelen «Jevdokija», som også er tittelen på filmen basert på dette manuset, regissert av Tatjana Lioznova i 1961.⁷⁹

I 1944–45 ble Vera Panova, på oppdrag fra Forfatterforeningens lokalavdeling i Molotov, sendt som korrespondent på et *sanitárnyj pójezd*, eller syketog. Notatene fra fire reportasjereiser med *sanpójezd VSP-312*, som egentlig skulle resultere i en pamflett (*brosjúra*, à la Jefetovs «En festning på hjul»), dannet i stedet utgangspunktet for hennes første, og mest berømte, roman *Spútniki* (*Følgesvenner*). Filmene «Pójezd milosérdija»⁸⁰ («Barmhjertighetstoget») fra 1964, regissert av Iskander Khamrajev) og «Na vsiu ostávsvjusia zjizn»⁸¹ («For hele resten av livet») i Pjotr Fomenkos regi, som kom til 30-årsjubileet for krigsavslutningen i 1975, er begge basert på denne romanen. Til hennes øvrige verk hører romanene *Vremená góda* (*Årstidene*, 1956) og *Sentimentálnyj roman* (*En sentimental roman*, 1958), som kan knyttes til ungdomstiden hennes i Rostov. Flere av Panovas skuespill og dramatiserte prosaverk ble satt opp ved sovjetiske teatre, eller filmatisert. Etter at hun var blitt tildelt Stalinprisen for debutromanen sin i 1947, ble hun tatt opp i Forfatterforeningen og tildelt

79 <https://www.youtube.com/watch?v=ASHyt6J9-N4>

80 <https://www.youtube.com/watch?v=d09sAiXPsbI>

81 <https://www.youtube.com/watch?v=DsqH9X4917w>

leilighet i en av Leningrads mest prestisjefylte æresboliger. Hun tilhørte helt frem til sin død det sovjetiske litterære etablissementet.

Panova hadde lang praksis som journalist og hadde skrevet både lyrikk og drama før hun tok fatt på romansjangeren, men som skjønnlitterær prosaforfatter var hun forholdsvis uerfaren da hun skrev *Følgesvenner*. Samtiden og ettertidens anmeldere har imidlertid vært skjønt enige om at hun, både språklig og strukturelt sett, produserte et lite mesterverk på første romanforsøk. Sammen med Viktor Nekrasovs *I Stalingrads skyttergraver* (*V okópakh Stalingrada*) ble *Følgesvenner* den store boksensasjonen i 1946.

Romanens handling utspiller seg nesten utelukkende inne på syketoget, under krigen, med tilbakeblikk til det livet hovedpersonene levde før de vervet seg, eller havnet på dette toget, og sporadiske innblikk i fremtidsdrømmene deres. Fortellerstemmen er aural. Toget foretar flere reiser, til vestfronten, og østover helt til Omsk. Noen få scener er lagt til stasjonsområder, og til naturområder i deres nærhet, der togets personell en sjelden gang får pustet ut. Dramatikken utenfor toget – bomber, eksplosjoner, ødelagte linjer, vold og død – rammer også syketoget i form av pasienter hvis liv ikke står til å redde, drønn og røyk fra luft- og bakkeskyts, branntilløp og lange ufrivillige stopp når toglinjer er blitt bombet, eller togvrak sperrer veien. Personellet opplever også sårbarhet og frykt, men fiendebildet er utmeislet, målet definert, og de fleste synes å ha avfunnet seg med den situasjonen de befinner seg i:

Toget gikk mot fronten; som en fane bar det sine røde kors. Ingen i toget hadde håp om at disse korsene skulle fungere som beskyttelse for dem. Alle visste at fienden ville slå til nettopp mot disse røde korsene.

Поезд шел к фронту; как знамя, он нес свои красные кресты. Никто в поезде не надеялся, что эти кресты послужат им защитой. Каждый знал, что именно по красным крестам и будет бить враг (Panova, 1947, 6).

For når alt kommer til alt, er det bare et skjørt skall som skiller det gjenomorganiserte innemiljøet i vognene fra den nådeløse og kaotiske virkeligheten utenfor. Den engstelige, litt knepne og taktløse legen Suprugov, som er mindre flatterende beskrevet enn de andre hovedpersonene,

uttrykker det slik: «Å sende et sånt tog til fronten, er sabotasje. Faina sier at alle vinduene vil bli blåst ut i første eksplosjon» («Такой поезд пускать на фронт – это вредительство. Фаина говорит, от первого разрыва все окна вылетят». Панова, 1947, 4). I dette romanuniverset utgjør togets yttervegger ikke desto mindre en beskyttende membran. Tross pasientenes livstruende skader og smerter, og karakterenes personlige sorger og tragedier, er livet inne på toget preget av varme og medmenneskelighet. Personene vi møter, er høyst ulike, både med hensyn til alder, bakgrunn, personlige egenskaper og temperament, men de fleste av dem er, hver på sin måte, forstandige og siviliserte, og de er hjelpsomme og lojale mot hverandre. Toget er tidvis fullt av mennesker, og arbeidshverdagen er fysisk og mentalt tung, men personellet evner å skape et miljø som fremstår som en relativt myk og harmonisk motvekt til krigen utenfor.

Romanens språk er klart og poengtert. Syntaksen er ukomplisert, med korte setninger og dialoger på standardrussisk, en gang imellom farget av sosiolektiske og dialektiske ord og uttrykk. Motivplanet fremstår som episodisk, og utgjør bare en bakgrunn. Det er karakterene og relasjonene, både mellom dem innbyrdes (på nåtidsplanet) og mellom dem og deres nærmeste (på fortidsplanet, og gjennom brev og noen korte møter) som er i forgrunnen.

Den narrative strukturen i *Følgesvenner* kan minne om Pasternaks «På tidlige tog» med bevegelse fra mørke til lys. Romanens tre deler er kalt «Notsj» («Natt»), «Ūtro» («Morgen») og «Den» («Dag»). De to første delene har begge fire underkapitler, den siste fem. Første og tredje del speiler hverandre i den forstand at fire av kapitlene i den første delen bærer navnene til hovedpersonene («Danilov», «Lena», «Doktor Belov» og «Julija Dmitrijevna»), og disse titlene gjentas i del tre, bare i motsatt rekkefølge («Julija Dmitrijevna», «Doktor Belov», «Lena» og «Danilov», pluss det femte, avsluttende kapitlet kalt «Kanún mírnogo dnja», «Like før fredsdagen»).

Mens disse to delene favner om romanens egentlige substans, skildringene av togets karakterer og miljø, skaper den andre, mellomdelen, et åpnere geografisk og semiotisk rom. De fire kapitlene er her kalt «S Vostóka na Západ» («Fra Øst til Vest»), «S Západa na Vostók» («Fra Vest til Øst»), «Písma» («Brev») og «Vospominánija» («Minner»). Den

narrative strukturen gjensker dermed en tur-retur-reise, der krigsutbruddet utgjør det mørke avgangspunktet («Notsj») og krigens vendepunkt en ny morgen («Utros»). Men det er viktig å understreke at mørket starter idet krigen bryter ut. Tiden før krigen blir skildret som lys – som de «forgangne, fredelige og lykkelige dagene» («прежние, мирные и счастливые дни», Panova, 1947, 123). I et tilbakeblikk til den solfylte søndagen i juni krigen ble proklamert, da Danilov hadde planlagt en utflukt med sin 4-årige sønn, opplever han, etter å ha hørt radiokunngjøringen, at: «Alt var blitt annerledes. Solen skinte på en annen måte» («Все стало другим. По-другому светило солнце», Panova, 1947, 13). Dermed fremstår krigen som en mørk omvei, og freden som en tilbakevendelse, eller hjemkomst, til normaltstanden og lyset («Den»). Etter å ha blitt tvunget ut på dette dystre sidesporet, kan toget, og tilværelsen, fortsette sin ferd mot lyset.

I sitt maratonprosjekt fra 2017, der han i videoinnspilte foredrag presenterte hundre russiske forfattere gjennom hundre år («Sto let, sto léktsij»), valgte den anerkjente, og ytterst produktive, forfatteren og journalisten Dmitrij Bykov å la Vera Panovas *Følgesvenner* representere året 1946. I foredraget sitt fremholder han at Panova var vel bevandret i den klassiske russiske litteraturen, og at hun skriver klart, rent og lakonisk («jásno, tsjísto, lakonítsjno»). Bykov sammenligner prosastilen hennes med en stålkonstruksjon, eller et urverk. For meg, som har ansett og lest Panova som en typisk representant for datidens offisielle litterære linje, er det overraskende å høre Bykov si at hun var en atypisk sotsrealistisk forfatter – en person, og forfatter, som begynte som partitro, men gjennomskuet systemet og gradvis uttrykte større skepsis til det i verkene sine.

Det er en kjensgjerning at Stalin, som tilkjente henne Stalinprisen hele tre ganger, satte Panovas *Følgesvenner* høyt. I forelesningen sin drøfter Bykov hvorfor, og peker på tre grunner. For det første har roman karakterene opplevd borgerkrigen, som barn, unge eller voksne, og det har herdet dem. Det at de har sovjetmenneskets støpning (*zakálka*), gjør dem bedre rustet til krigen enn andre folk. De er i stand til å hente frem en indre styrke i vanskelige situasjoner. Dette til tross for at de eldste av dem, som den sympatiske overlegen Belov, som stiller like strenge krav til seg selv som til omgivelsene, men også er en taktfull og tillitsvekkende

menneskekjenner, er formet, og fortsatt preget av, det førrevolusjonære systemet. For det andre, mener Bykov, har Stalin trolig verdsatt roman-karakterenes offervilje. Russerne er vant til å ha lite, til på et hvilket som helst tidspunkt å måtte gi slipp på sine nærmeste, sin status eller sine eiendeler og starte på nytt. I *Følgesvenner* skildres denne selvoppofrelsen også som et særegent trekk ved sovjetborgeren. For det tredje fremholder Bykov at Panovas syktoget representerer et konglomerat av mennesker som, selv om de inngår i et system der titler, militær og sivil rang også er av betydning, er på like fot, hjelper og samarbeider med hverandre. De er kamerater – følgesvenner.⁸²

Dermed fremstår Panovas tog som et bilde på sovjetutopiens samfunn, på et riktignok ikke helt klasseløst, men velorganisert og velfungerende samfunn der folk hjelper og støtter hverandre, gjør hverandre bedre. – På et samfunn krigen rett nok har satt på vent, men der folket, takket være sine unike egenskaper, og under kyndig ledelse av sin *vozd*, Stalin, greier å holde hjulene i gang og bare venter på den dagen de kan sette farten opp og fare fremover igjen – for hele resten av livet (*na vsiu ostávsiujusia zjizn*) for å sitere filmtittelen. Om togets interiør får vi allerede i innledningen høre at: «Alt på dette toget var bra, veltilpasset, holdbart. Det var en fryd å håndtere en hvilken som helst ting» («Все в этом поезде было добротное, хорошо пригнанное, долговечное. Приятно взяться за любую вещь». Panova, 1947, 3). Alt er altså lagt til rette for at personellet på toget skal kunne yte sitt aller beste, og pasientene ivaretas på best mulig måte. At det er den beinharde fortiden deres (støpe- og herdingsprosessen, ofrene deres og tapene de har opplevd) som har gjort dem så sterke, tålmodige, sosialt bevisste og dyktige – i stand til å utføre det viktige arbeidet sitt og tåle den tunge rundreisen – er også grunnen til at de vinner krigen. Alt dette må i Stalins øyne ha tjent til hans ære.

At *Følgesvenner* ikke bare ble bifalt fra offisielt hold, men også ble populær blant leserne, har selvsagt med den litterære kvaliteten å gjøre, men skyldes nok også at den fylte et leserbehov. I den russiske og sovjetiske pressen og litteraturen har det aldri manglet på skildringer av krig. Men det er, med få unntak, mannlige militære og krigskorrespondenter som

82 https://tvrain.ru/lite/teleshov/sto_leksij_s_dmitriem_bykovym/1946-416098/

har fått komme til orde med sine beskrivelser av kamphandlinger og slag. På Panovas syketog finnes det menn som er utkommandert (Danilov) eller har vervet seg til tjeneste på toget, men også menn som er stridsdyktige på grunn av alder (doktor Belov) eller sviktende helse (Sukhojedov). Men persongalleriet består for en stor del av kvinner som ønsker å være der, av personlige grunner, eller for å gi sitt krigsbidrag. Julija Dmitrijevna er en erfaren og altoppofrende sykepleier som har tjenestegjort på syketog før, Lena Ogorodnikova en ung og entusiastisk kvinne som vil ha noe meningsfylt å gjøre mens hun venter på at kjæresten skal komme tilbake fra fronten.

Som romankarakterer fremstår flere av romanens kvinner som helstøpte, men de er langt fra den typen jernkvinner man møter i den sotsrealistiske litteraturen fra 1920- og -30-tallet. De har sine tunge stunder, opplever utilstrekkelighet og skuffelser, så vel som forelskelse og sorg. Men til tross for at de er omgitt av menn, og savner de partnerne de håper de fortsatt har, eller drømmer om å få, oppfører de seg «sømmelig». De kan pynte seg, le og tillate seg en liten flørt, men alltid innenfor rammene av det, fra datidens synsvinkel, anstendige. Dermed kunne de fremholdes som forbilder for andre sovjetiske kvinner. Dessuten skildrer Panova problemer og hverdager som tross den litt uvanlige «komprimerte» settingen, muligens ikke var så ulike den krigsvirkeligheten mange kvinnelige sovjetborgere gjennomlevde og dermed kunne identifisere seg med. Og kanskje viktigst av alt, vender dette syketoget, som hadde sitt forbilde i det virkelige liv, tilbake med hovedpersonene i fysisk god behold. Skildringen av de ulike karakterenes hjemkomst er en av romanens styrker. Den viser utfordringene ved at den virkeligheten man har levd i, og de sosiale relasjonene man har hatt der, er opphevet, og at det man trodde man skulle vende hjem til, kan være forandret.

Der Vera Panovas *Følgesvenner* slutter, begynner Andrej Platonovs fortelling «Vozvrastjsjénije» – «Hjemkomsten», som for første gang ble utgitt i 1946, i *Nóvyj mir* nr. 10–11, under tittelen «Semjá Ivanova» – «Ivanovs familie». Men Platonov hadde igjen gått over streken, og fortellingen ble slaktet i pressen. I sin anmeldelse av den i *Pravda* kalte Aleksander Fadejev den «løgnaktig», «skitten» og «kynisk» (Mikhejev, 2008, 115). Uten at det blir sagt direkte, skinner det gjennom at det er fortellingens

formidling av sovjetmenneskets moral, og antakelig særlig kvinnelig seksualmoral, som er problemet.

Det er høst, og Aleksej Aleksejevitsj Ivanov, som har vært gardekaptein, er nå blitt demobilisert. To ganger blir han feiret og fulgt til jernbanestasjonen. Da toget heller ikke dukker opp tredje gangen, vegrer han seg for å dra tilbake til forlegningen og tar i stedet kontakt med en ung kvinne på stasjonen som satt og ventet der allerede dagen i forveien. Unge Masja lar seg kysse der på benken, av kapteinen som kunne vært faren hennes, og etter å ha reist sammen i to døgn, går Ivan av på hennes stasjon. Han blir hos henne et par dager før han drar videre hjemover for å treffe igjen kone og to barn som han ikke har sett på fire år. Senere minnes han Masjas hår – den gylne fargen, og at det duftet som høstløv.

Konen Ljubov Vasiljevna har i dagevis selv gått ut, eller sendt barna Petrusjka og Nastja for å møte alle tog vestfra. Aleksej blir møtt av den alvorlige og veslevoksne elleveårige sønnen sin. Ljubov bekymrer seg for at Semjon Jevsejevitsj, som har mistet sin egen familie og tatt seg av hennes barn gjennom krigen, skal dukke opp hos dem denne dagen. Femårige Nastja gråter fordi faren stjeler morens oppmerksomhet, og samtalen mellom ektefellene går trått inntil Nastja nevner «onkel Semjon». Fra da av er det ham samtalen dreier seg om. Ljuba blir overøst av spørsmål om hvilket forhold hun har hatt til denne mannen, og innrømmer i løpet av natten at hun én gang var utro, ikke med Semjon, men med en annen mann. Petrusjka har overhørt krangelen, og hans forsvar av moren og innspill om «onkel Kharitonov» som for lengst har tilgitt *sin* kones sidesprang, gjør ikke saken bedre. En dypt såret og forurettet Aleksej Aleksejevitsj pakker sekken og drar til jernbanestasjonen. Han vil nok tilbake til Masja. Da toget passerer huset de bor i, oppdager han begge barna sine, løpende langs skinnegangen.

Han kaster sekken ut, hopper av toget og går mot dem. (Se Viktor Ryzjkovs spillefilm «Vozvrasjtsjenije» fra 1968 her.⁸³) Aleksej vender hjem. Som i *Følgesvenner* er sirkelen dermed sluttet, uten at det gjorde saken bedre for Platonov. Anmeldelsen i *Pravda* kommer, som Mikhejev (2008, 116) påpeker, i kjølvannet av Sentralkomiteens resolusjon om

83 https://www.youtube.com/watch?v=ddr8w_dQe_o

tidsskriftene *Zvezdá* og *Leningrad* i august 1946, der Anna Akhmatovoa og Mikhail Zosjtsjenkos verk ble fordømt.⁸⁴ Fordømmelsen kunne også ha rammet Platonov, som, uvisst hvorfor, hadde trukket «Ivanovs familie» fra *Zvezdá*, før han sendte fortellingen sin til *Nóvyj mir* (Kornienko, 1995; Mikhejev, 2008).

Det er i dette kulturpolitiske klimaet Boris Pasternak tar fatt på *Doktor Zjivago*, en roman som tematiserer og konseptualiserer henholdsvis det lineære synet på tid og historie som formidles i den offisielle sovjetiske togmyten på 1930-tallet, og den samme tur-retur eller sirkelbevegelsen som artikuleres i Panovas togroman, men i en ny tids- og betydningsmessig ramme. For hva skjer når krigens smertelige omvei er tilbakelagt og sovjetlokomotivet burde vært vel på plass på hovedsporet og fortsatt sin ferd fremover igjen? I henhold til Pasternaks romanunivers – veldig lite. *Doktor Zjivago* er fylt med karakterer som ikke kommer seg videre, som følger blindspor, går i sirkel, eller havner i baner det blir umulig å komme ut av, et aspekt ved romanen som er grundig utforsket av David Bethea (1989, 230–68).

I Pasternaks storvek er 1800-tallsromanens dystopiske jernbaneskildringer tilbake: Anna Kareninas selvmord, ved å kaste seg foran et tog, finner sin parallell i en tidlig scene i *Doktor Zjivago* der Jurij Zjivagos far har begått selvmord på samme måte. Beskrivelsene av de kummerlige forholdene som karakterenes lange togreiser østover foregår under, gir assosiasjoner til fangetransport og deportasjoner, og romanens ekteskap og kjærlighetsforhold havarerer. Jurij gir avkall på Tonja, Pavel Antipov på Lara, og Jurij må til slutt gi tapt for Laras overgriper, Viktor Komarovskij, som tar henne med seg vestover igjen. Revolusjonshelten Pavel Antipov, som tar navnet Strelnikov (avledet av verbet *strelját* – å skyte, men også av *strelá*, som betyr pil), blir stående på et sidespor i sitt pansrede tog og ender opp med å begå selvmord. Selv dør Jurij etter å ha fått hjerteinfarkt på en trikk (Pasternak, 2004, IV). I den russiske TV-filmversjonen av romanen fra 2006 gir en trikkevogn som glir inn i en trikkehall i en avsluttende scene assosiasjoner til en kiste som forsvinner inn i en krematorieovn. I den skarpe linjen Pasternak trekker opp mellom

84 <http://www.hist.msu.ru/ER/Etext/USSR/journal.htm>

livet, naturen, skaperkraften, det spontane og fleksible på den ene siden, og døden, det industrielle, masseproduserte og fysisk og kognitivt rigide på den andre, faller nå jernbanen definitivt i den siste kategorien.

Etter Stalins død i 1953, under Khrusjtsjov, blir det også i virkelighetens Sovjetunionen igangsatt prosjekter som havarerer, herunder jernbanelinjer som ikke fullføres,⁸⁵ og som bidrar til en tendens i jernbanelitteraturen der tog fra ingensteds til ingensteds – *pojezdá iz niotkúda v nikudá* – blir sentrale.

85 <http://www.bbc.com/news/magazine-18116112>

Не хочу в этом коробе женских тел
Ждать смертного часа!
Я хочу, чтобы поезд и пил и пел:
Смерть — тоже вне класса!
Марина Цветаева («Поезд жизни», 1923)

Jeg vil ikke vente på dødens time
i denne kvinnekropp-kassen!
Jeg vil at toget skal drikke og synge:
Døden er unntatt fra klasse!
Marina Tsvetajeva («Livets tog», 1923)

KAPITTEL 8

Et fylletog og en forblåst stasjon

Også etterkrigsårene ble krevende for den sovjetiske befolkningen. Rundt 26 millioner mennesker var omkommet, nesten like mange var hjemløse, og ytterligere tre millioner var blitt arbeidsuføre. Titusentalls byer og landsbyer måtte gjenoppbygges. Landbruket led under den store mangelen på arbeidskraft, og i de første årene etter krigen utgjorde det tilsådde arealet bare tre fjerdedeler av førkrigsårenes. Også industrien og infrastrukturen var satt mange år tilbake, og hele 65 000 kilometer av unionens jernbanelinjer var blitt ødelagt (Rosenfeldt og Pape, 1992, 147–8). Under den fjerde femårsplanen, 1946–1950, ble det satset stort på tungindustri, og på gjenoppbygging og videreutvikling av jernbanen. På en propagandaplakat fra 1946, under overskriften «Vi skal oppfylle og overoppfylle den nye femårsplanen!» følger utsagnet «Vår fremste oppgave er å utvikle tungindustrien og jernbanetransporten – grunnlaget for SSSRs nasjonaløkonomi». (Se plakaten her.⁸⁶)

86 <http://www.scaletrainsclub.ru/board/download/file.php?style=5&id=138721&sid=c5f482099edc832ca7fa51232127f583&mode=view>

Tilstramming og tøvær

De ambisiøse målene man nå satte seg, ble i høy grad oppnådd. Rosenfeldt og Pape (1992, 147) mener måloppnåelsen skyldtes en kombinasjon av streng arbeidslovgivning og befolkningens kraftanstrengelser, krigsskadeerstatningene som tilfalt SSSR, og den tilveksten i arbeidsstyrken fengslede og deporterte utgjorde. Denne gruppen omfattet nå også personer som hadde vært i krigsfangenskap eller hatt annen befattning med vestlige land i krigsårene, så vel som individer og grupper man mistenkte for å ha samarbeidet med invasjonsmaktene. Samtidig som det er viktig ikke å *overvurdere* den betydningen fangeleirbefolkningens arbeidskraft utgjorde i forhold til landets samlede arbeidsstyrke, vet vi at innsatte, også utenlandske krigsfanger, i høy grad ble satt til å utføre det tunge arbeidet med å gjenreise og bygge ut sovjetisk industri, bygningsmasse og infrastruktur i disse årene. Moskva statsuniversitet og de seks andre Stalinkakene (*Stalinskije vysótki*) som ble oppført i Moskva mellom 1947 og 1957, ble delvis bygget av tyske og østerrikske krigsfanger. På den annen side hadde hele tre millioner sovjetiske krigsfanger omkommet i tysk fangenskap i løpet av krigen (Nielsen, 2012, 37).

I et globalt perspektiv hadde nazistenes masseutrydningsleirer nå befestet og intensivert jernbanens eskatologiske symbolverdi. Damplokomotiv, lukkede togvogner og skinneganger hadde fått en bekmørk konnotasjonsaura. I filmmediet gir fortsatt nærbilder av slutten på et jernbanespor assosiasjoner til nazistenes konsentrasjonsleirer. Verdenslitteraturen tilføres den dag i dag nye verk som på ulikt vis kobler andre verdenskrig til jernbanen. Ett eksempel er W.G. Sebalds mesterlige roman *Austerlitz* (2001) om en tsjekkisk-jødisk arkitekturhistoriker som prøver å rekonstruere minner om sin tidlige barndom i Praha og foreldrenes skjebne etter at han ble evakuert til Storbritannia i en *Kindertransport* i 1939. Et annet eksempel er Richard Flanagans Booker-prisvinnende *The Narrow Road to the Deep North* (2013) om en gruppe australiere i japansk krigsfangenskap. Romanens mest sentrale handling er lagt til krigsårenes utbygging av jernbanelinjen Burma–Thailand. Verket deler dermed setting med David Leans berømte film «The Bridge on the River Kwai» (1957) og Nagisa Ôshimas «Merry Christmas Mr. Lawrence» (fra 1983,

med David Bowie i en sentral rolle) basert på to av Lauren van der Posts delvis selvbiografiske romaner *The Seed and the Sower* (1963) og *The Night of the New Moon* (1970). Et siste eksempel er Ashley Hays innsiktsfulle skildring av sorg og etterkrigstraumer i romanen *The Railwayman's Wife* (2013), som utspiller seg i et jernbanemiljø på New Zealand.

Det lille knippet eksempler jeg har nevnt her, utgjør bare toppen av det vestlige dokumentar- og fiksjonsfeltet som gjennom mer enn sytti år har omhandlet andre verdenskrig i relasjon til jernbanen. I tysk litteratur er emnet rikelig belyst, og nasjonens oppgjør med nazismen har vært gjennomgripende. I den øvrige vestlige litteraturen er krigens fiendebilder (aksemaktene som hensynsløse overgripere, de allierte som heltemodige forsvarere av vestlige verdier, eller ofre) i høyere grad opprettholdt, samtidig som Sovjetunionens rolle for krigsseieren ble tillagt mindre betydning etter hvert som den kalde krigen skred frem. I en spørreundersøkelse utført av Norsk Gallup i 1946, referert av *Klassekampen*, om hvilke nasjoner som bidro mest til Hitler-Tysklands fall, svarte 36 % av de norske respondene Sovjetunionen, 29 % USA og 16 % Storbritannia (Melle, 2015). I dag ville en tilsvarende undersøkelse trolig gitt helt andre resultater.

Tallmaterialet varierer noe, men det totale antall omkomne norske borgere under andre verdenskrig regnes vanligvis til rundt 9500, hvorav 3000 militære og 6500 sivile ofre. I lys av disse tallene er det et tankekors at cirka 13 700 av de omkring 100 000 sovjetiske krigsfangene som befant seg i tysk fangenskap i Norge i krigsårene, omkom (Solhaug, 2005), og at rundt 2100 sovjetiske soldater falt under frigjøringen av Finnmark i 1944. Til tross for sovjetiske styrkers uvurderlige betydning for de alliertes krigsseier, og de høye sovjetiske dødstallene på norsk jord, valgte det offisielle Norge å utebli fra markeringen av 70-årsjubileet for krigsavslutningen i Moskva i 2015, som en reaksjon på den russiske annekasjonen av Krim i 2014. Den tyske rikskansleren Angela Merkel stod over militærparaden på Den røde plass, men deltok i andre deler av programmet – i mine øyne en langt mer respekt- og innsiktsfull løsning enn den norske myndigheter valgte. Ordføreren i Sør-Varanger, Rune Rafaelsen, har for øvrig foreslått at den norske regjeringen inviterer både Vladimir Putin og Angela Merkel til 75-års markeringen av den sovjetiske frigjøringen av Øst-Finnmark i 2019.

Mange av de sovjetiske krigsfangene i Norge ble satt inn i utbyggingen av vei og jernbanelinjer, herunder Blodveien i Saltdalen og videreføringen av Nordlandsbanen over Saltfjellet. Hitlers plan var å føre banen helt til Kirkenes, så hurtig som mulig (Svingheim, 2012). I kombinasjon med sovjetiske myndigheters fordømmende holdning til krigsfanger bidro den kalde krigen til at disse menneskenes historier ikke har vært viet tilstrekkelig plass verken i hjemlandets eller vår egen krigshistorie før i nyere tid.

Det er betegnende at jugoslaviske (hovedsakelig serbiske, men også kroatisk) krigsfangers situasjon under utbyggingen av vei- og jernbanenettet i Norge ble tematisert allerede i 1950-årene, for eksempel i Kåre Bergstrøm og Rados Novakovićs film «Blodveien» fra 1955, etter Sigurd Evensmos manus. På 2000-tallet har Marianne Neerland Soleims (2009; 2017) forskning på sovjetiske krigsfanger i Norge høstet anerkjennelse både fra norsk og russisk hold.⁸⁷ Asbjørn Jaklins historiske dokumentarlitteratur og fiksjon har også medvirket til å fylle ut dette bildet. Men norske statsborgere og etaters (herunder Norges statsbaners og Det norske veivesens) medvirkning til sovjetiske og jugoslaviske krigsfangenes lidelser og død under utbyggingen av Blodveien, Nordlandsbanen og annen infrastruktur i det okkuperte Norge er etter mitt syn ennå ikke gjort tilstrekkelig rede for, spesielt hvis man sammenligner med de tallrike skildringene av norske motstandshelter. Det er ikke bare i Sovjetunionen og det postsovjetiske Russland den historiske hukommelsen har vært selektiv.

I sovjetiske historiske og kulturelle diskurser ble etterkrigstidens kobling mellom jernbanen og fangeleirer særlig problematisk. Under Den store fedrelandskrigen hadde tog- og militærpersonell, og sivile som deltok i det farefulle arbeidet med å sette i stand bombede og sprengte togspor, vært løftet frem som helter og dekorert. Men samtidig hadde russiske og sovjetiske straffedømte gjennom generasjoner blitt fraktet bort i krøttertogvogner og satt i arbeid blant annet med jernbanelinjer i fjerne strøk. Etter krigen var det et prekært behov for innsatte i gjenoppbyggingen og videreutviklingen av det sovjetiske jernbanenettet. Faren for at jernbanen kunne avføde assosiative paralleller mellom nazistenes

87 <https://www.ifinnmark.no/sor-varanger/nyheter/kultur/marianne-tildelt-litteraturpris/s/5-81-512539>

masseutrydningsleirer og Gulag-systemets «forbedrings- og arbeidsleirer» (*ispravítelno-trudovýje lágeri*), var naturligvis overhengende. Men fokuset på jernbanens helter måtte opprettholdes, trolig en medvirkende årsak til at Vera Panovas *Følgesvenner*, som jo foregår *inne* på et velorganisert «barmhjertighetstog», ble så høyt profilert. En ukritisk kobling mellom disse fangeleirsystemene bør for øvrig unngås. Jens Petter Nielsen (2012, 21–34) kommer med mange gode argumenter for hvorfor det blir feil å sammenligne nazistenes masseutrydningsleirer med Stalin-tidens forbedrings- og arbeidsleirer.

Etter opprettelsen av NATO i 1949 ble det ikke bare viktig for sovjetiske myndigheter å markere avstand til aksemaktene, men også til sine tidligere vestlige allierte. Sentralkomiteens fordømmelse av tidsskriftene *Zvezdá* og *Leningrad* i august 1946, for å ha vært talerør for blant andre Akhmatova og Zosjtsjenkos «idéløse, ideologisk skadelige verk», (se fotnote 84) markerte begynnelsen på etterkrigstidens tilstramning, og på et oppgjør med såkalt vestlige holdninger i kulturlivet. Denne epoken, og selve kampanjen, som ble ledet av politbyråmedlem og propagandasjef Andrej Zjdanov, refereres gjerne til som *zjdánovsjtsjina*, men også *mályj terrór* (den «mindre» terroren).

I disse årene fikk kjente forfattere, komponister og representanter for teater-, film- og musikkbransjen i tur og orden passene sine påskrevet. Allerede i februar 1948 kom resolusjonen der Dmitrij Sjostakovitsj, Sergej Prokofjev, Varam Muradeli, Aram Khatsiatjurjan og flere andre sovjetiske komponister ble uthengt som opphavsmenn til verk der «formalistiske forvrengninger og antidemokratiske tendenser i musikken som er fremmede for det sovjetiske folk og dets kunstpreferanser, kommer særlig klart til uttrykk».⁸⁸ Aleksander Fadejev fikk så skarp kritikk for ikke å ha gitt partiet en sentral nok rolle i *Den unge garde* (1944) at han måtte skrive den om. En ny versjon av denne populære romanen, om ungdommer som drev motstandsarbeid i Krasnodon (nå Sorokyne i Luhansk fylke i Ukraina) under Den store fedrelandskrigen, ble utgitt i 1951.

Etter krigen måtte maktstrukturene, moralen og sovjetpatriotismen gjenreises og konsolideres, og medlemmer av den skapende

88 <http://www.hist.msu.ru/ER/Etext/USSR/music.htm>

intelligentsiaen som led under den villfarelsen at den relative kunstneriske friheten de hadde opplevd under krigen, fortsatt varte ved, tvinges inn i den ideologiske folden igjen. Mange ble fratatt stillingene sine, samt medlemskap i forfatter- og kunstnerforeninger, noe som i praksis avskar dem fra å publisere, stille ut, opptre eller få oppført eller fremført verkene sine. Å ramme deres nærmeste var en annen effektiv måte å holde dem i tøylene og statuere eksempler på.

Anna Akhmatova, hvis første ektemann, Nikolaj Gumiljov var blitt henrettet i 1921, opplevde i 1949 at både ektefellen Nikolaj Punin og sønnen Lev Gumiljov ble arrestert, for henholdsvis tredje og fjerde gang. Nikolaj Punin omkom i fangenskap i 1953, det året Stalin døde, mens Lev Gumiljov først ble løslatt fra Gulag i 1956. Begge ble rehabilitert i kjølvannet av den 20. partikongressen samme år.

Khrusjtsjovs «hemmelige» tale i opptakten til denne partikongressen ble starten på et politisk tøvær som fikk omfattende ringvirkninger. Selv om Khrusjtsjovs avstalinisering bare innebar et delvis oppgjør med stalinkulten, er det liten tvil om at sovjetmakten under hans ledelse førte en mer liberal politikk både innad og overfor den vestlige verden enn forjengeren hadde gjort. Innenlands gjorde benådningen og rehabiliteringen av politiske fanger et mektig inntrykk på befolkningen, sammen med et mildere debattklima og økt satsing på boligbygging og produksjon av forbruksvarer.

Epokens kulturelle vårløsning, rundt ti år etter krigsavslutningen, ble «oppkalt» etter Ilja Ehrenburgs kortroman *Tøvær (Óttepel* fra 1954, som blir kommentert av Dmitrij Bykov under denne lenken⁸⁹). Omslaget avfødte en ny generasjon, mer frittalende forfattere (blant dem Jurij Kazakov, Vasilij Aksjonov, Anatolij Gladilin, Jevgenij Jevtusjenko og Andrej Voznesenskij), fremveksten av før uhørte motiver i litteraturen (særlig knyttet til ugjerninger og «umoral» fra offisielt hold), nye litterære tidsskrifter (*Drúzjba naródoj, Moskva, Júnost* og det partitro *Nasj sovreménnik*) og redaktører (for eksempel Aleksander Tvardovskij og Valentin Katajev) som, etter å ha fått utvidet handlingsrommet sitt noe, ble stadig modigere og mer frisinne. Noen litteraturvitere opererer med flere

89 https://tvrain.ru/lite/teleshov/sto_leksij_s_dmitriem_bykovym/1954_god-420442/

kulturelle tøværsperioder under Khrusjtsjov. David Gillespie (i Cornwell, 2001, 223–4) skiller for eksempel mellom tre perioder, der Stalins død foranlediget den første i 1953–54, da flere kritiske artikler og Ehrenburgs *Tøvær* kom ut. Det andre tøværet tidfester han til etterdønningene av den 20. partikongressen i 1956, med utgivelser av Vladimir Dudintsevs, Aleksander Jasjins og Nikolaj Zjdanovs kontroversielle skjønnlitterære prosa. Den tredje perioden, som han plasserer i kjølvannet av den 22. partikongressen i 1961, resulterte i at Aleksander Solzjenitsyns (1918–2008) berømte fangeleirskildring *En dag i Ivan Denisovitsj liv* (*Odin den Ivana Denisovitsja*, 1962) ble publisert.

Før og mellom disse mildværsårene var det tøffe kuldeperioder, der åpenheten og toleransen gang på gang ble satt på prøve. Boris Pasternaks kjæreste, Olga Ivinskaja (1912–1995), ble, i likhet med Nikolaj Punin og Lev Gumiljov, arrestert i 1949. Etter å ha blitt løslatt i 1953, stod hun ved Pasternaks side da han i 1958 ble fordømt og frosset ut. Drøye to måneder etter hans død i 1960 ble hun igjen arrestert, denne gangen sammen med datteren Irina Emeljanova (født 1938). Det ble antatt at de hadde mottatt økonomisk støtte fra Pasternak som kunne stamme fra utenlandske honorarer. Til tross for at det ikke ble funnet noe av verdi hjemme hos dem, ble begge dømt for medvirkning til smugling og for hvitvasking av fremmed valuta. I 1962, året da redaktøren i *Nóvyj mir* Aleksander Tvardovskij får personlig tillatelse fra Khrusjtsjov til å utgi *En dag i Ivan Denisovitsjs liv*, blir den unge litteraturstudenten Irina Emiljanova løslatt fra en leir i Potma i Mordovia, mens den forhenværende *Nóvyj mir*-medarbeideren Olga Ivinskaja må sone ytterligere to år i en kvinnearbeidsleir i Tajsjet ved Irkutsk. Hun blir satt fri i 1964, det året førstesekretær og ministerpresident Khrusjtsjov blir avsatt. Irina Emeljanova og Olga Ivinskaja ble rehabilitert i henholdsvis 1988 og 1989.

Nikita Khrusjtsjov (1894–1971) som vokste opp i en gruvearbeiderfamilie i guvernementet Kursk, men flyttet til Juzovka (nå Donetsk) med familien som tenåring, arbeidet som smed både i gruvene og ved jernbanen der før han gjorde karriere i det ukrainske partiapparatet. Khrusjtsjov og Kaganovtjisk skal for øvrig ha kjent hverandre siden de var helt unge, og sistnevnte skal på 20- og 30-tallet ha medvirket til Khrusjtsjovs

avansement i partiet (Medvedev, 2012, 56). Som statsleder sørget Khrusjtsjov for utvidede fullmakter til unionsrepublikkene, blant annet i form av en språk- og utdanningspolitikk der titulærspåkernes stilling ble styrket. Det var også under hans ledelse Krim, med bred støtte både i partiledelsen og Det øverste sovjet, ble overført til den ukrainske sovjetrepublikken i 1954, av praktiske og geografiske grunner, men muligens også som en kompensasjon for alle lidelsene det ukrainske folket var blitt påført under Stalin (Mjør, 2017, 247–8). Det var også med Khrusjtsjov som førstesekretær Warszawapakten ble underskrevet i 1955, og det sovjetiske romfartsprogrammet ble bygget opp. Verdens første kunstige satellitt, Sputnik-1, og Sputnik-2 med Lajka om bord, ble sendt ut i verdensrommet i 1957, og Jurij Gagarin gjennomførte sin romferd den 12. juli 1961.

Offisielt var det på grunn av høy alder og helseproblemer Khrusjtsjov måtte gå av. Uoffisielt var han lenge blitt kritisert for å være for liberal, og for å trumfe igjennom hasardiøse og upopulære reformer, spesielt i jordbruket, men også i militærvesenet og industrien. I begynnelsen av karrieren ble han forsøkt avsatt av *hardlinerne* Molotov, Malenkov, og Kaganovitsj. Til slutt var det Brezjnev-fløyen som fikk presset ham ut.

Khrusjtsjovs periode forbindes gjerne med en forholdsvis liberal politikk og økt ytringsfrihet, noe som blant annet viser seg gjennom en oppmyking av propagandaen. Her står velferd, styrking av, og fredelig samkvem mellom, unionsrepublikkene, så vel som samspill mellom tradisjonelle og progressive verdier, i sentrum. Med førsteløkjørerens bortgang forsvinner også det mørke, truende sovjetlokomotivet ut av propagandaen og kunsten, og fokus flyttes fra førerhus, enveisjernbaner og pansertog inn i passasjervognene og kupeene. Viktor Govorkovs lyse og fargeglade plakat «Med hele familien på ferie» fra 1957, for eksempel, fremstiller tre generasjoner familiemedlemmer i en togkupé med et stort utbrettet kart over RSFSR foran seg. Utenfor vinduet ser vi en landsby, vakkert beliggende i en grønn skråning ned mot en innsjø, med lave fjell i bakgrunnen. I forgrunnen er et nytt hus under oppføring. (Se plakaten under denne lenken.⁹⁰)

90 https://pikabu.ru/story/vsey_semey_na_otdyikh_2136435

Men under Khrustsjov ble også oppstanden i Ungarn slått ned, og det kom til brudd med andre kommunistiske statsledere og regimer, som Mao Zedongs Kina og Enver Hoxhas Albania. Innenlands ble det gjennomført nye antireligionskampanjer, og avsagt dødsdommer og lange fengselsstraffer for økonomisk kriminalitet. Utestengelse fra arbeidslivet, indre eksil og tvangsinnleggelse på psykiatrisk sykehus var også avstraffelsesmetoder som ble anvendt mot annerledestenkende og opposisjonelle under Khrusjtsjov. Josif Brodskij ble utsatt for dem alle.

I barden, eller gitarpoeten, Aleksander Galitsjs sangtekst «Pójezd» («Toget», 1964) ser vi konturene av en maktesløshet og resignasjon mange kan ha kjent på i disse årene, og som har lite til felles med etablisementets idylliserte virkelighetsbilde. I første strofe av sangen slås det fast at: «Det er lenge siden vi har raslet [med sablene, min anm.] i sinne og fordømmelse. Vi hilser på skurkene og bukker til politiet. Vi er verken kamplystne eller på leting. Alt er korrekt og hjertelig. Men husk: Toget avgår! Hører du? Toget går. I dag og daglig» («Ни гневом, ни порицанием / Давно уж мы не бряцаем: / Здравоваемся с подлецами / Раскланиваемся с полицаем. / Не рвемся ни в бой, ни в поиск – / Все праведно, все душевно... / Но помни: отходит поезд! / Ты слышишь? Уходит поезд / Сегодня и ежедневно»). I andre strofe manifesterer den formålsløse bevegelsen og ferdsele som er realisert på så mange nivå i *Doktor Zjivago*, seg i form av en omvei. Som et bilde på hvordan dagliglivet oppleves, blir det formidlet at tekstens vi tror den korteste veien frem går ad en omkjøring eller omvei, noe som kan henspille på den kraftig forsinkede fremtidsutopien, men også på parallellsamfunn og korrupsjon. (Galitsjs sangtekst ligger her⁹¹.)

I 1960- og -70-årenes litteratur og populærkultur dominerer tre hovedtendenser: de både formelt og innholdsmessig offensive tekstene til de såkalte *sjestidesjåtniki* (60-tallsdikterne), bardenes ikke mindre vågale *ávtorskije pésni* (forfattersanger) og den tradisjonalistiske landsbyprosaen (*derevénskaja próza*). Den første strømmingen avfødte diktere som Jevgenij Jevtusjenko (1932–2017), Andrej Voznesenskij (1933–2010), Bella Akhmadulina (1937–2010) og Josif Brodskij (1940–1996), som primært

91 <http://www.bards.ru/archives/part.php?id=4106>

var poeter og hentet inspirasjon og formuttrykk fra sølvalderens diktere. Jevtusjenkos «Babij Jar» (1961) og «Stalins arvinger» (1962) er eksempler på hvor langt tøværsperioden(e)s historieformidlings- og systemkritikk kunne tøyes. Hos disse dikterne manifesterer togmotivet seg for eksempel i Jevtusjenkos «Vognen» («Vagón», Dmitrenko, 2015, 138–9) og «I vognen tasses og mumles det» («V vagóne sjárkajut i sjámkajut»⁹²), Voznesenskij's «Lengsel» («Toská»⁹³) og Akhmadulinas «På toget» («V pójezde»⁹⁴). I alle disse diktene er togvognen et møtested og oppholdsrom. I Jevtusjenkos dikt blir en utrangert, parkert togvogn til og med et hjem som man, når man først har fått innrettet seg og tilfredsstilt sine materielle behov, gradvis venner seg til. Livet inne på toget blir en komprimert representasjon av samfunnet utenfor. Ytre sett er det trygt og komfortabelt, men en opplevelse av misnøye og opprørstrang lurer like under overflaten.

Blant bardene nyter Aleksander Galitsj (1918–1977), Bulat Okudzjaja (1924–1997) og Vladimir Vysotskij (1938–1980) nå stor popularitet, blant annet med togsanger som «Pójezd» og «Marusenka»,⁹⁵ eller «Balladen om turen til Paradis» («Balláda ob ukhóde v Raj»).⁹⁶ I sistnevnte tekst resonerer det vemodige utsagnet «Hvor gjerne vil vi ikke, ikke dø, men bare sovne» (*Kak nam khótsjetsia ne umerét, a ímenno zasnút*) den resignerte stemningen fra Galitsj's «På toget». Gitarpoetenes sanger var en respons på myndighetenes påtatte vellykkethet og entusiastiske budskap, men også på den offentlig kontrollerte musikkindustrien og litteraturen. Mange av tekstene deres er av høy litterær kvalitet.

Mens Jevtusjenko og Voznesenskij etter hvert går inn i rollene som halvoffisielle «palasso-poeter» og fremfører diktene sine i kulturpalasser og på stadioner, blir bardenes sanger i hovedsak formidlet til publikum gjennom en omfattende og godt organisert kopiering av lydbåndopptak, *magnitizdát*, samt sporadiske plateutgivelser i regi av utenlandske plateselskaper. Parallelt med bardenes virksomhet begynner også andre musikalske sjangere å gjøre seg gjeldende. På det statlige plateforetaket

92 <http://libverse.ru/yevytyshenko/v-vagone-sharkaiyt-i-shamkaiyt.html>

93 <http://poetrylibrary.ru/stixiya/zaglyazhus-li-na.html>

94 <http://www.world-art.ru/lyric/lyric.php?id=4031>

95 <http://www.bards.ru/archives/part.php?id=40433>

96 <https://www.youtube.com/watch?v=E3xdwzM1wiM>

Melódija produseres det sovjetisk popmusikk, mens jazz og rock for en stor del utvikler seg i subkulturen. (Se Steinholt, 2002.)

Den tredje tendensen, landsbyprosaen, representerer en tilbakevending til den russiske landsbygdens tradisjonelle verdier og inneholder dessuten kritikk av kollektiviseringen. Retningen får sitt navn etter utgivelsen av Aleksander Solzjenitsyns fortelling «Matrjonas gård» i 1963. De påfølgende årene blir Solzjenitsyns tekster mer samfunnskritiske, og han beveger seg i en periode bort fra den konservative strømmingen han var med på å gi opphav til. Til de toneangivende forfatterne innenfor landsbyprosaen regnes Fjodor Abramov (1920–1983) Vladimir Soloukhin (1924–1997), Vasilij Belov (1932–2012) og Valentin Rasputin (1937–2015).

Men selv om partiet og statsapparatet i noen grad slapp alternative stemmer til, skjedde dette i relativt kontrollerte former. Maktpyramiden var intakt, og etterretnings- og sensurapparatet levde i beste velgående. Myndighetene satt dessuten fortsatt med definisjonsmakten når det gjaldt hvilke beskrivelser av fortiden som kunne aksepteres. Tross avstaliniseringen var man under tøværet verken rede for Akhmatovas lyrisk-biografiske skildring av *jezjóvsjtsjina* (epoken oppkalt etter NKVD-sjefen Nikolaj Jezjov) eller Pasternaks livsbejaende, men ideologisk sett forfeilede litterære fremstilling av det siste halve århundrets russiske og sovjetiske historie. *Rekviem* ble som tidligere nevnt først publisert i tidsskriftet *Oktjabr* nr. 3, 1987, og *Doktor Zjivago* som føljetong i *Nóvyj mir* mellom januar og april 1988. Men la oss gå litt tilbake i tid.

Fra Zjivago til Moskva-Petusjki

I 1956, i sitt andre år ved Det filologiske fakultet på MGU, gjennomgår en student en personlighetsforandring medstudentene legger merke til. Vladimir Katajev, senere professor i russisk litteratur ved samme fakultet, møtte denne unge mannen da han selv var sytten og kullkameraten bare seksten. Sekstenåringen var født i det nordvestlige Sovjetunionen i 1938, som femte barn i en familie bosatt først på jernbanestasjonen Čuuppu i Karelia, og senere stasjonen Khibiny i Murmansk fylke, der den etter sigende alkoholiserede faren, Vasilij Vasilevitsj, hadde to av sine mange arbeidssteder. Guttens biografi er myteomspunnet og inneholder

flere motstridende opplysninger. Ifølge hans eldste søster, Nina Vasilevna, ble flere av familiens mannlige medlemmer ofre for Stalins terror. Ingen skal ha hørt noe mer fra onkelen deres, Nikolaj Vasilevitsj, etter at han ble arrestert i 1934, og farfaren, Vasilij Konstantinovitsj, skal ha blitt henrettet i 1941 for å ha kommet med vulgære ytringer om partiet. Faren deres ble arrestert i 1946, dømt for å ha spredt antisovjetisk propaganda. Alt familien eide, inkludert foreldrenes rasjoneringskort, ble konfiskert under arrestasjonen, og moren, Anna Andrejevna, var ikke lenger i stand til å forsørge familien. De ble spredt, og åtte år gamle Venedikt Vasilevitsj Jerofejev (1938–1990) ble, sammen med en av brødrene sine, sendt til et barnehjem i Kirovsk på Kolahalvøyen der han tilbrakte mesteparten av barndommen sin. Familien ble gjenforent etter at faren ble løslatt i 1951 (Katajev i Jerofejev, 2003. Se også fotnote⁹⁷.)

Med unge Venedikt så det, mot alle odds, ut til å gå bra. Han fullførte skolen med gullmedalje og ble tatt opp ved unionens mest prestisjefylte universitet. Som førsteårsstudent ved MGU beskriver Katajev ham som en usedvanlig skarp og belest ung mann som brukte stipendene sine på kantinens kirsebærkompot, hadde et skrått blikk på tilværelsen og en egen evne til å plukke fra hverandre flosklene som kontinuerlig strømmet ut av radioapparatene på studenthjemmet. Venedikt Jerofejevs nådeløshet overfor enhver litterær forstening og språklig tomhet er ifølge Katajev det kanskje viktigste stilistiske trekket ved det verket som skulle få kultstatus både i og utenfor Sovjetunionen; hans udødelige prosapoem (*bessmért-naja poema*) *Moskva–Petusjki* (Katajev i Jerofejev, 2003, 179–185). Kultpersonen Venedikt Jerofejev og prosapoemet hans inntar en så viktig plass innenfor den uoffisielle sovjetiske togmyten at jeg har valgt å gi dem en relativt fyldig omtale i dette kapitlet.

Katajev går langt i å tilskrive Khrusjtsjovs tale på den 20. partikongressen den tvilsomme æren for personlighetsendringen Jerofejev gjennomgikk vinteren 1956. Det meste av talen ble riktignok hemmeligholdt, men mye av innholdet lakk likevel ut. Hos andre (for eksempel i René

97 <https://www.sakharov-center.ru/asfcd/auth/?t=author&i=2057>
<https://ria.ru/spravka/20131024/971875593.html>

Wad Andersens forord til Jerofejev 2003, 7–8) kobles forandringen også til andre forhold, som farens død. For en person som gjennom barndommen trolig var blitt innprentet at faren, og andre arresterte slektninger, var folkefiender han måtte ta avstand fra, må det offisielle utfallet mot stalinkulten og innrømmelsen av at epokens massive straffeforfølgelse i høy grad hadde vært grunnløs og politisk motivert, uansett ha vært sjokkartet. Katajev fremholder at de fleste sovjetborgere på denne tiden hadde fått noe kjennskap til Stalin-tidens represalier gjennom familie og bekjente. Men han mener Venedikt Jerofejevs egne barndomserfaringer, og personligheten hans, gjorde det umulig for ham å slå seg til ro med at dette «oppgjøret», som han skal ha oppfattet som tomme ord, kunne tilføre systemet noe genuint nytt. Tvilen hans viste seg jo også å være berettiget, og botemiddelet hans er av flere blitt beskrevet som en emigrasjon inn i alkoholen. Men Khrusjtsjovs tale kan ifølge Katajev også ha motivert og gitt utløp for ungguttens voldsomme skrivetrang og gitt den en retning (Katajev, 2003, 183).

Mellom partikongressen og *Moskva–Petusjki* går det tretten–fjorten år, en periode da Leonid Brezjnev (1906–1982) har overtatt etter Khrusjtsjov som førstesekretær, for to år senere å forfremme seg til unionens første generalsekretær. Han beholdt makten gjennom den epoken som siden har gått under den lite rosverdige betegnelsen *zastój* – stagnasjonen. I 1966 ble forfatterne Julij Daniel og Andrej Sinjavskij, som hadde publisert tekster i utlandet under pseudonymer, dømt til henholdsvis fem og syv års fangeleiropphold for «antisovjetisk agitasjon og propaganda».

Også under Brezjnev ble den skapende intelligentsiaen forsøkt holdt nede, samtidig som enkeltpersoner og grupper som langt fra var lojale mot partilinjen, ble tolerert. Dette gjaldt palasspoetene, men også landsbyforfatterne. Med referanse til Yitzhak Brudny peker Mjør på at sovjetledelsen trolig innså at den offisielle ideologien ikke lenger var i stand til å mobilisere massene. De kan dermed ha sett gjennom fingrene med fremveksten av den formen for patriotisk nasjonalisme landsbyprosaen representerte (Mjør, 2017, 257). Av samme grunn kan de også ha funnet seg i kontrollert samfunnskritikk fra andre fløyer, for eksempel fra populære forfattere, kunstnere og musikere som appellerte til yngre grupper i befolkningen. Men vestlige holdninger og befatning med den

kapitalistiske verden ble i liten grad tolerert. Brodskij og Solzjenitsyn ble utvist i henholdsvis 1972 og 1974.

Revolusjonstoget er ikke borte, men har nå antatt nye former. På barne-TV dukker det opp som et lyseblått elektrisk tog i Roman Katsjanovs sjarmerende animerte dukkefilmer om krokodillen Gena, det ubestemmelige dyret Tsjeburasjka, med opprinnelse i den tropiske regnskogen, og gamlemor Sjapokljak, basert på Eduard Uspenskij's fortellinger. Disse filmene ble minst like populære i Sovjetunionen som Ivo Caprinos dukkefilmer, basert på Asbjørnsen og Moes eventyr og Thorbjørn Egners barnebøker, ble hos oss. Genas melankolske bursdagssang er en sovjetisk parallell til «Hurra for deg», og «Golubój vagón» («Den lyseblå vognen», 1974) med melodi av Vladimir Sjajnskij og tekst av Aleksander Timofejevskij ble også en slager. Sangteksten reproducerer, på sitt ideologisk-utopiske og samtidig naivistiske vis, den offisielle togmytens oppfordring om å legge fortiden bak seg og beholde troen på at alt skal gå bra til slutt. Fremtiden ligger utbredt som en duk i landskapet, får vi høre, og på skinner som når helt frem til himmelhvelvingen (*prjámo v nebosklón*) ruller det en lyseblå *elektrútsjka*. (Lenke til sangen ligger her.⁹⁸)

I privatsfæren brukte man humor og ironi for å få utløp for frustrasjoner over det glansbildet som ble formidlet ovenfra. Dette kunne manifestere seg gjennom metaforer som *kolbásnyj pójezd* – pølsetog – en sarkastisk kommentar til at folk dro med tog fra provinsene, der råvarene kom fra og matvarene som regel ble produsert, inn til byene for å fylle handlebagene med varer de kunne ta med seg tilbake. Det kom også til uttrykk gjennom satiriske toganekdoter som: «Ser du lys i enden av tunnelen, er det sannsynligvis et møtende tog» («Если видишь свет в конце туннеля, это наверное навстречу идущий поезд»), eller «Ser du ikke lys i enden av tunnelen, har nok lokomotivets lyskastere sluttet å virke» («Если не видишь свет в конце туннеля, значит фары у локомотива перестали работать»).

Den litterære, kunstneriske og musikalske subkulturen vokser seg sterkere, men utøverne når foreløpig et begrenset publikum. De unge dikterne som tilhørte slike miljøer, født mellom 1940 og 1960, blir ofte

98 <https://www.youtube.com/watch?v=XVDkdvEplrQ>

omtalt som en «tapt generasjon» på bakgrunn av at de knapt fikk publisere offisielt i hjemlandet, og at det var marginal kontakt mellom dem og de offisiøse palasspoetene og landsbyprosaforfatterne. I denne gruppen finner vi Viktor Krivulin (1944–2001), Jelena Sjavarts (1948–2010) og Olga Sedakova (født 1949), som i hovedsak utga verkene sine på *samizdát* eller *tamizdát*, og der sistnevnte vanket i Venedikt Jerofejevs kretser.

Lenge før *de* to ble kjent med hverandre, hadde imidlertid Jerofejev havnet i noe som, i alle fall sett utenfra, fremstår som en personlig nedadgående spiral. Han hadde begynt å drikke tett og skulke, og ble allerede i sitt tredje semester utvist fra MGU. I Paul Pawlikovskis tankevekkende dokumentar «From Moscow to Pethushki» fra 1990, som ligger under denne lenken⁹⁹, hevder forfatteren at utvisningen skyldtes manglende oppmøte til universitetets obligatoriske militærtrening, og en drøy, men korrekt, påstand han selv kom med i den forbindelse: at læreren hadde brukt et sitat fra Göring for å motivere ham til å møte opp. Å miste studieplassen var i sovjetsystemet fatalt, fordi man, som ikke fastboende, samtidig mistet bostedstillatelsen til byen der studiestedet befant seg. Som «papirløs» kunne man videre bare ta strøjobber hos arbeidsgivere som ikke forlangte den obligatoriske «arbeidsboken» (*trudovája knízjka*). Akronymet *bomzj* (*bez opredeljónnogo mésta zjítelstva* – uten fast bosted) betegnet en slik persons status, og aforismen «Uten dokument er du et insekt, med dokument et menneske» («Без бумажки ты букашка/А с бумажкой человек», opprinnelig fra Vasilij Lebedev-Kumatsjs «Pésenka bjurokráta» – «En byråkrats sang» fra 1931) taler for seg. Men i sin stadig mer ustabile tilværelse finner Venedikt Jerofejev likevel tid og inspirasjon til å skrive, og han fullfører blant annet *En psykopats nedtegnelser* (*Zapíski psikhopáta*) i årene 1956–58 (utgitt først i 1995).

Etter hvert begynner forfatteren å streife omkring, først i Moskvas omegn og etter hvert også i det østlige Russland og Sentral-Asia. Han tar allslags arbeid, som murer, fyrbøter, lager- og butikkmedarbeider, bibliotekar og kabelmontør. I 1961–62 studerer han ved Det pedagogiske institutt i Vladimir. Her møter han, før han igjen blir utvist, sin første kone Valentina Zimakova, og dessuten Vadim Tikhonov – vennen han

99 <https://www.youtube.com/watch?v=afWyBJZ37ZU>

senere tilegner *Moskva–Petusjki* med de gåtefulle ordene «til min kjære førstefødte» (*mojemú ljubímomu pérventsu*, Jerofejev 2001, 16). Dette året skriver Jerofejev sin Nietzsche-inspirerte kortroman *Gode nyheter* (*Blágaja vest*, også kalt *Blagovestvovánije*) som han betegnet som et forsøk på et evangelium om russisk eksistensialisme.

Nordboeren Venedikt Jerofejev skal ha kjent en sterk affinitet med oss, sine nordiske naboer, og skrev på begynnelsen av 1960-tallet fire essays om henholdsvis Ibsens drama og Bjørnsons og Hamsuns forfatterskap. Også i *Moskva–Petusjki* har han viet Norge en liten sekvens, om enn som Nato-land og potensiell motstander i en diffus krig, tilsynelatende utløst av vinutsalgenes åpningstider i Moskva og omegnen. Det blir sågar sendt et brev til kong Olav med krigserklæring og oppfordring om å kapitulere (Jerofejev, 2001, 89–90).

Med Valentina Zimakova får forfatteren i 1966 sønnen Venedikt. De bosetter seg i Mysjlino, drøye tre mil nord for Petusjki, og den virkelige Venedikt Jerofejev pendler i en periode med lokaltog mellom Moskva og endestoppet Petusjki (og derfra med tog videre til Mysjlino) langs den samme ruten som poemets protagonist og navnebror Venedikt Jerofejev, med kallenavnene Venja og Venitjka. Manuset får sin endelige utforming på nyåret 1970 og sirkulerer i *samizdát*-utgaver. Ifølge bokens innledende «forfatter-meddelelse» (*uvedomlénije ávtora*) ble førsteutgaven av poemet raskt utsolgt «siden det bare fantes i ett eksemplar» (Jerofejev, 2001, 15). Et manus ble uansett smuglet ut av landet og første gang publisert i emigranttidsskriftet *AMI* i Jerusalem i 1973, i en ufullstendig versjon. Samme år kommer Jerofejevs essay «Vasilij Rozanov sett med en eksentrikers øyne» («Vasilij Rozanov glazámi ekstséntrika») i tidsskriftet *Vétsje*.

Av folk i sin nærmeste krets, hvis navnebrødre og -søstre også inngår i poemets persongalleri, er Venedikt Jerofejev blitt beskrevet som en begavet og kunnskapsrik antikonformist, for eksempel av Olga Sedakova, hvis litterære motstykke i *Moskva–Petusjki* opptrer i rollen som «den halvgale poetessen». Hun skal for øvrig ha trodd at *Moskva–Petusjki* var en dagbok da hun første gang så manuskriptet.¹⁰⁰ Verket er også av andre blitt omtalt både som selvbiografisk og pseudobiografisk.

100 <http://www.pravmir.ru/venedikt-erofeev-chelovek-strastejz/>

Venedikt Jerofejevs øvrige forfatterskap ble gjennom mange år nedskrevet i kladdebøker, hvorav noen tekster utkommer i inn- og utland fra og med perestrojkaårene. Dramatragedien *Valborgsnatt, eller Kommandantens skritt* (*Valpúrgjjeva notsj, ili Sjađi komandóra*) der handlingen utspiller seg på et psykiatrisk sykehus, og kollasjen «Min lille Leniniana» («Mojá málenkaja Leniniána») blir publisert i Paris i henholdsvis 1985 og 1988, i SSSR i 1989, og i det nye Russland i 1991. Den første, noe nedkortede, utgivelsen av *Moskva–Petusjki* i forfatterens hjemland kommer ironisk nok i det nylig oppstartete tidsskriftet *Trézvost i kultúra* (*Edruskap og kultur*) som ledd i «mineralsekretær» Gorbatsjovs edruelighetskampanje. Publikasjonens preventive effekt ble nok trukket i tvil av de fleste, mens Venjas status som kultfigur unektelig ble styrket. Forfatteren, som da var gift med Galina Nosova, blir fra midten av 1980-tallet behandlet for strupekreft. I 1987 lar han seg døpe i Moskvas da eneste fungerende katolske kirke. Han dør i mai 1990, før han har fylt 52.

Forskningen på Venedikt Jerofejevs forfatterskap er omfattende, men har fortrinnsvis vært knyttet til hovedverket hans *Moskva–Petusjki*. Prosapoemet er blitt lest som alt fra et moderne evangelium til en detektivroman der krimmotivet utløses av et trivelt tyveri av en spritflaske, men ender opp med et brutalt mord. Bethea (1989) antyder at morderne kan alludere til Apokalypsens fire ryttere, mens Paperno og Gasparov (1981) og Lipovetskij (2006) utpeker Marx, Engels, Lenin og Stalin som firerbanden bak drapet på Venja.

I mars i år, på et arrangement i Moskva i regi av Litteraturåret 2018, betegnet Viktor Bykov i foredraget «Alkoholisme i livet og russiske forfatters verk» *Moskva–Petusjki* som en russisk versjon av Homers *Odysseen*, der *ekektrítsjka*-en blir det russiske folks farkost over et metaforisk «vodkaens hav». Venjas togreise følger i henhold til Bykovs fortolkning rusens stadier; fra det euforiske via et sentimentalt, irritabelt og aggressivt stadium til en besk bakrus som igjen går over i en «smertefull klarhet som er uoppnåelig for den edru». (Se anmeldelsen av dette foredraget og to av Bykovs foredrag om *Moskva–Petusjki* under disse lenkene¹⁰¹.)

101 <https://godliteratur.ru/projects/dmitriy-bykov-o-pyanstve-v-russkoy-lit>
https://www.youtube.com/watch?v=frLdRCci_qo
<https://www.youtube.com/watch?v=U-jeLJDkMCg>

Moskva–Petusjki er altså en kompleks tekst, som med sine treffende aforismer og utsøkte språkrytme, alle sine tankeeksperimenter og tragikomiske krumspring er blitt et kultpoem som selvsagt står utmerket på egne bein. I utgaven som kom på forlaget Vágrius i 2000, og i et nytt opplag allerede i 2001 (som jeg har benyttet her), utgjør imidlertid Jerofejevs tekst 102 sider, Jevgenij Popovs forord 7 sider og Eduard Vlasovs kommentardel hele 436 sider, pluss 15 sider med kildehenvisninger. Denne standardutgaven manifesterer seg altså som en betydelig metatekstlig utvidelse av poemets eget litterære rom. Etter mitt syn tilfører dette fyldige appendikset Jerofejevs tekst mye. Ikke minst er det til stor hjelp for oss som ikke er like vel bevandret i sovjetiske realia, eller i det mangfoldet av substanser som kan mikses og inntas for å oppnå rus, som forfatteren var.

For lesere som ikke behersker russisk, kan jeg anbefale René Wad Andersens oversettelse til dansk med hans forord og poengterte notepapparat, og Vladimir Katajevns personlige etterord om studiekameraten, som jeg har referert til over (Jerofejev, 2003, 179–185). Poemet er også oversatt til svensk av Greta Hjelm under tittelen *På lyran eller Den sällsamma resan Moskva –Petusjki* (Erofeev, 1977), og det er under oversettelse til norsk. De engelskspråklige titlene *Moscow to the End of the Line* (Erofeev, 1980 og 1992 i H. William Tjalsmas oversettelse), *Moscow Circles* (Erofeev, 1983, oversatt av J. R. Dorrell) og *Moscow Stations* (Yerofeev, 1997 og 2016, oversatt av Stephen Mulrine) gir indikasjoner på det innholdsrike fortolkningsrommet dette verket åpner opp for. Fra min synsvinkel hører tekstens romlig-temporale aspekter og måten den artikulerer og konseptualiserer en antitotalitær mentalitet på til de mest interessante sidene ved *Moskva–Petusjki*.

Å plassere Jerofejevs burleske prosapoem og dets komplekse helt i én bestemt tradisjon ville være fåfengt, men verket føyer seg definitivt inn i den russiske reiseskildringen fra Radisjtsjjevs *En reise fra Petersburg til Moskva* (1790) og Karamzins *En russisk reisendes brev (Písma rússkogo putesjéstvennika, 1791–2)*, via realistenes og modernistenes reise- og jernbanelitteratur, frem til Jurij Kazakovs «Det søte liv» («Ljógkaja zjizn», 1962) om toglofferen Vasilij Pankov. Pankov følger ikke tog fra A til B. Han drar omkring etter eget forgodtbefinnende og står dermed

nærmere den russiske vandreren (*stránnik*), rytteren eller ridderen (*vsádnik*) og oppdagelsesreisende (*putesjéstvennik*) enn den tålmodige og disiplinerte passasjerer på revolusjonstoget. Venitsjka er heller ingen føyelig passasjer, men han reiser ikke på måfå. Reisen hans har et helt konkret, personlig mål. Jerofejevs tekst er også solid forankret i det russiske dranker- og rusmotivet, som opptok blant andre Dostojevskij, ble viderutviklet innenfor symbolistenes dionysiske kultur og avantagarden, og er blitt utforsket til gagns i den postsovjetiske litteraturen.

I likhet med Kazakov og hans Vasia opponerer også Jerofejev Venja mot sovjetsamfunnets rigiditet og dobbeltmoral, men jeg oppfatter ikke forfatteren som noen typisk eksponent for russisk postmodernisme. Den retningen i kunst og litteratur som senere ble definert som Moskva-konseptualismen (*Moskóvskij kontseptualízm*) og regnes som den sovjetiske postmodernismens begynnelse, var ennå ikke etablert da Jerofejev forfattet sitt prosapoem. Det var for øvrig innenfor denne bevegelsen Lev Rubinsjtein, Dmitrij Prigov og Jurij Kabakov, for ikke å glemme Vladimir Sorokin startet sine kunstneriske og litterære løpebaner på 1970-tallet. Ved hjelp av de- og rekonstruerte sitater og paroler eksponerer riktignok både Jerofejev og konseptualistene sovjetsamfunnets stivnede språk og mentalitet, men i min lesning fremstår *Moskva–Petusjki* mer som en senmodernistisk enn en utpreget postmodernistisk tekst. Karakteren Venja betegner seg som en «romantiker i sjelen» (*romántik v dusjé*), og den nyromantiske russiske symbolismens dionysiske motiver og avantgardens sprelske grep skinner tydelig igjennom prosapoemets mørke overflate.

Moskva–Petusjki er en allusjonsmosaikk, preget av ironisk distanse, men også humor, og det er først og fremst sovjetspråket og -mentaliteten Jerofejev tar et oppgjør med. Han har et lekent og løssluppent forhold til morsmålet sitt og synes ikke å ha mistet troen verken på språket eller kunstens kreative potensial. Heller enn å lese *Moskva–Petusjki* som en tekst der narrativet peker mot språkets endelikt som representasjon (Tumanov, 1996) deler jeg Katherine Moskvers oppfatning av Jerofejevs verk som en «affirmation of the continuity and validity of literary models» (Moskver, 2002, 202).

Gjennom sin frimodige og respektløse artikulasjon av tabubelagte emner som alkoholisme, korrupsjon, fattigdom, lediggang, fri seksualitet og ømtålige politiske konflikter fremstår *Moskva–Petusjki* som et viktig bidrag til den antitotalitære sovjetiske togmyten, samtidig som det inkarnerer både den overordnede reisemytens og den russiske togmytens typiske motiver og mønstre.

Rent formelt ville nok *póvest* passet best som sjangerbetegnelse på Jerofejevs verk, men antikonformistens motiv for å kalle verket sitt et poem sammenfalt neppe med Gogols høye ambisjoner for *sitt* romanpoem. Ifølge forfatteren (jevnfør BBC-dokumentaren) ble teksten skrevet mest for spøk, men med en god porsjon alvor, for å kunne underholde og deles med nære venner. Men gjennom sjangerbetegnelsen kan Jerofejev definitivt ha villet signalisere en forbindelseslinje til *Døde sjeler*, og dermed også til *Den guddommelige komedien*, ridderromanen, pikaresken og andre litterære reiser gjennom omgivelser protagonisten føler seg fremmedgjort overfor. Moskver (2000, 195–198) relaterer Jerofeevs poem til *the literary travelogue*, og peker innledningsvis på at fortellerstemmen i kapitlet «43. kilometer – Khrapunovo» filosoferer over sjangerproblematikken. Det gjør han blant annet ved å transponere den over på protagonistens tilstand:

Fanden vet i hvilken sjanger jeg kommer frem til Petusjki. [...] Like fra Moskva var alt filosofiske essays og memoarer, dikt i prosa, som hos Ivan Turgenev [...] Nå begynner detektivromanen.

Черт знает в каком жанре я доеду до Петушков [...] От самой Москвы все были философские эссе и мемуары, все были стихотворения в прозе, как у Ивана Тургенева [...] Теперь начинается детективный роман (Jerofejev, 2001, 59).

Det mangler ikke på allusjoner til Gogols prosa i poemet, og det er nærliggende å gripe til Belinskijs velbrukte karakteristikk «latter gjennom tårer» (*smekh skvoz sljózy*) i beskrivelsen av verkets modus. Som leser får man dessuten den samme opplevelsen, når man leser disse to forfatterne, av ikke helt å vite hvilke bevissthetsnivå protagonisten eller fortellerstemmen til enhver tid befinner seg på. Er det en form for «virkelighet» som representeres? Foregår det som formidles *utenfor* jegets, hode, eller

er både plottet og karakterene produkter av drømmer, hallusinasjoner eller fyllerøse?

I en russisk litterær kontekst fremstår ikke poemkarakteren Venedikt Jerofejev, tross sin alkoholisme og medfølgende lave sosiale status, som noen representant for den «lille», ynkerverdige og sosialt utilpasse mannen (*málenkij tsjelovék*) vi så ofte møter i russisk litteratur, for eksempel i Samson Vyrins skikkelse i Pusjkins «Skysskafferen», Akakij Akakijevitsjs i Gogols «Kappen» eller Ivan Tsjervjakovs i Tsjekhovs «En embetsmanns død». Utsagnet «Jeg holder meg nede, og herfra spytter jeg på hele samfunnsstigen deres. Ja. Én spyttklyse på hvert trinn» (Jerofejev, 2001, 36) er betegnende for karakteren Venja. Han har kløkt, guts, integritet og autoritetsforakt, og det er noe som driver ham – alkohol og begjær – ja, men også en intellektuell og språklig nysgjerrighet – jakten på den optimale rusen og ekstasen, men også på den mest utsøkte ytringen eller treffende bemerkningen.

Nå har det seg jo slik med Venja, da vi først møter ham i *Moskva–Petusjki*, at han aldri har sett Kreml, selv om han har trålt gjennom Moskva på kryss og tvers, full eller fyllesyk, kanskje tusen ganger. Heller ikke denne gangen ser han Kreml, og også denne fredagsmorgen virker tiden frem mot vinutsalgenes åpningstid uendelig lang: «Å, den aller mest maktesløse og skjendige tiden i mitt folks liv er tiden fra soloppgang til butikkene åpner», forkynner han (Jerofejev, 2001, 19). Deretter blir han fort påseilet og trenger stadig påfyll mens han, via en fremmed oppgang, en butikk, ringveien, jernbanekafeen og andre omveier, gradvis peiler seg inn mot rett perrong på Kurskij vokzál. Iveren og pågangsmotet hans er det ingenting å si på. Det er lemmene som svikter, der han sjangler av gårde mot toget som skal ta ham til lokalbanens endestasjon (Jerofejev, 2001, 17–25) – «Petusjki, der fuglesangen aldri stilner, verken dag eller natt, sjasminene aldri blomstrer av, verken sommer eller vinter. – Der ingen lenger lar seg tyngte av arvesynden, om den noen gang har fantes der, og der selv de som ikke har hatt en tørrlagt dag på ukesvis, har bunnløse og klare blikk» (Jerofejev, 2001, 38).

På dette utopiske stedet venter Venjas variant av Goethes *Ewig-Weibliche*, eller de russiske symbolistenes brud (*nevésta*) og skjønne dame (*prekrásnaja dáma*) – en skjøge-madonnaskikkelse av en lysblond

kvinne, med hvitaktige øyne, kurver som ikke lar seg telle (han *har* for-søkt) og et tåkete blick som verken røper samvittighet eller skam. På per-rongen venter «røde, senkede øyenvipper, bølgende former og en flette fra nakken til rumpen», og etter perrongen «perikumbrennevin og portvin, salighet og kramper, ekstase og sammentrekninger» (Jerofejev, 2001, 38).

Fra Jerofejevs poem vil man som sagt kunne trekke linjene bakover til adskillige russiske forfattere, hvorav mange tilhører den russiske sølval-deren. Aleksander Bloks dikt «Jeg er spikret til vertshusdisken» («Ja prig-vózjden k traktírnoj stójke», 1908), Andrej Belyjs før omtalte *En særtings opptegnelser* (*Zapíski tjudaká*, 1922, om reisen med Bergensbanen i 1913), Marina Tsvetajevs «Livets tog» («Pójezd zjízni 1923, som selvsagt allu-derer til Pusjkins «Livets kjerre»), Sergej Jesinins diktsamling *Kneipenes Moskva* (*Moskva kabátskaja*, 1924), men også Pasternaks diktsyklus *Min søster livet* kan på ulike måter ha inspirert *Moskva–Petusjki*.

Katajev (i Jerofejev, 2003, 181) fremholder at man så vidt hadde begynt å hente frem igjen sølvalderens diktere og sette dem på pensum da Jerofejev og han selv studerte ved MGU. Både Brodskij, Jevtusjenko, Voznesenskij og 60-tallsdikterne lot seg inspirere av symbolistene og avantgardepoetene. Utformingen av Viktor Jerofejevs første større litterære verk, *En psykopats nedtegnelser*, sammenfaller med utgivelsen av *Doktor Zjivago*, og i 1965, da bølgene etter nobelprisskandalen hadde lagt seg, kom Bibilotéka poéta-utgaven av Pasternaks dikt og poemer med Andrej Sinjavskijs forord ut (Pasternak, 1965). Det ettertraktede Pasternak-verket og protestaksjonene etter dommene mot nettopp Andrej Sinjavskij, og forfatterkollegaen Julij Daniel i 1966, var Jerofejev høyst sannsynlig kjent med.

Det er mange paralleller, men selvsagt også en mengde ulikheter, mel-lom *Moskva–Petusjki* og Pasternaks *Min søster livet*. I Pasternak-syklusens titteldikt befinner det lyriske jeg seg på et langdistansetog mellom Moskva og Saratov fylke i Sør-Russland, mens prosapoemets jeg er på et lokaltog mellom Moskva og nabofylket Vladimir, en reise på knappe tre timer. Og mens Pasternaks jeg nøyer seg med å observere omgivelsene på og utenfor toget, engasjerer Venja seg i heftige diskusjoner med virkelige og imaginære medpassasjerer.

Alkohol er ikke noe sentralt motiv i Pasternaks diktsyklus, men nevnes flere steder, blant annet i en referanse til «landsbybefolkning

i hjemmelaget vin» i tredje strofes andre verselinje av titteldiktet. Det som først og fremst knytter disse to verkene sammen, er de togreisende protagonistenes opplevelse av å være annerledes, og deres euforiske forventning ved reisens begynnelse. De kan ikke komme fort nok frem til den kvinnen som forhåpentligvis befinner seg på endestasjonen. At den ene blir møtt med vantro og sinne når han tropper uanmeldt opp hos sitt «fatamorgana» og den andre aldri når frem til sin flamme i Petusjki, fremgår av diktskyklusens «Det var en vill velkomst og en vill ankomst» («Dik prijóm byl, dik prikhód», Pasternak, 2011, b. I, s. 145–6) og av prosapoemets tragiske slutt. Venja ender altså opp i Moskva i stedet. Her blir han forfulgt, banket opp og drept i en fremmed trappeoppgang av fire karer han straks gjenkjenner, men som ikke blir identifisert (Jerofejev, 2001, 116–19). I *Min søster livet* er det lyriske jegets lange, tunge reise tilbake til Moskva, etter å ha blitt avvist, formidlet i diktet «Hjemreisen» («Vozvrasjtsjénije», Pasternak, b. I, 147–50).

I prosapoemets kapittel «Novogirejevo–Reutovo» er det lagt inn grafer over Venja og to av hans bekjentes alkoholkonsum gjennom en måned – grafer som beskrives som landskap, i lyriske vendinger. I en av disse skildringene kan vi observere en lett omskrevet variant av fjerde strofes to siste verselinjer i Pasternak-diktet «På et dampskip» («Na parokhóde», 1916). Diktets formulering «Ved Perm, i brisen, som et flyktig perlekjede av lykte-krusninger rant Kama» (*Pod Perm, na bríze, v býstrom bíseré/ fonárnoj rjábí Kama sjla*, Pasternak, 2011, b. 1, s. 105–7) er i poemet blitt «en bris på elven Kama, et stille plask og et perlekjede av lykte-krusninger» (*briz na reké Kame, tíkhij vplesk i bíser fonárnoj rjábí*, Jerofejev, 2001, 35).

Både i Pasternaks *Min søster livet* og Jerofejevs *Moskva–Petusjki* flettes flere tidsplan og plottstrukturer sammen, og begge protagonistenes togreiser går dessuten tur-retur Moskva. Det er flere allusjoner til og omskrevne tekstfragmenter fra denne diktskyklusen i Jerofejevs poem, hvorav tre er kommentert av Eduard Vlasov i Vágrius-utgaven av verket (Jerofejev, 2001). Det første fragmentet, i kapitlet «Zjeleznodorozjnaja – Tsjornoje», er fra Pasternak-diktet «Ikke røre» («Ne trógat», Pasternak, 2011, b. I, 123), der Venitsjka beskriver sin elskedes pupiller som «hvitere enn vanvidd» (*beléje, tsjem bred*, Jerofejev, 2001, 46). I Pasternak-diktet er det jegets disige sinn (*mgla mojá*) som engang skal bli «hvitere enn

hvitt, som vanvidd» (*beléj, tsjem bred*). Pasternaks jeg søker avklaring på om forelskelsen hans blir gjengjeldt av den skjønne Jelena, mens Jerofejvs jeg avdekker stadig nye hvite flekker i hukommelsen sin. Hos sistnevnte inngår dessuten lys og hvithet i et ironisk spill med den sovjetiske parolen om en lys fremtid (*svétloje budusjtsjéje*). I kapitlet «Nikolskoje–Saltykovskaja» reflekterer Venja slik over fremtiden: «Min morgendag er lys. Ja. Vår morgendag er lysere enn gårsdagen vår og dagen i dag. Men hvem kan garantere at vårt i overmorgen ikke blir verre enn vårt i forgårs?» (Jerofejev, 2001, 39).

I kapitlet «Orehovo–Zujevo» alluderes det til et annet dikt i *Min søster livet*, «Med hvilende årer» («Slózja vjósła», Pasternak, 2011, b. I, 127–8), da Venja, etter først å ha bedyret at han ikke husker noe som helst fra denne stasjonen, med en liten flik av bevisstheten (*kráesjkom soznánija*) likevel minnes å ha blitt trukket inn i en lavine av folk, som en snørrklyse, for så å ha blitt spyttet ut på perrongen. – Og han husker så vidt at han etter å ha kjempet seg inn i en togvogn igjen, oppdaget en flaske vodka av merket «Kubánskaja» i lommen som han tok fem–seks slurker av før han «med hvilende årer» (*slózja vjósła*) atter henga seg til drømmerier (Jerofejev, 2001, 87).

Det tredje omarbeidede sitatet fra *Min søster livet* er fra titteldiktets andre verselinje i siste strofe: «Også min elskede sover som et fata morgana» (*I fáta-morgánoj ljubímaja spit*, Pasternak, 2011, b. I, 117). I poemet er det ikke Venitsjkas elskede, men en medpassasjer – «kvinnen med den vanskelige skjebnen» som, «med de utslåtte tennene dekket av alpeluen, sover som et fata morgana» (*Odná tólko zjénsjtsjina slóznoj sudbý, prikryv berétom výbityje zúby, spalá kak fáta-morgána*, Jerofejev, 2001, 83).

En annen viktig parallell, som ikke er kommentert hos Vlasov, er knyttet til togruten. I tredje strofe av titteldiktet («Min søster er livet», Pasternak, 2011, I, 116) fremstilles togruten som «mer grandios enn den hellige skriften» (*grandióznej svjatógo písánja*). I *Moskva–Petusjki* spiller togruten en minst like viktig rolle – den utgjør verkets komposisjonelle stenderverk. Hvor mye Venitsjka filosoferer, dagdrømmer, sover eller halusinerer, og hvem han enn møter, eventuelt innbiller seg at han møter eller går i dialog med, det være seg velmenende engler, dekabrister, lord, ministre, filosofer eller representanter for utenlandske kongehus, så

følger toget og kapitlene sin faste rute mot Petusjki, stasjon for stasjon. Sammen med noen eksakte tidsangivelser fremstår ruten, skinnegangen og stasjonene langs den som verkets stabile faktorer – strukturerende elementer som danner skarpe kontraster til fortellejegets stadig mer springende narrativ og tekstens lakuner.

Lokaltogets faste avgangstid fra spor 4 er 08.16, vodka-utsalgene åpner først 09.00, og hver fredag de siste 12 ukene har Venjas elskede stått klar på perrongen i Petusjki presis klokken 11.00 for å ta imot ham. Vi får også vite at han i tre år har reist langs denne ruten til et sted «bak» Petusjki» (*za Petusjkami*) der den «trinneste og mest forsagte av alle smågutter bor», hans treårige sønn, som kan bokstaven Ю (ju) og får nøtter i gave fra sin far hver gang han besøker ham (Jerofejev, 2001, 38).

I fortolkningen min av Jerofejevs prosapoem representerer tog-ruten og de eksakte tidsreferansene sovjetlokomotivet og den ensrettede veien mot utopiens endestasjon, med sine forhåndsdefinerte planer, delmål og endemål. Selv om prosapoemets kapitler følger denne ruten, er det, i og med at han ender opp i Moskva igjen, altså neppe det Venitsjka selv gjør. David Bethea (1989, 274–5) plasserer *Moskva–Petusjki* i kategorien *eschatological fiction* og peker på at Jerofejevs tekst stiller til skue mange av de samme tematiske og strukturelle prinsippene vi gjenfinner i endetidslitteraturen. Dette er jeg enig i, samtidig som det eskatologiske på ingen måte blir enerådende i dette verket. I min lesning fremstår ikke Jerofejevs prosapoem som ensidig dystopisk eller destruktivt. Ledemotivet *talitha kum* – reis deg og gå, for eksempel, impliserer en grunnleggende optimisme, og i religiøs forstand tro og håp. Og beskrivelsen av Venja som en Kristus-figur som har befunnet seg i graven i fire år inntil *hun*, som en Maria Magdalena-skikkelse, for tolv uker siden kom bort til graven hans og ba ham nettopp om å reise seg og gå (Jerofejev, 2001, 70), viser at Venja er på opptur.

Men utover i fortellingen gjør mørke skygger, så vel som hvite flekker, seg stadig sterkere gjeldende, og på et tidspunkt forsvinner Venitsjka inn i seg selv. Hvis vi forutsetter at han faktisk kom seg på toget i Moskva (for det er ikke sikkert, det heller), er reisens kritiske fase i kapitlet Orekhovo–Zujevo. Den kanskje mest sannsynlige forklaringen på hvordan han ender opp i hovedstaden igjen, er at han har gått på feil tog etter å ha blitt «spyttet ut på perrongen», eller at han kom seg på igjen, men sovnet

på et senere tidspunkt og ble med det samme toget tilbake. I løpet av togreisen har Venja imidlertid også ført krig mot tolv fronter ute i terrenget og møtt personer og vesener som indikerer at det fysiske rommet han har beveget seg i, ikke sammenfaller med noen timers reise på et lokaltog.

Moskver avviser at det finner sted noen togreise i det hele tatt. Hun betegner Venitsjkas bevegelser som «purely linguistic» og fastslår at «Yet, in fact we know that he never actually leaves the entryway» (Moskver, 200, 198). Selv stiller jeg meg mer åpen til reisens plass i verkets fiktive rom og mener det er relevant å stille spørsmål som: *Kom Venitsjka seg ut av den fremmede oppgangen han forvillet seg inn i allerede på vei til toget? Sover, hallusinerer eller drømmer han alt som utspiller seg på poemets øvrige handlingsplan, også mordet, eller våkner han, i samme oppgang, like før han blir drept? Var han på *elektritsjka*-en, eller sullet han kanskje tungt beruset omkring i området rundt Kursk-stasjonen til han ble oppdaget av gjengen som til slutt forfulgte og myrdet ham? Og hvis han faktisk var på toget denne dagen, gikk han av underveis? Eller hadde han sovnet da han skulle ha gått av, slik at han virkelig gjennomførte en full rundreise Moskva–Petusjki–Moskva?*

Skal vi holde en knapp på det siste, har Jerofejev tilsynelatende gjen-skapt to av reise- og jernbanelitteraturens hovedmønstre i en parodiert form. *Mot Petusjki* går reisen fra mørke (fylleangst og abstinenser) til lys (stigende rus og forventning). *Tilbake* går reisen fra relativt lys (avtagende rus) til totalt mørke (drapet, jevnfør døden i Pusjkins «Livets kjerre»). Men verket er som nevnt også blitt karakterisert som et evangelium. I en bibelsk fortolkning, eller hvis vi følger Bykovs argumentasjon om «bakrusens klarhet», kan også avslutningens ultimate mørke vendes til lys i form av et paradisisk etterliv, eller en dyp innsikt eller åpenbaring.

Prosapoemets form representerer den største utfordringen for leseren i og med at jeg-fortellerens narrativ fjerner seg mer og mer fra kapittelstrukturens ramme. Samtidig rettfærdiggjør Venjas tilstand tekstens «oppløste format» og fragmenterte plottstruktur. Hvis jeg skal anvende Bakhtins kronotopbegrep på dette verket, blir veiens kronotop den «store sjangerdefinerende kronotopen» i denne kortromanen, mens rusmotivet, som er avgjørende for forståelsen av tekstens tid og rom, form og plott, fremstår som verkets «strukturerende, plottskapende kronotop»

(Bakhtin, 1975; 1981). Venjas tilstand har dessuten produsert sorte hull – eller hvite flekker – i fortellerprotagonistens minne (i mesteparten av teksten glir de to nesten over i hverandre) og følgelig også i fortellerstrukturen. På russisk er det, som på norsk, vanligere å snakke om sorte hull (*tjórnyje díry*) enn om hvite flekker (*bélyje pjátna*) i hukommelsen. Hvite flekker betegner i første rekke utforskede områder på kartet – ukjente *loci* i konkrete geografiske, men også kollektive eller individuelle erfaringsrom. Ledemotivet *bélyje pjátna pámjati* – minnets hvite flekker – forvandler i min lesning lakunene til noe positivt, noe som kan fylles med nye oppdagelser og ny innsikt.

Mot slutten faller Venja ut av det Kant (i *Kritik der reinen Vernunft*, 1791) kaller *a priori*-anskuelser (romlig-temporale forutsetningene for erfaring og tenkning) og registrerer ikke lenger hvor han er. Og idet fortellerstemmen, fortsatt i jeg-form, formidler detaljer omkring hvordan Venja døde, blir det understreket for leseren at jeget utgjør to ulike instanser. Tumanov (1996, 95–6) fremholder at fortellerinstansens avsluttende utsagn «Og jeg er ennå ikke kommet til bevissthet og vil aldri mer gjøre det» (*I s tekh por ne prikhodíl v soznánije, i níkogdá ne pridú*, Jerofejev, 2001, 119), gjør hele det foregående narrative til et paradoks. Hvis fortellerjeget faktisk er død og har opphørt å eksistere som bevissthet (*soznánije*), ville ikke noe av dette ha kunnet bli fortalt, mener han. Mot dette kan det argumenteres at det å *komme til* eller *være ved* bevissthet (*prijítí v soznánije, byt v soznánii*) ikke er det samme som å *ha* en (fysiologisk eller mental) bevissthet. Mordet kan tilhøre et annet bevissthetsnivå, som en drøm eller rusrelaterte hallusinasjoner og, som Tumanov selv tar høyde for, kan litteraturen oppvise mange eksempler på fortellerstemmer fra det «hinsidige». At fiksjon kan motsette seg alminnelige oppfatninger av tid, rom og logikk ligger jo i dens natur. Her kan man legge egne romlig-temporale premisser og skape egne naturalistiske eller ikke-naturalistiske virkelighetsmodeller. *Moskva–Petusjki* utspiller seg på flere romlig-temporale og kognitive plan, som noen ganger lar seg adskille og andre ganger glir umerkelig over i hverandre. Dette grepet er for øvrig gjennomgående også i hele Pasternaks forfatterskap. La meg bruke diktet «Jedinstvennyje dni» fra 1959 (som jeg i gjendiktning til norsk har kalt «Dagar utan like») for å illustrere dette:

Единственные дни (1959)	Dagar utan like
<p>На протяжении многих зим Я помню дни солнцеворота, И каждый был неповторим И повторялся вновь без счета.</p>	<p>Frá vintre i eit langstrakt liv, eg hugsar solkvervdagar, og kvar og ein var heilt unik og vende støtt tilbake.</p>
<p>И целая их череда Составилась мало-помалу Тех дней единственных, когда Нам кажется, что время стало.</p>	<p>Og heile rekkja vart om senn til dagar utan like, ei rad av desse einskilde me tykkjer er unike.</p>
<p>Я помню их наперечет: Зима подходит к середине, Дороги мокнут, с крыш течет И солнце греется на льдине.</p>	<p>Eg hugsar alle som på rams: når vinteren er midtvegs, det flyt i vegar, renn frå tak og sola tør på isflak.</p>
<p>И любящие, как во сне, Друг к другу тянутся поспешней, И на деревьях в вышине Потеют от тепла скворечен.</p>	<p>Då elskande, som sovande, forhasta søkjar saman, og meisekassar sveittar der dei heng på høge stammar.</p>
<p>И полусонным стрелкам лень Ворочаться на циферблате, И дольше века длится день И не кончается объятье.</p>	<p>Då halvsøvnuge visare på skiva kastar på seg, då famntak, då ein einskild dag vert lengre enn eit sekel.</p>

I dette diktet ser et lyrisk jeg tilbake på solvervdager, som på den ene siden fremstår som enestående, og på den andre har smeltet sammen med en lang rekke lignende dager i hukommelsen hans. Referansene til søvn (*vo sné, polusónnym*) kan også indikere drøm eller død. Tilsynelatende er det vintersolverv (*zímniĵ solntsevorót*) han minnes, altså dagene omkring 21.–22. desember, for i tredje strofe formidles det at det går mot midten av vinteren (*zimá podkhódit k seredíne*). Men skildringene av natur og værforhold stemmer dårlig over ens med desemberdager i Russland. Våte veier, dryppende tak, svettende meisekasser og is som er i ferd med å tøy opp, hører snarere til tiden omkring vårjevndøgn (*ravnó-dénstvije*), altså 20.–21. mars, da vinteren nærmer seg slutten. Og til slutt får vi høre at viserne på urskiven «snur og kaster på seg» (*vorótsjatsia*), at «dagen varer lenger enn et århundre» (*I dólsje véka dlítsia den*) og at et favntak aldri tar slutt. Ved hjelp av disse bildene demonstrerer Pasternak hvordan opplevd tid ikke behøver å sammenfalle med målbar tid,

og hvordan hukommelsen, en gitt bevissthetstilstand – og kunsten – kan komprimere evigheten, trekke ut tiden, la øyeblikk og forløp smelte sammen, og skape lakuner.

Tilsvarende fremstår ikke *Moskva–Petusjki* som noen skildring av én togreise. Den fortøner seg som en sammenføyning av fragmenter (hvorav noen kan være basert på minner eller hallusinasjoner) fra en lang rekke reiser mellom Moskva og Petusjki. Verket manifesterer seg som en modernistisk tidssyntese ispedd utallige fysiske og mentale ekskursjoner fra det toget jeget befinner seg på. I en slik fortolkning spenner narrativet over et mye mer udefinerbart tidsrom enn det ytre handlingsplanet (én togreise) og kapittelinnstillingen (langs lokaltogets faste rute) impliserer. I «Livets kjerre» komprimerer Pusjkin vi'ets livsreise til en negativt ladet dagsreise. I Pasternaks «Dagar utan like» har minner smeltet sammen på en måte som gjør at én enkelt dag fremstår som mer betydningsfull og lenger enn et århundre. Jerofejev synes på en lignende måte å ha sammenfattet mange fysiske og mentale reiser som det innenfor verkets litterære rom blir vanskelig, og kanskje heller ikke gir mening, å forsøke å skille fra hverandre.

Moskver avslutter sin artikkel «Back on the Road: Efofeev's *Moskva–Petučki* and Traditions of Russian Literature» med en interessant betraktning, inspirert av Lotmans distinksjon mellom *put* og *doróga* i en artikkel om det litterære rom i Gogols prosa (Lotman, 1988) om at bokstaven Ю, som er favorittbokstaven til Venjas sønn, og det siste som flimrer for Venjas øyne før han dør, fremstår som et emblem for protagonistens uensartede reise: «This letter-emblem is the graphic form of his journey – from vertical 'put' to horizontal 'doroga' and to the circularity of the never ending movements of the human soul» (Moskver, 2002, 202). Jeg synes dette er en plausibel påstand, og vil tilføye at denne bokstavens loddrette strek kan betegne så vel prosapoemets konkrete togrute og jernbanespor og sovjettogets ensrettede lineære reise (*put*, mot et abstrakt mål) som en mer romlig vei fremover (*doróga*), der plottet og karakteren Venja utvikles. Den kan også representere tur-retur-reisen hans langs én og samme linje. Sirkelen kan på sin side betegne den solide mentale ekskursjonen rusen frembringer hos ham, eller sjelens reise og evigheten.

Uansett hvilken dimensjon forteller-jeget henvender seg til leserne fra etter protagonisten Venjas død, er det betegnende at den viljesterke Venjas gjentatte oppfordring til seg selv, og fra andre, om å reise seg (*talitha kum*), ender med et: «hvorfors har du forlatt meg» (*lema sabaktani*) som alluderer til Salme 22 i den hebraiske bibelen og Jesu rop til Gud fra korset (Matteus 27: 46). Gud forblir taus, og selv englene Venja har kommunisert med underveis, har nå snudd seg mot ham. Makabert nok ler de nå like rått av ham som de, og en flokk med unger, gjorde en gang de så en mann bli delt i to av et tog. Like fullt ender Venjas reise denne lange fredagen med en «korsfestelse» idet den skrujernlignende gjenstanden han får gjennom halsen, spikrer eller nagler (*gvozdít*) ham til gulvet.

Men Venjas oppgjør med Moskva, og alt den byen representerer, synes entydig. Det er på flukt fra sine mordere han innser at han ikke er i Petusjki, men i Moskva. For første gang ser han nå Kreml funkle foran seg i all sin storhet (Jerofejev, 2001, 118–19).

Og dagen varer lenger enn et århundre

Ifølge Heraklit kan ingen stige ned i den samme elven to ganger – et bilde som anskueliggjør hvordan tiden uavlatelig flyter av sted, slik at det som var mulig, rett eller gangbart på ett tidspunkt, senere ikke lenger vil være det. I dette tankebildet representerer elven en jevn, uopphørlig fremdrift. Av dette kan man utlede at ettersom alt flyter (*panta rhei*), og både elven og mennesket befinner seg i kontinuerlige endringsprosesser, bør man gripe sjansen når den byr seg – kaste seg uti, slik at man raskest mulig kan nå sine geografiske, materielle eller idealistiske mål. Snart kan det være for sent.

Bildet kan også anses som en variasjon over antikkens forestilling om *khronos* (kronologisk tid) og *kairos* (tid og sted for en spesiell hendelse eller ytring, eller talesituasjon). I mytologien og kunsten legemliggjøres betegnende nok tidens gang, Chronos, som en gammel mann med langt skjegg og Kairos som en ung mann i bevegelse. Kairos' prinsipper; handlekraft, progresjon og evnen til å slå til på rett sted til rett tid er blitt fremelsket og dyrket også i moderne samfunn og ideologier, fra høyreliberalismen til stalinismen. Dermed kan *kairos* også relateres til

revolusjoner, sovjetlokomotivet og det systemet mange av de ikke-totalitære jernbanetekstene som har vært drøftet her, opponerer mot.

Av det lille som er bevart av Heraklits ytringer går det frem at han også fremmet et annet, mer nyanserende syn – at eksistensen og livsoppholdelsen vår ikke bare er betinget av fremdrift og forandringer, men også av en produktiv interaksjon mellom kontrære ideer som streber mot en form for likevekt eller harmoni. Vi nærmer oss da Kants, Hegels, Marx' og Lenins dialektikk, og dermed det opprinnelige grunnlaget for sovjetideologien. Men fra et helt annet hold bringer dette oss også nærmere eldre samfunn og kulturers tanker om balanse og likevekt, og syklisk tid.

For at kulturer ikke skal bli statiske, innadvendte og mytologiserende, må de, ifølge Lotman (2000, 257–68; 2008, 91–113) tillate en bevegelse utover, mot yttergrensene, der sentrifugalkreftene er sterkest. Om mildværsperiodene under Khrusjtsjov og Brezjnev var forbigående, ser vi at impulser fra kontrære ideologiske leirer, fra det konservative landsbyprosamiljøet og politiske dissidenter til den progressive, kreative subkulturen over tid resulterte i en høynet toleransegrense for alternative virkelighetsmodeller. Uavhengig av hvilke holdninger disse forfatterne etter hvert gjorde seg til talsmenn for, bidro utvilsomt både Aleksander Solzjenitsyns «Matrojonas gård» («Matrjónin dvor») og Valentin Rasputins *Farvel til Matjora (Prosjtsjáníje s Matjóroj)* til at kirgisiske Tzjingiz Torekulovitsj Ajtmatov (1928–2008) kunne spenne opp et så bredt historisk og, politisk sett, delikat lerret som han gjør i *Og dagen varer lenger enn et århundre (I dólsje véka dlítsia den)*.

Romanen kom i 1980, året etter den sovjetiske invasjonen av Afghanistan, da forholdet mellom øst og vest igjen hadde tilspisset seg, og gode innbyrdes relasjoner mellom sovjetrepublikkene stod høyt på unionens dagsorden. Den var skrevet av en anerkjent folkeforfatter (*narodnyj pisátel*) – et akademimedlem som allerede var tilkjent Leninprisen (*Léninskaja prémija*) og tre statspriser (*gosudárstvennyje prémii SSSR*). Han var erklært både kirgisisk og sovjetisk, og ble senere også kasakhstansk arbeiderhelt (*Gerój sotsialistítsjekogo trudá*). Formelt sett er Ajtmatov med andre ord en representant for den sovjeteliten Jerofejevs prosapoem opponerer mot, og forfatterskapet hans inngår i sotsrealismen. Men litterært sett er *Og dagen varer lenger enn et århundre* etter min

mening et like viktig bidrag til sovjetlitteraturen – og jernbanemyten – som *Moskva–Petusjki*. Den føyer seg inn i den store russiske realistiske romantradisjonen fra Lermontovs *Vår tids helt* via Tolstoj, Dostojevskij og Pasternaks *Doktor Zjivago* til Mikhail Sjisjkins (født 1961) forfatterskap. Pasternak var et av Ajtmatovs uttalte litterære forbilder.

Tzjingiz Ajtmatov fremstår som en ikke-totalitær humanist med et differensiert syn på verden, og et helt eget blikk for naturen og alt som vokser og rører seg der. Tekstene hans er utforskende. Det kan synes som om han prøver å finne svar på om det er mulig å oppnå, om ikke en syntese så i alle fall en form for forståelse og fredelig sameksistens mellom kulturer, livssyn og oppfatninger som i utgangspunktet står steilt mot hverandre. Tilnærmingen hans er åpen og dialogisk, og svarene på ingen måte entydige. Med tatarsk, russiskspråklig mor og kirgisisk far var han tospråklig og flerkulturell. Etter at faren, som fikk stadig høyere stillinger i det lokale og sentrale partiapparatet, ble henrettet i 1938, angivelig for antisovjetisk, nasjonalistisk virksomhet, ble også moren stemplet som folkefiende. Men barna, som delvis vokste opp hos slektninger i *aul*-en (landsbyen) Sjeker i Det kirgisiske ASSR, fikk alle åtteårig skolegang. Etter at nesten hele landsbyens mannlige befolkning var blitt mobilisert, ble Tzjingiz i 1942, bare fjorten år gammel, partisekretær i Sjeker. Han utdannet seg senere ved Det kirgisiske landbruksinstituttet i Frunze (nå Bisjkek) og debuterte som skjønnlitterær forfatter tidlig på 50-tallet. Etter litteraturutdannelse i Moskva ble han med prosaverk som *Dzjamilja* (1957), *Kameløyet* (1960), *Den første læreren* (1962), *Farvel Gulsary* (1966) og *Den hvite dampbåten* (1970) en berømt forfatter i Sovjetunionen, og etter hvert også i utlandet. Han er oversatt til rundt femti språk, og mange av romanene hans er dramatisert og filmatisert.

Ajtmatovs forfatterskap er ambisiøst og samfunnskritisk, men på en forsonende måte. Som etablert forfatter med én fot solid plassert i det sovjetrussiske etablissementet og den andre i et sentral-asiatisk kulturelt og offisielt rom, skulle man forvente et perspektiv ovenfra og ned, men det er ikke noe nedlatende eller belærende i måten han tilnærmer seg verken karakterene, motivene eller leserne sine på. Ajtmatovs verk utgjør et filosofisk og drøftende blikk innenfra og ut og utenfra og inn. På den ene siden speiler tekstene han regionens mektige landskaper, levesett

og mytemateriale i form av detaljerte lyriske skildringer av natur, dyr og mennesker ispedd lokale sagn og sanger, hvorav noen stammer fra det kirgisiske nasjonaleposet *Manas*, andre er oppdiktet. Men Ajtmatov inngår også i den russiske og sovjetiske kulturen. Forfatterskapet hans nedfeller seg følgelig også i det tekstrommet som omfatter et sovjetrussisk blikk på Sentral-Asia, det være seg dokumentarfilmen «Turksib» og propagandakunstens sammenstilling av kamelrytteren og jernbanen (se illustrasjon 7), eller Platonovs prosaverk *Dzjan* og «Takýr». Ajtmatov strekker seg for øvrig lenger og lenger i kritikken sin av sovjetsamfunnet, sannsynligvis så langt som bare en person i hans posisjon kunne tillate seg å gjøre.

Hovedpersonene i *Og dagen varer lenger enn et århundre* har alle fått kjenne Stalin-tiden og krigen, men også menneskelivets mer universelle problemer og sorger på kroppen. Noen er barn av folkefiender, andre har vært frontkjempere, krigsfanger eller partisaner. De er blitt trukket opp med roten fra de miljøene de befant seg i, har mistet barn, foreldre og andre som stod dem nær i krig og utrenskninger. De har opplevd miljøproblemer og psykiske problemer, og mer eller mindre tilfeldig har de havnet på en utpost av en jernbanestasjon på det ugjestmilde slettelandet i Kasakhstan:

I disse traktene gikk togene fra øst til vest og fra vest til øst ... Og på begge sider av jernbanen lå i disse traktene Saryoseks veldige ørkenområder, de gule steppenes Indre land. I disse traktene ble alle avstander målt i henhold til jernbanelinjen, som om den var Greenwich-meridianen ... Og togene gikk fra øst til vest og fra vest til øst.

Поезда в этих краях шли с востока на запад и запада на восток ... А по сторонам от железной дороги в этих краях лежали великие пустынные пространства – Сары-Озеки, Серединные земли желтых степей. В этих краях любые расстояния измерялись применительно к железной дороге, как от Гринвичского меридиана ... А поезда шли с востока на запад и с запада на восток (Ajtmatov, 1981, 8–9).

Romanens *topos* er et vidt, tidløst stepperom. Det inngår i et syklisk kretsløp som utgjør dens «store sjangerdefinerende kronotop» (Bakhtin,

1975; 1981). I dette rommet skjærer en horisontal jernbanelinje seg gjennom landskapet og legemliggjør den sovjetiske lineære tidsoppfatningen. Den lille biten av jernbanelinjen som romankarakterene på stasjonen Boranly-Burannyj- har ansvar for, må til enhver tid holdes åpen og ikke dekkes til av verken snø eller sand. Den er også del av et kretsløp, av årer og arterier, krysningspunkt, stasjoner og byer (Ajtmatov, 1981, 14). Romanen innledes med beskrivelsen av en hunnrev som både trekkes mot og frykter jernbanelinjen. Der kan hun finne matrester passasjerene har kastet ut fra toget, men der dunderer det med jevne mellomrom også store, truende tog forbi (Ajtmatov, 1981, 6). Den kasakhstanske steppen er også åsted for romforskning. Knappe fire mil fra Burannyj stasjon ligger romforskningssenteret Sary-Ozeki. Da hovedpersonen Jedigej for første gang ser en raket bli skutt opp, er det på nattetid, på avstand. Det ser ut som en ildsøyle – en målrettet vei ut i verdensrommet som danner en vertikal pendant til jernbanen. Neste kveld befinner han seg få kilometer fra romfartssenteret da det blir skutt opp en hel serie raketter. Jedigej, kamelelen og hunden hans flykter nå med samme dødsangst fra dette moderne infernoet som reven fra toglinjen (Ajtmatov, 1981, 292–3).

Kretsløpet manifesterer seg også gjennom solen og jordens gang, og Jedigejs sykliske tidsforståelse. For ham utgjør døgnet, årstidene og livsfasene grunnpilarer i livet. Det gjør også slekten, og gjentakelsen av handlinger og ritualer som bekrefter tidligere generasjoner og eldgamle myters visdom og relevans. Romanen utspiller seg på fire handlingsplan; et nåtidsplan som er lagt til steppen, og et romfartsplan som utvikler seg både på jorden og i verdensrommet. Disse to nivåene strekker seg over ett og samme døgn. I tillegg er det et fortidsplan, som går over cirka førti år, og et tidløst myteplan.

I forlengelsen av kretsløpet blir sirkelen, eller ringen, romanens «strukturerende, plottskapende kronotop» (Bakhtin, 1975; 1980). Raketten som blir skutt ut i romanens avsluttende del, inngår i operasjon «Óbrustj» (som betyr «tønnebånd» eller «hjulbånd»). De skal danne en permanent jernring rundt jorden – et forsvarsskjold som skal beskytte kloden mot invasjon fra det ytre rom. På tekstens romfartsplan er det tidligere blitt avslørt at det finnes en høyt utviklet, vennligsinnet sivilisasjon på planeten Lesnája grud (Skogsbrystet) som søker kontakt med menneskeheten.

Nå er det blitt bestemt, på høyeste hold i Washington og Moskva, at to astronauter, én amerikansk og én sovjetisk på romstasjonen Paritet, som på eget initiativ er blitt med til Skogsbrystet og nå sender rapporter derfra, skal avskjæres fra enhver videre kontakt med jorden. All informasjon de har formidlet om besøket der, skal slettes, og alle involverte parter har underskrevet en taushetserklæring. Det må for enhver pris forhindres at denne sivilisasjonen – som åpenbart er kommet mye lenger enn jordens både med hensyn til rettferdig fordeling, energiutvinning, fredsbevaring og forebygging av miljøproblemer – får avlegge noe besøk eller opprette kontakt med jorden.

På nåtids- og det nære fortidsplanet følger den autorale tredjepersonsfortelleren Jedigej tett og viser hvordan han reflekterer både de fysiske omgivelsene sine og karakterer i områdets legender. Det sentrale persongalleriet omfatter tre familier: Kazangap, konen hans Bukej og deres barn, Jedigej, hans kone Ukubala og deres to døtre, og innflytterne Abutalip, Zaripa og deres to sønner.

Romantittelen er et direkte sitat fra siste strofes nest siste linje i Pasternak-diktet «Jedínstvennyje dni» (siste linje i oversettelsen «Dagar utan like»), men Ajtmatovs opprinnelige forslag til tittel var nettopp «Óbrutsj». I et etterord til *Og dagen varer lenger enn et århundre kalt «Djengiz Khans hvite sky» («Béloje oblakó Tsjingizkhana»)* fra 1990, forklarer forfatteren hvorfor han først måtte oppgi denne tittelen, og deretter også *I dólsje véka dlítsia den* (som den senere blir gjenutgitt under) til fordel for det anonyme *Burannyj polustánok* (*Burannyj stasjon*) da romanen først skulle utgis:

Det var mankurtens «hjulring» jeg hadde i tankene, transformert til en kosmisk ring som «var tredd nedover hodene på menneskeheten» av supermaktene i konkurransen om verdensherredømme ... Men sensuren gjennomskuet raskt meningen bak denne boktittelen og forlangte at jeg skulle finne et annet navn, og da falt jeg ned på linjen fra Shakespeare i Pasternaks oversettelse: «Og dagen varer lenger enn et århundre». Jeg anså det som bedre å gi opp tittelen enn innholdet. Men i *Roman-gazéta* og på forlaget Molodája gvardija samtykket de ikke til denne tittelen heller. De forlangte en enklere, «sostrealistisk» tittel – og det var da «Burannyj stasjon» så dagens lys.

Имелся в виду «обруч» манкуртовский, трансформированный в обруч космический, «накладывавшийся на голову человечества» сверхдержавами в процессе соперничества на мировое господство ... Однако цензура быстро раскусила смысл такого названия книги, потребовала найти другое наименование, и тогда я остановился на строке из Шекспира в переводе Пастернака: «И дольше века длится день». Исходил при этом из того, что лучше поступиться названием, чем содержанием. Но в «Роман-газете» и в издательстве «Молодая гвардия» и такое название не нашло согласия. Потребовали более упрощенное, «соцреалистическое» название – и тогда явился на свет «Буранный полустанок» (Айтматов, 1990, 7.)

At Pasternaks verselinje skulle være oversatt fra Shakespeare, medfører nok ikke riktighet. Aйтmатов skal, blant annet i samtaler med Dmitrij Bykov, ha gitt uttrykk for at Shakespeare-linken var noe han fant på fordi det ennå ikke var *comme il faut* å sitere Pasternak.¹⁰² Mankurtens «hjulring» som det refereres til i sitatet over, er en brutal torturmetode som, ifølge en legende Aйтmатов selv har skapt for romanen, ble brukt for å frata fanger hukommelsen og gjøre dem til viljeløse slaver (*mankúrty*). Etter å ha fått et stykke kamelskinn tredd over hodet, ble de bundet fast ute i ørkenen og forlatt der i solsteken til skinnet krympet og brant seg fast i hodehuden. Smertene var uutholdelige, og da de ble sluppet fri, kunne de ikke lenger huske hvem de var eller hvor de kom fra. Legenden om moren Najman-Ana som prøver å få sønnen, som er blitt mankurt, til å huske hvem han er, er én av de tre gripende historiene på romanens myteplan. De to andre er legenden om den aldrende sangeren Rajmal-aga som forelsker seg i den unge kvinnen Sarala, og blir utstøtt og fornedret av sine egne, og legenden om den frie fuglen Donanbaj.

Stasjonen Boranly-Burannyj er egentlig bare en halv- eller mellomstasjon (*polustánok*) – et krysningspunkt med stasjonsbygg, en pensebod og åtte enkle brakker som en liten gruppe mennesker har prøvd å gjøre til sine hjem. Stasjonsnavnet er avledet av det russiske ordet for snøstorm (*burán*) og henspiller på de tøffe klimatiske forholdene på steppen. Her prøver noen få familier og enslige å skjøtte jobbene sine og ta vare på

¹⁰² https://tvrain.ru/lite/teleshov/sto_leksisj_s_dmitriem_bykovym/i_dolshe_veka_dlitsya_den-439039/

hverandre. Som mennesker flest lykkes de i større og mindre grad med det, og de gjennomlever både lyse stunder og dype personlige tragedier. Under iskalde vinterstormer har de sitt fulle hyre med å holde jernbanelinjene frie for snø. Om sommeren blir alt tørt. Heten blir uutholdelig, og steppen tørker opp før sandstormene setter inn. Her herjer naturkreftene med menneskene som om de skulle være sandkorn.

I tilknytning til nåtidsplanet rulles det gradvis opp et fortidsplan som følger Jedigej fra livet som ung fisker ved Aralsjøen i førkrigstiden til godt voksen jernbanearbeider i Burannyj mot slutten av 1970-tallet. Både stasjonsmesteren Kazangap og Jedigej er opprinnelig fra området rundt Aralsjøen, og miljøkatastrofen der artikuleres i et tilbakeblikk på en reise de foretar dit et par år før nåtidsplanet. De konstaterer at de må dra en mil innover det som før var sjøbunnen før de når vannkanten, at Aral er i ferd med å tørke helt opp og snart ikke vil finnes mer (Ajtmatov, 1981, 39).

Det tok for begge lang tid å venne seg til det tørre steppelandskapet i Kasakhstan, men vinden og lyden av tog er med tiden blitt noe hjemlig, som endatil minner dem om «havet», slik det var før. Kazangap ber Jedigej om å sørge for at han blir begravet på steppen, på den eldgamle gravplassen Ana-Bejit, oppkalt etter mankurt-legendens Najman-Ana. Kazangap og Jedigej blir betegnet som de to eneste menneskene som har slått rot på Burannyj stasjon.

Nåtidsplanet begynner da Jedigejs kone Ukubala, kommer til penseboden ved midnatt for å fortelle ektemannen at Kazangap er død. Gjennom tretti år har Kazangap vært Jedigejs sjef, venn og åndelige veileder. Da Jedigej ble demobilisert etter granatsjokk og vendte hjem til nyheten om at han og Ukubalas førstefødte var død, brøt de opp fra Aral og dro østover for å finne arbeid. De møtte da Kazangap, som tok dem med til Boranly-Burannyj. Der var også han som ga Jedigej en kamelunge som vokste opp til å bli områdets stauteste og flotteste, men også mest uregjerlige *atán* (hannkamel). Karanar blir den hederlige, viljesterke og driftige, men også snarsinte og lidenskapelige Jedigejs stolthet og *alter ego*.

Familien Kuttabajev spiller sentrale roller på fortidsplanet. Abutalip og Zaripa er et velutdannet par med to små sønner. Da de dukker opp på krysningspunktet i 1951, er det åpenbart at de har rømt fra noe, men de

blir tatt godt imot og knytter seg til Jedigej, Ukubala og deres to døtre. Det viser seg at Abutalip rømte fra tysk fangenskap og var partisan i Jugoslavia under krigen. Han skriver nå sine erindringer for at sønnene skal kunne lese om det han har opplevd. Men Abutalip blir arrestert for sine skriverier og dør, angivelig av hjerteinfarkt, før det blir avsagt noen dom. Zariipa får dødsbudskapet på Stalins dødsdag, den 5. mars 1953. Jedigej tar seg nå av familien og forelsker seg i enken. Da brunstige Karanar rømmer, drar Jedigej for å hente ham og blir borte noen dager. I mellomtiden forlater Zariipa Boranly-Burannyj. Jedigej er fra seg, bebreider kamelen sin og mishandler den.

Men på nåtidsplanet ligger dette et kvart århundre tilbake i tid. Etter Kazangaps død er Jedigej stedets eldste, og han påtar seg ansvaret for å gi vennen en tradisjonell muslimsk begravelse på gravplassen Ana-Bejit som befinner seg rundt tre mil unna. Kazangaps sønn Sabitzian, som bor i byen og er blitt en *úmnik* (viktigper), motsetter seg den lange reisen. Han er et moderne sovjetmenneske som har mistet kontakt med slekten og verken har sans for religion, tradisjoner eller ritualer. Men Jedigej insisterer. Et gravfølge bestående av en festpyntet Jedigej ridende på Karanar, en traktor med den døde på en tilhenger, Kazangaps sønn og svigersønn, noen arbeidskamerater og en hund begir seg nå ut på steppen. Men etter en lang reise blir de stanset av militære vakter. Det viser seg at gravplassen nå befinner seg på et avstengt område innenfor romforskningsstasjonen. Der er det høy beredskap på grunn av det som har skjedd på romstasjonen Paritet. Hvor mye gravfølget enn prøver å overtale vaktene, slipper de ikke inn og må begrave Kazangap like utenfor. Men alle ritualer blir fulgt, og Jedigej ber en av de yngre i følget om å bli gravlagt på samme sted og måte når hans tid kommer.

På det dypeste plan handler *Og dagen varer lenger enn et århundre* om traumene knyttet til å miste tilhørighet, å bli fratatt sitt hjemsted, sin historie eller fortid. På romfartsplanet blir de to astronautene nektet å vende tilbake til jorden. Legenden om Najman-Ana og sønnen – mankurten – er et annet radikalt eksempel, men denne myten er også spilet i Abutalips historie, som får et like tragisk utfall. For at sønnene skal bli kjent med sin fars biografi, for at det ikke skal være noen hull i historien hans, skriver han sine memoarer. Av den enkle grunn at det han opplevde

i Jugoslavia under krigen ennå ikke kunne formidles i Sovjetunionen, mister to små barn faren sin, slik Najman-Ana mistet sønnen. Abutalips yngste sønn, Jermek er livredd for å klippe håret, som om han bærer på et nedarvet minne om mankurtens smerter.

Ajtmatov understreker at det til alle tider har fantes krig, konflikter, undertrykkelse og tortur. Ute på den gule kasakhstanske steppen prøver folk stort sett å gjøre det beste ut av livet og ta vare på hverandre. Noen ganger lykkes de, andre gang tar sinne, sorg og drifter overhånd. At Kazangap og Jedigej, som er oppvokst ved Aralsjøen, greier å slå rot ute på steppen, tilsier at *hvor* man befinner seg, kanskje ikke er så viktig som å vite *hvem* man er. De vet hvor de kommer fra. De har reist derfra og kjempet for å finne seg til rette i helt nye omgivelser. Tette familieband og vennskap, historisk og kulturell bevissthet, ritualer og tradisjoner blir fremhevet som viktige elementer for å kunne bevare sin identitet.

For Kazangap og Jedigej utgjør også jernbanen en basis i livet. Da Jedigej var fisker, skvalpet vannet mot jernbanelegemet langs Aralsjøen. Allerede *da* hadde han et forhold til tog, og siden skulle mye av livet hans komme til å dreie seg om dem. Selv om jobben ved Burannyj stasjon kan være både beinhard og ensformig, har han vent seg til oppgavene, arbeidskameratene og lydene, og sakte men sikkert funnet seg til rette. Nøkkelen til trivsel har, for Kazangap og Jedigej som for stasjonsmester Levin i Platonovs «Udødelighet», vært forståelsen av at arbeidet deres inngår i en større, kollektiv sammenheng, at det lille krysningspunktet deres er en del av den store jernbanekroppen.

Og dagen varer lenger enn et århundre tematiserer også overgangen til en ny tid, der kunnskap om sin egen historie og kultur og sitt eget samfunn er en forutsetning for å kunne møte og forvalte nye innsikter på en fornuftig måte.

Ajtmatovs roman ender med at Jedigej og Ukubalas døtre Saule og Sjarapat kommer hjem til foreldrene sammen med ektefeller og barn. Den idylliske avslutningen reflekterer dermed i høyere grad sotsrealismens obligatoriske optimisme enn unionens generelle tilstand og stemning, uten at det, i mine øyne, svekker romanens kulturelle og litterære betydning.

Drar man nordøstover fra Aralsjøen og Saryoseks ørkenområder, kommer man til en annen innsjø, Bajkal. Jernbaneprojektet BAM – Bajkalo-Amurskaja linija (Bajkal-Amur-linjen) er ennå ikke avsluttet da Ajtmatovs roman kommer ut. I kjølvannet av en massiv propagandakampanje har flere tusen komsomolungdommer fra midten av 1970-tallet reist frivillig til dette klimatisk sett utfordrende området for å delta i det som omtales som «århundrets byggeprosjekt». BAM ble av noen oppfattet som et prestisjefylt dugnadsprosjekt, av andre som sovjetromantikkens fall, eller Breznev-tidens siste krampetrekning.

Жизнь кажется мне похожей на езду в поезде [...] идущем с грохотом из ниоткуда в никуда.

Владимир Войнович.
Из романа «Замысел» (1995)

Livet ligner en togreise, synes jeg [...],
en dundrende ferd fra ingensteds til ingensteds.

Vladimir Vojnovitsj.
Fra romanen *Intensjonen* (1995)

KAPITTEL 9

Nulltog, erindringstog og nye fremtidstog

Tilbakeblikk før siste strekning

I første kapittel presenterte jeg problemstillingene for dette bokprosjektet i form av et knippe spørsmål. Gjennom oppsummerende kommentarer vil jeg i første del av dette konkluderende kapitlet forsøke å besvare noen av dem. De resterende spørsmålene vil bli belyst og videreutviklet avslutningsvis, ved hjelp av et utvalg togtekster fra sovjetperiodens siste år, perestrojkaårene og den postsovjetiske tidsepoken.

De første spørsmålene var knyttet til den russiske togmyten som fenomen og kompleks. Jeg ønsket å finne svar på hvilken type fortellinger som inngikk i denne «betydningsgenererende mekanismen», hvilke intertekstuelle forbindelser som kunne observeres mellom dem, og hvordan dette kompleksets fiktive ytringer interagerer med andre virkelighetsmodeller. Det ble også stilt spørsmål om slike jernbanetekster kan ha bidradd til å forme russisk, sovjetisk og postsovjetisk identitet og historieforståelse.

For å ta det siste først er ikke dette et spørsmål det er mulig å gi noe entydig svar på. Likevel vil jeg hevde å ha funnet tilstrekkelig grunnlag

for å si at tog har spilt en *helt* sentral rolle i så vel imperiet og unionen som føderasjonen. Og da tenker jeg selvfølgelig ikke bare på jernbanen som institusjon eller transportsystem. Dette vil jeg utdype om litt. Men for å kunne trekke konklusjoner om den *russiske* togmyten tror jeg det kan være nyttig først å ta et steg til siden – prøve å se dette komplekset i et mer universelt og utoverskuende perspektiv. For hvordan adskiller den russiske togmyten seg egentlig fra andre nasjoners togmyter?

Et arbeid jeg har hatt nytte og glede av som bakgrunnsmateriale for denne boken, og hvis tittel er betegnende for jernbanens metaforiske potensial, er Lesley Hawkes' avhandling «Transporting the Imaginary: Representations of the Railway in Australian Literature» (Hawkes, 2005). Av undersøkelsene hennes fremgår det, ikke uventet, at mange av de aspektene ved jernbanen som manifesterer seg i den australske skjønnlitteraturen, er universelle. Men sammenligningen hennes av britisk, amerikansk og australsk jernbanelitteratur demonstrerer samtidig store innbyrdes forskjeller. Dette relaterer hun til ulike geografiske, historiske, politiske og økonomiske forhold og, i forlengelsen av det, til forskjellige oppfatninger av rom (*space*).

I Storbritannia ble jernbanen hovedsakelig anlagt i tilknytning til allerede eksisterende veinett og elveløp. Damplokomotivet var jo en britisk oppfinnelse, og her ønsket man å stille til skue sitt høye teknologiske, estetiske og moralske utviklingsnivå. Den arkitektoniske utformingen av broer, banelegeme og stasjoner ble tillagt stor vekt, og et landsdekkende linjenett var nesten ferdigstilt allerede på 1850-tallet. I britisk jernbanelitteratur og populærkultur er jernbanen ofte blitt assosiert med sivilisasjon, orden og punktlighet, fremholder Hawkes, trekk vi for eksempel kan gjenkjenne i Wilbert V. Awdrys *Railway Series* (1945–1972) som barne-TV-serien «Thomas the Tank Engine» bygger på. Også i britiske, så vel som i andre europeiske lands kolonier, ble jernbaneutbyggingen gjerne fremstilt nettopp som siviliseringsprosjekter (Hawkes, 2005, 21–22. Se også artikkelen under denne lenken¹⁰³).

I USA, som fikk sitt første jernbanestrek i 1830, reflekterte jernbaneutbyggingen i første rekke nybyggerånd og teknologiske fremskritt, men

103 <https://www.theguardian.com/world/2017/mar/08/india-britain-empire-railways-myths-gifts>

også utviklingen av en kapitalistisk samfunnsmodell, mener Hawkes. Her ble det maktpåliggende å få lagt en transkontinental jernbanelinje mellom det nordlige Atlanterhavet og Stillehavet så hurtig som mulig, noe som, i alle fall i begynnelsen, gikk på bekostning av kvalitet og estetikk. Jernbanen skulle bidra til å gjøre USA til et mektig, kontinentalt imperium og en konkurransedyktig handelspartner. Kravet til effektivitet førte til at USAs linjenett fikk standardisert sporvidde allerede i 1886, og at hastighet ble høyt prioritert. The Empire State Express mellom New York og Chicago ble tidlig på 1890-tallet kjent som det raskeste toget i verden (Hawkes, 2005, 22–27). I amerikansk fiksjon har jernbanen, som jeg allerede har vært inne på, vært nært knyttet til «Det ville vesten», cowboykulturen og togran. I Denis Johnsons gripende roman *Train Dreams*, som kom på norsk i 2016, formidles den amerikanske togmytens mindre spektakulære, og trøstesløse, sider fra en skogs- og jernbanearbeiders perspektiv (Johnson, 2002; 2016).

Australias første jernbanelinje, fra 1854, gikk mellom havnen og bykjerne i Melbourne, noe som er betegnende for utviklingen av jernbanelinjene i Australia og på New Zealand, der skipsfarten naturligvis har vært vital. Men i Australia ble det, som i USA, etter hvert også viktig å «erobre baklandet» og bygge toglinjer fra kyst til kyst. Et komplett jernbanenett mellom Australias sørlige og nordlige kyst ble imidlertid ikke ferdigstilt før i 2004. I sin fremstilling av jernbanen og dens litterære representasjon i Australia legger Hawkes vekt på at tog litteraturen i høy grad har bidradd til en kognitiv kartlegging (*mapping*) og konseptualisering av nasjonens landskap og geografiske rom. Dette mener hun har bidradd til bedre innsikt i det hun refererer til som landets *middle distance*, og at det som begynte som en kamp om land, eller rom (*spatial struggle*), gradvis er blitt transformert til en opplevelse av romlig tilhørighet (*spatial belonging*, Hawkes, 2005, 99–134). (For en grundig gjennomgang av begreper som *spatiality* og *literary mapping*, se Tally, 2013, 48–78, og for en fyldig komparativ analyse av engelsk og tysk jernbanelitteratur i det 19. århundre, se Heinemann, 1992).

I Kina kom man forholdsvis sent i gang med jernbaneutbygging, i Qing-dynastiets siste fase, mellom 1880-tallet og 1911. En rekke vestlige land (Frankrike, Russland, Storbritannia, Tyskland og USA) fikk i

denne perioden konsesjoner til å bygge ut jernbanelinjer i Kina. Russisk og kinesisk jernbanehistorie møtes i Mandsjuria i årene 1897–1903 med utbyggingen av Den før omtalte kinesiske østjernbanen (på russisk KVZjD), og Den sørmandsjuriske jernbanen (JuMZjD) til Port Arthur. Kinas jernbane har vært åsted for krigshandlinger og omfattende interessekonflikter, men har i Folkerepublikken vært høyt prioritert. USA, Kina og Russland er i dag de tre landene i verden med mest omfattende jernbanenettverk.

I sin skildring av den tyske jernbanens historie fremholder Andreas Knipping (2013) hvor betydningsfull og gjennomgripende jernbanen ble for denne nasjonen. Den tyske jernbanens offisielle historie starter med åpningen av die Ludwigseisenbahn i desember 1835 og henger videre nøye sammen med landets forvaltnings-, retts-, industri- og kulturhistorie, påpeker Knipping (2013, 7–8). Tyskland hadde sin «Reisekeiser» (som også var Preussens «Reisekönig» frem til november 1918) Wilhelm II, som i likhet med de russiske tsarene hadde sitt eget luksuriøse *Hofzug*. Berlins *Geisterbahnhöfe* – de folketomme, men strengt bevoktede spøkelsesstasjonene på undergrunnsstasjonene i sonen mellom øst og vest – har skapt grobunn for tyskspråklige skjønnlitterære og populærkulturelle ytringer, men utgjør også en klangbunn for Dmitrij Glukhovskijs *Metro*-serie, som vil bli kommentert mot slutten av dette kapitlet.

I Knippings verk vektlegges også jernbanens betydning for landets militærhistorie – hvor vesentlig den var i landets krigføring og ikke minst for gjennomføringen av holocaust. Et av bokens kapitler bærer den utilslørte tittelen «Mit der Reichsbahn in die Gaskammer» (Knipping, 2013, 116–121). Gjennom sitt selvkritiske perspektiv adskiller etter min mening den tyske togdiskursen seg fra mange andre nasjoners jernbanemyter.

I russisk, sovjetisk og eksempelvis fransk sakprosa som omhandler jernbanen under andre verdenskrig, knyttes dette transportmiddelet som oftest opp mot heltmodige krigsseire og motstandsbevegelsenes sabotasjeaksjoner. I tyske dokumentariske fremstillinger, og på jernbanemuseene der, er jernbanen som forutsetning for konsentrasjonsleirenes virksomhet viet betydelig plass. I Russland og Sovjetunionen derimot, er jernbanens ubestridte betingelse for å kunne gjennomføre fangetransport og forvisninger stort sett blitt fortiet fra offentlig hold. Og det er først

i senere tid man har rettet oppmerksomhet mot fangebefolkningens og spesialbosetteres tunge bidrag til jernbaneutbyggingen. At denne tematikken fra tid til annen har dukket opp i kunsten og litteraturen, som i Jarosjenkos maleri «Overalt finnes det liv» (se illustrasjon 2), Nekrasovs dikt «På jernbanen», eller Platonovs fortelling «Blant dyr og planter», sier mye om kunstens og fiksjonens viktige rolle i så vel russisk og sovjetisk samfunnsliv som innenfor den russiske togmytens diskursive rom.

Den ambiguiteten som har kjennetegnet det russiske og sovjetiske samfunnet, har satt sitt umiskjennelige preg også på deres jernbane og togmyte. I begge sfærer finner man hemmelige jernbane- og metrolinjer, plomberte vogner og låste gods- og passasjertog med lange lastestans ved stasjoner der ingen får stige av. Dobbeltheten, og graden av uoverensstemmelse mellom offisielle og uoffisielle ytringer, hører til den russiske togmytens mest karakteristiske trekk.

I det første kapitlet stilte jeg også spørsmål om hvordan fiksjon og jernbanelitteratur generelt, og russiskspråklige togtekster spesielt, reflekterer og konseptualiserer verbale, romlige og temporale aspekter ved tilværelsen. La oss se nærmere på det. Ifølge Mikhail Bakhtin kan all kunst kategoriseres ut ifra hvordan den forholder seg til tid og rom. Mens musikk er forankret i temporalkategorien og billedkunsten er et overveiende romlig fenomen, er skjønnlitteratur, teater og film romlig-temporale kunstarter, dominert av kronotopen. Kronotopen, som demonstrerer relasjoner mellom tekstens tid og rom, kan enten være gjennomgripende og sjangerdefinerende, eller den kan gi ytringen substans ved å fungere som strukturerende eller plottskapende innenfor tekstrommet (Bakhtin, 1975; 1981).

Jurij Lotman (1988; 1998; 2000) problematiserer i flere av sine artikler, essays og forelesninger begrepene *khudóžjestvennoje prostránstvo* («kunstnerisk rom» / «litterært rom») og *vremennnyje kategórii* (temporalkategorier), isolert så vel som i relasjon til hverandre. I et essay jeg bare så vidt har vært inne på tidligere, kalt «Probléma khudóžjestvennogo prostránstva v próze Gogolja» («Det litterære roms problem i Gogols prosa»), peker Lotman (1998, 251) på at et litterært rom kan være, men langt fra alltid er, en modell av et reelt eller naturtro rom (*jestestvénnogo prostránstva*). Han fremholder videre hvilke muligheter kunsten og litteraturens rom gir i forhold til andre virkelighetsmodeller. I litterære rom kan man opprette

forbindelser mellom temporale, sosiale og etiske forestillinger som i det virkelige liv fremstår som adskilte og motsetningsfylte. Og man kan formidle ikke-romlige budskap ved hjelp av romlige objekter. Et litterært rom kan i noen grad være et uttrykk for en gitt forfatters verdensbilde, mener Lotman, og være formidlet på et språk som gjenspeiler hans eller hennes personlige romlige forestillinger. Men i en hierarkisk modell vil et individuelt språk knyttet til rom likevel være underordnet det romlige språket som benyttes i denne personens omgivelser, det være seg tids-epoke, samfunnsgruppe eller kunstretning. Både det individuelle og det tids- eller gruppedefinerte språket relatert til rom vil igjen være underlagt et overgripende, abstrakt språk for romlige relasjoner som har utviklet seg og blitt brukt innen ulike kunstarter og sjangere over tid (Lotman, 1998, 251–2). Disse teoriene kan bidra til å forklare hvordan eksempelvis en analogi til antikkens fergemann Karon kan dukke opp som skysskar i Pusjkins «Livets kjerre», eller en variant av en skikkelse som fraktes i båt til dødsriket, kan figurere som togpassasjerer i det 20. århundrets eskatologiske jernbanelitteratur.

Lotman fremholder videre at litterær romlighet kan realiseres som et punkt, en linje, en flate eller et volum, der linjen og flaten kan ha en horisontal eller vertikal orientering. En målrettet linearitet, der lengden (*dliná*) er det relevante og bredden (*sjiriná*) irrelevant, kan særlig i sakprosa, men også i kunsten og litteraturens språk, manifestere seg som en rett vei eller bane (*put*). Utviklingen av litterære karakterer i tid og rom skjer ofte langs en mer romlig vei (*doróga*), der fremstillingens bredde, eller uttværing, er av høyere relevans enn hvor lang veien er, eller hvor lenge den varer (Lotman, 1988, 252). Den lineære veien mot fremtidstopien som sovjetmyndighetene pekte ut, er et eksempel på *put*, og den manifesterte seg jo ofte nettopp som en *zjeléznyj put* (et jernbanespor). Den formen for utpenslet og diffust forløp Venjas reise i *Moskva–Petusjki* utgjør, er en realisasjon av Lotmans *doróga*.

Sokolov-Skaljas fortolkning av revolusjonstoget på plakaten i illustrasjon 8 er et eksempel på at et abstrakt, ikke-romlig budskap kan formidles ved hjelp et konkret transportsystem med solid forankring i ensrettet bevegelse og geografiske rom. Ideologi er i utgangspunktet verken noe temporalt eller romlig fenomen. Ved å opprette visuelle og språklige

forbindelser mellom et symbolspekket lokomotiv med Stalin i førerhuset, en jernbanelinje og en bratt vertikal graf skapes det inntrykk av at marxist-leninismen og stalinismen er noe konkret som beveger seg i én retning, over målbare distanser. Grafen indikerer revolusjonstogets ferd langs en jernbanelinje med ideologisk betydningstunge stasjonsnavn og tidsangivelser (som «Gnisten 1900», «Desember 1905» og «Oktober 1917»). Dermed opprettes det innenfor verkets kunstrom også en ny, ideologisk basert temporalitet, der startpunktet «Gnisten 1900» og endestasjonen «Kommunisme» utgjør tidsrammen.

De synspunktene Lotman formidler i «Det litterære roms problem i Gogols prosa», har høy relevans for dette prosjektet. Her påpekes det for det første at kunsten og skjønnlitteraturen har et unikt potensial når det gjelder å opprette forbindelser mellom tilsynelatende adskilte og til og med motstridende forestillinger. For det andre fremholdes det at den fiktive teksten kan operere med et langt bredere spekter av spatial- og temporal kategorier enn den nonfiktive. Rom som bryter med våre logiske forestillinger, umotivert forflytning i tid og rom, tidssynteser og lukner vil normalt sett affisere formidlingen av entydige budskap og dermed virke forstyrrende i en sakprosaetekst. I fiksjon kan slike rom- og tidsrelaterte grep tvert imot anspore til samspill mellom henholdsvis det eksplisitt uttalte, det forvanskede, det antydde og det utelatte, og dermed utvide ytringens fortolkningsrom. Skjønnlitteraturens potensial for å formidle tvetydighet (*dvójstvennost*, eller *dvojákost*, som det ble advart mot i russisk sensurlovgivning allerede på Pusjkins tid) og flertydighet fremstår dermed som dens kanskje viktigste betydningsgenererende ressurs. I russisk reise- og jernbanelitteratur har vi kunnet observere at denne ressursen har vært mesterlig utnyttet.

Men hva er det som gjør møtene mellom den ambivalente, «uhåndgripelige» skjønnlitteraturen og den ganske så håndgripelige jernbanen så meningspotente? Og hvorfor er relasjonen mellom nettopp den *russiske* jernbanen og litteraturen så dynamisk? Som også Hawkes og Knipping har understreket, vil et lands geografi og kulturhistorie spille inn her. I motsetning til transportmidler som frakter passasjerene *bort* fra landjorden (skip, fly, romskip), frakter tog mennesker *på* landjorden. I mange av de russiskspråklige togtekstene som har vært omtalt her, betones det

at jernbanen er naturlig grunnfestet i landets overveiende åpne og flate landskap med begrenset kystlinje. I forlengelsen av dette har jeg både i litteraturen og det virkelige liv ofte støtt på utsagn om at jernbanereiser over lange strekninger er forenelige med den russiske folkesjelen – med dette folkets jordnærhet og langmodighet (*dolgoterpénije*). Både i ortodoksien, den russiske bondekulturen og sovjetideologien har man dessuten tillagt det *kollektive* stor vekt i form av tros- og arbeidsfellesskap, realisert gjennom slike fenomener som *mir* (landsbyfellesskap), *kolhós*, *sovkhós* (kollektivbruk) og *óbsjtsjina* (bonde- eller menighetsfellesskap). Sammenlignet med transport som benyttes individuelt, eller av mindre grupper (som ridedyr og privatbiler) frakter tog et høyt antall mennesker samtidig og er dermed forenelig med en kollektiv tankegang.

Hertil kommer jernbanens generelle evne til å konkretisere og *legemliggjøre* (*voplosjtsját*, *olitsetvorját*) alle de formene for romlighet Lotman illustrerer ved hjelp av geometriske figurer (skinner som linjer, perronger som plan, lukkede vogner eller stasjoner som volum etc.) – det som i neste instans har gjort den så velegnet til å anskueliggjøre fenomener og relasjoner på metaforiske nivå (skinner som den eneste rette veien frem, stasjoner som stadier i prosesser, togkupeer som samfunn etc.). I takt med jernbanens økende nærvær i imperiet så både russiske myndigheter og forfattere åpenbart muligheter til å la den representere retoriske *loci* og kommunisere etiske og ideologiske budskap. Lignelsen og allegorien har vært essensielle forlegg i denne prosessen. Ved å knytte jernbanen an til strukturer befolkningen var godt kjent med fra folkekulturen og ortodoksien, gjorde man ikke bare innfløkte budskap lettere tilgjengelige, men også enklere å huske. Dette var ikke minst viktig i propagandaøyemed. Hypotesen om at den forståelsesrammen jeg kaller en russisk togmyte – inkludert den offisielle, sovjetiske delen av den – er tett sammenvevd med mytiske og religiøse forestillinger om opprinnelse, livsreiser, etterliv og endetid, er i høy grad blitt bekreftet gjennom denne studien. Funnet er også i tråd med Clarks (1995; 2000) og Betheas (1989) konklusjoner om hvilke «formler» som dominerte i sovjetidens romaner.

Russiskspråklige togtekster spenner, som vi har sett, over et vidt spekter av fiktive og ikke-fiktive ytringer. De skjønnlitterære tekstene inngår videre i intrikate intertekstuelle debatter, både innbyrdes og med ytringer

i andre sjangere. Meningsutvekslingen beveger seg mellom universelle, nasjonale og individuelle motiver, men et sett med strukturelle og tematiske mønstre forankret i basale forestillinger om tid, rom, lys, mørke og maktrelasjoner går igjen på alle nivå.

Når det gjelder spørsmålet om jernbanetekstene kan ha bidradd til å forme russisk, sovjetisk og postsovjetisk identitet og historieforståelse, vil jeg som sagt svare bekræftende. Det imponerende omfanget av russiskspråklige togtekster, hvorav bare et begrenset utvalg er utforsket eller kommentert her, er i seg selv et argument for det. At vokabular, metafor-komplekser og motiver knyttet til jernbanen er blitt forsøkt monopolisert og styrt i bestemte retninger, har – gjennom å fremkalle motreaksjoner – styrket deres påvirkningsevne. Dette synet på totalitære språks ringvirkninger støttes også, på et mer generelt plan, av Kupina (1995). Responsen på offisielle jernbanetekster har ofte kommet i form av skjønnlitterære ytringer. Gjennom å utnytte sitt forråd av språklige og retoriske virkemidler har slike ytringer i betydelig grad bidradd til å intensivere polemikken, blant annet ved å hentyde til «unevnelige» sider ved det russiske og sovjetiske samfunnet. Dynamikken i interaksjonen mellom offisielle og uoffisielle togtekster kan forklares i lys av Lotmans teorier om litterære semiotiske rom. Fordi enhver skjønnlitterær ytring er en individuelt utarbeidet modell av verden med potensial til å produsere noe nytt (en idé, et bilde, et argument), inviterer den til respons og refortolkninger hos sine mottakere. Asymmetri i forholdet mellom tekstens avsender og mottaker bidrar ytterligere til at det genereres ny betydning. Slik kan litterære tekster medvirke, ikke bare til å reflektere sine omgivelser, men også til å påvirke dem.

Følger vi Lotmans argumentasjon, kan vi slutte at den russiske jernbanediskursen er blitt formet gjennom en polemikk der så vel avstanden mellom avsendere og mottakeres motivasjon og perspektiver som ytringenes sjangermessige og formelle uensartethet har vært høy nok til at det er blitt produsert den typen «semantiske oversettelser» som i henhold til Lotman utgjør grunnlaget for all kreativ tenkning (Lotman, 2000, 250–56). Fordi intensiteten i debatten har vært høy og den har pågått over så lang tid, men også fordi skjønnlitteratur og billedkunst har utgjort en så viktig del av den, har den russiske jernbanediskursen kunnet bidra til å

forme befolkningens selvforståelse og oppfatning av omgivelsene, deriblant av sine makthavere.

I den russiskspråklige jernbanelitteraturen har vi kunnet konstatere at livet inne på toget, og på den urbane, men særlig avsidesliggende jernbanestasjoner har vært langt mer fremtredende enn beskrivelser av det man kan observere utenfor togvinduet. Togreiser er i den eldre russiske litteraturen naturlig nok ofte skildret som noe høytidelig, men er i sovjetlitteraturen vanligvis fremstilt som varianter over noe man også ville kunne oppleve utenfor toget. Under reiser som kan pågå over mange døgn, følger man de skrevne og uskrevne reglene, ritualene og praksisene som gjelder der. Livet på langdistansetog omfatter jo dagligdagse aktiviteter som søvn, måltider og arbeid, for de aller fleste passasjerene i trangbodd lag med mye sosialt samvær. En russer vil nok oppleve at togtilværelsen har mange likhetstrekk med livet utenfor toget, men for utlendinger, inkludert meg selv, har reiser på langdistansetog i Russland og (det tidligere) Sovjetunionen til alle tider fremstått som eksotiske og underlige. Dokumentariske og skjønnlitterære verk om reiser langs Den transsibirske jernbanen og andre russiske og (forhenværende) sovjetiske jernbanelinjer utgjør en egen gren av reiselitteraturen. Blant de nyere nordiske tilskuddene til denne litteraturen kan jeg varmt anbefale Rosa Liksoms prisbelønte *Hytti nro 6*, på dansk *Kupé nr. 6* (Liksom, 2011; 2013), B. MiRee Abrahamsens *Det ville Østen: En innføring i klassisk sibiropoli* (Abrahamsen, 2012) og Erika Fatlands *Sovjetistan: En reise gjennom Turkmenistan, Kasakhstan, Tadsjikistan, Kirgisistan og Usbekistan* (Fatland, 2014) og *Grensen. En reise rundt Russland* (Fatland, 2017).

Rent generelt kan det også argumenteres for at togreiser har flere fellesstrekk med hverdagslivet enn andre former for reiser, kanskje med et lite forbehold for elvebåter og større passasjer- og cruiseskip (jevnfør settingen i Agatha Christies krimromaner *Murder on the Orient Express* og *Murder on the Nile*). Passasjerskip har imidlertid en annen sosial profil og konnotasjonsaura enn tog, og som transportmiddel et bevegelsesrom som jernbanen mangler. De seiler dessuten i et mer omskiftelig og uforutsigbart element.

Togets «element» er sviller og skinner – faste, menneskeskapte installasjoner. Jernbanen blir planlagt, prosjektert og drevet av personer som

befinner seg høyt oppe i systemet, og produsert, vedlikeholdt og betjent av folk som befinner seg mye lenger nede på samfunnsstigen. Passasjerene kan tilhøre nær sagt alle kategorier av befolkningen. Med sitt linjenett, sine signal- og kommunikasjonssystemer, togsett, og stasjoner som i større byer danner mikrosamfunn i seg selv, blir jernbanen en egnet arena for utforskning også av kognitive og sosiale forhold. I Robert Rozjdestvenskijs stemningsfulle dikt «Byer som begynner med stasjoner» («Gorodá, natsjinájusjjesia s vokzálov», Dmitrenko, 2015, 153–4) blir stasjonen beskrevet som «en guttefrakk å vokse i». Den foregriper «alderen, stemmen og klærne» til byen man skal ut i, gjenkaller mat og drikke fra togreisen man har lagt bak seg; røkt fisk, marinerte gresskar, sopp og plommer, te i glass (med ornamenterte glassholdere av nysølv) eller øl i engangsglass, og lukten av papiros-sigaretter i korridorene. Diktet gjenoppfrisker minner og sanseopplevelser fra mine egne aller første togreiser i det som da var Sovjetunionen, men også togreiser der i senere år. Rozjdestvenskijs dikt representerer noe av det allmenne og tidløse – men også russiske og sovjetiske – nasjonens togmyte favner om.

Jernbanesystemet involverer videre mange mennesker i ulike roller, hvorav noen er aktive og andre mer passive. Jernbanetrafikken er, slik sovjetsamfunnet var, gjennomregulert. I Ajtmatovs *Og dagen varer lenger enn et århundre* er jernbanen skildret som en arbeidsplass med høy aktivitet og arbeidsmoral. De mest positive karakterene blir beskrevet som typiske *truzjeniki* (arbeidsjern). Romanens fremstilling av hovedpersonene som arbeiderhelter er kanskje det som først og fremst plasserer dette verket i det offisielle sjiktet av den sovjetiske jernbanelitteraturen.

At arbeidsmotivasjonen til karakterer som Platonovs Levin, Ostrovskijs Kortsjagin, Panovas Julija Dmitrijevna og Ajtmatovs Jedigej er så høy, baserer seg jo på at de har forsonet seg med og er stolte over å være bestanddeler i et større maskineri. Som arbeidstakere er de villige til å avgi nesten ubegrenset med tid, og oppgi en betydelig grad av kontroll. Høy arbeidskapasitet, uselviskhet, engasjement, omsorg for kolleger og vilje til å ofre seg for så vel egne arbeidskollektiv som passasjerer, gods, folket og systemet, gjorde disse skikkelsene til utmerkede forbilder for den *offisielle* linjen i den sovjetiske jernbanelitteraturen.

Antikonformisten Venjas personlighet og manglende vilje til å innordne seg gjør det umulig for ham å gå inn i rollen som passiv passasjer på et tog som følger en fast rute. Han bryter da også ut av verkets motivplan og strukturelle rammer, og formidler forholdsvis utilsørt samfunnskritikk. I et spektet der den offisielle togmytens sovjetiske arbeiderhelt utgjør én ytterlighet, fremstår karakteren Venja pr. 1970 som et tilsvarende ytterpunkt i den uoffisielle sovjetiske jernbanemyten.

Pasternaks protagonister motsetter seg egentlig ikke passasjerrollen. De er vanligvis tilbakeholdne betraktere som reflekterer over omgivelsene sine, og over livet og kunsten. Men noen ganger setter også de spørsmålsteget ved sovjettogets premisser og metoder. Det var det siste som, sammen med «livsfjernhet» og manglende handlekraft, gjorde Jurij Zjivago til en uegnet eksponent for den offisielle sovjetiske jernbanelitteraturen. Graden av, men også formen for, aktivitet (fysisk og målrettet) eller inaktivitet (mental og formålsløs) karakterene utviser, synes også å ha vært en medvirkende faktor for om en ytring falt innenfor eller utenfor den offisielle sovjetiske jernbanelitteraturen. I diktet «På tidlige tog» er det mest sentrale handlingsplanets jeg innenfor. Pasternaks togttekster beveger seg, i likhet med Platonovs, i sjiktene mellom den offisielle og ikke-offisielle delen av jernbanemyten.

Utover lokomotivets imponerende fysiske fremtoning og kapasitet (stål, tyngde, trekraft) som står i en nær assosiativ forbindelse med personlige egenskaper som mental viljestyrke og utholdenhet, er det lokomotivføreren og togpersonellens makt som har vært utnyttet tyngst innenfor den offisielle sovjetiske togmyten. At passasjerene har vært totalt prisgitt lokføreren og staben hans, har vært et gjennomgangsmotiv i den ikke-offisielle jernbanelitteraturen. Togenes tradisjonelle klasseinndeling, som også ble opprettholdt gjennom sovjettiden, åpnet på sin side opp for betraktninger omkring klassekiller og skjevfordeling både i tsar-Russland og sovjetsamfunnet.

Mange av de egenskapene ved jernbanen jeg har nevnt over, kan bidra til å forklare den hyppige koblingen mellom dette systemet og Det russiske imperiet og Sovjetunionen, så vel som mellom jernbanen og bestemte epoker i disse imperienes historie. Fra jern, stål, lukkethet, rigiditet, ensrettet bevegelse gjennom åpne landskap, broer, tidsplaner og

klasseproblematikk ledes tankene lett over i autokratiske og totalitære systemer som «den russiske jernbanens far», Nikolaj den førstes autokrati og Stalin-tidens totalitarisme.

I reise- og togtekstene som har vært undersøkt i denne boken, har vi som sagt kunnet observere at noen, åpenbart universelle og tidløse, strukturelle og tematiske mønstre går igjen: På den ene siden den skjebnebestemte eller pålagte reisen fra lys (ungdommelighet, liv, dynamikk, intensitet, frihet og handlingsrom) til mørke (alderdom, død, stagnasjon, resignasjon, ufrihet og begrenset handlingsrom). I denne kategorien dominerer de ikke- og anti-totalitære tekstene, og endetidsmotivene er fremtredende. På den andre siden beveger man seg i de totalitære ytringene nesten alltid fra mørke til lys, der mørket representerer en tilbaketragt historisk fortid og lyset en ideologisk utopi. Men i mange av de ikke-totalitære tekstene kan den siste modellen også manifestere seg som en etisk og/eller religiøs reise mot et idealsamfunn eller en idealtilstand – et renere, mer rettferdig jordisk samfunn, eller et paradisi. I begge modeller gjelder det at en styrende instans (Gud, kusken, skjebnen, statslederen, lokføreren) utgjør et aktivt prinsipp som passasjerene kan velge å støtte aktivt opp om, forholde seg passive til eller opponere mot.

Følger vi Lotman (1998), tilhører disse mønstrene det overgripende, kollektive språket for romlige relasjoner. Da togtekstene ble knyttet mer spesifikt opp mot sovjetprosjektet, ble jernbanesystemets progressivitet, kraftfullhet og ensprethet tillagt betydelig tyngde. En romlig-temporal «basiskompetanse», formet av universelle, kulturelle (særlig religiøse og folkekulturelle) forestillinger gjorde altså, i kombinasjon med den reelle jernbanens allestedsværende nærvær, at sovjetbefolkningen forstod og kunne forholde seg til den propagandadiskursen som ble bygget opp omkring tog. De konkrete uttrykkene den offisielle sovjetiske togmyten fikk, står altså i nær forbindelse med så vel et kollektivt romlig språk som med språk og holdninger definert av samtidens ideologiske strømninger (jefnfør Lotman, 1998, 252–3).

I dialogene mellom offisielle og uoffisielle bidrag til den sovjetiske togmyten kan vi i tillegg observere hvor ambivalente og flertydige fiksjonelle rom kan være. Særlig i Stalin-tiden ser vi at mange av de «harde» egenskapene som relateres til jernbanen, både utgjør en grunnstamme

i styresmaktenes egenbeskrivelser og i ikke- og antitotalitære fremstillinger av dette systemet. Den viktigste forskjellen består i at de offisielle tekstene streber etter å formidle entydige budskap, de uoffisielle tve- eller flertydige. En systemkritisk tekst kan gjerne ta utgangspunkt i de samme semantiske strukturene som den systemtro, og skulle en sovjetisk forfatter ha håp om å få teksten sin gjennom sensuren, kunne ikke divergensen fra den offisielle linjen være for stor. Ytringene bærer også preg av at mottakerne ikke nødvendigvis var de samme. De fleste offisielle togtekstene tilhørte massekulturen (se Clark, 1985, xi–xiv). De var rettet mot, og måtte være tilgjengelige for, flertallet av befolkningen. De uoffisielle togtekstene var i større grad myntet på mindre grupper.

Med sideblikk til Lotmans «litterære rom», og referanse til noen av primærkildene mine, vil jeg avslutte denne oppsummeringen med å gi eksempler på hvilke, særlig romlig-temporale, grep som har vært tatt i bruk for å oppnå en slik divergens.

Går vi tilbake til Pusjkins «Livets kjerre», som en halvoffisiell ytring, ser vi at diktets litterære rom er realisert i form av en horisontal, lineær bevegelse i én bestemt retning. Det romlige er representert ved det landskapet den hestetrukne vognen passerer gjennom, selv om det er knapt beskrevet. Som rom figurerer selve vognen bare som en referanse, men ved hjelp av grammatisk kjønn og et halvulgært vokabular tillegges den negativ valør. Reisen blir en allegori for livets forgjengelighet sett fra ståstedet til et gradvis mer desillusjonert «vi». Dermed opponerer teksten mot de forventningene som ble stilt til Pusjkins generasjon, om å være patriotiske og systemlojale, samtidig som den bygger opp under dikterens identitetskonstruksjon. Det som først og fremst gjør «Livets kjerre» relevant for jernbanelitteraturen er den mangelen på valgfrihet og innflytelse diktet formidler, aspekter som her kan relateres både til «livets skjeve gang», Nikolaj den førstes autokratiske styresett og til Pusjkins forvisning.

I motsetning til i flere andre nasjoners tidlige jernbanelitteratur (for eksempel i den amerikanske, engelske, franske og tyske) er ikke jernhens potensial som avløser for bonden noe sentralt motiv i tsartidens russiske jernbanediskurs. Opplevelsen av geografisk og/eller sosial avstand til dem som utførte jernbaneutbyggingen er derimot et fellestrekk mellom

Det russiske imperiets og andre kolonimaktens forhold til «koloniene» og «straffekoloniene» befolkning.

Da Nekrasov i diktet «Jernbanen» (1864) rettet oppmerksomhet mot elendige levekår og arbeidsforhold under utbyggingen av jernbanen St. Petersburg–Moskva, var dette et relativt nytt, og for mange sikkert sjokkerende blikk på imperiets jernbaneprosjekt. Rent konkret flyttet Nekrasov fokus fra dem som har fått æren for disse prestisjefylte prosjektene, til dem som faktisk har ryddet veien for linjene, bygget banelegemer, tunneler og broer, lagt sviller og skinner. Diktet hans tilfører altså den ensrettede offisielle jernbanediskursen et nytt system- og sosialkritisk nivå. Nekrasovs kritikk går lenger, og er langt mer eksplisitt enn det man kunne tillate seg i Stalin-tiden. På det språklige plan kan formuleringen hans *kóstotsjki rússkije* (russiske knokler) ha bidradd til at begrepet *doróga na kostjákh* (knokkelveien) etablerte seg som en betegnelse på jernbaner og veier bygget av straffanger. Begrepet indikerer en forbindelse mellom jernbanen og imperiets ufrie befolkning som gjør at det kan trekkes en linje fra Nekrasovs narrative dikt til sporadiske russiske og sovjetiske ytringer som mer eller mindre direkte tematiserer denne forbindelsen, deriblant flere av Aleksander Solzjenitsyns verk. Først på 1990-tallet, da også Platonovs «Blant dyr og planter» kunne utgis i sin opprinnelige versjon, blir koblingen mellom jernbanen og fangeleirbefolkningen gjenstand for mer dyptgripende selvkritiske refleksjoner, for eksempel i Jurij Bujdas *Don Domino*, som jeg vil si mer om i neste underkapittel.

Også Dostojevskij, Tolstoj og Leskov åpner nye rom i jernbanediskursen, konkrete så vel som polemiske. Togvognen og kupeen blir hos dem fora for meningsutveksling, der de (militære, industrielle, teknologiske og transportrelaterte) sidene av jernbanen som vanligvis ble løftet frem av samtidens offentlighet, er underordnet toget som diskusjonsforum. Som Bakhtin (1975; 1981) har påpekt, er veiens, reisens og møtets kronotop nært forbundet med hverandre. På disse litterære togene artikuleres religiøse og etiske problemstillinger så vel som radikale og samfunnskritiske holdninger. Gjennom skildringer av storbyenes jernbanestasjoner, ikke som praktbygg, men som møteplasser for mennesker fra alle samfunnslag, og tilholdssted for fattige og utskudd, tegnes det også pessimistiske bilder av Russlands samtid og fremtid.

I *Idioten* (1868–69) fremstilles Parfjon Rogozjin som Kristus-figuren prins Myskjkins motpol – en Antikrist som truer det ortodokse Russlands kristne tro og etiske normer. Anna Kareninas endelikt fremstår som en advarsel mot det forfatteren anså som farlige oppløsningstendenser og moralsk forfall. Tross en lettere tone, må det samme kunne sies om Leskovs «Reise med en nihilist» («Putesjéstvijs nignilístom», 1882), som ble skrevet i kjølvannet av drapet på Aleksander II. Jernbanens mørke konnotasjonsaura – frembrakt og litterært underbygget av røyk, damp, støv, tunneler, togsettets dundrende og skramlende lyder, og hvinende bremses og, ikke minst, den klagende togfløyten – er fremtredende i den russiske prosaen i siste halvdel av 1800-tallet.

Sigmund Freuds verk var populær lesning i Russland rundt århundreskiftet. Psykoanalytikerens var opptatt av tog, men utviklet togfobi allerede i barndommen. Dette er reflektert i flere av teoriene og pasienthistoriene hans, men også gjennom uttrykk som *Gedankenzüge* (tanketog eller assosiasjonsrekker) og *psychotische Entgleisung* (psykotisk avsporing). Freuds angstfylte forhold til tog kan ha bidradd til å opprettholde de mørke apokalyptiske motivene i jernbanelitteraturen, for eksempel i Tsjekhovs fortellinger og skuespill (se Baehr, 1995 og 1999). I *Kirsebærhagen* truer jernbaneutbyggingen Ljubov Ranevskajas kirsebærhage, og det stilles spørsmål ved det industrielle og teknologiske fremskrittets pris. Jernbanen som trussel mot privat eiendom har for øvrig, av geografiske, samfunnsøkonomiske og politiske grunner, vært langt tydeligere i den britiske, franske og tyske jernbanediskursen enn i den russiske og sovjetiske. Men Tsjekhovs holdning til jernbanen var ambivalent. I langnovellen *Sjette avdeling* (1892) og fortellingen «Mannen i futteralet» (1898) indikerer fraværet av jernbane i de miljøene som skildres, en håpløs tilbakesliggenhet. Tsjekhovs togtekster markerer, i likhet med forfatterskapet som sådan, en overgang fra den realistiske til den modernistiske epoken i russisk litteratur.

Hos symbolistene er jernbanen ofte forbundet med forventning og tilfeldige møter. I Brjusovs dikt «I vognen» (Dmitrenko, 2012, 140) møter det lyriske jeget en mystisk, grønnøyd kvinne, og i Bloks melankolske «På jernbanen» studerer en kvinne på perrongen togene og menneskene på det og drømmer om selv å få reise. I Belyjs diktsamling *Pépel* (*Asken*, 1909)

manifesterer togmotivet seg gjennom nyromantiske og relativt tradisjonelle dikt som «Telegrafisten», «På skinner», «Stasjonen», «I vognen» og «Fra togvinduet», mens «En særlings nedtegnelser» har et avantgardistisk uttrykk.

I russiske modernistiske jernbaneytringer gjør lyset og optimismen seg i større grad gjeldende enn i den realistiske epokens prosa. Forventningene til den forestående revolusjonen som en renselsesprosess, og til jernbanen som en mulighet til å realisere møter, leve ut drømmer, lyster og fremtidsvisjoner skinner tydelig igjennom i både Belyjs, Bloks, Paster-naks og Tsvetajevs førrevolusjonære togttekster. Protagonistene deres er tilbake i Radisjtsjevs og Karamzins roller som oppdagelsesreisende (*pute-sjéstvenniki*), både i hjemlandet og utlandet. Futurister som Khlebnikov, Majakovskij og Asejev så ifølge Savitskij (2009) på seg selv som passasjerer på et modernitetens og ungdommens hurtigtog, og på 1910- og -20-tallet sammenfalt holdningene deres til fremskritt og moderne transportmidler (biler, motorsykler og fly, men også elektriske tog, som ble tatt i bruk i Sovjetunionen fra midten av 1920-tallet) i høy grad med bolsjevikenes.

Etter revolusjonen ligger alt til rette for at jernbanen skal kunne utnyttes i propagandaøyemed. Marx' utsagn om revolusjoner som historiens lokomotiver, streikende jernbanearbeidere, Lenins togreise, jernbanen som arena for kamphandlinger under borgerkrigen, og omsider også, som avløser for arbeideren og bonden, Trotskijs visjon om å binde sammen by og periferi – alt dette passet som hånd i hanske inn i en offisiell propagandastrategi. Linjenettet var allerede omfattende, stasjonshallene og -plassene egnet for masse møter og veggaviser. Da agitasjonstogene ble satt på skinner, var jernbanediskursens vei staket ut. Gjennom monopolisering og tilrettelegging av det omfattende semiotiske materialet som allerede forelå, kunne den offisielle togdiskursen videreutvikles langs en vertikal linje. Fra nå av går det oppover og fremover, mot lyset. Tiden må nullstilles, og nå er det ikke fremtiden, men fortiden som må svertes og tåkelegges.

Utviklingen går imidlertid ikke fort nok, og mye går galt underveis. I en slik situasjon kan også togdiskursens mørke, apokalyptiske aspekter utnyttes. På 1930-tallet innprentes sovjetbefolkningen at de må gi og ofre. I propagandakunsten og -litteraturen blir lokomotivene stadig større og

mer truende, vanlige mennesker mindre og mer utsatte. I den offisielt utgitte jernbanelitteraturen og partipressen blir heltene stadig mer endimensjonale og urealistiske, noe Ostrovskijs Kortsjagin er et illustrerende eksempel på.

Under utbyggingen av metroen i Moskva fremstilles arbeiderne, for eksempel i Lidija Stepanovas dokumentar «Vi har metro», som lykkelige og privilegerte – unge, alminnelige mennesker med potensial for å oppnå heltestatus som støtarbeidere. Mye av arbeidet utføres av komsomolungdommer, under relativt gode arbeidsforhold. Med undergrunnsbanen utvides det fysiske og mentale sovjetiske jernbanerommet betraktelig, men det gir også grobunn for populærkulturelle ytringer der Stalin og Kaganovitsj blir assosiert med underjordiske krefter. Kollektivering og Den store terroren utgjør i disse årene et bekmørkt bakteppe, som det entusiastiske metroprosjektet og andre prestisjefylte gigantprosjekter – herunder Kvitsjø – Østersjøkanalen – bidrar til å trekke oppmerksomheten bort fra.

I Stalin-tiden hører Platonov og Pasternak til de forfatterne som kanskje lykkes best i å videreutvikle den ikke-totalitære tendensen i togmyten. Det gjør de, som vi har sett, ved å komponere tekster som ytre sett harmonerer med den offisielle ideologien (for eksempel «På tidlige tog» og «Udødelighet»), men samtidig legge inn kontroversielle, god skjulte plan, og hentydninger til disse, som sensurmyndighetene kunne overse, eller velge å se gjennom fingrene med. Også her handler det altså om en utvidelse av litterære rom, om å velge flertydig vokabular, operere på flere plan, skape større volum, indikere flere retninger og irrganger. Men begge trår over streken, Platonov gang på gang, som med «Blant dyr og planter» og «Hjemkomsten», Pasternak til gagns med *Doktor Zjvago*. Verkene deres berører sider av sovjetsamfunnet som ikke tåler dagens lys, og flere av jernbaneskildringene deres viderefører den eskatologiske tendensen.

Under krigen skjer det en tilnærming mellom den uoffisielle og offisielle sfæren av togdiskursen. Jernbanepersonellet får en helt sentral rolle, og de som beordres til å betjene tog i krigssoner, er ekstremt utsatte. Mange av de overlevende blir dekorert for sin krigsinnsats. I Panovas *Følgesvenner* presenteres en systemlojal, men forholdsvis nedtonet fremstilling av hvordan helsepersonellet på et syketog gjennomlever krigen. De

modige, uselviske menneskene på dette «Barmhjertighetstoget» (jevnfør filmtittelen) blir fremholdt som eksempler til etterfølgelse. Krigsårene fremstilles i romanen som en dyster omvei, påført av fienden, før Stalins tog kan fortsette sin ferd mot det utopiske fremtidssamfunnet.

Også under Khrusjtsjov foregår mange av jernbanetekstene *inne* på toget. Offisielle jernbaneytringer formidler velstand og harmoni, mange av de uoffisielle resignasjon, men også et ulmende opprør. Populærkulturen og den kreative subkulturen har begynt å gjøre seg gjeldende, og uttrykker misnøye og protest.

I kildematerialet som inngår i denne boken, representerer Jerofejevs *Moskva–Petusjki* et av de mest fundamentale oppgjørene med den offisielle togmyten. For det første tilhører protagonisten, og forfatteren, en samfunnsgruppe som offisielt sett ikke eksisterte i Sovjetunionen. For det andre omhandler og berører prosapoemet en lang rekke tema som heller «ikke fantes», og i hvert fall ikke skulle omtales. For det tredje formidles budskapet gjennom en antitotalitær retorikk og på et antikonformt språk der sovjetiske paroler blir plukket fra hverandre og selvhøytidelighet parodierte. Det er også interessant at teksten indikerer flere parallelle romlig-temporale forløp. Venjas (fysiske og/eller mentale) ferd følger først den klassiske veien mot lyset, mot en høyst personlig utopi. Sovjetsamfunnets enveisekspedisjon mot *sin* lyse fremtid materialiserer seg langs en fast rute, fra stasjon til stasjon. Hvor dette sovjettoget tar veien, vet vi ikke, men kanskje er det den selvsamme elektrisjka-en Venja følger tilbake til sitt utgangspunkt, Moskva. I så fall er begge reisenes retning reversert, og tilsynelatende transformert til dystopier. Men, som vi har sett, bebuder Venjas reise også en mulig fortsettelse inn i et etterliv, altså en reise mot lyset.

Khrusjtsjov ga angivelig selv klarsignal til at Solzjenitsyns skildring av en straffanges hverdag i *En dag i Ivan Denisovitsjs liv* kunne trykkes i 1962, men i 1973, under Brezjnevs, blir forfatteren sendt i eksil for å ha beskrevet Gulag-arkipelet. Øy-, arkipel- og fangeleirmotiver er like fullt etablert som en del av den uoffisielle togmyten.

Den evinnelige, eller evige, sirkelen det antydes til i *Moskva–Petusjki*, manifesterer seg i *Dagen varer lenger enn et århundre* som et jernbanekretsløp og en syklisk tidsoppfatning, der en omsluttende, men også

trykkende ring (*óbrutsj*) utgjør en stor sjangerdefinerende kronotop. Romanen handler på det dypeste plan om å bevare og prøve å harmonisere personlige, kulturelle og kollektive minner, om å hegne om og sørge for å få videreformidlet sin individuelle historie, men også sin kultur og de kollektive minnene universelle myter og lokale legender rommer.



Illustrasjon 13. «Du gir oss århundrets hovedjernbane!».

BAM og perestrojkatog

Tiårsperioden mellom Jerofejevs *Moskva–Petusjki* og Ajtmatovs roman sammenfaller i tid med andre fase i utbyggingen av Bajkal–Amur-stambanen, eller *magistrál-en*, BAM-2. «Du gir oss århundrets hovedjernbane!» står det på propagandaplakaten som fremstiller en ung idealarbeider.

Du'et myndighetene henvendte seg til på denne plakaten, var komsolungdommen. Prosjektet var motivert av lovende ressursforekomster og langsiktige økonomiske perspektiver, men bakgrunnen for oppropet var også militært og politisk – «trusselen fra øst». Etter bruddet mellom Khrusjtsjov og Mao Zedong hadde forholdet mellom Kina og Sovjetunionen tilspisset seg. På sovjetisk side fryktet man et kinesisk angrep og mente at behovet for å fullføre en «andre transsibirsk jernbane» nå var prekært. I den litt sensasjonspregede dokumentaren under denne lenken¹⁰⁴ blir det gjort rede for dette trusselbildet, som også involverte rom- og rustningskappløpet med USA. Ifølge dokumentaren skulle det langs denne banen etter planen settes inn rullende militært materiell. Det skulle blant annet omfatte utskyttingsramper, kamuflerte som godstog, som det ville være vanskelig for luft- og satellittovervåkning å identifisere.

Utbyggingen av BAM hadde vært på skisseblokken flere ganger, helt siden 1880-tallet, men først i 1932 kom det en konkret forordning om å realisere det («Postanovlénije SNK SSSR 'O stroitelstve Bajkalo–Amurskoj zjeléznoj dorógi'» av 13. april 1932). Også den gangen var bakgrunnen militærstrategisk. Mandsjuria ble i 1931–32 okkupert av Japan, som man nå mente truet hele det sovjetiske fjerne østen (*dálnij vostók*). På RZjDs nettsider er utbyggingen av BAM-1 og BAM-2 beskrevet trinn for trinn.¹⁰⁵ I 1933 ble prosjektet underlagt OGPU. Det ble oppført BAM-leirer, som var administrativt underlagt Gulag-systemet, og i denne første fasen ble hovedtyngden av arbeidet utført av straffanger. Ved inngangen til 1939 hadde BAM-leirene 260 000 fanger (Nielsen, 2012, 46). Prosjektet ble avbrutt og gjenopptatt flere ganger, og det som av historikerne blir

104 <https://www.youtube.com/watch?v=gJ1hHnzsf4Q>

105 <http://rzd-expo.ru/history/Istoriya%20stroitelstva%20BAMa/>

referert til som BAM-2, ble igangsatt tidlig på 1970-tallet. Det hastet nå med å få ferdigstilt linjen på så kort tid som mulig. Spesialister ble tilbudt treårskontrakter på gode vilkår, og straffanger ble fortsatt satt til å utføre det tyngste og mest risikable arbeidet, som sprenging, tunnel- og brobygging. Befal og menig militært personell inngikk også i arbeidsstyrken. Men det manglet fortsatt arbeidskraft, og denne gangen valgte styresmaktene et grep som kan ha vært inspirert av metroutbyggingen i Moskva på 1930-tallet.

I 1974 ble BAMs første Allsovjetiske Komsomol-støtarbeideravdeling (Vsesojúznyj udárnyj komsomólskij otrjád) opprettet, etter en gedigen propagandakampanje der alle offisielle medier ble tatt i bruk. Det ble gitt inntrykk av at det var rift om plassene, og at kun de best egnede kandidatene ville bli plukket ut til dette ærefulle oppdraget. Kampanjen virket, og snart dro de første 600 komsomolungdommene frivillig av sted til hardt fysisk arbeid i et himmelstrøk der temperaturen kan bikke minus førti på vinterstid og nå nesten tilsvarende antall plussgrader om sommeren. Avreisen deres fra Jaroslavl-stasjonen i Moskva ble ledsaget av taler og hornmusikk, og det ble satt betydelige ressurser inn i å gi ungdommene tilfredsstillende boforhold og moderne utstyr til å utføre jobben. Prosjektet var todelt og bestod av et hemmeligstempelt militært foretak og et sivilt byggeprosjekt. Det siste var høyt profilert. Hver tilbakelagte etappe ble behørig markert, og dokumentert av partiavisene og gjennom radio- og TV-sendinger. Det ble også BAMs første bryllup, barnefødsel, feiringen av høytidsdager og lignende. Til slike markeringer kunne også kjente artister bli sendt inn for å bidra med underholdning. Robert Rozjdestvenskijs sang «Idút po BAMu pojezdá» («Det går tog på BAM», 1970) til Vladimir Sjajnskijs melodi, var en av de første sangene tilegnet dette prosjektet. Men BAM-arbeiderne skapte også sin egen musikk og sine egne tekster. Diktene og sangene under denne lenken¹⁰⁶ stammer fra BAM-2s første år. I jernbanesangene som inngår i *denne* samlingen,¹⁰⁷ utgjør BAM-tekstene en egen kategori. Den omfatter et femtitalls tonesatte tekster av kjente og

¹⁰⁶ <https://www.stihi.ru/2011/11/30/4037>

¹⁰⁷ <http://izmerov.narod.ru/rsong/trsongs1.html>

ukjente opphavspersoner. Her er både marsjer og oppbyggelige arbeidersanger, valser og romantiske ballader, melankolske, humoristiske og satiriske viser.

Gjennom våre moderne vestlige briller er det vanskelig å se hva som fikk tusenvis av komsomolungdommer til å melde seg frivillig til å delta i dette prosjektet. Eventyrlyst og ungdommelig pågangsmot forklarer det bare delvis. Selv tror jeg ikke Komsomols deltakelse i prosjektet hadde kunnet latt seg realisere hvis det ikke var for den helte-, støtarbeider- og krigsromantikken sovjetmyndighetene hadde lyktes i å bygge opp, og holde ved like i et halvt århundre, blant annet gjennom den offisielle, sovjetiske togmyten. Ungdommene som dro, hadde hatt Nikolaj Ostrovskijs *Hvordan stålet ble herdet* på pensum på skolen, og både forfatteren og Pavel Kortsjagin hadde som kjent heltestatus i Komsomol. Besteforeldre- og foreldregenerasjonen til de unge BAM-arbeiderne hadde Den store fedrelandskrigen friskt i minne, og krigens jernbanehelter hadde fortsatt en fremskutt rolle i det sovjetiske krigsnarrativet. Krigens heroiske bragder, samhold og kameratskap ble tematisert av både palasspoetene, 60-tallsdikterne og bardene, og var nylig blitt revitalisert gjennom Andrej Smirnovs film «Belorusskij vokzál» (1970). Mange av disse ungdommene kan med andre ord ha hatt et romantisk-idealistisk forhold til jernbanen.

Ser man nøyerer på hele samlingen av jernbanesanger under lenken i fotnote 107, legger man først merke til hvor omfattende dette materialet er, og deretter til kategoriene det er inndelt i. Tekstene er fordelt på følgende hovedgrupper: «Sanger om jernbanen som sådan», «Sanger om folk med tilknytning til jernbanen» og «De som bygget jernbanen». Under disse overskriftene finner vi undergrupper som «Begeistring over jernbanen som teknisk under», «Jernbanen endrer folks levesett», «Heltemot og heldedåder», «Krigssituasjoner», «Pionerromantikk», «BAM» og «Andre hovedjernbanelinjer». Denne taksonomien sier mye om hvilke av togmytens motiver som har vært dominerende, og det styrker argumentasjonen om at togmytens tekster har påvirket sovjetborgernes historieforståelse og identitet.

Et annet materiale som støtter oppunder denne påstanden, er dokumentariske fremstillinger av BAM-prosjektet, deriblant intervjuer med

arbeidere og andre som var involvert i prosjektet. De legger ikke skjul på at arbeidet var fysisk hardt og risikofylt, og mange omkom i ulykker, men noen hevder den dag i dag at de «bygget BAM med optimisme og entusiasme».¹⁰⁸ Flere gir uttrykk for at de opplevde det som ærefullt å få være med på prosjektet – at de ønsket å gjøre en innsats for landet sitt, slik forfedrene deres hadde gjort under krigen. Noen tar også øymetaforen i bruk og formidler at de ønsket å bidra til at fjerntliggende «øyer» fikk kontakt med «fastlandet».

Men BAM ble snart noe helt annet enn det prestisjefylte oppdraget det var blitt presentert som. Etter Mao Zedongs død i 1976 endret trusselbildet seg, og behovet for banen var ikke lenger like presserende. Etter invasjonen av Afghanistan i 1979 ble mye av ressursene omdisponert og satt inn i krigen der i stedet. Det begynte å tære både på frivillige og ufrivillige arbeideres tålmodighet, entusiasme og krefter, og etter hvert oppstod det omfattende sosiale og rusrelaterte problemer langs disse linjene. Men ungdomsmiljøet utviklet seg også til et arnested for gryende protest, som ga næring til så vel den politiske dissidensbevegelsen som den progressive musikalske, litterære og kunstneriske subkulturen som nå var i ferd med å vokse frem.

Da linjen ble offisielt åpnet den 27. oktober 1984, hadde BAM for lengst mistet sin strategiske betydning og fremstod da som en *zjeležnaja doróga iz niotkiúda v nikudá* – en jernbane fra ingensteds til ingensteds (jevnfør sitatet fra Vojnovitsjs roman i kapitlets epigraf). I de neste tiårene var linjen i noen perioder i drift, i andre delvis stengt. På 2000-tallet har det imidlertid pågått omfattende utbedringer og utvidelser av dette linjenettet. Det fungerer nå hovedsakelig som transportlinje for ressursutvinning og godsfrakt, og er blitt en prioritert og lønnsom linje.

Men dette diktet, som er skrevet rundt tjue år etter at linjen ble erklært åpnet, er nok betegnende for den opplevelsen av å ha blitt bondefanget som mange av de involverte åpenbart kjente på. Det er skrevet av Viktor Prjadkin, som selv deltok i utbyggingen av BAM-2. Som historiker og

108 <http://www.kpravda.ru/article/society/046710/>

forfatter har han brukt mye tid på å utforske og dokumentere prosjektet. (Se denne lenken.¹⁰⁹)

Строителям Байкало-Амурской железной дороги, возводивших её в период 1932–2003 годы, посвящаю:	Til dem som bygget jernbanelinjen Bajkal–Amur, oppført i perioden mellom 1932 og 2003, tilegner jeg:
Закрутила жизнь, впрягла в упряжку, И погнала рысью по годам, Одеть заставила тельняшку, Привезла на строящийся БАМ.	Livet surret fast og la i sele, jaget år som gaupen jager lam, trøyen min med striper fra marinen tvang det på og tok meg med til BAM.
В этой скачке даже не заметил, Что молодость в дороге потерял, ВМФ, быть может, засекретил, Или БАМ под рельсы закопал? ¹¹⁰	I det spranget svant visst ungdomstiden, kanskje VFM fikk den gradert, eller var det BAM som tok den tiden, skjøv den under skinnene et sted?

I oversettelsen har jeg tatt meg noen semantiske friheter av hensyn til rytmen, så jeg vil gi en kort kommentar til teksten her. Livet (*zjizn*) er diktets handlende aktør, noe som gir inntrykk av at en person av hankjønn havnet i BAM-prosjektet mer eller mindre tilfeldig. Verbet *zakrutila* kan bety «surret» eller «viklet», men også «skrudde til». Opplevelsen av å være fanget underbygges av det påfølgende utsagnet om at livet også «la på seletøy» (*vprjaglá v uprjázjku*) og tvang på en trøye (*telnjásjka*) av den blå- og hvitstripete typen man går med i den russiske marinen – VMF - Vojénno-morskóij flot. De sivile BAM-arbeiderne var neppe kjent med at prosjektets mål også var militært. Spørsmålene som stilles; om det var VMF som fikk hemmeligstemplet denne personens ungdomstid, eller om BAM kanskje grov den ned under skinnene, henspiller på dette hemmelighetskremmeriet. En fri og sarkastisk dechiffrering av akronymet BAM var «Brezjnev abmányvajet molodjójzj» – «Brezjnev bedrar ungdommen».

Av sovjetborgere født på 1950- og -60-tallet som tok utdanning og ble voksne i Brezjnev-tiden, har mange beskrevet den dobbeltheten som for alvor hadde slått rot i samfunnet, og den opplevelse av splittethet – og nettopp bedrag – man kunne oppleve på det personlige plan. Ved siden av de synspunktene, reglene og praksisene som ble formidlet ovenfra, fantes

109 <https://www.proza.ru/avtor/viktorg>

110 http://lit.lib.ru/p/prjadkin_w_m/text_0060.shtml

det i mange av livets sfærer et utall parallelle sett av holdninger, leveregler og fremgangsmåter som man måtte ha kjennskap til og forholde seg til i dagliglivet.

Under slike forhold var det å ha «ventiler»; et kontaktnett man kunne stole på og utveksle dypere tanker med, essensielt. I trangbodde bysamfunn kunne det handle om noe så grunnleggende som å finne rom for fortrolige samtaler, personlige gjøremål og interesser, eller for virkelighetsflukt. Det kunne være felleskjøkkenet i kommunale leiligheter, den låste skrivebordsskuffen, et anonymt kjellerlokale eller en leilighet hvor det ble arrangert en jazz- eller rockekonsert (*kvartírka*). Det kunne også, som i Venedikt Jerofejevs tilfelle, være et sted hvor man kunne drikke i smug sammen med likesinnede mot en liten bestikkelse, som en jernbanestasjon eller vogn på et lokaltog. Mikhail Sjisjkin har satt ord på hvordan den forbudte litteraturen ble et slikt pustehull for ham:

[...] hvis dette pustehullet ikke hadde fantes, hvis det ikke var for den muligheten til å «puste» en annen luft gjennom bøkene, gjennom bokstavene, ville det ha vært nedverdiggende. Å leve i Sovjetunionen var i det hele tatt nedverdiggende. Den eneste muligheten for å finne en nisje der hvert eneste ord ikke nedverdiget deg, men tvert imot løftet deg, var å lese disse forbudte bøkene. Det var en måte å beholde sin menneskelige verdighet på.

[...] если бы не было это отдушины, если бы не было вот этой возможности «дышать» через книги, через буквы другим воздухом, то было бы унижительно. Жить вообще в Советском Союзе было унижительно. Единственная возможность найти свою нишу, где тебя не унижает каждое слово, а наоборот, возвышает, было читать те запрещенные книги. Это был способ сохранения человеческого достоинства (Ljunggren og Rotkirch, 2009, 130).

I Brezjnevs siste leveår kommer Vadim Abdrasjitovs film «Toget har stanset» («Ostanovítsia pójezd», 1982) om en togulykke der det oppstår motstridende interesser hos etterforskeren og journalisten som skal rapportere om den. Etter Andropovs og Tsjernenkos korte perioder ved makten (henholdsvis 16 og 9 måneder) skal det vise seg at denne filmen skal bli emblematiske også for perestrojkaårenes jernbaneytringer. De er

mørkt tilbakeskuende, men reflekterer, som filmen, også samtidens tomgang og dobbeltmoral.

Mikhail Gorbatsjovs *perestrojka* og *glasnost* ble godt mottatt i utlandet, og statslederen tilkjent Nobels fredspris i 1990, men innenlands ble denne perioden av mange oppfattet som tung. Problemene stod i kø og ble i mange tilfeller dårlig håndtert: Tsjernobylulykken i 1986, jordskjelvet i Armenia i 1988, fallende oljepriser, inflasjon, svikt i matdistribusjonen og en antialkohol kampanje som blant annet ga statslederen tilnavnet *sókin syn* (saftens sønn, som henspiller på uttrykket *súkin syn, son of a bitch*). Ulmende opprør i sovjetrepublikkene ble slått ned med militærmakt.

Men åpenhetspolitikken gav seg også utslag i at før uakseptable fortolkninger av fortiden kunne offentliggjøres. I diktet «Pójezd 'Rossia' 1986» («Toget 'Russland' 1986») gir Jelena Rakitskaja (født 1960) et utilsørt bilde av en snublende stormakts historie, der «liv er blitt sammenpresset til år, og beinrester sammenpresset i veier» (*gde zjízni zapressóvany v góda, /a kósti zapressóvany v dorógakh*, Rakitskaja i Dmitrenko, 2015, 244). Regimekritikken og fangeleirproblematikken har nådd overflaten.

Jernbanen er et gjennomgangsmotiv også i Jurij Kuznetsovs (1941–2003) forfatterskap. I diktet «En plombert langdistansevogn» («Zaplombiróvannyj vagón dálnego naslédovaniija» fra 1989) sitter det gjennomsiktige, tause mennesker med tanker av jern i et spøkelsestog som uforvarende er blitt sluppet over grensen til Russland av «Wilhelms vakter». Det er åpenbart Wilhelm II og Lenins følge det alluderes til. Den bakfulle pensemannen Vaska må innrømme at han ved en feiltakelse har sendt vognen videre østover, men da en matros til slutt greier å få opp plombene, viser det seg at toget er helt tomt (Kuznetsov i Dmitrenko, 2015, 253).

Et ikonisk eksempel på en togtekst fra perestrojkatiden er Akvarium-vokalisten Boris Grebensjtsjikovs «Dette toget står i brann» («Etot pójezd v ogné») fra 1989. Her er det oberst Vasin som har kalt sammen troppen sin for å informere dem om at det er på tide å dra hjem. I henhold til ny etterretning viser det seg nemlig at «vi gjennom sytti år har kjempet mot oss selv» (*uzjé sémdesiat let [...] vojeváli sámi s sobój*). Kirker er blitt revet og jorden ligger brakk. Nå er det på tide å dra hjem og ta tilbake det man er blitt fratatt.

Blant Grebensjtsjikovs, og flere av de andre samtidige russiske rockpoetenes tekster, finnes det for øvrig en hel del der sovjetiske jernbanemotiver og -metaforer belyses fra nye, kritiske synsvinkler. Eksempler på slike togttekster er «Zjeleznodoróznaja vodá» («Jernbanevann», Akvarium/Grebensjtsjikov), «Elektrítsjka» («Lokaltoget», Kino/Viktor Tsjoj), «Razgovór/Spor v pójezde» («En samtale/krangel på toget», Masjina vremeni/Andrej Makarevitsj) og «Moj pójezd jédet ne tudá» («Toget mitt går ikke dit det skal», Alisa/Konstantin Kintsjev). Musikkvideoer til alle sangene nevnt over ligger under disse lenkene.¹¹¹

I perestrojkalitteraturen blir jernbanen tillagt kvaliteter som i sovjetisk retorikk hadde vært forbeholdt «de andre». Togene rammes av alle slags katastrofer – brann, epidemier og teknisk svikt. Forvitrede jernbanespor, forfalne broer og utrangerte tog som er i ferd med å spore av, fremstår nå som bilder på en union på vei mot sammenbruddet.

Postsovjetiske samtids- og erindringstog

Kommunistpartiets reaksjonære partifløys statskupp mot Mikhail Gorbatsjov i 1991 (*ávgustovskij puttsj*, som varte fra 19. til 22. august) var mislykket i den forstand at det ble slått ned i løpet av få dager og kuppmarkerne arrestert. For Gorbatsjov, som ble avsatt som generalsekretær i kommunistpartiet allerede 24. august og måtte gå av som Sovjetunionens siste statsleder den 25. desember, markerte kuppforsøket begynnelsen på slutten av en begivenhetsrik politisk karriere. I de få dagene han ble holdt i husarrest av kuppmarkerne på datsjaen sin i Foros på Krim hadde Boris Jeltsin stått frem som en lederskikkelse – oppfordret militæret til ikke å delta i kuppet og fått opinionen med seg. Han ble som kjent Den russiske føderasjons første president. Tre unge menn omkom under augustkuppet, og flere sivile ble såret i sine forsøk på å hindre strids- og panserkjøretøy i å nå frem til «Det hvite hus» (*Bélyj dom*, nå regjeringsbygget) i Moskva.

111 <https://www.youtube.com/watch?v=P1nAnLzcfY>
<https://www.youtube.com/watch?v=joGEYOCCr4U>
<https://www.youtube.com/watch?v=omwTglNuXt8>
<https://www.youtube.com/watch?v=kLZJRpyQkjc>
<https://www.youtube.com/watch?v=8QH3w-jklHc>

Med tanke på hvilke konsekvenser dette kuppet fikk for Sovjetunionen var tapene likevel beskjedne.

Som daværende Moskva-boer var jeg ikke den eneste utenfra som forundret meg stort over moskovittenes beherskede ro i disse dagene, men den spontane reaksjonen deres på at kjernen i den såkalte Statskomiteen for unntakstilstanden (GKTsjP) var blitt arrestert på Sjeremetevo flyplass den 22. august 1991, var ikke til å ta feil av. Folkemengden som hadde oppholdt seg rundt Det hvite hus og bygget barrikader der, beveget seg nå målrettet nedover Kalinin-prospektet (nå Novyj Arbat) og videre opp mot KGB-bygget (som i dag huser FSB). Dit strømmet også andre Moskva-boere, som umiddelbart gikk løs på statuen av Feliks Dzerzjinskij med det de måtte ha fått med seg av verktøy, kjøkken- og hageredskaper. Hvilken sovjetisk institusjon hatet og bitterheten deres først og fremst var rettet mot ble tydelig for alle.

Men tilværelsen under Jeltsin ble ikke enklere enn den hadde vært under Gorbatsjov. Reformtempoet var heseblesende, inflasjonen løp løpsk, og etter lengre tids uenighet om maktfordelingen i den nye føderasjonen oppløste Jeltsin i september 1993 nasjonalforsamlingen og satte nå inn væpnede styrker mot det daværende parlamentsbygget (*Bélyj dom*) der opposisjonen hadde forskanset seg. Pinlige opptrinn, korrupsjon, oligarkvelde og Tsjetsjenia-krigene står igjen som sørgelige reminisenser fra Jeltsins presidentperiode.

Mens det typiske perestrojkatogget er tomt, forulykket eller har stan- set helt opp, fordeler de togtekstene vi møter i årene umiddelbart etter Sovjetunionens sammenbrudd, seg i to hovedgrupper. På den ene siden opprettholdes erindringsnarrativet, der opplevelsen av å ha mistet, eller fullstendig måttet revurdere fortiden, blir beskrevet. I denne kategorien finner vi Kaliningrad-forfatteren Jurij Bujdas (født 1954) kortroman *Don Domino*, utgitt i 1993. Den andre gruppen omfatter samtidsskildringer der tog har løpt løpsk, bremsene har sviktet og fremtiden henger i en tynn tråd. Her plasserer Viktor Pelevins (født 1962) kortroman *Zjóltaja strelá* (*Den gule pilen*) seg, også den publisert i 1993. Den siste tendensen er også tydelig reflektert i sakprosaen, for eksempel i uttrykk hentet fra samtidspresen som «reformtoget» (*pójezd refórm*) «føderasjonstoget» (*pójezd federát-sii*), «privatiseringstoget» (*pójezd privatizátsii*), «marksomleggingens

lokomotiv» (*lokomotív rýnotsjnykh preobrazovánij*) og «inflasjonslokomotivet» (*parovóz infljátsii*).

Men der er også andre tendenser. Togscenene i Mikhail Sjisjkins debutnovelle «Kalligrafitimer» («Uróki kalligráfii», 1993), der en forsmådd ektemanns kone insisterer på at han må følge hennes tomme kiste hjem i en godsvogn og arrangere begravelse, slik at hun kan ta fatt på sitt nye liv, står i en mer klassisk tradisjon. Sjisjkins prosa kjennetegnes for øvrig av universelle, polyfoniske narrativer og kronotopier som gir assosiasjoner til Dostojevskij, Bunin og Nabokovs verk. (Se også Lasjova, 2010, 186.)

Den postsovjetske parodien, som blant andre Vladimir Sorokin er en markant eksponent for, er også representert i jernbanelitteraturen. Som oftest er det sovjettidens paroler som karikeres og tømmes for innhold gjennom utsagn à la «våre tog er de mest togete togene i verden» (*násji pojezdá sámje pojezdátyje pojezdá v mire*). I et dikt kalt «V.V. Majakovskij på toget» («V.V. Majakovskij v pójezde»), signert en poet som skriver under pseudonymet Djádja Roma, er det derimot Majakovskijs proklamerende stil som blir parodiert: «Å hvor herlig det hadde vært å kunne strekke de hårete beina sine ut fra øverste køye på tredje klasse», fabulerer et selvbevisst jeg – «la dem stikke ut i passasjen så herrene med sine barter, koffertene og bredrumpete fruer kunne rynket pannen og bebreidet meg, og jeg kunne berørt deres fjonge fjes, bustet til håret deres og strøket dem kjærlig over kinnene med beina». Originalen, som ligger her,¹¹² kunne i mine ører vært forfattet av Majakovskij selv.

De siste spørsmålene jeg stilte i kapittel 1, handlet nettopp om hvilke spor jernbanetekstene har etterlatt seg i det russiske språket og hvordan togmyten tematiserer problemstillinger knyttet til brukernes språklige eksistens. Som delsvær på det første spørsmålet vil jeg trekke frem at de veletablerte togmetaforene og togaforismene, sammen med jernbaneteksternes motiver og mønstre i dag utgjør en kollektiv kognitiv og språklig basis. Det gjør det mulig å danne nyord av den typen jeg ga eksempler på over, så vel som troper, idiomer, parodier og nye jernbanefortellinger som vil være begripelige og gi mange felles assosiasjoner hos leserne.

112 <https://www.stihi.ru/2015/09/08/6269>

I gjennomgangen min av først Viktor Pelevins, og deretter Jurij Bujdas kortroman, vil jeg utdype dette.

Mens jernbanearbeiderne på den avsidesliggende stasjonen i Bujdas *Don Domino* ikke har noen anelse om hva eller hvem som befinner seg *inne* i Nulltoget som passerer dem, vet ikke passasjerene i Pelevins togunivers «Den gule pilen» hva som befinner seg *utenfor* toget, bortsett fra det ubebodde landskapet de kan se like utenfor vinduene. En mor som står ved togvinduet og kikker ut, formidler til barnet sitt at det trolig finnes dyr, guder og ånder der ute. Skulle det finnes mennesker der, reiser de trolig med tog de også.

Ingen vet hvor «Den gule pilen» kommer fra eller hvor den skal hen, bortsett fra noen få innvidde, deriblant protagonisten Andrej og hans mystiske venn Khan, som ligner på den japanske skuespilleren Toshiro Mifune og går med svart treningsdrakt med «Hell's Angels» på ryggen. Andrej og Khan har hørt rykter om at toget beveger seg mot en bro som har brutt helt sammen. Dette er reflektert i tekstens kapittelstruktur, som begynner med kapittel 12 og teller nedover mot det som kan bli en katastrofe. Men de to åndsfrendene har fått innsikt i at de faktisk er passasjerer, og er begynt å filosofere over om det finnes noen mulighet for å komme seg av dette toget. Ved å følge tegn og symboler (oppslag, graffiti, en pil som peker oppover) har de funnet en vei opp på togtaket. Der samles de til stille meditasjon sammen med likesinnede og kommuniserer bare ved hjelp av gester. På taket befinner de seg bokstavelig talt på et høyere plan enn de uvitende passasjerene inne i vognene under dem.

Tittelen alluderer både til apokalypsens gulbleke dødshest, luksustoget *Krásnaja strelá* (Den røde pilen) og begrepet *Zjóltyj dom* (gulehus) som best kan oversettes med «galehus». Handlingen pågår etter alt å dømme i 1992. Vi får nemlig høre at «de helsikens reformene» har gjort Andrejs kupéfelle Pjotr Sergejevitsj nervøs, at Golfkrigen (som åpenbart har utspilt seg på et annet tog) er over, og at det står en 5000-rubelseddell på spill i et veddemål på korridoren. 5000-rubelseddelen, som ikke hadde vært i bruk siden 1920-tallet, ble reintrodusert under hyperinflasjonen i 1992.

Teksten reflekterer et på den ene siden relativt regulert, på den andre siden kaotisk og uoversiktlig samfunn – et parallellsamfunn som minner sterkt om Jeltsins nye Russland. Her finnes det alle typer vogn- og

kupéklasser, og det er stor rift om husrom. Når noen dør og blir kastet ut av vinduet på en bære i en høytidelig begravelsesseremoni, står det alltid en annen klar til å overta køyen eller kupeen, som regel en som har greid å bestikke en korrump konduktør. Her er det tuskhandel og taskenspillere, tvilsomme *biznesmény* med ruvende livvakter, utenlandsk popmusikk, valutaspekulasjon, nyreligiositet, importerte skinnjakker og treningsdrakter av dårlig kvalitet. Det er trangboddhet og tynne skillevegger, lange køer til toalettene, kantiner med flekkete duker og dårlig mat, der bestikket forsvinner fordi noen har startet en omsmeltingsbusiness. Her selges det hirsegrot, te i glass med teglassholdere, aserbajdsjansk konjakk og vodka, som selvsagt måles opp i gram. Vognene er fylt av lyder fra radiohøytalere og TV-apparater som aldri slås av.

Andrejs barndomsvenn Grisja er blitt *biznesmén*, og språket hans et kroneksempel på varieteten som utviklet seg i disse miljøene på 1990-tallet. Grisja leser *Financial Times* og krydrer språket sitt med angliismer og sjargong som Andrej ikke alltid forstår. Han bruker også ord og vendinger Andrej kjenner, som *bit* (slå), *pizdá* (fytte), *bez nás* (uten oss) og *skhéma* (skjema) i betydninger Andrej er ukjent med. Etter 1917 måtte man tilegne seg det nye sovjetspråket hvis man skulle kunne fungere, eller i alle fall avansere, i det nye systemet. Pelevin viser oss at dette var en aktuell problemstilling også i det nye, postsovjetiske Russland.

Pelevin har en velutviklet sans for språk så vel som for humor. I «Den gule pilen» sirkler livet omkring aktiviteter og tekster som viser hvilken innflytelse jernbanen har hatt på det russiske språket, deriblant merke- navn. Persongalleriet røyker sigaretter av merket «Doróznaja» (Reiserøyk) og drikker vodkaen «Zjeleznodoróznaja osóbaja» (Jernbane Spesial). De leser tidsskriftet *Put* (*Banen*) og Pasternaks diktsamling *Na ránnikh pojezdákh* (*På tidlige tog*). De synger Grebensjtsjikovs «Etot pójezd v ogné» («Dette toget står i brann»), heier på fotballaget «Lokomotiv» og går på teateret «Na vekhnom pólke» («I øverste køye»).

Selv om de oppviser ulike språklige varieteter, har alle på toget et felles «jernbanevokabular». I sin artikkel «Vnujaz» påpeker Aleksej Antonov (1995) at Pelevin ofte skaper et «engangsvokabular» for prosatekstene sine. Det eksklusive indre engangsspråket Pelevin benytter i «Den gule pilen» består av togterminologi, og ord, uttrykk og merkevarenavn som

er avledet av denne. Dette vokabularet inkluderer også et metonymisk bestemt ordforråd, der ord som har gitte betydninger i andre sammenhenger får egne betydninger innenfor dette konkrete jernbanerommet. Jo lenger bakover i toget man kommer, desto tristere og mer fattigslige fremstår bomiljøene. Vognenes plassering synes å representere sentrum og periferi (jo nærmere lokomotivet, desto bedre), gode og dårligere strøk, mens togets klasseinndeling står i en metonymisk forbindelse med sosiale nivå i andre typer samfunn. En billett er togets *propíska* (bostedstillatelse), mens en *bezbilétnik* (bilettløs) fremstår som en fredløs *bomzj* (person uten bostedstillatelse).

Andrej opplever en gradvis eksistensiell oppvåkning. Skrå solstråler (som vi gjenkjenner både fra Dostojevskij og Pasternaks litterære univers), meditasjon på taket, erkjennelsen av at han er en passasjer og kan skille togets lyder fra annen støy, og ikke minst filosofiske samtaler med Khan har hjulpet ham på vei. Da han kommer over en reiseguide for togreiser i India (*Putevoditel po zjeléznym dorógam Indii*) henter han inspirasjon til å utføre planen sin. Kortromanens nedtelling når aldri null. I kapittel 1 greier Andrej å hoppe fra togtaket ned i terrenget. Den evinnelige slamre- og dunkelyden fra toget er endelig borte. Han hører den stille lyden av skrittene sine i gresset, av raslende vind. Han har oppnådd en høyere innsikt i ideene, i noe hellig, der «Den gule pilen» tilhører en skyggeverden.

Jurij Bujdas typiske setting er vanligvis også isolerte, innestengte rom, *loci* der mennesker lever innenfor trange geografiske, fysiske eller mentale rammer. Det kan være forfatterens egen barndoms «øy», Kaliningrad, en leilighet i en anonym storby, en jernbanestasjon midt i Moskva, som i fortellingen hans «Kazanskij vokzál», eller – som i *Don Domino* – et stasjonssamfunn langt ute i provinsen. I denne kortromanen bruker Bujda sotsrealismens jernbanetekster som forelegg, samtidig som han tilfører dette komplekset noe nytt. Han de- og rekonstruerer jernbaneteksternes grunnleggende motiver og metaforer, noe han selvsagt ikke er alene om. Dette er et gjennomgående trekk i postsovjetisk, og særlig postmodernistisk russisk fiksjon. Bujdas viktigste bidrag til samtidslitteraturen og togmyten består etter mitt syn i en granskende, ofte selvkritisk, tilnærming til de komplekse problemene han belyser, og en søken etter

noe meningsfylt og autentisk både i fortiden og samtiden. (Se også artikkelen «Jurii Buida: A Writer's Search for Authenticity», Bryn i Lunde og Roesen, 2006, 126–142.)

I *Nulltoget* utforsker forfatteren verbale og kognitive aspekter ved, og skadevirkninger av indoktrinering og begrenset ytringsfrihet, og han går inn i denne materien med stort alvor. Bujda markerer ikke noen ironisk distanse verken til den ene eller andre parten, heller ikke til de maktstrukturene han drøfter, eller stereotypiene han skaper variasjoner over. I sovjettiden tilhørte Jurij Bujda det sovjetiske etablissementet, og han var medlem i kommunistpartiet helt frem til 1991. Som leser får man inntrykk av at fortellerinstansen anser seg selv som en del av disse strukturene. Sammenligner vi med Ajtmatov, som var i en lignende posisjon, forklarer han i *Og dagen varer lenger enn et århundre* mange av karakterenes tragedier enten med en universell og tidløs krigs- og voldsproblematikk eller med Stalins terror, som myndighetene, i alle fall delvis, hadde tatt avstand fra. I Bujdas forfatterskap ser man en høyere grad av selvkritikk på hele sovjetsystemets vegne.

Bujdas karakterer er ofte traumatiserte, ensomme «øyboere» med dypt problematiske livshistorier som de aldri har fått gjennomarbeidet eller tatt noe oppgjør med. Under press kan de i beste fall henfalle til selvbebreidelser, dagdrømmer, spise-, drikke- eller sexorgier. I verste fall tyr de til fysisk vold, selvskading og selvmord. Det som begynner som realistiske miljøskildringer kan ende opp som surrealistiske skrekkszenarier, eller som allegorier der narrativet oppløses og man ikke lenger greier å skille mellom det «reelle» og drømme- eller fantasiplanet. Karakterene kan dessuten utvikle seg fra autentiske personer til mytiske figurer, eller – som i tilfellet med karakteren Ivan Ardabjev, med kallenavnet Don Domino – til menneskelige maskiner. Betegnelsen «magisk realisme» fanger for en stor del opp Jurij Bujdas sjangermessige tilhørighet, samtidig som noe av prosaen hans kan minne om Platonovs.

Med åpenbare referanser til det tekstkomplekset jeg refererer til som en offisiell russisk togmyte gir Lev Anninskij i sin anmeldelse av Bujdas *Don Domino*, og de andre finalistene til den russiske Booker-prisen i 1995, en treffende karakteristikk av kortromanens intertekstualitet og tematikk (Anninskij, 1995).

Bujda skaper en skarp stilistisk variasjon over tema som engang ble smidd og valset over av sotsrealistene; en legering av Tikhonov («av disse menneskene kunne man laget spiker»), Serafimovitsj (*Jernstrømmen*) og massesangen om lokomotivet som flyr frem med stålvinger, med en flammende motor istedenfor hjerte. Men adressatene er reversert. Før fløy man høyere og høyere, og Historiens Lokomotiv fløy mot en lys fremtid, men nå flyr alt til helvete, og lokomotivet sporer av, ut i en dyster fortid.

Буйда создает острую стилистическую вариацию на темы, откованные и обкатанные когда-то соцреалистами; это сплав из Тихонова («гвозди бы делать из этих людей»), Серафимовича («Железный поток») и массовой песни про паровоз, который вперед летит, про стальные руки-крылья, а вместо сердца пламенный мотор. Только адреса перевернуты. Раньше летели — все выше и выше, и Локомотив Истории летел в светлое будущее, а теперь все летит в тартарары, и паровоз летит под откос, то есть в беспросветное прошлое (Anninskij, 1995).

Don Domino ble første gang utgitt i tidsskriftet *Oktjábr* nr. 9 i 1993. Den inngår i flere av Bujdas prosasamlinger, men har ikke vært publisert som egen bok på russisk. Til gjengjeld finnes bokutgivelser av den på flere andre språk, deriblant norsk. I oversettelsene til fransk og engelsk, og til norsk ved Isak Rogde (Bujda, 2000) har *Don Domino* fått tittelen *Le train Zéro*, *The Zero Train* og *Nulltoget*, som henspiller på tekstens viktigste drivkraft, *Nulevój*, eller Nummer Null, et mystisk tog med to lokomotiv foran, to bak og hundre vogner. I kortromanens innledende del er tekstens surrealisme bare antydnet gjennom slike detaljer som «hundre vogner». Dette toget passerer ved midnatt. I det begredelige stasjonssamfunnet med det anonyme navnet Nummer Ni (*Devjátaja*) lever menneskene ellers et ensformig liv. Deres ene, store og viktige oppgave består i å sørge for at dette gigantiske, plomberte toget får passere uhindret forbi én gang i døgnet.

Det spanskydende egennavnet som utgjør kortromanens tittel og protagonistens kallenavn gir på den ene siden assosiasjoner til skikkelser som Don Quijote og Don Juan. Ivan Ardabjev har visse likhetstrekk med dem begge. Men etternavnet antyder også en visuell forbindelse mellom tekstens pasjonerte dominospillende hovedperson og Nulltogets

dominobrikkelignende vogner. Parallellen peker dessuten frem mot begges fall. Ivan blir beskrevet som en mektig, mørk, lidenskapelig og kraftfull mann med hender av støpejern. Med sin taushet og sine skylapper spiller han både jernhesten og Nulltoget.

Handlingen i Bujdas kortroman utspiller seg i årene mellom borgerkrigen og 1980-tallet og fremstår som en allegori over Sovjetunionens totalitære fortid. Forfatteren drar tunge vekslers på den offisielle togmytens motiver og bilder, men sovjetutopien er, som Anninskij fremholder, fullstendig reversert. Et barn som blir født den dagen stasjon Nummer Ni skal åpnes, viser seg å være dødt. Selv er Ivan et barn av «folkefiender». Som tiåring, etter å ha vært vitne til at faren blir skutt og moren begår selvmord, slutter han å snakke og forsvinner inn i seg selv. Han blir sendt på barnehjem og får først taleevnen tilbake et halvt år senere. Gutten er nå overlatt til en autoritær, uforståelig, hellig, og kålluktende institusjon som han identifiserer som Moderlandet (*Ródina*). Her indoktrineres og nullstilles han.

Etter jernbaneskole får Ivan arbeid på stasjon Nummer Ni. NKVD-obersten som ansetter ham, mener han er den perfekte mannen for jobben: «Deg kan man stole på. På dem som ikke har opplevd det du har, også, men dobbelt opp på deg. For du har ingen fortid. Og det trenger du ikke. Du har ikke engang noen nåtid. Du er bare fremtid. Du er selve null(tog)et. Husk det. Jeg sier det ikke flere ganger» («На тебя можно положиться. На тех, что твоего не испытал, тоже можно, но на тебя – вдвойне. Потому что у тебя нет прошлого. И не надо. У тебя даже настоящего нет. Ты весь будущее. Ты и есть нулевой. Запомни. Больше я таких слов говорить не буду»). Bujda, 1993, 84).

Ivan har prøvd å slette alle minner om foreldrene sine, men hans overordnede kjenner historien og vet at den kan brukes mot ham hvis han noensinne skulle sette spørsmålsteget ved arbeidet eller livsvilkårene sine. Moderlandet han nå skal tjene har lært ham lydighet og underdanighet. Det har fratatt ham minnene og viljen, men også et verbalt språk til å uttrykke tanker og følelser på. Gjennom hele fortellingen får vi høre at ordene sviktet ham, at han ikke turte å si noe, eller at han ble så tørr i munnen at tungen hang fast. Denne språklige hjelpeløsheten blir også åpenbar i referert tale. I åpningsscenen, da han skal ta farvel med menneskene

han har levd og arbeidet med i førti år, deriblant sitt livs store kjærlighet Fira Landau, kommer han ikke på noe bedre å si enn at: «Våren er en fæl tid... Fins ikke noe verre en den» («Весна – плохое время... Хуже не бывает». Bujda 1993, 82). Og da datteren Aljonka skal dra, og forsøker å få en fortrolig prat med faren, prøver han så godt han kan. Men som et ekko av barnehjemmets «overoppdragerske», eller NKVD-offiseren som ansatte ham, ender han opp med å insistere på at hun skal se ham inn i øynene og huske hva han sier, uten at han får formidlet noe av betydning. Scenen oppsummeres med at: «Ivan slet med en stumhet som gjorde at han ikke fikk sagt datteren noe som helst viktig. Han var redd for ord» («Иван мучился немотой, так и не позволявшей ему сказать дочери что-то важное. Он боялся слов». Bujda, 1993, 107).

Denne lidelsen har ikke bare rammet Ivan. Taushet, pauser og pseudo-dialoger er påfallende gjennom hele teksten. Firas ektemann Misja Landau, en av de få som tør å stille spørsmål om Nulltoget, forsvinner. Ryktene vil ha det til at han har prøvd å følge togsporet til endestasjonen. Etter å ha mistet sitt tredje barn i barsel, blir også karakteren Gusja «infisert av taushet». Det kan synes som om hun lider av en slags selektiv mutisme. Hun kan tie i flere dager, eller slutte å snakke midt i en setning, men hun tygger alltid på noe, for å «holde munnen i gang» («чтобы рот занять», Bujda, 1993, 87).

I motsetning til Misja når Gusjas mann Vasia frem til Nulltogets endestasjon, men det han får se der setter et sånt støkk i ham at han ikke greier å få frem mer enn at «det var kvinner og barn der». Han lover å skrive ned det han har sett i en notisbok, men blir en dag funnet død, med munnen stappet full av papir.

At det er en fangeleir i enden av linjen, er mer enn antydnet. For leserne og de fleste beboerne på Nummer Ni begynner det å tegne seg et bilde av noe som fremstår som den for sovjetiske myndigheter uhørte sammenblandingen av Gulag og holocaust: Jødiske Misja og Fira Landaus tragedier (Misjas forsvinning og en massevoldtekt av Fira under avhør), kvinnene og barna Vasia så i fangeleiren, måten han dør på... Bare Ivan nekter å blande kortene, eller fjerne skylappene sine. Han vil ikke innse at hans ene, store oppgave i livet har vært å sikre ferdseleien til et tog som har fraktet mennesker til en fangeleir. Selv etter at Nulltoget er blitt et

fjernt spøkelse for alle andre enn ham selv, da alle har forlatt stasjonen, og skinnene mot endestasjonen er blitt fjernet, blir krigsveteranen på sin post. Til slutt mister han også oversikten over tid og rom og ender opp med å sprengte det som er igjen av stasjonsbygget, skinnegangen og seg selv i luften.

I 1993 er det mulig å ta det skrittet Jurij Bujda gjør gjennom sammenkoblingen av holocaust og Gulag. I dag ville man fortsatt kunne gjøre det samme i fiksjon, men neppe i de statskontrollerte russiske mediene. At parallellen blir artikulert er likevel av stor betydning. Skjønnlitteraturen har på ingen måte utspilt sin rolle i det postsovjetiske Russland.

Det kanskje aller viktigste Bujda gjør i *Don Domino*, er likevel å vise hvordan indoktrinering, manglende yringsfrihet og kommunikasjon kan skape individuelle og sosiale kognitive og språklige traumer. Beboerne på Nummer Ni bærer stort sett tankene, sorgene og frykten sin alene. De snur seg bort fra hverandre og blir stille når de opplever sjokk og sorg. Når de slutter å kommunisere, svekkes også formuleringsevnen deres, så vel som evnen til indre dialog. Ivan greier ikke å fortolke inntrykk fra omgivelsene sine, langt mindre å formidle dem. Systemet og livserfaringene hans har gjort ham til en menneskemaskin.

Seiersdagen

Den 9. mai 2018: «S Dnjóm Pobédy!» Allerede på Aeroflot-flyet blir vi høytidelig gratulert med Seiersdagen, først av flyvertinnene, så av purseren og pilotene. Vi, mannen min, sønnen vår og jeg, er på en kort Moskva-tur. Over høyttalerne på Sjeremetevø flyplass lyder den samme hilsenen, etterfulgt av innstendige oppfordringer om ikke å glemme krigens helter og seieren over fascistene. Lykkeønskninger, paroler og store fotografier fra Den store fedrelandskrigen fyller også reklameskjermer og veggtavler på Sjeremetevø flyplass, i togvognene og langs jernbanelinjen inn mot Belorusskij vokzál. På vei ut fra stasjonen passerer vi skulpturen «En slavisk kvinnes farvel», med et hav av røde nelliker ved sokkelen. Den hviterussiske jernbanen, dit soldatene vendte tilbake fra vestfronten i 1945, er ett av flere naturlige forsamlingssteder for Moskvas befolkning i dag. På stasjonsplassen er det rigget opp scene for konserten «Seiressanger»

(«Pésni pobédy»). Det er vakkert vårvær, byen er stivpyntet, med lange avenyer av ekte tulipaner og kunstige kirsebærtrær med lysgirlandere som tennes om kvelden. Gatene og metroen er fulle av feststemte mennesker, mange i tidsriktige, eller moderne uniformer eller uniformsluer. En hel del bærer også den omstridte sort- og oransjestripede St. Georg-sløyfen (*Geórgijevskaja léntotsjka*¹¹³) på jakkeslaget.

I Moskva har feiringen pågått i to uker alt. Den 24. april åpnet «Den allrussiske patriotiske aksjonen Geórgijevskaja léntotsjka» med utstillinger og tilstelninger i parker og på sentrale plasser og metrostasjoner rundt i hovedstaden. I dag kulminerer feiringen med den tradisjonelle militærparaden på Den røde plass,¹¹⁴ med konserter, show, idrettskonkurranser og foredrag, og sist, men ikke minst folketog «Det udødelige regiment» («Bessmértnyj polk»¹¹⁵) som ifølge offisielle medier samlet 700 000 deltakere i år, bare i Moskva. Ti (av rundt 12,5) millioner innbyggere skal ha deltatt i arrangementer i tilknytning til feiringen. De siste årene har russere i utlendighet arrangert tilsvarende marsjer i blant annet Israel, USA, Tyskland og Storbritannia, og i år gikk «Den udødelig marsjen» av stabelen, i mindre skala, også i Spania, Sveits, Syria og på forskningsstasjonen Novolazarevskaja i Antarktis.¹¹⁶

Bessmértnyj polk ble initiert av en journalist i Tomsk i 2011, som en politisk uavhengig folkebevegelse – et fredelig folketog der deltakerne bar portretter av slektninger som omkom under Den store fedrelandskrigen. Innen 70-årsjubileet for krigsavslutningen i 2015 var arrangementet overtatt av Putin-administrasjonen og gjort til et patriotisk *statement*. Det finnes vel knapt en russisk familie hvis forfedre ikke mistet noen av sine nærmeste under Den store fedrelandskrigen. Høytidsdagen har potensial til å samle hele folket – gjøre det til et Enhetlig Russland (*Jedínaja Rossia*). De russiske vennene mine er uenige. En mener dette er en viktig markering, der yngre generasjoner blir minnet om krigens redsler og forfedrenes ofre. En annen synes marsjen minner mest om masseopptogene

113 <https://www.aftenposten.no/verden/i/OnOM1/Sloyfen-som-samler-russere-og-splitter-Ukraina>

114 https://www.youtube.com/watch?v=bTVK3_6V7fo

115 <https://www.youtube.com/watch?v=XidEEIC-4BA>

116 <https://www.gazeta.ru/social/2018/05/08/11744275.shtml>

fra sovjettiden og sier at det ikke lenger er stuerent å forholde seg nøytral eller være kritisk til denne markeringen.

I perioden mellom 1989 og 2001 studerte og jobbet jeg i Moskva i til sammen syv år og har siden reist tilbake dit med ujevne mellomrom. Nå var det en stund siden sist, og jeg har aldri opplevd hovedstaden mer storslagen og velfungerende enn denne gangen, heller ikke med hensyn til infrastruktur. Trafikkproblemene er ikke løst, etter at privatbilparken fikk en eksplosiv økning på 1990- og 2000-tallet, men kollektivtrafikken går bokstavelig talt på skinner. I 2016 ble Moskvas sentrale ringlinje (*Mokóvskoje tsenrájlnoje koltsó*) åpnet – en ny lokaltogringlinje rundt Moskva tilknyttet metrosystemet. Enda en metroringlinje (*Bolsjóe koltsó Moskovskogo metropoliténa*), hvorav tre stasjoner ble tatt i bruk i februar 2018, er under utbygging og planlagt ferdigstilt i 2022. I flere bydeler er trikkelinjene satt i stand, og trikkene er tilbake i bybildet etter lang tids fravær. Etter noen dager kan vi, en måned før fotball-VM 2018 sparkes i gang, bare konstatere at Moskva ruller, men også at mye er som før bare en times reise ut av sentrum. Over hele Russland er det nå store lokale variasjoner med hensyn til hvordan den enkelte by eller landsby fungerer og fremstår. Noe kan bero på nasjonale prioriteringer, men mye avhenger nok også av lokaladministrasjonens ressurser og forvaltningsevne.

I 2008 kom journalisten Natalija Klutsjarjovas (født 1981) debutroman (*póvest*) *Rossia: Óbsjtsjij vagón*, som i Alf B. Glads oversettelse er kalt *Russland rundt på tredje klasse* (Klutsjarjova, 2008; 2011). Kortromanen er et Dostojevskij-inspirert, dialogdrevet samtidsportrett som gir innblikk i livet til mennesker den idealistiske historiestudenten Nikita treffer på sin reise Russland rundt i «fellesvogn». Her møter vi fornedrede og krenkede, alkoholikere og narkomane. Vi får høre om maktmisbruk og korrupsjon, og om landsbyer som fraflyttes og blir liggende igjen som isolerte øyer ute i provinsene etter at lokale jernbanelinjer er blitt lagt ned. (Se også Könnönen, 2015.)

En lignende dialogbasert fremstilling av «det andre Russland» møter vi i Radion Ismajlovs dokumentarfilm «Platskárt» («Plassbillett», 2017) basert på en togreise på tredje klasse mellom Moskva og Vladivostok. Her tegnes det et dystert-humoristisk bilde av et Russland på vei mot «noe annet», der eksistensielle samtaler og muntre festscener på toget

er kryssklippet med sekvenser av forfalne landsbyer som passerer. I en engelskspråklig kommentar til den offisielle traileren beskriver regissøren filmen slik: «The endless journey is a metaphor of the country in perpetual motion, while the passengers' stories form a social portrait of contemporary Russian society».¹¹⁷

Enda en gang møter vi denne utstrakte og sammensatte nasjonens folk som passasjerer på et tog i bevegelse. Denne tematikken manifesterer seg også i en russisk toganekdote som jeg har hørt mange varianter av. Den gjensker de respektive statsledernes forventede reaksjoner på at toget har stoppet fordi det er slutt på skinnegangen: Stalin gir ordre om å skyte togpersonellet og jage passasjerene ut for å dytte. Khrusjtsjov foreslår å bygge en ny jernbanelinje foran lokomotivet med de skinnene det allerede har kjørt over, Brezjnevs reaksjon er å dra ned rullegardinene og rugge toget så passasjerene skal tro at det kjører, mens Gorbatsjov lanserer forslaget om kjøre tilbake etter først å ha satt opp skilt på engelsk og tysk langs jernbanelinjen så folk skal tro at de er på vei mot Vesten. Jeltsin legger ikke merke til at toget har stoppet engang, og fortsetter festen, og Medvedjev avventer ordre fra førstelokføreren, mens Putin ved hjelp av sine kontakter (her kan det skytes inn at patriark Kirill ble utnevnt til metrosystemets høye beskytter i 2014) utretter et under og selv fører høyhastighetstoget sitt videre på splitter nye skinner.

Under arbeidet med denne boken har jeg registrert at togmetaforer titt og ofte dukker opp også i beskrivelser av Russlands internasjonale relasjoner. Richard Sakwa, som er professor i russisk og europeisk politikk ved University of Kent har i flere intervjuer og omtaler av sin omdiskuterte bok *Frontline Ukraine: Crisis in the Borderlands* (Sakwa, 2014) betegnet EU og Russland som to lokomotiver som beveget seg stødig mot hverandre inntil Ukraina forårsaket en heftig frontkollisjon. Sakwa gir uttrykk for at vestlige lands manglende vilje til å inkludere Russland i fora der utvidelser av EU og NATO ble drøftet er en viktig medvirkende årsak både til Georgia-krigen i 2008, annekasjonen av Krim i 2014 og dagens situasjon i Vest-Ukraina.

117 <https://www.youtube.com/watch?v=54fXJAaPbDQ>

I dette prosjektet nedfeller slike problemstillinger seg i diskusjonen om tid og rom – om en historieforståelse knyttet til det omstridte begrepet *rússkaja zemljá* (russisk jord), og om endringer av og bevegelse gjennom geografiske rom. Med hensyn til det siste, vil jeg bemerke at den 19 kilometer lange Kertsjbroen, som binder Krimhalvøyen sammen med Krasnodar fylke på det russiske fastlandet, ble åpnet den 16. mai 2018. I 2019 skal denne kombinerte bil- og jernbanebroen også åpnes for togtrafikk. Broen skal, i et russisk perspektiv, kompensere for at Krim nå er avskåret fra det ukrainske jernbanenettet som halvøyen tidligere var en integrert del av.

I 2017 sammenfalt revolusjonsjubileet med 180-årsjubileet for den russiske jernbanen. Når det gjelder historieforståelse, er det interessant å merke seg at sovjettiden – med unntak av andre verdenskrig – nå nærmest har falt ut av landets jernbanehistorie. Etter at det opprinnelige jernbanemuseet i St. Petersburg, som bar sterkt preg av å være bygget opp i sovjettiden, først forsøkte å fornye utstillingene sine, ble det stengt i 2015. Den 30. oktober 2017, på 180-årsdagen for åpningen av imperiets første jernbanestrekning St. Petersburg – Tsarskoje Selo, ble det åpnet et nytt og moderne, interaktivt jernbanemuseum i St. Petersburg.¹¹⁸ Også på den før omtalte historiske tidslinjen for perioden 1837 til 2017, utarbeidet av RZjD og ITAR TASS, kan vi registrere at sovjettiden er levnet liten plass. Her er de fleste høydepunktene i den russiske jernbanens historie faktisk lagt til årene etter år 2000, altså etter at Vladimir Putin kom til makten. (Se også denne dokumentaren i to deler, om Russlands jernbanehistorie.¹¹⁹)

Fremtidens tog, og jernbanestrategien 2008–2030

For ti år siden lanserte den russiske regjeringen sin ambisiøse jernbane-strategi for perioden 2008–2030. Det finnes også en overordnet strategi for hele transportsektoren frem mot 2030, men jernbanen er det eneste

¹¹⁸ <http://tass.ru/obschestvo/4687295>

¹¹⁹ <https://rzdhistory.tass.ru/#2016>
<https://www.youtube.com/watch?v=WhDKTHQoBto> (Del I)
<https://www.youtube.com/watch?v=3tnk5b1yVU> (Del II)

transportsystemet det er vedtatt en egen føderal transportstrategi for. Av forordningen «O stratégi razvítija zjeleznodoróžjonogo tránsporta do 2030 góda» av 17. juni 2008 fremgår det at Den russiske føderasjon nå har det nest lengste jernbanelinjetettet i verden i drift, etter USA, og ligger på førsteplass med hensyn til elektrifiserte langdistanselinjer. (Kinas jernbanelinjer overgår ifølge andre kilder Russlands, men hvor mye av Kinas nettverk som er i drift har jeg ikke oversikt over). Strategiplanens hovedmål er formulert slik:

Strategiens mål er å legge til rette for en bærekraftig, sosial og økonomisk utvikling som skal øke befolkningens mobilitet, optimalisere varesirkulasjonen, styrke landets økonomiske suverenitet, nasjonale sikkerhet og forsvarsevne, redusere de totale transportkostnadene, forbedre nasjonaløkonomiens konkurransevne og sikre Russland en ledende posisjon gjennom en avansert og nyskapende utvikling av jernbanetransport, harmonisk forbundet med utviklingen av andre økonomiske sektorer og transportmidler, og av landets regioner.

Цель Стратегии – формирование условий для устойчивого социально-экономического развития России, повышения мобильности населения и оптимизации товародвижения, укрепления экономического суверенитета, национальной безопасности и обороноспособности страны, снижения совокупных транспортных издержек экономики, повышения конкурентоспособности национальной экономики и обеспечения лидирующих позиций России на основе опережающего и инновационного развития железнодорожного транспорта, гармонично увязанного с развитием других отраслей экономики, видов транспорта и регионов страны.¹²⁰

Strategien skisserer to scenarier; en minimal måloppnåelse og en maksimal. Oversikten over toglinjer som er ferdigstilte og under utbygging, viser at «landets regioner» ikke er noen floskel. Mye av utbyggingen pågår nå i områder som ikke kan karakteriseres som «sentrale strøk». I hvilken grad utbyggingen er drevet av henholdsvis ressursutvinning, industrielle og økonomiske behov, bosetningsmønstre og transportbehov i «provinsene» er det vanskelig å svare på. At Russland har satt seg høye mål for

120 <http://government.ru/docs/19759/>

jernbaneutviklingen de neste tiårene, er det imidlertid ingen tvil om. Det optimale målet er et fungerende linjenett på mellom 145 og 150 000 kilometer innen 2030.

Høyhastighetstog mellom storbyene har også høy prioritet. Frem til mai 2013 forelå det konkrete planer om å bygge ut en egen VSM (*vysokoskorostnaja passazjirskaja magistrál* – høyhastighetspassasjerlinje) mellom Moskva og St. Petersburg, men prosjektet er foreløpig lagt på is. Den 27. mai 2013 kunngjorde nemlig Putin at føderasjonens første VSM skulle gå fra Moskva til Kazan, med utvidelse til Jekaterinburg på lengre sikt. Dette kartet over planlagte høyhastighetslinjer frem mot 2030 viser at det i tillegg til jernbanelinjen mot St. Petersburg foreligger planer om å bygge ut en VSM-linje fra Moskva via Voronezj og Rostov-na-Donu til Tuapse ved nordøstkysten av Svartehavet, ti mil sør for Krasnodar.¹²¹



Illustrasjon 14. Prioriterte og planlagte høyhastighetstoglinjer i Russland.

På RZjDs hjemmesider kan vi lese at det pågår forhandlinger mellom tre av BRIKS-landene (Kina, India og Russland) om fremtidig jernbanesamarbeid, og at det foreligger planer om en transeurasisk VSM. EUs transeuropeiske transportnetts (TEN-T) prestisjeprosjekt Rail Baltica representerer en motvekt til Russlands jernbaneplaner. Det innebærer en omlegging av sporvidden på hele det baltiske linjenettet fra russisk

121 https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:High_speed_rail_in_Russia_maps

(1520 millimeter) til vesteuropeisk standard (1435 millimeter). Målet med utbyggingen er et enhetlig baltisk-europeisk jernbanenettverk som skal binde sammen Baltikum, Finland og Polen, og styrke de baltiske landenes transportforbindelse med Tyskland og det øvrige Vest-Europa.

Når det gjelder jernbanefiksjon, har fremtidsutopien og -dystopien vært dominerende i jernbanelitteraturen på 2000-tallet. Dmitrij Bykovs romanpoem *ZjD*, med sine fascinerende fortolkninger av Russlands fortid og fremtid, kvalifiserer, tross tittelen, knapt til karakteristikken jernbanelitteratur, men den er vel verdt et dypdykk. Det er også Dmitrij Glukhovskijs postapokalyptiske *Metro*-serie som gjennom 16 år har utviklet seg til et stort, multimedialt prosjekt med *Metro 2033*, *Metro 2034* og *Metro 2035*. Handlingen er lagt til Moskvas metrosystem etter en atomkrig, der noen tusen overlevende har gjort undergrunnen til en kamparena mellom ideologier og konflikter med rot i den virkelige verden. Romanene, som har fått sjangerbetegnelsen *sotsiálnaja fantástika* (sosialfantasy) er blitt publisert både i bokform og på nettet. En filmversjon skal være under planlegging, og det er blitt utviklet dataspill på grunnlag av serien. De to første bøkene kom på norsk i 2012 og 2016, i Dagfinn Foldøys oversettelse.

Mulighetene er altså mange hvis man som nordiskspråklig leser ønsker å sette seg inn i nyere russisk jernbanelitteratur. Men hvis jeg skal anbefale én togroman fra 2000-tallet må det likevel blir Eduard Kotsjergins skildring av lille Eduards gripende, seks år lange flukt fra et barnehjem i Omsk langs toglinjene tilbake til Leningrad og sin mor. Denne selvbiografiske romanen, kalt *Kresjónnyje kréstami: Zapísiki na kolénkakh* (Kotsjergin, 2011) er nydelig oversatt til norsk av Marit Bjerkeng under tittelen *Med Stalin som gudfar: Opptegnelser på knærne* (Kotsjergin, 2012). Med en lavmælt og autentisk stemme oppsummerer denne erindringsromanen mange av den russiske togmytens viktigste motiver og tema.

Referanser og nettressurser

Litteratur

- Abrahamsen, B.M. (2012). *Det ville Østen: En innføring i klassisk sibiropoli*. Oslo: Piratforlaget.
- Ajtmatov, Tsj.T. (1980). *Burannyj polustanok (I dolsje veka dlitsia den)*. *Novyj mir* 11, s. 3–185.
- Ajtmatov, Tsj.T. (1981). *Burannyj polustanok (I dolsje veka dlitsia den)*. Moskva: Molodaja gvardija.
- Ajtmatov, Tsj.T. (1985). *Og dagen varer lenger enn et århundre*. (Oversatt av E. Kolstad og med etterord av J.O. Johansen.) Oslo: Den norske bokklubben.
- Ajtmatov, Tsj.T. (1990). «Beloje oblako Tsjingizkhana: Povest k romanu». *Znamja* 8, s. 7–57.
- Aleksejev, M.A. (1981). *Dratsjuny. Nasj sovremennik* 7–9.
- Allentoft, M.E. et al. (2015). «Population Genomics of Bronze Age Eurasia». *Nature* 522, s. 167–172.
- Andacht, F. (1995). «Steps Toward a Sociosemiotic Analysis of Myth». *European Journal for Semiotic Studies* 7 (1–2), s. 7–37.
- Andrejeva, V.G. (2010). «'Dym' I.S. Turgeneva i 'Anna Karenina' L.N. Tolstogo». *Vestnik Kostromskogo gosudarstvennogo universiteta im. Nekrasova*. Lest 21.09.18. <https://cyberleninka.ru/article/n/dym-i-s-turgeneva-i-anna-karenina-l-n-tolstogo>
- Andrews, E. og Maksimova, Je. (2010). *Russian Translation. Theory and Practice*. Lonon/New York: Routledge.
- Andronova, T.I. (2014). *Slisjkom malo ostalos zjit. Nikolaj Ostrovskij*. Moskva: Gosudarstvennyj muzej – Gumanitarnyj tsentr 'Preodolenije' im. N.A. Ostrovskogo.
- Anninskij, L.A. (1995). «Tak tsjem zje vsio eto kontsjilos?: Zametki o bukerovskikh finalistakh». *Novyj mir* 2. Lest 21.09.18. http://magazines.russ.ru/novyi_mi/1995/2/anninsk.html

- Antonov, A.K. (1995). «Vnujaz». *Grani* 177, s. 125–148.
- Arendt, H. (1962). *The Origins of Totalitarianism*. Cleveland/New York: Meridian Books.
- Aristoteles (2004). *Om dikterkunsten*. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Bacon, E. (2014). *Contemporary Russia* (3. utg.). Basingstoke: Palgrave MacMillan.
- Badasj, S. (2012). «VI. Lebedev-Kumatsj – poet i plagiator». *Tsjajka* 08.06.12. Lest 21.09.18. <https://www.chayka.org/node/3623>
- Baehr, S.L. (1989). «The Troika and the Train: Dialogues between Tradition and Technology» i J.D. Clayton (red.) *Issues in Russian Literature Before 1917*. Columbus: *Slavica*, s. 85–106.
- Baehr, S.L. (1991). *The Paradise Myth in Eighteenth-Century Russia*. Stanford: Stanford University Press.
- Baehr, S.L. (1995). «The Locomotive and the Giant: Power in Chekhov's 'Anna on the Neck'». *The Slavic and East European Journal* 39 (1), s. 29–37.
- Baehr, S.L. (1999). «The Machine in Chekhov's Garden: Progress and Pastoral in The Cherry Orchard». *The Slavic and East European Journal* 42 (1), s. 99–121.
- Bagger, H. og Nørretranders, B. (1992). *Russlands historie: Reform og revolution 1689–1917*. (Politikens Russlandshistorie, bind 2). København: Politikens forlag.
- Bajevskij, V.S. (2011). *Pusjkinsko-Pasternakovskaja paradigma*. Moskva: Jazyki slavjanskoj kultury.
- Bakhtin, M.M. (1975). «Formy vremeni i khronotopa v literature». *Voprosy literatury i estetiki, issledovanija raznykh let*. Moskva: Khudozjestvennaja literatura, s. 234–407.
- Bakhtin, M.M. (1981). «Forms of Time and of the Chronotope in the Novel» i M. Holquist (red.) *The Dialogic Imagination. Four Essays by M.M. Bakhtin*. Austin: University of Texas Press, s. 84–258.
- Bakhtin, M.M. (2003). *Latter og dialog. Utvalgte skrifter*. (Cappelens upopulære skrifter). (Oversatt av A.J. Mørch.) Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Bakhtin, M.M. (2017). *Latterens historie*. (Oversatt av G. Pollen og med etterord av J. Børtnes.) Oslo: Vidarforlaget.
- Balasjeva, L.V. (2011). *Istorija russkoj metafor: kognitivnyj aspekt*. Moskva: Jazykislavjanskikh kultur.
- Balasjeva, L.V. (2014). *Russkaja metafora: prosjloje, nastojasjsjeje, budusjsjeje*. Moskva: Jazyki slavjanskikh kultur.
- Baranov, A.N. og Karalulov, Ju.N. (1994). *Slovar russkikh polititsjeskikh metafor*. Moskva: Pomovskij i partnjory.
- Barkhatova, E.V. (2017). *Konstruktivizm v sovetskom plakate*. Moskva: Kontakt-Kultura.
- Barnes, C. (1989). *Boris Pasternak. A Literary Biography 1 (1890–1928)*. Cambridge: Cambridge University Press.

- Barnes, C. (1998). *Boris Pasternak. A Literary Biography 2 (1928–1960)*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Barnes, C. (1999). «Pusjkin i Pasternak». *Kontinent* 102, s. 396–401.
- Barthes, R. (1975). *Mytologier*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Basajev, V.V. (red.) (2008). *Ljubov prostranstva. Poetika mesta v tvortsjestve Pasternaka*. Moskva: Jazyki slavjanskoj kultury.
- Bassin, M. et al. (red.) (2010). *Space, Place and Power in Modern Russia*. De Kalb: Northern Illinois University Press.
- Belyj, A. (1995). *Sobranije sotsjinenij*, bind 2. Moskva: Respublika.
- Berdjajev, N.A. (2012). *Den russiske idé: Grunnleggende problemer i russisk tenkning på 1800-tallet og tidlig 1900-tall*. Oslo: Solum Forlag.
- Berdjajev, N.A. (2015). *Russkaja ideja*. Moskva: Azbuka.
- Berge, K.L. (1999). «Semiotikk er uunnværlig». *Apollon* 01.02.12. Universitetet i Oslo. Hentet 21.09.18 fra <https://www.apollon.uio.no/artikler/1999/semiotikk.html>
- Bethea, D. (1989). *The Shape of Apocalypse in Modern Russian Fiction*. New Jersey: Princeton University Press.
- Birgisson, B. (2013). *Den svarte vikingen*. Oslo: Spartacus.
- Bodin, P.A. (1976). *Nine poems from Doktor Živago: A study of Chritian motifs in Boris Pasternak's Poetry*. Stockholm: Almquist & Wiksell International.
- Boltjanskij, G.M. (1925). «Lenin i kino». M–L. s. 16–19. Hentet 21.09.18 fra <http://lunacharsky.newgod.su/pisma/pismo-boltanskomu/>
- Borovko, N.N. (2001). «Portretnaja galereja 'Tsjevengura'», *Kontinent* 109 (3), s. 354–385.
- Bryn, B.L. (2008). «Jernhestens spor» i I. Lunde og S. Witt (red.) *Terminal øst: Totalitære og posttotalitære diskurser*. Oslo: Spartacus.
- Bryn, B.L. (2013). «Pasternak's Wassermann Test» i M. Hagen og M.V. Skagen (red.). *Literature and Chemistry. Elective Affinities*. Aarhus: Aarhus University Press, s. 301–315.
- Bujda, Ju.V. (2000). *Nulltoget. (Don Domino. Oversatt av I.B. Rogde.)* Oslo: Aschehoug.
- Bujda, Ju.V. (1993). *Don Domino. Oktjabr* 9, s. 81–111.
- Bulin, D. (2014). «BAMu 40 let: kuda vedjot 'doroga v nikuda'». BBC News. Russkaja sluzjba. Hentet 21.09.18 fra https://www.bbc.com/russian/russia/2014/07/140708_baikal_amur_40_anno
- Bykov, D.L. (2005). *Boris Pasternak. (Zjizn zametsjatelnykh ljudej)*. Moskva: Molodaja gvardija.
- Bykov, D.L. (2006). *ZjD: Poema*. Moskva: Vagrius.
- Bykov, D.L. (2007). *ZjD-rasskazy*. Moskva: Vagrius.
- Bykov, D.L. (2012). *Muzjskoj vagon: Rasskazy v rifmu i bez*. Moskva: Prozaik.

- Børtnes, J. (1992). *Russisk litteraturteorie sub specie semioticae*. Bergen: Russisk institutt, UiB skriftserie 5.
- Christie, I. (2017). «The Most Important Art? Soviet Film Making in the 1920s» i B. Gullström et al. (red.) *Revolution: Russian Art 1917–1932*. London: Royal Academy of Arts, s. 33–37.
- Clark, K. (1985). *The Soviet Novel: History as Ritual* (2. utg.). Chicago: The University of Chicago Press.
- Clark, K. (2000). *The Soviet Novel: History as Ritual* (3. utg.). Bloomington, Indiana: Indiana University Press.
- Clark, K. (2011). *Moscow, The Fourth Rome. Stalinism, Cosmopolitanism and the Evolution of Soviet Culture 1931–1941*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.
- Cornwell, N. (red.) (2001). *The Routledge Companion to Russian Literature*. London og New York: Routledge.
- Courtois, S. et al. (red.) (1999). *The Black Book of Communism*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.
- Demidova, L.D. og Kirillov, A.K. (2016). *Sto grammov iziuma iz rossijskoj istorii* (2. utg.). Novosibirsk: Parallel.
- Dethier, Jean (red.) (1978). *Le temps de gares. Catalogue d'exposition*. Paris: Centre Georges Pompidou (Beaubourg).
- Dmitrenko, S.F. (2012). *Zjeleznaja doroga v russkoj literature*. Moskva: Zjeleznodorozjnoje delo:
- Kukulnik, N.V. [1840]. «Poputnaja pesnja», s. 15–16.
 - Khomjakov, A.S. [1845]. «Pismo v Peterburg», s. 17–25.
 - Sleptsov, V.A. [1862]. «Na zjeleznoj doroge», s. 28–35.
 - Fet, A. A. [1860]. «Na zjeleznoj doroge», s. 36–37.
 - Leskov, N.S. [1882]. «Putesjestvije s nigilistom», s. 48–53.
 - Nekrasov, N.A. [1865]. «Zjeleznaja doroga», s. 54–55.
 - Saltykov-Sjtsjedrin, M.E. [1886]. «Pjostryje pisma: Pismo VIII», s. 63–73.
 - Polonskij, Ja.P. [1868]. «Na zjeleznoj doroge», s. 74.
 - Garsjin, V.M. [1887]. «Signal», s. 76–81.
 - Tsjekhov, A.P. [1887]. «Kholodnaja krov», s. 85–93.
 - Brjusov, V.Ja. [1905]. «V vagone», s. 140.
 - Garin-Mikhajlovskij, N.G. [1903]. «Na praktike», s. 141–151.
 - Belyj, A. [1922]. «Telegrafist», s. 175–176.
 - Tsvetajeva, M.I. [1910]. «Privet iz vagona», s. 185.
 - Blok, A.A. [1910]. «Na zjelznoj doroge», s. 189–190.
 - Neverov, A.S. [1923]. «Tasjkent – gorod khlebnjy», s. 191–206.
 - Bulgakov [1920-tallet]. «Rasskazy i feljetony iz gazety 'Gudok'», s. 208–227.

- Dmitrenko, S.F. (2015). *Zjeleznaja doroga v russkoj literature sovetskoj epokhi*. Moskva: Zjeleznodorozjnoje delo:
- Gorkij, M. [1923]. «Storozj», s. 24–37.
 - If, I.A. [1930]. «Peregong Moskva – Azia», s. 58–61.
 - Majakovskij, V.V. [1926]. «Strogo vospresjtsjajetsia», s. 63.
 - Platonov, A.K. [1936]. «Sredi zjivotnykh i rastenij», s. 89–100.
 - Jefetof, M.S. [1942]. «Krepost na koljosakh», s. 116–127.
 - Jevtusjenko, Je.A. [1952] «Vagon», s. 138–139.
 - Rozjdestvenskij, R.I. [1962] «Goroda», s. 153–154.
 - Rakitskaja, Je.B. [1986]. «Pojezd ‘Rossia’ 1986», s. 244–245.
 - Kuznetsov, Ju.P. [1989] «Zaplombirovannyj vagon dalnego sledovanija», s. 252–253.
- Dobrenko, E. og Naiman, E. (2003). *The Landscape of Stalinism. The Art and Ideology of Soviet Space*. Seattle og London: University of Washington Press.
- Egeberg, E.H. (2007). *Russiske stemmer. Tolv forfattere gjennom tre århundrer*. Oslo: Solum.
- Eikhenbaum, B.M. (1924). «Pisma Tjuttjsjeva» i B.M. Tynjanov (red.) *Skvoz literaturu*. Leningrad: Akademija, s. 50–61.
- Engelstein, L. (2017). *Russia in Flames: War Revolution, Civil War 1914–1921*. Oxford: Oxford University Press.
- Epstein, M.N. (2000). «Postmodern v Rossii» i M.N. Epstein *Literatura i teorija*. Moskva: R. Elinina, s. 254–274.
- Ermolaev, H. (1985). «Nikolay Ostrovsky» i V. Terras (red). *Handbook of Russian Literature*. New Haven og London: Yale University Press.
- Ermolaev, H. (1997). *Censorship in Soviet Literature 1917–1991*. Lanham, Maryland: Rowman and Littlefield Publishers.
- Fatland, E. (2014). *Sovjetistan: En reise gjennom Turkmenistan, Kasakhstan, Tadsjikistan, Kirgisistan og Usbekistan*. Oslo: Kagge Forlag.
- Fatland, E. (2017). *Grensen. En reise rundt Russland*. Oslo: Kagge Forlag AS.
- Fatland, E. (2018). «Moskva – Vladivostok. En svett odysseé». *Morgenbladet* 09.03.18. Hentet 21.09.18 fra <https://morgenbladet.no/aktuelt/2018/03/moskva-vladivostok-en-odysse>
- Flaker, A. (2000). «Osvojenije prostranstva pojezdom (Zametki o zjeleznodorozjnoj proze Pasternaka)». *Slavica Tergestina* 8, s. 219–225.
- Flanagan, R. (2013). *The Narrow Road to the Deep North*. London: Vintage Books.
- Fleishman, L.S. (1980). *Boris Pasternak v dvadtsatyje gody*. München: Wilhelm Frank Verlag.
- Fleishman, L.S. (1984). *Boris Pasternak v tridtsatyje gody*. Jerusalem: The Magnes Press, The Hebrew University.

- Fleishman, L.S. (2006). *Ot Pusjkina k Pasternaku: Izbrannyje raboty po poetike i istorii russkoj literatury*. Moskva: Novoje literaturnoje obozrenije.
- Foucault, M. (1984). «Des espaces autres» i *Architecture, Mouvement, Continuité* 5 [1967], s. 46–49.
- Franklin, S. og Widdis, E. (2006). *National Identity in Russian Culture*. Cambridge, New York, Melbourne: Cambridge University Press.
- Gifford, H. (1989). «Pasternak and his Western Contemporaries» i L. Fleishman (red.) *Boris Pasternak and His Times*. (Selected papers from the Second international symposium on Pasternak). Berkeley: Berkeley Slavic Specialities 25, s. 13–31.
- Gilbert, M. (1993). *The Dent Atlas of Russian History*. London: The Orion Publishing Group.
- Gilbert, M. (2007). *The Routledge Atlas of Russian History* (4. utgave). London: Routledge.
- Gillespie, A.D. (2012). «Bawdy and Soul: Pushkin's Poetics of Obscenity» i A.D. Gillespie (red.) *Taboo Pushkin: Topics, Texts, Interpretations*, University of Wisconsin Press, s. 185–223.
- Glukhovskij, D.A. (2002). *Metro 2033*. Moskva: Eksmo.
- Glukhovskij, D.A. (2012). *Metro 2033*. (Oversatt av D. Foldøy.) Oslo: Bokforlaget.
- Glukhovskij, D.A. (2015). *Metro 2034*. Moskva: AST.
- Glukhovskij, D.A. (2016). *Metro 2034*. (Oversatt av D. Foldøy.) Oslo: Aschehough.
- Glukhovskij, D.A. (2016). *Metro 2035*. Moskva: AST.
- Gorham, M. (2003). *Speaking in Soviet Tongues: Language Culture and the Politics of Voice in Revolutionary Russia*. DeKalb: Northern Illinois University Press.
- Gorjajeva, T.M. (1998). «Glavlit i literatura v period 'literaturno-polititsjeskogo brozjenija' v Sovetskom Sojuze». *Voprosy literatury* 5, s. 276–320.
- Gotaas, (2011). Norge: *Skisportens vugge*. Oslo: Font.
- Grabes, H. (2002). «The Cultural Turn of Philology» i H.L. Hansen (red.) *Changing Philologies*. København: Museum Tusulanums Forlag, s. 51–62.
- Grannes, A. og Heradstveit, D. (1994). *Etnisk nasjonalisme: Folkegrupper og konflikter i Kaukasia og Sentral-Asia*. Oslo: Aschehoug.
- Greenblatt, S. (1981). *Renaissance Self-Fashioning: From More to Shakespeare*. Chicago: University of Chicago Press.
- Halimi, S. (2017). «Revolusjonens århundre». *Le Monde Diplomatique*, oktober. Hentet 21.09.18 fra <https://www.lmd.no/2017/10/revolusjonens-arhundre/>
- Hansen, H.L. (2004). «Towards a New Philology of Culture» i H.C.J. Jensen (red.) *The Object of Study in the Humanities*. København: Museum Tusulanums Forlag, s. 113–26.
- Hansen, H.L. (2005). *Litterær erfaring og dialogisme*. København: Museum Tusulanums Forlag.

- Harari, Y.N. (2017). *Sapiens. En kort historie om menneskeheten* (6. opplag). Oslo: Bazar Forlag/Cappelen Damm AS.
- Harris, W.R. (1987). «Twentieth Century Totalitarianism: Germany and Russia» i *Washington University Law Review* 65 (4). (Festschrift: A Celebration of the Scholarship and Teaching of Gray L. Dorsey), s. 805–22.
- Hay, Ashley (2013). *The Railwayman's Wife*. Sydney (Crows Nest): Allen & Unwin.
- Hayes, Kevin. J. (1997). «Railway Reading». American Antiquarian Society. Hentet 21.09.18 fra <http://www.americanantiquarian.org/proceedings/44525120.pdf>
- Hawkes, L. (2005). *Transporting the Imaginary: Representations of the Railway in Australian Literature*. Ph.d.-avhandling. Brisbane: University of Queensland.
- Hegge, P.E. (2017). *Russland 1917. Krig og revolusjon*. Oslo: Vigmstad & Bjørke.
- Heinimann, A.Ch. (1992). *Technische Innovation und literarische Aneignung. Die Eisenbahn in der deutschen und englischen Literatur des 19. Jahrhunderts*. (Basler Studien zur deutschen Sprache und Literatur.) Bern: Francke Verlag.
- Helle, L.J. (2013). «Byen Bergen som Det himmelske Jerusalem». *Libra tidsskrift for antroposofi* 4, s. 60–68.
- Herzen, A.I. (1985). «Kontsy i natsjala» [1863] i *Sotsjinenija v dvukh tomakh*, bind II, Moskva: Mysl, s. 347–407.
- Hingley, R. (1983). *Pasternak: A Biography*. New York: Random House.
- Hosking, G. (1995). «The Freudian Frontier». *Times Literary Supplement* 10.03.95. Hentet 21.09.18 fra <https://www.the-tls.co.uk/articles/private/the-freudian-frontier/>
- Ivanov, A.I. og Sorokina, N.A. (2011). «Zjeleznaja doroga v russkoj khudozjestvennoj literature XIX–XX vv». *Vestnik Tambovskogo universiteta* 12 (104), s. 670–679.
- Ivanova, L.I. (1996). «Sovetskaja pesnja v 20-e gody». Utdrag fra *Sovetskaja pesnja* Hentet 21.09.18 fra <http://www.norma40.ru/articles/sovetskaya-pesnya-v-20-gody.htm>
- Jakobson, R.O. (1935) «Randbemerkungen zur Prosa des Dichters Pasternak». *Slavische Rundschau* VII, s. 357–74.
- Jakobson, R.O. (1987). «Zametki o prose poeta Borisa Pasternaka» i M.L. Gasparov (red.) *Raboty po poetike*. Moskva: Progress, s. 324–38.
- Jegorov, B.F. (1999). *Zjizn i tvortsjestvo Jurija Lotmana*. Moskva: Novoje literaturnoje obozrenije.
- Jennings, P. (1982). *My Favourite Railway Stories*. Guilford: Lutterworth Press.
- Jermakova, O.P. (2000). «Semantitsjeskije protsessy v leksike: Metaforizatsija kak sredstvo vyrazjenija otsenki obsjtsjestvenno-polititsjeskoj situatsii». *Russkij jazyk kontsa XX stoletija* (1985–1995), s. 45–60.
- Jerofejev, V.V. (2001). *Moskva–Petusjki*. (Bessmertnaja poema Venedikta Jerofejeva s kommentarijami E. Vlasova). Moskva: Vagrius.

- Jerofejev, V.V. (2003). *Moskva–Petusjki: Et poem*. (Oversatt, kommentert og med innledning av R.W. Andersen og etterord av V.B. Katajev.) København: Rævens Sorte Bibliotek.
- Jvtusjenko, E.A. (red.) og Vitovskij, E.V. (vit. red.). (1995). *Strofy veka: Antologija russkoj poezii*. Moskva: Polifakt.
- Johnson, D. (2002). *Train Dreams*. *The Paris Review* 162. Hentet 21.09.18 fra <https://www.theparisreview.org/fiction/396/train-dreams-denis-johnson>
- Johnson, D. (2016). *Togdrømmer*. Oslo: Pelikanen.
- Jordheim, H. (2001). *Lesningens vitenskap: utkast til en ny filologi*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Kaganovitsj, L.M. (2003). *Pamjantnyje zapiski rabotsjego, kommunista-bolsjevika, profsojuznogo, partijnogo i sovetsko-gosudarstvennogo rabotnika*. Moskva: Vagrius.
- Kapitsjina, E.A. (2014). «Semiozis sovetskoj massovoj pesni». *Gileja* 80, s. 215–219.
- Khlevnjuk, O.V. (2017). «Fenomen 'bolsjogo terrora'». *Vedomosti* 29.06.17. Lest 21.09.18. <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2017/06/29/701835-fenomen-terrora>
- Kim, I. (2013). *Pojezd Trotskogo*. Moskva: Zebra.
- Klutsjarjova, N.L. (2008). *Rossia: Obsjtsjij vagon*. St. Petersburg: Limbus Press.
- Klutsjarjova, N.L. (2011). *Russland rundt på tredje klasse*. Oslo: Cappelen Damm.
- Knipping, A. (2013). *Die Große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland*. München: GeraMond Verlag.
- Kogan, E. (2013). «Istorija stroitelstva Belomorsko-Baltijskogo kanala». *Ria Novosti* 02.08.13. Lest 21.09.18. <https://ria.ru/spravka/20130802/953345579.html>
- Kolstø, P. (2008). *Russland. Folket, historien, politikken, kulturen*. Oslo: Aschehoug & Co (W. Nygård).
- Kondakov, I.V. (2001). «Nasje sovetskoje vsio. Russkaja literatura XX veka kak jedinyj tekst». *Voprosy literatury* 4, s. 3–69.
- Kornienko, N.V. (2003). (red.) *'Strana filosofov' Andreja Platonova. Problemy tvortsjestva* nr. 5 (jubilejnyj) po materialam pjatoj mezjdunarodnoj nautsjnoj konferentsii posvjasjtsjennoj 50-letiju so dnja kontsjiny A.P. Platonova. 23–25 aprilja 2001. Moskva: IMLI RAN.
- Duzjina, N.I. «Andrej Platonov 'Bessmertije'. Vstupitel'naja statja i primetsjanija, s. 741–744.
- Platonov, A.P. [1936]. «Bessmertije», s. 744–757.
- Kornienko, N.V. (red.) (2005). «Razmysljenija tsjitatelja: Nikolaj Nikitin – retsentsent rasskaza 'Takyr'» i *'Strana filosofov' Andreja Platonova: Problemy tvortsjestva* 6. Moskva: IMLI RAN, s. 727–37.
- Kornienko, N.V. (red.) (2009). *Arkhiv A.P. Platonova*. Kniga 1. Moskva: IMLI RAN.
- Kornienko, N.V. (red.) (2013). «Andrej Platonov i ego sovremenniki. Iz perepiski pisatelja». *Oktjabr* 10, s. 111–160.

- Kotsjergin, E.S. (2011). *Kresjtsjonnyje krestami: Zapiski na kolenkakh*. Sankt Peterburg: Vita Nova.
- Kotsjergin, E.S. (2012). *Med Stalin som gudfar: Opptegnelser på knærne*. (Oversatt av M. Bjerkeng.) Oslo: Cappelen Damm.
- Kupina, N.A. (1995). *Totalitarnyj jazyk: slovar i retsjevyje reaktsii*. Jekaterinburg/ Perm: Izdatelstvo Uralskogo universiteta.
- Kuritsyn, V. (1996). «Velikije mify i skromnyje dekonstruksii». *Oktjabr* 8, s. 171–187.
- Kuzovkina, T.D. (2000). «Arkhiv Jurija Mikhajlovitsja Lotmana v biblioteke Tartuskogo universiteta». *Studia Litteraria Polono-Slavica* 5, s. 477–490.
- Könönen, M. (2015). «Journeying in Russian Space». *Scandoslavica*, 61 (2), s. 261–282.
- Lakoff, G. og Johnson, M. (2003). *Metaphors We Live By*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Lasjova, S.V. (2010). «Printsip pazla: Jazyk i khronotop v proze M. Sjisjkina». *Vestnik Permskogo universiteta* 6 (12), s. 186–190.
- Lejbov, R.G. (2011). (red.) *Pusjkinskije tsjtenija v Tartu, 5: Pusjinskaja epokha i russkij literaturnyj kanon*. K 85-letiju L.I. Volpert, del 1. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus.
- Lejbov, R.G. «Khudozjestvennyj tekst kak mekhanizm replikatsii i 'zolotoj vek' russkoj literatury», s. 15–31.
- Stepanisjtsjeva, T.N. «Postrojenie 'pusjinskoj epokhi' po Vjazemskomu», s. 206–223.
- Kiseljova, L.F. og Fomina, E. «Rol Turgeneva v formirovanii pusjinskogo kanona (na materiale prozy 1840-kh godov)», s. 224–259.
- Polivanov, K.M. «Kanonitsjeskije teksty Pusjkina v lirike i romane Borisa Pasternaka», s. 271–291.
- Lejtes, A.M., Sdobnev P.G. og Danilov, M.Kh. (red.) (1939). *Zjeleznaja doroga v khudozjestvennoj literature*. Moskva: Transzjeldorizdat:
- Dobroljubov, N.A. [1860]. «V prusskom vagone», s. 21–22.
- Saltykov-Sjtsjedrin, M.E. [1886]. «Pjostryje pisma» (utdrag), s. 31–43.
- Sleptsov, V.A. [1862]. «Na zjeleznoj doroge», s. 67–74.
- Garin (Mikhajlovskij), N.G. [1905]. «Inzjenerj» (utdrag), s. 44–54.
- Tsjekhov, A.P. [1887]. «Kholodnaja krov», s. 128–140.
- Tolstoj, A.N. [1937]. «Na pokinutoj stantsii» (utdrag fra *Khleb*), s. 268–270.
- Ilf, I.A. og Petrov, Je.P. [1931]. «Na Vostotsjnoj magistrali» (utdrag fra *Zolotoj teljonok*), s. 404–412.
- Majakovskij, V.V. [1920]. Fragmenter fra serien «Okna satiry Rosta», s. 334–336.
- Leonov, L.M. [1933–35]. *Doroga na okean* (utdrag), s. 351–358.
- Dolmatovskij, E.A. [1936]. «Lelka», s. 437.
- Platonov, A.P. [1936]. «Bessmertije», s. 454–466.

- Jufit, M.I. [1936]. «Ljubov», s. 480–491.
- Lebedev-Kumatsj, V.I. [1939]. «Masjinist revoljutsii», s. 515–516.
- Lekmanov, O. og Sverdlov, M. (2018). «Venedikt Jerofejev: postoronnij». *Oktjabr* 1, s. 141–71.
- Lenin, V.I. (1905). «Partijnaja organizatsija i partijnaja literatura». Hentet fra Biblioteka gazety 'Revoljutsija' 21.09.18: http://www.revolucia.ru/org_lit.htm
- Lenin, V.I. (1917). «Iz dnevnika publitsista». *Rabotsjij* 6, 11. september 1917.
- Lenin, V.I. (1918). «O 'demokratii' i diktature». *Pravda* 23. desember 1918.
- Leontev, K.N. (1996). «Episkop Nikanor o vrede zjeleznykh dorog, para i voobsjtsje ob opasnostjakh slisjkom bystrogo dvizjenija zjizni» [1885–6] i K.N. Leontev *Vostok, Rossia i Slavjanstvo*. Moskva: Respublika, s. 396–399.
- Likhatsjov, D.S. (1989). *Zametki i nabljudenija: Iz zapisnykh knizjek raznykh let*. Leningrad: Sovetskij pisatel.
- Liksom, R. (2013). *Kupé nr. 6*. København: Tiderne Skifter.
- Lipovetskij, M.N. (2006). «Kto ubil Venitsjku Jerofejeva?». *Novoje literaturnoje obozrenije* 78, s. 210–221.
- Ljunggren, A. og Rotkirch, K. (red.) (2009). *Odinnadtsat besed o sovremennoj russkoj proze: Intervju zjurnalistki Kristiny Rotkirch s rossijskimi pisateljami*. Moskva: Novoje literaturnoje obozrenije.
- Lotman, Ju.M. (1969). «Stikhotvorenija rannego Pasternaka i nekotoryje voprosy strukturnogo izutsjenija teksta». *Trudy po znakovym sistemam* 4, s. 206–38.
- Lotman, Ju.M. (1988). «Khudozjestvennoje prostranstvo v proze Gogolja» i Ju. M. Lotman *V sjkole poetitsjeskogo slova: Pusjkin, Lermontov, Gogol*. Moskva: Prosvjasjtsjenije, s. 251–292.
- Lotman, Y.M. (1990, 1). *Universe of the Mind: A Semiotic Theory of Culture*. (Oversatt av A. Shukman og med innledning av U. Eco.) London og New York: I.B. Tauris & Co. Ltd.
- Lotman, Ju.M. (1990, 2) «Poetitsjeskij mir Tjuttsjeva» i *Tjuttsjevskij sbornik. Stati o zjizni i tvortsjestve F.I. Tjuttsjeva*. Tallin: Eesti Raamat, s. 108–142.
- Lotman, Ju.M. (1996). *O poetakh i poezii*. St. Petersburg: Iskusstvo-SPB.
- Lotman, Ju.M. (1997). *Pusjkin*. St. Petersburg: Iskusstvo-SPB.
- Lotman, Ju.M. (2000). *Semiosfera*. St. Petersburg: Iskusstvo-SPB.
- Lotman, Ju.M. (2008). *Kultursemiotikk*. (Cappelens upopulære skrifter). (Oversatt av B.L. Bryn og med innledning av J. Børtnes.) Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Lotman, Ju.M. (1997). *Pusjkin. Biografija pisatelja. Stati i zametki, 1960–1990. Jevgenij Oegin, kommentarii*. Sankt-Peterburg: Iskusstvo SPB.
- Lotman M.Ju. (1993). «Mandelsjtam i Pasternak (Opyt kontrastivnoj poetiki)» i J. Andrew, V. Polukhina og R. Reid (red.) *Literary Tradition and Practice in Russian Culture*. (Papers from an International Conference on the Occasion of the Seventieth Birthday of Yuri Mikhailovich Lotman). Amsterdam: Rodopi, s. 123–162.

- Lotman M.Ju. (1996). *Mandelsjtam i Pasternak*. (Opyt kontrastivnoj poetiki) Tallin: Biblioteka zjurnala.
- Lovell, S. (2000). *The Russian Reading Revolution. Print Culture in the Soviet Union and Post-Soviet Eras*. New York: Macmillan St. Martin's Press in association with School of Slavonic and East European Studies, University of London.
- Lovell, S. (2009). *The Russian Revolution. A Very Short Introduction*. Oxford: Oxford University Press.
- Lukjanova, N.A. (2014). *Semiotika mifa. Dinamika znakovykh struktur mifa v metadiskursakh kommunikatsii*. Saarbrücken: Lambert Academic Publishing.
- Lunde, I. og Roesen, T. (red.) (2006). *Landslide of the Norm: Language Culture in Post-Soviet Russia*. Bergen: Slavica Bergensia 6.
- Lunde, I. og Witt, S. (red.) (2008). *Terminal øst: Totalitære og posttotalitære diskurser*. Oslo: Spartacus.
- Marridale, C. (2017). *Lenin on the Train*. New York: Metropolitan. London: Allen Lane.
- Matvijenko, O.I. (2003). *Roman N.A. Ostrovskogo 'Kak zakaljalas stal' i morfologitsjeskoje soznanije 1930-x godov*. Saratov: Saratovskij gosudarstvennyj universitet im. Tsjernysjevskogo.
- McCannon, J. (1998). *Red Arctic: Polar Exploration and the Myth of the North in the Soviet Union*. New York: Oxford University Press.
- Mednis, N. (2011). *Poetika i semiotika ruskoj literatury*. Moskva: Jazyki slvajanskoj kultury.
- Medvedev, R.A. (2010). *Okruzjenije Stalina*. (Zjizn zametsjatelnykh ljudej). Moskva: Molodaja gvardija.
- Medvedev, R.A. (2012). *Oni okruzjali Stalina*. (Sobranije sotsjinenij Zjoresa i Roja Medvedevykh). Moskva: Vremja.
- Meier-Oeser, S. (2011). «Medieval Semiotics» i E.N. Zalta (red.) *The Stanford Encyclopedia of Philosophy*. Lest 21.09.18. <https://plato.stanford.edu/entries/semiotics-medieval/Melle>, O.M. (2015). «Sovjetfolket knuste nazismen». *Klassekampen* 07.05.15.
- Mikhejev, M. (2008). «'Vozvrasjtsjenije' Platonova: poetika nedogovorjonnosti». *Voprosy literatury* 2, s. 115–144.
- Mikheyev, D. (1996). *Russia Transformed*. Indianapolis, Indiana: Hudson Institute.
- Milner, J. (2017). «Mechanisation Takes Command» i B. Gullström et al. (red.) *Revolution: Russian Art 1917–1932*. London: Royal Academy of Arts, s. 75–79.
- Moser, C.A. (red.) (1992). *The Cambridge History of Russian Literature*. Cambridge/ New York: Cambridge University Press.
- Moskver, K.V. (2000). «Back on the Road: Erofeev's *Moskva–Petučki* and Traditions of Russian Literature». *Russian Literature* XLVIII, s. 195–204.
- Mjør, K.J. (2017). *Russiske imperium*. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.

- Mokijenko, V.M. (2005). *Antiposlovitsy russkogo naroda*. St. Petersburg: Neva.
- Moskvin, V.P. (2012). *Russkaja metafora: Otsjerk semiotitsjeskoj teorii*. Moskva: LKI.
- Moss, W.G. (2005). *A History of Russia I: To 1917* (2. utg.). London: Anthem Press.
- Moss, W.G. (2005). *A History of Russia. II: Since 1855* (2. utg.). London: Anthem Press.
- Mørch, A. (1998). *The Novelistic Approach to the Utopian Question. Platonov's Čevengur in the Light of Dostoevskij's Anti-Utopian Legacy*. Oslo: Acta Humaniora 48.
- Nabokov, V.V. (1941). «The Art of Translation». *The New Republic* 4 (August). Lest 21.09.18. <https://newrepublic.com/article/62610/the-art-translation>
- Nabokov, V.V. (2001). «Iskusstvo perevoda» i V.V. Nabokov *Lektsii po russkoj literature*. Moskva: Izdatelstvo Nezavisimaja gazeta, s. 389–397.
- Nepomnjasitsjikh, N.A. (2012). «Zjeleznaja doroga kak kompleks motivov v russkoj lirike i epike» i E.K. Romodanovskaja (red.) *Siuzjetno-motivnyje kopleksy russkoj literatury*. Novosibirsk: Geo, s. 92–105.
- Nestor (2007). *Povest vremennykh let*. V.P. Andrianova-Peretts (red.) (Nestor v perevode D.M. Likhatsjova na sovremennyj russkij). St. Peterburg: Nauka.
- Nielsen, J.P. (2012). *Døden løser alt: Nye perspektiver på Stalins terror*. Oslo: Scandinavian Academic Press.
- Nikitenko, A.V. (1995). *Dnevnik v 3-kh tomakh*. Moskva: Gosudarstvennoje izdatelstvo khudozjestvennoj literatury.
- Nikulnikov, I.I. (2017). *Saga o moskovskom metro*. Moskva: Vek informatsii.
- Odintsov, V.V. (1982). *Lingvistitsjeskije paradoksy*. Moskva: Prosvesjtsjenije.
- Orwell, G. (1949). 1984. London: Secker & Warburg Ltd.
- Ostrovskaja, R.P. (1984). *Nikolaj Ostrovskij*. (4. utg.). (Zjizn zametsjatelnykh ljudej). Moskva: Molodaja gvardija.
- Ostrovskij, N.A. (1950). *Hvordan stålet ble herdet*. Oslo: Falken Forlag.
- Ostrovskij, N.A. (1966). *Kak zakaljalas stal*. (Med etterord av A.A. Karavajeva.) Moskva: Molodaja gvardija.
- Ostrovskij, N.A. (1972). *Hvordan stålet ble herdet*. Oslo: Forlaget Oktober.
- Ostrovskij, N.A. (1990). *Sobranije sotsjinenij v 3-kh tomakh*. Moskva: Molodaja gvardija.
- Ostrovsky, A. (2016). *The Invention of Russia: The Journey from Gorbachev's Freedom to Putin's War*. London: Atlantic Books.
- Panova, V.F. (1947). *Sputniki*. Moskva: Sovetskij pisatel.
- Pasternak, B.L. (1959). *Forsøk på en selvbiografi*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Pasternak, B.L. (1965). *Stikhotverenija i poemy*. Moskva: Biblioteka poeta.
- Pasternak, B.L. (1966). *Stikhi*. Moskva: Khudozjestvennaja literatura.
- Pasternak, B.L. (1985). *Izbrannoje v 2 tomakh*. Moskva: Khudozjestvennaja literatura.

- Pasternak, B.L. (1986). *Drømmen om en sommer*. Oslo: Tanum.
- Pasternak, B.L. (1989–1992). *Sobranije sotsjinenij v 5 tomakh*. Moskva: Khudozjestvennaja literatura.
- Pasternak, B.L. (2003–5). *Polnoje sobranije sotsjinenij v 11 tomakh*. D.V. Tevekljan (red.) Moskva: Slovo.
- Pasternak, E.B. (1989). *Boris Pasternak. Materialy dlja biografii*. Moskva: Sovetskij pisatel.
- Pavlov, E. (2007). «Pervyj russkij parovoz Tsjerepanovykh». *Umnoje proizvodstvo*. Lest 21.09.18. http://www.umpro.ru/templates/art_print.php?art_id_1=404
- Pavlova, A.V. (red.) (2013). *Ot lingvistiki k mifu: Lingvistitsjeskaja kulturologija v poiskakh 'etnitsjeskoj mentalnosti'*. (Sbornik statej). Sankt-Peterburg: Anthology Publishers.
- Pelevin. V.O. (1993). *Zjoltaja strela*. Moskva: Vagrius.
- Pelevin. V.O. (1994). *The Yellow Arrow* (Oversatt av A. Bromfield.) London og New York: New Directions.
- Perkhin, V.V. (2016). «Andrej Platonov i Lazar Kaganovitsj. Istorija neosusjtsjestvljonnogo zamysla» i *Voprosy literatury* 4, s. 63– 94.
- Petrakov, Ju.V. (2004). «Pervyj siezd». *Moskovskij literator* 17. Lest 21.09.18. <http://www.moslit.ru/nn/0417/5.htm>
- Petrosova, A. (2008). «Bard stalinskoj epokhi: 110 let nazad rodilsia Lebedev-Kumatsj». Publisert 06.08.08. Lest 21.09.18. http://www.stoletie.ru/territoriya_istorii/bard_stalinsko_epohi_2008-08-06.htm
- Platonov, A.P. (1970). *Razmysljenija pisatelja. Stati*. Moskva: Sovetskij pisatel.
- Platonov, A.P. (1990). *Tsjevengur i Vprok*. Moskva: Khudozjestvennaja literatura, s. 17–373.
- Platonov, A.P. (1997). *Anleggsgroften*. (Oversatt av E. Egeberg.) Oslo: Solum Forlag.
- Platonov, A.P. (1998). «Sredi zjivotnykh i rastenij» [1936]. Publisert elektronisk av ImWerden i 2009. Sist besøkt 21.09.18. http://imwerden.de/pdf/platonov_sredi_zhivotnykh_i_rastenij_1936.pdf
- Platonov, A.P. (2000). *Kotlovan*. St. Petersburg: Nauka.
- Platonov, A.P. (2006). *Tsjevengur: Putesjestvije s otkrytym serdtsem*. München: ImWerden Verlag.
- Platonov, A.P. (2008). *Soul. Andrej Platonov*. (Med innledning av R. Chandler, s. vii–lvii, og etterord av J. Berger, s. 309–335.) New York: New York Review Books.
- Platonov, A.P. (2011). *Sobranije sotsjinenij v 8 tomakh*. Moskva: Vremja.
- Platonov, A.P. (2016). *Ja prozjil zjizn. (Pisma 1920–1950 gody)*. Moskva: FTM.
- Platonov, A.P. (2016). *Tsjevengur*. (Oversatt av E. Egeberg.) Oslo: Solum Forlag.
- Poddubtsev, R. (2015). «Borba za Andreja Platonova vo vtoroj polovine 1930-kh godov». *Voprosy literatury* 5, s. 256–287.

- Polivanov, K.M. (1993). *Pisma B.L. Pasternaka k zjene Z.N. Neigauz*. Moskva: Dom.
- Prjadkin, V.M. (2015). *Neizvestnyj BAM*. Ontario: Altaspera Publishing and Literary Agency.
- Prokhorova, I.D., Majofis, M.L. et al. (red.). (2009). *Antropologija revoljutsii*. (Sbornik statej po materialam XVI Bannykh tsjtenij zjurnala «Novoje literaturnoje obozrenije» 27.–29.03.08.) Moskva: Novoje literaturnoje obozrenije.
- Prostakov, S. (2014). «V 1937 godu Andrej Platonov projekhal po marsjrutu Radisjtsjeva». Russkaja planeta 06.01.14. Lest 21.09.18. http://gvardiya.ru/publishing/smi/v_1937_godu_andrej_platonov_proehal_po_marshrutu_radischeva
- Proust, M. (1999). *På sporet av den tapte tid*. [À la recherche du temps perdu, 1913–1927]. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Pusjkin, A.S. (1959–62). *Sobranije sotsjinenij v 10 tomakh*. D.D. Blagoj et al. (red.) Moskva: GIKhL. LitRes, RVB 2000–2018, versjon 5.0. av 01.12.16. Sist besøkt 21.09.18. <http://rvb.ru/pushkin/>
- Pusjkin, A.S. (1959–62). «Pismo V.P. Gortsjakovu iz Kisjineva v Gura-Galbin oktjabr–nojabr 1822. D.D. Blagoj et al. (red.) *Sobranije sotsjinenij v 10 tomakh*, bind 8. LitRes, RVB. Sist besøkt 21.09.18. http://rvb.ru/pushkin/o1text/10letters/1815_30/o1text/1822/1222_39.htm
- Pusjkin, A.S. (1959–62). «Pismo P.A. Vjazemskomu 29.11.1824 iz Mikhajlovskogo v Moskvu» i D.D. Blagoj et al. (red.) *Sobranije sotsjinenij v 10 tomakh*, bind 9. LitREs RVB. Sist besøkt 21.09.18. http://rvb.ru/pushkin/o1text/10letters/1815_30/o1text/1824/1283_100.htm
- Pusjkin, A.S. (2014). *Stikhotvorenija. Poemy. Dramatitsjeskije proizvedenija*. Moskva: Drofa. http://rvb.ru/pushkin/o1text/10letters/1815_30/o1text/1822/1222_39.htm
- Rayfield, D. (1990). «The Killing of Paolo Iashvili». *Index on Censorship* 19 (6), s. 9–14.
- Reifman, P.S. (2015). *Tsenzura v dorevoljutsijonnoj, sovetskoj i postsovetskoj Rossii v 2 tomakh*. Red. G.G. Superfina. Moskva: Probel-2000. Sist besøkt 21.09.18. <https://www.reifman.ru>
- Roesen, T. (2017). «Introduction: Language Matters» i M. Cardona, I. Lunde og R. Koppen (red.) *Remaining Relevant: Modern Language Studies Today*. Bergen Language and Linguistic Studies 7. Lest 21.09.18. <https://bells.uib.no/index.php/bells/issue/view/247/showToc>
- Rosenfeldt, E. og Pape, C. (1992). *Russlands historie: Sovjetstaten 1917–1982*. (Politikens Ruslandshistorie, bind 3). København: Politikens Forlag.
- Rzhevsky, N. (red.) (1998). *Modern Russian Culture*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Sakwa, R. (2008). *Russian Politics and Society* (4. utg.). London og New York: Routledge.

- Sakwa, R. (2014). *Frontline Ukraine: Crisis in the Borderlands*. London: I. B. Tauris.
- Sandler, S. (2006). «'Pushkin' and Identity» i S. Franklin og E. Widdis (red.). *National Identity in Russian Culture*. New York: Cambridge University Press, s. 197–216.
- Savitskij, S.A. (2009). «Pojezd revoljutsii i istoritsjeskij opyt» i Prokhorova et al. (red.) *Antopologija revoljutsii*. Moskva: Novoje literaturnoje obozrenije, s. 373–399.
- Sazonova, L.I. (1991). «Ideja puti v drevnerusskoj literature». *Russian Literature* 29 (4), s. 471–488.
- Sebald, W.G. (2001). *Austerlitz*. München: Carl Hanser.
- Selnes, K. (2017). *Det store revolusjonsåret [1967]. Oktoberrevolusjonen og dens historie*. Oslo: Spetakkel Forlag.
- Serafimovitsj, A.S. (1981). *Zjeleznyj potok*. Moskva: Pravda.
- Service, R. «Putin's Czarist Folly». *New York Times* 06.04.14. Lest 21.09.18. <https://www.nytimes.com/2014/04/07/opinion/putins-czarist-folly.html>
- Sharov, A. (2008). «Biosemiotika i reljativistskaja epistemologija». Nettpublisert konferanseinnlegg. Lest 21.09.18. <http://ototsky.mgn.ru/it/papers/Sharov-thesis.htm>
- Sinjavskij, A.D. (1965). «Poezija Pasternaka». Innledning til *B.L. Pasternak. Stikhotvorenija i poemy*. Moskva/Leningrad: Sovetskij pisatel, s. 9–62.
- Sinjavskij, A.D. (1966). *Pasternaks poesi*. (Cappelens upopulære skrifter). (Oversatt av M. Nag.) Oslo: Cappelen.
- Sjesjukov, S.I. (2013). *Neistovyje revniteli. Iz istorii literaturnoj borby 20-kh godov*. Moskva: Prometej.
- Sjjsjkin, M.P. (1993). «Uroki kalligrafii». *Znamja* 1, s. 124–133.
- Sjklovskij, V.B. (1929). «Parodijnyj roman ('Tristam Shandy' Sterna)» i V.B.Sjklovskij *O teorii prozy*. Moskva: Federatsija, s. 177–204.
- Sjostakovitsj, D.D. og Glikman I.D. (1993). *Pisma k drugu: Dmitrij Sjostakovitsj Isaaku Glikmanu*. St. Petersburg: Kompozitor.
- Skabitsjevskij, A.M. (1891). *M.Ju. Lermontov. Ego zjizn i literaturnaja dejatelnost: Biografitsjeskij otsjerk*. Kapittel III. Lest 21.09.18. <http://dugward.ru/library/lermontov-gzl.html>
- Skrede (2017). *Kritisk diskursanalyse*. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Slater, M. (red.) (2010). *Boris Pasternak: Family Correspondence 1921-1960*. Stanford, California: Hoover Institutions Press Publication.
- Slezkine, Y. (2017). *The House of Government: A Saga of the Russian Revolution*. Princeton: Princeton University Press.
- Smetanskaja, O. (2014). «V poslednij god zjizni Nikolaj Ostrovskij tsjuvstvoval sebja otsjen stsjustlivym tsjelovekom». *Fakty* 24.09.14. Lest 21.09.18. <http://fakty.ua/188365-roman-kak-zakalyalas-stal-nikolaj-ostrovskij-napisal-buduchinepodvizhnyim-i-absolyutno-slepym>

- Smith, A. (2006). «A Case of Fluid Identity: Boris Pasternak as Flâneur and an Invitation au Voyage». *Wiener Slawistischer Almanach* 58, s. 117–139.
- Smith, S.A. (2002). *The Russian Revolution. A Very Short Introduction*. Oxford: Oxford University Press.
- Smith, S.A. (2017). *Russia in Revolution. An Empire in Crisis, 1890–1928*. Oxford: Oxford University Press.
- Sokolov, A.S. (2011). «Iz istorii gorodskikh zheleznykh dorog Petrozavodska». Natsionalnyj arkhiv Respubliki Karelia. Lest 21.09.18. <http://rknaa.ru/index.php/publikatsionnaya-deyatelnost/141-deyatelnost/publikatsionnaya-deyatelnost/stati-publikatsii/2011/iz-istorii-gorodskikh-zheleznykh-dorog-petrozavodska/99-iz-istorii-gorodskikh-zheleznykh-dorog-petrozavodska>
- Soleim, M.N. (2009). *Sovjetiske krigsfanger i Norge 1941–1945: antall, organisering og repatriering*. Tromsø: UiT/Oslo: Spartacus.
- Soleim, M.N. (2017). *Operasjon asfalt. Kald krig om krigsgraver*. Stamsund: Orkana.
- Solhaug, R.M. (2005). «Sovjetiske krigsfanger – et glemt emne». *UiT og Bladet Forskning* (NFR) 10.10.05.
- Steinholt, Y.B. (2002). «Rock mot regimet? Perspektiver på rockens rolle i sovjettidens Russland». *Nordisk Østforum* 16, s. 241–255.
- Stepanov, Ju.S. (2011). *V trjokhmernom prostranstve jazyka. Semiotitsjeskije problemy lingvistiki, filosofii i iskusstva*. Moskva: Knizjnyj dom LIBROKOM.
- Streit, C. (1978). *Keine Kameraden: die Wehrmacht und die sowjetischen Kriegsgefangenen 1941–1945*. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt (DVA).
- Strøksnes, M.A. (2015). *Havboka, eller Kunsten å fange en kjempehai fra en gummibåt på et stort hav gjennom fire årstider*. Oslo: Oktober.
- Svingheim, N. (2012). «Nordlandsbanen 50». Publisert på Bane Nors hjemmesider 04.06.12. Lest 21.09.18. <http://www.banenor.no/Jernbanen/Historye1/Nordlandsbanen-50-ar/>
- Tally, R.T. Jr. (2013). *Spatiality. (The New Critical Idiom)*. London og New York: Routledge.
- Terras, V. (1985). *Handbook of Russian Literature*. New Haven: Yale University Press.
- Terras, V. (1991). *A History of Russian literature*. New Haven og London: Yale University Press.
- Thompson, C. (2011). *Travel Writing. (The New Critical Idiom)*. London: Routledge.
- Tjønn, H. (2015). *Russland blir til. Fra vikingene til Ivan den grusomme*. Oslo: Dreyers Forlag.
- Tolstoj, I.N. (2010). «'Doktor Zjivago'. Novyje fakty i nakhodki v Nobelevskom Arkhive». Praha: Human Rights publishers. Lest 21.09.18. http://imwerden.de/pdf/tolstoi_ivan_doktor_zhivago_v_nobelevskom_arkhive_2010_text.pdf
- Tolz, Vera (2003). *Russia. Inventing the Nation*. London: Hodder Education.

- Torop, P. (1995). *Totalnyj perevod*. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus.
- Tregub, S.A. (1950). *Nikolaj Aleksejevitsj Ostrovskij*. Moskva: Molodaja gvardija.
- Trosterud, T. (2001). «Genus i norsk er regelstyrt». *Norsk lingvistisk tidsskrift* 19, s. 29–58.
- Trosterud, T. (2006). «Gender assignment in Old Norse». *Lingua* 116, s. 1441–1463.
- Trotskij, L.D. (1927). «Kultura i sotsializm». *Novyj mir* 1, 1927.
- Tumanov, V. (1996). «The End in Erofeev's 'Moskva Petushki'». *Russian Literature* XXXIX, North Holland s. 95–114.
- Tynjanov, Ju.N. (1977). «Promezjutok» [1925] i *Poetika. Istorija literatury. Kino*. Moskva: Nauka, s. 168–195.
- Uspenskij, B.A. (1996). *Izbrannyje trudy*, bind I. *Semiotika istorii. Semiotika kultury* (2. utg.). Moskva: Jazyki russkoj kultury.
- Varlamov, A.N. (2013). *Andrej Platonov*. (Zjizn zametsjatelnykh ljudej). (2. utg.). Moskva: Molodaja gvardija.
- Verbinina, V. (2012). *Pojezd na solnetsjnyj bereg*. Moskva: Astrel.
- Vigrinskij, V.S (1986). *Efim Aleksejevitsj i Miron Efimovitsj Tsjerepanovy*. Moskva: Nauka.
- Vindsetmo, B. (2001). *Nærmest hjertet. Pasternak, Tsvetajeva, Rilke*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Volkova, N. (2005). «Krovototsjasjtsjaja trassa: 'Tselovtjesjeskoje syrjo pod znamenam kommuny'». *Karelia* 38, 12.02.05. Lest 21.09.18. <http://www.gov.karelia.ru/Karelia/1316/32.html>
- Volnets, A. (2016). «Pervaja zjeleznaja doroga v Rossii». *Russkije pobedy*. Publisert av Russkaja planeta 14.04.16. Lest 21.09.18. <http://rusplt.ru/wins/pervaya-jeleznaya-doroga-v-rossii-23444.html>
- Wehling, E. (2016). *Politisches Framing. Wie eine Nation sich ihr Denken einredet – und daraus Politik macht*. Köln: Halem.
- Weiss, D. (2003). «Stalinistischer und nationalsozialistischer Propagandadiskurs im Vergleich: eine erste Annäherung» i H. Kusse (red.) *Slavistische Linguistik* 2001: Referate des XXVII. Slavistischen Arbeitstreffen Konstanz, s. 320–323.
- Weiss, D. (2005). «Stalinist vs. fascist propaganda: How much do they have in common?» i L. de Saussure og P. Schulz (red.) *Manipulation and Ideologies in the Twentieth Century. Discourse, Language, Mind*. Amsterdam/Philadelphia: John Benjamin's Publishing Company.
- Witherspoon, G. (1980). «Language in Culture and Culture in Language». *International Journal of American Linguistics* 46, s. 1–13.
- Wodak, R., Cilla, R., Reisigl, M. og Liebhart K. (2009). *The Discursive Construction of National Identity* (2. utg.). Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Young, J. W. (1992). *Totalitarian Language: Orwell's Newspeak and its Nazi and Communist Antecedents*. Charlottesville, Virginia: University of Virginia Press.

- Zak, P. (2013). «How Stories Change the Brain». GGSC Berkeley. Lest 21.09.18.
https://greatergood.berkeley.edu/article/item/how_stories_change_brain
- Zakharova, D. og Sobko, V. (2017). «Moskovskij metropoliten: 'Tsjudes podobnykh ne byvalo'». Publisert av Jedinij transportnyj portal 15.05.17. Lest 21.09.18. <http://transport.mos.ru/#!/page/news/?id=24561>
- Zjirkov, G.P. (2001). *Istorija tsenzury v Rossii XIX–XX vekov*. Moskva: Press
- Zoreva, L. (2012). *Die Eisenbahn im Russischen kulturellen Raum*. (Inargural-Dissertation). München: Ludwig Maximilians-Universität.
- Zorin, A. (1989). «Prigorodnyj pojezd dalnego sledovaniya». *Novyj mir* 5, s. 257–261.
- Zorina, J.A. (2017). «Russland på randen av nervesammenbrudd. Viljeløshetens triumf». *Samtiden* 4. (Temanummer «Revolusjon»).

Oppslagsverk og nettarkiver

- Akademik. *Slovari i entsiklopedii na Akademike*: <https://dic.academic.ru/>
- Arzamaz. Kulturhistorisk nettarkiv med artikler, videoer, bilder o.a. <https://arzamas.academy/>
- Berkov, V.P. et al. (red.) (2007). *Stor norsk-russisk ordbok*. Oslo: Kunnskapsforlaget.
- Berkov, V.P. et al. (red.) (2011). *Stor russisk-norsk ordbok*. Oslo: Kunnskapsforlaget.
- Dal, V.I. (1989). *Tolkovyj slovar zjivogo velikoruskogo jazyka*. Moskva: Russkij jazyk.
- Dal, V.I. Slovar Dalja online: <http://slovardalja.net/>
- Gudok. Jernbanetidsskriftets nettarkiv og avis. Sist besøkt 22.09.18. <http://www.gudok.ru> <http://www.gudok.ru/newspaper/>
- GPNTU. Gosudarstvennaja publiksjnaja naustjno-tekhnijskaja biblioteka Rossii. (Teknisk-vitenskapelig biblioteksressurs). Sist besøkt 22.09.18. <http://www.gpntb.ru> <http://www.gpntb.ru/vystavki-v-gpntb-rossii.html?task=view&id=1532>
- ImWerden. Nekommertsjeskaja elektronnaja biblioteka. (Elektronisk biblioteksressurs). Sist besøkt 22.09.18. <http://imwerden.de/>
- Katalog «Pesni o zjeleznoj doroge». (Nettarkiv med sanger om jernbanen). Sist besøkt 22.09.18. <http://izmerov.narod.ru/rsong/rrsongs1.html>
- Moskvovskoje metro. (Moskva-metroens nettarkiv). Sist besøkt 22.09.18. <http://www.metro.ru/library/>
- Nikolajev, P.A (red.) (2000). *Russkije pisateli 20 veka*. Moskva: Nautsjnoje izdatelstvo Bolsjaja rossijskaja entsiklopedija. Moskva: Randevu-Am.
- Ogryzko, V.V. (2004). *Russkije pisateli. Sovremennaja epokha*. Moskva: Literaturnaja Rossia.
- Ozjegov, S.I. (red.) (2016). *Slovar russkogo jazyka*. Moskva: AST.
- Platonov, A.P. (nettarkiv). Sist besøkt 22.09.18. <http://platonov-ap.ru/>

- Ponjatija i kategorii. Projekt portala Khronos. Sist besøkt 22.09.18. <http://ponjatija.ru/>
- Pusjkin, A.S. *Sobranije sotsjinenij v desjati tomakh* (1959–62). Elektronnaia publikatsija –RVB, 2000–2017. Versija ot 1 dekabrja 2016. Sist besøkt 22.09.18. <http://rvb.ru/pushkin/toc.htm>
- RZjD. OAO Rossijskije zjelezjnye dorogi. (Det russiske jernbaneverkets hjemmesider og arkiv.) Sist besøkt 22.09.18. <http://www.rzd.ru> og <http://rzd-expo.ru>
- Rossijskij sojuz pisatelej (Den russiske forfatterforeningens hjemmesider og arkiv. Sist besøkt 22.09.18. <https://www.rossp.ru/>
- Slovari.ru. Elektroniske utgaver av div. ordbøker (Dal, Ozjegov, Sjvedova, Abramov, Pusjkin-ordboken, Dostojevskij-ordboken m.m.). Sist besøkt 22.09.18. <http://www.slovari.ru>
- Stikhi.ru Nettressurs for russisk poesi. Sist besøkt 22.09.18. <https://www.stihi.ru>
- Usjakov, D.N. (red.) (1935–40). *Tolkovyj slovar russkogo jazyka*, Moskva: AST.
- Vinogradov, V.V. (red.) (1956–61). *Slovar jazyka Pusjkina* (tom I–IV). Moskva: Gosudarstvennoje izdatelstvo inostrannykh i natsionalnykh slovarej.

Fotnotenes nettressurser

Kapittel 1

1. «RZjD v tsifrakh». Tallmateriale hentet fra Det russiske jernbaneanverkets (RZjD OAO) hjemmesider. Lest 17.09.18. http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5232
2. M. Havström (2015). «DNA-analyser ger svar om bronsålderns folkvandringar». Publisert på Göteborgs universitets nyhetssider 06.12.15. Lest 17.09.18. <http://www.gu.se/omuniversitetet/aktuellt/nyheter/detalj//dna-analyser-ger-svar-om-bronsalderns-folkvandringar.cid1309811>
3. S.E. Jakobsen (2005). «Norske substantiver har fått kjønn etter graden av likhet med den mannlige og kvinnelige kroppen og kjønnsorganene, mener språkforsker». Fra *Bladet Forskning* 3 (NFR). Lest 17.09.18. https://www.forskningsradet.no/bladetforskning/Nyheter/Sex_og_grammatikk/1250810537096
4. Fra *Russkije vestis* nettsider: «Samyje drevnije lyzji byli obnaruzjany na territorii Rossii». Publisert 04.10.15. Lest 17.09.18. <http://russkievesti.ru/novosti/istoriya/samyie-drevnie-lyzhi-byili-obnaruzhenyi-na-territorii-rossii.html>
5. Fra den ukrainske nettavisen *KorrespondentT*: «VIP-Pokazukha. Putesjestvije Jekateriny II v Krym stoilo kolossalnykh summ». Publisert 28.04.15. Lest 17.09.18. <http://korrespondent.net/ukraine/events/3508798-VIP-pokazukha-puteshestvye-ekateriny-II-v-krym-stoylo-kolossalnykh-summ>

Kapittel 2

6. Fra *RIA novostis* nettsider: «Istorija stroitelstva pervoj zjeleznoj dorogi v Rossii». Publisert 11.11.12. Lest 17.09.18. <https://ria.ru/spravka/20121111/910190392.html>
7. Filmkomedien «Tsjoknutyje» (1991). Regi: A.I. Surikova. Sist besøkt 17.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=jggg8o5RSMk>
8. Musikkvideo. N.V. Kukolniks dikt «Poputnaja pesnja» til melodi av M.I. Glinka. Her fremført av Ansambl Aleksandrova (KAPSSA). Publisert 23.04.14. Sist besøkt 17.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=oO-DUoHglSI>

9. Historisk tidslinje publisert av TASS: «Zjeleznym dorogam Rossii 180 let». Publisert 30.10.17. Sist besøkt 17.09.18. <https://rzdhistory.tass.ru/#1845>
10. Fra RZjDs nettsider: Artikkelen «Istorija imperatorskikh poezdov Rossii». Lest 17.09.18. <http://rzd-expo.ru/history/Istoriya%20imperatorskih%20poezdov%20Rossii/>
11. Dokumentarfilmen «Istorija rossijskikh zjeleznykh dorog» (2013). Regi: A. Aizenberg og M.K. Kaufman. Sist besøkt 17.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=ljpizO156xA>
12. Lovtekst fra Prezidentskaja biblioteka: «Utverzdjon ustav o tsenzure 1826 g. (Tsjugunnyj)». Lest 17.09.18. <https://www.prlib.ru/history/619332>

Kapittel 3

13. Artikkelen «Nobelevskaja premija Borisa Pasternaka. Vospominanija syna». Hentet fra stihi.rus.ru. Lest 17.09.18. <http://www.stihi-rus.ru/1/Pasternak/201.htm>
Nobelprisens sider: <http://www.stihi-rus.ru/1/Pasternak/201.htm> Lest 07.10.18.
14. Dokumentarfilmen «Prestuplenije Borisa Pasternaka». Regi: S.E. Rezvusjkina. Publisert 26.10.13. Sist besøkt 17.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=v879Fr2wY5Q>
15. Nettavisartikkel fra lenta.ru: «Nezabytaja premija: Materialy o Nobelevskoj premii stali otkrytymi». Publisert 12.09.09. Lest 17.09.18. <https://lenta.ru/articles/2009/01/12/nobel/>
16. Nettavisartikkel fra rg.ru: «Jedinstvennyj v Rossii pamjatnik Borisu Pasternaku ustanovlen v Permi». Publisert 09.06.09. Lest 17.09.18. <https://rg.ru/2009/06/09/reg-permkray/pasternak-anons.html>
17. Oleg Khlebnikov (2013). «Pasternak osvaivajetsia v Mutsjkape». Nettavisartikkel fra *Novaja gazeta*. Publisert 07.08.13. Lest 17.09.18. <https://www.novayagazeta.ru/articles/2013/08/07/55827-pasternak-osvaivaetsya-v-muchkape>
18. Fra «God literatury»s nettsider: «V Moskve ustanovjat pamjatnik Pasternaku». Publisert 21.05.16. Lest 17.09.18. <https://godliteratury.ru/events/v-moskve-ustanovyat-pamyatnik-pasterna>
19. Fra Svenska Akademiens nettsider: Nobelpriset. Pristagarna. Lest 17.09.18. <http://www.svenskaakademien.se/nobelpriset/nobelpriset-i-litteratur-pristagarna>

Kapittel 4

20. Fra tidsskriftet *Russkij tekhnik*: «Liga vremeni Kerzjentseva». Publisert i 2015. Lest 17.09.18. <http://www.leanok.ru/2015/01/liga-vremeni.html>
21. Hentet fra dic.academic.ru 17.09.18: «Narkompros». <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1055270>

22. Hentet fra dic.academic.ru 17.09.18: «Glavlit». http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_literature/1334/Главлит
23. Hentet fra ponjatija.ru 17.09.18: «Agitprop (struktura)». <http://ponjatija.ru/node/14466>
24. Lydspor. M.O. Steinbergs symfoni «Turksib» fra 1933. Sist hørt 17.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=63FSLpVegYQ>
25. Dokumentarfilmen «Stalnoj put. Turksib» (1929). Regi: V.A. Turin. Sist besøkt 17.09.18. https://www.youtube.com/watch?v=6ueZ_44aEfU
26. Spillefilmen «Krasnyje djavoljata» (1923). Regi: I.N. Perestiani. Sist besøkt 17.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=eMLLM6TZTc8>
27. Dokumentarfilmen «Kinoglaz» (1924). Regi: D. Vertov. Sist besøkt 17.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=ugjsvochPlw>
28. Spillefilm/TV-film i to deler (1988): «Lenin. The Train» I og II. Regi: D. Damiani og F.G. Palli. Sist besøkt 17.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=qBndgWODYqQ> <https://www.youtube.com/watch?v=PFePCIIcBTU>
29. Dokumentar i fire deler (2017): «Pojezd Zürich – Revoljutsija». Regi: A. Grigorjan. BBC. Russkaja sluzjba. Sist besøkt 17.09.18. <http://www.bbc.com/russian/media-39556369> (Del I) <http://www.bbc.com/russian/media-39574362> (Del II) <http://www.bbc.com/russian/features-39597406> (Del III) <http://www.bbc.com/russian/media-39623261> (Del IV)
30. Filmkronikk akkompagnert av «Nasj parovoz» til musikk av P. Zubakov. Sist besøkt 17.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=28Cqnb5HoUo>
Teksten til sangen «Nasj parovoz» på russisk og i oversettelse til engelsk.
Fremføring: «Sovetskije pesni». Lest 17.09.18. <http://slushat-tekst-pesni.ru/sovetskije-pesni/nash-parovoz-vpered-letit>
31. Filmkronikken «Kino-Pravda» nr. 13, 1922: Regi: D. Vertov. Sist besøkt 17.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=iVZCJ6KyXik>
32. Plakat fra 1930. «Ne otdykhaj na relsakh». Ukjent kunstner. Sist sett 17.09.18. http://newauction.ru/offer/ne_otdykhaj_na_relsakh_sovetskij_plakat-112035097560285426.html
33. Plakat fra 1931. Kunstner: D.A. Bulanov. «Sotsialistitsjeskim otnosjenijem k paravozu i udarnitsjestvom vpolnim izmeriteli tjagi». Sist sett 17.09.18. <https://gallerix.ru/storeroom/1973977528/N/765621136/>
34. Plakat fra 1931. Kunstner: I.I. Gromitskij. «Za rekonstruksiju transporta. Dadim sovetskomu transporty novyje parovozy!» Sist sett 17.09.18. <https://gallerix.ru/storeroom/1973977528/N/1012133212/>
35. Lydspor. V. Lebedev-Kumatsjs tekst «Svjasitsjennaja vojna» fra 1941 til musikk av A. Aleksandrov, her fremført av Rødearmeens kor. Illustrasjon: Plakaten «Rodina mat zovjot!» fra 1941 av I.M. Toidze. Sist besøkt 07.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=JQPmwzMopJw>

Kapittel 5

36. Lovtekst 206b. «Ustav o diststipline rabotsjikh i sluzjasjtsjikh zjeleznodorozjnogo transporta SSSR». Fra ISToritsjeskije MATerialy (ISTMAT). Lest 17.09.18. <http://istmat.info/node/36757>
37. Dokumentarfilm (2008). «Neprosjtsjonnyj narkom. Lazar Kaganovitsj». Produsert av TV-kanalen Rossia. Publisert 02.05.17. Sist sett 17.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=gQJ3fg-yRVE>
38. Tekstutdrag fra en tale av Lazar Kaganovitsj i TsK VKP (b) 28. februar 1937. Hentet fra ISTMATs nettsider. Lest 17.09.18. <http://istmat.info/node/30201>
39. Filmkronikk med utdrag fra en tale Stalin holdt 17. november 1935. Publisert 17.01.13. Sett 17.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=-coc32ilIzk>
40. Plakat fra 1940. «O kazjdom iz nas zabortitsia Stalin v Kremle». Kunstner: V. Govorkov. Sett 17.09.18. <https://gallerix.ru/storeroom/1973977528/N/857362725/>
41. Omtale av en utstilling kalt «Moskovskij metropoliten imeni L.M. Kaganovitsja (1931–1941)» arrangert av Gosudarstvennaja publitsjnaja istoritsjeskaja biblioteka Rossii (GPIB) fra 3 til 27. mars 2015. Lest 17.09.18. http://www.shpl.ru/events/exhibition/moskovskij_metropoliten_imeni_l_m_kaganovicha_1931_1941/
42. Fra Moskva-metroens bibliotek: «Rasskazy stroitelej metro 1935 god». Sist besøkt 17.09.18. http://www.metro.ru/library/rasskazy_stroitelei_metro/
43. Dokumentarfilmen «Jest metro» (1935). Regi: L.I. Stepanova. Sist sett 17.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=20jPfpwEOE>
44. Utdrag fra en artikkel av V. Antipina (2009) «I siezd sovetskikh pisatelej». Lest 17.09.18. <http://www.el-history.ru/node/551>
45. «Sotsialistsjeskij realizm». Forordningsteksten om sosialistisk realisme. Lest 17.09.18. <http://litena.ru/literaturovedenie/item/foo/soo/e0000522/index.shtml>
46. Spillefilmen «Kak zakaljalas stal» (1942). Regi: M.S. Donskoj. Sist besøkt 18.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=IM6VXjauFA4>
Spillefilmen «Pavel Kortsjagin» (1956) basert på Ostrovskijs roman *Kak zakaljalas stal*. Regi: A.A. Alov og V.N. Naumov. Sist besøkt 18.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=9hY3QFp3DLw>
Spillefilmen «Kak zakaljalas stal» (1973). Regi: N.P. Masjtsjenko. Sist besøkt 18.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=CxgrpzNVB8U>
47. Artikkelen «Tsjo tsjitali sovetskije sjkolniki». Hentet fra *Arzamaz*. Lest 18.09.18. <http://arzamas.academy/mag/412-school>
48. Dokumentarfilmen «Zagadotsjnaja zjizn Nikolaja Ostorvskogo». Regi: V.K. Beljakov. Produsert av TV-kanalen Istorija. Hentet 18.09.18 fra https://russia.tv/brand/show/brand_id/10157/

Kapittel 6

49. Brev fra A.P. Platonov til G.Z. Litvin Molotov fra 1922. Lest 18.09.18. http://www.e-reading.club/chapter.php/145542/12/Platonov_-_Publicistika.html
50. S. Prostakov: «V 1937 godu Andrej Platonov projekhal po marsjrutu Radisjtsjeva». Publisert av Russkaja planeta 06.01.14. Lest 18.09.18. <http://ruspln.ru/society/v-1937-godu-andrey-platonov-proehal-po-marshrutu-radischeva-7279.html>
51. A.P. Platonovs «Sokrovennyj tsjelovek» fra 1927. Publisert i 1990 av *Gosudarstvennyj zjitel: Proza, rannije sotsjinenija, pisma*. Minsk: Mastatskaja literatura. Lest 18.09.18. <https://ilibrary.ru/text/1011/p.1/index.html>
52. Spillefilmen «Fro» (1964) basert på Platonovs fortelling ved samme navn. Regi: R. Ezadze. Sist sett 18.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=OAUQZ7LgZ14>
53. A. P. Platonovs «Zjena masjinista» (1940). Lest 18.09.18. http://thelib.ru/books/platonov_andrey_platonovich/zhena_mashinista-read.html
54. Utdrag fra M. Gorkijs brev til forlagsredaktør I.V. Volfsov 2. oktober 1927 og utvalgte brev fra M. Gorkij til A. P. Platonov (1927–1932). Lest 18.09.18. http://old.old.imli.ru/litnasledstvo/Том 70-41_Горький-Платонов.pdf
55. B.M. Gasparov: Forelesningen «Platonov i sotsialistitsjeskij realizm». Sibirskij federalnyj universitet. Sist besøkt 18.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=iy-YulGalBY>
56. Dokumentarfilmen «Andrej Platonov» (2009). Regi: A. Stoljarov. Sist besøkt 18.09.18. https://tvkultura.ru/video/show/brand_id/20882/episode_id/155782/video_id/155782/
57. «Svjataja mutsjitel'nitsa Galina Korinfskaja». Lest 18.09.18. <http://www.agiaellada.ru/kalendar/galina-korinfskaya.htm>
58. Plakat fra 1939. «Zjensjtsjina, na parovoz!» Kunstner: O.K. Dejneko. Sist sett 18.09.18. <https://gallerix.ru/storeroom/1973977528/N/1154725442/>
59. Notat om Emmanuel Grigorevitsj Tsejtlin's dom. Hentet fra *Time & Note*. Lest 18.09.18. <https://nekropole.info/ru/Emmanuel-Cejtlin>
60. A.P. Platonovs fortelling «Sredi zjivotnykh i rastenij» (1936). Sist besøkt 18.09.18. http://imwerden.de/pdf/platonov_sredi_zhivotnykh_i_rastenij_1936.pdf
61. Fra nettavisen *InoSMI*s sider: A. Kaczyński: «Tjurma, iz kotoroj bylo nevozmožno bezjat». Publisert 18.03.2012. Lest 17.09.18. <http://inosmi.ru/history/20120318/188362488.html>
62. «Istorija stroitelstva Belomorsko-Baltijskogo kanala». Publisert 02.08.13 av *RIA Novosti*. Lest 18.09.18. <https://ria.ru/spravka/20130802/953345579.html>
63. «Stroitelstvo Belmorkanala». Klipp fra «Khronika SSSR». Publisert 03.12.13. Sett 18.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=nVJeSMs3poI>
«Russkaja pesnja. Stalinskije lagerja. Belmorkanal». Publisert 14.08.12. Sett 18.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=INAIYJXNCiU>

Se også denne collagen av filmavsklipp fra perioden 1922–1939, som presenterer perioden i et bredere kulturelt perspektiv. Produsert av Russkij muzej og publisert 14.10.18. Sett 18.09.18. https://www.youtube.com/watch?v=-m-GZ_CLSDY

Kapittel 7

64. Sangen «Prosjtsjanije slavjanki». Musikk: V.I. Agapkin. Tekst: A. Fedotov. Besøkt 21.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=mwAGw92RHQc>
65. Filmkronikk fra 1936: «Dnepropetrovskaja DŽD (Malaja Stalinskaja)». Produsert av «Sojuzkinokhronika». Sist sett 19.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=YMGgUj-kfIE>
66. «Moskovskaja detskaja zjeleznaja doroga». Artikkel fra RZJDs hjemmesider. Lest 21.09.18. http://www.rzd.ru/ent/public/ru?STRUCTURE_ID=5185&layer_id=5554&refererLayerId=5553&id=703
67. Skorostnoj parovoz 'Iosif Stalin'. Klipp fra sovjetisk filmkronikk, 1937. Sett 21.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=oNQuc-MWn3Y>
68. Plakat (nr. 2 på listen) fra 1938 med påskriften «SSSR velikaja zjeleznodorozjnaja derzjava». Kunstner: ukjent. Sett 21.09.18. <http://back-in-ussr.com/2013/08/sovetskie-plakaty-ko-dnyu-zheleznodorozhnika.html>
69. Den amerikanske spillefilmen «The Great Train Robbery» fra 1903. Regi: E. Porter. Sett 21.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=Bc7wWomEGGY>
- 70, 72 og 73 «Zjeleznyje dorogi vo vremja vojny» (1941–1945). Artikkel fra RZJDs hjemmesider. Lest 21.09.18. http://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE_ID=5130
71. Dokumentarfilmen «Pojezda vyigravsjije vojnu» fra 2007. Regi: V.V. Sjatin. Produsert av TV-kanalen Rossia i samarbeid med OAO RZJD. Sist besøkt 21.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=M1mLt7BuU8w>
Se også dokumentaren «Dorogi pobed» (2015) i to deler. Sist besøkt 21.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=X9fAEg3fToU> (Del I) <https://www.youtube.com/watch?v=sYSyYh2bLDQ> (Del II)
74. «Pervyj pojezd pobedy: Moskva 10 maja 1945». Fra sovjetisk filmkronikk. Sist sett 21.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=PL5xvhLAKVc>
75. Spillefilmen «Belorusskij vokzal» (1971). Regi: A.S. Smirnov. Sist besøkt 21.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=hmHYCDxIc54>
76. Sangen ««Desjatyj nasj desantnyj bataljon». Utdrag fra filmen over. Sett 21.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=cUfRdbuKcpc>
77. Om minnesmerket «Prosjtsjanije slavjanki». Artikkel fra infosidene IntoMoscow.ru. Lest 21.09.18. <http://www.intomoscow.ru/pamyatnik-proschanie-slavyanki.html>

78. Spillefilmen «Letjat zjuravli» (1957) basert på V.S. Rozovs drama *Vetsjno zjivyje* Regi: M.K. Kalatozov. Sist besøkt 21.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=voyO6Q9NQyg>
79. Spillefilmen «Jevdokija» (1961) basert på V.F. Panovas novelle «Semja Pirozjkovy». Sist besøkt 21.09.18 <https://www.youtube.com/watch?v=ASHyt6J9-N4>
80. Spillefilmen «Pojezd miloserdija» (1964) basert på V.F. Panovas kortroman *Sputniki*. Regi: I.A. Khramrajev. Sist besøkt 21.09.18 <https://www.youtube.com/watch?v=do9sAiXP6bI>
81. Spillefilmen ««Na vsiu ostavsiujusia zjizn» (1964) basert på V.F. Panovas *Sputniki*. Regi: P.M. Fomenko. Sist besøkt 21.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=DsqH9X4917w>
82. Foredrag av D.L. Bykov «Vera Panova. 'Sputniki', 1946 god» i serien «Sto leksij s Dmitrijem Bykovym», produsert av TV-kanalen Dozjd i 2017. Sist besøkt 21.09.18. https://tvrain.ru/lite/teleshov/sto_leksij_s_dmitriem_bykovym/1946-416098/
83. Spillefilmen «Vozvrasjtsjenije» (1968) basert på A.P. Platonovs fortelling ved samme navn. Regi: V.M. Ryzjkov. Sist besøkt 21.09.18. https://www.youtube.com/watch?v=ddr8w_dQe_o
84. Sentralkomiteens resolusjon om tidsskriftene *Zvezda* og *Leningrad*: «Postanovlenije Orgbjuro TsK VKP(b) O zjurnalakh 'Zvezda' i 'Leningrad' ot 14 avgusta 1946». Lest 21.09.18. <http://www.hist.msu.ru/ER/Etext/USSR/journal.htm>
85. Lucy Ash: «Joseph Stalin's deadly railway to nowhere». *BBC News Magazine*. Lest 21.09.18. <http://www.bbc.com/news/magazine-18116112>

Kapittel 8

86. Plakat fra 1946 med påskriften «Vypolnim i perevypolnim novyj pjatiletnij plan! Nasja pervootsjerednaja zadatsja – razvitije tzjazjoloj promyslennosti i zjeleznodorozjnogo transporta – osnovy vsego narodnogo khozjajstva SSSR!» Ukjent kunstner. Sett 22.09.18. <http://www.scalearainsclub.ru/board/download/file.php?style=5&id=138721&sid=c5f482099edc832ca7fa51232127f583&mode=view>
87. A. Kozowski (2017). «Marianne tildelt litteraturpris». Publisert på iFinnmark.no 02.06.17. Lest 22.09.18. <https://www.ifinnmark.no/sor-varanger/nyheter/kultur/marianne-tildelt-litteraturpris/s/5-81-512539>
88. Sentralkomiteens politbyrås resolusjon om Muradelis opera: «Postanovlenije Politbjuro TsK VKP (b) Ob opere 'Velikaja družjba' V. Muradeli ot 10 fevralja 1948 g.». Lest 22.09.18. <http://www.hist.msu.ru/ER/Etext/USSR/music.htm>

89. Foredrag av D.L. Bykov «Ilja Ehrenburg: *Ottepel*, 1954 god» i serien «Sto leksij s Dmitrijem Bykovym», produsert av TV-kanalen Dozjd i 2017. Sist besøkt 22.09.18. https://tvrain.ru/lite/teleshov/sto_leksij_s_dmitriem_bykovym/1954_god-420442/
90. Plakat med teksten «Vsej semjoj na otdykh» fra 1957. Kunstner V. Govorkov. Sett 22.09.18. https://pikabu.ru/story/vsey_semey_na_otdykh_2136435
91. Teksten til A.A. Galitsjs sang «Pojezd». Lest 22.09.18. <http://www.bards.ru/archives/part.php?id=4106>
92. Teksten til Je.A. Jevtusjenkos dikt «V vagone sjarkajut i sjamkajut». Lest 22.09.18. <http://libverse.ru/yevtyshenko/v-vagone-sharkaiyt-i-shamkaiyt.html>
93. Teksten til A.A. Voznesenskijs dikt «Toska». Lest 22.09.18. <http://poetrylibrary.ru/stixiya/zaglyazhus-li-na.html>
94. Teksten til B.A. Akhmadulinas tekst «V pojezde». Lest 22.09.18. <http://www.world-art.ru/lyric/lyric.php?id=4031>
95. Teksten til B.Sj. Okudzjovas sang «Marusenka». Lest 22.09.18. <http://www.bards.ru/archives/part.php?id=40433>
96. Musikkvideo: V.S. Vysotskijs sang «Ballada ob ukhode v raj». Lest 22.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=E3xdwzM1wiM>
97. «Jerofejev, Vasilj Vasilevitsj (1900–1951)». Hentet fra Zakharov-senterets nettarkiv. Lest 22.09.18. <https://www.sakharov-center.ru/asfcd/auth/?t=author&i=2057>
«Biografija Venedikta Jerofejeva». RIA Novosti. Publisert 24.10.13. Lest 22.09.18. <https://ria.ru/spravka/20131024/971875593.html>
98. Sangen «Guluboj vagon». Meldodi: V.Ja. Sjainskij. Tekst: A.P. Timofejevskij. Klipp fra filmen «Starukha Sjapokljak» (1974). Sett 22.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=XVDkdvEplrQ>
99. Dokumentarfilmen «From Moscow to Petushki» (1990). Regi: P. Pawlikovski. Besøkt 22.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=afWyBJZ37ZU>
100. «Venedikt Jerofejev tsjelovek Strastej». Intervju med O.A. Sedakova av L. Vinogradov for *Pravoslavije i mir* (pravmir.ru) 24.10.13. Lest 22.09.18. <https://www.pravmir.ru/venedikt-erofeev-chelovek-strastej2/>
101. N. Britsyna: «Dmitrij Bykov o pjanstve v russkoj literature». Publisert 05.04.17 på «God literary»s prosjektsider. Lest 22.09.18. <https://godliterary.ru/projects/dmitriy-bykov-o-pyanstve-v-russkoy-lit>
Bykov, Dmitrij (2016). Foredrag: «Russkaja Odisejsja. *Moskva–Petusjki*». Sist besøkt 22.09.18. https://www.youtube.com/watch?v=frLdRRCi_qo
Bykov, Dmitrij (2015). Foredrag om V. Jerofejevs *Moskva–Petusjki*. Sist besøkt 22.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=U-jeLJDkMCg>
102. Foredrag av D.L. Bykov «Tsjingiz Ajtmatov. *I dolsje veka dlitsia den*, 1980 god» i serien «Sto leksij s Dmitrijem Bykovym», produsert av TV-kanalen Dozjd.

Sist besøkt 22.09.18. https://tvrain.ru/lite/teleshov/sto_lektsij_s_dmitriem_bykovym/i_dolshe_veka_dlitsya_den-439039/

Kapittel 9

103. T. Shasi: «'But what about the railways...?' The myth of Britain's gifts to India». *The Guardian* 08.03.17. Lest 23.09.18. <https://www.theguardian.com/world/2017/mar/08/india-britain-empire-railways-myths-gifts>
104. Dokumentarfilmen «BAM, kak eto bylo» (2013). Produsert av TV-kanalen Rossia 24. Sist besøkt 23.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=gJ1hHnzsf4Q>
105. Artikkelen «Istoriya stroitelstva BAMA». Lest 23.09.18. <http://rzd-expo.ru/history/Istoriya%20stroitelstva%20BAMA/>
106. «Stikhi pervoprokhodtsev BAMA». Et utvalg dikt skrevet av BAM-arbeidere, publisert på stikhi.ru i 2011. Sist besøkt 23.09.18. <https://www.stihi.ru/2011/11/30/4037>
107. «Katalog 'Pesni o zjeleznoj doroge'». Nettarkiv med jernbanesanger: Sist besøkt 23.09.18. <http://izmerov.narod.ru/rsong/rrsongs1.html>
108. A. Belunova. Artikkelen «BAM stroili s entuziazmom» fra *Kurskaja Pravda* 04.05.18. Lest 23.09.18. <http://www.kpravda.ru/article/society/046710/>
109. En oversikt over V.M. Prjadjkins publikasjoner på proza.ru sine nettsider. Sist besøkt 23.09.18. <https://www.proza.ru/avtor/viktorg>
110. Utdrag fra V.M. Prjadjkins bok *Neizvestnyj BAM*, herunder diktet som er oversatt i teksten. Sist besøkt 23.09.18. http://lit.lib.ru/p/prjadjkin_w_m/text_0060.shtml
111. Musikkvideoer. Sist besøkt 23.09.18.
 B.B. Grebensjtsjkov/Akvarium: «Etot pojezd v ogne». <https://www.youtube.com/watch?v=P1nAnLzcfY>
 B.B. Grebensjtsjkov/Akvarium: «Zjeleznaja voda». <https://www.youtube.com/watch?v=joGEYOCCr4U>
 V.R. Tsoj/Kino: «Elektritsjka». <https://www.youtube.com/watch?v=omwTglnuXt8>
 A.V. Makarevitsj/Masjina vremeni «Razgovor v pojezde». <https://www.youtube.com/watch?v=kLZJRpyQkj>
 Konstantin E. Kintsjev/Alisa «Pojezd». <https://www.youtube.com/watch?v=8QH3w-jkLHc>
112. «Djadja Roma»s dikt «V.V. Majakovskij v pojezde», publisert på stihi.ru i 2015. Lest 23.09.18. <https://www.stihi.ru/2015/09/08/6269>

113. P.A. Johansen: «Sløyfen som samler russere og splitter Ukraina». Publisert i *Aftenposten* 18.04.14. Lest 23.09.18. <https://www.aftenposten.no/verden/i/OnOM1/Sloyfen-som-samler-russere-og-splitter-Ukraina>
114. Strømmet filmopptak fra militærparaden på Den røde plass 9. mai 2018. Publisert av TV-kanalen Rossia 24. Lest 23.09.18. https://www.youtube.com/watch?v=bTVK3_6V7fo
115. Opptak fra «Bessmertnyj polk» (Det udødelig regiment-marsjen) i Moskva 2018. Publisert av TV-kanalen Rossia 24. Sist besøkt 23.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=XidEEIC-4BA>
116. Ja. Lysenko og A. Balandina: «Privodim detej, tsjtoby oni ne zabyli pro svoi korni: Kak prosjol 'Bessmertnyj polk' za rubezjom». Artikkel i *gazeta.ru* 08.05.18. Lest 23.09.18. <https://www.gazeta.ru/social/2018/05/08/11744275.shtml>
117. Trailer til dokumentarfilmen «Platskart» (2017). Regi: R. Izmailov. Sist besøkt 23.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=54fXJAApBDQ>
118. Artikkel fra TASS sine hjemmesider «V Peterburge otkrylsia Muzej zjeleznykh dorog Rossii». Publisert 30.10.17. Lest 23.09.18. <http://tass.ru/obschestvo/4687295>
119. (Lenken ligger også i fotnote 9.) Historisk tidslinje, produsert av TASS kalt «180 let zjeleznykh dorogam Rossii». Publisert i oktober 2017. Sist besøkt 23.09.18 <https://rzdhistory.tass.ru/#2016>
Se også denne dokumentaren i to deler, produsert av Muzej Oktjabrskoj zjeleznoj dorogi, kalt «Zjivyje parovozy» (2014), som, bl.a. gjennom filmkronikker, presenterer sovjetiske tog og utdrag fra SSSRs jernbanehistorie. Regi L. Ragozin. Sist besøkt 23.09.18. <https://www.youtube.com/watch?v=WhDKTHQoBto> (Del I) <https://www.youtube.com/watch?v=3tnk5b1yrVU> (Del II)
120. Fra den russiske regjeringens nettsider. «O strategii razvitija zjeleznodorozjnogo transporta do 2030 goda». Publisert 17.06.08. Lest 23.09.18. <http://government.ru/docs/19759/>
121. Fra RZjDs hjemmesider. «VSM Moskva–Kazan». Lest 23.09.18. <http://www.hsrail.ru/info/vsmmk/>

Illustrasjoner

Illustrasjon 1, 2, 6 og 14 er unntatt fra opphavsrett. Forsidebildet/bilde 3 og illustrasjonene 4, 5 og 7-13 inngår alle i Det russiske nasjonalbiblioteket i St. Petersburgs samling av sovjetiske plakater. De er reproduisert for denne boken av RNB og gjengitt med deres tillatelse.

Illustrasjon 1. Karl P. Beggrows håndkolorerte «Pojezd Tsarskoselskoj zjeleznnoj dorogi» (Toget på Tsarskoje Selo-jernbanen) fra 1840. (Bildet er unntatt fra opphavsrett.)..... 44

Illustrasjon 2. Nikolaj A. Jarosjenkos oljemaleri «Vsiudu zjizn» (Overalt finnes det liv) fra 1888. (Bildet er unntatt fra opphavsrett.) 91

Illustrasjon 3. og forsiden. Plakat av ukjent kunstner: «Oktjabskaja revoljutsija – most k svetlomu budusjtsjemu» (Oktoberrevolusjonen er broen til en lys fremtid) fra 1921. (Bilderettighet: RNB). 123

Illustrasjon 4. Dmitrij A. Bulanovs plakat «Entuziazm rabotsjikh napravlennyj na ukreplenije sparennoj ezdy i ozdorovlenije parovoza sokratit peregon pjatlietki» (Arbeidernes entusiasme over å styrke flersporet ferdsel og lokomotivets fremdrift vil korte ned femårsplan-etappen) fra 1930. (Bilderettighet: RNB). 131

Illustrasjon 5. Semjon A. Semjonov-Menes' filmplakat til Viktor Turins dokumentarfilm «Stalnoj put. Turksib» (Stålveien. Turksib) fra 1929. (Bilderettighet: RNB). 136

Illustrasjon 6. Plakat av ukjent kunstner: «Kto kogo dognat i peregnat?» (Hvem skal ta igjen og forbigå hvem?) fra 1929. (Bildet er unntatt fra opphavsrett.) 155

Illustrasjon 7. Gustav G. Klutsis' plakat «Razvitije transporta – odna iz vazjnejsjikh zadatsj po vypolneniju pjatiletneho plana» (Transportutvikling er en av de viktigste oppgavene for å få oppfylt femårsplanen) fra 1929. (Bilderettighet: RNB). 156

- Illustrasjon 8.** Pavel P. Sokolov-Skaljas' plakat «Pojezd idjot ot. st. 'Sotsializm' do st. 'Kommunizm'. Ispytannyj masjinst lokomotiva t. Stalin» (Toget går fra stasjonen 'Sosialisme' til stasjonen 'Kommunisme'. Lokomotivets erfarne lokfører er kamerat Stalin) fra 1939. (Bilderettighet: RNB)..... 159
- Illustrasjon 9.** Ilja I. Tsjasjnikov og Boris V. Iogansons plakat «Son na rabote na ruku vragam rabotsjego klassa» (Soving på jobb må arbeiderklassens fiender selv bære ansvaret for) fra 1931. (Bilderettighet: RNB).....168
- Illustrasjon 10.** Gustav G. Klutsis' plakat «Vsia Moskva stroit metro» (Hele Moskva bygger metro) fra 1934. (Bilderettighet: RNB).....182
- Illustrasjon 11.** Iosif I. Gromitskijs plakat «Transport rodnoj brat Krasnoj armii» (Transport er Rødearmeeens kjødelige bror) fra 1941. (Bilderettighet: RNB)..... 276
- Illustrasjon 12.** Plakat av ukjent kunstner: «Zjeleznodorozjniki! Vypolnjajte slovo, dannoje tovarisjsju Stalinu!» (Jernbanearbeidere! Hold ordet dere ga kamerat Stalin!) fra 1944. (Bilderettighet: RNB)..... 277
- Illustrasjon 13.** Igor A. Kominarets' plakat «Dajosj magistral veka!» (Du gir oss århundrets hovedjernbanelinje!) fra 1974. (Bilderettighet: RNB)..... 352
- Illustrasjon 14.** Interaktivt kart over planlagte høyhastighets-toglinjer i Russland. (CC BY-SA 4.0). 376