

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 Манделъштам (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 vidtfavnende 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» (*Oktjáborskaja revoljúsija – 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 Džiugasjvili (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* (*Zjeléznyj 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 perestrójke 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 skolering. Den skulle dessuten bidra til å forme sovjetborgernes virkelighets- og historieforståelse, noe som også skulle komme til å omfatte en redefinerings 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 pansertoget 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, bemerker 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 ferdsel og lokomotivets fremdrift vil korte ned femårsplan-setappen» (*Entuziázm rabótsjikh naprávlennyj na ukreplénie spárennoj ezdy i ozdorovlénie parovóza sokratít peregón 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 statsikkerhetskomité, 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

(Naródnij 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 *proletkúlt*. 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 merkbar 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, masse møter, 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=qBndgWODYqQ>

<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 skolering. 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 sammensveide 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 (*pojǰóm, 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 revoljútšii*). 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 æreslokfører 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

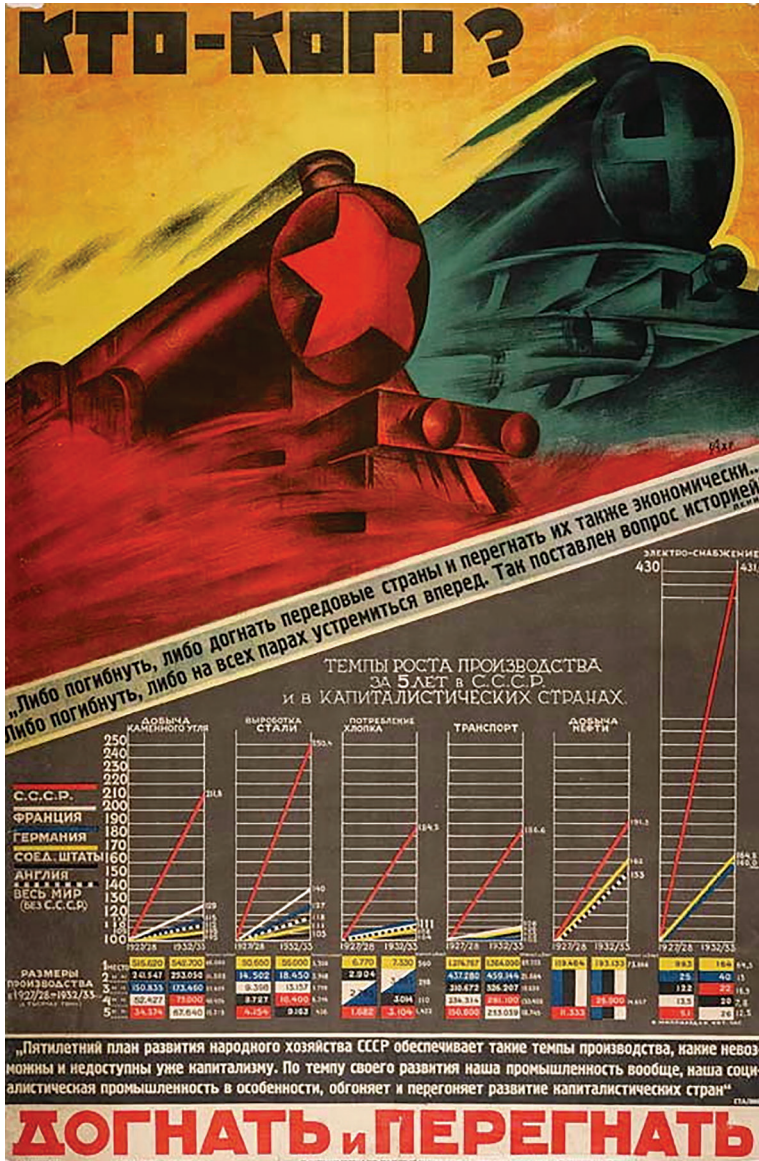


Иллюстрация 6. «Hvem skal ta igjen og forbigå hvem?»

(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 målindeksjer». 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 masjiníst 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 *Déjstvujusjsjij 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» («Svjasjtsjénnaja 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 *Zjeleznodoróžnyj 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>Overskyldt 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 agitativ virksomheten 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.