

Жизнь кажется мне похожей на езду в поезде [...] идущем с грохотом из ниоткуда в никуда.

Владимир Войнович.
Из романа «Замысел» (1995)

Livet ligner en togreise, synes jeg [...],
en dundrende ferd fra ingensteds til ingensteds.

Vladimir Vojnovitsj.
Fra romanen *Intensjonen* (1995)

KAPITTEL 9

Nulltog, erindringstog og nye fremtidstog

Tilbakeblikk før siste strekning

I første kapittel presenterte jeg problemstillingene for dette bokprosjektet i form av et knippe spørsmål. Gjennom oppsummerende kommentarer vil jeg i første del av dette konkluderende kapitlet forsøke å besvare noen av dem. De resterende spørsmålene vil bli belyst og videreutviklet avslutningsvis, ved hjelp av et utvalg togtekster fra sovjetperiodens siste år, perestrojkaårene og den postsovjetiske tidsepoken.

De første spørsmålene var knyttet til den russiske togmyten som fenomen og kompleks. Jeg ønsket å finne svar på hvilken type fortellinger som inngikk i denne «betydningsgenererende mekanismen», hvilke intertekstuelle forbindelser som kunne observeres mellom dem, og hvordan dette kompleksets fiktive ytringer interagerer med andre virkelighetsmodeller. Det ble også stilt spørsmål om slike jernbanetekster kan ha bidradd til å forme russisk, sovjetisk og postsovjetisk identitet og historieforståelse.

For å ta det siste først er ikke dette et spørsmål det er mulig å gi noe entydig svar på. Likevel vil jeg hevde å ha funnet tilstrekkelig grunnlag

for å si at tog har spilt en *helt* sentral rolle i så vel imperiet og unionen som føderasjonen. Og da tenker jeg selvfølgelig ikke bare på jernbanen som institusjon eller transportsystem. Dette vil jeg utdype om litt. Men for å kunne trekke konklusjoner om den *russiske* togmyten tror jeg det kan være nyttig først å ta et steg til siden – prøve å se dette komplekset i et mer universelt og utoverskuende perspektiv. For hvordan adskiller den russiske togmyten seg egentlig fra andre nasjoners togmyter?

Et arbeid jeg har hatt nytte og glede av som bakgrunnsmateriale for denne boken, og hvis tittel er betegnende for jernbanens metaforiske potensial, er Lesley Hawkes' avhandling «Transporting the Imaginary: Representations of the Railway in Australian Literature» (Hawkes, 2005). Av undersøkelsene hennes fremgår det, ikke uventet, at mange av de aspektene ved jernbanen som manifesterer seg i den australske skjønnlitteraturen, er universelle. Men sammenligningen hennes av britisk, amerikansk og australsk jernbanelitteratur demonstrerer samtidig store innbyrdes forskjeller. Dette relaterer hun til ulike geografiske, historiske, politiske og økonomiske forhold og, i forlengelsen av det, til forskjellige oppfatninger av rom (*space*).

I Storbritannia ble jernbanen hovedsakelig anlagt i tilknytning til allerede eksisterende veinett og elveløp. Damplokomotivet var jo en britisk oppfinnelse, og her ønsket man å stille til skue sitt høye teknologiske, estetiske og moralske utviklingsnivå. Den arkitektoniske utformingen av broer, banelegeme og stasjoner ble tillagt stor vekt, og et landsdekkende linjenett var nesten ferdigstilt allerede på 1850-tallet. I britisk jernbanelitteratur og populærkultur er jernbanen ofte blitt assosiert med sivilisasjon, orden og punktlighet, fremholder Hawkes, trekk vi for eksempel kan gjenkjenne i Wilbert V. Awdrys *Railway Series* (1945–1972) som barne-TV-serien «Thomas the Tank Engine» bygger på. Også i britiske, så vel som i andre europeiske lands kolonier, ble jernbaneutbyggingen gjerne fremstilt nettopp som siviliseringsprosjekter (Hawkes, 2005, 21–22. Se også artikkelen under denne lenken¹⁰³).

I USA, som fikk sitt første jernbanestrek i 1830, reflekterte jernbaneutbyggingen i første rekke nybyggerånd og teknologiske fremskritt, men

103 <https://www.theguardian.com/world/2017/mar/08/india-britain-empire-railways-myths-gifts>

også utviklingen av en kapitalistisk samfunnsmodell, mener Hawkes. Her ble det maktpåliggende å få lagt en transkontinental jernbanelinje mellom det nordlige Atlanterhavet og Stillehavet så hurtig som mulig, noe som, i alle fall i begynnelsen, gikk på bekostning av kvalitet og estetikk. Jernbanen skulle bidra til å gjøre USA til et mektig, kontinentalt imperium og en konkurransedyktig handelspartner. Kravet til effektivitet førte til at USAs linjenett fikk standardisert sporvidde allerede i 1886, og at hastighet ble høyt prioritert. The Empire State Express mellom New York og Chicago ble tidlig på 1890-tallet kjent som det raskeste toget i verden (Hawkes, 2005, 22–27). I amerikansk fiksjon har jernbanen, som jeg allerede har vært inne på, vært nært knyttet til «Det ville vesten», cowboykulturen og togran. I Denis Johnsons gripende roman *Train Dreams*, som kom på norsk i 2016, formidles den amerikanske togmytens mindre spektakulære, og trøstesløse, sider fra en skogs- og jernbanearbeiders perspektiv (Johnson, 2002; 2016).

Australias første jernbanelinje, fra 1854, gikk mellom havnen og bykjerne i Melbourne, noe som er betegnende for utviklingen av jernbanelinjene i Australia og på New Zealand, der skipsfarten naturligvis har vært vital. Men i Australia ble det, som i USA, etter hvert også viktig å «erobre baklandet» og bygge toglinjer fra kyst til kyst. Et komplett jernbanelinnett mellom Australias sørlige og nordlige kyst ble imidlertid ikke ferdigstilt før i 2004. I sin fremstilling av jernbanen og dens litterære representasjon i Australia legger Hawkes vekt på at tog litteraturen i høy grad har bidradd til en kognitiv kartlegging (*mapping*) og konseptualisering av nasjonens landskap og geografiske rom. Dette mener hun har bidradd til bedre innsikt i det hun refererer til som landets *middle distance*, og at det som begynte som en kamp om land, eller rom (*spatial struggle*), gradvis er blitt transformert til en opplevelse av romlig tilhørighet (*spatial belonging*, Hawkes, 2005, 99–134). (For en grundig gjennomgang av begreper som *spatiality* og *literary mapping*, se Tally, 2013, 48–78, og for en fyldig komparativ analyse av engelsk og tysk jernbanelitteratur i det 19. århundre, se Heinemann, 1992).

I Kina kom man forholdsvis sent i gang med jernbaneutbygging, i Qing-dynastiets siste fase, mellom 1880-tallet og 1911. En rekke vestlige land (Frankrike, Russland, Storbritannia, Tyskland og USA) fikk i

denne perioden konsesjoner til å bygge ut jernbanelinjer i Kina. Russisk og kinesisk jernbanehistorie møtes i Mandsjuria i årene 1897–1903 med utbyggingen av Den før omtalte kinesiske østjernbanen (på russisk KVZjD), og Den sørmandsjuriske jernbanen (JuMZjD) til Port Arthur. Kinas jernbane har vært åsted for krigshandlinger og omfattende interessekonflikter, men har i Folkerepublikken vært høyt prioritert. USA, Kina og Russland er i dag de tre landene i verden med mest omfattende jernbanenettverk.

I sin skildring av den tyske jernbanens historie fremholder Andreas Knipping (2013) hvor betydningsfull og gjennomgripende jernbanen ble for denne nasjonen. Den tyske jernbanens offisielle historie starter med åpningen av die Ludwigseisenbahn i desember 1835 og henger videre nøye sammen med landets forvaltnings-, retts-, industri- og kulturhistorie, påpeker Knipping (2013, 7–8). Tyskland hadde sin «Reisekeiser» (som også var Preussens «Reisekönig» frem til november 1918) Wilhelm II, som i likhet med de russiske tsarene hadde sitt eget luksuriøse *Hofzug*. Berlins *Geisterbahnhöfe* – de folketomme, men strengt bevoktede spøkelsesstasjonene på undergrunnsstasjonene i sonen mellom øst og vest – har skapt grobunn for tyskspråklige skjønnlitterære og populærkulturelle ytringer, men utgjør også en klangbunn for Dmitrij Glukhovskijs *Metro*-serie, som vil bli kommentert mot slutten av dette kapitlet.

I Knippings verk vektlegges også jernbanens betydning for landets militærhistorie – hvor vesentlig den var i landets krigføring og ikke minst for gjennomføringen av holocaust. Et av bokens kapitler bærer den utilslørte tittelen «Mit der Reichsbahn in die Gaskammer» (Knipping, 2013, 116–121). Gjennom sitt selvkritiske perspektiv adskiller etter min mening den tyske togdiskursen seg fra mange andre nasjoners jernbanemyter.

I russisk, sovjetisk og eksempelvis fransk sakprosa som omhandler jernbanen under andre verdenskrig, knyttes dette transportmiddelet som oftest opp mot heltmodige krigsseire og motstandsbevegelsenes sabotasjeaksjoner. I tyske dokumentariske fremstillinger, og på jernbanemuseene der, er jernbanen som forutsetning for konsentrasjonsleirenes virksomhet viet betydelig plass. I Russland og Sovjetunionen derimot, er jernbanens ubestridte betingelse for å kunne gjennomføre fangetransport og forvisninger stort sett blitt fortiet fra offentlig hold. Og det er først

i senere tid man har rettet oppmerksomhet mot fangebefolkningens og spesialbosetteres tunge bidrag til jernbaneutbyggingen. At denne tematikken fra tid til annen har dukket opp i kunsten og litteraturen, som i Jarosjenkos maleri «Overalt finnes det liv» (se illustrasjon 2), Nekrasovs dikt «På jernbanen», eller Platonovs fortelling «Blant dyr og planter», sier mye om kunstens og fiksjonens viktige rolle i så vel russisk og sovjetisk samfunnsliv som innenfor den russiske togmytens diskursive rom.

Den ambiguiteten som har kjennetegnet det russiske og sovjetiske samfunnet, har satt sitt umiskjennelige preg også på deres jernbane og togmyte. I begge sfærer finner man hemmelige jernbane- og metrolinjer, plomberte vogner og låste gods- og passasjertog med lange lastestans ved stasjoner der ingen får stige av. Dobbeltheten, og graden av uoverensstemmelse mellom offisielle og uoffisielle yringer, hører til den russiske togmytens mest karakteristiske trekk.

I det første kapitlet stilte jeg også spørsmål om hvordan fiksjon og jernbanelitteratur generelt, og russiskspråklige togtekster spesielt, reflekterer og konseptualiserer verbale, romlige og temporale aspekter ved tilværelsen. La oss se nærmere på det. Ifølge Mikhail Bakhtin kan all kunst kategoriseres ut ifra hvordan den forholder seg til tid og rom. Mens musikk er forankret i temporalkategorien og billedkunsten er et overveiende romlig fenomen, er skjønnlitteratur, teater og film romlig-temporale kunstarter, dominert av kronotopen. Kronotopen, som demonstrerer relasjoner mellom tekstens tid og rom, kan enten være gjennomgripende og sjangerdefinerende, eller den kan gi ytringen substans ved å fungere som strukturerende eller plottskapende innenfor tekstrommet (Bakhtin, 1975; 1981).

Jurij Lotman (1988; 1998; 2000) problematiserer i flere av sine artikler, essays og forelesninger begrepene *khudóžjestvennoje prostránstvo* («kunstnerisk rom» / «litterært rom») og *vremennnyje kategórii* (temporalkategorier), isolert så vel som i relasjon til hverandre. I et essay jeg bare så vidt har vært inne på tidligere, kalt «Probléma khudóžjestvennogo prostránstva v próze Gogolja» («Det litterære roms problem i Gogols prosa»), peker Lotman (1998, 251) på at et litterært rom kan være, men langt fra alltid er, en modell av et reelt eller naturtro rom (*jestestvénnogo prostránstva*). Han fremholder videre hvilke muligheter kunsten og litteraturens rom gir i forhold til andre virkelighetsmodeller. I litterære rom kan man opprette

forbindelser mellom temporale, sosiale og etiske forestillinger som i det virkelige liv fremstår som adskilte og motsetningsfylte. Og man kan formidle ikke-romlige budskap ved hjelp av romlige objekter. Et litterært rom kan i noen grad være et uttrykk for en gitt forfatters verdensbilde, mener Lotman, og være formidlet på et språk som gjenspeiler hans eller hennes personlige romlige forestillinger. Men i en hierarkisk modell vil et individuelt språk knyttet til rom likevel være underordnet det romlige språket som benyttes i denne personens omgivelser, det være seg tids-epoke, samfunnsgruppe eller kunstretning. Både det individuelle og det tids- eller gruppedefinerte språket relatert til rom vil igjen være underlagt et overgripende, abstrakt språk for romlige relasjoner som har utviklet seg og blitt brukt innen ulike kunstarter og sjangere over tid (Lotman, 1998, 251–2). Disse teoriene kan bidra til å forklare hvordan eksempelvis en analogi til antikkens fergemann Karon kan dukke opp som skysskar i Pusjkins «Livets kjerre», eller en variant av en skikkelse som fraktes i båt til dødsriket, kan figurere som togpassasjerer i det 20. århundrets eskatologiske jernbanelitteratur.

Lotman fremholder videre at litterær romlighet kan realiseres som et punkt, en linje, en flate eller et volum, der linjen og flaten kan ha en horisontal eller vertikal orientering. En målrettet linearitet, der lengden (*dliná*) er det relevante og bredden (*sjiriná*) irrelevant, kan særlig i sakprosa, men også i kunsten og litteraturens språk, manifestere seg som en rett vei eller bane (*put*). Utviklingen av litterære karakterer i tid og rom skjer ofte langs en mer romlig vei (*doróga*), der fremstillingens bredde, eller uttværing, er av høyere relevans enn hvor lang veien er, eller hvor lenge den varer (Lotman, 1988, 252). Den lineære veien mot fremtidstopien som sovjetmyndighetene pekte ut, er et eksempel på *put*, og den manifesterte seg jo ofte nettopp som en *zjeléznyj put* (et jernbanespor). Den formen for utpenslet og diffust forløp Venjas reise i *Moskva–Petusjki* utgjør, er en realisasjon av Lotmans *doróga*.

Sokolov-Skaljas fortolkning av revolusjonstoget på plakaten i illustrasjon 8 er et eksempel på at et abstrakt, ikke-romlig budskap kan formidles ved hjelp et konkret transportsystem med solid forankring i ensrettet bevegelse og geografiske rom. Ideologi er i utgangspunktet verken noe temporalt eller romlig fenomen. Ved å opprette visuelle og språklige

forbindelser mellom et symbolspeklet lokomotiv med Stalin i førerhuset, en jernbanelinje og en bratt vertikal graf skapes det inntrykk av at marxist-leninismen og stalinismen er noe konkret som beveger seg i én retning, over målbare distanser. Grafen indikerer revolusjonstogets ferd langs en jernbanelinje med ideologisk betydningstunge stasjonsnavn og tidsangivelser (som «Gnisten 1900», «Desember 1905» og «Oktober 1917»). Dermed opprettes det innenfor verkets kunstrom også en ny, ideologisk basert temporalitet, der startpunktet «Gnisten 1900» og endestasjonen «Kommunisme» utgjør tidsrammen.

De synspunktene Lotman formidler i «Det litterære roms problem i Gogols prosa», har høy relevans for dette prosjektet. Her påpekes det for det første at kunsten og skjønnlitteraturen har et unikt potensial når det gjelder å opprette forbindelser mellom tilsynelatende adskilte og til og med motstridende forestillinger. For det andre fremholdes det at den fiktive teksten kan operere med et langt bredere spekter av spatial- og temporal kategorier enn den nonfiktive. Rom som bryter med våre logiske forestillinger, umotivert forflytning i tid og rom, tidssynteser og lukner vil normalt sett affisere formidlingen av entydige budskap og dermed virke forstyrrende i en sakprosaetekst. I fiksjon kan slike rom- og tidsrelaterte grep tvert imot anspore til samspill mellom henholdsvis det eksplisitt uttalte, det forvanskede, det antydde og det utelatte, og dermed utvide ytringens fortolkningsrom. Skjønnlitteraturens potensial for å formidle tvetydighet (*dvójstvennost*, eller *dvojákost*, som det ble advart mot i russisk sensurlovgivning allerede på Pusjkins tid) og flertydighet fremstår dermed som dens kanskje viktigste betydningsgenererende ressurs. I russisk reise- og jernbanelitteratur har vi kunnet observere at denne ressursen har vært mesterlig utnyttet.

Men hva er det som gjør møtene mellom den ambivalente, «uhåndgripelige» skjønnlitteraturen og den ganske så håndgripelige jernbanen så meningspotente? Og hvorfor er relasjonen mellom nettopp den *russiske* jernbanen og litteraturen så dynamisk? Som også Hawkes og Knipping har understreket, vil et lands geografi og kulturhistorie spille inn her. I motsetning til transportmidler som frakter passasjerene *bort* fra landjorden (skip, fly, romskip), frakter tog mennesker *på* landjorden. I mange av de russiskspråklige togtekstene som har vært omtalt her, betones det

at jernbanen er naturlig grunnfestet i landets overveiende åpne og flate landskap med begrenset kystlinje. I forlengelsen av dette har jeg både i litteraturen og det virkelige liv ofte støtt på utsagn om at jernbanereiser over lange strekninger er forenelige med den russiske folkesjelen – med dette folkets jordnærhet og langmodighet (*dolgoterpénije*). Både i ortodoksien, den russiske bondekulturen og sovjetideologien har man dessuten tillagt det *kollektive* stor vekt i form av tros- og arbeidsfellesskap, realisert gjennom slike fenomener som *mir* (landsbyfellesskap), *kolhós*, *sovkhós* (kollektivbruk) og *óbsjtsjina* (bonde- eller menighetsfellesskap). Sammenlignet med transport som benyttes individuelt, eller av mindre grupper (som ridedyr og privatbiler) frakter tog et høyt antall mennesker samtidig og er dermed forenelig med en kollektiv tankegang.

Hertil kommer jernbanens generelle evne til å konkretisere og *legemliggjøre* (*voplosjtsját*, *olitsetvorját*) alle de formene for romlighet Lotman illustrerer ved hjelp av geometriske figurer (skinner som linjer, perronger som plan, lukkede vogner eller stasjoner som volum etc.) – det som i neste instans har gjort den så velegnet til å anskueliggjøre fenomener og relasjoner på metaforiske nivå (skinner som den eneste rette veien frem, stasjoner som stadier i prosesser, togkupeer som samfunn etc.). I takt med jernbanens økende nærvær i imperiet så både russiske myndigheter og forfattere åpenbart muligheter til å la den representere retoriske *loci* og kommunisere etiske og ideologiske budskap. Lignelsen og allegorien har vært essensielle forlegg i denne prosessen. Ved å knytte jernbanen an til strukturer befolkningen var godt kjent med fra folkekulturen og ortodoksien, gjorde man ikke bare innfløkte budskap lettere tilgjengelige, men også enklere å huske. Dette var ikke minst viktig i propagandaøyemed. Hypotesen om at den forståelsesrammen jeg kaller en russisk togmyte – inkludert den offisielle, sovjetiske delen av den – er tett sammenvevd med mytiske og religiøse forestillinger om opprinnelse, livsreiser, etterliv og endetid, er i høy grad blitt bekreftet gjennom denne studien. Funnet er også i tråd med Clarks (1995; 2000) og Betheas (1989) konklusjoner om hvilke «formler» som dominerte i sovjetidens romaner.

Russiskspråklige togtekster spenner, som vi har sett, over et vidt spekter av fiktive og ikke-fiktive ytringer. De skjønnlitterære tekstene inngår videre i intrikate intertekstuelle debatter, både innbyrdes og med ytringer

i andre sjangere. Meningsutvekslingen beveger seg mellom universelle, nasjonale og individuelle motiver, men et sett med strukturelle og tematiske mønstre forankret i basale forestillinger om tid, rom, lys, mørke og maktrelasjoner går igjen på alle nivå.

Når det gjelder spørsmålet om jernbanetekstene kan ha bidradd til å forme russisk, sovjetisk og postsovjetisk identitet og historieforståelse, vil jeg som sagt svare bekræftende. Det imponerende omfanget av russiskspråklige togtekster, hvorav bare et begrenset utvalg er utforsket eller kommentert her, er i seg selv et argument for det. At vokabular, metafor-komplekser og motiver knyttet til jernbanen er blitt forsøkt monopolisert og styrt i bestemte retninger, har – gjennom å fremkalle motreaksjoner – styrket deres påvirkningsevne. Dette synet på totalitære språks ringvirkninger støttes også, på et mer generelt plan, av Kupina (1995). Responsen på offisielle jernbanetekster har ofte kommet i form av skjønnlitterære ytringer. Gjennom å utnytte sitt forråd av språklige og retoriske virkemidler har slike ytringer i betydelig grad bidradd til å intensivere polemikken, blant annet ved å hentyde til «unevnelige» sider ved det russiske og sovjetiske samfunnet. Dynamikken i interaksjonen mellom offisielle og uoffisielle togtekster kan forklares i lys av Lotmans teorier om litterære semiotiske rom. Fordi enhver skjønnlitterær ytring er en individuelt utarbeidet modell av verden med potensial til å produsere noe nytt (en idé, et bilde, et argument), inviterer den til respons og refortolkninger hos sine mottakere. Asymmetri i forholdet mellom tekstens avsender og mottaker bidrar ytterligere til at det genereres ny betydning. Slik kan litterære tekster medvirke, ikke bare til å reflektere sine omgivelser, men også til å påvirke dem.

Følger vi Lotmans argumentasjon, kan vi slutte at den russiske jernbanediskursen er blitt formet gjennom en polemikk der så vel avstanden mellom avsendere og mottakeres motivasjon og perspektiver som ytringenes sjangermessige og formelle uensartethet har vært høy nok til at det er blitt produsert den typen «semantiske oversettelser» som i henhold til Lotman utgjør grunnlaget for all kreativ tenkning (Lotman, 2000, 250–56). Fordi intensiteten i debatten har vært høy og den har pågått over så lang tid, men også fordi skjønnlitteratur og billedkunst har utgjort en så viktig del av den, har den russiske jernbanediskursen kunnet bidra til å

forme befolkningens selvforståelse og oppfatning av omgivelsene, deriblant av sine makthavere.

I den russiskspråklige jernbanelitteraturen har vi kunnet konstatere at livet inne på toget, og på den urbane, men særlig avsidesliggende jernbanestasjoner har vært langt mer fremtredende enn beskrivelser av det man kan observere utenfor togvinduet. Togreiser er i den eldre russiske litteraturen naturlig nok ofte skildret som noe høytidelig, men er i sovjetlitteraturen vanligvis fremstilt som varianter over noe man også ville kunne oppleve utenfor toget. Under reiser som kan pågå over mange døgn, følger man de skrevne og uskrevne reglene, ritualene og praksisene som gjelder der. Livet på langdistansetog omfatter jo dagligdagse aktiviteter som søvn, måltider og arbeid, for de aller fleste passasjerene i trangbodd lag med mye sosialt samvær. En russer vil nok oppleve at togtilværelsen har mange likhetstrekk med livet utenfor toget, men for utlendinger, inkludert meg selv, har reiser på langdistansetog i Russland og (det tidligere) Sovjetunionen til alle tider fremstått som eksotiske og underlige. Dokumentariske og skjønnlitterære verk om reiser langs Den transsibiriske jernbanen og andre russiske og (forhenværende) sovjetiske jernbanelinjer utgjør en egen gren av reiselitteraturen. Blant de nyere nordiske tilskuddene til denne litteraturen kan jeg varmt anbefale Rosa Liksoms prisbelønte *Hytti nro 6*, på dansk *Kupé nr. 6* (Liksom, 2011; 2013), B. MiRee Abrahamsens *Det ville Østen: En innføring i klassisk sibiropoli* (Abrahamsen, 2012) og Erika Fatlands *Sovjetistan: En reise gjennom Turkmenistan, Kasakhstan, Tadsjikistan, Kirgisistan og Usbekistan* (Fatland, 2014) og *Grensen. En reise rundt Russland* (Fatland, 2017).

Rent generelt kan det også argumenteres for at togreiser har flere fellesstrekk med hverdagslivet enn andre former for reiser, kanskje med et lite forbehold for elvebåter og større passasjer- og cruiseskip (jevnfør settingen i Agatha Christies krimromaner *Murder on the Orient Express* og *Murder on the Nile*). Passasjerskip har imidlertid en annen sosial profil og konnotasjonsaura enn tog, og som transportmiddel et bevegelsesrom som jernbanen mangler. De seiler dessuten i et mer omskiftelig og uforutsigbart element.

Togets «element» er sviller og skinner – faste, menneskeskapte installasjoner. Jernbanen blir planlagt, prosjektert og drevet av personer som

befinner seg høyt oppe i systemet, og produsert, vedlikeholdt og betjent av folk som befinner seg mye lenger nede på samfunnsstigen. Passasjerene kan tilhøre nær sagt alle kategorier av befolkningen. Med sitt linjenett, sine signal- og kommunikasjonssystemer, togsett, og stasjoner som i større byer danner mikrosamfunn i seg selv, blir jernbanen en egnet arena for utforskning også av kognitive og sosiale forhold. I Robert Rozjdestvenskijs stemningsfulle dikt «Byer som begynner med stasjoner» («Gorodá, natsjinájusjjesia s vokzálov», Dmitrenko, 2015, 153–4) blir stasjonen beskrevet som «en guttefrakk å vokse i». Den foregriper «alderen, stemmen og klærne» til byen man skal ut i, gjenkaller mat og drikke fra togreisen man har lagt bak seg; røkt fisk, marinerte gresskar, sopp og plommer, te i glass (med ornamenterte glassholdere av nysølv) eller øl i engangsglass, og lukten av papiros-sigaretter i korridorene. Diktet gjenoppfrisker minner og sanseopplevelser fra mine egne aller første togreiser i det som da var Sovjetunionen, men også togreiser der i senere år. Rozjdestvenskijs dikt representerer noe av det allmenne og tidløse – men også russiske og sovjetiske – nasjonens togmyte favner om.

Jernbanesystemet involverer videre mange mennesker i ulike roller, hvorav noen er aktive og andre mer passive. Jernbanetrafikken er, slik sovjetsamfunnet var, gjennomregulert. I Ajtmatovs *Og dagen varer lenger enn et århundre* er jernbanen skildret som en arbeidsplass med høy aktivitet og arbeidsmoral. De mest positive karakterene blir beskrevet som typiske *truzjeniki* (arbeidsjern). Romanens fremstilling av hovedpersonene som arbeiderhelter er kanskje det som først og fremst plasserer dette verket i det offisielle sjiktet av den sovjetiske jernbanelitteraturen.

At arbeidsmotivasjonen til karakterer som Platonovs Levin, Ostrovskijs Kortsjagin, Panovas Julija Dmitrijevna og Ajtmatovs Jedigej er så høy, baserer seg jo på at de har forsonet seg med og er stolte over å være bestanddeler i et større maskineri. Som arbeidstakere er de villige til å avgi nesten ubegrenset med tid, og oppgi en betydelig grad av kontroll. Høy arbeidskapasitet, uselviskhet, engasjement, omsorg for kolleger og vilje til å ofre seg for så vel egne arbeidskollektiv som passasjerer, gods, folket og systemet, gjorde disse skikkelsene til utmerkede forbilder for den *offisielle* linjen i den sovjetiske jernbanelitteraturen.

Antikonformisten Venjas personlighet og manglende vilje til å innordne seg gjør det umulig for ham å gå inn i rollen som passiv passasjer på et tog som følger en fast rute. Han bryter da også ut av verkets motivplan og strukturelle rammer, og formidler forholdsvis utilsørt samfunnskritikk. I et spektet der den offisielle togmytens sovjetiske arbeiderhelt utgjør én ytterlighet, fremstår karakteren Venja pr. 1970 som et tilsvarende ytterpunkt i den uoffisielle sovjetiske jernbanemyten.

Pasternaks protagonister motsetter seg egentlig ikke passasjerrollen. De er vanligvis tilbakeholdne betraktere som reflekterer over omgivelsene sine, og over livet og kunsten. Men noen ganger setter også de spørsmålsteget ved sovjettogets premisser og metoder. Det var det siste som, sammen med «livsfjernhet» og manglende handlekraft, gjorde Jurij Zjivago til en uegnet eksponent for den offisielle sovjetiske jernbanelitteraturen. Graden av, men også formen for, aktivitet (fysisk og målrettet) eller inaktivitet (mental og formålsløs) karakterene utviser, synes også å ha vært en medvirkende faktor for om en ytring falt innenfor eller utenfor den offisielle sovjetiske jernbanelitteraturen. I diktet «På tidlige tog» er det mest sentrale handlingsplanets jeg innenfor. Pasternaks togttekster beveger seg, i likhet med Platonovs, i sjiktene mellom den offisielle og ikke-offisielle delen av jernbanemyten.

Utover lokomotivets imponerende fysiske fremtoning og kapasitet (stål, tyngde, trekraft) som står i en nær assosiativ forbindelse med personlige egenskaper som mental viljestyrke og utholdenhet, er det lokomotivføreren og togpersonellens makt som har vært utnyttet tyngst innenfor den offisielle sovjetiske togmyten. At passasjerene har vært totalt prisgitt lokføreren og staben hans, har vært et gjennomgangsmotiv i den ikke-offisielle jernbanelitteraturen. Togenes tradisjonelle klasseinndeling, som også ble opprettholdt gjennom sovjettiden, åpnet på sin side opp for betraktninger omkring klassekiller og skjevfordeling både i tsar-Russland og sovjetsamfunnet.

Mange av de egenskapene ved jernbanen jeg har nevnt over, kan bidra til å forklare den hyppige koblingen mellom dette systemet og Det russiske imperiet og Sovjetunionen, så vel som mellom jernbanen og bestemte epoker i disse imperienes historie. Fra jern, stål, lukkethet, rigiditet, ensrettet bevegelse gjennom åpne landskap, broer, tidsplaner og

klasseproblematikk ledes tankene lett over i autokratiske og totalitære systemer som «den russiske jernbanens far», Nikolaj den førstes autokrati og Stalin-tidens totalitarisme.

I reise- og togtekstene som har vært undersøkt i denne boken, har vi som sagt kunnet observere at noen, åpenbart universelle og tidløse, strukturelle og tematiske mønstre går igjen: På den ene siden den skjebnebestemte eller pålagte reisen fra lys (ungdommelighet, liv, dynamikk, intensitet, frihet og handlingsrom) til mørke (alderdom, død, stagnasjon, resignasjon, ufrihet og begrenset handlingsrom). I denne kategorien dominerer de ikke- og anti-totalitære tekstene, og endetidsmotivene er fremtredende. På den andre siden beveger man seg i de totalitære ytringene nesten alltid fra mørke til lys, der mørket representerer en tilbaketog historisk fortid og lyset en ideologisk utopi. Men i mange av de ikke-totalitære tekstene kan den siste modellen også manifestere seg som en etisk og/eller religiøs reise mot et idealsamfunn eller en idealtilstand – et renere, mer rettferdig jordisk samfunn, eller et paradisi. I begge modeller gjelder det at en styrende instans (Gud, kusken, skjebnen, statslederen, lokføreren) utgjør et aktivt prinsipp som passasjerene kan velge å støtte aktivt opp om, forholde seg passive til eller opponere mot.

Følger vi Lotman (1998), tilhører disse mønstrene det overgripende, kollektive språket for romlige relasjoner. Da togtekstene ble knyttet mer spesifikt opp mot sovjetprosjektet, ble jernbanesystemets progressivitet, kraftfullhet og ensprethet tillagt betydelig tyngde. En romlig-temporal «basiskompetanse», formet av universelle, kulturelle (særlig religiøse og folkekulturelle) forestillinger gjorde altså, i kombinasjon med den reelle jernbanens allestedsværende nærvær, at sovjetbefolkningen forstod og kunne forholde seg til den propagandadiskursen som ble bygget opp omkring tog. De konkrete uttrykkene den offisielle sovjetiske togmyten fikk, står altså i nær forbindelse med så vel et kollektivt romlig språk som med språk og holdninger definert av samtidens ideologiske strømninger (jefnfør Lotman, 1998, 252–3).

I dialogene mellom offisielle og uoffisielle bidrag til den sovjetiske togmyten kan vi i tillegg observere hvor ambivalente og flertydige fiksjonelle rom kan være. Særlig i Stalin-tiden ser vi at mange av de «harde» egenskapene som relateres til jernbanen, både utgjør en grunnstamme

i styresmaktenes egenbeskrivelser og i ikke- og antitotalitære fremstillinger av dette systemet. Den viktigste forskjellen består i at de offisielle tekstene streber etter å formidle entydige budskap, de uoffisielle tve- eller flertydige. En systemkritisk tekst kan gjerne ta utgangspunkt i de samme semantiske strukturene som den systemtro, og skulle en sovjetisk forfatter ha håp om å få teksten sin gjennom sensuren, kunne ikke divergensen fra den offisielle linjen være for stor. Ytringene bærer også preg av at mottakerne ikke nødvendigvis var de samme. De fleste offisielle togtekstene tilhørte massekulturen (se Clark, 1985, xi–xiv). De var rettet mot, og måtte være tilgjengelige for, flertallet av befolkningen. De uoffisielle togtekstene var i større grad myntet på mindre grupper.

Med sideblikk til Lotmans «litterære rom», og referanse til noen av primærkildene mine, vil jeg avslutte denne oppsummeringen med å gi eksempler på hvilke, særlig romlig-temporale, grep som har vært tatt i bruk for å oppnå en slik divergens.

Går vi tilbake til Pusjkins «Livets kjerre», som en halvoffisiell ytring, ser vi at diktets litterære rom er realisert i form av en horisontal, lineær bevegelse i én bestemt retning. Det romlige er representert ved det landskapet den hestetrukne vognen passerer gjennom, selv om det er knapt beskrevet. Som rom figurerer selve vognen bare som en referanse, men ved hjelp av grammatisk kjønn og et halvulgært vokabular tillegges den negativ valør. Reisen blir en allegori for livets forgjengelighet sett fra ståstedet til et gradvis mer desillusjonert «vi». Dermed opponerer teksten mot de forventningene som ble stilt til Pusjkins generasjon, om å være patriotiske og systemlojale, samtidig som den bygger opp under dikterens identitetskonstruksjon. Det som først og fremst gjør «Livets kjerre» relevant for jernbanelitteraturen er den mangelen på valgfrihet og innflytelse diktet formidler, aspekter som her kan relateres både til «livets skjeve gang», Nikolaj den førstes autokratiske styresett og til Pusjkins forvisning.

I motsetning til i flere andre nasjoners tidlige jernbanelitteratur (for eksempel i den amerikanske, engelske, franske og tyske) er ikke jernhens potensial som avløser for bonden noe sentralt motiv i tsartidens russiske jernbanediskurs. Opplevelsen av geografisk og/eller sosial avstand til dem som utførte jernbaneutbyggingen er derimot et fellestrekk mellom

Det russiske imperiets og andre kolonimaktens forhold til «koloniene» og «straffekoloniene» befolkning.

Da Nekrasov i diktet «Jernbanen» (1864) rettet oppmerksomhet mot elendige levekår og arbeidsforhold under utbyggingen av jernbanen St. Petersburg–Moskva, var dette et relativt nytt, og for mange sikkert sjokkerende blikk på imperiets jernbaneprosjekt. Rent konkret flyttet Nekrasov fokus fra dem som har fått æren for disse prestisjefylte prosjektene, til dem som faktisk har ryddet veien for linjene, bygget banelegemer, tunneler og broer, lagt sviller og skinner. Diktet hans tilfører altså den ensrettede offisielle jernbanediskursen et nytt system- og sosialkritisk nivå. Nekrasovs kritikk går lenger, og er langt mer eksplisitt enn det man kunne tillate seg i Stalin-tiden. På det språklige plan kan formuleringen hans *kóstotsjki rússkije* (russiske knokler) ha bidradd til at begrepet *doróga na kostjákh* (knokkelveien) etablerte seg som en betegnelse på jernbaner og veier bygget av straffanger. Begrepet indikerer en forbindelse mellom jernbanen og imperiets ufrie befolkning som gjør at det kan trekkes en linje fra Nekrasovs narrative dikt til sporadiske russiske og sovjetiske ytringer som mer eller mindre direkte tematiserer denne forbindelsen, deriblant flere av Aleksander Solzjenitsyns verk. Først på 1990-tallet, da også Platonovs «Blant dyr og planter» kunne utgis i sin opprinnelige versjon, blir koblingen mellom jernbanen og fangeleirbefolkningen gjenstand for mer dyptgripende selvkritiske refleksjoner, for eksempel i Jurij Bujdas *Don Domino*, som jeg vil si mer om i neste underkapittel.

Også Dostojevskij, Tolstoj og Leskov åpner nye rom i jernbanediskursen, konkrete så vel som polemiske. Togvognen og kupeen blir hos dem fora for meningsutveksling, der de (militære, industrielle, teknologiske og transportrelaterte) sidene av jernbanen som vanligvis ble løftet frem av samtidens offentlighet, er underordnet toget som diskusjonsforum. Som Bakhtin (1975; 1981) har påpekt, er veiens, reisens og møtets kronotop nært forbundet med hverandre. På disse litterære togene artikuleres religiøse og etiske problemstillinger så vel som radikale og samfunnskritiske holdninger. Gjennom skildringer av storbyenes jernbanestasjoner, ikke som praktbygg, men som møteplasser for mennesker fra alle samfunnslag, og tilholdssted for fattige og utskudd, tegnes det også pessimistiske bilder av Russlands samtid og fremtid.

I *Idioten* (1868–69) fremstilles Parfjon Rogozjin som Kristus-figuren prins Myskjkins motpol – en Antikrist som truer det ortodokse Russlands kristne tro og etiske normer. Anna Kareninas endelikt fremstår som en advarsel mot det forfatteren anså som farlige oppløsningstendenser og moralsk forfall. Tross en lettere tone, må det samme kunne sies om Leskovs «Reise med en nihilist» («Putesjéstvijs nignilístom», 1882), som ble skrevet i kjølvannet av drapet på Aleksander II. Jernbanens mørke konnotasjonsaura – frembrakt og litterært underbygget av røyk, damp, støv, tunneler, togsettets dundrende og skramlende lyder, og hvinende bremses og, ikke minst, den klagende togfløyten – er fremtredende i den russiske prosaen i siste halvdel av 1800-tallet.

Sigmund Freuds verk var populær lesning i Russland rundt århundreskiftet. Psykoanalytikerens var opptatt av tog, men utviklet togfobi allerede i barndommen. Dette er reflektert i flere av teoriene og pasienthistoriene hans, men også gjennom uttrykk som *Gedankenzüge* (tanketog eller assosiasjonsrekker) og *psychotische Entgleisung* (psykotisk avsporing). Freuds angstfylte forhold til tog kan ha bidradd til å opprettholde de mørke apokalyptiske motivene i jernbanelitteraturen, for eksempel i Tsjekhovs fortellinger og skuespill (se Baehr, 1995 og 1999). I *Kirsebærhagen* truer jernbaneutbyggingen Ljubov Ranevskajas kirsebærhage, og det stilles spørsmål ved det industrielle og teknologiske fremskrittets pris. Jernbanen som trussel mot privat eiendom har for øvrig, av geografiske, samfunnsøkonomiske og politiske grunner, vært langt tydeligere i den britiske, franske og tyske jernbanediskursen enn i den russiske og sovjetiske. Men Tsjekhovs holdning til jernbanen var ambivalent. I langnovellen *Sjette avdeling* (1892) og fortellingen «Mannen i futteralet» (1898) indikerer fraværet av jernbane i de miljøene som skildres, en håpløs tilbakesliggenhet. Tsjekhovs togtekster markerer, i likhet med forfatterskapet som sådan, en overgang fra den realistiske til den modernistiske epoken i russisk litteratur.

Hos symbolistene er jernbanen ofte forbundet med forventning og tilfeldige møter. I Brjusovs dikt «I vognen» (Dmitrenko, 2012, 140) møter det lyriske jeget en mystisk, grønnøyd kvinne, og i Bloks melankolske «På jernbanen» studerer en kvinne på perrongen togene og menneskene på det og drømmer om selv å få reise. I Belyjs diktsamling *Pépel* (*Asken*, 1909)

manifesterer togmotivet seg gjennom nyromantiske og relativt tradisjonelle dikt som «Telegrafisten», «På skinner», «Stasjonen», «I vognen» og «Fra togvinduet», mens «En særlings nedtegnelser» har et avantgardistisk uttrykk.

I russiske modernistiske jernbaneytringer gjør lyset og optimismen seg i større grad gjeldende enn i den realistiske epokens prosa. Forventningene til den forestående revolusjonen som en renselsesprosess, og til jernbanen som en mulighet til å realisere møter, leve ut drømmer, lyster og fremtidsvisjoner skinner tydelig igjennom i både Belyjs, Bloks, Paster-naks og Tsvetajevs førrevolusjonære togttekster. Protagonistene deres er tilbake i Radisjtsjevs og Karamzins roller som oppdagelsesreisende (*pute-sjéstvenniki*), både i hjemlandet og utlandet. Futurister som Khlebnikov, Majakovskij og Asejev så ifølge Savitskij (2009) på seg selv som passasjerer på et modernitetens og ungdommens hurtigtog, og på 1910- og -20-tallet sammenfalt holdningene deres til fremskritt og moderne transportmidler (biler, motorsykler og fly, men også elektriske tog, som ble tatt i bruk i Sovjetunionen fra midten av 1920-tallet) i høy grad med bolsjevikenes.

Etter revolusjonen ligger alt til rette for at jernbanen skal kunne utnyttes i propagandaøyemed. Marx' utsagn om revolusjoner som historiens lokomotiver, streikende jernbanearbeidere, Lenins togreise, jernbanen som arena for kamphandlinger under borgerkrigen, og omsider også, som avløser for arbeideren og bonden, Trotskijs visjon om å binde sammen by og periferi – alt dette passet som hånd i hanske inn i en offisiell propagandastrategi. Linjenettet var allerede omfattende, stasjonshallene og -plassene egnet for masse møter og veggaviser. Da agitasjonstogene ble satt på skinner, var jernbanediskursens vei staket ut. Gjennom monopolisering og tilrettelegging av det omfattende semiotiske materialet som allerede forelå, kunne den offisielle togdiskursen videreutvikles langs en vertikal linje. Fra nå av går det oppover og fremover, mot lyset. Tiden må nullstilles, og nå er det ikke fremtiden, men fortiden som må svertes og tåkelegges.

Utviklingen går imidlertid ikke fort nok, og mye går galt underveis. I en slik situasjon kan også togdiskursens mørke, apokalyptiske aspekter utnyttes. På 1930-tallet innprentes sovjetbefolkningen at de må gi og ofre. I propagandakunsten og -litteraturen blir lokomotivene stadig større og

mer truende, vanlige mennesker mindre og mer utsatte. I den offisielt utgitte jernbanelitteraturen og partipressen blir heltene stadig mer endimensjonale og urealistiske, noe Ostrovskijs Kortsjagin er et illustrerende eksempel på.

Under utbyggingen av metroen i Moskva fremstilles arbeiderne, for eksempel i Lidija Stepanovas dokumentar «Vi har metro», som lykkelige og privilegerte – unge, alminnelige mennesker med potensial for å oppnå heltestatus som støtarbeidere. Mye av arbeidet utføres av komsomolungdommer, under relativt gode arbeidsforhold. Med undergrunnsbanen utvides det fysiske og mentale sovjetiske jernbanerommet betraktelig, men det gir også grobunn for populærkulturelle ytringer der Stalin og Kaganovitsj blir assosiert med underjordiske krefter. Kollektivering og Den store terroren utgjør i disse årene et bekmørkt bakteppe, som det entusiastiske metroprosjektet og andre prestisjefylte gigantprosjekter – herunder Kvitsjø – Østersjøkanalen – bidrar til å trekke oppmerksomheten bort fra.

I Stalin-tiden hører Platonov og Pasternak til de forfatterne som kanskje lykkes best i å videreutvikle den ikke-totalitære tendensen i togmyten. Det gjør de, som vi har sett, ved å komponere tekster som ytre sett harmonerer med den offisielle ideologien (for eksempel «På tidlige tog» og «Udødelighet»), men samtidig legge inn kontroversielle, god skjulte plan, og hentydninger til disse, som sensurmyndighetene kunne overse, eller velge å se gjennom fingrene med. Også her handler det altså om en utvidelse av litterære rom, om å velge flertydig vokabular, operere på flere plan, skape større volum, indikere flere retninger og irrganger. Men begge trår over streken, Platonov gang på gang, som med «Blant dyr og planter» og «Hjemkomsten», Pasternak til gagns med *Doktor Zjvago*. Verkene deres berører sider av sovjetsamfunnet som ikke tåler dagens lys, og flere av jernbaneskildringene deres viderefører den eskatologiske tendensen.

Under krigen skjer det en tilnærming mellom den uoffisielle og offisielle sfæren av togdiskursen. Jernbanepersonellet får en helt sentral rolle, og de som beordres til å betjene tog i krigssoner, er ekstremt utsatte. Mange av de overlevende blir dekorert for sin krigsinnsats. I Panovas *Følgesvenner* presenteres en systemlojal, men forholdsvis nedtonet fremstilling av hvordan helsepersonellet på et syketog gjennomlever krigen. De

modige, uselviske menneskene på dette «Barmhjertighetstoget» (jevnfør filmtittelen) blir fremholdt som eksempler til etterfølgelse. Krigsårene fremstilles i romanen som en dyster omvei, påført av fienden, før Stalins tog kan fortsette sin ferd mot det utopiske fremtidssamfunnet.

Også under Khrusjtsjov foregår mange av jernbanetekstene *inne* på toget. Offisielle jernbaneytringer formidler velstand og harmoni, mange av de uoffisielle resignasjon, men også et ulmende opprør. Populærkulturen og den kreative subkulturen har begynt å gjøre seg gjeldende, og uttrykker misnøye og protest.

I kildematerialet som inngår i denne boken, representerer Jerofejevs *Moskva–Petusjki* et av de mest fundamentale oppgjørene med den offisielle togmyten. For det første tilhører protagonisten, og forfatteren, en samfunnsgruppe som offisielt sett ikke eksisterte i Sovjetunionen. For det andre omhandler og berører prosapoemet en lang rekke tema som heller «ikke fantes», og i hvert fall ikke skulle omtales. For det tredje formidles budskapet gjennom en antitotalitær retorikk og på et antikonformt språk der sovjetiske paroler blir plukket fra hverandre og selvhøytidelighet parodierte. Det er også interessant at teksten indikerer flere parallelle romlig-temporale forløp. Venjas (fysiske og/eller mentale) ferd følger først den klassiske veien mot lyset, mot en høyst personlig utopi. Sovjetsamfunnets enveisekspedisjon mot *sin* lyse fremtid materialiserer seg langs en fast rute, fra stasjon til stasjon. Hvor dette sovjettoget tar veien, vet vi ikke, men kanskje er det den selvsamme elektrisjka-en Venja følger tilbake til sitt utgangspunkt, Moskva. I så fall er begge reisenes retning reversert, og tilsynelatende transformert til dystopier. Men, som vi har sett, bebuder Venjas reise også en mulig fortsettelse inn i et etterliv, altså en reise mot lyset.

Khrusjtsjov ga angivelig selv klarsignal til at Solzjenitsyns skildring av en straffanges hverdag i *En dag i Ivan Denisovitsjs liv* kunne trykkes i 1962, men i 1973, under Brezjnev, blir forfatteren sendt i eksil for å ha beskrevet Gulag-arkipelet. Øy-, arkipel- og fangeleirmotiver er like fullt etablert som en del av den uoffisielle togmyten.

Den evinnelige, eller evige, sirkelen det antydes til i *Moskva–Petusjki*, manifesterer seg i *Dagen varer lenger enn et århundre* som et jernbanekretsløp og en syklisk tidsoppfatning, der en omsluttende, men også

trykkende ring (*óbrutsj*) utgjør en stor sjangerdefinerende kronotop. Romanen handler på det dypeste plan om å bevare og prøve å harmonisere personlige, kulturelle og kollektive minner, om å hegne om og sørge for å få videreformidlet sin individuelle historie, men også sin kultur og de kollektive minnene universelle myter og lokale legender rommer.



Illustrasjon 13. «Du gir oss århundrets hovedjernbane!».

BAM og perestrojkatog

Tiårsperioden mellom Jerofejevs *Moskva–Petusjki* og Ajtmatovs roman sammenfaller i tid med andre fase i utbyggingen av Bajkal–Amur-stambanen, eller *magistrál-en*, BAM-2. «Du gir oss århundrets hovedjernbane!» står det på propagandaplakaten som fremstiller en ung idealarbeider.

Du'et myndighetene henvendte seg til på denne plakaten, var komsolungdommen. Prosjektet var motivert av lovende ressursforekomster og langsiktige økonomiske perspektiver, men bakgrunnen for oppropet var også militært og politisk – «trusselen fra øst». Etter bruddet mellom Khrusjtsjov og Mao Zedong hadde forholdet mellom Kina og Sovjetunionen tilspisset seg. På sovjetisk side fryktet man et kinesisk angrep og mente at behovet for å fullføre en «andre transsibirsk jernbane» nå var prekært. I den litt sensasjonspregede dokumentaren under denne lenken¹⁰⁴ blir det gjort rede for dette trusselbildet, som også involverte rom- og rustningskappløpet med USA. Ifølge dokumentaren skulle det langs denne banen etter planen settes inn rullende militært materiell. Det skulle blant annet omfatte utskyttingsramper, kamuflerte som godstog, som det ville være vanskelig for luft- og satellittovervåkning å identifisere.

Utbyggingen av BAM hadde vært på skisseblokken flere ganger, helt siden 1880-tallet, men først i 1932 kom det en konkret forordning om å realisere det («Postanovlénije SNK SSSR 'O stroitelstve Bajkalo–Amurskoj zjeléznoj dorógi'» av 13. april 1932). Også den gangen var bakgrunnen militærstrategisk. Mandsjuria ble i 1931–32 okkupert av Japan, som man nå mente truet hele det sovjetiske fjerne østen (*dálnij vostók*). På RZjDs nettsider er utbyggingen av BAM-1 og BAM-2 beskrevet trinn for trinn.¹⁰⁵ I 1933 ble prosjektet underlagt OGPU. Det ble oppført BAM-leirer, som var administrativt underlagt Gulag-systemet, og i denne første fasen ble hovedtyngden av arbeidet utført av straffanger. Ved inngangen til 1939 hadde BAM-leirene 260 000 fanger (Nielsen, 2012, 46). Prosjektet ble avbrutt og gjenopptatt flere ganger, og det som av historikerne blir

104 <https://www.youtube.com/watch?v=gJ1hHnzs4Q>

105 <http://rzd-expo.ru/history/Istoriya%20stroitelstva%20BAMa/>

referert til som BAM-2, ble igangsatt tidlig på 1970-tallet. Det hastet nå med å få ferdigstilt linjen på så kort tid som mulig. Spesialister ble tilbudt treårskontrakter på gode vilkår, og straffanger ble fortsatt satt til å utføre det tyngste og mest risikable arbeidet, som sprenging, tunnel- og brobygging. Befal og menig militært personell inngikk også i arbeidsstyrken. Men det manglet fortsatt arbeidskraft, og denne gangen valgte styresmaktene et grep som kan ha vært inspirert av metroutbyggingen i Moskva på 1930-tallet.

I 1974 ble BAMs første Allsovjetiske Komsomol-støtarbeideravdeling (Vsesojúznyj udárnyj komsomólskij otrjád) opprettet, etter en gedigen propagandakampanje der alle offisielle medier ble tatt i bruk. Det ble gitt inntrykk av at det var rift om plassene, og at kun de best egnede kandidatene ville bli plukket ut til dette ærefulle oppdraget. Kampanjen virket, og snart dro de første 600 komsomolungdommene frivillig av sted til hardt fysisk arbeid i et himmelstrøk der temperaturen kan bikke minus førti på vinterstid og nå nesten tilsvarende antall plussgrader om sommeren. Avreisen deres fra Jaroslavl-stasjonen i Moskva ble ledsaget av taler og hornmusikk, og det ble satt betydelige ressurser inn i å gi ungdommene tilfredsstillende boforhold og moderne utstyr til å utføre jobben. Prosjektet var todelt og bestod av et hemmeligstempelt militært foretak og et sivilt byggeprosjekt. Det siste var høyt profilert. Hver tilbakelagte etappe ble behørig markert, og dokumentert av partiavisene og gjennom radio- og TV-sendinger. Det ble også BAMs første bryllup, barnefødsel, feiringen av høytidsdager og lignende. Til slike markeringer kunne også kjente artister bli sendt inn for å bidra med underholdning. Robert Rozjdestvenskijs sang «Idút po BAMu pojezdá» («Det går tog på BAM», 1970) til Vladimir Sjajnskijs melodi, var en av de første sangene tilegnet dette prosjektet. Men BAM-arbeiderne skapte også sin egen musikk og sine egne tekster. Diktene og sangene under denne lenken¹⁰⁶ stammer fra BAM-2s første år. I jernbanesangene som inngår i *denne* samlingen,¹⁰⁷ utgjør BAM-tekstene en egen kategori. Den omfatter et femtitalls tonesatte tekster av kjente og

¹⁰⁶ <https://www.stihi.ru/2011/11/30/4037>

¹⁰⁷ <http://izmerov.narod.ru/rsong/trsongs1.html>

ukjente opphavspersoner. Her er både marsjer og oppbyggelige arbeidersanger, valser og romantiske ballader, melankolske, humoristiske og satiriske viser.

Gjennom våre moderne vestlige briller er det vanskelig å se hva som fikk tusenvis av komsomolungdommer til å melde seg frivillig til å delta i dette prosjektet. Eventyrlyst og ungdommelig pågangsmot forklarer det bare delvis. Selv tror jeg ikke Komsomols deltakelse i prosjektet hadde kunnet latt seg realisere hvis det ikke var for den helte-, støtarbeider- og krigsromantikken sovjetmyndighetene hadde lyktes i å bygge opp, og holde ved like i et halvt århundre, blant annet gjennom den offisielle, sovjetiske togmyten. Ungdommene som dro, hadde hatt Nikolaj Ostrovskijs *Hvordan stålet ble herdet* på pensum på skolen, og både forfatteren og Pavel Kortsjagin hadde som kjent heltestatus i Komsomol. Besteforeldre- og foreldregenerasjonen til de unge BAM-arbeiderne hadde Den store fedrelandskrigen friskt i minne, og krigens jernbanehelter hadde fortsatt en fremskutt rolle i det sovjetiske krigsnarrativet. Krigens heroiske bragder, samhold og kameratskap ble tematisert av både palasspoetene, 60-tallsdikterne og bardene, og var nylig blitt revitalisert gjennom Andrej Smirnovs film «Belorusskij vokzál» (1970). Mange av disse ungdommene kan med andre ord ha hatt et romantisk-idealistisk forhold til jernbanen.

Ser man nøyere på hele samlingen av jernbanesanger under lenken i fotnote 107, legger man først merke til hvor omfattende dette materialet er, og deretter til kategoriene det er inndelt i. Tekstene er fordelt på følgende hovedgrupper: «Sanger om jernbanen som sådan», «Sanger om folk med tilknytning til jernbanen» og «De som bygget jernbanen». Under disse overskriftene finner vi undergrupper som «Begeistring over jernbanen som teknisk under», «Jernbanen endrer folks levesett», «Heltemot og heldedåder», «Krigssituasjoner», «Pionerromantikk», «BAM» og «Andre hovedjernbanelinjer». Denne taksonomien sier mye om hvilke av togmytens motiver som har vært dominerende, og det styrker argumentasjonen om at togmytens tekster har påvirket sovjetborgernes historieforståelse og identitet.

Et annet materiale som støtter oppunder denne påstanden, er dokumentariske fremstillinger av BAM-prosjektet, deriblant intervjuer med

arbeidere og andre som var involvert i prosjektet. De legger ikke skjul på at arbeidet var fysisk hardt og risikofyllt, og mange omkom i ulykker, men noen hevder den dag i dag at de «bygget BAM med optimisme og entusiasme».¹⁰⁸ Flere gir uttrykk for at de opplevde det som ærefullt å få være med på prosjektet – at de ønsket å gjøre en innsats for landet sitt, slik forfedrene deres hadde gjort under krigen. Noen tar også øymetaforen i bruk og formidler at de ønsket å bidra til at fjerntliggende «øyer» fikk kontakt med «fastlandet».

Men BAM ble snart noe helt annet enn det prestisjefylte oppdraget det var blitt presentert som. Etter Mao Zedongs død i 1976 endret trusselbildet seg, og behovet for banen var ikke lenger like presserende. Etter invasjonen av Afghanistan i 1979 ble mye av ressursene omdisponert og satt inn i krigen der i stedet. Det begynte å tære både på frivillige og ufrivillige arbeideres tålmodighet, entusiasme og krefter, og etter hvert oppstod det omfattende sosiale og rusrelaterte problemer langs disse linjene. Men ungdomsmiljøet utviklet seg også til et arnested for gryende protest, som ga næring til så vel den politiske dissidensbevegelsen som den progressive musikalske, litterære og kunstneriske subkulturen som nå var i ferd med å vokse frem.

Da linjen ble offisielt åpnet den 27. oktober 1984, hadde BAM for lengst mistet sin strategiske betydning og fremstod da som en *zje-léznaia doróga iz niotkiúda v nikudá* – en jernbane fra ingensteds til ingensteds (jevnfør sitatet fra Vojnovitsjs roman i kapitlets epigraf). I de neste tiårene var linjen i noen perioder i drift, i andre delvis stengt. På 2000-tallet har det imidlertid pågått omfattende utbedringer og utvidelser av dette linjenettet. Det fungerer nå hovedsakelig som transportlinje for ressursutvinning og godsfrakt, og er blitt en prioritert og lønnsom linje.

Men dette diktet, som er skrevet rundt tjue år etter at linjen ble erklært åpnet, er nok betegnende for den opplevelsen av å ha blitt bondefanget som mange av de involverte åpenbart kjente på. Det er skrevet av Viktor Prjadkin, som selv deltok i utbyggingen av BAM-2. Som historiker og

108 <http://www.kpravda.ru/article/society/046710/>

forfatter har han brukt mye tid på å utforske og dokumentere prosjektet. (Se denne lenken.¹⁰⁹)

Строителям Байкало-Амурской железной дороги, возводивших её в период 1932–2003 годы, посвящаю:	Til dem som bygget jernbanelinjen Bajkal–Amur, oppført i perioden mellom 1932 og 2003, tilegner jeg:
Закрутила жизнь, впрягла в упряжку, И погнала рысью по годам, Одеть заставила тельняшку, Привезла на строящийся БАМ.	Livet surret fast og la i sele, jaget år som gaupen jager lam, trøyen min med striper fra marinen tvang det på og tok meg med til BAM.
В этой скачке даже не заметил, Что молодость в дороге потерял, ВМФ, быть может, засекретил, Или БАМ под рельсы закопал? ¹¹⁰	I det spranget svant visst ungdomstiden, kanskje VFM fikk den gradert, eller var det BAM som tok den tiden, skjøv den under skinnene et sted?

I oversettelsen har jeg tatt meg noen semantiske friheter av hensyn til rytmen, så jeg vil gi en kort kommentar til teksten her. Livet (*zjizn*) er diktets handlende aktør, noe som gir inntrykk av at en person av hankjønn havnet i BAM-prosjektet mer eller mindre tilfeldig. Verbet *zakrutila* kan bety «surret» eller «viklet», men også «skrudde til». Opplevelsen av å være fanget underbygges av det påfølgende utsagnet om at livet også «la på seletøy» (*vprjaglá v uprjázjku*) og tvang på en trøye (*telnjásjka*) av den blå- og hvitstripete typen man går med i den russiske marinen – VMF - Vojénno-morskóij flot. De sivile BAM-arbeiderne var neppe kjent med at prosjektets mål også var militært. Spørsmålene som stilles; om det var VMF som fikk hemmeligstemplet denne personens ungdomstid, eller om BAM kanskje grov den ned under skinnene, henspiller på dette hemmelighetskremmeriet. En fri og sarkastisk dechiffriering av akronymet BAM var «Brezjnev abmányvajet molodjójzj» – «Brezjnev bedrar ungdommen».

Av sovjetborgere født på 1950- og -60-tallet som tok utdanning og ble voksne i Brezjnev-tiden, har mange beskrevet den dobbeltheten som for alvor hadde slått rot i samfunnet, og den opplevelse av splittethet – og nettopp bedrag – man kunne oppleve på det personlige plan. Ved siden av de synspunktene, reglene og praksisene som ble formidlet ovenfra, fantes

109 <https://www.proza.ru/avtor/viktorg>

110 http://lit.lib.ru/p/prjadkin_w_m/text_0060.shtml

det i mange av livets sfærer et utall parallelle sett av holdninger, leveregler og fremgangsmåter som man måtte ha kjennskap til og forholde seg til i dagliglivet.

Under slike forhold var det å ha «ventiler»; et kontaktnett man kunne stole på og utveksle dypere tanker med, essensielt. I trangbodde bysamfunn kunne det handle om noe så grunnleggende som å finne rom for fortrolige samtaler, personlige gjøremål og interesser, eller for virkelighetsflukt. Det kunne være felleskjøkkenet i kommunale leiligheter, den låste skrivebordsskuffen, et anonymt kjellerlokale eller en leilighet hvor det ble arrangert en jazz- eller rockekonsert (*kvartírka*). Det kunne også, som i Venedikt Jerofejevs tilfelle, være et sted hvor man kunne drikke i smug sammen med likesinnede mot en liten bestikkelse, som en jernbanestasjon eller vogn på et lokaltog. Mikhail Sjisjkin har satt ord på hvordan den forbudte litteraturen ble et slikt pustehull for ham:

[...] hvis dette pustehullet ikke hadde fantes, hvis det ikke var for den muligheten til å «puste» en annen luft gjennom bøkene, gjennom bokstavene, ville det ha vært nedverdiggende. Å leve i Sovjetunionen var i det hele tatt nedverdiggende. Den eneste muligheten for å finne en nisje der hvert eneste ord ikke nedverdiget deg, men tvert imot løftet deg, var å lese disse forbudte bøkene. Det var en måte å beholde sin menneskelige verdighet på.

[...] если бы не было это отдушины, если бы не было вот этой возможности «дышать» через книги, через буквы другим воздухом, то было бы унижительно. Жить вообще в Советском Союзе было унижительно. Единственная возможность найти свою нишу, где тебя не унижает каждое слово, а наоборот, возвышает, было читать те запрещенные книги. Это был способ сохранения человеческого достоинства (Ljunggren og Rotkirch, 2009, 130).

I Brezjnevs siste leveår kommer Vadim Abdrasjitovs film «Toget har stanset» («Ostanovítsia pójezd», 1982) om en togulykke der det oppstår motstridende interesser hos etterforskeren og journalisten som skal rapportere om den. Etter Andropovs og Tsjernenkos korte perioder ved makten (henholdsvis 16 og 9 måneder) skal det vise seg at denne filmen skal bli emblematiske også for perestrojkaårenes jernbaneytringer. De er

mørkt tilbakeskuende, men reflekterer, som filmen, også samtidens tomgang og dobbeltmoral.

Mikhail Gorbatsjovs *perestrojka* og *glasnost* ble godt mottatt i utlandet, og statslederen tilkjent Nobels fredspris i 1990, men innenlands ble denne perioden av mange oppfattet som tung. Problemene stod i kø og ble i mange tilfeller dårlig håndtert: Tsjernobylulykken i 1986, jordskjelvet i Armenia i 1988, fallende oljepriser, inflasjon, svikt i matdistribusjonen og en antialkoholkampanje som blant annet ga statslederen tilnavnet *sókin syn* (saftens sønn, som henspiller på uttrykket *súkin syn, son of a bitch*). Ulmende opprør i sovjetrepublikkene ble slått ned med militærmakt.

Men åpenhetspolitikken gav seg også utslag i at før uakseptable fortolkninger av fortiden kunne offentliggjøres. I diktet «Pójezd 'Rossia' 1986» («Toget 'Russland' 1986») gir Jelena Rakitskaja (født 1960) et utilsørt bilde av en snublende stormakts historie, der «liv er blitt sammenpresset til år, og beinrester sammenpresset i veier» (*gde zjízni zapressóvany v góda, /a kósti zapressóvany v dorógakh*, Rakitskaja i Dmitrenko, 2015, 244). Regimekritikken og fangeleirproblematikken har nådd overflaten.

Jernbanen er et gjennomgangsmotiv også i Jurij Kuznetsovs (1941–2003) forfatterskap. I diktet «En plombert langdistansevogn» («Zaplombiróvannyj vagón dálnego naslédovanija» fra 1989) sitter det gjennomsiktige, tause mennesker med tanker av jern i et spøkelsestog som uforvarende er blitt sluppet over grensen til Russland av «Wilhelms vakter». Det er åpenbart Wilhelm II og Lenins følge det alluderes til. Den bakfulle pensemannen Vaska må innrømme at han ved en feiltakelse har sendt vognen videre østover, men da en matros til slutt greier å få opp plombene, viser det seg at toget er helt tomt (Kuznetsov i Dmitrenko, 2015, 253).

Et ikonisk eksempel på en togtekst fra perestrojkatiden er Akvarium-vokalisten Boris Grebensjtsjikovs «Dette toget står i brann» («Etot pójezd v ogné») fra 1989. Her er det oberst Vasin som har kalt sammen troppen sin for å informere dem om at det er på tide å dra hjem. I henhold til ny etterretning viser det seg nemlig at «vi gjennom sytti år har kjempet mot oss selv» (*uzjé sémdesiat let [...] vojeváli sámi s sobój*). Kirker er blitt revet og jorden ligger brakk. Nå er det på tide å dra hjem og ta tilbake det man er blitt fratatt.

Blant Grebensjtsjikovs, og flere av de andre samtidige russiske rockpoetenes tekster, finnes det for øvrig en hel del der sovjetiske jernbanemotiver og -metaforer belyses fra nye, kritiske synsvinkler. Eksempler på slike togttekster er «Zjeleznodoróznaja vodá» («Jernbanevann», Akvarium/Grebensjtsjikov), «Elektrítsjka» («Lokaltoget», Kino/Viktor Tsjoj), «Razgovór/Spor v pójezde» («En samtale/krangel på toget», Masjina vremeni/Andrej Makarevitsj) og «Moj pójezd jédet ne tudá» («Toget mitt går ikke dit det skal», Alisa/Konstantin Kintsjev). Musikkvideoer til alle sangene nevnt over ligger under disse lenkene.¹¹¹

I perestrojkalitteraturen blir jernbanen tillagt kvaliteter som i sovjetisk retorikk hadde vært forbeholdt «de andre». Togene rammes av alle slags katastrofer – brann, epidemier og teknisk svikt. Forvitrede jernbanespor, forfalne broer og utrangerte tog som er i ferd med å spore av, fremstår nå som bilder på en union på vei mot sammenbruddet.

Postsovjetiske samtids- og erindringstog

Kommunistpartiets reaksjonære partifløys statskupp mot Mikhail Gorbatsjov i 1991 (*ávgustovskij puttsj*, som varte fra 19. til 22. august) var mislykket i den forstand at det ble slått ned i løpet av få dager og kuppmarkerne arrestert. For Gorbatsjov, som ble avsatt som generalsekretær i kommunistpartiet allerede 24. august og måtte gå av som Sovjetunionens siste statsleder den 25. desember, markerte kuppforsøket begynnelsen på slutten av en begivenhetsrik politisk karriere. I de få dagene han ble holdt i husarrest av kuppmarkerne på datsjaen sin i Foros på Krim hadde Boris Jeltsin stått frem som en lederskikkelse – oppfordret militæret til ikke å delta i kuppet og fått opinionen med seg. Han ble som kjent Den russiske føderasjons første president. Tre unge menn omkom under augustkuppet, og flere sivile ble såret i sine forsøk på å hindre strids- og panserkjøretøy i å nå frem til «Det hvite hus» (*Bélyj dom*, nå regjeringsbygget) i Moskva.

111 <https://www.youtube.com/watch?v=P1nAnLzcfY>
<https://www.youtube.com/watch?v=joGEYOCCr4U>
<https://www.youtube.com/watch?v=omwTglNuXt8>
<https://www.youtube.com/watch?v=kLZJRpyQkjc>
<https://www.youtube.com/watch?v=8QH3w-jklHc>

Med tanke på hvilke konsekvenser dette kuppet fikk for Sovjetunionen var tapene likevel beskjedne.

Som daværende Moskva-boer var jeg ikke den eneste utenfra som forundret meg stort over moskovittenes beherskede ro i disse dagene, men den spontane reaksjonen deres på at kjernen i den såkalte Statskomiteen for unntakstilstanden (GKTsjP) var blitt arrestert på Sjeremetevo flyplass den 22. august 1991, var ikke til å ta feil av. Folkemengden som hadde oppholdt seg rundt Det hvite hus og bygget barrikader der, beveget seg nå målrettet nedover Kalinin-prospektet (nå Novyj Arbat) og videre opp mot KGB-bygget (som i dag huser FSB). Dit strømmet også andre Moskva-boere, som umiddelbart gikk løs på statuen av Feliks Dzerzjinskij med det de måtte ha fått med seg av verktøy, kjøkken- og hageredskaper. Hvilken sovjetisk institusjon hatet og bitterheten deres først og fremst var rettet mot ble tydelig for alle.

Men tilværelsen under Jeltsin ble ikke enklere enn den hadde vært under Gorbatsjov. Reformtempoet var heseblesende, inflasjonen løp løpsk, og etter lengre tids uenighet om maktfordelingen i den nye føderasjonen oppløste Jeltsin i september 1993 nasjonalforsamlingen og satte nå inn væpnede styrker mot det daværende parlamentsbygget (*Bélyj dom*) der opposisjonen hadde forskanset seg. Pinlige opptrinn, korrupsjon, oligarkvelde og Tsjetsjenia-krigene står igjen som sørgelige reminisenser fra Jeltsins presidentperiode.

Mens det typiske perestrojkatog er tomt, forulykket eller har stan- set helt opp, fordeler de togtekstene vi møter i årene umiddelbart etter Sovjetunionens sammenbrudd, seg i to hovedgrupper. På den ene siden opprettholdes erindringsnarrativet, der opplevelsen av å ha mistet, eller fullstendig måttet revurdere fortiden, blir beskrevet. I denne kategorien finner vi Kaliningrad-forfatteren Jurij Bujdas (født 1954) kortroman *Don Domino*, utgitt i 1993. Den andre gruppen omfatter samtidsskildringer der tog har løpt løpsk, bremsene har sviktet og fremtiden henger i en tynn tråd. Her plasserer Viktor Pelevins (født 1962) kortroman *Zjóltaja strelá* (*Den gule pilen*) seg, også den publisert i 1993. Den siste tendensen er også tydelig reflektert i sakprosaen, for eksempel i uttrykk hentet fra samtidspresen som «reformtoget» (*pójezd refórm*) «føderasjonstoget» (*pójezd federát-sii*), «privatiseringstoget» (*pójezd privatizátsii*), «marksomleggingens

lokomotiv» (*lokomotív rýnótsjnykh preobrazovánij*) og «inflasjonslokomotivet» (*parovóz infljátsii*).

Men der er også andre tendenser. Togscenene i Mikhail Sjisjkins debutnovelle «Kalligrafitimer» («Uróki kalligráfii», 1993), der en forsmådd ektemanns kone insisterer på at han må følge hennes tomme kiste hjem i en godsvogn og arrangere begravelse, slik at hun kan ta fatt på sitt nye liv, står i en mer klassisk tradisjon. Sjisjkins prosa kjennetegnes for øvrig av universelle, polyfoniske narrativer og kronotopier som gir assosiasjoner til Dostojevskij, Bunin og Nabokovs verk. (Se også Lasjova, 2010, 186.)

Den postsovjetske parodien, som blant andre Vladimir Sorokin er en markant eksponent for, er også representert i jernbanelitteraturen. Som oftest er det sovjettidens paroler som karikeres og tømmes for innhold gjennom utsagn à la «våre tog er de mest togete togene i verden» (*násji pojezdá sámje pojezdátyje pojezdá v mire*). I et dikt kalt «V.V. Majakovskij på toget» («V.V. Majakovskij v pójezde»), signert en poet som skriver under pseudonymet Djádja Roma, er det derimot Majakovskijs proklamerende stil som blir parodiert: «Å hvor herlig det hadde vært å kunne strekke de hårete beina sine ut fra øverste køye på tredje klasse», fabulerer et selvbevisst jeg – «la dem stikke ut i passasjen så herrene med sine barter, koffertene og bredrumpete fruer kunne rynket pannen og bebreidet meg, og jeg kunne berørt deres fjonge fjes, bustet til håret deres og strøket dem kjærlig over kinnene med beina». Originalen, som ligger her,¹¹² kunne i mine ører vært forfattet av Majakovskij selv.

De siste spørsmålene jeg stilte i kapittel 1, handlet nettopp om hvilke spor jernbanetekstene har etterlatt seg i det russiske språket og hvordan togmyten tematiserer problemstillinger knyttet til brukernes språklige eksistens. Som delsvær på det første spørsmålet vil jeg trekke frem at de veletablerte togmetaforene og togaforismene, sammen med jernbaneteksternes motiver og mønstre i dag utgjør en kollektiv kognitiv og språklig basis. Det gjør det mulig å danne nyord av den typen jeg ga eksempler på over, så vel som troper, idiomer, parodier og nye jernbanefortellinger som vil være begripelige og gi mange felles assosiasjoner hos leserne.

112 <https://www.stihi.ru/2015/09/08/6269>

I gjennomgangen min av først Viktor Pelevins, og deretter Jurij Bujdas kortroman, vil jeg utdype dette.

Mens jernbanearbeiderne på den avsidesliggende stasjonen i Bujdas *Don Domino* ikke har noen anelse om hva eller hvem som befinner seg *inne* i Nulltoget som passerer dem, vet ikke passasjerene i Pelevins togunivers «Den gule pilen» hva som befinner seg *utenfor* toget, bortsett fra det ubebodde landskapet de kan se like utenfor vinduene. En mor som står ved togvinduet og kikker ut, formidler til barnet sitt at det trolig finnes dyr, guder og ånder der ute. Skulle det finnes mennesker der, reiser de trolig med tog de også.

Ingen vet hvor «Den gule pilen» kommer fra eller hvor den skal hen, bortsett fra noen få innvidde, deriblant protagonisten Andrej og hans mystiske venn Khan, som ligner på den japanske skuespilleren Toshiro Mifune og går med svart treningsdrakt med «Hell's Angels» på ryggen. Andrej og Khan har hørt rykter om at toget beveger seg mot en bro som har brutt helt sammen. Dette er reflektert i tekstens kapittelstruktur, som begynner med kapittel 12 og teller nedover mot det som kan bli en katastrofe. Men de to åndsfrendene har fått innsikt i at de faktisk er passasjerer, og er begynt å filosofere over om det finnes noen mulighet for å komme seg av dette toget. Ved å følge tegn og symboler (oppslag, graffiti, en pil som peker oppover) har de funnet en vei opp på togtaket. Der samles de til stille meditasjon sammen med likesinnede og kommuniserer bare ved hjelp av gester. På taket befinner de seg bokstavelig talt på et høyere plan enn de uvitende passasjerene inne i vognene under dem.

Tittelen alluderer både til apokalypsens gulbleke dødshest, luksustoget *Krásnaja strelá* (Den røde pilen) og begrepet *Zjóltyj dom* (gulehus) som best kan oversettes med «galehus». Handlingen pågår etter alt å dømme i 1992. Vi får nemlig høre at «de helsikens reformene» har gjort Andrejs kupéfelle Pjotr Sergejevitj nervøs, at Golfkrigen (som åpenbart har utspilt seg på et annet tog) er over, og at det står en 5000-rubelseddell på spill i et veddemål på korridoren. 5000-rubelseddelen, som ikke hadde vært i bruk siden 1920-tallet, ble reintrodusert under hyperinflasjonen i 1992.

Teksten reflekterer et på den ene siden relativt regulert, på den andre siden kaotisk og uoversiktlig samfunn – et parallellsamfunn som minner sterkt om Jeltsins nye Russland. Her finnes det alle typer vogn- og

kupéklasser, og det er stor rift om husrom. Når noen dør og blir kastet ut av vinduet på en bære i en høytidelig begravelsesseremoni, står det alltid en annen klar til å overta køyen eller kupeen, som regel en som har greid å bestikke en korrump konduktør. Her er det tuskhandel og taskenspillere, tvilsomme *biznesmény* med ruvende livvakter, utenlandsk popmusikk, valutaspekulasjon, nyreligiositet, importerte skinnjakker og treningsdrakter av dårlig kvalitet. Det er trangboddhet og tynne skillevegger, lange køer til toalettene, kantiner med flekkete duker og dårlig mat, der bestikket forsvinner fordi noen har startet en omsmeltingsbusiness. Her selges det hirsegrot, te i glass med teglassholdere, aserbajdsjansk konjakk og vodka, som selvsagt måles opp i gram. Vognene er fylt av lyder fra radiohøytalere og TV-apparater som aldri slås av.

Andrejs barndomsvenn Grisja er blitt *biznesmén*, og språket hans et kroneksempel på varieteten som utviklet seg i disse miljøene på 1990-tallet. Grisja leser *Financial Times* og krydrer språket sitt med angliismer og sjargong som Andrej ikke alltid forstår. Han bruker også ord og vendinger Andrej kjenner, som *bit* (slå), *pizdá* (fytte), *bez nás* (uten oss) og *skhéma* (skjema) i betydninger Andrej er ukjent med. Etter 1917 måtte man tilegne seg det nye sovjetspråket hvis man skulle kunne fungere, eller i alle fall avansere, i det nye systemet. Pelevin viser oss at dette var en aktuell problemstilling også i det nye, postsovjetiske Russland.

Pelevin har en velutviklet sans for språk så vel som for humor. I «Den gule pilen» sirkler livet omkring aktiviteter og tekster som viser hvilken innflytelse jernbanen har hatt på det russiske språket, deriblant merke- navn. Persongalleriet røyker sigaretter av merket «Doróznaja» (Reiserøyk) og drikker vodkaen «Zjeleznodoróznaja osóbaja» (Jernbane Spesial). De leser tidsskriftet *Put* (*Banen*) og Pasternaks diktsamling *Na ránnikh pojezdákh* (*På tidlige tog*). De synger Grebensjtsjikovs «Etot pójezd v ogné» («Dette toget står i brann»), heier på fotballaget «Lokomotiv» og går på teateret «Na vekhnom pólke» («I øverste køye»).

Selv om de oppviser ulike språklige varieteter, har alle på toget et felles «jernbanevokabular». I sin artikkel «Vnujaz» påpeker Aleksej Antonov (1995) at Pelevin ofte skaper et «engangsvokabular» for prosatekstene sine. Det eksklusive indre engangsspråket Pelevin benytter i «Den gule pilen» består av togterminologi, og ord, uttrykk og merkevarenavn som

er avledet av denne. Dette vokabularet inkluderer også et metonymisk bestemt ordforråd, der ord som har gitte betydninger i andre sammenhenger får egne betydninger innenfor dette konkrete jernbanerommet. Jo lenger bakover i toget man kommer, desto tristere og mer fattigslige fremstår bomiljøene. Vognenes plassering synes å representere sentrum og periferi (jo nærmere lokomotivet, desto bedre), gode og dårligere strøk, mens togets klasseinndeling står i en metonymisk forbindelse med sosiale nivå i andre typer samfunn. En billett er togets *propíska* (bostedstillatelse), mens en *bezbilétnik* (bilettløs) fremstår som en fredløs *bomzj* (person uten bostedstillatelse).

Andrej opplever en gradvis eksistensiell oppvåkning. Skrå solstråler (som vi gjenkjenner både fra Dostojevskij og Pasternaks litterære univers), meditasjon på taket, erkjennelsen av at han er en passasjer og kan skille togets lyder fra annen støy, og ikke minst filosofiske samtaler med Khan har hjulpet ham på vei. Da han kommer over en reiseguide for togreiser i India (*Putevoditel po zjeléznym dorógam Indii*) henter han inspirasjon til å utføre planen sin. Kortromanens nedtelling når aldri null. I kapittel 1 greier Andrej å hoppe fra togtaket ned i terrenget. Den evinnelige slamre- og dunkelyden fra toget er endelig borte. Han hører den stille lyden av skrittene sine i gresset, av raslende vind. Han har oppnådd en høyere innsikt i ideene, i noe hellig, der «Den gule pilen» tilhører en skyggeverden.

Jurij Bujdas typiske setting er vanligvis også isolerte, innestengte rom, *loci* der mennesker lever innenfor trange geografiske, fysiske eller mentale rammer. Det kan være forfatterens egen barndoms «øy», Kaliningrad, en leilighet i en anonym storby, en jernbanestasjon midt i Moskva, som i fortellingen hans «Kazanskij vokzál», eller – som i *Don Domino* – et stasjonssamfunn langt ute i provinsen. I denne kortromanen bruker Bujda sotsrealismens jernbanetekster som forelegg, samtidig som han tilfører dette komplekset noe nytt. Han de- og rekonstruerer jernbaneteksternes grunnleggende motiver og metaforer, noe han selvsagt ikke er alene om. Dette er et gjennomgående trekk i postsovjetisk, og særlig postmodernistisk russisk fiksjon. Bujdas viktigste bidrag til samtidslitteraturen og togmyten består etter mitt syn i en granskende, ofte selvkritisk, tilnærming til de komplekse problemene han belyser, og en søken etter

noe meningsfylt og autentisk både i fortiden og samtiden. (Se også artikkelen «Jurii Buida: A Writer's Search for Authenticity», Bryn i Lunde og Roesen, 2006, 126–142.)

I *Nulltoget* utforsker forfatteren verbale og kognitive aspekter ved, og skadevirkninger av indoktrinering og begrenset ytringsfrihet, og han går inn i denne materien med stort alvor. Bujda markerer ikke noen ironisk distanse verken til den ene eller andre parten, heller ikke til de maktstrukturene han drøfter, eller stereotypiene han skaper variasjoner over. I sovjettiden tilhørte Jurij Bujda det sovjetiske etablissementet, og han var medlem i kommunistpartiet helt frem til 1991. Som leser får man inntrykk av at fortellerinstansen anser seg selv som en del av disse strukturene. Sammenligner vi med Ajtmatov, som var i en lignende posisjon, forklarer han i *Og dagen varer lenger enn et århundre* mange av karakterenes tragedier enten med en universell og tidløs krigs- og voldsproblematikk eller med Stalins terror, som myndighetene, i alle fall delvis, hadde tatt avstand fra. I Bujdas forfatterskap ser man en høyere grad av selvkritikk på hele sovjetsystemets vegne.

Bujdas karakterer er ofte traumatiserte, ensomme «øyboere» med dypt problematiske livshistorier som de aldri har fått gjennomarbeidet eller tatt noe oppgjør med. Under press kan de i beste fall henfalle til selvbebreidelser, dagdrømmer, spise-, drikke- eller sexorgier. I verste fall tyr de til fysisk vold, selvskading og selvmord. Det som begynner som realistiske miljøskildringer kan ende opp som surrealistiske skrekkszenarier, eller som allegorier der narrativet oppløses og man ikke lenger greier å skille mellom det «reelle» og drømme- eller fantasiplanet. Karakterene kan dessuten utvikle seg fra autentiske personer til mytiske figurer, eller – som i tilfellet med karakteren Ivan Ardabjev, med kallenavnet Don Domino – til menneskelige maskiner. Betegnelsen «magisk realisme» fanger for en stor del opp Jurij Bujdas sjangermessige tilhørighet, samtidig som noe av prosaen hans kan minne om Platonovs.

Med åpenbare referanser til det tekstkomplekset jeg refererer til som en offisiell russisk togmyte gir Lev Anninskij i sin anmeldelse av Bujdas *Don Domino*, og de andre finalistene til den russiske Booker-prisen i 1995, en treffende karakteristikk av kortromanens intertekstualitet og tematikk (Anninskij, 1995).

Bujda skaper en skarp stilistisk variasjon over tema som engang ble smidd og valset over av sotsrealistene; en legering av Tikhonov («av disse menneskene kunne man laget spiker»), Serafimovitsj (*Jernstrømmen*) og massesangen om lokomotivet som flyr frem med stålvinger, med en flammende motor istedenfor hjerte. Men adressatene er reversert. Før fløy man høyere og høyere, og Historiens Lokomotiv fløy mot en lys fremtid, men nå flyr alt til helvete, og lokomotivet sporer av, ut i en dyster fortid.

Буйда создает острую стилистическую вариацию на темы, откованные и обкатанные когда-то соцреалистами; это сплав из Тихонова («гвозди бы делать из этих людей»), Серафимовича («Железный поток») и массовой песни про паровоз, который вперед летит, про стальные руки-крылья, а вместо сердца пламенный мотор. Только адреса перевернуты. Раньше летели — все выше и выше, и Локомотив Истории летел в светлое будущее, а теперь все летит в тартарары, и паровоз летит под откос, то есть в беспросветное прошлое (Anninskij, 1995).

Don Domino ble første gang utgitt i tidsskriftet *Oktjábr* nr. 9 i 1993. Den inngår i flere av Bujdas prosasamlinger, men har ikke vært publisert som egen bok på russisk. Til gjengjeld finnes bokutgivelser av den på flere andre språk, deriblant norsk. I oversettelsene til fransk og engelsk, og til norsk ved Isak Rogde (Bujda, 2000) har *Don Domino* fått tittelen *Le train Zéro*, *The Zero Train* og *Nulltoget*, som henspiller på tekstens viktigste drivkraft, *Nulevój*, eller Nummer Null, et mystisk tog med to lokomotiv foran, to bak og hundre vogner. I kortromanens innledende del er tekstens surrealisme bare antydnet gjennom slike detaljer som «hundre vogner». Dette toget passerer ved midnatt. I det begredelige stasjonssamfunnet med det anonyme navnet Nummer Ni (*Devjátaja*) lever menneskene ellers et ensformig liv. Deres ene, store og viktige oppgave består i å sørge for at dette gigantiske, plomberte toget får passere uhindret forbi én gang i døgnet.

Det spanskydende egennavnet som utgjør kortromanens tittel og protagonistens kallenavn gir på den ene siden assosiasjoner til skikkelser som Don Quijote og Don Juan. Ivan Ardabjev har visse likhetstrekk med dem begge. Men etternavnet antyder også en visuell forbindelse mellom tekstens pasjonerte dominospillende hovedperson og Nulltogets

dominobrikkelignende vogner. Parallellen peker dessuten frem mot begges fall. Ivan blir beskrevet som en mektig, mørk, lidenskapelig og kraftfull mann med hender av støpejern. Med sin taushet og sine skylapper spiller han både jernhesten og Nulltoget.

Handlingen i Bujdas kortroman utspiller seg i årene mellom borgerkrigen og 1980-tallet og fremstår som en allegori over Sovjetunionens totalitære fortid. Forfatteren drar tunge vekslers på den offisielle togmytens motiver og bilder, men sovjetutopien er, som Anninskij fremholder, fullstendig reversert. Et barn som blir født den dagen stasjon Nummer Ni skal åpnes, viser seg å være dødt. Selv er Ivan et barn av «folkefiender». Som tiåring, etter å ha vært vitne til at faren blir skutt og moren begår selvmord, slutter han å snakke og forsvinner inn i seg selv. Han blir sendt på barnehjem og får først taleevnen tilbake et halvt år senere. Gutten er nå overlatt til en autoritær, uforståelig, hellig, og kålluktende institusjon som han identifiserer som Moderlandet (*Ródina*). Her indoktrineres og nullstilles han.

Etter jernbaneskole får Ivan arbeid på stasjon Nummer Ni. NKVD-obersten som ansetter ham, mener han er den perfekte mannen for jobben: «Deg kan man stole på. På dem som ikke har opplevd det du har, også, men dobbelt opp på deg. For du har ingen fortid. Og det trenger du ikke. Du har ikke engang noen nåtid. Du er bare fremtid. Du er selve null(tog)et. Husk det. Jeg sier det ikke flere ganger» («На тебя можно положиться. На тех, что твоего не испытал, тоже можно, но на тебя – вдвойне. Потому что у тебя нет прошлого. И не надо. У тебя даже настоящего нет. Ты весь будущее. Ты и есть нулевой. Запомни. Больше я таких слов говорить не буду». Bujda, 1993, 84).

Ivan har prøvd å slette alle minner om foreldrene sine, men hans overordnede kjenner historien og vet at den kan brukes mot ham hvis han noensinne skulle sette spørsmålsteget ved arbeidet eller livsvilkårene sine. Moderlandet han nå skal tjene har lært ham lydighet og underdanighet. Det har fratatt ham minnene og viljen, men også et verbalt språk til å uttrykke tanker og følelser på. Gjennom hele fortellingen får vi høre at ordene sviktet ham, at han ikke turte å si noe, eller at han ble så tørr i munnen at tungen hang fast. Denne språklige hjelpeløsheten blir også åpenbar i referert tale. I åpningsscenen, da han skal ta farvel med menneskene

han har levd og arbeidet med i førti år, deriblant sitt livs store kjærlighet Fira Landau, kommer han ikke på noe bedre å si enn at: «Våren er en fæl tid... Fins ikke noe verre en den» («Весна – плохое время... Хуже не бывает». Bujda 1993, 82). Og da datteren Aljonka skal dra, og forsøker å få en fortrolig prat med faren, prøver han så godt han kan. Men som et ekko av barnehjemmets «overoppdragerske», eller NKVD-offiseren som ansatte ham, ender han opp med å insistere på at hun skal se ham inn i øynene og huske hva han sier, uten at han får formidlet noe av betydning. Scenen oppsummeres med at: «Ivan slet med en stumhet som gjorde at han ikke fikk sagt datteren noe som helst viktig. Han var redd for ord» («Иван мучился немотой, так и не позволявшей ему сказать дочери что-то важное. Он боялся слов». Bujda, 1993, 107).

Denne lidelsen har ikke bare rammet Ivan. Taushet, pauser og pseudo-dialoger er påfallende gjennom hele teksten. Firas ektemann Misja Landau, en av de få som tør å stille spørsmål om Nulltoget, forsvinner. Ryktene vil ha det til at han har prøvd å følge togsporet til endestasjonen. Etter å ha mistet sitt tredje barn i barsel, blir også karakteren Gusja «infisert av taushet». Det kan synes som om hun lider av en slags selektiv mutisme. Hun kan tie i flere dager, eller slutte å snakke midt i en setning, men hun tygger alltid på noe, for å «holde munnen i gang» («чтобы рот занять», Bujda, 1993, 87).

I motsetning til Misja når Gusjas mann Vasia frem til Nulltogets endestasjon, men det han får se der setter et sånt støkk i ham at han ikke greier å få frem mer enn at «det var kvinner og barn der». Han lover å skrive ned det han har sett i en notisbok, men blir en dag funnet død, med munnen stappet full av papir.

At det er en fangeleir i enden av linjen, er mer enn antydnet. For leserne og de fleste beboerne på Nummer Ni begynner det å tegne seg et bilde av noe som fremstår som den for sovjetiske myndigheter uhørte sammenblandingen av Gulag og holocaust: Jødiske Misja og Fira Landaus tragedier (Misjas forsvinning og en massevoldtekt av Fira under avhør), kvinnene og barna Vasia så i fangeleiren, måten han dør på... Bare Ivan nekter å blande kortene, eller fjerne skylappene sine. Han vil ikke innse at hans ene, store oppgave i livet har vært å sikre ferdsele til et tog som har fraktet mennesker til en fangeleir. Selv etter at Nulltoget er blitt et

fjernt spøkelse for alle andre enn ham selv, da alle har forlatt stasjonen, og skinnene mot endestasjonen er blitt fjernet, blir krigsveteranen på sin post. Til slutt mister han også oversikten over tid og rom og ender opp med å sprengte det som er igjen av stasjonsbygget, skinnegangen og seg selv i luften.

I 1993 er det mulig å ta det skrittet Jurij Bujda gjør gjennom sammenkoblingen av holocaust og Gulag. I dag ville man fortsatt kunne gjøre det samme i fiksjon, men neppe i de statskontrollerte russiske mediene. At parallellen blir artikulert er likevel av stor betydning. Skjønnlitteraturen har på ingen måte utspilt sin rolle i det postsovjetiske Russland.

Det kanskje aller viktigste Bujda gjør i *Don Domino*, er likevel å vise hvordan indoktrinering, manglende ytringsfrihet og kommunikasjon kan skape individuelle og sosiale kognitive og språklige traumer. Beboerne på Nummer Ni bærer stort sett tankene, sorgene og frykten sin alene. De snur seg bort fra hverandre og blir stille når de opplever sjokk og sorg. Når de slutter å kommunisere, svekkes også formuleringsevnen deres, så vel som evnen til indre dialog. Ivan greier ikke å fortolke inntrykk fra omgivelsene sine, langt mindre å formidle dem. Systemet og livserfaringene hans har gjort ham til en menneskemaskin.

Seiersdagen

Den 9. mai 2018: «S Dnjóm Pobédy!» Allerede på Aeroflot-flyet blir vi høytidelig gratulert med Seiersdagen, først av flyvertinnene, så av purseren og pilotene. Vi, mannen min, sønnen vår og jeg, er på en kort Moskva-tur. Over høyttalerne på Sjeremetev flyplass lyder den samme hilsenen, etterfulgt av innstendige oppfordringer om ikke å glemme krigens helter og seieren over fascistene. Lykkeønskninger, paroler og store fotografier fra Den store fedrelandskrigen fyller også reklameskjermer og veggtavler på Sjeremetev flyplass, i togvognene og langs jernbanelinjen inn mot Belorusskij vokzál. På vei ut fra stasjonen passerer vi skulpturen «En slavisk kvinnes farvel», med et hav av røde nelliker ved sokkelen. Den hviterussiske jernbanen, dit soldatene vendte tilbake fra vestfronten i 1945, er ett av flere naturlige forsamlingssteder for Moskvas befolkning i dag. På stasjonsplassen er det rigget opp scene for konserten «Seiressanger»

(«Pésni pobédy»). Det er vakkert vårvær, byen er stivpyntet, med lange avenyer av ekte tulipaner og kunstige kirsebærtrær med lysgirlandere som tennes om kvelden. Gatene og metroen er fulle av feststemte mennesker, mange i tidsriktige, eller moderne uniformer eller uniformsluer. En hel del bærer også den omstridte sort- og oransjestripede St. Georg-sløyfen (*Geórgijevskaja léntotsjka*¹¹³) på jakkeslaget.

I Moskva har feiringen pågått i to uker alt. Den 24. april åpnet «Den allrussiske patriotiske aksjonen Geórgijevskaja léntotsjka» med utstillinger og tilstelninger i parker og på sentrale plasser og metrostasjoner rundt i hovedstaden. I dag kulminerer feiringen med den tradisjonelle militærparaden på Den røde plass,¹¹⁴ med konserter, show, idrettskonkurranser og foredrag, og sist, men ikke minst folketog «Det udødelige regiment» («Bessmértnyj polk»¹¹⁵) som ifølge offisielle medier samlet 700 000 deltakere i år, bare i Moskva. Ti (av rundt 12,5) millioner innbyggere skal ha deltatt i arrangementer i tilknytning til feiringen. De siste årene har russere i utlendighet arrangert tilsvarende marsjer i blant annet Israel, USA, Tyskland og Storbritannia, og i år gikk «Den udødelig marsjen» av stabelen, i mindre skala, også i Spania, Sveits, Syria og på forskningsstasjonen Novolazarevskaja i Antarktis.¹¹⁶

Bessmértnyj polk ble initiert av en journalist i Tomsk i 2011, som en politisk uavhengig folkebevegelse – et fredelig folketog der deltakerne bar portretter av slektninger som omkom under Den store fedrelandskrigen. Innen 70-årsjubileet for krigsavslutningen i 2015 var arrangementet overtatt av Putin-administrasjonen og gjort til et patriotisk *statement*. Det finnes vel knapt en russisk familie hvis forfedre ikke mistet noen av sine nærmeste under Den store fedrelandskrigen. Høytidsdagen har potensial til å samle hele folket – gjøre det til et Enhetlig Russland (*Jedínaja Rossia*). De russiske vennene mine er uenige. En mener dette er en viktig markering, der yngre generasjoner blir minnet om krigens redsler og forfedrenes ofre. En annen synes marsjen minner mest om masseopptogene

113 <https://www.aftenposten.no/verden/i/OnOM1/Sloyfen-som-samler-russere-og-splitter-Ukraina>

114 https://www.youtube.com/watch?v=bTVK3_6V7fo

115 <https://www.youtube.com/watch?v=XidEEIC-4BA>

116 <https://www.gazeta.ru/social/2018/05/08/11744275.shtml>

fra sovjettiden og sier at det ikke lenger er stuerent å forholde seg nøytral eller være kritisk til denne markeringen.

I perioden mellom 1989 og 2001 studerte og jobbet jeg i Moskva i til sammen syv år og har siden reist tilbake dit med ujevne mellomrom. Nå var det en stund siden sist, og jeg har aldri opplevd hovedstaden mer storslagen og velfungerende enn denne gangen, heller ikke med hensyn til infrastruktur. Trafikkproblemene er ikke løst, etter at privatbilparken fikk en eksplosiv økning på 1990- og 2000-tallet, men kollektivtrafikken går bokstavelig talt på skinner. I 2016 ble Moskvas sentrale ringlinje (*Mokóvskoje tsenrájlnoje koltsó*) åpnet – en ny lokaltogringlinje rundt Moskva tilknyttet metrosystemet. Enda en metroringlinje (*Bolsjóe koltsó Moskovskogo metropoliténa*), hvorav tre stasjoner ble tatt i bruk i februar 2018, er under utbygging og planlagt ferdigstilt i 2022. I flere bydeler er trikkelinjene satt i stand, og trikkene er tilbake i bybildet etter lang tids fravær. Etter noen dager kan vi, en måned før fotball-VM 2018 sparkes i gang, bare konstatere at Moskva ruller, men også at mye er som før bare en times reise ut av sentrum. Over hele Russland er det nå store lokale variasjoner med hensyn til hvordan den enkelte by eller landsby fungerer og fremstår. Noe kan bero på nasjonale prioriteringer, men mye avhenger nok også av lokaladministrasjonens ressurser og forvaltningsevne.

I 2008 kom journalisten Natalija Klutsjarjovas (født 1981) debutroman (*póvest*) *Rossia: Óbsjtsjij vagón*, som i Alf B. Glads oversettelse er kalt *Russland rundt på tredje klasse* (Klutsjarjova, 2008; 2011). Kortromanen er et Dostojevskij-inspirert, dialogdrevet samtidsportrett som gir innblikk i livet til mennesker den idealistiske historiestudenten Nikita treffer på sin reise Russland rundt i «fellesvogn». Her møter vi fornedrede og krenkede, alkoholikere og narkomane. Vi får høre om maktmisbruk og korrupsjon, og om landsbyer som fraflyttes og blir liggende igjen som isolerte øyer ute i provinsene etter at lokale jernbanelinjer er blitt lagt ned. (Se også Könnönen, 2015.)

En lignende dialogbasert fremstilling av «det andre Russland» møter vi i Radion Ismajlovs dokumentarfilm «Platskárt» («Plassbillett», 2017) basert på en togreise på tredje klasse mellom Moskva og Vladivostok. Her tegnes det et dystert-humoristisk bilde av et Russland på vei mot «noe annet», der eksistensielle samtaler og muntre festscener på toget

er kryssklippet med sekvenser av forfalne landsbyer som passerer. I en engelskspråklig kommentar til den offisielle traileren beskriver regissøren filmen slik: «The endless journey is a metaphor of the country in perpetual motion, while the passengers' stories form a social portrait of contemporary Russian society».¹¹⁷

Enda en gang møter vi denne utstrakte og sammensatte nasjonens folk som passasjerer på et tog i bevegelse. Denne tematikken manifesterer seg også i en russisk toganekdote som jeg har hørt mange varianter av. Den gjenskaper de respektive statsledernes forventede reaksjoner på at toget har stoppet fordi det er slutt på skinnegangen: Stalin gir ordre om å skyte togpersonellet og jage passasjerene ut for å dytte. Khrusjtsjov foreslår å bygge en ny jernbanelinje foran lokomotivet med de skinnene det allerede har kjørt over, Brezjnevs reaksjon er å dra ned rullegardinene og rugge toget så passasjerene skal tro at det kjører, mens Gorbatsjov lanserer forslaget om kjøre tilbake etter først å ha satt opp skilt på engelsk og tysk langs jernbanelinjen så folk skal tro at de er på vei mot Vesten. Jeltsin legger ikke merke til at toget har stoppet engang, og fortsetter festen, og Medvedjev avventer ordre fra førstelokføreren, mens Putin ved hjelp av sine kontakter (her kan det skytes inn at patriark Kirill ble utnevnt til metrosystemets høye beskytter i 2014) utretter et under og selv fører høyhastighetstoget sitt videre på splitter nye skinner.

Under arbeidet med denne boken har jeg registrert at togmetaforer titt og ofte dukker opp også i beskrivelser av Russlands internasjonale relasjoner. Richard Sakwa, som er professor i russisk og europeisk politikk ved University of Kent har i flere intervjuer og omtaler av sin omdiskuterte bok *Frontline Ukraine: Crisis in the Borderlands* (Sakwa, 2014) betegnet EU og Russland som to lokomotiver som beveget seg stødig mot hverandre inntil Ukraina forårsaket en heftig frontkollisjon. Sakwa gir uttrykk for at vestlige lands manglende vilje til å inkludere Russland i fora der utvidelser av EU og NATO ble drøftet er en viktig medvirkende årsak både til Georgia-krigen i 2008, annekasjonen av Krim i 2014 og dagens situasjon i Vest-Ukraina.

117 <https://www.youtube.com/watch?v=54fXJAaPbDQ>

I dette prosjektet nedfeller slike problemstillinger seg i diskusjonen om tid og rom – om en historieforståelse knyttet til det omstridte begrepet *rússkaja zemljá* (russisk jord), og om endringer av og bevegelse gjennom geografiske rom. Med hensyn til det siste, vil jeg bemerke at den 19 kilometer lange Kertsjbroen, som binder Krimhalvøyen sammen med Krasnodar fylke på det russiske fastlandet, ble åpnet den 16. mai 2018. I 2019 skal denne kombinerte bil- og jernbanebroen også åpnes for togtrafikk. Broen skal, i et russisk perspektiv, kompensere for at Krim nå er avskåret fra det ukrainske jernbanenettet som halvøyen tidligere var en integrert del av.

I 2017 sammenfalt revolusjonsjubileet med 180-årsjubileet for den russiske jernbanen. Når det gjelder historieforståelse, er det interessant å merke seg at sovjettiden – med unntak av andre verdenskrig – nå nærmest har falt ut av landets jernbanehistorie. Etter at det opprinnelige jernbanemuseet i St. Petersburg, som bar sterkt preg av å være bygget opp i sovjettiden, først forsøkte å fornye utstillingene sine, ble det stengt i 2015. Den 30. oktober 2017, på 180-årsdagen for åpningen av imperiets første jernbanestrekning St. Petersburg – Tsarskoje Selo, ble det åpnet et nytt og moderne, interaktivt jernbanemuseum i St. Petersburg.¹¹⁸ Også på den før omtalte historiske tidslinjen for perioden 1837 til 2017, utarbeidet av RZjD og ITAR TASS, kan vi registrere at sovjettiden er levnet liten plass. Her er de fleste høydepunktene i den russiske jernbanens historie faktisk lagt til årene etter år 2000, altså etter at Vladimir Putin kom til makten. (Se også denne dokumentaren i to deler, om Russlands jernbanehistorie.¹¹⁹)

Fremtidens tog, og jernbanestrategien 2008–2030

For ti år siden lanserte den russiske regjeringen sin ambisiøse jernbane-strategi for perioden 2008–2030. Det finnes også en overordnet strategi for hele transportsektoren frem mot 2030, men jernbanen er det eneste

¹¹⁸ <http://tass.ru/obschestvo/4687295>

¹¹⁹ <https://rzdhistory.tass.ru/#2016>

<https://www.youtube.com/watch?v=WhDKTHQoBto> (Del I)

<https://www.youtube.com/watch?v=3tnk5b1yVU> (Del II)

transportsystemet det er vedtatt en egen føderal transportstrategi for. Av forordningen «O stratégi razvítija zjeleznodoróžjonogo tránsporta do 2030 góda» av 17. juni 2008 fremgår det at Den russiske føderasjon nå har det nest lengste jernbanelinjettet i verden i drift, etter USA, og ligger på førsteplass med hensyn til elektrifiserte langdistanselinjer. (Kinas jernbanelinjer overgår ifølge andre kilder Russlands, men hvor mye av Kinas nettverk som er i drift har jeg ikke oversikt over). Strategiplanens hovedmål er formulert slik:

Strategiens mål er å legge til rette for en bærekraftig, sosial og økonomisk utvikling som skal øke befolkningens mobilitet, optimalisere varesirkulasjonen, styrke landets økonomiske suverenitet, nasjonale sikkerhet og forsvarsevne, redusere de totale transportkostnadene, forbedre nasjonaløkonomiens konkurransevne og sikre Russland en ledende posisjon gjennom en avansert og nyskapende utvikling av jernbanetransport, harmonisk forbundet med utviklingen av andre økonomiske sektorer og transportmidler, og av landets regioner.

Цель Стратегии – формирование условий для устойчивого социально-экономического развития России, повышения мобильности населения и оптимизации товародвижения, укрепления экономического суверенитета, национальной безопасности и обороноспособности страны, снижения совокупных транспортных издержек экономики, повышения конкурентоспособности национальной экономики и обеспечения лидирующих позиций России на основе опережающего и инновационного развития железнодорожного транспорта, гармонично увязанного с развитием других отраслей экономики, видов транспорта и регионов страны.¹²⁰

Strategien skisserer to scenarier; en minimal måloppnåelse og en maksimal. Oversikten over toglinjer som er ferdigstilte og under utbygging, viser at «landets regioner» ikke er noen floskel. Mye av utbyggingen pågår nå i områder som ikke kan karakteriseres som «sentrale strøk». I hvilken grad utbyggingen er drevet av henholdsvis ressursutvinning, industrielle og økonomiske behov, bosetningsmønstre og transportbehov i «provinsene» er det vanskelig å svare på. At Russland har satt seg høye mål for

120 <http://government.ru/docs/19759/>

jernbaneutviklingen de neste tiårene, er det imidlertid ingen tvil om. Det optimale målet er et fungerende linjenett på mellom 145 og 150 000 kilometer innen 2030.

Høyhastighetstog mellom storbyene har også høy prioritet. Frem til mai 2013 forelå det konkrete planer om å bygge ut en egen VSM (*vysokoskorostnaja passazjirskaja magistrál* – høyhastighetspassasjerlinje) mellom Moskva og St. Petersburg, men prosjektet er foreløpig lagt på is. Den 27. mai 2013 kunngjorde nemlig Putin at føderasjonens første VSM skulle gå fra Moskva til Kazan, med utvidelse til Jekaterinburg på lengre sikt. Dette kartet over planlagte høyhastighetslinjer frem mot 2030 viser at det i tillegg til jernbanelinjen mot St. Petersburg foreligger planer om å bygge ut en VSM-linje fra Moskva via Voronezj og Rostov-na-Donu til Tuapse ved nordøstkysten av Svartehavet, ti mil sør for Krasnodar.¹²¹



Illustrasjon 14. Prioriterte og planlagte høyhastighetstoglinjer i Russland.

På RZjDs hjemmesider kan vi lese at det pågår forhandlinger mellom tre av BRIKS-landene (Kina, India og Russland) om fremtidig jernbanesamarbeid, og at det foreligger planer om en transeurasisk VSM. EUs transeuropeiske transportnetts (TEN-T) prestisjeprosjekt Rail Baltica representerer en motvekt til Russlands jernbaneplaner. Det innebærer en omlegging av sporvidden på hele det baltiske linjenettet fra russisk

121 https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:High_speed_rail_in_Russia_maps

(1520 millimeter) til vesteuropeisk standard (1435 millimeter). Målet med utbyggingen er et enhetlig baltisk-europeisk jernbanenettverk som skal binde sammen Baltikum, Finland og Polen, og styrke de baltiske landenes transportforbindelse med Tyskland og det øvrige Vest-Europa.

Når det gjelder jernbanefiksjon, har fremtidsutopien og -dystopien vært dominerende i jernbanelitteraturen på 2000-tallet. Dmitrij Bykovs romanpoem *ZjD*, med sine fascinerende fortolkninger av Russlands fortid og fremtid, kvalifiserer, tross tittelen, knapt til karakteristikken jernbanelitteratur, men den er vel verdt et dypdykk. Det er også Dmitrij Glukhovskijs postapokalyptiske *Metro*-serie som gjennom 16 år har utviklet seg til et stort, multimedialt prosjekt med *Metro 2033*, *Metro 2034* og *Metro 2035*. Handlingen er lagt til Moskvas metrosystem etter en atomkrig, der noen tusen overlevende har gjort undergrunnen til en kamparena mellom ideologier og konflikter med rot i den virkelige verden. Romanene, som har fått sjangerbetegnelsen *sotsiálnaja fantástika* (sosialfantasy) er blitt publisert både i bokform og på nettet. En filmversjon skal være under planlegging, og det er blitt utviklet dataspill på grunnlag av serien. De to første bøkene kom på norsk i 2012 og 2016, i Dagfinn Foldøys oversettelse.

Mulighetene er altså mange hvis man som nordiskspråklig leser ønsker å sette seg inn i nyere russisk jernbanelitteratur. Men hvis jeg skal anbefale én togroman fra 2000-tallet må det likevel blir Eduard Kotsjergins skildring av lille Eduards gripende, seks år lange flukt fra et barnehjem i Omsk langs toglinjene tilbake til Leningrad og sin mor. Denne selvbiografiske romanen, kalt *Kresjónnyje kréstami: Zapísiki na kolénkakh* (Kotsjergin, 2011) er nydelig oversatt til norsk av Marit Bjerkeng under tittelen *Med Stalin som gudfar: Opptegnelser på knærne* (Kotsjergin, 2012). Med en lavmælt og autentisk stemme oppsummerer denne erindringsromanen mange av den russiske togmytens viktigste motiver og tema.