

### Прощание славянки

Этот марш не смолкал на перронах,  
Когда враг заслонял горизонт.  
С ним отцов наших в дымных вагонах  
Поезда увозили на фронт.  
Он Москву отстоял в сорок первом,  
В сорок пятом — шагал на Берлин,  
Он с солдатом прошёл до Победы  
По дорогам нелегких годин.

И если в поход  
Страна позовет  
За край наш родной  
Мы все пойдем в священный бой!

Музыка: Василий Агапкин  
Слова: Аркадий Федотов

### En slavisk kvinnes farvel

Denne marsjen har aldri stilnet på perrongene  
når fienden har formørket horisonten.  
Med den har tog fraktet våre fedre  
til fronten i røykfylte vogner.  
Den forsvarte Moskva i førtien,  
i førtifem steg den frem mot Berlin,  
den gikk med soldaten mot Seier  
på disse tunge tidenes veier.

Og hvis til hærtog  
vårt land oss kaller  
for våre hjemtrakter,  
går vi alle i hellig kamp!

Musikk: Vasilij Agapkin.  
Tekst: Arkadij Fedotov.<sup>64</sup>

## KAPITTEL 7

# Fra krig til tomgang

## En jernbaneantologi fra 1939

Hva skjedde med antologien *Jernbanestormaktens mennesker* (*Ljúdi zjeleznodoróznjoj derzjávny*) som etter planen skulle utgis i jubileumsåret 1937, 100 år etter at den første russiske jernbanelinjen ble åpnet? Og hvordan gikk det med jernbaneheltene dette verket egentlig skulle ha omhandlet? Det har på ingen måte lyktes meg å komme til bunns i disse spørsmålene, men gitt antologiens endelige form og innhold anser jeg det som sannsynlig at ikke bare Platonovs «Blant dyr og planter», men også andre forhåndsbestilte «heltefortellinger» ikke tilfredsstilte redaksjonens ideologiske krav og ble forkastet. Det er også grunn til å tro at flere av disse jernbaneheltene kan ha falt i unåde under prosessene, og at grunnlaget for antologien i sin påtenkte form dermed falt bort.

---

64 <https://www.youtube.com/watch?v=mwAGw92RHQc>

Forbildet for Emmanuil Semjonovitsj i «Udødelighet», Emmanuil Tsejtin, ble som nevnt arrestert. Det skjedde den 18. september 1939, 17 dager etter at Tyskland invaderte Polen. Han satt i fangenskap i nesten to år før dommen mot ham falt den 5. juli 1941, 13 dager etter at Sovjetunionen ble invadert. Jernbaneantologien som Platonovs skjønnlitterære fortelling om ham inngikk i, utkom knappe to måneder før han ble henrettet ved skyting, den 30. juli. Etter å ha fordypet meg i «Blant dyr og planter», overrasket det meg at antologiredaksjonen valgte å inkludere en annen fortelling av Platonov i samlingen. En av grunnene tror jeg kan være at Tsejtin i mai 1939, da antologien gikk i trykken, fortsatt hadde en høy stilling i sentraladministrasjonen til Folkekommissariatet for transport.

Det er ikke usannsynlig at flere av de resterende 55 jernbaneansatte som ble dekorert i 1935 (og hadde fått sine biografier presentert i publikasjonen *Folk av stor ære* på Transportministeriets forlag Transzjeldorizdat samme år), led lignende tragiske skjebner tidligere i redigeringsprosessen, og at fortellingene om dem ble eliminert underveis. Ifølge tall fra Lazar Kaganovitsjs tale på Sentralkomiteens plenums møte den 28. februar 1937 (se kapittel 5) ble det bare i 1936 avslørt 3800 trotskister i jernbaneetaten. Dette var *før* prosessene kulminerte i Den store terroren de påfølgende årene.

I løpet av 1937–38 ble, i henhold til den russiske historikeren Oleg Khlevnjuk oppdaterte tallmateriale, minst 1,6 millioner sovjetborgere dømt for kontrarevolusjonær virksomhet. Etter først å ha blitt arrestert og fengslet, ble de avhørt og ofte tvunget eller torturert til de tilstod, for det måtte foreligge en tilståelse, og deretter domfelt. Av disse ble oppunder 680 000 henrettet (Khlevnjuk, 2017) og de resterende sendt i arbeidsleirer, arbeidskolonier eller i forvisning som *spetsposeléntsy* – spesialbosettere. (Se Nielsen, 2012, 45–6.)

Mange har stilt spørsmål om uklare hendelsesforløp rundt den 17. partikongressen i januar–februar 1934 og drøftet om disse kan ha foranlediget mordet på Leningrads partisjef Sergej Kirov den 1. desember samme år. Man har blant annet spekulert i om det ble uttrykt manglede støtte til Stalins harde linje der, om Kirovs kandidatur som generalsekretær ble indirekte eller direkte fremmet, og om avstemningsresultater

ble forfalsket. Selv om teorier om Stalins medvirkning til drapet i hovedsak er blitt tilbakevist av nyere arkivmateriale, ga likvideringen av Kirov Stalin et påskudd til å intensivere jakten på reelle, potensielle og fiktive politiske motstandere. Mordet regnes derfor fortsatt som Moskva-prosesenes utløsende faktor. Av de 1966 delegatene til den 17. partikongressen ble jo 1108 arrestert, og 70 % av Sentralkomiteens medlemmer ble henrettet i Moskva-prosessen. Til slutt stod Stalin igjen som siste gjenværende medlem fra Lenins opprinnelige politbyrå.

Utrenskningene gikk i disse årene særlig hardt utover partiapparatet og statsforvaltningen, men rammet også en lang rekke andre etater hardt, deriblant militær- og samferdselssektoren. Nesten 35 000 høyere offiserer ble utrensket (Rosenfeldt og Pape 1992, 100–101), og terroren rammet tusener av embetsmenn og arbeidere fra topp til bunn i jernbanen. Tragedien som utspilte seg på Folkekommissariatet for transport (*Narkomat putěj soobsjtsjénija*) sitt topplan, og rammet Tsejtlin, men også *narkóm* Aleksej Bakulin, er betegnende for den utsatte situasjonen jernbaneetatens personell nå befant seg i.

Etter to og et halvt – ytre sett suksessrike – år som folkekommissær for transport ble Lazar Kaganovitsj den 22. august 1937 nemlig avløst i denne stillingen av Aleksej Bakulin. Materielt sett hadde sovjetiske myndigheter lenge forberedt seg på en eventuell krig mot det kapitalistiske Vest-Europa, gjennom storsatsing på tungindustri og opprustning. Stalin så nå antakelig behovet for å bruke sin betrodde jernkommissær på dette høyt prioriterte feltet, for Kaganovitsj ble samme dag utnevnt til folkekommissær for tungindustri (*narkóm tzjazjóloj promýsjlennosti*). Men allerede den 5. april 1938 ble Bakulin avsatt og Kaganovitsj gjeninnsatt som transportkommissær. Den 23. august samme år ble Bakulin arrestert, og den 7. mars 1939 stilt for retten, anklaget for spionasje, organisering av kontrarevolusjonær virksomhet og terrorplanlegging. Han ble dømt på alle punkter og henrettet samme dag. Aleksej Bakulin ble, som Emmanuel Tsejtlin, rehabilitert under Khrusjtsjovs tøvær.

Som en konsekvens av at jernbanesektoren ble utradert og måtte styrkes, ble det i disse skjebnesvangre årene bygget såkalte barnejernbaner (*détskije zjeléznyje dorógi*, forkortet DZjD) i flere av sovjetrepublikkenes hovedsteder og storbyer. Det var smalsporbaner med nedskalerte, men

fullt utstyrte og funksjonelle lokomotiv, vogner, stasjoner, og til og med depoter, der barn i alderen fra åtte til atten år kunne få opplæring i jernbanedrift. Kursvirksomheten, som gjerne inngikk i pioner- eller komso-mol-leiropphold i skoleferier, ble sett på som et viktig rekrutteringstiltak til jernbanen. Prosjektet ble bifalt av Lazar Kaganovitsj, og det stod under kyndig ledelse av Vladimir Obratsov, som var professor ved Moskvas ingeniør- og jernbaneinstitutt. Tiltaket produserte jernbanekyndige unge, hvorav mange skulle komme til å tjenestegjøre i jernbanen under andre verdenskrig. Lenkens kortfilm fra 1936 er fra en av de første barnejernbanene, «Málaja Stalinskaja DZjD» i Dnepropetrovsk<sup>65</sup> (Dnipro). Noen av disse banene, som «Moskovskaja DZjD», åpnet 2. mai 1937, er fortsatt i drift og gir opplæringstilbud til barn og unge fra 5. til 11. klasse.<sup>66</sup>

Selv om mye av den sovjetiske togstallen nå var foreldet, ble det også gjort tekniske fremskritt. I jubileumsåret 1937 ble prototypen til det elegante elektriske høyhastighetstoget *Iosif Stalin* (IS20–16), som etter sigende kunne komme opp i 150 km/t, tilkjent *Grand Prix* på verdensutstillingen i Paris.<sup>67</sup> Dette både teknisk og estetisk sett innovative passasjertoget var en forløper for moderne høyhastighetstog. IS-lokomotiv av ulike typer ble inntil 1942 fremstilt i 649 eksemplarer før produksjonen ble nedlagt til fordel for de mer robuste togtypene krigen krevde. På en talende plakat fra 1938 er IS20-16-modellen gjengitt sammen med et av de første damptogene på linjen St. Petersburg–Tsarskoje Selo.<sup>68</sup> Øverst står det en tekst som minner om den skjønnlitterære jernbaneantologi-ens arbeidstittel («Jernbanestormaktens mennesker») «SSSR er en mektig jernbanestormakt» (SSSR *velíkaja zjeleznodoróznaja derzjáva*). På perrongen til høyre for tsartidens lille tog promenerer en eksklusiv gruppe pent antrukne mennesker, mens det på stalintogets venstre perrong står en stor folkemengde med røde flagg, bannere og portretter av sine *vozdí*. Størrelsesforskjellen mellom de to lokomotivene var riktignok betydelig, men er sterkt overdrevet i denne fremstillingen. Nederst på plakaten står det *100 let* (år) selv om det vitterlig er gått 101 år siden åpningen av

65 <https://www.youtube.com/watch?v=YMGGUj-kfIE>

66 [http://www.rzd.ru/ent/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5185&layer\\_id=5554&id=703](http://www.rzd.ru/ent/public/ru?STRUCTURE_ID=5185&layer_id=5554&id=703)

67 <https://www.youtube.com/watch?v=oNQuc-MWn3Y>

68 <http://back-in-ussr.com/2013/08/sovetskie-plakaty-ko-dnyu-zheleznodorozhnika.html>

imperiets første jernbanelinje, en feil kanskje, eller «historisk justering» for at dette jubileet ikke skulle sammenfalle med 20-årsmarkeringen for oktoberrevolusjonen. «Jubileumsantologien» ble som sagt skjøvet ytterligere ett år frem i tid.

I mai 1939, bare et par måneder etter at transportkommissær Bakulin var blitt henrettet, gikk altså forlaget Transzjeldorizdat sin jernbaneantologi i trykken, i et opplag på 15 000 eksemplarer, under sin reviderte tittel *Jernbanetransport i skjønnlitteraturen*. Den 538 sider lange samlingen inneholder 76 tekster av ulike sjangere, mest poesi og kortprosa, men også utdrag fra romaner og skuespill. De fleste tekstene er opphavelig russiskspråklige, men noen er oversatt til russisk fra andre språk i Sovjetunionen, så vel som fra dansk, engelsk, tysk og fransk. Bak tekstene står det til sammen 60 forfattere, hvorav noen altså er representert med flere tekster. Boken er rikt illustrert, med svart-hvitt-gjengivelser av revolusjons- og jernbanerelaterte litografier, tegninger, plakater og malerier. På flere av illustrasjonene finner vi Lenin, Stalin og Kaganovitsj. Hvis Aleksej Bakulin på noe tidspunkt i redigeringsprosessen har figurert i denne samlingen, er alle spor etter ham blitt fjernet. Hadde antologien blitt ytterligere et par måneder forsinket, til et tidspunkt etter arrestasjonen av Emmanuil Tsejtin, ville nok Platonovs «Udødelighet» heller ikke ha vært med i samlingen.

Med et skjørt og nesten oppsmuldret, innlånt eksemplar av førsteutgaven i hendene forestiller jeg meg med gru hvilket ansvar som må ha hvilt på skuldrene til redaktørene A.M. Lejtes, P.G. Sdobnev og M.Kh. Danilov. Faren for å ha sluppet gjennom en tekst hvis innhold kunne fortolkes som kontrarevolusjonært, eller som var skrevet enten av en nylig diskreditert forfatter, eller om en ditto jernbaneansatt, må ha vært overhengende i en redigeringsprosess som altså pågikk parallelt med, og umiddelbart etter, Moskva-prosessene. Dette er sannsynligvis også en viktig grunn til at agendaen ble endret underveis. Heller enn å produsere ny, biografisk virkelighetslitteratur basert på samtidige jernbanehelter under tittelen «Jernbanestormaktens mennesker» ble samlingens skjønnlitterære karakter fremhevet, også gjennom den nye tittelen. Dessuten ble perspektivet utvidet både i tid og rom. *Jernbanetransport i skjønnlitteraturen* består nesten utelukkende av tidligere publiserte verk fra inn- og

utland, tekster som allerede var «autoriserte» av andre redaksjoner og sensororganer. Det gjelder også Platonovs «Udødelighet».

Ifølge Duzjina (i Kornienko, 2003, 741) inngår Platonovs «Udødelighet» og Matilda Jufits «Kjærlighet», også den publisert annetsteds tidligere, i et knippe på bare fem antologitekster som tar utgangspunkt i de jernbaneansatte og -veteranene som ble dekorert i 1935. Duzjina oppgir ikke hvilke de tre andre er, og det er vanskelig å fastslå med sikkerhet, særlig siden karakterene trolig har fiktive navn. Jeg er kommet til at det sannsynligvis dreier seg om Mikhail Lynykovs «Andrej Strela», Vladimir Kurotsjkins «Flammen» («Ogón») og Vasilij Ilenkovs «Underlig gods» («Stránnij gruz»). Disse fem fortellingene har alle fått en bortgjemt plassering i verkets nest siste kapittel, og det er ikke indikert noe sted at de antakelig tar sitt utgangspunkt i historiene til reelle jernbanehelter og utgjorde antologiens første grunnstein.

Foruten et forord er antologien inndelt i to hoveddeler med henholdsvis fem og fire underkapitler. Hoveddelene er etterfulgt av hvert sitt appendiks med forfatterpresentasjoner der yngre, mer ukjente bidragsytere som fortsatt er i live, er verdiget langt kortere og mer nøkterne omtaler enn de avdøde, eldre og etablerte forfatterne. De yngres sosiale bakgrunn i arbeiderklassen eller bondestanden blir holdt frem, sammen med revolusjonær virksomhet, aktiv deltakelse i Den røde armé og borgerkrigen, politiske verv, ideologisk motiverte titler på tidligere publikasjoner og eventuelle ordener og priser. For ikke-sovjetiske forfattere fremheves klassebevissthet, kommunistiske sympatier og antifascistiske holdninger. På denne måten kan det synes som om redaktørene, av høyst forståelige grunner, har prøvd å legitimere valgene av samtidsforfattere ved å markere at det ideologisk sett ikke var noe å utsette på dem da antologien gikk i trykken.

Forordet innledes med en referanse til et utsagn av Heinrich Heine om at fremveksten av jernbanen var like viktig som oppfinnelsen av kruttet og boktrykkerkunsten, eller oppdagelsen av Amerika. Med sin jødiske herkomst var Heine svartelistet av nazistene, noe som kan ha bidradd til valget av nettopp denne innledende referansen. Bokbålene i Tyskland, der verk av jøder og pasifister, men også marxister og kommunister ble brent, gikk selvfølgelig ikke upåaktet hen i datidens Sovjetunionen. Her

ble det offisielt sett ført en humanitær politikk overfor landets etniske minoriteter på 1930-tallet, selv om den stalinistiske dobbeltmoralen gjorde seg gjeldende også på dette feltet. Opprettelsen av det jødiske autonome *óblast* Birobidzjan i 1934 (som ligger på den transsibirske jernbanestrekningen mellom Tsjita og Vladivostok) ble i propagandaen fremstilt som en håndstrekning til unionens jødiske befolkning, men ble av mange oppfattet som en skjult form for internering. Hebraisk hadde fått merkelappen «kontrarevolusjonært språk», og jiddisch ble det offisielle språket i Birobidzjan. Allerede fra 1940 ble jøder hardt rammet da flere hundre tusen mennesker fra sovjetiskannekterte områder i Baltikum og Polen ble deportert til østlige deler av Sovjetunionen, og 80 000 flyktninger fra naziokkuperte polske områder, som ikke ville ta imot sovjetiske pass, ble deportert til Kazakhstan (Mjør, 2017, 237). Men ettersom den jødiske befolkningen ble systematisk utryddet etter hvert som nazistene invaderte Øst-Europa, reddet deportasjonene og den frivillige bosettingen i Birobidzjan også mange menneskeliv.

I antologiens presentasjoner av samtidige vestlige forfattere, som Klara Blum og Tristan Rémy, poengteres det at de er «antifascister». I trettiårene ble, som vi vet, svært mange anklaget og dømt for å ha samarbeidet med «tyske og japanske fascister», deriblant forhenværende jernbanepersonell på den kinesiske østjernbanen (KVZjD) etter at Mandsjuria var blitt okkupert av Japan. Påstått kollaborasjon med den fascistiske okkupasjonsmakten ble under andre verdenskrig det viktigste argumentet for å deportere over en million mennesker østover, herunder ukrainere, hviterussere og Volga-tyskere, og fra Nord-Kaukasus, Krim og Georgia hele folkeslag: tsjetsjenere, karatsjaier, ingusjere, balkarer, kalmukker, krimtartarer og meskheter (Mjør, 2017, 242. Se også Grannes og Heradsveit, 1994.) Deportasjonene foregikk, som i tsartiden, i kummerlige jernbanevogner, men i en helt annen skala enn før.

I 1939, da jernbaneantologien kom ut, ble ikke fascismen bare ansett som kommunismens absolutte motpol, men også som kapitalismens ytterste konsekvens og siste krampetrekning. I Sovjetunionen håpet og forventet nok mange fortsatt at «europiske fascister», som i den offisielle retorikken omfattet langt flere regimer enn Hitlers nazistiske og Mussolinis fascistiske, skulle utkjempe en destruktiv krig mot hverandre

som i sin tur ville rydde veien for kommunismens verdensospennende triumf. Antologiens forord er sterkt ideologisk farget, og preget av dette polariserte verdensbildet. Redaksjonskollegiet kan ha vært kjent med at sovjetiske myndigheter våren og sommeren 1939 lå i forhandlinger med vestmaktene, men at det pågikk parallelle, hemmelige drøftinger med den «fascistiske høyborgen», hadde de antakelig ingen anelse om. Forhandlingene resulterte som kjent i at det den 23. august 1939 ble inngått en ikkeangrepsavtale mellom Stalins Sovjetunionen og Hitlers Tyskland, den såkalte Molotov–Ribbentrop-pakten.

Jernbaneantologien henvender seg til sovjetborgere, og særlig til sovjetiske jernbanearbeidere. Forordets formulerte hovedmål fremstår som relativt sobert:

Å vise hvordan jernbaneansattes liv, arbeid og kamp er blitt reflektert i skjønnlitteraturen i fortid og nåtid [...]. – Å gi et bredest mulig bildet av vårt lands jernbanetransport og jernbanearbeidere.

Показать, как отразилась в художественной литературе жизнь, труд и борьба железнодорожников в прошлом и настоящем [...] – показать как можно шире железнодорожный транспорт и железнодорожников нашей страны (Lejtes et al., 1939, 3–4).

Forordet avsluttes med et utsagn om at dette samleverkets materiale er en illustrasjon av Lenins ord om jernbanenes betydning «for den markante forbindelsen mellom by og land, og mellom industri og jordbruk som sosialismen helt og holdent er tuftet på»:

Материал сборника является выразительной иллюстрацией к ленинским словам о значении железных дорог, представляющих собой «одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней и между промышленностью и земледелием, на которой целиком основывается социализм» (Lejtes et al., 1939, 5).

Denne antologien hadde etter min mening vært vel verdt en dybdestudie i seg selv, noe det dessverre ikke er rom for her. Når jeg likevel har valgt å gi en, litt omstendelig, presentasjon av verkets struktur og innhold, er



det i håp om at en slik sammenfatning kan gi en pekepinn på hvilke premisser og strategier som ble lagt til grunn i utvelgelsen av tekster og i redigeringsprosessen. Underveis vil jeg også vise til sammenfall mellom Aleksander Lejtes' antologi og Sergej Dmitrenkos (red.) to jernbaneanalogier (Dmitrenko, 2012 og 2015) – samlet sett de tre mest omfattende antologiene over russiskspråklig skjønnlitterær tog litteratur.

Første del av antologien til Aleksander Lejtes et al. har fått tittelen «Det forgangne» («Minúvsjeje»). Den innledes med et kapittel kalt «Jernhester» («Stalnýje kóni») som inneholder et utdrag fra H.C. Andersens reiseskildring *En Digtors Bazar* fra 1842, med overskriften «Tyskland: Jernbanen», her fritt oversatt til «Tsjúdo-kon» («Mirakelhesten»). I utdraget beskriver Andersen et fortellerjeps aller første togreise; forventningene, jernbanestasjonen, farten og betimelig nok alle de røde signalflaggene langs togsporene, som utgjør et ekspressivt anslag til verkets ideologiske grunnmotiv. Kapitlet omfatter også en fullstendig gjendiktning av Heinrich Heines dikt «Pferd und Esel» og det som oppgis å være «et utdrag fra Charles Dickens' fortelling 'Mugby stasjon'», her under tittelen «Lokføreren» («Masjinist»). Teksten er rett nok hentet fra samleverket *Mugby Junction* fra 1866, men der inngår det åtte jernbanefortellinger av fem ulike forfattere, hvorav Dickens har skrevet fire. Utdraget som er gjengitt i antologien, stammer fra den skotske journalisten og dramatikeren Andrew Hallidays fortelling «No. 2 Branch Line: The Engine Driver». Mens Andersen og Dickens ble ansett som sosialt bevisste forfattere og inngikk i datidens litterære kanon, var Halliday trolig et ubeskrevet blad i Sovjetunionen. Jeg antar at redaksjonen kan ha vurdert det som tryggest å oppgi Dickens, som både initierte og redigerte *Mugby Junction*, som forfatter. Kapitlet avsluttes med Nikolaj Dobroljubovs dikt «I en prøyssisk vogn» («V prússkom vagóne») fra 1860.

Andre kapittel, «Stroíteli», er som tittelen indikerer, viet dem som har konstruert og bygget landets jernbanenett. I det instruktive forordet fremholdes det at leseren her «vil få vite under hvilke uutholdelige forhold jernveiene ble lagt [...] og hvor tungt det var for 'menige' transportarbeidere i det autokratisk-byråkratiske Russland å leve under presset av fryktinngytende utbytting og vilkårlighet fra politiets side» («[...] узнает, в каких невыносимых условиях прокладывались стальные пути.

Он узнает, как тяжело жилось рядовым работникам транспорта в тисках ужасающей эксплуатации и полицейского произвола самодержавно-бюрократической России». Lejtes et al., 1939, 3).

Foruten Nekrasovs narrative dikt «Jernbanen» (se kapittel 2) finner vi her utvalgte passasjer fra henholdsvis Vasilij Sleptovs prosaskisse «Vladimirka i Kljazma», Mikhail Saltykov-Sjtsjedrins «Brokete brev» («Pjóstryje písmá») og Nikolaj Garins selvbiografiske *Ingeniører (Inzjénéry)*. Bertolt Brechts «Das Lied der Eisenbahntuppe von Fort Donald» foreligger i sin helhet, i gjendiktning til russisk. Vasilij Sleptov er kanskje mest kjent for å ha dannet den såkalte *Známenskaja kommúna* – et kollektiv i St. Petersburg som var basert på marxistiske prinsipper, men kun eksisterte i et års tid (1863–64). Nikolaj Garin (Mikhajlovskij) var utdannet jernbaneingeniør og deltok blant annet i planleggingen og utbyggingen av den vestsibirske jernbanen, herunder strekningen Tsjeljabinsk–Ob og jernbanebroen over Ob.

Av verkene i dette kapitlet er tre representert også i Dmitrenkos antologi over den førsovjetiske jernbanelitteraturen: Nekrasovs «Jernbanen», Saltykov-Sjtsjedrins brev VIII fra «Brokete brev» og et annet utdrag fra Garins selvbiografiske syklus *Ingeniører*.

I tredje kapittel, kalt «På toget, på lokomotivet» («V pójezde, na parovóze»), finner vi Max Webers «Eine Winternacht auf der Lokomotive» (her «Zímnej nótsju»), et fragment fra Gleb Uspenskij's samling av prosaskisser *Ødeleggelsen (Razoréne)*, kalt «En vogn på tredje klasse» («Vagón III klássa»), N. Garins kortfortelling «I praksis» («Na práktike»), en scene fra Vasilij Sleptovs *På jernbanen (Na zjeléznoj doróge)* og et dikt av Jakov Polonskij med samme tittel. Så følger tre tekster av Aleksander Serafimovitsj; et utdrag fra fortellingen hans «Nikita», og de to fortellingene «Under skråningen» («Pod uklón») og «Lokomotiv No 314» («Parovóz No 314»). De etterfølges av et utdrag fra Émile Zolas roman *La Bête Humaine (Tsjelovék-zver)* og Anton Tsjekhovs kortfortellinger «Kaldt blod» («Kholódnaja krov») og «Kom igjen, publikum!» («Nu, públika!»). Kapitlet avsluttes med en av jernbanefortellingene til den jiddisch-språklige russiske forfatteren Sjolom-Aleikhem (Solomon Nokhumovitsj Rabinovitsj) i oversettelse til russisk kalt «Tsjúdo v Sobolevke» – «Underet i Sobolevka».

Også hos Dmitrenko (2012) er Sleptsov, Garin, Uspenskij og Polonskij representert med utdrag fra *Ødeleggelsen* og *På jernbanen*, fortellingen «I praksis» og diktet «På jernbanen».

Et annet, svært leseverdig bidrag som også har fått plass i begge antologier, er Tsjekhovs «Kaldt blod» fra 1886 – en tragikomisk presensfremstilling med kostelige dialoger. Fortellingen gir en utilslørt skildring av korrupsjon, som i Lejtes' antologi kan fungere som et skrekkeeksempel fra tsartiden. En eldre kveghandler, Malakhin og sønnen hans Iakov følger noen godsvogner med kveg på en langdryg reise mot hovedstaden. Dyrene kan ikke fores underveis, og får ikke nok vann, og far og sønn opplever alle slags viderverdigheter og nedverdigheter. Når toget blir stående, gang på gang, må de spandere middag på en overkonduktør, vodka på en lokfører eller bestikke en stasjonsmester for å komme videre. På ett tidspunkt blir kvegvognene heftet av og blir stående på et sidespor, men Malakhin er ikke tapt bak en vogn. Han skriver telegram og utformer skriftlige klager. Dessuten tåler han å bli neglisjert og utskjelt, og han finner løsninger, som riktignok alltid innebærer at han må punge ut. Da far og sønn etter mange døgn når frem til storbyen med sine skrantne dyr, må de selge billig. Det meste av fortjenesten går med til kost og losji, og noen gaver de like godt kunne kjøpt hjemme, før de tar fatt på hjemveien (Tsjekhov i Lejtes, 1939, 128–40; Dmitrenko, 2012, 85–93).

I kapittel fire, «På stasjonen, på jernbanelinjen» («Na stántsii, na líinii») presenterer Lejtes et al. enda tre fortellinger av Tsjekhov; «En god avslutning» («Khorósijj konéts»), «Klageboken» («Zjálobnaja kníga») og «Den ondsinnede» («Zloumýsjlennik»), to kortprosatekster av Gorkij, «For kjedsomhetens skyld» («Skúki rádi») og «Vakten» («Stórozj»), to prosaportretter av Serafimovitsj, «Sporskifteren» («Strélotsjnik») og «Vognkobleren» («Tséptsjtsjik»), og dessuten Vsevolod Garsjins fortelling «Signál» («Signal»), Nikolaj Tjomnyjs «En hunds vilje» («Sobátsja vólja») og Aleksaander Bloks dikt «På jernbanen». Av disse er Garsjins «Signal», Bloks «På jernbanen» og Gorkijs «Vakten» inkludert hos Dmitrenko.

Lejtes' fjerde kapittel avrundes med den amerikanske forfatteren William Sydney Porters (kjent under pseudonymet O. Henry) fortelling «Holding Up a Train» (oversatt «Naljót na pójezd» – «Tograidet»). Valget

er neppe tilfeldig. I engelskspråklig, og særlig amerikansk jernbanelitteratur og populærkultur, er jo togrøveriet et gjennomgående motiv (jevnfør for eksempel Edwin Stanton Porters nyskapende stumfilm «The Great Train Robbery» fra 1903<sup>69</sup> og togranets hyppige forekomst i den litterære og populærkulturelle westernsjangeren). Til tross for at tyveri av gods og bagasje var et betydelig problem både ved den førrevolusjonære russiske og den sovjetiske jernbanen, har det meg bekjent knapt vært tematisert i russiskspråklig jernbanelitteratur. Antologiredaksjonens valg av O. Henrys «Holding Up a Train» i 1939 er interessant både fordi det illustrerer hvor ulike retninger den engelsk- og russiskspråklige jernbanelitteraturen da hadde tatt, og som eksempel på at volds- og vinningskriminalitet i regelen ble tilskrevet før- og ikke-kommunistiske samfunn og individer.

Første dels femte og siste kapittel har hos Lejtes fått tittelen «En oppblussende flamme» («Razgorjájusjtsjejesia plámja»), og rundes av med Nikolaj (Artemevitsj Lazarev) Tjomnyjs «Memorandum» («Dokladnája zapíska»), Aleksander Serafimovitsjs «En by på steppen» («Górod na stepí»), noen utdrag fra Gorkijs roman *Moderen (Mat)* under tittelen «På jernbanestasjonen» («Na vokzále»), en scene fra Sergej Mstislavskijs skuespill *De sterkes lodd (Udél sílnykh)* og noen passasjer fra kortromanen hans, *Oberst Platovs åpenhjertige fortellinger (Otkrovénnyje rasskázý podpolkóvnika Platova)*.

Hos Lejtes er tekstene i antologiens første del valgt ut og satt sammen på en måte som levner liten tvil om verkets ideologiske budskap og motsetninger. De omhandler overklassens utbytting av arbeidere i fortid og nåtid, den nye teknologiske æraens overlegenhet over den bakstreverske fortiden, og marxismens opphøyde humanisme kontra kapitalismens og fascismens nedrige hensynsløshet. Hos Dmitrenko er ikke tekstene fordelt på kapitler. De er i større grad presentert kronologisk, og hver enkelt av dem er utstyrt med en introduksjon som foruten bibliografiske opplysninger presenterer forfatter og verk forholdsvis nøytralt. Men sammenfallene mellom Lejtes og Dmitrenkos antologier viser samtidig at begge redaksjoner har hatt fokus på litterær kvalitet. Det finnes mange perler,

---

69 <https://www.youtube.com/watch?v=Bc7wWomEGGY>

også blant tekstene som kun inngår i Lejtes' antologi, selv om dette inntrykket her lett kan svekkes av den tendensiøse redigeringen.

Høydepunkter finnes det også i Lejtes-antologiens andre del, kalt «Samtiden» («Sovreménnost»), men her er det i tillegg tatt med en rekke tekster som må ha provosert mange samtidige, og som overhodet ikke har tålt tidens tann på grunn av sine ekstreme politiske budskap. Flere av dem fremstår i dag som støtende og fullstendig umusikalske hyllester av Stalin og hans kumpaner. I denne andre delens to første underkapitler, kalt «De flammende årene» («Ognevýje gódy», berammet til revolusjons- og borgerkrigsårene) og «Skapende virksomhet» («Tvórtstjestvo») finner vi to av Majakovskijs agitasjonsfragmenter fra serien «Ókna satíry ROSTa» («ROSTs satiriske vinduer»), en serie plakater, dikt og slagord produsert av en gruppe progressive kunstnere og poeter i perioden 1919–21 for Det russiske telegrambyrået ROST. Her finner vi også Majakovskijs satiriske dikt «Strengt forbudt» («Strógo vospresjtsjáetsia»), som i forfatteromtalen refereres til som «humoristisk». Ordet «satire», som innenfor den sosialistisk realistiske doktrinen hadde en negativ valør, er også utelatt i referansen til plakatserien, som her bare kalles «Ókna ROSTA». Majakovskij-diktet er også tatt med i Dmitrenkos antologi over sovjetlitteraturen fra 2015.

Hos Lejtes er Nikolaj Ostrovskij i disse to underkapitlene representert med hele fire utdrag fra *Hvordan stålet ble herdet*. Ilja Ilf og Jevgenij Petrov, som startet sitt litterære samarbeid i jernbaneavisen *Gudók* og begge ble sendt ut for å rapportere fra utbyggingen av Turksib, er representert med et utdrag fra romanen *Gullkalven* (*Zolotój teljónok*), kalt «På den østlige hovedjernbanen» («Na vostótsjnoj magistráli»). To andre interessante, og sannsynligvis ikke helt ukontroversielle bidrag med unionens østlige områder som bakteppe, er et utdrag fra Aleksander Neverovs (Skobolevs) roman *Tasjkent er brødets by* (*Tasjkent górod khlébnyj*), som handler om en ung gutts reise til Usbekistan for å finne mat under hungersnøden i Volga-distriktet i 1921–22, og et utdrag fra Aleksej Kozjevnikovs roman *Vær hilset bane* (*Zdrávtvuj put*) under tittelen «Menneskene på Turksib» («Ljúdi Turksíba»). To andre minneverdige tekster er Aleksej Tolstojs «På en forlatt stasjon» («Na pokínutoj stántsii»), hentet fra kortromanen *Brød* (*Khleb*) og et utdrag fra Leonid Lejonovs utopiske roman *Veien mot*

havet (*Doróga na okeán*), som omhandler prosjektet med å binde Atlanterhavet (via toglinjer fra Vest-Europa gjennom Russland til Vladivostok) sammen med Stillehavet.

Dmitrenko (2015) har nøydt seg med å ta med ett kort utdrag fra Ostrovskijs *Hvordan stålet ble herdet*, men inkludert både Neverovs *Tasjkent er brødets by* og Ilja Ilfs reiseskildring «Strekingen Moskva –Asia» («Peregón Moskva–Azia») i sin antologi.

Tre tekster, én i underkapittel to, og to i underkapittel tre av tredje kapittel, som bærer den nesten sekteriske tittelen «Den nye stammen» («Nóvoje plémja»), omhandler Moskva-metroen. Aleksander Nozdrin, som selv deltok i byggearbeidet, er representert med et utdrag fra romanen *Den første linjen (Pérvaja línija)*. De to andre bidragene er Jevgenij Dolmatovskijs dikt om den unge, heltmodige, kvinnelige metroarbeideren «Lelka», som krever å få utføre like vanskelig og fysisk tungt arbeid som de mannlige metroarbeiderne, og et utdrag fra ungarske Béla Illés' roman *Alle veier går til Moskva (Vse dorógi vedút v Moskvu)*, kalt «Brann på metroen» («Pozjár v metró»).

I kapittel 3 finner vi som før nevnt også de fem fortellingene som trolig omhandler de dekorerte jernbaneheltene. Kapitlet omfatter i tillegg rene lovprisninger av Stalin og Kaganovitsj, som Lebedev-Kumatsjs «Revolusjonens lokfører» (se kapittel 4), Aleksej Surkovs «En ung lokførers sang» («Pésnja molodógo masjinísta») og den 94 år gamle kasakhstanske *akyn*-en, eller folkedikteren, Dzjambul Dzjabajevs «Sang om Stalins venn» («Pésnja o drúge Stalina»), en høystemt tributt til *narkóm* Kaganovitsj. I dette underkapitlet er det dessuten tatt med litterært sett ujevne, men politisk sett korrekte jernbanetekster av forfattere som Nikolaj Sidorenko, Vladimir Bakhmetev, Gennadij Fisj, Vasilij Ilenkov, Leonid Solovjov, Viktor Poltoratskij (Pogostin), Dmitrij Stonov, Jakov Sjvedov, Aleksej Kartsev og Nikolaj Virta (Karelskij). Fra dette kapitlet er det kun Platonov som opptrer både hos Lejtes og Dmitrenko (2015) med henholdsvis «Udødelighet» og «Blant dyr og planter».

Det fjerde og siste underkapitlet i antologien fra 1939 heter «I utlandet» («Za rubezjóm») og omfatter tekster av bare tre forfattere. Den første er et dikt av Klara Blum (1904–1971) kalt «Der Lokomotivführer von Toledo» (i oversettelse «Masjiníst iz Toledo»), som er lagt til samtidens spanske

borgerkrig. Forfatteren har for øvrig en fascinerende, og i datidens offisielle sovjetiske øyne antakelig høyst velkommen biografi. Hun ble født i Østerrike-Ungarn, var av jødisk herkomst, utdannet i Wien og fikk som kommunist sovjetisk statsborgerskap i 1935. Den videre historien er mindre flatterende for sovjetsystemet. Hennes store kjærlighet, den kinesiske journalisten og regissøren Zhu Rangcheng som hun møtte i Moskva, forsvant under prosessene. På leting etter sin kjæreste, som det mye senere viste seg at hadde omkommet i Gulag, flyttet hun til Kina og ble kinesisk statsborger i 1954.

De to siste tekstene i dette kapitlet er utdrag fra henholdsvis franske Tristan Rémys roman *La Grande lutte* (her *Bolsjája borbá*) og russiske Jurij Germans roman *Vstuplénije –Inntoget*. Sistnevnte tekst utspiller seg i Kina på 1920-tallet og omhandler engelskmenn og andre vesteuropeeres imperialistiske og arrogante holdninger til lokalbefolkningen. Her er innstillingen deres iscenesatt gjennom en brutal hevnaksjon mot lokale bønder etter at en gruppe kinesiske partisaner har stoppet ekspresstoget europeerne befinner seg på.

Redaksjonen legger ikke skjul på formålet med dette siste kapitlet. Følgende avsnitt fra forordet kan leses i lys av fremveksten av fascismen og nazismen, av mellomkrigstidens dystre, antagonistiske verdensbilde og, naturligvis, av krigen som truer i horisonten. Med tanke på hva som foregikk i datidens Sovjetunionen fremstår utsagnet likevel som grelt:

For skarpere å kunne understreke hele skjønnheten og kraften i sovjetiske jernbaneansattes fruktbare arbeid, gis det i samlingen utdrag fra noen sovjetiske og utenlandske forfattere som tegner et sannferdig bilde av livet og kampen til jernbaneansatte i utlandet; det som for oss er «det forgangne», er for dem som er der, fortsatt et mørkt «i dag».

Для того, чтобы резче почеркнуть всю красоту и мощь плодотворного труда советских железнодорожников, в сборнике даются отрывки из произведений некоторых советских и иностранных писателей правдиво рисующих жизнь и борьбу железнодорожников за рубежом; то, что для нас является «минувшим», для них там все еще является мрачным «сегодня» (Lejtes et al., 1939, 4).

Før jeg begynte å utforske Lejtes' antologi, hadde jeg en klar forventning om å møte renspektet propaganda, men ble positivt overrasket. Det som først og fremst slår meg med dette verket, er det mangfoldet av jernbanetekster som presenteres, og fremfor alt hvor litterært, men også historisk sett, verdifulle mange av disse tekstene er. Samlingens utvidelse av perspektivene – fra samtidig sovjetisk litteratur til også å omfatte før-revolusjonære tekster – foregriper krigsårenes fokus på *russisk* kultur og identitet. Dermed fremstår antologien som langt mer enn et uttrykk for den offisielle sovjetiske togmyten og sier mye om jernbanens økende betydning i dette samfunnet gjennom sine første hundre år. Samtidig demonstrerer den at det selv i disse skjebnesvangre årene ble sluppet ytringer gjennom sensuren som, om de ikke stod i direkte opposisjon til, likevel utgjorde ikke-totalitære motstemmer til den offisielle togmyten med sine panegyriske fremstillinger av lokfører Stalin. Selv med et ufravikelig krav i bunn om at forfatterne måtte være forbilledlige og tekstutvalget oppbyggelig, har det lyktes redaksjonen å samle et betydelig antall tekster av høy litterær kvalitet. At Dmitrenko har valgt å inkludere såpass mange av dem i sine antologier, er også en indikasjon på det.

Forord, fotnoter, kapiteltitler, forfatteromtaler, illustrasjoner, mangelfulle referanser og kanskje særlig det faktum at en del tekster er presentert med egenproduserte titler, legger riktignok klare føringer for hvordan antologien skal leses og oppfattes. Av tekstene i andre del er flere i dag utdaterte, men også her står mange verk og utdrag støtt på egne bein. Blant de eldre bidragene synes også mange å være hentet, og samvittighetsfullt gjengitt, fra de samme standardutgavene som Dmitrenko har benyttet. Antologiens svakeste del er utvilsomt det siste kapitlet, som fremstår som et knapt og unødvendig appendiks, trolig fremtvunget av krigen som er i emning og et påtvunget krav om å demonisere fienden.

Selv om denne gjennomgangen av Lejtes demonstrerer en del paralleller mellom Lejtes' og Dmitrenkos antologier, er tekstutvalgene av åpenbare grunner ganske forskjellige. Mens Lejtes' antologi går frem til 1939 og også omfatter utenlandske tekster, inneholder Dmitrenkos verk kun russiskspråklige bidrag, til og med 1989. Med unntak av Blok og Majakovskij glimrer modernistene med sitt fravær hos Lejtes. I Dmitrenkos



antologier er avantgarden og den ikke-offisielle sovjetlitteraturen rikelig representert, med blant andre Andrej Belyj, Arkadij Avertsjenko, Boris Pasternak, Mikhail Bulgakov, Marina Tsvetajeva, Osip Mandelsjtam, Sergej Jesenin og Andrej Platonov.

Platonovs fortelling «Udødelighet», Ilf og Petrovs sosiale satire *Gullkalven* og Leonid Leojnovs utopiske fremstilling *Veien mot havet (Doróga na okeán)* hører til de av Lejtes' antologitekster som angir tonen for motiver, miljø og *topoi* som først skal forstumme i krigens redsler for så å resoneres i tøværs- og perestrojkalitteraturens semiotiske rom. Da tenker jeg særlig på den isolerte, gudsforlatte jernbanestasjonen, toget som dystopisk fremtoning og jernbanen som adkomstvei til og åsted for Gulag-leirer.

## Den store fedrelandskrigen

Den 1. september 1939, drøye fire måneder etter at *Jernbanetransport i skjønnlitteraturen* var blitt publisert, invaderte Tyskland Polen. Molotov–Ribbentrop-pakten som var blitt signert bare en uke i forveien, innebar på ingen måte at sovjetstaten skulle forholde seg passiv, tvert imot. En hemmelig del av ikkeangrepsavtalen omhandlet en deling av Øst-Europa i «interessesfærer». Dette åpnet veien for at Den røde armé gjennom de to neste årene kunne annektere territorier i seks naboland. Parallelt med at Tyskland okkuperte tolv land i Europa, annekterte Sovjetunionen de påfølgende årene det østlige Polen, Estland, Latvia, Litauen og det nordlige Romania, som senere ble sovjetrepublikken Moldavia (nå Moldova). Under den fire måneder lange Vinterkrigen i 1939–40 led Rødearmeen store tap, men greide å erobre Det karelske neset og noen grenseområder lenger nord fra Finland.

Det var først den 22. juni 1941 at aksemaktene iverksatte «Operasjon Barbarossa» – invasjonen av Sovjetunionen. Stalin skal ha blitt advart fra flere hold om at et angrep var nært forestående, men trolig satt sin lit til ikkeangrepsavtalen.

Sovjetmyndighetene hadde likevel begynt å ta sine forholdsregler, blant annet gjennom nøye overvåkning og kontroll med befolkningens bevegelser og sysselsetting. Allerede streng migrasjons- og arbeidslovgivning

var blitt ytterligere skjerpet. Bønder og industriarbeidere var blitt bundet til sine statsbruk og fabrikker ved lov, og mens de væpnede styrkene ble utvidet og stadig flere menn mobilisert, gikk kvinneandelen i tidligere mannsdominerte yrker bratt oppover. Tungindustrien og våpenindustrien var i førkrigsårene gradvis blitt flyttet østover, mot Ural og Sibir, bort fra de sårbare vestlige grenseområdene (Rosenfeldt og Pape, 1992, 107). På den andre siden var sovjetarmeen blitt kraftig svekket under utrenskningene, særlig på offiserssiden. Den sovjetiske militærflyflåten, motorkjøretøy- og stridsvognparken var dessuten foreldet. Utbygging og vedlikehold av østgående jernbanelinjer var blitt prioritert fremfor utvidelse og utbedring av jernbanenettet i de vestlige områdene, og etter invasjonen av Polen skal transportkapasiteten på jernbanenettet ha vært tre ganger så høy på tysk som på sovjetisk side av grensen (Rosenfeldt og Pape, 1992, 129). I 1939–40 var i tillegg mange av de sovjetiske flybasene blitt flyttet til de annekterte territoriene i vest, og dermed blitt mer utsatte for angrep vestfra.

«Operasjon Barbarossa» var en nøye planlagt *Blitzkrieg* som etter planen skulle være over på 3–4 måneder. I begynnelsen kunne det se ut som om planen skulle lykkes, og bare i løpet av det første invasjonsdøgn greide Wehrmacht å uskadeliggjøre hele 1800 sovjetiske militærfly, hvorav mange aldri rakk å forlate bakken. At den sovjetiske jagerflyflåten var foreldet, og de sovjetiske pilotene delvis hadde mangelfull opplæring, gjorde det forholdsvis enkelt for invasjonsmakten å sikre seg luftherredømme. Samtidig rykket tyske panserstyrker raskt frem langs en langstrakt frontlinje. Sovjetiske formasjoner ble hurtig omringet, og like etter krigsutbruddet ble det tatt et høyt antall sovjetiske krigsfanger. Leningrad ble beleiret den 1. september 1941 – starten på en 872 dager lang blokade som krevde 1.1 millioner sivile liv – og den 10. september ble Smolensk inntatt, etter harde kamper.

Det var denne tunge høsten forfatteren og krigskorrespondenten Konstantin Simonov skrev sitt minneverdige dikt «Husker du, Smolensk-veiene, Aljosja» («Ty pómnisj, Aljosja, dorógi Smolénsjtsjiny»). Henvendt til sin korrespondentkollega Aleksej Surkov beskriver han hvordan «det Store Rus' soldatenker» (*soldátki Velikoj Rusi*) ber om at Gud må frelse dem (*Gospód vas spasí!*), hvordan disse utslitte landsbykvinnene prøver

å skjule tårene sine (*kak sljózy oní vytiráli ukrádkoju*), gir de gjennomreisende mat og drikke (*krínki neslí nam*), oppmuntrer og lover å vente på dem (*pokúda idéte, my vas podozjdjóm*). Det kjennes som om selv forfedrene på kirkegårdene de passerer, ber for «sine sønnesønner som ikke tror på Gud» (*násji prádedy móljatsia za v Bóga ne vérujusjtsjikh vnúkov svoíkh*). Det lyriske jeget uttrykker sin stolthet over det russiske folks mot og medmenneskelighet, og over at han, og Aljosja, er født av russiske mødre (*rússkaja mat nas na svet rodilá*). Iraklij Todzes' plakat med påskriften «Ródina mat zovjót!», «Moderlandet kaller!», som gikk i trykken like etter krigsutbruddet, hører til krigens mest kjente og kano-niserte propagandaytringer. (Se fotnote 35.)

Den oppvurderingen av det russiske, kristenortodokse, fortidige, folkelige og kvinnelige vi møter i Simonovs dikt, er symptomatisk for krigens offisielt aksepterte skjønnlitterære ytringer. Lignende mønstre har selvfølgelig avtegnet seg også i andre lands og epokers krigslitteratur. Virkeligheten var for grusom og ubegripelig til å skrive om. For at ikke krigstekstene skulle fremstå som demoraliserende, måtte fokus flyttes fra blodige kamphandlinger, massehenrettelser, vold og nød mot det moralsk oppbyggelige – motet, samfølelsen og stoltheten over å tilhøre et folk med dype religiøse og kulturelle røtter, mot troen på en høyere mening med livet, og med døden. I den sovjetiske samtidspressen dominerte riktignok *mennenes* krig i form av propagandafylte krigsreportasjer fra fronten. Dette var Den store fedrelandskrigen, *Velíkaja otétsjestvennaja vojná*, en benevnelse som ga assosiasjoner til russernes kamp under Den første fedrelandskrigen, og Napoleons styrkers retrett, uten å ha inntatt Moskva, i 1812. Men både i den offisielle og uoffisielle sakprosaen og skjønnlitteraturen manifesterte krigen seg også som *kvinnenes* og *mødrenes* krig, krigen for Moderlandet (*Ródina mat*), og fremfor alt som en *hellig* krig (*svjasjtsjénnaja vojná*).

Okkupasjonsmakten rykket i løpet av høsten stadig dypere inn i Sovjetunionen, og i oktober–november 1941 ble rundt 100 000 kvinner og ikke-stridsdyktige menn utkommandert til å grave panserverngrøfter rundt hovedstaden. I begynnelsen av desember 1941 stod tyske styrker, utmattede og dårlig rustet for vinteren, bare 30 kilometer fra Kreml, men fremrykkingen mot Moskva ble stanset, og sovjetiske styrker greide

å trenge de tyske troppene tilbake. I sin intense vinteroffensiv 1941–42 lyktes det også sovjetarmeen å gjenerobre Rostov og Kertsjhalvøen. Den planlagte lynkrigen på østfronten utviklet seg, som vi vet, til en langvarig utmattelseskrig, der det blodige slaget om Stalingrad (nå Volgograd) mellom august 1942 og februar 1943 regnes som krigens viktigste vendepunkt. Dette slaget markerte begynnelsen på frigjøringen av Sovjetunionen, og på de alliertes endelige seier i 1945. Sovjetbefolkningens ufattelige lidelser og Stalins skremmende vilje til å ofre av unionens store menneskelige ressurser bidro tungt til det. Den store fedrelandskrigen krevde trolig oppunder 11 millioner militære og over 15 millioner sivile sovjetiske ofre.

## Festninger på skinner

Fra krigens aller første dager ble det i overveiende grad den sovjetiske jernbanens oppgave å sørge for transport av militært personell og materiell vestover, mot fronten. I 1941 stod jernbanen, i henhold til tall fra RZjDs offisielle nettsider, for 93 % av all godsfrakt i Sovjetunionen, i 1945 for 76 %. Gjennom krigen ble det ifølge RZjD fraktet 20 millioner vogner med soldater, militært utstyr, ammunisjon og matforsyninger på sovjetiske togskinner.<sup>70</sup> En forordning utstedt av Transportkommissariatet ved krigsutbruddet den 22. juni innebar at alle tog som var involvert i mobiliseringen, skulle gis prioritet på hele unionens linjenett.

Men den sovjetiske jernbanen fylte også mange andre funksjoner. Gjennom krigen pågikk det en omfattende evakuering østover med tog. To og et halvt tusen demonterte industrielle foretak, rundt atten millioner mennesker, deriblant sivile, krigsfanger, sårede soldater, sovjetiske fanger, flyktninger og «suspekter» befolkningsgrupper, ble transportert med tog til områder bak frontlinjene. I tillegg ble det fraktet mange millioner tonn gods.

Unionens transportlinjer ble gjennom hele krigen utsatt for massive angrep. Den 31. juli 1941 var, ifølge Valerij Sjatins dokumentar «Poejzdá

---

<sup>70</sup> [http://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5130](http://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE_ID=5130)

výigravsjije vojnú» («Togene som vant krigen»), 667 lokomotiv på Sovjetunionens vestlige linjer allerede satt ut av drift. Halvparten av de tyske bombene mot Sovjetunionen skal i henhold til denne dokumentaren ha vært rettet mot jernbanen og objekter i tilknytning til den. Skinneganger, broer og depoter på det vestlige linjenettet ble kontinuerlig bombet. Troppetransporttogene fraktet også arbeidslag som gjenoppbygget sporene etter beste evne, og de brakte sårede med seg tilbake fra frontlinjene.

Sovjetiske pansertog deltok også aktivt i krigshandlinger, en virksomhet som ble beskrevet av Mark Jefetov (1907–1996) i en pamflett (*brosjúra*) kalt «Krépost na koljósakh» («En festning på hjul») som kom i 10 000 eksemplarer på Transzjeldorizdat i august 1942. Teksten er gjengitt i sin helhet i Dmitrenko (2015, 116–127).

Jefetov, som også skrev under pseudonymene «Mark Je.» og «Simovitsj», arbeidet for jernbanetidsskriftet *Gudók* samtidig med sine mer kjente forfatterkolleger Mikhail Bulgakov, Jurij Olesja, Valentin P. Katajev og Jevgenij Petrov (Je.P. Katajev), men han er kanskje mest kjent som forfatteren bak en rekke barnebøker med jernbanen som gjennomgangsmotiv; *Masjinist përvogo klássa* (*En førsteklasses lokfører*), *Pójezd idjót* (*Toget går*) og *Détskije zjeléznyje dorógi* (*Barnejernbanene*), og ikke minst barnefortellingene «Masjinist Lunin («Lokfører Lunin»)» og «Dispétsjer Rogatkin» («Trafikkleder Rogatkin»), som filmen «På jernbanen» («Na putjákh») fra 1940 er basert på. Den oppdragelsen av nye, lojale generasjoner arbeidere og kommunister som barnejernbanene fremelsket, var også et prioritert felt i sovjetlitteraturen. Selv ble Jefetov kjent med jernbanen da han som 17-årig komsomoler deltok i byggearbeid på Den transsibirske jernbanens Amur-linje, og senere altså i sitt virke som korrespondent for *Gudók* under Den store fedrelandskrigen. Det var i sistnevnte egenskap han stiftet bekjentskap med pansertog og deres personell.

«En festning på hjul» må kunne kategoriseres som et agitasjonsskrift, og dertil som et utvetydig uttrykk for den offisielle, sovjetiske jernbanemyten. Men teksten formidler samtidig interessant informasjon om jernbanens militære historie og hvordan pansertog inngikk i denne. Teksten handler også om hvordan armerte lokomotiv og tog ble produsert og bemannet, og hvilke konkrete oppgaver de hadde under andre verdenskrig.

Forfatteren innleder med en referanse til Franz Anton von Gerstners militærstrategiske argumenter for å bygge jernbane i Russland – at man ville kunne frakte rundt 5000 infanterister og 500 kavalerister med artilleri, hester og vogner rundt 200 verst i døgnet – og slår fast at: «Allerede i disse fordums årene ble tilvirkning av jernbaner koblet til deres enorme betydning i krigstid» («Уже в те далекие годы зарождения железных дорог было проверено их громадное значение во время войны», Jefetov i Dmitrenko, 2015, 116). Jefetov siterer også Engels, om jernbanens militære fortrinn, og påpeker at Krimkrigen (1853–56) kanskje kunne fått et annet utfall om tsarens styrker, som de franske motstandernes, kunne vært fraktet med jernbane mot Krim heller enn på landeveier og elver. Da Tyskland før første verdenskrig forberedte en tofrontskrig (mot Frankrike og Russland), bandt de sin østlige og vestlige grense sammen med noen massive stam- eller hovedjernbaner (*magistráli*), og det var trolig takket være disse effektive transportlinjene de utholdt fire års krig før det totale nederlaget var et faktum, mener Jefetov. I dag er luftskyts den største trusselen mot jernbanen, legger forfatteren til, før han presenterer pansertogets forgjengere (*prédki bronepójezda*) fra romertiden og frem til den amerikanske borgerkrigen (1861–65), der pansertog for alvor ble tatt i bruk i strid.

«Selv i den teknisk tilbakeliggende tsararmeen inngikk det 6–8 pansrende tog» («Даже в технически отсталой царской армии насчитывалось 6–8 бронепоездов»), fremholder Jefetov, før han, med henvisning til Lenin og Stalin, beskriver pansertogenes fortrinn og hvordan de er blitt videreutviklet fra borgerkrigsårene frem til tekstens nåtid, da de fremstår som avanserte stridsvogner. Jefetov trekker frem en lang rekke fordeler ved disse armerte lokomotivene og togsettene, som inngikk i Rødearmeens styrker «bokstavelig talt fra første time av fascistenes forbryterske angrep mot vårt land» («Буквально с первого же часа разбойничьего нападения фашистов на нашу страну», Jefetov i Dmitrenko 2015, 120). Men han peker også på noen ulemper, som mer gjelder tog generelt enn pansertog spesielt: at de må følge faste skinneganger, at de er avhengige av jevnlig tilførsel av vann og brensel/drivstoff (*tóplivo*), og at det er vanskelig å kamuflere dem. I resten av teksten blir det lagt stor vekt på sovjetiske jernbane- og fabrikkarbeideres enorme innsats for

å produsere armerte tog i tusentall, på disse arbeidernes angivelig innstendig ønske om selv å få være personell på slike tog, og på den utvalgte bemanningens heltmodige krigsinnsats. Skriftets siste underkapittel bærer betegnende nok tittelen «Hele landet bygger pansertog» («Vsia straná stróit bronepoejzdá»), som lyder som et ekko av «Vsjá Moskva stróit metró» (se illustrasjon 10) og tilsvarende paroler. Det avsluttes med en glødende erklæring om at pansertog bygget av jernbanepatrioter som kjemper sammen med hele Rødearmeen og hele folket under den mektige Stalins ledelse, i 1942 vil medvirke til den blodtørstige fiendens definitive og totale nederlag (Dmitrenko, 2015, 125–7).

Но лютый враг еще не добит. Его окончательному, полному разгрому в 1942 помогут вместе со всей Красной армией, со всем нашим народом, борющимся под водительством великого Сталина и советские бронепоезда, построенные железнодорожниками-патриотами (Jefetov i Dmitrenko, 2015, 127).

Det er ikke så mange av disse «jernbanepatriotene» som fortsatt er i live, men i de snart åtti årene som er gått siden utbruddet av andre verdenskrig, og særlig i tilknytning til de storslåtte tiårsmarkeringene av krigs avslutningen i perioden mellom 1955 og 2015, har mange togveteraner gitt øyenvitneskildringer fra den sovjetiske jernbanens virksomhet under Den store fedrelandskrigen. Disse er bevart i historiske, dokumentariske og skjønnlitterære tekster, men også i lyd- og filmopptak. Innholdet i Sjatins dokumentar «Togene som vant krigen», produsert av TV-kanalen Rossia i samarbeid med det russiske jernbaneverket (OAO RZjD) i 2007, er spesielt relevant i denne sammenhengen. En lenke til dokumentaren ligger i denne fotnoten.<sup>71</sup>

Dokumentarfilmen tar sitt utgangspunkt i det faktum at standard sporvidde i Sovjetunionen nå var 1524 millimeter, mens den for europeiske normalspor var 1435 millimeter. Ifølge filmen ble det på tysk side allerede i oktober 1941 lagt frem planer om å bygge en hovedjernbanelinje Berlin–Moskva, med en sporvidde på hele tre meter. Arbeidet med denne «monsterbanen» skulle etter planen igangsettes så snart Sovjetunionen

<sup>71</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=M1mLt7BuU8w>

var beseiret, og ferdigstilles innen 1950, av sovjetiske krigsfanger. Men med krigens utfall kunne i stedet sovjetiske tog våren 1945 ta seg helt frem til Berlin, på nylagte spor med sovjetisk sporvidde. På denne linjen kom også Stalin med tog til Berlin den 16. juli 1945, for å delta på Potsdamkonferansen sammen med Harry Truman, Winston Churchill og Clement Attlee.

Sjatins dokument er satt sammen av autentiske filmklipp fra krigen, intervjuer med jernbaneveteraner og filmsekvenser som tilsynelatende er nye og spesiallaget for å illustrere intervjuobjektene historier. Disse personene hadde ulike stillinger i jernbanen under krigen: Sergej Pasjinin var jernbaneingeniør, Jelena Tsjukhnjuk og Vitalij Sosnin lokomotivførere, og Nikolaj Sedykh lokførermedhjelper og fyrbøter. Vi møter også jernbanedepotsjefen Viktor Birjukov og sporskifteren Tamara Petritsjenko. Flere av disse veteranene ble dekorert for sin krigsinnsats i jernbanen, og i noen av intervjuene bærer de ordener og medaljer. Sergej Pasjinin trekker frem at 203 sovjetborgere i løpet av krigen fikk den høythengende ærestittelen «Sosialistisk arbeiderhelt» (*Gerójs sotsialistítsjeskogo trudá*). Av disse var hele 127 ansatt ved jernbanen.

Av dokumentaren fremgår det hvilke lokomotivtyper som ble brukt under krigen og hvorfor. Lokomotiver i serien E (Ekho), som i Platonovs fortelling «Lokførerens kone» fra 1940 blir beskrevet som et familiemedlem (se kapittel 6), stod for rundt 70 % av den militære sovjetiske transporten gjennom krigsårene. Det var blitt produsert ved lokomotivfabrikken i Lugansk siden før første verdenskrig og hadde egenskaper som gjorde det spesielt godt egnet i krigstid.

I begynnelsen av 1930-årene var det kommet nye, både tyngre og mer avanserte lokomotivtyper: IS (Iosif Stalin), FD (Feliks Dzerzjinskij) og SO (Georgij eller Sergo Ordzjonikidze), som fikk navnet sitt etter toppolitikeren som bidro til å legge grunnlaget for sovjetisk deportasjonspolitik under borgerkrigen, da Donkosakkene ble deportert. De viktigste årsakene til at man nå valgte å gå tilbake til lokomotivene E, S (fra Sormovskij-fabrikken) og Ov (som stod for *osnovnój*, basistype), var at de hadde en enklere utforming og dermed var rimeligere å produsere og reparere. De var også rundt 5 tonn lettere enn de tyngste lokomotivene, slik at de kunne passere over provisoriske jernbanelinjer og broer.



På disse dampdrevne lokomotivene kunne det fylles vann direkte fra vannkilder langs linjene, og de kunne bruke både kull og ved som drivstoff. Ved behov ble flere lokomotiv koblet sammen for å øke trekraften. De tunge godsløkomotivene FD og SO var også i omfattende bruk under krigen, men hovedsakelig på mindre luftskytsutsatte linjer lenger inne i landet.

Det er interessant at det om disse lokomotivene, oppkalt etter fryktede statsmenn som Stalin, Dzerzjinskij og Ordzjonikidze, ble brukt diminutive kjælenavsformer som indikerer nære familiære eller vennskapelige forbindelser – Iosia, Fedja (eller Fedjuk) og Sergo, mens Ov-modellenes kallenavn alluderte til avholdte husdyr. E ble på folkemunne kalt «den grå arbeidshesten» (*séraja rabótsjaja losjádka*), mens Ov-typen fikk tilnavnet «lammet» (*ovétsjka*). Dette oppfatter jeg som en indikasjon på at de folkelige motstemmene til den panegyriske varianten av den offisielle togmyten var tydelige, men også at folk opplevde affinitet til jernbanen. De to lokførerne i Sjatins dokumentar gir også uttrykk for at de fikk et nært, nesten familiært forhold til lokomotivene sine. «Alle gikk [i krigen], og da går du også, bare ikke alene, men med lokomotivet ditt», forklarer Jelena Tsjukhnjuk («Все шли, и ты идёшь, только не один, а с паровозом»). Senere i filmen beskriver hun, helt i Platonovs ånd, lokomotivet hun førte, som et pustende, menneskelig vesen – en hun opplevde utstøtte noe som lignet hennes eget etternavn – tsjukh-tsjukh, tsjukh-tsjukh. Vitalij Sosnin formulerer det slik: «At det var et medlem av familien, det er hundre prosent sant, lokomotivet var et familiemedlem» («То, что он был членом семьи – сто процентов правда, членом семьи был паровоз»). Disse jernbanearbeiderne formidler at de holdt av lokomotivene sine, stelte og tok vare på dem, fant nye måter å drive, vedlikeholde og reparere dem på. Morten Strøksnes' betraktninger i *Havboka* omkring fiskeres forhold til båten sin utgjør en interessant parallell: «Fiskere snakker ofte om båter som levende vesener. [...] Det er kanskje fordi de to er så nært knyttet sammen, og at båtens egenskaper kan være et spørsmål om liv eller død når det røyner på. At fiskeren kjenner båtens personlighet, dens nykker, styrker og svakheter, er helt avgjørende» (Strøksnes, 2015, 38).

Marxismens grunnleggende oppfatning om at medeierskap til produksjonsmidlene og medbestemmelse over arbeidsforhold bidrar til at man får realisert seg selv og blir mer kreativ og ansvarlig, gjør seg også gjeldende i denne filmen, gjennom arbeidernes beskrivelser av sitt forhold til dette transportmiddelet. Det skildres også hvordan hele jernbanekollektivet, fra de kvinnelige sporskifterne som fungerte som «levende trafikklys» (*zjivýje svetofóry*) langs linjene, til fyrbøtere, lokførere og depotarbeidere, opplevde samhörighet og solidaritet. De kunne arbeide mange døgn i strekk uten pause, støttet hverandre, delte på det lille de hadde av mat. De tok initiativ og ansvar, og de fant oppfinnsomme måter å løse oppgavene sine på.

Plakatene 11 og 12 kan stå som illustrasjoner på den offisielle sovjetiske togmytens humane dreining i krigsårene. Den gravalvorlige, myndige og stiliserte jernbanemannen på Iosif Gromitskijs plakat fra 1941, med påskriften «Transport er Rødearmeens kjødelige bror», utgjør en kontrast til det hjertelige håndtrykket mellom to smilende, dekorerte representanter for henholdsvis sovjetarmeen og jernbanen på plakaten fra 1944. På den sistnevnte lyder påskriften, tross utropstegnene, mer som en oppfordring enn en ordre eller trussel: «Jernbanearbeidere! Hold ordet dere ga kamerat Stalin! Hjelp Den røde armé med å fremskynde seieren over fienden gjennom rask godsfrakt».



Illustrasjon 11. «Transport er Rødearmeens kjødelige bror» (1941).



Illustrasjon 12. «Jernbanearbeidere! Hold ordet dere ga kamerat Stalin!» (1944).

Men liberaliseringen i kunst og kultur hørte krigsretorikken til og gjenspeilet antakelig i liten grad jernbanearbeidernes og den øvrige sovjetbefolkningens brutale virkelighet. Gjennom hele krigen levde de som arbeidet på disse togene, under et psykisk press man vanskelig kan

forestille seg. Situasjonen deres var kanskje ikke så ulik norske krigsseileres, som stadig befant seg under trussel av å bli senket av fiendtlige bombefly, torpedo- eller ubåter. Sovjetiske jernbaneansatte stod under direkte ordre om at frakten, det være seg soldater, stridsvogner og annet militært utstyr, drivstoff eller matforsyninger, skulle frem for enhver pris, og at ikke et eneste sovjetisk lokomotiv måtte havne i fiendens hender. En av dokumentarens lokførere, Vitalij Sosnin, minnes kolleger som i krigens innledende fase ble henrettet eller idømt lange fengselsstraffer for å ha «forsinket militære operasjoner», eller ha satt liv og frakt på spill, for eksempel ved å ha kjørt på rødt lys. Og som sagt hørte det sovjetiske jernbanenettet til Wehrmachts fremste militære mål. Fyrbøteren Nikolaj Sedykh hevder at Luftwaffe-piloter kunne belønnes med ti dagers perm, eller til og med jernkorset, for en fulltreffer på et sovjetisk lokomotiv. I henhold til Den russiske jernbanens nettsider ble det i løpet av krigen gjennomført rundt 6000 luftangrep på det sovjetiske jernbanenettet.<sup>72</sup>

Kort tid etter krigsutbruddet ble også Lazar Kaganovitsj tatt ned fra sin høye pidestall. I august 1941 ble generalløytnant Andrej Khruljov, som hadde ledet Rødearmeens forsyningstjeneste (*Upravlénije snabzjénija Krásnoj ármii*) utnevnt til visekommisær i Transportkommisariatet (*Narkómát putéj soobsjtsjénija*, NKPS), og i mars 1942 overtok han Kaganovitsjs stilling. Under Khruljov ble NKPS' spesiallokomotivkolonner ORKP (*Kolónny parovózov osóbogo rezérva*) opprettet – i alt 106 kolonner bestående av 2280 lokomotiv, hovedsakelig av typene E og SO, som virket ved fronten og like bak frontlinjene. Etter at Khruljov var blitt forfremmet til general, og oppholdt seg mye ute i felten, fungerte Kaganovitsj riktignok som *narkóm putéj soobsjtsjénija*, men bare i knappe åtte måneder (februar–desember 1943) før en ny generalløytnant, Ivan Kovaljov ble folkekommisær for transport. Kovaljov beholdt denne stillingen frem til 1946.

Ifølge Sjatins dokumentar fremstod Transportkommisariatet som uforberedt ved krigsutbruddet. Lazar Kaganovitsj, som var øverste leder for evakueringen, viste seg allerede halvannen uke inn i krigen ute av stand til å gjennomføre det operative arbeidet som nå var påkrevd. Etter

---

72 [http://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5130](http://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE_ID=5130)



heftig bombing av unionens vestlige linjenett skal Kaganovitsj høsten 1941 ha formidlet til Stalin at jernbanen ikke lenger kunne fylle landets transportbehov, og at det måtte finnes andre alternativer, uten at han kunne peke på hvilke. Kaganovitsj skal endatil ha foreslått å omgjøre militære jernbaneavdelinger til infanteritropper og sende togpersonellet til fronten som fotsoldater. Det skal ifølge dokumentaren ha vært hans etterfølger, Ivan Kovaljov, som greide å overbevise Stalin om at dette var vanvidd, særlig i lys av det da nært forestående slaget om Moskva, der jernbanen skulle vise seg å bli livsnødvendig for inntransport av uthvilte tropper, og krigsmateriell.

Jernbanens betydning og togpersonellets egeninnsats, særlig under slagene om Moskva, Stalingrad og Kursk, fremheves i denne dokumentaren, så vel som på Den russiske jernbanens nettsider<sup>73</sup> som vital for den endelig seieren i Den store fedrelandskrigen. Dette synet støttes også av andre historiske kilder. Sjatins dokumentar avsluttes med autentiske filmklipp, kryssklippet med egenproduserte, av demobiliserte sovjetiske soldaters hjemkomst til Belorusskij vokzál – Den hviterussiske jernbanestasjonen i Moskva.

Nettopp Belorusskij vokzál, og filmkronikken fra det første «Seiers-toget» (*Pójezd pobédy*), som kom tilbake dit den 10. mai 1945<sup>74</sup>, ble gjennom sovjettiden stående som viktige symboler, og ideologemer, ikke så mye på de alliertes seier over aksemaktene som på det kommunistiske Sovjetunionens ubetingede triumf over det fascistiske Tyskland. I offisiell sovjetisk kunst, litteratur og film ble dette fiendebildet holdt levende helt frem til perestrojkaårene, og de forhenværende vestlige allierte var kort tid etter krigen atter plassert i sine førkrigsroller som fordervede kapitalister.

«Belorusskij vokzál» er også tittelen på Andrej Smirnovs film fra 1970,<sup>75</sup> der fire frontkjempere fra samme bataljon møtes igjen tjuufem år senere, i begravelsen til en femte kamerat. De har valgt helt ulike yrkesveier og glidd fra hverandre, men finner i løpet av et begivenhetsrikt døgn, som ender med en følelsesladet sammenkomst hos bataljonssykepleier Galja, tilbake til vennskapet og verdiene som bandt dem sammen under krigen.

73 [http://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5130](http://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE_ID=5130)

74 <https://www.youtube.com/watch?v=PL5xvhLAKVc>

75 <https://www.youtube.com/watch?v=hmHYCDxIc54>

Disse frontkameratenes sovjetiske krigsetikk blir fremholdt som forbillig for nye generasjoner sovjetborgere, som, slik flere av de yngre bika-karakterene demonstrerer, er i ferd med å bukke under for vestlig umoral og dekadens. Denne filmklassikeren bidro til å holde liv i den patriotiske togmyten gjennom Brezjnev-epoken, og Bulat Okudzjovas sang «Desjátjy nasj desántnyj bataljón»<sup>76</sup> («Vår tiende landingsbataljon»), som ble skrevet spesielt for denne filmen, ble en slager.

På frigjøringsdagen 9. mai i 2014 ble minnesmerket «Prosjtsjánije slavjánki» («En slavisk kvinnes farvel»), hvis navn alluderer til tittelen på Arkadij Fedotovs tekst som står som epigraf til dette kapitlet, reist ved Den hviterussiske jernbanestasjonen i Moskva. Bronseskulpturen, utformet av Sergej Sjtsjerbakov og Vjatsjeslav Molokostov, fremstiller avskjeden til et ungt, russisk par – han i militæruniform fra første verdenskrig og gevær over skulderen, hun i bekledning fra samme epoke og med den klassiske russiske fletten nedover ryggen.<sup>77</sup> Denne statuen, som ble oppført på initiativ fra Foreningen for russisk krigshistorie (Rossijskoje vojénno-istorítsjeskoje óbsjtsjestvo) og sponset av Det russiske jernbanelverket, er et eksempel på hvordan den offisielle sovjetiske krigs- og togmyten, som for en stor del består av heltefortellinger, i dag inkorporeres i, og tilpasses, det ikke-kommunistiske Russlands justerte historie.

Agapkins marsj for militærkorps (jevnfør epigrafen) ble komponert i Tambov under Balkan-krigen (1913–14) og spilt inn på grammofonplate i 1915. Under borgerkrigen ble det satt flere ulike tekster til den, som skal ha vært særlig populære på de hvites side. Fedotovs tekst ble først skrevet i 1957, til en annen legendarisk sovjetisk krigsfilm, Mikhail Kalatozovs prisbelønte «Letját zjuravlí»<sup>78</sup> («Tranene flyer»), basert på Viktor Rozovs drama *Vétsjno zjivýje* (*For evig i live*) fra 1943. I «Tranene flyer» tas marsjen til inntekt for de rødes og sovjetmaktens seire. Femte verselinje i Fedotovs tekst lyder «I sytten inntok den[nne marsjen] Vinterpalasset med oss» («Он в семнадцатом брал с нами Зимний»), men denne linjen ble i 1990 erstattet med «Den forsvarte Moskva i førtien» («Он Москву отстоял в

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

77 <http://www.intomoscow.ru/pamyatnik-proschanie-slavyanki.html>

78 <https://www.youtube.com/watch?v=voyO6Q9NQyg>

сорок первом») som underminerer marsjens forbindelse til revolusjonen i 1917 og en sovjetisk, kommunistisk tradisjon uten å forringe Den store fedrelandskrigens betydning for nasjonen.

Minnesmerket «En slavisk kvinnes farvel»s plassering, utenfor Belorusskij vokzál oppfatter jeg som et kompromiss mellom krefter som har kjempet for å bevare minnene om den sovjetiske krigsarven, og dem som ønsker å trekke lengre linjer bakover i historien og redusere sovjettiden til en historisk parentes. På den ene siden bidrar skulpturen altså til å ivareta Sovjetunionens kollektive krigsminner. Her har mange tatt farvel med sine nærmeste i krigstid, og hit kom mange av de overlevende sovjetiske soldatene tilbake fra fronten. Hit har også veteraner, og både deres og ofrenes pårørende, vendt tilbake ved årsmarkeringene for krigsavslutningen. Statuens tittel og utforming medvirker på den andre siden til å rette oppmerksomheten mot første verdenskrig og svekke assosiasjonene til Sovjetunionens store fedrelandskrig. Her er det ikke det spesifikt *sovjetiske*, men *slavisk* og *russisk* mannlig og kvinnelig heltomot i krig som hedres.

Går vi tilbake til dokumentariske kilder og kulturelle ytringer publisert i årene umiddelbart etter krigen, blir det tydelig at det fra offisielt hold må ha vært konsensus om at de ubeskrivelige tapene og lidelsene på egen side skulle fremstilles som et kollektivt, nødvendig offer. Kompromitterende og særlig grufulle detaljer omkring krigsforløpet ble dysset ned, mens krigens lykkelige *utfall* ble løftet frem og holdt i live – sovjetbefolkningens samlede styrke og utholdenhet, offerviljen, samholdet og kameratskapet. Stalin ønsket ikke at enkelte folkeslags lidelser skulle fremholdes fremfor andres.

Som krigskorrespondent for *Krásnaja zvezdá* ble forfatteren Vasilij Grossman øyenvitne til nazistenes utryddingsleirer, etter at sovjetiske styrker hadde frigjort polske territorier, og med dem konsentrasjonsleirene Majdanek og Treblinka, i 1944. Gjennom Grossmans artikkel «Treblinskij ad» («Treblinkas helvete»), publisert ved utgangen av 1944, ble sovjetbefolkningen gjort kjent med holocaust. Nazistregimets uhyrligheter gjorde nok et like sterkt inntrykk på sovjetbefolkningen som på verden for øvrig, men i den offisielle etterkrigspressen og -litteraturen var det altså ikke rom for enkelte folkeslags historier, heller ikke jødenes.

Samtidig måtte det ties om indre forhold som kunne gi assosiasjoner til nazistenes etniske rensing og politiske forfølgelse – deportasjonene av krimtartarene og kaukasiske folkegrupper, hjemvendte sovjetiske krigsfangers og egen fangeleirbefolknings erfaringer. Moralen og entusiasmen måtte gjenreises og befolkningen stå samlet.

Det var heltmodige sovjetiske soldaters, partisaners og sivile kvinners fortellinger som nå ble løftet frem og gjort kjent for nye generasjoner sovjetborgere. Til de mest innflytelsesrike narrative fra tiden umiddelbart etter krigen hører Aleksander Fadejevs roman *Molodája gvárdija* (*Den unge garde*), om en gruppe komsomolungdommers kamp mot den fascistiske okkupasjonsmakten, og Vera Panovas kortroman *Spútniki* (*Følgesvenner*) fra 1946. Fadejev ble tilkjent Statsprisen (Gosudárstvennaja prémija) for romanen sin i 1946. Panova mottok Stalinprisen (Stalinskaja prémija) for sin kortroman i 1947.

## Panovas *Følgesvenner* og Platonovs «Hjemkomst»

Det var på ingen måte opplagt at Vera Fjodorovna Panova (1905–1973) skulle bli en av de mest kjente, og offisielt anerkjente, representantene for den litterære sosialistiske etterkrigsrealismen. Sett med myndighetenes øyne var bakgrunnen og biografien hennes langt fra optimal. Hun var av kjøpmannsslekt, født og oppvokst i Rostov-na-Donu. Hennes andre ekte-mann, journalisten Boris Vakhtin, ble arrestert i 1935 og, som så mange andre intellektuelle, sendt til Gulag-leiren på Solovki. Han ble henrettet i Moskva i 1938, dømt for antisovjetisk terrorvirksomhet. Selv havnet Panova i et tyskokkupert område under krigen, noe som i seg selv kunne ha gitt grunnlag for forfølgelse.

Vera Panovas barndom var preget av at faren omkom i en drukningsulykke da hun var fem, men moren sørget for at barna fikk en solid grunnutdannelse. Vera leste mye på egen hånd, skrev dikt og la tidlig for dagen gode formuleringsevner. Den lokale partipressen ble derfor et naturlig valg da hun som 17-åring måtte ut i arbeid for å bidra til å forsørge familien. Vera Panova jobbet for avisene *Trudovój Don* og *Sovétskij*



*jug*, der hun blant annet skrev føljetonger. Hun produserte også stoff for barn og ungdom i *Leninskije vnutsjata* og *Molodjózj Dona*.

I 1933 flyttet Vera Fjororovna til Leningrad, der hun blant annet skrev skuespillet *I det gamle Moskva* (*V stároj Moskve*), men etter at mannen hennes ble arrestert i 1935, flyktet hun med barna til landsbyen Sjsiaki i Poltava fylke i det sovjetiske Ukraina. Krigsårene må også ha fortont seg som svært dramatiske for henne. Ved krigsutbruddet var hun bosatt i Pusjkin (Tsarskoje Selo), men ikke bare greide hun å unnsnippe blokaden i Leningrad. Hun flyktet også, sammen med datteren, tilbake til det da tyskokkuperte Poltava-området, der de to andre barna hennes fortsatt befant seg. Da invasjonsstyrkene ble trengt ut igjen derfra, lyktes det familien å ta seg til Molotov (Perm). Her ble hun ansatt som journalist i en avisredaksjon, og fikk publisert novellen «Pirozjkov-familien» («Semjá Pirozjkovykh»). Den ble i 1959 gjenutgitt under tittelen «Jevdokija», som også er tittelen på filmen basert på dette manuset, regissert av Tatjana Lioznova i 1961.<sup>79</sup>

I 1944–45 ble Vera Panova, på oppdrag fra Forfatterforeningens lokalavdeling i Molotov, sendt som korrespondent på et *sanitárnyj pójezd*, eller syketog. Notatene fra fire reportasjereiser med *sanpójezd VSP-312*, som egentlig skulle resultere i en pamflett (*brosjúra*, à la Jefetovs «En festning på hjul»), dannet i stedet utgangspunktet for hennes første, og mest berømte, roman *Spútniki* (*Følgesvenner*). Filmene «Pójezd milosérdija»<sup>80</sup> («Barmhjertighetstoget») fra 1964, regissert av Iskander Khamrajev) og «Na vsiu ostávsvjusia zjizn»<sup>81</sup> («For hele resten av livet») i Pjotr Fomenkos regi, som kom til 30-årsjubileet for krigsavslutningen i 1975, er begge basert på denne romanen. Til hennes øvrige verk hører romanene *Vremená góda* (*Årstidene*, 1956) og *Sentimentálnyj roman* (*En sentimental roman*, 1958), som kan knyttes til ungdomstiden hennes i Rostov. Flere av Panovas skuespill og dramatiserte prosaverk ble satt opp ved sovjetiske teatre, eller filmatisert. Etter at hun var blitt tildelt Stalinprisen for debutromanen sin i 1947, ble hun tatt opp i Forfatterforeningen og tildelt

79 <https://www.youtube.com/watch?v=ASHyt6J9-N4>

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

81 <https://www.youtube.com/watch?v=DsqH9X4917w>

leilighet i en av Leningrads mest prestisjefylte æresboliger. Hun tilhørte helt frem til sin død det sovjetiske litterære etablissementet.

Panova hadde lang praksis som journalist og hadde skrevet både lyrikk og drama før hun tok fatt på romansjangeren, men som skjønnlitterær prosaforfatter var hun forholdsvis uerfaren da hun skrev *Følgesvenner*. Samtiden og ettertidens anmeldere har imidlertid vært skjønt enige om at hun, både språklig og strukturelt sett, produserte et lite mesterverk på første romanforsøk. Sammen med Viktor Nekrasovs *I Stalingrads skyttergraver* (*V okópakh Stalingrada*) ble *Følgesvenner* den store boksensasjonen i 1946.

Romanens handling utspiller seg nesten utelukkende inne på syketoget, under krigen, med tilbakeblikk til det livet hovedpersonene levde før de vervet seg, eller havnet på dette toget, og sporadiske innblikk i fremtidsdrømmene deres. Fortellerstemmen er aural. Toget foretar flere reiser, til vestfronten, og østover helt til Omsk. Noen få scener er lagt til stasjonsområder, og til naturområder i deres nærhet, der togets personell en sjelden gang får pustet ut. Dramatikken utenfor toget – bomber, eksplosjoner, ødelagte linjer, vold og død – rammer også syketoget i form av pasienter hvis liv ikke står til å redde, drønn og røyk fra luft- og bakkeskyts, branntilløp og lange ufrivillige stopp når toglinjer er blitt bombet, eller togvrak sperrer veien. Personellet opplever også sårbarhet og frykt, men fiendebildet er utmeislet, målet definert, og de fleste synes å ha avfunnet seg med den situasjonen de befinner seg i:

Toget gikk mot fronten; som en fane bar det sine røde kors. Ingen i toget hadde håp om at disse korsene skulle fungere som beskyttelse for dem. Alle visste at fienden ville slå til nettopp mot disse røde korsene.

Поезд шел к фронту; как знамя, он нес свои красные кресты. Никто в поезде не надеялся, что эти кресты послужат им защитой. Каждый знал, что именно по красным крестам и будет бить враг (Panova, 1947, 6).

For når alt kommer til alt, er det bare et skjørt skall som skiller det gjenomorganiserte innemiljøet i vognene fra den nådeløse og kaotiske virkeligheten utenfor. Den engstelige, litt knepne og taktløse legen Suprugov, som er mindre flatterende beskrevet enn de andre hovedpersonene,

uttrykker det slik: «Å sende et sånt tog til fronten, er sabotasje. Faina sier at alle vinduene vil bli blåst ut i første eksplosjon» («Такой поезд пускать на фронт – это вредительство. Фаина говорит, от первого разрыва все окна вылетят». Панова, 1947, 4). I dette romanuniverset utgjør togets yttervegger ikke desto mindre en beskyttende membran. Tross pasientenes livstruende skader og smerter, og karakterenes personlige sorger og tragedier, er livet inne på toget preget av varme og medmenneskelighet. Personene vi møter, er høyst ulike, både med hensyn til alder, bakgrunn, personlige egenskaper og temperament, men de fleste av dem er, hver på sin måte, forstandige og siviliserte, og de er hjelpsomme og lojale mot hverandre. Toget er tidvis fullt av mennesker, og arbeidshverdagen er fysisk og mentalt tung, men personellet evner å skape et miljø som fremstår som en relativt myk og harmonisk motvekt til krigen utenfor.

Romanens språk er klart og poengtert. Syntaksen er ukomplisert, med korte setninger og dialoger på standardrussisk, en gang imellom farget av sosiolektiske og dialektiske ord og uttrykk. Motivplanet fremstår som episodisk, og utgjør bare en bakgrunn. Det er karakterene og relasjonene, både mellom dem innbyrdes (på nåtidsplanet) og mellom dem og deres nærmeste (på fortidsplanet, og gjennom brev og noen korte møter) som er i forgrunnen.

Den narrative strukturen i *Følgesvenner* kan minne om Pasternaks «På tidlige tog» med bevegelse fra mørke til lys. Romanens tre deler er kalt «Notsj» («Natt»), «Ūtro» («Morgen») og «Den» («Dag»). De to første delene har begge fire underkapitler, den siste fem. Første og tredje del speiler hverandre i den forstand at fire av kapitlene i den første delen bærer navnene til hovedpersonene («Danilov», «Lena», «Doktor Belov» og «Julija Dmitrijevna»), og disse titlene gjentas i del tre, bare i motsatt rekkefølge («Julija Dmitrijevna», «Doktor Belov», «Lena» og «Danilov», pluss det femte, avsluttende kapitlet kalt «Kanún mírnogo dnja», «Like før fredsdagen»).

Mens disse to delene favner om romanens egentlige substans, skildringene av togets karakterer og miljø, skaper den andre, mellomdelen, et åpnere geografisk og semiotisk rom. De fire kapitlene er her kalt «S Vostóka na Zápád» («Fra Øst til Vest»), «S Západa na Vostók» («Fra Vest til Øst»), «Písma» («Brev») og «Vospominánija» («Minner»). Den

narrative strukturen gjensker dermed en tur-retur-reise, der krigsutbruddet utgjør det mørke avgangspunktet («Notsj») og krigens vendepunkt en ny morgen («Utros»). Men det er viktig å understreke at mørket starter idet krigen bryter ut. Tiden før krigen blir skildret som lys – som de «forgangne, fredelige og lykkelige dagene» («прежние, мирные и счастливые дни», Panova, 1947, 123). I et tilbakeblikk til den solfylte søndagen i juni krigen ble proklamert, da Danilov hadde planlagt en utflukt med sin 4-årige sønn, opplever han, etter å ha hørt radiokunngjøringen, at: «Alt var blitt annerledes. Solen skinte på en annen måte» («Все стало другим. По-другому светило солнце», Panova, 1947, 13). Dermed fremstår krigen som en mørk omvei, og freden som en tilbakevendelse, eller hjemkomst, til normaltilstanden og lyset («Den»). Etter å ha blitt tvunget ut på dette dystre sidesporet, kan toget, og tilværelsen, fortsette sin ferd mot lyset.

I sitt maratonprosjekt fra 2017, der han i videoinnspilte foredrag presenterte hundre russiske forfattere gjennom hundre år («Sto let, sto léktsij»), valgte den anerkjente, og ytterst produktive, forfatteren og journalisten Dmitrij Bykov å la Vera Panovas *Følgesvenner* representere året 1946. I foredraget sitt fremholder han at Panova var vel bevandret i den klassiske russiske litteraturen, og at hun skriver klart, rent og lakonisk («jásno, tsjísto, lakonítsjno»). Bykov sammenligner prosastilen hennes med en stålkonstruksjon, eller et urverk. For meg, som har ansett og lest Panova som en typisk representant for datidens offisielle litterære linje, er det overraskende å høre Bykov si at hun var en atypisk sotsrealistisk forfatter – en person, og forfatter, som begynte som partitro, men gjennomskuet systemet og gradvis uttrykte større skepsis til det i verkene sine.

Det er en kjensgjerning at Stalin, som tilkjente henne Stalinprisen hele tre ganger, satte Panovas *Følgesvenner* høyt. I forelesningen sin drøfter Bykov hvorfor, og peker på tre grunner. For det første har roman karakterene opplevd borgerkrigen, som barn, unge eller voksne, og det har herdet dem. Det at de har sovjetmenneskets støpning (*zakálka*), gjør dem bedre rustet til krigen enn andre folk. De er i stand til å hente frem en indre styrke i vanskelige situasjoner. Dette til tross for at de eldste av dem, som den sympatiske overlegen Belov, som stiller like strenge krav til seg selv som til omgivelsene, men også er en taktfull og tillitsvekkende

menneskekjenner, er formet, og fortsatt preget av, det førrevolusjonære systemet. For det andre, mener Bykov, har Stalin trolig verdsatt roman-karakterenes offervilje. Russerne er vant til å ha lite, til på et hvilket som helst tidspunkt å måtte gi slipp på sine nærmeste, sin status eller sine eiendeler og starte på nytt. I *Følgesvenner* skildres denne selvoppofrelsen også som et særegent trekk ved sovjetborgeren. For det tredje fremholder Bykov at Panovas syktoget representerer et konglomerat av mennesker som, selv om de inngår i et system der titler, militær og sivil rang også er av betydning, er på like fot, hjelper og samarbeider med hverandre. De er kamerater – følgesvenner.<sup>82</sup>

Dermed fremstår Panovas tog som et bilde på sovjetutopiens samfunn, på et riktignok ikke helt klasseløst, men velorganisert og velfungerende samfunn der folk hjelper og støtter hverandre, gjør hverandre bedre. – På et samfunn krigen rett nok har satt på vent, men der folket, takket være sine unike egenskaper, og under kyndig ledelse av sin *vozd*, Stalin, greier å holde hjulene i gang og bare venter på den dagen de kan sette farten opp og fare fremover igjen – for hele resten av livet (*na vsiu ostávsiujusia zjizn*) for å sitere filmtittelen. Om togets interiør får vi allerede i innledningen høre at: «Alt på dette toget var bra, veltilpasset, holdbart. Det var en fryd å håndtere en hvilken som helst ting» («Все в этом поезде было добротное, хорошо пригнанное, долговечное. Приятно взяться за любую вещь». Panova, 1947, 3). Alt er altså lagt til rette for at personellet på toget skal kunne yte sitt aller beste, og pasientene ivaretas på best mulig måte. At det er den beinharde fortiden deres (støpe- og herdingsprosessen, ofrene deres og tapene de har opplevd) som har gjort dem så sterke, tålmodige, sosialt bevisste og dyktige – i stand til å utføre det viktige arbeidet sitt og tåle den tunge rundreisen – er også grunnen til at de vinner krigen. Alt dette må i Stalins øyne ha tjent til hans ære.

At *Følgesvenner* ikke bare ble bifalt fra offisielt hold, men også ble populær blant leserne, har selvsagt med den litterære kvaliteten å gjøre, men skyldes nok også at den fylte et leserbehov. I den russiske og sovjetiske pressen og litteraturen har det aldri manglet på skildringer av krig. Men det er, med få unntak, mannlige militære og krigskorrespondenter som

82 [https://tvrain.ru/lite/teleshov/sto\\_leksij\\_s\\_dmitriem\\_bykovym/1946-416098/](https://tvrain.ru/lite/teleshov/sto_leksij_s_dmitriem_bykovym/1946-416098/)

har fått komme til orde med sine beskrivelser av kamphandlinger og slag. På Panovas syketog finnes det menn som er utkommandert (Danilov) eller har vervet seg til tjeneste på toget, men også menn som er stridsdyktige på grunn av alder (doktor Belov) eller sviktende helse (Sukhojedov). Men persongalleriet består for en stor del av kvinner som ønsker å være der, av personlige grunner, eller for å gi sitt krigsbidrag. Julija Dmitrijevna er en erfaren og altoppofrende sykepleier som har tjenestegjort på syketog før, Lena Ogorodnikova en ung og entusiastisk kvinne som vil ha noe meningsfylt å gjøre mens hun venter på at kjæresten skal komme tilbake fra fronten.

Som romankarakterer fremstår flere av romanens kvinner som helstøpte, men de er langt fra den typen jernkvinner man møter i den sotsrealistiske litteraturen fra 1920- og -30-tallet. De har sine tunge stunder, opplever utilstrekkelighet og skuffelser, så vel som forelskelse og sorg. Men til tross for at de er omgitt av menn, og savner de partnerne de håper de fortsatt har, eller drømmer om å få, oppfører de seg «sømmelig». De kan pynte seg, le og tillate seg en liten flørt, men alltid innenfor rammene av det, fra datidens synsvinkel, anstendige. Dermed kunne de fremholdes som forbilder for andre sovjetiske kvinner. Dessuten skildrer Panova problemer og hverdager som tross den litt uvanlige «komprimerte» settingen, muligens ikke var så ulike den krigsvirkeligheten mange kvinnelige sovjetborgere gjennomlevde og dermed kunne identifisere seg med. Og kanskje viktigst av alt, vender dette syketoget, som hadde sitt forbilde i det virkelige liv, tilbake med hovedpersonene i fysisk god behold. Skildringen av de ulike karakterenes hjemkomst er en av romanens styrker. Den viser utfordringene ved at den virkeligheten man har levd i, og de sosiale relasjonene man har hatt der, er opphevet, og at det man trodde man skulle vende hjem til, kan være forandret.

Der Vera Panovas *Følgesvenner* slutter, begynner Andrej Platonovs fortelling «Vozvrasjtsjénije» – «Hjemkomsten», som for første gang ble utgitt i 1946, i *Nóvyj mir* nr. 10–11, under tittelen «Semjá Ivanova» – «Ivanovs familie». Men Platonov hadde igjen gått over streken, og fortellingen ble slaktet i pressen. I sin anmeldelse av den i *Pravda* kalte Aleksander Fadejev den «løgnaktig», «skitten» og «kynisk» (Mikhejev, 2008, 115). Uten at det blir sagt direkte, skinner det gjennom at det er fortellingens

formidling av sovjetmenneskets moral, og antakelig særlig kvinnelig seksualmoral, som er problemet.

Det er høst, og Aleksej Aleksejevitsj Ivanov, som har vært gardekaptein, er nå blitt demobilisert. To ganger blir han feiret og fulgt til jernbanestasjonen. Da toget heller ikke dukker opp tredje gangen, vegrer han seg for å dra tilbake til forlegningen og tar i stedet kontakt med en ung kvinne på stasjonen som satt og ventet der allerede dagen i forveien. Unge Masja lar seg kysse der på benken, av kapteinen som kunne vært faren hennes, og etter å ha reist sammen i to døgn, går Ivan av på hennes stasjon. Han blir hos henne et par dager før han drar videre hjemover for å treffe igjen kone og to barn som han ikke har sett på fire år. Senere minnes han Masjas hår – den gylne fargen, og at det duftet som høstløv.

Konen Ljubov Vasiljevna har i dagevis selv gått ut, eller sendt barna Petrusjka og Nastja for å møte alle tog vestfra. Aleksej blir møtt av den alvorlige og veslevoksne elleveårige sønnen sin. Ljubov bekymrer seg for at Semjon Jevsejevitsj, som har mistet sin egen familie og tatt seg av hennes barn gjennom krigen, skal dukke opp hos dem denne dagen. Femårige Nastja gråter fordi faren stjeler morens oppmerksomhet, og samtalen mellom ektefellene går trått inntil Nastja nevner «onkel Semjon». Fra da av er det ham samtalen dreier seg om. Ljuba blir overøst av spørsmål om hvilket forhold hun har hatt til denne mannen, og innrømmer i løpet av natten at hun én gang var utro, ikke med Semjon, men med en annen mann. Petrusjka har overhørt krangelen, og hans forsvar av moren og innspill om «onkel Kharitonov» som for lengst har tilgitt *sin* kones sidesprang, gjør ikke saken bedre. En dypt såret og forurettet Aleksej Aleksejevitsj pakker sekken og drar til jernbanestasjonen. Han vil nok tilbake til Masja. Da toget passerer huset de bor i, oppdager han begge barna sine, løpende langs skinnegangen.

Han kaster sekken ut, hopper av toget og går mot dem. (Se Viktor Ryzjkovs spillefilm «Vozvrasjtsjenije» fra 1968 her.<sup>83</sup>) Aleksej vender hjem. Som i *Følgesvenner* er sirkelen dermed sluttet, uten at det gjorde saken bedre for Platonov. Anmeldelsen i *Pravda* kommer, som Mikhejev (2008, 116) påpeker, i kjølvannet av Sentralkomiteens resolusjon om

---

83 [https://www.youtube.com/watch?v=ddr8w\\_dQe\\_o](https://www.youtube.com/watch?v=ddr8w_dQe_o)

tidsskriftene *Zvezdá* og *Leningrad* i august 1946, der Anna Akhmatovoa og Mikhail Zosjtsjenkos verk ble fordømt.<sup>84</sup> Fordømmelsen kunne også ha rammet Platonov, som, uvisst hvorfor, hadde trukket «Ivanovs familie» fra *Zvezdá*, før han sendte fortellingen sin til *Nóvyj mir* (Kornienko, 1995; Mikhejev, 2008).

Det er i dette kulturpolitiske klimaet Boris Pasternak tar fatt på *Doktor Zjivago*, en roman som tematiserer og konseptualiserer henholdsvis det lineære synet på tid og historie som formidles i den offisielle sovjetiske togmyten på 1930-tallet, og den samme tur-retur eller sirkelbevegelsen som artikuleres i Panovas togroman, men i en ny tids- og betydningsmessig ramme. For hva skjer når krigens smertelige omvei er tilbakelagt og sovjetlokomotivet burde vært vel på plass på hovedsporet og fortsatt sin ferd fremover igjen? I henhold til Pasternaks romanunivers – veldig lite. *Doktor Zjivago* er fylt med karakterer som ikke kommer seg videre, som følger blindspor, går i sirkel, eller havner i baner det blir umulig å komme ut av, et aspekt ved romanen som er grundig utforsket av David Bethea (1989, 230–68).

I Pasternaks storvek er 1800-tallsromanens dystopiske jernbaneskildringer tilbake: Anna Kareninas selvmord, ved å kaste seg foran et tog, finner sin parallell i en tidlig scene i *Doktor Zjivago* der Jurij Zjivagos far har begått selvmord på samme måte. Beskrivelsene av de kummerlige forholdene som karakterenes lange togreiser østover foregår under, gir assosiasjoner til fangetransport og deportasjoner, og romanens ekteskap og kjærlighetsforhold havarerer. Jurij gir avkall på Tonja, Pavel Antipov på Lara, og Jurij må til slutt gi tapt for Laras overgriper, Viktor Komarovskij, som tar henne med seg vestover igjen. Revolusjonshelten Pavel Antipov, som tar navnet Strelnikov (avledet av verbet *strelját* – å skyte, men også av *strelá*, som betyr pil), blir stående på et sidespor i sitt pansrede tog og ender opp med å begå selvmord. Selv dør Jurij etter å ha fått hjerteinfarkt på en trikk (Pasternak, 2004, IV). I den russiske TV-filmversjonen av romanen fra 2006 gir en trikkevogn som glir inn i en trikkehall i en avsluttende scene assosiasjoner til en kiste som forsvinner inn i en krematorieovn. I den skarpe linjen Pasternak trekker opp mellom

---

84 <http://www.hist.msu.ru/ER/Etext/USSR/journal.htm>



livet, naturen, skaperkraften, det spontane og fleksible på den ene siden, og døden, det industrielle, masseproduserte og fysisk og kognitivt rigide på den andre, faller nå jernbanen definitivt i den siste kategorien.

Etter Stalins død i 1953, under Khrusjtsjov, blir det også i virkelighetens Sovjetunionen igangsatt prosjekter som havarerer, herunder jernbanelinjer som ikke fullføres,<sup>85</sup> og som bidrar til en tendens i jernbanelitteraturen der tog fra ingensteds til ingensteds – *pojezdá iz niotkúda v nikudá* – blir sentrale.

---

85 <http://www.bbc.com/news/magazine-18116112>