

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

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

## KAPITTEL 2

# Livets kjerre

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

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

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

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

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

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

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

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

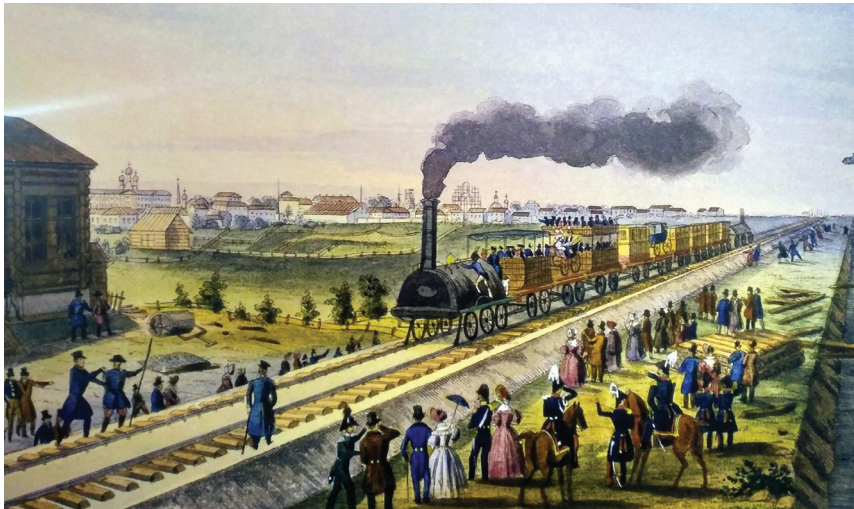
I avisen *Védomosti* ble den offisielle åpningen av landets første passasjerlinje og jernbanestasjon skildret slik:

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## Pusjkins «Livets kjerre»

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Veiens og reisens kronotop

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Tidlige togtekster og forskningslitteratur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Men først og fremst må denne tendensen ses i sammenheng med skjellsettende hendelser i Russlands historie og kulturliv: Aleksander den andres tsartog blir utsatt for et mislykket attentat i 1879, og tsaren med tilnavnet «frigjøreren» (*osvoboditel*) blir to år senere drept i et nytt attentat. Tjuen mennesker omkommer da Aleksander den tredjes tsartog sporer av i 1888. (Du finner mer om de russiske tsar- eller imperator-togene under denne lenken<sup>10</sup>). Den transsibirske jernbanen, som nesten var ferdigstilt da krigen mellom Russland og Japan brøt ut i 1904, blir i årene etter assosiert med alle ofrene og det sviende krigsnederlaget. Streikende stål- og jernbanearbeidere spiller en vesentlig rolle under det feilslåtte revolusjonsforsøket i 1905, og Lev Tolstoj, den mest berømte russeren i sin samtid, dør på jernbanestasjonen Astapovo i 1910.

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

---

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

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

## Togmyten i lys av Lotmans semiosfære

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

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

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

<sup>11</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=ljvizO156xA>



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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