

ŽELJEZNICA, VLAK, KOLODVOR IZ IMAGINARIJA HRVATSKE MODERNE¹

Joanna Rapacka

Češki psihoterapeut i psihoanalitik Jiří Růžička u svojoj studiji o vlakovima u snovima i sanjanju piše da su predmet simboličkih snova isključivo parni vlakovi; jedino su oni bremeniti značenjima za razliku od suvremenih, električnih, značenjski siromašnih vlakova. Njegova se primjedba čini važećom i za onu osobitu vrstu maštanja koju predstavlja književnost. Parni vlak kao motiv, kao tema, nosio je u sebi cijelo bogatstvo značenja, dok suvremeni vlak znači vrlo malo. Njegova se uloga najčešće svodi na jedan od zgodnih dinamičnih prostora za akcijske filmove, ali čak i na području popularne kulture moderni se vlakovi ne mogu usporediti s parnom klasikom: recimo s jednim *Orient-Expressom* koji je zapeo u snijegu negdje između Vinkovaca i Broda.

Nostalgija za parnim vlakovima koja je, među ostalim, rodila ideju oživljavanja *Orient-Expressa* kao turističke atrakcije (naravno sterilno čistoga, bez stjenica koje su bile prokletstvo staroga *Orient-Expressa*), rodila je također i *vlakologiju*. Čini se da, kad se uzme u obzir dosadašnje zanimanje za temu vlakova, uvođenje toga pojma nije neumjesno. Za *vlakologiju*, kao granu semiotički orijentirane tematologije, najveće zasluge imaju Česi koji su stopedesetu obljetnicu dolaska vlaka u Prag proslavili 1995. godine znanstvenom konferencijom čiji je plod bio zbornik *Osudový vlak*² (sudbonosni vlak). Tom su zgodom češki znanstvenici povezali za tu sredinu tipičnu maštovitost, zatim osjećaj za tajnovito, praćen često ironijom, i za drugo dno svakidašnjice, prakticizam (sponzor su bile

željeznice, kao što su simpozij o birtiji – “hospode” sponzorirale češke pivovare) i interes za semiotiku. Nekoliko godina poslije (1998) svoj je prilog o češkim vlakovima uvrstio kao posebno poglavlje svoje čuvene knjige *Český sen*³ nedavno preminuli znanstvenik i književnik Vladimír Macura. Postoji i hrvatska vlakologija – o hrvatskim vlakovima u vremenu avangarde govorio je u posljednje vrijeme Aleksandar Flaker, ali se, nažalost, nisam još mogla upoznati s njegovim tekstom.

Osim ovog općeg konteksta, postoje i posebni razlozi koji čine temu vlaka u hrvatskoj kulturi ne samo zanimljivom, nego i važnom. Sa 1862. godinom, kad je otvorena pruga Sisak – Zagreb – Zidani Most, prva željeznička pruga u Hrvatskoj, ušao je u hrvatski život problem kroz koji se ogledava sva složenost hrvatskoga pitanja koncem devetnaestoga i početkom dvadesetog stoljeća. Teško je zamisliti bolju ilustraciju i bolji uvod u hrvatsko pitanje od karte željezničke mreže uoči Prvoga svjetskog rata.⁴ Ta karta svjedoči o starim i novim problemima, o onima koje je željeznica naslijedila i produbila i o onima, koje je stvorila: primjećujemo tu prije svega dvije široke, normalnotračne pruge: Zagreb – Beč i Zagreb – Budimpešta, stoljećima dvije osnovne relacije hrvatskoga duhovnog, političkog i gospodarskog života. Te pruge uvode nas u sve stare i nove komplikacije uzajamnih odnosa dvaju centara, u hrvatsko laviranje između njih, u “nagodbeni čvor”, u željezničarsku pragmatiku i u pokušaje pronalaženja drugih putova. Nije u svemu tome nebitno da je pruga Zagreb – Beč (a zapravo Sisak – Beč) samo odvojak glavne pruge Beč – Trst, a pruga Zagreb – Budimpešta samo dio pruge Budimpešta – Rijeka. Ni u jednom ni u drugom slučaju pruge ne postoje radi Zagreba, Zagreb je samo *na putu*. Dalje vidimo na karti prazninu: odvojenost Istre, u koju treba putovati preko slovenskih zemalja, odvojenost Like (do 1925. god.), skoro potpunu odvojenost Dalmacije, povezane jedino tankim crtama dviju uskotračnica preko Bosne (Knin i Metković) i isto tako skoro samo uskotračne veze s Bosnom (iznimka je stotinjak kilometara normalnotračne željeznice do Banje Luke, koja preko Broda povezuje Budimpeštu s Bosnom). Ta praznina i blijede crte uskotračnica znak su slabašne međusobne povezanosti hrvatskih regija na svim razinama kao i slabosti veza hrvatskih zemalja s njihovim bosanskim zaleđem. Na karti se nazire već i skora budućnost, koju nagovještuje veza sa Srbijom, ostvarena 1883. kao odvojak pruge Budimpešta – Zemun – Beograd, koji će uskoro prestati biti odvojak zvjezdaste ugarske prometne mreže i postati dio pruge Ljubljana – Zagreb – Beograd, glavne magistrale nove države.⁵ Posebno poglavlje predstavlja ono čega na karti nema, a što bi svakako moralo naći mjesta u komentaru uz nju: to su

neostvoreni planovi, uglavnom neuspjeli, ili prekasno uspjeti pokušaji integracije hrvatskih zemalja.⁶

Slojevitost značenja željeznice pronašla je svoj izraz u ideologizaciji i simbolizaciji nekih uz nju vezanih događaja, koji su postali dio sustava tradicije, obvezatne komponente povijesnog i pseudopovijesnog diskursa o hrvatskoj moderni, jezgra njegove topike. Da navedemo samo nekoliko slika: mladi Radić ulazi u svađe s mađarskim kondukterima; šljunak s Rakoškoga polja na zagrebačkom kolodvoru 1895,⁷ nakon čega slijedi odlazak buntovnih studenata u Prag i početak novoga doba; polazak omladine pune oduševljenja na izlet 1911. Ta će scena naći svoj tragični finale u Radićevu posljednjem putovanju vlakom nakon atentata, na pruzi Beograd – Zemun – Zagreb. Za te događaje opširan komentar, iako ispriповijedan iz perspektive mlađe generacije, predstavljaju Krležine *Zastave*, neka vrsta osobne autorske hrvatske enciklopedije. Nije slučajno, uostalom, da je njezin junak umiješan u pokušaj atentata na Direkciju Mađarskih državnih željeznica, a bitni se dijelovi radnje odigravaju u vlaku na relaciji Zagreb – Pešta (Istočni kolodvor). Ne treba pri tom smetnuti s uma da su u Krležinu stvaralaštvu obadvije osnovne hrvatske prometne relacije, Zagreb – Pešta kao i Zagreb – Beč, znakovite i izrazito negativno obojene. Željeznica na tim relacijama nasljeđuje već gotove simbolične sadržaje samih putova koji vode u propast, nezavisno od sredstva putovanja. Krležinu optiku određuje njegovo ideološko opredjeljenje, a njegovi tekstovi, o kojima je riječ, nastali su kada ni Beč ni Budimpešta nisu više bili sudbonosni ciljevi hrvatskih vlakova, ali negativno obojena semiotizacija tih relacija kod njega je dobrim dijelom zaostatak devetnaestoga stoljeća, u prvom redu pravaštva.

Vlakovi su ušli u hrvatski imaginarij opterećeni istočnim grijehom negativnih emocija vezanih za njihove odrednice: željeznice ne vode u slobodu i ne otvaraju novi nepoznati svijet, nego vode u neslobodu i ne mogu prekoračiti granice staroga zatvorenog kruga.

Pojavljivanje vlaka u Češkoj četrdesetih i pedesetih godina pratilo je nepomućeno optimističko raspoloženje, vladalo je opće uvjerenje da vlak vodi čovječanstvo direktno u svijetlu budućnost. Je li isti nepomućeni optimizam vladao u hrvatskoj javnosti šezdesetih i sedamdesetih godina, trebalo bi tek istražiti.

Nezavisno od specifična hrvatskog ideološko-političkog konteksta, od šezdesetih godina devetnaestog stoljeća u cijeloj Europi počinje postupni proces gubljenja vjere u napredak, znanost, tehniku i civilizacijska dostignuća, koji svoj

vrhunac dostiže u doba moderne. Jedna je od njegovih posljedica također resemiotizacija pojmova vlaka i željeznice, koji se relativiziraju, pokazuju svoje drugo lice – tehničkih nemani koje predstavljaju ugroženost; znakova individualnog i kolektivnog, što obuhvaćaju cijelo čovječanstvo, puta u nepoznato, koji ne mora biti više put u svjetlost, nego može biti put u mrak ili put u ništavilo.

Povijest hrvatskih modernističkih vlakova bogata je i raznolika. Obuhvaća među ostalim tekstove Matoša, Nehajeva, Šimunovića, Domjanića, Begovića, Polića Kamova, a završava patetičnim tonovima Krležine ekspresionističke *Hrvatske rapsodije*.

Da počnemo od remek djela. Željeznica se pojavljuje u Matoševu pjesništvu u pjesmi koja je “jedan od vrhunaca hrvatske poezije uopće”, naime, u posthumnom *Notturnu*:⁸

Mlačna noć; u selu lavež, kasan
Ćuk il netopir;
Ljubav cvijeća – miris jak i strasan
Slavi tajni pir.

Sitni cvrčak sjetno cvrči, jasan
Kao srebren vir;
Teške oči sklapaju se na san
S neba rosi mir.

S mrkog tornja bat
Broji pospan sat,
Blaga svjetlost sipi sa visinâ;

Kroz samoću, muk,
Sve je tiši huk:
Željeznicu guta već daljina.

Ima, naravno, pravo Žmegač koji u svom rafiniranom čitanju pjesme naglašava da su svi zvukovi u Matoševu sonetu podređeni stvaranju predodžbe tišine,⁹ ali, moglo bi se dodati, u slučaju vlaka ta je predodžba postignuta zahvaljujući

postupnom nestajanju njegova zvuka. Nestajući vlak je ambivalentan. Sat i cvrčak su komponente seoskog pejzaža koji se pojavljuje kao vlastiti, željeznica pripada vanjskom svijetu. Primalac može birati u široku dijapazonu značenja: od osjećaja samoće i nostalgije za nedostižnom daljinom do uživanja u nepomućenu miru vlastita, izolirana svijeta, obasjana blagom svjetlošću.

Nostalgija za prostorno i vremenski udaljenim krajevima, kao što je općenito poznato, jedna je od središnjih tema moderne, ali valja napomenuti da je figura putnika u pjesništvu hrvatske moderne obično tradicionalna: on najradije putuje pješice ili lađom. Čak Wiesnerov putnik, otvoreno polemičan spram Preradovićeve, kreće se kao njegov antagonist – per pedes; ne može se ipak isključiti da Matošev lirski subjekt maštajući o putovanju u daljinu zamišlja sebe u vlaku. Takva semiotizacija vlaka kao dinamičnog prostora, u kome se premještamo u neku drugu stvarnost, u onovremenu je europskom književnom kontekstu naravno moguća.

Drugačije sugestije nudi nam kontekst Matoševe proze. Navedimo nekoliko primjera njegova korištenja željezničkih motiva, tamo gdje njihova funkcija nije samo referencijalna.

U pripovijetci *Nekad bilo, sad se spominjalo* vlak se pojavljuje u dva različita konteksta. U prvom motiv vlaka modernizira u duhu Khuenova doba u ono vrijeme već stereotipizirani portret domoljubnoga Hrvata staroga kova, nasljednika Đalskijeva Batorića. Kod Grge Alagovića, župnika u Hrastovcu, odnos prema željeznici postaje bitna komponenta njegova domoljublja:

“Govoraše se, da ne priznaju ugarske nadmoćnosti, da se zbog mađarskih konduktera ne vozi nikada na željeznici, da je dobar ko kruh i oštar kao sablja.”

Na drugom mjestu iste pripovijetke željeznica funkcionira kao simbol u sklopu značenja vezanih za čovjekovu individualnu sudbinu:

“U zoru me nađoše blijedog, strvenog i mokrog od rose među tračnicama, na sredokraći između Leskovca i Jaske. Glava šumi da pukne; možda je i vlak preko mene noćas projurio. Ne znam.”

Tračnice i vlak, ovaj put neosporno tuđi i neprijateljski u svijetu seoske idile (iako je taj svijet ontološki dosta nesiguran i metafizički tajnovit), sugeriraju blizinu smrti, osobni brodolom, čiji su pravi razmjeri još nepoznati. Uskoro će se uspostaviti da će taj brodolom postati i kolektivni, a smrt i raspadanje obuhvatit će cijelu starovremensku oazu (koja je možda od početka bila iluzorna).

Takvu obojenju motiva Matoš ostaje vjeran i u drugim novelama.

Špiro Lazić, junak novele *U čudnim gostima*, bježeći iz fantazmagoričnog zatvora, susreće njegova stravičnog vlasnika, kako ga mimoilazi u jurećem vlaku:

“... Drugo predvečerje, idući pored željezničke pruge, projuri pored mene vlak, i iza jednog prozora vidjeh ono mrtvačko, đavolje lice i kao da se na mene hladno nacerilo...”

Taj susret, susret svoje kobi, nagovještava tragični finale – konačno ludilo junaka.

Nepovratno prekoračenje granice ludila kod Marjanovića, nesretna autora iz Matoševe novele *Put u ništa*, prati usporedba s nadolazećim vlakom koji će za čas pregaziti putnika paralizirana smrtnim umorom:

“Što se više snebivaše i upinjaše, da ne dršće, to mu se više približavaše, valjajući se i valjajući, mutan, crn, deblji i deblji talas. Već hukće na njega kao željeznica na putnika, što pada od umora preko mraznih tračnica, nemajući snage, da se skotrlja niz rub od nasipa.”

U noveli *Camao* nesuđeni bijeg ljubavnika vlakom u drugu stvarnost ljubavi, ljepote i umjetnosti ostaje iluzija, kojoj je cijena smrt.

Semantičko polje željeznice i vlaka u Matoševoj novelistici određuju smrt, bolest, ludilo i propast. Također nije bez značaja da su junaci u većini navedenih primjera domaći sinovi izgubljeni u tuđini, a vlakovi – nemani, ne samo da pripadaju tom neprijateljskom svijetu, nego i postaju njegovi bitni simboli.

Ne bi bilo, ipak, opravdano automatski prenositi te prozne semiotizacije, koje bi se mogle uopćeno svesti na bliskost vlaka i zla, u Matošev lirski tekst, da bi se jednostavno zaključilo kako u *Notturmu* zajedno s vlakom zlo napušta *locus amoenus*, tj. njegovu noćnu varijantu. Matoševi prozni vlakovi samo čine očiglednijom neočekivanost i zagonetnost njegova lirskog vlaka, a prije svega svjedoče o otvorenosti Matoševa soneta.

Zaključne rečenice usmenoga priopćenja koje slijede (1-5) očito sugeriraju detaljniju razradu, što će biti vidljivo iz autoričinih bilježaka koje u prijevodu donosimo na kraju teksta. (Ur.)

1. Pojmovi željeznice, vlaka i kolodvora pojavljuju se u književnosti hrvatske moderne u dva značenjska kompleksa: prvi je vezan za smrt, bolest, ludilo; smrt individualnu, kolektivnu i na koncu nacionalnu; za zlo i mračnu stranu čovjekove naravi, gubitak identiteta, kobnu promjenu, put u ništa, sudbonosno i opasno zadiranje u prirodu. Ponavlja se motiv katastrofe. Drugi značenjski kompleks, koji je inače stekao golemu popularnost od tridesetih godina dvadesetog stoljeća u

raznim vidovima trivijalne književnosti i u filmu, sastoji se od slatko-gorka osjećaja prolaznosti i slučajnosti ljubavnog susreta i nostalgije za udaljenim svjetovima.

2. Oba značenjska kompleksa odgovaraju u glavnim crtama onovremenom europskom repertoriju.

3. Središnje mjesto u hrvatskoj moderni zauzima prvi značenjski sustav. Njegova je dominacija samo djelomično uzrokovana preuzimanjem europskih anticivilizacijskih trendova; najmanje u istoj mjeri rezultat je hrvatske ideološko-političke atmosfere i svojevrsnog podizanja teme željeznice na razinu nacionalne simbolike.

4. Također se čini bitno mjesto domaćeg protorealističkog i realističkog naslijeđa s njegovim opozicijama: ruralno, vlastito, dobro prema – urbano, tuđinsko, zlo. Ovo naslijeđe utire put anticivilizacijskim trendovima moderne i istodobno olakšava pridodavanje im kolektivno-nacionalnih smislova.

5. U širem usporednom kontekstu tendencija povezivanju anticivilizacijske i nacionalne problematike, kao i tendencija povezivanju opozicija prirodno – civilizacijsko, ruralno – urbano i svoje – tuđe (karakteristična inače i za mnoge pojave u poljskoj onodobnoj književnosti) *specificum* je književnih trendova konca devetnaestog i početka dvadesetog stoljeća, vezanih za nove antiliberalne neonacionalizme, koji su težili populizmu, među ostalim za onodobni francuski, njemački nacionalizam, kao i za onodobne slavenske nacionalizme.

Autorične bilješke

Dio stranog prostora. Opozicija: locus amoenus – locus tremendus (teribilis) u Matoševoj prozi = vlastiti prostor (ruralni) – strani prostor (urbani). Gdje je mjesto Zagreba?

Dakle tako kao u Šimunovićevoj prozi (Novela: Žmegač, Frangeš)

5. Vlastita tradicija, naslijeđe realističke proze ili anticivilizacijski stavovi moderne: jedno i drugo. Modernist podstavljen čestitim devetnaestostoljetnim rodoljubljem

(čestitost ksenofobije i antiliberalnog konzervativizma)

6. Postoji i drugi kolodvor – Begović. Daleko odavde u Travemundeu.

7. Matoš nije iznimka, Domjanićeva klasika

8. Nehajev: katastrofa, njezina uloga; okvir za retrospekciju, internalizacija proze (pseudo, to nije prividno direktni govor), ali je također put do nikud; *Veliki grad*

9. Polić-Kamov: *Katastrofa, Brada* (74-76)

10. Krleža – svojevrsni vrhunac korištenja modernističke teme. Krleža kao nastavljatelj moderne. Domjanićevski kaj (kaj je grmilo i slatko kaj). Ostaje kaj i nekakva vizija hrvatstva.

Dinamičan prostor uskotračnica Polić, južni kolodvor Nehajev (*Veliki grad*), Agatin brod, I. razred – Polić, III. razred – Nehajev.

Čeznuli su za putovanjem (u vremenu: Vidrić, Domjanić i u prostoru: Ljubo Wiesner, Tin Ujević), ali je taj put trebao biti vlakom: idu ili plove, figura putnika, polemična u odnosu na preradovićevsku, ali per pedes ili brodom.

4. Kontekst Matoševe proze – znatno bolje odgovara prozaičnom predmetu.

Treba pamtititi da se mora ispraviti to da je slika uvjetovana zakonima žanra.

Najveću je popularnost postigla u periodu od tridesetih do šezdesetih godina dvadesetog stoljeća, kad je postala svojina trivijalne kulture.

Kao neutralno prometno sredstvo u noveli *Iglasto čeljade* – na stanici čeka ujak s kolima.

“U jedanaest idemo na stanicu i odlazimo prvim vlakom.”

Nesuđeni bijeg u sretnu drugu stvarnost – iluzija kojoj je cijena smrt.

BILJEŠKE

¹ Poljska slavistica i kroatistica, dopisna članica *Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti iz inozemstva*, prof. dr. habil. Joanna Rapacka (Varšava, 24.V.1939 – Varšava, 29.XI.2000), održala je na *Danima Hvarškoga kazališta*, 4-6. svibnja 2000, referat koji ovdje objavljujemo. Zahvaljujemo njezinu suprugu, gospodinu Andrzeju Mandalianu, koji nam je ljubazno priskrbio računalni ispis autoričine verzije hvarškoga priopćenja. Čitatelj ove iznimno nadahnute studije shvatit će kako je naša draga kolegica i prijateljica svoj rad naumila proširiti i doraditi, o čemu svjedoče i njezine bilješke na kraju teksta, koje su prevedene s poljskoga. Uredništvo *Zbornika* ovom se prigodom još jednom oprašta od nezaboravne kolegice, zahvaljujući joj na svemu što je učinila za hrvatsku kulturu, a napose i za *Dane Hvarškoga kazališta* kojih je bila dugogodišnja ne samo ugledna, već i nadasve voljena suradnica. (*Ur.*)

² *Osudový vlak*, Nakladelství a vydavatelství Ing. Václav Svoboda, Praha, 1995.

³ V. Macura, *Český sen*, Praha 1998.

⁴ Usp. Šidak, Karaman, Šepić, *Povijest hrvatskog naroda 1860-1914*, Zagreb 1968, str. 256.

⁵ Usp. I. Karaman, *Industrijalizacija građanske Hrvatske*, Zagreb, 1991, str. 156.

⁶ O tome kompetentno i na osnovi izvorne građe piše I. Karaman u navedenom djelu.

⁷ Dana 14. listopada 1895. car Franjo Josip I. stigao je nešto *poslije osam sati jutrom* (Stjepan Miletić, *Hrvatsko glumište*, Zagreb, 1904) na zagrebački kolodvor. Istoga je dana svečano otvorio novosagrađeno *Hrvatsko zemaljsko kazalište*. Tadanje mađaronske vlasti posule su mađarsku zemlju ispred carskoga vagona, kako car, u hrvatskome glavnom gradu, ne bi kročio na *hrvatsko*, već na *mađarsko* tlo (*Ur.*)

⁸ Matoševa lirika ima svoju obilnu i odličnu literaturu, da navedem samo, primjera radi, relevantne interpretacijske pothvate citiranog Viktora Žmegača, Ive Frangeša i Dubravke Oraić, pa ćemo se ograničiti samo na funkciju motiva koji nas ovdje zanima.

⁹ Usp. V. Žmegač, *Duh impresionizma i secesije*, Zagreb, 1993, str. 62-68.