

jevoda vidi, ni grčki jezik svojom konstrukcijom nije utjecao na slavenske jezike, jer bi se to veoma rano odrazilo ne samo u stsl. tekstovima, već bi, po svoj prilici, ušlo i u koji živi slavenski jezik.

Od živih stranih jezika koji su mogli utjecati u obzir dolaze talijanski i njemački kao jezici naših najbližih susjeda koji su ekonomski i politički pa i kulturno vladali u našim krajevima. Ipak treba odmah napomenuti da ni talijanski prijedlozi: *a* (andare a Roma) ni *in* (viaggio in Sicilia) kao ni njemačko *nach* ne znače *za*, nego *k*, *ka*, *u* (die Raise nach Deutschland, nach Wien); *nach*, doduše, može značiti i *za*, ali samo u vremenskom smislu odnosno mjesto na pitanje *gdje?* suprotno od *pred* (das Wort steht nach dem Verb), što nas ovdje zapravo i ne zanima. Najviše bi nam odgovarala za ovu priliku konstrukcija der Weg nach der Stadt – *put u grad* i nach Belgien bestimmte Postsendungen – poštanske pošiljke (određene) *za Belgiju*. Preostaje još da vidimo kako to stoji u francuskom: tu uz prijedloge *dans*, *en*, *à* pri označavanju pravca kretanja (smjera), osobito često uz glagol *partir* upotrebljava se prijedlog *pour* (aller à Paris, ali *partir pour Paris* pored *partir à Paris*). Istina je da Francuzi imaju veliku književnost, golemu po obimu i mjestu u svijetu, ali ipak teško je vjerovati da je izraz: »Goni za Čačak!« nastao pod izravnim utjecajem: »Partir pour Paris«, pogotovu kad znamo koliko naših ljudi umije govoriti francuski! Stoga mi se čini nategnutim tumačenje da se naše: »Putujem za Rijeku« umjesto »Putujem u Rijeku« razvilo isključivo pod utjecajem nekoga neslavenskoga jezika.

Meni se čini uvjerljivijom pretpostavka o samostalnom razvitku konstrukcije *za* s akuz. u značenju »namjere u pravcu« iz srodnih značenja, premda je nastala mogućnost ne-

utralizacije s primarnim značenjem koje imamo u nar. pjesmi gdje *momak ide za grad djevojci*. Ovdje treba polaziti od paralele: *kupiti kartu za Zagreb, za Rijeku* ili »nastaviti put za Adis Abebu« s »putovati u Zagreb, u Rijeku, u Ženevu«, jer u primjerima s »karta za...« i »put za...« imamo zapravo elipse mjesto »karta za vlak(voz) koji vozi u...«, »put za vozila, putnike koji putuju u...«, kao što je i onaj njemački primjer: »Pošiljke namijenjene (određene) za slanje u Belgiju«. To se izvrsno vidi i na grčkom primjeru o brodovlju za Mitilenu (gdje se upravo primarno značenje prijedloga εἰς (ἐς), tj. u promijenilo zbog elipse u *za*).

Ova pojava proširivanja funkcije prijedloga *za* nije nimalo neobična kad se ima na umu da su i prijedlozi, kao sastavni dio jezika, podložni dijalektičkim zakonima neprestane promjene pa i potpunoga gubitka svoga oblika ne samo fonetski, nego i morfološki, a isto tako i sintaktičke funkcije, kao što je slučaj s prijedlogom *k* (*ka*) koji se sve više gubi u svakodnevnom govoru. Tako se danas nigdje više ne susreće u književnom razgovornom i pisanom jeziku prijedlog *črez*, za što ni u kojem slučaju ne treba tražiti uzroke izvan područja našega jezika. Ukoliko se i opaža neka paralelnost u razvoju funkcije našega *za* i njemačkoga *nach*, latinskoga *in* i grčkoga εἰς s akuzativom, to nam samo govori o zajedničkim tendencijama u svim jezicima za diferenciranjem ili pak unificiranjem što izazivaju razvoj morfoloških oblika i sintaktičkih konstrukcija.

Moj pokušaj da objasnim pojavu nove funkcije prijedloga *za* s akuzativom nipošto se ne smije shvatiti i kao blagoslov za njezinu upotrebu, jer i nije moje da dajem takve »blagoslove« ili »zabranes«. O tome će svoje reči vrijeme i živi jezik, a meni se sada čini da je takva upotreba prijedloga *za* u najmanju ruku suvišna.

Malik Mulić

## O RAVNOPRAVNOSTI JEZIKA NA ŽELJEZNICI

Minulog ljeta u zagrebačkom je Vjesniku Ljudevit Jonke načeo pitanje ravnopravnosti jezika na željeznici, nakon čega je u istom dnevniku objavljeno još nekoliko kraćih članaka o jeziku na željeznici. Lj. Jonke utvrđuje da se na željeznici ne poštuje ravnopravnost naših četiriju jezika, već je bio i ostao jedino kao službeni srpski jezik te zahtijeva potpunu ravnopravnost jezika u ovoj ustanovi (dakle slovenskoga, hrvatskog, srpskog i makedonskog). Njemu je uskoro (4. srpnja) također u Vjesniku odgovorio Predrag Gatalica, direktor Zavoda za novinarsko-izdavačku i propagandnu delatnost JŽ u Beogradu. Drug Gatalica pobija Jonkeovu tvrdnju govoreći o tome:

»Najviši samoupravni akt, Statut Zajednice JŽ, utvrđuje da se opća akta i odluke obavezno objavljuju na jezicima naroda Jugoslavije: srpskohrvatskom, odnosno hrvatskosrpskom, slovenačkom i makedonskom jeziku. U dosadašnjoj praksi službena javna glasila »Tarifsko-transportni vesnik«, »Transportna služba« i »Službeni glasnik ZJŽ«, kao i nedeljni informativni list »Železničke novine« objavljuju se već preko dve godine na srpskohrvatskom, odnosno hrvatskosrpskom jeziku, i to isključivo latinicom i mešanom ekavštinom i ijekavštinom, zatim na slovenačkom i makedonskom jeziku« (ovdje i dalje kurziv moj; - M. Š.).

Iz navedenoga slijedi da jezična ravnopravnost na željeznici nije postojala od oslobođenja pa sve do prije dvije godine u socijalističkoj domovini, jer je nastavljeno stanje kakvo bijaše u staroj Jugoslaviji, a ona ga je naslijedila od Kraljevine Srbije. Vjerujem da su podaci druga Gatalice točni, tj. da se već dvije godine ostvaruje jezična ravnopravnost na željeznici, bolje reći počela ostvarivati, međutim u idućem pasusu pisac donekle popravlja vlastite tvrdnje:

»Već duže vremena vrše se pripreme, a to je sasvim razumljivo kada se ima u vidu obimnost poslova i zadataka u oblasti informativne i normativne delatnosti na JŽ, da se

normativna akta (pravilnici i drugo) izdaju i objavljuju na četiri jezika naroda Jugoslavije: srpskohrvatskom, hrvatskosrpskom, slovenačkom i makedonskom. Pošto su pripreme u potpunosti završene, već 1. VII 1970. godine svi pravilnici i ostala službena izdanja Zajednice JŽ, kako budu donošeni, biće izdavani i objavljavani na sva četiri jezika naroda Jugoslavije. Sa istim datumom otpočinje izdavanje i na hrvatskosrpskom jeziku službenih glasila »Tarifsko-transportni vesnik«, »Transportna služba« i »Službeni glasnik ZJŽ« kao i nedeljnog informativnog lista »Železničke novine«.

Jedno je što traže propisi, drugo je provedba u život istih propisa, koja u ovom slučaju ne bijaše potpuna. Da je srećom bila potpuna, ne bi trebalo određivati datum (1. VII 1970.) kao dan otkada »svi pravilnici i ostala službena izdanja Zajednice JŽ« moraju biti »izdavani i objavljavani na sva četiri jezika«. Pisac dalje ne govori kako će poslije toga datauma biti na području ostalih Željezničko-transportnih poduzeća. Hoće li ostati stanje kao što je bilo dosad ili će, na primjer, ŽTP Zagreb uvesti u svoje poslovanje hrvatski jezik. (Ako se na ovome mjestu odgovornima u ŽTP-u Zagreb učini da je na području njihova ŽTP-a u upotrebi hrvatski jezik, neka se samo malo strpe, govorit ću o tome za koji trenutak.) Stvarno ono što traži Lj. Jonke tek je trebalo početi provoditi od ovog ljeta pa činjenica sama od sebe svjedoči da do trenutka objavljivanja njegova članka (»O preduvjetima jezične tolerancije«) nije bilo pune jezične ravnopravnosti na željeznici. Nije mi u cjelini poznato kako se ona ostvaruje dok pišem ove retke (u mjesecu rujnu 1970), ali vanjski napisi na vagonima, lokomotivama i na nekim ispravama potvrđuju da se dosad malo što promijenilo. Na lokomotivama obično piše JUGOSLOVENSKE ŽELEZNICE, zatim na vagonima za način grijanja i osvjetljenja stoji GREJANJE (ovo ili ono) i OSVETLENJE (ovo ili ono). No ti natpisi nisu toliko nezgodni jer ne dovode putnika u nedoumicu, malo tko ih i zapaža, koliko druga dva s kojima se susreće skoro svaki

putnik. Navodim sadržaj upozorenja u WC-ima putničkih vagona:

Zabranjena upotreba za vreme *bavljenja* voza u stanici. Na tiskanici za rezervaciju piše: *sjedište* br... (prije: *sedište* br...). U oba primjera postoje razlike u značenju pojedine riječi između hrvatskoga i srpskog jezika. Upozorenje na hrvatskome pravilno glasi »Zabranjena upotreba u stanici za vrijeme *stajanja* vlaka« ili »Zabranjena upotreba u stanici dok vlak stoji«. Imenica *sjedalo* mora stajati na tiskanici za rezervaciju sjedećih mjesta. U Hrvata glag. *baviti se* znači *zanimati se* čime ili kime, u Srba znači *mirovati, stajati*. Već se i na prvi mah osjeća da je razlika golema. Ovakvo je ispalo za Hrvate da se vlak *zanima* čime ili kime, što je za naš jezični osjećaj prava besmislica. Stvarno gledano, dotično upozorenje Hrvatima ne kazuje ništa, možda pače više ono što je uza nj na francuskome ili njemačkom jeziku, ako, naravno, pozna koji od tih jezika. Oni ga barem ne zbunjuju. *Sjedište* je u ŽTP-u Zagreb samo jekaviziran oblik *sedište*, kakav donedavna bijaše na istim tiskanicama, pa su mjerodavni na željeznici valjda zaključili da su stvar uspješno riješili kad su bukvalno ekavski oblik presedlali u jekavski. Ali nisu! U hrvatskom je jeziku *sjedište* mjesto (zgrada, selo, varoš, grad) gdje se nalazi kakva ustanova, jedinica vlasti, uprava političke organizacije, narodna skupština, vlada i slično. Na primjer: Zagreb je *sjedište* Željezničko-transportnog poduzeća; U New Yorku je *sjedište* Ujedinjenih naroda; Grad Nin bijaše *sjedište* hrvatskog biskupa; Stolac je *sjedište* Općinske skupštine; *Sjedište* Uprave boksitnih poduzeća bit će u gradu N. Ono je mjesto na kojemu sjedi čovjek – *sjedalo*. Obično je to dio klupe, stolice, fotelje i sl. Pravilna je rečenica: Veoma su udobna i meka *sjedala* u *sjedištu* Plivačkog kluba »Slobode«. Svakako nije isto biti u *sjedalu* i nalaziti se u *sjedištu* koga ili čega. Bilo bi posve neobično čuti rečenicu: »Daj mi *sjedište* da *sjednem*«, kada se misli na stolicu i sl.

Na veliku nevolju kriva upotreba riječi *sjedište* u Hrvatskoj ne osta ograničena samo

na željeznicu. Budući da je željeznica među prvima počela prodavati pravo na rezervirana sjedala u vagonima pod nazivom *sedište*, to je ovakav oblik ubrzo proširen po čitavoj Jugoslaviji. Domalo se za željeznicom povela i autobusna poduzeća pa su ona u Hrvatskoj najčešće jekavizirala *sedište* u *sjedište*. Dakle, voda teče s višega na niže, a kada mutna izvire, mutna i teče. Ne znam je li se ikada itko od ljudi u vrhu ŽTP-a Zagreb i onih u autobusnim poduzećima zapitao: vrijeda li ovime jezični osjećaj većine naroda koja zakupljuje to mjesto. U Željezničko-transportnom poduzeću izgleda da ne haju puno zbog ovih i ovakvih jezičnih nepravilnosti u svojoj ustanovi. U protivnome ne bi nikada ni prihvatili navedene i slične riječi kojih je značenje neobično u našoj sredini. Još prije negoli su u nas i uvedene rezervacije na željeznici i u autobusima o ovome je pisao dr Mate Hraste, i to baš u jeziku (»O značenju i upotrebi imenica na -ište«, Jezik 1/1957–58.). Ako ga onda ne htješe poslušati, držim da je sada vrijeme ispraviti pogrešku; nema smisla dalje uptrajati u tvrdo glavu nemaru prema svome jeziku.

Na koncu napominjem da sam ljetos Vjesnikovoj Tribini čitalaca poslao članak slična sadržaja, ali nije objavljen. Donekle začuđuje jer je upravo Vjesnik dao prostora nekolikim člancima o ovome pitanju i već duže jedanput na tjedan donosi članak iz jezične problematike.

Mate Šimundić

#### PONOVO POVODOM NEKIH NEISTORIJSKIH TUMAČENJA NARODNOG JEZIKA U CRNOGORSKOJ KNJIŽEVNOSTI PREDNJEKOŠEVSKOG DOBA

Povodom najnovijeg Mladenovićeve članka (*Jezik*, XVII, 150–158), u kojemu se nastavlja spor o narodnome jeziku u crnogorskoj književnosti prednjekoševskog doba, napisao sam opširnu raspravu. Kako mi je Uredni-