

UDK 821.163.6.09 Prešeren F.
Aleksandar Flaker
Zagreb

PREŠERNOVO PO »ŽELEZNOJ CESTI« HREPENENJE¹
(Glosa)

Ses rails sont des chemins audacieux
Vers le bonheur fallacieux /.../
(E. Verhaeren, *Les Villes tentaculaires*, 1895)

Prispevek razkriva, kaj je v evropsko poezijo oz. literaturo sploh v najširšem, še zlasti metaforičnem, smislu prinesel pojav železnice oz. železne ceste.

The article reveals what the introduction of the railroad (*železna cesta*, *Eisenbahn*) brought – in broadest and particularly in metaphorical sense – to European literature or, rather, to literature in general.

Gljučne besede: Prešeren, železna cesta, hrepenenje, tujina, varljivo blagostanje

Key words: Prešeren, railroad, longing, foreign lands, deceptive prosperity

Na europskom zapadu kamo je željeznica stigla jedno desetljeće prije dolaska Südbahna na ljubljanski kolodvor, već je Théophile Gautier 1836. uživao u izvrunotoj perspektivi pejzaža vidjena kroz prozor vagona, a Victor Hugo divio se 1847. na trasi Antwerpen-Bruxelles »veličanstvenom kretanju« koje provocira »začudna brzina« vlaka. U hrvatskoj je prozi 1844. Antun Nemčić rasprostro svoje majstorske *Putositnice* do Italije. Vozeći se pretežno još uvijek kočijama, ali na potezima od Vnecije do Padove (cijena 4,5 lire, 40 minuta vožnje) i obratno, sada već s »daumierovskim rezom« – pogledom na suputnike, pa i čitanjem *Marte Posadnice* u Kukuljevićevu prijevodu. Nemčić bijaše u opisu točan, ali prema »gvozdenici« ironičan, sve do usporedbe s cestovnim ljepšim doživljajem iste trase u Demetrovu *Grobničkom polju*. Usput je znao usporediti brzinu talijanske pruge s onom »od Beča do Glognice« (Gloggnitz!), dodajući da je »sada« (tj. 1844) »ova gvozdenica – izuzeši prolaz preko Semmeringa – do Graca gotova«. Pet godina kasnije ta je »gvozdenica« imala stići sve do Ljubljane. Prešeren je čekao taj čas.

»Bliža se železna cesta,
nje se, ljubca! Veselim;
iz Ljubljane v druga mesta,
kakor tiček poletim.«
(cit. *Zbrano delo I*, Ljubljana 1965)

¹ Ovaj je hommage kolegi i prijatelju pisan feljtonski, pa ga ne prate podaci o korištenoj literaturi. Njemu su predhodila moja istraživanja *Željezničke poezije* (usp. *Poetika osporavanja*, 2. izdanje, Zagreb: Školska knjiga 1984, 219–234), i odlomci posvećeni *Prozorskim i kinetičkim vedutama*, *Bosni i Hercegovini kroz prozor vlaka* ili pak *Kinetici okoliša* u knjizi *Književne vedute*, Zagreb: MH 1999, 64–79, 199–212, 289–310. U njima se pozivam i na obilnu literaturu.

Ovakvom »aufaktu« ostaje pjesnik vjeran do kraja 18. strofe. Redaju se tako naoko jednolične četverostopne trohejske stope, presjecane anapestnim dočecima, u stalnom dijalogu »ljubčka« in »ljubce«, pri čemu se **dvoglasje** strukture temelji na »hrepenenju« za gradovima u koje će »njega« povesti željeznica (Beč, Gradec, Trst) i opomenama ženskog glasa. Taj se pjesnički duet razvija u stalnim »prijetnama« koje, izrečene u ritmu kakve poskočnice, očigledno urbanog folklora, stvaraju dojam **scherza**, pa bi uprizorene u plesnim koracima s gestama podignuta u opomeni prsta i stalnim obraćanjem u hipokoristicama (»ljubca«, »ljubček«, »sleparček«, »ženica« i dr.) stvarale komično ozračje ove pjesničke cjeline. A završava cijela priča obećanjem:

»Po nji peljal te ženico
bom na Dunaj, v Gradec, v Trst,
zvesto kazal jim Kranjico,
ak ne bo na poti – krst.«

Odgovor je »ljubčku«, međutim, posve praktičan:

Vselej mož najmànj zapravi,
Ak ženico 'ma s seboj.«

Krenuli smo od romantičnoga »hrepenenja« za širim vidicima, nenaglašena u Prešerna, ali ipak nazočnog eskapizma iz uskog prostora Trnovske fare, i stigli zapravo u, za ovo podneblje između Beča i Trsta, karakterističan **bidermajer**. Međutim, kako prpošnost stiha tako i bidermajerski finale teksta, remete ne samo navodi o bogastvo »deklet« u Trstu in Beču, nego i semantika sredine teksta: s jedne strane prijetnja ženidbe u Brnu s bogatom Židovkom (»nje obresti bom pobiral«), u odgovoru pak istovrstne prijetnje udaje za bogatoga starca kojim će gospodariti »v hlačah«. Nad Trnovo se tako nadvila prijetnja civilizacije koju je donosio parostroj i **parovoz**, kako će Rusi reći za lokomotivu. Ali je bitnom za Prešerna ipak ostala opreka: »kranjska očetnjava« – »tujina«.

Putovanja »z železno cestu« u »tujino« označeno je u tekstu *Od železne ceste* kao varljivo, Verhaeren će željezničke tračnice koje su desetljećima kasnije već ispresijecale belgijske i francuske gradove vidjeti kao »smione« putove u »varljivu dobrobit«. U međuvremenu će se Prešernove pjesma naći u »velikom« europskom kontekstu. Pojaviti će se i slikari: Turner će vidjeti »brzinu« vlaka koji juri kroz kišu, a Monet će oko 1877. slikati čadjadi kolodvor obavijeni (doslovno!) »sfumaturom« svijetle pare. A usporedimo li ova platna s platnima slovenskih impresionista, shvatit ćemo opreku »velemesto« – »podeželje«. Na kolodvoru će, uostalom, Ana Karenina doživljati »odmazdu« Božju, pored ostaloga i za svoje, naoko nevino, putovanje u Veneciju!

U rusku je književnost »železnaja doroga« stigla kasnije nego u Podunavsku carevinu. Fetova pjesma *Na železnoj doroge* (1859/60) govori više o lijepoj suputnici nego li o »ognjenom zmajku«, ali je Nekrasovljeva *Železnaja doroga* (1864) već posvećena mukotrpnom radu seljačke gomile. Nama je, međutim, važnije ovdje još jednom naglasiti poziciju lirskog subjekta s pogledom iz vagona:

Vse horošo pod sijaniem lunnym,
Vsjudu rodimuju Rus' uznaju ...
Bystro leču ja pod rel'sam čugunnym,
Dumaju dumu svoju ...

(Sve je dobro pod mjesečine sjajem,/ Svuda rodjenu Rusiju prepoznajem .../ Brzo letim
gvozdenim tračnicama,/ Mislim misao svoju ...)

Lirski je subjekt smješten u željeznički vagon, gleda kroz prozor domaći krajolik (ovdje monotoni!) i propušta se **refleksiji**: »duma dumu svoju«! Ovo je novum za rusku poeziju, ali i šire. Naime, u Župančičevim *Samogovorima* (1908) na početku pjesme *Z vlakom* nalazimo impresionistički pejzaž zavičaja, ali je putovanjem u »tuje« zore motivirana refleksija lirskoga subjekta – o domovini. Onamotopejski refren zvukovno naglašava situaciju. Postupak se ponavlja, ali se sadržajno širi u *Dumi* koju radije vezujemo za Nekrasovljevu »dumu« kao ozmaku refleksije, nego li za Ševčenka i ukrajinsku pjesničku tradiciju. Međutim, ovdje se možemo vratiti na »mali« (nacionalni prema kunderi u *Zavjesi / Le Rideau*) kontekst. Naime, kao da progovara Prešernova tradicija. Pjesma se sada gradi na opoziciji »tujina« – »domovina«, pri čemu je **dvoglasna**: muški glas predstavlja »kozmpolitsko« načelo, očito slijedeći Verhaeranov urbanizam, dok je ženski glas »domovinski«!

U europskoj moderni širi se »željeznička poezija« s osloncem na prioritet eufonijskog načela nad smislom. Primjere takve potrebe »željezne ceste« naći ćemo u Rusiji prvenstveno u simbolista Beloga i Bloka, na koju će se kasnije u Hrvatskoj nadovezati Cesarić s monotonijom slavonskih »zavičajnih ravni« (*Putujoći Slavonijom*). Ali već ranije taj tip imamo i u Kosovela. *Potovanje* se samo u završnici vezuje za Župančičevu refleksiju i oznaku »tujine«, ali se model temelji na onamotopejzaciji ritma i »telegrafskom stilu« – parcelizaciji rečenice:

In tu in tam. Le bežno potovanje.
Drevo in stolp. In hiša. Gora. Hrib.
Kot žalost mrzla. Kakor tihe sanje.
Odhajaš. Truden in težak utrip.

POVZETEK

Uvedba železnice oz. »železne ceste« v evropski prostor je močno odmevala tudi v literaturi. Pojav železnice se je metaforiziral v različne vrste hrepenenj in hkrati odkrival različne nazorske težnje avtorjev z različnih koncev Evrope.

SUMMARY

The introduction of the railroad, or *železna cesta* (Germ. *Eisenbahn*), to Europe also strongly resonated in literature. The concept of railroad was rendered metaphorically as various kinds of longing and at the same time revealed a range of ideological tendencies of the authors from various parts of Europe.

