

## HAOS STVARI I POREDAK REČI

### Srpska putopisna kultura 1914-1940. i modernizacijski procesi

Rastko Petrović je dvadesetih godina prošlog veka „zapisujući jednom, zabave radi, šta je sve pronađeno ili usavršeno od njegovog rođenja“, bio začuđen, ali i obradovan „koliko je novih bogatstava uvedeno u život; kao da pre njegovog života nije ni postojao moderni život; naime: telefon, gramofon, bežična telefonija, kinematograf, bicikl, automobil, cepe-lin, radium, serum, Bergson, Voronovljeva metoda za podmlađivanje, teorija relativiteta, Društvo naroda. Popravljeni su svi rekordi za visinu i brzinu; iscrpljene nepoznate zemlje“.<sup>1</sup> Nova tehnološka otkrića poput telegrafa, telefona i pisaće mašine, fotografije, filma, bicikla, automobila i aviona, zajedno sa sve rasprostranjenijom upotrebom električne energije, sa-svim su izmenili kvalitet života i ljudske komunikacije, kao i tradicionalne koncepte prostora, vremena, daljine i brzine.<sup>2</sup> Neke od tih inovacija uticale su neposredno na materijalnost putopisne tekstualnosti.

Putopisi o inostranstvu uključuju važne naracije o modernizaciji, jer su se njeni kulturni efekti drugačije osećali u Parizu nego u Beogradu, u kojem je evidentan nestabilniji međusobni odnos starog i novog, sa sentimentalnim stavovima prema prošlosti i strahovima od neizvesne budućnosti. To što putopisi nastaju u doba radiotelegrafije, automobila i aviona ne znači da je nastupio period jasnoće, jer se sve više „mračni horizont života“, kako tvrdi, recimo, Drainac u putopisnoj reportaži posvećenoj usponu kriminala i kriminalističke literature u ovom razdoblju.<sup>3</sup> Osim ambivalencije „čuđenja“/„radosti“ koju izražava Rastko Petrović, adaptivne reakcije na profil rizika modernosti su u međuratnom periodu šarolike i ne mogu se tipologizovati prema pripadnosti pojedinačnim tekstovima ili autorima: stavovi se mešaju već unutar jednog teksta i kreću se od pragmatičkog prihvatanja pojedinih aspekata modernizacije, ponekad s oduševljenjem, čak i s elementima trajnog optimizma, preko korenitog odbijanja u duhu ciničnog pesimizma, sve do ravnodušnosti i bežanja od aktuelne stvarnosti u sfere istorijske prošlosti ili izmaštane vanvremenosti. Kada kažemo za naše putopisce da su modernisti, to se pre svega odnosi na njihove reakcije na kasnu modernost i na modernizaciju čija se elementarna forma ispoljava u vidu dvojnosti: s jedne strane, prisutno je protivljenje homogenizaciji i dehumanizaciji koju zahtevaju masovni tehnički sistemi modernosti; s druge strane, hvale se novi uslovi proizvodnje, kruženja i potrošnje do koje su dovele tehničke promene.<sup>4</sup> U osnovi, modernizam u

<sup>1</sup> R. Petrović, „Opšti podaci i život pesnika“, *Svedočanstva*, Beograd, 1924.

<sup>2</sup> Stefania Michelucci, „Technology and Mechanization, 1890-1930“, *Encyclopedia of Literary Modernism*, Paul Poplawski (ur.), Westport, Conn., Greenwood Press, 2003, 417-418.

<sup>3</sup> R. Drainac, „U senci noža i revolverске cevi (Reportaža o zločinima i misterijama velikih gradova)“, *Lepote i čuda Pariza*, prir. G. Tešić, Beograd, 1999.

<sup>4</sup> David Harvey, *The Condition of Postmodernity*, Oxford, Blackwell, 1989, 23.

umetnosti se posmatra kao složen istorijski trenutak koji se ustrojava na osnovu dve antinomične logike, „jedne krute, jednoobrazne, prinudne, druge fleksibilne, opcione, zavodljive“.<sup>5</sup>

Uočljivo je da putopisci često, kad je reč o pripovedanju o savremenosti, upotrebljavaju prideve „moderno“, „novo“ i imenice „haos“, „metež“, „tempo“ ili „mašina“; kroz analizu njihovih različitih sadržaja neposredno upoznajemo složene međusobne odnose modernizacijskih praksi, putovanja i putopisnih diskursa. Iako nekoherentnost sadržaji „modernog“ duguju etimologiji,<sup>6</sup> pridev se obično odnosi na elemente tehničkog i civilizacijskog procesa specifične za određena razdoblja,<sup>7</sup> a u tome nije izuzetak ni međuratni putopis. U ovom razdoblju izričito moderne postaju nauka, industrijalizacija, veliki gradovi, komunikacije i brza prevozna sredstva, pre svega automobil i avion. Moderno se najčešće doživljava u krajnostima, bilo pozitivno bilo negativno, a materijalne promene uvećane su i izobličene utiskom novine koji vlada popularnom, ali i imaginacijom obrazovanih.<sup>8</sup> Dešava se kod putopisaca da zazvuče kao neko ko prepozna i afirmiše primat novine bez ostatka, tako da se ideja modernog pretvara u autonomnu vrednost, u vrednost samu po sebi. Momčilo Nastasijević, kao retko koji drugi autor, vidi odnos kontinuiteta između starog i novog u velegradu – novo je, ali samo u Parizu, neotuđivi deo sadašnjice i nema rascepa između tradicije i modernosti: „Novo vreme donese svoje promene, i sve se utkiva jedno u drugo, te se dobija utisak nečega što je organski izraslo“.<sup>9</sup> Isto tako, za Olgu Palić bi idealan čitalac bio onaj ko je razvio razumevanje za novinu i ljubav za putovanje: „Onaj koji voli da putuje, koji ima smisla za novo (...) razumeće me“.<sup>10</sup> Ranije pomenutu odvojenost vremena i prostora, karakterističnu za modernost, Isidora Sekulić izlaže u uverljivoj slici progressa modernog Londona u kojoj se još jednom javlja „čudjenje“: „Moderan veliki grad ima u progresu svom nešto od kamena koji se oteo iz pračke. Možda niko nije hteo ni zamisljao čudovišni grad od osam miliona stanovnika, od kojih najveći deo ne može svoj stan i svoju radionicu da veže i primakne ni logično ni čovečno“.<sup>11</sup>

Novina se, kao u navedenom odlomku iz Nastasijevićevog putopisa, najpre vezuje za gradsko okruženje, tako da su putopisi koji najvećma obraćaju pažnju na modernizaciju po pravilu posvećeni gradovima koji su bili njeni centri, pogotovo Parizu, potom Berlinu, ređe Londonu ili Njujorku. Iako su književnost i kolektivno nesvesno oduvek civilizaciju

<sup>5</sup> Ž. Lipovecki, *Doba praznine*, prev. Ana Moralić, Novi Sad, Književna zajednica Novog Sada, 1987, 98.

<sup>6</sup> „Kao i svuda u ovakvim prilikama, nekoherentnost je etimološke prirode: *moderno* je izvedeno iz *modernus* (neologizam koji počinje da kruži u VI veku, na srednjovekovnom latinskom jeziku, kod Kasiodora i Priscijana itd.), a koji potiče od *modo*: *skorašnji, nedavni, nov, svež* itd.“ (A. Marino, *Moderno, modernizam, modernost*, Beograd, Narodna knjiga, 1997, 37). Imenica *modernitas* od vremena kasne antike upotrebljava se u hronološkom smislu, ali je pridev moderan supstantiviran tek oko polovine devetnaestog veka, i to na području lepih umetnosti, odnosno estetske kritike (J. Habermas, *Filozofski diskurs moderne*, Zagreb, 1988, 13).

<sup>7</sup> A. Marino, *Moderno, modernizam, modernost*, 45.

<sup>8</sup> L. Benevolo, *Grad u istoriji Evrope*, Beograd, 2004, 206.

<sup>9</sup> M. Nastasijević, „Pariz“, *Eseji, beleške, misli*, prir. Novica Petković, Beograd, 1991, 171.

<sup>10</sup> O. Palić, *Na putovanju*, Beograd, 1939, 6.

<sup>11</sup> I. Sekulić, „U Engleskoj“, *Pisma iz Norveške*, prir. Zoran Glušćević, Marica Josimčević, Novi Sad, 2001, 258.

poistovećivali sa gradom,<sup>12</sup> posle Osmanovih prostornih reformi u drugoj polovini devetnaestog veka, sazreva svest da se grad „menja brže od čovekovog srca, [da] ne predstavlja više utešnu zaštitu od prolaznosti ljudskih iskustava; sećanja jednog čoveka su ono što daje smisao fizičkom scenariju, nestalnom i povremenom, izmenjenom tokom jednog ljudskog veka“.<sup>13</sup> Opisa velegrada ima mnogo, ali opis „huka“ Pariza iz pera Momčila Miloševića sažima delatan odnos pripovedanja prema vremenu i prostoru velegrada, uključujući tipične figure modernizacije kao što su štampani mediji, automobili, novina, pokretljivost ljudi i roba: „Kakav huk! Ne može se uporediti ni sa hućanjem mora, ni sa brućanjem planine. ‘Poslednje novosti!’ – ‘Rezultati trka!’ – ‘Žurnal!’ – odjekuju glasovi prodavaca novina kroz tutnjavu kola i automobila, a pored njih se čuju svi mogućni zvuci i uzvici, kao da se nešto lomi, kao da se prolama zemlja, kao da će nestati svega oko nas i početi nov život. Svetlost, senke, boje, pokreti i mirisi, sve nas to opija, zanos, zavodi. Šta je naša lična budućnost pred ovom slikom života? Čemu pomisao na smrt, kad ovde ne postoji starost?“<sup>14</sup> U skladu sa Bodlerovim poznatim stavom iz „Slikara modernog života“, takav „estetizovani“ Pariz asocira istovremeno i na večne vrednosti, ali i na prolaznost konkretnog čoveka. Ponekad dovodi i do osećanja praznine, opominje na *ignis fatui* modernosti: „U Parizu morate imati dobro montirano i uvek sigurno upotrebljivo čulo orijentacije, da ne biste zalutali u ovoj ‘kozmičko’-vašarskoj vrevi reklama, čiji blesak (...) zavodi kao lutajuća svetlost u pustinji i koja vas uvek odvede u prazno.“<sup>15</sup>

Gradovi su u sebe upili složenost i napetost modernog života u metropoli, života koji će se naći u osnovi moderne svesti i modernog pisanja. U gradovima se najbolje oseća intenzitet društvenih trvenja i najlakše dodiruju granice iskustva: pritisci, novine, tehnologija, socijalni sukobi, zabava, novčani tokovi, kretanje ljudstva, dotok posetilaca i turista, buka različitih jezika, trgovina idejama i stilovima, mogućnosti za umetničku specijalizaciju i socijalizaciju. U klasičnom uvodu u književnost modernizma Malkolm Bradberi izneo je ključnu tvrdnju: „Grad je, u svakom smislu te reči, *materijalan*, njegova specifičnost dovodi do umetničkih oblika.“<sup>16</sup> Modernistička literatura rodila se sa gradom, naročito sa Bodlerovim pevanjem o Parizu u vreme Drugog carstva, i kulminirala sa njim, kao u poznatim Eliotovim stihovima iz *Puste zemlje* u kojim se, kroz figuru nabranjanja (mogućeg itinerera?), naposljetku postavlja pitanje stvarnosti, problem perspektive: „Jerusalim Atina Aleksandrija / Beč London / Nestvarno“.<sup>17</sup>

Grad je u osnovi paradoksalno izvorište literarnih diskursa: često se smatra nepoetičnim, a još češće se pokazuje kako je najpoetičniji od svega.<sup>18</sup> Grad je, poput demokratizacije putovanja i dominacije novinarstva, izraz dvojstva modernosti: on je, s jedne strane,

<sup>12</sup> L. Benevolo, *Grad u istoriji Evrope*, 15.

<sup>13</sup> *Isto*, 232.

<sup>14</sup> M. Milošević, *Pisma iz Pariza*, Beograd, 1931, 33.

<sup>15</sup> M. Savković, „Pisma iz Pariza (I)“, *Književni sever*, sv. 1, knj. III, 1927, 39.

<sup>16</sup> M. Bradbury, „The Cities of Modernism“, *Modernism 1890-1930*, prir. Malcolm Brudbery, James McFarlane, Sussex – New Jersey, Harvester, Press – Humanities Press, 1978, 99.

<sup>17</sup> T. S. Eliot, *Waste Land* (1922), stihovi 374-376.

<sup>18</sup> G. M. Hyde, „The Poetry of the City“, *Modernism 1890-1930*, prir. Malcolm Brudbery, James McFarlane, Sussex – New Jersey, Harvester, Press – Humanities Press, 1978, 338.

prostor slobode i stvaralaštva; s druge strane, njime vlada ideologija *bourgeoisie* – koja proizvodi glavni tok, ali i disidentske elemente. U modernoj metropoli se otkrivaju generativne granice društvenih promena, jer ona prisvaja sve funkcije društva, većinu populacije i najjače ekstreme tehnološkog, komercijalnog, industrijskog, umetničkog i intelektualnog života. Grad je bio istovremeno opasan i ushićujući i pisci su se mogli ili povući iz njega u pastoralnu fantaziju, u sigurnost sveta legendi i istorije; ili hrabro uroniti u urbani haos – a možda su to samo dve strane jednog te istog putovanja. Grad je metafora modernog sveta, ali i konkretno mesto na kojem putopisac može da igra dvostruku igru: samim prisustvom u velegradu superioran je u odnosu na one kojima se obraća u svojoj kulturi, on ih prosvetljuje, pokazuje svoju modernost, ali je u isto vreme superioran u odnosu na Grad jer može da se izmakne, da posmatra brzinu i haos, a da sam ne bude zahvaćen njima, može da se povuče u pastoralu, jer je ta pastorala njemu još uvek dostupna u realnosti kulture porekla. Iz ovoga se mogu izvoditi i druge pozicije putopisca, o kojima će još biti reči: on je stranac koji nije potpuni stranac jer poseduje znanje (istoriografsko, jezičko, umetničko...), on je putnik koji nije turista, on se oseća svuda kod kuće i nigde nije kod kuće itd. Uostalom, grad sam predstavlja logičnu poziciju za takva udvajanja: grad je, kao što se vidi u navedenim primerima, uređeni haos, organizovana vrev, ubrzanje kombinovano sa strogom geometrijom. Sve u svemu, modernistička umetnost, uključujući tu i putopis – u slučaju srpske književnosti prevashodno putopis – ima poseban odnos prema modernoj metropoli, u njenoj statičnoj ulozi muzeja kulture i dinamičnog poprišta stvaranja novih tehničkih sredstava i izrazite socijalne, etničke i kulturne heterogenosti.

Grad je, dakle, pravo mesto za posmatranje haosa kao principa promenljivosti i nestalnosti, ali i žudnje za estetizacijom svakodnevice koja bi donela kakvu-takvu stabilnost. Recimo da se iz njega, ili zbog njega, javlja tipična modernistička žudnja za transcendencijom, kao u ovoj slici Crnjanskog iz Toskane u koju putuje posla Pariza: „Nisu li sad, iz talasa haotičnih, sumpornih i bezumnih, počela na nas da prskaju bezmerna vremena i bezbrojni životi što čekaju da ih zagrlimo i sastavimo. (...) U opštem, večnom treperenju prolaznosti i praznine, mir i besmrtnost, u porodilji.“<sup>19</sup> Haos spada u pomenuto naličje (ili lice, kako se uzme) modernosti, i pisci osećaju potrebu da se odrede prema njemu, da prodru kroz njegovo delovanje, kao u slučaju Vinavera u putopisu iz Nemačke: „Naše su stvaralačke duše tako porođajno umorne od krvavljenja i komadanja haosa. Ali samo mi, samo mi, ostadosmo, da upijemo, da unesemo, da primimo sav haos u sebe, i da od njega, iz njega, ponovo otrgnemo, iščupamo svetove. Svetove beznadežno jasne, linije nemilosno oštre, oblike neumoljivo određene.“<sup>20</sup> Slično će, još jednom pod teretom „čuđenja“ zbog modernosti, pisati ovaj autor i u putopisu „Konačna Venecija“: „Mi ne možemo više da izdržimo u čudu i haosu. Mi tražimo spas u zakonu i pravilnosti. Čudo umara. Čudesa liče jedno na drugo.“<sup>21</sup> Čuđenje (najčešće bez radosti) i posmatranje sveta kao haosa je važan element hronotopičnosti putopisnog susreta pomoću kojeg se otkriva diskurzivna nesavladivost savremene mnoštvenosti.

<sup>19</sup> M. Crnjanski, *Ljubav u Toskani, Putopisi I*, prir. Nikola Bertolino, Beograd, 1995, 97.

<sup>20</sup> S. Vinaver, *Evropa u vrenju*, prir. Petar Milosavljević, Novi Sad, 1991, 224.

<sup>21</sup> *Isto*, 261.

Stara metafora za stanje nereda, nepredvidljivosti i nestajanja, iz kojeg je po Hesiodovoj *Teogoniji* nastao svet, u modernističkom putopisu zadobija snagu kritičkog retoričkog oruđa, čak i kada se javlja kao prosto (ali ne i neutralno) sredstvo opisa „posleratnog stanja“. Figura haosa igra značajnu ulogu u Vinaverovom pesničkom rukopisu, a ranih dvadesetih najavljivao je i pesničku zbirku *Put kroz haos*; na osnovu navedenih primera, stiče se utisak da je ona pravu ulogu našla u njegovim putopisima. Isto tako, u *Ruskim povorkama*, Miša i Fenja, dvoje Rusa „su sve videli, da sve ne valja, da je glad, da je haos, da svet umire od pegavog tifusa i drugih bolesti, da ničega nema, da se železnicom ne može putovati, i da je seljak nezadovoljan.“<sup>22</sup> U njegovom putopisu u Nemačkoj susreću se pak dve snažne figure modernosti, metafora mašine i metafora haosa. Reč je, naime, o fascinaciji nemačkom industrijom, koja je poznata, danas kao i juče, po proizvodnji raznih vrsta mašina, koje poživaju na ideji reda. No vajmarska Nemačka je i socijalna mašina koja se posle rata nalazi u „haosu naredbi, uredbi, zakona“ na koje se nadograđuje sloj po sloj novih naredbi, uredbi ili zakona. Postavlja se pitanje koje u datom trenutku ostaje bez odgovora – da li ovaj sudar reda (mašine) i društveno-političkog haosa ima ikakvog smisla i opravdanja: „Je li to fiks-ideja mehaničara, ili je to zbilja spas?“<sup>23</sup>

Tako kroz drevnu figuru upoznajemo još jedno dvojestvo modernosti, izraženo u pripovedanju o prostoru i vremenu. S jedne strane, nijedno znanje u okolnostima modernosti nije znanje u starom smislu, prema kojem „znati“ znači postići izvesnost.<sup>24</sup> S druge strane, glavni adut modernosti je poverenje (nasuprot *fortuni*, slučaju, sudbini) u apstraktne sisteme utemeljene na znanju (npr. saobraćaj). Osnovni element modernističke politike haosa je verovanju u kategorije fluktuirajućeg znanja i trajnog poverenja, ali i svest ili pre slutnja da postoji neobeleženi ostatak, odlaganje, rascep, odnosno da se iznova javlja neuspeh da se ovim kategorijama u potpunosti obuhvati stvarni život. Takozvana „pogodba s modernošću“ je u ovom razdoblju neophodna, u smislu poverenja koje se ulaže u ekspertske sisteme i simboličke znakove, ali je isto tako, kroz naracije kulturnog pesimizma, obećanje tehnologije prikazano i kao opasna iluzija koja utire put masovnom uništenju poput onog iz Prvog svetskog rata ili katastrofe *Titanika*.<sup>25</sup> Jedna dijagnoza Crnjanskogovog pripovedača razotkriva temelj modernosti, odnosno poverenje tipično za kapitalizam, uključujući tu i suptilnu ulogu države kao regulatora stabilnosti (nasuprot, naravno, haosu): „Radi se i misli na *otplatu*, kupuje nameštaj, knjige, radio, kuće, uvek sa kalkulacijama *ne-pokolebivog poverenja u svoju banku, preduzeće, fabriku, organizaciju, u Berlin, u Nemačku*.“<sup>26</sup> Druga slika iz istog putopisa vezana je za saobraćaj, koji možda najbolje ilustruje apstraktnost sistema modernosti, odnosno poverenja nad fortunom – pogotovo što narator u to doba još uvek može da oseti otuđenje u odnosu na sistem znakova koji nije gotov, već faktički nastaje pred njim, o čemu između ostalog svedoči nepostojanje imenice

<sup>22</sup> Isto, 59.

<sup>23</sup> Isto, 208.

<sup>24</sup> E. Gidens, *Posledice modernosti*, Beograd, 1998, 46.

<sup>25</sup> Isto, 92. M. Petrović nas u jednom svom putopisu izveštava da je posle katastrofe „Titanika“ (15.04.1912) osnovana i „ledena patrola“ (ajs-patrol) kako bi se povećalo poverenje u plovidbu i sprečile slične katastrofe (*Kroz Polarnu oblast*, 84).

<sup>26</sup> M. Crnjanski, *Knjiga o Nemačkoj, Putopisi I*, 280.

„semafor“ (od fr. *semaphore*): „Saobraćaj Berlina je ritmičan, ni pešak, ni sredstva, ne kreću se više po mogućnosti, slučajnosti, već po znacima svetiljki, što vise na ulicama. Kad zasvetli crvena, sve staje, kad sine bela sve se upozori, kad sine zelena sve jurne (...) (Sve je to ipak duboko besmisleno).“<sup>27</sup> Problem „besmislenosti“ se može objasniti činjenicom da je za razumevanje poverenja potrebno uzeti u obzir specifičan odnos prema riziku koji je nastao tek u modernom periodu zamenivši sudbinu ili slučaj. S druge strane, možda je u pitanju razumevanje besmislenosti konvencije kao takve: saobraćajna konvencija, kao i svaka druga, funkcioniše samo ako je svi prihvate.

Grad je prostor slobode, ali ta sloboda zahteva dobrovoljno odricanje od slobode, kao što se vidi i u Vinaverovom opisu haosa konvencija, „naredbi, uredbi, zakona“. Poverenje se, u tom ključu, posmatra kao prihvaćen stav da će poznate stvari – saobraćaj, na primer – ostati stabilne, odnosno da je konvencionalnost temelj reda.<sup>28</sup> Na tragu pomenute dihotomije, Vinaver u putopisu iz Nemačke postavlja važno pitanje epohe: „(...) šta bi bilo da železnički ‘kurs-buhovi’ pogreše, da tablice logaritama proramlju, u decimalima, da sva zgrada cifara i preporuka, obraćanja pažnje i pravilno upućenih strelica – negde u temelju stane pucati.“ Odgovor na ovo pitanje mogao bi da iznenadi samo naivnog čitaoca koji zaobilazi vezu teksta i materijalnosti modernosti. Greška, dakle, ne bi bila kobna, jer je modernost, kao što je istaknuto, složen sistem koji se temelji na poverenju: „Neka bude učinjena jedna pogreška, ona će biti ispravljena jer ima još sto mesta gde se po nešto da pretegnuti, ili priviti, pa da se sve izravna.“<sup>29</sup> Isidora Sekulić pak pesimistički razmišlja o mašinizaciji čovekove egzistencije i sudbini velegrada: „Stanovnici velikog grada satiru dobar deo života u seljakanju punom tiranije i tiranije automatizma. Veliki grad će, ne u odviše dalekoj budućnosti, postati problem u materialnom [*sic*] i duhovnom smislu.“<sup>30</sup>

Ako je tačna teza da je modernost imanentno sociologična, putopis je, zbog veoma razvijene svesti o modernizacijskim procesima, vid književnog pisanja koji to bez ostatka potvrđuje.<sup>31</sup> U navedenom Vinaverovom tekstu javlja se ideja o društvu kao (pokvarenoj) mašini, što svakako dovodi do gubitka poverenja i verovatno do haosa: „Nemački duh još uvek stoji kod svoje napukle državne i duhovne mašine u kojoj su iskrsele kobne nepredviđenosti.“<sup>32</sup> Metafora haosa odnosi se na bojazan od pojave ovakvih „kobnih nepredviđe-

<sup>27</sup> Isto, 267. P. Milojević u jednoj zanimljivoj reportaži iz 1936. u kojoj se bavi ritmom, „tempom“ Londona, poredi tamošnji saobraćaj sa berlinskim: „U Londonu takođe postoje saobraćajni električni signali. Crvena svetlost znači ‘stoj’, zelena ‘prolazi!’ No ovde se te konvencije još uvek slabo poštuju, pa pešaci više stradaju“ („Životni ritam Londona i dah života Londonaca“, *Iz prošlih dana*, Subotica, 1955, 282).

<sup>28</sup> N. Luhman, „Familiarity, Confidence, Trust: Problems and Alternatives“, Diego Gambetta (ur.), *Trust: Making and Breaking Cooperative Relations*, Oxford, Blackwell, 1988, 97; E. Gidens, *Posledice modernosti*, 38-39.

<sup>29</sup> S. Vinaver, *Evropa u vrenju*, 206.

<sup>30</sup> I. Sekulić, „U Engleskoj“, *Pisma iz Norveške i druga pisma*, 258.

<sup>31</sup> U pojedinim slučajevima postoji i svesna želja putopisaca da tako bude: „Na kraju, ničija ličnost nije ni važna, a pogotovu njena ispovest, ako ona nije prilog društvene dokumentacije za objektivnu analizu. Želim da govorim o onome što sam video, doživeo, o onome što svakog dana gledam i doživljam“, piše Rade Drainac (*Lepote i čuda Pariza*, 169).

<sup>32</sup> S. Vinaver, *Evropa u vrenju*, 207-208.

nosti“, odnosno na uslove pod kojima su prostor i vreme različito motivisanih međuljudskih susreta ustrojani tako da povezuju prisutnost i odsutnost.

Postoje, naravno, i druge specifične metafore kao što je „Berliner Tempo“, koju upotrebljava pripovedač *Knjige o Nemačkoj*<sup>33</sup> kako bi opisao „pokretni sistem ljudskih masa, točkova roba, novca i saobraćaja“, odnosno berlinski privredni i kulturni modernizam i polet, oličeni u filmu Valtera Rutmana „Berlin, simfonija jednog velegrada“ (1927).<sup>34</sup> Ovu vezu modernizma i modernih urbanih ritmova na sličan način i sličnim retoričkim sredstvima desetak godina kasnije dočarava Olga Palić opisujući jednu rimsku ulicu: „Sasvim nova, tek novootvorena. Tu se obavlja ogroman promet milionskog grada. Automobili, autobusi, tramvaji jure sa sviju strana, samo avioni još nedostaju pa bi bili u punoj sadašnjici. Sve se žuri, sve juri, trči. Tempo je brz sasvim moderan.“<sup>35</sup> Možda najneobičnija, a svakako najgrotosknija slika modernizacije koju srećemo u putopisima odnosi se na „veliki automat“ u hotelu Bavarija u Minhenu, kojeg opisuje „srednjoevropski“ putopisac Staniša Stanišić: „U dvorani hotelskoj, koja je uvek puna sveta načinjene su mehaničke naprave u koje ubacite 10 pfeniga i dobijete porciju jela, šunke, rakova, pečuraka, testa, sladoleda; za drugih 10 pfeniga imate piva koje se samo toči u čašu, a za trećih 10 pfeniga raznih vina i likera. To sve ide samo od sebe i vi birate šta hoćete, uzmete i lepo sednete za sto. Tu čovek može vrlo jeftino obedovati i piti.“<sup>36</sup> Ali, koji čovek? Iluzija je da se tekstovi dopunjuju, ali ove reči Isidore Sekulić iz *Pisama iz Norveške* zaista su najbolji komentar pomenute naprave: „Pojedinci, ako hoćete, danas, i mašine, to su stvaraoci.“<sup>37</sup> Iako je utopija modernizacije ovde oličena u napravi, autorka je u jednom drugom putopisu naglasila dehumanizaciju mašine: „U pokrajini Jorkšajr, fabrički kraj. Sve je od gvožđa, čelika i čađi, od ulja i masnih kućina, stalnog tutnja i jedne večne boje pečenog vazduha i pečene zemlje. Dimnjaci, čekrci, slepi zidovi, pruge i vagoni, kablovi i vagoneti, bezbroj šipkastih mostića i lestvica uzduž i popreko koji vezuju odeljenja i radnike kratko i sračunato, kao lanci robijaše. I mnogo ljudi. Mnogo ljudi-automata i mnogo ljudi-vulkana.“<sup>38</sup> Slično je opisana i danska industrija u leto 1928. godine, u viđenju Julke Hlapec Đorđević u kojem se spretno susreću ekonomska stvarnost i poznati literarni mit: „Tu se svinje i krave produciraju po naučnim receptima biologije. U malim gradovima, gde nad starinskim kućama s tornjevima o stolećima starim većnicama, mesec širi melanholiju Hamletovih monologa, podižu se ciglane i klanice najmodernijeg sistema.“<sup>39</sup>

Hamletovštini nema mesta: sa modernizacijom, mašina, „mašinerija“, fabrika, u težnji da se ostvari nova ekonomija vremena proizvodnje, postaje neizbežan i legitiman deo krajolika, ali i narativnog prostora putopisa. U Vasićevim „Utiscima iz današnje Nemačke“, poseta brodogradilištu je opisana kao silazak u krugove pakla, ali je jasno da je fabrika za

<sup>33</sup> „Tempo je bio *dernier cri* izraza i ideala berlinskih“; M. Crnjanski, *Knjiga o Nemačkoj*, 282.

<sup>34</sup> M. Ristović, „*Iris Berlina* i shvatanje istorijskog vremena“, *Miloš Crnjanski*, ur. M. Šutić, Beograd, 1996, 261. V. Piter Gej, *Vajmarska kultura*, Beograd, 1998, 179-183.

<sup>35</sup> O. Palić, *Na putovanju*, 50.

<sup>36</sup> S. Stanišić, *Putnička pisma sa puta po Srednjoj Evropi*, Beograd, 1925, 51.

<sup>37</sup> I. Sekulić, *Pisma iz Norveške*, 182.

<sup>38</sup> I. Sekulić, „U Engleskoj“, *Isto*, 252.

<sup>39</sup> J. Chlapec Đorđević, *Osećanja i opažanja*, Beograd, 1935, 44.



putopisca postala deo modernog krajolika.<sup>40</sup> „Čuđenje“ iskrsva iznova u odlomku iz Stanišićevih *Putničkih pisama po Srednjoj Evropi* koji se odnosi na predratnu Nemačku, na deonicu putovanja između Lajpciga i Minhena: „Čudite se tolikoj radljivosti, tolikom trudu, koji se vidi u onim silnim radionicama i mašineriji, mimo koje jurite. Na celom putu, koji smo prešli, ovo je parče najnaseljenije i najfabričnije.“<sup>41</sup>

Razvoj je toliko brz da za mnoge stvari ne postoji ime, ne samo za semafore. Jezik putopisa na muci je prilikom susreta s napravama za koje još ne postoje danas prihvaćene reči ili sintagme kao što je mašina za pranje veša. Jelena Dimitrijević, koja je verovatno više od većine drugih putopisaca okrenuta predmetima iz svakodnevice, u Sjedinjenim Državama na sledeći način posmatra uznapređovalu modernizaciju: „Pralja, koja je u američkoj srednjoj klasi najčešće glavom domaćica, kakva *smart lady* (šik gospođa) strpa rublje u mašinu, u aparat. I kad je rublje unutra, ono se pomoću nekakvih točkova, strpava, okreće u toploj sapunjavoj vodi, i – pere. (...) I za peglanje u privatnoj kući imaju neke zgodne ‘valjače’ (rolls).“<sup>42</sup> Modernizacija suspreže jezik isto koliko ga oslobađa za nove sadržaje, njen dvostruki lik se neumoljivo, kao „znak“ istorije i kao „otpor“ istoriji, uvlači u putopisnu tekstualnost kao suvi jezik sirovih i surovih činjenica kakav nam, primera radi, saopštava/prevodi drugde lirski nadahnuti pripovedač *Knjige o Nemačkoj*: „U godini 1928. imao je Berlin: (podaci od tramvajskog inženjera A. K. Trama, koje ovde prevodim) 12000 nesrećnih slučajeva, 350 smrtnih. Svega 5% krivicom tehničkih uzroka mašina. Berlin, ipak, kažnjava mesečno preko 4000 šofera. Ko pregazi, gubi zauvek pravo vožnje. Ipak je bilo 20000 sudara. Po jedan svakih 25 minuta. Dnevno 55 sudara.“<sup>43</sup> Crnjanskove rečenice zaista zvuče kao tipski primer „telegrafskog novinarstva“, ali je njihova funkcija očigledna unutar putopisa koji neće da se prodaje kao lažna umetnost utehe i varljiva vizija celine.

Metafora haosa ima i druge funkcije: može, na primer, da posluži za opisivanje opšte slike ratnih<sup>44</sup> i posleratnih godina, pogotovo krizne četvrte decenije;<sup>45</sup> još važnije, može da bude princip pustolovine, čovekovih nastojanja da upozna divlju prirodu, kao u slučaju „naučnih“ putopisa Mihaila Petrovića, u kojima se lako uočava važno dvojestvo modernosti uklješteno između poverenja u tehnologiju i izazova „haotične“ prirode. Naime, autor putuje 1931. godine kao član jedne skandinavske polarne ekspedicije u kojoj učestvuju dvadeset i četiri naučnika i mornara, koja nema nimalo herojski zadatak, jer njen cilj je strogo naučni, vezan za veoma uzan krug potencijalnih korisnika njenih nalaza. U pitanju je, dakle, racionalni, moderni naučni poduhvat koji se temelji na poverenju i na izvesnosti; pa ipak, racionalno je nemoguće bez imaginacije, fizičko je nemoguće bez predrasuda koje o njemu stvaramo, povod za naučni rad leži u zamišljanju prirode kao haosa: „Ono o čemu se u detinjstvu i mladosti maštalo, čitajući *Avanture kapetana Haterasa* od Žila

<sup>40</sup> D. Vasić, „Utisci iz današnje Nemačke“, *Srpski književni glasnik*, knj. VIII, br. 5, 1923, 357.

<sup>41</sup> S. Stanišić, *Putnička pisma po Srednjoj Evropi*, 39. P. Milojević jednu od reportaža iz 1931. godine posvećuje Ruru i kopačima crnog dijamanta, a prva rečenica glasi: „Tamo gde prestaje vedra romantika Rajne, počinje sumorna zbilja savremene civilizacije: Rur.“ („Lik Rura“, *Iz prošlih dana*, 9).

<sup>42</sup> J. Dimitrijević, *Novi svet...*, Beograd, 1934, 99.

<sup>43</sup> M. Crnjanski, *Knjiga o Nemačkoj*, 275-276.

<sup>44</sup> S. Vinaver, *Beč: staklena bašta na Dunavu*, prir. G. Tešić, Beograd, 1999, 13.

<sup>45</sup> O. Palić, *Na putovanju*, 14.



Verna<sup>46</sup>, i o čemu sam lično imao bledu viziju (...) doživio sam da vidim i neposredno osetim na licu mesta i uporedim sa slikom koju sam sebi stvorio o polarnom ledenom haosu.“<sup>47</sup>

Tako dospevamo do još jedne važne narativne niti vezane za odnos subjekta prema prostoru: modernost je usredsređena na ovladavanje prirodom i putopisci ga uglavnom posmatraju kao herojski poduhvat, pogotovo kad je reč o glavnom prevoznom sredstvu epohe, o železnici. Simplonski tunel, u to vreme najduži na svetu, jedan putopisac doživljava “kao urnek [uzor] ljudske veštine i istrajnosti“.<sup>48</sup> Isidora Sekulić prenosi lokalnu priču o gradnji čuvene pruge koja je 1906. godine povezala Oslo i Bergen: „Kao karakteristično pričaju: tri glavna inženjera, koji su izrađivali planove, rukovodili posao, i snosili odgovornost, jedan za drugim, u najboljim godinama života, umrli su sva trojica za godinu dana. Gde god ljudska pobeda, tamo i groblje. I kad se čovek zagleda u biste i plakete za spomen tih pokojnika što su umrli od rada; i kad putnik pobroji, duž sličnih pruga koje je video, sve obeležene grobove mrtvacu koje je poubijala civilizacija i kultura za dobro drugih ljudi...“<sup>49</sup> Još jedna aporija modernosti: cena pretvaranja rizika u poverenje su često ljudski životi, koji se, nema razloga za skrivanje ili ulepšavanje, u krajnjoj liniji posmatraju u „lepom“ putopisu Sekulićeve kao opravdane žrtve progressa.

Mera tehničkog ovladavanja nije samo priroda; kad se tehničko spoji sa političkim nestaju sve granice, a domašaji evropske i zapadnjačke modernizacije teže da obuhvate čitav svet. Poput standardizacije svetskog vremena, modernost je imanentno globalizujuća, što se odražava na mnoge aspekte putopisne naracije, koji se, kao što će biti pokazano, odnose bilo na njenu geografiju, bilo na ideologiju srodnu kolonijalnim projektima i standardima vesternizacije. Bez sumnje, putopisi u ovom razdoblju postaju svesni ovih tokova, naročito neuhvatljive mešavine kultura i naroda koja se polako pomaljala na horizontu, odnosno onoga što će kasnije postati poznato pod imenom globalizacija. Svetska putnica Jelena Dimitrijević sebe često zatiče u situacijama u kojima umesto kulturnih razlika i specifičnosti vidi – pogotovo u urbanim celinama – slične ili istovetne obrasce ponašanja: „I ja sam svaki čas zaboravljala u kome sam delu sveta: u Africi, u Evropi ili u Americi.“<sup>50</sup> David Azriel i putuje u Palestinu da bi posmatrao kako se ova zemlja u vreme britanskog mandata razvija prema modernizacijskim nalozima. U zanimljivoj slici kontinuiteta tamo gde ga u stvari nema, opisano je kako se „civilizovani“ život vraća u kolevku civilizacije: „Izgrađeni su planovi za tramvaje, električno osvetljenje i za povećanje vodovoda, uz upotrebu tri hiljade starih Solomonovih rezervoara“; izgrađena su i pristaništa u Haifi i Jafi, Tiberija će,

---

<sup>46</sup> Vernov pustolovni roman (*Voyages et aventures du capitaine Hatteras*, 1864) koji je obojio Petroviću imaginaciju pripada nizu „neobičnih putovanja“ (*Voyages Extraordinaires*), među koja spadaju i njegova najpoznatija dela *Put oko sveta za osamdeset dana*, *Putovanje u središte zemlje* i *Dvadeset hiljada milja pod morem*. Radnja romana odnosi se na popularnu temu polarnih istraživanja, a lik glavnog junaka temelji se na doživljajima britanskog istraživača Džona Franklina.

<sup>47</sup> M. Petrović, *Kroz polarnu oblast*, Beograd, 1932, 3.

<sup>48</sup> Simplonski železnički tunel, koji je povezo Švajcarsku i Italiju, otvoren je svega godinu dana pre Stanišićevog putovanja koje se odigralo 1907. godine (v. S. Stanišić, *Putnička pisma sa puta po Srednjoj Evropi*, 67).

<sup>49</sup> I. Sekulić, *Pisma iz Norveške*, 116.

<sup>50</sup> J. Dimitrijević, *Sedam mora i tri okeana: putem oko sveta*, Beograd, 1940, 52.

nada se pripovedač, biti pretvorena u savremeno kupalište, a novoizgrađeni automobilske putevi „mogu se uporediti sa onima na francuskoj Rivijeri“, projektovana je mreža željezničkih linija i treba da otpočne gradnja, izrađen je plan za elektrifikaciju cele zemlje, projektovani su veliki hoteli...<sup>51</sup> Čak i usred „crne“ Afrike moguće je naći „[H]otel, tuš, ledena pića“,<sup>52</sup> a pristanište u Dakaru (u vreme Petrovićevog putovanja glavni grad kolonijalne konfederativne tvorevine poznate pod imenom Francuska zapadna Afrika) je „kao i sva svetska, sa bezbrojnim magazinima, vagonima, stovarištima, naslagama: vate, kafe, drva, vina i kože; dokovima; gvozdanim konstrukcijama za utovar i istovar; brodovima iz svih krajeva sveta i sa timom crnaca odevenih najfantastičnije.“<sup>53</sup>

Modernizacija, potekla sa Zapada, menja u ovom razdoblju konfiguraciju gradova širom sveta. U egipatskoj Aleksandriji ne samo što Muhamed voli „dansing“, već su i „[z]grade za bioskop osobito lepe i sasvim moderne kao tamo daleko, preko okeana, u Americi.“<sup>54</sup> U Carigradu iščezava tradicionalna kultura i postavlja se pitanje da li sa tom promenom iščezava i sam grad: „Šarolikost, sjaj i živopisnost istoka su još uvek skupčani s pojmom ovog grada. No velike političke promene, koje su privatan život, način i navike samih stanovnika u velikoj meri izmenile, mnogo su oduzele od toga čara svoje vrste.“<sup>55</sup> Carigrad i Turska su kod određenih putopisaca (J. Dimitrijević, R. Drainac, O. Palić) igrali veoma važnu ulogu u proveravanju i razumevanju dostignuća modernizacije: ako se zemlja koja je bila simbol zaostalosti u Srbiji („turski jaram“) menja prema modernizacijskim načelima, onda je jasno koji put treba slediti; pošto za Orijent nije važio kriterij poverenja, a bio je, kao i uvek, zagonetan, vredelo je lično proveriti da li je ono što novine pišu tačno: „Ti znaš da sam se sad spremila za Evropu, pa... Ti znaš zašto sam krenula put u Aziju. Onaj jedan dopis u našim novinama, da su se Turkinje razvile, da idu ulicama s ljudima, žene s muževima, na mene je silno uticao.“<sup>56</sup> Naravno, Azija je te 1908. godine, u vreme mladoturske revolucije i putovanja Jelene Dimitrijević, počinjala u okolini Soluna, koji je bio važan grad Otomanske Turske, i u kojem su Grci, posle Jevreja i Turaka, bili tek na trećem mestu po broju stanovnika. U narednih nekoliko godina sve se promenilo, a *Pisma iz Soluna* sadrže mnoštvo zanimljivih slika novih životnih stilova. U jednoj od njih opisane su Turkinje kako sede u evropski nameštenom salonu, „s mnogo svezaka časopisa *Review of Review*“ i razgovaraju na francuskom.<sup>57</sup>

Uprkos sve većoj heterogenosti, modernistički putopisci još uvek vide nekakav red, uređenost u odnosima modernog i tradicionalnog, koji se temelji na dvojstvu naprednog i nazadnog, našeg (evropskog, zapadnjačkog...) i njihovog („istočnog“, orijentalnog...). Njih još uvek ne karakteriše preterana fuzija/konfuzija spram kulturne, ekonomske i političke raznolikosti sveta koja će karakterisati poslednje decenije XX veka. To veoma dobro ilustruje odlomak iz Dučićevog „Pisma iz Egipta“ u kojem se precizno, uređeno i retorički i

<sup>51</sup> D. H. Azriel, *Moj put u Palestinu*, Beograd, 1922, 6-7.

<sup>52</sup> R. Petrović, *Afrika, Putopisi*, prired. Milan Dedinac i Marko Ristić, Beograd, 1977, 222.

<sup>53</sup> *Isto*, 200.

<sup>54</sup> J. Dimitrijević, *Sedam mora i tri okeana*, 51.

<sup>55</sup> O. Palić, *Na putovanju*, 111.

<sup>56</sup> J. Dimitrijević, *Pisma iz Soluna*, Sarajevo, 1918, 7.

<sup>57</sup> *Isto*, 39.

tematski, izražava pomenuto dvojstvo, s još jednim akcentom na turskom koje je kod nas „poznato“, blisko, svedeno na turcizam: „Postoji polovina Kaira sa poznatim muslimanskim komponentama: *džamijama, bezistanima, tekijama, česmama*, nebrojenim širokim grobljima... Ali postoji i evropska polovina Kaira koja se sastoji od engleskih komponenta: *klubova, tenisa, dansinga, viskija, vikenda*, i zatim preziranja svakoga ko nije Englez.“<sup>58</sup> Materijalnost, odnos tradicionalne i pozapadnjene polovine Kaira, ogleda se ne samo u krajoliku već i u jeziku – turcizmi su suprotstavljeni anglicizmima. Sličan odnos vidi Milutin Velimirović u dalekom Japanu, u varoši Jokohami: „Sad je u njoj na jednoj strani ceo svet sa svojim velikim hotelima, konzulatima, klubovima, bankama, radnjama, magacinima i biroima najvećih stranih firmi – to je Amerika i Evropa samo u japanskom izdanju – to je jedan od prozora kojima Japan gleda na ostali svet.“<sup>59</sup> Ali, ovde je u pitanju lukavstvo modernizacije, jer, kako nas uverava putopisac, Japan želi da usvoji „materialnu kulturu belih naroda i da uđe u grupu sila koje upravljaju svetom.“<sup>60</sup>

Slično čine i srpski putopisci: usvajaju haos, vide ga, ali ga ipak ustrojavaju u naraciju koja počiva na jedinstvenoj subjektivnosti putnika (pripovedača, pisca). Iako putopisci rado govore o haosu, njegovo uvođenje u samo pripovedanje ostaje u ravni sadržaja, dok na planu izraza i dalje vlada pouzdanost. Haos se povezuje sa sumnjom, ona se tiče pre svega „svetskog poretka“. Kada je reč o sazajnim i sređivačkim mogućnostima književnosti, putopis uglavnom ostaje deo tradicije realizma i konvencije prema kojoj se pišćev autoritet temelji na položaju njegove ličnosti koja se na neki način nalazi iznad društva. Ipak, javljaju se i određeni vidovi subjektivističke naracije u kojoj se izrazitije ogleda specifična situacija onoga ko pripoveda, njegov položaj u svetu koji više nije podrazumevan, već izmešten i osporen.

Na planu sadržaja, kolonijalni projekat i naznake buduće globalizacije čine da mnogi pisci u ovom razdoblju postaju, svesno ili nesvesno, sve anksiozniji u pogledu uslova i vrednosti moderne zapadne civilizacije: da li je bela rasa u opadanju? Da li su alternative negde drugde? To je još jedno dvojstvo: i pored naviknutosti na ekonomski fluks, na šokove obesekorenjavanja i kulturnih kontrasta, javlja se čežnja za mestima u prostoru koja ne bi bila zatrovana modernizacijskim procesima. Međutim, ni stanje nulte modernosti, koje putopisci još uvek mogu da upoznaju, ne privlači ih previše. Milutin Velimirović ni u kom slučaju nije bio slepi poštovalac evropskih vrednosti i modernizacije; pre bi se reklo da je bio u stanju da sagleda njena različita lica. Pa ipak, u Mongoliji je on razočarani putopisac koji jedva čeka da ode, jer u Urgi, prestonici ove dalekoistočne zemlje, od početka je sve pošlo naopako: „Već čim sam ustao i pogledao kroz prozor, dobio sam vrlo rđav utisak i bio načisto s tim: da u Urgi nema ničeg modernog ni evropski lepog.“<sup>61</sup> Ništa bolje nije prošla ni Jelena Dimitrijević u Damasku: „Kairo se modernizovao, Damask nije – uprkos Mandata.“<sup>62</sup> Stiće se utisak da međuratni putopisci ne bi od modernosti da beže na pusta ostrva.

<sup>58</sup> J. Dučić, *Gradovi i himere*, Beograd, 1940, 303, podv. V. G.

<sup>59</sup> M. Velimirović, *Po Japanu i Mongoliji*, Beograd, b. g., 10.

<sup>60</sup> *Isto*, 28.

<sup>61</sup> M. Velimirović, *Po Japanu i Mongoliji*, 189. i 139.

<sup>62</sup> J. Dimitrijević, *Sedam mora i tri okeana*, 360. i 368.

To, naravno, ima veze sa načinom opažanja prostora-vremena koje dovodi do određenih očekivanja: iako lokalno stanovništvo na uobičajeni način obavlja svoje poslove, za evropskog putopisca, u pomenutoj Urgi na primer, vreme teče sporo, a prostor je nezanimljiv i prazan. Menja se, dakle, percepcija: pored tradicionalnog bavljenja istorijom i umetnošću, putopisi usvajaju i novu estetiku koja se temelji na neidealizovanim urbanim i industrijskim slikama i prostorima, kao i ubrzanju koje su nudila prevozna sredstva, što je vodilo ka drugačijoj ekonomiji prostornosti putopisne tekstualnosti. pisci su uglavom svesni fragmentacije iskustva koja je obeležila međuratni period, kao i proishodeća mešovina kultura, ljudi, roba, sveopšteg fluksa u kojem sagledivost smisla nije unapred data. Javlja se zato oduševljenje novim, ali i briga za uslove i vrednosti zapadne civilizacije. Javlja se takođe zabrinutost koja u najboljim trenucima može da utihne u senci velike konstante modernističkog putopisnog pisanja: u trenucima zamišljanja ili projekcije smisla koji se nahodi iza stvarnog ili zamišljenog haosa vidljivog sveta. Takvi trenuci, bilo da je reč o politici i/ili estetici putopisa po svemu sudeći određuju meru njihove literarnosti.