

القطار في الأدب الروسي

وسيلة لإثارة الانفعال النفسي

إن الدراسة العميقة المنظمة للحوافز التصويرية ولتفضيل فكرة معينة أو موضوع معين ، سواء في ميدان الأدب أو في ميدان الفنون الجميلة ، تساهم بقسط كبير في تفهم نفسية الأثر الفني ونظامه الداخلي ، وتكشف عن الميول الكامنة اللاشعورية عند الفرد وفي عصره . ومع ذلك كانت البحوث تدور قبل كل شيء حول مسائل تتعلق بالأسلوب والشكل ، واستجاب العلم نفسه لحاجات العصر الفنية ، وكان من فساد الذوق في وقت من الأوقات الاشتغال بأمور تصويرية بحتة . بيد أننا نعتبر أن اختيار الموضوع وعناصره الأساسية ، بل اختيار الحوافز التي تبدو ثانوية من حيث الأهمية ، لا يرجع إلى مجرد المصادفة ولكن يوائم رغبة كامنة وميلاً خافياً حتى على المؤلف نفسه .

ولذا فإن الدراسة التصويرية والشكلية للأثر الفني ، تعين كثيراً على معرفة الأساس البعيد والقريب الذي يقوم عليه الأثر الفني نفسه .

وقد استوحى أوزفانت هذه الفكرة في مؤلفه « الفن » فقام فيما قام به بمحاولة طريفة ، وهي تحديد الألفاظ والمعاني التي تكرر ورودها في مؤلفات أشهر الكتاب ، فلاحظ مثلاً أن اللون الأسود يغلب عند بودلير ، على حين يسود الأبيض عند جيد ، في حين تندرج الألوان عند بروسست ، وهذا أقلهم إدراكاً لعالم المرئيات ، فلا يرد عنده سوى اللون الأزرق والرمادي . أما رامبو وملازميه فلهما ميل خاص ، أولهما إلى الجو الممطر ، وثانيهما إلى الضباب والضجن .

وهذا النوع من البحث قد يبدو عقيماً لأول وهلة ، ولكن الأمر على عكس ذلك إذا ما سامنا بوجود رابطة السببية الوثيقة بين الأثر الفني وعناصره الأساسية ، وبين الشخصية الحقيقية للمؤلف .

ولقد حاولنا في هذا البحث أن نبدأ بتحليل فكرة كثيراً ما وردت

في الأدب الروسي بصورة بارزة تسوِّغ هذه الدراسة ، ألا وهي فكرة القطار الذي تحول في الأدب الروسي من مجرد وسيلة من وسائل النقل إلى رمز كبير له مغزاه .

فاذا تناوئنا دستويشسكي في قصته « المعتوه » رأينا يفسر القطار الحديدي تفسيراً غريباً . فوجد ليبيدوف صديق الأمير ميشكين يؤول نجمة الأسي التي ستحتاج الأرض في رؤيا القديس يوحنا بالشبكة الحديدية التي تحيط بأوروبا . حقيقة أن ليبيدوف يحب المبالغة فهو دائماً مشدود ويغلب على نزاعه نوع من التصوف ؛ فهو في قصة دستويشسكي مثال الشخصية التي تقلل من سرعة الحوادث التي يدور عليها موضوع القصة الأساسي ، فمن الغريب أن نراه وهو الذي يعيش في عالمه الغامض المملوء بعلامات الغيب والنوءات الصوفية يلجأ في تعبيراته إلى شيء مادي كالقطار الحديدي .

ولكن مهما بدت فكرة القطار الحديدي عادية وخالية من الطرافة ، فإنها قد وردت كثيراً في قصص كبار المؤلفين بصورة بارزة ، مما يكسب عبارة ليبيدوف معنى عاماً كان سائداً إذ ذاك فيما يتعلق بالقطار ، وفكرة الانفعال البالغ التي كانت ملازمة له في الأدب الروسي ، فهي لا تدهشنا بكثرة ذكرها فحسب ، ولكنها تظهر على نحو دائم تقريباً ، في كل المواقف الحادة من القصة حيث نشعر ، من تواتر نفس أو تغيير في مجرى الحوادث بدنو الكارثة .

وفوق ذلك فإن القطار يقوم بدور التطهير في القصص الروسية ؛ فحوادث التكفير والانتحار بواسطة القطار تعادل في كثرتها الأسفار بالقطار إلى سيبيريا حيث المنفى والمطهر .

وسنورد فيما يلي بعض أمثلة توضح دور الانفعال البالغ التي تقوم بها فكرة القطار في بعض أمهات القصص الروسية .

فتولستوي يذكر القطار في المواقف الفاصلة في كل قصة من قصصه إذا استثنينا قصة « الحرب والسلام » حيث تدور وقائعها في وقت سابق لعصر القطار . وهو يعتبر القطار ذا أهمية بالغة وفائدة عامة ، ففي قصة « أنا كارنينا » يقول في أحد المواقف : إن حديثهم كان يدور حول السياسة والسكك الحديدية . أما في القصة المسماة « أنشودة كروتزر » فاننا نجد للقطار عمليتين ، فهو أولاً المكان الذي اختاره مسرحاً لحوادث القصة ، فهي كما نعلم قصة يرويها

مسافر لرفيق مصادفة جمعه به القطار ، ثم إن برونيتشوف ، وكأنه معلق في الزمان والمكان ، يروي لجمهور محدود ومجهول في أثناء سير القطار ليلاً تاريخ حياته وآلامه وجريمته : « كنا في مستهل الربيع ، بعد يومين وليلة طويلة قضيناها في القطار » . وتظهر فكرة القطار ثانية لا كمرسح لحوادث القصة يهيئ لها جوا غامضاً خصب بل كعامل ملئ بالانفعالات وذو أثر فني قوى . فوصفه لسفره الأخير الذي كان فيه فريسة لعاطفة الغيرة حبيس في ديوانه كما لو كان في قفص هو مأساة قوية تبلغ حد الإعجاز : « ما إذ ركبت القطار حتى تغير كل شيء ، وهذه الساعات الثماني في السكة الحديدية كانت في الحقيقة مؤلمة لي ولن أنساها ما حييت . فهل كان ذلك راجعاً إلى الفكرة التي استولت عليّ عندما ركبت القطار بأنني عائد إلى بيتي أو إلى صوت القطار المثير ؟ كل ما أعرفه أنني بمجرد ركوب القطار استحال عليّ السيطرة على خيالي » . ثم يقول فيما بعد : « كنت كوحش في قفص أقوم منتفضاً وأقرب من الباب تارة وأخرى أمشي بخطى مترددة كما لو كنت آمل أن أزيد بحركاتي من سرعة القطار . كنت حقاً خائفاً من هذا القطار ، وكنت أقسى العذاب إلى حد أنني لم أكن لأعرف ماذا أفعل ، لأحب لي فكرة راقنتني : أن ألقى بنفسي تحت عجلات القطار وأتھني مما أنا فيه » .

لقد زادت آلام برونيتشوف أثناء رحلة لاستمرار التعارض التوازي بين حالة الرجل الذي فقد توازنه وحركة القطار الذي يمضي قدماً غير مضطرب ، وهذا التعارض يخلق تواتراً نفسياً غير محتمل تقريباً ، ينتقل أثره إلى القارئ إلى حد الشعور بضيق يكاد يبلغ درجة الألم الجثماني . وهذه القطعة المفرطة في التأثير يعقبها شيء من الهدوء ، وهو نوع من التوقف الموسيقي قبل أن تقع الكارثة النهائية . ومن الجلي أن السكة الحديدية ليست في هذا العمل الفني مجرد أمر ثانوي تافه ، ولكنها فكره معبرة أو على الأصح قائمة بالدور المؤثر في الموقف . وفي رواية « المعتوه » لدستويشسكي تبدأ القصة في القطار أيضاً ، فقد كان الأمير ميشكين أثناء عودته من سويسرا في ديوان من الدرجة الثالثة حين كان القطار محتافاً بمنظر قائمة وملبدة بالغيوم تنذر بيوم بارد رطب كيوم من أيام شهر نوفمبر . ولقد تقابل بطل المأساة بسائر أشخاصها وتعارفوا في هذا القطار الذي أقلعهم إلى سان بطرسبرج .

ولكن فكرة القطار استخدمت كرمز على أتم صورة في قصة «أنا كارينينا» وكان ذلك يظهر في كل نقطة تحول من القصة كأنه الباعث الأساسي . وقد تم اللقاء الأول بين أنا وفرونسكي ، وهو اللقاء الذي جر أسوأ العواقب في المحطة . واستطرد تولستوى في وصف المحطة بجوها الخاص : « أخذ القطار يقترب ويداور إفريز الوصول وكأنه يهتز ، وظهرت للعين القاطرة التي كانت تدفع أمامها البخار المثلث بالبرد ، وبدأ الناس يرون ذراع العجلة الكبرى ينقبض وينبسط في هدوء ومقدار ، وحيا العامل الميكانيكي الذي تساقط عليه الثلج المحطة وظهرت خلف عربة الفحم عربة الأمتعة التي مست الرصيف مساً كبيراً » . ولكن سرعان ما قطع نبأ سيء مرح المسافرين وحركتهم : « ففي أثناء مغادرتهم العربة رأوا جمعاً من الناس يهرولون يتبعهم ناظر المحطة صوب مؤخرة القطار . لقد وقعت حادثة وكان كل الناس يجرون في هذا الاتجاه ، فقد دهم القطار أحد المستخدمين ، وعند ما خرج الناس من المحطة كانوا يتحدثون جميعاً عن الكارثة التي وقعت » . وتلخص أنا كارينينا الحادث في هذه العبارة : « إنه لطالع نحس » على حين كان الناس يتناقشون في الموت على هذه الصورة مؤلم هو أم سهل هين .

وطالع النحس هذا يسرى في ثنايا القصة بحكم كما لو كان وتراً يضرب عليه ، وتحت تأثير هذا الطالع تتشابك حوادث القصة وملاحمها ، وتدعنا الفصول الأولى نحس العاطفة التي ستربط أنا وفرونسكي ، ولكنها لم توضح بعد عن شيء . تعود أنا إلى بيتها وتستأنف على حد قولها : « حياتها الطيبة المألوفة » ولكن فرونسكي يلاحقها في نفس القطار دون أن يشعرها بذلك . ولقد تم أول لقاء حاسم أيضاً في محطة صغيرة مجهول اسمها : « لقد كانت تنظر حولها وهي واقفة بالقرب من العربة على الإفريز المغطى بالثلج ، والمحطة تتلأأل بالأنوار ، وبينما هي تستعد لركوب القطار إذ حجب عنها ضوء المصباح رجل يرتدى معطفاً حريياً أخذ يقترب منها ، كان هذا الرجل فرونسكي ، وبينما كان يصارحها بحبه أخذت الريح ، وكأنها قد مهدت كل الصعاب ، تزيح الثلج من سقف العربات ، وتهز هزاً عنيفاً قطعة من الصاج انتزعتها ، وهنا أرسلت صفارة القاطرة صرخة أين حزينه ، وكانت أنا قد سمعت كلمات يتخوفها عقلها ولكن يشبهها قلبها . » وتنتهي مأساة أنا في محطة أيضاً وهذه النهاية مؤلفة كما لو كانت سنفونية ،

وهو حال معظم القصص الروسية الموضوععة عادة وفقاً للقوانين الموسيقية. فالعناية فيها موجهة إلى النغمة أكثر منها إلى جمال الأسلوب الذي كثيراً ما يعتريه الإهمال خصوصاً عند دستويشسكي أو إلى الشكل بوجه عام. وتتعدّل كثير من القطع الطويلة المشبوبة بالعاطفة بأخرى يسودها الهدوء الفكري. وهكذا تخلق جميعاً عملاً فنياً حياً يتكشف فيه العنصر المؤثر بالحركة أكثر منه بالحوادث (ولقد استهوى الفلم الروسي منذ نشأته جمهوره بنفس هذه الوسيلة الفنية. فنثلاً سناريو «عاصفة فوق آسيا» لا ينتشين تكشف لنا قراءته عن نفس هذا الميل، وهو الميل إلى التأثير بواسطة نغمة حركة التأليف فنقرؤه عشرين متراً من الأوراق الدوامة، عشرين متراً من سنباب الخليل التي تهب الأرض، خمسة عشر متراً من الأوراق الدائرة كال دوامة، خمسة عشر متراً من الخليل الرافضة، عشرة أمتار من الورق، عشرة أمتار من النعال، خمسة أمتار من الورق، خمسة أمتار من السنباب الخ... الخ).

وكذلك يتعاقب الوصال والقطيعة بين أنا وفرونسكي بكيفية سريعة، وبعد ذلك يؤخر عاملان الخاتمة النهائية، ويعادلان أثناء عدة صفحات الجو الذي لا يطاق للحزن الذي نعيشه، وهما زيارة أنا للأولاد ولأخت زوجها، وهاتان الزيارتان كان يجب تبعاً للجو الذي تمان فيه أن تكونا مسكنتين ومهدئتين للروح، ولكنهما تنتهيان بنغمة شاذة.

وهنا تبلغ آلام أنا أشدها. لقد استقلت القطار لمقابلة فرونسكي، ولم يكن أمامها من حل آخر: وبعد الإشارة الثالثة صفرت القاطرة، وتحرك القطار ورسم العامل علامة الصليب، ولقد تساءلت أنا عما يعنيه بذلك وأدارت عينها لترى من فوق رأس السيدة العربات وجدران المحطة التي كانت تمر أمام النوافذ، وصارت الحركة أسرع ووصلت أشعة الشمس الغادية إلى العربة وأخذ نسيم خفيف يداعب الستائر.

وعند ما استقرت في الديوان وأحاط نظرها برفقائها في السفر ورأت فقرهم استولى عليها شعور لا تفهمه من الاشتراز. «وتساءلت أين المهرب يا إلهي». وبعد ذلك لاح لها الحل فجأة «إن قطاراً من قطر البضائع يقترب وهو يهز الرصيف، وتذكرت بغتة الرجل الذي دهمه القطار أول يوم لقيت فيه فرونسكي في موسكو وأدركت ما بقي عليها أن تعمله، وفي خفة وسرعة هبطت الدرج

الذى يؤدى من المضخة الموجودة في أقصى الرصيف إلى قضبان السكة الحديدية ، ومشت أمام القطار ونظرت برباطة جأش إلى العجلة الكبرى للقاطرة والسلاسل والأسلاك محاولة أن تقيس بعينها المسافة التي تفصل العجلات الإمامية للعربة الأولى عن عجلات المؤخرة ، ثم قالت لنفسها : « هناك » وهى ترقب الظل الذى تلقيه العربة فوق الرمل المخلوط بالفحم والذى يغطى الفلنكات ، هناك فى الوسط سيلقى عقابه وسأتلخص أنا من الجميع ومن نفسى . لقد أفلتت منها لحظة إلقاء نفسها تحت أول عربة فانتظرت الثانية . لقد استولت عليها عاطفة شبيهة بتلك التى كانت تحسها سابقاً عند ما كانت تقفز فى النهر ثم رسمت علامة الصليب ... لم تفارق عينها العربة ، وعند ما ظهر الجزء الأوسط بين العجلتين ألقّت بحقيبة يدها وجعلت رأسها بين كتفها ومدت يديها إلى الأمام وقفزت على ركبتيها تحت العربة كأنها مستعدة للهبوض . لقد صدمتها كتلة كبيرة فى رأسها وجذبها من ظهرها ، وهكذا انتهى كتاب حياة أنا ، بكل أوجاعها وخدائعها وآلامها ، على حد تعبير تولستوى ، فى نفس المكان الذى كان قد بدأ فيه . وحياة بطلة القصة محاطة بصورتين للمحطة وجوها وقطرها كما لو كانت محاطة بدعامتين متوازيتين . وقد تكررت حادثة المستخدم التى بدأت بها المأساة والتى يرتبط بها ارتباطاً وثيقاً التعارف بفرونسكى . ويستطيع الإنسان أن يقول على وجه التقريب إن القطار يرمز لمصير أنا .

وتتناول آخر قصص تولستوى « البعث » الفكرة بإلحاح أشد ، فيقرر نيشلودوف بعد صراع نفسى عنيف ، أن يشاطر كاتارينا ماسلوفاً مصيرها ، وهى المحكوم عليها بالنفى إلى سيبيريا للتكفير فيها عن جريمة ، تعتبر الهيئة الاجتماعية مسئولة عنها أكثر منها ، فتابع سير قوافل المبعدين وقاسمهم نفس المصير القطيع ، كما شاطرهم آلامهم ومذلاتهم ، ولقد شاركهم أيضاً فى القطار ، وعلى مقعده الخشبى بالدرجة الثالثة بين البؤساء وطردى المجتمع والمنبوذين ، ليم تطهير نفسه الروحى . وهنا يبدأ تكفيره وحياته الحقيقية ، إنه هو القطار الذى يقوده نحو العالم الحقيقى الكبير ، كما يقول هو عند ما كان يتهمك على الأميرة .

لقد استعمل ارزيباشيف فكرة القطار فى معنى مضاد ، ولكن كرمز دائماً . وحينما أراد سانين المفكر الفوضوى ، فى إبانة العظيم ، مفارقة هذا العالم الحقيقى الشرير ، قفز من القطار الذى يسير بأقصى سرعته . ولقد قام مثل أنا كارنينا

بتجربته الأخيرة في ديوان من السكة الحديدية ، محاطاً بأناس من الدهماء والمغفلين ، وهكذا يصير القطار رمز الحياة نفسها التي يفارقها هو قفزاً من القطار الذي يسحقه .

ويلعب القطار نفس الدور الرمزي في الأدب الروسي الحديث ، ولكن ليس بالإفصاح الذي يقوم به في أدب القرن التاسع عشر ، لسبب بسيط هو أنه في وقت كشفه واستخدامه كانت الأذهان مشغولة بهذه البدعة . وفي قصة بتروف « مليونير في روسيا البلشفية » وهي وصف لاذع من نوع قصص المفكرات مثل « تل الشقي » أو « جارجانتوا » نجد القطار عنصراً هاماً في سير وقائع القصة . ولقد استغل الفلم الروسي الحديث ، القطار أيضاً في ثلاث من روائعه وفيلم « توركسب » يدور كله حول إنشاء خط حديدي عبر سيبيريا . وتقابل الوصلتين اللتين أنشئتتا في وقت واحد وتلتقيان في المنتصف ، كناية عن رمز تأثرى بالغ ، والمقصود من مد خط حديدي في فيلم « الطريق نحو الحرية » إنقاذ شبيبة متدهورة خلقاً وخلقاً ، وردها إلى الطريق المستقيم . والعمل المشترك يوقظ في نفس الوقت التحمس لعمل مثمرو الشعور بالمسؤولية عند هذه الشبيبة الفاسدة . ولقد رمز لهذا الغرض العمل والأدب بالسكة الحديدية مرة أخرى . ولقد انتهى الفلم بنوع من التجديد المزدوج ؛ فلقد أرقدت على القاطرة التي كللت بالزهور والتي تقوم بأول أسفارها ، جثة البطل الصغير الذي مات ضحية العمل المشترك .

هذا الميل الغامض إلى القطار عند الكتاب الروس لا بد أن له أسباباً عميقة ترقى إلى مصدر العمل الفني نفسه . وإذن فما هي عناصر هذه الأداة العملية النافعة القادرة على إثارة اهتمام الفنان إلى حد أنها لو جردت من هذا الجانب العملي لصارت مجرد رمز فقط ؟ من المؤكد أن كل رحلة وكل انتقال في أقاليم روسيا النائية له صفة المغامرة التي ليست له في الغرب . وكذلك عند سكانها الذين تأخذ كل عاطفة وكل تجربة يقاسيها المرء صورة قوية تأثيرية ، لا يمكن أن يبقى الشعور الناتج من قضاء أيام في ديوان مغلق ، حيث ينتقل الإنسان في فضاء يبدو كأنه لا نهاية له ، لا يمكن أن يبقى بدون أثر . ربما كان الأمر راجعاً إلى بعض الغرائز الكامنة بفعل الزمن عند بعض القبائل الرحل في العصور

الغابرة التي امتزجت ببعض الشعوب ، وهي الغرائز الراقدة بفعل الزمن ولا تزال باقية إلى الآن ، فأيقظتها هذه التنقلات في صورة انفعال جديد غريب وعنيف . فكل انتقال وكل حركة بالنسبة للنفس الروسية ، وتبعاً لذلك بالنسبة للفنان الروسي ، هي مغامرة روحية وتجربة تأثرية ، وكل عربة تصير بالضرورة عاملاً رمزياً . وفي قصة « الأرواح الميتة » يختم جوجول الأنشودة الحادية عشرة من هذه الملحمة العظيمة بصورة للشعب الروسي الذي يقارنه بعربة (ترويك) تجرها جياد تسير بمنتهى السرعة : « انتصف الليل وجرت العربة الخفيفة كأنها ريشة وكان تستشيكوف يبتسم وهو يهتز اهتزازاً خفيفاً فوق وسادته الجلدية لأنه كان يحب السير السريع . »

« وأى روسي لا يحب السرعة ! أيمن أن يكون الأمر على خلاف ذلك بينما تتوق روحه دائماً إلى الدوار وإلى الطيران أحياناً . فليأخذ الشيطان كل شيء . أو يمكن ألا يحب الإنسان السرعة بينما هو يجد فيها حماسة عجيبة ؟ إن الإنسان ليطير وكل شيء يطير في نفس الوقت : الأعمدة ، والباعة الذين يلقاهم جالسين على حافة عرباتهم والغابة من الجانبين ، والصفوف القائمة من أشجار الصنوبر وأصوات الفؤوس ونعيق الغربان . إن الطريق ليطير كله ، ويتلاشى في الفضاء البعيد ، أيتها العربة ، العربة الطائر من الذي اخترعك إذن ! لا يمكن أن تولدى إلا لترى شعباً شديداً البأس فوق هذه التربة التي أبدعت في صورة كاملة . »

عندما يحدو الحوذى غناءً بأنشودته تثب الخيل بشدة ولا تكون القضبان سوى سطح متصل ، وتزلزل الأرض ويرسل الرجل المذعور صيحة تعجب ، وتجري العربة ناهبة الفضاء ، ويرى الإنسان على بعد شيئاً ما يحترق الفضاء ويشقه . وأنت يا روسيا ألا تزالين تطيرين أبداً كالعربة المتوقدة التي لا يمكن للإنسان أن يسبقها ؟ أنت تمرين في ضجيج خلال سحب من التراب تاركة كل شيء وراءك ويقف المتفرج مشدوها أمام المعجزة الإلهية . ألسنت الصاعقة المنقضة من السماء ؟ ماذا تعني هذه الرحلة الجنوبية التي تثب الذعر في النفوس ؟ وأى قوة خفية لم يشهداها العالم قط تظهرها هذه الجياد ؟ أيتها الجياد ، الجياد العظيمة ! أى قوة عاصفة تهز نواصيها فتبدو أجسامها المرتعدة كأنها آذان كلها ، وهي عندما تسمع من أعلى الأنشودة المألوفة تسنم صدورها القوية دفعة واحدة وهي

لاتكاد تمس الأرض بسنابكها فتكون خطاً مشدوداً يشق الفضاء . وهكذا تطير الروسية تحت تأثير الوحي الإلهي ، إلى أين تجرين ؟ أجيبى . ولا مجيب . يرن الجرس رنيناً منغوماً ، ويهتر الهواء المرتج حتى يصير ريحاً ويتخلف كل ما على الأرض » .

ويقتبس دستويشسكى في دفاعه المجيد عن ديمتري كارمازوف هذه القطعة من قصة جوجول التي صار لها عند الروس مكانة تقرب من التوراة . وفوق ذلك فإن الترويكما هي أيضاً فكرة مستحبة إن لم تكن رمزاً في مؤلفات كبار الروائيين ، وقد استخدمت في الفصل العظيم المؤثر الذي يلي استشهاد كارمازوف الهرم عند ما رحل ميتجا للقاء جروشكا في مهرجان العجر بمكروج . ولقد صار ميتجا فريسة للقلق والغيرة ، كما كان عليه برودنتشيف في « أنشودة كروتزر » . وهذه الرحلة التي يقارنها ديمتري نفسه برحلة إلى الجحيم هي من أشد قطع القصة إثارة للعواطف . والحركة التي تسير بسرعة تبلغ الذروة في مهرجان العجر حيث يترك ميتجا نفسه تغرق في حب عظيم نحو جروشكا . وإن المقارنة بين وصف الصباح الشاحب العالى ووصف ظروف القبض عليه لتعد تنمة للموقف العنيف السابق . وإن حالة الصباح التي كان عليها ميتجا والواقف خلف السائق مستثيرا الجياد والرعب في نقل قلقه إلى عربته لتتشابه بالحالة التي كان عليها برودنتشيف في ديوانه ، خصوصاً إذا ذكرنا أن كليهما كان مقرونا بجريمة قتل . لقد تغيرت أداة النقل لكن السرعة هي هي ، سواء كان القطار أو الترويكما الذي يعبر عن خلق ديمتري كارمازوف وطبيعته الحقيقية هذه « الطبيعة العظيمة والكريمة كأمنا روسيا » .

وتظهر أداة النقل إذن على وجه عام كفكرة مستحبة في الأدب الروسي . ولكن القطار هو الذي يصير على الأخص فكرة رئيسية متكررة .

وإن عدم الاكتراث الملحوظ في الأدب الغربي أزاء هذا التجديد العملي مما يبرز بوضوح الدور الذي يلعبه هذا التجديد في المؤلفات الروسية . ولما كانت الرحلة في السكك الحديدية تمتاز بالشعور المعقد والجمال وبالرابطة الفنية التي تنشأ بين المسافر وبين المناظر التي تمر أمامه ، فقد كان من المفروض أن هذه الفكرة لا يمكن أن تقوت الأدب الغربي وأن تستغل فكرة القطار في كثير من الأحيان . ولكن الواقع أن هذه الفكرة قلما استخدمتها الآداب

الأوربية ، مع أن وسيلة الانتقال هذه أقدم في أوروبا وأوسع انتشاراً منها في روسيا ، ونجدها في النادر وقد فقدت قيمتها العملية وجردت من العامل التأثيرى وأصبحت مجرد أداة انتقال لا أكثر .

ونشير على سبيل المثال إلى قصة « الوحش البشرى » لزولا ، وهي القصة التي يستطيع الإنسان تسميتها قصة السكة الحديدية . ولكن عناصرها ووقائعها تدل بالضبط على ما قصده زولا من هذه القصة . وقد اقتبس بول الكسيس في مؤلفه عن حياة زولا عبارات المؤلف نفسه بخصوص هذا الكتاب : « ولكن الذي يهمني والذي أريد أن أبرزه في صورة حية ومحسوسة هو المرور الدائم لخط كبير بين محطتين ضخمتين ووجود محطات متوسطة عليه وطريق للذهاب وآخر للإياب . وأريد أن أثير همّة رجال السكك الحديدية جميعاً المستخدمين ونظار المحطات والعمال ورؤساء وسائقى القطارات والميكانيكيين وخفراء الطرق ومستخدعى عربات البريد والتلغراف . وسيلعب التلغراف في قصتي كما هو في الواقع (هكذا) دوراً كبيراً ، وسيسمع الإنسان في كل لحظة رنين جرسه الكهربائى منبئاً بريقة . وسيعمل الإنسان كل شيء في قطاراتي : يأكل الإنسان وينام ويحب فيها ويستمتع الولادة فيها ، وأخيراً فإن الإنسان سيموت فيها » .

ويستطيع الإنسان أن يحدد ، على وجه أدق ، الدور الذي تقوم به السكك الحديدية في القصة ، ولقد استخدمت فيها على أكمل صورة بحيث لا يستطيع الإنسان أن يأخذ على المؤلف أنه أغفل حتى أبسط التفاصيل ، ولكنه استخدمها كمسرح فقط لحوادث قصته ، وهو الجو الذي يشغف به المؤلف ، وقد عالجها على نحو واقعى بحث . وكما أنه في مؤلفه عن « التاريخ الطبيعى والاجتماعى » يدرس كل نوع من أنواع الكائنات ، ويرتب في مكانه حياة المناجم والمعدنين ، وتاريخ حياة بيت للإيراد ، ومستأجره وجو أسواق الخضراوات ، ومسجل المواد أيضاً ، كذلك يفعل بنظام السكة الحديدية . وعلى هذا النحو تجد « الوحش البشرى » وهي قصة السكة الحديدية ، ولكنها في تركيبها الداخلى ، إن كان لها تركيب ، كما هي في موضوعها وشخصياتها لا تختلف بتاتاً عن أى مؤلف آخر مماثل لكتابات المؤلف نفسه . على أن السكة الحديدية تؤلف دوراً مخالفاً لهذا في مؤلفات إميل فيرهاردن ، فهي تظهر فيها كثيراً وتغلب عليها دائماً

مسحة ألمية وتأثرية ، وهى تستخدم كرمز شؤم . ولكننا يمكن أن نعتبر إميل فيرهاردن الذى مات ميتة فاجعة بسبب حادثة فى السكة الحديدية كحالة مرضية ، فلقد انزلق الشاعر من الدرج وبترت ساقاه فى ظروف مماثلة لتلك التى كثيراً ما صورها فى قصائده . وإن مطابقة هذا الخيال المقيم للمنظر الحقيقى للحادث المميت ، كان من الواضح بحيث لا يدع مجالاً لافتراض محض المصادفة . وأبان بودوان فى دراسته القيمة أن مسلك فيرهاردن أزاء القطار كان جزءاً من مركب فكرة ملحة ، وأن هذا الانتحار اللاشعورى وكذلك الدور الرمزى للسكة الحديدية إنما كان جزءاً من مرضه النفسى .

وفكرة القطار أقل شأنًا من ذلك فى الأدب الألمانى . فى الوقت الذى استحدثت فيه هذه الأداة الجديدة من وسائل الانتقال ، رفض المذهب الخيالى لذلك العصر هذا التجديد دفعة واحدة ، واعتبرت السكة الحديدية إحدى المخترعات الفنية الشاذة ، ولقد لقبها هين ومعاصروه « الحيوان الحديدى » وعابوا عليها قضاءها على سحر الريف الهادئ ، فى عصر وجدده الشعراء قد جن بالبخار الحقيقى العادى ، وصارت صفارة القاطرة هى التى تمزق سكون الليل بدلاً من السائق الذى ينفخ فى بوقه ، وصارت البقاع التى تشقها الطرق الضئيلة المتعرجة تقطعها القضبان المستقيمة ، كأنها مرسومة بمساطر كبيرة ، وهكذا تتعارض العاطفة الرومانتيكية تماماً مع السكة الحديدية .

وبتغير الاتجاهات الرومانتيكية وظهور النزعة العقلية والمادية الجديدة فى النصف الثانى من القرن تغير الشعور إزاء هذا الاختراع الجديد ، الذى بدأ الناس يقدرُون الناحية العملية منه ، وأخذت السكة الحديدية مجردة من العامل التأثيرى ، وضمت إلى عناصر الحياة والتفكير الأخرى . ولنضرب مثلاً قصة كيلرمان « النفق » التى كانت كثيرة الذبوع فى وقت ما ، وموضوعها إنشاء سكة حديدية تربط القارتين ، ولكن السكة الحديدية فيها ليست مقرونة بأى معنى روحى أو رمزى . وكان يمكن أن يكون الأمر متعلقاً بإنشاء جسر أو قطار ، وورش الإنشاء تخلق الوسط الذى تتحرك فيه شخصيات القصة دون أن تتأثر بذلك ألبتة .

لقد استخدم توماس مان القطار أيضاً فى قصته الفلسفية « الجبل السحرى »

فيه بدأ هانس كاستورب صعوده البطيء نحو المصححة حيث كان ينوى المكث سبعة أيام ، وهي التي صارت فيما بعد سبعة أعوام . وهذه الرحلة وصفت بكل البراعة الفائقة التي تميزت بها مؤلفات توماس مان . وهذا الصعود نحو القمم التي تغطيها الثلوج والتغير البطيء الذي يطرأ على النور ، والإضاءة بغروب النهار ، وتغير النبات كل هذه الثروة وهذا التنوع للعالم الجديد تبدو لهانس كاستورب الثابت أمام نافذة ديوانه . ولكن السكة الحديدية في نفسها وكذلك الرحلة ليس لها أي مغزى خاص ، وهي لا تتميز عن أي عنصر آخر في نظر الشاعر ، وقد استخدمت في هذه القصة العميقة الفنية دون أن يكون لها أي صيغة تأثيرية البتة . وهي تظهر في القصة بنفس الكيفية التي ظهرت بها السكة الحديدية الصغيرة عند بروسست ، وهي أحد العوامل الثانوية للشاعر والتأملات الخاصة .

ويظهر أن هنالك أسباباً متعددة لهذا الاختلاف الكبير في الدور الذي يقوم به القطار في الأدب الروسي ، الذي يهتم قليلا على عكس الأدب الغربي بالجانب العملي والفني ، وإنما يوجه اهتمامه إلى قيمته العاطفية وإلى روحه ، إن صح هذا القول . ولقد أشرنا سابقا إلى الأثر الناشئ عن الإحساس الحقيقي الذي يسببه طول الأسفار في أصقاع روسيا المترامية الأطراف حيث يكون المسافر شبه منقطع عن كل حياة عادية ومحصورا في موقف سلبي تام تقريبا . ولكن يبدو لنا أنه لا بد من وجود أسباب أدق وأعمق من هذه للتأخذ من أي عنصر فكرة هامة إلى هذا الحد . ويلوح لنا أن ثمة عاملا حاسما هو ذلك الذي نحب أن نسميه توافق الحركة : توافق الحركة ما بين السكة الحديدية والحياة الروسية .

فالسفر بالسكة الحديدية يتميز بسرعة تهريء تجربة خاصة بها وحدها . وهذه السرعة تدرکها جميع الحواس ، حيث تضفي عليها ضخامة قل أن توجد . فالأذن تسمع حركة السير وأصوات العربات المملة ، ويرى البصر الأشياء التي تجري نحوه على أبعاد منتظمة ، ويحس الجسم كله بالحركة الدائبة التي تهزه . وهذه التجارب المختلفة التي يستطيع التحليل وحده فصلها بعضها عن بعض تنتظم جميعها في تجربة واحدة تضمها وتكبرها ؛ وذلك هو الشعور الحاد بالانسياب المتواصل على قضبان السكة الحديدية . ويتراءى لنا أن هذه العاطفة

تكتسب تلك القوة لأن جريان الحركة على وتيرة واحدة يمثل التقدم في هذه الحركة الموسيقية أى في التأليف الفني . وضجيج المتوحشين المنتظم جدا والمثير في نفس الوقت ليس أكثر تقدما من حيث التنظيم الموسيقي من حركة السكة الحديدية . وسيكون أثره إذن في حدود إحساس طبيعي بحت بعد أن كان روحيا . ونحن نعرف أثر القوة الهائلة التي تتولد من التكرار السريع لنفس اللحن . ولنضرب لذلك مثلا الحركة الثالثة لسنفونية بهوفن التاسعة ، فإن العنصر التأثيرى فيها يجاوز تقريبا حدود الاحتمال .

وثمة سبب آخر ، وهو نفسى محض ، للجاذبية التي يجدها الفنانون الروس نحو فكرة السكة الحديدية . فإن الرحلة في السكة الحديدية تمثل حياة تكون فيما وراء الحقيقة تقريبا ؛ فإن الديوان المغلق من جميع النواحي يخلق عالما على حدة يتعارض فيه كيانه الثابت الباقي ، باطراد التغير المستمر في العالم الخارجى . وحتى القضبان الحديدية نفسها وهى التي تعبد صعوبات الطريق بإزالتها آخر اتصال بالتربة ، تساعد على هذا الانفصال عن كل ما هو من التربة الحية غير المستوية . وهكذا يتلاشى هذا الإحساس الجميل بالانسياب على طريق متعرج والشعور بسطح الأرض بمرتفعاتها ومنخفضاتها ، وهى العاطفة التي يحسها الإنسان إحساسا عميقا فوق دراجة وبنوع خاص على قباقيب الانزلاق — هذا الاتحاد بالتربة وهو الإحساس الذي يصفه بروس في صورة قوية يتلاشى تماما عند ما يسافر الإنسان في السكة الحديدية .

فهذا الانفصال من عالم الحقيقة الذي هو من الصفات الأساسية للسفر في السكة الحديدية يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالحالة السلبية المطلقة التي تكون جزءاً من هذه التجربة . كل شىء يتركز في المسافر نفسه الذي يبقى في حالة سكون تامة . ولذلك كان تجاهل الحقيقة الذي يجب أن يؤدي في نهاية الأمر إلى الحالة السلبية ، إحدى الصفات الجوهرية لشخصيات القصص الروسية في هذا العصر ، ورفض الحياة ومطالبها هو إحدى أفكارها المحببة إلى النفوس . وهكذا نجد القصة الروسية في القرن التاسع عشر قصة نفور بالغ من الحياة ، ونزى جونتشاروف في قصة « اوبلوموف » التي تعد من أروع قصص العصر يتخذ من الشخصية الرئيسية إنساناً في حالة سلبية تامة ، يعيش حياته كلها حالماً فوق أريكة في حين يغطيه التراب ، وهو يموت ، كما يقول المؤلف ، بمرض روسى

يسمونه «البلوفيه» وهو فقدان التأثر وإرادة الكفاح وبلوغ غاية معينة في الحياة ، وفقدان النشاط والحيوية اللذين هما صفات الرجل الغربي .

وبما أن هاتين الخاصيتين الجوهريتين للأدب الروسي في هذا العصر : سلبية الفرد وسط طبيعة غنية متنوعة مأتجة من جهة ، وانفصاله وعزلته عن هذا العالم من الجهة الأخرى ، تبدوان لنا أيضاً كأنهما العنصر الأساسية الثابتة لتجربة السفر في السكة الحديدية ؛ فإنه يضاف إليهما عامل آخر يكاد يكون فينياً ألا وهو نظام حركة القطار نفسه .

ولكننا نعتقد أننا نكاد نلمح سبباً آخر فوق ما تقدم ، وهو الذي يساعد على جعل القطار رمزاً أكثر منه تعبيراً عن التأثير العميق ، وهو سبب يبدو لأول وهلة بعيداً . فعند ما أراد فاوست - وهو رمز الرجل الغربي ، إن لم يكن الألماني - وصف عمل أراده مثمراً على وجه خاص ، كان إخصاب المستنقع عنواناً لهذا العمل . فإخصاب التربة هو الوصف المرادف للعمل الصحيح المثمر ، وصار هذا العمل حلم جميع الذين يريدون الفرار من عقم الحياة . ولكن إذا كان إخصاب الأرض يتخذ لدى الرجل الغربي المزود بالآلات مكانة الرمز المقدس ، فإنه في نظر الرجل الروسي لا يعنى إلا نشاطاً يومياً إن لم يكن عملاً مملاً . وعنده أن الآلة التي تحمل مكان السر الغامض هي التي تصير رمزاً ، رمزاً للتقدم والإصلاح ومثل أعلى منشود ومرغوب فيه للغاية ، ويصير لها قيمة شبه صوفية . ولهذا السبب يمكن أن تصير الشبكة الحديدية «نجمة العذاب» التي تتحدث عنها رؤيا يوحنا عند دوستويفسكي . ولهذا السبب أيضاً اختلط الحديث عن «السياسة والسكة الحديدية» عند تولستوى .

ولكن إذا أمكن لهذا السبب البسيط أن تصبح السكة الحديدية رمزاً في الأدب الروسي ، فإن العناصر النفسية والبالغة في التعقيد التي حللناها آتفاً هي التي كسبتها هذه المسحة التأثيرية ، وكذلك أيضاً الحالة السلبية التي يوجد عليها الفرد ، ونعمة القطار المنتظمة الظاهرة .

وهذا الميل الخاص إلى القيم الموسيقية - إلى حد سير المؤلفات الأدبية على وفق القوانين الموسيقية - يغلب على المزاج الروسي بوجه عام . ولقد أحس تولستوى خطر ذلك إحساساً عميقاً في الاتهام الذي أورده على لسان برودنتشيف . فالموسيقى خطر وهي من عمل الشيطان ، لأنها تخضع الإنسان وتسلبه إرادته

وكرامته . وفي رأى برودنتيشيف أن النزعة الحسية في موسيقى بتهوفن هي مصدر مأساته وجريمته .

لقد وجد الخلق الروسي كما وجد المزاج الروسي إذن في القطار — سواء في الميدان النفسى أم في المجال الفنى كالنغمة الموسيقية مثلا — عناصر مكنت من السمو ، بوسيلة بسيطة من وسائل الانتقال ، في مجال رمزى ، إلى مرتبة الحافز التأثيرى العظيم .

هيلم زالوش