



Ένα πολιτικοϊστορικό δοκίμιο του Τόνι Τζαντ με τίτλο «Η δόξα των σιδηροδρόμων»

# Οι γραμμές της μνήμης μας

Της ΣΤΑΥΡΟΥΛΑΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ

«**Η** πιο αποκαρδιωτική ίσως συνέπεια της αρρώστιας μου –πιο καταθλιπτική ακόμη και από τις καθημερινές, πρακτικές εκδηλώσεις της– είναι η συνειδητοποίηση ότι δεν θα ξαναπάρω ποτέ το τρένο. Αυτή η επίγνωση πέφτει πάνω μου βαριά σαν μολυβένιο σεντόνι και με βυθίζει ακόμη πιο βαθιά στο μακάβριο συναίσθημα του τέλους που ορίζει μια αληθινή αθεράπευτη αρρώστια: καταλαβαίνεις ότι ορισμένα πράγματα δεν θα γίνουν ποτέ... Το παράπονο διατυπώθηκε από τον Τόνι Τζαντ. Κι είναι το μόνο που ο διακεκριμένος Βρετανός ιστορικός επέτρεψε στον εαυτό του όσο πάλευε με τη σπάνια και ανίατη νευροεκφυλιστική νόσο που τον οδήγησε στα 62 του, το 2010, στο θάνατο.

Στα δυο χρόνια που ο Τζαντ έδινε ακινητοποιημένος στο κρεβάτι αυτή την άνιση μάχη, αποκρυστάλλωσε τη συλλογική μας δυσφορία για τις μεταπολεμικές αποτυχίες της Δύσης υπερασπιζόμενος το ρόλο του κοινωνικού κράτους (βλ. «Τα δεινά που μαστίζουν τη χώρα», μετ. Κ. Κουρεμένος, εκδ. Αλεξάνδρεια), ενώ παράλληλα έγραψε μια σειρά αυτοβιογραφικών κειμένων που συγκεντρώθηκαν στον τόμο «Το σαλέ της μνήμης» («The memory chalet», εκδ. Penguin) κι ένα σύντομο ιστορικοπολιτικό δοκίμιο με τίτλο «Η δόξα των σιδηροδρόμων», το οποίο, μ' ένα επίμετρο του Σταύρου Ζουμπουλάκη, μόλις κυκλοφόρησε στα ελληνικά (μετ. Κ. Σκλαβενίτη, εκδ. ΜΙΕΤ).

## Χώρος και χρόνος

Εδώ ο Τόνι Τζαντ συμπυκνώνει την ιστορία των σιδηροδρόμων και αναδεικνύει τη σημασία τους στο νεότερο πολιτισμό, που δεν περιορίζεται βέβαια στη διευκόλυνση των μετακινήσεων και των μεταφορών. Οι σιδηροτροχιές αντιπροσώπευαν την κατάκτηση του χώρου, επισημαίνε, και η κατάκτηση του χώρου οδήγησε αναπόδραστα στη αναδιοργάνωση του χρόνου. Σήμερα φαντάζει δύσκολο να κατανοήσουμε τι επιπτώσεις είχε στην ανθρώπινη καθημερινότητα η εμφάνιση του πίνακα δρομολογίων στις αρχές της δεκαετίας του 1840, συνοδευόμενη από το παταχού παρόν ρολόι του σταθμού. Και όμως, δικά τους επακόλουθα ήταν από την καθιέρωση επίσημης εθνικής ώρας και τη διαίρεση σε ωριαίες ζώνες της υψηλής, ως τη γενικευμένη χρήση του ρολογιού κερδός και τον προγραμματισμό των ραδιοηλεκτρονικών εκπομπών.

Τι κι αν τα τρένα παραπέμπουν στην κίνηση. «Η πιο ορατή ενσάρκωσή τους, το σημαντικότερο δημόσιο μνημείο τους, ή-



Ο σιδηροδρομικός σταθμός Πενσίλβανία, στη Νέα Υόρκη, το 1924. Το 1963 γκρεμίστηκε, για να πάρει τη θέση του το στάδιο Μάντισον Σκουέαρ Γκάρντεν. Κάτω, ο Τόνι Τζαντ σε σκίτσο του Φερνάντο Βισέντε

ταν σταϊκό», θυμίζει ο Βρετανός στοχαστής. Στη θέση ολόκληρων συνοικιών, φτωχικών κατά κανόνα, από τη Βουδαπέστη ως το Σεν Λούις στο Μιζούρι, ανυψώθηκαν εμβληματικά οικοδομήματα, ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός των οποίων ποίκιλλε, από το γοτθικό ρυθμό ή το μπαρόκ, ως τον νεοκλασικισμό, τεκμήρια όλα τους των εμπορικών φιλοδοξιών της κάθε πόλης, αλλά και ενσάρκωσης των ονείρων για ψυχαγωγία και απόδραση που έτρεφαν οι επισκέπτες τους. Ήδη από την πρώτη γενιά της διοίκησης των σιδηροδρόμων, ήταν απολύτως σαφές πως οι τελευταίοι θα δημιουργούσαν ανάγκες στις οποίες μόνο οι ίδιοι θα μπορούσαν ν' ανταποκριθούν, σημειώνει ο Τζαντ. Διόλου τυχαία που οι συρ-



μοί και οι σταθμοί αποτέλεσαν το θέμα ή το φόντο των σύγχρονων εικαστικών τεχνών για γενιές και γενιές, πέραν των άπειρων λογοτεχνικών και κινηματογραφικών αναφορών.

## Η παρακμή

Θύματα του εξαστιμού που οι ίδιοι είχαν διευκολύνει, οι σιδηροδρομοί άρχισαν να παρακμάζουν από τη δεκαετία του '50, εποχή της βασιλείας των «ιδιωτικών» ταξιδιών με το αυτοκίνητο και των αστραπιαίων μετακινήσεων με το αεροπλάνο. Οι κυβερνήσεις τους αντιμετώπιζαν ως ασύμφορο αν και αναπόφευκτο βάρος στον κρατικό προϋπολογισμό, κατάρχοντας τις γραμμές που έκριναν ασύμφωτες. Και ενώ στην ηπειρωτική Ευρώπη το μεγαλύτερο μέρος της σιδηροδρομικής υποδομής διασώθηκε «χάρη στην κουλτούρα των δημό-

σιων παροχών», οι δυνάμεις της αγοράς στις ΗΠΑ στάθηκαν ανελέητες.

Να όμως που από το 1990 κι έπειτα οι δημόσιες επενδύσεις για τους σιδηροδρόμους πήραν ξανά την ανηφόρα, όπως διαβάζουμε. Πέρα από τα παραδοσιακά του πλεονεκτήματα –το ότι καταναλώνει λιγότερη ενέργεια, απαιτεί λιγότερο προσωπικό, αντέχει σε σχεδόν όλες τις καιρικές συνθήκες– το σύγχρονο τρένο παρουσιάζει επιπλέον και ισχυρά περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα. Νέοι σταθμοί, κατασκευασμένοι με κρατικά κονδύλια, όπως αυτοί της Λιόν, της Σεβίλλης ή της ελβετικής Κουρ, φέρουν διάσημες υπογραφές όπως των Καλατράβα και Κούλχας, ενώ και παλιότεροι, όπως ο παρισινός Γκαρ ντε λ' Εστ, ο λονδρέζικος Πάντινγκτον ή ο Βικτόρια στη Βομβάη, όχι μόνο γοητεύουν με την αισθητική τους, αλλά, το σημαντικότερο, «εξακολουθούν να λειτουργούν με τον ίδιο ουσιαστικά τρόπο που λειτουργούσαν όταν πρωτοκατασκευάστηκαν». Κάτι που, σύμφωνα με τον Τζαντ, αποδεικνύει την ποιότητα του σχεδιασμού και της κατασκευής τους, αλλά και στον παντοτινά σύγχρονο χαρακτήρα τους.

## Λείπει η Ελλάδα

Και η Ελλάδα; Πού βρίσκεται σε όλα αυτά η Ελλάδα; αναρωτιέται στο επίμετρό του ο Σταύρος Ζουμπουλάκης. Η δική μας σιδηροδρομική ιστορία, όπως επισημαίνει, αρχίζει με τον Τρικούπη το 1882, με το σχεδιασμό τριών δικτύων συνολικού μήκους 700 κλμ., και ολοκληρώνεται ουσιαστικά το 1910. «Αν κάποιος, επομένως, χρειάζεται να τεκμηριώσει την προβληματική ή ελλειμματική σχέση της νεότερης Ελλάδας με τη νεοτερικότητα», συμπληρώνει, «δεν χρειάζεται να κάνει επισταμένες έρευνες – μια επίσκεψη στο Σταθμό Λαρίσης τού φτάνει». Οι ελλιποφόρες προοπτικές για τις οποίες μιλά ο Τζαντ στη «Δόξα των σιδηροδρόμων» δεν μας αφορούν. Ο ΟΣΕ έχει χρεοκοπήσει, σχεδόν όλη η Πελοπόννησος είναι χωρίς τρένο και κανένο έργο υποδομής δεν διαγράφεται στον ορίζοντα...

«Αν χάσουμε τους σιδηροδρόμους, δεν θα έχουμε χάσει απλώς ένα πολύτιμο πρακτικό εφόδιο, θα έχουμε αποδεχτεί ότι λησμονήσαμε πώς να ζούμε συλλογικά», καταλήγει στο δοκίμιο του ο Τόνι Τζαντ. Εαν χρυσόψευμε τους σταθμούς και τις γραμμές, «θα είναι σαν ν' απρσιτεύουμε τη μνήμη που έχουμε για το πώς μπορούμε να ζήσουμε με αυτοπεποίθηση μέσα στις πόλεις μας». Και οι επιπτώσεις μας τέτοιου απώλειας, όπως επιμένει, «θα ξεπερνούσαν κατά πολύ το θάνατο ενός από τα πολλά μέσα μετακίνησης. Θα σήμαιναν ότι έχουμε απειπολήσει τη σύγχρονη ζωή». Αλίμονο. Αυτή τη σύγχρονη ζωή δεν ευτυχήσαμε να γνωρίσουμε εδώ ως τώρα, και ίσως να μη γνωρίσουμε ποτέ.