

1. ΤΑ ΤΡΕΝΑ ΠΟΥ ΦΥΓΑΝΕ ΕΡΧΟΝΤΑΙ ΞΑΝΑ

Μέσο: ΤΑ ΝΕΑ_Ν ΣΥΝ

Ημ. Έκδοσης: . . . 05/10/2013 Ημ. Αποδελτίωσης: . . . 05/10/2013

Σελίδα: 19



Σαββατοκύριακο 5 - 6 Οκτωβρίου 2013

ΝΕΑ 19

Βιβλιοδρόμιο

Όταν τα τρένα άλλαξαν τον κόσμο

Οι αλλαγές που έφερε στη ζωή των ανθρώπων ο σιδηρόδρομος είναι πολύ μεγαλύτερες από όσο νομίζουμε, εξηγεί στο βιβλίο του ο ιστορικός Τόνι Τζαντ ο οποίος το 2010 έφυγε από τη ζωή

Μέχρι το 1830 ήταν ελάχιστοι οι άνθρωποι που είχαν μια εικόνα του κόσμου πέρα από τη στενή γεωγραφική περιοχή τους. Το ταξίδι ήταν το ίδιο δύσκολο όσο σχεδόν και δύο χιλιετίες πριν. Ούτε ταξίδευαν οι άνθρωποι σε μεγάλες ομάδες. Μια τυπική επιβατηγός άμαξα που την έσερναν άλογα χωρούσε τέσσερις επιβάτες στο εσωτερικό της και δέκα απέξω. Το ταξίδι με αυτή ήταν αρκετά κουραστικό γι' αυτό και όσοι τη χρησιμοποιούσαν το έκαναν για μικρές αποστάσεις.

Όλα αυτά άλλαξαν με τον σιδηρόδρομο. Λίγοι όμως θα μπορούσαν να φανταστούν πόσο βαθιά ήταν αυτή η αλλαγή όταν εγκαινιάζονταν, εκείνη τη χρονιά, ο σιδηροδρομική γραμμή Λίβερπουλ - Μάντσεστερ.

«Τον προνεωτερικό κόσμο τον καθόριζε ο χώρος. Τον κόσμο που τον διαδέχθηκε τον όριζε ο χρόνος», γράφει στο εξαιρετικό κείμενό του, με τον τίτλο: «Η δόξα των σιδηροδρόμων», ο ιστορικός Τόνι Τζαντ. Το κείμενο αυτό πρωτοδημοσιεύτηκε σε συνέχειες στο «New York Review of Books» και τώρα μεταφράστηκε στα ελληνικά από την Κωστούλα Σκαρβενίτη για λογαριασμό του Μορφωτικού Ιδρύματος Εθνικής Τραπέζης.

Το τρένα, λέει, έστω και αν με τα σημερινά δεδομένα ήταν αργά, κινούνταν ωστόσο με άγνωστες μέχρι τότε ταχύτητες. Παραδοσιακά μάλιστα, είχαν καλύτερες επιδόσεις στην κίνηση παρά στην πέδηση. Γι' αυτό και ήταν ζωτικής σημασίας να υπάρχει ανάμεσα τους απόσταση ασφαλείας και να γνωρίζει κανείς ανά πάσα στιγμή πού βρίσκονται. Αυτός ήταν και ο κύριος λόγος, μαζί με άλλους εμπορικούς, για τον οποίο γεννήθηκαν το 1840 οι πίνακες δρομολογίων.

Ο πίνακας δρομολογίων, λέει ο Τόνι Τζαντ, έφερε ασύλληπτες αλλαγές στην καθημερινή ζωή των ανθρώπων.

Έφερε τα ρολόγια των σταθμών, τα ρολόγια στην τσέπη των σιδηροδρομικών υπαλλήλων και μετά όλων των αλλοθλών, έφερε την εθνική ώρα και τη διαίρεση της υπηλιού σε ζώνες με ίδια ώρα. Ουσιαστικά, έφερε αργότερα επίσης τα ραδιοφωνικά προγράμματα αλλά και τα σχολικά ωρολόγια προγράμματα. Ήταν η πρώτη διαχείριση, η πρώτη οργάνωση και ο πρώτος έλεγχος του χρόνου.

Ο σιδηρόδρομος έφερε και άλλες αλλαγές: έφερε τη μαζική μετακίνηση, έφερε και επανάσταση στην πολεοδομική οργάνωση. Οι πόλεις οργανώθηκαν πολεοδομικά με βάση τον σιδηροδρομικό σταθμό που, με τη σειρά του, επηρέασε την αρχιτεκτονική των πόλεων. Όπως επηρέασε καταλυτικά και την τέχνη, κυρίως τον κινηματογράφο και τη ζωγραφική.

Ο Τόνι Τζαντ, ιστορικός παγκόσμιας εμβέλειας - συγγραφέας λ.χ. του «Η Ευρώπη μετά τον πόλεμο» - πέθανε το 2010 σε ηλικία 62 ετών, έχοντας προσβληθεί από μια σπάνια νευροεκφυλιστική νόσο που τον οδήγησε στην τετραπληγία. Κατά τη διάρκεια της αβύσσιας περιπέτειας της υγείας του και ενώ ήξερε ότι θα πέθαινε, συνέχιζε να γράφει με ψυχρή αισθησιότητα του καθηκόντος, χωρίς ίχνος μεμψιμοιρίας. Το μόνο παράπονο που εξέφρασε, σε άλλο όμως κείμενό του που μνημονεύει στο επίμετρο ο Σπύρος Ζουμπούλακης, είναι ακριβώς ότι δεν θα έσναταξίδευε με τρένο.

«Αυτή η επίγνωση πέφτει επάνω μου σαν μολυβένιο σεντόνι και με βυθίζει ακόμη πιο βαθιά στο μακάβριο συναίσθημα του τέλους που όριζει μια αληθινά αθεράπευτη αρρώστια: καταλαβαίνεις ότι ορισμένα πράγματα δεν θα γίνουν ποτέ. Τέλος πια ο σταθμός του Βατερλώ, τέλος οι στάσεις στην ύπαιθρο, τέλος πια η μοναξιά: όχι άλλο γίνεσθαι, μόνο το ατέλειωτο είναι!...»

→ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΣΤΗ ΣΕΛΙΔΑ 24





ΤΟΝΙ ΤΖΑΝΤ

Τα τρένα που φύγανε... έρχονται ξανά



Ο ιστορικός εξηγεί πώς οι σιδηρόδρομοι είναι το μεγαλύτερο σύμβολο του σύγχρονου κόσμου, καθορίζοντας την τέχνη αλλά και την κοινωνική ζωή

→ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΣΕΛΙΔΑ 19

Πρώτα ήταν οι ζωγράφοι: Τέρνερ («Βροχή, απίθος και ταχύτητα», 1844), Μονέ («Ο σταθμός του Σεν-Λαζάρ», 1877), Εντουαρντ Χόπερ («Σταθμός», 1908), Κάμπελ Κούπερ («Ο Μεγάλος κεντρικός σταθμός» [της Νέας Υόρκης], 1909). Ακολούθησαν οι κινηματογραφιστές: από το 1920 μέχρι το 1950 σιδηρόδρομος και κινηματογράφος βάδισαν χέρι χέρι και, όπως λέει ο Τόνι Τζαντ, «είναι ιστορικά αδιαχώριστα», ήδη από το έργο των αδελφών Λιμίερ «Η άφιξη ενός τρένου στον σταθμό Λα Σιστά» (1895).



Γράφει ο Μανώλης Παυλίδης

«Τα τρένα είναι μια έμπειρία των αισθήσεων: οπτική και (ιδίως την εποχή του σιμιού) ακουστική», εξηγεί. «Προσφέρονταν έτσι ως φυσικό θέμα για τους κινηματογραφιστές. Οι σταθμοί είναι ανώνυμοι, γεμάτοι σκιές, κίνηση και μεγάλης κάρους, δεν είναι λοιπόν παράδοξο που άσκησαν τέτοια γοητεία στους κινηματογραφικούς παραγωγούς. Το άλγος και το αυτοκίνητο δεν διαθέτουν τα πολυποικίλα χαρακτηριστικά του τρένου. Τα γουέστερν και οι ταινίες δράμου γρήγορα θεωρούνται ξεπερασμένα και ενώ είχαν διεθνή απίχηση, γυρίστηκαν μόνο στις ΗΠΑ». Από τον «Στρατηγό» του Μπόστερ Κίτον (1927) μέχρι το «Οριάν Εξήντες» (1974), οι ταινίες με τρένα είναι αναρίθμητες. Ο Τζαντ διαλέγει να υπενθυμίσει τη «Σύντομη συνάντηση» του Ντέβιντ Λιν (1945), όπου το τρένο δεν είναι μόνο ακινητό αλλά κομμάτι της πλοκής: «Οι ακινητές στον σταθμό του Κάρνφορθ που αντιπροσωπεύονται στην οικογενειακή ζωή απειλώντας τη γαλήνη της, συμβολίζουν το ρίσκο, την ευκαιρία, την αβεβαιότητα, το καινούργιο και την αλλαγή, με δυο λόγια την ίδια τη ζωή».

Και αυτή τη ζωή ο ορκισμένος Σοσιαλδημοκράτης Τζαντ τη βλέπει ως κοινωνική ζωή. Αντίθετα από τη



Τony Jant
Η ΔΟΞΑ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

ΜΤΦ. ΚΩΣΤΟΥΛΑ ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗ
ΕΠΙΜΕΤΡΟ ΣΤΑΥΡΟΣ ΖΟΥΜΠΟΥΛΑΚΗΣ, ΕΚΔ. ΜΙΕΤ
ΣΕΛ. 80, ΤΙΜΗ: 9,90 ΕΥΡΩ

Μάργκερετ Θάτσερ που θεωρούσε ότι «κοινωνία δεν υπάρχει», μόνο άτομο και οικογένεια, ο συμπατριώτης της ιστορικός θεωρεί ότι σύγχρονος κόσμος σημαίνει κοινωνία, για την ακρίβεια κοινωνία των πολιτών. Και ότι οι σιδηρόδρομοι είναι χαρακτηριστικό συμπλήρωμα για την ανάδειξη της καθώς προσφέρουν πρακτικά οφέλη τόσο στο άτομο όσο και στη συλλογικότητα. «Κάτι που η αγορά δεν μπορεί να το επιτύχει – παρά μόνο, εξαιτίας της ίδιας της φύσης της, από ευτυχία αμέλεια». Φτάνει μάλιστα να πει: «Αν δεν μπορούμε να ξεδωρούμε τους συλλογικούς μας πόρους για τα τρένα και να ταξιδεύουμε ευχάριστα με αυτά, δεν είναι επειδή αντிகοιμουμε πλέον σε περιφραγμένες κοιτόπτες και χρειαζόμαστε μόνο αυτοκίνητα για να κινηθούμε από τη μία στην άλλη. Θα είναι επειδή έχουμε καταντήσει περιφραγμένα άτομα, που δεν γνωρίζουν πώς να μοιραστούν τον δημόσιο χώρο

Ο βρετανός ιστορικός Τόνι Τζαντ (1948-2010) δίδαξε στα Πανεπιστήμια του Κέμπριτζ, της Οξφόρδης, του Μπέρκλεϊ και της Νέας Υόρκης

προς όφελος όλων». Παρά τον δραματικό τόνο, ο Τόνι Τζαντ δεν είναι πάντως απαισιόδοξος για το μέλλον του τρένου. Και διακρίνει μια ολική επανάσφαση έπειτα από μια μεγάλη κρίση που πέρασε, από το 1950 και μετά. Προσελκύει ξανά μεγάλες δημόσιες επενδύσεις για υποδομές. Αλλωστε και οι πόλεις έχουν μεγαλώσει πολύ και έχουν πραγματική ανάγκη τα τρένα, ενώ και η λογική του προασπίου – που αναπτύχθηκε από την εποχή που το πετρέλαιο στοίχιζε ένα δολάριο το γαλόνι (4,55 λίτρα) – αμφισβητείται έντονα πια.

«Για οποιαδήποτε μετακίνηση σε απόσταση μικρότερη των 15 χιλιομέτρων, ή μεταξύ 240 και 800 χιλιομέτρων, σε οποιαδήποτε χώρα με σοβαρό σιδηροδρομικό δίκτυο, το τρένο είναι το γρηγορότερο μέσο μετακίνησης καθώς και το φθηνότερο και λιγότερο καταστροφικό, αν συμψηφίσουμε το σύνολο του κόστους. Ο,τι νομίζουμε πως αντιπροσωπεύει την ύστερη νεωτερικότητα – ο κόσμος των αυτοκινητών και των αεροπλάνων που ήλθε μετά τον σιδηρόδρομο – αποδεικνύεται, όπως και τόσα άλλα από τις δεκαετίες 1950-1990, μια παρένθεση: που τροφοδοσιήθηκε, στη συγκεκριμένη περίπτωση, από την ψευδαίσθηση των αστών φτηνών κοσμιών και τη συνακόλουθη λατρεία της ιδιωτικοποίησης».



Ο πρώτος ταξιδιωτικός πράκτορας

Οι σιδηρόδρομοι εξυπηρέτησαν, βέβαια, και σχεδονομικούς «ατομικούς» ευτυχισμένους. Η έννοια του ταξιδιού αναμφισβητούσα διαμορφώθηκε στην ουσία εξαιτίας τους και έχει και όνομα: λέγεται Τόμας Κουκ και είναι από το Ντάρμπισερ. Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί έρεθιζαν τη φαντασία. Και ο δαμιόνιος Κουκ (1808-1892), που ξεκίνησε οργανώνοντας μικρές κυριακάτικες εκδρομές στην Αγγλία, συνέχισε στην ηπειρωτική Ευρώπη και τελικά κατέκλυσε την αμερικανική ήπειρο. Επινόησε τα «κέντρα παραθερισμού» και τις τοποθεσίες «με ιδιαίτερο φυσικό κάλλος». Το ταξιδιωτικό του γραφείο έδινε πληροφορίες για το ταξίδι. Μπροσούρες, φυλλάδια, οδηγούς. Αργότερα ανοίγει παραρτήματα μέσα στους σιδηροδρομικούς σταθμούς, εκδίδει ο ίδιος δρομολόγια τρένων, αλλά και ασφαλίσει συμφυρές και ταξιδιωτικές υπηρεσίες. Μια νέα βιομηχανία, που γιγαντώθηκε στις ημέρες μας, είχε σπείρει κάρη στα τρένα. Στο μεταξύ, όπως σημειώνει στο επίμετρο αυτής της πλήρους έκδοσης ο Σταύρος Ζουμπουλάκης, στην Ελλάδα ο ΟΣΕ έχει προκοπήσει, η Πελοπόννησος είναι ουσιαστικά χωρίς τρένο, τα τεράστια οδικά έργα των τελευταίων ετών (σπάραγα Αρτεμισίου, κρεμαστή γέφυρα Χαλκίδας, γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου κ.ά.) δεν προέβλεψαν διέλευση σιδηροδρόμου. Και ως είμαρτα μια χώρα που αρέσκειται να βλέπει τα τρένα να περνούν...

Πάνω ο πίνακας του Μονέ «Ο σταθμός του Σεν-Λαζάρ», στο μέσον οι Σίλια Τζόνσον, Τρέβορ Χάουαρντ στη «Σύντομη συνάντηση» και κάτω ο Μπόστερ Κίτον στον «Στρατηγό»