

# Ενας ύμνος στις ράγες και στα βαγόνια

Β [tovima.gr/2013/08/02/books-ideas/enas-ymnos-stis-rages-kai-sta-bagonia/](http://tovima.gr/2013/08/02/books-ideas/enas-ymnos-stis-rages-kai-sta-bagonia/)

Μπέκος Γρηγόρης

August 2, 2013



**Τόνι Τζαντ**

**«Η δόξα των σιδηροδρόμων»**

Μετάφραση Κωστούλα Σκλαβενίτη,  
επίμετρο Σταύρος Ζουμπουλάκης

Εκδόσεις MIET, 2013,

σελ. 78, τιμή 11 ευρώ

Ο σιδηρόδρομος εκτός από πρωτοποριακός τεχνολογικός σχεδιασμός, υποστηρίζει ο Τόνι Τζαντ (1948-2010), είναι και μείζων κοινωνικός θεσμός, επειδή οργάνωσε αλλιώς τον δημόσιο χώρο και τον σύγχρονο αστικό βίο. Σε ένα εμπνευσμένο δοκίμιο υπό τον τίτλο «Η δόξα των σιδηροδρόμων» – το δεύτερο της σειράς «Minima» του Μορφωτικού Ιδρύματος της Εθνικής Τραπέζης – το οποίο αρχικά δημοσιεύθηκε σε δύο μέρη στο «The New York Review of Books», αφηγείται την ανθεκτική ιστορία του, από την πρώτη γραμμή Λίβερπουλ – Μάντσεστερ το 1830 ως τις ημέρες μας, και εξηγεί γιατί αντιπροσωπεύει, τόσο πρακτικά όσο και συμβολικά, αυτό που αποκαλείται νεωτερικότητα: έδωσε την κινητήρια δύναμη στη βιομηχανική επανάσταση και επέφερε μια επαναστατική τομή ύστερα από δυο χιλιετίες στην οικονομία και τις ζωές των ανθρώπων.

Οι σιδηροδρομικές γραμμές δεν κατέκτησαν τον χώρο μονάχα, ούτε αναδιοργάνωσαν μόνο τον χρόνο. «Επινόησαν εκ νέου το τοπίο» όπως γράφει ο μεγάλος βρετανός ιστορικός. «Είναι χαρακτηριστικό ότι όσες κοινότητες συμβιβάστηκαν με τον σιδηρόδρομο γνώρισαν την ευημερία, ενώ όσες πόλεις ή χωριά αντιστάθηκαν ανοιχτά, είτε έχασαν τη μάχη είτε έμειναν πίσω, οι οικονομικές συναλλαγές, τα αγαθά και οι αγορές, όλα αυτά τις προσπέρασαν και πήγαν αλλού» αποφαινεται ο ίδιος.

Στα καθ' ημάς η επισήμανση του Σταύρου Ζουμπουλάκη στο επίμετρο της έκδοσης είναι καίρια: «Αν κάποιος χρειάζεται να τεκμηριώσει την προβληματική ή ελλειμματική σχέση της νεότερης Ελλάδας με τη νεωτερικότητα, δεν χρειάζεται να κάνει επισταμένες έρευνες, αρκεί να ρίξει μια ματιά στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο ή να επισκεφθεί τους σιδηροδρομικούς σταθμούς της πρωτεύουσας και των άλλων μεγάλων πόλεων». Η σιδηροδρομική ιστορία της Ελλάδας άρχισε με τον Χαρίλαο Τρικούπη το 1882 – σχεδιάστηκαν τότε τρία δίκτυα συνολικού μήκους 700 χλμ. – και ολοκληρώθηκε το 1910. Εκτοτε η ιστορία κατέστη μάλλον θλιβερή...

Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, «οι καθεδρικοί ναοί της εποχής τους» όπως τους αποκαλεί ο Τζαντ, πέρα από «πύλες εισόδου στις σύγχρονες πόλεις» που έφερναν στην καρδιά τους μια νέα τεχνολογία, υπήρξαν σημαντικοί στην ιστορία της αστικής πολεοδομίας και της αρχιτεκτονικής. «Ο σχεδιασμός τους ποίκιλλε από τον γοθικό ρυθμό ως το ψευδοΤυδώρ, από το κίνημα Greek Revival ως το μπαρόκ, από το Beaux-Arts ως τον νεοκλασικισμό» και επιπλέον μέσω αυτών αναπτύχθηκε η αγορά – η περίπτωση του Τόμας Κουκ, που οργάνωσε την ιδέα του ταξιδιού και εφηύρε «τα κέντρα παραθερισμού» ενσαρκώνει το νέο εμπορικό δαιμόνιο στον επιχειρηματικό τομέα.

Η πολιτισμική διάσταση είναι μεγίστης σημασίας για τον ιστορικό. Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και οι συρμοί τους ενσάρκωσαν το σύγχρονο και το νέο. Αποτέλεσαν το θέμα ή το φόντο των εικαστικών τεχνών – από τα έργα των μοντερνιστών ζωγράφων ως τις κλασικές αφίσες του μεσοπολεμικού λονδρέζικου μετρό – επί τέσσερις γενιές. Επίσης «ο κινηματογράφος και ο σιδηρόδρομος άνησαν χέρι-χέρι – από τη δεκαετία του 1920 ως τα τέλη της δεκαετίας του 1950 – και είναι ιστορικά αδιαχώριστοι» υπογραμμίζει ο Τζαντ προχωρώντας σε μια εντυπωσιακή ανάλυση της ταινίας «Σύντομη συνάντηση» (1945) του Ντέιβιντ Λιν, όπου οι σκηνές στον σταθμό του Κάρνφορθ «συμβολίζουν το ρίσκο, την ευκαιρία, την αβεβαιότητα, το καινούργιο και την αλλαγή, με δυο λόγια την ίδια τη ζωή».

Παρακολουθούμε βεβαίως και την παρακμή των σιδηροδρόμων, αρχής γενομένης από τη δεκαετία του 1950, εξαιτίας του κόστους εγκατάστασης και συντήρησης αλλά και του ανταγωνισμού (αυτοκίνητα και αεροπλάνα) ως και το 1990. Εκτοτε όμως οι δημόσιες επενδύσεις σε τούτες τις υποδομές άρχισαν να αυξάνονται και πάλι επειδή τα τρένα είναι εν τέλει φθηνότερα και «δεν παλιώνουν ποτέ». Οι σιδηρόδρομοι συνιστούν «ένα συλλογικό εγχείρημα προς όφελος του ατόμου» τονίζει ο σοσιαλδημοκράτης ιστορικός. «Αν χάσουμε τους σιδηροδρόμους [...] θα έχουμε αποδεχθεί ότι λησμονήσαμε πώς να ζούμε συλλογικά». Δεν είναι τυχαίο, μας υπενθυμίζει, ότι η Μάργκαρετ Θάτσερ, που έλεγε ότι «δεν υπάρχει κοινωνία», δεν ταξίδευε ποτέ με τρένο.