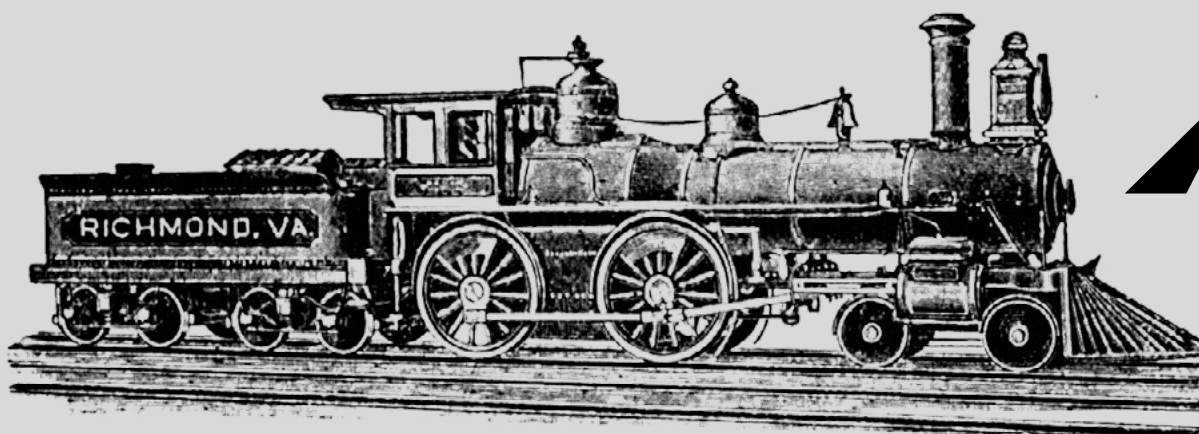




Θα ανοίξουμε μια παρένθεση. Ενώ ήμασταν έτοιμοι/ες να γράψουμε ένα κείμενο για το roketon-go, την παρέμβαση των ψηφιακών τεχνολογιών στη ζωή και την εξόρυξη δεδομένων, η επικαιρότητα ήρθε να μας σφηνώσει στο μυαλό κάτι άλλο. Ποια επικαιρότητα θα πείτε; Η επικαιρότητα που αφορά τη στήλη μας δεν θα μπορούσε παρά να είναι η τεχνολογική επικαιρότητα και δεν υπάρχει σπουδαιότερο τεχνολογικό συμβάν από το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη. Η αποτυχία ή η δυσλειτουργία των τεχνολογιών είναι επίσης τεχνολογική ή τέλος πάντων είναι τεχνολογική όσο είναι και η αλλαγή της με νέες. Παράλληλα πρέπει να πούμε πως η αντικατάσταση παλιότερων τεχνολογιών με νέες σε κανένα βαθμό δεν αποτελεί σωτηρία και όσοι ποντάρουν εκεί, όσοι δηλαδή πάνε με το ρεύμα της προόδου που θα έλεγε και ο Μπένγκιαμιν: *ακολουθούν τη ροή του ποταμού όπως τα νεκρά ψάρια*. Ας τα κρατήσουμε αυτά προς γενική χρήση.

Στις σελίδες του τεύχους που κρατάτε στα χέρια σας μπορείτε να διαβάσετε αρκετά σχετικά με τους σιδηροδρόμους, την πρόσφατη ιστορία τους, τους οπαδούς και τους ανταγωνιστές τους. Γι' αυτό κι εμείς θα πάμε λίγο πιο πίσω και θα δούμε τον σιδηρόδρομο ως ένα μοντέρνο προϊόν, ως σύμβολο της δυτικής νεωτερικότητας και αποτύπωση της σκληρής ταξικότητάς της. Βλέπετε αν γυρίσουμε στον μακρινό 19ο αιώνα θα δούμε τον σιδηρόδρομο και το τρένο ως μια

καινοφανή μηχανή που διαπερνά τεράστιες εκτάσεις και χαράσσει πρωτόγνωρες διαδρομές.

Ίσως όμως το πιο εντυπωσιακό νέο που φέρνει μαζί του ο σιδηρόδρομος είναι η μαζική μετακίνηση. Οι σιδηρόδρομοι αποτελούν ίσως το πρώτο χερσαίο μέσο μεταφοράς στην ανθρωπινή ιστορία που μπορεί να μεταφέρει μαζικά ανθρώπους. Ήδη από τις πρώτες στιγμές της γέννησής τους οι σιδηροδρομικές εταιρείες φρόντιζαν πάντα να έχουν κάποιες θέσεις για ταξιδιώτες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι πως στη Ρωσική Αυτοκρατορία προβλέπονταν τρεις σειρές θέσεων για ταξιδιώτες και στην Ινδία πέντε. Οι θέσεις αυτές είχαν φυσικά διαβάθμιση. Όσο μαζικότερη γινόταν η μετακίνηση μέσω τρένου, τόσο πιο σκληρός γινόταν και ο διαχωρισμός των επιβατών σε first class και second class. Δίπλα σε αυτή τη διαβάθμιση στα τρένα εμφανίζεται και μια τρίτη κατηγορία: οι λαθρεπιβάτες. Αυτοί που ανεβαίνουν στα τρένα εν κινήσει, για να μετακινηθούν δωρεάν ή να κλέψουν¹. Δεν είναι τυχαίο φυσικά το γεγονός ότι οι λαθρεπιβάτες τις περισσότερες φορές βρίσκονται κρυμμένοι/ες μαζί με τα εμπορεύματα. Τα τρένα λοιπόν αποτελούν από την γέννησή τους την πιο σαφή αποτύπωση της ταξικής κοινωνίας του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής.

Κι αν όσα γράψαμε μέχρι στιγμής είναι πάνω κάτω γνωστά, νομίζουμε πως στη συνέχεια θα σας εκπλήξουμε: Τα τρένα γέννησαν τις διακοπές. Ο Τόμας Κουκ (1808- 1892), ένας ιδιοφυής επιχειρηματίας από το Ντάρμπυσερ της Μ. Βρετανίας επινόησε τις διακοπές. Ο Κουκ έμενε κοντά σε έναν σιδηροδρομικό σταθμό, ενώ παράλληλα ήταν μέλος της αντι-αλκοολικής λέσχης του Ντάρμπυσερ. Κάπως έτσι σκέφτηκε πως θα ήταν μια κερδοφόρα επιχείρηση να προετοιμάζει, να διαφημίζει και να εμπορεύεται ταξιδιωτικά πακέτα που περνούν μέσα από τον σιδηρόδρομο. Ο Κουκ έφτιαξε μια σειρά από διαφημιστικά φυλλάδια και προσούρες οι οποίες προωθούσαν τα ταξίδια με το σιδηρόδρομο σε περιοχές υψηλής ομορφιάς, στο βουνό ή στη θάλασσα. Η εμπορική λογική του ήταν να προετοιμάζει τους υποψήφιους ταξιδιώτες για το τι αυτοί έπρεπε να δουν και αυτοί με τη σειρά τους έπρεπε να τον προπληρώνουν για το σύνολο της παροχής. Σταδιακά ο Κουκ και οι μιμητές του έφτιαξαν έναν ολόκληρο επιχειρηματικό κύκλο με κέντρο τους σιδηροδρομικούς σταθμούς.

Το 1914 οι επίγονοι του Κουκ έφτασαν να έχουν γραφεία σχεδόν σε κάθε σιδηροδρομικό σταθμό, να μπορούν να προτείνουν ειδικά δρομολόγια στους ιδιοκτήτες των τρένων και να προσφέρουν εγγυήσεις για ασφαλή ταξίδια.

Στην επιχειρηματική πρακτική της οικογένειας Κουκ μπορούμε να εντοπίσουμε τις πρώτες διακοπές. Να δούμε τον σιδηρόδρομο ως εκείνο το τεχνούργημα που επέτρεψε την μαζική μετακίνηση πλούσιων ανθρώπων για αναψυχή. Ο σιδηρόδρομος επέτρεψε την επινόηση μιας νέας γεωγραφίας της οποίας μοναδικός παραγωγικός πόρος ήταν η απόλαυση του τοπίου. Και με αυτόν τον τρόπο ο σιδηρόδρομος γέννησε τις διακοπές ως μαζική πρακτική. Ας σημειώσουμε βέβαια πως στο μυαλό του Κουκ οι διακοπές ήταν ένα είδος πειθαρχικής πρακτικής, ένας τρόπος ώστε όσοι συμμετέχουν στα προγράμματα να συμμορφωθούν σε ένα υγιή και ηθικό τρόπο ζωής.

Από τα παραπάνω καταλαβαίνουμε πως ο σιδηρόδρομος, πέρα από ένα σκληρό εργασιακό περιβάλλον για όσους μετείχαν σε έναν κύκλο εργασιών που ξεκινάει από τους αχθοφόρους των σιδηροδρομικών σταθμών και τελειώνει στους μηχανοδηγούς και στους μικροπαραβατικούς των τρένων, αποτέλεσε και ένα συνολικό πολιτισμικό προϊόν. Ένα προϊόν ευθέως ανταγωνιστικό με την αυτοκίνηση και τις μεταφορές με φορτηγό, ένα προϊόν αποτύπωμα της ταξικής μαζικής κοινωνίας. Ένα πολιτισμικό προϊόν που ταλαντώνεται ανάμεσα στις ανάγκες των βιομηχανιών και τις πρώτες διακοπές, τα πρώτα ταξίδια.

Το μέλλον του σιδηροδρόμου πρέπει να αναζητηθεί εκεί. Ας σκεφτούμε λοιπόν ποιος χρειάζεται τους σιδηροδρόμους: οι διακοπές, όπως τις σχεδίαζε ο Τ. Κουκ ή οι εμπορικές μετακινήσεις που οργανώνουν τα καπιταλιστικά κράτη; Αν απαντήσουμε αυτό το ερώτημα ίσως γίνουμε σοφότεροι/ες σχετικά με το μέλλον τον τρένων.

¹. Ο Τζακ Λόντον στο βιβλίο του *Ο δρόμος* περιγράφει πολύ αναλυτικά τις περιπέτειες των αστέγων στις ΗΠΑ και την εμπειρία τους στις σιδηροδρομικές γραμμές.

Διακοπές

Having added to their extensive plant a large number of special tools, are prepared to build of the latest and most approved designs—**LIGHT LOCOMOTIVES**.—Passenger, Freight, Tramway, Noiseless Street Motors and Mine Engines; also Pole Road Locomotives, the only successful device of the kind made.