

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΟΥ

ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ, ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΝΘΡΩΠΟΛΟΓΙΑΣ

Διπλωματική Εργασία

Αλεξάνδρα Μαυρίκου

***Η Γέννηση του Σιδηροδρόμου (α΄μισό 19ου αι.):
Τεχνολογικές, Κοινωνικές & Ψυχολογικές Όψεις***



Τριμελής Επιτροπή: Μήτσος Μπιλάλης (Επιβλέπων)

Ιωάννα Λαλιώτου

Πολυμέρης Βόγλης

ΒΟΛΟΣ 2015

*Η Γέννηση του Σιδηροδρόμου (α΄ μισό 19ου αι.): Τεχνολογικές, Κοινωνικές και Ψυχολογικές
Όψεις*

Εξώφυλλο: Eduard Manet, *The Railway*, 1873, (λάδι σε μουσαμά), National Gallery of Art, Washington, D.C.

«... με ρωτάτε, πού στην ευχή είναι ο σιδηρόδρομος στον πίνακα, "The Railway".

Πού είναι; Μα τον Δία! Εκεί, μέσα στον καπνό που αφήνει η μοντέρνα του γκρι τροχιά στον καμβά. Είναι αλήθεια, η κίνηση λείπει και κάποιος δεν μπορεί να δει το τρένο. Ο καπνός είναι αρκετός για μένα, διότι δηλώνει τη φωτιά, η οποία είναι σαν ψυχή για τη μηχανή. Και η μηχανή, για όποιον γνωρίζει καλά, είναι η ευφυΐα, η δόξα και η τύχη του αιώνα μας. Για τις μελλοντικές γενιές, ο δικός μας 19^{ος} αιώνας θα είναι ο αιώνας του σιδηροδρόμου, όπως για τον πάπα της Ρώμης σύμβολο είναι η τιάρα, η γόνδολα για τη Βενετία και για τον δικό μας γαλλικό Μεσαίωνα σύμβολο είναι η πανοπλία του βαρόνου».

Jacques de Biez, "Edouard Manet," *Lecture, Salles des Capucines*, Paris, 22 January 1884

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	3
Κεφάλαιο 1ο: Σιδηρόδρομος και νέα εποχή	7
Ατμός & Ταχύτητα: Η «γέννηση» του σιδηροδρόμου	7
Νέα χαρτογράφηση του κόσμου	16
Κεφάλαιο 2^ο: Κοινωνικές Διαστάσεις	20
Φυσικός & Κοινωνικός μετασχηματισμός	20
Νέος κοινωνικός διαχωρισμός	26
Κεφάλαιο 3^ο: Σωματικές και Ψυχολογικές Επιπτώσεις	31
Κεφάλαιο 4^ο: Σιδηρόδρομος & Νέες Πρακτικές Όρασης	41
Ο νέος ταξιδιώτης και η «μηχανοποιημένη» όραση	41
Πανοραμική Θέα	51
Σιδηρόδρομος και Κινηματογραφικό Βλέμμα	54
Κεφάλαιο 5^ο: Σιδηρόδρομος & Νέα Αντίληψη του Χρόνου	59
Χωροχρονική Συμπύεση	59
Τυποποίηση του Χρόνου	68
Επίλογος	82
Βιβλιογραφία	85

Εισαγωγή

Ο 19ος αι. έχει παραδοσιακά χαρακτηριστεί ως ο αιώνας της νεωτερικότητας και ειδικότερα της Βιομηχανικής Επανάστασης (1750 – 1850), του ιμπεριαλισμού και της παγκοσμιοποίησης. Συγκεκριμένα, ήδη από το πρώτο μισό του 19ου αι. η Βιομηχανική Επανάσταση διαδίδεται από την Αγγλία, όπου ξεκίνησε, και στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, επιφέροντας μεγάλες αλλαγές σε όλους τους τομείς, κυρίως, στις επικοινωνίες και τις μεταφορές, ενώ η τεχνολογική ανάπτυξη επηρέασε βαθιά την κοινωνική, οικονομική και πολιτισμική ζωή των ανθρώπων. Έτσι, η ραγδαία βελτίωση των μέσων μεταφοράς συνέβαλε στη δημιουργία μιας πρωτοφανούς ροής αγαθών και ανθρώπων που ταξίδευαν σε ολόκληρο τον πλανήτη με αυξανόμενη ταχύτητα και ένταση.

Η τεχνολογική σύνδεση της ισχύς του ατμού – ως κυρίαρχη πηγή ενέργειας - με την κίνηση του σιδηροδρόμου υπήρξε μια από τις πιο επιτυχημένες καινοτομίες του 19^{ου} αι. Ο Γερμανός φιλόσοφος Karl Marx είδε τον σιδηρόδρομο ως τον «*πρόδρομο της μοντέρνας βιομηχανίας*». ¹ Αν και πριν από την επανάσταση στις μεταφορές είχαν κατασκευαστεί καλύτεροι δρόμοι και άμαξες που αύξησαν τις ταχύτητες, εντούτοις, αυτές παρέμειναν περιορισμένες στα φυσικά όρια των ζώων. Γι' αυτό και ο ερχομός του σιδηροδρόμου με τους ισχυρούς κινητήρες ατμού συνάρπασε και γοήτευσε τους ανθρώπους της εποχής, εφόσον για πρώτη φορά στην ανθρώπινη ιστορία το ταξίδι απελευθερώθηκε αφενός από τους περιορισμούς της ανθρώπινης και ζωικής μυϊκής δύναμης και αφετέρου από τους γεωγραφικούς περιορισμούς. ²

Η γέννηση του σιδηροδρόμου πραγματοποιήθηκε στη βιομηχανική Αγγλία του 19^{ου} αι. με τη συμβολή Άγγλων μηχανικών, όπως ήταν ο Thomas Newcomen, ο James Watt, ο Richard Trevithick και ο George Stephenson, το έργο των οποίων υπήρξε πρωτοποριακό, καθώς μετέβαλλε οριστικά την αντίληψη των ανθρώπων για τον χώρο και τον χρόνο. Όπως η κατασκευή οδικού συστήματος αποτελεί θρίαμβο της αρχαίας Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας και απόδειξη του μεγαλείου της στον τομέα της μηχανικής, έτσι και ο σιδηρόδρομος συνιστά το αρχετυπικό σύμβολο της Αγγλίας. Οι Ρωμαίοι υπήρξαν στον αρχαίο κόσμο οι μεγάλοι κατασκευαστές δρόμων και οι Άγγλοι οι μεγάλοι δημιουργοί των σιδηροδρόμων στη

¹ Karl Marx, "The Future Results of British Rule in India", στο *Karl Marx: Selected Writings*, ed. David McLellen, σελ. 332-37, Oxford: Oxford University Press, 1990, (παρατίθεται στο Marian Aguiar, "Making Modernity: Inside the Technological Space of the Railway", *Cultural Critique*, No. 68 (Winter, 2008), σελ. 66-85).

² Wolfgang Schivelbusch, *The Railway: The Industrialization of Time and Space in the 19th century*, <http://www.suu.edu/faculty/ping/pdf/TheRailwayJourney.pdf>.

σύγχρονη εποχή.³ Ειδικότερα, η έναρξη της πρώτης επιβατικής σιδηροδρομικής γραμμής Μάντσεστερ – Λίβερπουλ, τον Σεπτέμβριο του 1825, σηματοδότησε την αυγή της σιδηροδρομικής εποχής, εφόσον ο κόσμος είδε για πρώτη φορά βαγόνια γεμάτα με επιβάτες να κινούνται με πρωτάκουστη ταχύτητα.



Εικ. 1 Vincent Van Gogh, *Landscape with Carriage and Train in the Background*, 1890, (λάδι σε μουσαμά), Pushkin Museum, Moscow

Ο σιδηρόδρομος συνδύαζε τόσο εικόνες της προόδου και της εξέλιξης του πολιτισμού, όσο και εικόνες αποσταθεροποίησης της ηρεμίας και της ομορφιάς του τοπίου και του κοινωνικού ιστού. Ο ερχομός του προκάλεσε δέος και θαυμασμό στους ανθρώπους, καθώς η μηχανική κατασκευή του, η πολυπλοκότητα της λειτουργίας του και η ταχύτητά του ενσωμάτωναν όλες τις δυνατότητες – αρνητικές και θετικές - της τεχνολογίας και του μοντέρνου πολιτισμού με τις οποίες οι άνθρωποι της προ-βιομηχανικής εποχής έρχονταν για πρώτη φορά αντιμέτωποι. Η εφεύρεση του σιδηροδρόμου και η ανάδειξή του ως σύμβολο της μοντέρνας τεχνολογίας επέδρασε, επίσης, και στην καλλιτεχνική δημιουργία των ιμπρεσιονιστών ζωγράφων, αλλά και όλων των καλλιτεχνών, οι οποίοι ως φορείς και μάρτυρες μιας νέας εποχής αποτύπωσαν στα έργα τους με ζωντανό και απaráμιλλο τρόπο το νέο τεχνολογικό μέσο, φιλοτεχνώντας ταυτόχρονα τις κοινωνικές αλλαγές τις οποίες επέφερε.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στα πρώτα χρόνια του 20ού αι ο σιδηρόδρομος ενέπνευσε και τους φουτουριστές ζωγράφους, οι οποίοι, εξυμνώντας την εποχή της μηχανής και τον

³ R. Dudley Baxter, "Railway Extension and its Results", *Journal of the Statistical Society of London*, Vol. 29, No. 4 (Dec., 1866), σελ. 549-595.

θρίαμβο της τεχνολογίας πάνω στη φύση, πρόβαλαν τους σιδηροδρόμους ως «άπληστα τεχνουργήματα που καταβροχθίζουν σαν καπνογόνα ερπετά» και ως «αυτοκινούμενα κιβώτια των οποίων οι ρόδες ζύνουν άγαρμπα τις ράγες σαν να γίνεται προσπάθεια να χαλιναγωγηθούν οι οπλές τεράστιων σιδερένιων αλόγων».⁴ Για παράδειγμα, στο έργο του ζωγράφου Umberto Boccioni⁵ με τίτλο “States of Mind I: The Farewells”,⁶ αποδίδονται εικαστικά οι σκοτεινές δυνάμεις που κρύβονται πίσω από την υπόσχεση της συνεχούς τεχνολογικής προόδου, καθώς προβάλλονται με έντονο τρόπο ο αποπροσανατολισμός, η σύγχυση αλλά και τα συναισθήματα έξαψης που προκαλούσε στον επιβάτη το ταξίδι με τον σιδηρόδρομο.⁷



Εικ. 2 Umberto Boccioni, *States of Mind I: The Farewells*, 1911, (λάδι σε μουσαμά),
Museum of Modern Art, New York, USA

Ο σιδηρόδρομος, επομένως, συνιστούσε για τους ανθρώπους μια συλλογική εμπειρία της τεχνολογίας, προβάλλοντας όλα τα απελευθερωτικά και ανησυχητικά οράματα που

⁴ Ralph Harrington, “The neuroses of the railway”, *History Today*. Jul 94, Vol. 44 Issue 7, σ. 15-21.

⁵ Ο πρωτοποριακός ζωγράφος και γλύπτης Umberto Boccioni (1882 – 1916) ήταν ένας από τους σημαντικότερους καλλιτέχνες του Φουτουρισμού - ένα καλλιτεχνικό κίνημα το οποίο αναδύθηκε στα χρόνια πριν τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο - του οποίου το έργο άσκησε μεγάλη επιρροή. Ο Boccioni πίστευε ότι τα τεχνολογικά επιτεύγματα και η εμπειρία της νεωτερικότητας απαιτούσαν οι καλλιτέχνες να εγκαταλείψουν την παραδοσιακή απεικόνιση στατικών, ευανάγνωστων αντικειμένων. Θεωρούσε ότι η πρόκληση ήταν να προβληθούν η κίνηση, το βίωμα της ροής και η εσωτερική διεξόδυση των αντικειμένων. Ο Boccioni συνόψισε αυτήν την ιδέα στη φράση «φυσικός υπερβατισμός», λέγοντας «ότι αυτό που θέλουμε να κάνουμε είναι να δείξουμε το ζωντανό αντικείμενο στη δυναμική του ανάπτυξη». <http://www.theartstory.org/artist-boccioni-umberto.htm>.

⁶ Το έργο “The Farewells” αποτελεί το πρώτο από μια τριλογία με τίτλο *States of Mind*, η οποία, έχοντας ως κύριο άξονά της έναν σιδηροδρομικό σταθμό, αποκαλύπτει την ψυχολογική διάσταση που επέφερε η μεταβατική φύση της μοντέρνας ζωής και το νέο νόημα που έδωσαν οι μοντέρνες μηχανές στη λέξη «ταχύτητα». Σε αυτό το έργο, ο Boccioni αιχμαλωτίζει τη δυναμική της κίνησης και του χάους, απεικονίζοντας τους ανθρώπους να καταναλώνονται από, ή να ενώνονται μαζί με, τον καπνό του τρένου, καθώς αναδύεται στον ουρανό. <http://www.wikiart.org/en/umberto-boccioni/states-of-mind-i-the-farewells-1911>.

⁷ Ralph Harrington, “The neuroses of the railway”, *History Today*. Jul 94, Vol. 44 Issue 7, σ. 15-21.

μπορούσε να προσφέρει – πρόοδο, κοινωνική βελτίωση, κίνδυνο, καταστροφή. Γι' αυτό τον λόγο άλλοι υποδέχτηκαν το νέο τεχνολογικό μέσο με αισθήματα χαράς και ελπίδας, ενώ σε άλλους προκάλεσε έντονα συναισθήματα φόβου και εχθρικότητας.⁸ Ο Γερμανοεβραίος ποιητής Heinrich Heine⁹ χαρακτήρισε τον σιδηρόδρομο σαν ένα «θεόσταλτο γεγονός», εφάμιλλο με την εφεύρεση της τυπογραφίας, «το οποίο στρίβει την ανθρωπότητα προς μια νέα κατεύθυνση και αλλάζει το χρώμα και το σχήμα της ζωής».¹⁰

Στα κεφάλαια που ακολουθούν προβάλλονται, αρχικά, τα κύρια στάδια τεχνολογικής εξέλιξης των ατμοκινούμενων μηχανών μέσα από τη συνεχώς καλύτερη αξιοποίηση της δύναμης του ατμού και τη βελτίωση των μηχανών από πρωτοπόρους και οραματιστές μηχανικούς, καθώς και τα αποτελέσματα της εξάπλωσης του σιδηροδρομικού δικτύου. Εξετάζεται, επίσης, πώς ο σιδηρόδρομος μετασχημάτισε το φυσικό και αστικό τοπίο, δημιουργώντας ένα νέο περιβάλλον αποτελούμενο από ποικίλες μηχανικές κατασκευές, ενώ ταυτόχρονα παρουσιάζονται μερικές από τις πιο σημαντικές κοινωνικές αλλαγές που επέφερε η έλευσή του, συμβάλλοντας στη διαμόρφωση νέων κοινωνικών προτύπων και αντιλήψεων. Οι σωματικές και ψυχολογικές επιπτώσεις αποτελούν αντικείμενο της εργασίας μου, εφόσον ο σιδηρόδρομος προκάλεσε πρωτόγνωρα συναισθήματα στους ανθρώπους και ψυχολογικές εμπειρίες μοναδικές στην ανθρώπινη ιστορία, τις οποίες οι άνθρωποι της εποχής κλήθηκαν να διαχειριστούν.

Επιπλέον, ερευνάται πώς η εφεύρεση του σιδηροδρόμου μετέβαλε την ανθρώπινη αντίληψη, μεταμορφώνοντας με ριζοσπαστικό τρόπο τον καθιερωμένο τρόπο οπτικής πρόσληψης του χώρου και διαπλάθοντας τον νέο ταξιδιώτη με τη λεγόμενη «μηχανοποιημένη» όραση, ενώ, παράλληλα, τονίζεται και η σύνδεση του σιδηροδρόμου με την εφεύρεση του κινηματογράφου. Η έλευση του σιδηροδρόμου οδήγησε και στη διαμόρφωση μιας νέας αντίληψης του χρόνου, γεγονός που εξετάζεται τόσο μέσω της χωροχρονικής συμπίεσης που επέφερε όσο και μέσα από την αναγκαία, διεθνή τυποποίηση της ώρας που «επεβλήθη» στην καθημερινότητα των ανθρώπων μέσω της χρήσης αυστηρών χρονοδιαγραμμάτων και ρολογιών. Τέλος, προβάλλονται μερικά από τα πιο σημαντικά έργα

⁸ Ralph Harrington, *The Neuroses of the Railway: Trains, Travel and Trauma in Britain, c. 1850 – c. 1900*, D. Phil. Modern History, Lincoln College, Trinity Term, 1998, σ. 1-2.

⁹ Ο Heinrich Heine (1797-1856) υπήρξε δημοσιογράφος και δοκιμογράφος, καθώς και ένας από τους πιο διάσημους ποιητές, του οποίου το έργο άσκησε μεγάλη επιρροή. Το έργο του με τίτλο *The Book of Songs* (1827) με λυρικά ποιήματα μελοποιήθηκε από διάσημους συνθέτες, όπως τους Robert Schumann και Franz Schubert. <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/259683/Heinrich-Heine>.

¹⁰ Heinrich Heine, *Lutezia*, pt 2, Ivii, Elster ed., vol. 6, σ. 360 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 37).

*Η Γέννηση του Σιδηροδρόμου (α΄μισό 19ου αι.): Τεχνολογικές, Κοινωνικές και Ψυχολογικές
Όψεις*

καλλιτεχνών της εποχής, τα οποία - χάρη στην οξύτητα της ματιάς των δημιουργών τους – συγκεντρώνουν και εκθέτουν με τον καλύτερο τρόπο όλα τα χαρακτηριστικά και τις πτυχές (τεχνολογικές, οικονομικές και κοινωνικές) του νέου μεταφορικού μέσου, που άλλαξε με τρόπο πρωτόγνωρο τις ζωές των ανθρώπων.

Κεφάλαιο 1: Σιδηρόδρομος και νέα εποχή

Ατμός & Ταχύτητα: Η «γέννηση» του σιδηροδρόμου

Εμείς που έχουμε ζήσει πριν την εφεύρεση των σιδηροδρόμων ανήκουμε σε έναν άλλον κόσμο. Ο σιδηρόδρομός σας ξεκινά μια νέα εποχή.¹¹



Εικ. 3 Σιδηρόδρομος

Ο σιδηρόδρομος υπήρξε μια από τις πιο σημαντικές εφευρέσεις της Βικτωριανής Εποχής¹² και ο ακρογωνιαίος λίθος του 19^{ου} αι. Αποτέλεσε ισχυρό σύμβολο προόδου και

¹¹ William Makepeace Thackeray, *Roundabout Papers*, no. 10 "De Juventute", στο *Oxford Thackeray* (18 vols., Oxford: Oxford University Press, n.d. [c. 1908]), vol. 17, σ. 424 (παρατίθεται στο Ralph Harrington, *The Neuroses of the Railway: Trains, Travel and Trauma in Britain, c. 1850 – c. 1900*, D. Phil. Modern History, Lincoln College, Trinity Term, 1998, σ. 17). Ο William Makepeace Thackeray (1811-1863) ήταν Άγγλος συγγραφέας, κυρίως, γνωστός για τα σατιρικά του έργα. Ένα από τα διάσημα έργα του έχει τίτλο *Vanity Fair*, μια νουβέλα που γράφτηκε στην Αγγλία κατά τη διάρκεια της Ναπολεόντειας περιόδου, στην οποία προβάλλει το πορτρέτο της αγγλικανικής κοινωνίας. <http://www.britannica.com/biography/William-Makepeace-Thackeray>.

¹² Η Βικτωριανή εποχή στη βρετανική ιστορία ήταν η περίοδος βασιλείας της βασίλισσας Βικτωρίας από τις 20 Ιουνίου 1837 έως τον θάνατό της, στις 22 Ιανουαρίου 1901. Ήταν μια μακρά περίοδος ευημερίας και εθνικής αυτοπεποίθησης για τη Βρετανία. Η επιστημονική και τεχνολογική πρόοδος στην εποχή της υπήρξε κολοσσιαία, με την κορύφωση της Βιομηχανικής Επανάστασης. http://el.wikipedia.org/wiki/Βικτωριανή_εποχή.

φορέα αλλαγής, ενσωματώνοντας όλες τις ελπίδες και τους φόβους των ανθρώπων της εποχής. Σύμφωνα με τον διάσημο Άγγλο συγγραφέα και «πατέρα» της επιστημονικής φαντασίας,¹³ Herbert G. Wells, «ο δέκατος ένατος αιώνας, όταν θα παίρνει τη θέση του μαζί με άλλους αιώνες στον χρονολογικό χάρτη του μέλλοντος, εάν χρειαστεί ένα σύμβολο, σχεδόν αναπόφευκτα θα έχει μια ατμομηχανή που τρέχει πάνω σε μια σιδηροδρομική γραμμή».¹⁴

Πρόγονοι των μοντέρνων σιδηροδρόμων ήταν τα συστήματα μεταφοράς σε σταθερή τροχιά, που χρησιμοποιούσαν οι εργάτες στα ανθρακωρυχεία. Τα συστήματα αυτά αποτελούνταν από συρμούς με βαγονέτα, τα οποία έσερναν γεμάτα με άνθρακα ή σίδηρο ζώα και άνθρωποι. Επιπλέον, ήδη από τον 16^ο αι., είχαν αρχίσει να κατασκευάζονται και δρόμοι με ράγες, οι λεγόμενες «Αμαξοτροχιές».¹⁵ Οι πρώιμες αυτές τροχιές ήταν κατασκευασμένες από ξύλο πάνω στις οποίες κινούνταν με μεγαλύτερη ευκολία – σε αντίθεση με τους χωματόδρομους – κάρα ή βαγόνια που τα έσερναν άλογα. Στη συνέχεια ο σίδηρος αντικατέστησε το ξύλο στις τροχιές και τις ρόδες των βαγονέτων, διευκολύνοντας έτσι τη μεταφορά φορτίου από και προς τα ορυχεία.

Η έκρηξη της Βιομηχανικής Επανάστασης στο τελευταίο τέταρτο του 18^{ου} αι. στην Αγγλία και η διαδικασία της εκβιομηχάνισης οδήγησαν σε μια ολοένα και αυξανόμενη εξόρυξη μεταλλευμάτων από τα ανθρακωρυχεία - ένα μεγάλο μέρος των οποίων κατέληγε στα λιμάνια - γεγονός που συνέβαλε στην εντατική χρήση των αμαξοτροχών, οι οποίες άρχισαν να κατασκευάζονται με μακρύτερες και πιο περίπλοκες γραμμές. Ωστόσο, ο κρίσιμος παράγοντας για τη «γέννηση» του σιδηροδρόμου υπήρξε αναμφισβήτητα η εφεύρεση της ατμομηχανής¹⁶ και η μετατροπή της από κατασκευή σε σταθερό έδαφος σε

¹³ Ένα από τα γνωστά του έργα είναι η «Η Μηχανή του Χρόνου» (1895).

¹⁴ Herbert G. Wells, "Locomotion in the Twentieth Century", *Anticipations of the Reaction of Mechanical and Scientific Progress upon Human Life and Thought* (New York and London: Harper & Brothers, 1902), σ. 6 (παρατίθεται στο Nina Lee Bond, *Tolstoy and Zola: Trains and Missed Connections*, Columbia University 2011, σ. 1).

¹⁵ Αξίζει να αναφερθεί ότι η ιστορία των σιδηροδρόμων έχει βαθιές ιστορικές ρίζες. Για παράδειγμα, ο αρχαίος ελληνικός «Διολκός» του 6ου αι. π.Χ. ήταν ένας ειδικής κατασκευής πλακόστρωτος δρόμος, μήκους 6 χλμ., ο οποίος συνέδεε τις δύο άκρες του Ισθμού της Κορίνθου και πάνω στον οποίο σύρονταν από δούλους τα πλοία από τον Κορινθιακό στον Σαρωνικό Κόλπο και αντίστροφα. Anthony Coulls with contributions by Collin Divall and Robert Lee, *Railways as World Heritage Sites*, εκδ. ICOMOS (International Council on Monuments and Sites, Paris, 1999), σ. 1.

¹⁶ Η επιτυχής αξιοποίηση και εφαρμογή της δύναμης του ατμού αποτέλεσε την καρδιά της Βιομηχανικής Επανάστασης. Ειδικότερα, η χρήση της δύναμης του ατμού ήταν στενά συνδεδεμένη με την εκμετάλλευση των βρετανικών ανθρακωρυχείων και την εξόρυξη σιδήρου, τη βιομηχανία (κλωστοϋφαντουργία), την εξέλιξη της μηχανολογίας και την ανάπτυξη του εργοστασιακού συστήματος. Εντούτοις, μέχρι το 1800 η χρήση του ατμού βρισκόταν ακόμη σε νηπιακό στάδιο, εφόσον, η μεγάλη πλειοψηφία των εργοστασίων χρησιμοποιούσε ευρέως τη δύναμη του νερού. Για τον λόγο αυτόν τόσο οι μύλοι όσο και τα εργοστάσια χτιζόνταν κοντά σε ποτάμια. Η εκτενής, όμως, χρήση του ατμού και η βελτίωση των ατμομηχανών άλλαξαν τα

μεταφερόμενη επί οχήματος. Με άλλα λόγια, η επαναστατική εφαρμογή μιας υψηλής πίεσης ατμοκινούμενης μηχανής πάνω σε ράγες ήταν εκείνη που επέτρεψε τη μεταφορά αγαθών και ανθρώπων σε μεγάλες αποστάσεις, γεγονός που είχε βαθιές επιπτώσεις τόσο στην Αγγλία, όσο και στον υπόλοιπο κόσμο.



Εικ. 4 Αμαξοτροχιές

Από πολύ νωρίς ο άνθρωπος είχε επιχειρήσει να τιθασεύσει τη μηχανική δύναμη της θερμότητας και του νερού. Για παράδειγμα το 200 π. Χ. ο Ήρων από την Αλεξάνδρεια¹⁷ στο έργο του με τίτλο *Πνευματικά* περιγράφει ένα μηχανήμα που ονομάζεται αιολόσφαιρα και αποτελεί την πρώτη ατμομηχανή.¹⁸ Κατά τη διάρκεια των επόμενων αιώνων αρκετοί επιστήμονες μελέτησαν τις αρχές της υδραυλικής και της μηχανικής των αερίων, κατασκευάζοντας αντίστοιχες μηχανές με εκείνη του Ήρωνα, χωρίς όμως μεγάλη επιτυχία και πρακτική εφαρμογή.¹⁹

πάντα, ενώ οδήγησαν στη σταδιακή εξάλειψη των μύλων. Ο ατμός ήταν ταχύτερος και πιο ισχυρός σε σύγκριση με το νερό και έδωσε τη δυνατότητα στα εργοστάσια να μπορούν πλέον να εγκατασταθούν ακόμη και στις πόλεις, οι οποίες αναπτύχθηκαν και επεκτάθηκαν με ραγδαίους ρυθμούς, εξαιτίας της μαζικής μετανάστευσης που ακολούθησε. A. E. Musson, "Industrial Motive Power in the United Kingdom, 1800-70". *The Economic History Review*, New Series, Vol. 29, No 3 (Aug., 1976), σ. 415 – 439.

¹⁷ Ο Ήρων ο Αλεξανδρεύς ήταν μηχανικός και γεωμέτρης. Έζησε στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου περίπου τον 1ο π.Χ ή 1ο μ.Χ αιώνα. Η πιο διάσημη εφεύρεση του ήταν η αιολόσφαιρα ή ατμοστρόβιλος, η πρώτη ατμομηχανή στην ιστορία. Υπήρξε διευθυντής της περίφημης Ανώτατης Τεχνικής Σχολής της Αλεξάνδρειας, το πρώτο πολυτεχνείο που είχε ιδρυθεί στο Μουσείο για μηχανικούς. <http://el.wikipedia.org/wiki/Ηρων>.

¹⁸ Πάνω από έναν λέβητα υπήρχαν δύο σωλήνες και γύρω από τα καμπυλωμένα άκρα τους εδράζονταν μία σφαίρα με δύο ακροφύσια. Όταν θερμαινόταν το νερό του λέβητα, γινόταν ατμός και περνώντας από τους δύο κατακόρυφους σωλήνες εισερχόταν στη σφαίρα και εξερχόταν με ταχύτητα από τα δύο ακροφύσια, εξαναγκάζοντάς τη σφαίρα σε αντίθετη συνεχή περιστροφή. "Η αιολόσφαιρα του Ήρωνα (η πρώτη ατμομηχανή της ανθρωπότητας)", *Αρχαία Ελληνική Τεχνολογία (Α.Ε.Τ.)*, <http://kotsanas.com/exh.php?exhibit=0301006>.

¹⁹ "It's All About Steam", *The Transcontinental Railroad*, Linda Hall Library <http://railroad.lindahall.org/essays/locomotives.html>.



Εικ. 5 Η αιολόσφαιρα του Ήρωνα

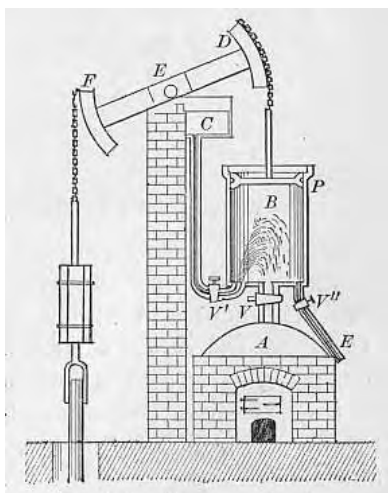
Το 1712 ο Άγγλος εφευρέτης Thomas Newcomen κατασκεύασε μια μηχανή για την άντληση νερού στα μεταλλεία με την οποία έθετε για πρώτη φορά τη δύναμη του ατμού σε πρακτική εφαρμογή. Η μηχανή αξιοποιούσε τον ατμό και την ατμοσφαιρική πίεση γι' αυτό και ονομάστηκε «ατμοσφαιρική» μηχανή.²⁰ Στα τέλη του 18^{ου} αι. ο Σκωτσέζος μηχανικός και εφευρέτης James Watt²¹ βελτίωσε την αποδοτικότητα της ατμομηχανής του Newcomen, επιφέροντας μια σημαντική καινοτομία - την εισαγωγή ενός συμπυκνωτή - με την οποία από τη μία εξοικονομούσε περισσότερη ενέργεια, και από την άλλη παρείχε στους ανθρώπους τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν τον συμπυκνωτή και για την κίνηση μηχανών.²² Όμως ο Watt είχε κατοχυρώσει την πατέντα του και δεν επέτρεπε σε κανέναν να αποκτήσει εμπορικό κέρδος από τα σχέδιά του. Όταν η κατοχύρωση έληξε, δηλαδή το 1800, πολλοί επιστήμονες άδραξαν την ευκαιρία να δημιουργήσουν το δικό τους όραμα πάνω στην κατασκευή αυτοκινούμενων οχημάτων. Έτσι, στηριζόμενοι στις βελτιώσεις του Watt, επιχείρησαν να προσαρμόσουν την ατμομηχανή σε χερσαία και υδάτινα συστήματα μεταφοράς.²³

²⁰ Αν και κατασκευάστηκαν εκατοντάδες ατμοσφαιρικές μηχανές, ωστόσο η χρήση τους παρέμεινε δαπανηρή, ενώ δεν αποδείχτηκαν ιδιαίτερα αποτελεσματικές. "It's All About Steam", *The Transcontinental Railroad*, Linda Hall Library, <http://railroad.lindahall.org/essays/locomotives.html>.

²¹ Ο James Watt ήταν κατασκευαστής επιστημονικών οργάνων. Το 1758 το Πανεπιστήμιο της Γλασκώβης του πρόσφερε χώρο για να στήσει το εργαστήριό του. Εκεί, το 1763, επισκέυασε το μοντέλο μιας μηχανής Newcomen που διέθετε το Πανεπιστήμιο. Ο Watt, διαπιστώνοντας τις ατέλειές της, ξεκίνησε να μελετά τη λειτουργία του ατμού και το 1765 κατέθεσε την πρώτη ευρεσιτεχνία για την ατμομηχανή του. Η ατμομηχανή διέθετε πολλές εφαρμογές και μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σε ευρεία κλίμακα. Έτσι, ο Watt ονομάστηκε "πατέρας της ατμομηχανής". <http://el.wikipedia.org/wiki/JamesWatt>.

²² "It's All About Steam", *The Transcontinental Railroad*, Linda Hall Library, <http://railroad.lindahall.org/essays/locomotives.html>.

²³ "History of Steam Locomotive", *Train History*, <http://www.trainhistory.net/railway-history/history-of-steam-locomotive>.



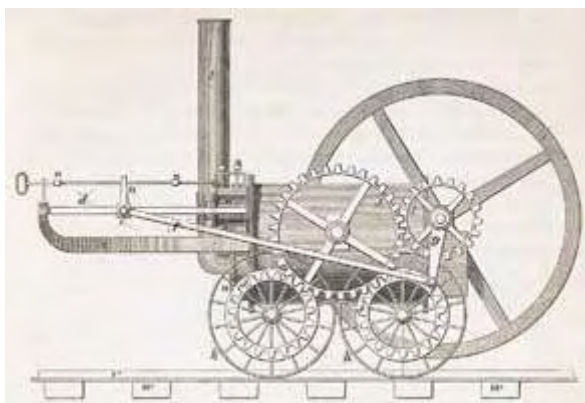
Εικ. 6 Διάγραμμα εποχής της μηχανής ατμού Newcomen

Η πρώτη πειραματική χρήση οχήματος με φορητή ατμομηχανή έγινε από τον Άγγλο μηχανικό και εφευρέτη Richard Trevithick, ο οποίος σχεδίασε και κατασκεύασε μια καινοτόμα ατμομηχανή υψηλής πίεσης. Η εφεύρεση του Trevithick θεωρείται η πρώτη κινούμενη ατμομηχανή (Locomotive) σε σιδηροτροχιά, σχεδιασμένη, ωστόσο, για τον δρόμο και όχι για ένα μεγάλης εμβέλειας σιδηρόδρομο.²⁴ Σε ένα γράμμα στον φίλο του και μηχανικό Davies Gilbert,²⁵ ο Trevithick ανέφερε χαρακτηριστικά: «Έχω στιγματιστεί ως μωρός και τρελός στην προσπάθειά μου να πετύχω αυτό που ο κόσμος αποκαλεί ακατόρθωτο, ακόμα και από έναν σπουδαίο μηχανικό, τον κύριο James Watt, ο οποίος είπε σε έναν διαπρεπή επιστήμονα που βρίσκεται εν ζωή ότι μου αξίζει να κρεμαστώ γιατί θέτω σε εφαρμογή την υψηλή πίεσης μηχανή. Αυτή είναι έως τώρα η επιβράβευσή μου από το κοινό. Όμως, θα πρέπει να νιώθω ικανοποίηση εξαιτίας της μεγάλης και κρυφής χαράς και υπερηφάνειας που νιώθω στα στήθη μου, έχοντας γίνει εκείνο το «εργαλείο» που φέρνει μπροστά και κάνει πράξη νέες αρχές και νέες διατάξεις απεριόριστης αξίας στη χώρα μου. Εντούτοις, τη μεγάλη τιμή τού να γίνω ένα χρήσιμο υποκείμενο κανένας δεν θα μου τη στερήσει, καθώς για εμένα η αναζήτηση πλούτου απέχει πολύ».²⁶

²⁴ "History of Steam Locomotive", *Train History*, <http://www.trainhistory.net/railway-history/history-of-steam-locomotive>.

²⁵ Ο Davies Gilbert (1767-1839) ήταν Άγγλος μηχανικός, συγγραφέας και πολιτικός, ο οποίος υπηρέτησε ως πρόεδρος της επιστημονικής κοινότητας Royal Society από το 1827-1830. http://en.wikipedia.org/wiki/Davies_Gilbert.

²⁶ Mary Bellis, "Richard Trevithick, Locomotive Pioneer", *About Money*, <http://inventors.about.com/library/inventors/blrailroad8.htm>.



Εικ. 7 Σχέδιο της ατμάμαξας του Trevithick

Έτσι στις 21 Φεβρουαρίου 1804, μετά τη δοκιμή της ατμάμαξας με το όνομα "Penydarren", έγραψε ότι «επιτυχώς ολοκλήρωσε το ταξίδι από το σιδηροουργείο Penydarren έως το κανάλι Abercynon στη νότια Ουαλία, μεταφέροντας 10 τόνους σίδηρο, 5 βαγόνια και 70 ανθρώπους καλύπτοντας πάνω από 9 μίλια απόσταση[...] σε 4 ώρες και 5 λεπτά». Μέσα από την επίδειξη της φορητής ατμομηχανής του, ο Trevithick κατόρθωσε να αποδείξει στη δύσπιστη κοινότητα των μηχανικών και των ιδιοκτητών μεταλλωρυχείων ότι οι ατμομηχανές διαθέτουν πράγματι αρκετή δύναμη, ώστε να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά αγαθών και επιβατών. Το γεγονός αυτό συνιστά το πρώτο βήμα για την ολοκλήρωση μιας εφεύρεσης που θα άλλαζε τελείως τις σχέσεις των ανθρώπων αναφορικά με τον χώρο και τον χρόνο.²⁷



Εικ. 8 Η ατμάμαξα *Locomotion* στο πρώτο ταξίδι της το 1825

Ο Άγγλος μηχανικός George Stephenson – ο οποίος έμεινε γνωστός στην ιστορία ως ο «πατέρας» των σιδηροδρόμων - σε συνεργασία με τον γιο του Robert, κατασκεύασαν την πρώτη λειτουργική και εμπορικά αξιοποιήσιμη ατμάμαξα για την πρώτη σιδηροδρομική γραμμή στον κόσμο, η οποία συνέδεσε το μεταλλείο Darlington με το κοντινό λιμάνι του Stockton (βορειοανατολική Αγγλία).²⁸ Στις 27 Σεπτεμβρίου 1825 πλήθος κόσμου – μάρτυρες

²⁷ "It's All About Steam", *The Transcontinental Railroad*, Linda Hall Library, <http://railroad.lindahall.org/essays/locomotives.html>.

²⁸ Ο Stephenson, ο οποίος είχε ήδη κατασκευάσει αρκετές ατμάμαξες για να χρησιμοποιηθούν στα ανθρακωρυχεία του Killingworth (βορειοανατολική Αγγλία), έμαθε ότι ο επιχειρηματίας Edward Pease

μιας νέας εποχής - συγκεντρώθηκε για να δει τον Stephenson στο χειριστήριο της ατμάμαξας *Locomotion* να τραβάει 36 βαγόνια, τα οποία μετέφεραν επιβάτες και σακιά γεμάτα από άνθρακα και αλεύρι. Το αρχικό αυτό ταξίδι διήρκεσε δύο ώρες. Η ατμάμαξα διήνυσε μια απόσταση 15 χιλιομέτρων, ενώ, λίγο πριν φθάσει στο Stockton, κατόρθωσε να κινηθεί με μέγιστη ταχύτητα 24 χιλιόμετρα/ώρα.²⁹



Εικ. 9 John Dobbin, *Opening of the Stockton and Darlington Railway*, 1880, (ακουαρέλα)

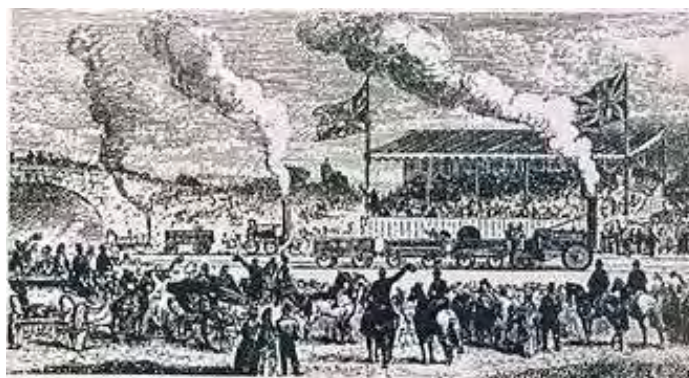
Πλήθος κοιτάζει το συρμό της εναρκτήριας γραμμής να διασχίζει τη Γέφυρα Skerne στο Darlington

Ένας ανώνυμος θεατής περιέγραψε τις αντιδράσεις του κοινού στη θέα του σιδηροδρόμου με τα εξής λόγια: «Το ουράνιο στερέωμα δονήθηκε από δυνατές επευφημίες και χειροκροτήματα, και τα χαρούμενα πρόσωπα μερικών, τα απλανή βλέμματα άλλων και ο φόβος που απεικονίστηκε στην έκφραση αρκετών, έδιναν μια ποικιλία στην εικόνα. Ωστόσο, η έκπληξη δεν περιορίστηκε μόνο στο ανθρώπινο είδος, αλλά και τα ζώα στο χωράφι, τα πουλιά στον ουρανό έβλεπαν με απορία και τρόμο τη μηχανή, η οποία τώρα κινούνταν προς τα εμπρός

σχεδίαζε να κατασκευάσει μια σιδηροδρομική γραμμή που θα συνέδεε το Stockton με το Darlington, με σκοπό την εκμετάλλευση μιας πλούσιας φλέβας άνθρακα που είχε βρεθεί. Ο Pease σκόπευε να χρησιμοποιήσει για τη μεταφορά του φορτίου άλογα πάνω σε συρμούς. Όμως, ο Stephenson τον έπεισε ότι μια ατμομηχανή κινούμενη σε σιδερένιες τροχιές θα μπορούσε να τραβήξει 50 φορές περισσότερο φορτίο απ' ό,τι τα άλογα. Ο Pease εντυπωσιάστηκε και δέχτηκε να αφήσει τον Stephenson να πραγματοποιήσει το καινοτόμο σχέδιο του. <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/566853/Stockton-Darlington-Railway>. Αξίζει να σημειωθεί ότι, το 1823 ο George Stephenson ίδρυσε στο Newcastle μαζί με τον γιο του και τον επιχειρηματία Edward Pease την πρώτη εταιρεία κατασκευής ατμαμαξών, την "Robert Stephenson & Company". John Simkin, "George Stephenson", *Spartacus Educational*, <http://spartacus-educational.com/RAstephensonG.htm>.

²⁹ John Simkin, "George Stephenson", *Spartacus Educational*, <http://spartacus-educational.com/RAstephensonG.htm>. Μπροστά από το συρμό προηγείτο ένας αναβάτης πάνω σε άλογο, ο οποίος κυμάτιζε μια σημαία που έλεγε: *Periculum privatum utilitas publica* ("The private danger is the public good"). "Stockton & Darlington Railway, British railway", *Encyclopaedia Britannica*, <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/566853/Stockton-Darlington-Railway>.

με ταχύτητα 10 ή 12 μίλια/ώρα [...]». Λίγα χρόνια αργότερα, η εφημερίδα *The Observer* έγραψε στις 25 Απριλίου 1830 τα εξής: «Πιστεύαμε ότι η ατμάμαξα δεν θα αποκτούσε ποτέ την ικανότητα να κινηθεί πιο γρήγορα, μέχρι τη στιγμή της εναρκτήριας σιδηροδρομικής γραμμής *Stockton - Darlington*, ένα έργο το οποίο θα εισπράττει για πάντα τιμή από τους συγγραφείς για το νέο και εντυπωσιακά πρακτικό τρόπο με τον οποίο παρουσίασε όλα τα πλεονεκτήματα της νέας εφεύρεσης [...]».³⁰



Εικ. 10 Σκίτσο εποχής που αναπαριστά το διαγωνισμό “Rainhill Trials”. Μπροστά διακρίνεται η ατμάμαξα *Rocket* και πίσω ακολουθούν οι υπόλοιπες

Τον Οκτώβριο του 1829 οι ιδιοκτήτες της σιδηροδρομικής γραμμής Liverpool - Manchester διοργάνωσαν στο Rainhill (δυτική Αγγλία) έναν διαγωνισμό³¹, για να βρουν το καλύτερο μοντέλο ατμάμαξας για τη μεταφορά βαριών φορτίων σε μεγάλες αποστάσεις. Η *Rocket*,³² η ατμάμαξα του Stephenson και του γιού του, ήταν η μοναδική ατμάμαξα που χρησιμοποιώντας πολλαπλές γεννήτριες ατμού – πρακτική που χρησιμοποιήθηκε και στις

³⁰ Robert Frank, “Railway History”, *Railcentre*, <http://www.railcentre.co.uk>. Ωστόσο, αξίζει να αναφερθεί ότι ο ερχομός του σιδηροδρόμου δημιούργησε νέους φόβους αναφορικά με την τεχνολογία του, όπως αγωνία για το εάν οι επιβάτες θα μπορούσαν να αναπνεύσουν κάτω από την επιρροή τέτοιων ταχυτήτων ή για τις βλάβες που θα μπορούσαν να προκληθούν στα μάτια των ταξιδιωτών στην προσπάθειά τους να προσαρμόσουν το βλέμμα τους με την κίνηση του οχήματος. Ταυτόχρονα, εκφράστηκαν ανησυχίες σχετικά με τις επιδράσεις που θα είχε στα ζώα, καθώς, αρκετοί πίστευαν ότι οι αγελάδες λόγω της ενόχλησής τους από τον θόρυβο θα σταματούσαν να παράγουν γάλα, ενώ τα πρόβατα θα γινόντουσαν μαύρα από τον καπνό της μηχανής. Christian Wolmar, *How railways changed Britain*, <http://www.christianwolmar.co.uk/2007/10/how-railways-changed-britain>.

³¹ Ο λεγόμενος “Rainhill Trials” ήταν ένας σημαντικός διαγωνισμός της πρώιμης εποχής των σιδηροδρόμων, ο οποίος διεξήχθη τον Οκτώβριο του 1829 στο Rainhill, του Lancashire (σημερινό Merseyside), για την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής Liverpool – Manchester. Στο διαγωνισμό έλαβαν μέρος πέντε ατμάμαξες οι οποίες έτρεχαν μπρος-πίσω κατά μήκος μιας απόστασης ενός μιλίου, καλυμμένης με τροχιές. Ο Stephenson με την ατμάμαξα *Rocket*, κέρδισε το βραβείο των 500 λιρών. http://en.wikipedia.org/wiki/Rainhill_Trials.

³² Η *Rocket* ήταν η πρώτη μοντέρνα ατμάμαξα στον κόσμο και ο σχεδιασμός της αποτέλεσε πρότυπο για τα επόμενα 150 χρόνια.

επόμενες γενιές ατμομηχανών - κατόρθωσε να ολοκληρώσει τη δοκιμασία και να κερδίσει το βραβείο, επιτυγχάνοντας ταυτόχρονα ταχύτητα ρεκόρ για την εποχή.³³ Ο Γερμανός μηχανικός του 19^{ου} αι. Charles William Siemens σε μια δήλωσή του είχε τονίσει ότι «ο George Stephenson με οξύνοια μυαλού και επιστημονικά πρωτοπόρος για την εποχή του, όταν ρωτήθηκε ποια ήταν η θεμελιώδης αιτία της κίνησης της ατμάμαξάς του, εκείνος απάντησε ότι «κινήθηκε από τις γεμάτες με ακτίνες φωτός φιάλες».³⁴



Εικ. 11 Η Rocket, η ατμάμαξα του G. Stephenson και του γιου του, η οποία σήμερα φυλάσσεται στο Science Museum του Λονδίνου³⁵

Σύμφωνα με τον ιστορικό Robert Schwartz, «το κατόρθωμα αυτό σφράγισε αποφασιστικά τη φήμη του Stephenson ως μηχανικού σιδηροδρόμων, με αποτέλεσμα να προσληφθεί για την κατασκευή της πιο σημαντικής σιδηροδρομικής γραμμής του βρετανικού βασιλείου».³⁶ Συνεπώς, το επόμενο σχέδιο του Stephenson και των επιχειρηματιών με τους οποίους υπέγραψε συμβόλαιο ήταν η γραμμή που θα συνέδεε την πρώτη βιομηχανική πόλη

³³ "It's All About Steam", *The Transcontinental Railroad*, Linda Hall Library <http://railroad.lindahall.org/essays/locomotives.html>.

³⁴ "Quotes About George Stephenson", *goodreads*, <http://www.goodreads.com/quotes/tag/george-stephen-son>.

³⁵ Ακόμη και σήμερα η θέα της Rocket ασκεί γοητεία στους επισκέπτες. Σύμφωνα με τα λόγια του φύλακα John Fergus: «Η Rocket έχει μια μαγική επίδραση στο κοινό. Έχω δει ηλικιωμένους ανθρώπους να σταματάνε και να την κοιτάνε έκπληκτοι, όπως τα μικρά παιδιά, ότι πράγματι είναι κάτι αληθινό. Φανταστείτε τα πρόσωπά τους εάν είχαν δει τη Rocket να καταλύει το ρεκόρ ταχύτητας της εποχής της». <http://www.sciencemuseum.org.uk/centenary/home/icons/stephensonsrocket.aspx>.

³⁶ Robert Schwartz, *The Industrial Revolution and the Railway System*, Internet, World Wide Web: "Motion and Means: Mapping Opposition to Railways in Victorian Britain", Leigh Denault, Jennifer Landis, *History* 256 (1999), http://www.mtholyoke.edu/courses/rschwartz/ind_rev/. 12/2/99.

της Αγγλίας, το Manchester, με το λιμάνι του Liverpool (56 χιλιόμετρα). Η γραμμή εγκαινιάστηκε στις 15 Σεπτεμβρίου 1830 και είχε τεράστια εμπορική επιτυχία.³⁷



Εικ. 12 A.B. Clayton, Λιθογραφία της εποχής που αναπαριστά τον συρμό της σιδηροδρομικής γραμμής Liverpool - Manchester να διασχίζει το κανάλι Bridgewater στο Patricroft, 1830

Νέα χαρτογράφηση του κόσμου

Η επιτυχία της σιδηροδρομικής γραμμής Liverpool – Manchester αποτέλεσε την αφετηρία για την εξάπλωση του σιδηροδρομικού δικτύου πρώτα στην Αγγλία,³⁸ έπειτα στην Αμερική³⁹ και, τέλος, στην ηπειρωτική Ευρώπη (Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία). Ειδικότερα, πολλοί επιχειρηματίες παροτρύνθηκαν από την οικονομική επιτυχία των επιχειρηματιών που συμμετείχαν στο άνοιγμα αυτής, με αποτέλεσμα να επενδύσουν στην κατασκευή νέων σιδηροδρομικών γραμμών.⁴⁰ Για πρώτη φορά στην ιστορία ένας μεγάλος αριθμός ανθρώπων

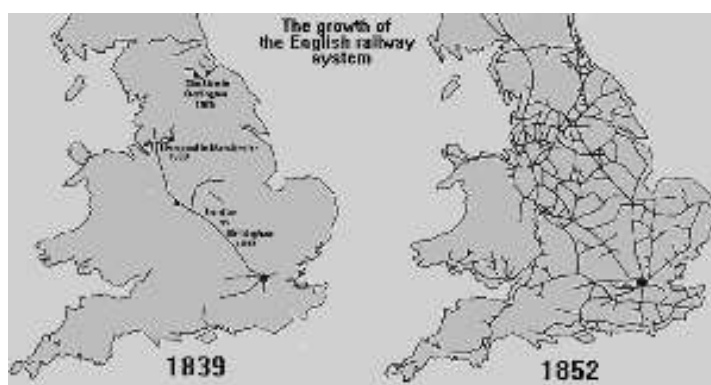
³⁷ “It’s All About Steam”, *The Transcontinental Railroad*, Linda Hall Library, <http://railroad.lindahall.org/essays/locomotives.html>.

³⁸ Από το β΄ μισό του 19^{ου} αι. ο σιδηρόδρομος στην Αγγλία αποτέλεσε το πιο ισχυρό σύμβολό της, το οποίο αντιπροσώπευε τη νέα εποχή του σιδήρου και του ατμού. Ο ιστορικός John Francis, το 1851, το είχε περιγράψει ως «τη μεγάλη επανάσταση του σιδήρου στην επιστήμη» και ως «θαύμα του κόσμου». John Francis, *A History of the English Railway: Its Social Relations and Revelations, 1820-1840*, 2 τόμ, London, 1851, ii, σ. 140-1 (παρατίθεται στο Michael Freeman, “Tracks to a new world: railway excavation and the extension of geological knowledge in mid-nineteenth-century Britain”, *The British Journal for the History of Science*, Vol. 34 (March 2001), σ. 51-65).

³⁹ Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Αμερικανικός Εμφύλιος Πόλεμος (1861-1865) υπήρξε ο πρώτος πόλεμος στην ιστορία που είχε ως βασικό στόχο την κατασκευή σιδηροδρόμων. Η νίκη των Βορείων στηρίχτηκε σε μεγάλο βαθμό στον σιδηρόδρομο, καθώς για τον βιομηχανικά εξελιγμένο Βορρά αποτελούσε κρίσιμο πλεονέκτημα η δυνατότητα μεταφοράς προς τον Νότο τεθωρακισμένων οχημάτων πάνω σε ράγες, εγκαινιάζοντας έτσι τον λεγόμενο «μοντέρνο πόλεμο». Παράλληλα, η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου έθεσε τέλος στην ύπαρξη των βουβαλιών (μαζική σφαγή), ενώ σφράγισε για πάντα τη μοίρα των αυτοχθόνων Ινδιάνων, καταστρέφοντας με βίαιο τρόπο τα μέρη όπου παραδοσιακά κυνηγούσαν. John Gladstone, “The Romance of the Iron Horse”, *The Journal of Decorative and Propaganda Arts*, Vol. 15, Transportation Theme Issue (Winter-Spring, 1990), σ. 6-37.

⁴⁰ Ο σιδηρόδρομος υπήρξε το πιο σημαντικό προϊόν της Βιομηχανικής Επανάστασης, ενώ η κατασκευή σιδηροδρόμων ενίσχυσε, παράλληλα, τη βιομηχανία σιδήρου, καθώς ενεργοποιήθηκε ένας ολόκληρος

είχε τη δυνατότητα να διασχίσει τον κόσμο, ενώ απομακρυσμένες ηπειρωτικές ζώνες απεγκλωβίστηκαν και απέκτησαν επαφή με λιμάνια και εξωτερικές αγορές, γεγονός που οδήγησε σε μια έκρηξη της οικονομικής δραστηριότητας. Με άλλα λόγια η έλευση του σιδηροδρόμου συνέβαλε στην εύκολη και ταχύτερη σύνδεση των αγροτικών και αστικών περιοχών, γεγονός που αναζωογόνησε το εμπόριο, δημιουργώντας ταυτόχρονα νέες οικονομικές ευκαιρίες.



Εικ. 13 Η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου στην Αγγλία μεταξύ 1839 – 1852.

Έως το 1852 είχαν κατασκευαστεί 7.000 μίλια σιδηροδρομικών γραμμών σε Αγγλία και Σκωτία

Ποικίλα εμπορεύματα μπορούσαν πλέον να μεταφερθούν από τη μία περιοχή στην άλλη σε απίστευτη ταχύτητα, με αποτέλεσμα οι κάτοικοι όλων των περιοχών να απολαμβάνουν τα οφέλη της μεταφοράς μέσω του σιδηροδρόμου. Για παράδειγμα, οι εφημερίδες που τυπώνονταν στο Λονδίνο κατά τις πρώτες πρωινές ώρες μπορούσαν να ταξιδέψουν την ίδια μέρα με το τρένο και να πουληθούν στις επαρχίες ως «καυτές, απευθείας από το τυπογραφείο». Από την άλλη μεριά, οι κάτοικοι των πόλεων είχαν τη δυνατότητα σε καθημερινή βάση να προμηθεύονται φρέσκο γάλα ή κρέας από τους παραγωγούς των αγροτικών περιοχών, αλλά και φρέσκο ψάρι που μεταφέρονταν από τα λιμάνια απευθείας

στρατός από ανθρακωρύχους και εργάτες (οι περισσότεροι των οποίων προέρχονταν από αγροτικές περιοχές) που ήταν απαραίτητοι για την παραγωγή σιδηροδρομικών υλικών. Wolfgang Schivelbusch, *The Railway: The Industrialization of Time and Space in the 19th century*, <http://www.suu.edu/faculty/ping/pdf/TheRailwayJourney.pdf>. Επιπλέον, η ανάγκη και η απαίτηση επέκτασης των σιδηροδρόμων οδήγησε στη δημιουργία των πρώτων μοντέρνων επιχειρηματικών εταιρειών και συνεταιρισμών, οι οποίοι διέθεταν αποτελεσματική οργάνωση, αυστηρή ιεραρχία και πειθαρχία, απασχολώντας ένα μεγάλο αριθμό υπαλλήλων. Bob Mckillor and Michael Pearson, *END OF THE LINE: A History of Railways in Papua New Guinea*, "Introduction: Railways and Society", University of Papua New Guinea Press, 1997, σ. 1-6, www.pngbuai.com/300socialsciences/transport/railway-history/EOL-rail-history/EOL-PDF/EOLintro.pdf.

στις ψαραγορές των πόλεων.⁴¹ Εντούτοις, η γρήγορη και εκτενή μεταφορά μέσω του σιδηροδρόμου δεν αφορούσε αποκλειστικά στα εμπορεύματα αλλά και στη διάχυση νέων ιδεών και αντιλήψεων, για παράδειγμα πολιτικών, εφόσον έδωσε τη δυνατότητα σε εκπροσώπους πολιτικών κινημάτων (όπως του Χαρτισμού⁴²) να «απλωθούν» με ευκολία σε όλη την επικράτεια της χώρας σε αναζήτηση υποστηρικτών, ενώ από την άλλη πλευρά, οι κυβερνήσεις μπορούσαν να μεταφέρουν με το τρένο στρατιώτες για την αναχαίτιση εξεγέρσεων ή κοινωνικών αναταραχών.⁴³

Η έκρηξη των επενδύσεων στην κατασκευή σιδηροδρόμων καθώς και η διάθεση των επενδυτών εκείνης της εποχής διαφαίνονται στα λόγια του ιστορικού William Jackman, ο οποίος αναφέρει ότι «οι άνδρες παρακινήθηκαν από την πίστη ότι το μόνο που είχαν να κάνουν ήταν να ασχοληθούν με ένα από τα καινοτόμα σχέδια, το οποίο θα τους εξασφάλιζε μια ζωή πλούτου και οικονομικής άνεσης».⁴⁴ Επομένως, η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου υπήρξε ραγδαία και συνεχής, ενώ τεράστια ποσά από κεφάλαια διατέθηκαν για την κατασκευή του, γεγονός που ενδυνάμωσε οικονομικά τις χώρες που ενεπλάκησαν σε αυτό το εγχείρημα και, κυρίως, την Αγγλία. Ο ενθουσιασμός των επενδυτών και οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν για την κατασκευή σιδηροδρόμων, μεταξύ 1835 – 1837, σφράγισαν την πρώτη λεγόμενη «Σιδηροδρομική Μανία». Η δεύτερη, η οποία πραγματοποιήθηκε μεταξύ 1844 – 1846, χαρακτηρίστηκε από ένα νέο κύμα κερδοσκοπικής διάθεσης.⁴⁵

Αξίζει να σημειωθεί ότι την ίδια εποχή οι γελοιογραφίες σε διάφορα περιοδικά τόνιζαν με παραστατικό τρόπο τη δυναμική αλλά και την καταστροφική ισχύ των τεχνολογικών μηχανών, μέσω των οποίων οι επενδυτές συμμετείχαν σε έναν ανελέητο κερδοσκοπικό αγώνα. Έτσι, ο σιδηρόδρομος απεικονίστηκε σαν ένα τέρας, ένα ερπετό ή σαν ένα δαιμόνιο που καταστρέφει τις ζωές των επενδυτών. Η παρακάτω εικονογράφιση προβάλλει το τρένο σαν ένα ανθρωπόμορφο ερπετό που «καταβροχθίζει» τους επενδυτές του, οι οποίοι

⁴¹ Liza Picard, "Travel, transport and communications", *Victorian Britain, British Library*, <http://www.bl.uk/victorian-britain/articles/travel-transport-and-communications>.

⁴² Ο Χαρτισμός ήταν ένα κίνημα το οποίο εκδηλώθηκε στο Ηνωμένο Βασίλειο κατά τα μέσα του 19ου αιώνα, κυρίως μεταξύ 1838 και 1850 και στόχευε σε πολιτικές και κοινωνικές μεταρρυθμίσεις <https://el.wikipedia.org/wiki/Χαρτισμός>.

⁴³ BBC, History, Railways, <http://www.bbc.co.uk/schools/gcsebitesize/history/shp/britishsociety/railwaysrev7.shtml>.

⁴⁴ William. T. Jackman, *The Development of Transportation in Modern England*. vol. II., (Cambridge: Cambridge University Press, 1916), σ. 532 (παρατίθεται στο "Motion and Means: Mapping Opposition to Railways in Victorian Britain", Leigh Denault, Jennifer Landis, History 256 (1999), https://www.mtholyoke.edu/courses/rschwartz/ind_rev/rs/denault.htm).

⁴⁵ "Motion and Means: Mapping Opposition to Railways in Victorian Britain", Leigh Denault, Jennifer Landis, History 256 (1999), https://www.mtholyoke.edu/courses/rschwartz/ind_rev/rs/denault.htm.

απεικονίζονται σαν αβοήθητα σακιά γεμάτα χρήματα, υπογραμμίζοντας με αυτόν τον τρόπο την απληστία τόσο του τέρατος όσο και των επενδυτών.⁴⁶



Εικ. 14 The Great Land Serpent! Puppet show, 1849

Συνάγεται λοιπόν το συμπέρασμα ότι ο σιδηρόδρομος προκάλεσε αφενός επανάσταση στον τομέα των μεταφορών και αφετέρου θαυμασμό και δέος στους ανθρώπους της εποχής του. Λόγω της ταχύτητάς του, του χαμηλού κόστους μεταφοράς και της παροχής συχνών δρομολογίων κατέστη το κύριο μέσο μεταφοράς, ενώ η εξάπλωσή του έθεσε στο περιθώριο τις άμαξες, εξοβελίζοντάς τες σταδιακά από όλους τους κεντρικούς δρόμους τόσο της Αγγλίας, όσο και της υπόλοιπης Ευρώπης.⁴⁷ Εντούτοις, ο σιδηρόδρομος δεν θεωρήθηκε απλά ένα εργαλείο που αποσκοπούσε στη βιομηχανική και επιχειρηματική ανάπτυξη, αλλά επέφερε και σημαντικές κοινωνικές επιπτώσεις στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο, οι οποίες από πολύ νωρίς αναγνωρίστηκαν από τους ανθρώπους της εν λόγω εποχής. Ο ταμίας της σιδηροδρομικής γραμμής Liverpool – Manchester, Henry Booth, προβλέποντας τη μεταμόρφωση που θα προκαλούσε το νέο μέσο μεταφοράς στον τρόπο που οι άνθρωποι θα

⁴⁶ James Taylor, "Business in Pictures: Representations of Railway Enterprise in the Satirical Press in Britain, 1845-1870", *Past & Present*, No. 189 (Nov., 2005), σ. 111-145.

⁴⁷ Jack Simmons, "Railways, Hotels, and Tourism in Great Britain 1839 – 1914", *Journal of Contemporary History*, Vol. 19, No. 2 (April, 1984), σ. 201-222. Το 1753, για παράδειγμα, ένα ταξίδι από το Λονδίνο στο Shrewsbury με την άμαξα διαρκούσε περίπου τέσσερις ημέρες σε αντίθεση με το τρένο που το 1835 έκανε 12 ώρες και 40 λεπτά. Jack Simmons, *The Victorian Railway*, New York: Thames and Hudson, 1991, σ. 310 (παρατίθεται στο http://www.mtholyoke.edu/courses/rschwartz/ind_rev/. 12/2/99).

αντιλαμβάνονταν πλέον τον χώρο και τον χρόνο είχε δηλώσει ότι «ό,τι ήταν αργό τώρα είναι γρήγορο. Ό,τι ήταν μακρινό τώρα είναι κοντινό. Και αυτή η αλλαγή στις σκέψεις μας δεν θα περιοριστεί στα περίχωρα του Liverpool και του Manchester, αλλά θα διαπεράσει ολόκληρη την κοινωνία».⁴⁸

⁴⁸ Ralph Harrington, *The Neuroses of the Railway: Trains, Travel and Trauma in Britain, c. 1850 – c.1900*, (D. Phil. Modern History, Lincoln College, Trinity Term, 1998), σ. 20.

Κεφάλαιο 2: Κοινωνικές Διαστάσεις

Φυσικός & Κοινωνικός μετασχηματισμός

Οι σιδηρόδρομοι ήταν οι πιο ορατές και θορυβώδεις τεχνολογικές μηχανές του αιώνα.⁴⁹

Η έλευση του σιδηροδρόμου είχε ως αποτέλεσμα τον μετασχηματισμό του φυσικού και αστικού τοπίου, ενώ η εκ νέου διαμόρφωσή του εδραίωσε την αντίληψη ότι η ανθρώπινη δύναμη μπορεί να επιβληθεί αποφασιστικά στον χώρο, αναδιοργανώνοντάς τον με τέτοιο τρόπο, ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες του ανθρώπου. Πιο συγκεκριμένα, οι γραμμές των σιδηροδρομικών δικτύων δεν ακολουθούσαν τα περιγράμματα της φύσης – όπως έκαναν παλαιότερα οι δρόμοι – αλλά διέσχιζαν τον χώρο, διαγράφοντας μια ευθεία επίπεδη γραμμή και χαρτογραφώντας τη γη σύμφωνα με τους δικούς τους κανόνες.⁵⁰ Έτσι ο σιδηρόδρομος όποτε συναντούσε κάποιο εμπόδιο το διαπερνούσε, δημιουργώντας τη δική του τοπολογία, μέσα από την κατασκευή γεφυρών, αναχωμάτων και τούνελ. Ο ανασχηματισμός της φυσικής μορφολογίας οδήγησε στη δημιουργία μιας νέας μορφής τοπίου, που αποτελούνταν από ποικίλες μηχανικές κατασκευές. Με άλλα λόγια ο σιδηρόδρομος διέθετε τη δική του κατασκευαστική και λειτουργική αυτονομία, γεγονός που τον ανέδειξε σε μια κυρίαρχη φιγούρα του τοπίου.⁵¹



Εικ. 15 Κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής (τέλη 19ου αι.)

⁴⁹ Eric J. Hobsbawm, *The Age of Empire 1875-1914*, (London: Weidenfeld & Nicolson, 1987), σ. 27.

⁵⁰ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway: The Industrialization of Time and Space in the 19th century*, <http://www.suu.edu/faculty/ping/pdf/TheRailwayJourney.pdf>.

⁵¹ Cristina Purcar, "Designing the space of transportation: railway planning theory in nineteenth and early twentieth century treatises", *Planning Perspectives*, vol. 22 (July 2007), σ. 325-352.

Η ποιήτρια Emily Dickinson⁵², για παράδειγμα, στη σύνθεση του ποιήματός της με τίτλο *Iron Horse or "Rough Beast"?*, αναφορικά με τον σιδηρόδρομο και γύρω από την κοινότοπη εικόνα του λεγόμενου «σιδερένιου αλόγου», προβάλλει το αυτοκινούμενο όχημα σαν να έχει πραγματικά χαρακτηριστικά αλόγου, εμφυσώντας σε αυτό μια νέα ζωή.

Μου αρέσει να το βλέπω να αγκαλιάζει τα μίλια,

Και να γλείφει τις πεδιάδες,

Και να σταματά για να τραφεί στις δεξαμενές (II. I-3).⁵³

Μέσα από τις γραμμές του ποιήματος η ταχύτητα και το μέγεθος συνιστούν τις κυρίαρχες εντυπώσεις. Ειδικότερα το μέγεθος του τρένου προβάλλεται τερατώδες και πέρα από κάθε ανθρώπινη ή φυσική κλίμακα. Το δημιούργημα παρουσιάζεται, όχι απλά να διασχίζει, αλλά σαν να καταβροχθίζει τα μίλια και τις πεδιάδες. Ένας «γίγαντας που καταπίνει» όλες τις αναλογίες στο τοπίο. Στα μάτια της ποιήτριας ο σιδηρόδρομος συνιστούσε απειλή για τον φυσικό κόσμο, αλλά ταυτόχρονα και μια παρουσία που αναδείκνυε τις νέες δυνατότητες της τεχνολογίας.⁵⁴

Η κατασκευή μιας σιδηροδρομικής γραμμής περιελάμβανε ανασκαφές και κατεδαφίσεις, την εκτροπή δρόμων και ποταμών και την ανέγερση τεράστιων κατασκευών, όπως για παράδειγμα σιδηροδρομικών σταθμών. Στη φαντασία των ανθρώπων η κατακλυσμιαία κατάκτηση του χώρου από τους σιδηροδρόμους, έλαβε διαστάσεις πολεμικής σύρραξης και ελήφθη από πολλούς ως ένα είδος «εισβολής», ενώ το σύνολο των εργατών, που εργάζονταν στην κατασκευή, παρομοιαζόταν με στρατιωτικές ορδές.⁵⁵ Παράλληλα, ο σιδηρόδρομος εμφανίστηκε τη χρονική εκείνη στιγμή που στις πιο αναπτυγμένες τεχνολογικά χώρες (Αγγλία, Γαλλία) είχαν αρχίσει ήδη να ασκούνται πιέσεις και να εκφράζεται η ανάγκη για αστική ανοικοδόμηση και για έναν νέο σχεδιασμό του ιστού των πόλεων. Γι' αυτό και η κατασκευή σιδηροδρόμων έθεσε νέα προβλήματα χωρικής

⁵² Η Αμερικανίδα ποιήτρια Emily Dickinson (1830 – 1886) γεννήθηκε στη Μασαχουσέτη των Η.Π.Α. Το μεγαλύτερο διάστημα της ζωής της έζησε απομονωμένη από τον έξω κόσμο και, αν και πολυγραφότατη, το έργο της δεν αναγνωρίστηκε παρά μονάχα μετά τον θάνατό της. <http://www.poets.org/poetsorg/poet/emily-dickinson>.

⁵³ Patrick F. O'Connell, "Emily Dickinson's Train: Iron Horse or "Rough Beast"?", *American Literature*, Vol. 52, No. 3 (Nov., 1980), σελ. 469-474.

⁵⁴ Patrick F. O'Connell, "Emily Dickinson's Train: Iron Horse or "Rough Beast"?", *American Literature*, Vol. 52, No. 3 (Nov., 1980), σελ. 469-474.

⁵⁵ Ralph Harrington, "Construction and cataclysm: the railway in nineteenth century London", University of York, http://www.academia.edu/3138844/Construction_and_cataclysm_the_railway_in_nineteenth-century_London. Πολλοί αγρότες ισχυρίστηκαν ότι τα τρένα θα κατέστρεφαν με τον καπνό τους τις σοδιές και θα τρομοκρατούσαν τα ζώα της φάρμας με τον θόρυβό τους. Ralph Harrington, "The neuroses of the railway", *History Today*. Jul 94, Vol. 44 Issue 7, σ. 15-21.

διευθέτησης, τα οποία έπρεπε άμεσα να λυθούν από όσους εμπλέκονταν στον σχεδιασμό τους.⁵⁶ Ο σιδηρόδρομος, επομένως, συνιστούσε ένα αμφιλεγόμενο μοντέρνο σύμβολο, φορέας δηλαδή βελτιώσεων αλλά και καταστροφών.

Αξίζει να αναφερθεί ότι η κατασκευή των σιδηροδρόμων είχε ως συνέπεια τη διάσπαση του κοινωνικού συνόλου, καθώς οδήγησε στην εκδίωξη εκατοντάδων φτωχών ανθρώπων των αγροτικών, κυρίως, περιοχών από τα σπίτια τους, με αποτέλεσμα να συνωστισθούν στο κέντρο των πόλεων, ζώντας σε άθλιες συνθήκες πενίας. Την ίδια στιγμή, οι τοξωτές γέφυρες τις οποίες διέσχιζε ο σιδηρόδρομος, αποτέλεσαν σημεία έλξης και σύμβολα κοινωνικής κατάπτωσης, συγκεντρώνοντας όλα τα περιθωριοποιημένα άτομα της κοινωνίας (εγκληματίες, αλκοολικούς, ιερόδουλες και εξαθλιωμένους).⁵⁷



Εικ. 16 Augustus Leopold Egg, *Past and Present, No. 3*, 1858, (λάδι σε μουσαμά),
Ιδιωτική Συλλογή

Ο πίνακας του Βικτωριανού ζωγράφου Augustus Leopold Egg, με τίτλο “*Past and Present, No. 3*” (1858), αποτελεί εξάισιο παράδειγμα σύνδεσης της κατάπτωσης των κοινωνικά αποδεκτών ηθικών αξιών της εποχής με τον χώρο της γέφυρας. Πιο συγκεκριμένα, ο πίνακας αποτελεί τον τρίτο από ένα τρίπτυχο προβολής της μοντέρνας ζωής με θέμα την

⁵⁶ Cristina Purcar, “Designing the space of transportation: railway planning theory in nineteenth and early twentieth century treatises”, *Planning Perspectives*, Vol. 22 (July 2007), σ. 325-352. Η ανασυγκρότηση του Παρισιού, το 1850, επί βασιλείας Ναπολέοντα ΙΙΙ και υπό τον σχεδιασμό και την καθοδήγηση του διάσημου αρχιτέκτονα Baron Haussmann, συνιστά το καλύτερο παράδειγμα αστικής οικοδομικής αναδόμησης, ενώ αποτέλεσε πρότυπο και για άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, όπως το Λονδίνο, τη Βιέννη και το Βερολίνο.

⁵⁷ Ralph Harrington, “Construction and cataclysm: the railway in nineteenth century London”, University of York, http://www.academia.edu/3138844/Construction_and_cataclysm_the_railway_in_nineteenth-century_London.

ηθική παρακμή μιας γυναίκας της αστικής τάξης, η οποία μέσα σε μια νύχτα απώλεσε τις ανέσεις της προηγούμενης ζωής της. Έτσι, μόλις γίνεται γνωστή η απιστία της γυναίκας, εκείνη εκδιώκεται με το μωρό από την οικία της και πάμπτωχη βρίσκει καταφύγιο κάτω από τη γέφυρα Adelphi, που το περιοδικό *Art Journal* την είχε περιγράψει ως το πιο περιθωριοποιημένο μέρος της μητρόπολης.⁵⁸

Ωστόσο, το πιο χαρακτηριστικό σύμβολο του σιδηροδρόμου υπήρξε ο σιδηροδρομικός σταθμός,⁵⁹ το σημείο αναχώρησης και άφιξης των ταξιδιωτών, το οποίο εκείνη την εποχή αποτελούσε ένα από τα πιο σημαντικά δημόσια κτίρια, αντιπροσωπεύοντας την έλευση της μοντέρνας εποχής. Χαρακτηριστικά είναι τα λόγια του διάσημου συγγραφέα Emile Zola⁶⁰, ο οποίος έγραφε για τον νομπελίστα και κριτικό Paul Bourget τα εξής: «Εσύ, μοντέρνε ποιητή, εσύ που απεχθάνεσαι τη μοντέρνα ζωή. Εσύ βαδίζεις ενάντια στους θεούς σου και δεν αποδέχεσαι αληθινά την εποχή σου. Γιατί θεωρείς έναν σιδηροδρομικό σταθμό άσχημο; Ένας σταθμός είναι όμορφος».⁶¹

Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί αποτέλεσαν όχι μόνο κέντρο μεταφοράς, αλλά και επικοινωνίας για κάθε κοινότητα. Γι' αυτόν τον λόγο δεν προκαλεί εντύπωση το γεγονός ότι τα πρώτα τηλεγραφικά γραφεία, καθώς και τα ταχυδρομικά γραφεία εγκαταστάθηκαν μέσα σε αυτούς, συγκεντρώνοντας έτσι όλες τις μορφές επικοινωνίας.⁶² Όπως τα εργοστάσια, έτσι και οι σταθμοί συνιστούσαν, εξαιτίας του σημαντικού ρόλου τους, μια σύγχρονη βιομηχανική επιχείρηση, όπου λάμβανε χώρα ένα πλήθος εργασιών. Οι σταθμοί

⁵⁸ "Augustus Leopold: Egg Past and Present, No. 3", 1858, *Art & Artists*, TATE Britain, <http://www.tate.org.uk/art/artworks/egg-past-and-present-no-3-n03280/text-summary>.

⁵⁹ Όσον αφορά στην αρχιτεκτονική του ο σιδηροδρομικός σταθμός θεωρήθηκε από τους συγχρόνους ότι ενσάρκωνε με αξιοσημείωτο τρόπο την προσπάθεια των αρχιτεκτόνων να αποδώσουν – χωρίς φαντασία και αποφασιστικότητα τις περισσότερες φορές, παλινδρομώντας ανάμεσα σε προγενέστερες μορφές και σε αναζήτηση νέων – το πνεύμα της μοντέρνας εποχής. Ralph Harrington, *The Neuroses of the Railway: Trains, Travel and Trauma in Britain, c. 1850 – c.1900*, (D. Phil. Modern History, Lincoln College, Trinity Term, 1998), σ. 96.

⁶⁰ Ο Émile Édouard Charles Antoine Zola (1840 – 1902) ήταν Γάλλος συγγραφέας, ο πιο σημαντικός εκπρόσωπος της λογοτεχνικής σχολής του νατουραλισμού και σημαντικός παράγοντας της ανάπτυξης του θεατρικού νατουραλισμού. Έπαιξε καταλυτικό ρόλο στην πολιτική φιλελευθεροποίηση της Γαλλίας και στην απαλλαγή του στρατιωτικού αξιωματικού Άλφρεντ Ντρέιφους στην περίφημη *Υπόθεση Ντρέιφους*. Ο Ντρέιφους είχε κατηγορηθεί και καταδικαστεί άδικα, γεγονός που συνοψίζεται στη διάσημη ανοιχτή επιστολή που δημοσίευσε ο Zola, το 1898, στην πρώτη σελίδα της εφημερίδας "L' Aurore" με τίτλο "Κατηγορώ". Ο Emile Zola ήταν υποψήφιος για Βραβείο Νόμπελ Λογοτεχνίας το 1901 και το 1902. Το πιο διάσημο έργο του είναι μία σειρά 20 μυθιστορημάτων που αφορούσαν τη γαλλική ζωή με τίτλο *Les Rougon-Macquart*. Το έργο του Emile Zola ξεχώρισε όχι μόνο επειδή ανέδειξε το ρεύμα του νατουραλισμού, αλλά πρωτίστως επειδή άσκησε τεράστια κοινωνική επιρροή με το έργο και τις παρεμβάσεις του. http://en.wikipedia.org/wiki/Emile_Zola.

⁶¹ Ralph Harrington, "The neuroses of the railway", *History Today*. Jul 94, Vol. 44 Issue 7, σ. 15-21.

⁶² Maurice P. Moffatt and Stephen G. Rich, "The Railroads in a changing society", *Journal of Educational Sociology*, Vol. 27, No. 7 (Mar., 1954), σ. 314-322.

αποτελούσαν, επομένως, ένα σύνθετο συγκρότημα μέσα στο οποίο συγκεντρώνονταν δωμάτια, γραφεία και ποικίλοι άλλοι χώροι, που εντάσσονταν σε ένα δίκτυο, ο κάθε χώρος του οποίου εξυπηρετούσε μια συγκεκριμένη λειτουργία με στόχο την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των επιβατών.⁶³

Ταυτόχρονα, ο σιδηροδρομικός σταθμός αποτέλεσε και έναν χώρο έντονης κοινωνικής ανάμειξης και ζύμωσης. Μέσα από αυτοβιογραφικά κείμενα και διηγήσεις της εποχής ο σταθμός προβλήθηκε ως ένα σημαντικό κανάλι συνάντησης, ενώ χαρακτηρίστηκε από πολλούς ως «καθεδρικός ναός εμπορίου» και ως «πύργος της βαβέλ».⁶⁴ Έτσι, ο σιδηροδρομικός σταθμός λειτούργησε ταυτόχρονα ως μια «κεντρομόλος και φυγόκεντρη δύναμη», καθώς αποτέλεσε έναν ετερογενή χώρο συγκέντρωσης ποικίλων πολιτισμικών στοιχείων, τα οποία βρίσκονταν σε διαρκή αλληλεπίδραση μεταξύ τους, φιλοτεχνώντας με αυτό τον τρόπο τη μοντέρνα αστική ζωή.⁶⁵ Ο ζωγράφος του 19ου William P. Frith, απεικονίζει με απαράμιλλο τρόπο στον πίνακά του με τίτλο “*The Railway Station*” (1862), τη νέα κοινωνική πραγματικότητα, ενσωματώνοντας σε αυτόν τρία βασικά στοιχεία: ετερογενές πλήθος, σιδηρόδρομο και αρχιτεκτονική.



Εικ. 17 William Powell Frith, *The Railway Station*, 1862, (λάδι σε καμβά),
Royal Holloway, University of London

⁶³ Ralph Harrington, *The Neuroses of the Railway: Trains, Travel and Trauma in Britain, c. 1850 – c.1900*, (D. Phil. Modern History, Lincoln College, Trinity Term, 1998), σ. 95.

⁶⁴ George Revill, “Points of departure: listening to rhythm in the sonoric spaces of the railway station”, *Sociological Review Monograph*, 61, (2013), σ. 51-68.

⁶⁵ George Revill, *Railway* (Reaktion Books, London, 2012), σ. 128 (παρατίθεται στο George Revill, “Points of departure: listening to rhythm..., ό.π.).



Εικ. 18 Honoré Daumier, γελοιογραφία με τίτλο: *Ta tréna της απόλαυσης*, (λιθογραφία), δημοσιεύτηκε στο περιοδικό *Le Charivari*, Αύγουστος 1864

Παράλληλα, το γεγονός ότι προηγούμενες απομονωμένες περιοχές έγιναν εύκολα προσβάσιμες για το ευρύτερο κοινό αποτέλεσε προϋπόθεση για την ανάπτυξη και εξάπλωση του μαζικού τουρισμού. Πριν την έλευση του σιδηροδρόμου το υψηλό κόστος μεταφοράς δεν επέτρεπε στα κατώτερα κοινωνικά στρώματα να ταξιδεύουν σε πιο απομακρυσμένες περιοχές, οι οποίες συνιστούσαν συνήθως τον χώρο αναψυχής των πιο εύπορων κοινωνικών στρωμάτων. Έτσι, με την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου εμφανίστηκε και ο μαζικός τουρισμός.⁶⁶ Σύμφωνα με τον ιστορικό Ralph Harrington: «το ταξίδι με τον σιδηρόδρομο ήταν πρωτίστως μια μαζική, κοινωνική εμπειρία. Οι σιδηρόδρομοι ήταν τα πρώτα μαζικά συστήματα μεταφοράς».⁶⁷ Την ίδια εποχή με την ίδρυση ταξιδιωτικών γραφείων άρχισαν να οργανώνονται εκδρομές με το τρένο, που σκοπό είχαν να κομίσουν στους ταξιδιώτες τις απολαύσεις που προσέφερε το ταξίδι με τον σιδηρόδρομο.⁶⁸ Ο Γάλλος θεωρητικός Paul Virilio σημειώνει με ειρωνικό τρόπο τα εξής: «Ενώ οι πρώτοι σοσιαλιστές ονειρεύονταν να αποσυνθέσουν την ταξική δομή, οι εταιρείες σιδηροδρόμων εγκαινίασαν, από την άλλη, μια νέα

⁶⁶ Barney Warf, *Time-Space Compression: Historical Geographies* (Routledge, New York, USA 2008), σ. 101.

⁶⁷ Ralph Harrington, "The Railway Journey and the Neuroses of Modernity", *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 230.

⁶⁸ William R. Siddall, "Transportation and the Experiences of Travel", *Geographical Review*, Vol. 77, No. 3 (Jul., 1987), σ. 309-317. Για παράδειγμα, το 1840 ο πρωτοπόρος του μαζικού τουρισμού Thomas Cook οργάνωνε για τις οικογένειες της εργατικής τάξης οικονομικά ταξίδια με τον σιδηρόδρομο προς τις παραθαλάσσιες ακτές της Αγγλίας. Barney Warf, *Time-Space Compression: Historical Geographies* (Routledge, New York, USA 2008), σ. 101.

δομή που περιλαμβάνει τις «τάξεις ταχύτητας». ⁶⁹ Με άλλα λόγια η ταχύτητα κατέστη προϊόν και η κατανάλωση αυτού του προϊόντος μετετρέπη σε αγορά κοινωνικής θέσης.

Νέος κοινωνικός διαχωρισμός

Στα πρώτα χρόνια λειτουργίας των σιδηροδρόμων το ταξίδι για τους επιβάτες συνιστούσε μια άβολη και συχνά επικίνδυνη εμπειρία, καθώς τα πρώτα βαγόνια που είχαν κατασκευαστεί ακολουθούσαν τα πρότυπα των αμαξών και ως εκ τούτου έμοιαζαν με άμαξες, που είχαν τοποθετηθεί πάνω σε τετράτροχα βαγονέτα κινούμενα σε συρμούς. Μέχρι το 1834 τα αρχικά βαγόνια αντικαταστάθηκαν από ορθογώνια, τα οποία αποτελούνταν από ξύλινα καθίσματα και έναν κεντρικό διάδρομο, έχοντας μια μορφή πολύ κοντά σε αυτήν που γνωρίζουμε σήμερα. ⁷⁰ Επίσης, ένα βασικό στοιχείο των βαγονιών που κατασκευάστηκαν στην Ευρώπη – σε αντίθεση με τα μεικτά βαγόνια της Αμερικής - ήταν ο σχεδιασμός και ο διαχωρισμός τους σε βαγόνια πρώτης, δεύτερης και τρίτης θέσης, ⁷¹ γεγονός που αντανακλούσε την υπεροψία των ευγενών και της ανώτερης αστικής τάξης. ⁷²

Τα ανώτερα κοινωνικά στρώματα, έχοντας συνηθίσει στο παρελθόν να ταξιδεύουν με ιδιωτικές άμαξες, επέδειξαν απροθυμία στο να χάσουν την άνεση, την ησυχία και την απομόνωση που απολάμβαναν παλαιότερα και να μοιραστούν το βαγόνι με κατώτερων κοινωνικών τάξεων άτομα. Χαρακτηριστικά είναι τα λόγια του Μεγάλου Δούκα του Hanover, ο οποίος ανέφερε ότι είχε τρομοκρατηθεί από την ιδέα πως «κάθε τσαγκάρης ή ράφτης θα μπορούσε να ταξιδέψει τόσο γρήγορα όσο εγώ». ⁷³ Γι' αυτό και ο διαχωρισμός των βαγονιών έγινε με σκοπό να ελαττώσει όλο το σοκ και τη δυσφορία που ένιωσαν τα άτομα

⁶⁹ Paul Virilio, *The Art of the Motor*, (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1995), σ. 79 (παρατίθεται στο Barney Warf, *Time-Space Compression: Historical Geographies* (Routledge, New York, USA 2008), σ. 101.

⁷⁰ "Rail Cars of the 19th Century", *The Transcontinental Railroad*, Linda Hall Library, <http://railroad.lindahall.org/essays/rail-cars.html>.

⁷¹ Ειδικότερα, τα βαγόνια της πρώτης θέσης διέθεταν λάμπες λαδιού και οροφή, ενώ οι πλευρές τους ήταν κλειστές. Τα αντίστοιχα της δεύτερης θέσης είχαν οροφή αλλά ήταν ανοικτά στα πλαϊνά και, τέλος, τα βαγόνια της τρίτης θέσης δεν διέθεταν οροφή. "The Railway- A Symbol of Victorian Progress", *Victorian Society* by Pauline Weston Thomas, <http://www.fashion-era.com/victorians.htm>.

⁷² Στην Αγγλία, μέχρι το 1840, οι σιδηροδρομικές εταιρείες δεν εκλάμβαναν τους επιβάτες της τρίτης θέσης ως αποδέκτες βασικών υπηρεσιών. Μόλις το 1844, βάσει νόμου (Gladstone Act) τα βαγόνια της τρίτης θέσης απέκτησαν οροφή, ώστε οι επιβάτες τους να μην εκτίθενται στους καπνούς και στα κομμάτια άνθρακα που ανέδιδε η μηχανή. Wolfgang Schivelbusch, *The Railway: The Industrialization of Time and Space in the 19th century*, <http://www.suu.edu/faculty/ping/pdf/TheRailwayJourney.pdf>.

⁷³ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway: The Industrialization of Time and Space in the 19th century*, <http://www.suu.edu/faculty/ping/pdf/TheRailwayJourney.pdf>.

της αριστοκρατίας και της αστικής τάξης, ταξιδεύοντας μαζί με άτομα των κατώτερων κοινωνικών στρωμάτων.⁷⁴



Εικ. 19 George Estall, *Study of an unknown woman in a train car*, τέλη 19^{ου} αιώνα, (μολύβι και μελάνι), National Portrait Gallery, London

Παράλληλα, ο ερχομός του σιδηροδρόμου πρόσφερε νέες ευκαιρίες στις γυναίκες, καθώς τους έδωσε τη δυνατότητα να ταξιδεύουν μόνες τους, γεγονός που σταδιακά κατέστη ευρέως αποδεκτό, συμβάλλοντας έτσι στη χειραφέτηση των γυναικών. Ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1840 το περιοδικό *Quarterly Review* σημείωνε ότι οι σιδηρόδρομοι είχαν επιφέρει «την απελευθέρωση του ωραίου φύλου και, ειδικότερα, των μεσαίων και ανώτερων κοινωνικών τάξεων, «αίροντας» την προηγούμενη απαγόρευση να ταξιδεύουν σε δημόσιες άμαξες με αγνώστους».⁷⁵ Έτσι, η απελευθέρωση των γυναικών αναφορικά με το ταξίδι οδήγησε τόσο στον επαναπροσδιορισμό των κοινωνικών σχέσεων όσο και στην

⁷⁴ Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι στα πρώτα χρόνια λειτουργίας των σιδηροδρόμων, σε μια προσπάθεια να συνδυαστούν η ελευθερία και η άνεση που προσέφεραν οι ιδιωτικές άμαξες των προνομιούχων τάξεων με την ταχύτητα και την ευκολία που διέθετε ο σιδηρόδρομος, οι άμαξες ασφαλιζονταν - μαζί με τους επιβάτες στο εσωτερικό τους - σε ένα βαγόνι, ενώ τα άλογα μεταφέρονταν σε κάποιο άλλο βαγόνι του ίδιου τρένου. Έτσι, οι επιβάτες δεν ήταν αναγκασμένοι να αφήσουν το ιδιωτικό τους όχημα, ενώ μπορούσαν να συνεχίσουν από ένα σημείο και έπειτα το ταξίδι με την άμαξά τους. Εντούτοις, η παραπάνω πρακτική - η οποία αποτέλεσε ένα μεταβατικό στάδιο προσαρμογής των ανθρώπων στις απαιτήσεις του νέου μεταφορικού μέσου - διήρκεσε για πολύ λίγο χρονικό διάστημα, εφόσον από το β΄ μισό του 19^{ου} αι. όλοι οι επιβάτες των ανώτερων κοινωνικών στρωμάτων ταξίδευαν σε πρώτης θέσεως βαγόνια. Ralph Harrington, *The Neuroses of the Railway: Trains, Travel and Trauma in Britain, c. 1850 – c.1900*, (D. Phil. Modern History, Lincoln College, Trinity Term, 1998), σ. 100-101.

⁷⁵ *Quarterly Review*, τόμ. 74 (1844), σ. 250 (παρατίθεται στο Ralph Harrington, “The Railway Journey and the Neuroses of Modernity”, *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 237. Ωστόσο, η νέα αυτή πραγματικότητα δε μείωσε το γεγονός ότι οι γυναίκες συνέχισαν να παραμένουν πιο ευάλωτες όταν κυκλοφορούσαν μόνες τους. Για παράδειγμα, η ιστορικός Judith Walkowitz περιγράφει με μοναδικό τρόπο την παρενόχληση (τόσο την αληθινή όσο και την κοινωνικά κατασκευασμένη) που αντιμετώπιζαν οι γυναίκες όταν περπατούσαν χωρίς συνοδεία στη δυτική πλευρά του Λονδίνου. Judith R. Walkowitz, “Going Public: Shopping, Street Harassment, and Streetwalking in Late Victorian London,” *Representations* 62 (1998), σ. 1-30.

επαναδιαμόρφωση των δημόσιων χώρων, που απαιτούσαν μια νέα πολιτισμική και έμφυλη επαναδιαπραγμάτευση.⁷⁶ Αυτό είχε ως αποτέλεσμα σε αρκετά τρένα – αν και το φαινόμενο αυτό δεν ήταν καθολικό - να διαμορφωθούν ειδικοί θάλαμοι για τις γυναίκες, σε μια προσπάθεια αποφυγής σεξουαλικών επιθέσεων.⁷⁷ Συνεπώς, ενώ από τη μια ο σιδηρόδρομος εκδημοκράτισε το ταξίδι σε ταξικό και έμφυλο επίπεδο, προσφέροντας σε όλα τα υποκείμενα τη δυνατότητα να ταξιδεύουν, συνιστούσε, ταυτόχρονα, και μια νέα μορφή κοινωνικής και έμφυλης διαίρεσης.

Ο γνωστός Γάλλος καλλιτέχνης (χαράκτης, ζωγράφος και γλύπτης) Honoré Daumier - ο επονομαζόμενος «Μιχαήλ Άγγελος» της γελοιογραφίας - εμπνεύστηκε από τη νέα κοινωνική διάρθρωση που επέφερε η έλευση του σιδηροδρόμου και σε μια τριλογία έργων του αναπαριστά τη νέα αυτήν εμπειρία. Έτσι, προβάλλονται με παραστατικό τρόπο οι συνθήκες ταξιδιού των ανθρώπων της εποχής ανάλογα με την κοινωνική θέση στην οποία ανήκαν: οι επιβάτες της πρώτης και δεύτερης θέσης ταξιδεύουν με πολύ μεγαλύτερη άνεση, σε αντίθεση με τους ταξιδιώτες της τρίτης θέσης, οι οποίοι συνωστίζονται σαν εμπορεύματα στα βαγόνια, με αξιοσημείωτη φιγούρα τη μητέρα που θηλάζει το μωρό. Ακόμα, η προβολή της διαφορετικής κοινωνικής θέσης ενισχύεται περισσότερο τόσο από την ενδυμασία όσο και από τα πρόσωπα των επιβατών, όπως, για παράδειγμα, εκείνων της τρίτης θέσης που αντανακλούν την ένδεια και τις κακουχίες της ζωής τους.

⁷⁶ Ralph Harrington, "The Railway Journey and the Neuroses of Modernity", *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 237.

⁷⁷ Ian Carter, "The Lady in the Trunk: Railways, gender and crime fiction", *The Journal of Transport History*, σ. 49, 53, (παρατίθεται στο Amy Milne-Smith, "Madmen on the Railways: Careering towards Disaster", https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster). Αξίζει να σημειωθεί ότι ο εσώκλειστος χώρος των θαλάμων, η απομόνωση και ο προκαθορισμένος χρόνος διάρκειας του ταξιδιού συνιστούσαν στοιχεία, τα οποία μπορούσαν να δημιουργήσουν τις κατάλληλες προϋποθέσεις έξαψης της φαντασίας και των σεξουαλικών επιθυμιών των ανδρών. Ralph Harrington, *The Neuroses of the Railway: Trains, Travel and Trauma in Britain, c. 1850 – c.1900*, (D. Phil. Modern History, Lincoln College, Trinity Term, 1998), σ. 88.



Εικ. 20 Honoré Daumier, *The Third-Class Carriage*, 1862-64, (λάδι σε μουσαμά),
Metropolitan Museum of Art

Ένα άλλο χαρακτηριστικό που διαφαίνεται στους πίνακες είναι ότι για πρώτη φορά οι ταξιδιώτες των προνομιούχων, κυρίως, τάξεων έρχονταν αντιμέτωποι με μια πρωτόγνωρη κατάσταση. Πιο συγκεκριμένα, σε αντίθεση με τις ιδιωτικές άμαξες, οι οποίες αποτελούσαν χώρους έντονης επικοινωνίας - γεγονός που ενισχύονταν από την «πρόσωπο με πρόσωπο» διαρρύθμιση των αμαξών που ενθάρρυνε το ξεκίνημα μιας συζήτησης - τα βαγόνια των τρένων συνιστούσαν χώρους, όπου οι επιβάτες περιορίζονταν αναγκαστικά σε έναν χώρο με ξένους. Επομένως, ειδικότερα στα βαγόνια της πρώτης και δεύτερης θέσης, σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, οι άγνωστοι μεταξύ τους επιβάτες αντίκριζαν τους συνεπιβάτες τους σιωπηλοί και σαστισμένοι, υφαίνοντας με αυτό τον τρόπο ένα πλαίσιο σιγής, αποτέλεσμα της νέας χωρικής διάταξης. Από την άλλη μεριά, τα βαγόνια της τρίτης θέσης, τα περισσότερα από τα οποία δεν ήταν χωρισμένα σε θαλάμους, ήταν μεγάλα και θορυβώδη και ο ήχος από τη φασαρία που επικρατούσε σε αυτά έφτανε αρκετές φορές στα βαγόνια των προνομιούχων.⁷⁸ Ο κοινωνιολόγος Georg Simmel, έχει υπογραμμίσει ότι πριν την έλευση των σύγχρονων μέσων μεταφοράς τον 19^ο αι., ήταν αδιανόητο για τους ανθρώπους να κοιτάζονται μεταξύ τους, ακόμη και για μερικά λεπτά, χωρίς να απευθύνει ο ένας τον λόγο στον άλλον. «Γι' αυτό και κάποιος που βλέπει χωρίς να ακούει νιώθει πιο μπερδεμένος από κάποιον που ακούει αλλά δεν βλέπει».⁷⁹

⁷⁸ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 74-76.

⁷⁹ Georg Simmel, *Soziologie*, (Leipzig, 1908), σ. 650-1 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 75).



Εικ. 21 Honoré Daumier, *The First Class Carriage*, 1864, (κάρβουνο σε χαρτί), Walters Art Museum, Baltimore, U.S.A.

Η παραπάνω άβολη κατάσταση προκάλεσε αμηχανία και ανία στους ταξιδιώτες της πρώτης θέσης και στην προσπάθειά τους να αποφύγουν το βλέμμα των συνταξιδιωτών τους, επικέντρωσαν την προσοχή τους στο διάβασμα, εγκαινιάζοντας την εποχή της λεγόμενης «ταξιδιωτικής νουβέλας».⁸⁰ Συνεπώς, το διάβασμα - το οποίο κατέστη μια δημοφιλή δραστηριότητα - λειτούργησε από την πλευρά της ανώτερης κοινωνικής τάξης ως μέσο αυτοπεριορισμού και αυτοελέγχου, προβάλλοντας ταυτόχρονα την κύρια απαίτησή της, δηλαδή να μην διαταραχθεί η άνεση του ταξιδιού της.⁸¹

⁸⁰ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway: The Industrialization of Time and Space in the 19th century*, <http://www.suu.edu/faculty/ping/pdf/TheRailwayJourney.pdf>. Το παραπάνω γεγονός είχε ως αποτέλεσμα, ήδη από το β΄ μισό του 19^{ου} αι., να εγκατασταθούν περίπτερα με βιβλία σε όλους σχεδόν τους σιδηροδρομικούς σταθμούς, ενθαρρύνοντας με αυτό τον τρόπο την πώληση κάθε είδους βιβλίου. Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 65.

⁸¹ Ralph Harrington, *The Neuroses of the Railway: Trains, Travel and Trauma in Britain, c. 1850 – c.1900*, (D. Phil. Modern History, Lincoln College, Trinity Term, 1998), σ. 102.

Κεφάλαιο 3: Σωματικές και Ψυχολογικές Επιπτώσεις

«Ο άνθρωπος, για εκείνη την ώρα, γίνεται μέρος της μηχανής στην οποία έχει τοποθετήσει τον εαυτό του, δονείται από τη δική του ίδια κίνηση και δέχεται επιδράσεις στα νεύρα του δέρματος και στους μύες του, οι οποίες ούτε στο ελάχιστο δεν είναι αληθινές, διότι επιβάλλονται ασυναίσθητα».⁸²

Το ταξίδι με τον σιδηρόδρομο χαρακτηρίστηκε, αρχικά, από τους ανθρώπους της εποχής, ως μια αποσυνθετική εμπειρία, καθώς το νέο μεταφορικό μέσο θεωρήθηκε μια απειλητική εφεύρεση που έκανε επίθεση στο ανθρώπινο μυαλό και το σώμα. Όπως το εργοστάσιο – το άλλο μεγάλο σύμβολο της Βιομηχανικής Επανάστασης – έτσι και ο σιδηρόδρομος έδωσε τη δυνατότητα για την ενεργοποίηση πρωτόγνωρων αισθήσεων και την απόκτηση νέων εμπειριών, που αποδείχτηκαν μοναδικές στην ανθρώπινη ιστορία. Και αυτό γιατί ο σιδηρόδρομος, για πρώτη φορά, μηχανοποίησε το ταξίδι, παρέχοντας τη δυνατότητα στους ανθρώπους να βιώσουν άμεσα και σε μεγάλη κλίμακα τη διασπαστική και τρομαχτική επίδραση των μέσων που χρησιμοποιεί η τεχνολογία σε σωματικό και ψυχολογικό επίπεδο.⁸³

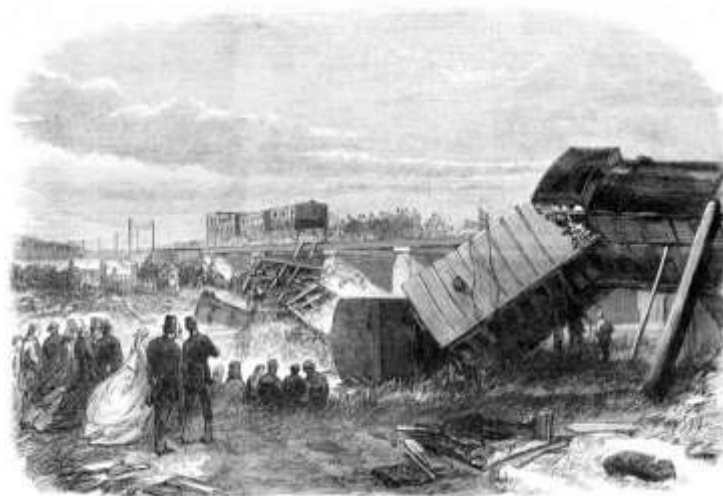
Ο φόβος και η αγωνία για το τι μπορούσε να προκαλέσει ο σιδηρόδρομος αποτυπώνονται με δραματικό τόνο στα λόγια του φιλελεύθερου πολιτικού Thomas Creevy, ο οποίος είχε ακολουθήσει έφιππος την ατμάμαξα *Rocket* του Stephenson στο πρώτο της ταξίδι το 1829, σχολιάζοντας τα εξής: *«Πραγματικά πετάει, και είναι αδύνατο να αφαιρέσεις από τον εαυτό σου την ιδέα του άμεσου θανάτου»*.⁸⁴ Στα πρώτα χρόνια λειτουργίας των σιδηροδρόμων τα ατυχήματα αποτελούσαν συχνό φαινόμενο, ενώ ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων άρχισε να μειώνεται σταδιακά από το β΄ μισό του 19^{ου} αι, εξαιτίας της συνεχούς βελτίωσης της κατάστασης των σιδηροδρόμων, γεγονός που τους καθιστούσε πιο ασφαλείς. Αξίζει να αναφερθεί ότι ο Άγγλος συγγραφέας Κάρολος Ντίκενς, έχοντας διασωθεί το 1865 μετά από μια τραγική σιδηροδρομική σύγκρουση, κάθε φορά που ταξίδευε με το τρένο ένιωθε μεγάλη

⁸² *The Book of Health*, 1884, (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California 1987, σ. 113).

⁸³ Ralph Harrington, "The Railway Journey and the Neuroses of Modernity", *Pathologies of Travel*, ed. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 229.

⁸⁴ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway: The Industrialization of Time and Space in the 19th century*, <http://www.suu.edu/faculty/ping/pdf/TheRailwayJourney.pdf>.

ανησυχία, λόγω του μετατραυματικού σοκ που είχε υποστεί, με αποτέλεσμα να τον συνοδεύει πάντοτε στο ταξίδι ένα μπουκάλι μπράντι για τα νεύρα του.⁸⁵



Εικ. 22 Σιδηροδρομικό ατύχημα, (χαρακτικό 19^{ου} αι.)

Από την άλλη μεριά ο σιδηρόδρομος «παγίδευσε» τους ταξιδιώτες σε θορυβώδη βαγόνια, απομονώνοντάς τους από τον εξωτερικό κόσμο, ενώ, λόγω της ταχύτητάς του, υπέβαλε τα σώματά τους σε βίαια τινάγματα και συνεχείς δονήσεις, προσβάλλοντας, ταυτόχρονα, τα αυτιά τους με θορύβους και βουητά. Με άλλα λόγια, η νέα μηχανική φύση του ταξιδιού γινόταν αντιληπτή στον επιβάτη, εφόσον διαπερνούσε τη δομή του βαγονιού και κατέληγε σε αυτόν με πολύ ζωντανό και βίαιο τρόπο.⁸⁶ Σε όλη δηλαδή τη διάρκεια του ταξιδιού, η ταχύτητα και ο τρόπος κίνησης του τρένου συνέβαλε σε μια αύξηση της φυσικής κίνησης του σώματος, γεγονός που δημιούργησε φόβους αναφορικά με το αν τελικά το σώμα θα μπορέσει να λειτουργήσει και να προσαρμοστεί σε τόσο γρήγορες ταχύτητες που σε καμία περίπτωση δεν θύμιζαν τον προ-βιομηχανικό τρόπο μετακίνησης.⁸⁷ Το γεγονός αυτό προκαλούσε αφενός δυσφορία στους ταξιδιώτες και αφετέρου μια νέου είδους ψυχική και σωματική εξάντληση, η οποία δεν χαρακτήριζε τα παλαιότερα μέσα μεταφοράς.⁸⁸

⁸⁵ Επίσης, ο γιος του είχε αναφέρει ότι, παρατηρώντας τον πατέρα του μέσα στο βαγόνι του τρένου κάθε στιγμή που γινόταν κάποια μικρή δόνηση, εκείνος ερχόταν σε κατάσταση πανικού και από τον φόβο του κράταγε σφιχτά το κάθισμα με τα δυο του χέρια. Wolfgang Schivelbusch, *The Railway: The Industrialization of Time and Space in the 19th century*, <http://www.suu.edu/faculty/ping/pdf/TheRailwayJourney.pdf>.

⁸⁶ Ralph Harrington, "The neuroses of the railway", *History Today*. Jul 94, Vol. 44 Issue 7, σ. 15-21.

⁸⁷ Valerie Price, *The Runaway Train: The Railways and Social Anxiety in Victorian Britain*, 2013, (Unpublished master's thesis), University of Chester, United Kingdom, σ. 9.

⁸⁸ Ralph Harrington, "The Railway Journey and the Neuroses of Modernity", στο *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 229. Αξίζει να αναφερθεί ότι σε όλη τη διάρκεια της Βικτωριανής εποχής οι ταξιδιώτες δεν έπαψαν να εκφράζουν τα παράπονά τους για διάφορες ανεπάρκειες του τρένου, όπως τα άβολα καθίσματα, τον πενιχρό φωτισμό και την έλλειψη αποτελεσματικής θέρμανσης και εξαέρωσης των βαγονιών, γεγονός που υπογραμμίζει πως ο εγκλεισμός τους μέσα σε ένα

Όλα τα παραπάνω αποτέλεσαν πεδίο ενδιαφέροντος για όσους αναζητούσαν να ερευνήσουν και να ερμηνεύσουν τις επιπτώσεις που είχε το ταξίδι με το τρένο στην υγεία των ανθρώπων. Για παράδειγμα, μια γερμανική ιατρική μελέτη του 1860 αναφερόταν στο γεγονός ότι οι συνεχείς μηχανικοί κραδασμοί συνιστούσαν την αιτία που το πλήρωμα των σιδηροδρόμων καθώς και οι επιβάτες υπέφεραν από νευρικούς και σωματικούς πόνους.⁸⁹

Η πρώτη, ωστόσο, συστηματική μελέτη αναφορικά με τις επιπτώσεις των δονήσεων προήλθε το 1857 από τον Γάλλο γιατρό E. A. Duchesne, ο οποίος ισχυρίστηκε ότι είχε διαγνώσει τη λεγόμενη «αρρώστια των μηχανικών» (“maladie de mecaniciens”) από την οποία υπέφεραν οι οδηγοί τρένων, εξαιτίας της μηχανής που χειρίζονταν. Ειδικότερα, λόγω της έκθεσής τους σε διαρκείς δονήσεις και σε εναλλαγές της θερμοκρασίας παρουσίαζαν διάφορα συμπτώματα, όπως επίμονους πόνους που συνοδεύονταν από αισθήματα αδυναμίας και μουδιάσματος.⁹⁰

Παρόμοια, το 1862 στην Αγγλία, το ιατρικό περιοδικό *The Lancet* εξέδωσε σε σειρά άρθρων μια λεπτομερή έρευνα αναφορικά με τους κινδύνους που ανέκυπταν από το ταξίδι με το τρένο και πρόσβαλαν τη δημόσια υγεία. Έτσι, οι γρήγορες διαδοχικές ταλαντεύσεις ως αποτέλεσμα της τριβής του τρένου πάνω στις σιδηροτροχιές, στις οποίες τα σώματα των επιβατών υποβάλλονταν, θεωρήθηκαν ότι είχαν επιβλαβείς σωματικές επιδράσεις, καθώς, το σώμα του επιβάτη αναγκαζόταν να τις απορροφήσει. Συγκεκριμένα, το βαγόνι του τρένου θεωρήθηκε ως «ένα πλαίσιο από κόκαλα χωρίς μύες», ενώ το σώμα του ταξιδιώτη φιλοτεχνήθηκε, αντίστοιχα, ως εκείνο το υλικό που συμπληρώνει το εκλιπόν απορροφητικό συνδετικό πλέγμα.⁹¹

βαγόνι τους προκαλούσε έντονη ανασφάλεια. Παρόλο που και το ταξίδι με την άμαξα χαρακτηριζόταν από δυσφορία, ζέστη ή κρύο, ωστόσο, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ο ταξιδιώτης μπορούσε να σταματήσει, να κατέβει από την άμαξα και να ξεκουραστεί. Ό.π., σ. 246-247.

⁸⁹ Ralph Harrington, “The neuroses of the railway”, *History Today*, Jul 94, Vol. 44 Issue 7, σ. 15-21.

⁹⁰ Στις αρχές της κυκλοφορίας των σιδηροδρόμων, το προσωπικό που εργαζόταν στα τρένα ήταν εκτεθειμένο στις καιρικές συνθήκες, εφόσον το βαγόνι στο οποίο ταξίδευαν δεν είχε κάποιο προστατευτικό κάλυμμα. Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California 1987, σ. 114.

⁹¹ Report of the Commission on the Influence of Railway Travelling on Public Health, *The Lancet*, 4 January 1862, σελ. 17, 19, (παρατίθεται στο Nicholas Daly, “Railway Novels: Sensation Fiction and the Modernization of the Senses”, *ELH*, Vol. 66, No. 2 (Summer, 1999), σελ. 461-487). Τα άρθρα κατέγραφαν, επίσης, σε λίστα τα πιο επικίνδυνα συμπτώματα που ένας ανυποψίαστος επιβάτης θα μπορούσε να παρουσιάσει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, όπως κούραση, παράλυση, καθώς και αιμορροΐδες, λόγω της έκθεσης των μυών του σε μια συνεχή κίνηση που αναπόφευκτα τον ταλαιπωρούσε. “The Influence of Railway Travelling on Public Health: Report of the Commission II,” *The Lancet*, 11 January, 1862, σ. 51; “The Influence of Railway Travelling on Public Health: Report of the Commission III,” *The Lancet*, 18 January, 1862, σ. 83; Richard Marley, “Morbid Effects of Railway Travelling,” [Letter to the Editor] *The Lancet*, 1 March 1862, σ. 236 (παρατίθεται στο

Επιπλέον, το περιοδικό υποστήριζε ότι το τράνταγμα και οι μηχανικές δονήσεις που προκαλούνταν από το τρένο οφείλονταν στο γεγονός ότι η ίδια η κίνηση του τρένου χαρακτηριζόταν από «ανελαστικότητα». Πιο συγκεκριμένα ανέφερε τα εξής: «Στα σώματα των ζώων τα μέσα που προκαλούν την κίνηση είναι οι μύες και οι τένοντες. Οι τίγρεις και οι γάτες μπορούν να πηδήξουν πολλές φορές πάνω από το ύψος τους χωρίς να πάθουν ζημιά. Μια μηχανή τρένου ή ένα βαγόνι μπορεί να καταστραφεί από μια μικρή πτώση. Εάν εκτροχιαστεί από τη σιδηροτροχιά θα καταστραφεί αμέσως. Ο λόγος είναι, γιατί οι μηχανικές συσκευές είναι ανεπαρκείς ως προς την προσομοίωση τους να λειτουργούν όπως οι μύες. Εάν ένας δύσμορφος άνθρωπος έχει το ένα του πόδι πιο κοντό από το άλλο, μπορεί λίγο ή πολύ να αντισταθμίσει τη διαφορά με την κίνηση των μυών. Τέτοια αντιστάθμιση, όμως, δεν βρίσκεις στα βαγόνια του τρένου [...]».⁹²



Εικ. 23 John Leech, *Punch Magazine*, 1852. Γελοιογραφία με τίτλο: *Railway Undertaking*. Ένας γιατρός δίνει την κάρτα του σε έναν επιβάτη του τρένου και μελλοντικό του ασθενή

Παράλληλα, η έρευνα παρέθετε και μια σειρά πρόσθετων αιτιών που προκαλούσαν νευρική, μυϊκή και πνευματική κόπωση στους επιβάτες του τρένου, όπως ήταν η αστραπιαία διαδοχή των αντικειμένων στο οπτικό πεδίο των επιβατών, η μετάδοση των δονήσεων στο μυαλό και τη σπονδυλική στήλη, καθώς και η ψυχολογική πίεση που προκαλούνταν εξαιτίας

“Boundaries of Class & Respectability, Madmen on the Railways: Careering towards Disaster”, https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster).

⁹² “The Influence of Railway Travelling on Public Health”, *The Lancet*, (London, 1862), (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 116.

της βιασύνης και της αγωνίας των επιβατών να προλάβουν τα τρένα. Όλοι οι παραπάνω παράγοντες συνιστούσαν έναν πρωτόγνωρο συνδυασμό, ο οποίος δημιουργούσε πνευματική και σωματική φθορά στους ταξιδιώτες, γεγονός που δεν συνέβαινε με τα προγενέστερα μέσα μεταφοράς. Χαρακτηριστικά είναι, τέλος, τα λόγια από ένα ιατρικό εγχειρίδιο του 1884, όπου τονιζόταν ότι όλες οι αισθήσεις και οι μύες «βασανίζονται» σε μια προσπάθεια να διατηρήσουν την ευρυθμία τους.⁹³

Η σωματική και πνευματική εξάντληση που προκαλούσε το ταξίδι με το τρένο ερμηνεύτηκε ως μία από τις όψεις του γενικού φαινομένου της «νευρασθένειας», η οποία εκείνη την εποχή συνδέθηκε με τις καθημερινές απαιτήσεις και πιέσεις που επέφερε η μοντέρνα ζωή. Η σύνδεση ανάμεσα στη νευρική διαταραχή και το ταξίδι με το τρένο ήταν ευρέως αποδεκτή από την ιατρική κοινότητα, ενώ διάφοροι συγγραφείς της εποχής πάνω σε ιατρικά θέματα υπογράμμιζαν την παραπάνω σχέση, καταγράφοντας τις νευρικές και σωματικές επιπτώσεις που προκαλούνταν στους επιβάτες.⁹⁴ Για παράδειγμα, ο Αμερικανός ψυχίατρος του 19^{ου} αι., George Miller Beard, ο οποίος ήταν ο πρώτος που προσδιόρισε με ιατρικούς όρους τη νευρασθένεια και τα συμπτώματα που τη συνοδεύουν, υποστήριξε ότι οι δονήσεις του τρένου στις οποίες εκτίθεντο οι επιβάτες διατάρασσαν το νευρικό τους σύστημα και μπορούσαν να προξενήσουν ακόμη και συμπτώματα νευρασθένειας.⁹⁵ Συνεπώς, η πρόκληση μιας ενδεχόμενης βλάβης στο νευρικό σύστημα του μυαλού μπορούσε να αποβεί πολύ σοβαρή, ειδικά σε επιβάτες, οι οποίοι σύμφωνα με το περιοδικό *The Lancet* είχαν ήδη μια προδιάθεση στη φρενοβλάβεια ή υπέφεραν από έντονο άγχος.⁹⁶

Στην ίδια γραμμή κινήθηκαν την εποχή εκείνη οι εφημερίδες και τα περιοδικά τα οποία μέσα από τα άρθρα τους παρουσίαζαν ιστορίες, οι οποίες αναφέρονταν σε άνδρες που, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού με το τρένο, ξαφνικά «έχασαν το μυαλό τους». Ως κύρια αιτία τέτοιων περιστατικών θεωρήθηκε ο εγκλεισμός των επιβατών μέσα σε έναν κλειστό χώρο, γεγονός που μπορούσε να προκαλέσει βίαιη συμπεριφορά στα πιο επιρρεπή άτομα.⁹⁷

⁹³ Ralph Harrington, "The neuroses of the railway", *History Today*. Jul 94, Vol. 44 Issue 7, σ. 15-21.

⁹⁴ Benjamin Ward Richardson, *Diseases of Modern Life*, (London: Macmillan and Co, 1876), σ. 190-191 (παρατίθεται στο Amy Milne-Smith, "Madmen on the Railways: Careering towards Disaster", https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster).

⁹⁵ Ralph Harrington, "The neuroses of the railway", *History Today*. Jul 94, Vol. 44 Issue 7, σ. 15-21.

⁹⁶ "The Influence of Railway Travelling on Public Health: Report of the Commission IV," *The Lancet*, 25 January 1862, 107, σ. 108 (παρατίθεται στο Amy Milne-Smith, "Madmen on the Railways: Careering towards Disaster", https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster).

⁹⁷ Amy Milne-Smith, "Madmen on the Railways: Careering towards Disaster", https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster.

Ταυτόχρονα ένα άλλο στοιχείο, που επέτεινε τον φόβο των επιβατών και διατάρασσε τα νεύρα τους, ήταν η διέλευση του τρένου μέσα από τούνελ, μια εμπειρία που χαρακτηρίστηκε απειλητική, καθώς, σύμφωνα με τους επιβάτες, έδινε την ευκαιρία σε εγκληματίες να επιτεθούν.⁹⁸ Ένα συμβουλευτικό εγχειρίδιο του 1862, για παράδειγμα, το *The Railway Traveller's Handy Book*, προειδοποιούσε ότι «οι άνδρες επιβάτες έχουν πέσει, αρκετές φορές, θύματα επίθεσης και ληστείας, ενώ οι γυναίκες έχουν δεχτεί προσβολές τη στιγμή που το τρένο πέρναγε μέσα από ένα τούνελ». Και συνέχιζε: «Διασχίζοντας, επομένως, το τρένο ένα τούνελ, είναι πάντα καλό να έχεις τα χέρια και τα μπράτσα διαθέσιμα για άμυνα, ώστε σε περίπτωση επίθεσης ο εγκληματίας να αναχαιτιστεί προς τα πίσω ή να εμποδιστεί».⁹⁹



Εικ. 24 Honoré Daumier, Γελοιογραφία της εποχής με τίτλο: Σιδηρόδρομος, το μοναδικό ασφαλές μέσο μεταφοράς για ένα ευχάριστο ταξίδι

Σε όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αι. τα άρθρα των εφημερίδων κάλυπταν γεγονότα από διάφορες μορφές βιαιότητας που εκδηλώθηκαν μέσα σε τρένα, τα οποία προβάλλονταν ως αποτέλεσμα των επιπτώσεων που προκλήθηκαν από το νέο τρόπο μεταφοράς των ανθρώπων. Παράλληλα, αρκετοί σύγχρονοι πρόβαλλαν έντονες ανησυχίες σχετικά με την έλλειψη ασφάλειας, καθώς και των μέτρων που έπρεπε να παρθούν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τονίζοντας τη δυσκολία που αντιμετώπιζαν οι επιβάτες στο να αντιδράσουν έγκαιρα σε μια

⁹⁸ Ralph Harrington, "The Railway Journey and the Neuroses of Modernity", *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 236-237.

⁹⁹ *The Railway Traveller's Handy Book of Hints, Suggestions and Advice, Before the Journey, During the Journey and After the Journey* (London: Lockwood & Co, 1862), σ. 4-93 (παρατίθεται στο Ralph Harrington, "The Railway Journey and the Neuroses of Modernity", *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 237.

ενδεχόμενη επίθεση.¹⁰⁰ Χαρακτηριστικός είναι ο τόνος γραφής ενός άρθρου του 1863, που στην προσπάθειά του να υπογραμμίσει, αλλά και να καταστήσει την ασφάλεια των τρένων αντικείμενο σοβαρού ενδιαφέροντος έγραφε τα εξής: «Απαιτούμε ο Επίσκοπος ή το Μυστικό Συμβούλιο να σφαχτεί σε ένα βαγόνι ενός τρένου για το καλό της χώρας».¹⁰¹

Εντούτοις, η πρώτη δολοφονία σε τρένο συνέβη τον Αύγουστο του 1864 στην Αγγλία, γεγονός που προκάλεσε εθνικό πανικό. Ενδεικτικός ήταν ο τίτλος της εφημερίδας *Manchester Times* σε άρθρο της: “A Madman in a Railway Carriage” («Ένας Τρελός σε Σιδηροδρομικό Βαγόνι»)¹⁰², ο οποίος αποτυπώνει πόσο βαθιά εδραιωμένη ήταν η αντίληψη που συνέδεε τα τρένα με το φαινόμενο της τρέλας.¹⁰³ Σε ένα παρόμοιο περιστατικό, που έλαβε χώρα το 1865, η εφημερίδα *The Scotsman*, υπαινισσόμενη ότι σχεδόν πάντοτε κάποιος νευρασθενής παραμονεύει σε κάθε τρένο, τιτλοφόρησε με το “Another Madman in a Railway Train” («Άλλος ένας Τρελός στον Σιδηρόδρομο»),¹⁰⁴ σημειώνοντας ότι «σπάνια περνάει μια ημέρα χωρίς την εμφάνιση μιας πολύκροτης παραγράφου αναφορικά με τις τρομαχτικές

¹⁰⁰ Εξαιτίας της απουσίας εσωτερικής σύνδεσης μεταξύ των βαγονιών, μερικά από τα μέτρα που αρχικά προτάθηκαν και εφαρμόστηκαν, έως ότου τα βαγόνια καταλήξουν στη σημερινή τους μορφή όπου πλέον συνδέονται μέσω ενός διαδρόμου, ήταν η κατασκευή πολύ μικρών παραθύρων (peerholes) στους τοίχους ανάμεσα στους θαλάμους καθώς και η τοποθέτηση συστημάτων συναγερμού τα οποία επέτρεπαν σε όσους επιβάτες βρίσκονταν σε κίνδυνο να μεταδώσουν σήματα βοήθειας. Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 85-87.

¹⁰¹ “A Madman on the Rail,” *The London Review of Politics, Society, Literature, Art, and Society*, July 1863, σ. 93 (παρατίθεται στο Amy Milne-Smith, “Madmen on the Railways: Careering towards Disaster”, https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster).

¹⁰² “A Madman in a Railway Carriage,” *Manchester Times*, August 13, 1864, σ. 7 (παρατίθεται στο Amy Milne-Smith, “Madmen on the Railways: Careering towards Disaster”, https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster).

¹⁰³ Στις 9 Ιουλίου 1864 δολοφονήθηκε ο επιφανής τραπεζίτης Thomas Briggs, ο οποίος ήταν και το πρώτο θύμα δολοφονικής επίθεσης σε τρένο. Ο άτυχος άνδρας ταξίδευε στην πρώτη θέση για Λονδίνο και αφού τον λήστεψαν και τον χτύπησαν, τον πέταξαν έξω από το βαγόνι. Αργότερα οι αρχές βρήκαν το βαγόνι άδειο και γεμάτο αίματα, ενώ το σώμα του θύματος ανακαλύφθηκε δίπλα στις ράγες. Kate Colquhoun, *Mr Briggs' Hat: A Sensational Account of Britain's First Railway Murder*, (London: Little, Brown, 2011), σ. 29 (παρατίθεται στο Amy Milne-Smith, “Madmen on the Railways: Careering towards Disaster”, https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster). Αξίζει να αναφερθεί ότι η παραπάνω δολοφονία, σε συνδυασμό με μια αντίστοιχη που είχε συμβεί στο σιδηρόδρομο της Γαλλίας, υποκίνησε το Κοινοβούλιο να εξετάσει την πιθανότητα δημιουργίας σταθμών επειγούσης ανάγκης ή καλύτερης προστασίας των επιβατών. Peter Bailey, “Adventures in Space: Victorian Railway Erotics, or Taking Alienation for a Ride”, *Journal of Victorian Culture* Vol. 9:1 (2004), σ. 5 (παρατίθεται στο Amy Milne-Smith, “Madmen on the Railways: Careering towards Disaster”, https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster).

¹⁰⁴ “Another Madman in a Railway Train,” *The Scotsman*, February 25, 1865, σ. 7. “Another Madman in a Railway Train,” *The Era*, March 5, 1865, σ. 5 (παρατίθεται στο Amy Milne-Smith, “Madmen on the Railways: Careering towards Disaster”, https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster).

περιπέτειες ενός ιερέα ή κάποιων ηλικιωμένων γυναικών με έναν τρελό επιβάτη μέσα στο τρένο ή με ένα ναύτη που παλεύει με τρομερά παραληρήματα». ¹⁰⁵

Τα όρια, ωστόσο, μεταξύ προϋπάρχουσας ή «επίκτητης» μορφής τρέλας ως συνέπεια του ταξιδιού με το τρένο δεν ήταν πάντοτε εμφανή. Έτσι, όλοι όσοι θεωρήθηκαν τρελοί ή εγκληματίες δεν σημαίνει ότι ήταν εξαρχής, καθώς οποιοσδήποτε υγιής επιβάτης θα μπορούσε να υποκύψει σε νευρική κατάρρευση και να παρουσιάσει συμπτώματα τρέλας. Για παράδειγμα, τον Μάιο του 1872, ένας άνδρας επιβιβάστηκε σε λάθος τρένο και όταν το τρένο έφτασε στον προορισμό του και εκείνος ενημερώθηκε από τους υπαλλήλους ότι βρισκόταν σε λάθος σημείο, τότε τρελάθηκε και βγάζοντας ξαφνικά ένα μαχαίρι, προσπάθησε να πληγώσει τον σταθμάρχη του τρένου. Ο επιβάτης κατέληξε σε άσυλο αλλά μέχρι τη στιγμή που επιβιβάστηκε στο τρένο φαινόταν τελείως υγιής. ¹⁰⁶ Το παραπάνω γεγονός αποτέλεσε ένα από τα κύρια θέματα των ειδησεογραφικών άρθρων της εποχής, τα οποία τόνιζαν ότι φαινομενικά συνηθισμένοι και φιλικόι άνθρωποι μπορούσαν στα ξαφνικά να μεταμορφωθούν σε σχιζοφρενείς επιβάτες και να «πετάξουν μέσα σε επικίνδυνα κοστούμια». ¹⁰⁷

Συνεπώς, η πρώτη εντύπωση που διαφαίνεται μέσα από τα άρθρα είναι ότι την εποχή εκείνη επικράτησε μια επιδημική παρουσία νευρασθενών στα τρένα. Με άλλα λόγια, τα άρθρα αποτύπωναν με έντονο τρόπο αφενός τους φόβους και τις αγωνίες που είχε επιφέρει η έλευση του σιδηροδρόμου και αφετέρου τη σύνδεση της νευρασθένειας με το ταξίδι, γεγονός που οδήγησε να κατασκευαστεί μια νέα εικόνα, εκείνη του «τρελού του σιδηροδρόμου». Εντούτοις, ένα πολύ μικρό ποσοστό των δημοσιευμένων άρθρων στις εφημερίδες και τα περιοδικά βασίζονταν σε πραγματικά γεγονότα, ενώ το μεγαλύτερο μέρος από αυτά αποτελούσαν απλά αναπαραγωγή προηγούμενων ιστοριών. Ο πανικοβλημένος, όμως, τόνος με τον οποίο προβάλλονταν οι τίτλοι, καθώς και η συχνότητα των ιστοριών διόγκωναν αναπόφευκτα κάθε πραγματικό πρόβλημα. ¹⁰⁸

¹⁰⁵ "Frightful Railway Adventure," *The Scotsman*, February 15, 1865, σ. 3 (παρατίθεται στο Amy Milne-Smith, "Madmen on the Railways: Careering towards Disaster", https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster).

¹⁰⁶ "A Madman in a Railway Carriage," *The Sheffield & Rotherham Independent*, May 23, 1872, σ. 5 (παρατίθεται στο Amy Milne-Smith, "Madmen on the Railways: Careering towards Disaster", https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster).

¹⁰⁷ Amy Milne-Smith, "Madmen on the Railways: Careering towards Disaster", https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster.

¹⁰⁸ Amy Milne-Smith, "Madmen on the Railways: Careering towards Disaster", https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο κίνδυνος τέτοιων περιστατικών ήταν ακόμη πιο σοβαρός για τις γυναίκες, οι οποίες, από τη στιγμή που ο σιδηρόδρομος τέθηκε σε κυκλοφορία, άρχισαν να ταξιδεύουν ασυνόδευτες.¹⁰⁹ Για παράδειγμα, τον Φεβρουάριο του 1865, δύο γυναίκες που ταξίδευαν μόνες τους από την περιοχή του Doncaster προς το York, τρομοκρατήθηκαν από έναν άνδρα που καθόταν στο διπλανό θάλαμο του τρένου, όταν προσπάθησε να τις επιτεθεί, χτυπώντας και κλωτσώντας τον τοίχο. Ακόμη και όταν οι φύλακες επενέβησαν, κατεβάζοντας τον από το τρένο, εκείνος συνέχιζε να απειλεί ότι θα της δολοφονήσει. Σύμφωνα με το άρθρο της εφημερίδας *The Scotsman*, «για άλλη μια φορά οι υπάλληλοι του σιδηροδρόμου έδωσαν αναξιόπιστες πληροφορίες για το περιστατικό και μόνο με τη συνδρομή κάποιων εργατών που δούλευαν στα χωράφια και έδωσαν σήμα στον φύλακα του τρένου, το τρένο σταμάτησε».¹¹⁰



Εικ. 25 Punch, 1853 Γελοιογραφία, η οποία σατιρίζει από τη μια τη μόδα της εποχής – το λεγόμενο "beard movement" – που ήθελε τους άνδρες να αφήνουν μακριά γενειάδα, και από την άλλη τις αντιδράσεις που προκαλούσε. Στην εικόνα απεικονίζεται μια ηλικιωμένη γυναίκα που την πλησιάζουν γενειοφόροι φύλακες του σιδηροδρόμου για να τη βοηθήσουν και εκείνη, στη συνέχεια, ισχυρίζεται ότι δέχθηκε επίθεση από ληστές.

¹⁰⁹ Eleanor Gordon and Gwyneith Nair, *Public Lives: Women Family and Society in Victorian Britain*, (New Haven: Yale University Press, 2003), σ. 221 (παρατίθεται στο Amy Milne-Smith, "Madmen on the Railways: Careering towards Disaster", https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster).

¹¹⁰ "Another Madman in a Railway Train," *The Scotsman*, February 25, 1865, σ. 7 (παρατίθεται στο Amy Milne-Smith, "Madmen on the Railways: Careering towards Disaster", https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster).

Αν και οι περιπτώσεις σεξουαλικής επίθεσης στα βαγόνια αποτελούσαν ένα συχνό φαινόμενο σε όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αι., εντούτοις, εκείνο που απασχολούσε πολλούς συγχρόνους της εποχής ήταν το γεγονός ότι οι γυναίκες αρκετές φορές οδηγούνταν σε λανθασμένες κατηγορίες για επίθεση ενάντια σε αθώους και επιφανείς άνδρες. Συγκεκριμένα, πολλοί πίστευαν ότι το ταξίδι με το τρένο είχε δημιουργήσει στο φαντασιακό των γυναικών τις κατάλληλες προϋποθέσεις στο να επινοούν συνειδητά ή ασυνείδητα ιστορίες σεξουαλικής επίθεσης και να καταλήγουν σε άδικες κατηγορίες ή ακόμη και σε εκβιασμούς.¹¹¹ Για παράδειγμα, το 1866, ο Sir William Hardman, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του με το τρένο, αισθάνθηκε πολύ ενοχλημένος από τη συμπεριφορά μιας γυναίκας, η οποία όταν μπήκε στον θάλαμο άλλαξε συνεχώς τη θέση της, δηλώνοντας ο ίδιος τα εξής: «Άλλαξε τρεις θέσεις μέσα σε λίγα λεπτά! Έχω αρχίσει να σκέφτομαι πού θα καθίσει στη συνέχεια. Ίσως, στα γόνατά μου και ύστερα θα με κατηγορήσει για σεξουαλική παρενόχληση».¹¹²

Σύμφωνα με τον ιστορικό Ralph Harrington «η παραπάνω αντίδραση συνιστά εν μέρει έναν νέο τρόπο διεκδίκησης των γυναικών στην προσπάθειά τους να βιώσουν τη νέα ελευθερία στο ταξίδι, την οποία πρόσφερε ο σιδηρόδρομος, δηλώνοντας έτσι την παρουσία τους στους δημόσιους χώρους του σιδηροδρόμου».¹¹³ Επίσης, κατά την Patricia Cline Cohen: «η δυνατότητα της μετακίνησης, ταυτόχρονα αστραπιαία και μακριά από το σπίτι, έλυσε τους ανθρώπους από τα δεσμά των υποχρεώσεων, των περιορισμών και των προσδοκιών της ζωής».¹¹⁴ Με άλλα λόγια, ο ερχομός του σιδηροδρόμου «διέλυσε» καθιερωμένα κοινωνικά πρότυπα συμπεριφοράς μέσα από την καθιέρωση της μαζικής μετακίνησης και τις νέες κοινωνικές προσμείξεις που επέφερε.¹¹⁵

Επομένως, η έλευση των σιδηροδρόμων υποκίνησε στους ανθρώπους βαθιές αγωνίες, ενώ επικράτησε η αντίληψη ότι η νέα εφεύρεση δημιουργούσε μια αφύσικη αίσθηση, η οποία δεν εναρμονιζόταν με τη δομή του ανθρώπινου νου και σώματος. Ο σιδηρόδρομος από

¹¹¹ Ralph Harrington, "The Railway Journey and the Neuroses of Modernity", *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 238-239.

¹¹² Sir William Hardman, *The Hardman Papers*, S.M. Ellis, εκδ. (London: Constable, 1930), αναφέρεται στο Jack Simmons, *Railways: an Anthropology* εκδ. (London: Collins, 1991), σ. 2-101 (παρατίθεται στο Ralph Harrington, "The Railway Journey and the Neuroses of Modernity", *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 238.

¹¹³ Ralph Harrington, "The Railway Journey and the Neuroses of Modernity", *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 239.

¹¹⁴ Patricia Cline Cohen, "Women at large: travel in antebellum America", *History Today*, τόμ. 44, no 12 (December 1994), σ. 44-50.

¹¹⁵ Ralph Harrington, "The Railway Journey and the Neuroses of Modernity", *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 239.

τη μια αντιπροσώπευε τον θρίαμβο της μηχανοποίησης και από την άλλη προκαλούσε τον τρόμο, καθώς ο ερχομός του συνδέθηκε με όλες εκείνες τις απειλητικές αρρώστιες της νεύρωσης και της ψυχικής αποδόμησης, οι οποίες συνιστούσαν τη σκοτεινή όψη της νεωτερικότητας. Η σταδιακή, όμως, εξάπλωση των σιδηροδρόμων, η ικανότητά τους να λειτουργούν με ασφάλεια και αξιοπιστία, καθώς και η αποδοχή τους από τους συγχρόνους ως μια οικονομική και κοινωνική αναγκαιότητα είχαν ως συνέπεια ακόμη και οι πιο ακραίοι φόβοι σταδιακά να υποχωρήσουν, διατηρώντας, ωστόσο, κάτω από την επιφανειακή αποδοχή τους μια βαθιά ανησυχία.¹¹⁶

¹¹⁶ Ralph Harrington, "The neuroses of the railway", *History Today*. Jul 94, Vol. 44 Issue 7, σ. 15-21.

Κεφάλαιο 4: Σιδηρόδρομος & Νέες Πρακτικές Όρασης

Ο νέος ταξιδιώτης και η «μηχανοποιημένη» όραση

*Πιο γρήγορο από τις νεράιδες, πιο γρήγορο από τις μάγισσες,
γέφυρες και σπίτια, φράχτες και ορύγματα.
Και επιτίθεται όπως τα στρατεύματα σε μια μάχη,
μέσα από όλα τα λιβάδια, τα άλογα και τις αγελάδες.
Από όλες τις όψεις των λόφων και των κοιλάδων,
πετάει σαν μια ορμητική βροχή.
Και ποτέ ξανά, στο ανοιγοκλείσιμο του ματιού,
ζωγραφισμένοι σταθμοί δεν θα σφυρίζουν.*

“From A Railway Carriage”, Robert Louis Stevenson, 1885¹¹⁷

Η εφεύρεση του σιδηροδρόμου μετέβαλε την ανθρώπινη αντίληψη, καθώς μεταμόρφωσε με ριζοσπαστικό τρόπο τον καθιερωμένο τρόπο οπτικής πρόσληψης του χώρου, όπως αυτός γινόταν αντιληπτός έως τότε από τους ανθρώπους της εποχής. Ειδικότερα, πριν την έλευση του σιδηροδρόμου τον 19^ο αι., οι ταξιδιώτες που μεταφέρονταν με τα παραδοσιακά μέσα μεταφοράς κατανοούσαν τον χώρο με όρους σταθερών τοπικών κατευθύνσεων, γεγονός που τους επέτρεπε από τη μία να γνωρίζουν πόση απόσταση μπορούσαν να καλύψουν και από την άλλη να είναι ενήμεροι για το τοπίο που διέσχιζαν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ταυτόχρονα, ο ταξιδιώτης ερχόταν σε άμεση οπτική επαφή με το περιβάλλον, ενώ το ταξίδι παρείχε μια αίσθηση οπτικής συνέχειας του τοπίου. Έτσι, στην εποχή των αμαξιών, το κύριο χαρακτηριστικό της μετακίνησης ήταν ότι προσέδιδε στον ταξιδιώτη μια αίσθηση περιήγησης στον ανοιχτό χώρο.¹¹⁸

Ο Γερμανός φιλόσοφος Johann Wolfgang Goethe, για παράδειγμα, σε ένα ταξίδι του προς στην Ελβετία, το 1797, έγραφε στο ημερολόγιό του τα εξής: «Άφησα την Φρανκφούρτη μετά τις 7:00π.μ. Στο βουνό Sachsenhausen, πολλά καλοδιατηρημένα αμπέλια. Ομιχλώδης, συννεφιασμένος, ευχάριστος καιρός. Το πεζοδρόμιο στον κεντρικό δρόμο είχε βελτιωθεί με ασβεστόλιθο. Ξύλα στο πίσω μέρος του παρατηρητηρίου. Ένας άνδρας σκαρφαλώνει με ένα

¹¹⁷ Ο Σκωτζέζικης καταγωγής ποιητής της Βικτωριανής Εποχής, Robert Louis Stevenson, υπήρξε διάσημος για τα ταξίδια που πραγματοποίησε σε όλα τα μέρη του κόσμου. Στο συγκεκριμένο ποίημα περιγράφει με παραστατικό τρόπο την ευχάριστη εμπειρία του, κοιτάζοντας το τοπίο από το παράθυρο ενός τρένου. <http://poetry.literaturelearning.org>.

¹¹⁸ <https://exinfoam.files.wordpress.com/2010/08/scions-of-the-railway2.pdf>.

σχοινί και σιδερένια στηρίγματα στα παπούτσια του πάνω στις πολύ ψηλές οξίες. Τι χωριό! Ένας λάκκος στο πλάι του δρόμου, από τους λόφους του Langen. Βασάλτης στο πεζοδρόμιο και στον κεντρικό δρόμο για το Langen. Η επιφάνεια θα πρέπει να σπάει πολύ συχνά σε αυτό το πλάτωμα. Αμμώδης, γόνιμη, επίπεδη επιφάνεια. Πολλή γεωργία, αλλά πενιχρή[...].¹¹⁹



Εικ. 26 Edgas Degas, *Carriage At The Races*, 1869, (λάδι σε μουσαμά),
Museum of Fine Arts, Boston

Η παραπάνω περιγραφή του ταξιδιού δεν αποτελεί ποιητικό κείμενο, αλλά καταγράφει με άμεσο και προχειρογραμμένο τρόπο τις εντυπώσεις που αποκόμιζε ο ταξιδιώτης σε κάθε στιγμή του ταξιδιού του. Μέσα από την αποτύπωση των διαδοχικών εντυπώσεων, ο Goethe προβάλλει την ένταση που βίωνε, καθώς διέσχισε το ένα μέρος μετά το άλλο. Γι' αυτό τον λόγο, η καταγραφή δεν περιορίζεται μόνο στην απλή περιγραφή των χωριών και των πόλεων, αλλά αποτυπώνει και τις λεπτομέρειες του τοπίου, οι οποίες ενσωματώνονται με τη σειρά τους στην αντίληψη του ταξιδιώτη.¹²⁰ Ωστόσο, με την έλευση του σιδηροδρόμου ο

¹¹⁹ *Werke*, εκδ. East Berlin, τόμ. 15, σ. 348 ff.; the complete journal of the Swiss journey in *Werke*, εκδ. Sophia, τόμ. 2, sec. 3, (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, "Panoramic Travel", *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 52.

¹²⁰ Wolfgang Schivelbusch, "Panoramic Travel", *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 52-53. Αξίζει να σημειωθεί ότι η προηγούμενη ταξιδιωτική εμπειρία, η οποία μεσουράνησε έως τον 18ο αι., βρήκε την πολιτισμική της έκφραση στο λογοτεχνικό είδος της λεγόμενης «ταξιδιωτικής νουβέλας», Ό.π. Συγκεκριμένα, τον 18ο αι., η ταξιδιωτική λογοτεχνία ήταν, κυρίως, γνωστή ως «ταξιδιωτικό βιβλίο» και το είδος της υπήρξε ιδιαίτερα προσφιλές στους περισσότερους συγγραφείς. Διάσημα έργα της εποχής ήταν: ο «Ροβινσώνας Κρούσος» του Daniel Defoe (πρωτοεκδόθηκε το 1719) και «Τα Ταξίδια του Γκιούλιβερ» του Jonathan Swift (πρωτοεκδόθηκε το 1726). http://en.wikipedia.org/wiki/Travel_literature.

παραπάνω τρόπος βίωσης του ταξιδιού έφτασε στο τέλος του. Και αυτό γιατί ο σιδηρόδρομος ήταν ένα γρήγορο, συναρπαστικό και δυναμικό μεταφορικό μέσο που επέβαλε νέες οπτικές αντίληψης.



Εικ. 27 Γεωγραφική ανατομία

Το γεγονός ότι ο σιδηρόδρομος διέσχισε κάθε περιοχή με ταχύτητα και μαθηματική ευθυγράμμιση είχε ως συνέπεια να καταστραφεί η στενή σχέση μεταξύ ταξιδιώτη και χώρου, όπως αυτή εκδηλωνόταν μέσα από προγενέστερα μέσα μεταφοράς. Ο νευροψυχολόγος του 20^{ου} αι. Erwin Straus, υπογραμμίζει ότι ο σιδηρόδρομος συνέβαλε στο μετασχηματισμό του τοπογραφικού χώρου σε γεωγραφικό. Πιο συγκεκριμένα, μέσα σε έναν τοπογραφικό χώρο ο ταξιδιώτης έχει πλήρως την αίσθηση ότι μεταφέρεται από το ένα μέρος στο άλλο, εφόσον κάθε περιοχή που διασχίζει βρίσκεται σε συνάρτηση με τη γειτονική και μπορεί να γίνει οπτικά αντιληπτή. Αντίθετα, ο γεωγραφικός χώρος που προβάλλει ο σιδηρόδρομος είναι κλειστός και συστηματοποιημένος και κάθε περιοχή αναγνωρίζεται από τη θέση που έχει σε αυτό το συντεταγμένο σύστημα, γεγονός που καθιστά δύσκολη την αντιληπτική πρόσληψη του χώρου από τον ταξιδιώτη.¹²¹

Έτσι, σύμφωνα με τον Straus: «Οι μοντέρνες μορφές μεταφοράς, μέσα στις οποίες οι χώροι που μεσολαβούν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού νιώθεις ότι υπερπηδούνται ή γλιστρούν, προβάλλουν το συστηματικά κλειστό και περιορισμένο χαρακτήρα του γεωγραφικού χώρου

¹²¹ Wolfgang Schivelbusch, "Panoramic Travel", *The Nineteenth-Century Visual Culture Reader*, Vanessa R. Schwartz and Jeannene M. Przyblyski, Routledge 2004, σ. 93.

μέσα στον οποίο ζούμε ως ανθρώπινα όντα. Με την εφεύρεση του σιδηροδρόμου, οι γεωγραφικές διασυνδέσεις, όπως τις αντιλαμβανόταν ο ταξιδιώτης, εξελίχθηκαν εξαιτίας της αλλαγής στο τοπίο. Είναι αλήθεια ότι και σήμερα ο ταξιδιώτης πηγαίνει από το ένα μέρος στο άλλο. Όμως, τώρα μπορούμε να πάρουμε το πρωί ένα τρένο από τη Γαλλία και ύστερα από δώδεκα ώρες ταξίδι να φτάσουμε στη Ρώμη. Εντούτοις, ο παλιός τρόπος μεταφοράς παρείχε μια πιο καλή και ισορροπημένη σχέση ανάμεσα στο τοπίο και τη γεωγραφία».¹²²

Η ταχύτητα με την οποία κινούνταν ο σιδηρόδρομος έδωσε το έναυσμα να εκφραστεί με αλληγορικό τρόπο η απώλεια της συνέχειας, σε αντίθεση με το ταξίδι με την άμαξα που βίωσαν οι ταξιδιώτες του τρένου. Το τρένο περιγράφηκε ως «αυτοκινούμενο βλήμα» και η μεταφορά αυτή παρέμεινε επίκαιρη έως στα τέλη του 19^{ου} αι, ακόμη και μετά την πλήρη πολιτισμική αφομοίωση του σιδηροδρόμου.¹²³ Για παράδειγμα, ο Ιρλανδός επιστήμονας του 19^{ου} αι., Dionysius Lardner ανέφερε: «Ένα τρένο που κινείται με ταχύτητα 75μίλια/ώρα έχει μόνο τέσσερις φορές λιγότερη ταχύτητα από μια σφαίρα».¹²⁴ Χαρακτηριστικά είναι και τα λόγια του Άγγλου συγγραφέα Καρόλου Ντίκενς, ο οποίος, όταν το τρένο ήταν έτοιμο να ξεκινήσει, έλεγε ότι «προετοιμάζεται να ξαναφορέσει φτερά».¹²⁵ Παρόμοια, ο Conrad Greenhow τόνισε ότι «όταν ένα σώμα κινείται σε πολύ μεγάλη ταχύτητα, τότε, μετατρέπεται και το ίδιο σε αυτοκινούμενο βλήμα και αυτομάτως υπόκεινται στους νόμους που διέπουν τα βλήματα».¹²⁶

Ο λόγος που το τρένο έγινε αντιληπτό ως αυτοκινούμενο βλήμα ήταν γιατί δημιούργησε στους επιβάτες του 19^{ου} αι. την εντύπωση ότι εκτοξεύονταν στον χώρο, γεγονός που προκάλεσε την απώλεια του ελέγχου των αισθήσεων.¹²⁷ Το 1844, για παράδειγμα, ένας ανώνυμος συγγραφέας περιέγραφε: «Ταξιδεύοντας με τους σιδηροδρόμους η όψη της φύσης,

¹²² Erwin Straus, *The Primary World of the Senses*, (New Work and London, 1963), σελ. 319, (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, "Panoramic Travel", *The Nineteenth-Century Visual Culture Reader*, Vanessa R. Schwartz and Jeannene M. Przyblyski, Routledge 2004, σ. 93).

¹²³ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 54.

¹²⁴ Dionysius Lardner, *Railway Economy*, εκδ. Harper & Brothers, Publishers, New York, and Space 1850, σ. 179 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 54).

¹²⁵ Alf Seegert, *Steam of Consiousness: Technology and Sensation in Dickens' Railway Sketches*, Philament SENSE & SENSATION (August, 2009) http://sydney.edu.au/arts/publications/philament/issue14_pdfs/SEEGERT_steamofconsciouness.pdf.

¹²⁶ Conrad H. Greenhow, *An exposition of the danger and deficiencies of the present mode of railway construction with suggestions for its improvement*, εκδ. J. Weale, (London, 1846), σ. 6 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 54).

¹²⁷ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 54.

οι όμορφες προοπτικές των λόφων και των κοιλάδων χάνονται ή παραποιούνται στην οπτική μας θέα. Η εναλλαγή του ψηλού και χαμηλού εδάφους, το υγιεινό αεράκι και όλοι αυτοί οι ενθουσιώδεις συνειρμοί συνδυασμένοι με «τον Δρόμο», χάνονται ή μετατρέπονται σε θλιβερές διανοίξεις, σε σκοτεινά τούνελ και σε επιβλαβείς αναθυμιάσεις μιας μηχανής που ουρλιάζει». ¹²⁸ Σύμφωνα, επίσης, με τον ιστορικό Wolfgang Schivelbusch, το τρένο ως αυτοκινούμενο βλήμα διαπερνάει μέσα από τροχιές, γέφυρες, διανοίξεις και τούνελ, τα οποία παρομοιάζονται σαν την κάννη ενός πυροβόλου όπλου. ¹²⁹



Εικ. 28 Frank Leslie's Illustrated Newspaper, 1878, *Οι δυσφορίες του ταξιδιού με τον σιδηρόδρομο τον 19^ο αι.:*
Εξαντλημένοι επιβάτες τακτοποιούνται για να περάσουν τη νύχτα

Από την άλλη μεριά, ο σιδηρόδρομος δημιουργεί μια παθητική κατάσταση, εφόσον κρατάει «δέσμιο» τον επιβάτη κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, μεταμορφώνοντας τον ταξιδιώτη σε ένα απλό πακέτο. Με άλλα λόγια οι επιβάτες αποστέλλονται και φτάνουν στον προορισμό τους όπως έφυγαν, δηλαδή ανέγγιχτοι από την απόσταση που μεσολάβησε. ¹³⁰ Το τρένο μεταφέρει τους επιβάτες του, όπως μεταφέρει τα εμπορεύματα, δηλαδή προσεχτικά κλεισμένους σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού. Όπως, για παράδειγμα, με την επέκταση του εμπορίου και με τις νέες συνθήκες που δημιούργησε η εκβιομηχάνιση, ένα φρούτο φτάνει

¹²⁸ H. G. Prout, "Safety in Railroad Travel", στο *The American Railway*, εκδ. T.M. Cooley (New York, 1889), σ. 187 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 54).

¹²⁹ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 54.

¹³⁰ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*, Berg Publishers (Leamington Spa, 1986), σ. 38-9 (παρατίθεται στο <https://exinfoam.files.wordpress.com/2010/08/scions-of-the-railway2.pdf>).

στις αγορές έχοντας διανύσει πολλά μίλια μακριά από τον τόπο παραγωγής του, έτσι και η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου επέβαλε ένα νέο πλέγμα κυρίαρχων συσχετισμών, στο οποίο η έννοια του χώρου αποκόβεται και δεν είναι πια άμεσα συνδεδεμένη με τις τοπικές ρίζες.¹³¹ Η παραπάνω αντίληψη και το «ξεμάγεμα» του ταξιδιού συνοψίστηκε με τον πιο χαρακτηριστικό τρόπο στα λόγια του διανοούμενου και διάσημου κριτικού τέχνης της Βικτωριανής Εποχής, John Ruskin, ο οποίος στο έργο του με τίτλο “Seven Lamps of Architecture” ανέφερε ότι «ο σιδηρόδρομος μετέλλαξε τον άνθρωπο από ταξιδιώτη σε ζωντανό πακέτο».¹³²

Ο Ruskin περιγράφει την εμπειρία του ταξιδιού με τον σιδηρόδρομο ως εξής: «Δεν έχει σημασία αν έχεις ανοιχτά μάτια ή αν κοιμάσαι ή αν είσαι τυφλός, έζυπνος ή νωθρός. Αυτό που μπορείς να γνωρίζεις καλύτερα από τη χώρα που περνάς είναι η γεωλογική της δομή και η επικρατούσα ενδυμασία».¹³³ Την ίδια ακριβώς εντύπωση απηχούν και τα λόγια ενός Γάλλου γιατρού του 19^{ου} αι.: «Ο ταξιδιώτης με δυσκολία γνωρίζει τα ονόματα των κεντρικών πόλεων μέσα από τις οποίες περνάει. Τις αναγνωρίζει μόνο από τα καμπαναριά των γνωστών καθεδρικών ναών, τα οποία εμφανίζονται σαν δέντρα από τον μακρινό δρόμο».¹³⁴

Η παραπάνω απώλεια του τοπίου επηρέασε όλες τις αισθήσεις. Ο Schivelbusch υποστηρίζει ότι «ο σιδηρόδρομος δημιούργησε τις κατάλληλες συνθήκες «μηχανοποίησης» της αντίληψης του ταξιδιώτη».¹³⁵ Και αυτό γιατί ο ταξιδιώτης μπορούσε πλέον να αντιληφθεί το τοπίο μόνο με βάση τις αντικειμενικές ποιότητες, όπως, σύμφωνα με τον Νεύτωνα, ήταν το μέγεθος, το σχήμα, η ποσότητα και η κίνηση, ενώ αντίθετα οι μυρωδιές, οι ήχοι και οι συναισθήσεις που αποτελούσαν μέρος του ταξιδιού του Goethe είχαν εξαφανισθεί.¹³⁶

Ταυτόχρονα, μια από τις πιο χαρακτηριστικές αλλαγές που επέφερε ο σιδηρόδρομος στην αντιληπτική σχέση μεταξύ ταξιδιώτη και τοπίου ήταν το γεγονός ότι η ταχύτητα του τρένου μείωσε την οπτική αντίληψη. Πιο συγκεκριμένα, οι επιβάτες είχαν μία πολύ

¹³¹ <https://exinfoam.files.wordpress.com/2010/08/scions-of-the-railway2.pdf>.

¹³² John Ruskin, *The Complete Works*, τόμ. 8, σ. 159, (παρατίθεται στο William R. Siddall, *Transportation and the Experience of Travel*, *Geographical Review*, Vol. 77, No. 3 (Jul., 1987), σ. 309-317.

¹³³ John Ruskin, *The Complete Works*, τόμ. 36, σ. 62, (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 54-55).

¹³⁴ A. Aulagnier, *L' Union medicale de la Gironde*, (Bordeaux, 1857), σ. 525, (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 55).

¹³⁵ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 55.

¹³⁶ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 55.

περιορισμένη ευκαιρία να κοιτάζουν μπροστά, γιατί εάν κοιτούσαν πίσω αυτό που τελικά θα κατόρθωναν να δουν ήταν ένα θολό τοπίο ή ένα αντικείμενο που εξαφανίζεται.¹³⁷ Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται στα λόγια του μηχανικού και εφευρέτη της ατμάμαξας *Rocket*, George Stephenson, που όταν ρωτήθηκε το 1841 στο Κοινοβούλιο για τα πιθανά προβλήματα ασφάλειας των σιδηροδρόμων, απάντησε τα εξής: «Εάν την προσοχή του επιβάτη, πριν φτάσει στον προορισμό, τραβήξει ένα αντικείμενο που βρίσκεται μπροστά του, τότε, μπορεί να έχει μια σχετικά σωστή εικόνα του. Αλλά, εάν, καθώς περνάει από το ένα μέρος στο άλλο, γυρίσει και κοιτάζει πίσω του κάποιο αντικείμενο, τότε, θα έχει μια ατελή εικόνα αυτού».¹³⁸ Η Αμερικανίδα συγγραφέας του 19^{ου} αι. και υποψήφια για Νόμπελ Λογοτεχνίας Edith Wharton¹³⁹ ανέφερε με ύφος λυπημένο: «Χάσαμε τα χωριά που νοσταλγούσαμε να δούμε από τα παράθυρα του τρένου».¹⁴⁰

Σε ένα γράμμα του Γάλλου συγγραφέα Victor Hugo, το 1837, ο οποίος περιέγραφε τη θέα από το παράθυρο ενός τρένου, διαφαίνεται η δυσκολία που αντιμετώπιζαν οι επιβάτες, σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού με τον σιδηρόδρομο να αναγνωρίσουν κάτι περισσότερο πέρα από τα πλατιά περιγράμματα του διατρέχοντος τοπίου.¹⁴¹ Έτσι, σύμφωνα με τον ίδιο: «Τα λουλούδια στο πλάι του δρόμου δεν είναι πια λουλούδια αλλά νιφάδες κόκκινες και άσπρες. Δεν υπάρχουν πια καθόλου σημεία, καθετί γίνεται μια γραμμή. Οι αγροί με τα δημητριακά είναι μεγάλοι θάμνοι από κίτρινα μαλλιά. Τα χωράφια από τριφύλλι, μακριές πράσινες κοτσίδες. Οι πόλεις, τα καμπαναριά και τα δέντρα προβάλλουν έναν τρελό, μπερδεμένο χορό στον ορίζοντα. Από στιγμή σε στιγμή, μια σκιά, ένα σχήμα, ένα φάσμα εμφανίζεται και εξαφανίζεται με αστραπιαία ταχύτητα πίσω στο παράθυρο: είναι ο φύλακας του σιδηροδρόμου».¹⁴² Ακόμη, ο ιστορικός του 19^{ου} αι. Jacob Burckhardt έγραψε το 1840: «Πλέον, δεν μπορείς να αναγνωρίσεις αληθινά τα αντικείμενα που βρίσκονται κοντά το ένα στο

¹³⁷ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 55.

¹³⁸ Great Britain, *Parliamentary Papers*, "Report from the Select Committee on Railways", τόμ. 5 of the section "Transport and Communications" (repr. Ed., Shannon, Ireland, 1968), σ. 125 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 55).

¹³⁹ Η Edith Wharton κέρδισε το 1921 το Βραβείο Pulitzer για το λογοτεχνικό της έργο με τίτλο «Τα χρόνια της Αθωότητας». http://en.wikipedia.org/wiki/Edith_Wharton.

¹⁴⁰ William R. Siddall, *Transportation and the Experience of Travel*, *Geographical Review*, Vol. 77, No. 3 (Jul., 1987), σ. 309-317.

¹⁴¹ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 55.

¹⁴² Marc Baroli, *Le Train dans la Littérature Française*, Paris, 1964, σ. 58 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 55-56).

άλλο, όπως δένδρα, καλύβες κ.ά. Μόλις κάποιος γυρίσει να ρίξει μια ματιά, αυτά αμέσως έχουν χαθεί».¹⁴³

Πολλοί καλλιτέχνες του 19^{ου} αι. ανταποκρίθηκαν στο κάλεσμα του σιδηροδρόμου και επηρεασμένοι από την ταχύτητα με την οποία κινούνταν αποτύπωσαν στον καμβά τους τα κύρια χαρακτηριστικά του. Για παράδειγμα, ο Άγγλος ιμπρεσιονιστής ζωγράφος J.M.W. Turner στον πίνακά του με τίτλο “*Rain, Steam and Speed-The Great Western Railway*”(1844) αποτυπώνει την προσωπική του οπτική εμπειρία, όταν κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού του με το τρένο μια βροχερή ημέρα του 1843, «κόλλησε» το κεφάλι του στο παράθυρο του βαγονιού.¹⁴⁴ Έτσι, επηρεασμένος από την οπτική εμπειρία του ταξιδιού προβάλλει τα αντικείμενα με τέτοιο τρόπο, ώστε να γίνονται με δυσκολία διακριτά ή ορατά στον θεατή. Ο συγγραφέας και ζωγράφος Hamilton Ellis υπογραμμίζει ότι ο πίνακας αποτυπώνει «την όραση ενός γέρου ανθρώπου που έρχεται αντιμέτωπος με τις δυνάμεις μιας νέας εποχής».¹⁴⁵ Το έργο εκτέθηκε στη Βασιλική Ακαδημία το 1844 και δείχνει την επίγνωση του καλλιτέχνη αναφορικά με τον τρόπο που τα καινούργια και ταχύτερα μεταφορικά μέσα άλλαζαν τις αντιλήψεις των ανθρώπων σχετικά με το περιβάλλον τους.¹⁴⁶ Επομένως, «υπό αυτή την έννοια η νέα τεχνολογία συνιστά ταυτόχρονα τμήμα του φυσικού κόσμου και ένα αρκετά ισχυρό μέσο ικανό να τον εξουσιάζει».¹⁴⁷

¹⁴³ Manfred Riedel, “Von Deidermeier zum Maschinen zeitalter”, *Archiv fur Kulturgeschichte*, τόμ. 43, (1961) fascile 1, σ. 112 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 56).

¹⁴⁴ John Gage, *Turner: Rain, Steam and Speed*, (Allen Lane: London, 1972), σ. 16-19 (παρατίθεται στο Ian Carter, “Rain, Steam and What?”, *Oxford Art Journal*, Vol. 20, No. 2 (1997), σ. 3-12).

¹⁴⁵ Cuthbert Hamilton Ellis, *Railway Art*, (New York Graphic Society: Boston, 1977), σ. 18 (παρατίθεται στο Ian Carter, “Rain, Steam and What?”, *Oxford Art Journal*, Vol. 20, No. 2 (1997), σ. 3-12).

¹⁴⁶ Edward Lucie-Smith, *Παγκόσμια Ιστορία Τέχνης & Πολιτισμού*, εκδ. Άλμπατρος, 1992, Αθήνα.

¹⁴⁷ Kagan, et al. 649, http://castinet.castilleja.org/users/pmckee/19thcentury-art/19th_realism.html.



Εικ. 29 J.M. William Turner, “Rain, Steam and Speed-The Great Western Railway”, 1844 (λάδι σε καμβά),
National Gallery, London

Για να μπορέσει ο ταξιδιώτης να ανταποκριθεί οπτικά στο νέο τρόπο αντίληψης που του προσέφερε το ταξίδι με τον σιδηρόδρομο, έπρεπε να προσαρμόσει τον παλιό τρόπο παρατήρησης των αντικειμένων στον καινούργιο τρόπο οπτικής σύλληψης. Ειδικά, η μη οπτική συμμόρφωση, όπως είχε επισημάνει και το ιατρικό περιοδικό του 19^{ου} αι. *The Lancet*, θα είχε ως συνέπεια την κούραση του ματιού και του μυαλού.¹⁴⁸ Επομένως, ο ταξιδιώτης δεν είχε άλλη επιλογή από το να αγνοήσει τα κοντινά αντικείμενα, τα οποία πρόβαλλαν στο παράθυρο του τρένου, εφόσον αυτά γινόταν αντιληπτά οπτικά σαν λάμψεις χρωμάτων, και να κατευθύνει το βλέμμα του στα πιο μακρινά αντικείμενα, τα οποία έδιναν την εντύπωση ότι περνάνε από μπροστά του πιο αργά.¹⁴⁹ Ο διάσημος συγγραφέας Ιούλιος Βερν, σχολιάζοντας το παραπάνω φαινόμενο στο έργο του με τίτλο “20,000 λέυγες κάτω από τη θάλασσα” (1869), παρατήρησε ότι από το παράθυρο του κινούμενου υποθαλάσσιου Ναυτίλου «είδα στα βάθη της Μεσογείου αυτό που απλά ο επιβάτης ενός τρένου βλέπει με ένα γρήγορο βλέμμα κοιτάζοντας το τοπίο, το οποίο περνάει μπροστά από τα μάτια του: μακρινούς ορίζοντες και όχι κοντινά αντικείμενα να διέρχονται αστραπιαία».¹⁵⁰

¹⁴⁸ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 56.

¹⁴⁹ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 56.

¹⁵⁰ Jules Verne, *Twenty Thousand Leagues Under the Seas*, μτφρ. William Butcher (1869, Oxford: Oxford University Press, 1998), part II, chap. VII, σ. 236 (παρατίθεται στο Ralph Harrington, “The Railway Journey and the Neuroses of Modernity”, *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 244).

Αξιίζει να αναφερθεί ότι, όταν οι ταξιδιώτες έμαθαν τελικά να αποφεύγουν να στρέφουν το βλέμμα τους στα αντικείμενα που πέρναγαν από μπροστά τους, η θέα από το παράθυρο ενός τρένου φάνταζε πλέον διασκεδαστική. Ο Άγγλος συγγραφέας του α΄ μισού του 19^{ου} αι. Sydney Smith παρατηρούσε με ενθουσιασμό: «Ο άνθρωπος μεταμορφώνεται σε πουλί. Μπορεί να πετάξει γρηγορότερα και πιο μακριά από ένα θαλασσοπούλι. Το ταξίδι με τον σιδηρόδρομο αποτελεί μια απολαυστική βελτίωση της ανθρώπινης ζωής».¹⁵¹

Παράλληλα, ο ταξιδιώτης του 19^{ου} αι. έπρεπε να μάθει να διαχειρίζεται αντιληπτικά και τον μεγάλο αριθμό οπτικών εντυπώσεων που προκάλεσε η αυξημένη ταχύτητα του σιδηροδρόμου. Ο Γερμανός κοινωνιολόγος του 19^{ου} αι. George Simmel συνέδεσε τις πολλαπλασιαστικές οπτικές εντυπώσεις που λάμβαναν οι άνθρωποι στο νέο εκσυγχρονισμένο αστικό, κυρίως, περιβάλλον με την έλευση της μοντέρνας εποχής, υποστηρίζοντας ότι συνιστούσαν μια από τις όψεις της.¹⁵² Ονόμασε το παραπάνω φαινόμενο «ανάπτυξη της αστικής αντίληψης» και το χαρακτήρισε ως μια «ένταση νευρικής διέγερσης, η οποία προκαλείται από τη γρήγορη και αδιάκοπη αλλαγή εξωτερικών και εσωτερικών ερεθισμάτων».¹⁵³ Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι μέχρι να μάθουν οι άνθρωποι να διαχειρίζονται οπτικά τα πολλαπλά ερεθίσματα στα οποία ήταν δέκτες σε διάφορα κείμενα της εποχής - μέσα από τη σύγκριση του παραδοσιακού με το νέο τρόπο εμπειρίας του ταξιδιού - είχε αποτυπωθεί το αίσθημα άγχους που προκλήθηκε στους ταξιδιώτες από τον παραπάνω καταγισμό ερεθισμάτων.¹⁵⁴

Επιπλέον η ταχύτητα του σιδηροδρόμου προκάλεσε αρχικά στους ταξιδιώτες, οι οποίοι ήταν ακόμα συνηθισμένοι σε προ-βιομηχανικούς τρόπους μεταφοράς, το αίσθημα της ανίας και της πλήξης, καθώς, ακόμα δεν είχαν εξοικειωθεί με τη νέα αντιληπτική ικανότητα που απαιτούσε το νέο μεταφορικό μέσο. Για παράδειγμα, ο Γάλλος συγγραφέας Gustave Flaubert¹⁵⁵, πριν ταξιδέψει με τρένο, έμενε ξάγρυπνος την προηγούμενη νύχτα διότι, όπως

¹⁵¹ William R. Siddall, Transportation and the Experience of Travel, *Geographical Review*, Vol. 77, No. 3 (Jul., 1987), σ. 309-317.

¹⁵² Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 57.

¹⁵³ Wolf M. Kurt, *The Sociology of Georg Simmel*, (Free Press, Glencoe, Illinois, 1950), σ. 410 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 57).

¹⁵⁴ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 57.

¹⁵⁵ Ο Gustave Flaubert υπήρξε ένας από τους κύριους υποστηρικτές του λογοτεχνικού ρεαλισμού στη χώρα του. Ο λογοτεχνικός ρεαλισμός συνιστούσε κομμάτι του καλλιτεχνικού κινήματος του Ρεαλισμού που αναπτύχθηκε στα μέσα του 19^{ου} αι. και, σε αντίθεση με τον Ρομαντισμό, επεδίωκε να παρουσιάσει τα πράγματα ακριβώς όπως είναι. Έτσι, οι ρεαλιστές συγγραφείς επέλεξαν να αποτυπώσουν καθημερινές και

είχε περιγράψει σε ένα φίλο του το 1864, «βαριέμαι τόσο πολύ στο τρένο που είμαι έτοιμος να ουρλιάζω από πλήξη μετά από πέντε λεπτά μέσα σε αυτό».¹⁵⁶ Η πλήξη και η ανία που ένιωθαν οι επιβάτες του τρένου ήταν αποτέλεσμα της προσπάθειάς τους να κομίσουν στον καινούργιο τρόπο ταξιδιού την προηγούμενη αντιληπτική εμπειρία του παραδοσιακού ταξιδιού, το οποίο όπως έχει προαναφερθεί χαρακτηριζόταν από μια έντονη και ζωντανή οπτική εκτίμηση του τοπίου.¹⁵⁷

Την ίδια στιγμή που ο σιδηρόδρομος προκάλεσε στον επιβάτη την οπτική αίσθηση ενός εξαφανισμένου τοπίου, το κοίταγμα έξω από το παράθυρο του βαγονιού αντικαταστάθηκε με μια νέα πρακτική, η οποία δεν υπήρχε παλαιότερα. Το διάβασμα, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, κατέστη σχεδόν επιβεβλημένο και μέχρι τα μέσα του 19^{ου} αι. μετατράπηκε σε μια καθιερωμένη συνήθεια. Εξαιτίας της οπτικής διάλυσης του τοπίου που βίωνε ο επιβάτης, κοιτώντας από το παράθυρο του τρένου, η στροφή προς το διάβασμα απελευθέρωσε το βλέμμα του ταξιδιώτη από αυτό. Με άλλα λόγια, το βιβλίο – εκτός από ένα μέσο που συνέβαλε στον ψυχικό αυτοπεριορισμό των επιβατών της πρώτης θέσης¹⁵⁸ - λειτούργησε ταυτόχρονα και ως ένα φανταστικό υποκατάστατο του τοπίου, καθώς απασχολούσε το βλέμμα του επιβάτη.¹⁵⁹ Συνεπώς, το διάβασμα μετατράπηκε για τους επιβάτες, κυρίως των ανώτερων κοινωνικών στρωμάτων, σε ένα είδος «προστατευτικού μανδύα» στην προσπάθειά τους να αποφεύγουν να κοιτάνε τόσο τους συνεπιβάτες τους όσο και έξω από το παράθυρο. Οι επιβάτες μιμήθηκαν την κίνηση του ίδιου του τρένου, ακολουθώντας τις γραμμές ενός κειμένου και αποκτώντας την αίσθηση ότι μεταφέρονταν μέσα σε ένα διηγηματικό τοπίο.¹⁶⁰

τετριμμένες δραστηριότητες χωρίς να χρησιμοποιήσουν τη ρομαντική παρουσίαση αυτών. Το πιο διάσημο έργο του Flaubert ήταν το μυθιστόρημά του με τίτλο *Madame Bovary* που εκδόθηκε το 1857. http://en.wikipedia.org/wiki/Gustave_Flaubert.

¹⁵⁶ Gustave Flaubert, *Correspondance* (Paris, 1929), τόμ. 5, σ. 153-54 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 58).

¹⁵⁷ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 58.

¹⁵⁸ Το διάβασμα κατέστη μια απασχόληση αποκλειστικά της αστικής τάξης (μπουρζουαζίας), εφόσον η κατώτερη τάξη δεν διάβαζε, είτε γιατί δεν μπορούσε να αγοράσει βιβλία, είτε γιατί η ίδια δεν το επιθυμούσε. Και αυτό γιατί - όπως έχει προαναφερθεί - οι όροι με τους οποίους ταξίδευε ήταν αρκετά διαφορετικοί από εκείνους της προνομιούχας τάξης. Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 66.

¹⁵⁹ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 64.

¹⁶⁰ Alf Seegert, *Steam of Consiousness: Technology and Sensation in Dickens' Railway Sketches*, Philament SENSE & SENSATION (August, 2009) http://sydney.edu.au/arts/publications/philament/issue14_pdfs/SEEGERT_steamofconsiousness.pdf.

Πανοραμική Θέα

Ο σιδηρόδρομος άλλαξε την οπτική εμπειρία του ταξιδιώτη αναφορικά με τον τρόπο που αντιλαμβανόταν το πέρασμα κάθε σκηνης του τοπίου από το παράθυρο του βαγονιού και αυτό γιατί η θέα από το παράθυρο πρόβαλε, όπως ένας πίνακας στον τοίχο.¹⁶¹ Έτσι, σύμφωνα με τον Schivelbusch «ο σιδηρόδρομος μετέτρεψε το τοπίο σε ένα απλό πανόραμα».¹⁶² Καθώς οι ταξιδιώτες κοίταζαν έξω από τα παράθυρα των βαγονιών, που έμοιαζαν σαν κορνίζες, βίωναν το πέρασμα των εικόνων μέσα στον χώρο ως μια εφήμερη αλληλουχία πανοραμικού θεάματος. Πιο συγκεκριμένα, το εξωτερικό τοπίο προσλάμβανε μια έντονη αίσθηση προοπτικής – αντίστοιχη με τους Αναγεννησιακούς πίνακες – με τον χώρο να ελκύει την οπτική αντίληψη του παρατηρητή και να τον παρακινεί να εστιάσει σε βάθος. Σε αντίθεση με την άμαξα, όπου ο ταξιδιώτης μπορούσε να είναι συνεχώς και συνολικά ενήμερος για το κοντινό του περιβάλλον και να αντιλαμβάνεται, για παράδειγμα, το τσίναγμα από ένα χαντάκι ή ένα εμπόδιο μπροστά στον δρόμο, το βλέμμα του επιβάτη που ταξίδευε με τον σιδηρόδρομο εκπαιδεύτηκε στο να βλέπει, από τη μία πλευρά του βαγονιού, την «κυλιόμενη» θέα που πρόβαλε στο παράθυρο. Με άλλα λόγια κάθε σημείο, που πέρανε μπροστά από τον χώρο του παραθύρου, εκτεινόταν στο οπτικό πεδίο του επιβάτη σαν ένας ατελείωτος ορίζοντας.¹⁶³



Εικ. 30 Πανοραμική θέα

¹⁶¹ Ralph Harrington, “The Railway Journey and the Neuroses of Modernity”, στο *Pathologies of Travel*, ed. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 243.

¹⁶² Wolfgang Schivelbusch, *The Railway: The Industrialization of Time and Space in the 19th century*, <http://www.suu.edu/faculty/ring/pdf/therailwayjourney.pdf>. Ετυμ.: Πανόραμα = παν- + αρχ. ὄραμα στη σημ.: ἴθέαμα. Σημαίνει παρουσίαση ενός θέματος μέσα από μια πλήρη και εκτενή αλληλουχία οπτικών ή αφηγηματικών εικόνων. http://www.greek-language.gr/greekLang/modern_greek/tools/lexica/triantafyllides/search.html.

¹⁶³ <https://exinfoam.files.wordpress.com/2010/08/scions-of-the-railway2.pdf>.

Επομένως, η αμεσότητα με το περιβάλλον που βίωνε ο ταξιδιώτης της άμαξας σε προγενέστερες εποχές καταργήθηκε προς χάριν του νέου οπτικού σκηνικού που δημιούργησε ο σιδηρόδρομος. Ο προηγούμενος ενεργητικός τρόπος ταξιδιού αντικαταστάθηκε από έναν πιο παθητικό και απομονωμένο.¹⁶⁴ Ο Michel de Certeau περιγράφει την παραπάνω εμπειρία ως εξής: «Το τζάμι του παραθύρου είναι αυτό που μας επιτρέπει να δούμε και το τρένο είναι αυτό που μας επιτρέπει να κινηθούμε. Αυτοί είναι δύο συμπληρωματικοί τρόποι διαχωρισμού. Ο πρώτος δημιουργεί την απόσταση στον θεατή: Δεν μπορείς να αγγίζεις. Και όσο περισσότερο βλέπεις τόσο λιγότερο πιάνεις. Μια έξωση του χεριού για χάρη μιας μεγαλύτερης τροχιάς του ματιού. Ο δεύτερος καταγράφει, αόριστα, την εντολή. Η αποστολή του είναι γραμμένη σε μια απλή αλλά ατελείωτη γραμμή: Πήγαινε, φύγε, αυτή δεν είναι η περιοχή σου, και ούτε αυτή είναι. Μια προσταγή για αποκόλληση, η οποία υποχρεώνει κάποιον να πληρώσει για να βιώσει μια αφηρημένη και εφήμερη οπτική κυριαρχία του χώρου, με το να αφήνει πίσω του κάθε ιδιαίτερο μέρος και με το να χάνει τη βάση του».¹⁶⁵

Η θέα από το παράθυρο ενός τρένου χαρακτηριζόταν από τον Γάλλο λογοτέχνη και διευθυντή του Γαλλικού Θεάτρου Jules Claretie σαν ένα εξαφανισμένο τοπίο που, καθώς προβάλλει αστραπιαία, ωθεί την όραση του ταξιδιώτη να «αρπάξει» το σύνολο στην προσπάθειά του να αποκτήσει μια συνοπτική εικόνα αυτού του τοπίου. Στην περιγραφή του διακρίνονται τα βασικά χαρακτηριστικά της πανοραμικής θέας που προσφέρει το ταξίδι με τον σιδηρόδρομο: «Σε λίγες ώρες, ο σιδηρόδρομος σου δείχνει όλη τη Γαλλία και μπροστά στα μάτια σου ξεδιπλώνει το ατελείωτο πανόραμα μέσα από μια τεράστια διαδοχή ελκυστικών εικόνων και νέων εκπλήξεων. Από ένα τοπίο σου δείχνει μόνο τα κύρια σχήματα, και γίνεσαι σαν ένας καλλιτέχνης που μαθητεύει στους κανόνες ενός δασκάλου. Μην τον ρωτήσεις (τον σιδηρόδρομο) για λεπτομέρειες, αλλά μόνο για το ολόκληρο. Στη συνέχεια, εφόσον θα σε έχει γοητεύσει με τις καλλιτεχνικές του ικανότητες, ξαφνικά θα σταματήσει και έτσι απλά θα σε αφήσει να κατέβεις εκεί που θέλεις να πας».¹⁶⁶

Με παρόμοιο τρόπο περιγράφει το ταξίδι με τον σιδηρόδρομο και ο Γάλλος δημοσιογράφος και συγγραφέας του 19^{ου} αι. Benjamin Gastineau. Στο συλλογικό του έργο με τίτλο *La Vie en chemin de fer*, αναφέρει ότι η κίνηση του τρένου μέσα από το τοπίο

¹⁶⁴ <https://exinfoam.files.wordpress.com/2010/08/scions-of-the-railway2.pdf>.

¹⁶⁵ Michel de Certeau, *The Practice of Everyday Life*, University of California Press (London, 1988), σ. 112 (παρατίθεται στο <https://exinfoam.files.wordpress.com/2010/08/scions-of-the-railway2.pdf>).

¹⁶⁶ Jules Claretie, *Voyages d'un parisien* (Paris, 1865), σ. 4 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 61).

εμφανίζεται ως η κίνηση του ίδιου του τοπίου, ενώ ο σιδηρόδρομος να μοιάζει σαν να χορογραφεί το τοπίο. Έτσι, η συρρίκνωση του χώρου από τον σιδηρόδρομο προβάλλεται στο παράθυρο των βαγονιών μέσα από μια γρήγορη αλληλουχία αντικειμένων και τμημάτων, τα οποία ωστόσο στην πραγματικότητα ανήκουν σε ξεχωριστά χωρικά «βασίλεια». Κοιτάζοντας ο ταξιδιώτης μέσα από το παράθυρο τις διαδοχικές αυτές σκηνές αποκτούσε μια καινούργια ικανότητα, την οποία ο Gastineau ονόμασε «συνθετική φιλοσοφία της ματιάς». Με άλλα λόγια, ο επιβάτης του τρένου, κοιτάζοντας έξω από το παράθυρο, αναπτύσσει μια συνθετική οπτική ικανότητα στο να αντιλαμβάνεται με ευκολία το ξεχωριστό κομμάτι ενός σκηνικού, όπως αυτό «κυλάει» μπροστά από το παράθυρο.¹⁶⁷ Γι' αυτό και ο Gastineau περιέγραψε τη σκηνή του τοπίου ως ένα πανόραμα: *«Καταβροχθίζοντας την απόσταση με μια εκτίμηση δεκαπέντε λεύγες την ώρα, η ατμομηχανή, αυτός ο ισχυρός διευθυντής σκηνής, δίνει τις θέσεις, τροποποιεί το ντεκόρ και αλλάζει την άποψη κάθε στιγμή. Με γρήγορες εναλλαγές προβάλλει στον σοκαρισμένο ταξιδιώτη χαρούμενες σκηνές, μελαγχολικές σκηνές, γελοία ιντερλούδια, λαμπρά πυροτεχνήματα, όλα τα θεάματα τα οποία εξαφανίζονται τόσο γρήγορα όσο γρήγορα εμφανίστηκαν. Θέτει σε κίνηση τη σκεπασμένη από φως και σκότος φύση, φανερώνοντάς μας σκελετούς και εραστές, σύννεφα και ακτίνες φωτός, ανθόσπαρτους ορίζοντες και μελαγχολικές όψεις, γαμήλιες τελετές, βαπτίσεις και νεκροταφεία».*¹⁶⁸

Για τον Γερμανό φιλόσοφο Dolf Sternberger ο σιδηρόδρομος - τον οποίο θεωρούσε ως το πρώτο και το πιο σπουδαίο μοντέρνο μέσο μεταφοράς - αποτέλεσε την κύρια αιτία που συνέβαλε αφενός στη διαμόρφωση μιας πανοραμικής θέασης του κόσμου και αφετέρου στην επανεκπαίδευση των μοντέρνων υποκειμένων σε νέους τρόπους οπτικής αντίληψης: *«Ο σιδηρόδρομος μεταμόρφωσε τον κόσμο της γης και των θαλασσών σε ένα πανόραμα, το οποίο μπορεί να βιωθεί. Δεν συνέδεσε μόνο προηγούμενες απομακρυσμένες περιοχές με την εξάλειψη κάθε αντίστασης, διαφοροποίησης και περιπέτειας από το ταξίδι. Τώρα που το ταξίδι έγινε τόσο άνετο και κοινότοπο, διαμόρφωσε εξωτερικά τα μάτια του ταξιδιώτη και τους πρόσφερε*

¹⁶⁷ Benjamin Gastineau, *La Vie en chemin de fer* (Paris, 1861), σ. 31 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 60).

¹⁶⁸ Benjamin Gastineau, *La Vie en chemin de fer* (Paris, 1861), σ. 31 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 61).

την πλούσια τροφή των συνεχόμενων εναλλασσόμενων εικόνων, οι οποίες ήταν το μόνο δυνατό πράγμα που μπορούσε να βιωθεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού».¹⁶⁹

Σιδηρόδρομος και Κινηματογραφικό Βλέμμα

Το ταξίδι με τον σιδηρόδρομο πρόσφερε στον επιβάτη μια πρωτόγνωρη εμπειρία νέων οπτικών αισθήσεων, η οποία συνιστούσε τον άμεσο προάγγελο της αισθητηριακής εμπειρίας που αποκόμισε στην πορεία ο θεατής από την εφεύρεση του κινηματογράφου. Με άλλα λόγια, ο σιδηρόδρομος κυριολεκτικά εκπαίδευσε το κοινό στο κινηματογραφικό βλέμμα.¹⁷⁰ Η «κινούμενη εικόνα» που προβαλλόταν από το παράθυρο του τρένου αναπαράχθηκε στην καινούργια τεχνολογία του κινηματογράφου, η οποία, σύμφωνα με τον Γερμανό συγγραφέα Franz Kafka, «επιδρά στο να εμπλέξει το μάτι εντός μιας ομοιομορφίας»¹⁷¹.



Εικ. 31 Lumiere Brothers, “Arrival of a Train at La Ciotat”, 1895

Σύμφωνα, επίσης, με τον ηθοποιό και συγγραφέα Brian Phelan, η ιδέα ότι οι παγωμένες εικόνες μπορούν να κινηθούν γεννήθηκε στο μυαλό κάποιου επιβάτη που καθόταν δίπλα στο παράθυρο ενός τρένου, παρακολουθώντας τον κόσμο να περνάει, ή στο μυαλό εκατοντάδων ανθρώπων που από το παράθυρο του βαγονιού έβλεπαν να περνάνε από μπροστά τους ατελείωτα χωράφια και περιοχές. Η ιδέα, επομένως, βρισκόταν στον αέρα. Ο κινηματογράφος αποτελούσε ήδη μια εφεύρεση στη φαντασία των ανθρώπων, πολύ πριν η

¹⁶⁹ Dolf Sternberger, *Panorama, oder Ansichten vom 19. Jahrhundert*, 3rd ed. (Hamburg, 1955), σ. 57 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977), σ. 61-62).

¹⁷⁰ Ralph Harrington, “The Railway Journey and the Neuroses of Modernity”, *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 245.

¹⁷¹ Paul Virilio, *The Information Bomb*, Verso (London, 2005), σ. 29 (παρατίθεται στο <https://exinfoam.files.wordpress.com/2010/08/scions-of-the-railway2.pdf>).

επιστήμη και η τεχνολογία τη συλλάβουν. Έτσι, το θαύμα που πρόβαλε ο πρώιμος κινηματογράφος δεν ήταν ιστορίες ή υποκριτική, αλλά μονάχα αυτό: το μυστήριο του αιωρούμενου χρόνου, τη σύλληψη της αστραπιαίας κίνησης, όπως ακριβώς έκανε και ο σιδηρόδρομος.¹⁷² Για τον λόγο αυτό, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι στις πρώιμες κινηματογραφικές παραγωγές, οι σιδηρόδρομοι διαδραμάτισαν κυρίαρχο ρόλο, αποδεικνύοντας πόσο προσφιλές είδος ήταν, τόσο για τους κινηματογραφιστές όσο και για το κοινό.¹⁷³ Για παράδειγμα, η ταινία με τίτλο “Arrival of a Train at La Ciotat” (1895) των Αδελφών Lumiere, παρουσιάζει την είσοδο ενός τρένου στον σιδηροδρομικό σταθμό της ομώνυμης γαλλικής παραθαλάσσιας πόλης.¹⁷⁴

Υπήρξε, δηλαδή, μια στενή σχέση ανάμεσα στη διερχόμενη εικόνα από το παράθυρο ενός τρένου και την οπτική εμπειρία του κινηματογράφου, η οποία προβλήθηκε πολύ έντονα στις πρώιμες εκείνες ταινίες, των οποίων οι σκηνές καταγράφηκαν μέσα από κινούμενα βαγόνια. Πιο συγκεκριμένα, στο παραπάνω είδος φιλμ οι εικόνες που «περνάνε» έξω από το παράθυρο του τρένου εξομοιώνονται με μια κινούμενη κινηματογραφική ταινία μέσα στην ίδια την ταινία.¹⁷⁵ Στα τέλη του 19^{ου} αι., μια σειρά ολιγόλεπτων ταινιών με τίτλο “Phantom Rides” πρόβαλλαν εικόνες ιδωμένες από το παράθυρο των βαγονιών ενός κινούμενου τρένου. Ο όρος που χρησιμοποιήθηκε ήταν για να δηλώσει ότι δεν υπήρχε κανένα ορατό μέσο προώθησης. Με άλλα λόγια, η κάμερα βρισκόταν σε τέτοια θέση που πρόβαλλε μόνο τις τροχιές του τρένου και την εξωτερική σκηνή, υποδηλώνοντας με αυτόν τον τρόπο ότι η κίνηση προερχόταν από μια αόρατη δύναμη. Το παραπάνω πρώιμο κινηματογραφικό είδος υπήρξε ιδιαίτερα δημοφιλές στην Αγγλία και τις Η.Π.Α. και στην εποχή του ήταν γνωστό ως «πανόραμα».¹⁷⁶

¹⁷² <http://secretcinema1-accidentalbeauty.blogspot.gr/2010/12/phantom-ride.html>.

¹⁷³ Ralph Harrington, “The Railway Journey and the Neuroses of Modernity”, *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 245.

¹⁷⁴ Η βουβή ταινία είχε διάρκεια πενήντα δευτερόλεπτα και έδειχνε το τρένο να κινείται απευθείας προς την κάμερα, γεγονός, που όπως λέγεται, κατά την πρώτη προβολή της ταινίας, προκάλεσε τον τρόμο στους θεατές και καθιερώθηκε ως ένας από τους αστικούς μύθους της εποχής. http://en.wikipedia.org/wiki/Arrive_un_train_en_gare_de_La_Ciotat.

¹⁷⁵ Ralph Harrington, “The Railway Journey and the Neuroses of Modernity”, *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 245.

¹⁷⁶ http://en.wikipedia.org/wiki/Phantom_ride.



Εικ. 32 The Phantom Ride

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι συσχετισμοί ανάμεσα στο ταξίδι με τον σιδηρόδρομο και τον κινηματογράφο βοηθούν στο να γίνει αντιληπτό το γεγονός ότι με την έλευση των σιδηροδρόμων, το ταξίδι μετατράπηκε την ίδια στιγμή σε διαδικασία και εμπορεύσιμο είδος. Σύμφωνα με τον ιστορικό Ralph Harrington, «η θέα από το παράθυρο του τρένου έγινε ένα είδος εμπορεύσιμου αγαθού, όπως για παράδειγμα ένας πίνακας στον τοίχο. Μια εμπορευματοποίηση της εμπειρίας, ένα μέρος ή ένα συμβάν που έχει μετατραπεί σε προϊόν, έτοιμο να χρησιμοποιηθεί ή να αγνοηθεί ανάλογα με τις επιθυμίες του καταναλωτή»¹⁷⁷. Το 1843, ο Αμερικανός ποιητής και δοκιμιογράφος Ralph Waldo Emerson¹⁷⁸ σχολίασε το παραπάνω φαινόμενο, παρατηρώντας ότι οι πόλεις μέσα από τις οποίες πέρναγε ο σιδηρόδρομος κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του από τη Φιλαδέλφεια στη Νέα Υόρκη «δεν προκαλούν καμία ιδιαίτερη εντύπωση. Όλες μοιάζουν σαν πίνακες πάνω σε έναν τοίχο».¹⁷⁹ Η παραπάνω οπτική πρόσληψη της εξωτερικής θέας αντανακλά μια σημαντική και προαναφερθείσα όψη του ταξιδιού με τον σιδηρόδρομο, καθώς, ο επιβάτης έπαυε πλέον να είναι ένας ενεργός συμμετέχων του τοπίου - όπως συνέβαινε με το ταξίδι στην άμαξα - αλλά

¹⁷⁷ Ralph Harrington, "The Railway Journey and the Neuroses of Modernity", *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 243, 245.

¹⁷⁸ Ο Ralph Waldo Emerson (1803-1882) υπήρξε πρωτεργάτης του φιλοσοφικού και θρησκευτικού κινήματος του Υπερβατισμού, που αναπτύχθηκε στα μέσα του 19ου αι. στο ανατολικό κομμάτι των Η.Π.Α. Ειδικότερα, το παραπάνω κίνημα εκδηλώθηκε ως ένα είδος διαμαρτυρίας ενάντια στις επικρατούσες θρησκευτικές αξίες της εποχής και, κυρίως, στον τρόπο διάνοησης, όπως αυτός εκφραζόταν στο Πανεπιστήμιο του Χάρβαρντ και στο δόγμα του Μονισμού, όπως διδασκόταν στη Θεολογική Σχολή του Χάρβαρντ. Σύμφωνα με τη θεωρία του Υπερβατισμού η κοινωνία και οι θεσμοί (θρησκεία και πολιτικά κόμματα) διαφθείρουν την αγνότητα του ατόμου. Πιστεύουν ότι μόνο όταν οι άνθρωποι είναι πραγματικά ελεύθεροι και αυτόνομοι, μπορούν να σχηματίσουν μια αληθινή κοινωνία. http://en.wikipedia.org/wiki/Ralph_Waldo_Emerson.

¹⁷⁹ Ralph Waldo Emerson, *Journals*, 7 February 1843 (παρατίθεται στο Ralph Harrington, "The Railway Journey and the Neuroses of Modernity", *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 243.

μετουσιωνόταν σε έναν παθητικό καταναλωτή αυτού του τοπίου, ενώ ταυτόχρονα μπορούσε να αγνοήσει ακόμα και το τοπίο, όπως ακριβώς θα έκανε εάν κοίταζε έναν ανιαρό πίνακα στον τοίχο.¹⁸⁰ Η ιστορικός Anne Friedberg αναφέρει ότι «η μεταφορά[...] μετέβαλε την έννοια του εμπορεύματος, αλλά έγινε, επίσης, και η ίδια εμπόρευμα – το εισιτήριο του τρένου».¹⁸¹



Εικ. 33 Χαρακτικό του 19^{ου} αι.
Στο σαλόνι του πολυτελούς Orient Express

Συνεπώς, ο σιδηρόδρομος, όπως και πολλές άλλες τεχνολογίες του 19^{ου} αι., παρήγαγε μια νέα οπτική αντίληψη αναφορικά με τον τρόπο αλληλεπίδρασης των ανθρώπων με τον εξωτερικό κόσμο. Γι' αυτό και δεν αποτελεί τυχαίο γεγονός το ότι η εφεύρεση της φωτογραφίας όπως και ο σιδηρόδρομος εμφανίστηκαν την ίδια εποχή, μετατρέποντας για τον θεατή - παρατηρητή το εξωτερικό τοπίο σε τεχνολογικό.¹⁸² Ο Walter Benjamin ανέφερε ειδικότερα για τη φωτογραφία ότι «προετοιμάζει τη στιγμή εκείνη που ο άνθρωπος και το περιβάλλον του θα γίνουν ξένοι μεταξύ τους».¹⁸³ Έτσι, και ο σιδηρόδρομος - το νέο αυτό μέσο μεταφοράς - από τη μία πλευρά, συγκρούστηκε, παραποίησε και αναπροσάρμοσε τις

¹⁸⁰ Ralph Harrington, "The Railway Journey and the Neuroses of Modernity", *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 243-244.

¹⁸¹ Annie Friedberg, *Window Shopping: Cinema and the Postmodern*, (Berkeley & Los Angeles, Calif., & Oxford: University of California Press, 1993), σ. 56 (παρατίθεται στο Ralph Harrington, "The Railway Journey and the Neuroses of Modernity", *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000, σ. 245).

¹⁸² Robert Bean, "The Iron Horse and the Silver Image", http://scottconarroe.com/_include/img/work/full/IronHorse_SilverImage.pdf.

¹⁸³ Walter Benjamin, *The Arcades Project*, μτφ. Howard Eiland & Kevin McLaughlin, Harvard University Press (London, 2002), (παρατίθεται στο <https://exinfoam.files.wordpress.com/2010/08/scions-of-the-railway2.pdf>).

καθιερωμένες οπτικές αντιλήψεις και, από την άλλη, επιτέλεσε το τεχνολογικό κατόρθωμα της αλλοτρίωσης του ανθρώπινου υποκειμένου από το περιβάλλον του.¹⁸⁴

¹⁸⁴ <https://exinfoam.files.wordpress.com/2010/08/scions-of-the-railway2.pdf>.

Κεφάλαιο 5: Σιδηρόδρομος & Νέα Αντίληψη του Χρόνου

Χωροχρονική Συμπύεση

Όχι βιασύνη!

Και μια πτήση για το Παρίσι διαρκεί μόνο έντεκα ώρες!

Charles Dickens, “A Flight”¹⁸⁵

Μία από τις κύριες επιπτώσεις που επέφερε η έλευση του σιδηροδρόμου στην έννοια του ταξιδιού ήταν η λεγόμενη «εκμηδένιση του χώρου και του χρόνου». Το γεγονός αυτό οφειλόταν στο ότι ο σιδηρόδρομος κινούνταν με πολύ μεγαλύτερη ταχύτητα σε σύγκριση με προγενέστερα μέσα μεταφοράς, με αποτέλεσμα να μπορεί να καλύπτει σε λιγότερο χρόνο τις ίδιες ή και μεγαλύτερες αποστάσεις.¹⁸⁶ Μέχρι το α΄ μισό του 19ου αι. ο μέσος όρος ταχύτητας, για παράδειγμα των σιδηροδρόμων στην Αγγλία, ήταν τρεις φορές πιο γρήγορος από την ταχύτητα των αμαξών.¹⁸⁷

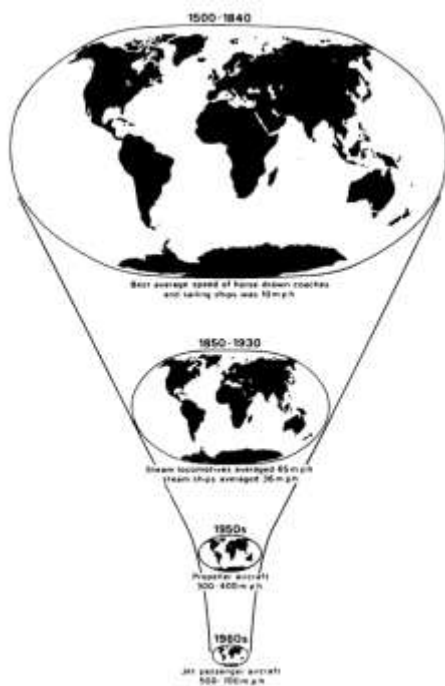
Η παραπάνω αλλαγή πάνω στον τρόπο εννοιολόγησης του χώρου και του χρόνου προκάλεσε τεράστια εντύπωση στους ανθρώπους της εποχής, καθώς σε όλη τη διάρκεια της ιστορίας οι άνθρωποι αντιλαμβάνονταν τις χωρικές σχέσεις αναφορικά με τις δυνατότητες των ζώων. Για τους επιβάτες της άμαξας το να διασχίζεις μια συγκεκριμένη απόσταση σήμαινε να σταματάς, να ξεκουράζεσαι ή να αλλάζεις τα άλογα που τραβάνε την άμαξα. Ένας Άγγλος δοκιμογράφος, ο Thomas de Quincey, έγραψε το 1839: «Όταν ταξιδεύουμε με

¹⁸⁵ Charles Dickens, “A Flight”, *Selected Short Fiction*, Deborah A. Thomas, εκδ. (Great Britain: Penguin Books, 1983), σ. 143. Η ιστορία με τίτλο “A Flight”, η οποία περιγράφει ένα ταξίδι από το Λονδίνο με το σιδηρόδρομο, πρωτοεμφανίστηκε στο περιοδικό *Household Words*, στις 30 Αυγούστου 1851. Το *Household Words* ήταν ένα εβδομαδιαίο περιοδικό το οποίο άρχισε να κυκλοφορεί στις 30 Μαρτίου 1850. Ο Michael Slater, εκδότης του πολύτομου *Dickens’ Journalism*, περιγράφει το περιοδικό ως «ένα μείγμα αποτελούμενο από υψηλή μυθολογία, σποραδική ποίηση, βιογραφικά και ιστορικά κομμάτια και, τέλος, από άρθρα με θέματα που άγγιζαν διαφορετικές όψεις της ζωής στο Λονδίνο και όλα αυτά σε συνδυασμό με άλλα κοινωνικά θέματα που αφορούσαν, για παράδειγμα, τη μετανάστευση στην Αυστραλία». (Παρατίθεται στο Alf Seegert, “Steam of Consciousness”, *Technology and Sensation in Dickens’ Railway Sketches*, *Philament SENSE & SENSATION*, August 2009, σ. 91-115, http://sydney.edu.au/arts/publications/philament/issue14_pdfs/SEEGERT_steamofconsciousness.pdf).

¹⁸⁶ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987, σ. 33.

¹⁸⁷ H. G. Lewin, *The Railway Mania and its Aftermath, 1845-52*, (London, 1936), σ. 95 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987, σ. 33-34. Ειδικότερα, το 1754 για να μετακινηθεί ένας ταξιδιώτης από το Λονδίνο στο Γιορκ χρειαζόταν 96 ώρες με τα πόδια, 36 ώρες με την άμαξα και με τον σιδηρόδρομο το 19ο αι. μόλις 20 ώρες. James E. Vance, *Capturing the Horizon: The Historical Geography of Transportation since the Transportation Revolution of the Sixteenth Century*, New York: Harper and Row, 1986, (παρατίθεται στο Barney Warf, “Excavating the Prehistory of Time-Space Compression”, *The Geographical Review* 101 (3), (July, 2011), σ. 435-446).

την άμαξα σε μια ταχύτητα οκτώ ή δέκα μιλίων την ώρα, μπορούμε να αντιληφθούμε τη φύση της δύναμης, η οποία θέτει το όχημα σε κίνηση. Αντιλαμβανόμαστε τη φύση της ζωικής δύναμης, καθώς, βλέπουμε πόσο σύντομα το ζώο εξαντλείται. Κάθε διαδοχική ώρα μπορούμε να παρατηρήσουμε τα λαχανιασμένα και βρώμικα ζώα. Στη διάρκεια ενός ημερήσιου ταξιδιού, μπορούμε να εκτιμήσουμε την τεράστια επιτυχία των προσπαθειών που απαιτούνται για να μεταφερθεί ένα όχημα από το Λονδίνο σε μια μακρινή πόλη».¹⁸⁸ Αντιθέτως, αυτό δεν συνέβαινε με τον σιδηρόδρομο, καθώς σύμφωνα με τον ιστορικό Wolfgang Schivelbusch: «η ίδια χωρική απόσταση που παλαιότερα καλύπτονταν σε ένα δεδομένο χρονικό διάστημα, ξαφνικά κάποιος ταξιδιώτης, ταξιδεύοντας με το τρένο, μπορούσε να την καλύψει σε λιγότερο από το μισό αρχικό χρόνο. Σε οικονομικούς όρους το γεγονός αυτό σήμαινε συρρίκνωση του χώρου».¹⁸⁹



Εικ. 34 Ο «συρρικνωμένος» παγκόσμιος χάρτης, αποτέλεσμα των καινοτομιών στα μέσα μεταφοράς

Από την άλλη μεριά, ο Γερμανοεβραίος ποιητής Heinrich Heine, εντυπωσιασμένος από τον τρόπο με τον οποίο ο σιδηρόδρομος συρρίκνωνε τον χώρο, παρατήρησε τα εξής: «Τι αλλαγές πρέπει τώρα να συμβούν στον τρόπο με τον οποίο βλέπουμε τα πράγματα. Ακόμα και

¹⁸⁸ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway: The Industrialization of Time and Space in the 19th century*, <http://www.suu.edu/faculty/ping/pdf/therailwayjourney.pdf>.

¹⁸⁹ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, 1986, σ. 33.

οι βασικές έννοιες του χώρου και του χρόνου άρχισαν να αμφιταλαντεύονται. Ο χώρος σκοτώθηκε από τους σιδηροδρόμους, και έχουμε μείνει μόνο με τον χρόνο. Τώρα μπορείς να ταξιδέψεις στο Orleans σε τεσσεράμισι ώρες, ενώ δεν παίρνει πολύ χρόνο να φτάσεις στο Rouen. Φανταστείτε τι θα συμβεί όταν ολοκληρωθούν οι γραμμές για Βέλγιο και Γερμανία. Νιώθω σαν τα βουνά και τα δάση όλων των χωρών να προελαύνουν στο Παρίσι. Ακόμα και τώρα, μπορώ να μυρίσω τις γερμανικές φλαμουριές. Τα κύματα της Βόρειας Θάλασσας στριφογυρίζουν έξω από την πόρτα μου».¹⁹⁰

Επομένως, η χωροχρονική συμπίεση που επέφερε ο σιδηρόδρομος στον τρόπο πραγματοποίησης ενός ταξιδιού δημιούργησε στην αντίληψη των ανθρώπων την εντύπωση μιας «συρρικνωμένης γης», στην οποία οι αποστάσεις μεταξύ των περιοχών είχαν θεωρητικά μειωθεί, διευκολύνοντας με αυτό τον τρόπο την επαφή και την αλληλεπίδραση μεταξύ τους.¹⁹¹ Με άλλα λόγια, χωρίς στην πραγματικότητα να έχει μεταβληθεί το μέγεθος των περιοχών και η χωρική απόσταση μεταξύ τους, ο σιδηρόδρομος κατάφερε μέσα από τη συρρίκνωση του χώρου που επέφερε να δημιουργήσει μια «νέα συρρικνωμένη γεωγραφία» και να καταστήσει τις άλλοτε απομονωμένες περιοχές εύκολα προσβάσιμες.¹⁹² Σε ένα άρθρο που εκδόθηκε το 1839 στο περιοδικό *Quarterly Review* γινόταν λόγος για την «σταδιακή εκμηδένιση, η οποία σχεδόν πλησιάζει την τελική εξάλειψη του χώρου και εκείνων των αποστάσεων, τα οποία μέχρι τώρα είχαν θεωρηθεί αμετάβλητα στο να χωρίζουν τα διάφορα έθνη της οικουμένης [...]. Καθώς οι αποστάσεις θα εξαλείφονταν, η επιφάνεια της χώρας,

¹⁹⁰ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway: The Industrialization of Time and Space in the 19th century*, <http://www.suu.edu/faculty/ping/pdf/TheRailwayJourney.pdf>.

¹⁹¹ Barney Warf, *Excavating The Prehistory of Time-Space Compression*, https://www.academia.edu/10622861/Excavating_the_Prehistory_of_Time-Space_Compression. Το παραπάνω γίνεται καλύτερα αντιληπτό εάν συγκριθεί, για παράδειγμα, με την εποχή του Μεσαίωνα, όπου ο κάθε χώρος, ο οποίος περικλείει μια κοινότητα, γινόταν αντιληπτός ως μια αυτόνομη οντότητα. Η μεσαιωνική κοινότητα περιοριζόταν μέσα σε στενά εδαφικά όρια που ήταν δύσκολα προσβάσιμα στους ξένους. Έτσι, εξαιτίας αυτού του περιορισμού, ο χώρος έξω από κάθε κοινότητα γινόταν αντιληπτός από τους κατοίκους ως κάτι απειλητικό, προσδίδοντας σε αυτόν έναν μυστηριώδη και φανταστικό χαρακτήρα. David Harvey, *The Condition of Postmodernity, An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, (Blackwell Publication, Cambridge, Massachusetts, USA, 1989), σ. 240-242. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι η συμπίεση του χώρου μέσα από την ελάττωση του χρόνου επιτάχυνε τους ρυθμούς του καπιταλισμού, προσδίδοντάς του μια νέα δυναμική. Για παράδειγμα, το μείγμα των προϊόντων που εισέρχονταν στην καθημερινή παραγωγή άλλαξε, καθώς αναρίθμητα συστήματα παραγωγής τοπικών προϊόντων αναδιοργανώθηκαν και ενσωματώθηκαν σε μια παγκόσμια αγορά ανταλλαγής προϊόντων, γεγονός που σήμαινε ότι τοπικά προϊόντα διάφορων περιοχών έφταναν ακόμη και στις πιο απόμακρες περιοχές (διεθνοποίηση του προϊόντος). David Harvey, *The Condition of Postmodernity, An Enquiry...*, ό.π. σ. 299.

¹⁹² Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987, σ. 35.

όπως αρχικά ήταν, θα ζάρωνε σε μέγεθος μέχρι να γίνει όχι πολύ μεγαλύτερη από μια πελώρια πόλη».¹⁹³

Η νέα αυτή πραγματικότητα εκφράστηκε, επίσης, από τον Γάλλο οικονομολόγο και θεωρητικό του σοσιαλισμού Constantin Pecqueur¹⁹⁴ ως εξής: «Κάθε τμήμα γης, κάθε χωράφι πάνω σε αυτή την επιφάνεια θα παραμείνει ακόμα ανέπαφο. Παρόμοια κάθε σπίτι σε ένα χωριό, το ίδιο το χωριό ή η πόλη. Κάθε περιοχή με το χωριό της στο κέντρο θα παραμείνει μια επαρχία. Στον χάρτη της φαντασίας, όμως, όλα αυτά τελικά θα αναπαραχθούν και θα συρρικνωθούν σε κάτι απείρως μικρό! Όσο για το Λούβρο ή το *Pontoise* ή το *Chartres* ή το *Agrajon* κ.ά. είναι φανερό ότι απλά θα χαθούν σε κάποιο δρόμο του Παρισιού ή στα προάστια του».¹⁹⁵ Οι κάτοικοι, για παράδειγμα, του Παρισιού μπορούσαν να μεταφερθούν σε λίγες ώρες και οποιαδήποτε εποχή του χρόνου σε μια απομακρυσμένη παραθαλάσσια περιοχή της Μεσογείου στο νότιο τμήμα της χώρας και να χαρούν τον ήλιο και τη θάλασσα¹⁹⁶. Ο Γάλλος ποιητής και κριτικός Stephane Mallarme¹⁹⁷ έγραψε τον χειμώνα του 1874/5 στο περιοδικό *La Derniere Mode*: «Είναι ήρεμοι και εγωκεντρικοί άνθρωποι, οι οποίοι δεν δίνουν καμία

¹⁹³ *Quarterly Review*, τόμ. 63 (1839), σ. 22 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987, σ. 34).

¹⁹⁴ Ο Constantin Pecqueur (1801–1887) συμμετείχε στην Επανάσταση του 1848, ενώ από το 1844 ήταν ένας από τους τακτικούς συνεργάτες της δημοκρατικής εφημερίδας *La Réforme*. Το 1839 του ανατέθηκε από τη Γαλλική κυβέρνηση να φτιάξει μια μελέτη για το σιδηροδρομικό σύστημα του Βελγίου, το οποίο ήταν πιο εξελιγμένο από εκείνο της Γαλλίας. Ο Pecqueur πρότεινε στη συνέχεια η κυβέρνηση να επενδύσει στην κατασκευή σιδηροδρόμου. Το 1838 τιμήθηκε με βραβείο από το Γαλλικό Ινστιτούτο για το έργο του με τίτλο *Economie sociale*. Το έργο του άσκησε σημαντική επιρροή στον Karl Marx, ο οποίος πρόβαλε τον Pecqueur ως αυθεντία στο έργο του με τίτλο *Capital*. Σε αντίθεση με πολλούς σύγχρονους του σοσιαλιστές, ο Pecqueur δεν έβλεπε την ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής ως κάτι απαραίτητα αρνητικό. Αντιθέτως, καλωσόρισε τη μεγάλη παραγωγική ικανότητα της βιομηχανίας, αλλά θεωρούσε ότι οι καπιταλιστικές σχέσεις ιδιοκτησίας εμποδίζουν τη βιομηχανική τεχνολογία να πραγματοποιήσει τις πλήρεις δυνατότητές της. Γι' αυτό τον λόγο, πίστευε ότι η βιομηχανία έπρεπε να εκλογικευτεί και να οργανωθεί για το κοινό καλό. http://en.wikipedia.org/wiki/Constantin_Pecqueur.

¹⁹⁵ Constantin Pecqueur, *Economie sociale*, (Paris, 1839), τόμ. 1, σ. 26 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987, σ. 35).

¹⁹⁶ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987, σ. 38.

¹⁹⁷ Ο Stephane Mallarmé (1842-1898) ήταν ένας από τους μεγαλύτερους Γάλλους ποιητές του β΄ μισού του 19ου αι. ανάμεσα στους Charles Baudelaire, Paul Verlaine και Arthur Rimbaud. Εκπροσώπησε το καλλιτεχνικό κίνημα του Συμβολισμού και το έργο του ενέπνευσε πολλά επαναστατικά καλλιτεχνικά ρεύματα των αρχών του 20^{ου} αι., όπως τον Κυβισμό, τον Φουτουρισμό, τον Ντανταϊσμό και τον Σουρεαλισμό. http://en.wikipedia.org/wiki/Stephane_Mallarmé. Αν και ο Mallarmé αναγνωρίστηκε κατά τη διάρκεια της ζωής του, ωστόσο η ποίησή του, λόγω της στρυφνής σύνταξης, των αμφιλεγόμενων εκφράσεων και της ασάφειας του λόγου, ήταν δύσκολο να γίνει κατανοητή. Η φήμη του ως ένας από τους μεγαλύτερους ποιητές καθιερώθηκε τόσο μέσα από την έκδοση των ποιημάτων του σε ποικίλα λογοτεχνικά περιοδικά και συλλογές, όσο και μέσω του θαυμασμού που εξέφρασε για τον ίδιο ο Verlaine στο δοκίμιο που έγραψε στον περίφημο τόμο του με τίτλο *Les Poètes Maudits* (The Accursed Poets, 1884). <http://www.poetryfoundation.org/bio/stephane-mallarme>.

προσοχή στα δυσδιάκριτα τοπία που περνάνε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Η μόνη τους επιθυμία είναι να φύγουν από το Παρίσι και να πάνε εκεί όπου ο ουρανός είναι καθαρός». ¹⁹⁸

Τα παραπάνω καταδεικνύουν ότι την ίδια στιγμή που ο χώρος συμπιεζόταν, ταυτόχρονα εξαπλωνόταν μέσω της ενσωμάτωσης νέων περιοχών στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Με άλλα λόγια με την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου προηγούμενες απομακρυσμένες περιοχές άρχισαν σταδιακά να ενσωματώνονται στη μητρόπολη, γεγονός που επέφερε τη λεγόμενη «εποχή των προαστίων». Συνεπώς, η αρχική εντύπωση ότι το έθνος ολοένα και «μικραίνει» πλησιάζοντας τα όρια της μητρόπολης, αντικαταστάθηκε από μια νέα, η οποία αντιλαμβανόταν την ενσωμάτωση νέων περιοχών ως μια επέκταση της μητρόπολης. ¹⁹⁹ Το νέο αυτό στοιχείο που επέφερε ο σιδηρόδρομος αποτυπώνεται στα λόγια του Ιρλανδού συγγραφέα Dionysius Lardner: «*Τώρα δεν είναι ασυνήθιστο για τα άτομα που το μέρος εργασίας τους βρίσκεται στο κέντρο της πρωτεύουσας να διαμένουν με τις οικογένειές τους σε μια απόσταση δεκαπέντε με είκοσι μίλια μακριά από το κέντρο. Παρόλα αυτά, μπορούν να φτάνουν νωρίς μια πρωινή ώρα στα καταστήματα που προτιμούν, στα λογιστήρια ή τα γραφεία και να επιστρέφουν στην κατοικία τους χωρίς ενόχληση τη συνηθισμένη απογευματινή ώρα. Γι' αυτό τον λόγο, σε όλες τις κατευθύνσεις γύρω από τη μητρόπολη, στις οποίες οι σιδηρόδρομοι έχουν επεκταθεί, οι κατοικίες έχουν πολλαπλασιαστεί και ένα μεγάλο μέρος του αρχικού πληθυσμού του Λονδίνου έχει διαχυθεί σε αυτές τις συνοικίες*». ²⁰⁰

Από την αρχή της εμφάνισής τους οι σιδηρόδρομοι κίνησαν σε μεγάλο βαθμό το ενδιαφέρον και των μπρεσιονιστών ²⁰¹ ζωγράφων. Τα τρένα - οι νέες αυτές τεχνολογικές μηχανές - ήταν μοντέρνα και ανέδυαν ατμούς, μπορούσαν να αποτραβηχτούν και να κινηθούν με ταχύτητα, ήταν πελώρια και μνημειώδη, προσέδιδαν την αίσθηση του εφήμερου και στιγμιαίου και, τέλος, ένωναν και χώριζαν. Ο μπρεσιονιστής ζωγράφος Camille Pissarro, θέλοντας να δείξει περισσότερο τη θετική τους πλευρά, τα απεικόνισε με ένα μετριοπαθές

¹⁹⁸ Stephane Mallarme, *Oeuvres completes*, Pleiade ed. (Paris, 1970), σ. 843 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987, σ. 38).

¹⁹⁹ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987, σ. 35.

²⁰⁰ Dionysius Lardner, *Railway Economy*, (London, 1850), σ. 36 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, 1986, σ. 35-36).

²⁰¹ Το καλλιτεχνικό κίνημα του Ιμπρεσιονισμού γεννήθηκε στα μέσα του 19ου αι. ως αντίδραση στην αναχρονιστική τέχνη των λεγόμενων "Salons" (διάσημες αίθουσες που φιλοξενούσαν εκθέσεις έργων τέχνης) - η οποία έδινε έμφαση στον μύθο και την ιστορία - προτείνοντας έναν εναλλακτικό τρόπο καλλιτεχνικής απεικόνισης, επηρεασμένο τόσο από την τεχνολογία της φωτογραφίας, όσο και από τις θεωρίες χρωμάτων που αναπτύχθηκαν στο β΄ μισό του 19ου αι. Οι ιμπρεσιονιστές καλλιτέχνες απέδωσαν στους πίνακές τους μία νέα ελευθερία και δυναμική, αποτυπώνοντας με τον καλύτερο τρόπο τη μοντέρνα εποχή.

και φιλικό τρόπο. Στο έργο του με τίτλο *Lordship Lane Station, Dulwich* (1871), ο σιδηρόδρομος «ξεφυσά» απ' ευθείας μπροστά στον θεατή, υποδηλώνοντας με σαφήνεια τη λειτουργία που επιτελούσε, δηλαδή να ενώνει απομακρυσμένα προάστια με την πόλη. Ο πίνακας προβάλλει τη θέα ενός τρένου από μια γέφυρα, η οποία βρισκόταν απέναντι από το Crystal Palace και νότια από το σιδηροδρομικό σταθμό Lordship Lane.²⁰²



Εικ. 35 Camille Pissarro, *Lordship Lane Station, Dulwich*, 1871 (λάδι σε καμβά),
Courtauld Institute of Art, London

Πιο συγκεκριμένα, ο καλλιτέχνης προβάλλει το τρένο στον πίνακα αφενός χωρίς να του προσδίδει κάποια ηρωική παρουσία στο τοπίο και αφετέρου χωρίς να του αποδίδει καμία συμβολική αξία. Από την άλλη μεριά, δεν παρουσιάζεται καμία ανθρώπινη παρουσία και το τρένο απλά διαγράφει τον χώρο, επιτελώντας τον σκοπό του. Εντούτοις, φαίνεται ότι το τρένο δεν αποτελεί ένα ξένο σώμα μέσα στον χώρο αλλά, αντίθετα, απεικονίζεται σαν να βρίσκεται στο φυσικό του περιβάλλον, ανάμεσα στα σπίτια του προαστίου Dulwich έξω από το Λονδίνο. Παρόλα αυτά, όλα όσα προβάλλονται στον πίνακα συνιστούν με ένα δικό τους ήσυχο τρόπο κάτι το επαναστατικό. Ο πίνακας μας δείχνει ένα νέο είδος μοντερνισμού. Ειδικότερα, υποδηλώνει ότι τα περίχωρα του Λονδίνου είχαν σε μεγάλο βαθμό μεταμορφωθεί, κυρίως στο β' μισό του 19^{ου} αι., τόσο από την οικιστική ανάπτυξη των προαστίων όσο και από την εισβολή και επέκταση των σιδηροδρόμων. Συνεπώς, το νότιο αυτό προάστιο βρισκόταν ακόμη σε ανάπτυξη, γεγονός που διαφαίνεται από τα χωράφια που διακόπτουν τις γραμμές που σχηματίζουν οι νέες κατοικίες δίπλα στον σιδηρόδρομο. Ο

²⁰² "Lordship Lane Station, Dulwich", A&A, art and architecture, www.artandarchitecture.org.uk/fourpaintings/pissarro/art/lordship_lane_station.html.

Pissarro αποτυπώνει τη μοντέρνα εποχή, στην οποία ο σιδηρόδρομος δεν συνιστά πλέον μια ρυπογόνα, διασπαστική, επαναστατική απειλή για το τοπίο και τα κοινωνικά ήθη, αλλά φαίνεται να εναρμονίζεται πλήρως με το περιβάλλον.²⁰³

Αξίζει να αναφερθεί ότι η βίωση της εκμηδένισης του χώρου και του χρόνου από τους ταξιδιώτες δεν συνδεόταν μόνο με το γεγονός της επέκτασης του χώρου - ως αποτέλεσμα της ενσωμάτωσης νέων περιοχών στο σιδηροδρομικό δίκτυο - αλλά αφορούσε, κυρίως, το πώς οι ταξιδιώτες είχαν μάθει να αντιλαμβάνονται τον παραδοσιακό συνεχή χωροχρόνο, όπως αυτός εκφραζόταν μέσα από τα προγενέστερα μέσα μεταφοράς. Συγκεκριμένα, οι άμαξες έδιναν τη δυνατότητα στον ταξιδιώτη να αντιληφθεί τον χώρο ως μια ζωντανή οντότητα, εφόσον του προσέφεραν μια άμεση επαφή (οπτική και αισθαντική) με τον χώρο τον οποίο διέσχιζαν, καθιστώντας τον ίδιο ενεργό κομμάτι του ταξιδιού. Όμως, εξαιτίας της ταχύτητας του σιδηροδρόμου τα στοιχεία αυτά είχαν πλέον χαθεί, καθώς το νέο μέσο μεταφοράς «απαιτούσε» από τους επιβάτες να γνωρίζουν μόνο σημεία αναχώρησης και τερματισμού, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα οι ταξιδιώτες να αποκτήσουν μια νέα, αφηρημένη και υποκειμενική αντίληψη του χωροχρόνου.²⁰⁴

Οι ταξιδιώτες άρχισαν να αντιλαμβάνονται τον χώρο όχι στη βάση χωρικών μετρήσεων αλλά με χρονικούς όρους, εφόσον η διάρκεια του ταξιδιού εξαρτιόταν αποκλειστικά από την ταχύτητα του τρένου.²⁰⁵ Χαρακτηριστικά είναι τα λόγια ενός Γάλλου συγγραφέα στα μέσα του 19^{ου} αι. που αναφέρει ότι «οι σιδηρόδρομοι υπηρετούν μονάχα τα σημεία αναχώρησης, τους ενδιάμεσους και τερματικούς σταθμούς, οι οποίοι βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους. Δεν προσφέρουν καμία χρησιμότητα στους ενδιάμεσους χώρους, τους οποίους προσπερνούν με περιφρόνηση, παρέχοντας ένα άχρηστο θέαμα».²⁰⁶ Η κάθε κομβική περιοχή αποτελούσε ένα είδος «εξαρτήματος» του σιδηροδρομικού δικτύου, γεγονός που

²⁰³ www.independent.co.uk/arts-entertainment/art/great-works/great-works-lordship-lane-station-dulwich-1871-camille-pissarro-2033005.html.

²⁰⁴ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987, σ. 36-38. Το γεγονός ότι η αντίληψη εξαρτάται και διαμορφώνεται από μια νέα τεχνολογική μηχανή, όπως ήταν ο σιδηρόδρομος, συνδέεται και με τη θέση του Γάλλου φιλοσόφου και «πατέρα της κοινωνιολογίας» Emile Durkheim, ο οποίος υποστήριζε ότι οι τρόποι που τα υποκείμενα αντιλαμβάνονται τον χωροχρόνο συνιστούν λειτουργικό κομμάτι και «γέννημα» της ίδιας της κοινωνίας. Παρόμοια, ο Ρωσοαμερικανός κοινωνιολόγος Pitirim Sorokin διαχώρισε την κοινωνικοπολιτισμική από τη φυσικομαθηματική έννοια ερμηνείας του χωροχρόνου, υποστηρίζοντας ότι, εάν οι άνθρωποι προσπαθήσουν να αντικαταστήσουν τον κοινωνικοπολιτισμικό χρόνο από έναν ποσοτικό, τότε ο χρόνος θα απονεκρωθεί. Ό.π. σ. 36-37.

²⁰⁵ Nina Lee Bond, *Tolstoy and Zola: Trains and Missed Connections*, Columbia University 2011, σ. 175-176.

²⁰⁶ Charles Dunoyer, *Espit et methodes compares de l' Angleterre et de la France dans les enterprises de travaux publics et en particulier des chemins de fer* (Paris, 1840), σ. 104 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987, σ. 38).

αποτυπώνεται στα λόγια του Mallarme: «Η Νορμανδία, όπως και η Αγγλία, αποτελεί τμήμα του Δυτικού Σιδηροδρόμου».²⁰⁷ Συνεπώς, οι κεντρικοί σιδηροδρομικοί σταθμοί των διαφόρων χωρών συνιστούσαν ταυτόχρονα σημεία αναχώρησης αλλά και σημεία εισόδου ταξιδιωτών από άλλες περιοχές.²⁰⁸



Εικ. 36 Claude Monet, *Interior View of the Gare Saint-Lazare Station, the Auteuil Line*, 1877
(λάδι σε καμβά), Musée d'Orsay, Paris

Όπως έχει προαναφερθεί, το κίνημα των Γάλλων ιμπρεσιονιστών συνέπεσε με την εξάπλωση των σιδηροδρόμων και ειδικότερα με το γαλλικό σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο απλώθηκε ακτινωτά το 1868, ξεκινώντας από τους τερματικούς σταθμούς του Παρισιού, όπως ήταν ο Gare St. Lazare.²⁰⁹ Ο πίνακας του ιμπρεσιονιστή ζωγράφου Claude Monet με τίτλο *Interior View of the Gare Saint-Lazare Station, the Auteuil Line*, εκτέθηκε για πρώτη φορά το 1877 στην Τρίτη Ιμπρεσιονιστική Έκθεση στο Παρίσι και αποτελεί μία από τις

²⁰⁷ Stephane Mallarme, *Oeuvres completes*, Pleiade ed. (Paris, 1970), σ. 774 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987, σ. 39).

²⁰⁸ Η ταύτιση ενός σιδηροδρομικού σταθμού με τον προορισμό του κάθε ταξιδιώτη κατέστη κεντρική ιδέα το 19^ο αι. και προβαλλόταν μέσα από τους ταξιδιωτικούς οδηγούς, οι οποίοι πρότειναν στους επιβάτες έναν συγκεκριμένο σιδηροδρομικό σταθμό αναχώρησης, ανάλογα με το μέρος στο οποίο προορίζονταν να ταξιδέψουν. Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987, σ. 39.

²⁰⁹ "Railway Paintings by Monet", *The Artist as Witness*, http://www.artistaswitness.com/Railways/railways_lw_12.htm.

δώδεκα απεικονίσεις του σταθμού από τον καλλιτέχνη.²¹⁰ Στον συγκεκριμένο πίνακα, ο καλλιτέχνης απεικονίζει το εσωτερικό του σιδηροδρομικού σταθμού, προβάλλοντας ταυτόχρονα τη μελέτη του πάνω στο φως και την ατμόσφαιρα. Ο Monet ενδιαφέρθηκε να αποτυπώσει τον καπνό που παράγει η μηχανή του τρένου, τον οποίο ζωγράφισε ροζ και μπλε, αντανακλώντας με αυτό τον τρόπο την αισιοδοξία της εποχής αναφορικά με τα πλεονεκτήματα της τεχνολογικής προόδου. Ο καλλιτέχνης ζωγράφισε τον σταθμό σαν ένα σταυροδρόμι με διαρκή κίνηση, υποδηλώνοντας τον θόρυβο και την ταραχή που επικρατούν μέσα σε αυτόν.²¹¹

Η ικανότητα του Monet να μεταδίδει στους πίνακές του τον θόρυβο και τη δραστηριότητα των σιδηροδρομικών σταθμών προβάλλεται μέσα από τα λόγια ενός ανώνυμου κριτικού του 19^{ου} αι. με το ψευδώνυμο “Jacques”, ο οποίος έγραψε: «Ο κύριος Monet αγαπάει αυτό τον σταθμό, τον οποίο παρουσίασε αρκετές φορές, με λιγότερη επιτυχία, πραγματικά καταπληκτικά. Το πινέλο αποτυπώνει, όχι μόνο την κίνηση, το χρώμα, τη δραστηριότητα, αλλά και τον θόρυβο, γεγονός που είναι απίστευτο. Αυτός ο σταθμός είναι γεμάτος θόρυβο, στριγκλίσματα, σφυρίγματα, τα οποία είναι ευδιάκριτα μέσα από τον πυκνό μπλε και γκρι καπνό. Ο πίνακας αποτελεί μια ζωγραφική συμφωνία».²¹² Παρόμοια, ο Emile Zola, προσπαθώντας να παρακινήσει τους ζωγράφους να αποτυπώσουν στα έργα τους νέα μοντέρνα θέματα, αναφέρει: «Ο Claude Monet είναι η πιο αποφασισμένη προσωπικότητα ανάμεσα στους καλλιτέχνες. Αυτό τον χρόνο παρουσίασε με υπέροχο τρόπο το εσωτερικό σιδηροδρομικών σταθμών. Ακούμε τον θόρυβο των τρένων, αυτή τη βιασύνη, και βλέπουμε τον περίσσιο καπνό που στριφογυρίζει μέσα στα μεγάλα υπόστεγα. Σήμερα η ζωγραφική βρίσκεται σε τέτοια όμορφα, φαρδιά, μοντέρνα πλαίσια. Οι καλλιτέχνες μας πρέπει να ανακαλύψουν την

²¹⁰ “Baudelaire and the Impressionist Revolution: Claude Monet (1840-1926)”, *Tripod*, <http://impressionist1877.tripod.com/monet.htm>. Οι σιδηρόδρομοι είχαν συναρπάσει τόσο πολύ τον Monet, ο οποίος τον Ιανουάριο του 1877 εγκαταστάθηκε σε μια γκαρσονιέρα στον δρόμο Rue Moncey του Παρισιού, λίγα τετράγωνα μακριά από τον σταθμό, για να μπορέσει να μελετήσει και να σχεδιάσει μέσα από διαφορετικές γωνίες τις δραστηριότητες που λάμβαναν χώρα σε αυτό όλες τις ώρες της ημέρας που το φως άλλαζε. “Railway Paintings by Monet”, *The Artist as Witness*, http://www.artistaswitness.com/Railways/railways_lw_12.htm.

²¹¹ “Baudelaire and the Impressionist Revolution: Claude Monet (1840-1926)”, *Tripod*, <http://impressionist1877.tripod.com/monet.htm>.

²¹² Jacques, “Menus propos: Salon impressionniste,” *L'Homme libre*, April 1877: 2 στον Ruth Berson, *The New Painting Impressionism 1874-1886*, Volume I: Reviews, σ. 154-156 (παρατίθεται στο *Monsters in the Fog: The Critical Reaction to the Railroad as Subject Matter in Manet, Monet and Caillebotte's Paintings of the Gare Saint - Lazare and Pont de l'Europe*. www.unomaha.edu/esc/2011Proceedings/OstergaardPaper.pdf).

ποίηση στους σιδηροδρομικούς σταθμούς, όπως οι πατεράδες τους τη βρήκαν στα δάση και τα ποτάμια».²¹³

Εντούτοις, η έλευση του σιδηροδρόμου είχε ως συνέπεια να «καταστραφεί» η αρχική μοναδικότητα των περιοχών, καθώς προγενέστερα, λόγω της χωρικής απόστασης μεταξύ τους, αντανακλούσαν μια ξεχωριστή ταυτότητα που τις έκανε ιδιαίτερες. Εξαιτίας όμως της ανάπτυξης του μαζικού τουρισμού, οι περιοχές έχασαν την ιδιαιτερότητά τους ή όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Walter Benjamin, συνοψίζοντάς την σε μία φράση στο έργο του με τίτλο “The Work of Art in the Age of Mechanical Reproduction”, την «απώλεια της αύρας τους».²¹⁴ Με άλλα λόγια, οι τοποθεσίες, όπως και τα αγαθά, τυποποιήθηκαν, εμπορευματοποιήθηκαν και ενσωματώθηκαν σε ένα παγκόσμιο σύστημα παραγωγής, κυκλοφορίας και κατανάλωσης.²¹⁵

Τυποποίηση του Χρόνου

Ο 19^{ος} αι. υπήρξε μάρτυρας της αλλαγής που πραγματοποιήθηκε στον τρόπο που τα μοντέρνα υποκείμενα άρχισαν να αντιλαμβάνονται τον χρόνο, ο οποίος με τη σειρά του επέβαλε νέους περιορισμούς στην ανθρώπινη συμπεριφορά. Στη ραχοκοκαλιά της βιομηχανικής κοινωνίας βρισκόταν ο σιδηρόδρομος, που η έλευσή του οδήγησε στην

²¹³ Emile Zola, "Notes parisiennes: une Exposition; Les Peintres impressionnistes," *Le Sémaphore de Marseille*, April 1877: 1, στον Ruth Berson, *The New Painting Impressionism 1874-1886*, Volume I: Reviews, σ. 190-192 (παρατίθεται στο *Monsters in the Fog: The Critical Reaction to the Railroad as Subject Matter in Manet, Monet and Caillebotte's Paintings of the Gare Saint - Lazare and Pont de l'Europe*. www.unomaha.edu/esc/2011Proceedings/OstergaardPaper.pdf).

²¹⁴ Walter Benjamin, *Illuminations*, (New York, 1973), σ. 220, 221-222 (παρατίθεται στο Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987, σ. 38, 41, 42).

²¹⁵ Barney Warf, *Time-Space Compression: Historical Geographies* (Routledge, New York, USA 2008), σ. 101. Αξίζει να αναφερθεί ότι ο ιμπεριαλισμός του 19^{ου} αι. επηρεάστηκε και εδραιώθηκε αναμφίβολα από την έλευση και την εξάπλωση των σιδηροδρόμων. Οι σιδηρόδρομοι δημιούργησαν νέες αποικίες, ενώ ταυτόχρονα ενίσχυσαν την κυριαρχία των αποικιοκρατών στις περιοχές που διοικούσαν. Η κατασκευή των σιδηροδρόμων στις αποικίες προκάλεσε στους ντόπιους πληθυσμούς αμφίδρομα συναισθήματα. Για τους τοπικούς άρχοντες, από τη μία πλευρά οι σιδηρόδρομοι συνιστούσαν σύμβολα ισχύος της μοντέρνας εποχής και από την άλλη για το σύνολο του πληθυσμού αποτελούσαν μια ξενόφερτη κουλτούρα που τους έκανε να νιώθουν κατώτεροι απέναντι στους αποικιοκράτες τους, οι οποίοι ενδυνάμωναν με αυτό τον τρόπο την εξουσία τους. Bob Mckillor and Michael Pearson, *END OF THE LINE: A History of Railways in Papua New Guinea*, "Introduction: Railways and Society", University of Papua New Guinea Press, 1997, σ. 1-6, www.pnguai.com/300socialsciences/transport/railway-history/EOL-rail-history/EOL-PDF/EOLintro.pdf. Συνεπώς, η κατασκευή και η χρήση του νέου τεχνολογικού μέσου στις ευρωπαϊκές αποικίες σχεδιάστηκε από τους αποικιοκράτες με πρωταρχικό σκοπό την περαιτέρω εκμετάλλευση και τον αποικιακό έλεγχο των περιοχών αυτών - και όχι τον βιομηχανικό εκσυγχρονισμό - δηλαδή ως ένα «εργαλείο» ενσωμάτωσης των αποικιών σε ένα παγκόσμιο καπιταλιστικό σύστημα καταμερισμού εργασίας. Στην αποικιοκρατούμενη Ινδία, για παράδειγμα, ήδη από το β΄ μισό του 19ου αι. το βρετανικό σιδηροδρομικό σύστημα ήταν το μεγαλύτερο στον αποικιακό κόσμο με κύρια λειτουργία να διευκολύνει τις εξαγωγές βαμβακιού στα εργοστάσια υφασμάτων της Αγγλίας. Barney Warf, *Time-Space Compression...*, ό.π.

τυποποίηση του χρόνου.²¹⁶ Οι κοινωνίες άρχισαν ολοένα και περισσότερο να επιταχύνουν τους ρυθμούς τους, οι οποίοι για πρώτη φορά υπόκειντο σε αυστηρά χρονοδιαγράμματα και διέπονταν από τις ρυθμίσεις των ρολογιών. Σύμφωνα με τον Άγγλο φιλόσοφο Aldous Huxley «στην εφεύρεση της ατιμάμαζας, οι Watt και Stevenson ήταν εν μέρει εφευρέτες του χρόνου».²¹⁷

Πριν από την εμφάνιση του σιδηροδρόμου, η χρονική διάρκεια ενός ταξιδιού με τα προγενέστερα μέσα μεταφοράς γινόταν αντιληπτή από τους ταξιδιώτες ως μια αργή και απρόβλεπτη διαδικασία, εφόσον επηρεάζονταν τόσο από αντικειμενικούς, όσο και από καιρικούς παράγοντες (ένα κουτσό ζώο, μια σπασμένη ρόδα ή μια βροχερή μέρα). Η επανάσταση, όμως, που επέφεραν οι σιδηρόδρομοι στην πραγματοποίηση ενός ταξιδιού, μέσω της ταχύτητας με την οποία κινούνταν και των χρονοδιαγραμμάτων (πίνακας αφίξεων/αναχωρήσεων) που εφάρμοσαν, ώθησαν τους ανθρώπους να αντιληφθούν τον χρόνο ως κάτι εξαιρετικά πολύτιμο, σε σύγκριση με το παρελθόν.²¹⁸ Έτσι, οι άνθρωποι άρχισαν να βιώνουν το ταξίδι στον κόσμο ως μια εμπειρία που διακρινόταν από αξιοπιστία, κανονικότητα και προβλεψιμότητα.

Οι σιδηρόδρομοι (όπως και τα εργοστάσια), μέσω της απαίτησης για ακρίβεια και πειθαρχία, συνέβαλαν σε μια κοινωνική μεταμόρφωση που ήταν η μετάβαση από την αγροτική στη βιομηχανική κοινωνία. Πιο συγκεκριμένα, μέσα από τον προγραμματισμό των αφίξεων και αναχωρήσεων των τρένων οι άνθρωποι των βιομηχανικών κοινωνιών εκπαιδεύτηκαν να πειθαρχούν στον χρόνο.²¹⁹ Η κυριαρχία του χρονοδιαγράμματος και η εγκατάσταση ρολογιού στους σιδηροδρομικούς σταθμούς αποτέλεσαν ισχυρά μέσα επιβολής συντονισμού, καθώς ρυθμίζαν τα ταξίδια των επιβατών με αυστηρότητα και κανονικότητα, όπως αντίστοιχα ρύθμιζε τις ζωές των βιομηχανικών εργατών το ρολόι στα εργοστάσια, μέσα που συνέβαλαν και στις δύο περιπτώσεις στον μετασχηματισμό των υποκειμένων σε ρυθμιζόμενα μηχανικά κομμάτια.²²⁰ Η τυραννία των χρονοδιαγραμμάτων διαφαίνεται στα

²¹⁶ W. F. Cottrell, "Of Time and the Railroader", *American Sociological Review*, Vol. 4, No. 2 (Apr., 1939), σ. 190-198.

²¹⁷ Aldous Huxley, "Time and the Machine" στο *The Olive Tree*, (London: Chatto & Windus, 1936), σ. 122-124 (παρατίθεται στο Eviatar Zerubavel, "The Standardization of Time: A Sociohistorical Perspective", *American Journal of Sociology*, Vol. 88, No. 1 (Jul., 1982), σ. 1-23).

²¹⁸ Eric D. Olmanson, "Promotion and Transformation of Landscapes along the CB&Q Railroad", *Environmental & Society Portal*, <http://www.environmentandsociety.org/exhibitions/railroad/adoption-railroad-time>.

²¹⁹ Bob Mckillop and Michael Pearson, *END OF THE LINE: A History of Railways in Papua New Guinea*, "Introduction: Railways and Society", University of Papua New Guinea Press, 1997, σ. 1-6, www.pngbua.com/300socialsciences/transport/railway-history/EOL-rail-history/EOL-PDF/EOLintro.pdf.

²²⁰ Την ίδια εποχή πραγματοποιείται και η εφεύρεση του αυτόματου ρολογιού, το οποίο από το 1890 εγκαταστάθηκε στα εργοστάσια και έλεγχε την είσοδο και έξοδο των εργατών στον χώρο εργασίας. Ειδικότερα, η τυποποίηση και ο εξορθολογισμός του χρόνου συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με τις αλλαγές που

λόγια του διάσημου Άγγλου ψυχιάτρου Dr Forbes Winslow²²¹, ο οποίος σε άρθρο του στην εφημερίδα *The Lancet*, το 1862, έγραφε τα εξής: «Πήγα το βράδυ στο κρεβάτι, έχοντας συνείδηση ότι πρέπει να ξυπνήσω νωρίς και σε μια δεδομένη ώρα, γιατί ειδιάλλως θα χάσω το τρένο μου. Είμαι σίγουρος ότι το γεγονός αυτό δεν κάνει τον ύπνο πιο βαθύ και πιο αναζωογονητικό».²²²

Επομένως, οι σιδηρόδρομοι από τη μια «εκμηδένισαν» τον χώρο και από την άλλη «εξάγνισαν» και μετουσίωσαν τον χρόνο με ένα εντελώς καινούργιο τρόπο. Ο Γάλλος κοινωνικός επιστήμονας Michel Foucault, υποστήριζε ότι η ανάπτυξη των κοινωνικών και οικονομικών δομών της βιομηχανικής κοινωνίας στηρίχτηκε σε μια διαδικασία κοινωνικής πειθαρχίας και χρονικού συντονισμού, που κατέστη απαραίτητη και επιβεβλημένη.²²³ Ο ιστορικός Jack Simmons παρατήρησε ότι οι σιδηρόδρομοι «επέβαλαν μια νέα μορφή επιτήρησης χρονικής ακρίβειας. Μέσω αυτών το ρολόι ήρθε να καθοδηγήσει – ακόμα και να εξουσιάζει - τις ζωές όπως ποτέ άλλοτε».²²⁴ Ο χρόνος εκτιμήθηκε με ένα τελείως διαφορετικό και πρωτοποριακό τρόπο, αποκτώντας μια ανώτερη αξία - γεγονός που αποτυπώνεται χαρακτηριστικά στην έκφραση «ο χρόνος είναι χρήμα»²²⁵ - και διαμορφώνοντας μια νέα

πραγματοποιήθηκαν στην οργάνωση του εργοστασίου και τη σχέση ανάμεσα στον εργάτη και τη μηχανή. Κύριο ζητούμενο ήταν η επίτευξη αποτελεσματικότητας μέσα από την αυστηρή μέτρηση και διαχείριση του χρόνου με στόχο την εξάλειψη του χαμένου χρόνου κατά τη διάρκεια της παραγωγικής διαδικασίας, την εντατικοποίηση της εργασίας και την αύξηση της παραγωγής. Η πιο γνωστή από όλες τις τεχνικές που εφαρμόστηκαν στην οργάνωση της βιομηχανικής παραγωγής είναι αναμφίβολα ο Τειλορισμός (Taylorization) ή όπως χαρακτηριστικά τον περιέγραψε ο εμπνευστής του, ο Αμερικανός μηχανικός Frederic Taylor, «επιστημονική διοίκηση». Mary Ann Doane, *The Emergence of Cinematic Time*, (Cambridge Mass., London, 2002, Harvard University Press) σ. 5.

²²¹ Ο Forbes Winslow (1844-1913) έγινε, κυρίως, γνωστός για την ανάμειξή του στη λεγόμενη υπόθεση «Τζακ ο Αντεροβγάλτης», που έλαβε χώρα στο Λονδίνο κατά τη διάρκεια της Βικτωριανής Εποχής. Επίσης, ο Winslow ήταν ο συγγραφέας του φυλλαδίου *Spiritualistic Madness* που δημοσιεύτηκε το 1877 και στο οποίο προσδιόριζε ως αιτία του πνευματισμού τη φρενοβλάβεια. Υποστήριζε ότι οι γυναίκες εξαιτίας της άγνοιάς τους αποτελούσαν και το μεγαλύτερο αριθμό πιστών και θυμάτων του πνευματισμού, ενώ οι περισσότεροι από αυτούς ήταν τρελοί και υπέφεραν από διανοητικές παραισθήσεις. Τέλος, ο Winslow επιβεβαίωσε ότι την εποχή εκείνη περίπου δέκα χιλιάδες άνθρωποι στην Αμερική ήταν έγκλειστοι σε φρενοκομεία. http://en.wikipedia.org/wiki/L._Forbes_Winslow#Jack_the_Ripper.

²²² “The influence of railway travelling on public health”, *The Lancet*, 11 January 1862, σ. 50-51 (παρατίθεται στο Ralph Harrington, *Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time*, <http://www.artificialhorizon.org/essays/pdf/time.pdf>).

²²³ Wolfgang Schivelbusch, “The Railway: The Industrialization of Time and Space in 19th Century”, <http://www.suu.edu/faculty/ping/pdf/TheRailwayJourney.pdf>.

²²⁴ Jack Simmons, *The Victorian Railway*, (London: Thames & Hudson, 1991), σ. 347 (παρατίθεται στο Ralph Harrington, *Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time*, <http://www.artificialhorizon.org/essays/pdf/time.pdf>).

²²⁵ Ο χρόνος, όπως και το χρήμα, μπορούσε πλέον να γίνει αντικείμενο χρήσης και σκοπιμότητας, να καταναλωθεί, να εξαντληθεί και να συσσωρευτεί, αποτελώντας «καύσιμο» της καπιταλιστικής οικονομίας. Έτσι, η ακρίβεια και η κανονικότητα των χρονοδιαγραμμάτων συνέβαλε στην αποτελεσματικότητα και την αύξηση των κερδών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Mary Ann Doane, *The Emergence of Cinematic Time*, (Cambridge Mass., London, 2002, Harvard University Press) σ. 8.

ανθρώπινη αντίληψη και συνείδηση.²²⁶ Ο συγγραφέας και πολιτικός μεταρρυθμιστής του 19^{ου} αι. Samuel Smiles²²⁷ σχολίασε το 1862 τα εξής: «Σε καμία άλλη χώρα στον κόσμο, ο χρόνος δεν έχει μεγαλύτερη αξία από το χρήμα όσο στην Αγγλία. Και με το να γλιτώνεις χρόνο[...] ο σιδηρόδρομος απεδείχθη ένας μεγάλος ευεργέτης για τους ανθρώπους της βιομηχανίας σε όλες τις κοινωνικές τάξεις».²²⁸

Η πειθαρχία που απαιτούσαν τα χρονοδιαγράμματα του σιδηροδρόμου διαπέρασε ολόκληρη την κοινωνία. Συγκεκριμένα, ο επιβάτης που ήθελε να ταξιδέψει με το τρένο έπρεπε να περιμένει με υπομονή στη σειρά των εκδοτηρίων για την αγορά εισιτηρίου, να δείξει πριν την επιβίβασή του στον υπάλληλο του σταθμού το σωστό εισιτήριο και γενικά να ακολουθήσει τους κανόνες της σιδηροδρομικής εταιρείας. Όλα αυτά τα στοιχεία μεταμόρφωναν τον απλό ταξιδιώτη σε «υπηρέτη» των δρομολογίων και ενός αυστηρού κανονιστικού πλαισίου. Το τρένο δεν περίμενε και εκείνοι που δεν προσαρμόζονταν στη νέα μορφή πειθαρχίας έμεναν πίσω.²²⁹ Το 1862 ένας οδηγός τρένου αφιέρωσε τέσσερις σελίδες στο βιβλίο του, στις οποίες τόνιζε τη σημασία του να είναι ένας επιβάτης στην ώρα του, προειδοποιώντας με αυστηρό ύφος τους ταξιδιώτες ότι «η ώρα αναχώρησης, η οποία προβάλλεται στον πίνακα δεν συνιστά μυθοπλασία. Η ακρίβεια τηρείται και πρέπει απαραίτητα να εφαρμοστεί για την αποφυγή φοβερών συνεπειών, που ίσως διαφορετικά να επακολουθήσουν».²³⁰ Με άλλα λόγια, για να «προλάβει» ένας ταξιδιώτης το τρένο θα έπρεπε να υιοθετήσει στην καθημερινότητά του έννοιες όπως ακρίβεια, πειθαρχία και προσοχή.

Το 1864, το περιοδικό *Times* σε άρθρο του σχολίαζε με καυστικό τρόπο το γεγονός ότι ο σιδηροδρομικός χρόνος είχε μετατρέψει ακόμα και τις διακοπές σε μια κουραστική

²²⁶ Wolfgang Schivelbusch, "The Railway: The Industrialization of Time and Space in 19th Century", <http://www.suu.edu/faculty/ping/pdf/TheRailwayJourney.pdf>.

²²⁷ Ο Σκωτσέζικος καταγωγής Samuel Smiles (1812-1904) έγινε γνωστός για το αριστουργηματικό του έργο με τίτλο "Self-Help", στο οποίο υποστηρίζει ότι η φτώχεια είναι αποτέλεσμα ανεύθυνων συνηθειών, ενώ παράλληλα, επιτίθεται στον υλισμό και την κυβερνητική πολιτική του Laissez-faire. Το βιβλίο του χαρακτηρίστηκε ως η «βίβλος του βικτωριανού φιλελευθερισμού». Ο Smiles εκστράτευσε υπέρ του εργατικού κινήματος του Χαρτισμού που είχε στόχο την πολιτική αναμόρφωση στην Αγγλία στο β΄ μισό του 19^{ου} αι. http://en.wikipedia.org/wiki/Samuel_Smiles.

²²⁸ Samuel Smiles, *Lives of the Engineers, with an Account of their Principal Works, comprising also a History of Inland Communication in Britain* (3 τόμ., London: John Murray, 1862), τόμ. 3, σ. 351 (παρατίθεται στο Ralph Harrington, *Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time*, <http://www.artificialhorizon.org/essays/pdf/time.pdf>).

²²⁹ Bob Mckillop and Michael Pearson, *END OF THE LINE: A History of Railways in Papua New Guinea*, "Introduction: Railways and Society", University of Papua New Guinea Press, 1997, σ. 1-6, www.pngbua.com/300socialsciences/transport/railway-history/EOL-rail-history/EOL-PDF/EOLintro.pdf.

²³⁰ *The Railway Traveller's Handy Book of Hints, Suggestions and Advice*, Lockwood & Co, London, 1862, σ. 28 (reprinted 2012 by Old House, Oxford) (παρατίθεται στο Philip McCouat, "Art in a speeded up world" – part 1, *Journal of Art in Society*, <http://www.artinsociety.com/pt-1-changing-concepts-of-time.html>).

εργασία, καθώς απαιτούσε από τους ταξιδιώτες να έχουν μια διαρκή προσοχή στον χρόνο, προκαλώντας ταυτόχρονα όλες εκείνες τις αγωνίες και τους εκνευρισμούς που συνεπάγονταν μια τέτοια ευθύνη.²³¹ Στον αντίποδα, ο Αμερικανός ποιητής και φιλόσοφος του 19^{ου} αι. Henry Thoreau ανέφερε τα εξής: «Δεν βελτιώθηκαν σε μεγάλο βαθμό οι άνθρωποι στην ακρίβεια από τότε που εφευρέθηκε ο σιδηρόδρομος; Δεν μιλάνε και δεν σκέφτονται μέσα σε έναν σιδηροδρομικό σταθμό σε μεγαλύτερο βαθμό πιο γρήγορα απ' ό τι έκαναν πριν σε έναν σταθμό αμαζών;»²³²

Εκτός από τις αστικές περιοχές, ο σιδηρόδρομος επηρέασε και καθοδήγησε τις καθημερινές συνήθειες των κατοίκων και των αγροτικών περιοχών. Ο φυσικός χρόνος, το μοτίβο με το οποίο οι δραστηριότητες των αγροτών υπαγορεύονταν από την ανατολή και τη δύση του ηλίου, πλέον δεν επαρκούσε. Ο λεγόμενος «σιδηροδρομικός χρόνος» εισέβαλε στην καθημερινή ζωή, φιλοτεχνώντας μια σιδηροδρομική συνείδηση.²³³ Σύμφωνα με άρθρο της εφημερίδας *Indianapolis Sentinel* το 1883, «ο σιδηροδρομικός χρόνος είναι ο χρόνος του μέλλοντος. Ο ήλιος δεν αφεντεύει πλέον τη δουλειά. Οι άνθρωποι πρέπει να τρώνε, να κοιμούνται, να εργάζονται και να ταξιδεύουν σύμφωνα με τον σιδηροδρομικό χρόνο. Είναι μια εξέγερση, μια επανάσταση. Ο ήλιος θα απαιτείται να ανατέλλει και να δύει με βάση τον σιδηροδρομικό χρόνο [...]».²³⁴

Ωστόσο, η χρήση των χρονοδιαγραμμάτων προκάλεσε αρχικά στους ανθρώπους της εποχής συναισθήματα σύγχυσης και αγωνίας, στην προσπάθειά τους να προσαρμοστούν στις απαιτήσεις της νέας τεχνολογίας. Για παράδειγμα, το 1854, σε ένα άρθρο του περιοδικού *Association Medical Journal*, ο συγγραφέας υποστήριζε ότι η πίεση που ένιωθαν οι επιβάτες

²³¹ Judith Flanders, *Consuming Passions: Leisure and Pleasure in Victorian Britain*, (London Harper Press, 2006) (παρατίθεται στο Philip McCouat, "Art in a speeded up world" – part 1, *Journal of Art in Society*, <http://www.artinsociety.com/pt-1-changing-concepts-of-time.html>).

²³² James Gleick, *Faster: the Acceleration of Just About Everything*, (Little, Brown and Company, London, 1999), σ. 45 (παρατίθεται στο Philip McCouat, "Art in a speeded up world" – part 1, *Journal of Art in Society*, <http://www.artinsociety.com/pt-1-changing-concepts-of-time.html>).

²³³ Bob Mckillop and Michael Pearson, *END OF THE LINE: A History of Railways in Papua New Guinea*, "Introduction: Railways and Society", University of Papua New Guinea Press, 1997, σ. 1-6, www.pngbai.com/300socialsciences/transport/railway-history/EOL-rail-history/EOL-PDF/EOLintro.pdf. Οι σιδηρόδρομοι μέσα από την εισαγωγή του λεγόμενου «σιδηροδρομικού χρόνου» ενίσχυαν τη συλλογική ταυτότητα. Οι ήχοι από τα τρένα δόμησαν την καθημερινή ζωή των κατοίκων του αγροτικού χώρου. Για παράδειγμα, σε ένα χωριό της Ινδίας με τον ήχο του πρωινού τρένου ο μουλάς καλούσε τους πιστούς για προσευχή, ενώ στο άκουσμά του οι ιερείς εκτελούσαν την ιεροτελεστία. Ακόμα και οι κλέφτες οργάνωναν τις νυχτερινές τους επιδρομές βάσει των δρομολογίων των τρένων. Marian Aguiar, "Making Modernity: Inside the Technological Space of the Railway", *Critique*, No. 68 (Winter, 2008), σ. 66-85.

²³⁴ *Indianapolis Sentinel*, 21 November 1883 (παρατίθεται στο Eric D. Olmanson, "Promotion and Transformation of Landscapes along the CB&Q Railroad", *Environmental & Society Portal*, <http://www.environmentandsociety.org/exhibitions/railroad/adoption-railroad-time>).

από τα χρονοδιαγράμματα μπορεί να αποβεί μοιραία. Έτσι, σύμφωνα με τον ίδιο «τα άσχημα πράγματα που μπορεί να συμβούν στην πραγματοποίηση ενός ταξιδιού με τρένο είναι αποτέλεσμα της έξαψης, της αγωνίας και του νευρικού σοκ σε μια προσπάθεια να προλάβεις το τελευταίο τρένο. Να είσαι στην ώρα σου για το τρομαχτικό και σχολαστικό τρένο[...]. Περιπτώσεις ξαφνικού θανάτου ως απόρροια της βιασύνης και του ζήλου που απαιτούνταν για να προλάβει κάποιος το τρένο, είναι καταγεγραμμένες».²³⁵

Η χρονική ακρίβεια και η κανονικότητα αποτέλεσαν θεμελιώδη και αναγκαία συστατικά της λειτουργίας του σιδηροδρόμου – γεγονός που υπογραμμίζει ότι σε κανένα άλλο προγενέστερο μέσο μεταφοράς δεν υπήρξαν τόσο ουσιαστικά - αναδεικνύοντας με αυτόν τον τρόπο το ίδιο το μέσο σύμβολο ακριβής χρονομέτρησης. Η εισαγωγή του χρονοδιαγράμματος και η αυστηρή εφαρμογή του αποτελεί αποκύημα της έλευσης του σιδηροδρόμου, καθώς οδήγησε σε μια μεθοδική διαίρεση του χρόνου.²³⁶ Ο γραμματέας της σιδηροδρομικής εταιρείας Liverpool & Manchester Railway, Henry Booth, είχε δηλώσει ότι «οι σιδηρόδρομοι είχαν επιφέρει επανάσταση στον τρόπο εκτίμησης του χρόνου. Σε γενικό επίπεδο, η διαφοροποιημένη αξιολόγησή μας αναφορικά με τη χρονική αξία μιας ώρας ή μιας ημέρας επηρεάζει τη διάρκεια της ίδιας της ζωής».²³⁷

²³⁵ *Association Medical Journal*, vol. 2, no. 100 (1 December 1854), σ. 1079 (παρατίθεται στο Ralph Harrington, *Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time*, <http://www.artificialhorizon.org/essays/pdf/time.pdf>.

²³⁶ Ralph Harrington, *Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time*, <http://www.artificialhorizon.org/essays/pdf/time.pdf>.

²³⁷ “A Shareholder” (ψευδώνυμο του Henry Booth), *The Case of the Railways Considered, Especially with Reference to Railway Accidents, and the Operation of Lord Campbell’s Act*, (London: W. H. Smith & Son / Liverpool: Baines & Herbert, 1852), σ. 7 (παρατίθεται στο Ralph Harrington, *Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time*, <http://www.artificialhorizon.org/essays/pdf/time.pdf>).



Εικ. 37 George E. Hicks, *The General Post Office, One Minute to Six*, 1860, (λάδι σε καμβά),
Museum of London

Η εγκαθίδρυση του «σιδηροδρομικού χρόνου» ήταν αναμενόμενο να εμπνεύσει τους ζωγράφους της εποχής, πολλοί από τους οποίους πρόβαλλαν μέσα από τα έργα τους τη σπουδαιότητα που είχε ο χρόνος στη διεύθυνση της καθημερινότητας και το πώς οι άνθρωποι άρχισαν να αποκτούν μεγαλύτερη συνείδηση απέναντι στον χρόνο. Ο βικτωριανός ζωγράφος George Elgar Hicks στον πίνακά του με τίτλο *The General Post Office, One Minute to Six*, αναπαριστά ένα πλήθος ανθρώπων αποτελούμενο από διάφορα στρώματα της αγγλικής κοινωνίας, οι οποίοι συνωστίζονται στο Ταχυδρομείο για να προλάβουν - πριν κλείσει (στις έξι το απόγευμα) - να ταχυδρομήσουν δέματα και επιστολές. Ο πίνακας προβάλλει τους επιταχυνόμενους ρυθμούς της σύγχρονης ζωής, καθώς αποδίδει με ζωντανό τρόπο αφενός μια πτυχή της καθημερινότητας και αφετέρου τη βιασύνη που βίωναν οι άνθρωποι, η οποία πλέον αποτελούσε ένα μοντέρνο φαινόμενο που είχε πάρει θρυλικές διαστάσεις.²³⁸

Συνεπώς, ο αυστηρά μετρήσιμος «σιδηροδρομικός χρόνος» ενήργησε ως μια νέα οργανωτική δομή τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο, περιχαράκωνοντας την καθημερινή ζωή των ανθρώπων και επιβάλλοντας μια νέα χρονικότητα συνταιριασμένη με την έλευση της νεωτερικής κοινωνίας.²³⁹

²³⁸ Philip McCouat, "Art in a speeded up world" – part 3, *Journal of Art in Society*, <http://www.artinsociety.com/pt-1-changing-concepts-of-time.html>.

²³⁹ Marian Aguiar, "Making Modernity: Inside the Technological Space of the Railway", *Critique*, No. 68 (Winter, 2008), σ. 66-85.

Έως τα μέσα σχεδόν του 19^{ου} αι. η τοπική ώρα κάθε περιοχής αποτελούσε για τους κατοίκους τη μόνη έγκυρη και καθιερωμένη ώρα, εφόσον κάθε πόλη, κωμόπολη ή χωριό είχε τη δική του ώρα. Με άλλα λόγια, επικρατούσε μια ποικιλία και μια πλειονότητα από τοπικές ώρες, οι οποίες δεν ήταν συντονισμένες μεταξύ τους, αφού η επαφή μεταξύ των περιοχών ήταν ακόμα περιορισμένη και κάθε περιοχή δεν ενδιαφερόταν για την τοπική ώρα των υπολοίπων.²⁴⁰ Έτσι, για παράδειγμα, η ώρα στο Λονδίνο ήταν τέσσερα λεπτά πιο μπροστά από την ώρα στο Reading, επτά λεπτά και τριάντα δευτερόλεπτα πιο μπροστά από του Cirencester και δεκατέσσερα λεπτά πιο μπροστά από την ώρα στο Bridgwater.²⁴¹ Ωστόσο, με την επανάσταση στις μεταφορές και την επικοινωνία που επέφερε η έλευση του σιδηροδρόμου, η παραπάνω κατάσταση θεωρήθηκε προβληματική, καθώς η τακτική επαφή και σύνδεση μεταξύ των περιοχών απαιτούσε την ύπαρξη μιας κοινώς αποδεκτής τυποποιημένης ώρας.²⁴²

Το 1847, ο Henry Booth δημοσίευσε ένα φυλλάδιο με τίτλο *Uniformity of Time, Considered Especially in Reference to Railway Transit and the Operation of the Electric Telegraph*, στο οποίο τασσόταν υπέρ της εγκαθίδρυσης ενός τυποποιημένου χρόνου σε ολόκληρη την Αγγλία, υποστηρίζοντας, ταυτόχρονα, ότι οι διαφορές τόσο ανάμεσα στις ποικίλες τοπικές ώρες, όσο και μεταξύ αυτών και της σιδηροδρομικής ώρας είχαν ως συνέπεια την πρόκληση ανωμαλιών στη χώρα. Η επικράτηση ομοιομορφίας στη μέτρηση του χρόνου συνιστούσε για τον ίδιο το έναυσμα που θα οδηγούσε τη χώρα σε μια ενωμένη και συνεκτική εθνική προσπάθεια προς την κατεύθυνση της προόδου.²⁴³ Σύμφωνα με τον ίδιο: «Το μεγάλο σχέδιο της εσωτερικής επικοινωνίας διευθετείται από το ένα άκρο του Βασιλείου

²⁴⁰ Eviatar Zerubavel, "The Standardization of Time: A Sociohistorical Perspective", *American Journal of Sociology*, Vol. 88, No. 1 (Jul., 1982), σ. 1-23.

²⁴¹ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987, σ. 43.

²⁴² Eviatar Zerubavel, "The Standardization of Time: A Sociohistorical Perspective", *American Journal of Sociology*, Vol. 88, No. 1 (Jul., 1982), σ. 1-23. Η διεθνής τυποποίηση της ώρας, την οποία επέφεραν οι σιδηρόδρομοι, υπήρξε η χειροπιαστή πραγματικότητα της έννοιας του αντικειμενικού χρόνου, όπου σύμφωνα με τον εισηγητή της Νεύτωνα ο χρόνος άρχισε να ερμηνεύεται από τους ανθρώπους ως μια «ομοιόμορφη και σταθερή ροή». Ο λεγόμενος «Νευτώνιος Χρόνος» εκτιμούσε με συμβατικό τρόπο τον χρόνο, δηλαδή, ως μια ροή που δεν μεταβάλλεται και η οποία μπορεί να μετρηθεί από ρολόγια. Η παραπάνω ερμηνεία του χρόνου παρέμεινε αδιαμφισβήτητη για περίπου δύο αιώνες, έως το 1905 που ο Αϊνστάιν εξέδωσε την αξιοσημείωτη *Ειδική Θεωρία της Σχετικότητας*, μέσω της οποίας απέδειξε ότι ο χρόνος δεν είναι μια απόλυτη έννοια, αλλά αντιθέτως ο τρόπος ερμηνείας του σχετίζεται με τη θέση του παρατηρητή. John B. Priestley, *Man and Time*, (Garden City: Doubleday, 1964), σ. 86, 88 (παρατίθεται στο Nina Lee Bond, *Tolstoy and Zola: Trains and Missed Connections*, Columbia University 2011, σ. 177-178).

²⁴³ Ralph Harrington, *Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time*, <http://www.artificialhorizon.org/essays/pdf/time.pdf>.

στο άλλο. Και μέσω αυτών των μοντέρνων μέσων επικοινωνίας το αναρχικό χάος της κάθε κοινότητας, η οποία προτιμά τον δικό της ορισμό του χρόνου, θα αντικατασταθεί από μια ομοιόμορφη και απαιτούμενη αποδοχή μιας τυποποιημένης ώρας [...].²⁴⁴ Χαρακτηριστικά, επίσης, είναι και τα λόγια του συγγραφέα Charles Dickens, ο οποίος σχολιάζοντας την αντικατάσταση της τοπικής ώρας από μια τυποποιημένη είχε αναφέρει ότι «είναι σαν ο ήλιος να έχει παραιτηθεί».²⁴⁵



Εικ. 38 Ο σιδηροδρομικός σταθμός του *Montparnasse* (με αρχική ονομασία *Gare de l'Ouest*) στο Παρίσι, με την εντυπωσιακή αρχιτεκτονική του, ο οποίος χτίστηκε το 1840 (ανακατασκευάστηκε το 1969, ενώ το 1895 η πρόσοψή του καταστράφηκε λόγω της σύγκρουσης που υπέστη από εκτροχιασμένο τρένο)

Επομένως, εξαιτίας της ολοένα και αυξανόμενης αλληλεξάρτησης των περιοχών, ο χρονικός συντονισμός μεταξύ τους κατέστη αναπόφευκτος. Αξίζει να σημειωθεί ότι, η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα των τρένων απαιτούσε αφενός τη χρήση χρονοδιαγραμμάτων, και αφετέρου την υιοθέτηση ενός ομοιόμορφου και ακριβή χρόνου, καθώς τα πρώτα χρόνια λειτουργίας των σιδηροδρόμων είχαν προκληθεί αρκετά δυστυχήματα και συγκρούσεις τρένων, εξαιτίας της διαφοράς ώρας που επικρατούσε

²⁴⁴ Henry Booth, *Case of the Railways Considered*, σ. 4 (παρατίθεται στο Ralph Harrington, *Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time*, <http://www.artificialhorizon.org/essays/pdf/time.pdf>).

²⁴⁵ *Dombey and Son*, Dickens, Charles [1812-1870], εικ. H.K. Browne (London, Bradbury and Evans, 1848), σ. 185 (παρατίθεται στο Philip McCouat, "Art in a speeded up world" – part 1, *Journal of Art in Society*, <http://www.artinsociety.com/pt-1-changing-concepts-of-time.html>).

ανάμεσα στις περιοχές. Γι' αυτό και η εφαρμογή μιας τυποποιημένης ώρας κατέστη αναγκαία.²⁴⁶

Το παραπάνω επετεύχθη για πρώτη φορά στην Αγγλία το 1847, όπου υπό τη σύσταση του οργανισμού Railway Clearing House - ο οποίος είχε ιδρυθεί το 1842 με σκοπό τον συντονισμό των δραστηριοτήτων των σιδηροδρομικών εταιρειών - κάθε εταιρεία έπρεπε να υιοθετήσει σε όλους τους σταθμούς της την Ώρα Γκρίνουιτς (Greenwich Time)²⁴⁷, όσο πιο σύντομα τους το επέτρεπε το General Post Office (Γενικό Ταχυδρομείο).²⁴⁸ Ο ρόλος του General Post Office υπήρξε πολύ σημαντικός, καθώς ήταν η πρώτη υπηρεσία, η οποία από το 1780 συνέδεσε διαφορετικές κοινότητες σε ένα δίκτυο επικοινωνίας, ακολουθώντας αυστηρά χρονοδιαγράμματα και η οποία από το 1838 μετέφερε την αλληλογραφία μέσω σιδηροδρόμου.²⁴⁹ Γι' αυτόν τον λόγο και πρωτίστως αυτή η υπηρεσία ενδιαφερόταν για την εφαρμογή ενός συστήματος τυποποιημένης ώρας. Επομένως, με την υποστήριξη του General Post Office τόσο οι μεγάλες όσο και οι μικρές σιδηροδρομικές εταιρείες υιοθέτησαν την 1 Δεκεμβρίου του 1847 την Ώρα Γκρίνουιτς.²⁵⁰ Παράλληλα, οι εταιρείες εγκατέστησαν σε κάθε σταθμό ένα πρότυπο ρολόι υψηλής ακρίβειας, ενώ από όλους τους υπαλλήλους που

²⁴⁶“Standard Time essential for Safe and Efficient Train Movement”, *Rails West*, <http://www.railswest.com/time>.

²⁴⁷ Ο Μέσος χρόνος Γκρίνουιτς (Greenwich Mean Time, GMT), ή χρόνος Γκρίνουιτς (Greenwich Time), ή ώρα Γκρίνουιτς είναι ο τοπικός μέσος χρόνος του πρώτου μεσημβρινού της Γης, ο οποίος διέρχεται από το Γκρίνουιτς της Αγγλίας. Ειδικότερα, οι νοητοί κύκλοι που είναι κάθετοι στον ισημερινό και «περιβάλλουν» τον άξονα της Γης (που ενώνει τους γεωγραφικούς πόλους, βόρειο και νότιο) είναι οι μεσημβρινοί. Με τη βοήθεια όλων αυτών των κύκλων, ορίζεται το γεωγραφικό μήκος και πλάτος κάθε μέρους πάνω στον πλανήτη. Ο «Πρώτος Μεσημβρινός» - από τον οποίο ξεκινάει η μέτρηση του γεωγραφικού μήκους - ορίστηκε να είναι αυτός που διέρχεται από το Αστεροσκοπείο Γκρίνουιτς, γι' αυτό και είναι γνωστός και ως «Μεσημβρινός του Γκρίνουιτς». Γνωρίζοντας πόσους μεσημβρινούς, δηλαδή πόσες ζώνες ώρας, απέχουν δύο μέρη μεταξύ τους, γνωρίζουμε και το πόσες ώρες διαφέρουν. Από το 1884 το Αστεροσκοπείο του Γκρίνουιτς στην Αγγλία είναι ο τόπος της μέσης ώρας Γκρίνουιτς. http://el.wikipedia.org/wiki/Μέσος_χρόνος_Γκρίνουιτς και <http://www.kulturosupa.gr/index.php/sintaktes-kai-stiles/exete-anarwththei-giati-exoume-diafores-wras-2034/#.VgrAm30wBCo>.

²⁴⁸ Ralph Harrington, *Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time*, <http://www.artificialhorizon.org/essays/pdf/time.pdf>.

²⁴⁹ Αξίζει να αναφερθεί ότι η πρώτη προσπάθεια στην ιστορία να συγχρονιστούν διαφορετικές κοινότητες μεταξύ τους πραγματοποιήθηκε προς τα τέλη του 18^{ου} αι. από το British Post Office, όταν άρχισε να διευθύνει όλες τις ταχυδρομικές άμαξες σε ολόκληρη την Αγγλία σύμφωνα με μια ομοιόμορφη τυποποιημένη ώρα. Επιπλέον, κάθε φύλακας ταχυδρομικής άμαξας ακολουθούσε ένα χρονόμετρο που έδειχνε τον Μέσο χρόνο Γκρίνουιτς, εφόσον το Βασιλικό Αστεροσκοπείο του Γκρίνουιτς (Royal Observatory in Greenwich) αποτελούσε το πιο αξιόπιστο αστεροσκοπείο στην Αγγλία και όλα τα ρολόγια στα διάφορα ταχυδρομικά γραφεία είχαν συγχρονιστεί σύμφωνα με αυτό. Εντούτοις, η έλευση του σιδηροδρόμου σε συνδυασμό με τη γέννηση του εργοστασίου συνέβαλαν στη διάδοση της σπουδαιότητας και της αναγκαιότητας να εφαρμοστεί μια ακριβή και τακτική χρονομέτρηση που να διέπει όλες σχεδόν τις λειτουργίες της κοινωνίας. Eviatar Zerubavel, “The Standardization of Time: A Sociohistorical Perspective”, *American Journal of Sociology*, Vol. 88, No. 1 (Jul., 1982), σ. 1-23.

²⁵⁰ Ralph Harrington, *Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time*, <http://www.artificialhorizon.org/essays/pdf/time.pdf>.

εργάζονταν στους σιδηροδρόμους ζητήθηκε να συγχρονίσουν τα ρολόγια τους με βάση το κεντρικό ρολόι του σταθμού.²⁵¹

Η εφαρμογή μιας ακριβούς χρονομέτρησης σε όλους τους σιδηροδρομικούς σταθμούς ακολουθήθηκε με εξαιρετική σοβαρότητα από τις σιδηροδρομικές εταιρείες, γεγονός που αποτυπώνεται στην παρακάτω οδηγία που δόθηκε το Νοέμβριο του 1850 από το Συμβούλιο του London, Brighton and South Coast στον εργολάβο, που είχε αναλάβει να κουρδίσει και να ρυθμίσει τα ρολόγια της εταιρείας στους σταθμούς: «*Τα Ρολόγια θα πρέπει να κουρδίζονται και να ρυθμίζονται τακτικά κάθε εβδομάδα και ο Εργολάβος θα πρέπει να αναλάβει να τα διατηρεί συγχρονισμένα με την Ώρα Λονδίνου,*²⁵² *ενώ σε περίπτωση αποτυχίας η Εταιρεία διαθέτει το δικαίωμα να λήξει αμέσως το Συμβόλαιο.*²⁵³

Όμως, ο συγχρονισμός των ρολογιών των πόλεων, των κωμοπόλεων και των χωριών με την Ώρα Γκρίνουιτς που ακολουθούσε το κεντρικό ρολόι των σιδηροδρομικών σταθμών δεν έγινε ούτε ταυτόχρονα ούτε καθολικά, καθώς αρκετές πόλεις συνέχισαν να διατηρούν την τοπική τους ώρα. Αντιθέτως, κάποιες πόλεις, όπως το Manchester, επέλεξαν να ακολουθήσουν το παράδειγμα των σιδηροδρόμων και άλλαξαν τα ρολόγια τους, ώστε να συγχρονιστούν με τη νέα, εθνική σιδηροδρομική ώρα.²⁵⁴ Όμως, η εξάπλωση και η ολοένα και μεγαλύτερη πύκνωση του σιδηροδρομικού δικτύου οδήγησε αναπόφευκτα στην κατάργηση των τοπικών ωρών. Έτσι, το 1888 η «σιδηροδρομική ώρα» έγινε η επίσημη ώρα στην Αγγλία, το 1893 έγινε η επίσημη αναγνώρισή της στη Γερμανία, ενώ το 1884 σε μια διεθνής διάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στην Ουάσινγκτον των Η.Π.Α. για την τυποποίηση της ώρας αποφασίστηκε η διαίρεση του κόσμου σε χρονικές ζώνες.²⁵⁵

²⁵¹ “Standard Clocks in Railroad Stations convey Consistent Time”, *Rails West*, <http://www.railswest.com/time/clocks.html>.

²⁵² Με την έκφραση «Ώρα Λονδίνου» οι σιδηροδρομικές εταιρείες εννοούσαν Ώρα Γκρίνουιτς.

²⁵³ D. R. Parr, “The clocks of the London, Brighton and South Coast Railway”, *Antiquarian Horology*, vol. 18, no. 1 (Spring 1989), σ. 41 (παρατίθεται στο Ralph Harrington, *Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time*, <http://www.artificialhorizon.org/essays/pdf/time.pdf>).

²⁵⁴ Αξιοσημείωτο παράδειγμα αποτελεί η πόλη Exeter, στην οποία, αν και η σιδηροδρομική γραμμή Bristol – Exeter Railway λειτουργούσε με βάση την Ώρα Λονδίνου, η ίδια η πόλη διατήρησε την τοπική της ώρα, που ήταν δεκατέσσερα λεπτά πίσω από εκείνη του Λονδίνου, έως το 1852, που συγχρονίστηκε με την Ώρα Γκρίνουιτς. Έτσι, μέχρι εκείνη τη στιγμή τα ρολόγια που πωλούνταν στα μαγαζιά της πόλης έδειχναν ταυτόχρονα δύο ώρες: την τοπική και την Ώρα Λονδίνου. Ralph Harrington, *Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time*, <http://www.artificialhorizon.org/essays/pdf/time.pdf>.

²⁵⁵ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987, σ. 44. Σύμφωνα με τον Stephen Kern, η ευρωπαϊκή χώρα στην οποία επικρατούσε η πιο χαοτική κατάσταση όσον αφορά τις τοπικές ώρες ήταν η Γαλλία, όπου μερικές περιοχές της είχαν ακόμη και τέσσερις διαφορετικές ώρες. Μόλις το 1912 κατόρθωσε η Γαλλία να υιοθετήσει μια καθολικά τυποποιημένη ώρα. Stephen Kern, *The Culture of Time and Space 1880-*

Η επικράτηση ενός τυποποιημένου συστήματος χρονικών ζωνών οδήγησε τους ανθρώπους να μην θεωρούν τον χρόνο ως μια έννοια ανεξάρτητη και περιορισμένη σε στενά τοπικά όρια, αλλά ενταγμένη σε ένα παγκόσμιο σύστημα, όπου η επίσημη ώρα της κάθε χώρας πηγάζει αλλά και αποτελεί τμήμα αυτού του συστήματος, γεγονός που συνέβαλε στην προώθηση αλληλεξάρτησης σε τοπικό, εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο.²⁵⁶ Ο Stephen Kern υπογραμμίζει ότι «η ανεξαρτησία των τοπικών ωρών άρχισε να καταρρέει μόλις εγκαταστάθηκε το πλαίσιο ενός παγκόσμιου ηλεκτρονικού δικτύου».²⁵⁷ Με άλλα λόγια, η ταχύτητα των μεταφορών και της επικοινωνίας συνέβαλε στην εξάλειψη της απομόνωσης των περιοχών και στην ενδυνάμωση των δεσμών τους σε κοινωνικό, πολιτισμικό και οικονομικό επίπεδο.

Συνεπώς, έως τα τέλη του 19^{ου} αι. ο κόσμος είχε ενταχθεί - μέσα από την εγκαθίδρυση και χρήση των νέων τεχνολογικών επιτευγμάτων (σιδηρόδρομος, τηλεγράφος) - σε ένα ενοποιητικό σύστημα, όπου ο συντονισμένος χρόνος αποτελούσε μια παγκόσμια οργανωτική και κυρίαρχη αρχή. Σύμφωνα με έναν Σκωτσέζο κληρικό της εποχής και μάρτυρα των τεχνολογικών αλλαγών του 19^{ου} αι., «η γη μεταμορφώνεται σε μια τεράστια μηχανή[...] περικυκλωμένη από ένα μηχανικό πλαίσιο, του οποίου οι καλωδιακές αρτηρίες πάλλονται αδιάκοπα μαζί με τους γρήγορους χτύπους της ανθρώπινης σκέψης».²⁵⁸ Ο σιδηρόδρομος υπήρξε αναμφισβήτητα το τεχνολογικό κατόρθωμα που συνέβαλε στη δημιουργία του νέου αυτού παγκόσμιου συστήματος.

Η τυποποίηση του χρόνου συνιστά ένα μόνο κομμάτι των αλλαγών, που επέφερε η έλευση του σιδηροδρόμου στον τρόπο που οι μοντέρνοι άνθρωποι άρχισαν να αντιλαμβάνονται και να ενσωματώνουν τον χρόνο στη ζωή τους με έναν καινούργιο τρόπο. Πιο συγκεκριμένα, η ανάγκη για επίτευξη ομοιομορφίας στη χρονομέτρηση οδήγησε – από

1918, (Cambridge: Harvard University Press, 1983), σ. 13 (παρατίθεται στο Nina Lee Bond, *Tolstoy and Zola: Trains and Missed Connections*, Columbia University 2011, σ. 177).

²⁵⁶ Eviatar Zerubavel, "The Standardization of Time: A Sociohistorical Perspective", *American Journal of Sociology*, Vol. 88, No. 1 (Jul., 1982), σ. 1-23.

²⁵⁷ Stephen Kern, *The Culture of Time and Space, 1880-1918*, (Cambridge: Harvard University Press, 1983), σ. 14 (παρατίθεται στο Mary Ann Doane, *The Emergence of Cinematic Time*, (Cambridge Mass., London, 2002, Harvard University Press) σ. 5.

²⁵⁸ John Blakely, *The Theology of Inventions: Or, Manifestations of Deity in the Works of Art*, (Glasgow: William Collins, 1855), σ. 76 (παρατίθεται στο Ralph Harrington, *Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time*, <http://www.artificialhorizon.org/essays/pdf/time.pdf>).

το β΄ μισό του 19^{ου} αι. – σε μια μαζική παραγωγή ρολογιών τοίχου και τσέπης²⁵⁹, τα οποία για πρώτη φορά ήταν εύκολα διαθέσιμα σε ένα ευρύτερο κοινό όλων των κοινωνικών στρωμάτων. Έτσι, το ρολόι αφενός έπαψε να αποτελεί είδος πολυτελείας της προνομιούχας τάξης και αφετέρου αποτέλεσε ένα απαραίτητο εξάρτημα για τους περισσότερους, διευρύνοντας τη γνώση πάνω στην ακρίβεια του χρόνου, εφόσον επέτρεπε σε όποιον το φορούσε να βρίσκεται σε συνεχή οπτική επαφή με τον χρόνο.²⁶⁰



Εικ. 39 Το ρολόι τσέπης συνοδεύεται από αλυσίδα, προσδίδοντας την αίσθηση του εκκρεμούς, και οι άνδρες το κουβαλούσαν στην τσέπη του γιλέκου τους. Το ρολόι τσέπης κατέστη ένα μοντέρνο εξάρτημα μόδας, με κοινωνικές προεκτάσεις, καθώς πρόσθετε στην εικόνα ενός αληθινού κυρίου

Μία από τις πιο εμβληματικές φιγούρες ενσωμάτωσης της νέας αυτής αντίληψης του χρόνου (αναφορικά με την απαίτηση χρονικής ακρίβειας και συντονισμού) αποτελεί ο μυθοπλαστικός ήρωας του Jules Verne στο έργο του “Around the World in Eighty Days” (1872), Phileas Fogg. Σύμφωνα με τα λόγια του πιστού υπηρέτη του Passepartout, «ο κύριος Fogg αποτελεί ένα γνήσιο δείγμα μηχανισμού. Αυτός ο ιδιαίτερος τζέντλεμαν είναι η προσωποποίηση της ακρίβειας και ο ίδιος μαθηματικά ακριβής». Και συνεχίζει: «το σπίτι του είναι εφοδιασμένο με τέτοιο τρόπο ώστε να κάνει εφικτό το ακριβές χρονοδιάγραμμα των καθημερινών εργασιών του, με ηλεκτρικά ρολόγια που προβάλλουν την ώρα, το λεπτό, το

²⁵⁹ Το 1890 είχαν πουληθεί στη Γερμανία 12 εκατομμύρια ρολόγια σε πληθυσμό που εκείνη την εποχή αντιστοιχούσε σε 52 εκατομμύρια κατοίκους (παρατίθεται στο Mary Ann Doane, *The Emergence of Cinematic Time*, (Cambridge Mass., London, 2002, Harvard University Press) σ. 4.

²⁶⁰ Ralph Harrington, *Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time*, <http://www.artificialhorizon.org/essays/pdf/time.pdf>.

δευτερόλεπτο, την ημέρα, την εποχή, τον μήνα και τον χρόνο, τα οποία είναι όλα τέλεια συγχρονισμένα και πάντα διατηρούν τον τέλειο χρόνο».²⁶¹ Επίσης, ο Georg Simmel συνέδεσε τη νέα εμμονή για χρονική ακρίβεια και για απόκτηση ρολογιών με την έλευση της μοντέρνας αστικής ζωής, αναφέροντας ότι «η τεχνική της ζωής στη μητρόπολη δεν μπορεί να γίνει κατανοητή χωρίς τη σχολαστική ενσωμάτωση όλων των δραστηριοτήτων και των σχέσεων σε ένα σταθερό και απρόσωπο χρονοδιάγραμμα».²⁶²

Ο 19^{ος} αι. μπορεί να χαρακτηριστεί ως εκείνη η εποχή που «επανεφευρέθει» ο χρόνος, με τον σιδηρόδρομο να αποτελεί το κλειδί για αυτή την αλλαγή.²⁶³ Ο χρόνος εισέβαλε στον νεότερο κόσμο με έναν ριζοσπαστικό τρόπο, παρακινώντας τα μοντέρνα υποκείμενα – μέσω της εντατικής χρήσης του ρολογιού – να «φορέσουν» και να προσαρτήσουν τον χρόνο στο σώμα τους, επεκτείνοντας έτσι την ικανότητα του σώματος να μετράει αλλά και να συγχρονίζεται αυστηρά με τον χρόνο.²⁶⁴

²⁶¹ Jules Verne, *Around the World in Eighty Days*, μτφ. William Butcher (1872: Oxford: Oxford University Press, 1995), σ. 12, 14-15 (παρατίθεται στο Ralph Harrington, *Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time*, <http://www.artificialhorizon.org/essays/pdf/time.pdf>).

²⁶² Georg Simmel, "The Metropolis and Mental Life", *The Sociology of Georg Simmel*, μτφρ. και εκδ. Kurt H. Wolff (London: CollierMacmillan, 1950), σ. 412,410,413 (παρατίθεται στο Mary Ann Doane, *The Emergence of Cinematic Time*, (Cambridge Mass., London, 2002, Harvard University Press) σ. 4.

²⁶³ Ralph Harrington, *Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time*, <http://www.artificialhorizon.org/essays/pdf/time.pdf>.

²⁶⁴ Mary Ann Doane, *The Emergence of Cinematic Time*, (Cambridge Mass., London, 2002, Harvard University Press) σ. 4.

Επίλογος

Ο 19^{ος} αι. αποτελεί ορόσημο πολλών και σημαντικών τεχνολογικών αλλαγών και ανακαλύψεων / εφευρέσεων. Ωστόσο, καμία από αυτές δεν είχε τόσο μεγάλο αντίκτυπο στις κοινωνίες όσο η εφεύρεση του σιδηροδρόμου. Ο σιδηρόδρομος υπήρξε το κυρίαρχο προϊόν της μηχανοποίησης και της βιομηχανικής προόδου, καθώς και ο καθρέφτης του αναδυόμενου μοντέρνου πολιτισμού. Για τον λόγο αυτόν ο σιδηρόδρομος κατέστη ένα από τα πιο ισχυρά σύμβολα του εκσυγχρονισμού, ενώ η ιδέα του σιδηροδρόμου έγινε φορέας τεχνολογικής, κοινωνικής και οικονομικής μεταμόρφωσης.



Εικ. 40 Claude Monet , *The Goods Train*, 1872, (λάδι σε μουσαμά),
Pola Museum of Art, Hakone, Japan

Μέσα από τη χρήση του νέου μεταφορικού μέσου οι άνθρωποι εισήγαγαν στην καθημερινή τους ζωή με ριζοσπαστικό τρόπο τη μοντέρνα τεχνολογία και ό,τι εκείνη συνεπαγόταν – νέες αντιλήψεις, νέες ελπίδες και νέους φόβους. Σύμφωνα με τον ιστορικό Wolfgang Schivelbusch, ο σιδηρόδρομος επέφερε «*μια επαναστατική ρήξη σε όλες τις προηγούμενες μορφές εμπειρίας*».²⁶⁵ Με άλλα λόγια, η έλευση του σιδηροδρόμου επιβεβαίωσε με τρόπο δραματικό την αλλαγή και την τεχνολογική πρόοδο που συντελέστηκε κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αι. και η οποία διαπέρασε ολόκληρη την κοινωνία.

Ο σιδηρόδρομος μετέβαλε για πάντα τον τρόπο εμπειρίας του ταξιδιού, παρέχοντας στους ταξιδιώτες τη δυνατότητα να μετακινούνται οικονομικά σε πρωτάκουστες για την

²⁶⁵ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway: The Industrialization of Time and Space in the 19th century*, <http://www.suu.edu/faculty/ping/pdf/TheRailwayJourney.pdf>.

εποχή ταχύτητες, γεγονός που οδήγησε στον εκδημοκρατισμό του ταξιδιού και στην ανάδειξη του τουρισμού, συμβάλλοντας έτσι στη γέννηση της μαζικής κουλτούρας και κατανάλωσης. Το ταξίδι δεν αποτελούσε πλέον προνόμιο μόνο της αριστοκρατίας και της ανώτερης αστικής τάξης, αλλά δόθηκε η δυνατότητα και στα κατώτερα κοινωνικά στρώματα να απολαύσουν τα οφέλη του. Το εκτεταμένο σιδηροδρομικό δίκτυο δημιούργησε ένα πλέγμα εντός του οποίου πραγματοποιούνταν μια συνεχή και επιταχυνόμενη ροή αγαθών και ανθρώπων, ενταγμένων όλων σε ένα παγκόσμιο μηχανικό σύστημα.

Στα κεφάλαια που προηγήθηκαν είδαμε, επίσης, πώς η κατασκευή σιδηροδρόμων και σιδηροδρομικών σταθμών αφενός μετασχημάτισε το φυσικό περιβάλλον και αφετέρου αναδιάρθρωσε τις κοινωνικές και έμφυλες σχέσεις, σφυρηλατώντας νέα κοινωνικά πρότυπα και πολιτισμικές αξίες. Το νέο μεταφορικό μέσο από τη μία απελευθέρωσε το ταξίδι από το προηγούμενο αυστηρό κοινωνικό του πλαίσιο, παρέχοντας ελευθερία μετακίνησης και στις γυναίκες και από την άλλη διαμόρφωσε νέους, κοινωνικούς διαχωρισμούς στη βάση παλαιότερων αντιλήψεων.

Παράλληλα, ο σιδηρόδρομος μετάβαλε τον τρόπο που ο επιβάτης αντιλαμβανόταν οπτικά τον χώρο μέσα στον οποίο ταξίδευε, καθώς απαίτησε από τον ταξιδιώτη να προσαρμόσει το βλέμμα του στις νέες οπτικές συνθήκες που το μεταφορικό μέσο δημιούργησε, πλάθοντας μια νέα οπτική αντίληψη – το λεγόμενο «κινηματογραφικό» βλέμμα - που βασιζόταν στην άμεση σύλληψη στιγμιαίων εικόνων, όπως αυτές διέρχονταν διαδοχικά έξω από το παράθυρο του τρένου.

Επιπλέον, ο ερχομός και η καθιέρωση του σιδηροδρόμου στην καθημερινή ζωή των ανθρώπων απαίτησε ένα νέο είδος πειθαρχίας και αποδοχής στις αλλαγές τις οποίες επέφερε. Ο σιδηρόδρομος «παγίδευσε» τους επιβάτες σε θορυβώδη και κλειστοφοβικά βαγόνια, τους απομόνωσε από το περιβάλλον που βρισκόταν πίσω από το παράθυρο του τρένου - διαμορφώνοντας μια νέα σχέση μεταξύ επιβάτη / εξωτερικού τοπίου - ενώ, τέλος, κατέκτησε τον διανοητικό τους κόσμο μέσα από την κυριαρχία των χρονοδιαγραμμάτων των δρομολογίων και των γραφειοκρατικών διαδικασιών.²⁶⁶

Τέλος, οδήγησε με τη σειρά του στην καθολική τυποποίηση του χρόνου και τη σταδιακή επίτευξη μιας παγκόσμιας ομοιόμορφης χρονομέτρησης – μέσα από τη μαζική χρήση ρολογιών - γεγονός που αντικατοπτρίζει την ανάγκη συγχρονισμού και την ενσωμάτωση του χρόνου στη ζωή των ανθρώπων με έναν καινούργιο τρόπο. Η έννοια του

²⁶⁶ Ralph Harrington, "The neuroses of the railway", *History Today*. Jul 94, Vol. 44 Issue 7, σ. 15-21.

χρόνου κατέστη μια από τις πιο σημαντικές παραμέτρους της έλευσης του σιδηροδρόμου και κύριος εκφραστής της νεωτερικής εποχής, ενώ ο νέος τρόπος διαχείρισής του υπήρξε θεμελιώδης για την εγκαθίδρυση μιας καινούργιας κοινωνικής σχέσης. Ο 19^{ος} αι. ήρθε αντιμέτωπος με μια νέα ερμηνεία του χρόνου, προβάλλοντάς τον ως μία σημαντική αξία και απαιτώντας από τα μοντέρνα υποκείμενα τη συνεχή επανεκπαίδευσή τους αναφορικά με αυτόν μέσω της χρήσης των νέων μηχανικών εφευρέσεων, όπως ήταν ο σιδηρόδρομος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- **Aguiar Marian**, “Making Modernity: Inside the Technological Space of the Railway”, *Critique*, No. 68 (Winter, 2008), σ. 66-85.
- **Alexander Wedderburn**, *The Complete Works of John Ruskin*, τόμ. 8 (London: Allen, Longmans, Green and Co., 1903).
- **Aulagnier**, *L’ Union medicale de la Gironde*, (Bordeaux, 1857).
- **Bailey Peter**, “Adventures in Space: Victorian Railway Erotics, or Taking Alienation for a Ride”, *Journal of Victorian Culture*, τόμ. 9, Issue 1, (2004), σ. 1-21.
- **Baroli Marc**, *Le Train dans la Littérature Francaise*, (Paris, 1964).
- **Baxter R. Dudley**, “Railway Extension and its Results”, *Journal of the Statistical Society of London*, τόμ. 29, No. 4 (Dec., 1866), σελ. 549-595.
- **Benjamin Walter**, *Illuminations*, (New York, 1973).
- **Benjamin Walter**, *The Arcades Project*, μτφ. Howard Eiland & Kevin McLaughlin, Harvard University Press (London, 2002).
- **Berson Ruth**, *The New Painting Impressionism 1874-1886*, τόμ. I: Reviews (Fine Arts Museum of San Francisco, 1996).
- **Blakely John**, *The Theology of Inventions: Or, Manifestations of Deity in the Works of Art*, (Glasgow: William Collins, 1855).
- **Booth Henry**, (ψευδώνυμο “**A Shareholder**”), *The Case of the Railways Considered, Especially with Reference to Railway Accidents, and the Operation of Lord Campbell’s Act*, (London: W. H. Smith & Son / Liverpool: Baines & Herbert, 1852).
- **Carter Ian**, “Rain, Steam and What?”, *Oxford Art Journal*, τόμ. 20, No. 2 (1997), σ. 3-12.
- **Carter Ian**, “The Lady in the Trunk: Railways, gender and crime fiction”, *The Journal of Transport History*, τόμ. 23, No. 1, (March 1), 2002, σ. 46-59.
- **Claretie Jules**, *Voyages d’u parisien* (Paris, 1865).
- **Cline Cohen Patricia**, “Women at large: travel in antebellum America”, *History Today*, τόμ. 44, no 12 (December 1994), σ. 44-50.

- **Colquhoun Kate**, *Mr Briggs' Hat: A Sensational Account of Britain's First Railway Murder*, (London: Little, Brown, 2011).
- **Cottrell W. F.**, "Of Time and the Railroader", *American Sociological Review*, τόμ. 4, No. 2 (Apr., 1939), σ. 190-198.
- **Coulls Anthony** with contributions by Collin Divall and Robert Lee, *Railways as World Heritage Sites*, εκδ. ICOMOS (International Council on Monuments and Sites, Paris, 1999).
- **Cuthbert Hamilton Ellis**, *Railway Art*, (New York Graphic Society: Boston, 1977).
- **Daly Nicholas**, "Railway Novels: Sensation Fiction and the Modernization of the Senses", *ELH*, τόμ. 66, No. 2 (Summer, 1999), σελ. 461-487.
- **De Certeau Michel**, *The Practice of Everyday Life*, University of California Press (London, 1988).
- **Dickens Charles**, [1812-1870], εκδ. Dombey and Son, εικ. H.K. Browne (London, Bradbury and Evans, 1848).
- **Dickens Charles**, "A Flight", *Selected Short Fiction*, εκδ. Deborah A. Thomas, (Great Britain: Penguin Books, 1983).
- **Doane Mary Ann**, *The Emergence of Cinematic Time*, (Cambridge Mass., London, 2002, Harvard University Press).
- **Dunoyer Charles**, *Espit et methodes compares de l' Angleterre et de la France dans les enterprises de travaux publics et en particulier des chemins de fer* (Paris, 1840).
- **Emerson Ralph Waldo**, *Journals*, 7 February 1843.
- **Flanders Judith**, *Consuming Passions: Leisure and Pleasure in Victorian Britain*, (London Harper Press, 2006).
- **Flaubert Gustave**, *Correspondance* (Paris, 1929).
- **Francis John**, *A History of the English Railway: Its Social Relations and Revelations, 1820-1840*, 2 τόμοι, (London, 1851).
- **Freeman Michael**, "Tracks to a new world: railway excavation and the extension of geological knowledge in mid-nineteenth-century Britain", *The British Journal for the History of Science*, τόμ. 34 (March 2001), σ. 51-65.
- **Friedberg Annie**, *Window Shopping: Cinema and the Postmodern*, (Berkeley & Los Angeles, Calif., & Oxford: University of California Press, 1993).
- **Gage John**, *Turner: Rain, Steam and Speed*, (Allen Lane: London, 1972).

- **Gastineau Benjamin**, *La Vie en chemin de fer* (Paris, 1861).
- **Gladstone John**, “The Romance of the Iron Horse”, *The Journal of Decorative and Propaganda Arts*, τόμ. 15, Transportation Theme Issue (Winter-Spring, 1990), σ. 6-37.
- **Gleick James**, *Faster: the Acceleration of Just About Everything*, (Little, Brown and Company, London, 1999).
- **Goethe J. Wolfgang**, *Goethe’s Werke*, εκδ. East Berlin, τόμ. 15 (1867).
- **Gordon Eleanor** and **Nair Gwyneith**, *Public Lives: Women Family and Society in Victorian Britain*, (New Haven: Yale University Press, 2003).
- **Great Britain**, *Parliamentary Papers*, “Report from the Select Committee on Railways”, τόμ. 5, section “Transport and Communications” (repr. εκδ., Shannon, Irish University Press, Ireland, 1968),
- **Greenhow H. Conrad**, *An exposition of the danger and deficiencies of the present mode of railway construction with suggestions for its improvement*, εκδ. J. Weale, (London, 1846).
- **Hardman Sir William**, *The Hardman Papers*, S.M. Ellis, εκδ. (London: Constable, 1930).
- **Harrington Ralph**, “The neuroses of the railway”, *History Today*. Jul 94, Vol. 44 Issue 7, σ. 15-21.
- **Harrington Ralph**, “The Railway Journey and the Neuroses of Modernity”, στο *Pathologies of Travel*, εκδ. Richard Wrigley and George Revill, Amsterdam – Atlanta, GA 2000.
- **Harrington Ralph**, *The Neuroses of the Railway: Trains, Travel and Trauma in Britain, c. 1850 – c. 1900*, D. Phil. Modern History, Lincoln College, Trinity Term, 1998.
- **Harvey David**, *The Condition of Postmodernity, An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, (Blackwell Publication, Cambridge, Massachusetts, USA, 1989).
- **Heine Heinrich**, *Lutezia*, pt 2, lvii, εκδ. Elster, τόμ. 6 (1854).
- **Hobsbawn J. Eric**, *The Age of Empire 1875-1914*, (London: Weidenfeld & Nicolson, 1987).
- **Huxley Aldous**, “Time and the Machine”, *The Olive Tree*, (London: Chatto & Windus, 1936).

- **Jackman T. William**, *The Development of Transportation in Modern England*. τόμ. II., (Cambridge: Cambridge University Press, 1916).
- **Jacques**, "Menus propos: Salon impressionniste," *L'Homme libre*, (April 1877).
- **Kern Stephen**, *The Culture of Time and Space 1880-1918*, (Cambridge: Harvard University Press, 1983).
- **Kurt M. Wolf**, *The Sociology of Georg Simmel*, (Free Press, Glencoe, Illinois, 1950)
- **Lardner Dionysius**, *Railway Economy*, εκδ. Harper & Brothers Publishers, (New York, London, 1850).
- **Lee Bond Nina**, *Tolstoy and Zola: Trains and Missed Connections*, Columbia University 2011.
- **Lewin H. G.**, *The Railway Mania and its Aftermath, 1845-52*, (London, 1936).
- **Mallarme Stephane**, *Oeuvres completes*, εκδ. Pleiade, (Paris, 1970).
- **Marley Richard**, "Morbid Effects of Railway Travelling," [Letter to the Editor] *The Lancet*, 1 March 1862.
- **Marx Karl**, "The Future Results of British Rule in India", *Karl Marx: Selected Writings*, εκδ. David McLellen, (Oxford: Oxford University Press, 1990).
- **Moffatt P. Maurice** and **Rich G. Stephen**, "The Railroads in a changing society", *Journal of Educational Sociology*, τόμ. 27, No. 7 (Mar., 1954), σ. 314-322.
- **Musson A. E.**, "Industrial Motive Power in the United Kingdom, 1800-70". *The Economic History Review*, New Series, τόμ. 29, No 3 (Aug., 1976), σ. 415 – 439.
- **O'Connell F. Patrick**, "Emily Dickinson's Train: Iron Horse or "Rough Beast"?", *American Literature*, τόμ. 52, No. 3 (Nov., 1980), σελ. 469-474.
- **Olmanson D. Eric**, "Promotion and Transformation of Landscapes along the CB&Q Railroad", *Environmental & Society Portal*, <http://www.environmentandsociety.org/exhibitions/railroad/adoption-railroad-time>.
- **Parr D. R.**, "The clocks of the London, Brighton and South Coast Railway", *Antiquarian Horology*, τόμ. 18, no. 1 (Spring 1989), σ. 35-47.
- **Pecqueur Constantin**, *Economie sociale*, (Paris, 1839), τόμ. 1.
- **Price Valerie**, *The Runaway Train: The Railways and Social Anxiety in Victorian Britain*, (Unpublished master's thesis), University of Chester, United Kingdom, 2013.
- **Priestley B. John**, *Man and Time*, (Garden City: Doubleday, 1964).

- **Prout H. G.**, “Safety in Railroad Travel”, *The American Railway*, εκδ. T.M. Cooley (New York, 1889).
- **Purcar Cristina**, “Designing the space of transportation: railway planning theory in nineteenth and early twentieth century treatises”, *Planning Perspectives*, vol. 22 (July 2007), σ. 325-352.
- *Quarterly Review*, τόμ. 63 (1839).
- *Quarterly Review*, τόμ. 74 (1844).
- **Revill George**, “Points of departure: listening to rhythm in the sonoric spaces of the railway station”, *Sociological Review Monograph*, 61, (2013), σ. 51-68.
- **Revill George**, *Railway* (Reaktion Books, London, 2012).
- **Riedel Manfred**, “Von Deidermeier zum Maschinen zeitalter”, *Archiv fur Kulturgeschichte*, τόμ. 43, (1961).
- **Schivelbusch Wolfgang**, “Panoramic Travel”, *The Nineteenth-Century Visual Culture Reader*, Vanessa R. Schwartz and Jeannene M. Przyblyski, (Routledge 2004).
- **Schivelbusch Wolfgang**, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Oakland, California, 1987 (first published 1977).
- **Siddall R. William**, “Transportation and the Experience of Travel”, *Geographical Review*, τόμ. 77, No. 3 (Jul., 1987), σ. 309-317.
- **Simmel Georg**, “The Metropolis and Mental Life”, *The Sociology of Georg Simmel*, μτφ. και εκδ. Kurt H. Wolff (London: CollierMacmillan, 1950).
- **Simmel Georg**, *Soziologie*, (Leipzig, 1908).
- **Simmons Jack**, “Railways, Hotels, and Tourism in Great Britain 1839 – 1914”, *Journal of Contemporary History*, τόμ. 19, No. 2 (April, 1984), σ. 201-222.
- **Simmons Jack**, *Railways: an Anthropology* εκδ. London: Collins, 1991.
- **Simmons Jack**, *The Victorian Railway*, (New York, London: Thames & Hudson, 1991).
- **Smiles Samuel**, *Lives of the Engineers, with an Account of their Principal Works, comprising also a History of Inland Communication in Britain* (3 τόμ., London: John Murray, 1862), τόμ. 3.
- **Sternberger Dolf**, *Panorama, oder Ansichten vom 19. Jahrhundert*, 3rd ed. (Hamburg, 1955).

- **Straus Erwin**, *The Primary World of the Senses*, (New York and London, 1963).
- **Taylor James**, “Business in Pictures: Representations of Railway Enterprise in the Satirical Press in Britain, 1845-1870”, *Past & Present*, No. 189 (Nov., 2005), σ. 111-145.
- **Thackeray Makepeace William**, *Roundabout Papers*, no. 10 “De Juventute”, *Oxford Thackeray* (18 τόμοι, Oxford: Oxford University Press, n.d. [c. 1908]), τόμ. 17.
- *The Railway Traveller’s Handy Book of Hints, Suggestions and Advice, Before the Journey, During the Journey and After the Journey* (London: Lockwood & Co, 1862), (επανέκδ. 2012 by Old House, Oxford).
- **Vance E. James**, *Capturing the Horizon: The Historical Geography of Transportation since the Transportation Revolution of the Sixteenth Century*, (New York: Harper and Row, 1986).
- **Verne Jules**, *Around the World in Eighty Days*, μτφρ. William Butcher (1872: Oxford: Oxford University Press, 1995).
- **Verne Jules**, *Twenty Thousand Leagues Under the Seas*, μτφρ. William Butcher (1869, Oxford: Oxford University Press, 1998).
- **Virilio Paul**, *The Art of the Motor*, (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1995).
- **Virilio Paul**, *The Information Bomb*, Verso (London, 2005).
- **Walkowitz R. Judith**, “Going Public: Shopping, Street Harassment, and Streetwalking in Late Victorian London,” *Representations* 62 (1998), σ. 1-30.
- **Ward Richardson Benjamin**, *Diseases of Modern Life*, (London: Macmillan and Co, 1876).
- **Warf Barney**, “Excavating the Prehistory of Time-Space Compression”, *The Geographical Review* 101 (3), (July, 2011), σ. 435-446.
- **Warf Barney**, *Time-Space Compression: Historical Geographies* (Routledge, New York, USA 2008).
- **Wells G. Herbert**, “Locomotion in the Twentieth Century”, *Anticipations of the Reaction of Mechanical and Scientific Progress upon Human Life and Thought* (New York and London: Harper & Brothers, 1902).
- **Zerubavel Eviatar**, “The Standardization of Time: A Sociohistorical Perspective”, *American Journal of Sociology*, τόμ. 88, No. 1 (Jul., 1982), σ. 1-23.

- **Zola Emile**, "Notes parisiennes: une Exposition; Les Peintres impressionnistes," *Le Sémaphore de Marseille*, April 1877.

Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

- **Lucie-Smith Edward**, *Παγκόσμια Ιστορία Τέχνης & Πολιτισμού*, εκδ. Άλμπατρος, 1992, Αθήνα.

Διαδίκτυο

- "Boundaries of Class & Respectability, Madmen on the Railways: Careering towards Disaster", https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster).
- "Motion and Means: Mapping Opposition to Railways in Victorian Britain", Leigh Denault, Jennifer Landis, *History* 256 (1999), https://www.mtholyoke.edu/courses/rschwart/ind_rev/rs/denault.htm.
- A&A, *art and architecture*, "Lordship Lane Station, Dulwich", www.artandarchitecture.org.uk/fourpaintings/pissarro/art/lordship_lane_station.html.
- *Art & Artists*, "Augustus Leopold: Egg Past and Present, No. 3", 1858, TATE Britain, <http://www.tate.org.uk/art/artworks/egg-past-and-present-no-3-n03280/text-summary>.
- BBC, *History*, *Railways*, <http://www.bbc.co.uk/schools/gcsebitesize/history/shp/britishsociety/railwaysrev7.shtml>.
- **Bean Robert**, "The Iron Horse and the Silver Image", http://scottconarro.com/_include/img/work/full/IronHorse_SilverImage.pdf.
- **Bellis Mary**, "Richard Trevithick, Locomotive Pioneer", *About Money*, <http://inventors.about.com/library/inventors/blrailroad8.htm>.
- *Encyclopaedia Britannica*, "Stockton & Darlington Railway, British railway", <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/566853/Stockton-Darlington-Railway>.
- *Encyclopaedia Britannica*, *Heinrich Heine*, <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/259683/Heinrich-Heine>.
- **Frank Robert**, "Railway History", *Railcentre*, <http://www.railcentre.co.uk>.
- *Goodreads*, "Quotes About George Stephenson", <http://www.goodreads.com/quotes/tag/george-stephenson>.

- **Harrington Ralph**, “Construction and cataclysm: the railway in nineteenth century London”, University of York, http://www.academia.edu/3138844/Construction_and_cataclysm_the_railway_in_nineteenth-century_London.
- **Harrington Ralph**, *Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time*, <http://www.artificialhorizon.org/essays/pdf/time.pdf>.
- <http://el.wikipedia.org/wiki/JamesWatt>.
- http://el.wikipedia.org/wiki/Βικτωριανή_εποχή.
- <http://el.wikipedia.org/wiki/Ηρών>.
- http://el.wikipedia.org/wiki/Μέσος_χρόνος_Γκρίνουιτς
- http://en.wikipedia.org/wiki/Arrive_un_train_en_gare_de_La_Ciotat.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Constantin_Pecqueur.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Davies_Gilbert.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Edith_Wharton
- http://en.wikipedia.org/wiki/Emile_Zola.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Gustave_Flaubert.
- http://en.wikipedia.org/wiki/L._Forbes_Winslow#Jack_the_Ripper.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Phantom_ride.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Rainhill_Trials.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Ralph_Waldo_Emerson.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Samuel_Smiles.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Travel_literature.
- <http://poetry.literaturelearning.org>.
- <http://secretcinema1-accidentalbeauty.blogspot.gr/2010/12/phantom-ride.html>.
- http://www.greeklanguage.gr/greekLang/modern_greek/tools/lexica/triantafyllides/search.html.
- <http://www.kulturosupa.gr/index.php/sintaktes-kai-stiles/exete-anarwththei-giati-exoume-diafores-wras-2034/#.VgrAm30wBCo>.
- <http://www.poetryfoundation.org/bio/stephane-mallarme>.
- <http://www.poets.org/poetsorg/poet/emily-dickinson>.
- <http://www.sciencemuseum.org.uk/centenary/home/icons/stephensonsrocket.aspx>
- <http://www.theartstory.org/artist-boccioni-umberto.htm>.

- <http://www.wikiart.org/en/umberto-boccioni/states-of-mind-i-the-farewells-1911>.
- <https://el.wikipedia.org/wiki/Χαρτισμός>
- <https://exinfoam.files.wordpress.com/2010/08/scions-of-the-railway2.pdf>.
- **Kagan**, et al. 649, http://castinet.castilleja.org/users/pmckee/19thcentury-art/19th_realism.html.
- **McCouat Philip**, “Art in a speeded up world” – part 1, *Journal of Art in Society*, <http://www.artinsociety.com/pt-1-changing-concepts-of-time.html>.
- **Mckillop Bob** and **Pearon Michael**, *END OF THE LINE: A History of Railways in Papua New Guinea*, “Introduction: Railways and Society”, University of Papua New Guinea Press, 1997, σ. 1-6, www.pngbuai.com/300socialsciences/transport/railway-history/EOL-rail-history/EOL-PDF/EOLintro.pdf.
- **Milne-Smith Amy**, “Madmen on the Railways: Careering towards Disaster”, https://www.academia.edu/4755351/Madmen_on_the_Railways_Careering_Towards_Disaster
- *Monsters in the Fog: The Critical Reaction to the Railroad as Subject Matter in Manet, Monet and Caillebotte’s Paintings of the Gare Saint - Lazare and Pont de l’Europe*. www.unomaha.edu/esc/2011Proceedings/OstergaardPaper.pdf.
- **Picard Liza**, “Travel, transport and communications”, *Victorian Britain, British Library*, <http://www.bl.uk/victorian-britain/articles/travel-transport-and-communications>.
- *Rails West*, “Standard Clocks in Railroad Stations convey Consistent Time”, <http://www.railswest.com/time/clocks.html>.
- *Rails West*, “Standard Time essential for Safe and Efficient Train Movement”, <http://www.railswest.com/time>.
- **Schivelbusch Wolfgang**, *The Railway: The Industrialization of Time and Space in the 19th century*, <http://www.suu.edu/faculty/ping/pdf/TheRailwayJourney.pdf>.
- **Schwartz Robert**, *The Industrial Revolution and the Railway System*, Internet, World Wide Web: “Motion and Means: Mapping Opposition to Railways in Victorian Britain”, Leigh Denault, Jennifer Landis, *History* 256 (1999), http://www.mtholyoke.edu/courses/rschwartz/ind_rev/. 12/2/99.
- **Seegert Alf**, *Steam of Consiousness: Technology and Sensation in Dickens’ Railway Sketches*, Philament SENSE & SENSATION (August, 2009)

http://sydney.edu.au/arts/publications/philament/issue14_pdfs/SEEGERT_steamofconsciousness.pdf.

- **Simkin John**, “George Stephenson”, *Spartacus Educational*, <http://spartacus-educational.com/RAstephensonG.htm>.
- *The Artist as Witness*, “Railway Paintings by Monet”, http://www.artistaswitness.com/Railways/railways_lw_12.htm.
- *The Transcontinental Railroad*, “It’s All About Steam”, Linda Hall Library, <http://railroad.lindahall.org/essays/locomotives.html>.
- *The Transcontinental Railroad*, “Rail Cars of the 19th Century”, Linda Hall Library, <http://railroad.lindahall.org/essays/rail-cars.html>.
- **Thomas Weston Pauline**, “The Railway - A Symbol of Victorian Progress”, *Victorian Society*, <http://www.fashion-era.com/victorians.htm>.
- *Train History*, “History of Steam Locomotive”, <http://www.trainhistory.net/railway-history/history-of-steam-locomotive>.
- *Tripod*, “Baudelaire and the Impressionist Revolution: Claude Monet (1840-1926)”, <http://impressionist1877.tripod.com/monet.htm>.
- **Wolmar Christian**, *How railways changed Britain*, <http://www.christianwolmar.co.uk/2007/10/how-railways-changed-britain>.
- www.independent.co.uk/arts-entertainment/art/great-works/great-works-lordship-lane-station-dulwich-1871-camille-pissarro-2033005.html.
- *Αρχαία Ελληνική Τεχνολογία (Α.Ε.Τ.)*, “Η αιολόσφαιρα του Ήρωνος (η πρώτη ατμομηχανή της ανθρωπότητας)”, <http://kotsanas.com/exh.php?exhibit=0301006>.

Τύπος

- *Association Medical Journal*, τόμ. 2, no. 100 (1 December 1854).
- *Indianapolis Sentinel*, 21 November 1883.
- *The Book of Health*, 1884.
- *The Era*, “Another Madman in a Railway Train”, March 5, 1865.
- *The Lancet*, “Report of the Commission on the Influence of Railway Travelling on Public Health”, 4 January 1862.

- *The Lancet*, “The Influence of Railway Travelling on Public Health: Report of the Commission II”, 11 January, (London 1862).
- *The Lancet*, “The Influence of Railway Travelling on Public Health: Report of the Commission IV”, 25 January, (London 1862).
- *The Lancet*, “The influence of railway travelling on public health”, 11 January 1862.
- *The London Review of Politics*, “A Madman on the Rail”, Society, Literature, Art, and Society, July 1863.
- *The Scotsman*, “Another Madman in a Railway Train”, February 25, 1865.
- *The Scotsman*, “Frightful Railway Adventure,” February 15, 1865.
- *The Sheffield & Rotherham Independent*, “A Madman in a Railway Carriage”, May 23, 1872.