

Πέρα μακριά – Ο σιδηρόδρομος στην αυστριακή λογοτεχνία την περίοδο του κολοφώνα του

REINOLD WERNER

Το 1847 ακόμη, όταν ο Φραντς Γκρύνλπαρτσερ ταξίδευε, ερχόμενος από το Βερολίνο, με το «βόρειο σιδηρόδρομο του αυτοκράτορα Φερδινάνδου», του φάνηκε το ταξίδι πολύ επίπονο. Αυτό τουλάχιστον μαρτυρούν σχετικές σημειώσεις στο ημερολόγιό του. Εκεί γίνεται λόγος για τον «ελεεινό βόρειο σιδηρόδρομο» και για την έλλειψη ανέσεων στα βαγόνια του: το ύψος των διαμερισμάτων δεν ξεπερνούσε τα 1,60 μέτρα και οι ράχες των καθισμάτων έφταναν μόλις στους ώμους, έτσι ώστε το κεφάλι του ποιητή «κατά τη διάρκεια του ύπνου, τινάζοταν αιωρούμενο δώθε κείθε...». Συμπέρασμα: ο σιδηρόδρομος του φαινόταν «για εκδρομές αναψυχής πολύ καλός, αλλά για ταξίδια ό,τι πιο ανόητο».

Σήμερα οι ταχύτεροι και πολυτελέστεροι συρμοί φέρουν ονόματα ποιητών και διανοητών· αντίθετα, τότε, στα πρώτα χρόνια του σιδηρόδρομου, ήταν οι μηχανές που ονομάζονταν αϊφνης «Πυθαγόρας», «Φίσερ φον Έρλαχ», «Γκκαίτε», «Χούμπολτ» ή «Μιχαηλάγγελος» –ατμομηχανές φυσικά, που ο εξευγενισμός τους με ονόματα μεγάλων πνευμάτων αντιστοιχούσε στο κύρος που απολάμβανε και απέπνεε το καινούργιο αυτό βιομηχανικό προϊόν, και όταν πια η παραγωγή του άρχισε να γίνεται μαζική, έχασε η μηχανή του τραίνου το όνομα και την ατομικότητά της. Στη δεκαετία του '80 του προηγούμενου αιώνα οι μηχανές των «σιδηροδρόμων καισαροβασιλικώ' προνομίω» έγιναν για πάντα αριθμοί που αναγράφονται σε πινακίδα μπροστά.

Ήταν τα σημεία της μεγάλης ανάπτυξης των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη και την Αμερική και κατά εξαιρετικά ιδιόμορφο τρόπο στην παραδουνάβια μοναρχία. Η υποδομή των σιδηροδρόμων και των γραμμών τους (υπήρχαν ο προαναφερθείς «βόρειος σιδηρόδρομος του αυτοκράτορα Φερδινάνδου», «ο σιδηρόδρομος του διαδόχου Ροδόλφου», «ο δυτικός σιδηρόδρομος της αυτοκρατορίας Ελισάβετ» και φυσικά ένας «σιδηρόδρομος του αυτοκράτορα Φραγκίσκου-Ιωσήφ») έφτανε ως τα πιο απόμακρα σημεία της επικράτειας του στέμματος. Η ανεκτίμητη στρατηγική και οικονομική σημασία τους θα μπορούσε με σημερινά δεδομένα να συγκριθεί μόνο με τον εναέριο στόλο και τη δυνατότητα αερομεταφορών μιας μεγάλης δύναμης.

Και στην καισαροβασιλική επικράτεια όπως και στις άλλες χώρες ο σιδηρόδρομος εξελίχθηκε, φυσικά στα τέλη του 19ου αιώνα, σε καθημερινό και συνηθισμένο μέσο. Ανήκε στην καθημερινότητα όπως τα άλογα και τα μόνιπλα στους δρόμους των πόλεων ή τα βόδια και τα κάρα στην ύπαιθρο, –με τη διαφορά ότι το τραίνο είχε μια κυριακάτικη αύρα του θαναμαστού πράγματος που μεταδιδόταν σε ό,τι σχετιζόταν με αυτό: ο εξοπλισμός και ο διάκοσμος των βαγονιών, οι σήραγγες και οι γέφυρες, τα δρομολόγια με τις ώρες και φυσικά οι σταθμοί. Δεν είναι λοιπόν περίεργο που η ένταση μεταξύ καθημερινής και γιορτινής, μεταξύ του κανονικού και του εξαιρετικού, μεταξύ οφέλους και διασκέδασης (διασκέδασης που μπορούσε να μετατραπεί σε φοβισμένη δυσπιστία, ακόμη και σε φοβία) έγινε αντικείμενο της «υψηλής» καλλιέργειας, κυρίως της λογοτεχνίας, όχι όμως μόνο αυτής· Ο Ιωσήφ Στράους πατήρ, για παράδειγμα, συνέθεσε ένα βαλς του σιδηροδρόμου.

Με τον ένα ή τον άλλο τρόπο ο σιδηρόδρομος και οι αναχωρήσεις, οι διαδρομές και οι αφίξεις, εμφανίζονται στα διηγήματα, τα μυθιστορήματα, τα ημερολόγια, ακόμη και στα θεατρικά έργα και τα ποιήματα όλων των μικρών και μεγάλων αυστριακών και μη αυστριακών γερμανόφωνων συγγραφέων της ύστερης καισαροβασιλείας και της πρώτης Δημοκρατίας: στα ημερολόγια του Κάφκα όπως και στα ποιήματα του Ρίλκε, στα χρονογραφήματα του Ιωσήφ Ροτ όπως και στα εκτεταμένα πεζογραφήματα του Χαιμίτο φον Ντόντρε, στον επικό χείμμαρο του Μούζιλ όπως και στα διηγήματα του Σνίτζλερ κ.τ.λ.

Δεν μπορούσε να είναι και διαφορετικά! Το καινούργιο φαινόμενο της καθημερινότητας έπρεπε να υποστεί αφηγηματική και δραματουργική επεξεργασία: αυτή είναι η όψη της ιστορίας της τέχνης που περιέχεται σε αυτό. Η λογοτεχνική πλευρά φαίνεται στον αφηγηματικό πλούτο που χάριζε πάντοτε το θέμα της διαδρομής, τώρα όμως ειδικά ο σιδηρόδρομος. Σε ευθυμογράφημα με τίτλο «Καθυστέρηση» στο *Περιοδικό Λεξικό – Αυστρία (Wörterbuch des Fremdenverkehrs – Ausgabe: Österreich)* γράφει ο Άντον Κου:

«Αυτή η λέξη (Verspätung=καθυστέρηση –, που στα αυστριακά προφέρεται με d) είναι για το δρομολόγιο ό,τι είναι για

τους μαθηματικούς η μέθοδος των τριών. Χαρακτηρίζει μια εξίσου περίπλοκη όσο και σίγουρη μέθοδο, αφαιρώντας το χρόνο διαμονής στο κρηπίδωμα να συναγάγει κανείς το χρόνο άφιξης ή αναχώρησης ανάλογα. Με τον τρόπο αυτό ο ταξιδιώτης γνωρίζει την εξαιρετη κουζίνα των εστιατορίων στους αυστριακούς σιδηροδρομικούς σταθμούς. – Υ.Γ. Σε περιπτώσεις μη τήρησης των καθυστερήσεων συμβαίνουν δυστυχήματα: οι περιπτώσεις αυτές όμως είναι σπάνιες. Ο περιφερειακός προϊστάμενος² στο *Ραντέσκυ-μαρς* του Ιωσήφ Ροτ δεν ενοχλείται από καθυστερήσεις. «Συνέκρινε τους αναφερόμενους με τους πραγματικούς χρόνους άφιξης και αναχώρησης και το ρολόι του με όλα τα ρολόγια του σταθμού [...] Κατά περιεργό τρόπο κάθε ανωμαλία ευχαριστούσε, δρόσιζε, θα έλεγε κανείς, την καρδιά του».

Μια και μιλούμε για σταθμούς: στην *Κρύπτη των Καπουτσίνων* του Ροτ αναφέρεται ότι: «Όλοι οι σιδηροδρομικοί σταθμοί της παλαιάς αυστρουγγρικής μοναρχίας μοιάζουν μεταξύ τους, οι μικροί σταθμοί στους μικρούς επαρχιακούς οικισμούς. Κίτρινοι και μικρούτσικοι, έμοιαζαν με τεμπέλικες

γάτες, που αράζουν το χειμώνα στο χιόνι και το καλοκαίρι στον ήλιο, σαν να τους προστάτευε η παραδοσιακή κρυστάλλινη στέγη και να τους φύλαγε ο μαύρος δικέφαλος σε κίτρινο φόντο. Παντού στο Σιπόλγιε όπως και στο Ζλότογκροντ, ο θυρωρός ήταν ο ίδιος [...] στο Ζλότογκροντ όπως και στο Σιπόλγιε κρεμόταν στο κρηπίδωμα, πάνω από την είσοδο του γραφείου του προϊσταμένου, εκείνο το μαύρο σιδερένιο εργαλείο, από το οποίο ακουγόταν κατά θαυμαστό τρόπο το ασημένιο κουδούνισμα του μακρινού τηλεφώνου, τρυφερά και γλυκά σινιάλα από άλλους κόσμους [...] στο σταθμό του Ζλότογκροντ όπως και στο Σιπόλγιε υπήρχε [...] ο ίδιος μπουφές με τα μπουκάλια της ρακής και την ίδια ξανθιά, ορθόστητη ταμιά...»

Η καθησυχαστική, γνώριμη επανάληψη του ίδιου στους κακανικούς³ σιδηροδρόμους, την οποία κατέγραψε ο Ροτ, πρέπει να επηρέασε τις διαδρομές της γραφής του: ήδη στο *Ραντέσκυ-μαρς* διαβάζουμε:

«Ήταν ο τελευταίος όλων των σταθμών της επικράτειας, πάντως: και αυτός [...] ο σταθμός χαρούμενα, κρυστάλλινα σινιάλα, στα οποία ηκούσαν τρυφερά τόνοι της πατρίδας [...] Και αυτός ο σταθμός είχε θυρωρό [...]! Μια φορά την ημέρα, μεσημέρι ακριβώς, ο θυρωρός χτυπούσε την κουδούνα του για

το συρό που αναχωρούσε σε δυτική κατεύθυνση, για Κράκαου, Όντενπεργκ, Βιέννη. Το καλό, αγαπημένο τραίνο!»

Ένα αγαπημένο τραίνο, αναμφίβολα! Τραίνο της αγάπης. Στο τραίνο για τη Βιέννη αφήνει ο Καρλ Γιόζεφ, γιος του περιφερειακού προϊστάμενου, να καταρρεύσουν όλες οι γέφυρες της συμβατικότητας και πέφτει με πάθος στην αγκαλιά της κυρίας φον Τράουσιγκ. Γιατί το τραίνο, σε αντίθεση προς όλα τα παλαιότερα και κατοπινότερα μέσα συγκοινωνίας, περιέχει επίσης τη μετατόπιση της σπιτικής οικειότητας της σταθερής κρεβατοκάμαρας στην εξίσου σπιτική οικειότητα της κυλιόμενης κλινάμαξας, – και όχι μόνο αυτό! Στην ιδιαίτερη περίπτωση των αυστριακών σιδηροδρόμων ήταν η μετα-

τόπιση του βιεννέζικου καφενείου στο εστιατόριο του τραίνου που κυλούσε μες από τις φυγόκεντρες χώρες του στέμματος: κι αυτό του προσέδιδε μια σχεδόν μεταφυσική διάσταση που δεν της έλειπε η τραγικότητα. Σε αυτή τη διάσταση συμμετείχε ζωηρά η λογοτεχνία, κατά κεντροευρωπαϊκό τρόπο φυσικά.

Μετάφραση:
Θ. Παρασκευόπουλος



ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Απόδοση του γερμανικού *kaiseliche und königliche* (k. und k.) Monarchie (αυτοκρατορική και βασιλική μοναρχία). Οι ηγεμόνες της Αυστροουγγαρίας ήταν Αυστριακοί αυτοκράτορες (Kaiser) και Ούγγροι αποστολικοί βασιλείς. Από τη σύντηξη k. und k. προήλθε το σκωπτικό Kakanien (Κακανία) με το δύσομο συνειρημό και το επίθετο kakanisch (κακανικός) που χρησιμοποιούσε η δημοκρατική αντιπολίτευση (Σ.τ.Μ.).

2. *Bezirkshauptmann*: Προϊστάμενος της *Bezirkshauptmannschaft*, της περιφερειακής διοίκησης (ένωσης ενός αριθμού δήμων και κοινοτήτων) στην Αυστρία (Σ.τ.Μ.).

3. Βλ. σημείωση 1.