

CHRISTIAN
WOLMAR

ΥΠΕΡΣΙΒΗΡΙΚΟΣ

ΕΩΣ ΤΗΝ ΑΚΡΗ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ



ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΩΤΟΤΥΠΟΥ: TO THE EDGE OF THE WORLD
Από τις Εκδόσεις Books, Λονδίνο 2013
ΤΙΤΛΟΣ ΒΙΒΛΙΟΥ: ΥΠΕΡΣΙΒΗΡΙΚΟΣ – Έως την άκρη του κόσμου
ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ: Christian Wolmar
ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ: Δημήτριος Β. Σταυρόπουλος
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ – ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΚΕΙΜΕΝΟΥ: Γιώργος Κασαπίδης
ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΞΩΦΥΛΛΟΥ: Γιώργος Ανδρεάδης
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ: Ραλλού Ρουχωτά

© Christian Wolmar, 2013
First published in Great Britain by Atlantic Books,
an imprint of Atlantic Books Ltd.
© Φωτογραφιών εξωφύλλου: Andy Wilson/Trevillion Images,
grafikwork, Stokkete/shutterstock
© ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΨΥΧΟΓΙΟΣ Α.Ε., Αθήνα 2016

Πρώτη έκδοση: Απρίλιος 2016

Έντυπη έκδοση ISBN 978-618-01-1458-4
Ηλεκτρονική έκδοση ISBN 978-618-01-1459-1

Τυπώθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση, σε χαρτί ελεύθερο χημικών ουσιών, προερχόμενο αποκλειστικά και μόνο από δάση που καλλιεργούνται για την παραγωγή χαρτιού.

Το παρόν έργο πνευματικής ιδιοκτησίας προστατεύεται κατά τις διατάξεις του Ελληνικού Νόμου (Ν. 2121/1993 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα) και τις διεθνείς συμβάσεις περί πνευματικής ιδιοκτησίας. Απαγορεύεται απολύτως η άνευ γραπτής αδειάς του εκδότη κατά οποιοδήποτε τρόπο ή μέσο αντιγραφή, φωτοανατύπωση και εν γένει αναπαραγωγή, διανομή, εκμίσθωση ή δανεισμός, μετάφραση, διασκευή, αναμετάδοση, παρουσίαση στο κοινό σε οποιαδήποτε μορφή (ηλεκτρονική, μηχανική ή άλλη) και η εν γένει εκμετάλλευση του συνόλου ή μέρους του έργου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΨΥΧΟΓΙΟΣ Α.Ε.

Έδρα: Τατοΐου 121, 144 52 Μεταμόρφωση
Βιβλιοπωλείο: Εμμ. Μπενάκη 13-15, 106 78 Αθήνα
Τηλ.: 2102804800 • fax: 2102819550 • e-mail: info@psychogios.gr
www.psychogios.gr • <http://blog.psychogios.gr>

PSICHOGIOS PUBLICATIONS S.A.

Head Office: 121, Tatoiou Str., 144 52 Metamorfossi, Greece
Bookstore: 13-15, Emm. Benaki Str., 106 78 Athens, Greece
Tel.: 2102804800 • fax: 2102819550 • e-mail: info@psychogios.gr
www.psychogios.gr • <http://blog.psychogios.gr>

CHRISTIAN
WOLMAR

ΥΠΕΡΣΙΒΗΡΙΚΟΣ

ΕΩΣ ΤΗΝ ΑΚΡΗ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ



Μετάφραση: Δημήτριος Β. Σταυρόπουλος

Πρόλογος: Αναστάσιος Βιστωνίτης



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<i>Πρόλογος στην ελληνική έκδοση</i>	9
<i>Κατάλογος χαρτών και εικόνων</i>	15
<i>Χάρτες</i>	18
<i>Εισαγωγή</i>	25
1. Ένας αργός εναγκαλισμός	33
2. Κρατώντας τη Σιβηρία	65
3. Το επίτευγμα του Βίτε	85
4. Μέσα στη στέπα	103
5. Ταξίδια και κακονχίες	143
6. Αιτία πολέμου	167
7. Η νέα Σιβηρία	189
8. Ρωσία από άκρου εις άκρον	209
9. Η μάχη για τον Υπερσιβηρικό	221
10. Ο Μεγάλος Κόκκινος Σιδηρόδρομος	255
11. Ο άλλος Υπερσιβηρικός	283
12. Ο μεγαλύτερος σιδηρόδρομος	307
<i>Βιβλιογραφία</i>	319
<i>Σημειώσεις</i>	323
<i>Ευρετήριο</i>	337

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΥΠΕΡΣΙΒΗΡΙΚΟΥ ΚΑΙ Η ΑΠΑΡΑΜΙΛΛΗ ΓΟΗΤΕΙΑ ΤΟΥ

Όλα τα ταξίδια είναι μετακινήσεις στον χώρο αλλά και στον χρόνο. Όμως κανένα από αυτά δεν μπορεί να συγκριθεί με το ταξίδι από τη Μόσχα στο Βλαδιβοστόκ με τον Υπερσιβηρικό, όπως προκύπτει από το βιβλίο του Κρίστιαν Γουόλμαρ *Υπερσιβηρικός: Έως την άκρη του κόσμου*. Ο Γουόλμαρ, συγγραφέας και δημοσιογράφος, έγραψε δώδεκα βιβλία για τα τρένα, που συμβολίζουν τη βιομηχανική εποχή, αλλά ορίζουν και τη δική μας.

Αυτό το βιβλίο του είναι το σημαντικότερο. Η σιδηροδρομική γραμμή του Υπερσιβηρικού δεν είναι απλώς η μεγαλύτερη στον κόσμο, αλλά η «σπονδυλική στήλη», θα λέγαμε, της Ρωσίας, μιας χώρας που καταλαμβάνει το ένα έκτο της γήινης επιφάνειας. Στους ταξιδιώτες υπόσχεται –και προσφέρει– ένα από τα γοητευτικότερα ταξίδια που μπορεί κανείς να φανταστεί. Για τη Ρωσία όμως είναι κάτι πολύ πιο σημαντικό: διακινεί το 30% των εμπορευμάτων της προς την Ευρώπη και την Άπω Ανατολή. Επιπλέον, η γεωπολιτική του σημασία υπήρξε τεράστια όχι μόνο για τη Ρωσία, αλλά για όλο τον κόσμο.

Το βιβλίο του Γουόλμαρ θα το χαρακτήριζα σαν την καλύτερη

εισαγωγή για όποιον θέλει να πραγματοποιήσει το ταξίδι με τον Υπερσιβηρικό, που διαρκεί επτά με οκτώ ημέρες. Το να επισκεφθεί κανείς τις μεγάλες ρωσικές πόλεις δεν είναι και σήμερα τόσο απλό, αν και λιγότερο δύσκολο απ' όσο ήταν κατά τη διάρκεια της σοβιετικής εποχής. Το να διασχίσει όμως τη Σιβηρία με τρένο συνιστά μοναδική και ανεπανάληπτη εμπειρία, που αποτυπώνεται από τον συγγραφέα με εξαιρετο τρόπο: με αμεσότητα και αφηγηματικό οίστρο, αλλά και με το πάθος κάποιου που αγαπά τα τρένα κι αναπόφευκτα θαυμάζει το πιο εντυπωσιακό από αυτά: το τρένο που κινείται στις σιδηροτροχιές της μεγαλύτερης γραμμής στον κόσμο.

Η κατασκευή του Υπερσιβηρικού είναι μυθιστορηματική, θα λέγαμε. Η οικονομικά και κοινωνικά καθυστερημένη Ρωσία αναλάμβανε το 1895 να κατασκευάσει ένα έργο για το οποίο στη Δύση πίστευαν ότι δε διέθετε ούτε την εμπειρία ούτε την τεχνογνωσία. Όταν στον ανεπτυγμένο κόσμο τα τρένα αποτελούσαν το κύριο μέσο μεταφοράς, στη Ρωσία οι μεταφορές εμπορευμάτων και ανθρώπων διεξάγονταν, στο ασιατικό της κυρίως τμήμα, μέσω των ποταμών και των λιμνών.

Πίσω βέβαια από κάθε μεγάλο έργο υπάρχει ένα όραμα. Και πίσω από αυτό ένας άνθρωπος που απεντίζει το μέλλον. Ο μεγάλος πρωταγωνιστής στο βιβλίο του Γουόλμαρ είναι ο Σεργκέι Βίτε (για τον οποίο ο συγγραφέας δεν κρύβει τον θαυμασμό του), που ξεκίνησε τη σταδιοδρομία του ως υπάλληλος των σιδηροδρόμων στην Οδησσό. Πολύ σύντομα ανήλθε στα ύπατα αξιώματα του κράτους και ανέλαβε υπουργός Οικονομικών της Ρωσίας. Είχε διαβλέψει πως το κύριο μέσον για να εισέλθει η Ρωσία στη βιομηχανική εποχή ήταν ο σιδηρόδρομος. Ο Βίτε δε θεωρούσε τους σιδηροδρόμους απλά μέσα μεταφοράς αλλά εθνικές αρτηρίες. Κατάφερε λοιπόν να πείσει τον τσάρο Αλέξανδρο Γ', όπως και τον γιο του Νικόλαο Β' που τον διαδέχθηκε, για την αξία και τη σημασία του Υπερσιβηρικού.

Ακόμη και από ένα απολυταρχικό καθεστώς, εντούτοις, δεν ήταν εύκολο να ληφθεί η απόφαση για ένα τέτοιο έργο, η κατασκευή του οποίου, πέραν όλων των άλλων, θα στοίχιζε στη χώρα το ένα έβδομο του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος της. Ο Βίτε όμως διέγνωνε την τεράστια οικονομική και κοινωνική σημασία του έργου, αφού θα ανέπτυσε τη Σιβηρία και θα αναζωογονούσε τη ρωσική οικο-

νομία, που μετά την κατάργηση της δουλείας το 1861 βρισκόταν σε στασιμότητα. Ο τσάρος, από την πλευρά του, θεώρησε πως η στρατιωτική και γενικότερα η γεωπολιτική σημασία του Υπερσιβηρικού θα ήταν τεράστια, ειδικά όσον αφορά τη σχέση της χώρας του με έναν από τους δύο προαιώνιους εχθρούς της: την Ιαπωνία. (Ο δεύτερος ήταν η Οθωμανική Αυτοκρατορία).

Ουδείς τότε εκτός Ρωσίας πίστευε πως η χώρα θα ήταν σε θέση να στρώσει σε δεκαπέντε χρόνια το μεγαλύτερο τμήμα των γραμμών του Υπερσιβηρικού κι ότι ως το 1916 το τρένο θα μπορούσε να καλύψει την απόσταση των περίπου 9.500 χλμ. από την αφετηρία του, τη Μόσχα, ως τον τελικό του προορισμό, το Βλαδιβοστόκ. Και ότι οι χιλιάδες ανειδίκευτοι εργάτες που χρησιμοποιήθηκαν θα ήταν ικανοί όχι απλώς να στρώσουν τις γραμμές σε θερμοκρασίες πολύ κάτω από το μηδέν και σε δύσκολα και συχνά σαθρά εδάφη, αλλά και να φτιάξουν αμέτρητες γέφυρες – σε κάποιες μάλιστα περιπτώσεις και δύο ανά δύο χιλιόμετρα γραμμών.

Το κόστος όχι μόνο σε χρήμα αλλά και σε ανθρώπινες ζωές υπήρξε τεράστιο. Η διαφθορά των κατά τόπους υπευθύνων επίσης μεγάλη. Πολλοί από τους εργολάβους εξακολούθουσαν να διατηρούν στο μισθολόγιο εργάτες που είτε είχαν εγκαταλείψει το έργο είτε είχαν πεθάνει. Και βέβαια υπερχοστολογούσαν κατά κανόνα τα υλικά που χρησιμοποιούσαν. Επιπλέον, τα συνεργεία υφίσταντο συχνά επιθέσεις από ποικίλες ληστοσυμμορίες, ενώ πολλοί εργάτες πέθαναν από τις κακουχίες, όχι μόνο εξαιτίας του πολιικού κλίματος αλλά και των άθλιων συνθηκών διαβίωσης.

Μολονότι ο Υπερσιβηρικός άρχισε να κατασκευάζεται στην τσαρική εποχή (η σύλληψή του από τον Βίτε ήταν καπιταλιστική), ως συνολικό επίτευγμα πρέπει, κατά τον Γουόλμαρ, να πιστωθεί στους Σοβιετικούς. Μπορεί η άποψή του να περιέχει ένα ποσοστό υπερβολής, όμως δεν απέχει πολύ από την αλήθεια. Είναι το σημαντικότερο επίτευγμα των Σοβιετικών, δεδομένου ότι στο μέλλον δεν κατάφεραν να επιτύχουν κάτι παρόμοιο, συμπεραίνει. Αφού όχι μόνο εκσυγχρόνισαν, αλλά και επεξέτειναν τον Υπερσιβηρικό, καταφέροντας μάλιστα να ξαναχτίσουν σε χρόνο ρεκόρ τις γέφυρες που είχαν καταστραφεί κατά τη διάρκεια του εμφυλίου πολέμου με τους Λευκούς και ως το 1928 να ηλεκτροδοτήσουν τη γραμμή στο

σύνολό της. Σήμερα, ο Υπερσιβηρικός δεν είναι μόνο μία γραμμή. Συνιστά ένα περίπλοκο σύστημα με τις διακλαδώσεις του (κι αυτές είναι κατά το πλείστον δημιουργήματα της σοβιετικής εποχής) που οδηγούν στην Κίνα, στη Μογγολία και στη Βόρειο Κορέα. Ένα μεγάλο μέρος επίσης του μεταφορικού έργου της γραμμής Κίεβο-Βλαδιβοστόκ εκτελείται από τον Υπερσιβηρικό.

Ο ρόλος του στην έκβαση του εμφυλίου πολέμου ανάμεσα στους Λευκούς και στους Μπολσεβίκους, ο οποίος ήταν σε μεγάλο βαθμό ανταρτοπόλεμος, υπήρξε καταλυτικός. Σε βαγόνι του Υπερσιβηρικού είχε το στρατηγείο του ο Τρότσκι, στο οποίο μάλιστα είχε εγκαταστήσει τηλεγραφείο, τυπογραφείο και ραδιοφωνικό σταθμό. Ο συρμός ήταν τόσο βαρύς, ώστε χρειάζονταν δύο ατμομηχανές για να τον σύρουν. Έτσι, ο Τρότσκι είχε την ευχέρεια να μετακινείται συνεχώς, να συντονίζει και να μεταφέρει με ταχύτητα και αποτελεσματικότητα τις στρατιωτικές του δυνάμεις όπου χρειάζονταν κατά περίπτωση.

Στις δεκαετίες του 1920 και του 1930, ο Υπερσιβηρικός χρησιμοποιήθηκε για τα αποκαλούμενα «τρένα προπαγάνδας». Αυτά, για τους πληθυσμούς της Σιβηρίας που ζούσαν αποκομμένοι από τα μεγάλα αστικά κέντρα, ήταν κάτι νέο. Για το καθεστώς –και για τα δεδομένα της εποχής– το αποτελεσματικότερο μέσον προπαγάνδας. Η απομονωμένη ως τότε Σιβηρία αναπτύχθηκε ραγδαία με τις καινούργιες πόλεις που χτίστηκαν και τους πληθυσμούς που μετακινήθηκαν εκεί – κι έτσι αναπτύχθηκε η σοβιετική βιομηχανία.

Τι ήταν η Σιβηρία πριν από τον Υπερσιβηρικό; Ένας τόπος εξορίας και καταναγκαστικών έργων από τον 16ο ακόμη αιώνα. Τον κατοικούσαν αγράμματες ως επί το πλείστον φυλές, οι οποίες δε διέθεταν καμιά εθνική συνείδηση.

Ως πριν από την Οκτωβριανή Επανάσταση ελάχιστα εργοστάσια υπήρχαν στη Σιβηρία (παρά την «αποπεράτωση» του Υπερσιβηρικού) και η συμβολή της στην οικονομία ήταν μηδαμινή. Συνεισέφερε μόνο το 1% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος. Οι Μπολσεβίκοι έστειλαν μηχανικούς και γεωλόγους στην περιοχή, τη μελέτησαν και με βάση τις αναφορές και τις προτάσεις τους άρχισε η ανάπτυξη της βιομηχανίας, που άλλαξε και τη φυσιογνωμία της Σιβηρίας. Για να λειτουργήσουν τα τεράστια εργοστάσια τα οποία φτιάχτηκαν από τη δεκαετία του 1930 και εξής, χρειάζονταν

καύσιμα και πρώτες ύλες που υπάρχουν άφθονες στη Σιβηρία. Και ένας μόνο τρόπος υπήρχε για τη μεταφορά τους: ο Υπερσιβηρικός.

Ο Τρότσκι μετά τη λήξη του εμφυλίου πολέμου ανέλαβε την ευθύνη της ανάπτυξης των σιδηροδρόμων. Ως το 1927, πέντε χρόνια μετά το τέλος του εμφυλίου πολέμου, όλες οι κατεστραμμένες γέφυρες κατά μήκος της γραμμής του Υπερσιβηρικού είχαν ξαναχτιστεί. Μετά την εκδίωξη του Τρότσκι, την ευθύνη των σιδηροδρόμων ανέλαβε ο φοβερός Λαζάρ Καγκάνοβιτς (διόλου τυχαίο που το παρατσούκλι του ήταν «Αμαξοστοιχία»), ο οποίος είχε κατά τον Γουόλμαρ «το περισσότερο αίμα στα χέρια του» απ' όλους όσοι ανήκαν στον στενό κύκλο του Στάλιν. Όποτε υπήρχαν προβλήματα ή μεγάλες καθυστερήσεις στα τρένα, εκτελούσε χωρίς δισταγμό και με συνοπτικές διαδικασίες τους υπευθύνους.

Ωστόσο, αυτοί δεν ήταν τα μόνα ούτε και τα περισσότερα θύματα. Τα γκουλάγκ δε θα είχαν αναπτυχθεί σε τέτοια έκταση τουλάχιστον, αν δεν υπήρχε ο Υπερσιβηρικός, που μετέφερε από τις πόλεις στα στρατόπεδα καταναγκαστικής εργασίας εκατομμύρια πολιτικών αλλά και ποινικών κρατουμένων.

Ο ρόλος του Υπερσιβηρικού στην τελική έκβαση του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου ήταν επίσης πολύ σημαντικότερος απ' όσο πιστεύουμε. Τα δύο πρώτα χρόνια του πολέμου, όταν με το Σύμφωνο Μολότοφ-Ρίμπεντροπ η Σοβιετική Ένωση παρέμενε ουδέτερη, η Γερμανία συνδεόταν απευθείας με την Ιαπωνία μέσω του Υπερσιβηρικού. Από την Ιαπωνία προμηθευόταν ο Χίτλερ τεράστιες ποσότητες φυσικού καουτσούκ, υλικού κρίσιμης σημασίας που παραγόταν στη Γαλλική Ινδοκίνα. Μετά την επίθεση εναντίον της Σοβιετικής Ένωσης, η Γερμανία στερήθηκε τη διά ξηράς σύνδεσή της με τη σύμμαχό της Ιαπωνία και το μεταφορικό έργο για το οποίο χρησιμοποιούσε τον Υπερσιβηρικό έπρεπε να το εκτελεί διά θαλάσσης, όπου όμως κυριαρχούσε η Μεγάλη Βρετανία. Την ίδια εποχή, κυρίως όμως μετά την εισβολή των ναζιστικών στρατευμάτων στη Σοβιετική Ένωση και τις πρώτες σαρωτικές τους νίκες, μεγάλος αριθμός Ρωσοεβραίων χρησιμοποίησε τον Υπερσιβηρικό για να φύγει από τη Σοβιετική Ένωση.

Ο Χρουστσόφ ισχυρίζεται στα Απομνημονεύματά του ότι η επίθεση του Χίτλερ εναντίον της Σοβιετικής Ένωσης κατέλαβε τον

Στάλιν εξαπίνης. Αυτό πόρρω απέχει από την αλήθεια, όπως μαρτυρούν τόσο ο Σάιμον Σεμπάγκ Μοντεφιόρε όσο και ο Γουόλμαρ. Δέκα μέρες πριν από την εκδήλωση της επίθεσης της ναζιστικής Γερμανίας, ο Στάλιν φρόντισε να μεταφέρει πίσω από τα Ουράλια εργοστάσια κρίσιμης σημασίας και να απομακρύνει από τη Μόσχα 1.000 άρματα μάχης, 1.000 αεροπλάνα και 400.000 στρατιώτες. Και στις δύο περιπτώσεις χρησιμοποιώντας τον Υπερσιβηρικό.

Το σχέδιο του Στάλιν για τη βίαιη εκβιομηχάνιση της Σοβιετικής Ένωσης άλλαξε και τον χαρακτήρα του Υπερσιβηρικού, που μεταβλήθηκε στην κύρια μεταφορική αρτηρία της χώρας. Στους σταθμούς σήμερα υπάρχουν πολλές πλατφόρμες όπου σταθμεύουν μεταφορικά τρένα, οι γραμμές είναι φαρδύτερες απ' ό,τι στον υπόλοιπο κόσμο – άρα τα βαγόνια των αμαξοστοιχιών είναι κι αυτά μεγαλύτερα και μπορούν να μεταφέρουν μεγαλύτερο φορτίο. Όπως φυσικά κι επιβάτες, γηγενείς και τουρίστες, αν και ο Υπερσιβηρικός δεν είναι και το ασφαλέστερο τρένο στον κόσμο. Το τρένο όμως παραμένει το κύριο μέσο που χρησιμοποιούν οι κάτοικοι της Σιβηρίας, αφού τα αεροδρόμια στη Σιβηρία είναι αφενός λίγα και αφετέρου πολύ μακριά το ένα από το άλλο.

Τα τρένα έχουν μέλλον, πιστεύει ο Γουόλμαρ. Και ο Υπερσιβηρικός είναι η καλύτερη απόδειξη. Δε θα μείνουν ως ανάμνηση από τα μυθιστορήματα του 19ου αιώνα και τις αφηγήσεις των ταξιδιωτών. Υπάρχουν πολύ μεγάλες εκτάσεις στον πλανήτη μας όπου το μεταφορικό τους έργο δεν μπορεί να το εκτελέσει κανένα άλλο μέσο μεταφοράς. Ο αναγνώστης που θα αρχίσει να διαβάζει ετούτο το βιβλίο, δε θα θέλει να το αφήσει από τα χέρια του πριν το ολοκληρώσει, πραγματοποιώντας νοερά το ταξίδι μέσα από τις στέπες, τα χιονισμένα τοπία, τις αναρίθμητες πόλεις και τους ονειρικούς σταθμούς που τον μεταφέρουν πίσω στον χρόνο, καθιστώντας γοητευτικότερο το παρόν. Κι είναι όχι μόνο σπάνιο αλλά και αφάνταστα ελκυστικό που αυτό το μηχανικό θηρίο, γέννημα της ανθρώπινης διάνοιας αλλά κι έκφραση του πόθου να γίνει ο κόσμος καλύτερος, αναδεικνύεται πρωταγωνιστής σ' αυτή τη θαυμάσια αφήγηση.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΒΙΣΤΩΝΙΤΗΣ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ ΚΑΙ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΧΑΡΤΕΣ

1. Ο Υπερσιβηρικός Σιδηρόδρομος
2. Τμήματα Άπω Ανατολής του Υπερσιβηρικού Σιδηροδρόμου
3. Ο Ρωσοϊαπωνικός Πόλεμος του 1904-05
4. Ο τομέας της κεντρικής Σιβηρίας
5. Ο δυτικός τομέας

ΕΙΚΟΝΕΣ

1. Πορτρέτο του Αλέξανδρου Γ' (1845-1894) από τον Ιβάν Κραμσκόι. Rex/Univesral History Archive/Universal Images Group.
2. Ο Σεργκέι Βίτε στο Ξενοδοχείο Γουέντγουορθ στο Πόρτσμουθ την 1η Ιανουαρίου 1905. Getty Images/Buyenlarge/Archive Photos.
3. Χαλκομανία του παγοθραυστικού πορθμείου στη λίμνη Βαϊκάλη το 1904. Getty Images/Arpic/Hulton Archive.
4. Κατάδικοι εργάζονται στον Υπερσιβηρικό Σιδηρόδρομο το 1900. Rex/Roger-Viollet.
5. Γέφυρα του Υπερσιβηρικού Σιδηροδρόμου. Mary Evans/John Massey Stewart Collection.

6. Νοσοκόμοι σε ένα νοσοκομειακό τρένο του Ρωσικού Ερυθρού Σταυρού. Mary Evans/ Sueddeutsche Zeitung Photo.

7. Μεταφορά Ιαπώνων αιχμαλώτων κατά τη διάρκεια του Ρωσοϊαπωνικού Πολέμου. Mary Evans/ Sueddeutsche Zeitung Photo.

8. Ντόπιοι της Μαντζουρίας διασκεδάζουν Ρώσους στρατιώτες. Mary Evans/Interfoto Agentur.

9. Μηχανικοί στη σιδηροδρομική γέφυρα πάνω από τον ποταμό Ομπ. akg-images.

10. Εργάτες σκίζουν κορμούς δέντρων για τον Υπερσιβηρικό Σιδηρόδρομο. Mary Evans/John Massey Stewart Collection.

11. Τρένα σε ένα σταθμό διαλογής στον Υπερσιβηρικό Σιδηρόδρομο. Mary Evans/Sueddeutsche Zeitung Photo.

12. Ο σταθμός του Ιρκούτσκ το 1898. © De Agostini/The British Library Board.

13. Ιαπωνικά στρατεύματα εισέρχονται στο Βλαδιβοστόκ το 1918. akg-images/Interfoto.

14. Αγρότες και παιδιά πουλούν γαλακτοκομικά προϊόντα σε περαστικούς. © William Wisner Chapin/National Geographic Society/Corbis.

15. Ο Λέον Τρότσκι στον σταθμό του Πέτρογκραντ το 1920. © Hulton-Deutsch Collections/CORBIS.

16. Θωρακισμένο τρένο στον Υπερσιβηρικό Σιδηρόδρομο. Mary Evans/Robert Hunt Collection.

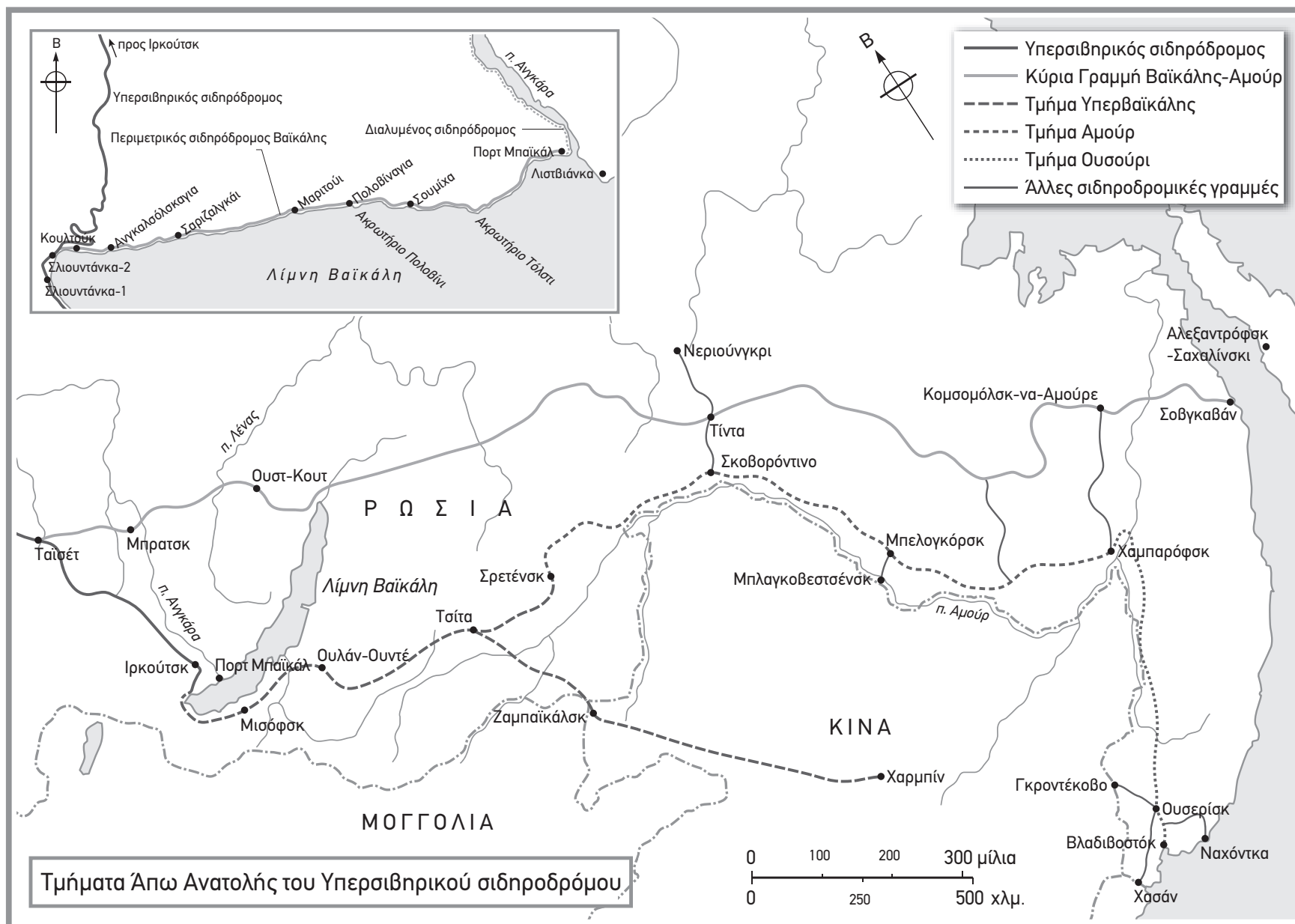
17. Κλειδούχος στο Νοβοσιμπίρσκ το 1929. Mary Evans/ Sueddeutsche Zeitung Photo.

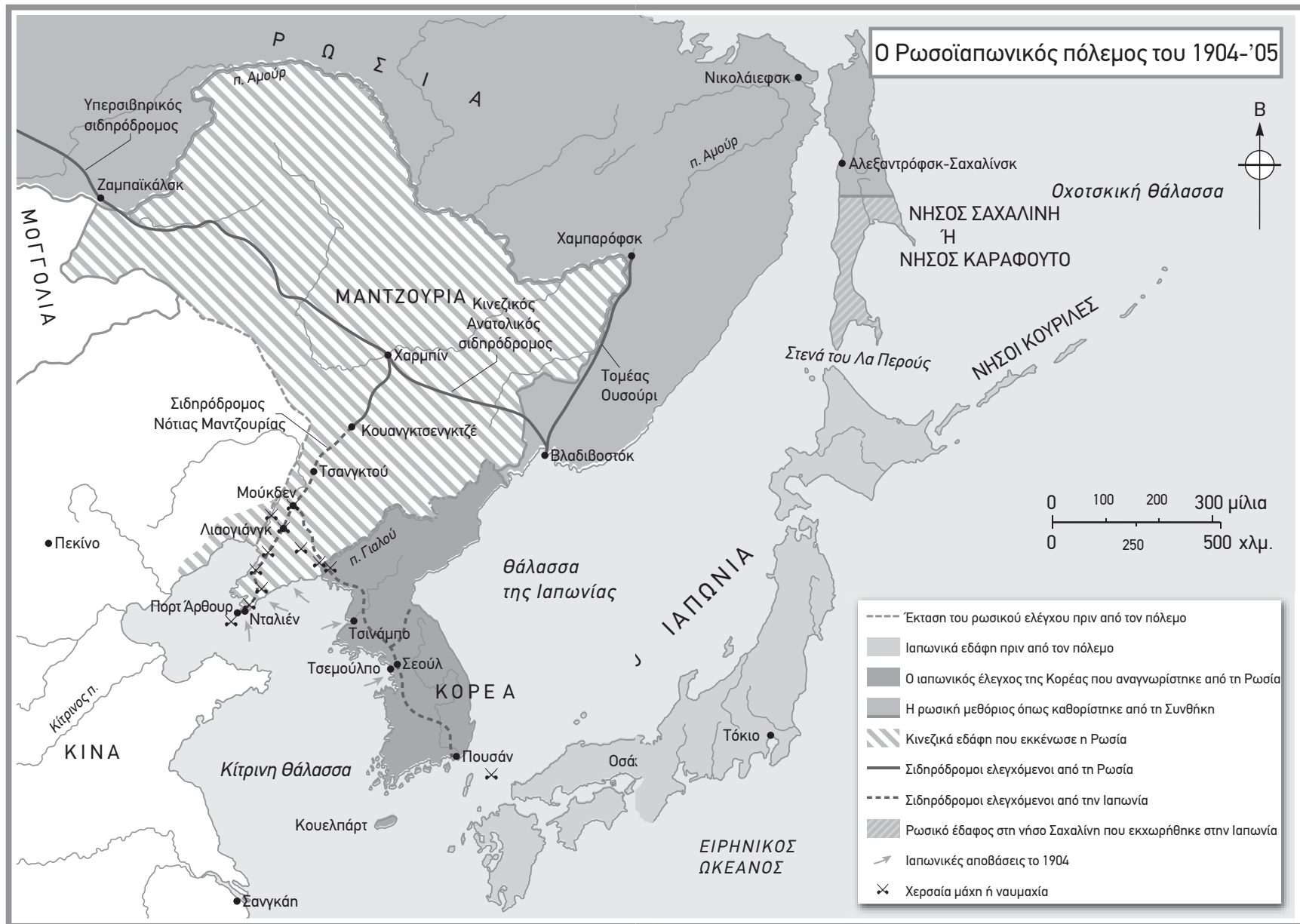
18. Παιδιά πουλούν λουλούδια στους περαστικούς το 1921. © Ella R. Christie/National Geographic Society/Corbis.

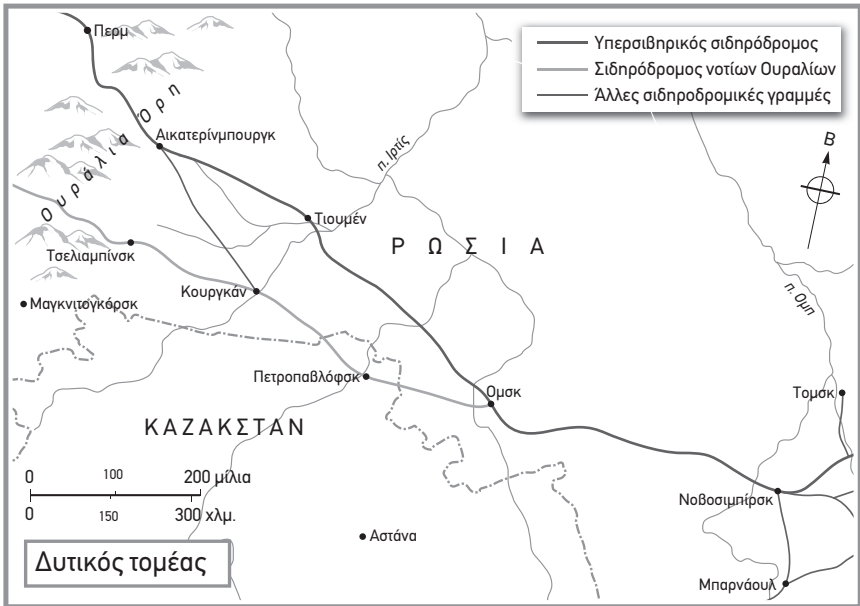
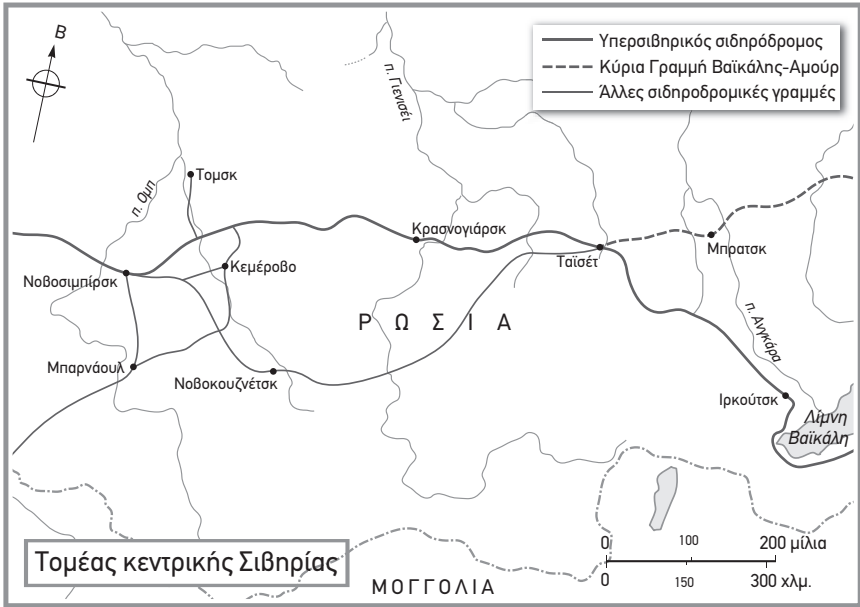
19. Βαγόνι σαλόνι το 1903. Mary Evans/Sueddeutsche Zeitung Photo.

20. Άνθρωποι του Μπουριάτ στον σταθμό Ταλμπάγκα. Mary Evans/Sueddeutsche Zeitung Photo.
21. Αίθουσα αναμονής Γ' θέσης στο Κρασονογιάρσκ το 1905. Mary Evans/Sueddeutsche Zeitung Photo.
22. Ο σταθμός του Βλαδιβοστόκ. akg-images/Imagno.
23. Επιβάτες σε πλατφόρμα το 1915. Rex/Roger-Viollet.
24. Ο σταθμός Γιαροσλάβσκι το 1908. Mary Evans Picture Library.
25. Ο σταθμός Γιαροσλάβσκι το 1974. akg-images/RIA Novosti.
26. Σιδηροδρομικός πλάι σε γραμμές καλυμμένες από χιόνι το 1978. © Hulton-Deutsch Collection/CORBIS.
27. Μέλη της Κομμουνιστικής Λέσχης Νέων στον σταθμό Γιαροσλάβσκι. akg-image/RIA Novosti.
28. Κατασκευαστές του Σιδηροδρόμου Αμούρ-Βαϊκάλης την 1η Οκτωβρίου 1984. © RIA Novosti/Alamy.
29. Πλάκα στον σταθμό του Βλαδιβοστόκ. Ευγενική χορηγία της Ντέμπορα Μάμπι.
30. Ο σταθμός του Νοβοσιμπίρσκ. Ευγενική χορηγία της Ντέμπορα Μάμπι.
31. Ο Περιμετρικός Σιδηρόδρομος Βαϊκάλης. Francorov/Wiki Commons.
32. Το τρένο *Ρασίγια* του Υπερσιβηρικού φτάνει στο Ουλάν-Ουντέ το 2007. Rex.
33. Ο σταθμός Ουλάν-Ουντέ το 2012. Ευγενική χορηγία της Ντέμπορα Μάμπι.
34. Ο Κρίστιαν Ουόλμαρ και η Ντέμπορα Μάμπι. Ευγενική χορηγία της Ντέμπορα Μάμπι.









ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΟΠΩΣ και με τα προηγούμενα ιστορικά βιβλία μου για τους σιδηροδρόμους, το παρόν βιβλίο δεν αποτελεί απλώς εξιστόρηση ενός συγκοινωνιακού συστήματος. Είναι πολύ περισσότερα απ' αυτό. Η ιστορία του Υπερσιβηρικού είναι ταυτόχρονα μία ιστορία αξιωματικών μηχανικών επιτευγμάτων που έλαβαν ώθηση από την αυτοκρατορική φιλοδοξία, αλλά και ένα σημείο κλειδί της ρωσικής αλλά και της ευρύτερης ευρωπαϊκής και ασιατικής ιστορίας.

Ο Υπερσιβηρικός δεν είναι ένας μόνο σιδηρόδρομος. Υπάρχουν πολλοί Υπερσιβηρικοί, κι εκείνος που ταιριάζει καλύτερα στην ονομασία –το δρομολόγιο ανάμεσα στη Μόσχα και στο Βλαδιβοστόκ, το οποίο διασχίζει αποκλειστικά ρωσικό έδαφος– δεν ολοκληρώθηκε παρά μόλις το 1916. Πριν από τότε, αυτή η διαδρομή από τη Μόσχα έως τον Ειρηνικό Ωκεανό χρησιμοποιούσε τον Κινεζικό Ανατολικό σιδηρόδρομο, ο οποίος κατασκευάστηκε σε σύζευξη με τον Υπερσιβηρικό διαμέσου της Μαντζουρίας, η οποία αποτελούσε μέρος της Κίνας (και είναι γνωστός τώρα ως Υπερμαντζουριανός). Πιο πρόσφατα, όπως περιγράφεται προς το τέλος του βιβλίου, το ανατολικό κομμάτι του Υπερσιβηρικού έχει παραλληλιστεί με τον σιδηρόδρομο Αμούρ-Βαϊκάλης που κατασκευάστηκε με μεγάλο οικονομικό και περιβαλλοντικό κόστος από τους Σοβιετικούς διαμέσου της παρθένας σιβηρικής στέπας. Το βιβλίο ετούτο επικεντρώνεται στην ιστορία αυτών των γραμμών και όχι στα παρακλάδια που κατασκευάστηκαν κατά τον 20ό αιώνα, όπως ο Τουρκσίμπ και

ο Υπερμογγολικός, διότι το επίκεντρο της ιστορίας είναι η Σιβηρία η οποία απεικονίζει τόσο καλά το θέμα που βγαίνει από πολλά βιβλία μου: η κατασκευή μιας σιδηροδρομικής γραμμής έχει ως συνέπεια κάθε είδους αλλαγές, αναμενόμενες και μη.

Στην περίπτωση της Σιβηρίας, τα αποτελέσματα υπήρξαν αναπόφευκτα τόσο θετικά όσο και αρνητικά. Από πολλές απόψεις, πρόκειται για μία τραγική ιστορία. Λίγο καιρό αφότου κατασκευάστηκε, ο Υπερσιβηρικός έγινε ο καταλύτης ενός μεγάλου πολέμου, ο οποίος διεξήχθη στην κλίμακα του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, και μετά έγινε το επίκεντρο πολλών μαχών κατά τον Ρωσικό Εμφύλιο. Λέγεται πως ο Λέον Τρότσκι χρησιμοποίησε ένα θωρακισμένο τρένο στη γραμμή για να ηγείται του αγώνα κατά των Λευκών, των αντεπαναστατικών δυνάμεων σε εκείνον τον πόλεμο, και υπήρξε μεγάλη αιματοχυσία και από τις δύο πλευρές. Συγκεκριμένα, το μεγαλύτερο λάθος ήταν η κατασκευή της αρχικής γραμμής διαμέσου της Μαντζουρίας, μία κίνηση η οποία είχε ως συνέπεια όχι μόνο το σχεδόν άμεσο ξέσπασμα του Ρωσοϊαπωνικού πολέμου, αλλά υπήρξε και καθοριστική για την έλευση της Ρωσικής Επανάστασης, αφού αναζωογόνησε την αποτυχημένη ρωσική εξέγερση του 1905.

Ο ίδιος ο Υπερσιβηρικός συνέβαλε στην Επανάσταση του 1917, η οποία άλλαξε ολόκληρη την εποχή της. Η συγκέντρωση πόρων από μία φτωχή κυβέρνηση για κάτι που εκλαμβάνόταν ως τυχοδιωκτισμός στην Άπω Ανατολή –ιδίως κατά την κατασκευή του σιδηροδρόμου του Αμούρ στα χρόνια λίγο πριν από τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο– συνέβαλε αναμφίβολα στην πολιτική αστάθεια στη Ρωσία. Συνεπώς, ο Υπερσιβηρικός δεν έχει απλώς πρωταγωνιστικό ρόλο στην ιστορία των σιδηροδρόμων, αφού η συμβολή του στην ευρύτερη γεωπολιτική του 20ού αιώνα δεν μπορεί να υποτιμηθεί. Δίχως τον Υπερσιβηρικό, οι σύγχρονοι χάρτες της Ευρώπης και της Ασίας μπορεί να ήταν πολύ διαφορετικοί.

Η αλληλουχία πολέμων, καθώς και η μαζική μετανάστευση η οποία έλαβε ώθηση από τη γραμμή υπήρξαν πηγές πολλών δεινών και υπάρχουν πολλές τραγικές ιστορίες σ' αυτό το βιβλίο. Υπάρχει όμως και μία φανταστική, θετική ιστορία να ειπωθεί, η οποία συχνά παραλείπεται ή απλώς ξεχνιέται στη στερεοτυπική άποψη που διαμορφώνεται για τη Ρωσία. Η κατασκευή και η συνεχιζόμενη

αποτελεσματική λειτουργία του Υπερσιβηρικού κατατάσσεται ανάμεσα στα μεγαλύτερα επιτεύγματα της ανθρωπότητας. Στην πραγματικότητα, μεγάλο μέρος αυτού του βιβλίου αφορά την κατάρριψη μύθων. Ο Υπερσιβηρικός δέχτηκε σημαντική κριτική από τη Δύση όταν κατασκευάστηκε για πρώτη φορά. Οι Ρώσοι απεικονίζονταν ως διεφθαρμένοι και ανίκανοι. Αν και αναμφίβολα έγιναν λάθη και χάθηκαν χρήματα, δεν μπορεί να αρνηθεί κανείς το έξοχο επίτευγμα, ένα από τα μεγαλύτερα θαύματα μηχανικής του κόσμου.

Όπως ανακάλυψα όταν ταξίδευα κατά μήκος της γραμμής, δεν είναι κάποιος μικρός οφιοειδής επαρχιακός σιδηρόδρομος όπου πού και πού περνά κάποιο τρένο που προκαλεί ναυτία, αλλά μάλλον μία από τις μεγαλύτερες αρτηρίες του κόσμου, μία υποδομή που μεταμόρφωσε όχι μόνο την περιοχή στην οποία κατασκευάστηκε, αλλά και ολόκληρο το έθνος που την έφτιαξε.

Το 1ο Κεφάλαιο ξεκινάει με μία περιγραφή της Σιβηρίας την εποχή πριν από τον σιδηρόδρομο και με μία σύντομη εξιστόρηση της ανάπτυξης των πρώτων σιδηροδρόμων της Ρωσίας. Πράγματι, η Ρωσία πήρε τον σιδηρόδρομο μάλλον αργά και η οπισθοδρομική οικονομική της κατάσταση σήμαινε ότι το δίκτυο αναπτύχθηκε με πιο αργό ρυθμό απ' ό,τι στην Ευρώπη, παρά το αχανές μέγεθος της χώρας. Στο 2ο Κεφάλαιο εξηγώ τους λόγους που ο Υπερσιβηρικός κατέστη σημαντικό πολιτικό ζήτημα στα τελευταία στάδια του 19ου αιώνα και παραθέτω τα επιχειρήματα των υπέρμαχων αλλά και των αντιπάλων του. Δεν ήταν λίγα τα σχέδια που κατατέθηκαν, αλλά για πολύ καιρό οι κυβερνήτες της Ρωσίας αντιτίθεντο στην ιδέα. Κατόπιν, στο 3ο Κεφάλαιο, η διάθεση άλλαξε εν πολλοίς χάρη σε έναν άνθρωπο, τον σπουδαίο Σεργκέι Βίτε, τον επιτυχημένο υποστηρικτή της γραμμής και έναν έξοχο πολιτικό και διαχειριστή – κάτι που αποτελεί σπάνιο συνδυασμό.

Χρειάστηκαν περίπου 30 χρόνια από τότε που ανέκυψε η πρώτη ιδέα για τη γραμμή, μέχρι να ληφθεί η απόφαση κατασκευής της. Ωστόσο, η επιλογή της χάραξης διαμέσου της Μαντζουρίας έμελλε να έχει καταστροφικές συνέπειες. Είναι αξιοσημείωτο, όπως αναφέρεται στο 4ο Κεφάλαιο, το γεγονός ότι δε χρειάστηκε ούτε καν μία δεκαετία για να κατασκευαστεί ο Υπερσιβηρικός, παρά το δύσκολο κλίμα, τις ασθένειες, την έλλειψη υλικών και εργατικών χε-

ριών και την εκτεταμένη διαφθορά. Επρόκειτο για εκπληκτικό επίτευγμα, αν και η κατάσταση της περατωμένης γραμμής υστερούσε σε πολλά πράγματα από αυτά που θα ήταν επιθυμητά.

Το 5ο Κεφάλαιο καλύπτει τις εμπειρίες των πρώτων ταξιδιωτών, οι οποίες ήταν αναμφίβολα ανάμεικτες και κάποιες φορές επικίνδυνες. Παρ' όλα αυτά, οι περισσότεροι εντυπωσιάζονταν και υπήρχε ευθύς εξαρχής μία διαρκής διαδικασία βελτίωσης. Οι εξιστορήσεις τους σίγουρα ποικίλλουν και είναι διασκεδαστικές. Το 6ο Κεφάλαιο καλύπτει τον πρώτο από πολλούς πολέμους που διεξήχθησαν γύρω από τον Υπερσιβηρικό: η Ρωσοϊαπωνική σύρραξη η οποία ενισχύθηκε από την κατασκευή της γραμμής, αποδείχτηκε καταστροφική για τη Ρωσία.

Στο 7ο Κεφάλαιο εκτιμάται ο αντίκτυπος της κατασκευής της γραμμής. Μεταμόρφωσε τη Σιβηρία από ένα μέρος που ήταν γνωστό μόνο για τους εξόριστους και τους φυλακισμένους σε μια γη της επαγγελίας για μετανάστες, οι οποίοι κατέφταναν κατά εκατομμύρια, ενθαρρυμένοι από το κράτος. Τόσο η βιομηχανία όσο και η γεωργία άνθισαν. Το 8ο Κεφάλαιο διηγείται την ιστορία της ολοκλήρωσης της γραμμής χρησιμοποιώντας αποκλειστικά το ρωσικό έδαφος με την κατασκευή του σιδηροδρόμου Αμούρ, του πιο δύσκολου τμήματος, προκειμένου να παρακαμφθεί το προβληματικό δρομολόγιο της Μαντζουρίας. Το 9ο Κεφάλαιο είναι η εξιστόρηση του εμφυλίου πολέμου στον Υπερσιβηρικό, μίας αιματηρής και παρατεταμένης μάχης η οποία τελικά έκρινε τη μοίρα της Ρωσικής Επανάστασης.

Το 10ο Κεφάλαιο καλύπτει την περίοδο του Μεσοπολέμου, που ήταν και πάλι εποχή συρράξεων, και έπειτα, ακόμη χειρότερα, την ίδρυση των Γκούλάγκ που επρόκειτο να στοιχίσουν τη ζωή σε εκατομμύρια ανθρώπους που έπεσαν θύματα των αιματηρών εκκαθαρίσεων του Στάλιν. Εξηγεί επίσης τον ρόλο του Υπερσιβηρικού στην εκβιομηχάνιση της Σιβηρίας και την ακόλουθη μεταφορά τεράστιου αριθμού βιομηχανιών στα ανατολικά, προκειμένου να προστατευθούν από την εισβολή του Χίτλερ.

Το 11ο Κεφάλαιο καλύπτει την τρομερή ιστορία της κατασκευής του Μπαϊκάλ Αμούρ Ματζιστράλ ή BAM, του μεγαλύτερου σιδηροδρομικού έργου στον κόσμο, το οποίο προκάλεσε εκτενή περι-

βαλλοντική ζημιά και δημιούργησε κάτι άχρηστο. Τέλος, στο 12ο Κεφάλαιο υπάρχει ένας σύντομος απολογισμός του Υπερσιβηρικού κατά τη μεταπολεμική περίοδο και μία ανάλυση του αντίκτυπού του στην Ιστορία.

Και μία σημείωση σχετικά με τις αποστάσεις. Ο Υπερσιβηρικός έχει μήκος 9.288 χιλιόμετρα, σύμφωνα με το φημισμένο μνημείο στον σταθμό του Βλαδιβοστόκ, αλλά με την πάροδο των χρόνων η κατασκευή σιδηρόδρομων και η ευθυγράμμιση των καμπυλών έχει ελαττώσει τη συνολική απόσταση. Κατά συνέπεια, είναι μερικά χιλιόμετρα βραχύτερος, αλλά αυτό ελάχιστη σημασία έχει, αν και κατά μία έννοια ο Υπερσιβηρικός δεν αποτελεί και τόσο σωστή ονομασία, αφού είναι 14.400 χιλιόμετρα από την Αγία Πετρούπολη έως την Καμτσάτκα, το απώτατο σημείο της Σιβηρίας στα βορειοανατολικά. Με άλλα λόγια, ο Υπερσιβηρικός κάνει μόνο τα δύο τρίτα της δουλειάς. Παρ' όλα αυτά, είναι εντυπωσιακός. Ο συγγραφέας του βιβλίου *Το ταξίδι με το μεγάλο κόκκινο τρένο*, ο μακαρίτης Έρικ Νιούμπι, το συνόψισε με τον καλύτερο τρόπο ως εξής: «Δεν υπάρχει σιδηροδρομικό ταξίδι συγκρίσιμου μήκους οπουδήποτε στον κόσμο. Ο Υπερσιβηρικός είναι το μεγάλο ταξίδι με τρένο. Όλα τα υπόλοιπα είναι απλώς για να περνά η ώρα».

Μία σημείωση σχετικά με τις ημερομηνίες. Η Ρωσία χρησιμοποιούσε το Ιουλιανό ημερολόγιο μέχρι λίγο μετά την Οκτωβριανή Επανάσταση (η οποία στην πραγματικότητα έγινε τον Νοέμβριο, σύμφωνα με το Γρηγοριανό ημερολόγιο) και άλλαξε στο Γρηγοριανό την Τετάρτη, 31 Ιανουαρίου 1918, η οποία κατά συνέπεια ακολούθηθηκε από την Πέμπτη 14 Φεβρουαρίου 1918, αφαιρώντας έτσι 13 ημέρες από το ημερολόγιο. Συνεπώς, έχω χρησιμοποιήσει ημερομηνίες από το ημερολόγιο που ταίριαζε κάθε φορά: το Ιουλιανό για γεγονότα στη Ρωσία πριν από το 1918 και το Γρηγοριανό για τα κατοπινά. Οι ημερομηνίες στην Ευρώπη ακολουθούν παντού το Γρηγοριανό.

Δε ζητώ συγγνώμη για ανακρίβειες σχετικά με τις μεταφράσεις από τη ρωσική προφορά τοπωνυμίων. Υπάρχουν παραλλαγές σχεδόν όλων των ονομάτων και έχω απλώς προσπαθήσει να επιλέξω τις πιο γνωστές.

Οφείλω ιδιαίτερη υποχρέωση σε δύο ανθρώπους. Πρώτον, στον Στίβεν Μαρκς, όχι μόνο για τη σχολαστική και συναρπαστική εξιστόρησή του για τις περιστάσεις που οδήγησαν στην κατασκευή της γραμμής στο βιβλίο του *Δρόμος προς την ισχύ: Ο Υπερσιβηρικός σιδηρόδρομος και ο αποικισμός της ασιατικής Ρωσίας, 1850-1917*, αλλά και διότι ήταν αρκετά ευγενικός ώστε να διαβάσει το πρωτότυπο και να προτείνει πολλές διορθώσεις και σχόλια. Δεύτερον, στον Μπέρναρντ Γκάμπριελ, ο οποίος από την κρυψώνα του στην Μπριζ διάβασε σχολαστικά το πρωτότυπο, επισημαίνοντας λάθη τόσο στιλιστικά όσο και σχετικά με γεγονότα. Ξόδεψε επίσης πολύ χρόνο για να βρει εκατοντάδες κατάλληλες φωτογραφίες και χάρη σ' αυτόν το βιβλίο περιέχει μία τόσο καλή επιλογή εικόνων. Ο φίλος μου Λάιαμ Μπράουν ερεύνησε τον τομέα των τρένων προπαγάνδας, που ήταν εξαιρετικά χρήσιμο, και πολλοί άλλοι έχουν προσφέρει συμβουλές, ανάμεσά τους ο Ουίλιαμ Άλντριτζ, ο Τζιμ Μπάλανταϊν, ο Τζον Φάουλερ, ο Μπρεντ Χάντσον, ο Άντριου Τζόουνς, ο Πίτερ Λιούις, η Κέιτ Πάνγκμπερν, ο Γκόρντον Πετίτ, ο Χάρβεϊ Σμιθ και ο Τζον Θορπ, καθώς και η Τερέζα Γκλιν, η οποία αξίζει μία μνεία. Υπάρχουν άλλοι που είμαι σίγουρος πως έχω ξεχάσει, αλλά θα συμπεριληφθούν στην επόμενη έκδοση.

Είμαι επίσης βαθύτατα υποχρεωμένος στην υπέροχη συνεργάτιδά μου Ντέμπορα Μάμπι όχι μόνο για την υποστήριξή της και για την πρακτική βοήθειά της στην ανάγνωση για επισήμανση λαθών, αλλά πάνω απ' όλα επειδή με συνόδεψε στον Υπερσιβηρικό τον Νοέμβριο του 2012, σε κάτι που ήταν κυριολεκτικά ένα ταξίδι ζωής και μία φανταστική εμπειρία. Όπως λένε και στους ταξιδιωτικούς οδηγούς: σας το προτείνω ανεπιφύλακτα. Αξίζουν επίσης ευχαριστίες στο προσωπικό της Αληθινής Ρωσίας για την οργάνωση του ταξιδιού. Είμαι υπόχρεος επίσης στον πράκτορά μου Άντριου Λόουνι, στους εκδότες μου Τόμπι Μάντι και Λουίζ Κάλεν και στον επιμελητή μου Ίαν Πίνταρ. Ωστόσο, όλα τα λάθη είναι δικά μου.

Αφιερώνω αυτό το βιβλίο στον πολυαγαπημένο μου πατέρα που μου λείπει τόσο πολύ, τον Μπόρις Φόρτερ (πρώην Κουγκούλσκι, 1896-1976), που θα του άρεσε πάρα πολύ να μάθει για το ταξίδι μου στην πατρίδα του –την οποία, δυστυχώς, δεν κατάφερε ποτέ να επισκεφθεί ξανά έπειτα από την εξαναγκαστική φυγή του την επαύριο της Επανάστασης– και να διαβάσει τη διήγησή μου γι' αυτό τον σπουδαίο σιδηρόδρομο. Γεννήθηκε στη Μόσχα τη χρονιά που περατώθηκε το πρώτο κύριο τμήμα του Υπερσιβηρικού, πολέμησε κατά των Αυστριακών στα Καρπάθια Όρη στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και σκέφτηκε να καταταχθεί στις δυνάμεις των Λευκών το 1918, μία ιστορία που αφηγούμαι μέσα στο βιβλίο. Ευτυχώς όμως (τουλάχιστον για μένα), προτίμησε αντιθέτως να φύγει για τη Γαλλία και αργότερα για τις ΗΠΑ και τη Βρετανία.

Αφιερώνω επίσης το βιβλίο αυτό στον μικρό Άλφι που γεννήθηκε 114 χρόνια αργότερα και ο οποίος δείχνει ήδη να αγαπάει τα τρένα.

ΕΝΑ

ΕΝΑΣ ΑΡΓΟΣ ΕΝΑΓΚΑΛΙΣΜΟΣ

Η ΡΩΣΙΑ είχε πολλούς λόγους για να μην κατασκευάσει τον Υπερσιβηρικό σιδηρόδρομο – και ελάχιστους για να τον κατασκευάσει. Ενώ το 1869 η Αμερική καυχιόταν για ένα σιδηρόδρομο που τη διέσχισε από άκρου εις άκρον και ο Καναδάς, υπό παρόμοιες συνθήκες με τις ρωσικές, ακολούθησε 16 χρόνια αργότερα, η Ρωσία ήταν διαφορετική. Σε αντίθεση με το μεγαλύτερο μέρος της Ευρώπης, το οποίο είχε ενστερνιστεί τον φιλελευθερισμό για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της βιομηχανικής ανάπτυξης, η Ρωσία παρέμενε μία απόλυτη μοναρχία, κυβερνούμενη από ένα συντηρητικό τσάρο μέσω ενός πολιτικού συστήματος που δεν έκανε καμία παραχώρηση στη δημοκρατία. Τα ταξίδια περιορίζονταν σε τέτοιο βαθμό από το κράτος, ώστε οι επιβάτες των τρένων χρειάζονταν εσωτερικά διαβατήρια για να ταξιδέψουν μέσα στη χώρα. Σε σύγκριση με τις Ηνωμένες Πολιτείες και τον Καναδά, η Ρωσία ήταν μία πρωτόγονη χώρα, βασισμένη στην αναποτελεσματική γεωργία και με ελάχιστη βιομηχανία. Το έδαφος της Σιβηρίας –η αχανής περιοχή ανατολικά των Ουραλίων, διαμέσου της οποίας θα περνούσε ο σιδηρόδρομος– ήταν αραιοκατοικημένο και το κλίμα του πολύ δριμύτερο απ’ ό,τι στις δυτικές περιοχές του Καναδά και των Ηνωμένων Πολιτειών, οι οποίες είχαν αρχίσει να αποικίζονται χάρη στους διηπειρωτικούς σιδηροδρόμους. Έδειχνε να προσφέρει ελάχιστα πράγματα για να προσελκύσει τους δυνητικούς μετανάστες που θα χρειάζονταν, για να δικαιολογηθεί το τεράστιο κόστος κατασκευής της γραμμής. Συνεπώς, με δεδομένη τη χαμηλή ζήτηση για ταξίδια, θα μπορούσε να αμφισβητηθεί και η ανάγκη ύπαρξης της γραμμής.

Υπήρχε επίσης η τεράστια κλίμακα του εγχειρήματος. Ο σιδη-

ρόδρομος έπρεπε να διασχίσει ολόκληρη τη Σιβηρία έως το λιμάνι του Βλαδιβοστόκ, μία απόσταση κάπου 9.255¹ χιλιομέτρων από τη Μόσχα, αφού δε θα είχε κανένα νόημα να σταματήσει στα μισά της διαδρομής, δεδομένης της στρατιωτικής επιχειρηματολογίας για την εξυπηρέτηση των λιμανιών της Θάλασσας της Ιαπωνίας και την ενίσχυση των δεσμών ανάμεσα στο κέντρο και στα πιο απομακρυσμένα τμήματα της Ρωσικής Αυτοκρατορίας. Συγκριτικά, ο Πρώτος Αμερικανικός Υπερηπειρωτικός, ο οποίος συνέδεσε ένα ήδη ανεπτυγμένο δίκτυο γραμμών στις αμερικανικές Μεσοδυτικές Πολιτείες με την Καλιφόρνια, απαίτησε μόλις 2.850 χιλιόμετρα νέας γραμμής, όταν ξεκίνησαν οι εργασίες στην Καλιφόρνια το 1863. Με δεδομένη τη φτώχεια της Ρωσίας και τη μάλλον φεουδαρχική παρά καπιταλιστική οικονομία της, ούτε οι ιδιωτικές εταιρείες ούτε το κράτος έδειχναν να είναι σε θέση να αποδυθούν σε ένα τόσο φιλόδοξο και δαπανηρό έργο.

Κι όμως η Ρωσία –ή μάλλον ο τσάρος– αποφάσισε να κατασκευάσει τη γραμμή. Οι λόγοι αυτής της μνημειώδους απόφασης, όπως θα δούμε, δεν είχαν τις ρίζες τους σε οποιαδήποτε λογική εκτίμηση οικονομικών ωφελημάτων από την κατασκευή του σιδηροδρόμου, αλλά μάλλον στα προσωπικά κίνητρα του τσάρου και στην εκτίμησή του για τη στρατιωτική και την πολιτική αξία του έργου. Το πλεονέκτημα να είναι απολυταρχικός ηγεμόνας, δίχως την ανάγκη να υπολογίζει την κοινή γνώμη ή να δίνει μεγάλη σημασία στην επικίνδυνη κατάσταση του κρατικού θησαυροφυλακίου, του έδινε τη δύναμη να κάνει τέτοια πράγματα. Ο λόγος του ήταν νόμος και ευτυχώς είχε ικανούς βοηθούς, κυρίως τον Σεργκέι Βίτε, τον υπουργό Οικονομικών του, για να φέρει σε πέρας τη δουλειά.

Επρόκειτο για ένα αρκετά γνωστό μοτίβο. Άλλωστε, ήταν ένας προηγούμενος τσάρος, ο παππούς του Αλέξανδρου, ο Νικόλαος Α΄, εκείνος που είχε φέρει αρχικά τον σιδηρένιο δρόμο στη Ρωσία για λόγους που εξίσου δεν είχαν τεθεί σε οποιαδήποτε αμφισβήτηση. Ενώ οι πρώτες γραμμές κατασκευάζονταν τόσο στο Ηνωμένο Βασίλειο όσο και στις ΗΠΑ το 1830, η Ρωσία δίσταζε να μπει στην εποχή του σιδηροδρόμου. Παρ' όλα αυτά, χρειαζόταν απεγνωσμένα σιδηροδρόμους, αφού η χώρα αποτελούσε έναν εφιάλτη από άποψη μεταφορών. Η έλλειψη επενδύσεων και το μέγεθος της χώ-

ρας είχαν ως αποτέλεσμα μακρά, ηρωικά δύσκολα ταξίδια και το δριμύ κλίμα σήμαινε πως τον χειμώνα έπρεπε να χρησιμοποιούνται περισσότερο τα έλκηθρα παρά τα τροχοφόρα οχήματα. Υπήρχαν μερικοί διάσπαρτοι καλοί δρόμοι στη Ρωσία, ιδίως ο αυτοκινητόδρομος Αγίας Πετρούπολης–Μόσχας που ολοκληρώθηκε το 1816. Ένας από τους πρώτους ταξιδιώτες της, η πριγκίπισσα Μαρία Βολκόνσκι –σύζυγος του Σεργκέι Βολκόνσκι, ενός από τους εμπνευστές της απόπειρας πραξικοπήματος κατά του τσάρου τον Δεκέμβριο του 1825– χρειάστηκε πέντε μέρες για να καλύψει 720 χιλιόμετρα ανάμεσα στις δύο πόλεις, όταν ταξίδεψε ανατολικά για να συναντήσει τον άνδρα της στην εξορία. Αυτό φανερώνει πως επρόκειτο σίγουρα για έναν από τους καλύτερους δρόμους εκείνης της εποχής στην Ευρώπη. Ήταν ο πρώτος από μια σειρά αυτοκινητοδρόμων που ο Νικόλαος έπρεπε να φτιάξει για να συνδέσει τις κυριότερες πόλεις, αλλά τα μικρότερα δρομολόγια μπορούσε να τα κάνει κανείς μόνο σε χωματόδρομους, οι οποίοι μετατρέπονταν σε βούρκο όταν έλιωνε το χιόνι την άνοιξη ή έπεφτε η βροχή το φθινόπωρο.

Παρά την πρωτόγονη οικονομική κατάσταση της Ρωσίας, υπήρχε ένα καλά οργανωμένο σύστημα μεταφοράς επιβατών σε αυτούς τους κύριους δρόμους. Η ταχύτερη μορφή μεταφοράς ήταν εκείνη της κυβερνητικής ταχυδρομικής άμαξας, η οποία συνήθως ελκόταν από τέσσερα άλογα το ένα πλάι στο άλλο και μετέφερε τέσσερις επιβάτες στο εσωτερικό της και άλλους τρεις που πλήρωναν χαμηλότερο αντίτιμο απ' έξω, μαζί με τον εισπράκτορα και τον οδηγό. Υπήρχαν επίσης πιο αργές και φτηνές δημόσιες άμαξες, οι οποίες μετέφεραν μέχρι και δώδεκα ανθρώπους, ενώ οι πιο πλούσιες οικογένειες διέθεταν τα δικά τους οχήματα. Η λειτουργία των δρόμων εξαρτιόταν από την κυβέρνηση, η οποία έλεγχε στενά τις μετακινήσεις. Τα άλογα έπρεπε να αλλάζονται σε σταθμούς που ελέγχονταν από το κράτος και που βρισκόνταν ανά περίπου δεκαέξι χιλιόμετρα, εποπτευόμενοι από ένα σταθμάρχη ο οποίος «έδειχνε προτίμηση προς τους ταξιδιώτες που βρισκόνταν στην υπηρεσία της κυβέρνησης. Ο απλός ταξιδιώτης θα μπορούσε συνεπώς να χρειαστεί να περιμένει επί ώρες ή μέρες μέχρι να υπάρξουν διαθέσιμα άλογα, αλλά τα βάσανά του θα μπορούσαν να ελαφρύνουν με τη δωροδοκία».²

Στη Σιβηρία το ταξίδι με έλκηθρα που χρησιμοποιούνταν τον

χειμώνα ήταν απείρως προτιμότερο από το καλοκαιρινό αντίστοιχό του. Αυτό ήταν συνήθως ένα *ταραντάς*, μάλλον ένα μεγάλο, ρηχό καλάθι στηριγμένο πάνω σε εύκαμπτες ξύλινες δοκούς, προσαρμοσμένες στους άξονες. Το *ταραντάς*, που το έσερναν δύο άλογα, μετέφερε έως και τέσσερα άτομα και είχε μία θέση για τον οδηγό αλλά καθόλου πάγκους για τους επιβάτες, οι οποίοι απλώς βολεύονταν πάνω στις αποσκευές τους ή στα υπόλοιπα υπάρχοντά τους. Το μικρότερο *τελέγκας* με το ένα άλογο, που δε διέφερε πολύ από ένα ελαφρώς διασκευασμένο αγροτικό κάρο, ήταν ακόμη πιο άβολο μεταφορικό μέσο και χρησιμοποιούνταν ως επί το πλείστον μόνο για αποσκευές, αλλά κατά καιρούς έπαιρνε και επιβάτες, όταν δεν ήταν διαθέσιμα τα *ταραντάς*. Το μόνο πλεονέκτημα που είχε κανείς όταν δεν ταξίδευε χειμώνα ήταν ότι μεγάλα τμήματα του δρόμου μπορούσαν να αποφευχθούν στη σύντομη περίοδο απουσίας των πάγων, χρησιμοποιώντας τα πορθμεία που διακινούσαν το εμπόριο κατά μήκος των τεράστιων ποταμών της Σιβηρίας και τα οποία σε κάποια μέρη τους έρεαν σε κατεύθυνση ανατολής-δύσης. Έως τα μέσα του 19ου αιώνα, μεγάλα ατμοκίνητα ποταμόπλοια ήταν επίσης διαθέσιμα στους επιβάτες, παρέχοντας αξιόλογη άνεση σε ταξίδια που θα μπορούσαν να διαρκέσουν για 1.600 χιλιόμετρα ή και περισσότερο.

Όντως, πριν από την άφιξη των σιδηροδρόμων, οι ποταμοί είχαν αποτελέσει τη ραχοκοκαλιά του μεταφορικού συστήματος της Ρωσίας, παρόλο που ήταν ελεύθεροι από πάγους και μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν μόνο για πέντε μήνες τον χρόνο στην καλύτερη περίπτωση. Οι σύντομες διαβάσεις ποταμών γίνονταν με σχεδίες με επίπεδη καρίνα ή με φορηγίδες που ήταν αγκυροβολημένες με αλυσίδα στο μέσο της κοίτης, αλλά κατά καιρούς σχηματίζονταν μεγάλες ουρές σε βασικά σημεία διασταυρώσεων, επειδή δεν υπήρχαν αρκετά τέτοια σκάφη. Οι μικρές αυτές βάρκες δεν ήταν εξάλλου ιδιαίτερα ασφαλείς ή αξιόπιστες. Υπήρχαν κίνδυνοι από επιπλέοντα κομμάτια πάγου –μίνι παγόβουνα, στην πραγματικότητα– την άνοιξη, τα οποία μπορούσαν να ριξουν τους επιβάτες μιας βάρκας στο νερό ή ακόμη και να βυθίσουν το σκάφος με οπωσδήποτε θανάσιμα αποτελέσματα. Κατά καιρούς ο ίδιος ο όγκος ροής αυτών των ποταμών διέκοπτε τελείως τη λειτουργία των

πορθμείων. Τα στοιχεία της φύσης αποτελούσαν ένα διαρκώς παρόντα κίνδυνο στη διαδικασία. Όταν λιγότευαν τα νερά των ποταμών, τα μεγάλα ποταμόπλοια μπορούσαν να ακινητοποιηθούν στα αβαθή επί μέρες ή και εβδομάδες, ενώ έπειτα από παρατεταμένη βροχή τα ποτάμια φούσκωναν τόσο πολύ ή αποκτούσαν τόσο μεγάλη ταχύτητα ροής, ώστε ήταν αδύνατος ο πλους και η ασφαλής πλοήγηση. Παραδόξως, ακόμη και οι γέφυρες παρουσίαζαν σημαντικό κίνδυνο. Αυτές οι κατασκευές συχνά ήταν ετοιμόρροπες και σάπιες και οι *γιαμισαίκι*, οι οδηγοί των *ταραντάς*, ενθουσιασμένοι με την πρόκληση, συχνά επιτάχυναν για να διασχίσουν μία γέφυρα, υπολογίζοντας ότι θα προλάβαιναν να ξεπεράσουν σε ταχύτητα την κατάρρευση – κάτι που δεν αποδεικνυόταν πάντοτε σωστό.

Με δεδομένες τις κακουχίες του ταξιδιού, οι αισιόδοξοι ταξιδιώτες αναζητούσαν άνεση και ξεκούραση στα ταχυδρομεία, τα οποία βρίσκονταν ανά 15 ή 30 χιλιόμετρα καθ' όλο το μήκος της διαδρομής, όταν δεν μπορούσαν πλέον να αντιμετωπίσουν άλλη μια νύχτα ή να βολοδέρουν μέσα σε ένα *ταραντάς*. Απογοητεύονταν πάντα. Αυτά τα οικήματα που τα διαχειριζόταν το κράτος αποτελούσαν κανονικά από καταλύματα για τον διευθυντή του ταχυδρομείου και την οικογένειά του και ένα απλό δωμάτιο για τους ταξιδιώτες, το οποίο είχε διαστάσεις «περίπου 6 μέτρα επί 4,80, με τα δύο τμήματά του να θερμαίνονται από έναν τεράστιο φούρνο από πυρότουβλα στον διαχωριστικό τοίχο».³ Υπήρχαν λίγες καρέκλες και τραπέζια, αλλά καθόλου κρεβάτια και οι «προσκεκλημένοι» κοιμόνταν όπου μπορούσαν πάνω σε γούνες και παλλά, ξαπλωμένοι σε άστρωτα βρόμικα πατώματα όπου ζούσαν κατσαρίδες και οι θηρευτές τους: μεγάλοι, πεινασμένοι αρουραίοι. Δεν υπήρχαν τουαλέτες, πράγμα που σπανίως προβλημάτιζε τους ντόπιους ταξιδιώτες, οι οποίοι δεν πίστευαν στην ανάγκη λουτρού σε αυτά τα ταξίδια, αφού είχαν την άποψη πως «το σαπούνι και το νερό έκαναν ευαίσθητο το δέρμα και αύξαναν τους κινδύνους κρουσπαγήματος».⁴ Ένας Βρετανός επισκέπτης, ο Χάρι ντε Βιντ, παρατήρησε πως παρόλο που η μέση Ρωσίδα χωρική δε θα θεωρούσε κακουχία το να μείνει άπλυτη επί μήνες, αφού αυτό ήταν το έθιμό τους, οι αριστοκρατίσες που ταξίδευαν για να συναντήσουν τους συζύγους τους στο Ιρκούτσκ ή στο Βλαδιβοστόκ, θεωρούσαν ανυπό-

φορο κάτι τέτοιο: «Οι ομορφότερες έδειχναν απαίσιες τις πρώτες πρωινές ώρες, με μπερδεμένα μαλλιά, ακατάστατο φόρεμα και γλομό, αρρωστιάριχο πρόσωπο, ενώ τα διαμαντένια δαχτυλίδια τους χρησιμοποιεσαν για να τονίζουν τη μαυρίλα των χεριών και των νυχιών τους, τα οποία πιθανώς δεν ήταν σε θέση να πλύνουν επί μέρες». ⁵ Με τυπική βικτοριανή αβροφροσύνη, παραλείπει να πει πώς έδειχναν οι λιγότερο όμορφες.

Το πρώτο τμήμα του ταξιδιού από τη Μόσχα στη Σιβηρία, η διαδρομή προς τα Ουράλια –το φυσικό καθώς και επίσημο φράγμα ανάμεσα στην Ευρώπη και στην Ασία– ήταν σχετικά εύκολο, αφού οι δρόμοι ήταν σε καλή κατάσταση, αλλά από εκεί και μετά γινόταν πολύ δυσκολότερο. Ο Στίβεν Μαρκς, ο ιστορικός της κατασκευής της γραμμής, το συνοψίζει πολύ κομψά: «Η σιβηρική συγκοινωνία δυτικά της λίμνης Βαϊκάλης ήταν άσχημη και αναπολικά της λίμνης χειρότερη». ⁶ Η ιστορική διαδρομή διαμέσου της Σιβηρίας, που αποκαλούνταν με κάπως μεγαλοπρεπή τρόπο ως ο ταχυδρομικός δρόμος –μία «κολακευτική λανθασμένη ονομασία» ⁷ σύμφωνα με ξένους που ταξίδευαν σ' αυτόν– ήταν γνωστή τοπικά ως ο *τρακτ* και είχε βελτιωθεί τον 18ο αιώνα (χρησιμοποιώντας την εργασία των εξόριστων) σε ένα πλάτος 6,4 μέτρων. Στο μεγαλύτερο τμήμα του ήταν απλώς μία γραμμή ψηλών στύλων ή συστάδων από σημύδες που έδειχναν τη διαδρομή διαμέσου της στέπας, αρκετά πλατιά ώστε να διασταυρώνονται με ασφάλεια δύο *ταραντάς*. Δεν υπήρχε μόνο το πρόβλημα της λάσπης στις υγρές εποχές του έτους, αλλά και το πολύ απομακρυσμένο της διαδρομής, που σήμαινε πως οποιαδήποτε βλάβη οδηγούσε σε μακρές καθυστερήσεις, μέχρι να βρεθεί υλικό αντικατάστασης. Τον χειμώνα τα έλκηθρα παρείχαν μία άνετη διαδρομή, αν και ο κίνδυνος τότε προερχόταν από θύελλες που μπορούσαν να παγιδεύσουν τους ανυποψίαστους επιβάτες ανάμεσα στα ταχυδρομεία που θα παρείχαν καταφύγιο – αν και πρωτόγονο. Υπήρχε επίσης ένας κρυφός κίνδυνος από απερίσκεπτους οδηγούς. Οι πέτρες που ήταν μισοθαμμένες στο χιόνι μπορούσαν να σπάσουν τα πέδιλα των έλκηθρων, η επισκευή τους ήταν αδύνατον να γίνει επιτόπου και έτσι οι ταξιδιώτες έπρεπε να περάσουν τις νύχτες στο πλάι του δρόμου, σε συνθήκες παγωνιάς, έχοντας μόνο τις γούνες του *ταραντάς* να τους διατηρούν ζεστούς.

Η κυκλοφορία μπορούσε επίσης να είναι πυκνή σε τμήματα της διαδρομής τον χειμώνα, αφού ο δρόμος «συχνά μπλοκαριζόταν από εκατοντάδες μόνιππα έλκηθρα, φορτωμένα με κουτιά τσαγιού τυλιγμένα με δέρματα και όλα δεμένα μαζί, ώστε να δημιουργούν μία μονή φάλαγγα με μήκος ίσως και ενάμισι χιλιόμετρο».⁸ Ήταν συνηθισμένο για τους οδηγούς σ' αυτές τις μακρές αλυσίδες να αποκοιμούνται, αφού δεν είχαν τίποτα να κάνουν, καθώς ήταν συνδεδεμένοι με το επόμενο έλκηθρο και συνεπώς τα άλογα, αφημένα εκτός ελέγχου, έτειναν να λοξοδρομούν προς το κέντρο του δρόμου – προς ενόχληση οποιασδήποτε κυκλοφορίας ερχόταν από την αντίθετη κατεύθυνση.

Οι *ταραντάς* περιοριζόνταν σε μέγιστη ταχύτητα 13 χιλιομέτρων την ώρα, την οποία επέβαλλαν αυστηρά οι πράκτορες της κυβέρνησης, αλλά αυτό το μέτρο ασφαλείας δεν αρκούσε για να αποτρέψει ατυχήματα, τα οποία ήταν συχνότερα τη νύχτα. Επειδή οι βιαστικοί επιβάτες κινούνταν κατά τη νύχτα όπως και κατά την ημέρα προκειμένου να καλύψουν τις τεράστιες αποστάσεις, οι νυσταγμένοι ή συνηθέστερα μεθυσμένοι οδηγοί αποκοιμούνταν με αναπόφευκτες συνέπειες. Και σαν να μην ήταν αρκετά επικίνδυνη η κατάσταση του δρόμου και η εύθραυστη κατασκευή των αμαξιών, οι ταξιδιώτες ζούσαν με το διαρκές ρίσκο της επίθεσης καταδίκων που είχαν δραπετεύσει και οι οποίοι, ιδίως το καλοκαίρι, σχημάτιζαν ομάδες που караδοκούσαν κοντά στους ταχυδρομικούς σταθμούς. Επειδή είχαν ελάχιστα να χάσουν, ήταν ιδιαίτερα βίαιοι και αφού έκλεβαν από τα θύματά τους χρήματα, ρούχα, όπλα και μερικές φορές ακόμη και τα διαβατήρια που θα τους επέτρεπαν να επιστρέψουν στα δυτικά, συχνά έσφαζαν τους ταξιδιώτες για να μην καταγγείλουν το επεισόδιο.

Με δεδομένες αυτές τις δυσκολίες, δεν αποτελούσε έκπληξη το ότι θα μπορούσε να πάρει ένα χρόνο και μερικές φορές περισσότερο για να φτάσει κανείς στο Βλαδιβοστόκ, το κύριο λιμάνι στον Ειρηνικό, που θα γινόταν τελικά το τέρμα του Υπερσιβηρικού σιδηροδρόμου. Με τις κατάλληλες συνθήκες και με χρήματα για δωροδοκίες, το ταξίδι μπορούσε να ολοκληρωθεί πολύ γρηγορότερα, αλλά δεν υπήρχαν ποτέ αρκετές εγγυήσεις για τη διάσχιση της Σιβηρίας. Πάντα θα έπρεπε να αναμένεται το απρόσμενο ατύχημα.

Ο όρος Σιβηρία είναι στην πραγματικότητα μία μάλλον χαλαρή περιγραφή της περιοχής ανατολικά των Ουραλίων, με μία χερσαία επιφάνεια ίση με ολόκληρη τη Βόρεια Αμερική, συμπεριλαμβανομένου του Καναδά και της Αλάσκας, μαζί με την Ευρώπη –κάπου 12,8 εκατομμύρια τετραγωνικά χιλιόμετρα, ένα μέγεθος που φαντάζει σχεδόν αδιανόητο– με έναν πληθυσμό σήμερα 40 εκατομμυρίων. Σε γενικές γραμμές, περιλαμβάνει την ασιατική χερσαία έκταση βορείως μιας γραμμής που ενώνει το Καζακστάν με την Κορέα και περιλαμβάνει την Κίνα και τη Μογγολία. Οι ανατολικές ακτές εκτείνονται ανάμεσα στη Θάλασσα της Ιαπωνίας και στον Βερίγγειο Πορθμό, που αποτελούν αμφότερα μέρη του Ειρηνικού. Οι χάρτες δύσκολα απεικονίζουν την κλίμακα αυτής της χερσαίας έκτασης, διότι για να χωρέσει σε μία σελίδα, είναι γενικά σε μεγαλύτερη κλίμακα απ' ό,τι οι παρουσιάσεις άλλων χωρών, πράγμα που δικαιολογείται από τη σπανιότητα των πόλεων και των αξιόλογων χωριών. Μόνον όταν συνειδητοποιεί κανείς πως η Σιβηρία καλύπτει επτά ωριαίες ζώνες,⁹ σε σύγκριση με τις τέσσερις των ηπειρωτικών ΗΠΑ, αρχίζει να κατανοεί την κλίμακα.

Η τυπική δυτικοευρωπαϊκή υπόθεση ότι Σιβηρία σημαίνει χαμηλότερες θερμοκρασίες δεν είναι τελείως ακριβής. Τα νότια τμήματα της Σιβηρίας διαμέσου των οποίων διέρχεται ο σιδηρόδρομος βρίσκονται γενικά στο ίδιο γεωγραφικό πλάτος με την κεντρική Αγγλία και έχουν υγρό ηπειρωτικό κλίμα, με κρύους χειμώνες –συνήθως με μέσο όρο θερμοκρασίας -15 βαθμούς Κελσίου τον Ιανουάριο– και αρκετά ζεστά καλοκαίρια. Ωστόσο, είναι οι βορειότερες και πιο ξηρές περιοχές όπου επικρατούν παγερές θερμοκρασίες, εκείνες που είναι συνώνυμες με τη Σιβηρία και όπου τυπικά η θερμοκρασία τον Ιανουάριο κυμαίνεται κατά μέσο όρο στους -25 βαθμούς Κελσίου ή και χειρότερα.

Το Βλαδιβοστόκ που είναι στριμωγμένο μακριά, στην πιο νοτιοανατολική γωνιά της Σιβηρίας, κοντά τόσο στα κινεζικά όσο και στα βορειοκορεατικά σύνορα, είναι κατά 10 μοίρες γεωγραφικού πλάτους νοτιότερα από το Λονδίνο. Ενώ το Βλαδιβοστόκ έχει μία θρυλική αύρα γύρω του, όπως το Τιμπουκτού, σαν να πρόκειται για κάποιο αφάνταστα μακρινό μέρος, στην πραγματικότητα δεν είναι κατά καμία έννοια το πιο απομακρυσμένο σημείο από τη Μό-

σχα. Στα βορειοανατολικά υπάρχουν πολλές χιλιάδες χιλιόμετρα χερσαίας έκτασης, που καταλήγει στη χερσόνησο της Καμτσάτκα, η οποία συρρικνώνεται προς τον Βερίγγειο Πορθμό και από εκεί στην Αλάσκα, η οποία όπως είναι πασίγνωστο πουλήθηκε στην Αμερική έναντι ενός τιμήματος που έφτανε σχεδόν την αξία της θερικής κατοικίας του τσάρου.

Υπάρχει μία διασκεδαστική, αν και απόκρουφη ιστορία, η οποία απεικονίζει την κλίμακα της σιβηρικής γης. Τον 18ο αιώνα η αυτοκράτειρα Ελισάβετ Πετρόβνα προσκάλεσε έξι παρθένες από την Καμτσάτκα να την επισκεφθούν στην πρωτεύουσα, την Αγία Πετρούπολη. Συνοδευόμενες από έναν αυτοκρατορικό αξιωματούχο, αυτές οι υποτιθέμενες αμόλυντες δεσποινίδες όταν έφτασαν στο Ιρκούτσκ, κοντά στη λίμνη Βαϊκάλη, που ήταν σχεδόν στα μισά του ταξιδιού τους, είχαν ήδη αποκτήσει παιδιά από τον στρατιωτικό συνοδό τους. Σύμφωνα με τον Χάρμον Τάπερ, συγγραφέα μιας εξιστορήσης του σιδηροδρόμου τη δεκαετία του 1960, ο Λοθάριος αντικαταστάθηκε από έναν τύπο που υποτίθετο πως ήταν πιο αξιόπιστος, αλλά «παρ' όλα αυτά, όταν οι νεαρές μητέρες έφτασαν στην Αγία Πετρούπολη –σχεδόν 14.400 χιλιόμετρα μακριά από την Καμτσάτκα– τα πρωτότοκα παιδιά τους είχαν ετεροθαλείς αδελφούς και αδελφές».¹⁰

Φυσικά, η Σιβηρία παραμένει συνώνυμη με το φαινόμενο της εξορίας. Και δικαίως, αφού ο αριθμός εκείνων που υπέστησαν αυτή τη μοίρα ήταν αξιοσημείωτα υψηλός. Η εξορία στη Σιβηρία κατέστη τιμωρία ήδη από τα τέλη του 16ου αιώνα, αλλά αρχικά στέλνονταν εκεί μόνο λίγοι εγκληματίες. Εκείνη την εποχή, η Σιβηρία αποτελούσε επιεική επιλογή. Οι Ρώσοι είχαν μία ροπή προς την ιδιαίτερα δυσάρεστη και κτηνώδη μεταχείριση οποιουδήποτε παραβίαζε τον νόμο ή προκαλούσε την αυταρχική εξουσία των τσάρων. Έμοιαζε σαν χαρακτηριστικό των Ρώσων ηγεμόνων να εφευρίσκουν ιδιαίτερα περίπλοκους και επώδυνους τρόπους για να σκοτώνουν τα θύματά τους. Άνδρες ανασκολοπιζόνταν με αιχμηρούς πασσάλους, απαγχονίζονταν ή αποκεφαλίζονταν για ήσσονα αδικήματα, ενώ η μαστίγωση και ο καυτηριασμός ήταν πολύ συνηθισμένα. Ο ακρωτηριασμός –όπως η αποκοπή άκρων ή το κόψιμο της γλώσσας– επίσης επιτρεπόταν, έως ότου στα μέσα του 18ου αιώνα η αυτοκράτει-

ρα Ελισάβετ Πετρόβνα, η κόρη του Μεγάλου Πέτρου, αποφάσισε πως αυτή η βαρβαρότητα έπρεπε να σταματήσει. Κατάργησε τη θανατική ποινή και την αντικατέστησε εν πολλοίς με την εξορία στη Σιβηρία. Παρόλο που η θανατική ποινή αργότερα επανήλθε, χρησιμοποιούνταν σπάνια και αντιθέτως πολλοί εγκληματίες στέλνονταν στα ανατολικά. Αυτό δεν αποτελούσε πάντα καλοτυχία για τους κακόμοιρους παραβάτες του ποινικού νόμου. Στην πραγματικότητα, οι κατάδικοι υφίσταντο τέτοιες κακουχίες, ώστε ένας γρήγορος θάνατος στο προαύλιο της φυλακής ήταν προτιμότερος.

Γενικά, υπήρχαν δύο κατηγορίες εξοριστών: οι κοινοί εγκληματίες και οι πολιτικοί ακτιβιστές, οι οποίοι ως επί το πλείστον ήταν πιο ευκατάστατοι και μορφωμένοι απ' ό,τι οι παραβάτες του νόμου και αποτελούσαν μία μικρή μειονότητα, ίσως το 1% ή 2%. Ωστόσο, ο συνολικός αριθμός των ανθρώπων που στέλνονταν στη Σιβηρία ήταν αρκετά μεγάλος, καθώς το σύστημα είχε διπλό στόχο. Ενώ η εξορία ήταν κατά πρώτο λόγο μία μορφή τιμωρίας, βοηθούσε επίσης στο να κατοικηθούν με Ρώσους οι περιοχές των φυλών της Σιβηρίας, προκειμένου να παγιώσει την εξουσία του τσαρικού καθεστώτος στα ανατολικά εδάφη του. Αυτό φυσικά θα αποτελούσε και κίνητρο για την κατασκευή του σιδηροδρόμου. Ο ρυθμός των εκποτίσεων αυξήθηκε κατά πολύ στις αρχές του 19ου αιώνα και μία αξιόπιστη εκτίμηση είναι ότι στο αποκορύφωμά του στα μέσα του 19ου αιώνα, έως και 12.000 άνθρωποι στέλνονταν κάθε χρόνο, πολλοί έχοντας μαζί τους και τις οικογένειές τους, κι έτσι ανάμεσα στο 1800 και στην έκρηξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου είχαν εξοριστεί περίπου ένα εκατομμύριο άνθρωποι.

Φυσικά, ενώ η εξορία στη Σιβηρία μοιάζει σαν μία ιδιαίτερα κτηνώδης τιμωρία, οι Γάλλοι και οι Βρετανοί είχαν τα δικά τους συστήματα εξορίας κατά τον 19ο αιώνα, στέλνοντας ανθρώπους σε μακρινές αποικίες παρά εσωτερικά σε κάποιο απομακρυσμένο μέρος της ίδιας χώρας. Έπειτα από ένα χάσμα κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και τη Ρωσική Επανάσταση, εκατοντάδες χιλιάδες άτομα στάλθηκαν σε εξορία κατά τη διακυβέρνηση του Ιωσήφ Στάλιν, η οποία διήρκεσε έως τη δεκαετία του 1950.

Στο πρώιμο στάδιο αυτής περιόδου, η εξορία ισοδυναμούσε εν πολλοίς με θανατική καταδίκη. Σύμφωνα με τον Τάπερ, «οι

εξόριστοι οδηγούνταν πεζή κοπαδιαστά στη Σιβηρία και πέθαιναν κατά χιλιάδες από έλλειψη τροφής και στέγης». ¹¹ Ο σχετικά φιλελεύθερος τσάρος Αλέξανδρος Α΄ άρχισε να βελτιώνει τις συνθήκες για τους εξόριστους, δημιουργώντας καταλύματα φτιαγμένα από πασσάλους –γνωστά ως *ετάπ*, αφού τα γαλλικά ήταν η γλώσσα που χρησιμοποιούσε η αριστοκρατία–, τα οποία πρόσφεραν κάποια προστασία και ανακούφιση στους εκτοπιζόμενους που ταξίδευαν. Παρ’ όλα αυτά, οι συνθήκες παρέμειναν κτηνώδεις. Εκείνοι που καταδικάζονταν σε καταναγκαστικά έργα στέλλονταν στα ορυχεία πέρα από το Ιρκούτσκ, στη βαθύτερη βορειοανατολική Σιβηρία (όχι ορυχεία αλατιού, όπως λέει ο μύθος, αλλά αργύρου και χρυσού), όπου κάποιοι τρομάζοντας στη σκέψη ότι θα περνούσαν μια ζωή κρατούμενοι και θα υπέφεραν τη βαρβαρότητα των φρουρών, αυτοκτονούσαν πίνοντας νερό μέσα στο οποίο είχαν μουσκέψει τα δηλητηριώδη κεφάλια των σπύρων. Εκείνοι που είχαν καταδικαστεί σε καταναγκαστικά έργα, καθώς και μία δεύτερη ομάδα, οι «ποινικοί άποικοι», εξορίζονταν ισοβίως, αλλά μπορούσαν να γίνουν άποικοι, αφότου θα είχαν εκτίσει μία ποινή η οποία κυμαινόταν από τέσσερα έως είκοσι χρόνια.

Ωστόσο, το σύστημα εξορίας απέτυχε αξιοθρήνητα να λειτουργήσει ως μέθοδος αύξησης του πληθυσμού. Υπάρχει κάποια δόση μυστηρίου εδώ. Ο αριθμός των ανθρώπων που εξορίστηκαν στη Σιβηρία δείχνει ότι ο πληθυσμός θα έπρεπε να είχε αυξηθεί τάχιστα τον 19ο αιώνα. Τα στατιστικά στοιχεία όμως δείχνουν πως δε συνέβη κάτι τέτοιο. Ο λόγος είναι πως οι περισσότεροι εξόριστοι ήταν σχετικά μεγάλης ηλικίας –συνήθως μεταξύ 30 και 50 ετών– που σήμαινε πως την εποχή που αποφυλακίζονταν και μπορούσαν να εγκατασταθούν ως άποικοι ήταν πέρα από την ηλικία που θα ανέμενε κανείς ότι θα δημιουργούσαν οικογένεια. Επιπλέον, υπήρχε μία εγγενής ανισορροπία φύλων, η οποία είχε ως αποτέλεσμα οι άρρενες εξόριστοι να είναι πολύ περισσότεροι από τις γυναίκες. Υπήρχε επίσης υψηλή θνησιμότητα, ακόμη και αφότου εισήχθησαν διάφορες βελτιώσεις στις σπάνιες σύντομες περιόδους πιο φιλελεύθερης διακυβέρνησης. Ενώ οι αριθμοί των κρατουμένων δείχνουν πως πολλοί ζούσαν για αρκετά χρόνια, οι δεσμοφύλακες που έλεγχαν τις ποινικές αποικίες και τα ορυχεία αποτελούσαν ουσιαστικά

κράτος εν κράτει, αφού απείχαν τόσο πολύ από την πρωτεύουσα και συνεπώς συχνά παρέλειπαν να αναφέρουν θανάτους, επειδή μπορούσαν να συνεχίζουν να λαμβάνουν οι ίδιοι τις μερίδες τροφής και τις άλλες χορηγίες στη θέση των νεκρών κρατουμένων. Επρόκειτο για διαφθορά σε τεράστια κλίμακα. Σύμφωνα με μία αναφορά του βρετανικού Υπουργείου Εξωτερικών, μεγάλος αριθμός κρατουμένων «υπήρχαν μόνο στους επίσημους καταλόγους των σιβηρικών αρχών, οι οποίες παρέτειναν τη ζωή χιλιάδων εξορίστων στα χαρτιά προκειμένου να ενθυλακώσουν τα χρήματα που λάμβαναν από την κυβέρνηση για τη συντήρησή τους».¹² Πράγματι, το γεγονός αυτό παρείχε σχεδόν ένα κίνητρο για τη θανάτωση κρατουμένων ή για την ενθάρρυνσή τους να αποδράσουν και να συνεχίσουν μία άθλια διαβίωση ως ληστές, με ελάχιστες πιθανότητες να επιβιώσουν τον χειμώνα. Ωστόσο, η απογραφή αποκαλύπτει την αληθινή ιστορία. Η μικρή αύξηση στον πληθυσμό της Σιβηρίας κατά τον 19ο αιώνα ήταν στην πραγματικότητα σχεδόν εξ ολοκλήρου απόρροια της εγκατάστασης απελεύθερων δουλοπάροικων έπειτα από την κατάργηση της δουλείας το 1862. Υπήρχαν επίσης πολυάριθμες φυλές που ζούσαν εκεί από τα πολύ παλιά χρόνια. Αποτελούσαν μία ετερόκλητη ομάδα, με πολλές από αυτές να είναι νομαδικές, οι οποίες είχαν ελάχιστη σύνδεση με το ρωσικό κράτος και διέθεταν τη δική τους γλώσσα και τα δικά τους έθιμα.

Η μη ελκυστική προοπτική της μεταφοράς στη Σιβηρία για όλους εκτός από λίγους σκληραγωγημένους αποίκους αποτελούσε συνεπώς ένα από τα κίνητρα για την κατασκευή του Υπερσιβηρικού σιδηροδρόμου. Ωστόσο, χρειάστηκε ένα άλμα φαντασίας για να ξεκινήσει η κατασκευή μιας γραμμής 9.200 χιλιομέτρων, πολύ μεγαλύτερου μήκους από οποιαδήποτε άλλη στον κόσμο, όταν το σιδηροδρομικό σύστημα της Ρωσίας ήταν πολύ λιγότερο ανεπτυγμένο απ' ό,τι εκείνο άλλων κρατών στην Ευρώπη και στη Βόρεια Αμερική. Τα πρώτα βήματα της Ρωσίας στην πορεία ένταξης της στον αυξανόμενο αριθμό των σιδηροδρομικών εθνών υπήρξαν αβέβαια – καθόλου παράξενο, με δεδομένη τη συντηρητική και αυταρχική φύση της εξουσίας του τσάρου Νικολάου Α΄. Η κατασκευή των σιδηροδρόμων ξεκίνησε να συζητείται υποθετικά για πρώτη φορά στη Ρωσία στα μέσα της δεκαετίας του 1820. Όπως στη Βρετανία

και στην ηπειρωτική Ευρώπη, έτσι και στη Ρωσία τα χειροκίνητα βαγόνια πάνω σε ράγες χρησιμοποιούνταν ήδη για κάμποσο καιρό σε ορυχεία και ο ζωήλατος σιδηρόδρομος –μία γραμμή μήκους 1.920 μέτρων, που μετέφερε αργυρομετάλλευμα από ένα ορυχείο στο Ζμαΐνογκόρσκ στην περιοχή του Αλτάι της νότιας κεντρικής Ρωσίας, κοντά στα σημερινά σύνορα του Καζακιστάν– κατασκευάστηκε το 1809 από τον Πιοτρ Φρολόφ. Αυτή η γραμμή ήταν αξιοσημείωτη όχι μόνο ως η πρώτη που χρησιμοποιούσε άλογα –τα οποία μπορούσαν να τραβήξουν τρία βαγόνια που το καθένα μετέφερε οκτώ τόνους μεταλλεύματος, πολύ πιο αποτελεσματικά από οποιαδήποτε προηγούμενη μέθοδο– αλλά «για τις πολλές τομές και τις σήραγγες που φτιάχτηκαν για να εξομαλυνθεί η κλίση του εδάφους και για την αντικατάσταση των γωνιακών σιδηροτροχιών που χρησιμοποιούνταν αλλού με χυτές σιδερένιες κυρτές σιδηροτροχιές που ταίριαζαν με τις αντίστοιχες αυλακώσεις των τροχών των βαγονιών».¹³ Ήταν, με άλλα λόγια, ένας πολύ εξελιγμένος σιδηρόδρομος κατά τα πρότυπα της εποχής, αλλά δυστυχώς βρισκόταν σε μια τόσο απομακρυσμένη περιοχή της χώρας, ώστε ούτε ο τσάρος γνώριζε την ύπαρξή του. Χρειάστηκε να περάσουν άλλα 25 χρόνια μέχρι να κατασκευαστεί η πρώτη ατμομηχανή της Ρωσίας και αποτέλεσε –όπως συνέβη και στη Βρετανία με τους Στίβενσον, τον Τζορτζ και τον Ρόμπερτ– έργο ενός πατέρα και του γιου του. Οι Τσερεπάνοφ, ο Γιεφίμι και ο γιος του Μιρόν, ήταν μηχανικοί στα σιδηρουργεία του Νίζνι Ταγκίλ στα Ουράλια, τα οποία είχαν κατασκευάσει κατά το παρελθόν μία σειρά ατμομηχανών για την παροχή ισχύος σε αντλίες και σε μία περίοδο άνω των 15 ετών είχαν βελτιώσει κατά πολύ την αποτελεσματικότητά τους. Στις αρχές της δεκαετίας του 1830 ο Μιρόν στάλθηκε στην Αγγλία, στην κορυφαία εκείνη την εποχή χώρα στην τεχνολογία ατμού, για να μάθει πώς να φτιάχνει μία αποτελεσματική ατμομηχανή. Το 1833 είχαν φτιάξει ήδη την πρώτη τους μηχανή, αλλά –όπως ακριβώς συνέβη με παρόμοιες πρωτοπόρες προσπάθειες στη Βρετανία– δεν ήταν πολύ επιτυχημένη. Στην πραγματικότητα, οι λέβητες και των δύο πρώτων ατμομηχανών που έφτιαξαν εξεργάγησαν, κάτι που και πάλι ήταν συνηθισμένο φαινόμενο στην πρώιμη ανάπτυξη των ατμομηχανών, αλλά μία τρίτη που κατασκευάστηκε το 1835 αποδείχτηκε σχετικά

αποτελεσματική, «ικανή να κινείται ταχύτερα από ένα άλογο, παρόλο που μπορούσε να έλξει μόνο ένα μικρό φορτίο».¹⁴ Είναι σημαντικό να παρατηρήσει κανείς σχετικά με το ρωσικό κράτος των αρχών του 19ου αιώνα ότι και οι δύο Τσερεπάνοφ ήταν στην πραγματικότητα δουλοπάροικοι και αποτελούσαν ιδιοκτησία του εργοστασίου για λογαριασμό του οποίου εργάζονταν. Δυστυχώς, οι προσπάθειές τους υπήρξαν μάταιες, αφού οι πρώτοι ρωσικοί σιδηρόδρομοι χρησιμοποιούσαν εισαγόμενες ατμομηχανές.

Έτσι, τα στοιχεία κατασκευής ενός σιδηροδρόμου ήταν διαθέσιμα στη Ρωσία σχετικά νωρίς, ακριβώς την εποχή που η σιδηροδρομική μανία σάρωνε την ευρωπαϊκή ήπειρο αλλά και τις ΗΠΑ. Ωστόσο, έλειπε η πολιτική βούληση, παρά τα παρακάλια της προοδευτικής μειονότητας της αριστοκρατικής άρχουσας τάξης, η οποία συνειδητοποιούσε πως οι σιδηρόδρομοι αποτελούσαν τη μοναδική βιώσιμη εναλλακτική λύση για μία αχανή χώρα όπως η Ρωσία, με ακραίες κλιματικές συνθήκες που καθιστούσαν αδιάβατους τους δρόμους και απροσπέλαστους τους ποταμούς για μεγάλο μέρος του έτους. Αυτή η ομάδα εκσυγχρονιστών γνώριζε πως το μεταφορικό κόστος αποτελούσε αξιόπερα εμπόδιο στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Για παράδειγμα, η τιμή μερικών αγροτικών προϊόντων θα ήταν τρεις ή τέσσερις φορές υψηλότερη στις μεγάλες πόλεις απ' ό,τι στην πύλη του αγροκτήματος, μία αύξηση που αποδιδόταν σχεδόν καθ' ολοκληρία στο υψηλό κόστος των ποτάμιων συγκοινωνιών. Η ανάπτυξη της εκκολλημένης βιομηχανίας σιδήρου, που βρισκόταν κοντά στα ορυχεία των Ουραλίων όπου η Ευρώπη συναντά την Ασία σε απόσταση μεγαλύτερη των 1.600 χιλιομέτρων από τη Μόσχα, μειονεκτούσε σοβαρά, αφού η τιμή των προϊόντων σιδήρου της περιοχής ήταν τόσο υψηλή στις μεγάλες πόλεις, ώστε οι εταιρείες θεωρούσαν πιο εύκολο να εισάγουν αγαθά από τη Βρετανία ή τη Γαλλία. Η αναξιοπιστία του μεταφορικού συστήματος αποτελούσε πρόσθετο βάρος. Τον χειμώνα, όταν τα ποτάμια πάγωναν, η χειρσαία συγκοινωνία ήταν θεωρητικά δυνατή, αλλά στην πράξη οι δρόμοι συχνά φράσσονταν από πυκνό χιόνι και πάγο. Οι συνέπειες αυτού του φτωχού μεταφορικού δικτύου ξεπερνούσαν τα απλά οικονομικά: «Μία συνέπεια αυτού του αργού ρυθμού κίνησης ήταν ότι μια κακή σοδειά σε μία επαρχία σπανίως μπορού-

σε να αντισταθμιστεί με αποστολές σιτηρών από μία πιο τυχερή περιοχή. Σ' αυτό οφειλόταν η συχνότητα των τοπικών θανατηφόρων λιμών στη Ρωσία».¹⁵

Τη δεκαετία του 1820 κατατέθηκαν πολυάριθμες προτάσεις για ζωήλατους σιδηροδρόμους, αλλά απορρίφθηκαν από τον μονάρχη. Η υποστήριξη στους σιδηροδρόμους αυξήθηκε έπειτα από το άνοιγμα της πρώτης σύγχρονης σιδηροδρομικής γραμμής του κόσμου, της πολύ επιτυχημένης Λίβερπουλ & Μάντσεστερ το 1830, η οποία έδωσε ώθηση στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών ταξιδιών σε ολόκληρη την Ευρώπη. Παρόλο που ο τρόπος μεταφορών μεγάλων αποστάσεων στη Ρωσία, τα ποτάμια, βελτιωνόταν χάρη στις εκβαθύνσεις, την κατασκευή διωρύγων και την εισαγωγή ατιμόπλοιων, ήταν σαφές στους εκσυγχρονιστές ότι οι σιδηρόδρομοι αντιπροσώπευαν το μέλλον: «Σε τελική ανάλυση, οι μεταφορικές ανάγκες της Ρωσίας μπορούν να καλυφθούν επαρκώς μόνο με ένα ολοκληρωμένο δίκτυο σιδηροδρόμων».¹⁶

Χρειάστηκε ένας ξένος, ο Γερμανός Φραντς φον Γκέρστνερ, για να πειστεί ο τσάρος να υποστηρίξει την κατασκευή του πρώτου σιδηροδρόμου της χώρας, της γραμμής μήκους 24 χιλιομέτρων μεταξύ της τότε πρωτεύουσας, Αγίας Πετρούπολης, και του Τσάρσκοε Σέλο, της τσαρικής θερινής κατοικίας. Αρχικά, ο στόχος του φον Γκέρστνερ ήταν πολύ πιο φιλόδοξος. Είχε καταθέσει ένα σχέδιο για την κατασκευή ενός δικτύου γραμμών σε ολόκληρο το εύρος της Ρωσίας και προσπάθησε να δαλεάσει τον τσάρο, τονίζοντας ότι το σύστημα θα ήταν πάντα έτοιμο για την αποστολή στρατευμάτων σε ολόκληρη τη χώρα με μεγάλη ταχύτητα. Υπήρχαν επίσης στην κυβέρνηση αντίπαλοι των σιδηροδρόμων που διέθεταν επιρροή. Ο Νικόλαος περιστοιχιζόταν από συμβούλους παρόμοιας συντηρητικής τάσης, όπως ο κόμης Γιεγκόρ Κανκρίν, ο επί πολλά χρόνια υπουργός Οικονομικών του, ο οποίος όπως και πολλοί ανώτατοι αξιωματούχοι της εποχής ήταν Γερμανός όπως ο φον Γκέρστνερ. Ο Κανκρίν, που ήταν οικονομολόγος, υποστήριζε πως ένα τέτοιο μεγάλο εγχείρημα θα αποσπούσε κονδύλια από τη γεωργία, όπου θα αξιοποιούνταν πολύ καλύτερα για να βελτιώσουν τη ζωή των πολιτών. Ανησυχούσε επίσης για τις συνέπειες που θα υπήρχαν στα παραδοσιακά μέσα συγκοινωνίας τα οποία μετέφεραν αγαθά κατά μήκος των δρό-

μων, καθώς και για τα δάση τα οποία θα μειώνονταν προς όφελος των καυσίμων των ατμομηχανών, ένα μάλλον μη πειστικό επιχειρημα δεδομένου του μεγέθους και της κλίμακας του ρωσικού δασικού πλούτου. Παρ' όλα αυτά, τα επιχειρήματά του υπερίσχυσαν. Με δεδομένη μια τόσο ισχυρή αντίθεση, δεν προκάλεσε έκπληξη που η πρόταση του φον Γκέρστνερ απορρίφθηκε, αλλά ο τσάρος, ο οποίος είχε ματαιώσει μία απόπειρα πραξικοπήματος από τους Δεκεμβριστές του 1825, είχε ανέκαθεν κατά νου τη στρατιωτική χρησιμότητα του σιδηρόδρομου. Είχε πληροφορηθεί την ταχεία μεταφορά στρατευμάτων μέσω σιδηροδρόμου από το Μάντσεστερ στο Λίβερπουλ κατά τη διάρκεια μιας από τις μακρόχρονες ιρλανδικές κρίσεις¹⁷ και οι παραλληλισμοί ανάμεσα στην αδύναμη εξουσία της Αγγλίας επί της Ιρλανδίας και στη δύσκολη σχέση που είχε η Ρωσία με την πολωνική επαρχία ήταν καταφανέστατοι.

Ως απόρροια του ενδιαφέροντος του τσάρου, επιτράπηκε στον φον Γκέρστνερ να κατασκευάσει τη γραμμή του Τσάρσκοε, για να αποδείξει ότι ήταν εφικτή η λειτουργία ενός σιδηροδρόμου μέσα στο δριμύ ρωσικό κλίμα. Αν και χρηματοδοτήθηκε από ιδιωτικά κεφάλαια, η κατασκευή της ενισχύθηκε από διάφορες παραχωρήσεις, όπως η εξαίρεση από φόρους και το δικαίωμα να καρπώνεται η ίδια όλα τα έσοδά της. Η γραμμή πλάτους 6 ποδών (αργότερα άλλαξε σε 5 πόδια, το κανονικό ρωσικό πλάτος) άνοιξε το 1837, με το πρώτο τρένο που μετέφερε οκτώ γεμάτα βαγόνια να χρειάζεται μόλις 28 λεπτά, με μέση ταχύτητα σχεδόν 50 χιλιόμετρα την ώρα, για να φτάσει στο Τσάρσκοε Σέλο. Η επέκτασή της τον επόμενο χρόνο έγινε έως το Παβλόφσκ, ένα χωριό 26 χιλιόμετρα πιο κάτω, το οποίο σε μία σπάνια επίδειξη μοντερνισμού κατά την καταθλιπτική περίοδο του αστυνομικού κράτους του Νικολάου αποτελούσε ένα είδος θερέτρου για μίνι διακοπές, με εστιατόρια, κοντσέρτα και μία αίθουσα χορού για να διασκεδάζουν τα πλήθη της Αγίας Πετρούπολης στα ημερήσια ταξίδια τους. Προκειμένου να προσελκύσει κόσμο, με ένα έξυπνο τέχνασμα μάρκετινγκ, ο σιδηρόδρομος επιδοτούσε τη διασκέδαση του κοινού στο Παβλόφσκ, το οποίο εμφανίζεται έντονα στο έργο του Ντουστογιέφσκι *Ο ηλίθιος* ως «ένα από τα μονδάρια θερινά θέρετρα κοντά στην Αγία Πετρούπολη».

Αρχικά, η γραμμή εξυπηρετούνταν από έξι ατμομηχανές οι

οποίες είχαν εισαχθεί από τη Βρετανία και το Βέλγιο, καθώς και από άλλα, αλλά σύντομα τα ζώα, εξαντλημένα από την έλξη των βαριών τρένων, αφέθηκαν να βόσκουν. Η γραμμή σημείωσε αμέσως επιτυχία και ο κόσμος συνέρχεται στον σιδηρόδρομο τόσο από περιέργεια όσο και από επιθυμία να γευτεί τις ατραξιόν. Την πρώτη χρονιά ταξίδεψαν στη γραμμή περισσότεροι από 725.000 άνθρωποι, δηλαδή κατά μέσο όρο 2.000 άτομα την ημέρα, δίνοντας τη δυνατότητα στον φον Γκέρστνερ να αποδώσει γενναία μερίσματα στους μετόχους του, αφού τα εισιτήρια ήταν σχετικά ακριβά – αν και τα κοντσέρτα στο Παβλόφσκ ήταν δωρεάν.

Όπως ήταν αναμενόμενο, με δεδομένη την εμμονή του τσάρου για τη διατήρηση της εξουσίας πάση θυσία, η επιτυχία του σιδηροδρόμου Τσάρσκοε Σέλο τον ενθάρρυνε να δώσει την έγκρισή του για να κατασκευαστεί μία γραμμή που θα συνέδεε τη Βαρσοβία, που αποτελούσε τότε τμήμα της Ρωσικής Αυτοκρατορίας, με τη μεθόριο της Αυστροουγγρικής Αυτοκρατορίας, που εκείνη την εποχή ήταν πιστός σύμμαχος της Ρωσίας. Η σκοπιμότητα του έργου ήταν κυρίως στρατιωτική, όπως έδειξε η επιμονή του τσάρου για ατμομηχανές και όχι για έλξη από άλλα, και σύντομα η γραμμή επεκτάθηκε από τους Αυστριακούς έως τη Βιέννη, την πρωτεύουσα των Αψβούργων. Κατασκευάστηκε με ιδιωτικά κεφάλαια, αλλά υποστηρίχθηκε από έναν εγγυημένο συντελεστή απόδοσης εκ μέρους της κυβέρνησης ύψους 4% – μία επικερδής διευθέτηση για τη σιδηροδρομική εταιρεία. Σύντομα φάνηκε χρήσιμη για τον στρατό, όταν το 1848 ο Νικόλαος έστειλε ρωσικά στρατεύματα μέσω της γραμμής από τη Βαρσοβία για να συντρίψει μία εξέγερση στην Ουγγαρία με ιδιαίτερα αιματηρό και ανελέητο τρόπο.

Παρά τη σαφή επιτυχία της γραμμής του Τσάρσκοε Σέλο, η αντίθεση στη δημιουργία ενός σιδηροδρομικού δικτύου στη Ρωσία παρέμεινε ακλόνητη εντός των κυβερνητικών κύκλων. Οι εκσυγχρονιστές υποστήριζαν πως τα πρώτα βήματα της Ρωσίας προς την εκβιομηχάνιση εμποδιζόνταν από την έλλειψη ενός αποτελεσματικού μεταφορικού συστήματος. Η πιο προφανής αρχική διαδρομή για ένα σιδηρόδρομο ήταν να ενώσει τις δύο μεγάλες πόλεις, την Αγία Πετρούπολη και τη Μόσχα, που απείχαν περίπου 640 χιλιόμετρα η μία από την άλλη, και αυτό είχε προτείνει ο φον Γκέρστνερ, αλλά οι αντιτι-

θέμενες φωνές παρέμειναν θορυβώδεις. Ο Κανκρίν άλλαξε κάπως τη στάση του, υποστηρίζοντας ότι οι σιδηρόδρομοι μεγάλων αποστάσεων δεν ήταν βιώσιμοι –παρά την ανάπτυξή τους στην Ευρώπη και στην Αμερική– και ότι δε θα ήταν πρακτικό να δοθεί στις σιδηροδρομικές εταιρείες το δικαίωμα να είναι ιδιοκτήτριες δουλοπάροικων – αν και πάλι, πολλοί αμερικανικοί σιδηρόδρομοι στον αμερικανικό Νότο είχαν όντως τους δικούς τους δούλους.

Με έναν τρόπο οικείο στους μελετητές της βρετανικής κυβέρνησης, συγκροτήθηκε μία επιτροπή για να εκτιμήσει τη βιωσιμότητα του σχεδίου και η αναφορά της που δημοσιεύτηκε το 1841 ήταν ευνοϊκά διατεθειμένη. Ο Νικόλαος έδωσε το πράσινο φως για το έργο νωρίς το επόμενο έτος, αν και ο Κανκρίν, ο οποίος εκπροσώπωσε ένα πλέγμα συντηρητικών απόψεων ενάντιον στον σιδηρόδρομο, που ήταν ισχυρό τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Αμερική, αντιστάθηκε μέχρις εσχάτων: «Όλοι οι σκεπτόμενοι άνθρωποι στο εξωτερικό θεωρούν πως (ο σιδηρόδρομος Μόσχας-Αγίας Πετρούπολης) δε θα αποφέρει κανένα κέρδος, θα καταστρέψει την ηθική και θα καταναλώσει με τρόπο μη παραγωγικό ένα κεφάλαιο το οποίο θα μπορούσε να αξιοποιηθεί καλύτερα».¹⁸

Από πολλές απόψεις οι δυσχέρειες και τα ζητήματα που αντιμετώπιζε η κατασκευή της γραμμής που έγινε γνωστή ως Σιδηρόδρομος Νικολάγιεφ (αργότερα μετονομάστηκε σε Σιδηρόδρομος Οκτωβρίου έπειτα από την Οκτωβριανή Επανάσταση του 1917) επρόκειτο να επαναληφθούν σε μεγαλύτερη κλίμακα μισό αιώνα αργότερα, όταν συζητιόταν ο Υπερσιβηρικός. Η εύρεση χρηματοδότησης, ο καθορισμός του ρόλου του ιδιωτικού τομέα, η αναζήτηση μηχανολογικών λύσεων και οι πολιτικές μηχανορραφίες – όλοι αυτοί οι παράγοντες θα αντιμετώπιζονταν κατά τον ίδιο τρόπο και για τα δύο έργα. Ακριβώς όπως θα συνέβαινε και με τον Υπερσιβηρικό, ήταν ένα επικό έργο από άποψη κατασκευής σιδηροδρόμου, που θα γινόταν μετά την αποπεράτωσή του ο δεύτερος μακρύτερος στον κόσμο υπό ενιαία διεύθυνση, υστερώντας μόνο από τον Σιδηρόδρομο Ίρι της Πολιτείας της Νέας Υόρκης. Η ιστορία του Σιδηροδρόμου Νικολάγιεφ αντικατοπτρίζει επίσης την εμπειρία του Υπερσιβηρικού ως προς τις προθέσεις του, μια μέθοδο εγκαθίδρυσης και παγίωσης της κρατικής ισχύος. Και τελικά, και στις δύο πε-

ριπτώσεις ήταν η απόφαση ενός πανίσχυρου τσάρου εκείνη που θα καθόριζε την έκβαση αυτών των συζητήσεων.

Αν και μία ομάδα Γερμανών τραπεζιτών είχε επιστρατευτεί για να χρηματοδοτήσει την κατασκευή του σιδηροδρόμου και ο φον Γκέρσντερ διατηρούσε ένα ενδιαφέρον, η ιδέα της κατασκευής του με ιδιωτικά κεφάλαια σύντομα εγκαταλείφθηκε και το έργο κατέστη κρατική επιχείρηση, με έναν προϋπολογισμό 34 εκατομμυρίων ρουβλίων (περίπου 3,4 εκατομμύρια στερλίνες εκείνης της εποχής και περίπου 100 φορές αυτό το ποσό σε σημερινά χρήματα). Ο Νικόλαος ήταν ένας άνθρωπος των λεπτομερειών και είχε τη συνήθεια να ασχολείται με όλα τα είδη ζητημάτων που άλλοι μονάρχες θα θεωρούσαν υπερβολικά τετριμμένα. Έτσι, ανέλαβε έναν εντατικό εποπτικό ρόλο στην κατασκευή αυτού του σιδηροδρόμου-κλειδιού, προεδρεύοντας ο ίδιος προσωπικά στην επιτροπή που είχε αναλάβει το εγχείρημα, πρόδρομος μιας παρόμοιας επιτροπής που θα συγκροτούνταν για τον Υπερσιβηρικό. Η κλίμακα αυτού του έργου ήταν αποθαρρυντική σε μία χώρα που παρέμενε ακόμη εν πολλοίς αγροτική και ελάχιστα εκβιομηχανισμένη. Ο τσάρος, φυσικά, είχε ένα πλεονέκτημα: τους δουλοπάροικους οι οποίοι πληρώνονταν ελάχιστα για να εργαστούν στη γραμμή. Ένα τέτοιο μεγάλο εγχείρημα, που θα γινόταν κυρίως χειρωνακτικά, απαιτούσε μια στρατιά εργατών. Η καλύτερη εκτίμηση αναφέρει πως στο αποκορύφωμα των εργασιών για την κατασκευή του σιδηροδρόμου απασχολούνταν εκεί περίπου 50.000 δουλοπάροικοι και ότι πιθανώς το ένα δέκατο απ' αυτούς πέθαναν κυρίως από περιοδικές επιδημίες τύφου και δυσεντερίας, οι οποίες μεταδίδονταν μέσα σε ένα εργατικό δυναμικό που υφίστατο κακομεταχείριση και ήταν πεινασμένο. Αντιθέτως, όπως θα δούμε, οι συνθήκες στον Υπερσιβηρικό –που κατασκευάστηκε έναν αιώνα αργότερα και αφότου οι δουλοπάροικοι είχαν ελευθερωθεί– ήταν πολύ καλύτερες και οι θάνατοι πολύ λιγότεροι.

Οι δουλοπάροικοι δεν αποτελούσαν ιδιοκτησία της κυβέρνησης, αλλά αντιθέτως οι εργολάβοι που εργάζονταν για το έργο πλήρωναν τους ιδιοκτήτες τους, τους μεγάλους γαιοκτήμονες, για τις υπηρεσίες τους. Οι ίδιοι οι δουλοπάροικοι αμείβονταν με ένα μικρό ποσό, αλλά το περισσότερο απ' αυτό καταναλωνόταν σε υπο-

χρεωτικές πληρωμές για το φαγητό και τη στέγασή τους. Εργάζονταν αφόρητα επί πολλές ώρες: «Τα συμβόλαια προέβλεπαν μία εργάσιμη μέρα από την ανατολή μέχρι τη δύση του ήλιου και από τους εργάτες απαιτούνταν συχνά να δουλεύουν τις Κυριακές και τις αργίες. Μόνο η καταρρακτώδης βροχή ήταν σίγουρο πως θα τους έδινε μία ανάπαυλα».¹⁹ Εκτός του ότι είχαν κακό φαγητό και στέγαση, οι δουλοπάροικοι ήταν πιθανό να μαστιγωθούν αν παραπονούνταν, αλλά ο ελεύθερος εφοδιασμός τους με αλκοόλ κατέπνιγε κάθε πιθανή εξέγερση. Όσοι επιχειρούσαν να δραπετεύσουν, συλλαμβάνονταν από μία ιδιαίτερα τρομακτική χωροφυλακή, η οποία είχε συσταθεί ειδικά για να προλαμβάνει ταραχές.

Η φήμη του Νικολάου ως αυταρχικής φιγούρας μπορεί να είναι πλήρως δικαιολογημένη, αλλά η ιστορία που λέγεται συχνά σχετικά με την ελαφρώς παράδοξη διαδρομή που πήρε ο σιδηρόδρομος έχει εν πολλοίς καταρριφθεί. Λέγεται πως είχε διατάξει η διαδρομή ανάμεσα σε δύο πόλεις να ακολουθήσει μία ευθεία γραμμή την οποία χάραξε με χάρακα και είναι πράγματι ευθεία, με εξαίρεση τρεις μάλλον άτοπες καμπές. Λέγεται πως έγιναν στα σημεία όπου τα δάχτυλά του προεξείχαν από την ακμή του χάρακα, αλλά στην πραγματικότητα είναι πιθανότερο να καθορίστηκαν από τις δυσχέρειες του εδάφους διαμέσου του οποίου περνούσε η γραμμή. Μια παρόμοια ιστορία ανέκυψε αργότερα για μια πολύ ευρύτερη καμπή, το πέραςμα Βερεμπίνσκι, το οποίο προστέθηκε στη γραμμή για να αποφευχθεί μία ανηφόρα, αλλά εφόσον η αλλαγή έγινε το 1877 –περισσότερο από δύο δεκαετίες μετά τον θάνατο του Νικολάου–, ανήκει κι αυτή στη σφαίρα του μύθου.

Η αλήθεια ή ο μύθος σχετικά με ένα άλλο χαρακτηριστικό της γραμμής, το πλάτος της, είναι δυσκολότερο να αποσαφηνιστεί. Ενώ η γραμμή Τσάρσκοε Σέλο είχε πλάτος 1,83 μέτρα, και ο σιδηρόδρομος Βαρσοβίας-Βιέννης χρησιμοποιούσε το τυπικό ευρωπαϊκό πλάτος των 1,435 μέτρων, η γραμμή Μόσχας-Αγίας Πετρούπολης και στη συνέχεια σχεδόν όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ρωσίας χρησιμοποιούσε το άνοιγμα των 1,524 μέτρων. Η τυπική εξήγηση είναι ότι ο Νικόλαος έχοντας εμμονή με τις στρατιωτικές μελέτες, διέταξε να υιοθετηθεί αυτό το ευρύτερο πλάτος για αμυντικούς λόγους, γνωρίζοντας ότι η απαίτηση αλλαγής πλάτους γραμμής στη

ρωσική μεθόριο θα δυσχέραινε οποιονδήποτε δυνητικό εισβολέα. Αυτή η εξήγηση έχει γίνει αποδεκτή ως επικρατούσα άποψη, αλλά η αλήθεια είναι μάλλον πιο πολύπλοκη. Όπως ήταν κοινή πρακτική στη Ρωσία, από τη στιγμή που η ιδέα των σιδηροδρόμων επικράτησε, ο τσάρος έστειλε αποστολές στην Ευρώπη και στις ΗΠΑ για να μάθουν περισσότερα γι' αυτούς. Συνήθως έπειτα από τέτοια ταξίδια, οι απεσταλμένοι επέστρεφαν μαζί με ειδικευμένο ξένο προσωπικό, ικανό να τους συμβουλευσει πώς να εφαρμόσουν στην πράξη τις νέες εξελίξεις. Στο ταξίδι στην Αμερική, ένας από αυτούς που προσλήφθηκαν ήταν ο Τζορτζ Ουίσπλερ, ένας πρώην αξιωματικός του στρατού ο οποίος είχε εργαστεί σε πολλούς αμερικανικούς σιδηροδρόμους – και που ήταν, συμπτωματικά, πατέρας του Τζέιμς Ουίσπλερ, του διάσημου ζωγράφου που διέμενε στη Βρετανία. Λέγεται πως σε δική του συμβουλή οφειλόταν η επιλογή του πλάτους των 1,524 μέτρων (5 ποδών) που χρησιμοποιούνταν συχνά στους πρώτους σιδηροδρόμους στις ΗΠΑ, αφού το άνοιγμα των 1,83 μέτρων (6 ποδών) του Τσάρσκοε Σέλο θα αποδεικνυόταν πολύ δαπανηρό. Ωστόσο, και μόνο το γεγονός ότι ο Νικόλαος θα γνώριζε τα αμυντικά πλεονεκτήματα του να έχει διαφορετικό πλάτος γραμμών φανερώνει ότι η επιλογή των 5 ποδών έγινε έχοντας τουλάχιστον εν μέρει υπόψη και στρατιωτικές μελέτες. Τελικά, το πλάτος αποδείχτηκε χρήσιμο στην απόκρουση επιθέσεων, ιδίως κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν η γερμανική προέλαση παρεμποδίστηκε κατά πολύ από την απαίτηση να μεταφέρεται το υλικό από το ένα τρένο στο άλλο στα σημεία αλλαγής του πλάτους, αλλά έκανε δύσκολη και τη ζωή των ίδιων των Ρώσων, όταν ήταν αυτοί οι επιτιθέμενοι στον πόλεμο κατά της Τουρκίας το 1878.²⁰

Υπήρξαν πολυάριθμα εμπόδια που έπρεπε να υπερπηδηθούν προκειμένου να γίνει το έργο. Εκτός από εργατικά χέρια δουλοπάροικων, απαιτούσε και ικανούς μηχανικούς που σπάνιζαν, το οποίο σήμαινε ότι οι περισσότεροι έπρεπε να έρθουν από το εξωτερικό. Ο Ουίσπλερ ήταν κατ' ουσία ο αρχιμηχανικός, αλλά ο τσάρος σκόπευε να παρουσιάσει το έργο ως ρωσικό επίτευγμα και συνεπώς διόρισε δύο συμπατριώτες του μηχανικούς ως υπεύθυνους για τον βόρειο και τον νότιο τομέα της γραμμής αντίστοιχα. Υπήρχαν τόσο λίγοι Ρώσοι μηχανικοί διαθέσιμοι σε μία χώρα με τόσο λίγα πανε-

πιστήμια και τεχνικές σχολές, ώστε «ολόκληρη η τάξη αποφοίτων της Αυτοκρατορικής Σχολής Μηχανικών του 1843 επιστρατεύτηκε για τον σιδηρόδρομο».²¹

Αλλά ούτε και η τοπογραφία ήταν εύκολη. Μεγάλο μέρος του εδάφους ήταν κυματοειδές και τεμνόταν από ποταμούς και φαράγγια, όπως και από βαθιά έλη και πυκνά δάση. Με τη διαδρομή να έχει χαραχτεί εν πολλοίς σε ευθεία γραμμή, απαιτούνταν να γίνουν εκτεταμένες τομές και αναχώματα. Ήταν επίσης ένα έργο σε κλίμακα άνευ προηγουμένου. Εκτός από τις εκκλησίες και τα κάστρα, τίποτα δεν είχε ξαναγίνει κατά το παρελθόν στη Ρωσία που να απαιτούσε τόσο μεγάλο αριθμό εργατών και εξελιγμένων τεχνικών. Μόνο η κατασκευή της Αγίας Πετρούπολης στα υγρά έλη της ανατολικής Βαλτικής από τον Μεγάλο Πέτρο τον 17ο αιώνα μπορούσε να συγκριθεί σε κλίμακα με την κατασκευή του Σιδηροδρόμου Νικολάγιεφ. Ακόμη και με όρους σιδηροδρόμων σε ολόκληρο τον κόσμο, αποτελούσε ένα μεγάλο έργο, αφού ελάχιστες γραμμές εκτεινόταν σε μήκος πέραν των 160 χιλιομέτρων.

Η τεχνολογία όπως και οι ικανοί μηχανικοί σε μεγάλο βαθμό ήταν εισαγόμενοι. Ο τσάρος είχε θελήσει η προμήθεια των υλικών να γίνει από τη Ρωσία όσο αυτό ήταν δυνατόν, αλλά λόγω της υπανάπτυκτης κατάστασης της εθνικής βιομηχανίας, τα περισσότερα τελικά προήλθαν από τη Βρετανία και τις ΗΠΑ. Τα χυτήρια στα Ουράλια, η καρδιά της ρωσικής βιομηχανίας σιδήρου, αποδείχτηκαν ικανά να προμηθεύσουν μόνο ένα μικρό ποσοστό των σιδηροτροχιών και τα προϊόντα τους ήταν πολύ ακριβότερα, κάτι που οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στο γεγονός ότι στοίχιζε περισσότερο να μεταφερθούν από τους κακής ποιότητας ρωσικούς δρόμους απ' ό,τι να εισαχθούν διά θαλάσσης από τη Βρετανία. Τουλάχιστον οι ατμομηχανές ήταν στην πλειονότητά τους ρωσικής κατασκευής. Ο Νικόλαος είχε επιμείνει να παραχθούν εγχωρίως και ήθελε να αξιοποιήσει την κατασκευή του πρώτου μεγάλου σιδηροδρόμου της χώρας για να δώσει ώθηση στη δημιουργία μιας εγχώριας βιομηχανίας ατμομηχανών με βάση το Αλεξαντρόφσκ, κοντά στην Αγία Πετρούπολη. Η τεχνολογία και η σχεδίαση των ατμομηχανών –από τις οποίες κατασκευάστηκαν 162– προήλθαν από την Αμερική και αρχικά το ίδιο έγινε και με τους τεχνίτες, αλλά απαιτήθηκε απ' αυτούς να εκπαιδευθούν

ντόπιους τόσο στην παραγωγή ατμομηχανών όσο και στην οδήγησή τους. Ωστόσο, χρειάστηκε για τους Ρώσους να φτάσουν μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1850 για να αναπτύξουν τις δεξιότητες, ώστε να αναλάβουν μόνοι τους αυτό το εγχείρημα.

Η κυβέρνηση είχε τεράστιες δυσκολίες στην εύρεση χρημάτων για την υλοποίηση του σχεδίου. Η αύξηση των φόρων σε έναν ήδη υπερφορτωμένο αγροτικό πληθυσμό δεν ήταν μόνο δύσκολη, αλλά υποδαύλιζε και εξεγέρσεις. Η διαρκής έμφαση που έδινε ο Νικόλαος στις στρατιωτικές και όχι στις πολιτικές δαπάνες οδηγούσε σε επανειλημμένες καθυστερήσεις κατά τη διάρκεια της κατασκευής, καθώς τα χρήματα απλώς εξαντλούνταν. Η ταχύτητα της κατασκευής δε βοηθήθηκε επίσης από την επιμονή του τσάρου να επιβλέπει τις αποφάσεις που αφορούσαν ακόμη και την παραμικρή λεπτομέρεια, καθώς ασκούσε στενό έλεγχο στους μηχανικούς, τόσο στους πιο υψηλόβαθμους όσο και στους κατώτερους, που ήταν υπεύθυνοι για την κατασκευή της γραμμής.

Κατά συνέπεια, η γραμμή χρειάστηκε εννέα χρόνια για να ολοκληρωθεί –διπλάσιο από τον προσδοκώμενο χρόνο– και στοίχισε τα διπλά απ’ ό,τι προέβλεπε ο αρχικός προϋπολογισμός, αλλά αποδείχτηκε θρίαμβος, αφού χρησιμοποιούνταν σε μεγάλο βαθμό τόσο από τους επιβάτες όσο και για τη διακίνηση αγαθών – πράγμα καθόλου παράξενο, αν λάβει κανείς υπόψη του την κατάσταση των δρόμων. Παρόλο που το σιδηροδρομικό ταξίδι των 640 χιλιομέτρων χρειαζόταν περίπου 20 ώρες, ο όγκος της κυκλοφορίας ξεπέρασε κατά πολύ τις προσδοκίες. Το 1852, την πρώτη χρονιά πλήρους λειτουργίας, ο σιδηρόδρομος είχε κατά μέσο όρο 2.000 επιβάτες ημερησίως και μετέφερε μεγάλες ποσότητες φορτίων, κυρίως αλεύρι, σιτηρά και ζώα. Τόσο η ποσότητα των εμπορευμάτων όσο και ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε τάχιιστα μέσα στη δεκαετία και η γραμμή έγινε ακόμη περισσότερο κερδοφόρα. Η υψηλή πατρωνία αποτέλεσε μία εντυπωσιακή απόδειξη της ανάγκης για τον σιδηρόδρομο, ιδίως υπό το πρίσμα των γραφειοκρατικών διαδικασιών που επιβάλλονταν από το αστυνομικό καθεστώς του τσάρου, το οποίο απαιτούσε κάθε επιβάτης να έχει μαζί του όχι μόνο το εσωτερικό διαβατήριό του, αλλά και ειδική άδεια για να ταξιδέψει. Ένα μικρό περιστατικό φιλελευθεροποίησης συμπυκνώ-

νει τη φύση του καταπιεστικού τσαρικού καθεστώτος. Τον Δεκέμβριο του 1851, ένα μήνα αφότου άνοιξε η γραμμή, ο κόμης Κλαϊνμίχελ, που ήταν επικεφαλής του σιδηροδρόμου, ανακοίνωσε ότι τα μέλη των ελεύθερων τάξεων δε θα χρειάζονταν στο εξής προηγούμενη αστυνομική άδεια για να αναχωρήσουν από τον τοπικό σταθμό τους, αλλά αντιθέτως θα έπρεπε απλώς να επιδεικνύουν το διαβατήριό τους λίγο πριν από την επιβίβαση στο τρένο. Έτσι, από μία πολύ μικρή άποψη, ο σιδηρόδρομος υπήρξε μία δύναμη φιλελευθεροποίησης, αφού «τουλάχιστον οι ανώτερες τάξεις της ρωσικής κοινωνίας δε χρειάζονταν πλέον αστυνομική έγκριση για κάθε ταξίδι που έκαναν έξω από τον τόπο διαμονής τους».²²

Όμως η μεγάλη πλειονότητα των επιβατών ταξίδευε στην τρίτη θέση, που σήμαινε πως οι μάζες των χωρικών ήταν κυρίως εκείνες που χρησιμοποιούσαν τον σιδηρόδρομο, παρά τις αστυνομικές διαδικασίες. Με τέτοια τεράστια γραφειοκρατία, ένα διαρκές χαρακτηριστικό της ρωσικής διακυβέρνησης ακόμη και σήμερα, δεν εκπλήσσει ότι υπήρχαν ελάχιστα κρατικά χρήματα διαθέσιμα για άλλους σκοπούς. Αυτοί οι ταξιδιώτες ενθαρρύνονταν από τις εκπληκτικά χαμηλές τιμές των εισιτηρίων. Το κόστος για τους επιβάτες τρίτης θέσης ήταν μόλις 7 ρούβλια (περίπου 14 σελίνια [70 πένες] σε ισοδύναμα βρετανικά χρήματα εκείνης της εποχής), τα οποία αν και ξεπερνούσαν τις οικονομικές δυνατότητες των φτωχότερων ανθρώπων, ήταν σίγουρα λιγότερο ακριβά από παρόμοια μακρά ταξίδια με άλλους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους της εποχής. Υπήρχε επίσης μία έντιμη συμφωνία, καθώς οι επιβάτες τρίτης θέσης μπορούσαν να ταξιδέψουν με φορτηγά τρένα, καθισμένοι μέσα σε κλειστά βαγόνια φορτίου με πάγκους, έναντι εισιτηρίου μόλις 3 ρουβλίων για ένα ταξίδι που έπαιρνε 48 ώρες, αφού η μέγιστη ταχύτητα αυτών των συρμών ήταν 16 χιλιόμετρα την ώρα. Υπήρχαν μόνο τρία επιβατικά τρένα την ημέρα και μόνο ένα, το καθημερινό εξπρές, μετέφερε επιβάτες πρώτης θέσης. Σύμφωνα όμως με μία αναφορά στους *Times* το 1865, το υψηλότερο κόστος των 19 ρουβλίων άξιζε και με το παραπάνω. Πράγματι, τα κριτήρια έμοιαζαν να είναι όμοια με εκείνα των καλύτερων ευρωπαϊκών και αμερικανικών τρένων της εποχής: «Οι ταξιδιώτες γίνονται δεκτοί σε λαμπρά φωτισμένα σαλόνια... πολυτελείς καναπέδες και πολυθρόνες

προσκαλούν τον κουρασμένο επιβάτη να αναπαυτεί... όταν φτάνει η ώρα του ύπνου, ο *valet de chambre* καθοδηγεί τους κυρίους επιβάτες (ενώ) κοιμής *femmes de chambre* δείχνουν στις κυρίες επιβάτισσες τα υπνοδωμάτια και τα μπουντουάρ τους».²³ Συνεπώς, δεν υπήρχε καμία ανάμειξη των φύλων σαν αυτή που σόκαρε τους Βρετανούς επισκέπτες στην Αμερική περίπου την ίδια εποχή.²⁴

Ο σιδηρόδρομος Αγίας Πετρούπολης-Μόσχας ήταν, όταν περατώθηκε, ο κυριότερος σιδηρόδρομος της Ευρώπης, πολύ καλύτερος από τους σύγχρονους του χάρη ακριβώς στο ενδιαφέρον που είχε επιδείξει ο τσάρος: «Μπόρεσε να κατασκευαστεί με τόσο υψηλά κριτήρια, επειδή η κυβέρνηση του Νικολάου Α΄ ήταν πρόθυμη να αξιοποιήσει τους οικονομικούς πόρους του κράτους στη μεγαλύτερη δυνατή έκταση, έχοντας επίσης στη διάθεσή της τις υπηρεσίες έμπειρων, ικανών και έντιμων διαχειριστών, ένα σημαντικό αριθμό καλά εκπαιδευμένων, ικανών και εφευρετικών μηχανικών, μία μεγάλη δεξαμενή εργατικών χεριών, τόσο ειδικευμένων όσο και ανειδίκευτων, καθώς και πρόσβαση στην τελευταία λέξη της τεχνολογίας».²⁵ Το αποτέλεσμα ήταν ότι η Ρωσία απέκτησε έναν έξοχο σιδηρόδρομο, όπως αποδεικνύεται από το γεγονός ότι η σημερινή χάραξη είναι σχεδόν η ίδια με την αρχική διαδρομή. Λόγω όμως του υψηλού κόστους και της σπανιότητας των κρατικών πόρων, η Ρωσία άργησε να επεκτείνει το σιδηροδρομικό της σύστημα.

Μολοντί αποτέλεσε αναμφίβολα επιτυχία για εκείνους που μπορούσαν να εκμεταλλευτούν αυτό τον νέο τρόπο ταξιδιού, ο αντίκτυπος της γραμμής χρειάστηκε χρόνο μέχρι να επηρεάσει τα ευρύτερα οικονομικά του έθνους. Όπως συνέβη με τους σιδηροδρόμους σε ολόκληρο τον κόσμο, η μεταφορά τροφίμων και πρώτων υλών έγινε φτηνότερη και ταχύτερη, ελαττώνοντας το κόστος μεταφοράς έως και κατά 90%, κάτι που μείωσε το κόστος των τροφίμων και για τους κατοίκους των πόλεων. Ο σιδηρόδρομος έδωσε νέες δυνατότητες στους χωρικούς που μπορούσαν να αναζητήσουν εργασία μακρύτερα από τα χωριά τους, αλλά επειδή δεν υπήρχαν αρχικά καθόλου συνδετήρια παρακλάδια, το αποτέλεσμα περιορίστηκε σε όσους έμεναν κατά μήκος της γραμμής. Είχαν γίνει πολλές προτάσεις από διάφορους ντόπιους αξιωματούχους για τέτοια παρακλάδια που θα συνέδεαν τον σιδηρόδρομο με γειτονικές κωμο-

πόλεις, αλλά η κυβέρνηση απέρριψε όλα αυτά τα σχέδια – άλλη μία απεικόνιση της διστακτικής στάσης της απέναντι στον εκσυγχρονισμό της Ρωσικής Αυτοκρατορίας. Το κρισιμότερο ήταν πως η βιομηχανική περιοχή των Ουραλίων εξακολουθούσε να μην είναι συνδεδεμένη με τις δύο κυριότερες πόλεις της χώρας, κάτι που εμπόδιζε σοβαρά την οικονομική της ανάπτυξη.

Στις τέσσερις δεκαετίες που μεσολάβησαν από την περάτωση του Σιδηροδρόμου Νικολάγιεφ έως την έναρξη των εργασιών στον Υπερσιβηρικό, η Ρωσία ενστερνίστηκε την ιδέα ενός εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, αλλά γενικά με λίγη αίσθηση επείγοντος και με έναν πολύ πιο ήπιο βηματισμό απ' ό,τι οι άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Δεν υπήρξε κάποια πρώιμη περίοδος σιδηροδρομικής μανίας όπως συνέβη σε τόσες άλλες χώρες, οι οποίες έσπευσαν στη σιδηροδρομική εποχή με τόσο ενθουσιασμό. Με δεδομένους τους περιορισμένους πόρους, υπήρχε η αίσθηση ότι η χώρα είχε τα οικονομικά μέσα να κατασκευάζει μόνο έναν κύριο σιδηρόδρομο κάθε φορά, ιδίως εφόσον οι γραμμές χρηματοδοτούνταν από τον κρατικό κορβανά. Η περάτωση του Σιδηροδρόμου Νικολάγιεφ ενθάρρυνε τον τσάρο να διατάξει την κατασκευή του σιδηροδρόμου Αγίας Πετρούπολης-Βαρσοβίας, που υπήρξε και πάλι κρατικό εγχείρημα. Αυτή τη φορά δεν αμφισβητήθηκε ο κύριος σκοπός του – η διατήρηση του ελέγχου πάνω στην προβληματική πολωνική επαρχία και η υποστήριξη της αντίστασης έναντι κάθε επίθεσης από τη Δύση: «Σε αντίθεση με τον σιδηρόδρομο Αγίας Πετρούπολης-Μόσχας, αυτή η γραμμή επρόκειτο να κατασκευαστεί για στρατιωτικούς και διοικητικούς λόγους».²⁶ Ένας σιδηρόδρομος από τη Μόσχα διαμέσου της Ουκρανίας, του σιτοβολώνα του έθνους χάρη στο εύφορο έδαφός της, έως την Οδησό στη Μαύρη Θάλασσα θα είχε πολύ μεγαλύτερο οικονομικό αντίκτυπο, αλλά οι προτεραιότητες του Νικολάου ήταν εξαιρετικά σαφείς. Και όπως επισημαίνει ο Ρίτσαρντ Χέιγουντ στο βιβλίο του για τους πρώιμους ρωσικούς σιδηροδρόμους, ο Νικόλαος έκανε λάθος ακόμη και στις στρατιωτικές του προτεραιότητες, αφού μία γραμμή προς την Οδησό «θα είχε επίσης κρίσιμη στρατιωτική αξία, διότι η επίθεση από τις Δυτικές Δυνάμεις δεν ήρθε διαμέσου του βασιλείου της Πολωνίας, όπως φοβόταν ο τσάρος, αλλά διαμέσου της Κριμαίας».²⁷

Ο Κριμαϊκός Πόλεμος αποδείχτηκε το ελατήριο για την επέκταση του σιδηροδρομικού συστήματος. Κατά το ξεκίνημά του, το 1853, η Ρωσία μπορούσε να καυχάται ακόμη για ένα δίκτυο μόλις 1.040 χιλιομέτρων, πολύ λιγότερο απ' ό,τι εκείνο των Ευρωπαίων ανταγωνιστών της όπως η Βρετανία, η οποία είχε δεκαπλάσιο συνολικό μήκος, και αυτό αποδείχτηκε μεγάλο μειονέκτημα στην πολεμική προσπάθεια. Στην Κριμαία που βρέχεται από τη Μαύρη Θάλασσα, μπορούσε να φτάσει κανείς μόνο διαμέσου των παραδοσιακών υδάτινων διαδρομών και οι αντεγκλήσεις που ακολούθησαν αργότερα για την ήττα, επικεντρώθηκαν στην ανεπάρκεια του μεταφορικού συστήματος. Οι Ρώσοι γνώριζαν επίσης ότι οι Βρετανοί, σε αντίθεση με τους ίδιους, είχαν κατασκευάσει τον πρώτο στρατιωτικό σιδηρόδρομο που φτιάχτηκε ποτέ, για να βοηθήσουν στην υποστήριξη της μακράς πολιορκίας της Σεβαστούπολης.²⁸ Ο Νικόλαος που είχε καταπέσει έπειτα από τις πρώτες ήττες του αγαπημένου του στρατού, πέθανε κατά τη διάρκεια του πολέμου και αντικαταστάθηκε από τον γιο του, τον πολύ πιο φιλελεύθερο Αλέξανδρο Β', ο οποίος ξεκίνησε ένα μεγάλο έργο κατασκευής σιδηροδρόμων.

Ο Αλέξανδρος, που έγινε τσάρος το 1855, ήταν σε θέση να χρησιμοποιήσει την τρομερή συμφορά του Κριμαϊκού Πολέμου για να ενθαρρύνει μια περίοδο ταχείας σιδηροδρομικής επέκτασης. Σε αντίθεση με τον πατέρα του, δεν ήταν εχθρικός απέναντι στα ιδιωτικά συμφέροντα και ήταν πολύ πιο έτοιμος να ενστερνιστεί την ξένη τεχνολογία. Ενέκρινε τη δημιουργία της Κύριας Εταιρείας Ρωσικών Σιδηροδρόμων, χρηματοδοτούμενης από μία κοινοπραξία κυρίως Γάλλων και Άγγλων επενδυτών αλλά, το κρισιμότερο, με τη ρωσική κυβέρνηση να διατηρεί το χρηματοδοτικό ρίσκο εγγυώμενη ετήσια μερισματική απόδοση 5% προς τους μετόχους – ένα είδος κρατικού καπιταλισμού. Αυτή η διευθέτηση έδωσε ώθηση σε μία μικρή έκρηξη στις σιδηροδρομικές κατασκευές, με πολλές γραμμές να κατασκευάζονται ανάμεσα στη Βαλτική και στη Μαύρη Θάλασσα, κυρίως για τη μεταφορά σιτηρών και άλλων αγροτικών προϊόντων, συμπεριλαμβανομένης μιας γραμμής που συνέδεε το Κίεβο με την Οδησό, και την περάτωση το 1862 του σιδηροδρόμου Αγίας Πετρούπολης-Βαρσοβίας με ένα παρακλάδι προς την πρωσική μεθόριο. Το Ελσίνκι, που αποτελούσε τότε μέρος της Ρωσίας, συνδέ-

θηκε επίσης με την Αγία Πετρούπολη με μία σιδηροδρομική γραμμή. Ωστόσο, η Κύρια Εταιρεία αποδείχτηκε ανήμπορη να εκπληρώσει όλες τις υποχρεώσεις της και η σχέση ανάμεσα στην κυβέρνηση και στην εταιρεία επιβαρύνθηκε μεταξύ άλλων και εξαιτίας του γεγονότος ότι η τελευταία διευθυνόταν από μία ομάδα Γάλλων διευθυντών με έδρα το Παρίσι, με τάση προς το πολυτελές στιλ διαβίωσης που δεν τους καθιστούσε αγαπητούς στους Ρώσους συναδέλφους τους, οι οποίοι ήταν ουσιαστικά δημόσιοι υπάλληλοι. Πράγματι, «η σύσταση της Κύριας Εταιρείας αποδείχτηκε ότι προκάλεσε μεγάλη ζημιά στο μέλλον όχι μόνο των ρωσικών σιδηροδρόμων, αλλά και της ίδιας της κυβέρνησης».²⁹ Όπως συνέβαινε συχνά με τα πρώιμα σιδηροδρομικά έργα, η Εταιρεία είχε υποτιμήσει το κόστος της κατασκευής γραμμών εν μέρει λόγω της δικής της ανικανότητας, αλλά και της διαδεδομένης διαφθοράς και ζητούσε επανειλημμένα από την κυβέρνηση πρόσθετα δάνεια για να ολοκληρώσει τα διάφορα προγράμματα. Αυτό προκάλεσε οικονομικές δυσκολίες στην αριστοκρατία, καθώς πολλοί υπουργοί ή ακόμη και μέλη της τσαρικής οικογένειας διέθεταν σημαντικά πακέτα μετοχών στην Κύρια Εταιρεία. Έπειτα από κάποιες επαναδιαπραγματεύσεις, οι περισσότερες από τις γραμμές περατώθηκαν τη δεκαετία του 1860 και η Ρωσία άρχισε να αποκτά τα βασικά ενός είδους σιδηροδρομικού δικτύου που αποτελούσε ήδη συνηθισμένο φαινόμενο στην Ευρώπη.

Αν και ο Αλέξανδρος είχε μεγαλύτερη πίστη στην ελεύθερη επιχειρηματικότητα απ' ό,τι ο πατέρας του, αποδείχτηκε και πάλι αδύνατον να πείσει τους ιδιώτες επιχειρηματίες να αναλάβουν την κατασκευή έργων με δικό τους ρίσκο και μόνο. Υπήρχαν αμφιβολίες ότι η ρωσική οικονομία, που βασιζόταν κατά κύριο λόγο στη γεωργία και στα ορυχεία, μπορούσε να συντηρήσει κερδοφόρους σιδηροδρόμους. Παρά το γεγονός αυτό, η κυβέρνηση είχε αντιληφθεί τη σημασία της δημιουργίας ενός σιδηροδρομικού δικτύου και το 1866 κατέστρωσε ένα σχέδιο για την επέκταση του συστήματος. Αυτό έδωσε ώθηση στη μεγαλύτερη από ποτέ διαδικασία επέκτασης στο ρωσικό σιδηροδρομικό δίκτυο, με το συνολικό μήκος των 4.800 χιλιομέτρων να τριπλασιάζεται τη δεκαετία έως το 1877 και να διπλασιάζεται και πάλι έως το 1897, μία περίοδος που περιλάμ-

βανε και την ολοκλήρωση μέρους του Υπερσιβηρικού. Ενώ αυτή η έκρηξη ανέδειξε όντως μερικούς επιχειρηματίες –τους «βαρόνους του σιδηροδρόμου» όπως έγιναν γνωστοί–, η ώθηση προερχόταν ακόμη από την κυβέρνηση. Αυτοί οι μεγαστάνες του σιδηροδρόμου ενδιαφέρονταν συχνά περισσότερο για να φτιάξουν περιουσίες εκμεταλλευόμενοι παχυλά συμβόλαια με την κυβέρνηση παρά μέσω της κατασκευής κερδοφόρων γραμμών. Πράγματι, το μεγαλύτερο ρίσκο κατασκευής και λειτουργίας αυτών των σιδηροδρόμων το αναλάμβανε η κυβέρνηση, αφού οι χρηματοδότες εξακολουθούσαν να λαμβάνουν ως εγγύηση μία καθορισμένη μερισματική απόδοση για την επένδυσή τους. Καθώς η εμπιστοσύνη για τη ρωσική οικονομία μεγάλωνε, αναδείχθηκαν πολλές ιδιωτικές σιδηροδρομικές εταιρείες, αλλά και πάλι η κυβέρνηση συνέχισε να εμπλέκεται στο μεγαλύτερο μέρος του δικτύου, αφού καμία γραμμή δεν μπορούσε να κατασκευαστεί δίχως την έγκρισή της και οι περισσότερες χρειάζονταν κάποιας μορφής οικονομική υποστήριξη. Το πολύπλοκο σύστημα ιδιωτικής και δημόσιας ιδιοκτησίας οργανώθηκε ορθολογικά στα τέλη της δεκαετίας του 1880 από τον υπουργό Οικονομικών Νικολάι Μπούνγκε, ο οποίος επέβαλε αποτελεσματικά τη δημιουργία ενός γνήσιου σιδηροδρομικού δικτύου για πρώτη φορά. Οι ιδιωτικοί και οι δημόσιοι σιδηρόδρομοι υποχρεώθηκαν να συνεργάζονται χρησιμοποιώντας, για παράδειγμα, ο ένας το τροχαίο υλικό του άλλου όπου αυτό ήταν βολικό και τη δημιουργία ενός ενιαίου σιδηροδρομικού τιμοκαταλόγου. Αυτό έδωσε τον ρυθμό για την κατασκευή του Υπερσιβηρικού, ο οποίος επρόκειτο να είναι αναμφίβολα κυβερνητικό έργο.

Σε αντίθεση με τον σιδηρόδρομο Μόσχας-Αγίας Πετρούπολης, οι περισσότερες από τις κατοπινές γραμμές κατασκευάστηκαν φτηνότερα, με πιο έντονες καμπές, ανεπαρκή ισοστάθμιση και πιο απότομες κλίσεις. Κατασκευάζονταν γέφυρες με κατώτερα υλικά και κάποιες φορές κατέρρεαν, ενώ και οι σιδηροτροχιές συχνά έσπαγαν. Μόνο το γεγονός ότι η μέγιστη ταχύτητα των συρμών ήταν συνήθως 40 χιλιόμετρα την ώρα απέτρεπε την εμφάνιση σοβαρότερων ατυχημάτων. Οι σταθμοί βρίσκονταν συνήθως μακριά από τις κωμοπόλεις που εξυπηρετούσαν, διότι ήταν φτηνότερο να δρομολογηθούν οι σιδηρόδρομοι μέσα από τις κοιλάδες παρά από

τους λόφους πάνω στους οποίους ήταν χτισμένοι πολλοί οικισμοί για προστασία από τους επιδρομείς. Πολλά από αυτά τα χαρακτηριστικά τα συναντά κανείς και στον Υπερσιβηρικό.

Παρ' όλα αυτά, ακριβώς όπως συνέβη μία γενιά νωρίτερα στην Ευρώπη, η έλευση του σιδηροδρόμου μεταμόρφωσε τον τρόπο ζωής των ντόπιων και συνήθως ήταν καλοδεχούμενη απ' αυτούς. Κάποιοι λιγστοί ηλικιωμένοι γαιοκτήμονες παραπονούνταν ότι ο θόρυβος θα ενοχλούσε τον ύπνο τους ή ότι ο καπνός θα αρρώσταινε τα ζώα τους, αλλά ως επί το πλείστον η άφιξη του σιδηροδρόμου γιορταζόταν και χωρικοί από μακριά έρχονταν να υποδεχτούν το πρώτο τρένο. Η οικονομία της περιοχής θα άλλαζε, καθώς οι εργάτες που έφτιαχναν τη γραμμή έπρεπε να τρώνε και οι τιμές των σιτηρών ανέβαιναν «μερικές φορές έως και στο δεκαπλάσιο». ³⁰ Κατόπιν, έπειτα από την ολοκλήρωση της γραμμής, ανέβαιναν οι τιμές της γης, αφού γινόταν ευκολότερη η μεταφορά προϊόντων στην αγορά.

Η ποσότητα εμπορευμάτων που μεταφέρονταν διπλασιάστηκε μεταξύ του 1865 και του 1880 και μετά διπλασιάστηκε και πάλι την επόμενη δεκαετία. Πολλά απ' αυτά ήταν σιτηρά, τα οποία έγιναν βασικό συστατικό του ρωσικού εξαγωγικού εμπορίου. Επίσης, όλο και μεγαλύτερη σημασία αποκτούσε και ο άνθρακας από το λεκανοπέδιο του Ντόνετς, το οποίο απλώνεται ανάμεσα στη Ρωσία και στην Ουκρανία. Τα ταξίδια των επιβατών αυξήθηκαν και αυτά, αλλά ήταν σε μεγάλο βαθμό εποχικά, αρχικά κυρίως από εργάτες της γης και αργότερα, καθώς χρησιμοποιούσαν τον σιδηρόδρομο οι πιο ευκατάστατες τάξεις, από αυτό που αποκαλούνταν «κυκλοφορία ντάτσα», το ετήσιο ταξίδι προς τις εξοχικές κατοικίες που σχεδόν κάθε ευκατάστατη οικογένεια διέθετε. Η Ρωσία εξακολουθούσε να είναι μία υπανάπτυκτη και οπισθοδρομική χώρα, αλλά το σιδηροδρομικό της σύστημα ήταν μία πλευρά της οικονομίας της που ήταν οπωσδήποτε σύγχρονη. Το σιδηροδρομικό σύστημα δεν ήταν το ίδιο εντατικό όσο τα περισσότερα στην Ευρώπη ή στις ΗΠΑ, αλλά παρ' όλα αυτά ήταν ένα σχετικά αποδοτικό και αποτελεσματικό δίκτυο, το οποίο αναγνωριζόταν ως ζωτικής σημασίας για την εθνική οικονομία.

Ούτε τα σιτηρά ούτε οι επιβάτες όμως αποτελούσαν το πραγματικό κίνητρο πίσω από το ενδιαφέρον της κυβέρνησης για την ανάπτυ-

ξη του σιδηροδρομικού δικτύου – αυτό παρέμενε πάντα στρατιωτικό. Η γραμμή της Βαρσοβίας, για παράδειγμα, είχε χρησιμοποιηθεί αμέσως μετά το άνοιγμά της για να κατασταλεί μία από τις συχνές πολωνικές εξεγέρσεις. Συνεπώς, παρά τη συνεχή φτώχεια της κυβέρνησης εξαιτίας των πολέμων, την επιθυμία για ισχυρό ρούβλι και τον αργό ρυθμό βιομηχανικής ανάπτυξης, οι σιδηρόδρομοι θεωρούνταν ως καίρια προτεραιότητα. Όπως το έθεσε αργότερα ο υπουργός Πολέμου του Αλέξανδρου Γ΄, «οι σιδηρόδρομοι είναι τώρα το δυνατότερο και πιο αποφασιστικό στοιχείο του πολέμου. Συνεπώς, παρά τις οικονομικές δυσκολίες, είναι εξαιρετικά επιθυμητό να καταστήσουμε το σιδηροδρομικό μας δίκτυο εφάμιλλο εκείνου των εχθρών μας».³¹ Τίποτ' άλλο δεν μπορεί να εξηγήσει πραγματικά το ενδιαφέρον για τον Υπερσιβηρικό, το οποίο, όπως θα δείξει το επόμενο κεφάλαιο, αναπτύχθηκε αμέσως μετά τα μέσα του 19ου αιώνα.

Πρόκειται για τη μακρύτερη σιδηροδρομική γραμμή του κόσμου. Αλλά είναι πολύ περισσότερα απ' αυτό. Ο Υπερσιβηρικός εκτείνεται σε περισσότερα από 9.000 χιλιόμετρα από τη Μόσχα μέχρι το Βλαδιβοστόκ και ήταν το πιο φιλόδοξο σιδηροδρομικό έργο του δέκατου ένατου αιώνα. Ένα ταξίδι με το τρένο αυτό αποτελεί μια ρομαντική περιπλάνηση στις ρωσικές στέπες, αλλά και μια υπενθύμιση στους ταξιδιώτες για την απεραντοσύνη του κόσμου μας, όπως και για τις δυσκολίες που ενείχε η υλοποίηση ενός τέτοιου έργου.

Ο Κρίστιαν Γουόλμαρ αφηγείται την ιστορία του Υπερσιβηρικού από τη σύλληψη της ιδέας και την κατασκευή του στα χρόνια του τσάρου Αλέξανδρου Γ΄ μέχρι την επέκτασή του προς βορράν που διέταξε ο Μπρέζνιεφ και την τεράστια σημασία που έχει αυτή η αρτηρία σήμερα. Διερευνά επίσης τον ρόλο που έπαιξε στον Ρωσικό Εμφύλιο και στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Επικεντρώνεται στις προσωπικότητες, καθώς και στα πολιτικά και οικονομικά γεγονότα που κρύβονται πίσω από έναν από τους πιο αξιομνημόνευτους θριάμβους της μηχανικής στον δέκατο ένατο αιώνα.



Εκδόσεις **ΨΥΧΟΓΙΟΣ**
www.psichogios.gr

ISBN: 978-618-01-1458-4



9 786180 114584

ΚΩΔ. ΜΗΧΗΣΗΣ: 17211

Γ Ι Α Α Ν Α Γ Ν Ω Σ Τ Ε Σ Μ Ε Α Π Α Ι Τ Η Σ Ε Ι Σ