

Романтика усамљености

Тони Џајл

Железница је заправо измислила друштвене класе у њиховом модерном облику јер је означавала и класификовала различите нивое удобности, смештаја и услуга



Станица Ватерло педесетих година двадесетог века

Технологија, архитектура и функционисање железничког система фасцинирали су ме од самог почетка – и данас могу да опишем особености посебних линија лондонске подземне железнице и тлоцрте њихових станица, то наследство које су нам оставиле разне приватне компаније из раног периода. Али никад нисам био „трејнспотер”. Чак и кад сам узнатрпео до усамљеничких путовања пространом мрежом Јужне регионалне железнице, нисам се прикључивао групама дечака обучених у јакне с капуљачама који су стајали на крају платформи и марљиво бележили бројеве возова у пролазу. То је за мене било најглупље од свих статичних трагања за неким циљем – сврха воза била је да се попнеш у њега.

У то време Јужна регионална железница пружала је обиље могућности усамљеном путнику. На станици Норбитон на линији Ватерло стављао сам бицикл у теретни вагон, седао у локал-

ни електрични воз и стизао до руралног Хемпшира, силазио на некој малој сеоској станици на падинама Даунса и натенане возио бицикл према истоку док не бих дошао до западног руба старе пруге Лондон – Брајтон, а онда се локалним возом преко Викторије пребацивао све до Клапам Џанкшена. Ту ми се пружао раскошан избор од неких деветнаест платформи – на крају крајева, то је био највећи железнички чвор на свету – и ја бих се дуго забавио одлучивањем на којој ћу хватити воз за повратак кући. За такав подухват био је потребан цео летњи дан; кад бих стигао кући, уморан и задовољан, родитељи су ме учтиво испитивали где сам био, а ја сам спремно измишљао неку уверљиву причу како бих избегао даља разговор. Моја путовања возом била су моја приватна ствар и желео сам да тако и остане.

Тих педесетих година путовање возом било је јефтино – нарочито за два-

наестогодишње дечаке. Своје задовољство могао сам да плаћам од недељног депарца и још ми је остајао по који пени за ужину. Најскупља возња коју сам икад предузео одвела ме је готово до Довера – заправо до фоукстонске главне станице – одакле сам с чежњом могао да гледам добро упамћене гариде француске националне мреже. Такође сам редовно штеедо новац за биоскоп с филмским новостима на станици Ватерло: највећем лондонском терминалу, неисцрпном вртлогу машина, редова возње, трафика, обавештења и мириса. Каснијих година понекад бих пропустио последњи редовни воз до куће и сатима, до дубоко у ноћ, седео на промаји у чекаоницама Ватерлоа слушајући маневрисање дизелки и утоваривање поште и крепећи се једном једином шољом какаоа Британске железнице и романтиком усамљености. Бог зна шта су моји родитељи мислили да радим, сам у Лондону у два ујутру. Да су знали, можда би се још више забринули.

Родио сам се мало прекасно да бих доживео и узбуђења која је нудило доба парних машина. Британска железница је рано прешла на дизел-моторе – али не и електричне, што је стратешка грешка због које и сад плаћа цену – и мада су, док сам био ђак, велике међуградске експресне композиције још пролазиле кроз Клапам Џанкшен, вучене величанственим парним локомотивама новије генерације, већина возова којима сам ја путовао била је крајње „модерна”. Ипак, услед увек недовољног улагања у национализовану железницу Британије, они су великим делом потицали из међуратног периода, а неки су била

произведени и пре 1914. године. Возови су имали купее, од којих је, на свака четири вагона, по један био резервисан за „даме”, нису имали тоалете, а прозоре су држали кожни каишеви с рупама у које је протурана кука. Седишта, чак и у другој и трећој класи, била су тапацтирана тканином која је подсећала на тартан и изазивала свраб на голим бутинама ђака у кратким панталонама, али је била и угодно топла у влажним и хладним зимама тих година.

Наравно, парадоксално је то што сам возове везивао за усамљеност. Возови су, како Французи кажу, *transports en commun*: почетком деветнаестог века пројектовани су тако да обезбеде колективни превоз особама које не могу себи да приуште приватни, а током година и имућнијим људима спремним да плате луксузно заједничко путовање по вишој цени. Железница је заправо измислила друштвене класе у њиховом модерном облику јер је означавала и класификовала различите нивое удобности, смештаја и услуга: као што свака стара илустрација може да потврди, возови су деценијама били претрпани и неудобни за све осим за оне који су имали довољно новца да путују првом класом. Али у моје време друга класа је већ била више него прихватљива за средњи слој; а у Енглеској припадници тог слоја нису много дружељубиви. У то блажено време пре мобилних телефона, кад је још било недопустиво пуштати транзитистор на јавном месту, и кад је ауторитет кондуктера био довољан да смири бунтовне духове, у возу је владала пријатна и тиха атмосфера.

Наставиће се