
Chloë Ellingson

Útban távoli tájakra és vissza
a történelemben – vonatkozás Kanadában

Amikor a koronavírus világvárányá szélesedése miatt mindenütt utazási korlátozások léptek életbe, újságunk egy *The World Through a Lens* ('A világ a lencsén keresztül') című új sorozatba kezdett, amelyben fotóriporterek vizik az olvasókat virtuális utazásokra földünk legszebb és legérdekesebb helyein. Az alábbi cikkben Chloë Ellingson osztja meg egy eldugott kanadai vasútvonallal kapcsolatos emlékeit.

2015-ben szülővárosomon, Torontón hajtottam keresztül autómban ülve. A rádióban éppen egy dokumentumműsor kezdődött, amely egy távoli vasútvonalról, a Quebec vidékén keresztülhaladó Tshiuetin-vonatról szólt. A Tshiuetin az „északi szél” innu szóról kapta a nevét; ez az első vasútvonal, amely a kanadai őslakosok közül az ún. First Nations népcsoportok (azaz nem inuitok, illetve metiszek) birtokában volt, és ők üzemeltették azt. Déli végállomása, mint hamarosan sikerült megtudnom, 15 órányi autótúra van Torontótól keletre.

Kanada a vasút révén épült fel. Az ország első vasúthálózata létfontosságú volt a gazdasági fejlődés szempontjából, de a gyarmatokon működő missziót is segítette. Amellett, hogy a vonatok árut és szolgáltatásokat szállítottak, a betegségeket is elterjesztették a bennszülött közösségekben. S míg egyesek számára a terjeszkedés lehetőségét jelentették a vasútvonalak, másoknak a kényszer-áttelepítések előfutárai lettek. A kanadai vasutak mozgalmas története alkalmassá teszi őket arra is, hogy politikai tüntetések helyszínévé váljanak; legutóbb egy gázvezeték megépítése ellen tüntettek, amely a tervek szerint a Wet'suwet'en területen haladna keresztül Brit Columbia északi részén.

A Tshiuetin másról mesél. A társaság 780 kilométer hosszú szakaszon működik, Sept-Îles, a Szent Lőrinc-folyó északi partján fekvő város és Schefferville városka között, amely messze Quebecben a tundra szélén található. (Ebből a szakaszból 212 kilométernyi pálya – a Schefferville és a Labradorban található Emeril Junction közti rész – van a Tshiuetin tulajdonában, továbbá ők látják el a teljes vonal személyszállítási szolgáltatásait.) Schefferville-t az Iron Ore Company of Canada (I.O.C., 'Kanadai Vasérc-társaság') építette a bányászat előmozdítására az 1950-es években. Miután az 1980-as években bezárták a térség I.O.C.-bányáit, a cég nem látta hasznát vasútja északi szakaszának. 2005 óta az a három „First Nations” közösség üzemelteti, amelyeket összeköt: az Uashat Mak Mani-Utenam, a Kawawachikamach és Matimekush-Lac John népcsoport. Mivel a Tshiuetinen az őshonos lakosságból kerül ki a szolgálatot teljesítők 85 százaléka, jelenleg jelképesen területük visszanyerésének és szembeszegülésnek számít azok körében, akikért működik. Andy-Greg Jérôme, egy innu alkalmazott, aki 2012-ben, 22 éves korában lépett be a Tshiuetinbe, azt mondta, hogy a cégben végzett munkája során vezetői tapasztalatot szerzett. „Ez a legjobb dolog, amit az életben valaha csináltam – mesélte a munkájáról. – Büszke vagyok arra, hogy egy helyi cégnél dolgozok. Remélem, hogy a jövőben még több olyan alkalmazottunk lesz, aki a három közösség valamelyikéből származik.”

Schefferville és Matimekush-Lac John együttes népessége körülbelül 800 főt tesz ki, a Tshiuetin-vonal központi szerepet játszik a közösségben. Az utasvonal hetente kétszer teszi meg körútját, a várható érkezési időket a helyi Schefferville rádióban teszik közzé. (Mivel a város kívül esik az ország tartományi közúthálózatán, a költséges repülőút marad csak másik lehetőségként a

ki- és beutazáshoz.) A koronavírus-járvány alatt csökkentették a vonatjáratokat, és korlátozták az okokat is, amelyekre utazáskor hivatkozni lehetett. Bármelyik tshiuetini vonatra szállunk is fel, az ott utazók legtöbbször törzsutasnak számítanak. Néhányan a vadászterületek felé tartanak – mint például Stéphane Lessard, akivel útban barátja fakunyhója felé találkoztam –, ahová már 17 éve jár. A többiek Kawawachikamachban vagy Matimekush-Lac John-ban laknak, Schefferville közelében, és délre utaznak ügyeket intézni, vagy Sept-Îles-be vásárolni, ahol minden olcsóbb, mint fenn északon. Vagy akár nyaralni is mehetnek az utasok – ilyenkor Sept-Îles-ből indulnak –, mint például Elayna Vollant-Einish és családja, akiket többször láttam a vonaton; egyik alkalommal Québec Cityből tartottak hazafelé, ahol öccsének, Shane-nek a ballagását ünnepelelték. A számos út során, amelyet a Tshiuetinvonaton tettem meg, olyan utasokkal is találkoztam, mint Gary Einish és Cynthia Pien, akik kisgyermekkel mennek, és felszerelkeznek a hosszú napra. Mindent magukkal hoznak, amire szükségük van ahhoz, hogy üléseiket kényelmes átmeneti nappali szobává alakítsák a maguk számára. Schefferville és Sept-Îles között nem igazán van hivatalos megálló; csak azok szállnak fel vagy le útközben, akik vagy vasúti dolgozók, vagy akik a vadászkunyhójukban voltak; ők a vágányok mellől kapaszkodnak fel. Az út során mintás lepedők és takarók tengerévé válik a vonat; az utasok tudják, hogy a környező ülések valószínűleg az ő birodalmuk részét fogják képezni az utazás időtartama alatt.

„Úgy érzem, hogy Kawawachikamach a vonat nélkül nem tartana ott, ahol ma van – mondja Shane Vollant-Einish. – Ez itt az éltetőerő, a fő artéria.” Shane hamarosan keresztülutazik az országon, hogy a Kanada nyugati partján fekvő Brit Columbiában folytassa tanulmányait. „A vonat nem lesz annyira fontos számomra, mint régen. Ahelyett, hogy minden csütörtökön várnám a friss gyümölcsöt és zöldséget, azok könnyen elérhetőek lesznek, és ahelyett, hogy két héten át várnám a postát, már a következő nap megérkezik – mondta. – Azt hiszem, a

vonat annak a jelképe marad, hogy mennyire ragaszkodunk ahhoz, hogy őseink földjén éljünk, hogy ugyanazokon a dombokon és jégborította tavakon járjunk, mint elődeink.” „A vonat mindig is az otthont fogja jelenteni számomra” – tette hozzá.

(The New York Times)

Robert Saunders

Nagy-Britannia a történelem végén

Mit taníthat Margaret Thatcher kudarca a német egyesítés kapcsán 30 évvel később a brexit országának?

1989 szeptemberében Margaret Thatcher Moszkvába repült, hogy Mihail Gorbacsov szovjet elnökkel beszéljen. A remény időszaka volt, amikor megjelentek az első repedések a vasfüggönyön! Kelet- és Nyugat-Európa között. Magyarországról és Csehszlovákiából kivonulóban voltak a szovjet csapatok. Lengyelország nem-kommunista kormányt alakított, véget vetve ezáltal a több mint 40 évig tartó egypárti uralomnak. Magyarország megnyitotta határait Ausztria felé, és az NDK-ban szaporodtak a tiltakozó megmozdulások. Mindazonáltal Thatcher olyan uszító jellegű üzenettel állt elő a Kremlben, hogy kérte a hangfelvétel leállítását, nehogy hivatalos nyoma maradjon az általa elmondottaknak. Nagy-Britanniát rendkívüli aggodalom tölti el amiatt, hogy hová vezethet ez a felfordulás, mondta el Gorbacsovnak. „Nem szeretnénk Németország egyesítését. Ez a háború utáni határok megváltoztatásához vezetne, ezt pedig nem engedhetjük meg.” Az egyesítés „aláásná az egész nemzetközi helyzet stabilitását, és biztonságunkat is fenyegetheti.”

A rákövetkező 12 hónapban Európa a felismerhetetlenségig megváltozott. Összeomlott a kommunizmus, lebontották a berlini falat,

¹ A vasfüggöny kifejezést Churchill használta először híres fultoni beszédében.