

ΧΡΟΝΙΚΟ



ΠΟΛΙΤΗΣ
Τα λέει όλα!

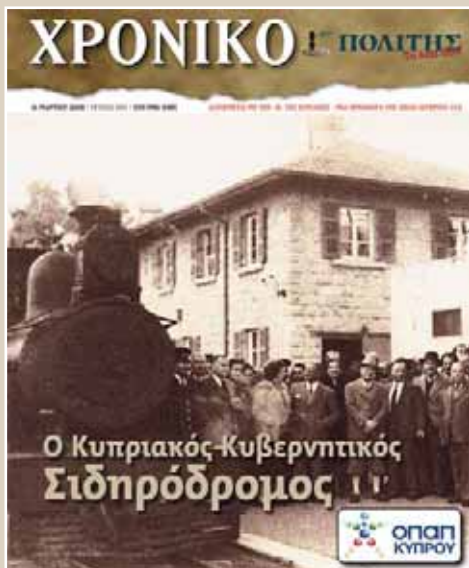
16 ΜΑΡΤΙΟΥ 2008 | ΤΕΥΧΟΣ 005 | ISSN 1986-048X

ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΜΕ ΤΟΝ «Π» ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ - ΜΙΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΟΠΑΠ (ΚΥΠΡΟΥ) ΛΤΔ



Ο Κυπριακός Κυβερνητικός Σιδηρόδρομος





Η κατασκευή του Κυπριακού Σιδηρόδρομου ήταν ένα από τα ρηξικέλευθα έργα των Αγγλων στην Κύπρο. Η ιδέα ήταν να αναβαθμιστεί ο τομέας των μεταφορών και του οδικού δικτύου, για να αναζωογονηθεί η οικονομική ζωή του τόπου. Η Κύπρος επί Τουρκοκρατίας είχε υποπέσει σε μααρασμό. Και οι Άγγλοι, όχι από αγάπη προς τον τόπο αλλά από ανάγκη να κάνουν το νησί μια πηγή κέρδους για την αυτοκρατορία, έπρεπε να δώσουν ώθηση στους τομείς που σπηρίζουν την οικονομία. Η συμβολή του στην ανάπτυξη του νησιού στις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα είναι αδιαμφισβήτητη. Η κατασκευή έγινε σταδιακά και η πορεία διέσχισε την Κύπρο, ξεκινώντας από την Αμμόχωστο. Ο σιδηρόδρομος έγινε ένα βασικό μέσο διακίνησης των ανθρώπων, των αγαθών και των εμπορευμάτων της εποχής. Σημαντική ήταν επίσης η σχέση του σιδηρόδρομου με την Κυπριακή Μεταλλευτική Εταιρεία. Το κλείσιμο του Σιδηρόδρομου ήταν επίσης σταδιακό. Οι οικονομικές μελέτες κατέδειξαν ότι ήταν ασύμφορος και η ανυπαρξία άλλης λύσης οδήγησε τους Άγγλους στο κλείσιμό του. Τα κατάλοιπα της ύπαρξής του μοιράζονται σήμερα ανάμεσα στις ελεύθερες περιοχές, τη νεκρή ζώνη και το κατεχόμενο τμήμα της Κύπρου.

Αντρέας Παπαγιάννης

ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΠΟΛΙΤΗΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: Εκδόσεις Αρκτίνας Λτδ
ΕΚΔΟΤΗΣ: Γιάννης Παπαδόπουλος
ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ: Διονύσης Διονυσίου
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Χάρης Νικολαΐδης
ΑΡΧΙΣΥΝΤΑΚΤΗΣ ΧΡΟΝΙΚΟΥ: Αντρέας Παπαγιάννης
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΟ: Μιχάλης Φενερίδης
ΕΚΤΥΠΩΣΗ: STAVRINIDES PRESS



4 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Οι συνθήκες στην Κύπρο επί Τουρκοκρατίας και στα πρώτα χρόνια της Αγγλοκρατίας.



6 Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΩΣ ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ

Η κατασκευή του σιδηροδρόμου απέβλεπε στο να εκσυγχρονίσει τον τομέα των μεταφορών και να διευκολύνει την οικονομική κίνηση στο νησί.

8 Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Στάσεις, μηχανές, σταθμοί, προβλήματα, γεγονότα και οικονομική κατάσταση του Σιδηροδρόμου.



18 Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΚΑΙ Η ΜΕΤΑΛΛΕΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Η σχέση του Σιδηροδρόμου με την Κυπριακή Μεταλλευτική εταιρεία και η συμβολή του στην ανάπτυξή της.

ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ 20

Οι λόγοι που κατέστησαν ασύμφορη τη λειτουργία του σιδηροδρόμου και το τι απέγιναν οι εγκαταστάσεις, τα μηχανήματα και οι υπάλληλοί του.



Του Αλέξανδρου-Μιχαήλ Χατζηγέωργα
 Ερευνητής - Μελετητής



Η Κύπρος μεταξύ 1571-1903

Με την άγρια κατάληψη της Αμμοχώστου την 1η Αυγούστου 1571, ολόκληρη η Κύπρος ανήκει πλέον στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Οι μωαμεθανοί κατακτητές έχουν σκοπό να παραμείνουν στον τόπο μας, πάση θυσία και με το αζημίωτο: μετατρέπουν εκκλησίες σε τζαμιά, εξαναγκάζουν τους Λατίνους να εξισλαμιστούν ή να γίνουν ορθόδοξοι, και υποβάλλουν τους ορθόδοξους σε βαριά φορολογία, μη αντέχοντας την οποία αρκετοί ευλαβείς Χριστιανοί γίνονται λινοπάμπακοι: εξωτερικά παρουσιάζονται ως μωαμεθανοί, τηρώντας την περιτομή και άλλες παραδόσεις του Ισλάμ, κρυφά όμως προσκυνούν τις εικόνες. Οι Οθωμανοί συνεργάζονται στενά με την αυτοκέφαλη Εκκλησία της Κύπρου, στην οποία παρέχουν προνόμια με αντάλλαγμα την υποταγή των Κυπρίων και την ευθύνη της συλλογής των φόρων, όπου και καταλήγει μεγάλο μέρος του αγροτικού εισοδήματος. Στις πόλεις η κατάσταση είναι ελαφρώς κα-

λύτερη: οι μουσουλμάνοι αφέντες ζουν πλάι στους ορθόδοξους ραγιάδες, πλην της Αμμοχώστου, όπου οι ντόπιοι εξορίζονται από τα τείχη και καταφεύγουν νοτιοανατολικά, στα Βαρώσια. Μόνη η Λάρνακα είναι φάρος προόδου: εδώ βρίσκονταν τα κονσουλάτα, ζουν αρκετοί Φραγκολεβαντίνοι και οι ντόπιοι απολαμβάνουν περισσότερη ελευθερία.

Ο μοναδικός αμαξιτός δρόμος - σε κακά χάλια - συνέδεε την πρωτεύουσα, Χώρα ή Λευκωσία, με το σημαντικότερο λιμάνι, Λάρνακα ή Σκάλα· οι δρόμοι που ένωναν τις άλλες πόλεις ήταν απλώς μονοπάτια. Οι ελάχιστες διακινήσεις (προσκυνήματα σε μοναστήρια, μεταφορά αγαθών κτλ) πραγματοποιούνταν με κάρα από τους κκιρατζήδες ή με αυτοσχέδια καραβάνια, που έσερναν καμήλες, μούλες και γαϊδούρια. Η επικοινωνία με τον έξω κόσμο, πέραν της περιστασιακής διακίνησης αλληλογραφίας με πλοία και κάποιες εφημερίδες αρκετών ημερών, ήταν ουσιαστικά ανύπαρκτη μέχρι που το 1871 υπο-

Ο Κυπριακός Κυβερνητικός

Η απόβαση των Βρετανών στη Λάρνακα (1878)



βρύχιο τηλεγραφικό καλώδιο σύνδεσε τον Άγιο Θεόδωρο Καρπασίας με τη Λαττάκια. Οι συνθήκες υγιεινής ήταν εξαιρετικά άσχημες, ενώ η κοπιώδης χειρωνακτική εργασία διεκπεραιωνόταν με απαραιτωμένα μέσα, αφορούσε όλους - άνδρες, γυναίκες και παιδιά - και διαρκούσε «γέννημαν - βούττημαν του ήλιου». Οι γιορτές, τα βαφτίσια, οι αρραβώνες, οι γάμοι και τα πανηγύρια ήταν η μοναδική ανάπαυλα από την καθημερινή μάχη για τον επιούσιο.

Η απουσία έστω και ενός υποτυπώδους οδικού δικτύου, ο διάσπαρτος χαρακτήρας των πολλών και μικρών αγροτικών οικισμών, καθώς και η έλλειψη της στοιχειώδους μόρφωσης συνέτειναν στη διαφθορά και τη σήψη του ανοργάνωτου μηχανισμού διακυβέρνησης, ενώ οι μεσάζοντες (δραγομάνοι, μουχτάρηδες, αρχιερείς κτλ) είχαν το δικό τους μερίδιο από τα πενιχρά εισοδήματα των φορολογουμένων.

Στις 8 Ιουλίου 1878, απόρροια της Συνθήκης του Αγίου Στεφάνου, αποβιβάζεται στη Λάρνακα ο Αντιναύαρχος Sir John Hay, και οι Βρετανοί καθίστανται οι νέοι αφέντες του νησιού μας, με υποχρέωση καταβολής ετήσιου ενοικίου £92.800 στην Υψηλή Πύλη. Στις 22 Ιουλίου καταφθάνει ο πρώτος Ύπατος Αρμοστής, Αντιστράτηγος Sir Garnet Wolseley, που εδρεύει προ-



Η βρετανική σημαία υψώνεται στην Πύλη Πάφου (1878)

Σιδηρόδρομος (1905-1951)

σωρινά στο Μετόχι του Κύκκου μέχρι να εγκατασταθεί στο λόφο του Κυβερνείου. Οι νέοι κυρίαρχοι, με πολύχρονη στρατιωτική παράδοση και οργανωμένο κυβερνητικό μηχανισμό στην αχανή αυτοκρατορία τους - στην οποία «ο ήλιος δεν έδυε ποτέ» - τακτοποιούν και εξυγιαίνουν τη διεφθαρμένη κρατική μηχανή, σύντομα όμως αντιλαμβάνονται πως η απρόσκοπτη εξάσκηση της εξουσίας τους εξαρτάται άμεσα από τις αποτελεσματικές επικοινωνίες και συγκοινωνίες. Ο Sir Garnet Wolseley συνέλαβε πρώτος την ιδέα δημιουργίας σιδηροδρόμου, για στρατιωτικούς κυρίως σκοπούς.

Εντούτοις, η αβεβαιότητα της παραμονής των Βρετανών στην Κύπρο και οι γεωπολιτικές ανακατατάξεις στο Λεβάντε αναστέλλουν τα σχέδια αυτά. Έτσι, αρκούνται στη δημιουργία ενός βασικού οδικού δικτύου που ένωνε τις πόλεις και τα χωριά μεταξύ τους, ξεκινώντας από την Καρπασία, διασχίζοντας το Τρόδος και καταλήγοντας στην Πάφο.

Η κατασκευή του Σιδηρόδρομου

Μέχρι τις αρχές του 20ου αιώνα σημειώθηκε ουσιαστική πρόοδος σε διάφορους τομείς, όπως η τακτική επικοινωνία μέσω ταχυδρομείου και τηλεγραφείου, η αποξήρανση των ελών,

η εξόντωση των ακρίδων, η χαρτογράφηση του νησιού από τον Υπολοχαγό Horatio Herbert Kitchener, η γρήγορη απονομή δικαιουσύνης και η πάταξη του εγκλήματος. Ωστόσο, ο διογκωμένος φόρος υποτελείας αποθάρρυνε τη δημιουργία σιδηροδρόμου - μια χαρακτηριστική βρετανική αποικιακή πρακτική - παρόλο ότι υποβάλλονται περίπου 15 προτάσεις.

Από το 1897 και εντεύθεν, η ιδέα για δημιουργία σιδηροδρόμου μεταξύ Λευκωσίας και Λάρνακας φαίνεται να αντιμετωπίζεται θετικά, μολονότι οι δύο πόλεις ενώνονταν οδικώς. Εντούτοις, η προοπτική της εκβάθυνσης του λιμανιού της Αμμοχώστου και της σύνδεσής του με τη Λευκωσία ευνοήθηκε, και έτσι εξασφαλίστηκαν τα αναγκαία κονδύλια για τη βελτίωση του λιμανιού της Αμμοχώστου, μιας και πάγια άποψη ήταν ότι ένας σιδηρόδρομος θα χρειαζόταν ένα λιμάνι ως έξοδο.

Στα μέσα Μαΐου του 1903, εκ μέρους των Crown Agents, επισκέπτεται την Κύπρο ο πολιτικός μηχανικός Frederic Shelford στις 15 Ιουλίου, υποβάλλει μία εμπειριστατωμένη πρόταση για τη δημιουργία σιδηροδρομικής γραμμής που θα ένωνε την Αμμόχωστο με τη Λευκωσία, τη Μόρφου και το Καραβοστάσι, με συνολικό κόστος £141.526, περιτύπωμα 2 ft 6 in, μήκος 70 μίλια, και με προοπτική οδοντωτής γραμμής που θα κατέληγε



Το κτίσιμο του Σταθμού της Κοκκινотριμιθιάς (1907)

στο Τρόδος, μέσω της κοιλάδας της Μαραθάσας.

Ήταν απλά ζήτημα χρόνου: το Νομοθετικό Συμβούλιο συγκατατέθηκε το Νοέμβριο του 1903, με την προϋπόθεση η επέκταση της γραμμής να γινόταν αναλόγως της εξασφάλισης των πόρων της, σημαντικό τμήμα των οποίων παραδόξως προήλθε από το Ταμείο Εξόντωσης Ακρίδων. Η Κύπρος θα αποκτούσε επιτέλους το δικό της σιδηρόδρομο!

Η κατασκευή έγινε ταυτόχρονα με τη βελτίωση του λιμανιού της Αμμοχώστου, που από το 1895 διέθετε ένα μικρό σιδηρόδρομο που εξυπηρετούσε η Ruth, μια ατμομηχανή Manning Wardle. Η έρευνα ξεκίνησε το Φεβρουάριο του 1904 και το Μάιο άρχισαν οι χωματουργικές και οικοδομικές εργασίες, με το σύστημα των «μικρών συμβολαίων». Τυχαία ανακαλύφθηκαν παλιά κέρματα απέναντι από την Πύλη της Ξηράς στην Αμμόχωστο, δημιουργώντας προσωρινά τη φήμη ότι ο «θησαυρός» αυτός ήταν αρκετός για τη χρηματοδότηση ολόκληρου του έργου! Οι ράγες, που καρφώθηκαν σε ξύλινες τραβέρσες, έφθασαν κατ' ευθείαν από την Αγγλία.

Ο Σταθμός της Αμμοχώστου βρισκόταν ιδανικά ανάμεσα στην παλιά πόλη και τη νέα περιοχή των Βαρωσίων· για να αποτραπεί η παρεμβολή με την οδική αρτηρία, κατασκευάστηκε μικρό τούνελ. Αβάσιμες φήμες ήθελαν τις πέτρες που χρησιμοποιήθηκαν να προέρχονται από το Αββαείο του Μπέλλα-Παίς και την περιτειχισμένη πόλη, μολονότι ο πωρόλιθος προερχόταν από λατομεία βορειώς των τειχών. Για το Σταθμό της Λευκωσίας, αρχικά γίνονταν σκέψεις να κτιστεί στην Πύλη Κερύνειας! Ευτυχώς, επικράτησαν ωριμότερες σκέψεις.



Κτίσιμο γέφυρας για το Σιδηρόδρομο στη Μια Μηλιά (1904)

Τα δοκιμαστικά τρέινα ξεκίνησαν τις διαδρομές τους στις 6 Αυγούστου και στις 21 Οκτωβρίου 1905, 100η επέτειο της ναυμαχίας του Τραφάλγκαρ, τελέστηκαν με κάθε λαμπρότητα τα εγκαίνια του Τμήματος Ι (Αμμόχωστος-Λευκωσία) από τον Υπα-

το Αρμοστή Sir Charles Anthony King-Harman. Από την αρχική χορηγία των £107.000, τα 36 μίλια του Τμήματος 1 κόστισαν μόνο £87.396, λόγω των σημαντικών μα αναγκαίων περικοπών κατά την κατασκευή του.

Η φειδώ που επιδείχθηκε δικαιολογούσε την κατασκευή του Τμήματος 2 (Λευκωσία-Μόρφου). Η μελέτη άρχισε το Μάρτιο και τα χωματουργικά έργα τον Ιούλιο του 1905. Με σκοπό την εξοικονόμηση περαιτέρω χρημάτων και την επίσπευση της κατασκευής, το Τμήμα 2 είχε μόνο μία στάση για κάθε περίπου 3 μίλια, σε σύγκριση με μια κάθε περίπου 2 μίλια στο Τμήμα 1. Τα 24 μίλια του Τμήματος 2 κόστισαν £34.731 και δόθηκαν στην κυκλοφορία στις 31 Μαρτίου 1907.

Στη σχετικά ομαλή διαδρομή Αμμόχωστος-Λευκωσία-Μόρφου οι κυριότεροι ενδιαίεσοι Σταθμοί βρίσκονταν στο Πραστειό Μεσαορίας, τα Γέναγρα, την Αγκαστίνα, το Τραχώνι Κυθρέας και την Κοκκινότριμιθιά. Από νωρίς, όμως, ο Σιδηρόδρομος λειτουργούσε με ζημιές αντί με κέρδος, δημιουργώντας προβληματισμό για τη μελλοντική του ανάπτυξη. Το 1910 ο εμπειρογνώμονας Frank Bedford Glasier ανέλαβε μια μελέτη για το μέλλον του ΚΚΣ, την οποία δημοσίευσε στις 21 Ιανουαρίου 1913: ανάμεσα σε άλλα, εισηγήει την τοποθέτηση του τερματι-

κού σταθμού στην Ευρύχου, προς εκμετάλλευση των προϊόντων της Σολέας και της Λεύκας, αλλά και με προοπτική επέκτασης προς το Τρόδος.

Υπό πίεση για την ολοκλήρωση της γραμμής, το Νομοθετικό Συμβούλιο ενέκρινε την κατασκευή του Τμήματος 3 (Μόρφου-Ευρύχου) τον Ιούνιο του 1913· η διαδρομή σχεδιάστηκε μεταξύ Ιουλίου-Σεπτεμβρίου, ενώ οι χωματουργικές και οικοδομικές εργασίες ξεκίνησαν το Νοέμβριο. Τα εγκαίνια του Τμήματος 3 έγιναν στις 14 Ιουνίου 1915 και ο κυριότερος ενδιαίεσος Σταθμός βρισκόταν στο Καλό Χωριό Λεύκας. Η διαδρομή μετά την Πεντάγυια ήταν η πιο τραχιά, εξαιτίας της ανωφέρειας του εδάφους.

Το Τμήμα 3 κόστισε τελικώς £31.683, αντί των £21.800 που είχαν αρχικά υπολογιστεί, και η μόνη ουσιαστική του συνεισφορά υπήρξε στα χρόνια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου (1914-1918), καθώς και τους καλοκαιρινούς μήνες, όταν ο Κυβερνήτης και το προσωπικό του μεταφέρονταν από την Ευρύχου στο Τρόδος.

Συμπεριλαμβανομένων όλων των εξόδων, το συνολικό κόστος του Κυπριακού Κυβερνητικού Σιδηρόδρομου ανήλθε στις £199.367 και παρέμεινε σχεδόν σταθερό καθ' όλη τη διάρκεια της λειτουργίας του· μεταξύ 1948 και 1951 έφθασε τις £210.316.

Σημαντικό έργο ήταν η κατασκευή των διαφόρων γεφυρών κατά μήκος της σιδηρογραμμής, αφού οι χείμαρροι της Κύπρου γίνονταν επικίνδυνοι το χειμώνα. Ιδιαίτερα στους πλατιούς ποταμούς η γεφύρωση γινόταν με τα λεγόμενα «ιρλανδικά κράσπεδα», που συνδέονταν μεταξύ τους με ανοίγματα, εξασφαλίζοντας έτσι την απρόσκοπτη ροή του νερού. Συνολικά, στο Τμήμα 1 κατασκευάστηκαν 51 γέφυρες, ενώ μεταξύ Λευκωσίας και Καλού Χωριού 34 γέφυρες. Δεν υπάρχουν στοιχεία για τα τελευταία πέντε 'κακότυχα' μίλια, τουλάχιστον όμως μία γέφυρα κτίστηκε στη συμβολή με τον ποταμό Καρκώτη.

Όλες οι ατμομηχανές αρχικά χρησιμοποιούσαν ως καύσιμη ύλη το ξύλο και το κάρβουνο, το οποίο είχε σχετικά υψηλή τιμή, αφού μεταφερόταν απευθείας από την Αγγλία ή από τις αποθήκες του Ναυαρχείου στο Πορτ Σάιντ



Σιδηροδρομικό υλικό ξεφορτώνεται στο λιμάνι της Αμμοχώστου.

Ο Κυπριακός Κυβερνητικός Σιδηρόδρομος σε λειτουργία

Η ύπαρξη σιδηροδρόμου στην Κύπρο για 46 περίπου χρόνια μπορεί να φαίνεται στους νεώτερους εξωπραγματική, ωστόσο ήταν μία καθημερινή πραγματικότητα για όσους ζούσαν ή/και εργάζονταν στις περιοχές από τις οποίες διερχόταν.

#	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΤΑΣΗΣ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ
ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ (1902-1953)		
1	Λιμάνι Αμμοχώστου	0,9875
ΤΜΗΜΑ 1 (1905-1951)		
2	ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΥ	0
3	Δημοτική Αποθήκη	1,0125
4	Αγγλική στάση	1,5625
5	Έγκωμη	4,4375
6	Στύλλοι	7,7
7	Γαϊδουράς	9,2625
8	ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΡΑΣΤΕΙΟΥ	11,925
9	Πυργά	13,875
10	Γέναγρα	15,825
11	Βιτσάδα	18,7
12	Μαραθόβουνος/Μουσουλίτα	20,4375
13	ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΓΚΑΣΤΙΝΑΣ	22,35
14	Κουρού Μοναστήρι	24,0375
15	Έξω Μετόχι	25,825
16	Επηχώ	27,25
17	ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΡΑΧΩΝΙΟΥ	28,5625
18	Μια Μηλιά	32,0875
19	Καϊμακλί	34,7875
20	ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	35,75
ΤΜΗΜΑ 2 (1907-1951)		
21	Άγιος Δομέτιος	38,2625
22	Αεροδρόμιο	41,55
ΤΜΗΜΑ 2 (1907-1948)		
23	Γερόλακος	43,225
24	ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΟΚΚΙΝΟΤΡΙΜΙΘΙΑΣ	47,0875
25	Δένεια	51
26	Αυλώνα	52,825
27	Περιστερώνα	54,2125
28	Κατωκοπιά	56,0875
29	Αργάκι	57,25
30	ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΟΡΦΟΥ	59,1875
ΤΜΗΜΑ 3 (1915-1948)		
31	Νικήτας	62,125
32	Πάρατζιης (για Πραστειών)	63,15
33	Καζίβερα	64,3
34	Πεντάγισα	66,45
35	Διασταύρωση Καρκώπη	68
36	ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΛΟΥ ΧΩΡΙΟΥ	69,8
ΤΜΗΜΑ 3 (1915-1932)		
37	Σκουριώπισσα	70,85
38	Φλάσου	72,6
39	ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΥΡΥΧΟΥ	74,55

Αρχικά οι Κύπριοι αντιμετώπιζαν το Σιδηρόδρομο περισσότερο ως θέαμα παρά ως μεταφορικό μέσο, γι' αυτό άλλωστε συχνά μαζεύονταν κάτω από τις γέφυρες που περνούσε για να τον θαυμάσουν: πράγματι, τη γαλήνη του μεσαρίτικου κάμπου διατάρασσε με το πέρασμά του το μεταλλικό αυτό «θηρίο», που χωρίς τη βοήθεια οποιωνδήποτε ζώων μετέφερε επιβάτες, φορτία και αγαθά σε διάφορα μέρη, εκσφενδονίζοντας σπίθες και εκστομίζοντας κατάμαυρο καπνό.

Στάσεις και σταθμοί

Υπήρχαν συνολικά 39 Σταθμοί, στάσεις και παρακαμπτήρι-οι. Ο ΚΚΣ κατείχε τη γη 16-33 ft δεξιά και αριστερά της σιδηρογραμμής, η οποία ήταν εν μέρει περιφραγμένη και εν μέρει δεντροφυτεμένη. Οι στάσεις ήταν διαρθρωμένες ως εξής (οι αποστάσεις είναι σε μίλια, με σημείο αναφοράς το Σταθμό της Αμμοχώστου):

Δεν συνυπήρχαν όλες οι στάσεις χρονικά και μερικές εξυπηρετούσαν μόνο επιβάτες, κάποιες μόνο φορτία, ενώ άλλες και τις δύο κατηγορίες. Όλοι οι Σταθμοί, καθώς και οι εγκαταστάσεις στα χωριά Γέναγρα, Δένεια, Κατωκοπιά, Λευκόνοικο, Περιστερώνα και Στύλλοι, λειτουργούσαν ως ταχυδρομικά και τηλεγραφικά πρακτορεία.

Οι περισσότεροι Σταθμοί ήταν εξοπλισμένοι με μια περιστροφική πλάκα, καθώς ο ΚΚΣ αποτελείτο από μονή σιδηρογραμμή. Οι στάσεις βρίσκονταν κατά κανόνα σε μια απόσταση από το χωριό/την πόλη που εξυπηρετούσαν, όντας έτσι προσβάσιμες και σε γειτονικά χωριά. Ας εξετάσουμε μερικές:

- **Στο λιμάνι της Αμμοχώστου λειτουργούσε** τελωνείο και οι παρακαμπτήρι-οι εξυπηρετούσαν διάφορα σημεία του λιμανιού.
- **Ο διώροφος Σταθμός της Αμμοχώστου**, με το μεγάλο ρολόι, αποτελούσε το διοικητικό κέντρο του ΚΚΣ.
- **Στο Σταθμό της Λευκωσίας** υπήρχαν τελωνείο και ένα χαρακτηριστικό ντεπόζιτο νερού. Αργότερα, προστέθηκε ένα δεύτερο διώροφο κτίριο, που διακοσμήθηκε με έναν κομψό διακοσμητικό θόλο. Διάφορες παρακαμπτήρι-οι εξυπηρετούσαν το Στρατό, το Ταχυδρομείο και τα Τμήματα Δημοσίων Έργων και Δασών.
- **Στο Σταθμό της Μόρφου** διέμενε οικογενειακώς ο Σταθμάρχης.
- **Από το Σταθμό της Ευρύχου**, κυρίως πριν την κατάργηση του φόρου της Δεκάτης (1926), κατέφθαναν μεγάλες ποσότητες ξυλείας, κάρβουνου και άλλων προϊόντων από το Τρόδος, γι' αυτό και παρακείμενα κτίστηκαν ξενώνες.



Αναμνηστική φωτογραφία ένστολων υπαλλήλων

- **Γύρω στα 1924 δημιουργήθηκε** η παρακαμπτήριος στη διασταύρωση Καρκώτη και η στάση στη Σκουριώτισσα, προς εξυπηρέτηση των μεταλλωρύχων και της Κυπριακής Μεταλλευτικής Εταιρείας.
- **Το 1929 δημιουργήθηκε** γραμμή λεωφορείου από το Καλό Χωριό προς την κωμόπολη της Λεύκας.
- **Τη δεκαετία του 1930**, η στάση στο Γερολάκκο εξυπηρετούσε τα πλούσια λατομεία πουρόπετρας, από την οποία κτίστηκαν αρκετά αρχοντικά, κυβερνητικά κτίρια και σπίτια στη Λευκωσία και αλλού.
- **Το 1932 δημιουργήθηκε** γραμμή λεωφορείου από το Πραστειό προς το Λευκόνοικο, μέσω Περιστερωνοπηγής.
- **Μετά το 1932 η στάση του Αγίου Δομετίου** έγινε γνωστή ως στάση Ιππόδρομος, αφού εξυπηρετούσε τον Ιππόδρομο, που μεταφέρθηκε εκεί από τη Νεάπολη.
- **Το 1940 κατασκευάστηκε** μια βοηθητική σιδηρογραμμή (0,317 μίλια) στα βορειοανατολικά του νεόκτιστου Διεθνούς Αεροδρομίου Λευκωσίας, ενώ παράλληλα λειτούργησε και η ομώνυμη στάση.

Ειδικές διαδρομές

Με σκοπό την αύξηση της κυκλοφορίας δημιουργήθηκαν 40 περίπου ειδικές διαδρομές που εξυπηρετούσαν διάφορους αγαπημένους προορισμούς:

- Μεταξύ 1929-1931 λειτουργούσε μια ειδική κυριακάτικη εκ-

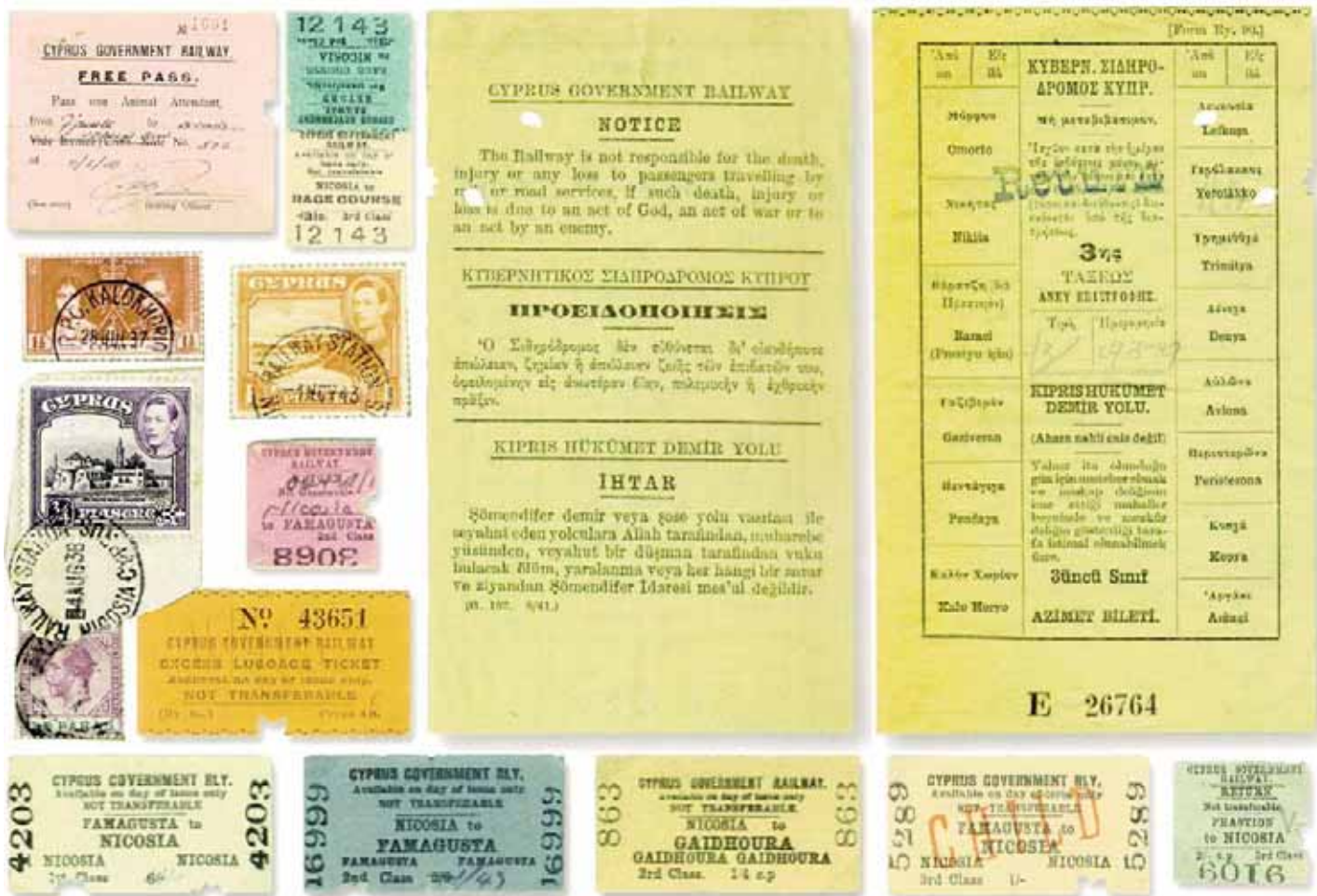
δρομή (Ευρύχου-Μόρφου) για όσους ήθελαν να ψωνίσουν στην αγορά της Μόρφου.

- Μεταξύ 1930-1931 υπήρχε μια ειδική διαδρομή (Λευκωσία-Ευρύχου) για όσους ήθελαν να μεταβούν το σαββατοκυριακό στα ορεινά θέρετρα του Τροόδους.
 - Μεταξύ 1933-1940 λειτουργούσε ένα επιπλέον κυριακάτικο δρομολόγιο με αυτοκινητάμαξα.
 - Μεταξύ 1935-1951, με εξαίρεση τα χρόνια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, υπήρχε η δημοφιλής κυριακάτικη διαδρομή Λευκωσία-Αμμόχωστος.
 - Μεταξύ 1938-1940 εκτελούνταν οι κυριακάτικες διαδρομές για τα μπάνια στην Αμμόχωστο, μια λιτή αντιγραφή του γαλλικού Côte d' Azur, ονομασία που αρχικά χρησιμοποιούσε και ο ΚΚΣ.
 - Υπήρχαν ειδικές διαδρομές για διάφορα πανηγύρια, όπως τις πανηγύρεις του Κατακλισμού και του Αγίου Λουκά στην Αμμόχωστο, την πανηγύρη της Μονής του Αποστόλου Βαρνάβα στην Έγκωμη Αμμοχώστου και το πανηγύρι της Ελιάς στη Μόρφου και την Αμμόχωστο.
 - Ειδικά για το ετήσιο φεστιβάλ Πορτοκαλιού, που διοργανωνόταν στην Αμμόχωστο μέχρι το 1969, οι ατμομηχανές ήταν στολισμένες με μια μεγάλη πλάκα με πορτοκάλια.
- Αν και οι διαδρομές αυτές υπήρξαν ιδιαίτερα δημοφιλείς ανάμεσα στο επιβατικό κοινό, δεν φαίνεται να απέφεραν ιδιαίτερο κέρδος στον ΚΚΣ.

Τροχαίο υλικό

Ας εξετάσουμε τις 12 ατμομηχανές του ΚΚΣ:

- Η Ατμομηχανή Νο 1 ήταν μια μικρή Hunslet 0-6-0T βάρους 10,75 tons. Έφθασε ατμοπλοϊκώς στο λιμάνι της Αμμοχώστου το φθινόπωρο του 1904 αποσυναρμολογημένη και, λόγω της μικρής της ελκτικής δύναμης (3.584 lbs), κυκλοφορούσε κυρίως μεταξύ του λιμανιού και του Σταθμού της Αμμοχώστου, αν και φαίνεται να είχε δώσει την παρουσία της και στο Τμήμα 2. Μετά την αδράνεια του 1936-1939, επανήλθε στο προσκήνιο με το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.
- Το 1904 παραλήφθηκαν και οι επιβατικές ατμομηχανές II και
- Το 1907 και το 1908 στο στόλο του ΚΚΣ προστέθηκαν οι εφοδιοφόρες 31 και 32, 2-6-2T. Ήταν επίσης Nasmyth Wilson, με ελκτική δύναμη 7.160 lbs και βάρος 20,25 tons· κόστισαν £1.393 και £1.831, αντίστοιχα.
- Το 1911 συναρμολογήθηκε από ανταλλακτικά Nasmyth Wilson η ατμομηχανή 23.
- Το 1915 αγοράστηκαν δύο εφοδιοφόρες Kitson, 4-8-4T, οι 41 και 42, προς £2.846 έκαστη. Οι ατμομηχανές αυτές είχαν μεγάλη ελκτική δύναμη (14.600 lbs) και βάρος 36,25 tons, γι' αυτό και εξυπηρετούσαν κυρίως τα Τμήματα 2 και 3.
- Η τελευταία προσθήκη στο στόλο του ΚΚΣ έγινε το 1920, όταν



Διάφορα εισιτήρια και γραμματόσημα του ΚΚΣ

12, 4-4-0, καθώς και οι μεικτής εκμετάλλευσης ατμομηχανές 21 και 22, 2-6-0 - όλες κατασκευής Nasmyth Wilson. Οι μεν II και 12 είχαν ελκτική δύναμη 5.090 lbs και βάρος 13,5 tons, οι δε 21 και 22 είχαν ελκτική δύναμη 7.160 lbs και βάρος 14,15 tons. Κόστισαν £1.161 η κάθε μια.

αγοράστηκαν οι εφοδιοφόρες ατμομηχανές Kitson, 4-8-4T, οι 43 και 44, προς £8.160 η κάθε μια και με τα ίδια χαρακτηριστικά με τις προηγούμενες δύο. Η σειρά Kitson αποτελούσε τη ραχοκοκκαλιά του ΚΚΣ.

Όλες οι ατμομηχανές αρχικά χρησιμοποιούσαν ως καύσιμη



Railway Station Evrykhou, Cyprus

Ο Σταθμός της Ευρύχου (1915)

ύλη το ξύλο και το κάρβουνο, το οποίο είχε σχετικά υψηλή τιμή, αφού μεταφερόταν απευθείας από την Αγγλία ή από τις αποθήκες του Ναυαρχείου στο Πορτ Σάιντ. Η έλλειψη ξύλου και κάρβουνου και ένα τρίμηνο τελεσίγραφο από το Συντηρητή Δασών ότι οι προμήθειες ξυλείας θα διακόπτονταν, σε συνδυασμό με την αυξημένη ανάγκη για καύσιμα κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, συνέτειναν στη μετατροπή των μηχανών σε ντηζελοκίνητες: πρώτη μετατράπηκε η No 1, πριν το 1940· οι υπόλοιπες μετατράπηκαν μεταξύ 1944-1949.

Τα κύρια χρώματα των ατμομηχανών ήταν το σκούρο λαδί και το μαύρο, με κόκκινα τμήματα. Οι ατμομηχανές 41, 42 και 43 φαίνεται πως ήταν πάντοτε σκουρόχρωμες, πιθανώς μαύρες, κάτι που συνέβαλλε στο ογκώδες παρουσιαστικό τους, ενώ οι ατμομηχανές Nasmyth Wilson είχαν ανθρακί περιγράμμιση. Το κόκκινο χρησιμοποιήθηκε τη δεκαετία του 1930 για να προσελκύσει περισσότερη πελατεία, ενώ κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο υπήρχε μεγαλύτερη χρωματική ελευθερία.

Ιδιαίτερα για τη No 1, το βασικό χρώμα ήταν το κυπαρισσί, με μαύρα, βαθυκόκκινα και κίτρινα στοιχεία. Ωστόσο, το αρχικό της χρώμα - το οποίο και διατήρησε μέχρι την ολοκλήρωση του Τμήματος 2 - φαίνεται πως ήταν το σοκολατί, με στοιχεία βαμμένα σε ζωηρό κόκκινο, μαύρο και χρυσό. Ενδιαφέρον δε, και σίγουρα όχι σύμπτωση, αποτελεί το γεγονός ότι η Ruth - η ατμομηχανή που εξυπηρετούσε το λιμάνι της Αμμοχώστου πριν την ίδρυση του ΚΚΣ - ήταν βαμμένη ακριβώς στα ίδια χρώματα.

Το σημαντικότερο πρόβλημα για τις ατμομηχανές ήταν η σκληρότητα του νερού: προχωρώντας στο εσωτερικό του νησιού, το νερό γινόταν όλο και πιο σκληρό, ενώ στα τέλη της δεκαετίας του 1930 ακόμη και το νερό της Αμμοχώστου είχε γίνει υφάλμυρο. Για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα αυτό, τα πρώτα



Έγχρωμη φωτογραφία του Σταθμού της Ευρύχου (1947)

χρόνια το νερό τύγχανε 24ωρης επεξεργασίας με ασβέστη και καυστική σόδα· η χρονοβόρα διαδικασία αντικαταστάθηκε με αυτήν του γραφίτη το 1914, ενώ από το 1948 χρησιμοποιείτο το σύστημα Permutit.

Πολλοί Κύπριοι, όχι άδικα, παραπονιούνταν για τη χαμηλή ταχύτητα των ατμομηχανών, και δεν ήταν λίγες οι περιπτώσεις που, τρέχοντας, έφταναν ή ξεπερνούσαν τους συρμούς. Η ταχύτητα των ατμομηχανών εξαρτιόταν άμεσα από την κλίση του εδάφους, το φορτίο και την κατάσταση της σιδηρογραμμής. Οι ατμομηχανές 4-4-0 είχαν θεωρητική μέγιστη ταχύτητα τα 35 mph, οι 2-6-0 και 2-6-2T τα 32,5 mph, ενώ οι 4-8-4T τα 10 mph, η πραγματική όμως ταχύτητα των ατμομηχανών ήταν 20-25 mph, που μετά το Καλό Χωριό μειωνόταν σε 15 mph.

Ο ΚΚΣ διέθετε συνολικά 17 επιβατάμαξες: οι 15 αγοράστηκαν από την Αγγλία και οι άλλες δύο συναρμολογήθηκαν στην Κύπρο. Υπήρχαν 3 επιβατάμαξες Α' τάξης, 6 Β' τάξης και 8 Γ' τάξης, όλες μήκους 36 ft. Οι πρώτες εννέα παραλήφθηκαν το 1905, άλλες τρεις το 1907, μία το 1910 και δύο το 1920. Τα οχήματα Α' τάξης είχαν 29 θέσεις, ενώ τα υπόλοιπα 42 θέσεις. Το ταξίδι με τις ξύλινες επιβατάμαξες δεν ήταν αναπαυτικό, επειδή

δεν υπήρχαν διευκολύνσεις θέρμανσης και κλιματισμού, ούτε υπήρχε χώρος να απλώσεις τα πόδια σου, ενώ συχνά μαζί με τους επιβάτες μεταφέρονταν ζώα.

Ο ΚΚΣ διέθετε και μια γκάμα από διαφόρων τύπων ανοικτές και κλειστές φορτάμαξες, ο συνολικός αριθμός των οποίων ήταν περίπου 100. Οι πρώτες δέκα παραλήφθηκαν το 1904, τρεις το 1905, ενώ μέχρι το 1912 είχαν παραληφθεί άλλες 28. Κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου πενήντα φορτάμαξες (γνωστές και ως «Αιγυπτιακές») ενοικιάστηκαν από τον Αιγυπτιακό Delta Light Railway και από τον Παλαιστινιακό Στρατιωτικό Σιδηρόδρομο, για να καλύψουν τις αυξημένες ανάγκες μεταφορών· μετά το πέρας του Πολέμου παρέμειναν στην Κύπρο και τελικώς αγοράστηκαν το 1921. Οι φορτάμαξες είχαν πολυδιάφορες χρήσεις: άλλες μετέφεραν εμπορεύματα, οπλισμό και μέταλλευμα, άλλες μετέφεραν ζώα, ξυλεία, γεωργικά προϊόντα, ακόμη και στρατεύματα, ενώ ειδικές φορτάμαξες μετέφεραν νερό.

Τελευταία αναφορά στο σιδηροδρομικό υλικό ας γίνει με τις πετρελαιοκίνητες αυτοκινητάμαξες. Η αυτοκινητάμαξα C αγο-

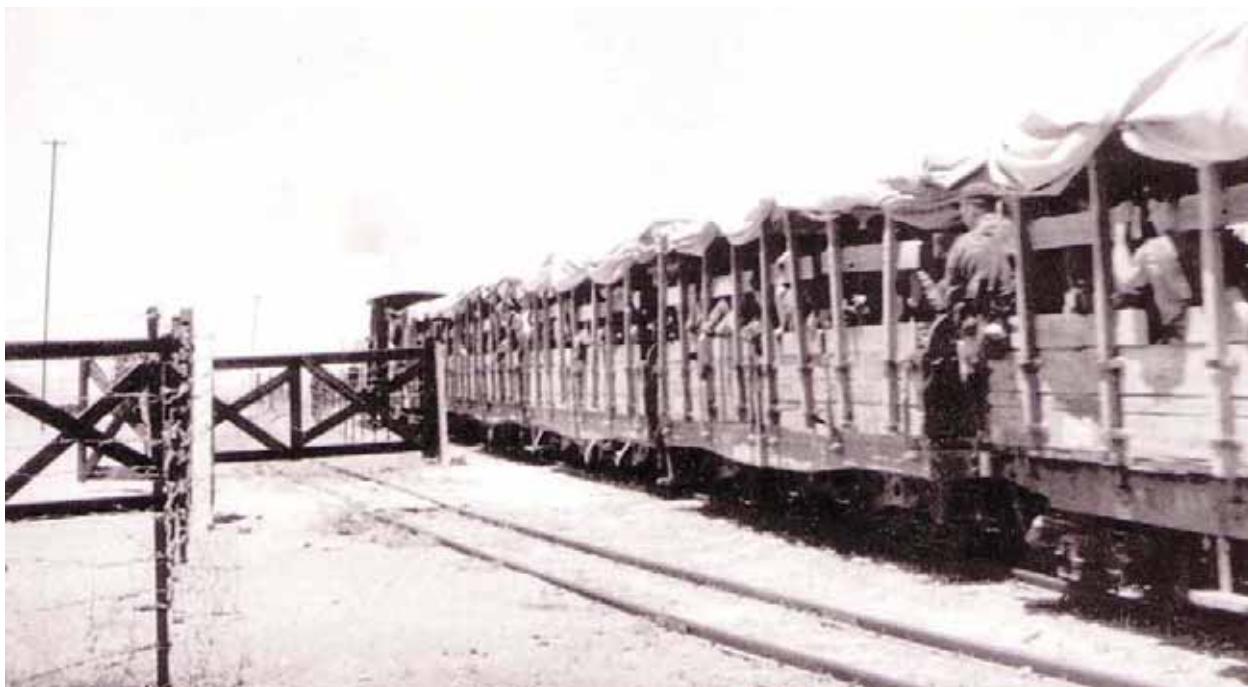
μισθώνονταν σε τρίτους (μεταφορά στο γήπεδο του γκολφ, σχολικές διαδρομές κτλ). Η εισαγωγή τους φαίνεται πως αποτελούσε την απάντηση του ΚΚΣ στις αξιόπιστες και ανταγωνιστικές πλέον οδικές συγκοινωνίες.

Η κανονική ταχύτητα των αυτοκινηταμαξών ήταν τα 25 mph, ωστόσο οι μηχανοδηγοί συνήθιζαν να φθάνουν τα 30 mph. Τα επιβατικά βαγόνια είχαν 16 θέσεις και τα μεικτής εκμετάλλευσης βαγόνια 8. Ο ΚΚΣ διέθετε επίσης ένα Βαγονέτο Επιθεώρησης, που αγόρασε το 1908, ενώ από το 1930 διέθετε και ένα μικρό στόλο από πετρελαιοκίνητα λεωφορεία, όλα αγορασμένα από την αμερικανική αυτοκινητοβιομηχανία Ford. Μετά το 1933, ο αριθμός τους κυμαινόταν μεταξύ 12 και 17· έφθαναν τα 11 το 1951.

Δειδη χρημάτων

Στους πρώτους μήνες λειτουργίας του, η διεύθυνση του ΚΚΣ προσπάθησε να δώσει στους Κύπριους κίνητρο να τον χρησιμοποιήσουν δωρεάν ή σε χαμηλές τιμές.

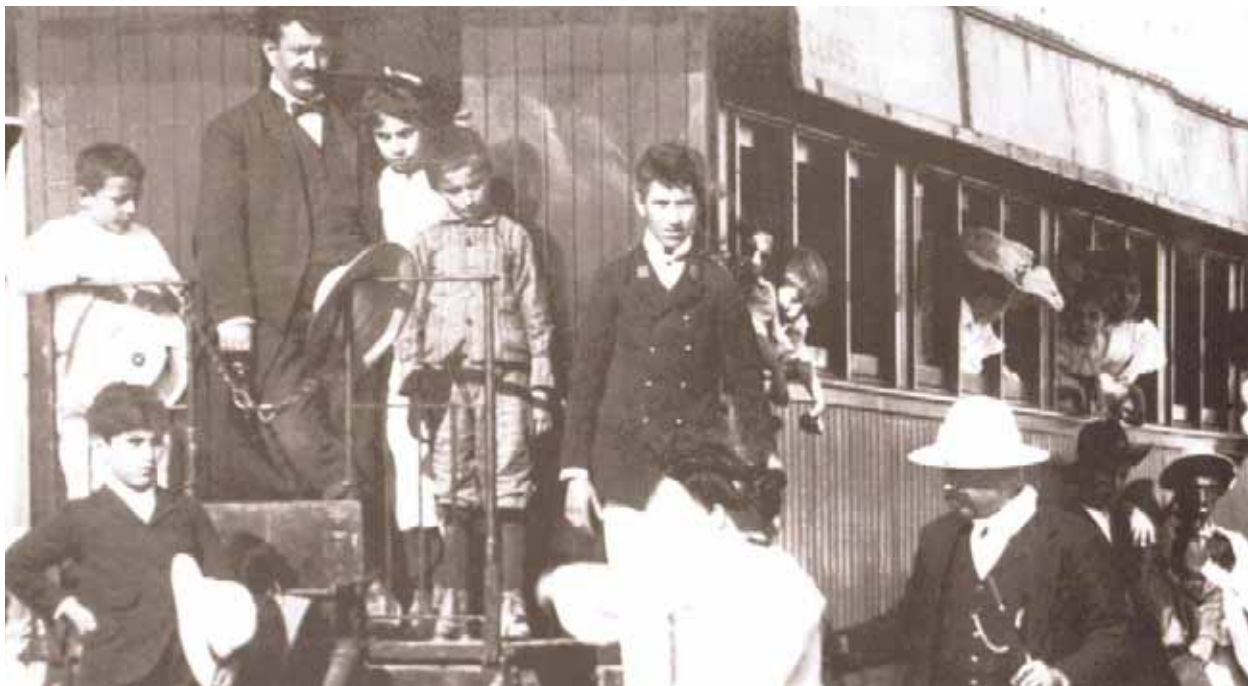
Μέχρι τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο τα εισιτήρια μετ' επιστροφής είχαν έκπτωση 50%, κάτι που έψεξε ο Bedford Gla-



Βαγόνια φορτωμένα με Βρετανούς στρατιώτες

ράστηκε το 1914, ενώ οι A, B, D και το όχημα 7 το 1932. Το 1934 αγοράστηκαν οι E, F, G και τα οχήματα 1, 2, 3, 5 και 6, το 1939 το όχημα 4, το 1940 και 1941 αγοράστηκαν οι αυτοκινητάμαξες V8-1 και V8-2, και το 1946 το όχημα 11. Οι αυτοκινητάμαξες χρησιμοποιούνταν για διοικητικούς σκοπούς (επιθεωρήσεις, μεταφορά ταχυδρομείου, μισθοδοσία υπαλλήλων κτλ), ενίοτε δε

sier. Ο ΚΚΣ διέθετε επίσης μια σειρά μειωμένων εισιτηρίων για τα μέλη των Ενόπλων Δυνάμεων, τα παιδιά, τα πάρτυ, τους κυβερνητικούς υπαλλήλους και τις οικογένειές τους, καθώς και τους υπαλλήλους του Σιδηρόδρομου· ο Γενικός Διευθυντής/Επιθεωρητής, ο Βοηθός του και ο Λογιστής διέθεταν δωρεάν εισιτήρια διαρκείας, ενώ αρκετοί κυβερνητικοί αξιωματούχοι



Αναμνηστική φωτογραφία οικογένειας που επιβιβάζεται σε τρέινο (1906)

ήταν δικαιούμενοι δωρεάν πάσου.

Τα εισιτήρια έφεραν διάφορα χρώματα και ήταν φτιαγμένα από χαρτονάκι (τύπου Edmondson), όμοια με αυτά που χρησιμοποιούνταν στην Αγγλία· μετά το 1934 χρησιμοποιήθηκαν και χάρτινα εισιτήρια. Τα εισιτήρια τύπου Edmondson είχαν διαστάσεις 57 x 30 mm, το κόστος αναγραφόταν σε πέννες ή γρόσια και ήταν μη μεταβιβάσιμα. Τα χάρτινα εισιτήρια της Α' και Β' τάξης είχαν διαστάσεις 77 x 90 mm, ενώ της Γ' τάξης είχαν μέγεθος 97 x 155 mm.

Χρόνου φείδου

Παρά τα παράπονα για καθυστέρηση των τρέινων, ο ΚΚΣ είχε ένα πολύ συγκεκριμένο ωράριο, που πρωτοδημοσιεύθηκε το 1906. Το 1930 το 80% των τρέινων έφθανε στην ώρα του με καθυστέρηση μέχρι 6 λεπτά, κάτι που βελτιώθηκε σημαντικά μέχρι το 1937.

Η απόσταση Αμμόχωστος-Λευκωσία διαρκούσε 2 με 3 ώρες, αναλόγως των στάσεων, η απόσταση Μόρφου-Λευκωσία απαιτούσε περίπου 2 ώρες, ενώ η απόσταση Μόρφου-Καλό Χωριό περίπου 1 ώρα. Συνήθως υπήρχαν δύο πρωινά και ένα ή δύο απογευματινά τρέινα για το Τμήμα 1 και από ένα για τα Τμήματα 2 και 3.

Επικοινωνίες

Μαζί με τους Δασικούς Σταθμούς, ο ΚΚΣ ήταν ανάμεσα στις πρώτες κυβερνητικές υπηρεσίες που εξυπηρετούνταν από τηλεφωνικό δίκτυο. Όντας μια διευκόλυνση που άργησε να γίνει μέρος της οικιακής ζωής, συχνά τα τηλέφωνα του ΚΚΣ χρησιμοποιούνταν και από ιδιώτες, κάτι που αργότερα απαγορεύθηκε.

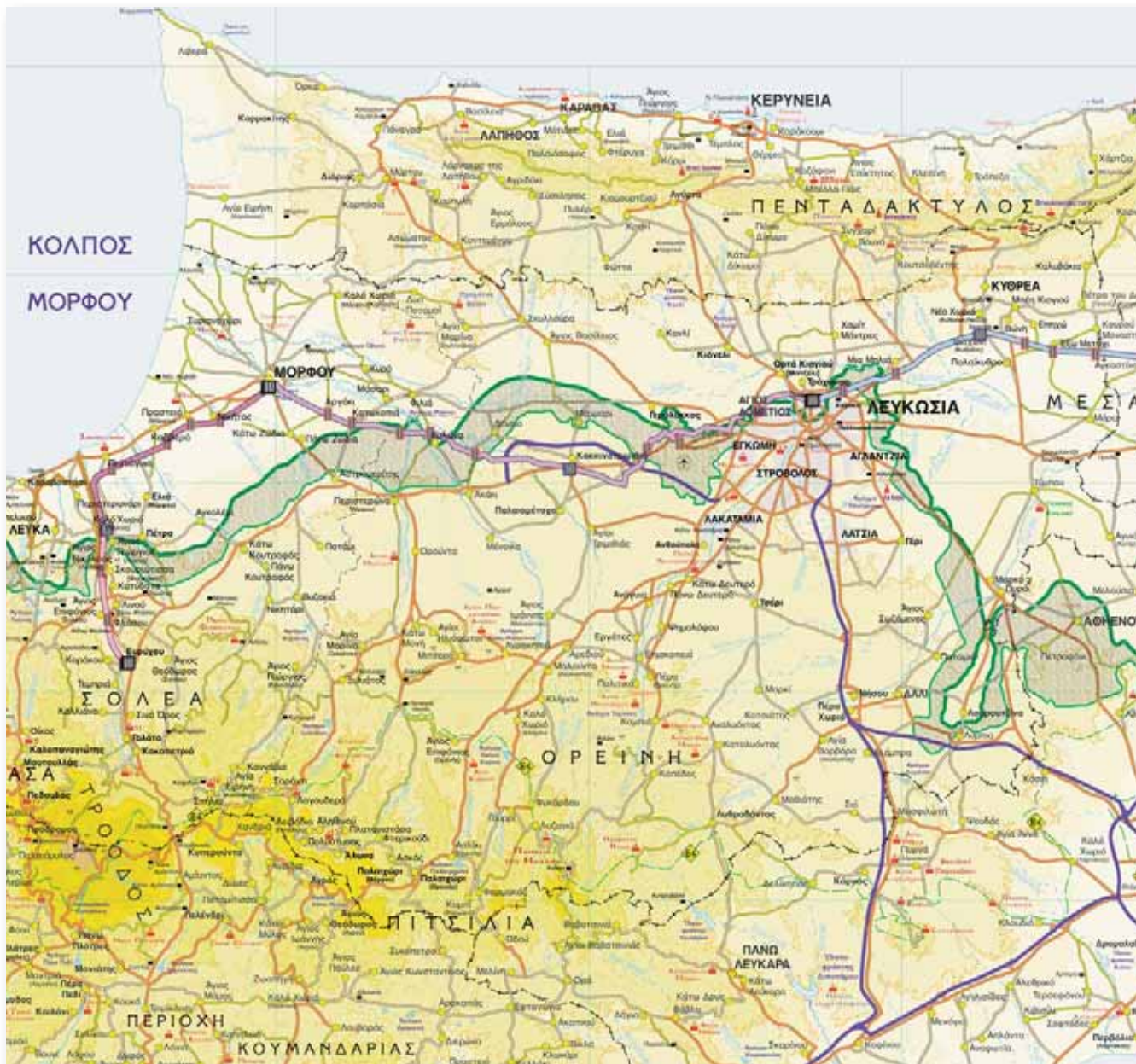
Όπως προλέχθηκε, οι σταθμοί του ΚΚΣ παρείχαν ταχυδρομικές και τηλεγραφικές υπηρεσίες. Η πρώτη μεταφορά αλληλογραφίας μέσω σιδηροδρόμου έγινε το 1905, για να επαναρχίσει το 1912, όταν το συμβόλαιο πέρασε στην Khedivial Mail. Η γραμμή αυτή, με μικρές διακοπές, λειτουργούσε τακτικά μέχρι το 1939, οπότε πλέον η παραλαβή ταχυδρομείου γινόταν μόνο τις Πέμπτες· όταν το συμβόλαιο διακοπτόταν, τα πλοία άλλ-

Η ύπαρξη σιδηροδρόμου στην Κύπρο για 46 περίπου χρόνια μπορεί να φαίνεται στους νεότερους εξωπραγματική, ωστόσο ήταν μία καθημερινή πραγματικότητα για όσους ζούσαν ή/και εργάζονταν στις περιοχές από τις οποίες διερχόταν

λαζαν ρότα και προσέγγιζαν τη Λεμεσό και τη Λάρνακα. Ο ΚΚΣ παρείχε ταχυδρομικές και τηλεγραφικές υπηρεσίες και στην Κυπριακή Μεταλλευτική Εταιρεία.

Οι ταχυδρομικές υπηρεσίες απέφεραν στον ΚΚΣ και τους υπαλλήλους του ένα επιπλέον εισόδημα. Ο κάθε σταθμός διέθετε τη δική του σφραγίδα και ένα σεβαστό αριθμό γραμματοσήμων, ενώ μερικοί σταθμοί ενώνονταν με οδικές υπηρεσίες που φρόντιζαν την παράδοση της αλληλογραφίας στους αποδέκτες της. Μερικές σφραγίδες, αντί του ονόματος του σταθμού, έφεραν ένα χαρακτηριστικό αριθμό.

Τέλος, στους σταθμούς του ΚΚΣ λειτουργούσε τηλεγράφος. Αρχικά χρησιμοποιόταν ηλεκτρικός τηλεγράφος, ο οποίος σύν-



Η διαδρομή του Σιδηροδρόμου

τομα αντικαταστάθηκε από τηλεγράφο τύπου Morse και, αργότερα, από τηλεγράφο τύπου Elliot. Τα τηλεγραφικά καλώδια θεωρούνταν ιδιοκτησία της Eastern Telegraph Company, μετέπειτα Cable & Wireless.

Ιεραρχία και ανθρώπινο δυναμικό

Ο πρώτος Γενικός Διευθυντής, και ταυτόχρονα Αρχιμηχανικός, ήταν ο G. A. Day (μετέπειτα G. Bert Day), ο οποίος υπήρξε ο επόπτης μηχανικός κατά την κατασκευή του ΚΚΣ. Το 1924 τον διαδέχθηκε ο Βοηθός του και τέως Λογιστής, W. M. Smithers, ο οποίος παρέμεινε στη θέση του Γενικού Διευθυντή μέχρι

το 1928, για να αναπληρωθεί προσωρινά από τον Joseph Waugh Bulman, μέχρι το διορισμό του Charles Eustace Rooke (1929-1933).

Μεταξύ 1933-1935 τον αναπλήρωσε ο Bulman, που τελικά διορίστηκε το 1935 Επιθεωρητής του Σιδηροδρόμου· παρέμεινε στη θέση αυτή μέχρι το 1947, ενώ τον επόμενο χρόνο τον διαδέχθηκε ο Tom H. Baggaley.

Το Γενικό Διευθυντή/Επιθεωρητή του ΚΚΣ επικουρούσε μία μικρή ομάδα από Βρετανούς και Κύπριους, των οποίων οι τίτλοι διαφοροποιήθηκαν ποικιλοτρόπως. Είχαν την ευθύνη του μηχανικού τμήματος, του λογιστηρίου, της αποθήκης, της κυκλο-



φορίας, των προμηθειών, των έργων και των λεβήτων. Οι ένστολοι υπάλληλοι είχαν για χειμερινή μια κομψή μπλε μαρέν και για θερινή μια κοντή χακί στολή.

Ο αριθμός των εργαζομένων είχε συχνές αυξομειώσεις, αναλόγως των οικονομικών του ΚΚΣ. Το 1912 εργαζόνταν 204 άτομα, ενώ το 1930 227 άτομα. Μεταξύ 1932-1933 εργοδοούνταν γύρω στα 200 άτομα, το 1937 193 άτομα, για να φτάσουν τα 234 το 1948. Κατά την αποσυναρμολόγηση απασχολούνταν συνολικά 352 άτομα, εκ των οποίων οι 124 προσλήφθηκαν έκτακτα.

Οι εργαζόμενοι στο Σιδηρόδρομο ήταν οργανωμένοι στη

Συντεχνία Σιδηροδρομικών Αμμοχώστου, μετέπειτα Συντεχνία Σιδηροδρομικών Υπαλλήλων, με αριθμό εγγραφής 14, ημερομηνία σύστασης τις 22/12/1938 και αρχικά μέλη 32· είχε 120 μέλη το 1951.

Η γυναίκα του Καίσαρα...

Ο Σιδηρόδρομος, ένα από τα σημαντικότερα έργα της Αγγλοκρατίας, κατασκευάστηκε και λειτουργούσε με τέτοιο τρόπο που εξισορροπούσε τις αναλογίες ανάμεσα στις δύο κοινότητες του νησιού. Η τήρηση των προσχημάτων ξεκινούσε από τις στάσεις...

- Εξυπηρετούσε τόσο αμιγώς Ε/Κ και αμιγώς Τ/Κ χωριά, όπως επίσης και μεικτά χωριά.
- Η αντιστάθμιση των πολλών Ε/Κ χωριών από τα οποία διερχόταν ο ΚΚΣ έγινε με την τοποθέτηση των Σταθμών της Αμμοχώστου και της Λευκωσίας πιο κοντά στον Τ/Κ τομέα.
- Ο μεγάλος Ε/Κ Δήμος Κυθρέας βρισκόταν σε κοντινή απόσταση από το Σταθμό Τραχωνίου.
- Με τον ΚΚΣ συνδέονταν, μέσω λεωφορείου, ο Τ/Κ Δήμος Λεύκας και ο Ε/Κ Δήμος Λευκονοίκου.
... και συνέχισαν με τη γλωσσική χρήση:
- Οι διάφορες ανακοινώσεις εκδίδονταν στις τρεις γλώσσες (Αγγλικά, Τουρκικά, Ελληνικά).
- Οι σταθμοί σηματοδοτούνταν από μεγάλες λευκές τρίγλωσσες πινακίδες.
- Τα κλειστά βαγόνια έφεραν μια τρίγλωσση πινακίδα για απαγόρευση του καπνίσματος.
- Τα περισσότερα εισιτήρια και άλλα ταξιδιωτικά έγγραφα εκδίδονταν μόνο στην Αγγλική γλώσσα.
- Τα χάρτινα εισιτήρια Γ' τάξης ήταν τρίγλωσσα.
- Στο τροχαίο υλικό χρησιμοποιούνταν αποκλειστικά η Αγγλική για την ονομασία του ΚΚΣ.

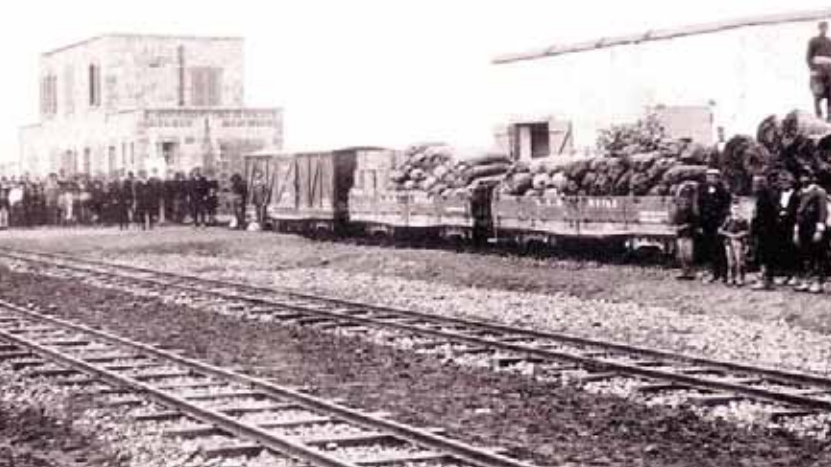
Γεγονότα, απεργίες και ατυχήματα

Ο ΚΚΣ υπήρξε «μάρτυρας» σε διάφορα περιστατικά της πολυτάραχης νεώτερης κυπριακής ιστορίας, μερικά από τα οποία μπορεί σήμερα να μας ξενίζουν:

- Το Δεκέμβριο του 1905, στη γωνιά ενός βαγονιού καθόταν καλυμμένη μια χανούμισσα, με αποτέλεσμα οι άνδρες συνεπιβάτες να διαταχθούν να εγκαταλείψουν το βαγόνι.
- Τον Οκτώβριο του 1907 ο τότε Υφυπουργός Αποικιών, Winston Churchill, μεταφέρθηκε με τα τρένα του ΚΚΣ. Κατά την επίσκεψή του οι κάτοικοι της Λεύκας ζήτησαν όπως ο Σιδη-

ρόδρομος περιλάβει και την κωμόπολή τους, για να εξασφαλιστεί η έγκαιρη μεταφορά των εσπεριδοειδών.

- Γύρω στα 1908 μεταφέρθηκαν σιδηροδρομικώς Γάλλοι περιηγητές στη Λευκωσία, οι οποίοι - κατά τα κουτσομπολιά - είδαν θέατρο χωρίς θίασο, μουσείο χωρίς αρχαιότητες και αρχιεπισκοπικό θρόνο χωρίς Αρχιεπίσκοπο! Ακολούθησαν άλλοι τουρίστες, κυρίως Βρετανοί και Αιγυπτιώτες.
- Τον Οκτώβριο του 1917 οι σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις της Αμμοχώστου φωτογραφήθηκαν από γερμανικό αεροσκάφος, σε μια από τις πρώτες αεροφωτογραφίες.
- Το 1922 η ατμομηχανή II βερνικώθηκε και διακοσμήθηκε με μία μεγάλη βρετανική σημαία, για να παραλάβει το νέο Κυβερ-



Ο Σταθμός της Μόρφου λίγο πριν τα εγκαίνια (1907)

νήτη από την Αμμόχωστο και να τον μεταφέρει στη Λευκωσία.

- Τον Οκτώβριο του 1930 με τον ΚΚΣ ταξίδεψε ο Υφυπουργός Αποικιών Drummond Shiels· η άφιξή του στο Σταθμό της Λευκωσίας μαγνητοσκοπήθηκε.
- Τον Οκτώβριο του 1931, εν μέσω των Οκτωβριανών, ξηλώθηκαν 3 μίλια τηλεφωνικού καλωδίου και 120 υάρδες σιδηρογραμμής, αφού ο Σιδηρόδρομος θεωρείτο αποικιοκρατικό σύμβολο.
- Μεταξύ 1937-1941 ο ΚΚΣ μετέφερε άσφαλτο για την κατασκευή του 'αντιπάλου' του, του παλαιού δρόμου Λευκωσίας-Αμμοχώστου.
- Κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ο ΚΚΣ μετέφερε Βρετανικά, Ινδικά και Νεοζηλανδικά στρατεύματα από και προς τα λιμάνια της Αμμοχώστου και του Ξερού και τον αερολιμένα της Λευκωσίας.
- Περιστασιακά, χρησιμοποιούνταν καμήλες για τη συλλογή βαγονιών από τις διάφορες στάσεις και τη μεταφορά τους

στη Λευκωσία, για το σχηματισμό κανονικής αμαξοστοιχίας.

- Κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ο ΚΚΣ αποτελούσε συχνό στόχο της αεροπορίας του Άξονα· το Μάιο του 1941 ιταλικό αεροσκάφος βομβάρδισε, ευτυχώς χωρίς θύματα, το Σταθμό της Λευκωσίας.
- Μεταξύ 1946-1949 ο ΚΚΣ μετέφερε μεγάλο τμήμα των περίπου 53.000 Εβραίων προσφύγων που μαζεύτηκαν στα στρατόπεδα συγκέντρωσης στον Καράολο και την Ξυλοτύμπου, προτού μεταφερθούν στην γη της επαγγελίας, τμήμα της οποίας κατέστη το 1948 το Κράτος του Ισραήλ.
- Λίγες μέρες πριν τα Χριστούγεννα του 1950 οι καταρακτώδεις βροχές παρέσυραν τέσσερα μίλια σιδηρογραμμής· η ζημιά αποκαταστάθηκε 27 ημέρες μετά. Μικρότερης έκτασης ζημιές από πλημμύρες παρατηρήθηκαν το Νοέμβριο και Δεκέμβριο του 1905, καθώς και το Νοέμβριο του 1951.

Ο ΚΚΣ αντιμετώπιζε διάφορα οικονομικά προβλήματα, κυρίως με την οικονομική ύφεση του Μεσοπολέμου. Οι εργαζόμενοι στον ΚΚΣ διεκδίκησαν δυναμικά τα δικά τους:

- Οι πρώτες απεργίες, μικρής διάρκειας, αφορούσαν τους μισθούς και έγιναν το 1938 και το 1940.
- Την 1η Ιουλίου 1941 οργανώθηκε άλλη μια απεργία, επειδή η διεύθυνση του ΚΚΣ δεν συζητούσε την αύξηση των αποδοχών των υπαλλήλων. Τελικώς ο ΚΚΣ κηρύχθηκε επιχείρηση κοινής ωφελείας και οι απεργοί που δεν επανήλθαν στις ερ-

Ο Σιδηρόδρομος, ένα από τα σημαντικότερα έργα της Αγγλοκρατίας, κατασκευάστηκε και λειτουργούσε με τέτοιο τρόπο που εξισορροπούσε τις αναλογίες ανάμεσα στις δύο κοινότητες του νησιού

γασίες τους συνελήφθησαν και καταδικάστηκαν: τρεις σε 1 χρόνο φυλακή και πέντε σε 20 λίρες πρόστιμο ή 3 μήνες φυλακή.

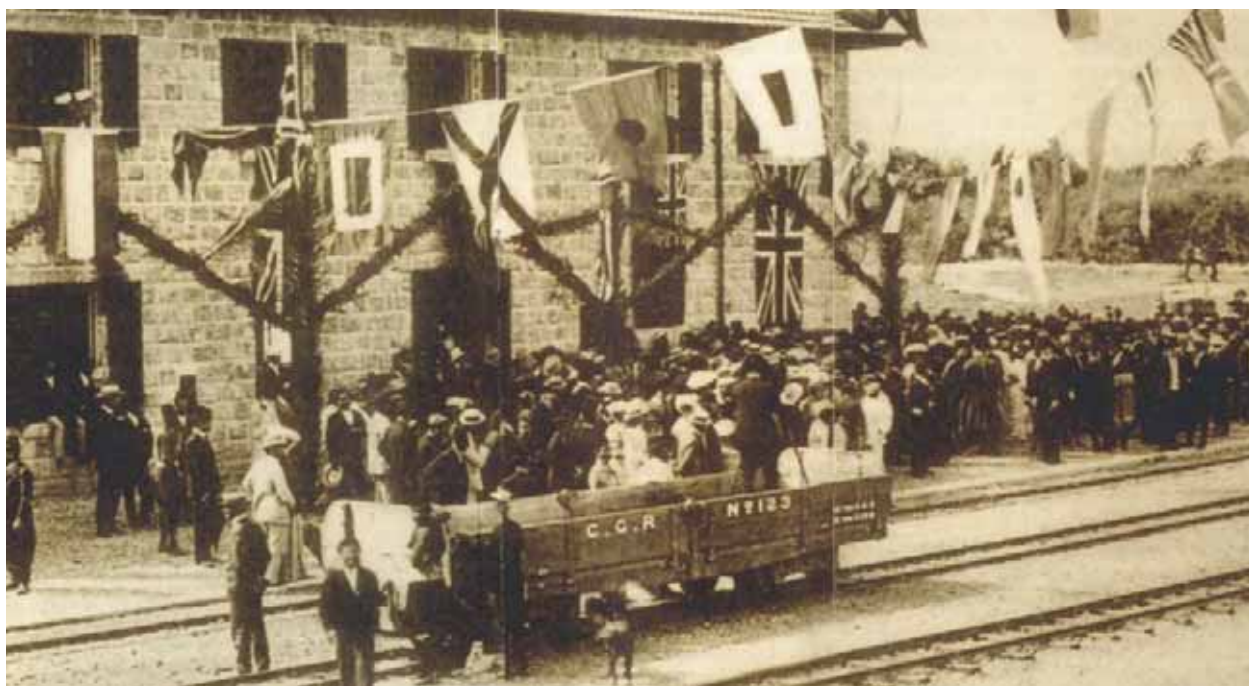
- Αν και η προηγούμενη απεργία έληξε επιτυχώς στις 11 Ιουλίου 1941, η καταδίκη των οκτώ εργατών προκάλεσε κύμα διαμαρτυρίας, με αποτέλεσμα στις 24 Δεκεμβρίου να απελευθερωθούν.
- Η σημαντικότερη απεργία έγινε το Μάρτιο του 1944, όταν

1.500 κυβερνητικοί εργάτες κατήλθαν σε 23ήμερη παγκύπρια απεργία, απαιτώντας την αναπροσαρμογή των μεροκάματων τους αναλόγως του τιμάριθμου. Κατά την απεργία τα καταστήματα παρέμειναν κλειστά, δεν εκδόθηκαν εφημερίδες και δεν λειτούργησαν τα μεταλλεία και ο κυβερνητικός σιδηρόδρομος.

- Το 1946, εν μέσω της αμφιβολίας για τη συνέχιση της λειτουργίας του ΚΚΣ, διοργανώθηκαν εφτά συνολικά απεργίες, με σημαντικότερη την απεργία μεταξύ 15 Ιουνίου και 4 Σεπτεμβρίου 1946.
- Οι τελευταίες απεργίες των σιδηροδρομικών υπαλλήλων έγιναν στις 6 Απριλίου και 10 Νοεμβρίου 1951, υπέρ της συνέχι-

διού εργαζομένων του ΚΚΣ.

- Το Νοέμβριο του 1917, λόγω μεγάλης ταχύτητας, εκτροχιάστηκε παρά τη Σκουριώτισσα τρένο που μετέφερε ξυλεία από την Ευρύχου· ένας υπάλληλος διαμελίστηκε και τραυματίστηκαν 4 άλλοι.
- Το 1922 συνέβηκαν δύο συγκρούσεις με ζώα· επίσης, μια ηλικιωμένη μουσουλμάνα χτυπήθηκε μοιραία καθώς διέσχιζε τη γραμμή στο Καλό Χωριό.
- Το 1926 μία γυναίκα σκοτώθηκε διασχίζοντας τη γραμμή στη Σκουριώτισσα.
- Το 1928 συγκρούστηκαν με τρένα ένας μοτοσυκλετιστής σε διασταύρωση και ένα φορτηγό στην Αγκασίνα.



Τα εγκαίνια του Σταθμού της Αμμοχώστου (1905)

σης της λειτουργίας του ΚΚΣ. Οι απεργοί έλαβαν τηλεγραφική υποστήριξη από σιδηροδρομικούς υπαλλήλους της Γαλλίας, της Ολλανδίας και της Φινλανδίας.

Σε γενικές γραμμές τηρούνταν οι κανόνες ασφαλείας, παρόλον ότι μερικές φορές οι μηχανοδηγοί ήταν απρόσεκτοι όσον αφορά τη συντήρηση και τη λειτουργία των ατμομηχανών. Πιο κάτω περιγράφονται τα σοβαρότερα ατυχήματα:

- Το Σεπτέμβριο του 1911 το Βαγονέτο Επιθεώρησης εκτροχιάστηκε και σκότωσε ένα μηχανικό.
- Τον Ιούνιο του 1913 η αμαξοστοιχία που μετέφερε επιβάτες στο πανηγύρι του Αγίου Βαρνάβα συγκρούστηκε με έναν απρόσεκτο οδηγό κάρου, το χέρι του οποίου ακρωτηριάστηκε.
- Το 1915 και το 1922 συνέβηκε από ένας ακρωτηριασμός πο-

- Το 1938 ένας άνδρας συνετρίβη ανάμεσα στην ανοικτή θύρα μιας επιβατάμαξας και το αμαξοστάσιο της Αμμοχώστου, ενώ ένας εργαζόμενος καταπλακώθηκε από μία ατμομηχανή.
- Γύρω στα 1946 έγινε μια ένοπλη απόπειρα εκτροχιασμού και κλοπής της αυτοκινητάμαξας που μετέφερε τη μισθοδοσία του προσωπικού στον Άγιο Λουκά.
- Περί το 1948 ακρωτηριάστηκε το πόδι ενός αγοριού που διέσχιζε τη γραμμή στο Έξω Μετόχι.
- Το σοβαρότερο τραγικό ατύχημα συνέβηκε το απόγευμα της 17ης Σεπτεμβρίου 1950, παρά το γήπεδο του γκολφ, όταν από ασυνεννοησία οι αυτοκινητάμαξες F και V8-1 συγκρούστηκαν μετωπικά, με αποτέλεσμα το θάνατο δύο επιβατών και τον τραυματισμό άλλων 15 ατόμων.

Η σχέση με την Κυπριακή Μεταλλευτική Εταιρεία

Μόλις 25 μέρες προτού ο Bedford Glasier δημοσιεύσει την έκθεσή του, κατέφθασε στο νησί μας προς αναζήτηση κοιτασμάτων χαλκού ο Αμερικανός Charles Godfrey Gunther. Αφού μελέτησε διάφορα μεταλλεία, εντυπωσιάστηκε από το λόφο της Φουκάσας, παρά τη Σκουριώτισσα, καθώς και από το Μαυροβούνι. Το Δεκέμβριο του 1914 επαλήθευσε τις εκτιμήσεις του για ύπαρξη χαλκού και, μολοντί φρονούσε πως το μετάλλευμα έπρεπε να μεταφέρεται στο μικρό λιμάνι του Καραβοστασίου, ήταν απρόθυμος να επωμιστεί την ευθύνη ενός σιδηροδρομικού δικτύου, έτσι έστρεψε το ενδιαφέρον του προς τον ΚΚΣ.

Οι ενθουσιώδεις υπολογισμοί του Gunther (300 τόνοι και 15-20 τραίνα ημερησίως προς Αμμόχωστο), σε συνδυασμό με τις σοβαρές επιφυλάξεις του Day ως προς τις μηχανικές και λειτουργικές επιπτώσεις που θα αντιμετώπιζε ο ΚΚΣ, οδήγησαν τελικώς τον πρώτο στην απόφαση να κατασκευάσει δικό του σιδηρόδρομο για την ΚΜΕ, την οποία ίδρυσε στις 10/03/1916.

Ο μεταλλευτικός σιδηρόδρομος, που νομικά αποτελούσε επέκταση του ΚΚΣ, είχε συνολικό μήκος περίπου 9,5 μίλια, και ένωνε τα μεταλλεία του Μαυροβουνίου και της Σκουριώτισσας

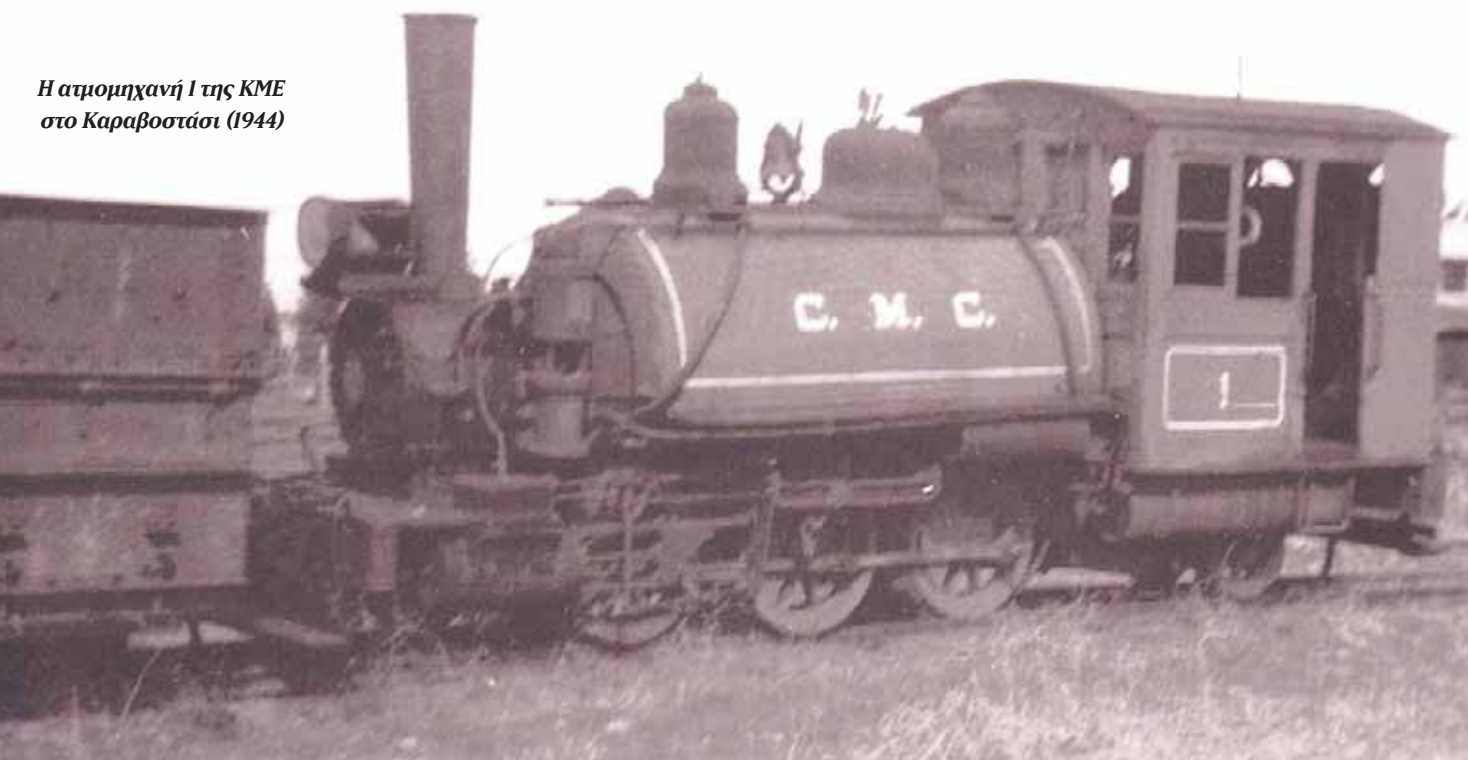
με το λιμάνι του Ξερού· υπήρχε σύνδεση με τον κυβερνητικό σιδηρόδρομο στη διασταύρωση του ποταμού Καρκώτη (Κλάριου), και οι γραμμές τους διέρχονταν παράλληλα στο τμήμα από τη διασταύρωση μέχρι την παράκαμψη για τη Σκουριώτισσα, ενώ υπήρχε σύνδεση και με την αποβάθρα στην Πεντάγυια. Η Κυβέρνηση χρέωνε την ΚΜΕ με 20 παράδες (½ γρόσι) για κάθε τόνο μεταλλεύματος.

Το Σεπτέμβριο του 1921 ξεκίνησε η μεταφορά μεταλλεύματος με ξύλινα βαγόνια του ΚΚΣ. Τον Ιανουάριο του 1922 αποφασίστηκε η μεταφορά από την Πεντάγυια στην Αμμόχωστο, με κόστος 10 σελίνια/τόνο, που ήταν εξίσου ασύμφορο για την ΚΜΕ και επίμοχθο για τον ΚΚΣ. Αυτό συνεχίστηκε μέχρι το Μάρτιο, ενώ από τον Απρίλιο του 1922 το μετάλλευμα μεταφερόταν στον Κόλπο της Μόρφου, πλέον με τις ατμομηχανές της ΚΜΕ.

Όσον αφορά τα άλλα μεταλλεία, υπάρχουν τα εξής στοιχεία:

- Ο αμίαντος που εξορυσσόταν από το μεταλλείο στον Πάνω Αμίαντο μεταφερόταν μεταξύ 1915-1919 στην Ευρύχου και, από εκεί, σιδηροδρομικώς στην Αμμόχωστο.
- Μεταξύ 1932-1937 ο ΚΚΣ μετέφερε χρυσό από τα μεταλλεία της Σκουριώτισσας.
- Μεταξύ 1936-1938 χρυσοφόρα μεταλλεύματα από το Μαθιά-

Η ατμομηχανή 1 της ΚΜΕ
στο Καραβοστάσι (1944)





Η επίσημη
εγγραφή της ΚΜΕ
ως εταιρείας

τη μεταφέρονταν οδικώς στη Λευκωσία και, από εκεί, σιδηροδρομικώς στην Αμμόχωστο.

- Μεταξύ 1937-1940 και 1945-1948 ο χρωμίτης που εξορυσσόταν από τα μεταλλεία στο Τρόδος μεταφερόταν στο Καλό Χωριό και, από εκεί, σιδηροδρομικώς στην Αμμόχωστο.

Μετά το κλείσιμο του Σταθμού της Ευρύχου η μεταφορά μεταλλεύματος γινόταν μέσω του Σταθμού στο Καλό Χωριό. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου η ΚΜΕ παραχώρησε στον ΚΚΣ βαγόνια για τη μεταφορά συμμαχικών στρατευμάτων και προσφύγων που κατέφυγαν στον Ξερό από την Κρήτη, αλλά και για τη μεταφορά στρατευμάτων και υλικού από και προς το λιμάνι της Αμμοχώστου. Επίσης, κατά την περίοδο 1946-1949 η ΚΜΕ δάνεισε στον ΚΚΣ τη δική της ατμομηχανή Ι και δέκα βαγόνια, για τη μεταφορά των Εβραίων προσφύγων.

Το Σεπτέμβριο του 1946 επανεξετάστηκε, διαφοροποιημένη, μια σκέψη: για να επιβιώσει ο ΚΚΣ, θα έπρεπε να εγκαταλειφθεί το τμήμα δυτικά του Αεροδρομίου Λευκωσίας. Όπως ήταν φυσικό, η ΚΜΕ απέρριψε αυτή τη θέση, που επανήλθε στις αρχές του 1947 και τον Ιανουάριο του 1948, για να πραγματοποιηθεί τελικά τον Ιούνιο του 1948· η απάντηση της ΚΜΕ στην προειδοποίηση που έλαβε ήταν η άμεση διεκδίκηση £300.000. Ο διακανονισμός επιτεύχθηκε στις 10 Αυγούστου 1959: οι γραμ-

Αν και η σχέση ΚΚΣ-ΚΜΕ προέκλυψε μετά το σχεδιασμό της διαδρομής του ΚΚΣ, είναι σχεδόν σίγουρο πως, αν η ύπαρξη μεταλλεύματος ήταν γνωστή πριν το 1913, ο Σιδηρόδρομος θα αποκόμιζε τεράστια οφέλη από τη μεταφορά του

μές θεωρούνταν ενοικιαζόμενη ιδιοκτησία, η εισφορά της ΚΜΕ καταργήθηκε και το ενοίκιο της γης θα ήταν ονομαστικό.

Κατά την παράλληλη περίοδο λειτουργίας τους, τα έσοδα χρησιμοποίησης του μεταλλευτικού σιδηροδρόμου και η μεταφορά μεταλλεύματος κατάφεραν να παρατείνουν τη λειτουργία του ζημιογόνου ΚΚΣ, όπως η φαρμακευτική αγωγή παρατείνει τη ζωή ενός ασθενούς. Αν και η σχέση ΚΚΣ-ΚΜΕ προέκυψε μετά το σχεδιασμό της διαδρομής του ΚΚΣ, είναι σχεδόν σίγουρο πως, αν η ύπαρξη μεταλλεύματος ήταν γνωστή πριν το 1913, ο Σιδηρόδρομος θα αποκόμιζε τεράστια οφέλη από τη μεταφορά του.

Το αναπόφευκτο τέλος

Από πολύ νωρίς ο ΚΚΣ αντιμετώπιζε διάφορα προβλήματα, τα οποία προσπαθούσε να ξεπεράσει με τους πεπερασμένους πόρους και το ολιγάριθμο προσωπικό που διέθετε. Εντούτοις, ιδιαίτερα μετά το 1945, ήταν αναμενόμενο ότι κάποια στιγμή θα υπέκυπτε στη σωρεία προβλημάτων του, ενώ πολλοί τον χαρακτήριζαν ως ένα λευκό ελέφαντα που επιβάρυνε το κρατικό θησαυροφυλάκιο χωρίς να συνεισφέρει επαρκώς.

Μούσα θύμισέ μου τις αιτίες

Η κακή αρχή έγινε με τα μειωμένα έσοδα και την ακριβή καύσιμη ύλη. Από τις διάφορες μελέτες, η σπουδαιότερη εκπονήθηκε από τον C. E. Rooke, ο οποίος είχε στη διάθεσή του ένα παράθυρο 3 ετών. Εργάστηκε με ιδιαίτερο ζήλο για τον ΚΚΣ και δημοσίευσε την 170σέλιδη έκθεσή του στις 5 Φεβρουαρίου 1932.



Η ατμομηχανή 12 φθάνει, για τελευταία φορά, στο Σταθμό της Αμμοχώστου (1951)

Η απόφαση να μην γίνει σταθμός στο Καραβοστάσι στερήσε τον ΚΚΣ από αρκετά έσοδα - ακόμη και με την εκτροπή στον Ξερό -, σε συνδυασμό με τη χρονικά ατυχή συγκυρία να ανακαλυφθεί ο χαλκός μετά το σχεδιασμό της διαδρομής, αφού ο ΚΚΣ θα επωφελείτο τρομερά από τη δυνατότητα μεταφοράς μεταλλεύματος. Άλλο πρόβλημα ήταν τα πολλά μειωμένα/δωρεάν εισιτήρια. Γενικά, ο ΚΚΣ στερείτο επαρκών εσόδων, με τα οποία θα μπορούσε να εκσυγχρονίσει το δίκτυο και τον εξοπλισμό του.

Όλα αυτά θα μπορούσαν να υπερνικηθούν αν δεν υπήρχε ο άριστος ανταγωνισμός με το οδικό δίκτυο. Μέχρι τη δεκαετία

του 1930 οι οδικές συγκοινωνίες δεν ήταν αξιόπιστες, γι' αυτό και ο ΚΚΣ προτιμάτο για τη μεταφορά των φορτίων. Στα μέσα της δεκαετίας του 1930, ωστόσο, η πύκνωση του οδικού δικτύου, σε συνδυασμό με την ευελιξία στην τιμολόγηση και τις διαδρομές, σήμανε την αρχή του τέλους για τον ΚΚΣ, αφού τα αυτοκίνητα δεν επωμίζονταν τη συντήρηση του οδικού δικτύου. Αξίζει πάντως να αναφερθεί ότι, μετά το 1935, φήμες ήθελαν τη Ford να θέλει να κλείσει ο ΚΚΣ για να πολλαπλασιάσει τις πωλήσεις της στην Κύπρο.

Τελευταίο, μα εξίσου σημαντικό πρόβλημα, ήταν η καταπόνηση των ατμομηχανών του ΚΚΣ και η φθορά της σιδηρογραμμής, εξαιτίας της μεταφοράς μεταλλεύματος, αλλά και λόγω των αυξημένων μετακινήσεων κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, στο τέλος του οποίου ο ΚΚΣ αντιμετώπιζε σοβαρά προβλήματα και ζημιές.

Ο Σταθμός της Ευρύχου

Το κλείσιμο του Σταθμού της Ευρύχου στις 31 Δεκεμβρίου 1931, το προσωρινό κλείσιμο το Μάρτιο του 1932 του τμήματος δυτικά της Λευκωσίας και το ξήλωμα του τμήματος Καλό Χωριό-Ευρύχου στις αρχές του 1932 δεν ήταν ένας κεραυνός εν αιθρία, αλλά αποτελούσαν εισηγήσεις της ερευνητικής επιτροπής του 1927 και του McMillan το 1929, με μία σημαντική διαφορά: η πρόταση ήταν να παραμείνει ο Σταθμός χωρίς πλήρωμα και να μην ξηλωθεί η γραμμή. Σε αντιδιαστολή, ο Rooke πρότεινε το ολοκληρωτικό κλείσιμο του τμήματος δυτικά του Αεροδρομίου Λευκωσίας, το ξήλωμα των γραμμών μετά το Καλό Χωριό και, αργότερα, το ξήλωμα των γραμμών μέχρι την Κοκκινोटριμιθιά.

Η απόφαση για ξήλωμα των γραμμών έβρισκε αντίθετο τον Bulman, ο οποίος διατηρούσε ελπίδες για επαναλειτουργία του τμήματος αυτού και θεωρούσε ότι στο μέλλον θα ήταν ενδεχομένως προσοδοφόρα η επαναλειτουργία της γραμμής προς την Ευρύχου. Πάντως, όταν το τμήμα δυτικά της Λευκωσίας ξανανοιξε το 1933, ονομάστηκε ολόκληρο Τμήμα 2 και διακινούσε περισσότερο φορτία και μεταλλεύματα παρά επιβάτες.

Ωστόσο, οι κάτοικοι της Ευρύχου έχουν να πουν μιαν άλλη ιστορία για το κλείσιμο του τερματικού Σταθμού: κατά την περίοδο των Οκτωβριανών γεγονότων του 1931, ο Κυβερνήτης Sir Ronald Storrs επισκέφθηκε τα διάφορα χωριά της Σολέας για να δώσει το μήνυμα στους κατοίκους ότι δεν φοβόταν. Όταν ο έφιππος Κυβερνήτης έφθασε στην Ευρύχου, μερίδα χωρικών του έριξαν τενεκεδάκια και έτσι θεωρήθηκε πως ο Σταθμός



Η ατμομηχανή Νο 1 στον κατεχόμενο σήμερα Σταθμό της Αμμοχώστου (2003)

έκλεισε σαν πράξη εκδίκησης για τη συμπεριφορά τους. Οι Χωρικές Αρχές αιτήθηκαν την επαναλειτουργία του Σταθμού, μάλιστα.

Τα τελευταία 5 'κακότυχα' μίλια ξηλώθηκαν και πωλήθηκαν, χωρίς ποτέ να αντικατασταθούν. Με το ξέσπασμα της επιδημίας τύφου στην περιοχή (Νοέμβριος 1932), ο Σταθμός - χάρις την απομονωμένη τοποθεσία του - λειτουργούσε ως Υγειονομικό Κέντρο μέχρι το Μάιο του 1935- το Φεβρουάριο του 1937 εκδηλώνει ενδιαφέρον για το Σταθμό ο Συντηρητής Δασών, και έτσι στα 1938 γίνεται κοιτώνας των Δασικών Υπηρεσιών μέχρι τα τέλη του 1958, όταν η ΕΟΚΑ πυρπόλησε το Σταθμό - όπως είχε κάνει και με το Σταθμό στο Τραχώνι, το Μάρτιο του 1958.

Μετά από μακρόχρονη εγκατάλειψη, το Τμήμα Αρχαιοτήτων χορήγησε €24.000 το Σεπτέμβριο του 2003 για την αναστήλωσή του, η οποία ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 2006. Σήμερα, γίνονται σκέψεις για τη λειτουργία Μουσείου και την αγορά ραγών και βαγονιών, με σκοπό την επαναλειτουργία του τμήματος Ευρύχου-Σκουριώτισσα και τη σύνδεσή του με το Μουσείο Μεταλλευτικής Κληρονομιάς στα Κατύδατα.

Το πεπρωμένο φυγείν αδύνατον

Κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο παρατηρήθηκε μια άνευ προηγουμένου κινητικότητα του ΚΚΣ, χωρίς την απαιτούμενη συντήρηση· στα τέλη του 1945 αποφασίστηκε όπως συνεχίσει να λειτουργεί όσο του το επέτρεπαν οι πόροι του. Την τελευταία μελέτη για τον ΚΚΣ, που εκδόθηκε το Μάιο του 1946, ανέλαβε ο Ταξίαρχος Sir Godfrey Rhodes, με κύρια εισήγηση να τεθούν υπό έλεγχο οι οδικές συγκοινωνίες και να βοηθηθεί οικονομικά ο ΚΚΣ· δυστυχώς για την ιστορία μας, η εισήγηση αυτή δεν τελεσφόρησε. Στις αρχές του 1947 έγιναν γνωστές οι προθέσεις της Κυβέρνησης, προκαλώντας την αντίδραση του ΚΕΒΕ και του εκ

Δερύνειας ελλόγιμου Δήμαρχου Αμμοχώστου, Αδάμ Αδάμαντος. Τον Αύγουστο του 1947 αποφασίστηκε το κλείσιμο του τμήματος δυτικά του Αεροδρομίου Λευκωσίας, αλλά το υπέρογκο ποσό που διεκδίκησε η ΚΜΕ ανάγκασε την Κυβέρνηση να μην προχωρήσει στο κλείσιμο μέχρι τον Ιούνιο του 1948. Τον Αύγουστο του 1949 έγινε σκέψη για το οριστικό κλείσιμο του ΚΚΣ, εντούτοις ο Baggaley έκανε μία τελευταία προσπάθεια, παρουσιάζοντας στοιχεία που καταδείκνυαν ότι μια γενική συντήρηση του ΚΚΣ θα απαιτούσε £390.000.

Το τέλος ήταν αναπόφευκτο, αφού η φθορά άγγιζε τα όρια ασφαλείας· παράλληλα, στα μέσα του 1950 οι μισθοί των δημοσίων υπαλλήλων αυξήθηκαν σημαντικά, φθάνοντας το 70% των εξόδων του ΚΚΣ· σε μια τελευταία προσπάθεια, η Κυβέρνηση εξέδωσε το Νοέμβριο του 1950 μian ανακοίνωση που αφορούσε το μέλλον του ΚΚΣ - προς ευχαρίστηση των εμπόρων της Λάρνακας και της Λεμεσού και προς απογοήτευση των αρχών και των εμπόρων της Λευκωσίας και της Αμμοχώστου. Στην ανακοίνωση ζητούνταν εισφορές £400.000, για μια γενική επιδιόρθωση του ΚΚΣ.

Παρά τις αντιδράσεις, δεν υπήρξε η απαιτούμενη προσφορά, και έτσι στις 10 Νοεμβρίου 1951 εκδόθηκε μία τελευταία ανακοίνωση, σύμφωνα με την οποία ο Σιδηρόδρομος θα έκλεινε οριστικά στις 31 Δεκεμβρίου. Ακολούθησαν απεργίες, ωστόσο το κύκνειο άσμα ακούστηκε από την ατμομηχανή 12 - που είχε ρυμουλκήσει και το πρώτο-πρώτο τραίνο το 1905 - τη Δευτέρα, 31 Δεκεμβρίου 1951: αναχώρησε στις 14:55 από τη Λευκωσία για να φτάσει στις 16:38 στην Αμμόχωστο. Ακολούθησε σεμνή τελετή.

Τέλος εποχής

Μετά την ολοκλήρωση των επισημοτήτων άρχισε η αποσυναρμολόγηση με τις μεγάλες εφοδιοφόρες Kitson: από το Καλό Χωριό στη Λευκωσία και από τη Λευκωσία στην Αμμόχωστο, διαδικασία που διάρκεσε μέχρι το Μάρτιο του 1952. Ξηλώθηκαν οι ράγες και όλες οι ατμομηχανές - πλην της Νο 1 και της 31 - καθώς και το τροχαίο υλικό κομματιάστηκαν με πυρσούς οξυασετυλίνης. Τον Οκτώβριο του 1952 ανακοινώθηκε δημοπρασία στη Cyprus Gazette, και ό,τι απέμεινε πωλήθηκε στην εταιρεία Meyer Newman & Co., για το ποσό των £65.626· η μεταφορά στην Ιταλία έγινε με τα ατμόπλοια Mar Corrusco και Verax, μεταξύ 14 Μαρτίου και 2 Απριλίου 1953. Η πιο δελεαστική προσφορά έγινε από την εταιρεία P.I.O. Nahum: μετά από διεξοδικό έλεγχο, δεδομένης της αυξημένης ζήτησης για άχρηστα

μέταλλα στις χώρες του Ανατολικού Μπλοκ, αποκλείστηκε επειδή υπήρχε εύλογη υποψία ότι προοριζόταν για κομμουνιστική χώρα!

Στα 46 χρόνια της λειτουργίας του, ο ΚΚΣ μετέφερε 3.199.934 τόνους από αγαθά και 7.348.643 επιβάτες, χωρίς να συγκαταριθμούνται όσοι είχαν δωρεάν πάσο και τα υλικά που μεταφέρθηκαν για πολεμικούς σκοπούς. Λέγεται δε ότι μεταμόρφωσε την Αμμόχωστο από μια παλιά και πεθαμένη τουρκική πολίχνη σε μια κοσμοπολίτικη πολιτεία και ένα σύγχρονο λιμάνι της Μέσης Ανατολής.

Η Ηλικιωμένη Κυρία

Κατά την κατεδάφιση, η Νο 1 βρισκόταν εγκαταλελειμμένη στις παρακαμπτηρίους της Αμμοχώστου, μα κανένας δεν φαίνεται να είχε την καρδιά να την κομματιάσει. Το Φεβρουάριο του 1953, ο Αποικιακός Γραμματέας συμφώνησε με προηγούμενη εισήγηση του Διοικητή Αμμοχώστου και έτσι, το Μάιο του 1953 αποφασίστηκε να διατηρηθεί ως ενθύμιο του Σιδηρόδρομου. Αγοράστηκε για το πριγκηπικό ποσό των £125, τοποθετήθηκε σε αναμνηστική βάση και ο λέβητάς της επανεγκαταστάθηκε.

Το 1968 η Μοίρα Μεταφορών των Ηνωμένων Εθνών στη Λευκωσία, σε μια προσπάθεια να αναπτύξει καλές σχέσεις με τους Κυπρίους, την επισκεύασε μερικώς και - λανθασμένα - την έβαψε πράσινη και κόκκινη, με ασημένια τμήματα. Τον Ιανουάριο του 1972 η Ηλικιωμένη Κυρία μεταφέρθηκε στο εργαστήριο της 48ης Διοίκησης των Βασιλικών Ηλεκτρομηχανολόγων Μηχανικών στη Δεκέλεια και, προσεγγμένα, αποσυναρμολογήθηκε και επιδιορθώθηκε με ευθύνη του Ταγματάρχη Barry S. Turner. Πέντε μήνες μετά επιστράφηκε στην αρχική της τοποθεσία (έξω από τον παλιό Σταθμό της Αμμοχώστου), αφού βάφτηκε σκούρο λαδί, με κόκκινες ταμπονιέρες και μαύρο καπνοθάλαμο.

Επίλογος

Τι απέγιναν οι σταθμοί, οι εργαζόμενοι και ο εξοπλισμός του ΚΚΣ; Οι περισσότεροι υπάλληλοι και εργάτες εργοδοτήθηκαν στα Τμήματα Δημοσίων Έργων, Δασών και Τελωνείων. Δύο λέβητες παραχωρήθηκαν στο μεγάλο πλυντήριο του Γενικού Νοσοκομείου Λευκωσίας. Η εστία της ατμομηχανής 4I χρησιμοποιήθηκε ως αποτεφρωτήρας για το Επαρχιακό Γραφείο Αμμοχώστου. Τα βαγόνια χρησιμοποιήθηκαν ως υπόστεγα κηπουρικής, κοτέτσια, χοιροστάσια, τροχόσπιτα, ακόμη και βεστιαρία, κυρίως στα Βαρώσια και, σε μικρότερο βαθμό, στη

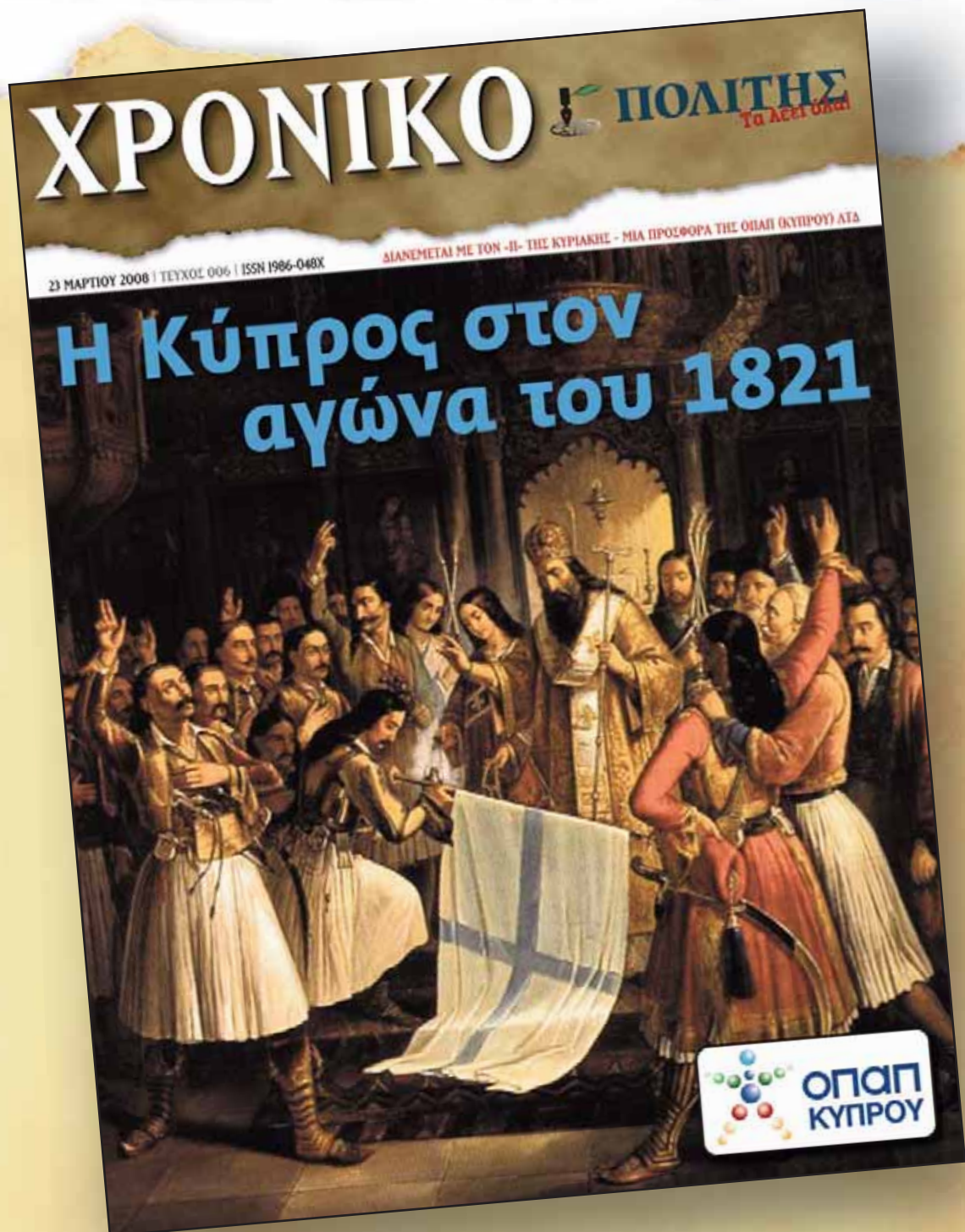
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Φάκελλοι του Κρατικού Αρχείου (περίοδος 1903-1973).
 Καλαθάς, Κώστας: Μυθιστορία του Μόρφου (Λευκωσία: 2002).
 Castle, Wilfrid T. F.: Cyprus, its postal history and postage stamps (London, 1971).
 Keshishian, Kenork: Λευκωσία, η πρωτεύουσα της Κύπρου τότε και τώρα (Λευκωσία, 1989).
 Κινάνης Θεοχάρης: Ευρύχου, ιστορία και παράδοση (Κοινοτικό Συμβούλιο Ευρύχου, Λευκωσία: 2005)
 Λαζαρίδης, Σταύρος Γ.: Ενθύμιον Αμμοχώστου (Πολιτιστικό Κέντρο Λαϊκής Τράπεζας, Λευκωσία: 2001).
 Λυμπουρίδης, Αχιλλέας: Ο τεχνολογικός πολιτισμός στη ζωή των Κυπρίων (Λευκωσία, 1988).
 Μιχαηλίδη, Αγνή Μ.: Χώρα, η παλιά Λευκωσία (Λευκωσία: 1985).
 Ballantyne, Hugh: Cyprus Narrow Gauge (Middleton Press, West Sussex, 2007)
 Turner, Barry S.: The story of the Cyprus Government Railway (Mechanical Engineering Publications, London: 1979).
 Χατζηλύρας Αλέξανδρος: Ο Κυπριακός Κυβερνητικός Σιδηρόδρομος (1905-1951)/The Cyprus Government Railway (1905-1951) (Δήμος Λατσιών, Λευκωσία, 2006).
http://ipw.com/cyprus/The_Railway/the_railway.html
<http://railwaysquare.tripod.com/201/notebook-right.html#cyprus>
Ευχαριστίες: Δημοτική Βιβλιοθήκη Λατσιών, Ευγένιος Κακόπιερς, Κοινοτικό Συμβούλιο Ευρύχου, Μυρούλα Μαπούρα, Σάββας Κωνσταντίνου, Σεβέριος Βιβλιοθήκη, Υπαστυνόμος Χάρης Χαριδήμου.
 Για σκοπούς συμβατότητας με τις πηγές της εποχής, χρησιμοποιήθηκαν τα Βρετανικά μέτρα και σταθμά (προ του 1959): Μία υάρδα (yd) = 3 πόδια (ft) = 36 ίντρες (in) = 91,4392 cm. Ένα μίλι = 1.609,32955 m. 1 λίβρα (lb) = 453,59234 gr. Ένας μακρύς τόνος (ton) = 1.016,04684 Kg.

Λευκωσία. Οι Σταθμοί της Κοκκινотριμιθιάς, της Αγκαστίνας και του Καλού Χωριού έγιναν Αστυνομικοί Σταθμοί· ο Σταθμός της Κοκκινотριμιθιάς παραμένει τέτοιος μέχρι σήμερα, της Αγκαστίνας ανατινάχθηκε από την τρομοκρατική οργάνωση ΕΟΚΑ Β' το 1973, ενώ του Καλού Χωριού ανατινάχθηκε από την ΕΟΚΑ στα τέλη του 1958· αργότερα, έγινε αποθήκη. Το βαγόνι 152, γνωστό για τη μεταφορά πυρομαχικών, τοποθετήθηκε κοντά στο Ξενοδοχείο Hilton, και το 1982 δωρήθηκε στο Δήμο Λευκωσίας.

Επιδιορθώθηκε από το Τμήμα Δημοσίων Έργων και τοποθετήθηκε το Μάρτιο του 1995 στο γραμμικό πάρκο στο Καϊμακλί. Κτίστηκε ένα κτίριο αποικιακού στυλ, συνοδευόμενο από ράγες, μα το βαγόνι βανδαλίστηκε τον Αύγουστο του 1995 και μετακινήθηκε στις αποθήκες του Δήμου, όπου και παραμένει μέχρι σήμερα. Κατά τη Β' φάση της βάρβαρης τουρκικής εισβολής καταρρίφθηκαν οι περισσότερες από τις εναπομείναντες σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, σβήνοντας έτσι αρκετά από τα σημάδια που άφησε ο Κυπριακός Κυβερνητικός Σιδηρόδρομος στην ταλαιπωρημένη κυπριακή γη. Σήμερα, η τριχοτομημένη παλιά σιδηροδρομική γραμμή περιμένει από εμάς, το λαό της Κύπρου, να διαφυλάξουμε από κοινού την ιστορία της.

ΣΤΟ ΕΠΟΜΕΝΟ ΤΕΥΧΟΣ



Οι Κύπριοι στο πλευρό της μητέρας πατρίδας σε όλους τους εθνικούς αγώνες. Ένα αφιέρωμα στους άγνωστους ήρωες της εθνικής παλιγγενεσίας.