

Μια αναδρομή από το 1905 Διαδρομή στο χρόνο στις ράγες του Κυπριακού Σιδηρόδρομου

/ [Ειδήσεις και Ανακοινώσεις](#)



Λευκωσία: Τα σημάδια της παρουσίας του αναδύονται ακόμα σε ορισμένα σημεία του νησιού, αν και τα περισσότερα έχουν ξεθωριάσει στο πέρασμα των χρόνων. Αποτέλεσε όμως ένα σημαντικό κομμάτι της νεότερης Ιστορίας του νησιού, φέρνοντας επανάσταση στα τότε συγκοινωνιακά δεδομένα της εποχής, έχοντας παράλληλα διαδραματίσει ένα καθοριστικό ρόλο στην οικονομία της αποικιοκρατούμενης Κύπρου για σχεδόν πέντε δεκαετίες. Από τον Ιανουάριο του 1905 ο Κυβερνητικός Κυπριακός Σιδηρόδρομος άρχισε να γράφει τις δικές του σελίδες στην Ιστορία. Ενώνοντας το λιμάνι της Αμμοχώστου, που ήταν το κύριο εμπορικό λιμάνι, με την πρωτεύουσα αλλά και τις ορεινές περιοχές, φτάνοντας

αρχικά στη Μόρφου και στη συνέχεια στην Ευρύχου.

Η χρήση του πολυεπίπεδου, καθώς ο σιδηρόδρομος χρησίμευσε όχι μόνο για τη μεταφορά επιβατών αλλά και εμπορευμάτων. Στήνονταν μάλιστα και ειδικά δρομολόγια για εξυπηρέτηση συγκεκριμένων αναγκών του κόσμου, σε μια προσπάθεια μάλιστα προσέλκυσης επιβατικού κοινού. Όπως ήταν για παράδειγμα, οι ειδικές διαδρομές της Κυριακής για να μεταφέρουν κόσμο στην παραλία για μπάνιο. Ή τα δρομολόγια για το φεστιβάλ πορτοκαλιού της Αμμοχώστου. Ή ακόμα για τη μεταφορά κόσμου στον Ιππόδρομο από την πόλη, όταν αυτός λειτούργησε. Λίγο μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, τα νέα δεδομένα ωστόσο που είχαν δημιουργηθεί στο νησί με την ανάπτυξη των οδικών μέσων μαζικής μεταφοράς και την ανάπτυξη του οδικού δικτύου, οδήγησαν τον Κυβερνητικό Σιδηρόδρομο σε κλείσιμο, αφού η τότε αποικιοκρατική κυβέρνηση έγκρινε ασύμφορη τη λειτουργία του. Η ιδέα της δημιουργίας ενός σιδηρόδρομου γεννήθηκε στους Βρετανούς με την άφιξή τους στο νησί καθώς είδαν ότι ήταν απαραίτητη η δημιουργία ενός συγκοινωνιακού μέσου μαζικής μεταφοράς που θα χρησίμευε και για εμπορικούς σκοπούς.

Η δημιουργία ενός σιδηρόδρομου θα βοηθούσε σε τεράστιο βαθμό την μεταφορά προϊόντων παραγωγής για εξαγωγή από τις διάφορες περιοχές της Κύπρου προς το λιμάνι της Αμμοχώστου. Το 1903 πάρθηκε η απόφαση από την αποικιοκρατική κυβέρνηση και δόθηκε άδεια για τη λειτουργία του σιδηρόδρομου. Τον Ιανουάριο του 1904 φτάνει στο λιμάνι της Αμμοχώστου με το ατμόπλοιο *Cyrgia Prince* ο πρώτος σιδηροδρομικός εξοπλισμός, μεταξύ του οποίου και η ατμομηχανή νούμερο 1 του σιδηρόδρομου. Τον Απρίλιο του ίδιου χρόνου, ξεκίνησαν τα έργα κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής. Παράλληλα ξεκίνησε και η κατασκευή των υπόλοιπων έργων υποδομής του σιδηρόδρομου, με πρώτο σταθμό κατασκευής το σταθμό Αμμοχώστου. Από εκεί, η σιδηρογραμμή κατευθυνόταν δυτικά προς τη Λευκωσία. Στο κτίριο, το οποίο ήταν διώροφο, στεγαζόταν στο ισόγειο ο χώρος επιβατών και τα γραφεία ελέγχου κυκλοφορίας, ενώ στον 1ο όροφο ήταν τα γραφεία της διοίκησης. Η κύρια σιδηροδρομική γραμμή από και προς τη Λευκωσία έφτανε από δυτικά μέσω τούνελ που κατασκευάστηκε ειδικά για να αποφευχθεί η διασταύρωση με δρόμο ενώ η γραμμή προς το λιμάνι της Αμμοχώστου έκανε στροφή προς τα ανατολικά. Η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή ήταν μονή και με πολλές στροφές κατά τη διάρκεια της διαδρομής.



Το τμήμα της γραμμής από τον σταθμό Αμμοχώστου προς τη Λευκωσία είχε μήκος 37 μίλια. Η διαδρομή περνούσε μέσα από την πεδιάδα της Μεσαορίας και έφτανε στην πρωτεύουσα, έχοντας παράλληλα 25 ενδιάμεσες στάσεις. Αυτό το τμήμα της γραμμής ήταν πολυχρησιμοποιημένο. Το χρησιμοποιούσαν πάρα πολλοί ταξιδιώτες και για τις μετακινήσεις τους, αλλά και για τη μεταφορά ζώων και άλλων εμπορευμάτων. Όπως αναφέρουν μαρτυρίες της εποχής, το τρένο ήταν αρκετά θυρυβώδες, αλλά και πολύ αργό. Η διαδρομή Αμμόχωστος- Λευκωσίας διαρκούσε 2-3 ώρες ανάλογα και λέγεται ότι μπορούσε κάποιος πεζός να φτάσει το τρένο και να σκαρφαλώσει πάνω του, ή ακόμα και να το προσπεράσει. Ο ρόλος κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο Πέραν από τη διακίνηση επιβατών και φορτίων, ο σιδηρόδρομος ήταν ο μεταφορέας ταχυδρομείου προς και από τη γραμμή Khedivial Line, που ερχόταν στο λιμάνι της Αμμοχώστου φέρνοντας το ταχυδρομείο του εξωτερικού.

Ο σιδηρόδρομος εκτελούσε τη διανομή του ταχυδρομείου σε ολόκληρο το νησί και πολλοί σταθμοί λειτουργούσαν και ως ταχυδρομικά γραφεία ή πρακτορεία. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου (1939-1945) και των μεταπολεμικών χρόνων, ο κυπριακός σιδηρόδρομος διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο ως κύριος μεταφορέας στρατευμάτων, εφοδίων και πυρομαχικών από το λιμάνι της Αμμοχώστου προς το αεροδρόμιο της Βασιλικής Πολεμικής Αεροπορίας στη Λευκωσία. Μουσείο Κυπριακού Σιδηρόδρομου Σήμερα η ιστορία του Κυπριακού Κυβερνητικού Σιδηρόδρομου αναδύεται μέσα από το Μουσείο Κυπριακού Σιδηρόδρομου, το οποίο στεγάζεται στον παλιό Σιδηροδρομικό Σταθμό της

Ευρύχου, στο Τρόδος. Εκεί που ήταν το κυρίως κτήριο του σιδηροδρομικού σταθμού στην Ευρύχου, το οποίο συντηρήθηκε και αποκαταστάθηκε από το Τμήμα Αρχαιοτήτων. Σε αυτό φιλοξενούνται και διάφορα εκθέματα. Στα δωμάτιά του εκτίθενται αυθεντικά έγγραφα, σχέδια, φωτογραφίες και αντικείμενα σχετικά με τους σιδηρόδρομους της Κύπρου, καθώς και μοντέλα σταθμών και τροχαίου υλικού. Στην πίσω πλευρά έχει κτιστεί η πλατφόρμα και τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής με αυθεντικές ράγες. Δύο βαγόνια του Κυπριακού Σιδηρόδρομου εκτίθενται κάτω από ένα μεταλλικό στέγαστρο στην αυλή. Τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής συντηρήθηκε και στον σταθμό Καϊμακλίου στη Λευκωσία. Στον κατεχόμενο επίσης σταθμό της Αμμοχώστου φιλοξενείται και η ατμομηχανή αρ. 1.

Η συναισθηματική και ιστορική αξία της συγκεκριμένης μηχανής, η οποία ήταν η πρώτη που εισήχθη στην Κύπρο, τη γλύτωσε από την τύχη των περισσότερων ατμομηχανών, οι οποίες κομματιάστηκαν και πουλήθηκαν ως παλιοσίδερα. Τον Οκτώβριο του 1952 ο Αρμοστής για την Αμμόχωστο εισηγήθηκε στον Γραμματέα των Αποικιών τη διατήρηση της ατμομηχανής αρ. 1 ως ενθύμιο του Κυπριακού Κυβερνητικού Σιδηρόδρομου. Έτσι και έγινε και η ατμομηχανή τοποθετήθηκε σε μια αναμνηστική βάση έξω από το κτήριο του Σταθμού της Αμμοχώστου. Το 1972 συντηρήθηκε από Βρετανούς στη Βάση Δεκέλειας και η ανανεωμένη ατμομηχανή τοποθετήθηκε ξανά στην αναμνηστική της βάση έξω από το κτήριο που ήταν κάποτε ο Σταθμός της Αμμοχώστου, όπου βρίσκεται μέχρι σήμερα. Τα εγκαίνια του σταθμού Το τρένο άρχισε τη λειτουργία του επίσημα για το κοινό τον Οκτώβριο του 1905. Η τελετή εγκαινίων, όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά, έγινε από τον ίδιο τον τότε ύπατο αρμοστή Κινγκ Χάρμαντ, ο οποίος έφτασε στο σταθμό Αμμοχώστου με το τρένο από τη Λευκωσία, σηματοδοτώντας με αυτό τον τρόπο και το άνοιγμα του σιδηρόδρομου. Κατά τη διάρκεια των εγκαινίων είχε μαζευτεί πλήθος κόσμου για να δει το τρένο, το οποίο ήταν κάτι καινούργιο και πρωτόγνωρο για τους περισσότερους Κύπριους.

Για αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα, μάλιστα, όπως αναφέρεται, οι Κύπριοι το αντιμετώπιζαν σαν αξιοθέατο παρά ως μέσο μεταφοράς, συνεχίζοντας να χρησιμοποιούν τους παραδοσιακούς τρόπους μεταφοράς. Με τον καιρό όμως ο σιδηρόδρομος έγινε για πολλούς μέρος της ζωής τους. Κατά τη διάρκεια των δύο πρώτων χρόνων λειτουργίας του σταθμού προστέθηκε η γραμμή Λευκωσίας-Μόρφου, μήκους 24 μιλίων. Μέχρι τον Ιανουάριο του 1915 προστέθηκε στο σιδηρόδρομο και η σιδηρογραμμή Μόρφου-Ευρύχου μήκους 14 μιλίων. Το συνολικό μήκος της σιδηρογραμμής έφτανε τα 76 μίλια. Η σιδηρογραμμή περνούσε μέσα από τα χωριά Στύλλοι, Γαϊδουράς, Πραστειό, Πυργά, Γέναγρα, Βιτσάδα, Αγκαστίνα, Έξω Μετόχι, Επηχώ, Τραχώνι, Μια Μηλιά και έφτανε στη Λευκωσία. Απ' εκεί

περνούσε μέσω Αγίου Δομετίου στον γνωστό μετά το 1932 σταθμό Ιπποδρόμου και στη συνέχεια πήγαινε Γερόλακκο, Δένεια, Αυλώνα, Περιστερώνα, Κατωκοπιά, Αργάκι και έφτανε στη Μόρφου. Από τη Μόρφου έφτανε στην Ευρύχου μέσω των χωριών Νικήτα, Καζιβερά, έφτανε στον ποταμό Καρκώτη, στο Καλό Χωριό που συνδεόταν οδικώς με τη Λεύκα, τη Σκουριώτισσα και τη Φλάσου. Τίτλοι τέλους το 1951 Με την πάροδο του χρόνου η ανάπτυξη των οδικών μεταφορών λειτούργησε σημαντικά σε βάρος του Κυπριακού Σιδηρόδρομου. Όπως ανερέρεται στις πληροφορίες που δίνονται στο Μουσείο Κυπριακού Σιδηρόδρομου στην Ευρύχου, έγιναν πολλές μελέτες ώστε να βρεθεί βιώσιμη λύση για συνέχιση της ύπαρξης του σιδηρόδρομου, όμως στο τέλος το θέμα έπρεπε να αντιμετωπιστεί. Έτσι στις 10 Νοεμβρίου 1951 η βρετανική Κυβέρνηση εξέδωσε επίσημη ανακοίνωση, δηλώνοντας ότι ο Κυπριακός Σιδηρόδρομος θα έκλεινε στο τέλος του χρόνου. Το τελευταίο τρένο έφυγε από τον σταθμό Λευκωσίας στις 2:55 μ.μ. τη Δευτέρα 31 Δεκεμβρίου με την ατμομηχανή αρ. 12 που είχε ρυμουλκήσει το πρώτο τρένο στις 21 Οκτωβρίου 1905. Συνολικά, ο Κυπριακός Κυβερνητικός Σιδηρόδρομος μετέφερε 3.199.934 τόνους αγαθών επί πληρωμή και 7.348.643 επιβάτες, χωρίς να συγκαταριθμείται ο μακρύς κατάλογος των αξιωματούχων με δωρεάν πάσο. Οι διάφοροι σταθμοί σηματοδοτούνταν με μεγάλες λευκές τρίγλωσσες πινακίδες, ενώ ο Κυπριακός Σιδηρόδρομος διέθετε συνολικά 12 ατμομηχανές, 17 επιβατάμαξες και περί τα 100 βαγόνια πολλαπλών χρήσεων, 50 από τα οποία αγοράστηκαν από την Αίγυπτο και την Παλαιστίνη. Στον ΚΚΣ εργοδοτούνταν συνήθως περί τα 200 άτομα. Με την ολοκλήρωση των 76 μιλίων του ΚΚΣ, το συνολικό κόστος ανήλθε στις £199.367, το οποίο παρέμεινε σταθερό καθ' όλη την περίοδο λειτουργίας του σιδηρόδρομου. Στα 46 χρόνια λειτουργίας του σημειώθηκαν διάφορα ενδιαφέροντα γεγονότα όπως: Ø

Η μεταφορά του υφυπουργού Αποικιών Winston Churchill τον Οκτώβριο του 1907.
Ø

Το ξήλωμα 120 υάρδων σιδηρογραμμής κατά τα οκτωβριανά γεγονότα του 1931, καθώς ο σιδηρόδρομος θεωρείτο σύμβολο της βρετανικής Αποικιοκρατίας. Ø Το κλείσιμο του σταθμού της Ευρύχου στις 31 Δεκεμβρίου 1931, ως αντίποινα στη ρίψη τενεκέδων στον κυβερνήτη Sir Ronald Storrs από τους χωρικούς. Ø Η μεταφορά συμμαχικών στρατευμάτων από και προς το λιμάνι της Αμμοχώστου, το αεροδρόμιο Λευκωσίας και τον Ξερό κατά τους δύο Παγκόσμιους Πολέμους. Ø Η στόχευση από τις Κεντρικές Δυνάμεις κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο και από τον Άξονα κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Ø Η μεταφορά μεγάλου αριθμού από τους 50.000 Εβραίους πρόσφυγες στο στρατόπεδο συγκέντρωσης στον Καράολο, μεταξύ 1946-1949. Υποδέχτηκαν τον Κυβερνήτη με τενεκέδες Ο κοινοτάρχης Ευρύχου Ξενοφών Ξενοφώντος ανέφερε στον «Φ» ότι ο σιδηρόδρομος

διαδραμάτισε ένα σημαντικό ρόλο για την κοινότητα. Αναφέρει χαρακτηριστικά και δύο γεγονότα τα οποία του τα μετέφεραν παλαιότεροι κάτοικοι της περιοχής. «Όταν ξέσπασε στην Κύπρο εξέγερση ενάντια στην αγγλική κατοχή (Οκτωβριανά), το χωριό διαδραμάτισε το δικό του σημαντικό ρόλο. Η λειτουργία του σιδηρόδρομου στην κοινότητα τερματίστηκε στις 31 Δεκεμβρίου 1931 εξαιτίας οικονομικών λόγων, αφού λόγω της ανάπτυξης του οδικού δικτύου και της εμφάνισης των αυτοκινήτων και άλλων τροχοφόρων οχημάτων στην περιοχή, το όλο έργο ήταν οικονομικά ασύμφορο. Σύμφωνα όμως με τα λεγόμενα του τέως κοινοτάρχη Ευρύχου μ. Μιχαλάκη Δημητριάδη, τον Οκτώβριο του 1931 συνέβη ένα γεγονός που έπαιξε σημαντικό ρόλο στην απόφαση για κλείσιμο του τερματικού σταθμού στην Ευρύχου. Όταν ο Άγγλος κυβερνήτης σε Ρόναλντ Στορς επισκέφτηκε την Ευρύχου, οι κάτοικοι τού χτύπησαν τενεκέδες, θέλοντας να τον αποδοκιμάσουν. Έτσι το κλείσιμο του τερματικού σταθμού θεωρήθηκε ως τιμωρία για τη συμπεριφορά των χωριανών ενάντια των Εγγλέζων». Ο κ. Ξενοφώντος σημειώνει ακόμη ότι τη σημασία της λειτουργίας του σιδηρόδρομου, επιβεβαιώνουν και οι μαρτυρίες συγχωριανών που έζησαν εκείνη την εποχή. «Ένας άλλος συγχωριανός μας, ο μακαριστός Τάκης Μιχαήλ, διηγείτο με περηφάνια την πληθυσμιακή, οικονομική και σε θέματα υποδομής ανάπτυξη της Ευρύχου που γνώρισε εξαιτίας της ύπαρξης του τερματικού σταθμού. Η ύπαρξη ενός τέτοιου έργου στην Ευρύχου και γενικότερα στην περιοχή Σολέας, εκτός από τις διευκολύνσεις στη διακίνηση αγαθών και ανθρώπων, ήταν και μέσο για απασχόληση/εργοδότηση των κατοίκων της κοινότητας και των γύρω περιοχών, κάτι που συνέβαλε πάρα πολύ στην ανάπτυξη της Ευρύχου. Κτίστηκαν διάφορα υποστατικά, για την εξυπηρέτηση της καλής λειτουργίας του Σιδηροδρόμου και σταδιακά άρχισαν να αναπτύσσονται διάφορα επαγγέλματα καθώς και βιοτεχνίες.

Εδώ βρισκόταν ο Αστυνομικός Σταθμός, το Κτηματολόγιο, το Δικαστήριο και ιδρύθηκε η Ελληνική Σχολή. Ζωή και κίνηση ολόκληρο το εικοσιτετράωρο και η Ευρύχου κατέστη το κεφαλοχώρι της κοιλάδας Σολέας. Συγκεκριμένα αναπτύχθηκαν τα επαγγέλματα του ράπτη, του σκαρπάρη, του μικρέμπορα του σκαρπάρη και του αμαξάρη. Υπήρχαν καφενεία, ταβέρνες και πανδοχεία και διάφορα άλλα», ανέφερε ο κ. Ξενοφώντος. Συχνά εμπόδια κατσίκες και πρόβατα Όπως αναφέρεται, το τρένο κατά τη διαδρομή του αντιμετώπιζε συχνά εμπόδια που προκαλούσαν επιπρόσθετη καθυστέρηση στη διαδρομή. Συγκεκριμένα, εξαιτίας του γεγονότος ότι κατά μήκος της γραμμής έσταζε νερό από τον τροφοδοτικό σωλήνα του εκχυτήρα της ατμομηχανής με αποτέλεσμα να δημιουργείται άγρια βλάστηση κατά μήκος των γραμμών. Αυτό αποτελούσε πόλο έλξης για κατσίκες και πρόβατα που έφραζαν τη διαδρομή του τρένου. Όταν αυτά γίνονταν αντιληπτά, το τρένο άρχιζε να σφυρίζει προκειμένου να κάνει τα ζώα να απομακρυνθούν. Αν αυτή η τακτική δεν πετύγχανε, τότε ο οδηγός έθετε σε

λειτουργία τους κυλινδρικούς ρυθμιστές ροής οι οποίοι δημιουργούσαν σύννεφα καπνού στο μπροστινό μέρος του τρένου κάτω από τις ράγιες. Αν ούτε με αυτό απομακρύνονταν τα ζώα, τότε δεν υπήρχε άλλη επιλογή από το να σταματήσει αυτό. Οι επιβάτες τότε κατέβαιναν από αυτό και το προσωπικό του σιδηρόδρομου μαζί με τον βοσκό προσπαθούσαν να απομακρύνουν τα ζώα από τις ράγες.

Γράφει: Φρίξος Δαλίτης

Φωτογραφίες: Αντώνης Γ. Αντωνίου

Πηγή:philenews.com