

Τόν τελευταίο καιρό, είδαν τό φως τής δημοσιότητας πολλά άρθρα σχετικά με τόν 'Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο καί τήν επέκτασή του έως τήν Κηφισιά καί τίς διάφορες διαρθρώσεις πού θά έπρεπε ν' αναπτύξη κάτω από τίς κύριες άρτηρίες τής πρωτευούσης.

"Όλοι έγραψαν κάτι σχετικά με τό μέλλον, έξεχάστηκαν όμως διάφορες «ιστοριούλες» τού παρελθόντος, πού άν σήμερα δέν μπορούν νά χρησιμοποιήσουν σέ τίποτα, έν τούτοις έχουν κάποια νοστιμάδα.

Πρίν λοιπόν από 90 δλόκληρα χρόνια μερικοί γνωστοί καί πάμπλουτοι τότε 'Αθηναίοι, μεταξύ των οποίων ό Γεώργιος Σταύρος, ό Σκουζές, ό Κορομηλάς καί άλλοι, ξεκίνησαν μ' ένα λαντώ καί με τά φαγητά τους για ένα πρωτότυπο πικνίκ,οικονομολογικού καί επιχειρηματικού περιεχομένου.

Στρατοπέδευσαν στόν "Αη-Γιάννη τόν Ρέντη, κ' όλη μέρα, άλλο δέν έκαναν παρά νά μετρούν πόσοι άνθρωποι, με σοδοτες, άμάξια, γαϊδουράκια ή πεζοί, άνεβοκατέβαιναν μεταξύ 'Αθηνών - Πειραιώς. Με τό βράδυ, άπογοητευμένοι έφυγαν, βλέποντας ότι δέν συμφέρει ή έγκατάσταση σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ τής πρωτευούσης καί τού 'Επινείου. Σέ δώδεκα ώρες είχαν περάσει μόνον πενήντα δύο άνθρωποι (άριθμός 52).

'Εδώ, νομίζω ότι πρέπει ν' ανοίξω μιá παρένθεση, σημειώνοντας ότι σήμερα οι συρμοί τού ηλεκτρικού μεταφέρουν στις 18 ώρες τό 24ωρο, πού λειτουργούν 95.000 άτομα κατά μέσον όρο, δηλαδή 5.100 επιβάτες 1 κάθε ώρα λειτουργίας.

Ο ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

(Πώς οι 52 επιβάτες τού 1860 έγιναν 95.000 τό 1950. — Με τά κούλια έβλεπαν τόν σιδηρόδρομο. — Οι «Σταμάτηδες» καί οι φανταστικές ηλεκτροπληξίες. — Γιατί έγινε ή εξέδρα στό Νέο Φάληρο. — 'Υπόγειος ή επιφανείας μέχρι Κηφισιάς ; — Πότε καί πώς θά γίνουν τά έργα. — Τό «μετό» υπό τήν προτείνουσα).

Λίγο άργότερα όμως, στις 27 Φεβρουαρίου 1869, ό πρώτος άτμοκίνητος συρμός έφυγε από τό Θησείο, όπου ή άφετηρία τής εποχής, γιατί άλλοι τολμηρότεροι κεφαλαιούχοι «συνέπηξαν» τήν 'Εταιρία Σιδηροδρόμων 'Αθηνών - Πειραιώς.

Διευθυντής ήταν κάποιος Παρασκευαΐδης, πού ιδιαίτερα ένδιαφέρθηκε για τήν ασφάλεια των επιβατών. Καί επειδή δέν είχε άλλο μέσο για νά πληροφορηθεί άν τά άτμοκίνητα τραίνα έφταναν καλά στόν Πειραιά, έχτισε πάνω στό λόφο τής παλιάς σταχτοθήκης των 'Αθηνών ένα τριόροφο κόκκινο σπίτι, πού έρείπιου πιά σ'ώζεται ακόμη καί σήμερα πλάι στόν σταθμό τού Θησείου. Στήν ταράτσα, τοποθέτησε ειδικούς ύπαλληλους, έφοδιασμένους με... ναυτικά κανοκυάλια καί πλήθος σημαιούλες, με τήν άυστηρή έντολή νά μή χάνουν τό τραίνο από τά μάτια τους!

"Όλα πήγαιναν καλά για τήν νέα 'Εταιρία, πού μάλιστα είχε επέκτεινει τή γραμμή της έως τήν 'Ομόνοια (1895) με τήν σήραγγα υπό τήν όδόν 'Αθηνάς, όπου τό 1903 έδέχθηκε μιá μεγάλη επίθεση.

Στήν προσπάθειά της νά έκμοντερνίση τήν συγκοινωνία, ηλεκτροκίνησε τούς συρμούς. 'Η πρόοδος αυτή έσήκωσε μιá δλόκληρη θύελλα διαμαρτυριών, γιατί τό

κοινόν καί ό τύπος, πίστευαν πως οι κίνδυνοι τής ηλεκτροπληξίας ήταν πολύ μεγάλοι. Έγιναν διαδηλώσεις, άρθρα έγράφησαν, πέτριες πέσανε μερικά κεφάλια ανοίξαν. 'Ο κόσμος χωρίστηκε στά δύο, καί όσοι θέλαν τήν πρόοδο ονομάσθηκαν «Σταμάτηδες», γιατί για κακή τους τύχη τά νέα ηλεκτροκίνητα όχήματα πάθαιναν συχνές βλάβες.

Τέτοια δξότητα είχε ό άγώνας, ώστε ή έφημερίδα «Καιροί» τού μακαρίτη Κανελλίδη, έγραψε τότε καί τήν παρακάτω είδηση, για τήν όποία φυσικά καταδικάσθηκε μόλις άπεδείχθη τό συκοφαντικό τού δημοσιεύματος. «Χθές, ό Διευθυντής των Σιδηροδρόμων κ. Βλάχου καλής με δύο έμπιστους του Σταθμάρχα, έρριψαν από τής εξέδρας τού Νέου Φαλήρου εις τήν θάλασσα, περί τό μεσονύκτιον, καί άλλα πέντε πτώματα έπιβατών θανόντων έξ ηλεκτροπληξίας κατά τήν διαδρομήν 'Αθηνών - Πειραιώς»!

'Αξίζει όμως τόν κόπο νά γράψουμε γιατί καί πώς έγινε ή εξέδρα τού Νέου Φαλήρου, πού κατεστράφη από τούς Γερμανούς στήν κατοχή.

Τό μοναδικό αυτό αύτό του είδους «κόσμημα» όλων άνεξαιρέτως των παραλίω τής 'Ελλάδος δέν όφείλεται σέ λόγους τουριστικούς, ούτε σέ καμμιά προσπάθεια αξιοποιήσεως τού Νέου Φαλήρου, δηλαδή τής ποτέ εισόδου των 'Αθηνών, πολύ δέ όλιγώτερο έσκέφθηκαν οι χρηματοδότες τού έργου τίς δεκάδες χιλιάδες τού κοσμάκη πού πάνω της άνέπνεαν μιá πραγματική θαλασσινή δροσιά.

'Η ιστορία τής κατασκευής είναι πολύ πεζή, φθνή θά έλεγα άν δέν εκόστιζε τόσα χρήματα σέ δύο 'Εταιρίες. 'Η μιá άπ' αυτές, των Τροχιοδρόμων, σκέφθηκε κάποτε νά ένωση τά δύο της δίκτυα 'Αθηνών καί Πειραιώς με μιá γραμμή, από τήν 'Ακαδημία των 'Αθηνών στό ρολόι τού Πειραιώς. Για νά τό επιτύχη όμως έπρεπε νά περάση νέα γραμμή στόν μεταξύ τού ξενοδοχείου «'Ακταίων» καί θέατρον Φαλήρου χώρο, πού άνήκε στούς 'Ηλεκτρικούς Σιδηροδρόμους.

'Η 'Εταιρία των 'Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων όμως δέν έδωσε τήν άδεια καί γι' αυτό οι τροχιοδρόμοι σκέφτηκαν νά στρώσουν τή γραμμή τους κατά μήκος τής παραλάς, έπάνω όμως από τήν θάλασσα. Για νά τούς έμποδίσουν καί πάλι οι 'Ηλεκτρικοί Σιδηροδρόμοι έρριξαν μιá μικρή εξέδρα, πού τήν έκαναν τεράστια μόλις είδαν ότι τά τραίμ θά παρέκαμπταν τό μικρό έμπόδιο.

'Από τό έργο λοιπόν πού δημιούργησε μιá έμπορική διαφορά όφελήθηκαν πολλές γενιές 'Αθηναίων καί πάμπολλα ζευγαράκια.

'Η τελευταία πτυχή τής ιστορίας τού «θηρίου» τής Κηφισιάς, είναι τόσο πρόσφατη ώστε δέν υπάρχουν άγνωστα στοιχεία. Ποιός δέν θυμάται τήν όδόν Γ'



Κατασκευάζεται η σιδηρά κάτω από την δδόν 'Αθηνάς της εποχής εκείνης (1895).

(Φωτογρ. Ε.Η.Σ.)

Σεπτεμβρίου πνιγμένη μέσα σὲ σύννεφα καπνοῦ, καὶ ποῖς ξέχασε τὶς προεκλογικὰς δημοκοπίαις δλων ἀνεξαιρέτως τῶν πολιτικῶν κομματάρχων γιὰ τὴν ἠλεκτροκίνηση.

Ἡ ἀρχὴ ποῦ ἐγινε προπολεμικῶς δὲν γνώρισε ὡς τώρα ὄχι τὴν ὀλοκλήρωση ἀλλὰ οὔτε καν τὴν συνέχιση τοῦ ἔργου, ἡ ὁποία, παρ' ὅλα ὅσα λέγονται καὶ γράφονται, ἀσφαλῶς θὰ καθυστερήσῃ ἀκόμη πάρα πολὺ. Αὐτὸ τὸ συμπέρασμά μου, δὲν εἶναι αὐθαίρετο, ἀλλὰ οὔτε καὶ πρέπει νὰ ἀποδοθῇ σὲ κανέναν ἐπίσημο ἢ εἰδικόν ἐπὶ τοῦ θέματος, σ' αὐτὸ ὅμως καταλήγει ἡ μελέτη δλων τῶν στοιχείων.

Καὶ ὅμως, ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία ποῦ θὰ δοθῇ ἡ ἐντολὴ ἐκτελέσεως—σημειῶνω δέ, ὅτι ἀκόμη ἡ Κυβέρνηση δὲν ἐκώρωσε τὴν συμφωνία μεταξὺ Ἑταιρίας Μεταφορῶν καὶ Ἑλληνικῶν Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, μετὴν ὁποία ἡ πρώτη ἐκχωρεῖ εἰς τὴν δευτέραν ὅλα τὰ δικαιώματα καὶ ὅλας τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ τμήματος γραμμῆς ἀπὸ πλατείας Ἀττικῆς ἕως τὴν Κηφισιά—ἀρκοῦν μόνον δύο χρόνια γιὰ τὴν ἀποπεράτωση τοῦ ὅλου ἔργου. Χρόνια ὅμως ἐντατικῆς ἐργασίας, σταθερότητος τιμῶν, ἐξασφαλίσεως ἀπὸ τὸν πληθωρισμὸ καὶ ἄλλα διάφορα, ποῦ ἴσως ἀποκλείεται νὰ γνωρίσωμε προεσχῶς.

Μοιραίως λοιπόν, ἡ ἐκτέλεση τοῦ ἔργου θὰ βραδύνη σὲ σύνολό του, καὶ μόνον τὸ τμήμα ἕως τὰ Πατήσια καὶ πιθανόν τὴν Νέαν Ἴωνίαν, ἴσως νὰ τελειώσῃ σὲ σχετικῶς σύντομα χρονικὰ ὄρια.

•••
Ὅπως εἶναι γνωστὸ, ἡ χαραγμένη ἤδη πορεία τοῦ τραίνου, διχοτομεῖ ἕνα ἀρκετὰ σημαντικό τμήμα τῆς Ἀττικῆς ἀπὸ τὰ πλέον κατοικούμενα, γιὰ τὸ ἵγραμμές θὰ περνοῦν στὴν ἐπιφάνεια τοῦ ἐδάφους.

Τὸ θέμα τοῦ ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας ἢ ὑπογείου σιδηροδρόμου δὲν εἶναι νέο. Παντοῦ καὶ πάντοτε, σ' ὅλους τοὺς τόπους καὶ σ' ὅλας τὶς ἐποχὰς με φανατισμὸ ὑποστηρίχθηκαν καὶ αἱ δύο λύσεις. Χρηματοδοτοῦνται, τοπικοὶ παράγοντες, πολιτικοί, πολεοδόμοι, μηχανικοὶ καὶ αἰσθητικοὶ διαφωνοῦντες καὶ συμφωνοῦντες ἐπιμένουν με πείσμα ὅτι «μόνον» ἡ δική τους ἀποψη εἶναι ἡ ὀρθή.

Σ' ἕναν τέτοιον ἀγῶνα τὸ ἄρθρο αὐτὸ δὲν θέλει νὰ πάρῃ θέση. Θὰ προσπαθῆσῃ ὅμως νὰ ἀνατάμη τὸ ὅλο ζήτημα, δίνοντας μιὰ περίληψη τῶν στοιχείων ποῦ συνεκεντρώσαμε.

•••
Πρὶν ἀπὸ ἐλάχιστες δεκαετηρίδες (1910) πρῶτος, ὁ τότε διευθυντὴς τῆς ποτὲ Ἡλεκτρικῆς Ἑταιρίας Κ. Νικολαΐδης, ἀπεφάσισε νὰ συγχρονίσῃ τὸν σιδηροδρόμο Ἀθηνῶν - Κηφισιάς. Γι' αὐτὸ, ἀγόρασε τὰ προνόμια τῆς γραμμῆς ποῦ πῆγαινε στὸ Λαύριο, γιὰ λογαριασμὸ τῆς Ἑταιρίας του. Λόγω ὅμως τῶν δυσάρεστων ἀποτελεσμάτων τῆς Μικρασιατικῆς καταστροφῆς γιὰ τὴν Ἑθνικὴ μας Οἰκονομία, τὸ ἔργο ἔμεινε σχέδιο.

Παρ' ὅλα αὐτά, ὁ δμιλος τῶν Ἀγγλῶν κεφα-

λαιούχων που ανέλαβε το 1925 τον φωτισμό και την μεταφορά των Αθηναίων, περιέλαβε μέσα στο πρόγραμμα των μελλοντικών του έργων και αυτόν τον σιδηρόδρομο.

Από τότε όμως, μόνον τρεις εργασίες έγιναν. Το ξήλωμα της παλαιάς γραμμής, ή κατασκευή των σταθμών και ή μερική διαρρύθμιση του έδαφους, πάνω στο οποίο θα στρωθούν οι νέες γραμμές. Το μεγαλύτερο όμως μέρος, δηλαδή ο έξοπλισμός με όλα τα απαραίτητα μηχανήματα και διάφορα ακόμη έργα, πρόκειται να κατασκευασθούν—έτσι πάντοτε έλεγαν, έτσι και τώρα λέγουν—σ' ένα προσεχές βέβαια μέλλον που ελπίζεται ότι θα φθάση συντόμως!

••

Πριν λίγους μήνες, άναψε και πάλι για πολλοστή φορά ένας νέος καυγός μεταξύ παλαιών γνωρίμων με θέμα την επί της επιφανείας ή την υπόγειο κατασκευή. Το ζήτημα όμως παρουσιάζει μια άγνωστη ως τα σήμερα πτυχή.

Αφού παρ' όλα δσα απέδειξεν (λέει ο ένας ειδικός) ή γραμμή θα στρωθ ή πάνω στη γή, διχοτομώντας τόσοσ και τόσοσ οικισμοός και δημιουργώντας τόσοσ δυσκολίες κυκλοφορίας και περισσότερες ακόμη άσχημίες, άς γίν η υπόγειος σέ δυο στάδια. Νά διαβαίν η πρώτα μέσα από ένα δρυγμα, και άργότερα, το δρυγμα αυτό να σκεπασθ ή ώστε να γίν η τούννελ.

Τήν πρόταση αυτή, άρνείται να δεχθ ή, ο άλλος ειδικός για οικονομικούς και τεχνικούς λόγους, και λέγει, ότι έως δτου γίνου δρόμοι πάνω από το δρυγμα ή άσχημία θα είναι άπερίγραπτος, άνεξάρτητα από το γεγονός ότι ή διχοτόμηση πιθανόν να δικαιωισθ ή.

Φυσικά, και οι δύο έχουν τόσοσ σοβαρά επιχειρήματα υπέρ των άπόψεών τους, ώστε θα πρέπει, αν θέλουμε να πάνε κάποτε, π.χ. τα έγγόνια των παιδιών μας σιδηροδρομικώς στην Κηφισιά, να ληφθ ή μια άπόφαση άμέσως.

••

Άσχετα με το παραπάνω ζήτημα παρουσιάσθη και το θέμα της κατασκευής υπό την πρωτεύουσα, ενός δικτύου «μετρό». Σ' αυτό οι πάντες συμφωνούν διότι θα άποσυμφορηθ ή ή πρωτεύουσα από τα μύρια τρο-

χοφόρα, και συγχρόνως θα έξυπηρετηθούν άπόλυτα οι μεταφορικές άνάγκες του κοινού.

Τρεις λοιπόν ειδικοί παρουσίασαν τρεις διαφόρους λύσεις, με μίαν όμως, περίπου την ίδια, βάση.

Η κατασκευή ενός συγχρονισμένου «μετρό», απαιτεί έργα μεγάλης έκτάσεως, μακράς προθεσμίας και τεραστίων οικονομικών δυνατοτήτων. Χρειάζεται ανθρώπους μεγάλης πνοής, πυγμής, έπιμονής, φαντασίας και δυνάμεως. Έχει άνάγκη σταθερότητας τιμών, διεθνούς ήρεμίας και έσωτερικής γαλήνης. Για να έπιτύχ η το έργοσ στο σύνολό του πρέπει άπαραιτήτως να κατασκευάζεται τμηματικά, με μικρά, άνεξάρτητα μεταξύ τους δίκτυα που θα ένωθούν μόλις το έργοσ ολοκληρωθ ή.

Στήν Ελλάδα, λοιπόν, άπ' όλα δσα στοιχεία άνεφερα ως άναγκαία πιδ πάνω, έλάχιστα μόνον παρουσιάζονται σήμερα. Και αυτά, είναι τόσο άβέβαια ώστε ή συζήτηση περί το «μετρό» έχει θεωρητική μόνον άξία.

Πάντοτε όμως, όταν γίνεται συζήτηση περί του «μετρό» γίνεται και ένα βασικό σφάλμα. Νομίζουν οι περισσότεροι, ότι το είδος αυτό της μεταφοράς, συναγωνίζεται τον τροχιόδρομο ή το άστικό λεωφορείο και μάλιστα ότι μπορεί και να το κάταργήση ακόμη. Αυτό είναι λάθος. Γιατί ένν τα είς την έπιφάνεια μέσα κινήσεως σταθμεύουν κάθε 300 περίπου μέτρα, ο υπόγειος δέν έπιτρέπεται να έχη στάσεις πυκνότερα από 800 μέτρα. Στο Λονδίνο, το Παρίσι και τη Ν. Υόρκη, ή κίνηση του «μετρό» διακόπτεται με στάσεις μόνο κάθε 800 ή και 1200 μέτρα.

Το τράμ και το λεωφορείο έξυπηρετούν τις παρόδους, τις μικρές άποστάσεις και όσους κινούνται συνεχώς γύρω από μίαν όρισμένη άκτίνα. Ο υπόγειος έξυπηρετεί τις συνοικίες και ένώνει τα άκρα με τα κέντρα της πόλεως. Αυτό το σκοπό έχει ή ταχύτης του, ή μετρία πυκνότης των δρομολογίων και ο όγκος των έπιβατών που μπορεί να μεταφέρ η.

Βεβαιότης καμιά δέν ύπάρχει για τη σύντομη κατασκευή του «μετρό». Ο άναγνώστης άς κρίνη μόνος του, αν ή έποχή μας είναι κατάλληλη για την πραγματοποίηση τόσοσ ώραιων όνείρων.

ΛΑΜΠΡΟΣ Γ. ΚΟΡΟΜΗΛΑΣ



Το προσωπικό που εργάσθηκε στα έργα της σήραγγος το 1895.

(Φωτογρ. Ε.Η.Σ.)