



Ο Κυπριακός Κυβερνητικός Σιδηρόδρομος (1905-1951)

Aν και η πρώτη ιδέα για σιδηρόδρομο στην Κύπρο ανάγεται στο 1878, διάφορες πολιτικοοικονομικές καταστάσεις απέτρεψαν την πραγματοποίηση τέτοιου έργου, μέχρι που τον Ιούλιο του 1903 ο Frederick Shelford υπέβαλε τεχνικοοικονομική μελέτη για την κατασκευή μιας σιδηροδρομικής γραμμής με περιτύπωμα 2 ft 6 in, η οποία θα ξεκινούσε από την Αμμόχωστο και, μέσω της Λευκωσίας και της Μόρφου, θα κατέληγε στο Καραβοστάσι, με συνολικό μήκος 70 μίλια (112 Km) και υπολογιζόμενο κόστος £141,526.

Η πρόταση αυτή εγκρίθηκε το Νοέμβριο του 1903 και τα χωματουργικά έργα ξεκίνησαν το Μάιο του 1904: η υπάρχουσα γραμμή στο λιμάνι της Αμμοχώστου επεκτάθηκε προς τα Βαρώσια [ΙΙ μίλι] και το Τμήμα Ι [Αμμοχώστος-Λευκωσία, 36 μίλια] εγκαινιάστηκε στις 21 Οκτωβρίου 1905 (100η επέτειο της ναυμαχίας του Τραφάλγκαρ) από τον 'Υπατο Αρμοστή, Sir Charles Anthony King-Harman. Η κατασκευή του Τμήματος 2 [Λευκωσία-Μόρφου, 24 μίλια] ξεκίνησε τον Ιούλιο του 1905 και τα εγκαίνια τελέστηκαν στις 31 Μαρτίου 1907. Ωστόσο, τρία χρόνια μετά ο Σιδηρόδρομος λειτουργούσε με ζημιές, και έτσι διεξάχθηκε μελέτη λειτουργίας του ΚΚΣ από το Frank Bedford Glasier. Η μελέτη δημοσιεύθηκε τον Ιανουάριο του 1913 και ανάμεσα σε άλλα, συνιστούσε την κατασκευή του τερματικού σταθμού στην Ευρύχου. Έτσι η κατασκευή του Τμήματος 3 [Μόρφου-Ευρύχου, 15 μίλια] ξεκίνησε το Νοέμβριο του 1913 και εγκαι-

νιάστηκε στις 14 Ιουνίου 1915. Με την ολοκλήρωση των 76 μιλίων (122 Km) του ΚΚΣ, το συνολικό κόστος ανήλθε στις £199.367, ποσό το οποίο παρέμεινε σχεδόν σταθερό καθ' όλη την περίοδο λειτουργίας του ΚΚΣ. Στα 46 χρόνια λειτουργίας του, ο ΚΚΣ έγινε μάρτυρας σε διάφορα ενδιαφέροντα γεγονότα που σημάδεψαν τη νεώτερη ιστορία της Κύπρου, όπως τα πιο κάτω:

- Τον Οκτώβριο του 1907, με τα τραίνα του ΚΚΣ μεταφέρθηκε ο τότε Υφυπουργός Αποικιών της Μεγάλης Βρετανίας, Winston Churchill, ενώ το 1922 μεταφέρθηκε ο νέος Ύπατος Αρμοστής.
 - Κατά τα οκτωβριανά γεγονότα του 1931, ξηλώθηκαν 120 υάρδες σιδηρογραμμής, αφού ο ΚΚΣ θεωρείτο σύμβολο της αποικιοκρατίας. Επίσης, ως αντίποινα για τη ρίψη τενεκέδων στον Κυβερνήτη, Sir Ronald Storrs, ο Σταθμός της Ευρύχου έκλεισε οριστικά στις 31 Δεκεμβρίου 1931.
 - Κατά τον Α' και το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (1914-1918 και 1939-1945), ο ΚΚΣ μετέφερε συμμαχικά στρατεύματα από και προς την Αμμοχώστο, το Αεροδρόμιο Λευκωσίας και τον Ξερό. Ο ίδιος ο Σιδηρόδρομος υπήρξε στόχος των Κεντρικών Δυνάμεων και των Δυνάμεων του Άξονα, αντιστοιχα.
 - Μεταξύ 1946-1949, ο ΚΚΣ μετέφερε μεγάλο τμήμα των 52 384 Εβραίων προσφύγων από το λιμάνι της Αμμοχώστου στο στρατόπεδο συγκέντρωσης στον Καράσιολο, βορείως της Αμμοχώστου.

χρήσεις, οι οποίες εξυπηρετούσαν εξίσου τις αποικιακές αρχές και τον κυπριακό λαό, όπως τις πιο κάτω:

- Εξυπηρετούσε το λιμάνι της Αμμοχώστου, μεταφέροντας εμπορεύματα από και προς τις αποθήκες εμπορευμάτων και τα διάφορα σημεία του λιμανιού.

- Μετέφερε ξυλεία από τα βουνά του Τροδόους στις πεδιάδες της Μόρφου και της Μεσαορίας, κυρίως πριν από την κατάργηση του Φόρου της Δεκάπτης (1926).

- Διακινούσε φορτία, μεταλλεύματα και ορυκτά, σε συνεργασία με την Κυπριακή Μεταλλευτική Εταιρεία (Cyprus Mines Corporation), έναντι 20 παράδων ($\frac{1}{2}$ γροσιού) ανά τόνο.

- Μετέφερε συμμαχικά στρατεύματα, εφόδια, πυρομαχικά, οικοδομικά υλικά και άσφαλτο, ιδιαίτερα κατά τις περιόδους των δύο Παγκοσμίων Πολέμων.

- Οι κατά τόπους Σταθμοί λειτουργούσαν και ως χώροι ανταλλαγής υπηρεσιών/αγαθών, ενώ μερικοί λειτουργούσαν και ως τηλεφωνικά κέντρα, τηλεγραφικά γραφεία και ταχυδρομικά γραφεία.

- Υπήρχαν περί τις 40 ειδικές διαδρομές για τις διάφορες εξορμήσεις, για το Φεστιβάλ του Πορτοκαλιού, τα μπάνια στην Αμμόχωστο και για τα μεγάλα πανηγύρια.

- Τα τραίνα του ΚΚΣ μετέφεραν το ταχυδρομείο που έφτανε στην Αμμόχωστο από τις γειτονικές μας χώρες, μέσω της γραμμής Khedivial Mail (1912-1939).

Οι διάφοροι Σταθμοί σηματοδοτούνταν με μεγάλες λευκές τρίγλωσσες πινακίδες και ο καταμερισμός των στάσεων διατηρούσε την ισορροπία ανάμεσα στις δύο μεγαλύτερες κοινότητες του νησιού, πάγια βρετανική πολιτική. Ο ΚΚΣ διέθετε συνολικά 12 απομηχανές, 17 επιβατάμαξες και περί τα 100 βαγόνια πολλαπλών χρήσεων, 50 εκ των οποίων αγοράστηκαν από την Αίγυπτο και την Παλαιστίνη. Εργοδοτούνταν συνήθως περί τα 200 άτομα, τόσο Βρετανοί όσο και Ελληνοκύπριοι, Τουρκοκύπριοι και Αρμενοκύπριοι, με έντονη συνδικαλιστική δράση και συμμετοχή σε μεγάλες απεργίες.

Η ύπαρξη του σιδηροδρόμου διαμόρφωσε τη ζωή των Κυπρίων και συνέβαλε τα μέγιστα στην οικονομική ανάπτυξη της πατριδας μας. Ωστόσο, στα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του αρκετοί τον έβλεπαν περισσότερο ως θέαμα παρά ως μεταφορικό μέσο, γι' αυτό άλλωστε και συνωστίζονταν κάτω από τις γέφυρες για να τον «θαυμάσουν». Συνολικά ο ΚΚΣ μετέφερε 3.199.934 τόνους αγαθών επί πληρωμή και 7.348.643 επιβάτες, χωρίς να συγκαταριθμείται ο μακρύς κατάλογος των αξιωματούχων με δωρεάν πάσο! Λέγεται δε πως ο ΚΚΣ μεταφόρωσε την Αμμόχωστο από μια παλιά και νεκρή τουρκική πόλη σε ένα σύγχρονο λιμάνι της Μέσης Ανατολής. Τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετώπιζε ήταν η σκληρότητα του νερού (που επιδεινωνόταν με την πάροδο του χρόνου και προχωρώντας στο

εσωτερικό του νησιού), η υψηλή τιμή/έλλειψη καρβούνου (γι' αυτό άλλωστε και μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο οι απομηχανές έγιναν ντηζελοκίνητες) και η σχετικά μικρή επιβατική κίνηση (λόγω μικρής ταχύτητας, ακριβών εισιτηρίων κτλ.).

Λόγω έλλειψης κέρδους, ο τερματικός σταθμός το 1932 έγινε το Καλό Χωρί Λεύκας, ενώ από το 1948 ο ΚΚΣ έφτανε μόνο μέχρι το Αεροδρόμιο Λευκωσίας. Ο ετοιμόρροπος εξοπλισμός του και ο άνιος ανταγωνισμός με το βελτιωμένο οδικό δίκτυο οδήγησαν τελικά την κυβέρνηση στην απόφαση να τερματίσει οριστικά τον ΚΚΣ. Το τελευταίο τραίνο αναχώρησε από το Σταθμό της Λευκωσίας στις 14:57 της 31 Δεκεμβρίου

1951 και έφτασε στην Αμμόχωστο στις 16:38. Η αποσυναρμολόγηση διάρκεσε μέχρι και το Μάρτιο του 1952.

Μετά από δημοπρασία που δημοσιεύτηκε στη Cyprus Gazette, οι 10 από τις 12 απομηχανές, οι ράγες και τμήμα του τροχαίου υλικού πωλήθηκαν στην εταιρεία Meyer Newman & Co., για το ποσό των £65.626. Η Απομηχανή I διατηρήθηκε ως ενθύμιο έξω από το σταθμό της Αμμοχώστου, όπου και παραμένει μέχρι σήμερα, τουρκοκρατούμενη.

Αρκετά βαγόνια αγοράστηκαν από ντόπιους, αποκτώντας καινούργιες και ενδιαφέρουσες χρήσεις, ενώ ο εξοπλισμός διαμοιράστηκε σε εφτά κυβερνητικά τμήματα. Οι Σταθμοί είτε κατεδαφίστηκαν, είτε μετατράπηκαν σε αστυνομικούς σταθμούς (Αγκαστίνα, Κοκκινοτριμιθιά) ή αποθήκες του Τμήματος Δημοσίων Έργων (Αμμόχωστος, Λευκωσία). Ο Σταθμός στη Μόρφου έγινε κτηνιατρείο και αποθήκη σιτηρών, ενώ στην Ευρύχου λειτουργούσε ως υγειονομικό κέντρο και δασικός κοιτώνας. Οι Σταθμοί Αγκαστίνας, Ευρύχου και Τραχανίου ανατινάχθηκαν από την ΕΟΚΑ το 1958. Οι περισσότεροι εργαζόμενοι εργοδοτήθηκαν σε κρατικές υπηρεσίες και ημικρατικούς οργανισμούς.

Μεγάλο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου Λευκωσίας-Αμμοχώστου κτίστηκε πάνω στην παλιά σιδηροδρομική γραμμή μετά το 1960. Τμήμα της σιδηρογραμμής αποτέλεσε την παλαιά περίφραξη του ΡΙΚ στην Αγλαντζιά, ενώ δύο λέβητες παραχωρήθηκαν στο μεγάλο πλυντήριο του Γενικού Νοσοκομείου Λευκωσίας. Το βαγόνι 152 τοποθετήθηκε στο γραμμικό πάρκο στο Καϊμακλί το 1995 αλλά στη συνέχεια αφαιρέθηκε. Στον Άγιο Δομέτιο τμήμα της σιδηρογραμμής πρόσφατα έγινε γραμμικό πάρκο και πολυδύναμο κέντρο. Κατά τη βάρβαρη τουρκική εισβολή του 1974 καταρρίφθηκαν οι περισσότερες από τις εναπομείνασες εγκαταστάσεις σβήνοντας αρκετά σημάδια του Σιδηροδρόμου.

Περισσότερα για τον ΚΚΣ μπορείτε να μάθετε αγοράζοντας από το Δήμο Λατσιών το δίγλωσσο βιβλίο του γράφοντος, του οποίου η έκδοση χρηματοδοτήθηκε ευγενώς από το Δήμο, τιμάται €7 και διανθίζεται με φωτογραφίες της εποχής και χάρτες των διαδρομών.

