

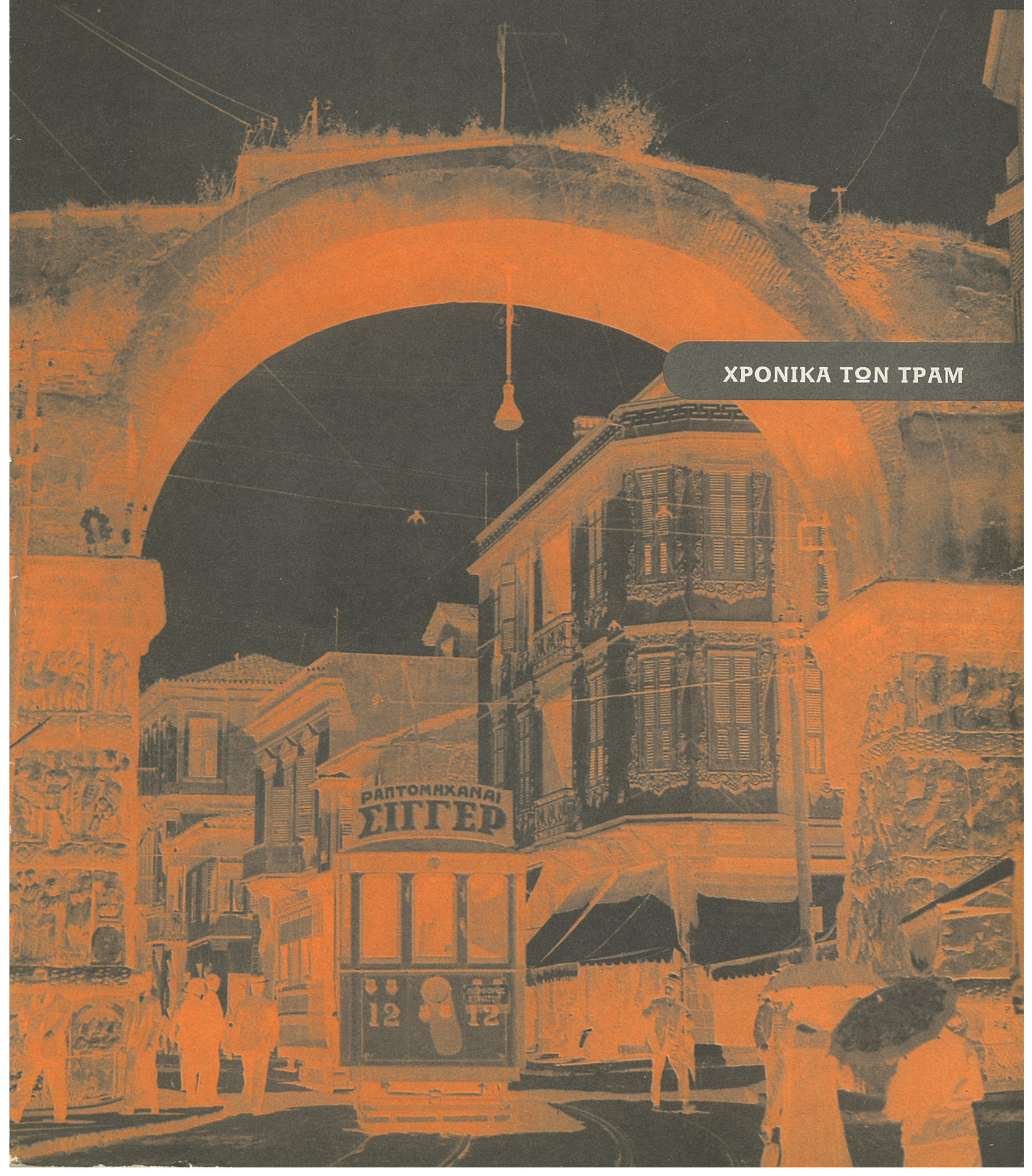


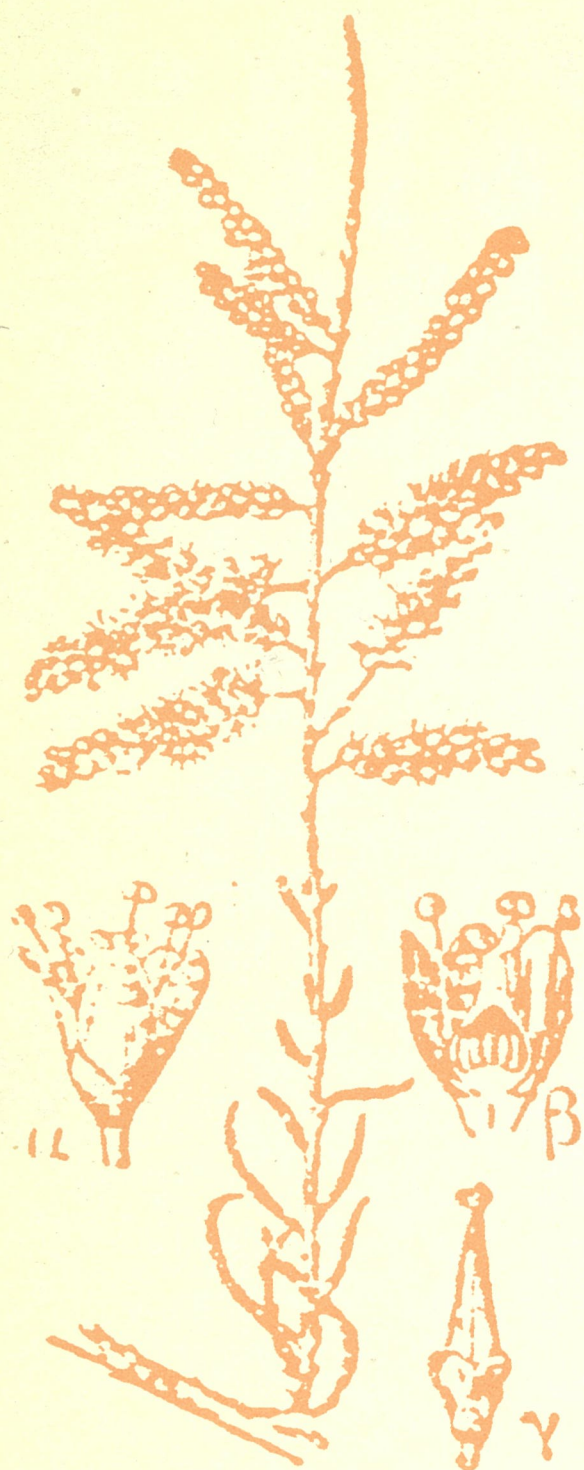
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΤΕΥΟΥΣΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ 1997

τάμαριξ

ΤΕΥΧΟΣ 1 * ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1997

ΧΡΟΝΙΚΑ ΤΩΝ ΤΡΑΜ





Τάμαριξ

ΕΥΓΕΝΙΚΗ ΧΟΡΗΓΙΑ:



ΤΑΜΑΡΙΞ (η Tamarix). Γένος φυτών της οικογενείας των ταμαρικοειδών, περιλαμβάνον 65 είδη της Ευρώπης, της Ασίας και των παραμεσογείων χωρών.

— (Βοτ.) Τα φυτά του γένους τούτου είναι θάμνοι και δένδρα μετρίου μεγέθους, πολλά κοσμητικά και άλλως χρήσιμα, ευδοκιμούντα εις ελώδεις και υφαλμύρους γαίας και εις τας υπό των κυμάτων της θαλάσσης βρεχόμενας ακτάς. Η ελληνική κλωρίς περιλαμβάνει εξ είδη κοινώς ονομαζόμενα *αρμυρίκια*, *αρμυρίκια*, *μυρίγκες*. Τα κοινότερα είναι: *τ. η αμπεανή*, *τ. η μικρανθής*, και *τ. η παλλάσειος*. Εις τα είδη ταύτα, τα οποία απαντώσι και αλλαχού, αναφέρεται η *μυρίκη* των αρχαίων.

Εκ των εξωπικών ειδών άξια ιδιαίτερας μνείας είναι *τ. η μαννοφόρος*, ιθαγενής της Αιγύπτου και του Αφγανιστάν, ήτις παράγει, συνεπέια κεντημάτων ενός εντόμου κοκκοειδούς (*Coccus mappirarus*), το μάννα των Βεδουίνων, ουσίαν λευκήν, ήτις πίπτει εκ των κλάδων του δένδρου.

— *Τάμαριξ η γαλλική*, μέγα δενδρύλιον ύψους 5-6 μ., ιθαγενές των παραμεσογείων ακτών της Γαλλίας, της Αλγερίας, της Τύνιδος και της Κορσικής, κοσμητικότερον, κατάλληλον δια την στερέωσιν των κινουμένων αμμωδών εκτάσεων, και *τ. η αφρικανική*, δενδρύλιον ιθαγενές της Β. και κεντρικής Αφρικής, της Περσίας, της Αραβίας και των Ινδιών με κοσμητικά άνθη και φύλλα. Τα φύλλα, οι καρποί και αι κηκίδες του χρησιμοποιούνται εις την βυρσοδεψίαν των μαροικινών δερμάτων και ως αντιδυσεντερικόν φάρμακον.

ΤΟ ΤΡΑΜ ΣΤΗΝ ΑΦΕΤΗΡΙΑ

Του ΓΙΩΡΓΟΥ ΣΚΑΜΠΑΡΩΝΗ

*Νιράγκα-ντρούγκ, το καμπανάκι.
Στάση Τάμαριξ, θα κατέβει κανείς;
(Κανείς, εφόσον ουδείς, ακόμα, ανέβηκε).*

Πρόκειται, δηλαδή, για μία ερώτηση που δεν στέκει αφού είμαστε ακόμα στην αφετηρία, στο πρώτο τεύχος στο οποίο συνήθως και καταρχήν μόνο ανεβαίνουν. Κι ελπίζουμε να ανέβουν πολλοί αφού και το πρώτο όχημα που τροchioδρομεί το περιοδικό είναι ένα τραμ, παλιό αλλά και ολοκαίνουργιο τραμ με πολλά βαγόνια (και χωρίς εισπράκτορα) με άνετες θέσεις, πολλές χειρολαβές για όρθιους αναγνώστες και για επιδέξιους λαθραναγνώστες της λοξής ματιάς. Συν τους πολυπληθείς σκαλομαρίες που κρατημένοι από τα πλαϊνά ή κρεμασμένοι στο πίσω μέρος θα συμμετέχουν στην ωραία βολτίτσα.

Αλλά, και καταρχήν: τι να' ναι το «Τάμαριξ» που δανείζει το παράξενο όνομά του σ' αυτό το περιοδικό της Καλλιτεχνικής Διεύθυνσης του Οργανισμού Πολιτιστικής Πρωτεύουσας;

Ας θυμίσουμε ότι «Τάμαριξ» λεγόταν μέχρι και τη δεκαετία του '80 η περιοχή της παραλίας της Θεσσαλονίκης στην οποία εκβάλλει ακόμα η οδός Μαρτίου. Εκεί οι Θεσσαλονικείς έκαναν παλιότερα τα καλοκαιρινά μπανάκια τους.

Η λέξη «Τάμαριξ» (Tamarix) με βάση τη «Σύγχρονο Εγκυκλοπαίδεια» του Ελευθερουδάκη σημαίνει: φυτό του γένους των ταμαρικοειδών που ευδοκίμει σε υφάλμυρες γαίες ή σε παραλιακές περιοχές (όπως θα υπήρχε πιθανώς σε αφθονία στην παραλία της εκβολής της οδού Μαρτίου) και που είναι γνωστότερο ως «αρμυρίκι». Τουτέστιν: η φημισμένη «μυρίκη» των αρχαίων.

Υπάρχουν πολλά είδη «Τάμαριξ» ή Ταμάριξ (περί τα 65) και χρησιμοποιούνται στη βυρσοδεψία, αλλά το «Τάμαριξ» είναι κατάλληλο και ως αντιδυσεντερικό φάρμακο - κυρίως.

(Αν υπάρχει περίπτωση το «Τάμαριξ» να βγαίνει από το συνδυασμό των λέξεων Τάμα και Αστερίξ δεν το γνωρίζουμε).

Το περιοδικό αυτό φιλοδοξεί να εκδίδεται όλο το 1997 και με θέματα που θα αφορούν σε πλευρές της ζωής της πόλης οι οποίες δεν έχουν ερευνηθεί επαρκώς από ιστορικούς, ή αγγιχτεί από άλλους μελετητές, με παράθεση πλούσιου υλικού, ντοκουμέντων και κειμένων που γοητευτικά θα εμπλουτίζουν την αυτογνωσία μας ως πολιτών της περιφανεστάτης Θεσσαλονίκης.

Το «Τάμαριξ» ξεκινάει με το πρώτο τεύχος του αφιερωμένο στο «Τραμ» (εξάλλου από το ομώνυμο περιοδικό αναδύθηκε όλη η λογοτεχνική γενιά του '70) που είναι θέμα ουσιώδες αλλά και πάντα συναρπαστικό - το τραμ εμφανίστηκε στη Θεσσαλονίκη το 1893 και, μετά από πολλές περιπέτειες, όχι άσχετες με την ευρύτερη ιστορία και τα βάσανα της πόλης, ξηλώθηκε οριστικά κατά το 1957, για να ξανατεθεί ως νέος περί τη συγκοινωνία προβληματισμός κατά τα τελευταία χρόνια. Όμως, γιατί το τραμ πάντα μας γοητεύει ως όχημα, ή ως μύθος;

Ο καθείς άλλα βλέπει απ' το παράθυρο. Σημασία έχει η βολτίτσα, με αφετηρία το «Τάμαριξ» και με προορισμό τα ευάερα προάστια της γοητείας.

*Νιράγκα-ντρούγκ το καμπανάκι.
Ξεκανούμει*

Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΤΩΝ ΤΡΑΜ

Του ΜΙΧΑΗΛ ΤΡΕΜΟΠΟΥΛΟΥ

Η Θεσσαλονίκη αγάπησε τα τραμ. Οι κάτοικοί της συνδέσανε τη ζωή τους με τα τραμ για 64 ολόκληρα χρόνια και φορτίσανε αυτή τη σχέση όχι μόνο με την εκτίμηση που αποδίδει

θησε τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις της εποχής του, κάλυψε ικανοποιητικά τις νέες ανάγκες μετακίνησης στα αστικά κέντρα και τελικά υπήρξε θύμα της ίδιας της αναπτυξιακής νοοτροπίας, που θεοποίησε το άμεσο κέρδος, υποβάθμισε τις πόλεις και

θαλάσσιων και κερσαίων.

Οι βιομηχανίες χρειάζονταν πρώτες ύλες, νέες αγορές και εργατικά χέρια. Κι όταν οι πόλεις δεν ξεφύτρωναν γύρω από τις νέες βιομηχανίες, διογκώνονταν για να υποδεχτούν τον κόσμο της εργασίας από την ύπαιθρο και τη



Ηλεκτρικό τραμ στην παραλία πριν την πυρκαγιά του 1917

κανείς στο βασικό συγκοινωνιακό μέσο μιας πολυάνθρωπης πόλης αλλά και την αγαπητική ματιά που αξίζει το παιχνίδι της νιότης τους. Όλοι σχεδόν οι Θεσσαλονικείς, από τα σαραντατόσα και πάνω, θυμούνται τρυφερά κάποια μικρή ιστορία, που βίωσαν μέσα στο τραμ και- κυρίως - έξω απ' αυτό, κρεμασμένοι στη συνήθη σκαλομαρία.

Ελάχιστοι όμως γνωρίζουν και την πραγματική ιστορία του, που πεισματικά κομμάτια και θρύψαλα αντιστέκεται στη συλλογική λήθη. Το τραμ είναι ένα γνήσιο τέκνο της βιομηχανικής εποχής. Παρακολού-

πρώθησε αδιέξοδες ατομικές λύσεις- και όχι μόνο στον τομέα της κυκλοφορίας.

Ας πάρουμε όμως τα πράγματα με τη σειρά.

ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η ανάπτυξη της βιομηχανίας και του εμπορίου μετά το 18ο αιώνα, η εμφάνιση μιας παγκόσμιας αγοράς ως επέκταση της εσωτερικής, απαιτούσαν εκσυγχρονισμό των μεταφορών,

μετανάστευση. Η αυξημένη ανάγκη για μετακίνηση έπρεπε να καλυφθεί και η αντίφαση ανάμεσα σε μια εξαιρετικά εκμηχανισμένη βιομηχανία και στα «πρωτόγονα» μεταφορικά μέσα έπρεπε να λυθεί. Χρειαζόταν όμως και ένα μέσο μαζικής μεταφοράς για ανθρώπους και εμπορεύματα. Και αυτό το μέσο ήρθε πάνω σε σιδηροτροχιά. Της ατμομηχανής προηγήθηκε ο ιππήλατος σιδηρόδρομος κυρίως για βιομηχανικές χρήσεις ενώ το πρώτο ολοκληρωμένο σύστημα ιππήλατων τραμ τοποθετήθηκε το 1832 στη Νέα Υόρκη.

Το 1880 θεωρείται το γενέθλιον έτος του ηλεκτροκίνητου τραμ. Τότε έγιναν τα εγκαίνια της αντίστοιχης γραμμής στο Ρίτςμοντ της Βιρτζίνια των ΗΠΑ. Σιγά σιγά και ιδιαίτερα μετά το 1895 οι μεγάλες πόλεις πρώτα της Αγγλίας και των ΗΠΑ άρχισαν να αντικαθιστούν τα ιππήλατα τραμ με ηλεκτροκίνητα. Την ίδια περίοδο το νεοελληνικό κράτος είχε αρχίσει τις προσπάθειες εκσυγχρονισμού αλλά η Αθήνα θα γνωρίσει το ιππήλατο τραμ μόλις το 1882, για ν' ακολουθήσει ο Πειραιάς ένα χρόνο μετά.

Η Θεσσαλονίκη, βέβαια, ακολουθούσε ακόμη τους ρυθμούς της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΖΕΤΑΙ

Ηδη από το 18ο αιώνα οι Οθωμανοί αξιωματούχοι άρχισαν να κατανοούν την ανάγκη για μεταρρυθμίσεις, ιδιαίτερα από τότε που ήρθαν σε επαφή με την οικονομική, πολιτική και πολιτιστική ζωή των δυτικοευρωπαϊκών κρατών και κυρίως της Γαλλίας.

Η διαδικασία αυτή του «εξευρωπαϊσμού» της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας γινόταν ολοένα και πιο ελκυστική στους πιο διορατικούς ανθρώπους της φεουδαλικής γραφειοκρατικής ελίτ όσο η βιομηχανική επανάσταση μεταμόρφωνε την Ευρώπη. Ήδη από το 18ο αιώνα η Θεσσαλονίκη είχε αναδειχθεί μαζί με την Κωνσταντινούπολη και τη Σμύρνη σε κέντρο της Οθωμανικής

Αυτοκρατορίας - μεσογειακό και βαλκανικό. Παρ' όλα αυτά όμως, έπρεπε ν' αρχίσει η εκσυγχρονιστική πορεία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας μέσα στο 19ο αιώνα για να συμπαράσχει και τη Θεσσαλονίκη μαζί της.

Η περίοδος του Tanzimat φέρνει έναν άνεμο ανανέωσης, το εμπόριο αναπτύσσεται και εμφανίζονται οι πρώτες βιομηχανίες ενώ η πόλη γίνεται κέντρο πολιτικών, κοινωνικών και πολιτιστικών ζυμώσεων.

Την οικονομική αναγέννηση της Θεσσαλονίκης διευκολύνει η κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου, που την ενώνει με την Ευρώπη (1888) και την Κωνσταντινούπολη (1896), ανοίγοντας την πόρτα στη διείσδυση ξένων κεφαλαίων και προϊόντων.

ΕΝΑΣ ΝΤΟΝΜΕΣ ΠΡΟΚΡΙΤΟΣ ΦΕΡΝΕΙ ΤΟ ΤΡΑΜ

Οι πρώτες προσπάθειες εξωραϊσμού της πόλης ξεκινούν ήδη από το 1859, για να ενταθούν μετά το 1867. Μια σειρά από διανοίξεις δρόμων έρχονται να διευκολύνουν τις νέες αυξημένες ανάγκες μετακίνησης των κατοίκων, που μέχρι τότε περιοριζόταν μέσα στα στενοσόκακα και τους πολυσχιδείς δρομίσκους. Η κυκλοφορία τότε στην πόλη - εκτός από το συνήθη ποδαρόδρομο - γινόταν με σελωμένους γαϊδάρους, άλογα αλλά και κάποιες ιδιωτικές άμαξες, που δυσκολεύονταν όμως να κυκλοφορήσουν.

Τα ίδια προβλήματα με τα καλντερίμια της Θεσσαλονίκης

αντιμετώπισαν και τα ιπποκίνητα λεωφορεία Omnibus (κλειστά Λαντώ των τεσσάρων θέσεων ή ανοικτά παϊτόνια), που είχαν δρομολογηθεί - για μια περίοδο - στη σημερινή γραμμή Τσιμισκή - Ντεπώ. Μετά τη χρεωκοπία των Omnibus, οι κάτοικοι που δεν είχαν δικά τους μέσα, χρησιμοποιούσαν ενοικιαζόμενα αλογάκια, τα «τσακπεντζή μπεγίρ» τουρκιστί.

Την πρωτοβουλία για την κατασκευή και λειτουργία του ιππήλατου -τότε- τραμ είχε ένας δραστήριος ντονμές (εξιλαμισμένος εβραίος) κτηματίας, ο Ahmet Hamdi Bey, που στη συνέχεια εκλέχτηκε και δήμαρχος της Θεσσαλονίκης και συνέδεσε το όνομά του με τη βελτίωση των δικτύων υποδομής της πόλης και των δημοτικών υπηρεσιών. Ο ιστορικός της Θεσσαλονίκης P. Risal (Joseph Nehana) τον χαρακτηρίζει ως έναν πραγματικό «προστάτη της πόλης». Αφού εξασφαλίσει ένα ιδιωτικό δάνειο 60.000 τουρκικών λιρών, υπογράφει στις 18.9.1889 σύμβαση με την οθωμανική κυβέρνηση, με την οποία του παραχωρείται για 35 χρόνια το προνόμιο της κατασκευής και της εκμετάλλευσης ιπποτροχιόδρομου στη Θεσσαλονίκη. Στόχος του έργου του πρώτου τραμ είναι η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων «από του Σιδηροδρομικού Σταθμού, διερχομένου δια της οδοῦ της πύλης του Βαρδάρ, δια του Λευκού Πύργου, εκείθεν δια της οικίας του Κερίμ Εφένδη και επεκτεινόμενου μέχρι του μύλου Αλλατίνη, έχοντας διακλαδώσεις» (άρθρο 1). Το συνολικό μήκος των γραμμών αυτών θα έφθανε τα 10 χιλιόμετρα. Η κύρια γραμμή (μέσω των σημερινών οδών Εγνατίας και Εθνικής Αμύνης) υπολογιζόταν σε 5,5 χλμ. και άλλες δύο διακλαδώσεις (η παραλιακή και μια που θα συνέδεε το σταθμό με το λιμάνι) γύρω στα 4,5 χλμ. Ο Χαμντί μπέης αναλαμβάνει την υποχρέωση να αρχίσει τα έργα μέσα σε ένα χρόνο και να τα τελειώσει μέσα σε ενάμιση χρόνο από την έγκριση των σχεδίων, αφού πρώτα συστήσει Ανώνυμη Εταιρία. Τελικά η εταιρία ιδρύεται επίσημα στην Κωνσταντινούπολη το 1892. Ήδη ο Χαμντί μπέης έχει έρθει σε επαφή με Βέλγους κεφαλαιούχους, με τους οποίους και συγκροτεί την Α.Ε. Μέτοχοι της εταιρίας, εκτός του Χαμντί μπέη, γίνονται και οι βιομήχανοι Πολ. Βαν Ντερ Σούρεν



Ιππήλατο τραμ στην Πύλη Βαρδαρίου

και Μαυρ. Οτεέτ, οι μηχανικοί Φερδιν. Γκισιόν και Αυγ. δε λα Φονταίν και ο κτηματίας Π. Χαμελράτ, όλοι τους κάτοικοι Βρυξελλών. Το αρχικό κεφάλαιο της Α.Ε. είναι 1.500.000 φράγκα και έδρα της η Θεσσαλονίκη.

Σύντομα ξεκινούν τα έργα και, μετά από κάποιες διακοπές, το τραμ αρχίζει να λειτουργεί στις 8 Μαΐου 1893, πριν συμπληρωθεί καν ένας χρόνος. Τα εγκαίνια γίνονται με λαμπρότητα στις 28 Μαΐου 1893, στο εξοχικό κέντρο «Κήπος Αλεξάνδρου», που υπήρχε τότε στο χώρο που βρίσκεται σήμερα η εκκλησία της Αναλήψεως, πριν καν ολοκληρωθεί η κατασκευή του δικτύου. Εκεί κοντά, στη σημερινή στάση Γεωργίου, τερμάτιζε αναγκαστικά και το τραμ γιατί δεν είχε κατασκευαστεί ακόμη γέφυρα στο ρέμα Μπουγιούκ Ντερέ.

ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Υπεύθυνος των εργασιών και πρώτος διευθυντής των ιππήλατων τραμ ήταν ο Μ. Κουλ, ένας «ευφυής μηχανικός» από το Λουξεμβούργο. Οι σιδηροτροχιές και τα περισσότερα από τα υλικά και τις εγκαταστάσεις είχαν εισαχθεί αδασολόγητα από το Βέλγιο, όπου είχαν κατασκευαστεί και τα 45 οχήματα του δικτύου. Για την έλξη των τραμ η εταιρία είχε αποκτήσει 120 άλογα, κυρίως ρώσικα και ουγγαρέζικα, που χρησιμοποιούνταν ανά δύο. Οι πρώτοι σταύλοι (Tramway Deposu) κατασκευάζονται απέναντι από το Λευκό Πύργο, κοντά στο μουσουλμανικό νεκροταφείο. Αργότερα θα μεταφερθούν στο νότιο μέρος της τοποθεσίας «Σκαμνιές»,

κοντά στο σημερινό γήπεδο της ΧΑΝΘ, ακριβώς για να εξυπηρετούνται τα τραμ της επάνω γραμμής. Στα τραμ αυτά, για να ανεβαίνουν πιο εύκολα τη λεωφόρο Χαμιδιέ, πρόσθεταν και ένα ακόμη άλογο, που μετά γύριζε συχνά μόνο του στη βάση του. Υπάρχουν και μαρτυρίες που μιλούν για τέσσερα ή και έξι άλογα, που χρησιμοποιούνταν για να ρυμουλκίσουν τραμ με δύο οχήματα. «Τα οχήματα ήταν όμορφα και προσεγμένα και χωρίζονταν σε τρία διαμερίσματα», περιγράφει ο Νικ. Καμμώνας.

«Στο εμπρόσθιο μέρος, στο μέρος του οδηγού, ήταν η δεύτερη θέσις. Εις το οπίσθιο μέρος ήταν η πρώτη θέσις, επιστρωμένη με ωραία δερμάτινα καλύμματα. Εις το μεσαίον διαμέρισμα, που εκωρίζετο από τα άλλα δύο με μεγάλους γαλακτόχρωμους υαλοπίνακες και με ωραίες άσπρες κουρτίνες, ήταν η θέσις για τις κανούμισσες. Ήσαν δε υποχρεωμένοι οι επιβάται του διαμερίσματος να το εγκαταλείψουν εις την θέαν μιας κανούμ επιβάτιδος, έστω κι αν αυτή ήταν τοιγγάνα. Επροστατεύετο βλέπετε από το Σιεράτ.»

Από το Μπουγιούκ Ντερέ μέχρι τη Σκάλα (στο λιμάνι) το εισιτήριο για την πρώτη θέση ήταν ενάμισι γρόσι και για τη δεύτερη ένα. Από τη Σκάλα μέχρι το Ντεφτερντάρ (Φάληρο) και το αντίθετο πλήρωναν μόνο δύο μεταλλίκα για τη δεύτερη θέση. Όμως από το Λευκό Πύργο μέχρι τη Σκάλα το εισιτήριο της πρώτης θέσης ήταν ένα γρόσι, γιατί η γραμμή αυτή θεωρούνταν ότι εξυπηρετούσε τους εύπορους. Αντίθετα, στην επάνω γραμμή, της Εγνατίας, το εισιτήριο ήταν πολύ φθινό. Από το Λευκό Πύργο μέχρι το Ταχτά Καλέ, δηλαδή την αγορά

(κοντά στο Αλκαζάρ), το εισιτήριο για τη Β' θέση είχε ένα μεταλλίκα και μέχρι το Μπερ Τσινάρ δύο μεταλλίκα, ενώ για την Α' θέση είχε το διπλάσιο.

Βέβαια, οι γραμμές του τραμ από το Βαρδάρη μέχρι το Σιδηροδρομικό Σταθμό στρώθηκαν μετά τα εγκαίνια και για τον Κήπο του Μπερ Τσινάρ άρχισαν να τοποθετούνται μόλις τον Αύγουστο του 1893. Η δε γραμμή που θα συνέδεε το σταθμό με το λιμάνι, εμφανίζεται μέχρι το 1909 ακόμη στα σχέδια. Η γέφυρα του Μπουγιούκ Ντερέ αποπερατώθηκε «μετά πάροδον δύο περίπου ετών» και τότε η γραμμή έφτασε μέχρι το Ντεπώ, όπου και μεταφέρθηκαν οι εγκαταστάσεις, η αποθήκη των οχημάτων, οι σταύλοι και τα γραφεία της εταιρίας ο σχεδιασμός των οποίων αποδίδεται στον αρχιτέκτονα Paolo Arrigoni.

Η επέκταση της γραμμής διευκόλυε την επέκταση της πόλης προς τα ανατολικά. Σιγά σιγά οι κατοικίες στην Αγία Τριάδα, στα Καραγάτσια (πάνω από την Ανάληψη), στα Καμνίκα και στο Ντεπώ πυκνώνουν και εμφανίζονται εξοχικά κέντρα. Το 1906 μάλιστα εκπονείται από τη δημαρχία σχέδιο, επέκτασης της συνοικίας Χαμινπέ (Εξοχών).

Η ΛΑΜΨΗ ΧΑΝΕΤΑΙ

Παρά τη χαμηλή σχετικά ταχύτητα, τα δυστυχήματα, ακόμη και με θύματα, αναστάτωναν όχι σπάνια, την πολύβουη πόλη. Σε κάποιες διασταυρώσεις μάλιστα η εταιρία των τραμ είχε τοποθετήσει φύλακες, που με τους ήχους μιας ντουντούκας προειδοποιούσαν τους διαβάτες και τις άμαξες και συχνά έτρεχαν μαζί και μπροστά από τα οχήματα. Σιγά σιγά όμως φαίνεται πως κουράστηκαν, όπως περιγράφει η εφημερίδα *Journal de Salonique* (23.6.1906): «Οι υπό της Εταιρείας Τροχιοδρόμων διορισθέντες προπομποί μετά κεράτων αντί να προπορεύονται των τραμ, να καθαρίζουν τις κοπριές των αλόγων και ν' απομακρύνουν τους διαβάτες, βρήκαν πιο αναπαυτικό να στέκουν πάνω στο όχημα δίπλα στον αμαξηλάτη και να ξεκουφαίνουν τον κόσμο με αχρείες κραυγές και τους ήχους των κεράτων. Έτσι, παρά τον θόρυβο, οι διαβάτες δεν



προφταίνουν ν' απομακρυνθούν με αποτέλεσμα να μην περιοριστούν τα, δυστυχώς, πάρα πολλά δυστυχήματα.»

Αλλά και στο εσωτερικό του οχήματος η πρώτη λάμψη σιγά σιγά χάνεται. Η τζαμαρία αντικαθίσταται από «έναν κοινό σανιδένιο "περντέ"», οι άσπρες κουρτίνες γίνονται κακί, για να σηκώνουν βρωμιά, και η πρώτη θέση περνάει μπροστά, κοντά στον οδηγό, μαζί με τα «επιστρώματα», που μετατρέπονται σε κουρέλια.

Τα ιππήλατα τραμ όμως αρχίζουν να αμφισβητούνται και κυκλοφοριακά. Σημαντικός ανταγωνιστής τους αναδεικνύεται από το 1906 μια υπηρεσία με μικρά कारबाकία (ατμόπλοια) της εταιρίας Shirket -i- Hairie, που μεταφέρουν επιβάτες κατά μήκος της παραλίας, κάνοντας μάλιστα πέντε στάσεις σε κομβικά σημεία: στην πλατεία Ολύμπου (Ελευθερίας), στο Λευκό Πύργο, στο σπίτι του Κερήμ Εφέντη (Παρασκευοπούλου), στο ρέμα Μπουγιούκ Ντερέ και στο μικρό Καραμπουρνού.

Είναι φανερό πως έχει έρθει ο καιρός της ηλεκτροκίνησης.

Ο ΕΞΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ

Η πόλη σιγά σιγά εκσυγχρονίζεται και αποκτά αξιόλογα δίκτυα υποδομής και αστικών εξυπηρετήσεων: ύδρευση (1892), δημόσιο φωτισμό με φωταέριο (1890 και 1893), πυροσβεστική (1901), αποχέτευση, νέα σημαντικά κτίρια, σιδηροδρομικές και ακτοπολικές διασυνδέσεις. Η οικονομία αναπτύσσεται, χτίζονται εργοστάσια, ο πληθυσμός αυξάνει.

Το 1897 αρχίζει η κατασκευή του τεχνητού λιμανιού από τον Γάλλο εργολάβο Edmond Bartissol και στη συνέχεια την εταιρία του, που αναλαμβάνει και την εκμετάλλευση του λιμανιού για 40 χρόνια. Μεταξύ των υποχρεώσεων της εταιρίας του λιμανιού είναι και η διαπλάτυνση της προκουμιάς της πόλης από 12 σε 20 μέτρα. Για ένα περίπου μίλι, από την πλατεία Ολύμπου (Ελευθερίας) μέχρι το Λευκό Πύργο, η παραλιακή οδός προετοιμάζεται να δεχτεί το ηλεκτροκίνητο πια τραμ. Προηγουμένως όμως χρειάζεται να αποκτήσει η πόλη εργοστάσιο



παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, η άδεια κατασκευής του οποίου δίνεται το 1905.

Ήδη από το 1899, η οθωμανική κυβέρνηση είχε παραχωρήσει το προνόμιο της παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος για ηλεκτροκίνηση των τραμ στον Άγγλο Sir Ellis Ashmead Baslett, για ένα δίκτυο μήκους 40 χιλιομέτρων! Ο εκδοχέας μάλιστα αναλαμβάνει την υποχρέωση να συστήσει ανώνυμη εταιρία μέσα σε 10 μήνες και να ολοκληρώσει το εργοστάσιο και τα έργα μέσα σε 15 μήνες από την έγκριση των σχεδίων!

Εκτός από το προνόμιο για την ηλεκτροκίνηση (σύμβαση 9.9.1899) ο sir Baslett εξασφάλισε και το προνόμιο του ηλεκτροφωτισμού της πόλης (σύμβαση 9.1.1900), αποδεχόμενος συμμετοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης στις εισπράξεις.

Η έναρξη των έργων όμως θα καθυστερήσει και τελικά την κατασκευή του εργοστασίου και τον ηλεκτροφωτισμό της πόλης θα τα αναλάβει η Εταιρεία του Ηλεκτροφωτισμού, με τους όρους των συμβάσεων του 1899 και του 1900 αλλά και τους πρόσθετους όρους της σύμβασης της 29.12.1905.

ΑΠΟ ΤΟ ΟΡΑΜΑ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ

Την περίοδο αυτή η πόλη αφήνει τη φαντασία της να κινηθεί ελεύθερα, μαζί με το ηλεκτροκίνητο τραμ που περιμένει, σε κάθε σημαντική περιοχή της ευρύτερης

Θεσσαλονίκης. Η εφημερίδα «Αλήθεια» της 20ης Μαΐου 1906 αναφέρει π.χ. ότι «ο ηλεκτρικός τροχιόδρομος, ούτινος εξητήθη το προνόμιο, θα άρχηται ως γνωστόν από της αποθήκης του τροχιοδρόμου και διερχόμενος τα πέριξ της Γεωργικής Σχολής θα προσεγγίζει εις τας θέρμας Σέδες, εκείθεν δε προεκτεινόμενος εις το όρος Χορτιάτην θα συντελέσει εις την ίδρυσιν Ξενοδοχείων και θερέτρων!»

Στις 11 Ιουλίου 1897 η ίδια εφημερίδα αναφέρει ότι ο δικηγόρος Μουσταφά Αρίφ εφέντης ζήτησε «εκχώρησιν προνομίου κατασκευής τροχιοδρομικής γραμμής κινούμενης καθ' αίρεσιν, δι' ίππων, ατμού ή ηλεκτρισμού εκούσης δε την αφετηρίαν αυτής εκ της εν τη ανωτέρω πόλει θέσεως της Πύλης του Αξίου και αποληγούσης μέχρι της θέσεως των Θερμών.»

Τελικά το εργοστάσιο ηλεκτρισμού αρχίζει να χτίζεται στην αρχή της Βασ. Γεωργίου (δίπλα στον σημερινό κινηματογράφο Ναταλί) και εφοδιάζεται με δύο τετρακλίνδρες γεννήτριες 200 ίππων και μια πετρελαιομηχανή 800 ίππων.

Ταυτόχρονα παραγγέλλονται σε εργοστάσιο κατασκευής τραμ, στο Σαρλερουά του Βελγίου, 30 οχήματα για γραμμή πλάτους ενός μέτρου, με διπλούς κινητήρες έλξης τύπου T III C, ισχύος 27-30 ίππων, για ρεύμα 500-550 Volts, 440 στροφών/λεπτό. Τα τραμ αυτά ήταν από τα πιο σύγχρονα διεθνώς και χωρούσαν περίπου 36 άτομα ενώ μπορούσαν να αναπτύξουν ταχύτητα από 15 μέχρι 20 χιλιόμετρα την ώρα.

ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΑ

Κάθε όχημα κοστίζει 17.000 φράγκα ενώ το συνολικό κόστος της ηλεκτρικής έλξης φτάνει τα 2 εκατομμύρια φράγκα. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του προέδρου του Δ.Σ. της εταιρίας κ. Γκιγιόν («Φάρος της Μακεδονίας», 29.3.1908) οι εισπράξεις θα ανέρχονται σε 300 φράγκα την ημέρα, αφού θα μεταφέρονται καθημερινά 2000 επιβάτες επιπλέον. Στις 20 Μαρτίου 1908 αρχίζει να λειτουργεί το εργοστάσιο και να ηλεκτροφωτίζεται το ίδιο ενώ την 1η Απριλίου αρχίζουν να κυκλοφορούν δοκιμαστικά τα πρώτα ηλεκτρικά τραμ από το Ντεπώ μέχρι το Ντεφντερντάρ (Φάληρο) «σύροντα όπισθεν των πολλά βαγόνια, εκ των σήμερον εν χρήσει, προς δοκιμήν της δυνάμεως της έλξεως, πλήρη δε επιβατών.» Τα έργα όμως εγκατάστασης του εναέριου ηλεκτρικού δικτύου καθυστερούν και τα εγκαίνια - που θα συνδυαστούν με «εορτή της πόλεως» - συνεχώς αναβάλλονται. Τελικά, στις 14 Ιουνίου 1908 τα ηλεκτροκίνητα τραμ της Θεσσαλονίκης ξεκινούν με λαμπρότητα να λειτουργούν. Το πρώτο «τραμβάγιο», με πολύχρωμες γιρλάντες και σημαίες και ξεχωριστούς επιβάτες, κάνει το πρώτο δρομολόγιο, από το Ντεπώ μέχρι τη Σκάλα (πλ. Ελευθερίας) και επιστρέφει. Ο κόσμος όμως είναι επιφυλακτικός και οι προκαταλήψεις του θα τον εμποδίσουν να δοκιμάσει αμέσως την πρώτη εφαρμογή του ηλεκτρισμού στην πόλη. Η περιγραφή του Β.Α. Μεσολογγίτη είναι χαρακτηριστική.

Τις προκαταλήψεις ενισχύουν μια σειρά από ατυχήματα, είτε με κάρα και άμαξες, που μπλέκονται στις γραμμές, είτε με ανθρώπους και ζώα, που δεν έχουν συνηθίσει ακόμη τη μεγαλύτερη ταχύτητα των οχημάτων. Μόνο σε μια ημέρα, στον Τύπο της 24ης Ιουνίου 1908, υπάρχουν: μία ηλεκτροπληξία σε όχημα, που δημιουργεί πανικό και τραυματισμό κάποιου επιβάτη που πηδάει απ' το παράθυρο, μια σύγκρουση με δύο τραυματίες και μια απόπειρα αυτοκτονίας στη γραμμή.

Στις 29.11.1908 ο «Φάρος» καταγγέλλει την «εξόντωση των όνων» από τα τραμ (1-2 θύματα την ημέρα) και ζητάει «λίγη επιείκεια» προς τα ζωντανά.



ΝΕΟ ΚΛΙΜΑ

Ομως το νερό έχει μπει σ' αυλάκι. Σιγά σιγά ο κόσμος συνηθίζει το νέο μέσο, οι οδηγοί γίνονται πιο έμπειροι και η πόλη αρχίζει ν' αγκαλιάζει το τραμ. Τα οχήματα είναι πολυτελή, άνετα και γρήγορα ενώ το εισιτήριο παραμένει στην ίδια τιμή. Βέβαια, ως ρυμουλκούμενα οχήματα χρησιμοποιούνται συχνά και τα βαγόνια του ιππύλατου.

Όπως όμως τα επιβατικά πλοίαρια ανταγωνίστηκαν με επιτυχία τα ιππήλατα τραμ, σύντομα τα ηλεκτροκίνητα τραμ θέτουν στο περιθώριο τα καραβάκια, που τώρα χρησιμοποιούνται μόνο για απογευματινές βόλτες και στις αργίες ή τις διακοπές.

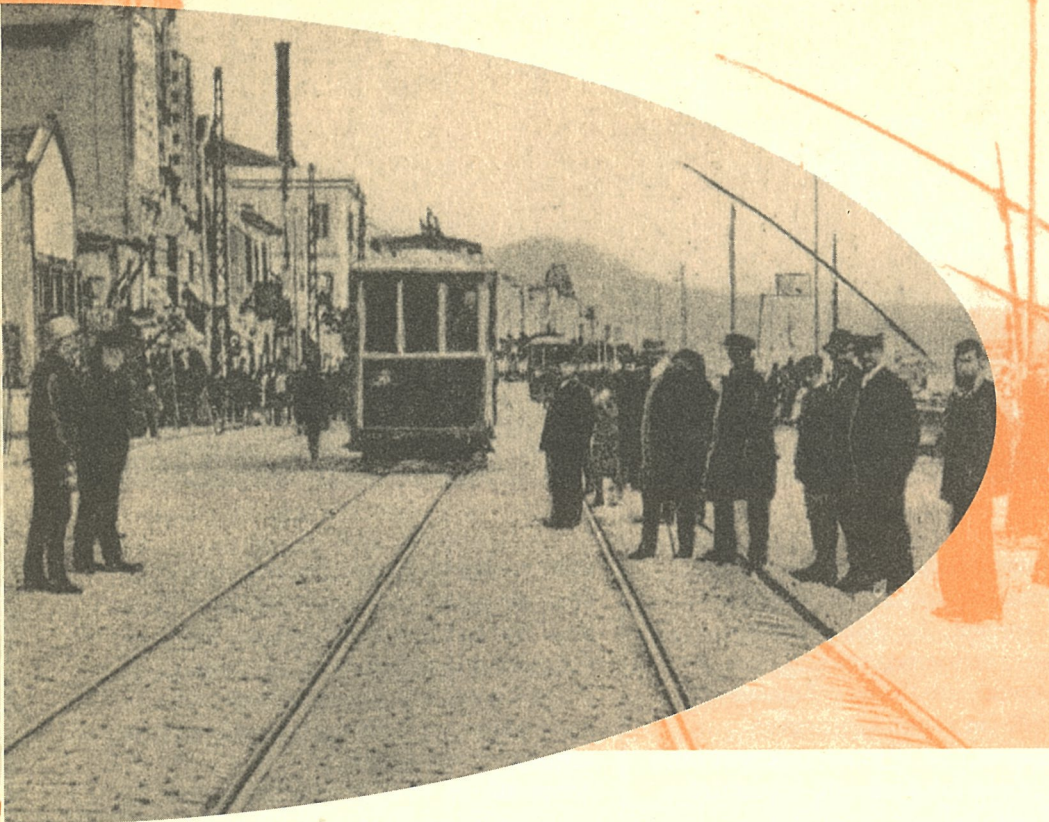
Όσοι τελικά επιστρέφουν στην Κωνσταντινούπολη. Για να ξαναγυρίσουν στην πόλη, όπως φαίνεται, στο άμεσο μέλλον. Στον ανταγωνισμό προσπαθούν να ανταπεξέλθουν με εκσυγχρονισμό και οι άμαξες και τα κάρα ενώ αρχίζουν

να κυκλοφορούν και μοτοσυκλέτες και παραγγέλλονται τα πρώτα αυτοκίνητα.

Ήδη στις 9 Οκτωβρίου του 1907 είχε κυκλοφορήσει το πρώτο ιδιωτικό αυτοκίνητο στην πόλη, που έγινε αντικείμενο θαυμασμού, χωρίς κανείς να μπορεί να φανταστεί ότι αυτό το μεταφορικό μέσο, που αρχικά ήταν προσιτό μόνο στους πλούσιους, μετά από χρόνια θα αναδεικνυόταν ως το μεγαλύτερο εμπόδιο για την κυκλοφορία στις σύγχρονες πόλεις. Τα προβλήματα που είχαν να αντιμετωπίσουν τότε οι άνθρωποι ήταν διαφορετικής τάξης. Το 1908 μάλιστα ήταν χρονιά έντονης οικονομικής κρίσης για την Αυτοκρατορία. Στις 23 Ιουλίου ξεσπά η νεο-τουρκική επανάσταση, που διευκολύνει την ανάπτυξη της κοινωνικής συνείδησης. Από τον Αύγουστο μέχρι τον Οκτώβρη πραγματοποιούνται καμιά τριανταριά σημαντικές απεργίες.

Μεταξύ των απεργών βρίσκονται σύσσωμοι και οι 250 εργαζόμενοι της Εταιρείας Τροχιοδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού της Θεσσαλονίκης. Από τότε και μετά οι «τραμβαιγιέρηδες» της Θεσσαλονίκης

Ηλεκτροκίνητο τραμ "Σεϊβάν Αραμπά" στην παραλία (1908)



θ' αρχίσουν να γράφουν μια δυναμική συνδικαλιστική ιστορία, που αποτέλεσε πρότυπο και για άλλους κλάδους, αφού κατάφεραν να εξασφαλίσουν την υλοποίηση πολλών αιτημάτων τους: σωματείο (1917), οκτάωρο, Ταμείο Αλληλοβοήθειας (1920), Ταμείο Συντάξεως (1927), τιμαριθμικό μεροκάματο σε μεταλλικές δραχμές (1927), Ταμείο Προνοίας κ.ά.

«Μόνον οι ηλεκτροτεχνίται και οι τροχιοδρομικοί εκέρδισαν το οκτάωρο με αγώνας» θα γράψει το 1921 ο Αβραάμ Μπεναρόγια, που από το 1909 συνδημιουργεί τη Φεντερασιόν της Θεσσαλονίκης, που θα εξελιχθεί στη σημαντικότερη σοσιαλιστική οργάνωση της Βαλκανικής.

Το δίκτυο των γραμμών που χρησιμοποίησε τελικά το ηλεκτροκίνητο τραμ δεν ξεπέρασε εκείνο του ιππήλατου, παρ' όλους τους οραματισμούς και τις προτάσεις. Η ίδια η Δημαρχία τον Ιούνιο του 1907 ζήτησε την παραχώρηση προνομίου για να κατασκευάσει νέες γραμμές, αφού

ούτε η παλιά πρόταση της γραμμής Λευκού Πύργου προς Μπες Τσινάρ λειτουργούσε. Το Μάρτιο του 1911 η γραμμή λειτούργησε ενώ δύο μήνες μετά η πόλη ακόμη ζητά επέκταση της γραμμής «μέχρι των έξω της πόλεώς μας σφαγείων».

ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Ετσι, οι βασικές γραμμές του ηλεκτροκίνητου τραμ για αρκετά χρόνια παρέμειναν: α) Ντεπώ - Βασ. Όλγας - Λευκός Πύργος - Παραλία - πλατεία Ελευθερίας και β) Ντεπώ - Βασ. Όλγας - Βασ. Σοφίας (Εθνικής Αμύνης) - Σιντριβάνι - Εγνατία - Βαρδάρης, που διακλαδωνόταν μετά για Παλιό Σταθμό ή συνέχιζε για Μπες Τσινάρ (περίπου στο Fix). Πάντως, το 1911, ο ηλεκτροφωτισμός γενικεύεται στην πόλη, έρχεται νέα μηχανή για διεύρυνση του δικτύου και η Εταιρεία αυξάνει το κεφάλαιό της σε 8 εκατομμύρια χρυσά

φράγκα. Ο ηλεκτρισμός ενισχύει τη βιομηχανική ανάπτυξη και στα 1912 περίπου 3000 εργάτες (τα 2/3 γυναίκες) λειτουργούν στην πόλη το 57% των εργοστασίων της Μακεδονίας, ισχύος 5000 ίππων.

Στις 16.4.1912 η οθωμανική κυβέρνηση προχωρεί σε νέα συμφωνία με την Εταιρεία των τραμ που εκπροσωπείται από τον Μ. Rosental, όπου ενοποιούνται οι προηγούμενες συμβάσεις (1889, 1899, 1900) και η Εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωση να κατασκευάσει ένα ευρύτατο δίκτυο τραμ μέσα στην πόλη.

Ταυτόχρονα η Εταιρεία Ηλεκτροφωτισμού υποχρεώνεται να ενοποιηθεί με την Εταιρεία Τροχιοδρόμων, για να δημιουργηθεί η ΕΤΗΘ, στην οποία και παραχωρούνται όλα τα προνόμια των συμβάσεων, που λήγουν -παταυτόχρονα στις 15.9.1957. Επιπλέον, το εταιρικό κεφάλαιο αυξάνεται σε 2 εκατομμύρια φράγκα.

ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Τον Οκτώβριο του 1912 η Μακεδονία ενώνεται με την υπόλοιπη Ελλάδα. Η Θεσσαλονίκη περνάει μια περίοδο έντονων αναστατώσεων, καταστροφών αλλά και δημιουργίας, όμως τα τραμ υπομονετικά συνεχίζουν να μεταφέρουν ανθρώπους και αγαθά.

Φυλές κάθε είδους και ξένοι στρατοί, κινηματίες και μποέμηδες, επαναστάτες και νοικοκυραίοι, μπαγιάτηδες και πρόσφυγες, μαγαζάτορες και γραφιάδες συνδέονται στενά με το τραμ γιατί το νιώθουν σαν ένα αναπόσπαστο εργαλείο δουλειάς αλλά και ψυχαγωγίας.

Βέβαια, το κράτος αναγκάζεται δύο φορές να επιτάξει την ΕΤΗΘ, γιατί τα παράπονα και οι απαιτήσεις των πολιτών διογκώνονται -κυρίως για ηλεκτροφωτισμό αλλά και μετακίνηση- χωρίς η βελγική εταιρία να μπορεί να τα καλύψει, παρόλο που αυξάνει τα κινητήρια οχήματά της σε 50, που κυκλοφορούσαν και με δεύτερο ρυμουλκούμενο όχημα. Η πρώτη επίταξη της ΕΤΗΘ γίνεται στις 12.12.1919 και αποκαθίσταται στις 2.7.1920, αφού είχε επιτευχθεί αύξηση των εισπράξεων κατά 2000

δραχμές την ημέρα. Νέα επίταξη γίνεται στις αρχές του 1924 και λήγει σύντομα, με την υπογραφή ενός Πρωτοκόλλου με το Υπουργείο Συγκοινωνίας (3.2.1924), όπου - μεταξύ άλλων- καθορίζεται ότι το κράτος θα μπορεί να εξαγοράσει την ΕΤΗΘ μετά την 1.1.1940. Η ΕΤΗΘ μεταφέρει και τυπικά την έδρα της στις Βρυξέλλες, Διευθυντής αναλαμβάνει ο Josse Allard της ομώνυμης τράπεζας και αυξάνει το εταιρικό της κεφάλαιο σε 20 εκατομμύρια βελγικά φράγκα, εκδίδοντας 40.000 μετοχές των 500 φράγκων. Η Εταιρεία αναλαμβάνει την εκμετάλλευση της νέας γραμμής Ντεπώ - 25ης Μαρτίου - Χαριλάου, που είχε κατασκευάσει η κυβέρνηση ένα χρόνο πριν. Υποχρεώνεται, ακόμη, να κατασκευάσει μια νέα γραμμή 2,5 χλμ. από το Σιντριβάνι στο νοσοκομείο Χιρς (Ιπποκράτειο), που αρχίζει, τελικά, να λειτουργεί από το 1927.

Την ίδια χρονιά καταργείται η γραμμή της παραλίας και μεταφέρεται μέσω Διαγωνίου στην Τσιμισκή, για να κάνει στροφή στην οδό Αγ. Μηνά και να επιστρέψει.

ΠΑΡΑΠΟΝΑ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΑ

Ηδη από το 1924 έχουν αρχίσει να κυκλοφορούν στην πόλη τα πρώτα ταξί και το 1928 λειτουργεί η πρώτη λεωφορειακή γραμμή. Τα επόμενα χρόνια, οι λεωφορειακές γραμμές, που ξεπηδούσαν ανεξέλεγκτα για να εξυπηρετήσουν κυρίως τις ανάγκες των νέων προσφυγικών συνοικισμών, θα αυξηθούν και θ' αρχίσουν να ανταγωνίζονται τα τραμ.

Ο πληθυσμός έχει αυξηθεί σημαντικά (237.000 το 1928) και τα ήδη πεπαλαιωμένα οχήματα των τραμ γεμίζουν πια ασφυκτικά, αυξάνοντας -μεταξύ των άλλων- και τα κρούσματα κλοπών. Κάποια στιγμή μάλιστα ο αντιπολιτευόμενος «Ταχυδρόμος Βορείου Ελλάδος» έγραφε: «Εξακολουθούν εις τα τραμ να υπάρχουν οι πινακίδες "Αποφεύγετε τους Λωποδύτας", χωρίς λόγο όμως, αφού ο κ. Βενιζέλος τους προσέλαβε ως σωματοφύλακας!» Τα προβλήματα όμως της πόλης με την ΕΤΗΘ συνεχίζονται και από το 1928 αρχίζουν νέες διαπραγματεύσεις για νέα σύμβαση. Οι δημόσιες



Τραμ στον Λευκό Πύργο. Μεσοπόλεμος

αντιπαραθέσεις κυρίως του Δήμου Θεσσαλονίκης- με την ΕΤΗΘ είναι συχνότατες. Το 1932 μάλιστα ο Δήμος πετυχαίνει την εξάμηνη φυλάκιση του Γενικού Διευθυντή της ΕΤΗΘ για κλοπή ηλεκτρικού ρεύματος! Το 1936 προσφεύγουν στη Διαιτησία του Διεθνούς Δικαστηρίου, το οποίο εκδίδει δύο αποφάσεις, που στριμώχνουν -σχετικά- την ΕΤΗΘ. Όμως στις 27.9.1940 ο Ι. Μεταξάς αναγκάζεται να προχωρήσει στην εξαγορά της Εταιρείας, μια και το προνόμιο της εκμετάλλευσης είχε λήξει την 1.1.1940 και δεν ήθελε να πέσει η ΕΤΗΘ σε γερμανικά ή ιταλικά χέρια που ενδιαφέρονταν - κυρίως η Siemens και η Galileo. Στο κράτος παραδίδονται -εκτός από τα ακίνητα- 102 οχήματα τραμ από τα οποία τα 51 ρυμουλκά και τα 51 ρυμουλκούμενα βαγόνια. Τα παλιότερα απ' αυτά, 25 συνολικά, βρίσκονται στην κυκλοφορία από το 1907! Ταυτόχρονα η βελγική εταιρεία μεταβιβάζει στο κράτος ένα παθητικό 10.709.000 δραχμών. Η κρατική ΚΕΤΗΘ είναι πια γεγονός.

ΑΓΩΝΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΩΣΗ

Παρ' όλες τις περιπέτειες της κατοχής, τα τραμ επιβίωσαν. Και με την απελευθέρωση οι εργαζόμενοι μαζί με τις άλλες διεκδικήσεις τους επιδίδονται σ'

έναν αγώνα να συντηρήσουν και να επεκτείνουν αν μπορούν τα τραμ. Παρ' όλα αυτά, το 1945 το τμήμα της γραμμής από το Βαρδάρη μέχρι το Μπες Τσινάρ και τη διακλάδωσή της προς τον παλιό σταθμό σταματάει να λειτουργεί. Με μεγάλες προσπάθειες, το 1949, η γραμμή, που σταματούσε στο Χιρς, επεκτείνεται μέχρι τη Γέφυρα (Μάρκου Μπότσαρη) και την επόμενη χρονιά φθάνει μέχρι τη Μαρασλή, για να ενωθεί με τη γραμμή της Μαρτίου.

Έτσι, οι γραμμές που λειτουργούν το 1950 είναι τρεις: α) Αποθήκη - πλατεία Τραπεζών (Ι. Δραγούμη), μήκους 5 χλμ., β) Χαριλάου - πλατεία Μεταξά (Βαρδάρης), μήκους 6 χλμ. και γ) Αποθήκη -Χαριλάου, μήκους 2300 μέτρων. Ταυτόχρονα οι εργαζόμενοι θέτουν σε κυκλοφορία ανανεωμένα τα οχήματα, με ανταλλακτικά από τους σιδηροδρόμους και βαμμένα πράσινα.

Το κλίμα όμως παγκόσμια είχε στραφεί κατά των τραμ. Ήδη στις ΗΠΑ τα συμφέροντα των αυτοκινητοβιομηχανιών, των εταιριών πετρελαίου και ελαστικών είχαν αρχίσει να προωθούν το αυτοκίνητο. Το 1949 στη δίκη του Σικάγου η General Motors, η Mack, η Standard Oil, η Philips Petroleum, η Firestone κ.ά. καταδικάζονται γιατί εξαγόραζαν γραμμές τραμ και τις καταργούσαν βάζοντας λεωφορεία, που άνοιγαν το δρόμο για τα Ι.Χ. Παγκόσμια, τα τραμ κατηγορούνται

ως αργά και θορυβώδη και αρχίζουν να ξηλώνονται. Βασική συνταγή είναι η αυτονόμηση των εταιριών ηλεκτρισμού από τα τραμ, που έτσι οδηγούνται στη χρεωκοπία.

Η ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ

Το 1950 ιδρύεται η ΔΕΗ και αρχίζουν οι πρώτες συζητήσεις για κατάργηση των τραμ, που συσπειρώνουν όλους τους φορείς της πόλης, με αποτέλεσμα την παράταση της ζωής τους. Τον Ιούνιο του 1953 διατυπώνεται η «μελέτη Ρήγα» για το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, που προτείνει αναβάθμιση των τραμ. Ήδη όμως τα οργανωμένα συμφέροντα και οι λεωφορειούχοι πιέζουν για την κατάργηση και πετυχαίνουν το διαχωρισμό τροχιοδρόμων και ηλεκτροφωτισμού, που οδηγεί την ΚΕΤΗΘ σε μεγάλο παθητικό. Στις 16.11.1953 καταργούνται από τον τότε υπουργό Δημοσίων Έργων Κ. Καραμανλή τα τραμ των Αθηνών και στις 8.5.1954 ξηλώνεται η γραμμή της Βασ. Όλγας στη Θεσσαλονίκη. Οι

φορείς της πόλης αγωνίζονται (Δήμος, Εργατικό Κέντρο κ.ά.) αλλά τρία χρόνια μετά, στις 27.7.1957, καταργείται και η γραμμή της Εγνατίας και η κυκλοφορία παραδίδεται στον ΟΑΣΘ.

Η πόλη πενθεί.

«Βαθύτατα συγκεκινημένοι από την εις βάρος σας καταδικαστικήν απόφασιν, σας απευθύνομεν το ύστατον “χαίρε” και σας βεβαιούμεν ότι δεν θα λησμονήσωμεν ποτέ την φιλεργίαν σας και τας πολυτίμους υπηρεσίας που μας προσφέρατε επί τόσα συνεχή έτη, παρέχοντες παράδειγμα φιλοπονίας εις τους νεοέλληνας. Σας παρακαλούμεν δε να λησμονήσετε την μοχθηρίαν ημών των δημοσιογράφων, οι οποίοι όλας τας ευθύνas για του φύλλου πήδημα, τας επερρίπαμε στα τραμ. Όμως το γεγονός παραμένει αδιασάλευτον. Αλλοιώς εγνωρισθήκαμε και αλλοιώς χωρίζομαστε.» Ο πόνος του χωρισμού, που αποτυπώνεται πιστά από τη δημοσιογραφική γραφίδα του Νικόλαου Καμμώνα, είναι σαφές ότι εκφράζει τα συναισθήματα του μέσου Θεσσαλονικιού.

Συναισθήματα που υπήρξαν κοινά με

αυτά πολλών άλλων πολιτών σ' ολόκληρο τον κόσμο, που ένιωθαν ανήμποροι να αντιδράσουν στον οδοστρωτήρα του «εκσυγχρονισμού». Έχει όμως ο καιρός γυρίσματα. Το τραμ υπήρξε δίκαια ένα δημοφιλές και λαϊκό μέσο συλλογικής μεταφοράς, που κυριάρχησε για έναν αιώνα περίπου στις πόλεις της Δύσης, για να συκοφαντηθεί όμως στο μέσον του εικοστού αιώνα, προς δόξαν της ιδιωτικής αυτοκίνησης. Επειδή όμως «το ψέμα έχει κοντά ποδάρια», άρκεσε μια εικοσαετία «νεκροφάνειας» για να διαπιστωθεί ότι το μέσο που -αντί να εσυγχρονιστεί- ξηλώθηκε, αποτελεί σημαντική λύση στην κυκλοφοριακή παράλυση των μεγαλουπόλεων. Γι' αυτό και το τραμ επανέρχεται εκσυγχρονισμένο, γρήγορο, άνετο, αθόρυβο, οικολογικό, φθηνό, φιλικό στην πόλη και τους κατοίκους της, παίρνοντας το εισιτήριο και για τη μεταβιομηχανική εποχή.

Γωνία Τσιμισκή με Παύλου Μελά



Ατάκτως Ειρημένα

ΦΘΗΝΟΙ ΑΝΘΡΩΠΟΙ ΤΟΥ 1830

Στα εγκαίνια προσεδόθη η μεγαλύτερα δυνατή επισημότητα. Παρέστησαν εις αυτά όλοι αι αρχαί. Ο Βαλής Αλή Ριζέ πασσάς, ο στρατιωτικός διοικητής Ρεούφ πασσάς, ο διευθυντής της αστυνομίας, οι αρχηγοί των διαφόρων θρησκευμάτων, ο Μητροπολίτης Σωφρόνιος, ο Μουκτής και ο Αραρραβίνος, ο δήμαρχος Χουλουσού μπέης, το διπλωματικόν σώμα εν σώματι. Ανεπέμθησαν δεήσεις και ευχαί παρά του Μητροπολίτου, του Μουκτής και του αραρραβίνου, μεθ' οι κεκλημένοι επεδόθησαν εις την υποστήριξιν του πλουσιωτάτου κυλικείου, του οποίου υποστηρίχθηκε κατ' εξαίρεσιν ο καμπανίτης.

Ο Γκιώλ (διευθυντής των τραμ) συνομιλών με τον Βαλίν έκαμεν απόπειραν πωλήσεως ευθηνού πνεύματος και του είπε:
- Αν εγνώριζα πασά μου, ότι οι άνθρωποι είναι τόσο φθηνοί στον τόπον σας, δεν θα αγόραζα άλογα για το τραμ!

Την απάντησιν του την έδωσε ο νομικός σύμβουλος της εταιρίας, ένας ομογενής γλωσσομαθής και διακεκριμένος δικηγόρος της πόλεώς μας, ο οποίος του είπε:
- Οι άνθρωποι είναι πραγματικά φθηνοί εδώ, γιατί τα ζώα σπανίζουν. Φαντάζομαι δε πόσο μεγάλη αφθονία θα υπάρκη από αυτά στον τόπον σας.

Ο Γκιώλ εκάταλαβε την ευστοχίαν της απαντήσεως και αρκέσθηκε να... ξεροκαταπιή.

Με το άναμμα των φώτων οι επίσημοι, όπως και οι πιο σημαίνοντες ομογενείς απεχώρησαν.

Και αφήσαν το πεδόν ελεύθερον στους λεβανάνους του Φραγκομακαλά και στους Εβραίους, να παρατείνουν την διασκέδασιν και τον χορόν πολύ πέραν του μεσονυκτίου.»

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΜΜΩΝΑΣ
«Μακεδονία», 4/4/1954

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ

ΤΗΣ 31ης ΜΑΡΤΙΟΥ 1897

Οποιος διασχίζει στη Θεσσαλονίκη με το αφάνταστα φτηνό τραμ το μακρύ δρόμο από το Σιδηροδρομικό Σταθμό στο Χαμιντέ, όπου βρίσκονται τα προξενεία και προχωρεί ως το Λευκό Πύργο χωρίς να ρίξει το βλέμμα του στις συνεχώς εμφανιζόμενες στρατιωτικές μονάδες, τις ένοπλες και μη, τις έφιππες και τις πεζοπορούσες -αυτός δεν θα αισθανόταν ίσως τον υπόκωφα διάχυτο φόβο που είναι απλωμένος πάνω από την πόλη. Στη λαμπερή λιακάδα που ζεσταίνει το πρωινό φρέσκο αεράκι της άνοιξης, απλώνεται ο δρόμος, ζωντανεμένος από το παρδαλό ανακάτωμα των πιο διαφορετικών φυλών.»

ΔΟΚΤΩΡ Κ. Α. ΦΕΤΣΕΡ,
-ΑΠΟ ΤΗ ΘΕΣΣΑΛΙΚΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ
ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ - 1897-

ΤΑ ΔΥΣΚΟΛΑ
ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΤΩΝ ΤΡΑΜ

Ενα τραμ σολισμένον με γιρλάντες και με σημαίες, του οποίου επέβησαν ο Βαλής, ο στρατιωτικός διοικητής, ο αστυνομικός διευθυντής, ο αρχακαφίης του Γιλδίζ Μελκαμέ βέης, μεγάλως συντελέσας εις την έκδοσιν του φερμανίου δια το προνόμιον, και άλλαι εξοχώτητες της πόλεως, εξεϊκήνησεν από το Ντεπώ και έφθασεν εις την Σκάλαν, μεθ' ο επέστρεψεν. Οι διαβάται εσταματούσαν κατάπληκτοι και το εκάζεσαν, οι αμαξάδες το εμούτζωναν κρυφά, οι δε Τούρκοι το έφτυναν. Οι ιδόντες και πιστεύσαντες αγάδες, ότι μπορεί να κινηθή, ταχύτατα μάλιστα, χωρίς άλογα ούτε τζάκι, όπως των σιδηροδρόμων, ένας κοσκοτζάμ αραμπάς, μεταβάντες εις τους τουρκοκαφενέδες και τους

τουρκομακαλάδες, εκεί επάνω, διέδωκαν το θαύμα, ομοφώνως δε οι πάντες ωνόμασαν το νέον τραμ "σεϊτάν - αραμπασι", ο εστί μεθερμηνευόμενον όχημα του Διαβόλου.

Την επαύριον που θα ήρχιζε πλέον η κανονική λειτουργία των νέων τραμ, κόσμος και κοσμάκης συνέρρευσεν από τας συνοικίας εις την Εγνατίαν και την παραλίαν δια να τα ιδούν. Γενική υπήρξεν η κάθοδος των Τούρκων εις την Εγνατίαν. Νέοι και γέροι, κανούμισσες και παιδιά εγέμισαν τας παρόδους, οι δε καφενέδες του Ταχτά - Καλέ, του Κολόμβου και του Βαρδαρίου ήσαν κατάμεστοι από πρωίας.

Τα πρώτα τραμ ενεφανίσθησαν τέλος. Ήσαν κίτρινα τότε και έλαμπαν σαν χρυσά κάτω από τον πρωινόν ήλιον. Επήγαιναν αγά σιγά διότι οι οδηγοί ήσαν ακόμη απζαμήδες. Οι επιβάται ήσαν ελάχιστοι. Διότι είχε διαδοθή από ημερών, ότι καλά μεν τα ηλεκτρικά τραμ, αλλά κάποτε, όταν το ηλεκτρικόν ρεύμα... ξεφύγη στα ξύλινα μέρη, πάνουν φωτιά και καίονται άμέσως, χωρίς να προφθάσουν οι επιβάται να ηδηήσουν.

Κανείς δε δεν είχε την διάθεσιν να προσφέρη εαυτόν ολοκαύτωμα εις την κάπως διαβολικήν αυτήν πρόοδον του πολιτισμού. Οι ελάχιστοι, που ετόλμησαν να επιβούν ήσαν αναμφιβόλως τρελλοί, ή πληρωμένοι από την εταιρείαν για να παρασύρουν και τους άλλους. Ο φρόνημος κόσμος επερίμενε να περάσουν λίγες μέρες δια να... ιδή η θη γίνη. Καμμία βία δεν υπήρχε. Και τα νεόκοπα και απαστράπτοντα τραμ γειμίζοντα την στενήν Εγνατίαν με τον όγκο των και την ατιμόσφαιραν με τους οξείς κωδωνισμούς των επιγαινοέρχοντο. Οι Τούρκοι τα έβλεπαν με κάποιον θαυμασμόν, που ενεχε και φόβον και μίσος. Ματαίως εστάθμευαν τα οχήματα εις τας διαφόρους στάσεις. Για να κατέβη, κατέβαινε κανένας

μετανοημένος δια το τόλμημά του. Αλλά για να ανέβη, κανένας, δεν ανέβαινε - Μπρακ τζάνουμ... νε μελιαζίτ...»

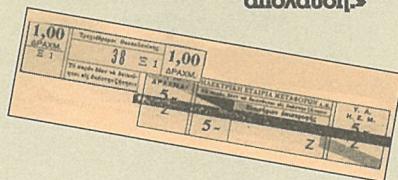
Β.Α. ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΤΗΣ (ΠΑΛΛΙΟΣ)
«Από τα περασμένα», 1938

ΟΙ ΤΟΛΜΗΡΟΙ ΤΟΥ 1908

Τα εγκαίνια της ηλεκτροκίνητης γραμμής έγιναν Σάββατο. Τα τραμ άστραφταν από καθαριότητα... Οι οδηγοί και οι επράκτορες φορούσαν καινούργιες στολές και λευκά υφασμάτινα γάντια. Εκείνη τη μέρα δεν πλήρωνες εισιτήριο, για να μάθει ο κόσμος το νέο μέσο συγκοινωνίας. Κι επειδή ήταν Σάββατο, μέρα γιορτής, σκέφτηκαν πως θα ήταν πιο εύκολο για τους Εβραίους να ανεβούν, μέρα Σάββατο, σε αυτά τα αμάξια που είχαν τροχούλια που πετούσαν σπίνες σαν τη φωτιά.

Οι πιο ξεχωριστοί και οι τολμηροί ανέβαιναν για να τα δοκιμάσουν τζάμπα και να το αφηγηθούν μετά και στους φίλους τους. Οι Τούρκοι ονόμασαν τα τραμ «Σεϊτάν αραμπασι» (αμάξι του διαβόλου). Τα παλικάρκια όμως νοσταλγούσαν το ιπποκίνητο τραμ. Έβρισκαν πως τα καινούρια

έτρεχαν πολύ γρήγορα και δεν μπορούσαν να τα ανεβοκατεβαίνουν έτσι καθώς έτρεχαν, προκαλώντας με τις παλικάριές τους το θαυμασμό των κοριτσιών. Επίσης ο τραμβαγιέρης τους άφηνε συχνά να κρατούν τα γκέμια. Και με τα νέα τραμ θα έκαναν πια αυτή την απόλαυση.»



ENRIQUE SAPORTA Y BEJA
«ΤΡΙΓΥΡΩ ΣΤΟ ΛΕΥΚΟ ΠΥΡΓΟ»
(Μετάφραση: ΑΛΜΠΕΡΤΟΣ ΝΑΡ)

ΕΠΙ ΚΑΤΟΧΗΣ

Ο συρμός του τραμ είχε πάντα δύο (και, σπανιότατα, τρία) βαγόνια. Αυτή την εποχή δεν υπήρχαν λεωφορεία, γιατί δεν υπήρχε βενζίνη. Όσο για το τραμ, οι ρομιοί είχαν δικαίωμα ν' ανεβαίνουν μόνο στο δεύτερο βαγόνι, αφού το πρώτο ήταν προορισμένο για τους γερμανούς. Μια σχετική λευκή πινακίδα, κολλημένη στα πλάγια του πρώτου βαγονιού, προειδοποιούσε το

νοήμον κοινόν πως το όχημα ήτο δεσμευμένο δια τας Δυνάμεις Κατοχής. Γιαυτό τα περαστικά τραμ παρουσίαζαν ένα παρδαλό θέαμα: το πρώτο βαγόνι σκεδόν άδειο, και, το δεύτερο γεμάτο-φρίσκα μέχρι τη σκεπή.

Ωστόσο, υπήρχαν και τα χειρότερα. Δηλαδή, ενώ οι Έλληνες ήταν «προνομούχοι», οι Εβραίοι δεν είχαν το δικαίωμα ν' ανεβαίνουν στο τραμ. Κάθε βράδι έβλεπες πλήθη Εβραίων (τους ξεχώριζες από το κίτρινο άστρο πάνω στο στήθος) να περπατάνε στα πεζοδρόμια της Εγνατία και της λεωφόρου Στρατού, τραβώντας για τα σπάτια τους. Οι νησικοί Εβραίοι έκαναν, καθημερινώς, ένα αλέ-ρετούρ τουλάχιστον δέκα χιλιομέτρων...»

ΗΛΙΑΣ ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ
«Σχολιαστής», 13/5/1988

ΕΝΑΣ ΚΛΑΔΟΣ ΠΙΛΟΤΟΣ

Οι συνδικαλιστικοί αγώνες των τροχιοδρομικών έχουν αφήσει εποχή στην προπολεμική Θεσσαλονίκη. «Οι μάκες που έδιναν οι τραμβαγιέρηδες ήταν πάντα σκληρές και από την πρώτη στιγμή έπαιρναν μαχητικό





σιδηροδρομικοί και στη Δύση, και στα Βαλκάνια (στη Βουλγαρία π.χ. αποτελούσαν τα προπύργια του Σοσιαλιστικού Κόμματος) και σε "τριποκοσμικές" χώρες (π.χ. στην Αίγυπτο).

(Από ανακοίνωση του Μιχ. Τρεμόπουλου στο ΙΖ' Ιστορικό Συνέδριο, 2 Ιουνίου 1996).

χαρακτήρα", περιγράφει ένας παλιός συνδικαλιστής, ο Γιάννης Χατζηδήμου. Η πόλη παρέλυε, αφού τα τραμ ήταν για πολλά χρόνια το βασικό μέσο συγκοινωνίας. Γι' αυτό και οι Αρχές χρησιμοποιούσαν απεργοσπάστες, στρατιώτες ή κωροφύλακες, οι απεργοί όμως πετύχαιναν συχνά να ακινητοποιήσουν και τα ελάχιστα τραμ που κυκλοφορούσαν. Οι τραμβαγέρηδες "με τις γυναίκες τους, τα παιδιά τους, και τους γέρους τους έπεφταν και ξάπλωναν πάνω στις σιδηροτροχιές. Τότε, όλη η εργαζόμενη Θεσσαλονίκη ξεσηκώνόταν και στεκόταν στο πλευρό τους. Γενικά, οι απεργίες των τραμβαγέρηδων κατέληγαν σε επιτυχία και αυτό γιατί οι απεργοί αυτοί, από την πρώτη στιγμή, έδιναν μαχητικό χαρακτήρα στις απεργίες τους.

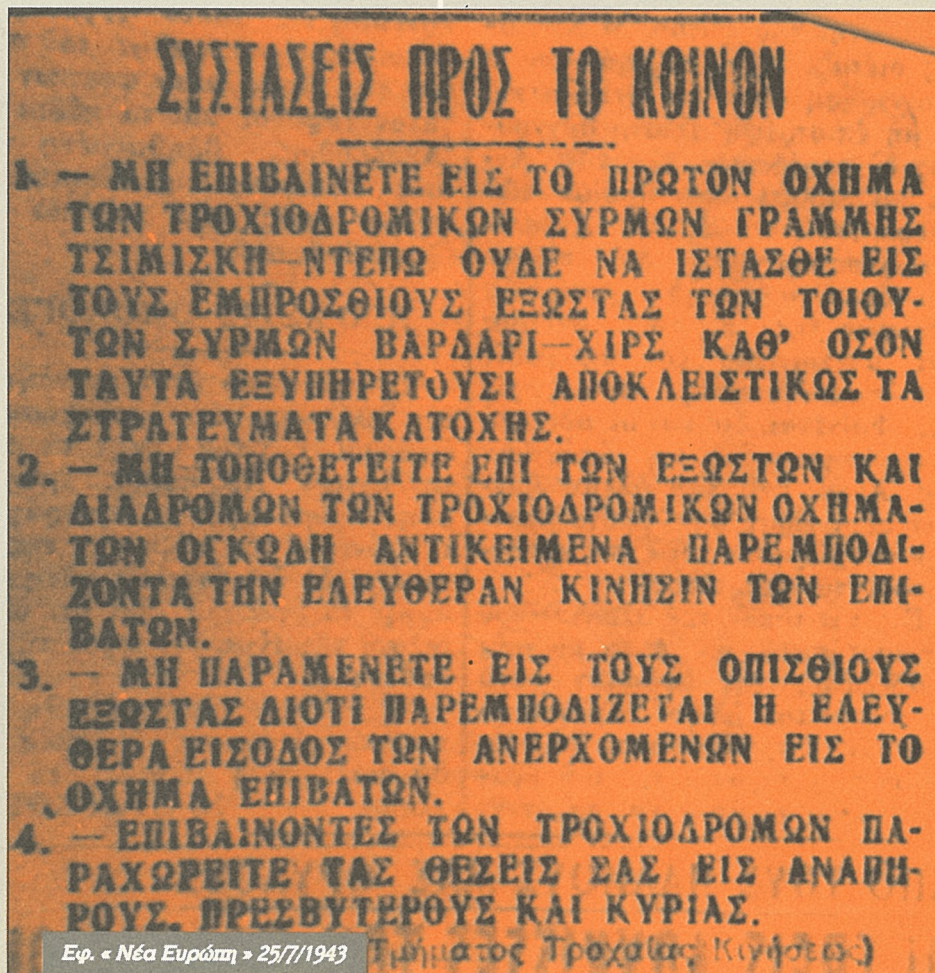
Τις περισσότερες φορές τους τροχαδρομικούς ακολουθούσαν στην απεργία τους κι άλλοι κλάδοι εργατών, προβάλλοντας τις δικές τους απαιτήσεις". Οι τροχαδρομικοί, όπως και οι σιδηροδρομικοί, συγκέντρωναν προπολεμικά κάποια χαρακτηριστικά που θα μπορούσαν να τους τοποθετήσουν σε μια θέση αντίστοιχη με αυτήν της δυτικοευρωπαϊκής "εργατικής αριστοκρατίας". Η ασφάλεια και η σταθερότητα στην απασχόλησή τους σε εποχές εκτεταμένης ανεργίας, οι καλές και τακτικές αμοιβές τους, το λογικό ωράριο και οι κοινωνικές ασφαλίσεις τους συνδυάζονταν με μεγάλη συμμετοχή στα συνδικάτα τους αλλά και πολιτική ριζοσπαστικοποίησή τους. Αντίστοιχα σημαντικό ρόλο και θέση στο εργατικό κίνημα είχαν οι τροχαδρομικοί και οι

ΣΚΑΛΟΜΑΡΙΕΣ ΚΑΙ ΖΑΒΟΛΙΕΣ

Τα τραμ! Η Θεσσαλονίκη είχε πολλά τραμ. Όταν μιλούσες για τη Θεσσαλονίκη, ο νους σου πήγαινε στο Λευκό Πύργο και στα τραμ... Σκαρφαλώναμε στα τραμ τζαμπατζήδες, πατώντας στην πίσω σκαλίτσα των βαγονιών, έτοιμοι να πηδήσουμε με την εμφάνιση του εισπράκτορα. Οι εισπράκτορες μας κυνηγούσαν μ' εκείνο το μεγάλο και βαρύ μπρούτζινο μαραφέτι που είχε μαγκωμένα τα εισιτήρια. Κι αν μας πρόφταναν, σπάνια βέβαια, μας έδιναν μια με τα εισιτήρια στο

κεφάλι κι εμείς πηδούσαμε κάτω με τέχνη ακροβάτη... Με τα τραμ κάναμε κι άλλες πολλές ζαβολιές. Εκτός απ' τη σκαλομαρία βάζαμε καρφιά στις ράγες, να περάσουν οι ρόδες του να τα πατήσουν στην άκρη, να γίνουν σκαρπέλα για να σκαλίζουμε τις φιγούρες του καραγκόζη. Όταν εμίσταν πάνω στα τραμ στεκόμασταν στο πίσω μπαλκονάκι και περνώντας κοντά στην Καμάρα σύρριζα στο πεζοδρόμιο, βγάζαμε το χέρι και αρπάζαμε τα κορφήσια απ' τις κοτσίδες κι αυτά τσιρίζανε. Αλλά η απόλαυση ήταν το Πάσχα. Αραδιάζαμε στις ράγες πασχαλιάτικες τάπες και με ανεπίπτη προσμονή χαζεύαμε, να περάσει το τραμ και να δούμε τον οδηγό ν' ανοιγοκλείνει ξαφνιασμένος τα μάτια του απ' τις ριπές που προκαλούσαν οι ρόδες του.»

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΖΗΣΙΑΔΗΣ, «Θεσσαλονίκη, όσα θυμάμαι»



Εφ. «Νέα Ευρώπη» 25/7/1943

Επιμέλεια: Τροχαλαίη Κινησέως

Η ΔΕΟΥΣΑ ΕΡΕΥΝΑ

Κράτη, τα οποία δεν παράγουν καουτσούκ και βενζίνη προτιμούν τους τροχοδρόμους. Το Βέλγιο, η Ελβετία, η Ολλανδία, η Δανία, η Σουηδία, η Νορβηγία έχουν τροχοδρόμους. Και όχι μόνον τα κράτη αυτά, αλλά και η Γερμανία ακόμη, η οποία παράγει συνθετικών καουτσούκ και συνθετικών βενζίνη τοποθετεί, καθ' α επιηροφορήθην, κατόπιν υποδείξεως κρατίστων μηχανικών και οικονομολόγων τροχοδρόμους και εις το ανοικοδομούμενον Βερολίνον και εις το Μόναχον. Παρά ταύτα η Εισηγητική Έκθεσις του υπό ψήφισιν Νομοσχεδίου το συγκοινωνιακόν τούτο μέσον δια την πτωχάν Ελλάδα χαρακτηρίζει ως "αναχρονιστικόν".

Εφ' όσον ήδη περιήλθον τα τροχοδρομικά οχήματα και η επίγειος γραμμή αυτών εις τελείαν εξάρθρωσιν, συνεπεία της οποίας και η ελλειμματική εκμετάλλευσις αυτών, τα ανωτέρω αποτελούν ίσως απλήν φιλολογίαν. Υπαπόστη τίνος επήλθεν η εξάρθρωσις επίσης δεν είναι θέμα του παρόντος. Κάποτε θα γίνη η δέουσα έρευνα.>

Χρ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, ΠΡΩΗΝ ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΑΧΡΟΝΟΛΟΓΗΤΟ ΈΓΓΡΑΦΟ. Γύρω στα 1957.

Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΛΕΕΙ ΟΧΙ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΑΜ

Χτες απεστάλη εις τας αρμοδίας αρχάς το εγκριθέν υπό της πραγματοποιηθείσης την παρελθούσαν Κυριακήν εις το Ε.Κ.Θ. συσκέψεως των οργανώσεων ψήφισμα, το οποίον έχει ως ακολούθως: "Οι εργατοϋπαλληλικά, επαγγελματιοβιοτεχνικά, συνεταιριστικά και επιστημονικά οργανώσεις της πόλεως Θεσσαλονίκης, ως και τοιοῦτοι των διαφόρων συνοικιών και λαβούσαι γνώσιν της μελετωμένης καταργήσεως των τροχοδρόμων Θεσσαλονίκης, Ψηφίζουν

1. Διαμαρτύρονται εντόνως δια την τοιαύτην σκέψιν της κυβερνήσεως ήης είνε ασύμφορος δια τας λαϊκάς κυρίως τάξεις άφινες εξυπηρετούνται πολλαπλώς δια των τροχοδρόμων.

2. Ζητούν αναστρέφως όπως παρασχεθή πάσα δυνατή ενίσχυσις εις την Κ.Ε.Τ.Η.Θ. ίνα δυναθῆ αῦτη και επεκτείνῃ έτι περισσότερον τας γραμμάς των τροχοδρόμων και εις τους ακραίους συνοικισμούς, παραχωρηθῆ δε εις αῦτην ίση φορολογική μεταχείρισις μετά της τοιαύτης της Πάουερ.

3. Θεωροῦν ότι υπό τας παρούσας συνθήκας το κράτος δεν είνε εις θέσιν να οργανώσῃ υπό μορφήν κρατικής εκμεταλλεύσεως τας δι' αυτοκινήτων συγκοινωνίας και

4. Αποκρούουν ως ασύμφορον δια τα συμφέροντα του λαού πάσαν σκέψιν μονοπωλήσεως των συγκοινωνιών υπό ιδιωτών, όφινες ουδεμίαν εγγύτην παρέχουν δια την εξυπηρέτησιν του κοινού, αναθέτως δε αποτελούν κίνδυνον φοβεράς εκμεταλλεύσεως αυτού.

Δηλοῦν: Ότι θα αγωνισθούν δι' όλων των νομίμων μέσων κατά πάσης σκέψεως καταργήσεως των τροχοδρόμων Θεσσαλονίκης και αναθέτουν εις τον Δήμον της πόλεώς μας όπως αναλάβῃ την πρωτοβουλίαν μιας γενικότερας κινήσεως προς ματαίωσιν της ανωτέρω σκέψεως.>

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», 9.11.1950

Η ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΣ

Οι τροχοδρόμοι είνε χρήσιμοι δια πολλούς λόγους, αλλά κυρίως:

α) Διότι η χρονική διάρκεια αυτών είνε μεγαλύτερα των λεωφορείων.

β) Διότι χρησιμοποιούν ως κινητήριον δύναμιν τον ηλεκτρισμόν, όσως είνε ερθηνότερος της βενζίνης, δια την αγοράν της οποίας απαιτούνται σημαντικά ποσά συναλλάγματος. Οι τροχοδρόμοι, με το νέον ηλεκτρικόν ρεύμα του Άγρα, επεκτεινόμενοι εις τους ακραίους συνοικισμούς, θα έχουν χαμηλόν εισπήριον δια τα εργατοϋπαλληλικά και τας άλλας λαϊκάς τάξεις. Οῦτοι είνε εξυπηρετικώτεροι και ανετώτεροι δια τον λαόν των συνοικιών και των συνοικισμών. Οῦτω επεκτεινόμενοι οι τροχοδρόμοι και καινούμενοι με χαμηλά εισπήρια, θα έχουν κέρδη, θα εμποδίζουν την διαφυγήν συναλλάγματος εκ της χρησιμοποίησεως μεγάλων

ποσοτήτων βενζίνης και θα είνε εις θέσιν να διαθέσουν χρήματα δια την διάνοιξιν και ανακατασκευήν των λεωφόρων Βασιλέως Γεωργίου και Βασιλίσσης Όλγας.>

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΙΚΩΝ, ανακοίνωσις 3/4/1954



* Ευχαριστούμε θερμά τον Μιχάλη Τρεμόπουλο και τον Θεολόγη Ηλιάδη για τη γενναϊόδωρη διάθεση των αρχείων τους.

* Το επόμενο τεύχος του "Τάμαριξ" θα είναι αφιερωμένο στην ιστορία και στην καθημερινότητα του Λιμένος Θεσσαλονίκης.

ΗΛΕΚΤΡΟΠΛΗΞΙΑ ΟΔΗΓΟΥ ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΩΝ ΕΠΛΗΓΗ ΣΟΒΑΡΩΣ

Τὴν 10ην πρωινήν τῆς σήμερον παρὰ τὴν στάσιν Πύργου ἔλαβεν χώραν δυστύχημα εἰς τὸ ὑπ' ἀρ. 15 τροχιοδρομικὸν δχημα, θέν ἀπὸ ἠλεκτρικὸν κύκλωμα.

Καθ' ἣν ὥραν τὸ ἐν λόγω δχημα ἴστατο εἰς τὴν πρό τοῦ ταχυδρομείου στάσιν εἰς ρυθμιστήρα προεκλήθη ἠλεκτρικὴ ἔνωση συνεπείᾳ τῆς ὁποίας ἔγινεν ἀνάφλεξις εἰς τὰς ἐγκοπὰς.

Ὁ ὁδηγὸς Κ. Ἀγγουράκης ἀντιληφθεὶς τὸν κίνδυνον καὶ διὰ νὰ προλάβῃ τὸ ἀπειληθὲν κύκλωμα ἔσπευσεν νὰ κλείσῃ τὴν ἀσφάλειαν χωρὶς ὁμως νὰ ἀποσύρῃ τὸ ἄλλο τοῦ χέρι ἀπὸ τὰ κλειδιά.

Οὕτω χωρὶς νὰ τὸ περιμένῃ ἔδημιούργησεν ὁ ἴδιος κύκλωμα διότι ἀπὸ τὰ κλαδιά τὰ ὁποία εἶναι καλὸς ἀγωγὸς τοῦ ἠλεκτρισμοῦ, δλόκληρον τὸ ρεῦμα ἐντάσεως 550 βόλτ διοχετεύθη εἰς τὸ σῶμα τοῦ Ἐντὸς δευτερολέπτου ὁ ἀτυχὴς ὁδηγὸς ἔπιπτεν ἀναίσθητος ἐπὶ τοῦ ἔξωστου. Οἱ πρῶτοι προστρέξαντες εἶδον τὸν πληγέντα ὁδηγὸν κατάμαυρον καὶ ἐν ἀφασίᾳ. Ἀμέσως μετεφέρθη οὗτος καὶ τὸν τικὸν Νοσοκομεῖον ὅπου καὶ τὸν ἐπανάφεραν εἰς τὰς αἰσθήσεις του.

Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἠλεκτροπληξίας ἦτο νὰ παραλύσῃ ἡ δεξιὰ χεὶρ τοῦ ὁδηγοῦ. Οἱ ἰατροὶ ὁμως ἔχουν τὴν γνώμην ὅτι καὶ τὸ εὐρὶκὸν σύστημα τοῦ παθόντος θὰ ἐκλονίσθῃ εἰς ἀρκετὸν βαθμὸν ὥστε νὰ καταστῇ οὗτος ἀχρηστὸς πλέον καὶ ἀνίκανος δι' ἐργασίαν.

Ἐκ τῆς γενομένης προανακρίσεως διεπιστώθηδὲτι περισσότερα τροχιοδρομικὰ δχηματα μεταξὺ τῶν ὁποίων καὶ τὸ ὑπ' ἀρ. 15 εἶναι ἐλαττωματικὰ εἰς ἀρκετὸν βαθμὸν ὥστε νὰ διακινδυνεύου' τὴν ζωὴν τῶν οἱ ὁδηγοί.

«Μ' ΕΝΑ ΣΚΟΠΟ ΤΟΥ ΤΑΞΕΙΔΙΟΥ: ΠΡΟΣ Τ' ΑΣΤΡΑ»

Του ΚΩΣΤΑ ΛΑΧΑ

Τι, επιτέλους, είναι αυτό που κάνει το τραμ να φαντάζει στη μνήμη μας σαν ένα από τα πιο προσφιλή μέσα μαζικής μεταφοράς και επικοινωνίας, αφήνοντας να μας διατρέχει μια έντονη ρομαντική διάθεση στην αναπόλησή του;

Μήπως η ελεγχόμενη ταχύτητα του στα όρια της ανοχής και αντοχής της ανθρώπινης όρασης ώστε με άνεση να παρακολουθεί ο επιβάτης και να προσλαμβάνει εικόνες τόσο από τον εξωτερικό περίγυρο όσο και από τα συμβαίνοντα μέσα στο βαγόνι, (ή μήπως διαρκέστερα μέσα στην ψυχή μας), επιτρέποντας έτσι να γεννιούνται αυτόματες διεργασίες για ανεξέλεγκτες προσωπικές φυγές;

Μήπως η ευγένεια των σχεδιαστικών του γραμμών και η λιτότητα της κατασκευαστικής του επάρκειας έτσι που, η εσωτερική οργάνωση των ωφέλιμων χώρων υποδοχής των επιβατών επέτρεπε στους, περιστασιακά συνυπάρχοντες, να αναπτύσσεται μία αδιόρατη οικειότητα κοινωνικής επαφής (χωρίς να λείπει και η σωματική, βέβαια) ή ένα είδος προτροπής κοινωνικής επικοινωνίας, εν σιωπή ή και με φωνές πολλές φορές, είναι όλα αυτά στοιχεία που οδηγούν σε έντονη νοσταλγικότητα;

Και πώς αλλιώς να εξηγηθεί το ενδιαφέρον των ποιητών και των τραγουδοποιών, για τις καθημερινά μεταφερόμενες αυτές μικρές κοινωνίες μέσα από τα βαγόνια του τραμ, διατρέχοντας πάνω στις σιδηροτροχιές των γραμμών του το σώμα της πόλης, ή ακόμα αποτυπώνοντας τη συγκίνηση από τα καινούμενα άδεια βαγόνια σε προχωρημένες νυκτερινές ώρες μοναξιάς. Να είναι άραγε, κοντά σε όλ' αυτά, και η απουσία ρύπανσης της ατμοσφαιράς, τόσο ώστε να κάνει ανεκτή την ηχορύπανση εξ αιτίας, κυρίως, κακής τοποθέτησης των σιδηροτροχιών στις γραμμές, ενώ ο ήχος από το καμπανάκι του τραμβαγιέρη ακούγεται μέσα μας και τον συντηρούμε σα σημαντικό ανθρώπινη παρουσίας, αλλά και νύξη για τη συνεχιζόμενη ζωή στην πόλη;

Υπερβολές; Μπορεί.

Νοσταλγικότητες και ρομαντισμοί; Ενδεχομένως.

Και, λοιπόν;

Το τραμ έχει μια θέση πάντα στην καρδιά μας. Και επειδή η καρδιά μας χτυπά μες στους ρυθμούς αυτής της πόλης, της Θεσσαλονίκης, δικαιούται να έχει και αυτή το δικό της σύγχρονο τραμ, δρομολογώντας σημερινές και αυριανές νοσταλγίες και ρομαντισμούς του 21ου αιώνα, για τους επερχόμενους και αυτοί, τραβώντας κατά τον ποιητή Νίκο Εγγονόπουλο:

«Όμοιοι με τραμ που ξεκινάει, άδειο κι ολόφωτο μέσ' στη νυκτερινή γαλήνη των μπαχτσέδων.

Μ' ένα σκοπό του ταξιδιού: προς τ' άστρα».

ΕΜΕΙΣ ΜΕ ΤΡΑΜ ΠΗΓΑΙΝΑΜΕ

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΚΑΡΡΑΣ παλιός τροχιοδρομικός

Συνέντευξη στην **ΟΛΓΑ ΤΣΑΝΤΗΛΑ**

«Ο θεός μου ήταν τραμβαγέρης και κάθε φορά που πήγαινα τα μεσημέρια στο σπίτι της θείας μου τον έβλεπα να επιστρέφει από τη δουλειά, να φοράει τις πιτζάμες του, να βάζει το γραμμόφωνο και να πίνει το ουζάκι του. Μου άρεσε πολύ αυτή η εικόνα και από πολύ μικρός έλεγα ότι θα γίνω τροχιοδρομικός. Όλοι οι φίλοι μου έλεγαν για τα χωράφια και εγώ έλεγα για το τραμ. Το 1946 μπήκα στην υπηρεσία.»

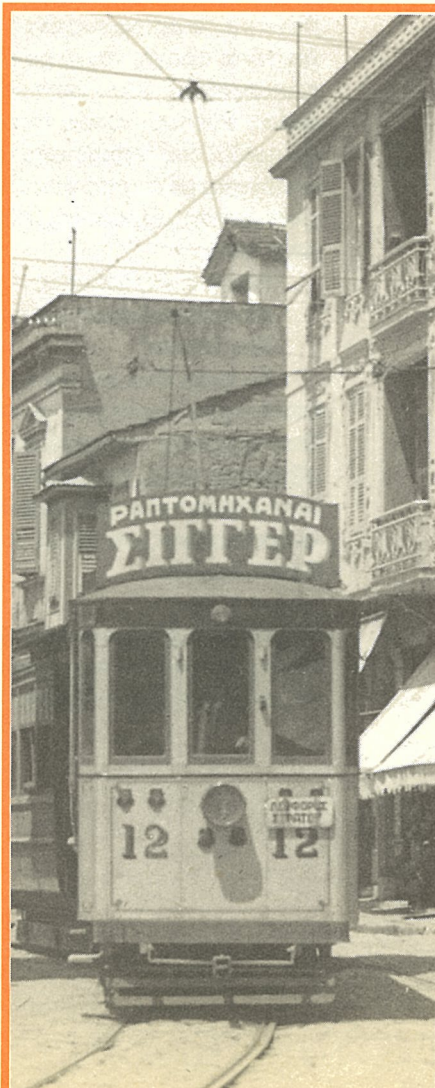
Παραμονή πρωτοχρονιάς του 1954. Ένας τραμβαγέρης παρατάει το τραμ στη μέση της διαδρομής, διασχίζει το παγωμένο οδόστρωμα και σταματάει μπροστά στη βιτρίνα του Λαμπρόπουλου. Οι λιγοστοί επιβάτες της μεσονύχτιας διαδρομής αρχικά διαμαρτύρονται, μετά όμως σταματάνε και περιμένουν να δουν τι θα κάνει ο οδηγός. Αυτός στέκεται μπροστά στο γιορτινό ομοίωμα του Αη Βασίλη και του λέει παραπονεμένος: «Κάθε χρόνο την ίδια δουλειά μου κάνεις και με αφήνεις ταπί. Έρχεσαι και δεν μου μένει φράγκο», καταλήγει θυμωμένος...

Σε ένα άλλο βραδινό δρομολόγιο οι γλεντζέδες της Θεσσαλονίκης κάνουν βόλτες λέγοντας αστεία. Ανάμεσα σε αυτούς ο Ιωάννης Βελλίδης, ιδιοκτήτης της εφημερίδας «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», παρέα με τον διευθυντή της Αστυνομίας, τον Νίκο Μουσχουντή...

Στη στάση του Ντεπώ ένα ζευγάρι λασπωμένες εργατικές μπότες περιμένουν τον φτωχό ιδιοκτήτη τους που αφελώς τις έβγαλε πριν μπει στο τραμ και τις ξέχασε. Μέσα σε ένα άλλο τραμ βρίσκεται ξεχασμένο το ντέφι ενός αρκουδιάρη και η κάπα ενός βλάχου. Και κάπου στο αμαξοστάσιο του Ντεπώ, στη γωνία



μίας αποθήκης σκονίζεται το πασούμι μίας χανούμισσας το οποίο, χαμένο εδώ και δεκαετίες, έχει μείνει να θυμίζει στους κατοίκους της πόλης ότι το τραμ, χρήσιμο για τη μεταφορά των χαρεμιών, είχε οθωμανική προέλευση καθώς ξεκίνησε με διάταγμα του Σουλτάνου της



Θεσσαλονίκης το 1893.

Ο κ. Γρηγόρης Καρράς, παλιός τροχιοδρομικός, εισπράκτορας και συνδικαλιστής στην ΚΕΤΗΘ μας αφηγείται μνήμες του από την καθημερινότητα του τραμ όπως αυτός την έζησε μέσα και έξω από τα βαγόνια. Το 1946 αναλαμβάνει καθήκοντα εισπράκτορα στο τραμ έχοντας απολυθεί από το στρατό με έπαινο εξαιτίας τραυματισμού του στον πόλεμο της Αλβανίας. Αυτός ακριβώς ο τραυματισμός του δίνει τη δυνατότητα να εργαστεί στους τροχιοδρόμους χάρη, σε μία ευνοϊκή διάταξη νόμου που επιτρέπει στους τραυματίες και ανάπηρους πολέμου να ενταχθούν σε δημόσια υπηρεσία αν δεν έχουν εγκληματήσει.

ΛΕΥΚΟΣ ΠΥΡΓΟΣ - ΚΟΥΡΜΠΑ ΛΟΥΜΙΔΗ

Το πρώτο τραμ ξεκινούσε στις 14.15, το αμέσως επόμενο ήταν στις 4.20. Κάθε δέκα λεπτά είχε τραμ. Το τραμ δεν είχε άγονες ώρες όπως τα λεωφορεία. Κυκλοφορούσε συνέχεια για να μην ταλαιπωρείται ο κόσμος.

Σε κάθε βαγόνι υπήρχαν δύο εισπράκτορες. Παίρναμε την τσάντα μας για τα εισιτήρια, το σφουγγάρι, την τσάντα με τα ρέστα. Τα εισιτήρια ήταν διακεκομμένα-βελγικά τερτίπια. Υπήρχε εισιτήριο για μία στάση, από το Ντεπώ μέχρι το ορφανοτροφείο Μέλισσα, εισιτήριο δύο στάσεων μέχρι το Λευκό Πύργο και τριών μέχρι την κούρμπα του Λουμίδα, στο κτίριο της Τράπεζας της Ελλάδας. Και για την επιστροφή είχαμε διαφορετικά εισιτήρια. Το σύστημα ήταν δύσκολο και μπορούσαν να συμβούν λάθη, ειδικά όταν ανέβαιναν διάφοροι επιτήδριοι που δεν πλήρωναν από την πρώτη



Ηλεκτροκίνητο τραμ στην Εγνατία γύρω στο 1914.
Σραπώτης της Συμμαχικής Στρατιάς σε ρόλο τροχονόμου.

στάση, ή άλλοι που δεν πλήρωναν καθόλου.

Εμείς δεν μπορούσαμε να τους προσέχουμε πάντα γιατί είχε συνήθως πολύ κόσμο. Ο έλεγχος ήταν αυστηρός και μπορούσαν να μας κατηγορήσουν για κατάχρηση, ότι δεν είχαμε π.χ. κόψει τα εισιτήρια που έπρεπε. Βέβαια υπήρχαν ορισμένοι εισπράκτορες που έκλεβαν ως εξής: έπαιρναν από κάτω τα εισιτήρια που τα πετούσαν οι επιβάτες και ήταν σχεδόν άθιχτα, τα ξαναπουλούσαν στους επόμενους επιβάτες και κρατούσαν τα χρήματα.»

ΛΑΣΠΩΜΕΝΕΣ ΜΠΟΤΕΣ ΚΑΙ ΤΑΒΑΝΟΒΟΥΡΤΣΕΣ

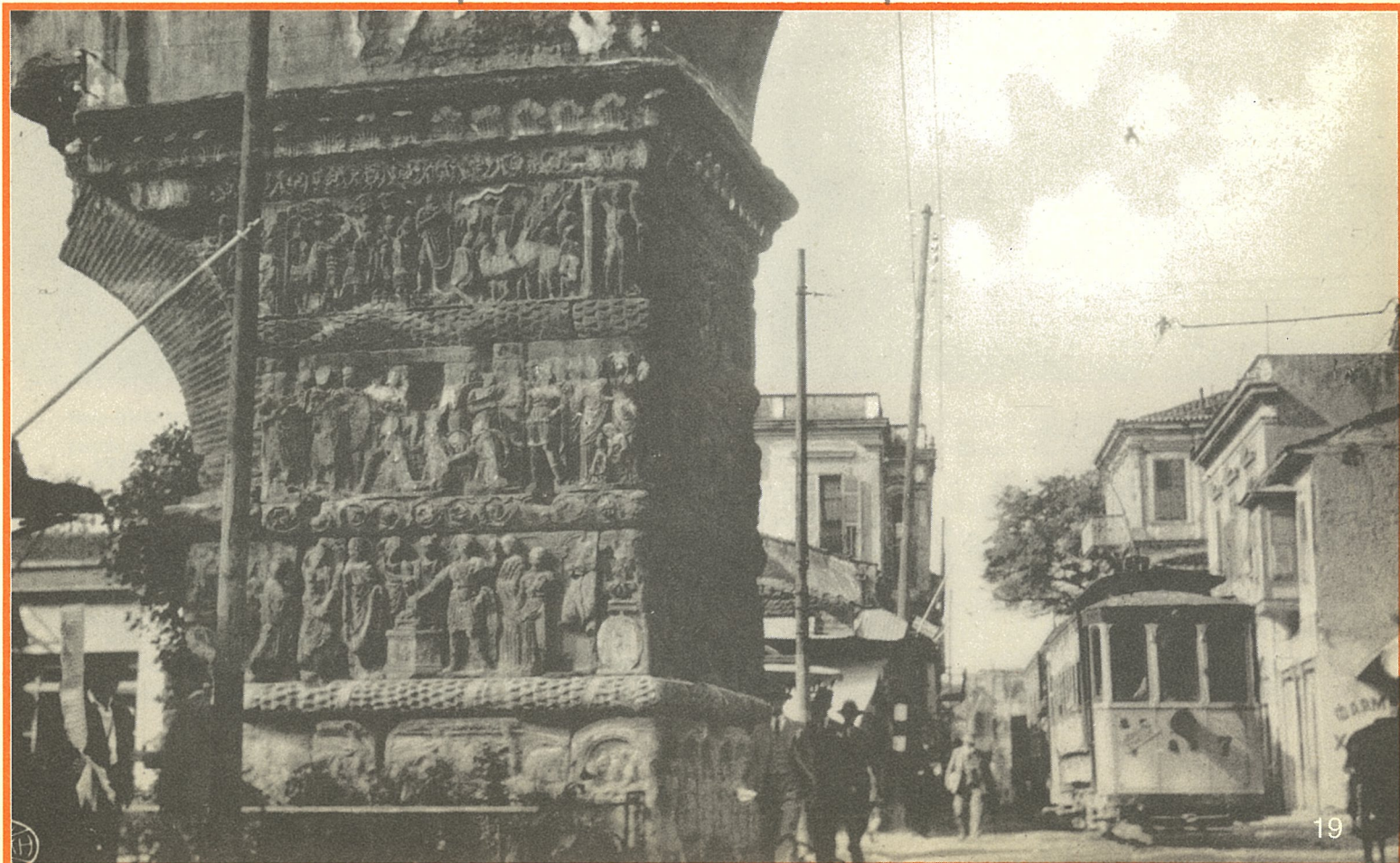
Οταν το βαγόνι ήταν μονό λεγόταν απλά βαγόνι. Στα διπλά βαγόνια το πρώτο βαγόνι λεγόταν «ρυμουλκό» και το άλλο που ακολουθούσε «ρυμουλκούμενο».

Η πρώτη στάση γινόταν στο Ντεπώ και μέχρι εκεί οι εργάτες έρχονταν με τα πόδια από την Καλαμαριά. Πριν μπουέ στο τραμ έβγαζαν τις λασπωμένες μπότες τους για να μη λερώσουν και έμπαιναν μέσα. Το τραμ όμως

ξεκινούσε και οι μπότες έμεναν ξεχασμένες στη στάση. Ξαφνικά τους έπιανε πανικός και φώναζαν για τα παπούτσια τους. Και μάλιστα είχαν κυκλοφορήσει ανέκδοτα λίγο σόκιν για μία γυναίκα που είχε μπει στο τραμ και είχε βγάλει τα παπούτσια της γιατί νόμισε ότι μπήκε σε σπίτι.

Ανέβαιναν οι ελαιοχρωματιστές και άφηναν στον πίσω εξώστη - που ήταν ενάμισι τ.μ. - τις μπογιές και τις βούρτσες τους.

Στη συνέχεια στη στάση της Ανάληψης, στην παλιά Σαλαμίνα, ανέβαιναν οι ψαράδες με τις μεγάλες τάβλες που είχαν για να



πωλούν τα ψάρια. Και επειδή αυτές ήταν τεράστιες και δεν χωρούσαν μέσα, τις τοποθετούσαν κάτω από το «τραβηχτό», το μέρος του τραμ που ένωνε τη ρυμούλκα με το δεύτερο βαγόνι το ρυμουλκούμενο. Επειδή τους εξυπηρετούσαμε οι ψαράδες μας χάριζαν τα ρέστα από το εισιτήριο που κόστιζε τότε 90 λεπτά.

Καμιά φορά καμιά γυναίκα μετέφερε καμιά καρέκλα, και μάλιστα ήταν ένας εισπράκτορας που μας είχε πει ότι είχε μεταφέρει ολόκληρη την προίκα μίας γνωστής του κοπέλας λίγη - λίγη. Τη μία κουβαλούσε ένα πάπλωμα, την άλλη κεντήματα, την άλλη μαξιλάρια.»

ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Από το πολύχρωμο και ετερόκλητο πλήθος δεν ήταν δυνατόν να λείπουν επιτήδαιοι κλέφτες πορτοφολιών.

άδοξα, καθώς η τσάντα της κυρίας αφού διέγραφε θεαματική τροχιά έπεφτε με δύναμη στο κεφάλι του αγενή νέου.

«Στο τραμ ανέβαιναν και πορτοφολάδες που ήταν σεσημασμένοι. Αυτοί συνήθως πήγαιναν στο πρώτο βαγόνι. Μόλις τον καταλαβαίναμε χτυπούσαμε το καμπανάκι. Το καμπανάκι βρισκόταν στον εξώστη και το χτυπούσε ο εισπράκτορας μία φορά όταν ξεκινούσε το τραμ, δύο όταν επρόκειτο να κάνει στάση και συνεχόμενα όταν υπήρχε κάποιος κίνδυνος. Κάναμε, λοιπόν, το σήμα του κινδύνου, σταματούσε το τραμ και πιάναμε τον κλέφτη.

Κάθε μέρα πάντως γινόταν και από μία φασαρία. «Μου πάτησες τον κάλο», φώναζε συχνά κάποια κυρία ή δεσποινίδα. «Πάτησες τη γυναίκα μου», διαμαρτυρόταν με νόημα ένας κύριος, που δικαιολογημένα φοβόταν μήπως το πάτημα ήταν το πρόσχημα για να πιάσει κουβέντα ο νεαρός. «Σιγά μην κοιτάξω τη γυναίκα σου»

έσπρωξες, όχι εσύ με έσπρωξες» και διάφορα τέτοια.

Το τραμ είχε 32 καθίσματα και χώρο για 60 περίπου όρθιους. Υπήρχαν όμως και βαγόνια προνομιούχα, πολυτελείας με τριπλάσιο εισιτήριο στην αξία. Αυτό το τραμ είχε ως σήμα τρεις ομόκεντρους κύκλους στο πλάι. Όποιος ήθελε μπορούσε να ανέβει, απλά ήταν πιο ακριβό. Μέσα ήταν ξύλινο αλλά περασμένο με λούστρο. Επειδή τα βαγόνια αυτά ήταν μονά ήταν πιο ευκίνητα και πιο γρήγορα. Αυτά διατηρήθηκαν μέχρι το '40. Μετά τα απέσυραν.

ΣΚΑΛΟΜΑΡΙΑ

Τα παιδιά και οι νέοι πολλές φορές αφού είχε ξεκινήσει το όχημα έτρεχαν και σκαρφάλωναν στο πίσω σκαλοπάτι του τραμ και πήγαιναν έτσι όλη την διαδρομή κρεμασμένοι από πίσω. Αυτό λεγόταν «σκαλωμαρία» και όποιος



Γύρω στα 1940

Το τραμ επίσης ως χώρος αναγκαίου συνωσιισμού αποτελούσε μία πρώτης τάξεως ευκαιρία για φλερτάρισμα ευπαρουσίαστων κυριών. Τα τυχαία ακουμπήματα ή το κατά λάθος πάτημα στο πόδι ήταν το πρόσχημα για να πιάσουν κουβέντα οι νεαροί με τις γοητευτικές δεσποινίδες. Πολλά φλερτ όμως πάλι έληγαν

απαντούσε ευθέως ο άλλος «η δικιά μου είναι πιο ωραία».

Η αλήθεια είναι ότι υπήρχαν πολλοί «κολλητητζήδες» που ανέβαιναν στο τραμ, πατούσαν τις γυναίκες επίτηδες για να πιάσουν κουβέντα μαζί τους. Και τότε ξαφνικά έβλεπες να πέφτουν τσαντιές στο κεφάλι των ανδρών, να γίνεται φασαρία, «όχι με

την έκανε την είχε για έπαινο. Όποιος δεν έκανε σκαλωμαρία δεν ήταν Θεσσαλονικιός. Εμείς δεν τους κατεβάζαμε, γιατί απαγορευόταν να κατεβάσεις επιβάτη όταν το τραμ βρισκόταν σε κίνηση.

Μια φορά έτυχε να με πονέσει ο φρονιμίτης μου και πήγα στον οδοντίατρο. Μόλις του αναφέρω ότι

ήμιον τροchioδρομικός γελάει και μου λέει:

«Εγώ το πτυχίο μου το πήρα σκαλωμαρία. Από το σπίτι μου μέχρι το Πανεπιστήμιο και από εκεί στο σπίτι μου πήγαινα κρεμασμένος πίσω. Ούτε μία φορά δεν πλήρωσα εισιτήριο. Για αυτό το λόγο όποιος τραμβαγέρης έρχεται σε μένα θα του κάνω ό,τι χρειάζεται τζάμπα.»

Πολλοί εισπράκτορες ήταν λίγο άγριοι και χτυπούσαν τα παιδιά όταν αυτά σκαρφάλωναν κρυφά από πίσω. Αυτά για αντίποινα μας έβγαζαν το «μακαρά», το σύρμα που τροφοδοτούσε το τραμ με τον ηλεκτρισμό και του έδινε κίνηση. Και το τραμ σταματούσε. Και αυτό μπορεί να γινόταν συνέχεια. Η σκαλωμαρία σταμάτησε το 1948, όταν μπήκαν συρταρωτές πόρτες, έφυγε ο εξώστης και τα παιδιά έμειναν παραπονεμένα, αφού δεν είχαν από πού να σκαρφαλώσουν.

Επίσης, τα παιδιά το Πάσχα, όλη τη Μ.Εβδομάδα, έβαζαν κατά μήκος της σιδηροτροχιάς κάθε 10 μέτρα περίπου και επάνω στις ράγες τάπες

ΣΧΑΡΕΣ ΣΩΤΗΡΙΑΣ

Τραμ, παϊτόνια, χειράμαξες, «αρκουδάμαξες» και ιδιωτικά ΙΧ κυκλοφορούσαν καθημερινά στο κέντρο της πόλης. Τα ατυχήματα δεν έλειψαν στους πολυσύχναστους δρόμους της Θεσσαλονίκης αν και οι απώλειες ήταν οι λιγότερες δυνατές. Πέρα από μετρημένες απόπειρες αυτοκτονίας και συγκρούσεις, εξαίτιας του εκρηκτικού ταπεραμέντου του οδηγού, τα ηλεκτροκίνητα τραμ είχαν προνοητικούς και αρκετά ευρηματικούς τρόπους ασφάλειας, ώστε να προστατεύονται οι ανύποπτοι πεζοί από πιθανά ατυχήματα. «Ένα μόνο θανατηφόρο ατύχημα θυμάμαι να είχε συμβεί με το τραμ, όταν ήταν ακόμη ιππήλατο. Στην οδό Αναλήψεως υπήρχε το Κυβερνείο όπου δούλευαν Γάλλοι. Μία Γαλλίδα πήγε να περάσει το δρόμο, δεν πρόσεξε, ούτε ο οδηγός πρόλαβε να σταματήσει τα άλογα και αυτά την παρέσυραν και τη

με το μπροστινό μέρος της μηχανής, την οποία ο οδηγός κατέβαζε μόλις έβλεπε κάποιον άνθρωπο να περπατάει μπροστά στις ράγες αμέριμνος ή να έχει πέσει κάτω. Ο οδηγός τραβούσε ένα μοχλό, η σχάρα έπεφτε ακριβώς μπροστά και πάνω στις ράγες και τον μάζευε από κάτω χωρίς να τον χτυπήσει. Κατόπιν ο οδηγός έκανε κόντρα μάρσα στο λεβιέ που άνοιγε την παροχή του ηλεκτρισμού και κατά αυτόν τον τρόπο οι ρόδες γυρνούσαν αντίθετα και έκανε όπισθεν.

ΑΣΥΝΗΘΙΣΤΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ

Πρέπει να ήταν γύρω στο 1951 και βρισκόμουν στο πρώτο βαγόνι. Στο σιντριβάνι ανεβαίνει ένας αρκουδιάρης με την αρκούδα του, μία αρκούδα μεγάλη αλλά φαινόταν μικρή σε ηλικία. Ο κόσμος τρομάζει, γίνεται σουσούρο, σταματάμε το τραμ στην Καμάρα - το τραμ περνούσε μέσα από την



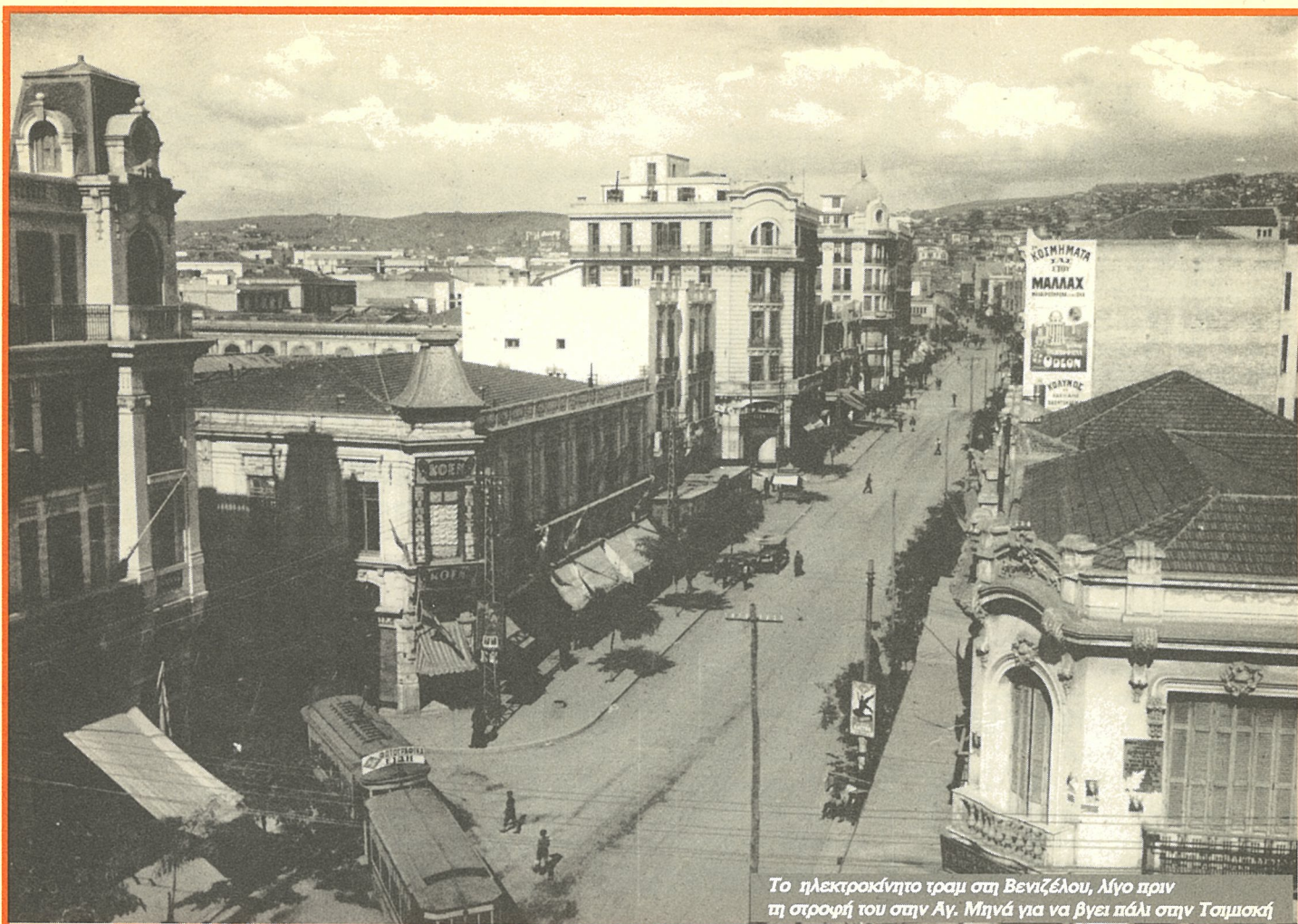
Σιντριβάνι - στο βάθος ο Πύργος

που ήταν φτιαγμένες από φελλό και μέσα είχαν μπαρούτι. Και ξαφνικά εκεί που πήγαινε κανονικά το τραμ έβλεπες από τη σιδηροτροχιά να βγαίνουν καπνοί και να ακούγεται ένας θόρυβος τάκα-τάκα-τάκα σαν να ήταν πόλεμος. Κανονική οδομαχία.»

σκότωσαν. Έγινε μεγάλη φασαρία ήθελαν να διώξουν τον οδηγό, αλλά ξεσηκώθηκε ο κόσμος...

Τα τραμ με το πέρασμα του χρόνου έγιναν όλο και πιο ασφαλή. Αν τυχόν κάποιος περνούσε το δρόμο χωρίς να προσέξει και το τραμ εκείνη τη στιγμή ερχόταν, πώς τον γλίτωνε; Το τραμ ακριβώς μπροστά είχε μία σχάρα συνδεμένη

Καμάρα και δίπλα ακριβώς από τα σπίτια. Λέμε στον αρκουδιάρη να κατεβεί. Η αρκούδα όμως έχει πεισματώσει και δεν κουνιέται. Αρχίζει να της μιλάει ο αρκουδιάρης, τίποτα η αρκούδα μόνο μούγκριζε. Έρχεται η Τροχαία, τίποτα η αρκούδα. Κάποια στιγμή ο πονηρός αρκουδιάρης γυρνάει και μας λέει: «Οραίοι είστε. Φαντάζεστε



Το ηλεκτροκίνητο τραμ στη Βενιζέλου, λίγο πριν τη στροφή του στην Αγ. Μηνά για να βγει πάλι στην Τσιμισκή

τι θα σκέφτεται η καημένη η αρκούδα. Θα λέει, ήρθα εγώ από το βουνό και αυτοί ο άνθρωποι αν και πολιτισμένοι δεν με αφήνουν να ανεβώ στο τραμ». Τελικά με τα πολλά αποφάσισε να κατεβεί.

Μία άλλη φορά ένας βλάχος με τη χαρακτηριστική κάπα και την γκλίτσα του περίμενε το τραμ με τη γυναίκα του. Έρχεται το τραμ, ανεβαίνει η γυναίκα του, αυτός μένει λίγο πίσω. Και ξαφνικά από έξω, πετάει από το παράθυρο μέσα στο τραμ την κάπα του. Νόμιζε μάλλον ότι θα προλάβαινε να ανέβει. Το τραμ όμως ξεκινάει και μένει ο βλάχος στη στάση με τη γκλίτσα και να κοιτάει το τραμ που φεύγει. «Μία κάπα, μία κάπα», φωνάζει κάποιος από μέσα. Η γυναίκα του τρομάζει «Αμάν, πού είναι ο άνδρας μου; Πού να τον βρω;» Τελικά βρέθηκαν αυτοί στο Αστυνομικό τμήμα στην Εγνατία και η κάπα στο Ντεπώ.»

«Η νυχτερινή βάρδια ξεκινούσε τα μεσάνυχτα. Τότε ανέβαιναν όλοι οι ξενύκτες, οι γλεντζέδες, οι άνθρωποι του υποκόσμου. Οι πιο τακτικοί επιβάτες ήταν ο Βελλίδης, ο Μουσχουντής, διευθυντής της Αστυνομίας και ένας Ευαγγελόπουλος που ισχυριζόταν

ότι ήταν απόγονος του Παλαιολόγου. Έρχονταν από το Δαλαμάγκα, έπαιρναν το τραμ και έκαναν τη βόλτα τους όλη νύχτα κάνοντας πλάκες και λέγοντας αστεία και ανέκδοτα.»

ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΛΑΠΟΜΕΤΩΠΙΚΕΣ ΣΤΗΝ ΤΕΛΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ

Στις περισσότερες πόλεις του κόσμου το καμπανάκι των τραμ σταματάει σιγά σιγά να ηχεί και εμφανίζονται τα λεωφορεία ως προπομποί της ιδιωτικής συγκοινωνίας.

Η Ελλάδα ως υπαγόμενη στην αμερικανική σφαίρα επιρροής, μετά τη «μοιρασιά του κόσμου», μπαίνει και αυτή στην ταχύτητα των λεωφορείων. Ήδη τα πρώτα λεωφορεία εμφανίζονται μετά το 1922, με την αθρόα εισροή του προσφυγικού στοιχείου και τη δημιουργία των προσφυγικών συνοικισμών. Ο κόσμος που έχει συσσωρευτεί στη Θεσσαλονίκη έχει πρόβλημα μετακίνησης. Οι τροχιοδρομικοί εισηγούνται την επέκταση του τραμ στην Ανατολική Θεσσαλονίκη, ώστε να εξυπηρετηθούν οι κάτοικοι, και τον εκσυγχρονισμό του τραμ.

Από εκείνη την περίοδο κάνουν την εμφάνισή τους στους δρόμους της πόλης τα πρώτα λεωφορεία που τα κατέχουν και τα εκμεταλλεύονται ιδιώτες, πρόσφυγες ως επί το πλείστον, για να καλύψουν τις ανάγκες μεταφοράς του κόσμου



Μεσοπόλεμος. Διαγώνιος - Τσιμισιά - Παύλου Μελά.

από περιοχές όπως της Τούμπας.

Το προσφυγικό στοιχείο έχει συνέλθει από τη Μικρασιατική Καταστροφή, ενδυναμώνεται επιχειρηματικά και αρχίζει πλέον να αποκτά και πολιτικά ερείσματα μέσα στις εκάστοτε κυβερνήσεις της Ελλάδας.

Το τραμ παράλληλα εγκαταλείπεται στην τύχη του χωρίς καμία κυβερνητική πρόνοια και αργοπεθαίνει. Το πρώτο χτύπημα δίνεται με το διαχωρισμό του ηλεκτρισμού και της κίνησης το 1953, ενώ κάτι τέτοιο δεν επιθυμούσαν οι εργαζόμενοι στη μέχρι τότε ΚΕΤΗΘ. Με την αυτονομία του τομέα του ηλεκτρισμού και τη δημιουργία της ΔΕΗ, αρχίζουν και τα πρώτα σαμποτάζ στο τραμ. Διακοπές ρεύματος, ακινητοποιήσεις των τραμ και δυναμική εμφάνιση των λεωφορείων.

ΤΟ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΚΑΜΠΑΝΑΚΙ

Το 1957 ο Κωνσταντίνος Καραμανλής ξηλώνει με τα χέρια του τις ράγες του τραμ στη Θεσσαλονίκη. Οι επιβάτες πιστοί στο καθημερινό ραντεβού με το

τραμ το περιμένουν παρ' όλα αυτά σε πείσμα των νέων εξελίξεων. Το προειδοποιητικό καμπανάκι του τραμ, όμως, τόσο γνώριμο, χαρακτηριστικό και αγαπητό θα ηχήσει άραγε ξανά στους δρόμους της πόλης;



ΣΤΟΥΣ ΡΥΘΜΟΥΣ ΤΟΥ ΤΡΑΜ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ

«... Από τα χρώματα και με το αεράκι βλέπεις το τραμ να έρχεται γραμμή είναι κατάφωτο και στο σκαλοπατάκι στέκει ο Τοποάνης μ'ένα μικρό βιολι...»

Προεκτείνοντας την ποιητική όραση του Διονύση Σαββόπουλου, βλέπουμε να «στέκει στο σκαλοπατάκι» του «κατάφωτου» τραμ του ονείρου και της ιστορίας ολόκληρη η πόλη που όταν είχε τραμ είχε άλλο χρώμα, άλλη καρδιά και άλλο ρυθμό... Το ρυθμό του κίτρινου και του πράσινου τραμ... Τον ρυθμό της αργής κίνησης («σλόου μόσιον»), δηλ. το ρυθμό που είχε τότε η ζωή στη Θεσσαλονίκη με τη γιαγιά της προσφυγομάνας [στο διήγημα του Σ. Κερασίδη, «Το Τραμ»] να αγαπάει τόσο πολύ τη **διαδρομή** του, επειδή ξεδίπλωνε στα μάτια της, μέσα από τα παράθυρα του οχήματος, αργά-αργά, τη «μαγεία» των σπιτιών και των κήπων της παλιάς οδού «25ης Μαρτίου», παραπέμποντάς την στις προσφιλείς εικόνες από τις «χαμένες πατρίδες». Η διαδρομή του τραμ μπορούσε να ήταν λοιπόν διαφυγή και οξυγόνο...

Όπως και το «τροχιοδρομικό» βλέμμα των οδηγών και επιβατών του, καθώς τα βαγόνια του κινούνται μέσα στο ζωπικό χώρο και χρόνο της πόλης: στους «ιστορικούς» και στους νέους δρόμους, στις πλατείες και δίπλα από τα αρχαία και νέα μνημεία της, στα χρόνια της «Φεντερατιόν» και των Νεότουρκων αλλά και της απελευθέρωσης, της Τριανδρίας, του μεσοπολέμου, της κατοχής και του εμφυλίου.

Βλέμμα μέσα από το τραμ αλλά και προς το τραμ, διάστικτο από θαυμασμό, περιέργεια ή και αγανάκτηση (οι αμαξάδες -λέει-, που έχασαν τη δουλειά τους

εξαιτίας του, το φασκέλωναν...) αλλά και φόβο: όχι μόνο στα πρώτα χρόνια της μετάβασης από το ιπποκίνητο στο ηλεκτροκίνητο τραμ:

«Το πρώτο διάστημα τα τραμ κανούνταν με πολύ λίγους επιβάτες κι εκείνους ξένους γιατί ο πολύς κόσμος περίμενε να περάσει πρώτα λίγος καιρός...»

(Γ. ΣΤΑΜΠΟΥΛΗΣ)

Αλλά και στον **εξελληνισμένο** μετά το Μάρτιο του 1913 (βλ. «Νέα Αλήθεια», 7.3.1913) «Σεϊτάν Αραμπά», υπήρχαν αρκετοί Τούρκοι κάτοικοι της πόλης οι οποίοι μέχρι τα χρόνια της «ανταλλαγής» (1923-24) δεν ανέβηκαν ούτε μία φορά.

«Σεϊτάν Αραμπά» για τους Οθωμανούς... «Τροχοφόρα θηρία» για τους Έλληνες:

«... Τα τροχοφόρα θηρία (...) έρχονται, καταπίνουν ό,τι προφθάσουν από την ανθρωποσαλάταν και απέρχονται αργά με μυκηθμούς, ταλαντεύσεις και κουδουνίσματα (...) Τι μας ενδιαφέρουν οι αχανείς έρημοι του νέου Σχεδίου της Θεσσαλονίκης; Θεέ μου! Δος μου μίαν θέσιν εις το τραμ...»

(«ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ», 27.5.1919)

Μια «θέση» στον «ήλιο» του θεσσαλονικιώτικου τραμ του 1919... Κι αν είναι δυνατόν στο πρώτο βαγόνι. Γιατί στη «ρυμούλκα» διοχετεύονταν οι «εργατικοί», οι μαθητές, οι φαντάροι, ενώ στο πρώτο βαγόνι οι άλλοι πολί-

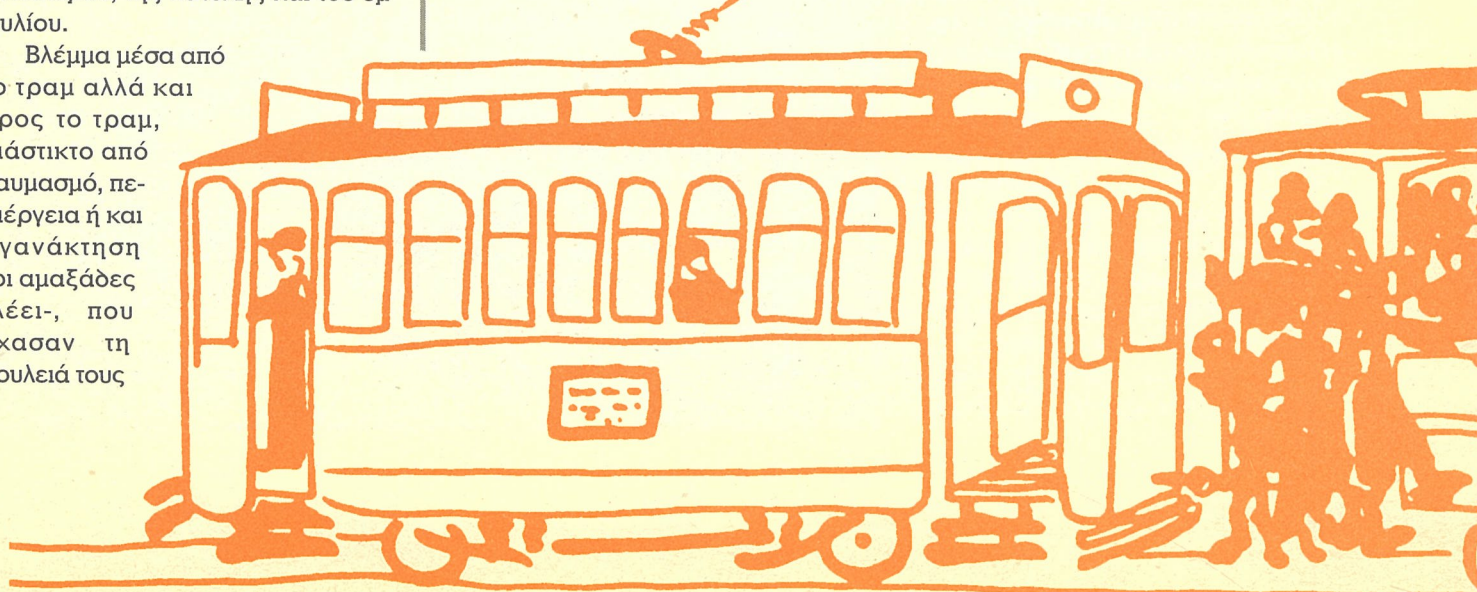
τες και οι αξιωματικοί, οι οποίοι -όπως γράφει ο Λ. Ζησιάδης- είχαν «... το εξοργιστικό προνόμιο να στέκουν στον εξώστη δίπλα στον οδηγό και να μην πληρώνουν εισιτήριο...»

Τραμ των κοινωνικών διακρίσεων, των «τζαμπατζήδων» και της «σκαλωμαρίας» (το καθημερινό «άθλημα» της Θεσσαλονίκης). Τραμ των πολλαπλών διαδρομών που το **φωτογραφίζει** ο φακός των φωτογράφων, αλλά και η μνήμη των παρατηρητών: ο κ. Τομανάς «κινηματογραφεί» την παρθενική διαδρομή - «πρεμιέρα» ενός τραμ που στις 8 Μαρτίου 1927:

«... Ξεκίνησε από το Λ. Πύργο, πήρε τη Διαγώνιο, έστριψε αριστερά στην Τσιμισκή, έστριψε δεξιά στην οδό Βενιζέλου, μπήκε αριστερά στη στενή οδό Αγ. Μηνά και από τη Μ. Αλεξάνδρου (σημερινή Ι. Δραγούμη) κατέβηκε στην Τσιμισκή μπροστά στην Τράπεζα της Ελλάδος κι έκανε την αντίθετη διαδρομή. Στο γυρισμό σταμάτησε μπροστά στο μέγαρο Βαλαούρη (στη Διαγώνιο) που στο ισόγειό του ήταν τότε το ζυθοσπατόριο Ναούμ των αδελφών Τσοχατζόπουλου. Ο Βαλαούρης κέρασε εκεί τους επίσημους επιβάτες της καινούργιας διαδρομής του τραμ...»

Στο «ντοκιμαντέρ» της πόλης, που δεν γυρίστηκε ποτέ, θα μπορούσαμε να δούμε κι άλλες ενδιαφέρουσες **σικνές** με πρωταγωνιστή το τραμ:

«... Περνούσε το τραμ σαν φάντασμα και τόσο κοντά στα σπύρα που με το μπαλαντζάρισμα των βα-



γονιών δεξιά και αριστερά, έλεγες τώρα θα πέσει επάνω στα ντουβά-ρια (...). Κι αυτοί που τύκαινε να βρίσκονται στο πεζοδρόμιο κολλούσανε στον τοίχο ώσπου να περάσει το κακό (...). Κρατούσαμε τσίλιες για δύο ώρες έξω από το φούρνο στην Εγνατία για να ειδοποιούμε τον φούρναρη να τραβάει το φουρνοφάναρο μέσα, όταν από μακριά βλέπαμε να πλησιάζει λικνιζόμενο το τραμ.

- Τραμ, μάστορα! Ξεφωνίζαμε, κι αυτός τραβούσε μέσα το φουρνοφάναρο για να το σώσει από τη σύγκρουση, μην του το πάρει το τραμ μαζί του μέχρι την άλλη στάση...»

(Λ. ΖΗΣΙΑΔΗΣ)

Στα καρναβάλια του 1928 οι Θεσσαλονικείς για να σαπίσουν την Εταιρία (Τροχιοδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού) -κυρίως για τις συχνές τότε διακοπές του ηλεκτρικού ρεύματος- έφτιασαν από χοντρό χαρτόνι ένα «τραμ», σχεδόν όμοιο σε μέγεθος και χρώμα, με «οδηγούς», «εισπρακτορες», κ.λπ. και με ταμπέλες που έγραφαν «Η Εταιρία του Σκότους», ενώ ο κόσμος τραγουδούσε:

«Ταράμ, ταράμ-ταράμ
σπαμάτησαν τα τραμ...»

Τα τραμ όχι μόνο δεν σταμάτησαν τότε να ταξιδεύουν συνεχώς πάνω στις ράγες τους, χαράσσοντας και τις δικές τους **χαρταίες** στο «σώμα» της πόλης, αλλά θα μπορούσαν να «κατακτήσουν» ολόκληρη τη Θεσσαλονίκη, αν ευδοκίμούσε η πρόταση που έγινε το 1932 (επί κυβερνήσεως Ελ. Βενιζέλου) να κατασκευάσει η Εταιρία συμπληρωματικό δίκτυο για την εξυπηρέτηση και των συνοικισμών Τούμπας, Καλαμαριάς, Κουλέ-Καφέ, Τριανδρίας, Νεαπολέως, Συκεών, οδού Μοναστηρίου, Σιδηροδρομικού Σταθμού με πάμφθινο εισιτήριο.

Τραμ λοιπόν και στο «Κουλέ-Καφέ»; Και στην οδό Αγ. Δημητρίου; Τραμ της προσδοκίας που όμως δεν θα κινήσουν ούτε στα χρόνια του '30, ούτε και μεταπολεμικά:

«... Υπήρχε τότε η διάδοση - **«κάτι σαν προφητεία»** (γράφει ο Γ. ΙΩΑΝΝΟΥ) **πως θα 'ρθει καιρός που από την Αγ. Δημητρίου θα περάσει το τραμ και πως για να φαρδύνει ο δρόμος θα γκρεμιστεί όλη η δεξιά γραμμή των σπιτιών από την οδό Σοφοκλέους ως την Ευαγγελίστρια (...). Το πέρασμα του τραμ όμως δεν εκληρώθηκε γιατί στο μεταξύ καταργήθηκαν τα ίδια τα τραμ...»**

Τα τραμ όμως ήταν ήδη «ζωντανοί νεκροί», πριν φτάσουμε στην κατάργησή τους. Αφού επιβίωσαν στην κατοχή (άντεξαν τις επιτάξεις των Γερμανών κατακτητών, τον αποκλεισμό των Εβραίων, το ξήλωμα των καθισμάτων, το στριμωξίδι), βρέθηκαν στην Απελευθέρωση και μετά τον εμφύλιο.

«... **Ξεχαρβαλωμένα, τριζοβολούντα, με τα καθίσματά τους άθλια και με τις ράγες φαγωμένες σ'επκίνδυνο βαθμό, να κάνουν τα τελευταία τους δρομολόγια, αγκομαχούντα και παραπαίοντα σαν μεθυσμένα...»**

(Λ. ΖΗΣΙΑΔΗΣ)

Τα πρόλαβες αυτά τα «παραπαίοντα» και «μεθυσμένα» τραμ του '50-'54. Έκανες σκαλωμαρία, (όχι όμως με τη δεξιοτεχνία που έβλεπες να έχουν τα τσακαλάκια της Αγ. Φωτεινής...), «μέτρησες» νοερά, χαζεύοντας από τα παράθυρά τους, τους διαβάτες και τα οχήματα, ιδίως εκείνες τις μοτοσικλέτες με το «καλάθι», άκουσες το θόρυβό τους, είδες τους τραμβαγέρηδες να οδηγούν όρθιοι και τα εισπρακτοράκια να λικνίζονται

μέχρι να κόψουν τα εισιτήρια...

Πού να υποφιαστείς, μικρό παιδί τότε, το ιστορικό φορτίο που κουβαλούσαν και τη μοίρα που τους περιμενε...

Τα τραμ όμως δεν έφυγαν από την καρδιά σου. Και από τα μάτια σου: Στο Ντεπώ, στη Ν. Κρήνη, στη Μηχανιώνα, τα «παροπλισμένα» - παραπεταμένα, σε οικόπεδα, εξακολουθούσαν να υποδηλώνουν μελαγχολικά τη μεταθανάτια ύπαρξή τους.

Ποιος θυμάται σήμερα το «τραμ το τελευταίο» με τη λευκή σημαία την οποία ανέμιζε σ'όλη τη διαδρομή, καθισμένος μπροστά, ο τελευταίος των «Μοϊκανών»-τροχιοδρομικών;

Και πώς μπορεί να ξεχαστεί αυτό το τροχοφόρο «θηρίο» με το «ανθρώπινο πρόσωπο» που σφράγισε με τ'όνομά του τραγούδια, ποιήματα, πεζά, χρονογραφήματα, ουζερί και ένα σημαντικό περιοδικό της πόλης; Πώς μπορείς ν'αφήσεις στη λήθη αυτό το όχημα που συνδέθηκε τόσο έντονα με τη συλλογική περιπέτεια της Θεσσαλονίκης και ιδίως της φτωκολογίας της και των προσφύγων της που πολύ το αγάπησαν, όχι μόνο ως προσιτό λαϊκό μέσο συγκοινωνίας, αλλά και ως **σύμβολο** μιας **καθημερινής ζωής** που είχε **αρχή-μέση-τέλος**, όπως η **αιφτηρία**, οι **στάσεις** και το **τέρμα** του **τραμ...**

Σκίτσο του Ηλιά Πετρόπουλου για το τραμ της κατοχής: Στο μπροστινό βαγόνι ένας Γερμανός μόνος του και πίσω σαρδελωπιημένοι οι Έλληνες.

(«Σχολιαστής»
13/5-88)

ΤΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ ΤΟΥ ΝΤΕΠΟ ΦΕΓΓΕΙ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΟΛΥΖΩΙΔΗΣ Αρχιμηχανικός στην έλξη

Συνέντευξη στη **ΘΕΟΔΩΡΑ ΛΥΤΕΡΗ**

Η πύλη του μηχανοστασίου στο Ντεπό που έχει καταγράψει αμέτρητα δρομολόγια των τραμ στέκει ακόμη όρθια, ενώ τα κουφάρια των βαγονιών χρησιμοποιούνται ως αυτοσχέδια παραπήγματα

κού προβλήματος της Θεσσαλονίκης.

Ο Γιώργος Πολυζωίδης είναι ένας από αυτούς. Ένας από τους λίγους εναπομείναντες παλιούς εργαζόμενους στους τροchioδρόμους. Αρχιμηχανικός της Κρατικής Εταιρείας

και τη νοσταλγία του για το τραμ, την ακλόνητη πεποίθησή του ότι αποτελεί ίσως το προσφορότερο συγκοινωνιακό μέσο ακόμη και σήμερα.

ΠΡΟΣΕΛΗΦΘΗΝ ΤΟ '43



Διπλό τραμ στην Εγνατία (διασταύρωση με Βενιζέλου) στη δεκαετία '30

απόρων που μένουν στην περιοχή.

Πέρασαν χρόνια, σχεδόν σαράντα, από τότε που το τραμ κουδούνισε το καμπανάκι του για τελευταία φορά. Ο ήχος του όμως διαχέεται ακόμη, στη Β. Όλγας και στη Β. Γεωργίου, κατεβαίνει από την Τσιμισκή, περνάει την Αγίου Μηνά και εκβάλλει στην Ίωνος Δραγούμη. Το ακούνε εκείνοι που περιμένουν να το ξαναδούν να κυκλοφορεί, διακριτικά, επάνω στις ράγες, εκείνοι που πιστεύουν σε λύσεις του μεγάλου συγκοινωνια-

Τροchioδρόμων και ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης (ΚΕΤΗΘ) από το 1943 μέχρι το 1953 φρόντιζε καθημερινά για την άρτια τεχνική λειτουργία των τραμ, έζησε την πιο δύσκολη φάση της ιστορίας τους και ένωσε την αγωνία μαζί με τους υπόλοιπους υπαλλήλους για την επιβίωση των τροchioδρόμων.

Καθώς διηγείται μερικές από τις μνήμες και τις εμπειρίες του από την περίοδο εκείνη της ζωής του, μεταφέρει πέρα από το κλίμα της εποχής

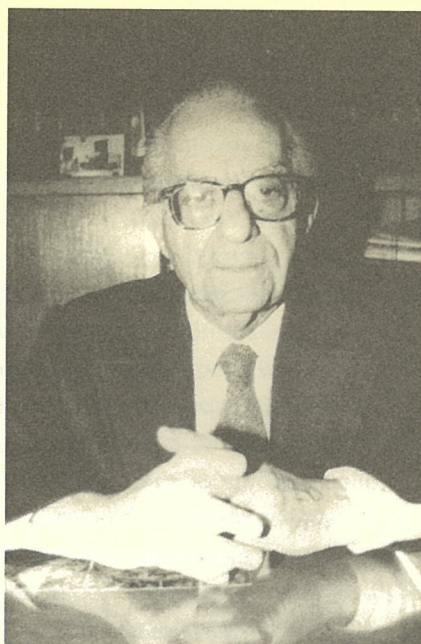
Προσελήφθη από την ΚΕΤΗΘ το Φεβρουάριο του 1943. Είχαν τότε ανάγκη από μηχανικό. Αρχικά, όταν τελείωσε το Πολυτεχνείο, το 1940, εργάστηκε στο Ελληνικό Ταμείο Υδραυλικών Έργων Μακεδονίας, το οποίο είχε αναλάβει τα αποξηραντικά έργα στην περιοχή. Επειδή όμως η ζωή στην ύπαιθρο είχε αρχίσει να γίνεται δύσκολη την περίοδο της Κατοχής, ήρθα στη Θεσσαλονίκη και άρχισα να εργάζομαι στους τροchioδρόμους.»

Όταν ο Γιώργος Πολυζωίδης ξεκίνησε την καριέρα του, ως δόκιμος μηχανικός, στο αμαξοστάσιο του Ντεπώ υπήρχαν γύρω στα πενήντα οχήματα. Τα τριάντα πέντε από αυτά ήταν κινητήρια, βελγικής προέλευσης, τα δώδεκα τα είχε εφοδιαστεί η εταιρία από την AEG, ενώ τα υπόλοιπα τέσσερα ήταν τα μόνα που είχαν σύστημα τροχοπέδησης με αέρα. Μετά την κήρυξη του πολέμου και για όσο διάστημα παρέμεινε στην «έλξη» -στον τομέα της ΚΕΤΗΘ που αφορούσε την κίνηση των τραμ-, δεν έγινε καμία προμήθεια νέων οχημάτων. Όλα τα τραμ, και αυτά της πρώτης παρτίδας των ηλεκτροκινήτων που ήρθαν στη Θεσσαλονίκη το 1906 καθώς και τα τελευταία που εφοδιάστηκε η Εταιρία πριν από την Κατοχή, ήταν χρώματος κίτρινου-μπεζ με τους ίδιους λίγο-πολύ χώρους. Κατόπιν, βάφτηκαν πράσινα...

ΟΡΘΙΟΙ ΣΤΟΝ ΕΞΩΣΤΗ

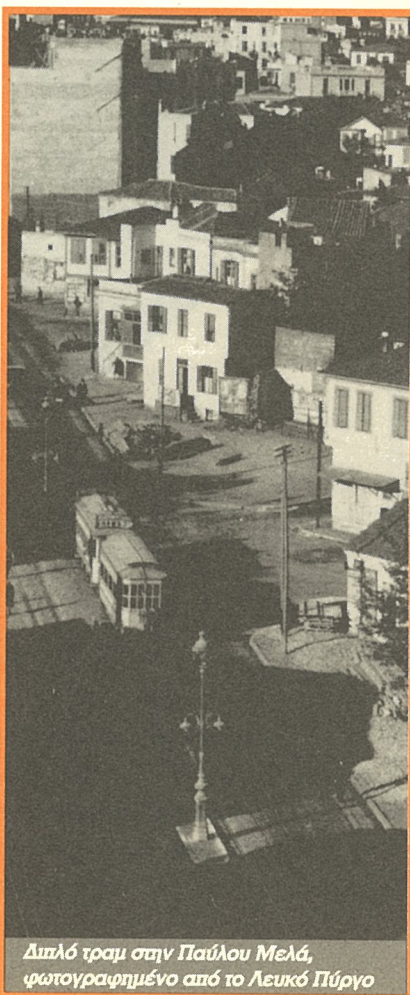
Κατά κανόνα τα ρυμουλκούμενα τραμ -δηλαδή αυτά που αποτελούνταν από δύο βαγόνια- είχαν κατά μήκος δύο πάγκους. Το μήκος ενός οχήματος ήταν το ίδιο περίπου με το μήκος ενός διπλού λεωφορείου του ΟΑΣΘ. Χωρούσε περί τους εκατό επιβάτες, ενώ πολλοί στέκονταν όρθιοι στους εξώστες. Υπήρχε ο κλειστός χώρος του βαγονιού, ενώ στο μπροστά και πίσω μέρος του υπήρχε ο εξώστης από τον οποίο ανέβαιναν και κατέβαιναν οι επιβάτες. Ο μπροστινός εξώστης ήταν για τον οδηγό, ενώ ο εισπράκτωρ δεν καθόταν σε κάποια συγκεκριμένη θέση, αφού έπρεπε να πηγαίνει και να ελέγχει τον κόσμο που μπαίνει και από τις δύο πόρτες. Οι πόρτες στον εξώστη αρχικά δεν υπήρχαν, τοποθετήθηκαν αργά, γύρω στο 1946 και ήταν πτυσσόμενες για να προστατεύεται τόσο ο οδηγός, όσο και οι επιβάτες που στέκονταν όρθιοι.

Το τραμ είχε ηλεκτρικό κινητήρα ο οποίος ενεργοποιείτο με ρεύμα που



διοχετευόταν μέσω κεραίας. Το ρεύμα κινούσε τον κινητήρα και αυτός με τη σειρά του μετέδιδε την κίνηση μέσω οδοντωτών τροχών στον κινητήριο άξονα.»

Ο εισπράκτορας με τη χακί-γκρι στολή του και το καπέλο που είχε ως έμβλημα τον κεραυνό, εισέπρατε «δισεκατομμύρια» από τους επιβάτες για το κατοκικό, χάρτινο εισιτήριο. Τα πιτσιρικά ωστόσο συνήθως τη σκαπούλαραν και ταξίδευαν «τσάμπα» όταν κατάφερναν να σκαρφωθούν στον πίσω εξώστη. Καθό-



Διπλό τραμ στην Παύλου Μελά, φωτογραφημένο από το Λευκό Πύργο

ντουσαν εκεί, χωρίς να τους «πάρει μυρωδιά» ο εισπράκτορας, κρεμούσαν τα πόδια τους και τα κουνούσαν πέρα-δώθε, παράλληλα με τις ράγες...

«Το τραμ το χρησιμοποιούσε η μεγαλύτερη μερίδα του κόσμου, άλλωστε δεν υπήρχε άλλο μέσο μεταφοράς. Τα ιδιωτικά αυτοκίνητα ήταν ελάχιστα, ενώ τα λεωφορεία ήρθαν πολύ αργότερα. Ήταν πολύ προσιτά, αυτό που θα λέγαμε «λαϊκό μέσο μεταφοράς.»

Ευκαιρία για φλερτ η διαδρομή από την οδό Ντ'Εσπεραί ως το Βαρδάρη. Η όμορφη νεαρά σκύβει για να ισιώσει τη ραφή από την κάλτσα της καθώς κάθεται στη θέση που της παραχώρησε ο ευγενικός κύριος. Αυτός δεν παραλείπει να εκμεταλλευτεί την περίπτωση και να ρίξει μία φευγαλέα ματιά στο άκρως ενδιαφέρον ντεκολτέ της. Σίγουρα η μετακίνηση με το τραμ ήταν ρομαντική όχι όμως και τόσο γρήγορη, ενώ τα τελευταία χρόνια της κυκλοφορίας του δεν έλειπαν τα αναμενόμενα και κάποιες φορές παράδοξα ατυχήματα.

ΤΡΑΜ ΕΚΤΟΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΚΑΙ «ΕΞΩ ΦΡΕΝΩΝ»

Οταν υπήρχαν υλικά για τη σωστή συντήρηση των οχημάτων, το τραμ μπορούσε σε λιγότερη από μισή ώρα να κάνει την πρώτη διαδρομή, αυτή που ξεκινούσε από το Ντεπώ και κατέληγε στην τότε πλατεία Τραπεζών. Για τη δεύτερη διαδρομή, από το Ιπποκράτειο Νοσοκομείο έως την πλατεία Μεταξά, χρειαζόταν πολύ περισσότερος χρόνος. Την περίοδο της Κατοχής, η έλλειψη των ανταλλακτικών και των πρώτων υλών ήταν τόσο μεγάλη, ώστε τα τραμ να πηγαίνουν σαν αργοκίνητα καράβια. Ενώ θεωρητικά μπορούσαν να τρέχουν με ταχύτητα είκοσι πέντε χιλιομέτρων την ώρα κατέληξαν να κινούνται πολύ αργά. Συν τοις άλλοις οι σιδηροτροχιές και οι τροχοί των βαγονιών ήταν σε πολύ άσχημη κατάσταση λόγω της γενικότερης εγκα-

τάλειψης και της απουσίας των στοιχειωδών μέσων συντήρησης. Από τις αρχές του '50, η κατάσταση χειροτέρευε ακόμη περισσότερο με αποτέλεσμα να αρχίσει να διαγράφεται η παρακμή και το τέλος των τραμ. Πολλά τραμ εκτροχιάζονταν και συχνά αντί να σταματούν στις προκαθορισμένες στάσεις κατέληγαν σε βιτρίνες παρακειμένων μαγαζιών.

Τρεις φορές είχα οδηγηθεί στα δικαστήρια ως αντικειμενικά υπεύθυνος για ατυχήματα εξαιτίας τεχνικών βλαβών. Ειδικά την τελευταία φορά, όταν είχε γίνει ένα πολύ σοβαρό ατύχημα, απέφυγα την τελευταία στιγμή την καταδικαστική απόφαση μόνο και μόνο επειδή είχα προνοήσει να γράψω μία επιστολή με την οποία ζητούσα από τους ανωτέρους μου να μου στείλουν τα αναγκαία υλικά. Είχα κρατήσει αντίγραφο αυτής της επιστολής το οποίο και παρουσίασα στο δικαστήριο.»

ΝΥΧΤΕΡΙΝΟ ΡΕΚΤΙΦΙΕ

Το βράδυ τα τραμ, σε στρατιωτική παράταξη, άραζαν στο μηχανοστάσιο του Ντεπώ μετά το αδιάκοπο, καθημερινό πήγαινε-έλα και ξαπόσταιναν εκεί, στη θέση που βρίσκονται τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ. Οι οδηγοί και οι εισπράκτορες εξακολουθούν να φορούν την γκρι στολή, στη δουλειά όμως πηγαίνουν με τα ιδιωτικά τους αυτοκίνητα...

«Στην έλξη δούλευαν περίπου πεντακόσια άτομα και άλλα πεντακόσια σχεδόν στην κίνηση ως οδηγοί και εισπράκτορες. Στο μηχανοστάσιο υπήρχε η αποθήκη, τα συνεργεία κι ένα μεγάλο στέγαστρο στο οποίο, μέσω σιδηροτροχιών, κατέληγαν τα τραμ. Κάτω από αυτές τις σιδηροτροχιές υπήρχε ένα κενό στο οποίο έμπαιναν οι τεχνίτες για να επιθεωρήσουν τα οχήματα.

Το βράδυ όλα τα τραμ συγκεντρώνονταν στην αποθήκη. Κατά την Τρίτη βάρδια -δηλαδή από τις 10 το βράδυ μέχρι τις 6 το πρωί- γινόταν η επιθε-

ώρηση και συντήρηση των οχημάτων. Το ξημέρωμα έβρισκε τους εργοδηγούς κωμένους κάτω από τις μηχανές να τις ελέγχουν. Όσα από αυτά ήταν για επισκευή τα προετοιμάζαν για το ειδικό συνεργείο.

Η δουλειά στο μηχανοστάσιο είχε την καθημερινή της ρουτίνα. Εγώ δούλευα από τις έξι το πρωί έως τις δύο το μεσημέρι. Είχα τη γενική επίβλεψη των συνεργείων και όλου του χώρου της αποθήκης, ενώ παράλληλα ήμουν και αρμόδιος για τις επιλογές των τεχνιτών και των εργοδηγών. Οι απλοί υπάλληλοι δούλευαν και στις άλλες δύο βάρδιες:

πιο γρήγορα στη δουλειά τους χωρίς να χρειάζεται να διανύσουν μεγάλη απόσταση. Κάπου εκεί κοντά μάλιστα, στη Χαριλάου, υπήρχε η λεγόμενη συνοικία των τροχιοδρομικών. Πάντως καθημερινά, κατά τις πέντε, πριν ξεκινήσει η πρωινή βάρδια, κυκλοφορούσε ένα υπηρεσιακό τραμ που μάζευε τους εργαζόμενους από τις στάσεις και τους μετέφερε στην Αποθήκη. Έως τις έξι το πρωί όλοι βρίσκονταν



1 με 10 το βράδυ και από τις 10 έως τις 6 το πρωί.

Οι περισσότεροι υπάλληλοι είχαν τα σπίτια τους εκεί γύρω, κοντά στην περιοχή του Ντεπώ για να πηγαίνουν

στο Ντεπώ. Τυχεροί βέβαια ήταν αυτοί που έμεναν σε περιοχές από τις οποίες περνούσε το τραμ γιατί εκείνοι που έμεναν πιο μακριά έκαναν

μεγάλο ποδαρόδρομο. Από την Τούμπα για παράδειγμα αναγκάζονταν να κάνουν κάθε μέρα αρκετά χιλιόμετρα με τα πόδια.»

ΣΤΗΝ ΚΑΤΟΧΗ

Στη δύσκολη περίοδο της Κατοχής, ο εξευτελισμός, η πείνα και η ανέχεια δεν άφηναν στους Θεσσαλονικείς περιθώρια να δυσανασχε-

«προνομιούχα», αφού είχαν τη δυνατότητα να ταξιδεύουν στον εξώστη, δίπλα στον οδηγό.

«Το πρώτο βαγόνι ήταν εξ ολοκλήρου για τους Γερμανούς άσχετα αν επέβαινε σ' αυτό μόνο ένας. Για τους Εβραίους βέβαια ούτε λόγος να γίνεται. Σε όσους είχαν απομείνει απαγορευόταν τελείως να το χρησιμοποιούν.

Το δεύτερο βαγόνι ήταν πάντα γεμάτο από κόσμο, δεν είχε καθίσματα ή πάγκους, αφού τα είχαν βγάλει για

σιμοποιούσαν τα τραμ, διένειμαν κάθε εβδομάδα στους υπαλλήλους την περιβόητη κουραμάνα η οποία, σημειωτέον, δεν ήταν καν από σπάρτι αλλά ζυμωμένη με σίκαλη.

Κλιμάκιο των ναζιστικών στρατευμάτων ήταν εγκατεστημένο στο Ντεπώ, το οποίο ήλεγχε και παρακολουθούσε τις κινήσεις των εργαζομένων και των επιβατών. Η επίβλεψη όμως περιοριζόταν μόνο εκεί, αφού δεν επιδείκνυαν το παραμικρό ενδιαφέρον για τα πλείστα προβλήματα που αντιμετωπίζαμε όσον αφορά τις προμήθειες του υλικού. Αναγκάζομασταν, λοιπόν, να παίρνουμε παλιά υλικά από τους σιδηροδρόμους του ΣΕΚ -πρώην ΟΣΕ- κυρίως από τους τροχούς, τα μικρά οχήματα και τα εμπορικά βαγόνια.

Τα χρόνια αυτά, που τα χρήματα είχαν χάσει την αγοραστική τους δύναμη και δεν αντιπροσώπευαν τίποτα πέρα από νούμερα πάνω σε χαρτιά, η προσπάθεια και το προσωπικό μεράκι όλων μας κράτησε τα τραμ «ζωντανά», όταν από την πείνα χιλιάδες άνθρωποι πέθαιναν στους δρόμους.»

τήσουν, επειδή αποκλειστικά οι Γερμανοί χρησιμοποιούσαν το πρώτο βαγόνι των τραμ.

Πάντως τα στελέχη της ΚΕΤΗΘ ήταν

να χωρούν όσο το δυνατό περισσότεροι επιβάτες.

Βέβαια οι Γερμανοί, ως δώρο στους τροχιοδρομικούς, επειδή χρη-



ΗΡΧΙΣΕ ΤΟ «ΞΗΛΩΜΑ» ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΛΑΤΕΙΑΝ ΒΑΡΔΑΡΙΟΥ



ΟΔΟΜΑΧΙΕΣ ΣΤΑ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΑ

Αμέσως μετά το τέλος του εμφυλίου πολέμου, άρχισαν να δημιουργούνται οι πρώτες γραμμές λεωφορείων, παράλληλες με τις ράγες των τραμ και ευθέως ανταγωνιστικές. Οι ανακατασκευές παλιών οχημάτων, οι μετατροπές και οι ευρηματικές πατέντες των φιλότιμων μηχανικών του Ντεπώ δεν μπόρεσαν να σταματήσουν την επέλαση των λεωφορείων, οι οδηγοί των οποίων μερικές φορές δεν δίσταζαν να πατούν τις ράγες των τραμ και να τα εμποδίζουν να εξυπηρετούν το επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης. Ο δικασμός μεταφέρεται στις συγκοινωνίες διαδεχόμενος τον εμφύλιο.

«Με τα υποτυπώδη μέσα που είχαμε προσπαθήσαμε να αντικαταστήσουμε τα τραμ. Μάλιστα κατασκευάσαμε κι ένα όχημα εδώ στη Θεσσαλονίκη με δικούς μας τεχνίτες. Κάναμε μετατροπές. Κύριο μέλημά μας ήταν να κλείσουμε τα οχήματα με εξωτερικές πόρτες, για να μπορούν οι επιβάτες να μετακινούνται με μεγαλύτερη άνεση. Όταν όμως το '50 γύρισα από το στρατό, είδα τα λεωφορεία να κυκλοφορούν στους δρόμους της Θεσσαλονίκης, να «σφετερίζονται» το ρόλο των τραμ και να δημι-

ουργούν τις πρώτες σκέψεις για την κατάργησή τους. Έγιναν κάποιες παραστάσεις διαμαρτυρίας όχι όμως ιδιαίτερες κινητοποιήσεις, αφού ήδη είχε αρχίσει να διαφαίνεται καθαρά η αναπόφευκτη κατάληξη της ιστορίας. Τα τραμ είχαν εγκαταλειφθεί τόσο που ακόμη και το προσωπικό είχε αρχίσει να κουράζεται. Δεν μπορούσαμε να τα επισκευάσουμε, να αντικαταστήσουμε τα φθαρμένα τμήματά τους. Βλέπαμε τα βαγόνια να βγαίνουν από τις ράγες, τα λεωφορεία να εμποδίζουν την κίνηση των τραμ μπαίνοντας ανενόχλητα στις δικές τους λωρίδες κυκλοφορίας. Όλα αυτά είχαν δημιουργήσει άσχημη ψυχολογία. Συγχρόνως το κράτος δεν έκανε τίποτε γιατί ακριβώς ήθελε να τα καταργήσει. Ειδάλλως θα προέβαινε σε κάποια παραγγελία, σε εισαγωγές του απαιτούμενου τροχαίου υλικού.»

ΕΠΙΚΑΙΡΟ ΤΟ ΤΡΑΜ

Παρά τη μικρή σχετικά θητεία του στην έλξη από το 1943 έως το 1953, ο Γιώργος Πολυζωίδης κρατά μέχρι σήμερα ζωντανές τις μνήμες του από την εμπειρία του σε αυτήν και έντονη την πεποίθηση για τη μεγάλη αξία της επανακυκλοφορίας των τραμ:

«Οι πρώτες ύλες για την κίνηση των λεωφορείων αντιπροσωπεύουν τεράστια οικονομικά συμφέροντα. Σκεφτείτε μόνο τα καύσιμα και τα ελαστικά που χρειάζονται. Το τραμ είναι το πλέον οικονομικό μέσο συγκοινωνίας, ιδίως για εμάς εδώ στη Θεσσαλονίκη, που έχουμε σχετικά φθηνό ρεύμα.

Αλλά και από οικολογικής άποψης, πρόβλημα που δεν υπήρχε βέβαια, όταν καταργήθηκαν τα τραμ το 1957, είναι εγκληματικό να διατηρείς τα ιδιωτικά αυτοκίνητα και τα λεωφορεία που επιβαρύνουν ιδιαίτερα την ατμόσφαιρα. Τουλάχιστον στις βασικές αρτηρίες της πόλης θα έπρεπε να επανακυκλοφορήσουν τα τραμ.

Πιστεύω ότι αν αντικατασταθούν οι λεωφορειοδρόμοι από ράγες και επανέλθουν τα τραμ «ελύθη το πρόβλημα»... Τώρα ειδικά που οι συρμοί μπορούν να είναι πιο άνετοι, ασφαλέστεροι και αθόρυβοι χάρη στην εξέλιξη της τεχνολογίας.»

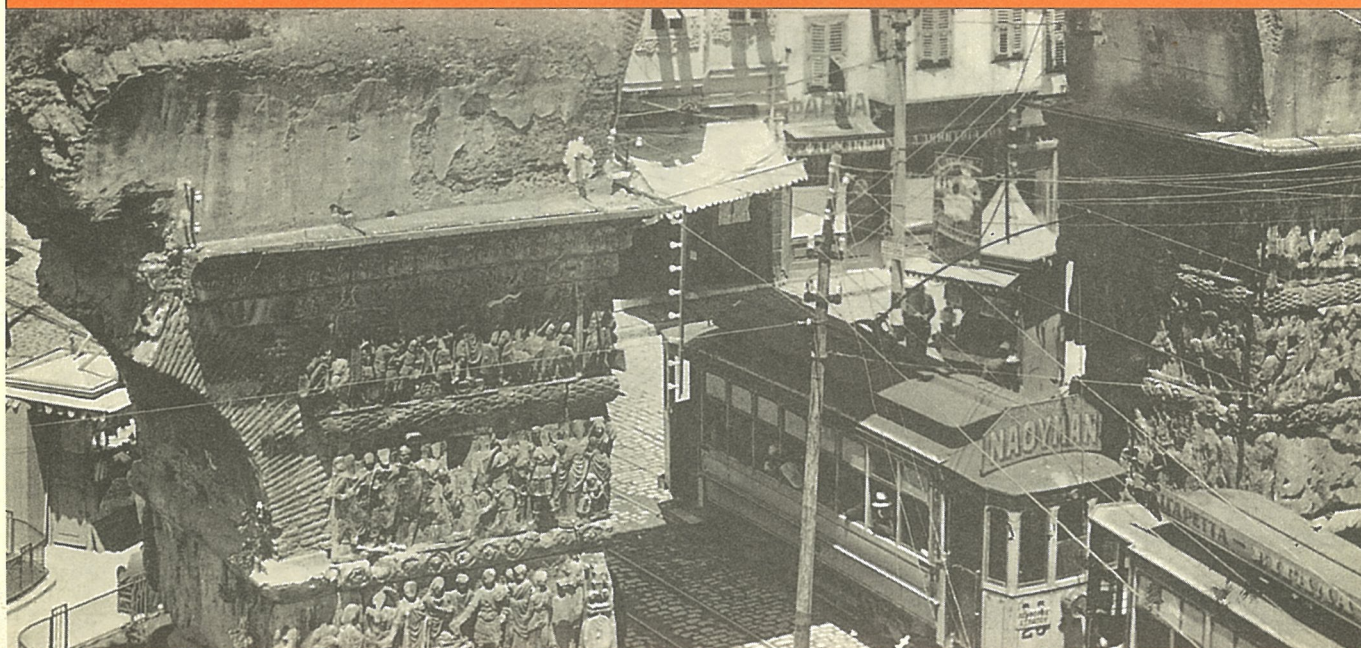
«ΤΡΑΜ»

Το τραμ ενέπνευσε και τον τίτλο του ομώνυμου πρωτοποριακού λογοτεχνικού περιοδικού κατά την δεκαετία του 70. Από τις σελίδες του «Τραμ» αναδύθηκε όλη η λογοτεχνική γενιά εκείνων των χρόνων. Σχεπικώς γράφει ο ιδρυτής του Δημήτρης Καλοκύρης στο βιβλίο του «Νεοελληνικά λογοτεχνικά περιοδικά» (1995):

«.....Όνομα μονοσύλλαβο, μεταλλικό, δεμένο με τις παλαιότερες αρτηρίες της πόλης που το συντήρησε, αλλά και λέξη γρήγορη και κοφτή, δυναμική, ήχος ηλεκτρικός σχεδόν σαν συγχορδία ματζόρε σε Stratocaster, το περιοδικό «Τραμ» προήλθε από την συμπαγνία μερικών φοιτητών του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης στα τέλη της δεκαετίας του '60. Στη Φιλοσοφική οι περισσότεροι, των θετικών οι άλλοι, λίγο πολύ όλοι έγραφαν(κάποιος είχε κάλας δημοσιεύσει. Δεν έλειψαν οι συγκρούσεις, οι δεσμοί, τα πάθη, οι έρωτες, ακόμα και οι γάμοι.....»

«.....Το περιοδικό έκανε αμέσως εντύπωση. Έπαιξε ρόλο ασφαλώς η παρουσία των γνωστών συγγραφέων αλλά και οι μεταφράσεις, όσο και «η υψηλή μέση στάθμη των κειμένων που συνεισφέρουν οι νεότεροι» (κατά την κομψή διατύπωση του Σαββίδη στο *Βήμα*), κάπως η ασυνήθιστη εμφάνιση, η απουσία των συνηθισμένων βερμπαλιστικών προεξαγγελιών, συν οπωσδήποτε το γεγονός ότι το περιοδικό προερχόταν από την Θεσσαλονίκη - έδαφος φιλολογικά φορτισμένο μεν, αλλά ταυτόχρονα απόμακρο από τα καθοριστικά «δρώμενα» της πρωτεύουσας και, συνεπώς, ανταγωνιστικά, σχεδόν ουδέτερο. Σημαντικοί εκδοτικοί οίκοι όπως ο «Ερμής» και ο «Ίκαρος» ενδιαφέρθηκαν να καταχωρίσουν διαφημίσεις τους (άρχισαν να καταφθάνουν συνεργασίες και συνδρομές.....»

«.....Το όνομά του πάντως επιβίωσε λειτουργικά, με διάφορους τρόπους: Ως μπαρ λ.κ. στα Εξάρχεια, εσπατόριο στην οδό Μαυρομυχάλη, μπουραρία στη Θεσσαλονίκη, είδη δώρων στην Κηφισιά, ψητοπωλείο στα Χαυτεία, «μωβ» παιχνιδιάρικο στο Παγκράτι, κατάστημα ρούχων στη Νέα Ιωνία και παπουτσιών στο Χαλάνδρι. Στα περισσότερα από αυτά χρησιμοποιήθηκε ο ίδιος ή παρεμφερής λογότυπος.....»



Τάμαριξ

ΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ ΚΑΛΠΙΤΕΧΝΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ
ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ «ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 1997»

ΛΕΩΦ. ΒΑΣΙΛΙΣΣΗΣ ΟΛΓΑΣ 105, 546 43 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: (031) 867 860 - 6, TELEFAX: (031) 868 870

e-mail address: enenintaepa @ culture 97. gr

Γραμματεία: Τατιάνα Παπά

Σελιδοποίηση - DTP: Κωνσταντίνα Σιδερίδου, Ατελιέ ΟΠΠΕΟ

Διεύθυνση έκδοσης: Δημήτρης Καλοκύρης

Διεύθυνση σύνταξης: Γιώργος Σκαμπαρδώνης

Σύμβουλος έκδοσης: Γιώργος Αναστασιάδης

Έρευνα - συνεντεύξεις: Θεοδώρα Αυγέρη, Όλγα Τσαντίλα

Συνεργάτες του τεύχους: Γιώργος Αναστασιάδης, Γρηγόρης Καρράς,

Κώστας Λακάς, Γιώργος Πολυζωίδης, Μιχάλης Τρεμόπουλος,

Φωτογραφίες: Άννα Τσούκα

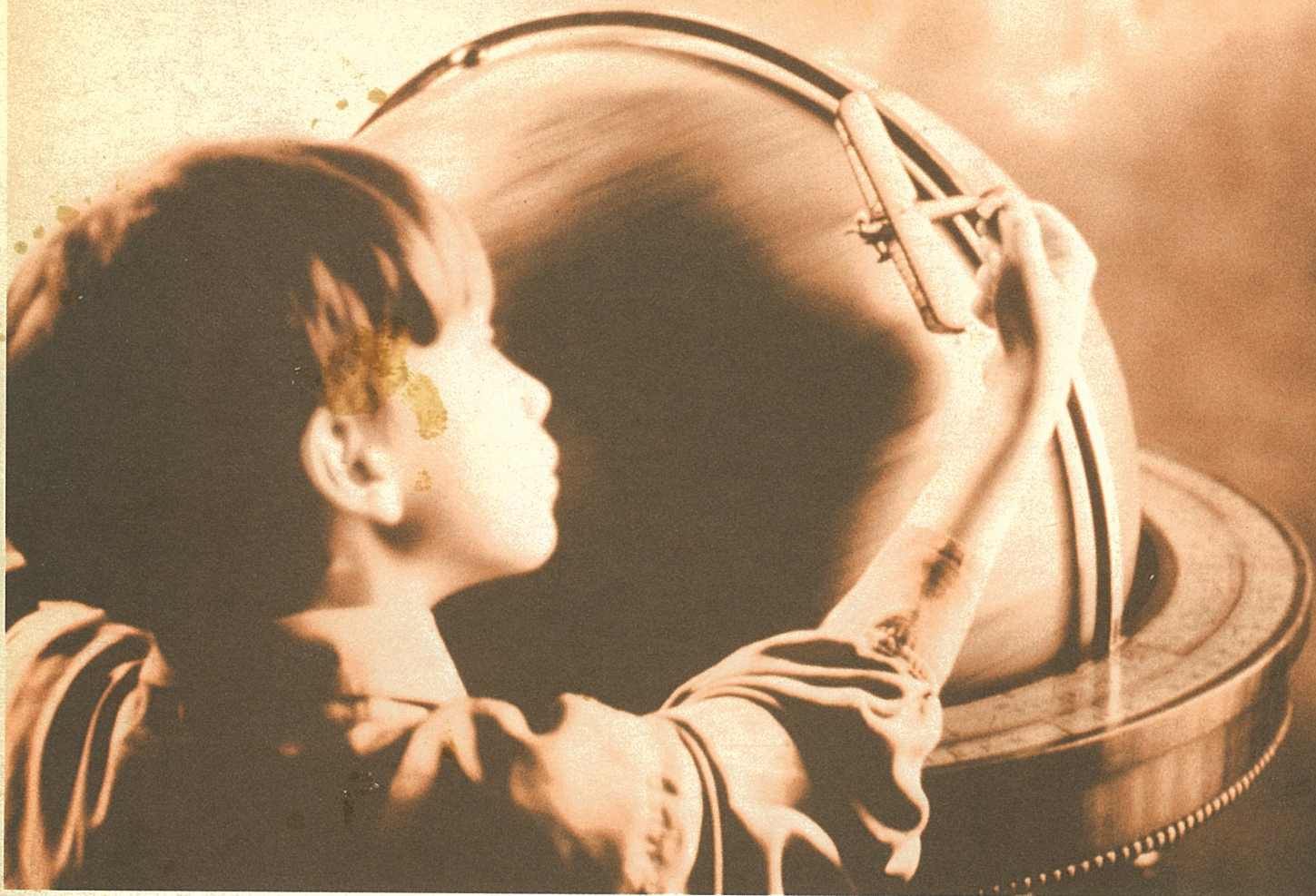
Τυπογραφικές διορθώσεις: Δημήτρης Ανανάδης

Επιμέλεια παραγωγής: Βασίλης Λαμπρινός



ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ 1957-1997

40 χρόνια φέρνουμε τον κόσμο πιο κοντά!



Τον Απρίλιο του 1957 για πρώτη φορά ανοίξαμε τα φτερά μας...

Από τότε, μεταφέραμε εκατομμύρια επιβάτες με άνεση και ασφάλεια, στο εσωτερικό αλλά και σε περισσότερες από τριάντα χώρες του εξωτερικού.



Σαράντα χρόνια τώρα, όχι μόνο κρατάμε ενωμένες τις ακριτικές μας περιοχές με τον κορμό της χώρας, αλλά κρατάμε ανοικτές και τις γέφυρες με τους Έλληνες της διασποράς. Φέτος, γιορτάζουμε τα σαράντα μας χρόνια.

Σαράντα χρόνια προσφοράς. Και συνεχίζουμε να αναβαθμίζουμε τις υπηρεσίες μας και να ανανεώνουμε το στόλο μας.

Γιατί θέλουμε η Ολυμπιακή να είναι πάντα νέα. Πάντα στην κορυφή.

Και πάντα να βάζει εσάς πάνω από όλα.



Η δική σας εταιρία!