



Περί των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, έχουν γραφεί πολλά και αρμοδίως και περιττεύει, να προστεθούν, εδώ συμπληρώματα και λόγω χώρου, αλλά το ενδιαφέρον των κατοίκων, τής κοιλάδας του Κηφισού, είναι ζωηρό, να επαναφέρουν στην οριζόντια μνήμη των, τις σημαντικές αλλαγές, ανατροπές, ακόμα και κοινωνικές ανακατατάξεις, που άλλαξαν, για πάντα την ζωή, τις συνήθειες και όρισαν, ρυθμούς και ωράρια νέα, στην γαλήνια Κοιλιάδα, με το σφύριγμα του ιστορικού "Μουτζούρη", που πρόβαλλε ασθμαίνοντας από τα στενά του Κραβασαρά, στεφανωμένος με μαύρες τολύπες καπνού, αναστατώνοντας τα ζωα, σημαίνοντας διάλειμμα στις αργατιές στα βαμπακοχώραφα.

Όμως οι καιροί αλλάζουν, νέες συνθήκες, νέες όψεις, αλλαγές μας απομακρύνουν, από τις εικόνες αυτές, και, είναι ευκαιρία, για όλους, φιλομαθείς και φιλόστορες, να δούμε, όχι τα τεχνικά, αλλά πρακτικά και καθημερινά γεγονότα, που έζησαν, πολλοί συμπατριώτες μας, εργαζόμενοι και ταξιδιώτες, από μία θυρίδα παρατηρητική, "εν λόγω περιγραφικώ", από τούς πλέον αρμόδιους, να το πράξουν, όπως οι τότε διευθυντές, προϊστάμενοι και τημητάρχες, που έζησαν και κατέγραψαν, την βασανισμένη καθημερινότητα τότε και διέσωσαν, μικρές ιστορίες με το "χωλόν ορνίθιον", τον Γάιδαρο ταξιδιώτη και άλλα, εκτός των "σταθμών ελονοσίας", τα μαχαιρώματα και τους απαραίτητους ληστές, που θυμίζουν άγρια Δύση.

Όμως οι εποχές αλλάζουν και μαζί και το περιβάλλον, που σχημάτιζε στά δικά μας χρόνια, έναν Κόσμο που περιλάμβανε, την περικλειστή Κοιλιάδα, που διέτρεχε ο Κηφισός και ο Σιδηρόδρομος, ήταν οικείο δομικό στοιχείο, στον ορίζοντα, και, το ιδεατό και πραγματικό όχημα, που οι κάτοικοι τής Χώρας τής Ελάτειας, όριζαν ως οδό, εξόδου.

Στον πρόλογο, του καθ. PIERRE PARIS, τού τόμου ELATEE LA VILLE etc. Paris Torin 1882, τού μόνου, επί τού παρόντος, ολοκληρωμένου αρχαιολογικού, επιστημονικού συγγραμματος-μονογραφίας στην περιοχή, μάς παρέχεται μία πληροφωρία, όχι αρχαιολογική, αλλά σχετική με την έρευνα, στα κορφοβούνια τής Κνημίδας, για την επιλογή, τής προσφορότερης διαδρομής, για την χάραξη τής Σιδηροδρομικής γραμμής, Αθηνών- Λαμίας, των συνόρων τότε, που αρχικά ονόμασαν Λαμιακό Σιδηρόδρομο. Έτσι ο Γάλλος αρχιμηχανικός, Abel Gotteland ήδη διευθυντής τής Γαλλικής αποστολής Δημοσίων έργων, στην Ελλάδα, αποβίβάστηκε στον Άγιο Κων/νο, και άρχισε να ερευνά, τις διαβάσεις, τής Κνημίδας, άνωθεν τής Ελατείας, καταγράφοντας την προσφορότερη, για την σιδηροδρομική διαδρομή, η οποία δεν μπορούσε, να είναι διαφορετική, από την αρχαία Βασιλική οδό, Βασιλικών-Ελατείας-Θηβών, που συμπίπτει σχεδόν και με την νέα σημερινή, σήραγγα Καλλιδρόμου.

Η διαπλοκή τής τοπικής εξουσίας όμως, είχε προτιμήσει, την διάτρηση τού τεράστιου ορεινού όγκου, με αποτέλεσμα την καθυστέρηση, πέντε χρεοκοπίες (σημ.1) των εταιρειών και άλλα τινά, τα οποία αγνοήθηκαν και τελικά επέλεξαν, αυτό, που οι πολιτικές διεργασίες, ήταν αντίθετο και στην κοινή λογική.

Ο Α.Gotteland όμως, με το χάρτη τής Γαλλικής Αποστολής τού 1852, ανά χείρας, σημείωσε την ύπαρξη λιθοσωρού, τών ερειπίων, τού Ναού τής Κραναιάς Αθηνάς, κατέναντι τού θείκου Παρνασσού, με μία επιγραφή, με μικρούς χαρακτήρες, αλλά αρκετά μεγάλη, που δεν παρέλειψε, να αναφέρει, στον επιστήθιο φίλο του και εταίρο τής Γαλλικής Αρχαιολογικής Σχολής καθ. P. Paris. Ένα τεκμήριο γραπτό, για την δραστηριότητα τών Γάλλων, σε έρευνες, όχι μόνο για τεχνικά έργα, αλλά και για μνημεία και αρχαιολογικά κατάλοιπα και έτσι δρομολογήθηκε αργότερα, η ανασκαφή, τής Ελατείας και τού Ναού τής Αθηνάς, εν κρίναις. Επί του θέματος όμως επανερχόμενοι, θα πλοηγηθούμε, μέσα από πρόσωπα, που έζησαν και κατέγραψαν, τα συμβαίνοντα και την καθημερινότητα, κυρίως τού προσω-

ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΧΡΟΝΙΚΑ Ο Λαμιακός Σιδηρόδρομος (ΜΕΡΟΣ Α')

Γράφει ο Παν. Γεωρ. Δημάκης, Υπεύθυνος Ιστορικού Αρχείου Δήμου Αμφικλείας Ελατείας • Email: pgdimakis@gmail.com



πικού, τού σιδηροδρόμου, γραμμένα από τόν Κ. Μακρή.

Ο Κ. Μακρής, προϊστάμενος τότε, παρέχει και πλείστας άλλες, ενδιαφερόσας λεπτομερείες, περί τών πρώτων ετών τού Ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, μεταξύ άλλων αναφέρων και τ' ακόλουθα: «Τα πρώτα οχήματα επιβατών, I και II θέσεως, με απόβαρον 18 τόννων περίπου, είχαν τρία διαμερίσματα, τής δε III θέσεως, απόβαρου 12 τόννων, είχαν 6 διαμερίσματα. Όλα τα οχήματα της β' και γ' θέσεως έφερον εξωτερικώς, κατά μήκος, πλατύσκαλον (marchepied), δια τού οποίου επικοινωνεί το προσωπικόν, με τα διαμερίσματα τών επιβατών, οι δέ επιβάται, επικοινωνούν με τις πόρτες, που ήσαν από την μίαν και από την άλλην μεριά κάθε διαμερίσματος. Αι καθυστερήσεις [τών σιδηροδρομικών συρμών], την εποχήν εκείνην, και αι διακοπαί ήσαν συχναί, το δε προσωπικόν και αι οικογένειαι του, υπέφεραν πολύ, υπό έποψιν διατροφής, διαμονής, υγείας και συνεχούς εργασίας. Ευρίσκειτο, τότε, το προσωπικόν επί συνεχή 24ωρα εν υπηρεσία, εν αναμονή τών αμαξοστοιχιών, χωρίς αντικαταστάτην [βάρδιαν] και χωρίς αμοιβήν. Ιατρική υπηρεσία ανύπαρκτος. Κατόπιν ήρχισε να γίνεται, μαζί με την κίνηση, και διανομή άρτου ανά την γραμμήν. Προμηθευτής ήτο ένας αρτοποιός, επί τής οδού Λιοσίων 55, [εν Αθήναις], Χρήστος Χαλιάσος ονομαζόμενος, και έτσι εξησφαλίσθη το ψωμί τών υπαλλήλων και τών οικογενειών των. Ώς προς τας εγκαταστάσεις, τών σταθμών και στάσεων, δυστυχώς, καμία πρόβλεψις, διά μελλοντικήν εξέλιξιν τής συγκοινωνίας δεν έγινε. Και τώσον αι εγκαταστάσεις, τών κτιρίων σταθμών και στάσεων τών αποθηκών, τών κρηπιδωμάτων, όσον και το μήκος τών παρακαμπτηρίων γραμμών κ.λ.π. μόνον διά την αρχικήν εκμετάλλευσιν, μόλις επαρκούσαν.

Από τού πρώτου έτους, τής εκμεταλλεύσεως, βεβαίως, αναπόφευκτα ήσαν διάφορα περιστατικά, που κατά διαδοχικά διαστήματα ελάμβανον χώραν, τώσον από τήν δικαιολογημένην άγνοιαν, τών εν τη γενέσει τών κανονισμών τής, διά τού σιδηροδρόμου επικοινωνίας τού κοινού, όσον και των εκ διαφόρων εταιριών προσληθέντων ή μετέπειτα καταρτισθέντων ως μαθητευόμενων υπαλλήλων. Θ' αναφέρω μερικά απ' αυτά, δια να γίνη αντιληπτή η τότε κρατούσα νοοτροπία και κατάστασις. Κατά την επιστροφήν από τα εγκαίνια, τής 6 Μαρτίου 1904, η αμαξοστοιχία, που έφερε τον Βασιλέα, τούς επισήμους και τον διευθυντήν Ρισερόλ, εστάθμευσε να υ-



δρευθή είς τον σταθμόν Αφιδνών (Κιούρκα) και επειδή, είχε καθυστέρησιν, κατά 30' λεπτά τού δρομολογίου τής, ο Βασιλεύς, επιθυμών να ευρίσκειται τήν ακριβή ώραν, είς Αθήνας, διεμήνυσε, διά τ υπασπιστού του, προς τον μηχανοδηγόν, την επιθυμίαν του, όπως επιταχύνη, κατά το δυνατόν, την μέχρις Αθηνών πορείαν. Ο μηχανοδηγός Μαλαβάζος, νομίσας ότι εν γνώσει του επιβαίνοντος διευθυντού Ρισερόλ, τώ έγινε η σύστασις, ήρχισε, μόλις ανεχώρησαν από τα Κιούρκα, ν' αυξάνη την ταχύτητα.

Ο διευθυντής Ρισερόλ, αντιληφθείς τούτο, ανησύχησε μεν, αλλ' επειδή έως είς το Οίον (Μπογιάτι), είναι ανωφέρεια, συνεκρατήθη. Μετά το Οίον, όμως, που αρχίζει η κατωφέρεια, η αμαξοστοιχία επετούσε πλέον, από εξωφρενικήν ταχύτητα. Ώς εκ τούτου, ο κίνδυνος ήτο προφανής και η ευθύνη τού διευθυντού μεγάλη. Προφυλασσόμενος ούτος, διά να μη γίνεη αντιληπτός, από τούς επιβαίνοντας τής αμαξοστοιχίας, προσεπάθησε, διά σημάτων προς τον μηχανοδηγόν, να επιστήση την προσοχήν του, επί τής αντικανονικής και επικινδύνου αυτής πορείας.

Ο μηχανοδηγός, εξ άλλου, εκλαμβάνων τα σημεία και τας κινήσεις τού διευθυντού, ως παροτρύνσεις, προς αυτόν, να επιταχύνη, ακόμη περισσότερο την πορείαν, ανέπτυξε το μάξιμουμ τής ικανότητος τής μηχανής! Όταν έφθασαν πλέον, χωρίς απευκαίον, είς τα Αθήνας, ο διευθυντής, πλήρης οργής, επήγε με τον γαλλομαθή προϊστάμενον τής αμαξοστοιχίας Γεωργιάδην, είς τον μηχανοδηγόν και τού έκαμε δριμυτάτας παρατηρήσεις.

Ο μηχανοδηγός Μαλαβάζος, αποτεινεται προς τον Γεωργιάδην, λέγων: « Πες τού χριστιανού, πώς ό,τι μπορούσα, έκαμα, για να ευχαριστήσω τον μεγαλειότατον, που μού παρήγγειλε, με τον υπασπιστήν του, στα Κιούρκα, να φθάσουμε ακριβώς στην Αθήνα, αλλά δεν άνοιγε άλλο ο « ρεγουλατόρος » – τι να έκανα; Άς διακαίολογηθή, όπως ξέρει, στον Μεγαλειοτατον !

Είς τα Βάγια, πρώτον σταθμόν μετά τας Θήβας, ένας σταθμάρχης (όνομα και μη χωρίο) είχε ένα κλειδούχον, αρκετά μορφωμένον και άριστον καθαρευουσιάνον, είς τον οποίον, εκτός τών άλλων, είχαν αναθέσει και την περιποίησην και φύλαξιν, τών πουλερικών του. Κατά κακήν, όμως, τύχην τού κλειδούχου, μεταξύ τών προστατευόμενων πουλερικών, ήτο και ένα κουτσό με ένα πόδι. Αυτό, μίαν ημέρα, κατά την διέλευσιν μίας αμαξοστοιχίας έργων, ευρέθη μέσα στις γραμμές και διεμείσθη. Ο σταθμάρχης τα έβαλε

μαζί του και τον έκαμε « πέντε παραδιών ».

Ο κλειδούχος, εύθικτος, καθώς ήτο, συνέταξεν αναφοράν και την απέστειλε στην διέθυνσιν, λέγων, ότι ο σταθμάρχης, μεταξύ τών άλλων, τον ητιάτο, διότι ημέραν τινά, χωλόν τι ορνίθιον, διαλαθόν την προσοχήν μου και ευρεθέν, εντός τών γραμμών, διεμείσθη υπό διερχομένης αμαξοστοιχίας έργων και απώλετο.

Μετά τον σταθμόν Αμφικλείας, ευρίσκεται η στάσις Σουβάλας. Εκεί είχε τοποθετηθή, ως σταθμάρχης, κάποιος ονόματι Μήτρος Καραμερτζάνης. Είς αυτόν επαρουσιάσθη κάποτε ένας χωρικός, ο οποίος είχε αγοράσει ένα γάιδαρο και ήθελε να τον μεταφέρει με την αμαξοστοιχίαν, με την οποίαν θα εταξίδευε και ο ίδιος, μέχρι Λεβαδείας.

Ο σταθμάρχης, με τας αρχικάς αμυδράς γνώσεις του, περί μεταφοράς αποσκευών και εμπορευμάτων, επεχείρησε, επί αρκετήν ώραν, να κατορθώση να ζυγίση, στην πλάστιγγα, τον « κυρ' Μέντιο » ! Αλλ' εστάθη αδύνατον, ο δύστροπος γάιδαρος να βάλη, ταυτοχρόνως και τα 4 πόδια του, στην πλάστιγγα! Και αφού απελπίσθηκε, αναγκάσθηκε να παραιτηθή, τής μεταφοράς του με φορτωτική και αφήκε, είς τον χωρικόν να προτιμήση, να μεταφέρει τον γάιδαρό του, με εισιτήριο, ωςάν να ήτο επιβάτης. Κάποτε, πάλιν, έφθασαν στον σταθμόν Μπράλου, με έκτακτον αμαξοστοιχίαν, ψηφοφόροι, φίλοι τού τότε πολιτευτού, τής περιφέρειας εκείνης Αναργύρου Σιμπούλου. Ένας από αυτούς, κατά την παραλαβήν τών αποσκευών του, αντί να παραδώση, είς τον σταθμάρχην το δελτίον αποσκευών, ανέσπασε μάχαιραν και επετέθη, να πλήξη τον σταθμάρχην, ο οποίος εσώθη, ως εκ θαύματος, προλαβόντος, τού παρισταμένου προϊσταμένου αμαξοστοιχίας, Αλφόνσου Λαμπέλ, ν' αρπάξη το χέρι, τού ευέξαπτου συμπολίτου, τού μακαρίτου Α. Σιμπούλου.

Όπως βλέπει ο αναγνώστης, εκείνην την εποχήν, το προσωπικόν, δεν εγνώριζε, από πού να προφυλαχθή. Η κατάσταση ήτο ακόμη αγρία. Κάποτε, είς τα πέριξ τού Κουρνόβου, ενδι ητώντο τρεις ληστοσυμμορίες, μία του Χαρδαλιά, μία του Καστανάρα και άλλη κάποιου, άγνωστου, αρχίληστου. Αι συμμορίες αυτάι, εκτός τών άλλων ληστειών, συνελάμβανον και παιδιά ευπόρων χωρικών και έπαιρναν λύτρα δια την απελευθέρωσιν. Οι γονείς των προσήρχοντο είς τον σταθμόν και εξητούσαν να ειδοποιηθούν αι αρχαί Λαμίας κ.λ.π.

Ο σταθμάρχης τούς παρέπεμπεν είς την αστυνομίαν και τούς αποσπασματάρχας, παραλλήλως, όμως, και κρυφά, δι' ευνοήτους λόγους, ειδοποιούσε με τον τηλεγραφον τις αρχές Λαμίας. Η διέθυνσις επληροφορήθη, μίαν ημέραν, ότι την περιφέρειαν αυτήν ελυμαίνοντο ληστοσυμμορίες. Έστειλε, λοιπόν, είς την γραμμήν τον επιθεωρητήν Κουτσαλέζη, να διανείμη είς τούς σταθμούς και στάσεις ανά εν όπλον «γκρά» και 4-5 φουσίγγα, αναλόγως τής σημασίας τού σταθμού ή τής στάσεως.

Σημ. 1 Εφημερίς τών Συζητήσεων 2 Φεβρουαρίου 1896. " Το επί τών Εσωτερικών υπουργείον, διόρισεν επιτροπήν αποτελουμένην από τον κ. Τζουρά, επιθεωρητού Δημ.Εργων, Αργυροπούλου και Παλαμά, ίνα παραλάβει την αποπερασθείσαν εν Φθιώτιδι σήραγγα τού Σιδ. Πειραιώς- Λαρίσης. Ώς γνωστόν, η σήραγξ αυτή είχε μείνει ατελής, υπό τής χρεοκοπήσεως εταιρείας, τού Σιδ. Πειραιώς- Λαρίσης και συν δαπάνη τού Δημοσίου.

Συνεχίζεται....