

Ειδική Έκδοση του Κέντρου Σπουδής &  
Ανάδειξης Μικρασιατικού Πολιτισμού.

# ΚΕ.ΜΙ.ΠΩ.

Περιοδική Έκδοση του Κέντρου Σπουδής και Ανάδειξης Μικρασιατικού Πολιτισμού

• Αρ. φύλλου: 11 • Νοέμβριος 2008 • Τιμή: 0,01 ευρώ

## Τα μέσα μαζικής συγκοινωνίας: τρένο, λεωφορείο, τραμ.

Η ιστορική τους ανέλιξη, η σύνδεσή τους με τη Νέα Ιωνία  
και η σημασία τους για το περιβάλλον.



Ιπομήνια  
“Το θηρίο με καπνούς να προχωρεί...” στην οδό Γ' Σεπτεμβρίου.  
Πίνακας του Βασ. Καμπέρου.

## Αγαπητές φίλες, αγαπητοί φίλοι.

Μέχρι τώρα το ΚΕ.ΜΙ.ΠΟ., το περιοδικό, δηλαδή, του Κέντρου Σπουδής και Ανάδειξης Μικρασιατικού Πολιτισμού του Δήμου Νέας Ιωνίας, έχει εκδόσει και τεύχη μονοθεματικά, τεύχη αφιερώματα, όπως συνηθίζεται να λέγονται.

Μέσα απ' αυτά τα αφιερώματα γίνεται προσπάθεια να παρουσιαστούν, με πολλές εικόνες και ειδικά γραμμένα κείμενα, θέματα σημαντικά, τα οποία με τον ένα ή τον άλλο τρόπο συνδέονται και υπηρετούν τους βασικούς σκοπούς του Κέντρου.

Αυτή τη φορά επικεντρώσαμε το ενδιαφέρον μας σ' ένα θέμα που δεν έχει αναλυθεί αρκετά, ως προς την ιστορική του προσέγγιση,

«Τα μέσα μαζικής συγκοινωνίας (τρένα, λεωφορεία, τραμ κ.λπ.)

κατά τον 19ο αιώνα στην πρωτεύουσα, με ξεχωριστή έμφαση στο ρόλο τους στην ανάπτυξη της πόλης μας, της Νέας Ιωνίας.

Το περιοδικό μας προσπαθεί με τις εκδόσεις του να επικοινωνεί, όσο αυτό είναι δυνατόν, και με τους ενήλικες αλλά και τους μαθητές των σχολείων, οι οποίοι άλλωστε και καλούνται να παρακολουθήσουν ανάλογο επιμορφωτικό πρόγραμμα, το οποίο έχει προγραμματιστεί για το τελευταίο 1οήμερο του Νοέμβρη.

Η γνώμη σας, η άποψή σας, η κρίση σας θα μας ήταν πολύ χρήσιμη.

Με φιλικούς χαιρετισμούς

ο Πρόεδρος  
Χάρης Σαπουντζάκης

από την πρόεδρο...



# Η ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΣΤΗ ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ

*Του Προέδρου του ΚΕ.ΜΙ.ΠΟ. κ. Χάρη Σαπουντζάκη.*

1923: η Μικρασιατική Καταστροφή αναγκάζει χιλιάδες ξεριζωμένους πρόσφυγες να κατακλύσουν την πρωτεύουσα. Η τότε κυβέρνηση - η Επαναστατική Κυβέρνηση του Ν. Πλαστήρα - τους προωθεί σε πρόχειρους καταυλισμούς που στήνονται άρον άρον στις παρυφές της Αθήνας. Έτσι πολλές χιλιάδες απ' αυτούς «εγκαθίστανται» στους Ποδαράδες, όπως λεγόταν η Νέα Ιωνία τότε, στην παρόχθια περιοχή του Ποδονίφτη που τη δέρρεις ως χείμαρρος.

Η ζωή των χιλιάδων προσφύγων (Σμυρνιών, Σπαρταλήδων, Ινεπολιτών, Νεαπολιτών, Σαφραμπολιτών, Κονιαλήδων, Αλαγιωτών, Ατταλειωτών, Καππαδοκών, Βουρλιωτών, Κωνσταντινουπολιτών, Ποντίων κ.α.) που είχαν γλιτώσει το μαχαίρι και τη φωτιά, ήταν αφάνταστα σκληρή.

Οι συνθήκες της ζωής τους πρωτόγονες, σκηνές, παράγκες, δρόμοι χωμάτινοι, γεμάτοι λάσπη το χειμώνα και σύννεφα σκόνης το καλοκαίρι, σκοτάδια, αρρώστιες, ελλείψεις και των πιο στοιχειωδών πραγμάτων.

Οι πρόσφυγες όμως, εκτός των άλλων, είχαν ανάγκη να μετακινηθούν προς την Αθήνα, αφού στην αρχή τουλάχιστον, δεν υπήρχαν στο συνοικισμό κρατικές υπηρεσίες.



*Οι γραμμές του «Θηρίου» στη Ριζούπολη.*

Δημοτικά σχολεία μπορεί εκ των ενόντων να είχαν αρχίσει να λειτουργούν από το 1924, όμως Σχολαρχείο (το περίφημο «Ελληνικό Σχολείο») ιδρύθηκε το 1926, ενώ Γυμνάσιο δεν υπήρχε (άρχισε να λειτουργεί το 1933-

34) και οι νέοι θα έπρεπε να φοιτήσουν ή στην Αθήνα ή στο Μαρούσι.

Εργάτες και εργάτριες έπρεπε να πάνε στις δουλειές τους και μάλιστα στα εργοστάσια που το δημιουργικό πνεύμα των προσφύγων πολύ γρήγορα άρχισε να λειτουργεί μέσα στην πόλη αλλά και γύρω από αυτήν και κυρίως προς την πλευρά Ριζούπολης, Πατησίων, Φιλαδέλφειας.



*Ο σταθμός του «Θηρίου» στα Πευκάκια*

Μεταφορικά μέσα μαζικής μεταφοράς ανύπαρκτα. Μόνη λύση ο ποδαρόδρομος και η ποδηλασία. Όμως οι κάτοικοι άρχισαν να πιέζουν και επί τέλους πάρθηκε ένα μέτρο. Έκει στην είσοδο της Νέας Ιωνίας, όπου ακριβώς είναι σήμερα ο σταθμός των Πευκακίων, στήθηκε μια παράγκα-σταθμός, για να μπορούν οι κάτοικοι να πάρουν το ατμήλατο τρένο το περιβόλητο «Θηρίο» της Κηφισιάς ή αλλιώς «ο Σταμάτης» και να ταξιδεύουν προς Αθήνα ή αντίθετα προς Μαρούσι και Κηφισιά.

Ήταν ένα γραφικό πραγματικά μέσο, το οποίο εκινείτο, με φοβερό θόρυβο και πολλούς καπνούς, αργά αργά (γι' αυτό και το προσωνύμιο «Σταμάτης»), ιδιαίτερα όταν συναντούσε ανηφόρες, κι αυτό συνέβαινε στους λόφους των Ποδαράδων ή όταν περνούσε επάνω από σιδερένιες γέφυρες, όπως ήταν η μεγάλη γέφυρα του Ποδονίφτη, στην είσοδο της πόλης. Είχε όμως φτηνό εισιτήριο και



*To «Θηρίο».*

πάντως ήταν μια αξιόπιστη λύση για τους πρόσφυγες.

Η πρόβλεψη ήταν βέβαια ν' αντικατασταθεί το «Θηρίο» με τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο, ο οποίος ήδη λειτουργούσε μεταξύ Πειραιά και Ομόνοιας. Έτσι φτιά-

χτηκαν πλατφόρμες στο σημερινό σταθμό της Νέας Ιωνίας, που όμως άργησαν πολύ να υποδεχθούν τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο, αφού μεσολάβησε ο Β' παγκόσμιος πόλεμος κι όλα πήγαν πίσω.

Στις 8 Αυγούστου 1938 το «Θηρίο» έκανε το τελευταίο του δρομολόγιο! Παρ' όλες τις αδυναμίες του πολύς κόσμους το αποχαιρέτησε με.... δάκρυα! Ήταν ένα κομμάτι από τη ζωή τους! Ιδιαίτερα όταν περνούσε τους Ποδαράδες και το έβαζαν στο κυνηγητό τα τσοπανόσκυλα ενώ τα παιδιά έτρεχαν από πίσω. Πολλοί ανέβαιναν καθώς ήταν εν κινήσει κι άλλοι κατέβαιναν και ξαναέβαιναν.

Οι πρόσφυγες γυμνασιόπαιδες, αλλά και οι εργάτες, ήταν οι τακτικότεροι πελάτες του. Και πάντως από μια στιγμή και ύστερα - μετά τα πρώτα πολύ δύσκολα χρόνια - ήταν το μέσο για μιαν αναψυχή στην Κηφισιά, που φάνταζε, με τους κήπους και το άλσος της, ως το πιο ρομαντικό μέρος για τους νεανικούς έρωτες της εποχής!

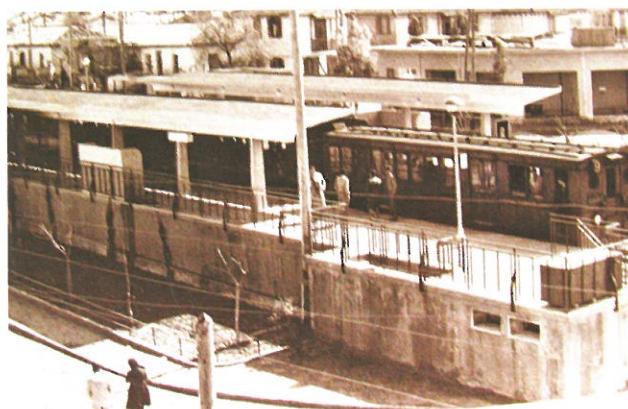
Όταν πέρασε η θύελλα του πολέμου και η τραγωδία του εμφυλίου, ξεκίνησε πάλι το σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση της γραμμής του «Θηρίου».



#### **Ο σταθμός της Νέας Ιωνίας στη 1οετία του '50**

έγινε ένα μεγάλο υπεραστικό εμπορικό κέντρο, όπου τα προϊόντα των εργοστασίων της πωλούνταν σε φτηνές τιμές, προκαλώντας το ενδιαφέρον της Αθήνας αλλά και των βορείων προαστίων. Και αυτή η εξέλιξη λειτουργούσε θετικά στην οικονομία της πόλης, που έβλεπε πια σιγά σιγά οι βιομηχανίες της να παρακμάζουν και να κλείνουν.

Το «Θηρίο» της Κηφισιάς, για να ξαναγυρίσουμε πίσω



**14 Μαρτίου 1956: Ο ηλεκτρικός φτάνει στη Νέα Ιωνία.**

Η εταιρεία «Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι: ΕΗΣ» άρχισε σιγά σιγά να φτιάχνει έργα υποδομής (σήραγγες, γέφυρες, σταθμούς, διαβάσεις) και να επεκτείνει τη γραμμή πρώτα στην Αττική, μετά στα άνω Πατήσια, για να φτάσει το 1956 στη Νέα Ιωνία, αφού ανάμεσα είχαν γίνει οι σταθμοί Περισσού και Πευκακίων.

Ήταν μια όμορφη ανοιξιάτικη μέρα, η 14η Μαρτίου 1956, όταν κόσμος πολύς μαζεύτηκε κατά μήκος της γραμμής, για να καλωσορίσει τον πρώτο συρμό που εκινείτο με ηλεκτρισμό. Μπροστά η σκευοφόρος και πίσω τα τόσο καλοφτιαγμένα, από χέρια άξιων Ελλήνων τεχνιτών, ξύλινα βαγόνια!

Ο ηλεκτρικός προβλεπόταν να είναι υπόγειος όταν περνούσε μέσα από κατοικημένες περιοχές. Φυσικά αυτό δεν ήταν εύκολο και ξέσπασαν πολλές αντιδράσεις από τους κατοίκους των δήμων, οι οποίοι ουσιαστικά εδιχοτομούντο. Στη Νέα Ιωνία, με δήμαρχο τότε τον Κυριάκο Κιοφτερτζή, το κακό κάπως περιορίστηκε γιατί έγιναν αρκετές υπέργειες και υπόγειες διαβάσεις. Άλλωστε η υπάρχουσα τάφρος από το «Θηρίο» είχε ήδη διχάσει το Ιστορικό Κέντρο από την Ελευθερούπολη και τη Σαφράμπολη.

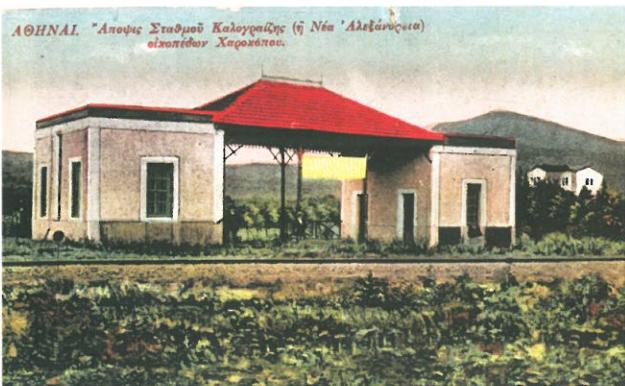
Όμως ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος φτάνοντας το 1956 στη Νέα Ιωνία οδήγησε ουσιαστικά την πολιτεία σε μια γρήγορη εξέλιξη της στον εμπορικό τομέα, αφού



**Το ατμήλατο τρένο προς Λαύριο.**

στα πρώτα χρόνια, δεν ήταν το μόνο τρένο που διέσχιζε την πόλη. Παράλληλα ένα ακόμη ατμήλατο τρένο - μετά τον πόλεμο έγινε αυτοκινητάμαξα - περνούσε από τα βόρεια όρια της Νέας Ιωνίας (συνοικία Λαζάρου) προς τις Κουκουβάσιες (Μεταμόρφωση) και το Ηράκλειο συνδέοντας την Αθήνα με τα Μεσόγεια και το Λαύριο. Οι γραμμές του σώζονταν ως πριν λίγα χρόνια. Ήταν εκεί όπου είναι σήμερα η οδός Ιφιγενείας, από του σημείου που συναντά τη λεωφόρο Τατού ήχει τη λεωφόρο Ηρακλείου. Κατόπιν προχωρούσαν στις παρυφές της Καλογρέζας προς τα λιγνιτωρυχεία, τη Φιλοθέη και το Μαρούσι. Μετά προχωρούσαν μέσω του Χαλανδρίου για να φτάσουν στο Γέρακα κι από εκεί να συνεχίσουν στην Κάντζα, το Κορωπί, - με ειδική παράκαμψη - το Μαρκόπουλο, τα Καλύβια, και την Κερατέα για να καταλήξουν στα εργοστάσια μεταλλευμάτων του Λαυρίου και το λιμάνι.

Στη Νέα Ιωνία δεν υπήρχε σταθμός. Υπήρχε όμως στο Ηράκλειο και στην Καλογρέζα (αυτός μάλιστα είχε την ονομασία «Νέα Αλεξάνδρεια»).



**Ο σταθμός Καλογρέζας «Νέα Αλεξάνδρεια»**

Το τρένο αυτό που σταμάτησε τη λειτουργία του στα τέλη της 1οετίας του '50, δεν έκανε συχνά δρομολόγια: μόνο ένα-δυο την ημέρα. Το έπαιρναν ιδιαίτερα τις Κυριακές οι Ιωνιώτες για καμιά εκδρομούλα ως το Λαύριο ή τα Μεσογεια, με το καλό κρασί.

Όμως ούτε το «θηρίο» και μετά ο ηλεκτρικός, μπορούσαν να λύσουν το συγκοινωνιακό πρόβλημα της



**Το λεωφορείο της «Πάουερ».**

Νέας Ιωνίας, που πολλές συνοικίες της δεν γινόταν να εξυπηρετηθούν. Από τα τέλη της 1οετίας του '20 ήδη είχαν αρχίσει να δρομολογούνται και τα λεωφορεία. Στην αρχή ως την είσοδο της πόλης έφταναν τα μεγάλα κίτρινα λεωφορεία της «Πάουερ». Μετά ήλθαν τα λεγόμενα ιδιωτικά, τα μπλε, που κι αυτά τερμάτιζαν εκεί στην Ελ Αλαμέιν.



Ήταν μικρά, γεμάτα κουρτινάκια και στολίδια, λεωφορεία που έπαιρναν λίγους καθήμενους και πολλούς όρθιους επιβάτες.

Μετά τον πόλεμο το τέρμα μετακινήθηκε στο άγαλμα της Μητέρας, για να φτάσει τελικά στο τέρμα της λεωφόρου Ελ. Βενιζέλου, όταν όμως πια είχαν δρομολογηθεί ξεχωριστές γραμμές για τον Περισσό και την Καλογρέζα. Η αφετηρία τους ήταν γύρω από την πλατεία Κάνιγγος.

Εδώ αξίζει να πούμε δυο λόγια για τις συγκοινωνίες

στη σκληρή περίοδο της Κατοχής. Το ατμήλατο είχε ήδη, όπως είδαμε, τερματίσει τη ζωή του. Έμεναν μερικά σαράβαλα λεωφορεία, όσα είχαν επιβιώσει μετά την επιστράτευση κατά τον Ελληνοϊταλικό πόλεμο στα βουνά της Αλβανίας, ελάχιστα ταξί και μετρημένα στα δάχτυλα I.X. αυτοκίνητα. Όμως ούτε βενζίνες, ούτε πετρέλαια, ούτε καινούρια λάστιχα και ανταλλακτικά υπήρχαν.

Οι Ιωνιώτες ταλαιπωρημένοι από τις κακουχίες και την πείνα δεν είχαν άλλη λύση από τον ποδαρόδρομο... Όμως η εφευρετικότητα των λεωφορειούχων έδωσε μια κάποια λύση. Μετέτρεψαν τα λεωφορεία τους σε «γκαζόζεν». Πρόσθεσαν δηλαδή στο πίσω

μέρος ένα καζάνι όπου παραγόταν αέριο με ξηρά απόσταξη λιθανθράκων, το οποίο μετά τροφοδοτούσε τον κινητήρα. Βέβαια ένα τέτοιο λεωφορείο γεμάτο στη σκεπή και τα φτερά από τους επιβάτες εκινείτο σχεδόν με την ταχύτητα ενός πεζού. Άλλα τουλάχιστον αυτοί δεν περπατούσαν και το κυριότερο δεν... έλιωναν τις σόλες των παπουτσιών τους.

....Η αναπόληση μας δεν φτάνει στην εποχή μας βέβαια, όπου τα μέσα της συγκοινωνίας εξελίχθηκαν ραγδαία και παράλληλα αναπτύχθηκε και η λεγόμενη «δημοτική συγκοινωνία».

Τώρα υπάρχουν πολλά προβλήματα καθώς το κυκλοφοριακό έχει καταστεί το μείζον πρόβλημα για την πόλη. Για όλα αυτά όμως θα μπορούσε να μιλήσει μια άλλη μελέτη.



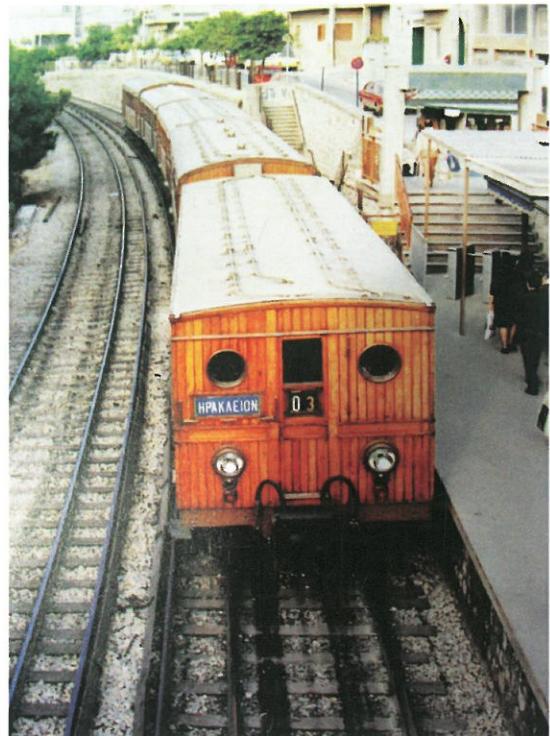
**Πολυτεχνείο, Νοέμβριος 1973. Οι εξεγερμένοι φοιτητές μοιράζουν «υλικό» στους επιβάτες λεωφορείου της γραμμής: 55 Αθήνα - Νέα Ιωνία.**



**Ομόνοια - Περισσός**



Το “Θηρίο” στην οδό 3ης Σεπτεμβρίου.



Ξύλινος συρμός στα Πευκάκια.



Η πλατεία Ομονοίας τη 10ετία του '20.



10ετία του '20. Λεωφορείο της γραμμής στη Νέα Ιωνία.



10ετία του '50. Λεωφορείο της γραμμής στη Νέα Ιωνία



## «ΚΙΝΟΥΜΑΣΤΕ - ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΑΣΤΕ»

...ένα κινηματογραφικό αφίέρωμα.

Ξεκινώντας την έρευνα για την πραγματοποίηση του κινηματογραφικού αφιερώματος που μου ανέθεσε το ΚΕ.ΜΙ.ΠΟ του δήμου Ν. Ιωνίας, είχα την αίσθηση πως αναλάμβανα ένα θέμα το οποίο αφορά κυρίως τους ειδικούς: Η ιστορία των Μέσων Συγκοινωνίας και η συνδρομή τους στην ανάπτυξη της πόλης. Ένα παράδειγμα από την όμορφη Νέα Ιωνία που μετά από πολύ κόπο και θυσίες κατάφερε να γίνει ένα εμπορικό κέντρο, μια περιοχή ζωντανή σε πολιτιστικές εκδηλώσεις, η οποία αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της ζωής της μεγαλούπολης.

Στην πορεία της έρευνας και της πραγματοποίησης του έργου συνειδητοποίησα ότι το συγκεκριμένο θέμα δεν αφορά μόνο τους συγκοινωνιολόγους ή την δουλειά μου ως σκηνοθέτιδος, αλλά και εμένα προσωπικά.

Ξαφνικά μέσα από την ιστορία των συγκοινωνιών και ως «γέννημα θρέμμα» Αθηναία που είμαι, είδα να ξετυλίγεται μπροστά μου όλη η ιστορία της πόλης μου. Φωτογραφίες από το παρελθόν ήρθαν να συμπληρώσουν τις ιστορίες της οικογένειάς μου, να δώσουν εικόνα στις διηγήσεις που άκουγα από την γιαγιά μου για τον προπάπου μου, για την Αθήνα με τα πρώτα νεοκλασικά, την Αθήνα της λάμψης και της ευμάρειας, αλλά και την Αθήνα των πολέμων και της δυστυχίας που κτύπησε την χώρα μας και όλο τον κόσμο.

Ένοιωσα πως έπρεπε να μάθω περισσότερα για το θέμα... Οι συγκοινωνίες με αφορούσαν. Έδειχναν όχι μόνο την ιστορία της πόλης μου, αλλά και την ψυχοσύνθεση των κατοίκων της και συμπολιτών μου: ο τρόμος για το νέο ηλεκτροκίνητο τραμ ή ο τρόπος που δέχτηκαν το Θηρίο, με αγάπη αλλά και έτοιμοι να το ανταγωνιστούν με τα γαιδούρια τους. Ένοιωσα υπερηφάνεια για τις ωραίες στιγμές της Αθήνας όταν οι συγκοινωνίες διαμόρφωναν ένα ευχάριστο περιβάλλον και συνέδραμαν στην επέκταση της πόλης, στην αναβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης, στην φροντίδα της πολιτείας για τους πολίτες. Οι εκδρομές των Αθηναίων με το τραίνο στην Κηφισιά, τα Κυριακάτικα καλοκαριά ή η κατασκευή των λουστρών στο Φάληρο. Οι πολίτες ζούσαν την πόλη τους και οι συγκοινωνίες είχαν αναλάβει αυτή την αποστολή.

Στα δύσκολα χρόνια της Μικρασιατικής καταστροφής όταν ο πληθυσμός της Αθήνας διπλασιάστηκε με την έλευση των Μικρασιατών αδελφών μας, η ανάγκη για την επέκταση του συγκοινωνιακού δικτύου ήταν απαραίτητη και επιτακτική. Η πόλη μεγάλωσε και δεν έπρεπε να διαρραγεί ο κοινωνικός ιστός. Για να διατηρηθεί ακμαία πρέπει είναι συμπαγής και κάθε περιοχή της να είναι λειτουργικά συνδεδεμένη με την άλλη.

Όταν γίνονταν λάθη στον σχεδιασμό του δικτύου των Μέσων Μεταφοράς η πόλη έχανε την ομορφιά της, έχανε την ζωή της. Όταν μετά τους πολέμους ήρθε η παγκόσμια ανάκαμψη της οικονομίας όλοι οι Έλληνες επέλεξαν το Ι.Χ. και τα ταξί έγιναν μέρος της συγκοινωνίας.

Ξαφνικά συνειδητοποίησα ως κάτοικος της Αθήνας ότι δεν ζω την πόλη μου όπως και οι περισσότεροι από τους συμπολίτες μου. Δεν πηγαίνουμε στα πάρκα μας τα οποία τα θεωρούμε σαν κάτι εκτός από την ζωή μας. Θεωρούμε τις καθημερινές μετακινήσεις από και προς την δουλειά μας ένα καθημερινό άγχος, ένα νεκρό χρόνο που τον περνάμε απομονωμένοι και έγκλειστοι στο Ι.Χ. Βρίζοντας για το κυκλοφοριακό χάος, το οποίο εμείς προκαλούμε με την χρήση του Ι.Χ. Θα μπορούσαμε να εκμεταλλευτούμε δημιουργικά αυτές τις ώρες μετάβασης χρησιμοποιώντας τα Μέσα Συγκοινωνίας διαβάζοντας παράλληλα ένα βιβλίο και ζώντας αυτή την εμπειρία με τους συμπολίτες - συνοδοιπόρους μας.

Τελικά, μήπως το σπίτι κάθε πολίτη μιας μεγαλούπολης είναι η ίδια η πόλη του;

Νοιώθω πως η Αθήνα μετά τον πόλεμο έπαψε να είναι αγαπητή. Έγινε ή πόλη της ανάγκης. Η φτώχεια της μεταπολεμικής Ελλάδος και ο μεταναστευτικός εγχώριος πληθυσμός την έκανε τόπο ανάγκης και όχι επιλογή. Μια από τις ομορφότερες σε τοποθεσία πόλη, δίπλα σε θάλασσα και βουνό έχασε την λάμψη της. Έπαψε να επιθυμητή.

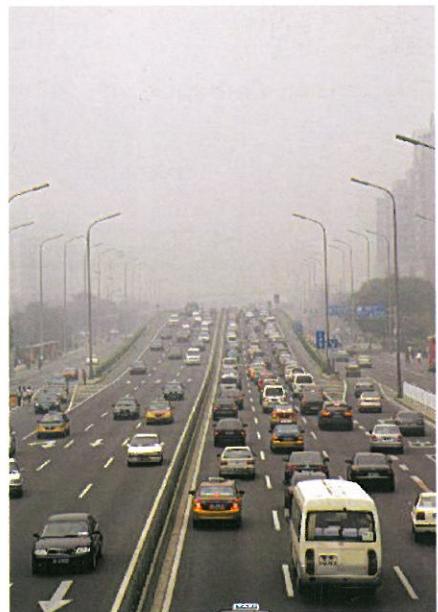
Η πόλη είναι ένας ζωντανός οργανισμός με τις βασικές του λειτουργίες. Όπως το σώμα μας χρειάζεται αίμα για να μεταφέρει το οξυγόνο και να ανανεώσει τα κύτταρα, και τα νεύρα το διαπερνούν δίνοντας του κίνηση έτσι και τα Μέσα Συγκοινωνίας δίνουν στην πόλη κίνηση, ζωή. Μια πόλη με ζωή, δίνει ενέργεια στους πολίτες, δίνει κέφι για δουλειά, έναυσμα για εξερεύνηση, για εξόδους αναψυχής, για συμμετοχή σε πολιτιστικές εκδηλώσεις, δίνει στο πνεύμα μας νέα ερεθίσματα. Μια πόλη με ζωή δημιουργεί συνειδητούς πολίτες. Στην φυσική μάθαμε, πως όπου δεν υπάρχει κίνηση δεν υπάρχει ζωή. Τα Μέσα Συγκοινωνίας έχουν σαν αποστολή την κίνηση και ουσιαστικά την μετακίνηση των πολιτών. Η σωστή κυκλοφορία στην πόλη δίνει ζωή και ευημερία. Τα Μέσα Συγκοινωνίας εξασφαλίζουν την ροή της ζωής που είναι η κίνηση σε κάθε περιοχή και μεταξύ των περιοχών.

Σήμερα στην αρχή της νέας χιλιετίας η ανθρωπότητα βρίσκεται στο κατώφλι μιας μη αναστρέψιμης περιβαλλοντολογικής καταστροφής.

Σίγουρα δεν θα αφήσουμε κληρονομιά στα παιδιά το Ι.Χ. μας αλλά ένας υγιές περιβάλλον. Το φυσικό μας περιβάλλον:

τη φύση και τη πόλη μας. Δηλαδή το σπίτι το οποίο μας φιλοξενεί, ή καλύτερα το σπιτικό μας.

Αυτό θα αφήσουμε στα παιδιά μας το σπιτικό, που δεν είναι πάρα η ανθρωπιά, η οποία δένει τους κατοίκους μιας πόλης σε μια μεγάλη οικογένεια.



Στέλλα Αρκέντη,  
Σκηνοθέτις.

# Συγκοινωνίες στην αρχαιότητα

Από το δίτομο έργο της Ομάδας Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας,

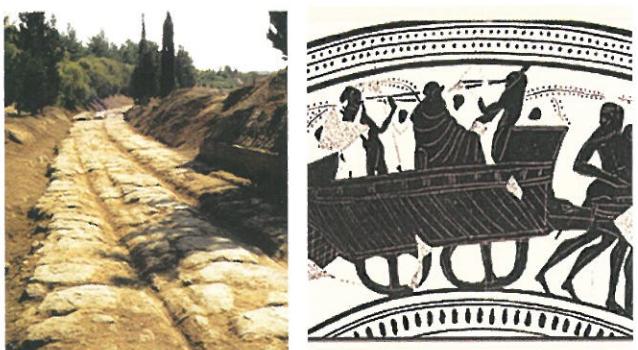
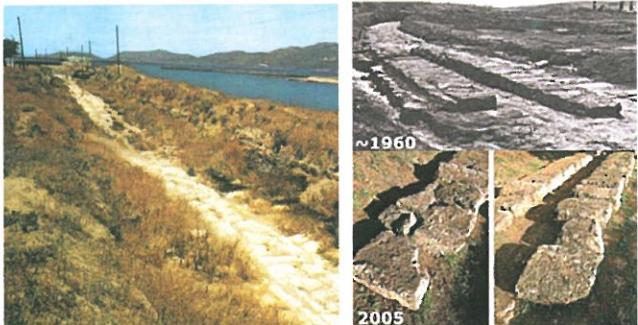
«ΑΠΟ ΤΑ ΠΑΜΦΟΡΕΙΑ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ». (Εκδόσεις ΜΙΛΗΤΟΣ 2007.)

Από Διός άρξασθε...

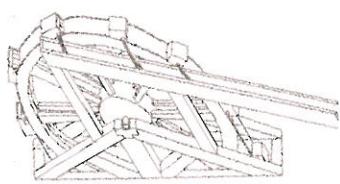
Ήξεραν οι αρχαίοι Έλληνες για τις ράγες και τον ατμό; Κατά κάποιο τρόπο, ναι. Δεν επρόκειτο, βέβαια, για σιδηροτροχιές που προϋποθέτουν οχήματα με ειδικούς τροχούς, αλλά για «λίθινους αύλακες» που μέσα τους μπορούσε να κινηθεί οποιοδήποτε τροχοφόρο της εποχής. Τέτοιος αυλακωτός «τροχιόδρομος», συνέδεε τον Πειραιά με την Αθήνα και χρησίμευε για την ταχύτερη και απρόσκοπτη μεταφορά εμπορευμάτων. Την εποχή του Περικλή κάνει την εμφάνισή της η πρώτη «εκτροπή», που είναι η πρώτη ιστορικά καταγραμμένη αλλαγή τροχιάς, για να διευκολύνονται οι διασταυρώσεις των αμάξων που κινούνταν στους πρωτόγονους αυτούς «λιθοτροχιόδρομους».

Στην Αθήνα υπήρχαν πέντε ανώτεροι δημόσιοι λειτουργοί, οι Οδοποιοί, που ήταν επιφορτισμένοι με τη συντήρηση, τη συνεχή βελτίωση και επέκταση του οδικού δικτύου.

Ο Διολκός ήταν μια τροχήλατη στενή οδός στον Ισθμό (σ.σ.1) δια-μέσου της οποίας μετέφεραν τα πλοία από τη μία θάλασσα στην άλλη.



Η πρώτη χρήση του ατμού σε παραγωγή ωφέλιμου έργου αποδίδεται στο Φίλωνα τον Βυζάντιο στον 3<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ. και το πρώτο



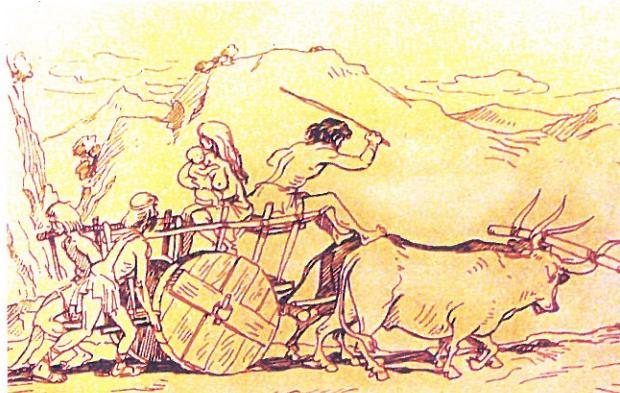
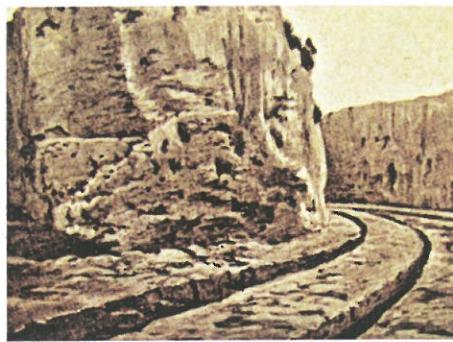
κινούμενο

με ατμό μη-

χάνημα το

επινόησε ο

Ήρων ο Αλεξανδρεύς γύρω στα 100 π.Χ. Δεν επρόκειτο βέβαια για κάποιο κινητήρα μεγαθήριο. Ήταν μια σφαίρα που γύριζε με «εξάτμιση». Όμως, υπήρξε η πρώτη μηχανή που κινήθηκε από την αντίδραση του εξερχόμενου από αυτήν ατμού, αρχή πάνω στην οποία στηρίχτηκε η κατασκευή των αυτοπρωθούμενων κινητήρων (σ.σ.2).



«Κατά ένα θρύλο, πρώτος κατασκευαστής τροχοφόρου υπήρξε ο Εριχθόνιος κατ' άλλον ο Ερεχθεύς. Υπήρχαν τρεις τύποι φορτηγών και τρεις επιβατηγών. Φορτηγά ήσαν η ημιονείη, ο όχος και η υπερτερία. Επιβατηγά η ξυνωρίς, ο δίφρος, και η απήγη.

Η ημιονείη και ο όχος ήσαν τετράτροχα χαμηλά κάρα, δίχως πλαϊνά παραπέτα, σαν τις, λεγόμενες σήμερα, νταλίκες. Η πρώτη ήταν πλατύτερη, ο δεύτερος στενόμακρος. Σύρονταν από δύο μουλάρια. Υπήρχαν όμως και όχοι εξάτροχοι, ειδικοί για μονοκόμματα επιμήκη φορτία, με τέσσερα και έξι ακόμη μουλάρια ζεμένα κατά σειρά ανά δύο. Η υπερτερία ήταν περίπου όμοια με τις σημερινές σούστες. Ψηλή, δίτροχη με ένα συνήθως μουλάρι. Υπήρχαν και τετράτροχες με δύο. Οι υπερτερίες χρησίμευαν και ως επιβατηγά των κατωτέρων και όχι σπάνια των μεσαίων τάξεων.

Η ξυνωρίς ήταν ο κλασικός τύπος του αρχαίου άρματος που βλέπουμε στα ανάγλυφα. Δίτροχη, ελαφρά, μικρή με δύο άλογα, προοριζόταν συνήθως για τις αρματοδρομίες. Δεν χωρούσε παρά τον ηνίοχο και άλλους δύο, το πολύ, όρθιους επιβάτες και χρησίμευε στα πολύ βιαστικά ταξίδια. Ο δίφρος ήταν ξυνωρίς κάπως ευρυχωρότερη, με δύο καθίσματα-παγκάκια στα πλάγια για ισάριθμους και στην ανάγκη τέσσερες, επιβάτες.

Το βασικό επιβατηγό αμάξι των Ελλήνων ήταν η απήνη. Τετράτροχη, είδος κουπέ με αμάξωμα κλειστό για τέσσερεις ή και έξι επιβάτες καθήμενους αντικριστά και δυο μουλάρια και σπανιότερα από δύο άλογα.

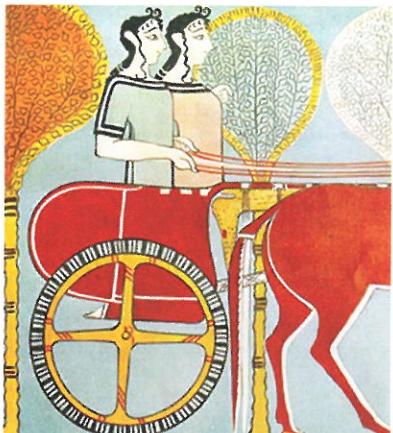
Στις αρχές του 7ου αιώνα εμφανίστηκαν και τα τέ-



Θριππα. Ήταν πανομοιότυπα με τις ξυνωρίδες, αλλά με τέσσερα άλογα ζεμένα κατά μέτωπο, ανά δύο δεξιά και αριστερά από ένα άξονα. Τα τέθριππα ήσαν, φυσικά, πανάκριβα και προορίζονταν αποκλειστικά για τους αγώνες. Ως επιβατήγα τα χρησιμοποιούσαν μόνο ζάπλουτοι νεαροί φίλιπποι, που τα οδηγούσαν οι ίδιοι.....

(Α. Λεονταρίτης, Η συγκοινωνία εις την αρχαίαν Ελλάδα, «Περιηγητική», τ. 92, Αύγουστος 1966 σελ. 30-35).

Ο καθηγητής Σπ. Μαρινάτος σε ένα άρθρο του στο περιοδικό «Συγκοινωνία» (τ. 1-2, 1952) μας πληροφορεί ότι «...Το τελειοποιημένο άρμα του ελληνικού ήλιου πρέπει να έχει Μυκηναϊκή καταγωγή, αφού τα μνημεία της Μυκηναϊκής τέχνης απεικονίζουν άρματα που τα έσερναν ωραίοι ιπποι. Την αποθέωση του Μυκηναϊκού άρματος έχουμε στον Όμηρο. Αργότερα, το άρμα αυ-



Τοιχογραφία στο ανάκτορο της Τίρυνθας.

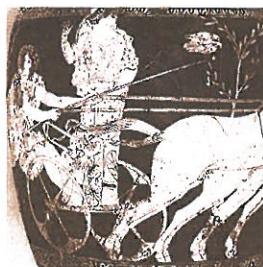
Ο τροχός έκανε δυνατή την κατασκευή κάρων για τη μεταφορά σαγαθών, και άρμάτων για τη διεξαγωγή του πολέμου. Εδώ εικονίζεται το μοντέλο ενός πολεμικού άρματος του 3000 π.Χ.



τό εξέλιπε από την Ελλάδα. Κατά την εποχή των κλασικών Ελλήνων χρησιμοποιείται μόνο σε ιπποδρομίες στα μεγάλα αγωνιστικά κέντρα».

Ο Ντιζελ υποστηρίζει ότι ο τροχός δεν επινοήθηκε από ένα άτομο ή από μία φυλή, διότι εφαρμόστηκε ταυτόχρονα από διάφορους λαούς που δεν επικοινωνούσαν μεταξύ τους. Έμμεσα μαθαίνουμε, ότι σύστημα δύο ολόσωμων τροχών με άξονα στη μέση και «σφηνίσκο» που συγκρατούσε τους τροχούς, ότι υπήρχε στους προϊστορικούς χρόνους από το μύθο του Οινομάου.

Σύμφωνα με το μύθο αυτό, η κόρη του Οινομάου, Ιπποδάμεια, για να βοηθήσει το μνηστήρα της Πέλοπα να νικήσει τον πατέρα της στη μεταξύ τους αρματοδρομία προκειμένου να την παντρευτεί, έπεισε τον ήνιοχο του πατέρα της τον Μύρτιλο, να αφαιρέσει «τον σφηνίσκον του άξονος ενός των τροχών του άρματος», έτσι προκάλεσε την πτώση του.



#### Σημειώσεις σύνταξης:

1. Γύρω στο 600 π.Χ., ο Περίανδρος, τύραννος της Κορίνθου, κατασκεύασε τον Δίολκο. Ο πλακόστρωτος δρόμος επέτρεψε στα πλοία να μεταφέρονται ανάμεσα στον Κορινθιακό και τον Σαρωνικό, και στους Κορινθίους να αποκτούν χρήμα και ισχύ από τη δισθμιση. Η περιοχή του Ισθμού θα μπορούσε να γίνει ένα πάρκο ιστορίας της τεχνολογίας και ειδικότερα της τεχνολογίας των μεταφορών με τα θαλάσσια έργα της αρχαιότητας το δίολκο, τα ίχνη από την απόπειρα δάλανοιξης διώρυγας από το Νέρωνα, τη Διώρυγα της Κορίνθου που είναι θαλάσσιο έργο του 19ου αιώνα, τις σιδηροδρομικές γέφυρες της παλιάς (μετρικής) σιδηροδρομικής γραμμής που κάποιες χρονολογούνται από 190 αιώνα.

Οι λαξευμένες αυλακώσεις (τροχιές) δεν υπάρχουν σε όλο το μήκος του δίολκου. Σε πολλά σημεία φαίνονται να έχουν γίνει από τη φθορά του οδοστρώματος. Πάντως στα σημεία που φαίνονται οι λαξευμένες αυλακώσεις, ο δίολκος έχει στροφή και προφανώς στις στροφές χρειαζόταν το πλεονέκτημα των τροχών σε σχέση με ένα άλλο οδόστρωμα, με δεδομένο το μεγάλο βάρος που μεταφερόταν (ένα αρχαίο εμπορικό πλοίο ζύγιζε περίπου 15 τόνους και μια τριήρης περίπου 70). Βλέπουμε μία πρώτη εφαρμογή των μέσων σταθερής τροχιάς. Αυτό και μόνο κάνει το δίολκο σημαντικό μνημείο.

2. Πρόκειται για τους κινητήρες των αεριωθούμενων αεροσκαφών, των πυραύλων κ.λπ.

# ΟΙ ΕΙΣΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

(Από το δίτομο έργο της Ομάδας Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, «ΑΠΟ ΤΑ ΠΑΜΦΟΡΕΙΑ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ». Εκδόσεις ΜΙΛΗΤΟΣ 2007.)

Πρωταγωνιστές των τραμ, των λεωφορείων και σίγουρα του ηλεκτρικού ήταν οι εισπράκτορες και πολύ λιγότερο οι οδηγοί και ενίστε οι ελεγκτές.

Οι απόλυτοι άρχοντες των οχημάτων κανονίζουν τα πάντα: «μην ανοίγετε τα παράθυρα», «μην καπνίζετε», «προχωρήστε στο διάδρομο», «το ελευθέρας παρακαλώ», «μια θέση παρακαλώ στην κυρία που είναι σε ενδιαφέρουσα», «μαζέψτε τα πόδια σας απ' το διάδρομο», «δεν μπορείτε να ταξιδέψετε με την... κότα σας στο τραμ», «η κυρία για το νοσοκομείο να κατέβει στην επόμενη στάση», «ποιος σας είπε ότι πάει Ζωγράφου».

«Οι εισπράκτορες έχουν κάτι μικρούς χαρτοφύλακες και τους ετοιμάζουν όταν τελειώσει η βάρδια τους. Τα δίφραγκα που τυλίγουνε είναι συνέχεια της μαυρίλας των χεριών τους, τα εισιτήρια με περασμένα τα λαστιχάκια, γύρω απ' τα εισιτήρια η κατάσταση, κι οι σημειώσεις, περίεργες απ' τα τραντάγματα, το μολύβι, κι εκείνο το μηχάνημα για τα φ!λά .....» (Σωτ. Κακίσης, Τα σύρματα, Εγνατία Θεσσαλονίκη, 1978).

Εισπράκτορες, ελεγκτές και επιβάτες, σε όλους τους συνδυασμούς συναίσθημάτων:



«Υπάρξεις σεις τρυφερές  
π' αντέξατε τα λεωφορεία  
τους ανυπόμονους εισπράκτορες  
τους βλοσυρούς ελεγκτές  
τη διελκυστίνδα των στάσεων  
μαζί σας αγρυπνώ»

(Γιώργος Δανιήλ, Οι πρόκες, Ποιήματα (1959-1968) Νεφέλη, Αθήνα 1981, σελ. 11-12).

Οι συγκρούσεις επιβατών με τους εισπράκτορες είναι ένα διαχρονικό φαινόμενο, σε όλα τα μέσα μεταφοράς:

«Ήταν μια απίθανη εποχή. Η πόλη, οι άνθρωποι, οι ιδέες, διαρκώς συγκρούονταν, μετατοπίζονταν, ανακατώνονταν. (.....) Ήταν

μια εποχή τρελή. Το τέρμα, οι στάσεις, οι αφετηρίες των λεωφορείων κάθε μέρα άλλαζαν. Οι άνθρωποι από τη μια στιγμή στην άλλη άλλαζαν γνώμη. Ο ίδιος άνθρωπος που χτύπαγε γροθιές στην πόρτα του λεωφορείου για να μπει, μόλις τρύπωνε καβγάδιζε με τον εισπράκτορα, γιατί παίρνει κι' άλλους επιβάτες».

(Μάριος Χάκκας, Καταπληκτικό!, Άπαντα (1966), σελ. 93-94).

Οι εφήμερες γνωριμίες στο λεωφορείο και το τραμ δεν είναι πάντα καλοδεχούμενες. Στο τρένο είναι αλλιώς, συνταξιδεύεις για πολλές ώρες, το κουπέ προ-



σφέρει κλίμα οικειότητας. Στη σύντομη, συνήθως, διαδρομή με το λεωφορείο, τι να πρωτοπεις:

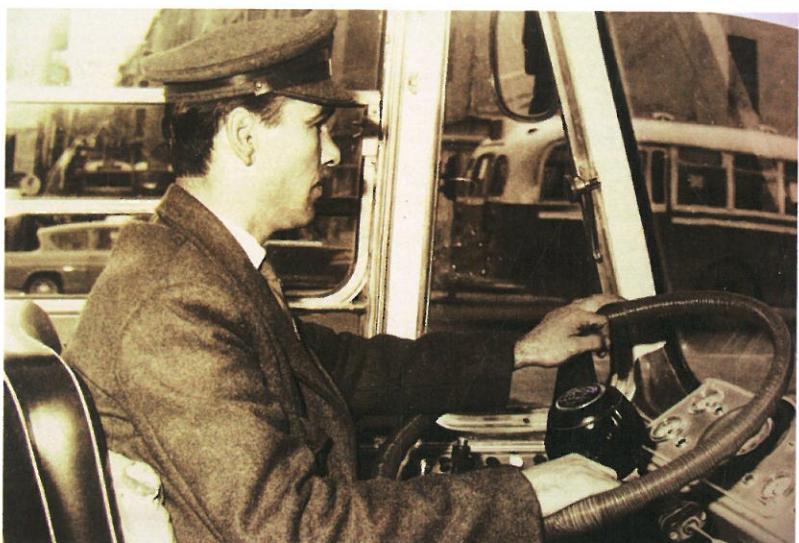
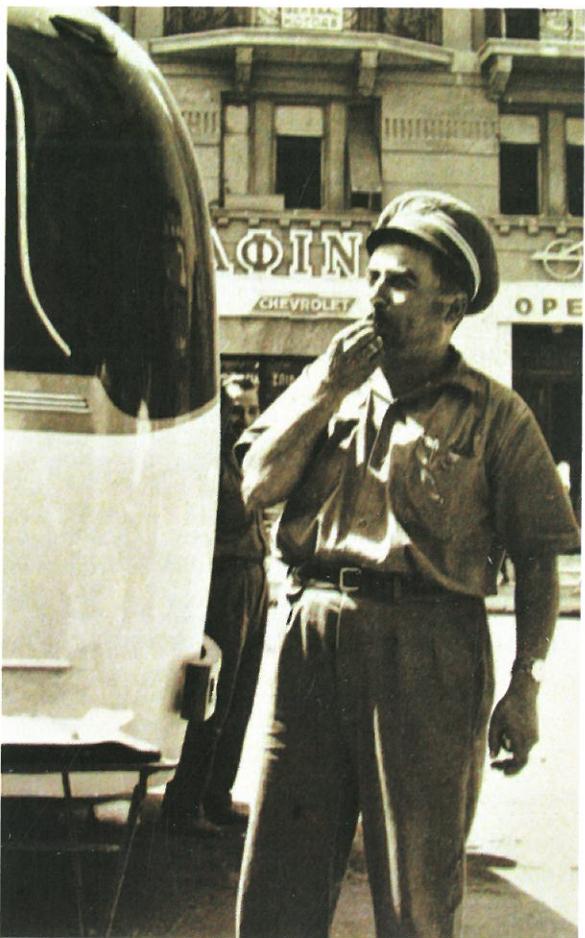
#### «Στο λεωφορείο»

«Ψιλοβρέχει.  
Τα τζάμια θολά.  
Διάφεγγα τα δάκρυα της βραδιάς.  
Σιωπηλά.  
Ο εισπράκτορας κι ο σκούφος του  
που γέρνει στο φρύδι.  
Μία επιγραφή:  
«Απαγορεύεται το καπνίζειν».  
Άλλη:  
«Απαγορεύεται το πτύειν».  
Λοιπόν δεν είναι μια επιγραφή να λέει:  
«Απαγορεύεται να μην γνωρίζεις τον  
πλαϊνό σου;».  
**(Κώστας Κουλουφάκος, περ. Καινούρια Εποχή, Άνοιξη 1957).**

Τα μέσα μεταφοράς προσελκύουν κάθε είδους ζητιάνους ή μικροπωλητές. Λόγω μεγέθους, ο ηλεκτρικός προηγείται σε προτίμηση, χωρίς να εξαιρούνται και τα λεωφορεία:

«Ήτανε η στάση του τέρματος και χασμουριότανε η μούρη του λεωφορείου. Είχε λίγο κόσμο μέσα. Η θέση του εισπράκτορα ήτανε κενή. (...) Έβγαλε και κοίταξε το ρολόι του -ήτανε 7 και 10- το λεωφορείο ακόμα δεν ξεκινούσε, ήτανε άδεια και η θέση του οδηγού. Μπήκε μέσα ένας γέρος τυλιγμένος με μια στρατιωτική κουβέρτα. Είχε μερικά βραχιόλια μέσα σ' ένα χαρτονένιο κουτί. «Βοηθήστε το φτωχό». (...) Ήρθε ο εισπράκτορας κι έβριζε το γέρο. Μπήκε μέσα τρεχάτος κι ο οδηγός».

(Μαρία Μάστορα, Στο ξενοδοχείο των δυτών, Άννα να ένα άλλο (1978), Άκμων, Αθήνα 1981).



# Οι συγκοινωνίες στην Τέχνη και τον Κινηματογράφο



Μ. Σουγιούλας

Όπως είναι φυσικό, η εικόνα της δημόσιας συγκοινωνίας αποτέλεσε στοιχείο έμπνευσης και για τις σημαντικότερες εκφάνσεις της τέχνης. Τα τραμ κυρίως, αλλά και το «θηρίο» της Κηφισιάς, ο «ηλεκτρικός», οι άμαξες και λιγότερο τα λεωφορεία, απεικονίστηκαν σε αρκετούς πίνακες ζωγραφικής και πολύ περισσότερο σε σκίτσα και γελοιογραφίες. Αποτέλεσαν επίσης και αγαπημένο θέμα τραγουδιών: «το θηρίο με καπνούς να προχωρεί», «το τραμ το τελευταίο» (Σακελλάριου-Σουγιούλα), «και περνούσαν τα τραμ» (Μ. Θεοδωράκη), «απόψε κάνεις μπαμ, σε βλέπουν και φρενάρουν και σταματούν τα τραμ» (Βασ. Τσιτσάνη), «Πάρε τον ηλεκτρικό» (σ.σ. 1) και πολλά άλλα.



Τραμ στην πλατεία Μοναστηράκιου. Γ. Σαββάκης

Εκεί όμως που τα μέσα δημόσιας συγκοινωνίας αποθανατίστηκαν με τον πιο πανηγυρικό τρόπο είναι στις ταινίες του ελληνικού κινηματογράφου.



Το λιμάνι του Πειραιά. Σ. Αξιώτης, 1934.

Στο «Σωφεράκι» (1953) του Γ. Τζαβέλα με το Μίμη Φωτόπουλο να οδηγεί το ταξί του ανάμεσα σε τραμ και παλαιά λεωφορεία, στο «Κυριακάτικο ξύπνημα» (1954), στη «Μαγική πόλη» (1955) του Ν. Κούνδουρου, στο «Χαρούμενο ξύπνημα» (1954) όπου ο Ντίνος Ηλιόπουλος κάνει «σκαλωμαρία» στο πράσινο τραμ, στο «Ο άνθρωπός μου» (1962) με τον Νικ. Ξανθόπουλο, στο «Ο ζηλιαρόγατος» (1955) με τον Β. Λογοθετίδη.

Δεν λείπουν τα γραφικά τραμ του Πειραιά στην ταινία, «Ποτέ την Κυριακή» (1960) του Ζυλ Ντασσέν με τη Μελίνα Μερκούρη και του Περάματος στις ταινίες «Με πότισες φαρμάκι» (1965), «Τα παιδιά του λιμανιού» (1969), «Υποβρύχιο Παπανικολής» (1971) με τον Κώστα Καζάκο και «Οι απάνθρωποι» (1971) με το Λάκη Κομνηνό.

Ο ηλεκτρικός «συμπρωταγωνιστεί κι αυτός σε αρκετές ταινίες: «Η καφετζού» (1956) του Αλ. Σακελλάριου με τους Φωτόπουλο, Αυλωνίτη, Βασιλειάδου, «Το κλοτσοσκούφι» (1960) του Ντ. Δημόπουλου με την Αλίκη Βουγουκλάκη, «Αυτό το κάτι άλλο» (1963) του Γρ. Γρηγορίου με τον Βαγγέλη Σειληνό (σ.σ. 2), «Ο Αδελφός μου ο τροχονόμος» (1963) με το Νίκο Σταυρίδη, «Αδέκαροι ερωτευμένοι» (1958) με τους Ρίζο, Γκιωνάκη, Στολίγκα.

Τέλος, τα αστικά λεωφορεία κατακλύζουν με την παρουσία τους τις περισσότερες ελληνικές ταινίες. Στη σπονδυλωτή ταινία «Έρωτικές ιστορίες» (1959),

«Τέρμα τα δίφραγκα» (1962) με το Β. Αυλωνίτη, «Ζητείται ψεύτης» (1961) του Ι. Δαλιανίδη και «Ο Δράκος» (1956) του Ν. Κούνδουρου με πρωταγωνιστή το Ντίνο Ηλιόπουλο.

Το λεωφορείο επίσης πρωταγωνίστησε σε μια από τις μεγαλύτερες σύγχρονες επιτυχίες, στο έργο «Λεωφορείο ο Πόθος» του Τένεση Γουΐλιαμς.

Η σαρδελοποίηση των επιβατών και τα εξ αυτής επακόλουθα στις ουρές



Από τα γυρίσματα του «Ποτέ την Κυριακή»



Από τη «Μαγική πόλη»



*H Kafetzou*



«Ο αδελφός  
μου ο  
τροχονόμος»



Ο Ζικός» από την ταινία  
«Της κακομοίρας».

των αφετηριών και μέσα στα οχήματα, παρουσιάζονται και σατιρίζονται έξοχα σε πολλές ταινίες, όπως για παράδειγμα στο «Κυριακάτικο ξύπνημα» του Μιχ. Κακογάννη (1954) με θύμα την Έλλη Λαμπέτη, στο «Μισογύνη» του Φ. Φυλακτού (1958) όπου ο Μίμης Φωτόπουλος εκλαμβάνεται ως εφαψίας και τρώει ένα μεγαλοπρεπές χαστούκι από τη Σμαρούλα Γιούλη, στο «Έχει θείο το κορίτσι» όπου ακούγεται η ατάκα: «ήξερα ότι οι γάιδαροι έχουν ουρές, αλλά βλέπω ότι έχουν και οι ουρές τα γαϊδούρια τους», στο «Φωχοδιάβολοι» του Τζ. Κρίστιαν (1964) όπου οι μικροαπεώνες Θ. Βέγγος και Β. Μαλούχος

μάτων στην ουρά που περιμένει και ακούγεται η ατάκα: «φταίω εγώ που μιλάω με τον πισινό μου». Στη συνέχεια μέσα στο λεωφορείο



ακολουθούν κωμικές σκηνές, στην προσπάθειά του να περιφρουρήσει την «ηθική ακεραιότητα» των τριών θυγατέρων του από ηθελημένους ή μη εφαψίες που γεννά η σαρδελοποίηση.



καταφέρνουν να «ξαφρίσουν» το πορτοφόλι ο ένας του άλλου και τέλος στο «Η θεία από το Σικάγο» όπου ο, πάντα οργιλος, Ορέστης Μακρής καταρχήν τσακώνεται στην αφετηρία της Λούτσας, λόγω των σπρωξι-



Σημειώσεις συντάκτη:

1. Του Γ. Μαρκόπουλου, γραμμένο για τη σύζυγό του, που εργαζόταν τότε ως καθηγήτρια στο 1ο Γυμνάσιο N. Ιωνίας.

2. Το έργο γυρίστηκε εξ ολοκλήρου, σχεδόν, στη N. Ιωνία.



# Τα Μέσα Μαζικής Συγκοινωνίας

Της Κορίνας Γαβαλά, ιστορικού - μουσειολόγου.

Το σύστημα των μεταφορών σε μια μεγαλούπολη, όπως η Αθήνα, είναι συνυφασμένο με κάθε πτυχή της οντότητας και της λειτουργίας της, όπως η εργασία, η οικονομία, η κοινωνική ζωή, το περιβάλλον, η ίδια η δομή της πόλης, ο χαρακτήρας της και ο «παλμός» της ζωής σε αυτήν. Μια από τις μεγαλύτερες προκλήσεις για τις σύγχρονες πόλεις με μεγάλες πληθυσμιακές συγκεντρώσεις είναι η ανάπτυξη συστημάτων μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών με χαρακτηριστικά τέτοια που αφ' ενός θα εξυπηρετούν την ομαλή λειτουργία των πόλεων και την απαρακώλυτη κυκλοφορία των ανθρώπων μέσα σε αυτές, αφ' ετέρου θα συμβάλλουν στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και στον περιορισμό των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών σε τοπικό αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η πρωτοβουλία του ΚΕ.ΜΙ.ΠΟ. να αναδείξει το επίκαιρο και κρίσιμο θέμα της χρήσης των μέσων μεταφοράς στο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας, μέσω μιας εκπαιδευτικής δράσης για μαθητές της Νέας Ιωνίας, αντικατοπτρίζει τη φιλοσοφία που διέπει το έργο του φορέα συνολικά. Με τέτοιου είδους πρωτοβουλίες, οι πολιτιστικοί φορείς καταξιώνονται στη συνείδηση του κόσμου και παράγουν έργο κοινωνικά χρήσιμο, καθώς παρεμβαίνουν στο παρόν και προετοιμάζουν κατάλληλα το μέλλον. Αυτή η προσφορά προσλαμβάνει ιδιαίτερη βαρύτητα στις περιπτώσεις που αποδέκτης της είναι τα παιδιά, οι αυριανοί πολίτες.

Με αφετηρία, λοιπόν, τη «ζωντανή» σχέση του ΚΕ.ΜΙ.ΠΟ. με την τοπική κοινωνία της Νέας Ιωνίας, σχεδιάστηκε το εκπαιδευτικό πρόγραμμα με τίτλο:

«Τα μέσα μαζικής συγκοινωνίας», το οποίο απευθύνεται σε μαθητές Ε'-ΣΤ' τάξεων του Δημοτικού και Α'-Β' τάξεων του Γυμνασίου και έχει ως κεντρικό άξονα την προσπάθεια ευαισθητοποίησης των μαθητών σχετικά με τη σημασία της υιοθέτησης μιας συνειδητής και υπεύθυνης στάσης απέναντι στη χρήση των μέσων μεταφοράς στην καθημερινή τους ζωή, σε μια πόλη που σήμερα ασφυκτιά από τον κυκλοφοριακό κορεσμό.

Η ευαισθητοποίηση αυτή, βέβαια, προϋποθέτει την κατανόηση και αξιολόγηση «του σήμερα» και στοχεύει στη βελτίωση «του αύριο». Το μέσο για να επιτευχθούν τα παραπάνω είναι η γνώση του παρελθόντος, δηλαδή της ιστορικής διαδρομής που διαμόρφωσε δομές, συνήθειες και νοοτροπίες. Έτσι, κρίθηκε σκόπιμο οι μαθητές να ει-



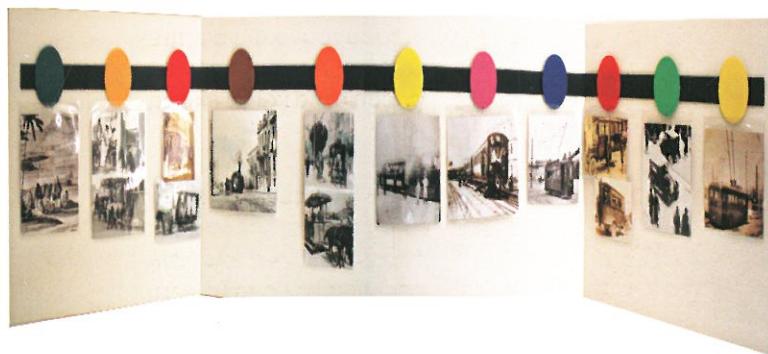
σάγονται στη συγκεκριμένη μαθησιακή εμπειρία μεξω μιας αναδρομής στην ιστορία των μέσων μεταφοράς και της ανάπτυξης των δικτύων τους στο χώρο του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας, από την εποχή της ανακήρυξης της σε πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους, το 1834. Αυτή την ιστορική διαδρομή έχουν την ευκαιρία να «ιχνηλατήσουν» τα παιδιά, παρακολουθώντας αρχικά τη σχετική εκπαιδευτική τανία που δημιουργήθηκε από το ΚΕ.ΜΙ.ΠΟ. και συμμετέχοντας ακολούθως σε μια διαδραστική δραστηριότητα, τη «Γραμμή του Χρόνου».

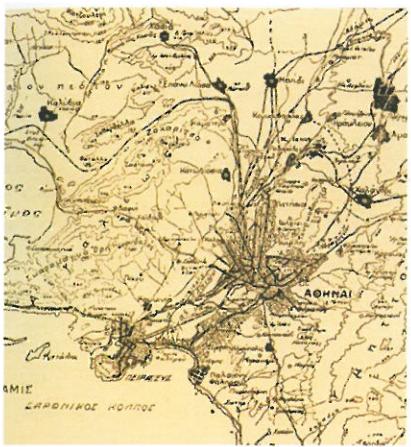
Στο πλαίσιο της δραστηριότητας αυτής, ορισμένα στοιχεία που παρουσιάζονται στην τανία ως ερεθίσματα για την εισαγωγή των μαθητών στο θέμα του προγράμματος και τη μαθησιακή διαδικασία, αξιοποιούνται περαιτέρω και επεκτείνονται με τη σύνθεση ενός διαγράμματος που προβάλλει σημαντικά «σημεία-σταθμούς» στην ιστορία και την τεχνολογική εξέλιξη των μέσων μεταφοράς.

Παράλληλα, στόχος είναι τα παιδιά να συνειδητοποιήσουν ότι συχνά τα «βήματα» αυτής της εξέλιξης σηματοδότησαν σημαντικές τομές στην ιστορία της ανθρωπότητας από το 190 αιώνα (π.χ. βιομηχανική επανάσταση-εποχή του ατμού, εποχή του ηλεκτρισμού). Στη «Γραμμή του Χρόνου» οι μαθητές καλούνται να κατατάξουν τα κυριότερα μέσα μεταφοράς, που παρουσιάζονται μέσα από επιλεγμένο αρχειακό φωτογραφικό υλικό, σύμφωνα με τη χρονική διαδοχή της εμφάνισής τους στην αθηναϊκή πρωτεύουσα.

Σύντομα κείμενα, περιγραφές και ερωτήσεις που αντιστοιχούν σε κάθε «βήμα» καθοδηγούν τα παιδιά και τα βοηθούν να παρατηρήσουν και να κατατάξουν τα φωτογραφικά τεκμήρια. Μέσα από αυτή τη διαδικασία μαθαίνουν ενδιαφέροντα στοιχεία, όπως τα κύρια χαρακτηριστικά των μέσων μεταφοράς και το ρόλο που έπαιξαν στη ζωή της πόλης και των κατοίκων της. Η δραστηριότητα αυτή ουσιαστικά παρακολουθεί την εξέλιξη της δημόσιας συγκοινωνίας στην Αθήνα, από την περίοδο της γεννησης και της σταδιακής εξάπλωσης και οργάνωσής της (μετά το 1834) μέχρι την εποχή που αρχίζει να παραγκωνίζεται εξαιτίας της επικράτησης του Ι.Χ. αυτοκινήτου.

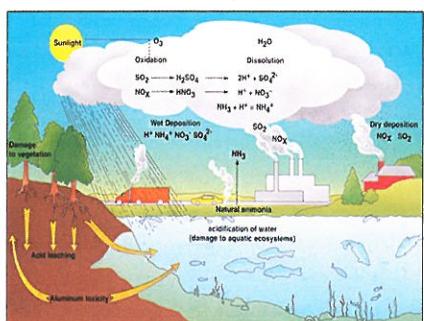
Η μετάβαση στο επόμενο στάδιο του εκπαιδευτικού προγράμματος, που αναφέρεται στην Αθήνα της εποχής





του αυτοκινήτου, γίνεται μέσω της σύγκρισης του αστικού περιβάλλοντος της παλιάς Αθήνας με αυτό που διαμορφώθηκε τις τελευταίες δεκαετίες και στο οποίο διαρθρωτικό ρόλο έπαιξε η (αλόγιστη) χρήση του Ι.Χ. Οι μαθητές έχουν την ευκαιρία να «παρατηρήσουν τις δύο Αθήνες», μέσα από σχετικό εποπτικό υλικό, και να γνωρίσουν τους κύριους παράγοντες που οδήγησαν στην κυριαρχία των ρυπογόνων Ι.Χ. στις καθημερινές μετακινήσεις, κάτι που μετέβαλε ριζικά το αστικό τοπίο. Επιπλέον, στο στάδιο αυτό, με την αξιοποίηση και των προσωπικών εμπειριών των μαθητών, αναλύονται οι κύριες επιπτώσεις της ευρείας χρήσης των μέσων μεταφοράς στο φυσικό περιβάλλον (ρύπανση της ατμόσφαιρας, δύινη βροχή, κλιματική αλλαγή κ.λπ.) καθώς και στην ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης, όπως τις βιώνουμε στην εποχή μας.

Έχοντας πραγματοποιήσει ένα νοερό ταξίδι από το χθες στο σήμερα, οι μαθητές, στο τελευταίο στάδιο του εκπαιδευτικού προγράμματος, καλούνται να εστιάσουν στην περίπτωση ενός δημόσιου συγκοινωνιακού μέσου που έχει παιξει καθοριστικό ρόλο στην ιστορία της Νέας Ιωνίας και της Αθήνας γενικότερα.



Πρόκειται για τον σιδηρόδρομο, που αποτέλεσε τη ραχοκαλιά της πολεοδομικής ανάπτυξης της Αθήνας από το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα. Στο στάδιο αυτό τα παιδιά, δουλεύοντας σε ομάδες, διερευνούν την αλληλεπίδραση που αναπτύσσεται διαχρονικά μεταξύ των αναγκών μετακίνησης /μεταφοράς στην πόλη, του συγκοινωνιακού δικτύου και της ανάπτυξης /δομής της πόλης. Με τη χρήση χαρτών /διαγραμμάτων που αποτυπώνουν το πολεοδομικό συγκρότημα και το σιδηροδρομικό δίκτυο της παλιάς και της σύγχρονης Αθήνας (σε συνδυασμό με πληροφοριακό και φωτογραφικό υλικό), τα παιδιά «σταματούν» σε σημαντικούς σταθμούς του δικτύου,



σταθμούς που άλλοτε δημιουργήθηκαν για να καλύψουν βασικές συγκοινωνιακές ανάγκες, άλλοτε κατηγορίες την ανάπτυξη, την αναγέννηση και την ανάπλαση περιοχών (π.χ. κέντρα εμπορίου, αναψυχής). Ένα μέσο σταθερής τροχιάς μεγάλης δυναμικότητας, όπως ο σιδηρόδρομος (το μετρό και ο προαστιακός), μπορεί όχι μόνο να ακολουθήσει την ανάπτυξη της πόλης αλλά, κυρίως, να αποτελέσει κινητήριο μοχλό οργάνωσης, αναμόρφωσης και ανάπλασής της, ώστε αυτή να γίνει πιο λειτουργική, βιώσιμη και φιλόδεξη.

Παραδείγματα τέτοιου είδους λειτουργίας προσφέρει αρκετά η μακρά ιστορία του σιδηροδρόμου της Αθήνας, τα οποία οι μαθητές μπορούν να παραληλίσουν με ανάλογες προσπάθειες ή δυνατότητες από τη σημερινή πραγματικότητα. Στόχος είναι να συνειδητοποιήσουν ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες, με κορμό τα μέσα σταθερής τροχιάς, και η συνδυασμένη /οικολογική μετακίνηση αποτελούν την εναλλακτική λύση που μπορεί να οδηγήσει σε μια πιο «υγιή» εικόνα της πόλης μας στο μέλλον.

Στο πλαίσιο της επέκτασης της εκπαιδευτικής δραστηριότητας μετά την επίσκεψη των μαθητών στο ΚΕ.ΜΙ.ΠΟ., θα διανέμεται φάκελος με πληροφοριακό υλικό και προτάσεις για δραστηριότητες που μπορούν να αναπτύξουν οι μαθητές στο σχολείο ή στο σπίτι, ώστε να διευρύνουν και να εμπεδώσουν την αποκτηθείσα γνώση αλλά και να εκφραστούν δημιουργικά.



**Μελέτη-σχεδιασμός εκπαιδευτικού προγράμματος, υπεύθυνη υλοποίησης:** Κορίνα Γαβαλά, ιστορικός - μουσειολόγος (ΜΑ)

