

κτίσιμο έλαβαν μέρος και Τουρκοκύπριοι από την Επηχώ και το Μπέκιογιου.

Πρώτος διευθυντής του δημοτικού ήταν ο Ζαννετίδης από την Αθηνάϊου. Από τους πρώτους δασκάλους που δίδαξαν ήταν ο Χαράλαμπος Χατζηδάς από την Κυθρέα, ο Ζάρκος από το Κάιμακλί, ο Ελευθέριος Γοργιάδας από τη Λαπήθο και πιο ύστερα ο Σια-

καλλής από το Κάιμακλί.

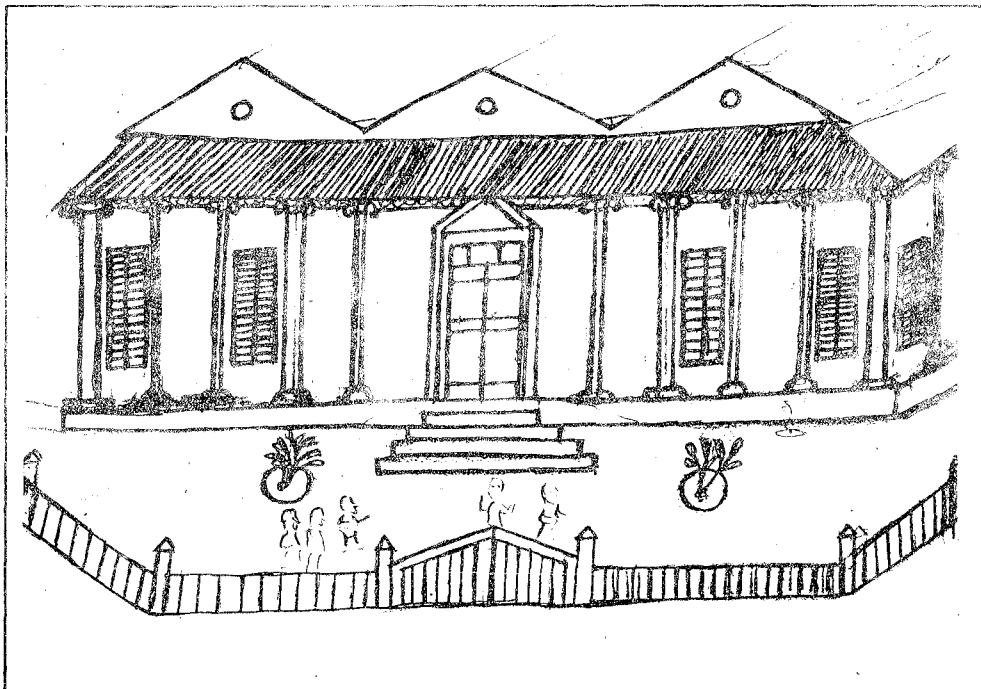
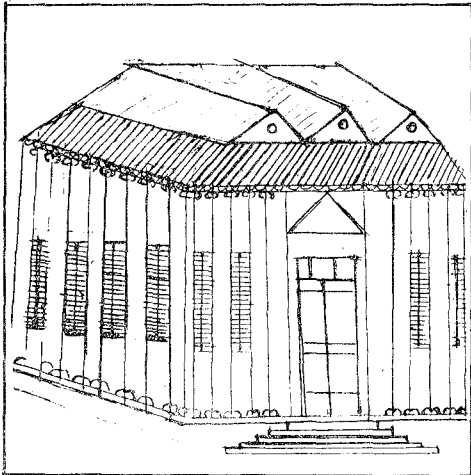
Όταν πρωτολειτούργησε το σχολείο είχε μόνο Τρίτη, Τετάρτη, Πέμπτη και έκτη τάξη. Μετά από αρκετά χρόνια λειτούργησε σαν εξατάξιο. Πρέπει επίσης να τονιστεί ότι στην αρχή λειτούργούσε μόνο για αγορια, ενώ πιο ύστερα έγινε μικτό.

Σύγχρονες μέθοδοι κτισίματος εφαρμόστηκαν τότε σχετικά πρωτοποριακές για την εποχή εκείνη. Τέτοια ήταν η χρήση οπλισμένου σκυροδέματος που συνέδεε τις εξωτερικές κολώνες μεταξύ τους, ψηλά κάτω από την οροφή.

Κάθε κολώνα είχε τη βίαση της και το Κιονοκράνο της. Οι παραπάνω κολώνες ήταν κυκλικές όπως και οι βάσεις τους και μόνο στις γωνίες και στην είσοδο είχαμε τετραγώνες και ορθογωνικές αντίστοιχα κολώνες και βάσεις.

Μετά από αρκετά χρόνια στη δεκαετία του 1960 κτίστηκε ένα καινούριο κτίριο διόροφο στα βόρεια του παλιού και στέγασε τις πρώτες τάξεις του Δημοτικού. Αυτό βεβαίως το επιβάλαν οι συνθήκες μιας και είχαμε μεγάλη αύξηση των μαθητών.

Κώστας Αιμιλιανίδης



## Τα μέσα συγκοινωνίας στην Περιοχή Κυθρέας

Από τον Χριστόδουλο Πέτσα

Η Περιοχή της Κυθρέας με το ξακουστό της Κεφαλόβρυσο και το παχύ κι εύφορο της έδαφος, ήταν από τα πολύ παλιά χρόνια πλούσια σε γεωργικά προϊόντα. Εκτός από τις ελιές και τα εσπεριδοειδή που 'ταν τα κυριώτερα της προϊόντα παρήγαγε στο πέραςμα του χρόνου τα εποχιακά προϊόντα σιτηρά, βαμβάκι, σησάμι, κρομμύδια, πατάτες, κουκιά, κραμβιά, κουνουπίδια, τομάτες, κολοκυθάκια, μπάμιες, αγγουράκια, μελιτζάνες, σύκα, χρυσόμηλα, ρόδια, πεπόνια, καρπούζια και άλλα που έπρεπε να μεταφερθούν κυρίως στην αγορά της Λευκωσίας, στα προάστεια και στα πλησιόχωρα χωριά της Μεσαορίας για διάθεση και κατανάλωση.

Η εγγύτητα της περιοχής προς την πόλη, απόσταση μόλις οκτώ Αγγλικά μίλια, απορροφούσε το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής η πρωτεύουσα. Στις πρώτες δυο δεκαετίες του αιώνα μας όλα της τα προϊόντα μεταφέρονταν με τα ζώα τα μοναδικά μέσα μεταφοράς, τα γαϊδουριά.

Στη ράχη τους μπορούσε να φορτωθεί βάρος 100-120 οκάδες και το υπομονητικό τούτο ζώο το μετέφερε άνετα, γιατί ήταν απόσταση που θα την κάλυπτε σε 2 1/2 περιπου ώρες. Στη ράχη του ζώου έδεναν το στρατούρι κι απάνω του στερέωναν το σάγμα, όπου έδεναν κατάλληλα τα κοφινιά και τα καλάθια. Σ' αυτά έμπαιναν τέτοια προϊόντα, τομάτες, χρυσόμηλα, σύκα, πεπόνια, καρπούζια που δεν μπορούσαν να μεταφερθούν σε σακκιά και δισάκκια γιατί θα έλιωναν. Τα λουβιά, τα κουκιά, τα κρομμύδια, οι πατάτες, τα κραμβιά, τα κουνουπίδια μπορούσαν να μεταφερθούν χωρίς καμμία βλάβη με τα σακκιά και τα δισάκκια.

Οι παραγωγοί της Κυθρέας για να φθάσουν πρώι στην ώρα τους, στην αγορά της Λευκωσίας και πετύχουν εύκολα αγοραστής, έπρεπε να ξεκινήσουν από την αυγή πριν ακόμη ανατείλει στον ουρανό το ομί-

νιμο αστέρι, ο αυγερινός. Σηκώνονταν από τον νυκτερινό τους ύπνο, ξυπνούσε ο ένας τον άλλο στην κατάλληλη τούτη ώρα, ετοιμάζονταν και ξεκινούσαν συντροφιά όλοι οι γείτονες. Στο δρόμο με κουβεντες και αστεία διέτρεχαν τη διαδρομή, χωρίς να το καταλάβουν κι έφθαναν πριν ακόμη ανατείλει ο ήλιος στην αγορά της Λευκωσίας.

Αν το ζώο ήταν ελαφροφορτωμένο μπορούσαν οι παραγωγοί να μεταφερθούν κι οι ίδιοι στη ράχη του κατά διαλείμματα για κάμποση απόσταση. Αν όμως ήταν βαρυφορτωμένο με πλήρες γομάρι (100-120 οκάδες) τότε αναγκαστικά διάνυαν όλη την απόσταση τελείως πεζοί.

Το ταξίδι αυτό των πεζοπορών με τη συντροφιά, τα αστεία και τη δροσούλα της αυγής ήταν αρκετά ευχάριστο και δεν αντιμετώπιζαν κανένα πρόβλημα. Πρόβλημα δημιουργείτο για τους πεζοπόρους παραγωγούς στην περίοδο του χειμώνα, με το ξεροβόρι που φυσούσε και την παγωνιά που επεφτε την αυγή και ξύλιαζε τα χέρια και τρυπούσε κυριολεκτικά το κόκκαλο. Μα κι αυτά μπορούσαν να ξεπεραστούν με τα βαρετά ρούχα και το περπάτημα που γίνεται σ' όλη τη διαδρομή της απόστασης.

Πρόβλημα αξεπέραστο δημιουργείτο όταν την αυγή που ξυπνούσαν για ετοιμασία και ξεκίνημα αντιμετώπιζαν το μαυρο και συννεφιασμένο ουρανό και τη βροχή να πέφτει ασταμάτητη. Υποχρεωτικά τότε περιμεναν να καλοσυνέψει κάπως ο καιρός, να περάσει η μπόρα της βαρείας βροχής (να διασχίσει το νέφος, όπως έλεγαν) και τότε, ντυμένοι στα βαρετά τους ρούχα και στ' αδιάβροχα τους ξεκινούσαν. Τούτο γινόταν όταν τα προϊόντα τους ήταν φθαρτά και δεν μπορούσε η μεταφορά τους ν' αναβληθεί. Άλως αν ήταν προϊόντα που σήκωναν αναβολή, μπορούσε η μεταφορά τους να γίνει την μεθεπόμενη μέρα.

Όλη η διαδρομή Κυθρέας-Λευκωσίας καθημερινά ήταν γεμάτη με παραγωγούς που μεταφέραν τα προϊόντα τους για την αγορά της Λευκωσίας. Εξαιρετική ακόμη κίνηση παρουσίαζε τη Δευτέρα και προπαντός την Παρασκευή που η αγορά της Πρωτεύουσας προσείλκυε πιο πολύ κόσμο, γιατί εξαιτίας της πυκνής συγκέντρωσης έφθαναν χωρικοί κι από άλλες μακρινές αποστάσεις.

Τα γαιδουριά δεν χρησιμοποιήθηκαν μόνο για τη μεταφορά των προϊόντων, αλλά και στα διάφορα ταξίδια της Περιοχής για Προσκυνήματα. Στον Απόστολο Ανδρέα 15 Αυγούστου, στην Παναγία του Κύκκου 8 Σεπτεμβρίου, στον Άγιο Κυπριανό 2 Οκτώβρη στο Μένικο, στον Άγιο Αναστάσιο 17 Σεπτεμβρίου στην Περιστερωπονή, στον Άγιο Λουκά 18 Οκτώβρη στο Βαρώσι, στον Άγιο Αρτέμιο 20 Οκτώβρη στην Αφάνεια επαρχ. Αμμοχώστου, στον Άγιο Δημήτριο 26 Οκτώβρη στο Λεονάρισσο. Στην περίπτωση αυτή έσμιγαν οικογένειες συγγενικές ή φιλικές προγραμματίζαν ενωρίς το ταξίδι τους για προσκύνημα και ξεκινούσαν μερικές μέρες ενωρίτερο, έτσι που στην ημέρα του εορταζόμενου Αγίου να φτάσουν στη Χάρη του. Κάθε άτομο είχε και το δικό του ζώο. Για τον Απόστολο Ανδρέα το ταξίδι διαρκούσε 8 περίπου μέρες με ενδιάμεσους σταθμούς στο Λευκόνοικο, στη Γιαλούσα, στο Ριζοκάρπασο, στον Απόστολο Ανδρέα, Φότωνα στην ραχή του ζώου κλινοσκεπάσματα, στο δισάκι τρόφιμα, ρούχα, παπούτσια και άλλα.

Στους πιο πάνω σταθμούς έμεναν στα πανδοχεία (χάνια) όπου έπαιρναν τροφή αυτοί και τα ζώα τους, ξεκουράζονταν, διανυκτέρευαν και την επόμενη συνέχιζαν το ταξίδι τους. Πολλές φορές στα χωριά αυτά φιλοξενούνταν από φιλικές οικογένειες και με τη σειρά τους ανταπέδιδαν την φιλοξενία τους, όταν οι φίλοι τους ταξίδευαν στη Λευκωσία και περνούσαν από την Κυθρέα.

Πολλές φορές στα χάνια, που διανυκτέρευαν οι ταξιδιώτες προσκυνητές, γίνετο μεγάλο γλέντι που διαρκούσε ώρες και οι χωρικοί του μέρους μαζεύονταν γύρω τους να παρακολουθήσουν τη διασκέδαση, τους χορούς, τα τραγούδια και άλλα έθιμα που έκαναν όταν έφθαναν σε ώρα μεγάλης ευθυμίας.

Πρέπει να σημειωθεί πως υπήρχαν οικογένειες που ήταν ταμείοι κάθε χρόνο να πάνε στη χάρη του Αγίου και γι' αυτό το ταξίδι τούτο επαναλαμβάνονταν απ' αυτές. Τέτοιες οικογένειες ήτα του Χ Γιάνγκου, του Φιτιρίκκου, του Μιχαήλη του Σίμου, του Ρουμπάλια, του Αντώνη Γεωργίου (Κουτσοχερα) κι άλλες.

Στην αρχή της δευτερης δεκαετίας του αιώνα μας σαν μεταφορικό μέσο χρησιμοποιήθηκε η ημίονος (μούλα) αντί το γαιδουριά. Την χρησιμοποιήσαν οι κερατζήδες, οι άνθρωποι που αγόραζαν το σιτάρι από τους παραγωγούς, το άλεθαν στους μύλους και τροφοδοτούσαν με αλεύρι τους αρτοποιούς (ψωμάδες) στις πόλεις. Η μούλα χρησιμοποιήθηκε γιατί μπορούσε να μεταφέρει στη ράχη μεγαλύτερο φορτίο απ' εκείνο που μετέφερε το γαιδουριά.

Σ αυτή την εποχή επινοήθηκαν τα κάρρα. Οι κερατζήδες που χρησιμοποιούσαν τη μούλα σκέφθηκαν με την εμφάνιση των κάρρων να τη ζευξουν στο κάρρο κι έτσι μπορούσε να σύρει τετραπλάσιο φορτίο απ' εκείνο που μετέφερε στη ράχη της, 400-500 οκάδες.

Η Κυθρέα αυτή την εποχή γέμισε με κάρρα. Υπολογίζεται πως ξεπερνούσαν τα 200 και μάλιστα μερικά απ' αυτά ήταν διπλά (πιο ευρύχωρα με μεγαλύτερους τροχούς και στο μπροστινό τους μέρος δυο χωρίσματα που τα έσυραν δυο μούλες). Αυτά μπορούσαν να μεταφέρουν φορτίο ενός τόννου (800 οκάδες) ενώ τα μονά μόνο 400 οκάδες.

Τα κάρρα μπήκαν στη μεταφορική συγκοινωνία το 1915. Από τους πρώτους κατασκευαστές τους ήταν ο Χ Πέτρος από το Καίμακλι. Αυτός είχε το εργαστήρι του μέσα στο ιδιόκτητο χάνι του στην οδό Ερμού στη Λευκωσία, λίγο πιο πέρα και στην ίδια πλευρά που βρισκόταν άλλοτε το παλιό οίκημα του Ολυμπιακού, ακριβώς απέναντι από το μαγειριό του Λοίζου του μάγειρα και το σπίτι του Μιχαλάκη Ιωαννίδη (Συγκρασίτη) επιθεωρητή τότε των Δημοτικών Σχολείων. Το χάνι τούτο βραδύτερο το αγόρασε ο Γεώργιος Παρπέρης (Τζιαμπάζης) που μαζί με το χάνι επαγγέλλετο και το ζωέμπορο, πολύ γνωστό στην Περιοχή Κυθρέας, εξαιτίας του επαγγέλματος του.

Άλλος από τους πρώτους κατασκευέν τες

κάρρων ήταν ο Χριστοφής Κουκος από την Παλλουριώτισσα. Αυτός είχε το εργαστήρι του επίσης στην Οδό Ερμού. λίγο πιο πέρα απ' τον πρώτο και ακριβώς απέναντι που ήταν τότε ο φούρνος του Χ Σαλιχη.

Ήταν κι οι δυο τους καλοί τεχνίτες κι είχαν μεγάλη προτίμηση από τους Κυθρεώτες. Βραδύτερο φάνηκαν κι άλλοι κατασκευαστές κάρρων στη Λευκωσία, στο Λευκόνοικο, στο Τρικώμο.

Η αξία ενός κάρρου αυτή την εποχή δεν ξεπερνούσε τις £10 και η μούλα που το έσυρε στοιχίζε £15-20. Ένα ζευγμένο κάρρο δεν ξεπερνούσε τις £25-30.

Τα κάρρα χρησιμοποιήθηκαν για τη μεταφορά γεωργικών προϊόντων στη αγορά της Λευκωσίας, παράλληλα με τα γαϊδούρια. Είχαν το πλεονέκτημα να μεταφέρουν τετραπλάσιο φορτίο από το γαϊδούρι και το σπουδαιότερο, ο οδηγός μπορούσε να κάθεται στο κάρρο και να φυλάγεται από τις αντίξοες καιρικές μεταβολές. (βροχή, κρύο κ.λ.)

Τα κάρρα χρησιμοποιήθηκαν ακόμη και για ταξίδια σε προσκνηματα στα πεδινά μέρη. Για πιο άνετο ταξίδι για τους προσκνητες κάλυπταν το ανοίγμα του κάρρου με τέντες. Αυτές γίνονταν με τρία καμιαρωτά σίδερα που στερεώνονταν σε τρύπες στα πλευρά του κάρρου που ο κατασκευαστής είχε ανοίξει. Πάνω στα σίδερα και κατά μήκος του κάρρου δένονταν καλάμια. Πάνω στα σίδερα και τα καλάμια στερέωναν σαντονία ή μουσιαμά. Στην κάσια του κάρρου τοποθετούσαν 6-8 καρεκλές για να καθονται οι επιβάτες.

Στο τέλος της δεύτερης δεκαετίας του αιώνα μας εισήχθηκαν στην Κύπρο μας από το εξωτερικό οι άμαξες. Ήταν το πιο άνετο και ταχύτερο μέσο συγκοινωνίας για επιβάτες και η Κωμόπολη μας με τη μικρή της απόσταση από τη Λευκωσία και με το φιλοπρόοδο πνεύμα που επικρατούσε δεν ήταν δυνατό να υστερήσει τετοιου νεώτερου και γρήγορου συγκοινωνιακού μέσου.

Έτσι σε κάθε ενορία βρέθηκαν αγοραστής του σύγχρονου τούτου μέσου για την εξυπηρέτηση των κατοίκων της ενορίας τους. Στο Σεράγιο πρώτοι που εφεραν άμαξες ήταν ο Κωστής Βαφειάδης (Κέλης), ο Γεώργιος Μιχαλάτζη (Κολοβάττος), ο Γιαννακός Βασιλή και ο Γεώργιος Κουπος. Ο

τελευταίος είχε διπλό κάρρο που μετέφερε φορτία και επιβάτες, το πουλησε και προσλήφθηκε σαν οδηγός της κλειστής άμαξας (λαντώ) που μετέφερε στις περιοδείες του τον τότε Αρχιεπίσκοπο Κύπρου αιμηνιστο Κύριλλο Β (Κυρίλλατσο). Μετα την αποχώρηση του είχε αγοράσει δική του άμαξα. Μια άμαξα αυτή την εποχή στοιχίζε μαζί με τα δυο άλογα που την έσυραν £90-100. Στην ενορία Αγίου Ανδρονίκου και Αγίου Γεωργίου ο Γιαννακός Ζαχαρία και ο Αντώνης του Πελλονικόλα (πατέρας του Τακη Παρπέρη). Στη Χαρδακιώτισσα ο Γεώργιος Κασεργιδής (Σούρτης) και στη Συρκανιά ο Κωσοτούρης. Οι άμαξες παρ' όλη την ανηφοριά των Πλάνα ενοριών της Κυθρέας μπορούσαν να φθάσουν μέχρι το καφενείο του Σαββα Καλογήρου στη Συρκανιά.

Κάθε άμαξα μετέφερε 6 επιβάτες. Τρεις στην οπίσθια θέση που ήταν και η πιο αναπαυτική, δυο στην μπροστινή αντικρυ της οπίσθιας κι ένας στην άνω θέση, δίπλα στον οδηγό, σύνολο ατόμων με τον οδηγό 7 άτομα. Στο οπίσθιο εξω μέρος της μπορούσαν να δεθούν αποσκευές που μετεφεραν μαζί τους οι επιβάτες. Το αγώγιο για όλες τις ενορίες ήταν ένα σελινι με επιστροφή. Ξεκινούσαν όλες από τη βάση τους στις 8 το πρωί και σε 1.1/2 ώρα διάνυαν την απόσταση των 8-10 μιλίων κι έφθαναν στη Λευκωσία.

Το ταξίδι με τις άμαξες ήτα το πιο άνετο που παρουσιάστηκε τότε στο πέρασμα του χρόνου. Το καλοκαίρι οι άμαξες έδαι υπέστελλαν την τέντα της άμαξας και οι επιβάτες απολάμβαναν την δροσιά του πρωινού και το δροσερό αεράκι του απογευματός στην επιστροφή.

Οι άμαξάδες άμα έφθαναν στη Λευκωσία κατέληγαν ως επί το πλείστο στα πιο κεντρικά χάνια της Οδού Ερμού (σήμερα η οδός αυτή είναι κατελημμένη από τους Τούρκους). Οι επιβάτες απ' εδώ μπορούσαν να κάμουν ευκόλα τα ψώνια τους ή να διεκπεραιώσουν άλλες υποθέσεις που είχαν με τα διάφορα Κυβερνητικά Τμήματα, Δικαστήρια, Διοικητήριο, Γραφείο Παιδείας κτλ και στην ώρα της εκκίνησης να βρίσκονται παρόντες για την επιστροφή. Τέτοια χάνια ήταν Του Συμεού Χειλίδη, το Αθηναιτικό του Χ Σαλιχη και του Χ Αντώνη.

Στα ίδια χάνια κατέφευγαν κι εκείνοι που μετεφεραν προϊόντα για πώληση με τα ζώα ή με τα κάρρα. Ήταν όλα βολικά για τους

Κυθρεώτες και εξυπηρετικά εξαιτίας της κεντρικής τους θέσης. Ήταν ακόμη πολύ κοντά στο Παντοπωλείο, όπου μετέφεραν οι Κυθρεώτες τα προϊόντα τους. Στο Παντοπωλείο κατελάμβαναν ως επί το πλείστον την Νοτιοδυτική πλευρά και έκθεταν όλοι κατά σειρά τα διάφορα προϊόντα τους. Είχε δυο εισόδους μια στη Οδό Ερμού (Σκαλιά του Παντοπωλείου), προς Νότο και άλλη στην Οδό Αγίας Σοφίας προς Βορρά (Σήμερα το Παντοπωλείο τούτο βρίσκεται στην κατοχή των Τούρκων. Καταλήφθηκε απ' αυτούς το 1958 στις πρώτες διακοινωνικές ταραχές).

Άμα εφθάναν οι άμαξαδες στο χάνι πρώτη τους δουλειά ήταν να περιποιηθούν τα άλογα τους. Να βάλουν το αναλόγο άχυρο και κριθάρι, που τους προμήθευε ο Χαντζής και μετά το φαγι να τα οδηγήσουν στο νερό. Τα έξοδα της περιποίησης των αλόγων ήταν ένα σελίνι, πλήρωνε όμως και μισό σελίνι χανιάτικο (παράμονη άμαξας και αλόγων στο χάνι) και μισό σελίνι ο άμαξάς για το γεύμα του. Όλα δηλαδή τα έξοδα του δεν ξεπερνούσαν τα δυο σελίνια.

Μετά την περιποίηση των αλόγων ο άμαξάς διεκπεραιώνει διάφορες υποθέσεις των πελατών του που του αναθέταν από το χωριό να τους κάμει, παράδιδε ακόμη καλάθια με τροφίμα πελατών του, που φοιτούσαν στο Γυμνάσιο ή μαθητευόνταν σε τεχνή στη Λευκωσία, που οι γονείς τους τα είχαν στείλει.

Το απόγευμα στις 4 η ώρα ξεκινούσαν για την επιστροφή. Νωρίτερα ο άμαξάς κινηγούσε τους πελάτες που θα μεταφέρνε και αν κανείς καθυστερούσε έτρεχε να τον βρει στο μέρος που συχναζε και να τον παρτρίνει να βιασθεί.

Ο άμαξάς από τη θέση του οδηγού ήταν εκθειασμένος στη βροχή και στο κρύο. Σε τέτοιες περιπτώσεις ο επιβάτης που καθόταν δίπλα του έμπαινε μέσα στην άμαξα ο δε οδηγός τυλιγόταν το βαρετό του σάκκο με καούκκο στο κεφάλι (καπόττος). Ήταν χοντρόφαντος κι αδιαπεραστος από τη βροχή. Ήταν ολόμαλλος και πολύ θερμαντικός. Ήταν μακρύς και πολύ φαρδύς και ο άμαξάς μπορούσε να τυλιχθεί προφυλαγμένος από το κρύο και τη βροχή. Τους ίδιους σάκκους χρησιμοποιούσαν και οι κερατζήδες στα κάρρα. Ήταν εξωτερικοί και κατασκευάζονταν στην Πολωνία και Αυστρία και στοιχι-

ζαν την εποχή εκείνη £10-15

Οι άμαξες δεν χρησιμοποιούνταν μόνο για την καθημερινή συγκοινωνία Κυθρέας-Λευκωσίας αλλά και σε έκτακτες περιπτώσεις. Να μεταφερθεί λ'χ ένας αρρωστος από την Κυθρέα στη Λευκωσία στο γιατρό. Σ' αυτή την εποχή καλός γιατρός της Λευκωσίας ήταν ο Ν. Δερβής, πατέρας του μεταγενέστερου γιατρού Θεμιστοκλή (Κίκη) Δέρβη, ο Ν. Ιακωβίδης και άλλοι. Στην εποχή που αναφερομαστε δεν είχαν ακόμη εγκατασταθεί γιατροί στην Κυθρέα. Οι γιατροί Κώστας Κυριακίδης και Ευέλθων Ιακωβίδης εγκαταστάθηκαν στην Κυθρέα, ο μιν πρώτος το 1924, ο δε δεύτερος το 1925.

Οι άμαξες του Σεραγίου, που ήταν τρεις, εξυπηρετούσαν και τους κατοίκους του Νέου Χωριού και της Βώνης, τόσο στην καθημερινή συγκοινωνία, όσο και σε έκτακτες περιπτώσεις.

Αργότερα μετά τις άμαξες εισήχθηκαν τα καπριολε. Πιο μικρά και πολύ ελαφρά από τις άμαξες κινούνταν μ' ένα άλογο και μπορούσαν να μεταφέρουν 4 επιβάτες κι ένας ο οδηγός πέντε άτομα. Το καπριολε στο μπροστινό κάθισμα μπορούσαν να κάθονται 2 άτομα και στο πίσω 3 γιατί το πίσω ήταν πιο πλατύ από το προστινό. Ήταν όμως πολύ πιο ελαφρό από την άμαξα και μπορούσε να διανύσει την απόσταση Κυθρέας-Λευκωσίας σε πέντε τέταρτα της ώρας.

Πρώτος που έφερε καπριολε στην Κυθρέα ήταν ο Πολύδωρος (Πουλίκας) Μιχαηλίδης. Αυτός διατηρούσε μπακάλικο στο Σεραγίο και χρησιμοποιούσε το καπριολε για μεταφορά εμπορευμάτων από τη Λευκωσία για τροφοδότηση του καταστήματός του. Παράλληλα όμως μετέφερε κι επιβάτες, το δε αγώγιο πηγαιμού-ερχομού στη Λευκωσία ήταν 1 σελίνι. Δεύτερος που αγόρασε καπριολε στην Κυθρέα ήταν ο Νικολαΐτης Καττάμης που το χρησιμοποιούσε αποκλειστικά ο ίδιος και η οικογένειά του.

Το πρώτο ποδήλατο στην Κυθρέα αγοράσθηκε από το Γιάνκο Καττάμη το 1918 £5 και το χρησιμοποιούσε ο ίδιος μέσα στην περιοχή της Κομόπολης.

Η πρώτη μοτοσυκλέτα κυκλοφόρησε στην Κυθρέα από το Θεμιστοκλή Γιάνκου Θεμιστό το 1935 και τη χρησιμοποιούσε για μετάβαση από τη Λευκωσία, όπου κατοικούσε, στην Κυθρέα για επιβλεψη της καλλιέρ-

γείας των κτημάτων του

Στην αρχή της τρίτης δεκαετίας του αιώνα μας εισήχθησαν στην Κύπρο τα αυτοκίνητα, το πιο τέλειο χειραίο μέσο συγκοινωνίας. Με την επινόηση των αυτοκινήτων τα ταξίδια γίνονταν πιο άνετα απηλλαγμένα από τις καιρικές αντιξοότητες και σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα.

Το πρώτο αυτοκίνητο μεταφέρθηκε στην Κυθρέα από τον Χ Παρασκευά, κάτοικο της ενορίας Θεοτόκου το 1922. Η σύζυγος του πέθανε νέα στον τοκετό και άφηκε ορφανό βρέφος τη Μηλίτσα που δόθηκε στο ζεύγος Κωστή Χ Αθανάση από το Νέο Χωριό και την ανάγινωσε.

Ο Χ Παρασκευάς εργάστηκε στην Κυθρέα και περιοριζέτο στην εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής Σεραγίου μέχρι του Δημαρχείου. Οι μηχανές των αυτοκινήτων εισάγονταν απ' ευθείας από το εξωτερικό και στοιχίζαν £250. Οι κάσιες όμως των αυτοκινήτων κατασκευάζονταν στην Κύπρο και η αξία τους δεν ξεπερνούσε τις £330. Πρώτος κατασκευαστής των κάσιων αυτοκινήτων ήταν ο Γιωρκής Πίτσιλος. Αυτός είχε το εργαστήρι του στο Σεράγιο (αντίκρυ των Δικαστηρίων στη Λευκωσία (σήμερα βρίσκονται στον Τουρκικό τομέα).

Αργότερα φάνηκε άλλος τέτοιος κατασκευαστής κάσιων αυτοκινήτων ο Παναής Παλαιχωριάτης που υπηρέξε μαθητευόμενος του πρώτου αλλά κατόρθωσε ν' αναδειχθεί πιο τέλειος τεχνίτης από το μάστορο του.

Δεύτερος που έφερε αυτοκίνητο στην Κυθρέα στην περιοχή Αγίου Γεωργίου ήταν ο Γιαννακός Ζαχαρίου σε αντικατάσταση της άμαξας με την οποία για κάμποσα χρόνια εξυπηρετούσε τους κατοίκους της ενορίας του. Για την εξυπηρέτηση των Πάνω ενοριών Συρκανιάς και Χαρδακιώτισσας αντικαθιστούν τις άμαξες με αυτοκίνητα ο Γεώργιος Κασερίδης (Σούρης) και ο Κωστούρας και σ' αυτούς προστίθεται και ο Αριστείδης Έλληνας με καινούργιο αυτοκίνητο.

Το αρχικό αγώγιο πηγαμιού-ερχομού Κυθρέας-Λευκωσίας με αυτοκίνητο ήταν 7 γρόσια που σύντομα αυξήθηκε στο ένα σελίνι με δικαίωμα να μεταφέρει κάθε επιβάτη μέχρι 30 οκάδες. Πέραν του φορτίου τούτου μέχρι 100 οκάδες ο σωφέρ έπρεπε να πληρώνεται με δυο σελινια

Βραδύτερο με την αύξηση επιβατών και μεταφοράς προϊόντων κυκλοφορούν αυτοκίνητα ο Ανδρέας του Μιχαλάτζη κι ο Ανδρέας Κοιλιάρης στο Σεράγιο, ο Γεώργιος Συκαλλιδής στην περιοχή Αγίου Ανδρονίκου, ο Κώστας Χρίστου κι ο Νικόλας Πούπας στην περιοχή Καμάρας ο Χριστάγγελος Αντωνιάδης (Κλόκκαρης) στην περιοχή Αγίου Γεωργίου και ο Φωτής Παντελή στη Χαρδακιώτισσα.

Την εποχή αυτή κάθε σωφέρ είχε την αντίληψη πως έπρεπε να δώσει ένα όνομα στο αυτοκίνητο του που έγραφε με μεγάλα γράμματα σε πινακίδα που στερέωνε στο μπροστινό μέρος του αυτοκινήτου. Έτσι ο Αντρέας του Μιχαλάτζη του έδωσε το όνομα «Η καταστροφή της Κύπρου», ο Γεώργιος Συκαλλιδής του έδωσε το όνομα «Ο Γερόδρακος της Κυθρέας». Το όνομα που έδωσε ο Αντρέας του Μιχαλάτζη τραβήξε την προσοχή δημοσιογράφου που έγραψε σχετικό χρονογράφημα σε καθημερινή εφημερίδα της Λευκωσίας που χαρακτήρισε την ονομασία τούτη πολύ επιτυχημένη, γιατί η νοοτροπία που επικρατούσε τότε σ' όλο το Κυπριακό κοινό με την εισαγωγή αυτοκινήτων, εξαρτημάτων, λαστιχών, καυσίμων κ.λ. θα εγίνετο ανεξέλεγκτη μεγάλη εξαγωγή συναλλαγματος (θα πήγαινε το χρήμα της Κύπρου στο εξωτερικό) και η Κύπρος θα έχανε την οικονομική της ευρωστία. Που να εμφανιζόντο την σημερινή εισαγωγή αυτοκινήτων που εφθασε κάθε οικογένεια να συντηρεί 3-4 αυτοκίνητα που στοιχίζουν το καθένα όχι 2 και 3 εκτοντάδες όπως εστοιχίζαν τότε, αλλά πολλές χιλιάδες λίρες το καθένα για να φθάσουμε στα πολυτελή που στοιχίζουν 20 και 30 χιλιάδες λίρες το καθένα.

Ο Γεώργιος Συκαλλιδής με την επιγραφή που έδωσε στο αυτοκίνητο «Ο Γερόδρακος της Κυθρέας» ήθελε να το χαρακτηρίσει πολύ παλιό αλλά και πολύ γερό. Και πραγματικά τα πρώτα τούτα αυτοκίνητα κατασκευασμένα από στερεά υλικά ήταν ανθεκτικά και κρατιόνταν στη ζωή για πολλά χρόνια. Εκτός από τη στερεότητα που είχαν στην ομαλή διαδρομή Κυθρέας-Λευκωσίας ελάχιστη φθορά παθαιναν και η ζωή τους ήταν μακρύτερη.

Και οι δυο τούτοι σωφέρηδες της Κυθρέας Ανδρέας του Μιχαλάτζη και Γεώργιος Συκαλλιδής είχαν καθορίσει ωρισμένη

ώρα εκκινήσεως. Εάν σ' αυτή την ώρα δεν έφθαναν οι επιβάτες τους, ξεκινούσαν και δεν τους περίμεναν. Αναφέρεται πως επιβάτες τους που είχαν φθάσει την ώρα που είχαν ξεκινήσει εν τούτοις προχώρησαν και δεν στάθηκαν να τους παραλάβουν, παρά τις διαμαρτυρίες όλων των επιβατών.

Ο Κώστας Χρίστου (Κωστάκης) είχε ένα μικρό δωδεκαθέσιο αυτοκίνητο Αμερικανικής προέλευσης με κάσιαν ευρωπαϊκή. Αυτός είχε καθιερώσει την ημιαργία στο ταξίδι Κυθρέας-Λευκωσίας. Είχε την αντίληψη πως 4-5 ώρες παραμονή στη Λευκωσία ήταν αρκετή να κάμει όσες δουλειές κι αν είχε ο επιβάτης και να στραφεί πίσω στο σπίτι του να φάει και να ξεκουραστεί. Παραμονή ολόκληρης μέρας στη Λευκωσία κουραση και ανία θα προξενήσει, χωρίς να καταφέρει να διεκπεραιώσει άλλες εργασίες στην απογευματινή περίοδο. Γι' αυτό καθιέρωσε στις 8 το πρωί ξεκίνημα από την Κυθρέα και στη 1μ.μ. ξεκίνημα από τη Λευκωσία.

Τα πρώτα ιδιωτικά αυτοκίνητα μεταφέρθηκαν στην Κυθρέα από τους αδελφούς Γιάνγκο και Χρίστο Καττάμη το 1923. Από τους γιατρούς Κώστα Κυριακίδη (Κολλιότη) το 1924 και Ευέλθοντα Ιακωβίδη το 1925. Στον ίδιο χρόνο εισήγαγε αυτοκίνητο ιδιωτικό στην Κυθρέα ο Πουλικκας Μιχαηλίδης σε αντικατάσταση του καπιριολέ που εξυπηρετούσε το κατάστημα του και μετέφερε επιβάτες όπως αναφέραμε προηγουμένως.

Μετά την τέταρτη δεκαετία του αιώνα μας τα αυτοκίνητα πληθύνονταν ολοένα στην Κυθρέα τόσο τα επιβατηγά όσο και τα ιδιωτικά. Παράλληλα μ' αυτά εισήχθησαν και τα φορτηγά.

Φορτηγά αυτοκίνητα εισήχθησαν στην Κυθρέα ευθύς μετά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο από τον Μιχαήλ Αδαμίδη (Παστό) Φανή και Ανδρέα Κωνσταντίνου (Χαλλουμούση) από την περιοχή Σεραγίου για μεταφορά ειδών οικοδομής άμμο, τσιρακίλι κ.λ.π. και για μεταφορά ασβέστη από τον Παντελή και Παύλο Γιαννακού (Γιαννακούδια), Μισιελή Χάμπου, Μίκη Κούμα, Ανδρέα Πούπα, Γιάννη Μακρή, Ανδρέα Κιανό και Φώτη Παντελή που πούλησε το επιβατηγό και αγόρασε φορτηγό.

Οι πρώτοι που ασχολούνταν με τη μεταφορά οικοδομικών υλικών εξυπηρετούσαν όχι μονάχα την Κωμόπολη της Κυθρέας αλ-

λά και όλη την περιοχή. Οι δεύτεροι με τα φορτηγά τους παραλάμβαναν τον ασβέστη από τα ασβεστοκάμινα και τα ασβεστοποιεία της Κυθρέας και τον μετέφεραν στα πέρατα της Κύπρου σε πόλεις και χωριά. Μετέφεραν ακόμη με την εγκατάσταση των σκυροποιείων στις υπώρειες του Πενταδάκτυλου τα διάφορα προϊόντα τους (άμμο, χαλίκια για δρόμους, χαλίκια για οικοδομές) που ήταν ασυναγώνιστα σχετικά με τα προϊόντα που κατασκευάζονταν σ' άλλες περιοχές, γι αυτό είχαν ιδιαίτερη προτίμηση.

Τα επιβατηγά αυτοκίνητα μετά το Β Παγκόσμιο Πόλεμο και συγκεκριμένα στις αρχές της εκτης δεκαετίας του αιώνα μας άρχισαν να πληθύνονται στην Κυθρέα. Καθημερινά νέα και νέα προστίθενται στα υπάρχοντα. Λόγος της αύξησης των μεταφορικών αυτών μέσων ήταν οι πολλαπλές ανάγκες της μεταφοράς εργατών, εργατριών, τεχνιτών, υπαλλήλων, μαθητών Μέσης Εκπαίδευσης.

Παρ' όλη την αύξηση των μεταφορών καμιά προσπάθεια καταβλήθηκε από τους σιωφέρηδες να συνενωθούν σε Κοινοπραξία. Κοινοπραξία που θα εξυπηρετούσε τα συμφέροντα των ιδίων και θα εξυπηρετούσε συνάμα πληρέστερο το κοινό. Θα αποφεύγονταν με την Κοινοπραξία υπερπληθύνσεις γραμμών και θα καθοριζόνταν ωρισμένες γραμμές με πληρη πληρότητα επιβατών.

Μόλις το 1955 σκεφτήκαν οι σιωφέρηδες τη σύμπληξη σε Κοινοπραξία αφού παρατήρησαν το επιζήμιο του ατομικού και του μεμονωμένου. Τη χρονιά τούτη οργανώθηκαν στη Κυθρέα τρεις τέτοιες Κοινοπραξίες.

**Α Κοινοπραξία:** Την αποτέλεσαν Γεώργιος Κωνσταντή, Νίκος Κουκουμας, Σταύρος Αποστόλου. Η κοινοπραξία αυτή έπαιρνε επιβάτες από τις κάτω ενορίες, το Σεράγιο μέχρι το Δημαρχείο. Καθένας εκτελούσε μια γραμμή επιβάτες, άλλη μαθητές κι άλλη εργάτες. Το αγωγή για τους επιβάτες ήταν 2 σελίνια πηγαιμός-ερχομός. Οι εργάτες και μαθητές που πλήρωναν με την εβδομάδα ήταν 9 σελίνια. Καθένας αφαιρούσε τα έξοδα του αυτοκινήτου στο τέλος της εβδομάδας και τα τρία υπόλοιπα που έμεναν μοιράζονταν εξ ίσου.

**Β Κοινοπραξία:** Την αποτέλεσαν Ανδρέας Μιχαηλίδης (ΙΚΚΗΣ), Τάκης Ιγνατίου (Γριβας), Μαυρόμματος, Σάββας Κακουλλής (-Σαβάκκος). Αυτοί έπαιρναν επιβάτες από

τις Πάνω και Κάτω ενορίες της Κυθρέας, γιατί οι πρώτοι δυο ήταν ο ένας από το Σεράγιο, ο δεύτερος από τον Άγιο Γεώργιο και οι υπόλοιποι δυο από τη Χαρδακιώτισσα και Συρκανία. Γι' αυτό είχαν την επιρροή τους σ' όλη την Κωμόπολη και μπορούσαν να δράσουν σ' όλες τις ενορίες. Το αγώγιο ήταν το ίδιο μ' εκείνο της πρώτης Κοινοπραξίας 2 σελίνια για τους επιβάτες πηγαϊμό-ερχομό και 9 σελ. την βδομάδα για τους εργατες και μαθητες και το μοίρασμα των κερδών γινόταν πάλι με τον ίδιο τρόπο που αναφέρθηκε στην Α Κοινοπραξία.

Γ Κοινοπραξία: Αυτή την αποτέλεσαν οι Κωστούρηδες (πατερας και οι δυο γιουδες Παντελης και Γεωργουλης).

Το 1958 ο Μαυρόμματος και ο Σάββας Κακουλλή απεχώρησαν από την Β Κοινοπραξία και προσχώρησαν στην Γ των Κωστούρηδων. Έμεινε έτσι στη Β Κοινοπραξία ο Ανδρέας Μιχαηλίδης (ΙΚΚΗΣ) που αναγκαστικά προσχώρησε στην Γ Κοινοπραξία, γιατί τα πρόσωπα που την αποτελούσαν κατοικούσαν στην δική του περιοχή. Απ' αυτή πρέπει να σημειωθεί πως είχε αποχωρήσει ο Σταύρος Αποστόλου που εργαζόταν πια μόνος του και μετέφερε αποκλειστικά εργατες στη Λευκωσία. Παρ' όλο το πέρασμα του χρόνου με την αύξηση όλων των ειδών, αυτές οι δυο Κοινοπραξίες διατήρησαν τα ίδια αγώγια χωρίς καμιά αύξηση και εργαζόνταν με τους αρχικούς όρους διανομής των κερδών. Το 1962 καταβλήθηκαν προσπάθειες κι από τις δυο Κοινοπραξίες να συγχωνευθούν για κοινά οφέλη των σιωφέρηδων και για πληρέστερη εξυπηρέτηση του κοινού. Δυστυχώς ο σκοπός δεν επετεύχθηκε, γιατί ο Ανδρέας Μιχαηλίδης (ΙΚΚΗΣ) για δικούς του λόγους έμεινε έξω από την προσπάθεια αυτή και γίνηκε αιτία να συνεχισθεί και πάλι η διάσπαση με δυο Κοινοπραξίες. Η σύνθεση τώρα των Κοινοπραξιών έχει ως ακολούθως:

Α Κοινοπραξία: Ανδρέας Μιχαηλίδης, Νίκος Κουκουμιάς, Πέτρος Γιακουμή (νέος οδηγός) Φάκης Ζαχαριάδης (νέος οδηγός) Φάκης Φραγκουδής (νέος οδηγός) και Τάσος Κελεπέσιος. Ο τελευταίος παρέμεινε στην Κοινοπραξία ένα περίπου χρόνο, γιατί πούλησε το αυτοκίνητο του στον Ανδρέα Κοιλιαρή που προτίμησε κι έμεινε στην ίδια Κοινοπραξία.

Οι δυο αυτές Κοινοπραξίες συνέχισαν τις δραστηριότητες τους μέχρι το 1973. Στο

χρόνο τούτο κατόπιν συντονισμένων προσπαθειών κι από τις δυο Κοινοπραξίες συγχωνεύθηκαν σε μια εκτός από τον Ανδρέα Μιχαηλίδη (ΙΚΚΗ) που συνέχισε τη διασπαστική του ενέργεια κι έμεινε μόνος του εκτός της Κοινοπραξίας.

Ο Ανδρέας Μιχαηλίδης πεισματάρης όπως ήταν, παρέμεινε μόνος του και μάλιστα εργαζέτο με δυο αυτοκίνητα (ένα για τους επιβάτες κι άλλο για εργατες και μαθητες). Το δευτερο αυτοκίνητο το οδηγούσε ο παλαιμάχος οδηγός Νικολής Πούπας που είχε εγκαταλείψει την κονίστρα των οδηγών από το 1962 για λόγους υγείας και μάλιστα είχε τότε πουλήσει το αυτοκίνητο του στο νέο οδηγό, που αναφέραμε πιο πάνω, το Φάκη Φραγκουδής.

Τα γύρω χωριά της Περιοχής Νεο Χωριό, Βώνη, Τραχώνι, Επηχώ, Έξω Μετόχι, Μπέη Κιογιού και Παλαϊκυθρο είχαν τα ίδια αρχέγονα μέσα συγκοινωνίας όπως και η Κυθρέα. Ήταν αναγκασμένοι να πηγαίνουν στην Πρωτεύουσα μέσω Κυθρέας, ιδίως στην περιοδο του Χειμώνα εξαιτίας των βροχών οι σύντομες αμαξίτοι που επικοινωνούσαν γίνονταν αδιάβατες.

Συνέχεια της μελετης από το μικρό κομμάτι του προηγούμενου επισυνημμένου - Οι σύντομες αμαξίτοι έγινοντο αδιάβατες.

Όλα τα πιο πάνω χωριά χρησιμοποιούσαν επίσης το σιδηρόδρομο που περνούσε μέσω Έξω Μετοχίου και Τραχωνίου και που άρχισε λειτουργία το 1905 και καταργήθηκε το 1951. Ήταν μέσο φθινό αφού το αγώγιο δεν ξεπερνούσε προ του Παγκοσμίου Πολέμου τα 3.5 γρόσια (το σελίνι είχε 9 γρόσια) + πηγαϊμό-ερχομό. Οι στάσεις του όμως ήταν αρκετά μακριά από τα γύρω χωριά κι οι επιβάτες για να ταξιδεύσουν με το οικονομικό τούτο μέσο, έπρεπε να διανύσουν μεγάλη απόσταση. Σταθμευε όταν έφτανε στη Λευκωσία κοντά στην Ομορφίτα, αντίκρυ των αποθηκών των σιτηρών κι οι επιβάτες για να φθάσουν στο κέντρο της Πρωτεύουσας έπρεπε να διανύσουν άλλη τόση απόσταση πεζοί. Με άλλα λόγια ο σιδηρόδρομος δεν ήταν εξυπηρετικό μέσο συγκοινωνίας για την Περιοχή κι οι επιβάτες των χωριών υποβάλλονταν σε αφάνιστες ταλαιπωρίες όταν τον χρησιμοποιούσαν και δύσκολα μπορούσαν να μεταφέρουν τα γεωργικά τους προϊόντα στην Πρωτεύουσα.

Μετά την κατάργηση όμως του σιδηρο-



δρομου και τη ραγδαία αύξηση των αυτοκινήτων, ο νέος δρόμος που γίνηκε στη θέση της καταργηθείσας σιδηροδρομικής γραμμής, ευκόλυνε τη συγκοινωνία σε υπέρτατο βαθμό όλων των πιο πάνω χωριών της Περιφέρειας Κυθρέας.

Με την κατασκευή του νέου δρόμου Λευκωσίας-Βαρωσιών κάθε χωριό ενώθηκε με ασφαλτοστρωμένο δρόμο και η συγκοινωνία των χωριών έγινε εξυπηρετική και ανετη.

Συγκοινωνία στο Έξω Μετόχι. Πρώτος που αγόρασε επιβατηγό αυτοκίνητο στο χωριό τούτο ήταν ο Αρτεμος Κακουλλή το 1947. Ήταν 18θεςιο και εκτελούσε καθημερινά την γραμμή για την Πρωτεύουσα μέσω Επηχούς, Μπέη Κιογιού, Κυθρέας απ' όπου παραλάμβανε αρκετούς επιβάτες. Κόστισε αυτή την εποχή £800 και το αγωγίο όλης της διαδρομής κάπου 11 μίλια ήταν πηγαϊμός-ερχομός 1 σελίνι. Είχε καθημερινά πληρότητα επιβατών και δεν πρόφθανε τους τόσους επιβάτες εργάτες και μαθητές που παραλάμβανε απ' όλα τα χωριά της διαδρομής του.

Το 1948 παρουσιάζεται στη συγκοινωνία του Έξω Μετοχίου νέο αυτοκίνητο, που το αγόρασε ο Κώστας Πετρακίδης. Ήταν 21θεςιο που στοίχισε £800 και εκτελούσε την ίδια διαδρομή, όπως και ο προηγούμενος και με το ίδιο αγωγίο και μετέφερε επιβάτες εργάτες και μαθητές.

Η Πρωτεύουσα στη μεταπολεμική αυτή περίοδο παίρνει ολοένα νέες και νέες διαστάσεις και εκτός από την οικοδομική βιομηχανία, δημιουργούνται και εργοστάσια ελαφρής βιομηχανίας που χρειάζονται χέρια εργατικού δυναμικού σε άνδρες και γυναίκες.

Έτσι ο Κώστας Πετρακίδης το 1954 αγόρασε δεύτερο καινούργιο αυτοκίνητο συνεταιρικό με το χωριανό του, Κυριάκο Χριστοδουλου. Ήταν 21θεςιο και στοίχισε το ίδιο ποσό £800 και τώρα οι δυο συνεταιρικοί διαθέτουν το ένα αποκλειστικά για επιβάτες και το άλλο για εργάτες, εργάτριες και μαθητές.

Ο οργανισμός για μετακίνηση εργατικών χεριών στη Λευκωσία συνεχίζεται με αμείωτο ρυθμό, πράγμα που ενθαρρύνει τους δυο αυτούς συνεταιρικούς ν' αγοράσουν το 1956 τρίτο 28θεςιο αυτοκίνητο που στοίχισε και πάλι £800 και να προσλάβουν στο συνεται-

ρισμό τον Αρτεμο Γιωργαλλή για οδηγό του. Δυο χρόνια αργότερα το 1958 αγοράζουν από την Αγγλία δεύτερο χέρι τεταρτο αυτοκίνητο που στοίχισε £700 και προσλαμβάνουν στην υπηρεσία τους οδηγό τον Σάββα Σωτηρίου με μισθό £3 την εβδομάδα.

Το 1959 οι δυο αυτοί συνεταιρικοί αγοράζουν πέμπτο αυτοκίνητο των 33 θέσεων που στοίχισε £900. Το 1960 αγοράζουν και έκτο αυτοκίνητο μεταχειρισμένο από τον Ευστάθιο Κυριάκου με το ποσό των £300. Τα δυο αυτά τελευταία αυτοκίνητα δεν χρησιμοποιούνται στη γραμμή της διαδρομής Έξω Μετοχίου-Λευκωσίας μέσω Κυθρέας, αλλά τα αφήνουν για τα Σαββατοκυριάκα για ταξίδια, τόσο σε προσκυνηματα, όσο και σε θαλάσσια μπάνια.

Το 1963 προστίθεται νέος αγοραστής αυτοκινήτων στο Έξω Μετόχι ο Ανδρέας Αποστολου. Ήταν και αυτό των 33 θέσεων και στοίχισε £1000. Μετέφερε ανάμεικτους επιβάτες, μαθητές εργάτες στη Λευκωσία και είχε καθημερινή πληρότητα επιβατών.

Τα επιβατηγά αυτοκίνητα τώρα στο Έξω Μετόχι έγιναν 8 και με την ομόφωνη επιθυμία όλων αποφάσισαν να ιδρύσουν Κοινοπραξία για αποφυγή ανταγωνισμού, περιττών γραμμών και συστηματικότερη εξυπηρέτηση των πελατών τους.

Το 1968 προστέθηκε στη Κοινοπραξία και ο Παναγιώτης Γρηγορίου που είχε αγοράσει κι αυτός καινούργιο αυτοκίνητο των 32 θέσεων που στοίχισε £1000. Από τη χρονιά τούτη το αγωγίο πηγαϊμού-ερχομού στη Λευκωσία ανέβηκε στο 1.5 σελίνι.

Το πρώτο ιδιωτικό αυτοκίνητο στο Έξω Μετόχι το έφερε ο Κώστας Γιασομή (Αμερικανός) το 1948. Ήταν μάρκας Jaguar και στοίχισε £800. Εκτοτε τα ιδιωτικά αυτοκίνητα διαρκώς αυξάνονταν για να φθάσουν μέχρι την εισβολή (1974) πιο πέρα από τα 50.

Το πρώτο ποδήλατο στο Έξω Μετόχι το έφερε ο Βάσος Χατζηπέτριου το 1925. Ήταν μάρκας Ralley και στοίχισε την εποχή αυτή £5. Μοτοσυκλέττα δεν εισήχθηκε από κανένα στο Έξω Μετόχι.

Με το άνοιγμα του νέου δρόμου Λευκωσίας-Βαρωσιών όλα τα αυτοκίνητα του Έξω Μετοχίου επιβατηγά, ιδιωτικά χρησιμοποιούσαν τούτο, γιατί ήταν πιο σύντομος (διαδρομή μόλις 9 μίλια) ήταν φαρδύς και ευθυγραμμισμένος εξοικονομείτο έτσι

χρόνος, καύσιμα, ανταλλακτικά και το σπουδαιότερο ήταν πιο άνετο το ταξίδι για τους επιβάτες. Εξαιρεση μόνο αποτελούσαν τα επιβατηγά εκείνα που μετέφεραν μαζί με τους επιβάτες και μαθητές που ήταν υποχρεωμένα με την ίδρυση του Περιφερειακού Γυμνασίου Κυθρέας να ακολουθούν την παλιά διαδρομή μέσω Κυθρέας.

Συγκοινωνία Βώνης. Στη Βώνη το πρώτο επιβατηγό αυτοκίνητο το αγόρασε ο Γεώργιος Λουκά Μαύρου το 1923. Είχε τότε έλθει από την Αμερική για μόνιμη εγκατάσταση στην Κύπρο. Ήταν αυτοκίνητο των 18 θέσεων μάρκας Σεβρολέ και стоιχίσε £250. Εκτελούσε αρχικά τη διαδρομή Βώνης-Λευκωσίας μέσω Κυθρέας γιατί ήταν ο πιο καλός δρόμος με θεμέλιο κι ασφαλτό, ενώ ο δρόμος μεσω Νέου Χωριού ήταν χωματένιος και ακατάστατος. Το αγώγιο ήταν ένα σελίνι.

Ο ίδιος δεν μπορούσε να οδηγήσει και έβαλε οδηγό τον Μιλτιάδη Νικολαΐδη που είχε έρθει τότε από το εξωτερικό κι εγκαταστάθηκε στη Βώνη. Παράλληλα ο Νικολαΐδης ήταν και μηχανικός των αυτοκινήτων και είχε εργαστήρι στη Λευκωσία. Του έδιδε αμοιβή £3 το μήνα με τροφή. Ο Νικολαΐδης έμεινε στην υπηρεσία μόνο 6 μήνες κι αποχώρησε κι ο Γεώργιος Λούκα προσελαβε νέο οδηγό τον Κώτσο της Ξίας από τη Λευκωσία, με καταγωγή από τη Βώνη, νόθος γιος του Λευτέρη του Κυρίου, που ήταν από τη Βώνη κι εγκαταστάθηκε νεος στη Λευκωσία. Ο Κώτσος κρατήθηκε οδηγός για 6 μήνες με τον ίδιο μισθό £3 τον μήνα με τροφή. Μετά την αποχώρησή του αντικαταστάθηκε από τον Γιαγκουλλή Αριστεΐδου από τη Λευκωσία με τις ίδιες απολαβές όπως οι προηγούμενοι.

Έμεινε στην κυκλοφορία Βώνης-Λευκωσίας το αυτοκίνητο μόνο ένα χρόνο και μετά το μετέφερε στη συγκοινωνία Μόρφου-Λευκωσίας όπου οι όροι αγωγίου και καθημερινής πληρότητας επιβατών ήταν ευνοικώτεροι. Το αυτοκίνητο παρέμεινε στο δρομολόγιο τούτο μόνο 3-4 μήνες, γιατί είχε αρραβωνιασθεί την Αποστόλα Χριστοδουλή από τη Βατυλή και μετέφερε το αυτοκίνητο στο δρομολόγιο Βατυλής-Λευκωσίας. Το κράτησε εδω μέχρι το 1925 οπότε το πούλησε κι επέστρεψε στη Νέα Υόρκη όπου απέθανε το 1968.

Με τη μετακίνηση του αυτοκινήτου τούτου στου Μόρφου η Βώνη στερήθηκε της

συγκοινωνίας που τόσο πρώιμα ευτύχησε να έχει με τη Λευκωσία. Χρειάστηκαν να περάσουν άλλα 16 χρόνια για να επανέλθει η Βώνη στη συγκοινωνία με αυτοκίνητο. Έτσι το 1940 ο Χαμπής Δημήτρης Καραβός αγόρασε ένα μεταχειρισμένο αυτοκίνητο £400 των 27 θέσεων και εκτελούσε καθημερινά τη συγκοινωνία Βώνης-Λευκωσίας μέσω Κυθρέας. Μετέφερε επιβάτες με αγώγιο πηγαϊμού-ερχομού 2 σελίνια κι εργάτες με αγώγιο 1 σελίνι. Μετά δυο χρόνια ο Χαμπής το πούλησε στον Παντελή Ιωάννου από το Νέο Χωριό που παρέμεινε στη Βώνη και συνέχισε το δρομολόγιο που έκαμνε ο Χαμπής.

Ο Χαμπής δεν πέρασαν τρεις μήνες που είχε πουλήσει το πρώτο αυτοκίνητο αγόρασε άλλο των 32 θέσεων δεύτερο χέρι και συνέχισε την γραμμή Βώνης-Λευκωσίας, οπότε ο Παντελής Ιωάννου με το αυτοκίνητο του εγκατέλειψε τη γραμμή Βώνης κι εκτελούσε τη γραμμή Νέου Χωριού-Λευκωσίας. Ο Χαμπής κράτησε το δρομολόγιο του χωριού του μέχρι το 1950 οπότε το πούλησε στον Κωνσταντίνο Αχιλλέα από το Παλαίκυθρο για να εκτελέσει το δρομολόγιο του χωριού του.

Όταν ο Χαμπής το 1946 αγόρασε το πρώτο αυτοκίνητο και το έθεσε στο δρομολόγιο Βώνης, λίγο πιο αργά, έθεσε στο δρομολόγιο τούτο δικό του αυτοκίνητο ο Νίκος Αθανασίου από τη Χρυσίδα. Το είχε αγοράσει από τον Κωσταρή Βασιλειάδη από το Νέο Χωριό για £300. Ήταν των 27 θέσεων και συναγωνίζετο τον Χαμπή με το ίδιο αγώγιο στην εξασφάλιση επιβατών. Ο Νίκος Αθανασίου καταγόταν από τη Βώνη, είχε αρκετή συγγένεια και με την επιρροή του εξασφάλιζε πιο πολλή πελατεία. Ήταν τούτος ο λόγος που ανάγκασε τον Χαμπή να πουλήσει το αυτοκίνητο και να εγκαταλείψει τη συγκοινωνία του χωριού του.

Το 1951 ο Παναγιώτης Παπακυριακού αγόρασε αυτοκίνητο καινούργιο των 25 θέσεων που στοίχισε £800. Ήταν συγγενής του Νίκου Αθανασίου (δεύτερα εξαδέλφια) κι έτσι δεν γεννάτο ζήτημα συναγωνισμού μεταξύ των. Μάλιστα ο Νίκος Αθανασίου με την αύξηση των εργατών πελατών του περιόριστηκε μόνο σ' αυτούς και άφησε την μεταφορά επιβατών και μαθητών στον Παναγιώτη.

Η ζήτηση όμως εργατικών χεριών στην Πρωτεύουσα αυξάνει διαρκώς και τα δυο

αυτοκίνητα που εκτελούσαν τη συγκοινωνία δεν επαρκούν. Γι' αυτό η Επιτροπή του Μορφωτικού Συλλόγου Βώνης παίρνει την πρωτοβουλία και αποφασίζει σε συνεδρία της να αγοράσει συνεταιρικό μετοχικό αυτοκίνητο για μεταφορά αποκλειστικά εργατών για να μη επηρεάσει τους οδηγούς των δυο αυτοκινήτων που εκτελούσαν την συγκοινωνία. Εξουσιοδοτεί μάλιστα τρία από τα μέλη του το Λεοντή Τσιριπίλλου, Γιαννη Δημήτρη Κιουζέλη και Κακουλλή Αναστάση ν' αναλάβουν την έκδοση και πώληση μετοχών της £1 και να φροντίσουν για την αγορά επιβατηγού αυτοκινήτου.

Σε λίγο χρονικό διάστημα μπόρεσαν να εισπράξουν από την πώληση μετοχών £300 και αγόρασαν αυτοκίνητο των 27 θέσεων που стоίχισε £900. Το αυτοκίνητο όμως τουτο δεν μπόρεσε να κρατηθεί παραπάνω από δυο χρόνια και το πούλησαν για £300 στο Νίκο Καραγιώργη. Λόγος της σύντομης συγκοινωνιακής ζωής του ήταν γιατί οι εισπράξεις των δεν κάλυπταν τα έξοδα συντηρήσεως του και τα έξοδα του οδηγού Χρίστου Θεοδώρου που ανέρχονταν σε £20 το μήνα.

Ο Νίκος Καραγιώργης συνέχισε τη γραμμή Βώνης-Λευκωσίας με εργάτες όπως την έκανε και ο Μορφωτικός Σύλλογος. Λίγο καιρό μετά τον Νίκο Καραγιώργη αγοράζει νέο επιβατηγό αυτοκίνητο ο Χριστάκης Παύλου που το έβαλε κι αυτό στη μεταφορά εργατών στη Βώνη.

Τα 4 αυτά αυτοκίνητα κυκλοφόρησαν για λίγο καιρό μεμονωμένα και κατόπιν ομόφωνης επιθυμίας όλων, άλλωστε και οι 4 ιδιοκτήτες των ήταν ολοι συγγενείς, ίδρυσαν την Εταιρεία Αυτοκινήτων Βώνης ΛΤΔ, αφού πρώτα εκτιμήθηκαν όλα για £400 το καθένα.

Η Εταιρεία έγινε το 1965 και κράτησε μέχρι το χρόνο της εισβολής 1974. Το αγωγή ήταν 4 σελίνια πηγαϊμό ερχομό για τους επιβάτες και 15 σελ. τη βδομάδα για εργάτες και μαθητές. Από τα κέρδη που πραγματοποιούσαν έπαιρνε κάθε οδηγός £80 το μήνα. Εκτός από το καθημερινό δρομολόγιο Βώνης εκτελούσαν και ταξίδια σε προσκυνήματα, σε μπάνια και σε γάμους όταν παντρευόταν κάποιος σε ξένο μέρος. Ταξίδευαν μέσω Κυθρέας και Νέου Χωριού και όταν βραδύτερο η Βώνη συνδέθηκε με άσφαλο με τον καινούργιο δρόμο Λευκωσίας-

Βαρωσιών, μέσω Ναιζάν Τσιφλικι, ακολουθούσαν τον καινούργιο δρόμο που ήταν συντομος 2-3 μίλια από κάθε άλλη διαδρομή, που ακολουθούσαν προηγουμένως.

Στη βώνη το μοναδικό φορτηγό αυτοκίνητο που κυκλοφόρησε το μετέφερε ο Ανδρέας Κωνσταντίνου Χαλλουμούσης από τη Χρυσίδα, όταν το 1972 νυμφεύθηκε τη Φρόσω Παπαγεωργίου κι εγκαταστάθηκε στη Βώνη. Μετέφερε μ' αυτό οικοδομικά υλικά στη Βώνη, σ' όλη την Περιοχή της Κυθρέας και στη Λευκωσία. Προηγουμένως είχε αγοράσει άλλο φορτηγό δεύτερο χέρι από το Μιχάλη Αδαμίδη (Παστό) από την Κυθρέα £600. Όλοι τότε είχαν την ιδέα πως το είχε αγοράσει ακριβά και δε θα μπορούσε να το αποπληρώσει. Εν τούτοις εργάστηκε πολύ σκληρά και με συγκαταβατικές τιμές και κατόρθωσε όχι μόνο να το εξοφλήσει, αλλά και πολύ σύντομα καινούργιο τέτοιο ν' αγοράσει, που μετέφερε στη Βώνη.

Το πρώτο ποδήλατο στη Βώνη το είχε αγοράσει ο Αχιλλέας Πέτσας το 1925.

Ένας χωριανός του ο Παναγιώτης Μηκίδης επρόκειτο να μεταναστεύσει στην Αμερική (του ήλθε το νούμερο από την Κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών Πολιτειών) κι έπρεπε κάποιος εχόμενος να τον εγγυηθεί. Στην προσπάθεια του να βρει τέτοιο δυσκολεύτηκε πολύ ο Μηκίδης. Ο Αχιλλέας δέχθηκε με προθυμία την εγγύηση του και σ' αντάλλαγμα ο Μηκίδης του έστειλε £10 από την Αμερική κι αγόρασε για ενθύμιο το ποδήλατο.

Την πρώτη μοτοσυκλέττα στη βώνη την αγόρασε ο Γιωρκής Κυπερούντας το 1938 και στοίχισε κάπου £20. Το πρώτο ιδιωτικό αυτοκίνητο στη Βώνη το αγόρασε ο Ανδρέας Γιούπα Παλληκαρος και στοίχισε £60. Τα ιδιωτικά αυτοκίνητα στη Βώνη μέχρι της εισβολής ξεπερνούσαν τα 30.

Συγκοινωνία Νέου Χωριού. Το πρώτο αυτοκίνητο στο χωριό αυτό το είχε κυκλοφορήσει ο Νίκος Κυριακίδης Κολλίτισης το 1940.

Ήταν 18θέσιο και το αγόρασε δεύτερο χέρι από το Νίκο Αθανάση για £200. Στην αρχή για πολύ λίγο καιρό το οδηγούσε ο Νίκος Αθανάση μέχρι να βρει τακτικό οδηγό. Τέτοιος βρέθηκε ο Πέτρος Παυλή Λευτέρη από την Κυθρέα. Σε 2-3 μήνες είχε μάθει να το οδηγά ο ίδιος και έκαμνε τη συγκοινωνία του χωριού του καθημερινά μέχρι το 1945 που είχε τελειώσει ο Δεύτερος Παγκό-

σμιος Πόλεμος. Οι εργασίες του δεν πήγαιναν καλά γιατί είχε συναγωνισμό το τραίνο. Οι Νιοχωρίτες προτιμούσαν το σιδηρόδρομο γιατί πλήρωναν πολύ χαμηλό αγωγή 3,5 γρόσια πηγαιμό-ερχομό στη Λευκωσία μέσω του σταθμού Τραχωνίου ενώ ο Νίκος επαιρνε ένα σελίνι πηγαιμό-ερχομό στη Λευκωσία. Έτσι ο Νίκος Κυριακίδης το πούλησε σε ξενοχωρήτη και μετά μετανάστευσε στη Νότια Αφρική.

Ύστερα από την αποχώρηση του Νίκου από τη συγκοινωνία του Νέου Χωριού φάνηκε νέος οδηγός ο Κωσταρής Βασιλειάδης για να συνεχίσει τη συγκοινωνία του χωριού. Αυτός συνεταίρεψε με το χωριανό του Λοίζο Χριστού Ορφανού και αγόρασαν το 1945 ένα 18θέσιο αυτοκίνητο που στοιχισε £800 και εκτελούσαν τη συγκοινωνία καθημερινά με το ίδιο αγωγή πηγαιμού ερχομού ένα σελίνι. Εύκολα το αυτοκίνητο τούτο μεταβαλλόταν σε φορτηγό αφού αφαιρούσαν τις μαξιλάρες του. Έτσι τη μέρα ο ένας εκτελούσε τη γραμμή και τη νύκτα ο άλλος μετέφερε από την παραλία της Αμμοχώστου οικοδομικά υλικά, άμμο και τσιακκίλι, που στοιχίζαν £2 το κάθε αυτοκίνητο. Την εργασία αυτή της νύχτας και της μέρας την ανέλαμβαναν εναλλάξ. Εξυπηρετούσαν τις οικοδομές όχι μόνο του Νέου Χωριού αλλά και όλων των γειτονικών χωριών. Η ασταμάτητη αυτή χρησιμοποίηση του καινούργιου αυτού αυτοκινήτου γρήγορα έφθειρε τη μηχανή και τα άλλα του εξαρτήματα και δεν μπόρεσε να κρατηθεί πολλά χρόνια. Το 1949 οι δύο συνεταίροι πούλησαν το καταστραμμένο αυτοκίνητο για £80. Ύστερα από τη διάλυση αυτή του συνεταιρισμού ο μεν Κωσταρής αγόρασε φορτηγό αυτοκίνητο που στοιχισε £1700 και περιορίστηκε μόνος του στη μεταφορά οικοδομικών υλικών όχι μόνο στην περιοχή της Κυθρέας αλλά και της Λευκωσίας. Ο δε Λοίζος αγόρασε κι αυτός επιβατηγό αυτοκίνητο των 25 θέσεων και εκτελούσε καθημερινά την γραμμή Νέου Χωριού - Λευκωσίας.

Το 1953 προστέθηκε νέος οδηγός στη γραμμή Νέου Χωριού - Λευκωσίας. Ήταν ο Κυριάκος Πολυκάρπου Πόλλας που καταγόταν από τη Μια Μηλιά και νυμφευμένος στο Νέο Χωριό, όπου εγκαταστάθηκε. Με την εγκατάσταση του αγόρασε ένα μεταχειρισμένο αυτοκίνητο των 25 θέσεων.

Οι δύο σιωφέρηδες Λοίζος και Πόλλας

που κρατούσαν τη συγκοινωνία του χωριού τους είχαν εντατικό συναγωνισμό, τόσο στην εξασφάλιση επιβατών, όσο και στα αγωγή και τα κόμιστρα εμπορευμάτων από τη Λευκωσία και γεωργικών προϊόντων από το Νέο Χωριό. Το αγωγή κρατήθηκε στο ένα σελίνι πηγαιμό - ερχομό και στη μεταφορά προϊόντων και εμπορευμάτων καθορίστηκε μέχρι βάρους 100 οκάδων επαιρναν ανάμεσα στα 6 - 9 γρόσια. Το Συνεργατικό Παντοπωλείο του χωριού τούς υποστήριζε και του δυο για αποφυγή παρεξηγήσεων. Έδιδε εκ περιτροπής για ένα μήνα την μεταφορά εμπορευμάτων από την Λευκωσία στον ένα και τον επόμενο μήνα στον άλλο.

Το 1955 κατόπιν επεμβάσεων πολλών χωριανών που υποστήριζαν άλλοι το Λοίζο και άλλοι τον Πόλλα σμίξανε κι οι δύο τους κι έκαμαν κοινοπραξία. Από τις εισπράξεις που πραγματοποιούσαν κάθε εβδομάδα αφαιρούσαν το ολικό ποσό των εξόδων τους και το υπόλοιπο (κέρδος) το μοιραζαν εξίσου.

Η κοινοπραξία και τα καλά κέρδη που είχαν οι δυο τους κι η αύξηση κινήσεως επιβατών και μεταφοράς εμπορευμάτων και γεωργικών προϊόντων εξώθησαν κι άλλους να προβούν στην αγορά καινούργιων αυτοκινήτων και προστεθούν στην κοινοπραξία. Έτσι εμφανίζεται νέος οδηγός ο Παντελάκης Κυριάκου με ολοκαινούργιο αυτοκίνητο των 28 θέσεων που στοιχισε £900 και προστίθεται στην κοινοπραξία των δυο προηγούμενων.

Στους τρεις αυτούς συνεταίρους δεν άργησαν να προστεθούν και τα δυο αδελφία Ανδρέας Κυριάκου Μαγκας και ο Κώστας Κυριάκου που αγόρασαν ο καθένας το δικό του καινούργιο αυτοκίνητο και προστέθηκαν στην κοινοπραξία. Ακολούθησε κατόπιν με καινούργιο αυτοκίνητο στην κοινοπραξία ο Σαββής Χρ. Καούσης.

Η κοινοπραξία τώρα λειτουργεί με 6 αυτοκίνητα. Χωρίς συναγωνισμό, προστριβές και διαμάχες. Όλοι εργάζονται με ορεξη και ζήλο στη δουλειά τους και τους διακρίνει η τιμιότητα κι η ειλικρίνεια στις δισοληφίες τους. Γι' αυτό κρατήθηκε εννιά τόσα χρόνια μέχρι που ήλθε το ποτάμι της καταστροφής, η εισβολή του Αττίλα, για να ξεριζώσει από τα σπίτια και τις περιουσίες τους τόσους φιλήσυχους ανθρώπους και στη συνέχεια ν' αρπάξει και καταστρέψει

ότι χρειάστηκε κόπος, μόχθος, ιδρώτας και αίμα για να κερδηθεί και δημιουργηθεί.

Το πρώτο ποδήλατο στο Νέο Χωριό το είχε αγοράσει ο Ανδρέας Βασιλείου το 1925 και στοίχισε σε τούτη την εποχή £5. Ο ίδιος το 1927 έφερε στο χωριό του το πρώτο ιδιωτικό αυτοκίνητο που στοίχισε £250. Το χρησιμοποίησε στη μεταφορά ζώων για σφαγή που αγόραζε μαζί με τον Χαμπή Ζωρζή και τον Αλή Κασάμαπο από τα γύρω χωριά και τα πουλούσαν στους χασαπηδες της περιοχής και της Λευκωσίας.

### ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΠΑΛΑΙΚΥΘΡΟΥ

Πρώτος που έφερε επιβατηγό αυτοκίνητο στο Παλαϊκύθρο ήταν ο Κωνσταντίνος Αχιλλέα το 1936. Ήταν ένα δεκά οκταθέσιο και το αγόρασε από την Εταιρεία Πανυλιδη και Αραουζο για £120. Συμφώνησε μάλιστα να δώσει προκαταβολή £30 και το υπόλοιπο να το πληρώνει με μηνιαίες δόσεις. Την επαύριο που πήγε να το παραλάβει η Εταιρεία του εξήτησε εγγυητή για το υπόλοιπο των £90. Ήταν τότε εποχή δύσκολη και τέτοιος εγγυητής δεν μπορούσε να εξευρεθεί. Περιλυπος και στενοχωρημένος ο Κωνσταντίνος στράφηκε πίσω στο χωριό του γιατί σε όσους αποταθηκε για εγγύηση του αρνήθηκαν. Το ποσό των £90 θεωρείτο αρκετά ψηλό αυτή την εποχή και κανείς δεν αποφασίζει να τον εγγυηθεί. Ένας Τούρκος χωριανός του ο Μουσταφάς Χότζιας που τον συνάντησε στο καφενείο του χωριού πληροφορήθηκε την αιτία της στενοχώριας του και δέχτηκε να τον εγγυηθεί. Έτσι και έγινε: την επαύριο πήγαν μαζί υπέγραψε την εγγύηση ο Χότζιας και ο Κωνσταντίνος πήρε το αυτοκίνητο και το έθεσε χωρίς χρονοτριβή στη γραμμή Κουρού Μοναστηριού – Έξω Μετοχίου – Παλαϊκύθρου – Τραχωνίου – Βώνης Νέου Χωριού – Λευκωσίας. Από το Κουρού Μοναστήρι έπαιρνε αγωγίο πηγαίμου – ερχομού 1 σελίνο από το Έξω Μετόχι 7 γρόσια και από τα υπόλοιπα χωριά 6 γρόσια. Τόση μακρινή γραμμή που εκτελούσε με τόσα χωριά που περνούσε σπάνια γέμιζε με 18 επιβάτες, γιατί είχε παράλληλα το συναγωνισμό του τραινου που ήταν 3½ γρόσια πηγαίμο – ερχομο.

Το δρομολόγιο τούτο ο Κωνσταντίνος το εκτελούσε μέχρι το 1939 που κηρύχθηκε ο Β Παγκόσμιος Πόλεμος. Στην εμπόλεμη

αυτή εποχή η Αγγλική Κυβέρνηση εκάμνε αμυντικά έργα στην Κύπρο και εκάμνε επίταξη αυτοκίνητα με τους σωφηρεδες τους. Έτσι εκάμνε επίταξη και το αυτοκίνητο του Κωνσταντίνου που δούλεψε ένα μήνα και πληρώθηκε με ποσό £60.

Όταν σταμάτησε την επίταξη η Κυβέρνηση, ο Κωνσταντίνος επανάρχισε πάλι την ίδια γραμμή όπου εργάσθηκε για άλλο ένα μήνα. Στο τέλος του μήνα ήλθε πάλι η Κυβέρνηση και εκάμνε επίταξη μόνο το αυτοκίνητο και του πρότεινε να του δώσει £65 για αποζημίωση.

Ο Κωνσταντίνος δε δέχτηκε την προσφορά της Κυβέρνησης και κίνησε αγωγή μέσω του δικηγόρου Κολοकाσιδη. Έγινε δίκη και το δικαστήριο παρέπεμψε τον Κωνσταντίνο να κινήσει αγωγή του βασιλέως της Αγγλίας, οπότε η απόφαση θα έβγαινε από το Ανακτοσυμβούλιο, και τα έξοδα μιας τέτοιας αγωγής θα ήταν ανυπολόγιστα.

Έτσι ο Κωνσταντίνος σταμάτησε τις ενέργειες του, δέχτηκε τις £65, και πλήρωσε και δικηγορικά έξοδα £5.

Έμεινε λοιπόν ο Κωνσταντίνος εκτεθειμένος χωρίς αυτοκίνητο και χωρίς δουλειά. Το 1944 πήγε στον Πεδουλα, γιατί πληροφορήθηκε πως κάποιος σιωφέρ ο Πέρικλος του Μουχτάρη είχε ένα δεκαθεσιο αυτοκίνητο που δεν το κυκλοφορούσε και το είχε διαθέσιμο για πώληση.

Από εξέταση που του εκάμνε ο Κωνσταντίνος δέχτηκε την ακατέβατη τιμή του Περικλου και το αγόρασε για £50. Κοντά στο ποσό τούτο πλήρωσε και για επιδιόρθωση του άλλες £10 και το έθεσε στη γραμμή Παλαϊκύθρου-Τραχωνίου-Νέου Χωριού-Λευκωσία με αγωγίο πηγαίμου-ερχομού ένα σελίνο. Συνέχισε το δρομολόγιο τούτο για ένα ολόκληρο χρόνο και κατόπι το πουλησε. Στο διάστημα τούτο εκτός από το κανονικό δρομολόγιο εκτελούσε και ταξίδια με Τούρκους και Έλληνες στα διάφορα μέρη της Κύπρου.

Θυμάται ένα ταξίδι που εκάμνε με συγγενικές οικογένειες του Τεβραιοη της Νίνας που τον είχε αναγιώσει ο Μουσταφάς του Σιεκκέρχασαη. Τους πήρε στο Ζαραϊτίν που ήταν τζαμί στην περιοχή του Αγίου Επίκτητου πολύ κοντά στη θάλασσα. Περιεργάστηκαν οι Τούρκοι το τζαμί απόλασαν για κάμποση ώρα τη θάλασσα και κατόπι ο Κωνσταντίνος τους πρότεινε και τους πήρε

στο Πελλαπιάσι κοντά στη βρύση και έκαμαν όλοι τους μια μεγάλη διασκέδαση. Φιλοτιμήθηκαν οι Τούρκοι για το απολαυστικό ταξίδι που τους γύρισε ο Κωνσταντίνος και τον πλήρωσαν το ψηλό τότε ποσό των £8.

Το 1945 πούλησε το δεκαθέσιο τούτο αυτοκίνητο στον Κυριάκο Μουσμής για £500 εξαιτίας του μεγάλου υψώματος που πήραν τα αυτοκίνητα γιατί δεν εγίνονταν εσαγωγές από το εξωτερικό.

Ενώ ακόμη κυκλοφορούσε με το δεκαθέσιο αυτοκίνητο ετυχε ό ένα του ταξίδι να δει το αυτοκίνητο N 1286 που του είχε επιταχθεί με την αποζημίωση των £65 να κυκλοφορεί στην περιοχή του Ξερού. Η Κυβέρνηση μετά που το χρησιμοποίησε αρκετό καιρό το είχε πωλήσει στον Κλεάνθη Εγγλέζο από τον Ξερό. Αυτός διατηρούσε εδώ ξυλοσχιστική μηχανή και με το αυτοκίνητο μετέφερε κομμένα δέντρα (κουττούκια) από τα μέρη του Κάμπου τα έσχιζε στην μηχανή και τα μετέτρεπε σε σανίδια, σε μορίνες, σε βολίκια και τα πουλούσε για επιτόπια χρήση, γιατί δεν εισάγονταν καθόλου ξύλα από το εξωτερικό εξαιτίας του αποκλεισμού των πλοίων να μεταφέρουν εμπορεύματα.

Ο Κωνσταντίνος χωρίς να χάσει καιρό κίνησε αγωγή στην Κυβέρνηση γιατί να μην προτιμηθεί αυτός στην πώληση. Έβαλε μάλιστα δικηγόρο τον Αχιλλέα Αιμιλιανίδη.

Η απόφαση του δικαστηρίου ήταν ότι έπρεπε να δοθεί στον πρώην ιδιοκτήτη του με τιμή που αφέθηκε να εκτιμήσει ο υπεύθυνος της Αρχής Μεταφορών κ. Tailor.

Ο Tailor το εκτίμησε να πληρωθεί με το ποσό των £200 αλλά ο Κωνσταντίνος αρνείτο να πληρώσει τόσο ποσό τη στιγμή που η Κυβέρνηση το κατέσχε με ποσό £65. Ο Tailor όμως σταθηκε ανένδοτος και του είπε καθαρά πως αν δεν πληρώσει το ποσό τούτο είναι εντελώς αδύνατο να το πάρει. Με την προτροπή και του δικηγόρου ο Κωνσταντίνος πλήρωσε τις £200 και πήρε το αυτοκίνητο που βρισκόταν τότε σε ανοικτό χώρο κοντά στο Γυμναστήριο Γ.Σ.Π. με την υπόσχεση πως θα το χρησιμοποιούσε για μεταφορά εργατών από το Παλαϊκυθρο στην Περιοχή Κολοκόσιη κοντά στο αεροδρόμιο, όπου εγίνοντο έργα για αμυντικούς σκοπούς.

Έτσι ο Κωνσταντίνος χρησιμοποιούσε το 18θέσιο για μεταφορά εργατών με αγώγιο 3 σελ. πηγαϊμό-ερχομό, ενώ για τη

γραμμή επιβατών από το Παλαϊκυθρο χρησιμοποιούσε το 10θέσιο με σιωφέρ το Μιλτιάδη Νικολαΐδη που έπαιρνε £3 εβδομαδιαίως και με αγώγιο 3 σελ.

Ο Κωνσταντίνος συνέχισε τη γραμμή μέχρι το 1946 τελείως μόνος. Στο χρόνο τούτο παρουσιάστηκε νέος σιωφέρ στο Παλαϊκυθρο ο Ανδρέας Παρπέρης με 18θέσιο αυτοκίνητο που το αγόρασε δεύτερο χέρι για £500.

Έτσι άρχισε ένας συναγωνισμός με τον αντίπαλο του, όχι στο αγώγιο που παρέμεινε το ίδιο, αλλά στην εξασφάλιση επιβατών. Αλλά ο Κωνσταντίνος σαν παλιός σιωφέρ είχε μεγαλύτερη προτίμηση ενώ ο άλλος περιοριζόταν σε συγγενείς και φίλους.

Το 1948 φάνηκε νέος σιωφέρ στο Παλαϊκυθρο ο Στέλιος Κυριάκου Τσιώντας και το 1950 προστέθηκε ακόμη ένας ο Γαβριήλ Καφετζήγιώργου με καινούργιο 30θέσιο και οι δυο τους περιοριζόνταν στη μεταφορά εργατών.

Ο Κωνσταντίνος το 1950 αγόρασε το αυτοκίνητο του Χαμπή Δημήτρη Καραβού και έβαλε συνέταιρο του το Στέλιο Παπαβαρνάβα που εργάστηκαν μαζί μέχρι το 1952. Κατόπι χώρισαν και εργάζονταν ο καθένας για δικό του λογαριασμό.

Στο χρόνο τούτο που χώρισαν προστέθηκε νέος σιωφέρ στο Παλαϊκυθρο, ο Στέλιος Πέτρου Τσιώντας. Στον ίδιο χρόνο ο Παρπέρης πούλησε το επιβατηγό αυτοκίνητο και αγόρασε φορτηγό για μεταφορά οικοδομικών υλικών. Η μεγάλη ζήτηση που είχαν τα υλικά τούτα της οικοδομής έσπρωξαν και το Στέλιο Κυριάκου να μετατρέψει το επιβατηγό του αυτοκίνητο σε φορτηγό.

Το 1960 προστέθηκε νέος οδηγός στο Παλαϊκυθρο ο Σάββας Χ΄ Χριστοφή με 25θέσιο μεταχειρισμένο αυτοκίνητο. Το αγώγιο κρατήθηκε στα 3 σελίγια πηγαϊμό-ερχομό και μέσο Νέου Χωρίου. Στο χρόνο τούτο αποπερατώθηκε ο νέος δρόμος Λευκωσίας - Βαρωσιών οπότε τα δρομολόγια ακολουθούσαν τον σύντομο τούτο δρόμο.

Το 1963 αγόρασε μεταχειρισμένο 25θέσιο αυτοκίνητο ο Μιχάλης Βαρναβα. Τον επόμενο χρόνο με τις ενέργειες του παλιού σιωφέρ του Παλαϊκύθρου του Κωνσταντίνου συμφώνησαν όλοι οι σιωφέρηδες του Παλαϊκύθρου και έκαμαν Κοινοπραξία.

Την Κοινοπραξία αποτέλεσαν: Κωνσταν-

τινος Αχιλλέα. Στέλιος Παπαβαρνάβα. Στέλιος Π. Ταινώντας. Ανδρέας Γιαννάτζη. Σάββας Χ΄ Χριστοφή και Μιχάλης Βαρνάβα. Ο Γαβριήλης είχε πουλήσει το αυτοκίνητο του στον Ευθύμιο Πηγιώτη που νυμφεύθηκε στο Παλαικυθρο κι εγκαταστάθηκε. Παρέμεινε και τούτος στην Κοινοπραξία.

Έθεσαν όλοι οι οδηγοί στην Κοινοπραξία τον όρο καθένας τους να διανύει ίσο αριθμό μιλίων κάθε εβδομάδα. Έτσι αφαιρούσαν καθένας τα έξοδα του και το κέρδος που έμεινε το μοιράζονταν εξίσου.

Το 1966 διέλυσαν την Κοινοπραξία για προσωπικούς λόγους και καθένας εργάζεται για δικό του λογαριασμό. Μετά τη διάλυση της Κοινοπραξίας ο Κωνσταντίνος αγόρασε ακόμη ένα 25θέσιο αυτοκίνητο δεύτερο χέρι για £600. Στο αυτοκίνητο τούτο έβαλε στη γραμμή για οδηγό το γαμβρό του Ανδρέα Θεοδώρου από τη Βωνη.

Για ένα χρόνο οι οδηγοί του Παλαικύθρου εργάζονταν καθένας μόνος. Το 1967 συνεταιρίστηκαν κι έκαναν την Εταιρεία Λεωφορείων Παλαικύθρου Ατδ.

Εκτιμήθηκαν όλα τα αυτοκίνητα με το ποσό της αξίας που είχε το καθένα. Εργάζοντο όλα με τον ίδιο μισθό £30 το μήνα. Επιπρόσθετα η Εταιρεία ανελάμβανε όλα τα έξοδα των λεωφορείων. Επιδιορθώσεις, άδειες, καύσιμα, ασφάλειες κλπ. Μετά την πληρωμή των μισθών και των εξόδων των λεωφορείων το εναπομείναν κέρδος κρατείτο στην Εταιρεία σαν αποθεματικό. Με τον τρόπο τούτο κρατήθηκε η Εταιρεία μέχρι της εισβολής και κατόρθωσε να έχει ένα σημαντικό ποσό αποθεματικού.

Δυο από τα αυτοκίνητα της Εταιρείας παρέμειναν στα κατεχόμενα τα υπόλοιπα 5 μπόρεσαν να τα μεταφέρουν στην ελεύθερη Κύπρο για να συνεχίσουν τη λειτουργία της Εταιρείας μέχρι το 1980, οπότε διαλύθηκε. Ο Κωνσταντίνος κατόρθωσε να βγάλει μόνο το μικρό αυτοκίνητο στη βία του να μεταφέρει μ' αυτό τις οικογένειες των παιδιών του. Είχε σκοπό μετά τη διάσωση και μεταφορά των προσφίλων του προσώπων να επιστρέψει στο Παλαικυθρο για να μεταφέρει και το άλλο που έμεινε στα κατεχόμενα. Δυστυχώς δεν πρόλαβε, γιατί το Παλαικυθρο είχε καταληφθεί από τα Τουρκικά στρατεύματα που επεδόθησαν αδιάκριτα στις εν ψυχρώ δολοφονίες αθώων παιδιών, γυναικών, γερόντων, νέων και νεανίδων μη σεβα-

σθέντα και αυτού του σεβάσμιου και υπέργου ιερέως του αιμνήστου Παπαγεωργίου.

Συγκοινωνία Τραχωνίου: Το πρώτο αυτοκίνητο στο Τραχώνι το έφερε ο Κώστας Χαρή (Κόρακας). Ήταν ένα κλειστό αυτοκίνητο και στο οπίσθιο μέρος ήταν ανοικτό. Το χρησιμοποιούσε ο ίδιος σαν κινητό παντοπωλείο και μ' αυτό περιήρχετο τα χωριά της Περιοχής και πουλούσε τα διάφορα είδη του. Διατηρούσε εκτεταμένο μακάλιο στο Τραχώνι και για επέκταση των εργασιών του το 1935 έφερε και το αυτοκίνητο τούτο. Προηγουμένως χρησιμοποιούσε μεγάλο κάρρο στο οποίο φόρτωνε τα είδη του και τα πουλούσε περιερχόμενος όλα τα χωριά της περιοχής. Το είχε αγοράσει στην εποχή αυτή για £300 τελειώς καινούργιο.

Το πρώτο όμως επιβατηγό αυτοκίνητο το έφερε ο Σωτήρης Χριστοδούλου Καρπούζης το 1944. Ήταν ένα επταθέσιο που στοίχισε στην πολεμική αυτή εποχή δεύτερο χέρι £200. Αρχικά το χρησιμοποιούσε για δικές του δουλειές. Ταξίδευε στα διάφορα χωριά και μετέφερε παττίχες, πατάτες, σιτάρι, κριθάρι, άχυρο στο Τραχώνι και τα μεταπουλούσε. Παράλληλα χρησιμοποίησε αργότερα το αυτοκίνητο για μεταφορά εργατών στη Λευκωσία. Το κράτησε μέχρι το 1951 και το πούλησε σε κάποιο Τούρκο από την Ομορφίτα £70 για να μεταφέρει γύψο που εμπορευόταν.

Ο Σωτήρης μετά την πώληση του αυτοκινήτου τούτου αγόρασε μεγάλο αυτοκίνητο των 27 θέσεων που είχε τον αριθμό Β 159 τελειώς καινούργιο για £700. Αμέσως το έβαλε στη γραμμή Τραχωνίου-Λευκωσίας μέσω Νέου Χωρίου και Κυθρέας με αγωγίο για τους επιβάτες ένα σελίμι πηγαϊμόερχομο.

Παράλληλα με τη γραμμή αυτή το χρησιμοποιούσε και σαν φορτηγό αφού αφαιρούσε τις μαξιλάρες. Μετέφερε άμμο και τσακίλι για τις οικοδομές. Οι επιβάτες όμως διαρκώς αυξάνουν εξαιτίας της ζήτησης εργατικών χεριών στην Γρωτεύουσα και το μοναδικό αυτοκίνητο στο Τραχώνι δεν ικανοποιεί την μεταφορά του. Γι' αυτό ο Σωτήρης το 1955 αγοράζει και δεύτερο καινούργιο αυτοκίνητο που του στοίχισε £1000.

Σαν οδηγό έβαλε σ' αυτό τον Σάββα Αντωνιάδη (Σαουλή) από την Αγκαστίνα με μισθό £6 την εβδομάδα. Γέμιζαν και τα δυο

τούτα αυτοκίνητα του Σωτήρη καθημερινά με εργάτες και επιβάτες. Δεν περιορίζεται όμως μονάχα με τις γραμμές αλλά όταν έφθαναν και τα δυο του αυτοκίνητα στη Λευκωσία έπαιρνε δουλειές που του παραχωρούσε η Κ.Ε.Μ. (Κυπριακή Εταιρεία Μεταφορών) τότε μετέφερε στρατό από ένα μέρος σ' άλλο, πότε τρόφιμα, πότε εργαλεία, πότε σωλήνες κ.λ. Έτσι δεν περνούσε μέρα που να μη χρησιμοποιήσει το ένα ή και τα δυο του αυτοκίνητα σε δουλειές που του ανάθετε η Κ.Ε.Μ. Μετά την διεκπεραίωση των εργασιών τούτων τα αυτοκίνητα έφθάναν πάλι στην Λευκωσία για να εκτελέσουν τη γραμμή τους, τη μεταφορά των εργατών και επιβατών πίσω στο Τραχώνι.

Το 1958 ο Σωτήρης αγοράζει καινούργιο φορτηγό αυτοκίνητο για να αποφύγει τη μετατροπή των επιβατηγών σε φορτηγά. Στο νέο φορτηγό αυτοκίνητο που στοιχισε £1000 σιωφέρ έβαλε ένα Τούρκο από την Ομορφίτα με μισθό £8 τη βδομάδα. Ο Τούρκος το βράδυ επεστρεφε στην Ομορφίτα με το φορτηγό και την άλλη μέρα ξεκινούσε απ'εδώ για την μεταφορά άμμου και τσακκιλίου που είχε εξηγηθεί με το Σωτήρη να κάμει από την προηγούμενη μέρα

Ο Τούρκος κρατήθηκε στην υπηρεσία του Σωτήρη για ένα μόνο χρόνο και όταν έφυγε ο Σωτήρης στη θέση του έβαλε τον Αντώνη Βαρνάβα με τον ίδιο μισθό. Μετα δυο χρόνια ο Σωτήρης το πούλησε σε κάποιον από την Κερύνεια για £1200

Το 1957 φάνηκε νέος οδηγός στο Τραχώνι ο Χαμπής Πασιάς από το Νέο Χωριό που νυμφεύθηκε κι εγκατεστάθηκε στο Τραχώνι. Ήταν ένα αυτοκίνητο των 27 θέσεων δεύτερο χέρι και του στοιχισε £500. Προστέθηκε και τούτο στη γραμμή Τραχωνίου - Λευκωσίας κι έγινε αφορμή ν' αρχίσει ένας εντατικός συναγωνισμός και στο αγώγιο και στην εξασφάλιση επιβατών. Ο Σωτήρης σαν παλιός οδηγός εξασφάλιζε πιο πολλούς επιβάτες

Το 1959 προστίθεται ακόμη ένας οδηγός στο Τραχώνι ο Στέλιος Αθανάσιος Μαμιάρης μ' ένα επαθέςιο μεταχειρισμένο αυτοκίνητο. Μ' αυτό ταξίδευε καθημερινά στη Λευκωσία όπου εργαζόταν ηλεκτρολόγος κι έπαιρνε κι έφερνε παράλληλα κι εργάτες. Κρατήθηκε όμως μόνο δυο χρόνια και μετά το πούλησε. Το 1961 φάνηκε νέος οδηγός στο Τραχώνι ο Κύπρος Ανδρέου (Πακκής)

με ένα αυτοκίνητο δεύτερο χέρι των 34 θέσεων που του στοιχισε £700 και το έβαλε στη γραμμή.

Αυτή τη χρονιά που προστέθηκε στους οδηγούς του Τραχωνίου ο Πακκής συμφώνησαν και οι 3 τους κι έκαμαν Κοινοπραξία. Όλοι εργαζόνταν καθένας με το αυτοκίνητο του και πλήρωνε και τα έξοδα του. Στο τέλος της εβδομάδας μοιράζαν εξίσου όλες τις εσπράξεις τους. Αναλογούσαν περίπου £15 στον καθένα.

Το 1969 ο Σωτήρης αγόρασε και τρίτο αυτοκίνητο καινούργες Πούλμαν που του στοιχισε £3000. Λόγος που τον έκαμε ν' αγοράσει το μεγάλο τούτο αυτοκίνητο είναι ότι τα δυο που είχε μόλις πρόκαμναν τις δουλειές που του ανάθετε η Κ.Ε.Μ. και δεν μπορούσαν να εξυπηρετήσουν τις γραμμές. Η άδεια που δόθηκε για το Πούλμαν ήταν επί συμβάση δηλ. να εκτελεί ταξίδια αλλά εκτός της γραμμής. Παρ' ολο όμως τον περιορισμό εκτελούσε αποκλειστικά τις γραμμές, γιατί μόλις τις πρόκαμνε. Δεν υπήρχε κίνδυνος να καταδιωχθεί από το νόμο, γιατί υπήρχε η Κοινοπραξία και κανένας από τους οδηγούς θα κατάγγελλε στην Αρχή, εφ' όσον ήταν για το συμφέρο όλων

Η ουνεργασία της Κοινοπραξίας κρατήθηκε μέχρι την εισβολή. Από τα 5 αυτοκίνητα που είχε μπόρεσαν να μεταφέρουν στην ελεύθερη περιοχή μόνο τα 3, τ' άλλα δυο έμειναν στην κατειλημμένη.

Ο Σωτήρης μπόρεσε κι εβγαλε μόνο τα δυο του αυτοκίνητα, το ένα μετεφερε ο ίδιος με τις οικογένειες όλων των παιδιών του ενώ το άλλο το έβγαλε ο σιωφέρ Κανικλιδής αφού το γέμισε με καμιά σαρανταριά χωριανούς του.

Περιγράψαμε στη μελέτη μας τούτη με κάθε λεπτομέρεια τα μέσα συγκοινωνίας που χρησιμοποιήσαν γονιοι και πρόγονοι μας στο πέρασμα του αιώνα μας. Στην όλη περιγραφή διαφαίνονται οι δυσκολίες που συναντούσαν στην μετακίνηση τους και στη μεταφορά των γεωργικών τους προϊόντων για πώληση και διάθεση

Και ό αυτά τα ταξίδια που έκαμναν για ψυχαγωγία και ανάπαυση και για προσκυνητά συναντούσαν τόσες δυσκολίες και αντιξοότητες που αμφιβάλλει ένας αν αυτά εξεπλήρωναν το σκοπό που γίνονταν. Το μοναδικό κίνητρο όλων τούτων των ταξιδιών ήταν ο ιερός ζήλος που είχαν να φθάσουν.