

ΤΟ ΟΔΙΚΟΝ ΔΙΚΤΥΟΝ ΤΗΣ ΚΥΘΡΑΙΑΣ ΚΑΙ Ο ΔΡΟΜΟΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΕΡΥΝΕΙΑΝ

του ΣΑΒΒΑ ΧΡΙΣΤΙΔΗ

Μέχρι τις αρχές του εικοστού αιώνα η Κυθραία ήταν το κύριο κέντρο αλευροποίησης δημητριακών (σιτάρι-κριθάρι) στην νήσο. Αργότερα, με την διάδοση των μηχανών πετρελαίου αρχίζει σταδιακά να χάνει έδαφος. Κατά την διάρκεια του πρώτου παγκοσμίου πολέμου οι νερόμυλοι εργάστηκαν πλήρως. Από τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια αρχίζει η ύφεση, αλλά οπωσδήποτε, μέχρι την δεκαετία του 1950 η προσφορά της Κυθραίας σ' αυτόν τον τομέα ήταν σημαντική.

Στις αρδευόμενες περιοχές, η δενδροκομία, κατά κύριον λόγον της ελιάς και η καλλιέργεια λαχανικών ήταν αξιόλογη. Σημαντική ήταν επίσης και η παραγωγή χαρουπιών από δένδρα που εκάλυπταν ολόκληρη την έκταση της οροσειράς από τον Κουτσοβέντη μέχρι την Χαλεύκα. Αρκετά καλή ήταν και η κτηνοτροφία. Μέχρις ενός σημείου ήταν κέντρο εμπορικό και οι εκδρομείς που επισκέπτονταν την πηγήν του Κεφαλόβρυσου πολλοί. Αρκετός κόσμος αποζούσε από τις υπηρεσίες που έπρεπε να προσφερθούν στους ξένους.

Εφόσον οι μεταφορές εγίνονταν με ζώα, η Κυθραία δεν εφαινετο να έχει κανένα πρόβλημα με το οδικό δίκτυο. Αρχίζει όμως να μειονεκτεί με την κατασκευή των αμαξιτών.

Σοβαρό πρόβλημα ήταν η παράκαμψη της Κυθραίας από την σιδηροδρομική γραμμή Αμμοχώστου - Λευκωσίας. Εν τούτοις, η αντίδραση υπήρξε χλιαρή, η σημασία επαρουσιάζετο υποβαθμισμένη και δεν φαίνεται να έγινε σοβαρή προσπάθεια

απονομής ευθύνης σε τοπικούς παράγοντες, εάν υπήρχε κάτι τέτοιο.

Ο αμαξιτός ο οποίος οδηγούσε ανατολικά προς την Μεσαορίαν και την Αμμοχώστον και δυτικά προς την Λευκωσίαν περνούσε από το Σεράγιον. Εντός της Κυθραίας έφθανε μέχρι το άκρον της Συρκαβιάς, στον μύλον της Στράτας. Τα κάρρα όμως, μόνον μέχρι το μέσον της Κυθραίας μπορούσαν να μεταφέρουν, κανονικό φορτίο. Για τις πάνω ενορίες έπρεπε να κατεβάσουν το μισό φορτίο προτού αρχίσουν οι ανηφορικοί δρόμοι και έπρεπε να υπάρχουν άλλες διευθετήσεις για την μεταφορά του υπολοίπου.

Ο δρόμος από τις Συκιές, που περνούσε μπροστά από το κτήμα που κτίσθηκε αργότερα το Γυμνάσιο Κυθραίας, προς τον Άγιον Γεώργιον, τα Φοινικούδια και τον Πλουμίστην ένα πρόβλημα μόνον έλυε. Εκείνο του ανηφόρου από το καφενείο Κλεόπα προς την Τζουμαγιάν. Στον Πλουμίστην άρχιζε και πάλιν το πρόβλημα. Εξ άλλου ο γύρος ήταν τόσο μεγάλος και μέχρι τελευταία η φράση «θα μας πάρη από τα Φοινικούδια». Εχρησιμοποιείτο για κάποιον ο οποίος δεν ακολουθούσε τον σύντομον δρόμον ή εχρησιμοποιούσε πολλές περιτροφές προτού πεί κάτι.

Οι άμαξες που μετέφεραν επιβάτες προς την Λευκωσία ξεκινούσαν από την μικρή πλατεία κοντά στο καφενείο Κλεόπα και το Δημαρχείο. Οι κάτοικοι των πάνω

ενοριών, για να χρησιμοποιήσουν τις άμαξες, είχαν να διανύσουν όλην εκείνην την απόσταση πεζοί.

Τα πρώτα αυτοκίνητα, αρχικά επταθέσια μάρκας Rugby εδρομολογήθηκαν γύρω στα 1925. Εξεκινούσαν όμως και εκείνα από την ίδια αφετηρία και απέφυγαν επιμελώς το μεγάλο ανήφορο αν και όπως απεδείχθη αργότερα μπορούσαν να το ανεβούν. Εν τω μεταξύ οι πρώτοι ιδιοκτήτες - οδηγοί των μικρών αυτών λεωφορείων συνεταιρίσθηκαν και η κατάσταση παρέμεινε έτσι για 3-4 χρόνια.

Η Χαλεύκα ήταν σημαντικός δασονομικός σταθμός και έδρα του δασονόμου της βόρειας οροσειράς. Με ενέργειες του Αρχιδασονόμου, όπως υπολογίζω, αποφασίσθη να γίνει ο δρόμος από την Κυθραΐαν στην Χαλεύκα και από εκεί μέχρι την Χάρτζια και τον Άγιον Αμβρόσιον. Οι εργασίες άρχισαν το 1925. Εξεκίνησαν από τον ελλόμυλον του Παττάλα, κοντά στη διαχωριστική γραμμή Συρκανιάς - Χαρδακιώτισσας, κάτω από την παλαιάν εκκλησίαν της Αγίας Άννας, πέρασε δίπλα από τον Συρκάνον και τον Παρτελεμέν (μύλους) έφθασε στο Κεφαλόβρυσο και από εκεί προχώρησε προς την Χαλεύκα. Ο δρόμος αυτός ήταν προβληματικός κατά την διάρκεια του χειμώνα λόγω του αργιλώδους εδάφους, επηρεάζετο από κατολισθήσεις και παρέστη ανάγκη να ανακατασκευασθεί σε δυο σημεία, κοντά στην Αγίαν Άννα και πάνω από το Κεφαλόβρυσον.

Ο δρόμος αυτός έλυνε, εν μέρει μόνον, το πρόβλημα συγκοινωνίας με την Χάρτζιαν και τον Άγιον Αμβρόσιον. Είχε όμως ευεργετικά αποτελέσματα δια το Κεφαλόβρυσον, την Χαλεύκαν και το Αρμενομανάστηρο.

Μέχρι τότε δεν υπήρχε καφενείο στο Κεφαλόβρυσο. Ήταν μόνον η πλατεία όπως διεμορφώθη με την ανέγερση τοΐκου αντιστήριξης το 1917 με έξοδα του Αρχιεπισκόπου Κυρίλλου Β (Κυριλλάτσου) και του Μιχαήλ Ατταλίδη.

Δια να αξιοποιηθεί η περιοχή και να εξυπηρετηθούν οι επισκέπτες έπρεπε να κτισθεί καφεσιατόριο. Υπήρχε όμως το σοβαρό πρόβλημα του χώρου. Εκτός της πλατείας, που ήταν εγγεγραμμένη επί ονόματι των κατοίκων Κυθραΐας, οι γύρω χώροι ανήκαν εις την Αρμενικήν εκκλησίαν της οποίας η Επιτροπή ήταν απρόθυμη να παραχωρήσει τα λίγα τετραγωνικά μέτρα που χρειάζοντο για τον σκοπόν. Οι εκκλησιαστικές Επιτροπές Συρκανιάς και Χαρδακιώτισσας που ανέλαβαν την πρωτοβουλίαν αποφάσισαν να κτίσουν το καφενείο πάνω στην βόταν της πηγής που εθεωρείτο περιουσία της κοινότητας. Με το ξεκίνημα όμως της δουλειάς, κτίστες και εργάτες ετρομοκρατήθηκαν από την παρουσία του Ούτσιεγκε που τους επαρακολουθούσε. Ο Ούτσιεγκες ήταν ο τελλάλης της κοινότητας αλλά ταυτόχρονα και ο έμπιστος της Επιτροπής της Αρμενικής Εκκλησίας που παρακολουθούσε και κατάγγελλε αμέσως οποιαδήποτε επέμβαση στη μεγάλη έκταση της περιουσίας της. Οι εργαζόμενοι εδίσταζαν να συνεχίσουν από φόβον ότι οι Αρμένιοι θα έπαιρναν δικαστικά μέτρα εναντίον των και θα εζητούσαν από την Αστυνομίαν να επέμβη. Ο Μιχαήλ Ατταλίδης, που ήταν πρόεδρος της εκκλησιαστικής επιτροπής Χαρδακιώτισσας και σημαίων τοπικός παράγοντας υποσχέθη να ευρίσκειται καθημερινά επί τόπου και να επιβλέπει την πρόοδο της εργασίας. Υποσχέθη στους εργαζόμενους ότι εάν ελαμβάνοντο δικαστικά μέτρα εναντίον των και εδικάζοντο θα επλήρωνε το πρόστιμο και

σε περίπτωση φυλάκισης ότι θα είχαν την ανάλογη οικονομική ενίσχυση ώστε να μην υποβληθούν σε στερήσεις εκείνοι και οι οικογένειές τους. Η Εργασία επροχώρησε απρόσκοπτα, επέμβαση σε ξένη περιουσία δεν έγινε και το καφενείον εκτίσθη και διατηρείτο μέχρι το 1974. Πρώτοι ενοικιαστές ήταν ο Χριστάγγελος και ο Μουσουλιώτης συνδιοκτές τότε εις τον παρακείμενον νερόμυλον του Κεφαλοβρύσου.

Εκτός της νέας αυτής αρτηρίας προς την Χαλεύκαν η κατάσταση παρέμεινε ως είχε.

Παρέμειναν τα δύσβατα μονοπάτια

(α) προς δυσμάς προς τον Κουτσοβέντη, τον Άγιον Χρυσόστομον, το Βουνόν, το Συχαρρί και το Δίκωμο.

(β) Προς βορράν προς τον Πενταδάκτυλον και από την άλλην πλευρά του βουνού την Τραπέζου και την Κλεπίνην, τον Άγιον Επίκτητο, το ΠέλλαΠάις το Καζάφανι και την Κερήναιαν.

(γ) Ανατολικά από τα Γουρνιά προς τον Άγιον Βασίλειον, την Τρυπημένην, το Κορνόκηπον και τα Καλλυβάκια.

Το μεγάλο ανήφορο από του Σμαήλη προς το αππήδημα εσυντηρείτο κατ' αραϊά διαστήματα και η κατάσταση του ήταν εν συγκρίσει σχετικά υποφερτή.

Προτού συνεχίσω, σαν παρένθεση, θα ήθελα να αναφερθώ και στην εξέλιξη στη διακίνηση επιβατών προς την Λευκωσίαν. Γύρω στα 1929, ο Γεώργιος Παναγή από την Άσσιαν, ιδιοκτήτης επταθέσιου αυτοκινήτου, αρραβωνιάστηκε και μετακόμισε στην Κυθραία στην συνοικία Κεφαλοβρύσου. Άρχισε γραμμή Κυθραίας - Λευκωσίας και για να πάρη πελατεία ξεκινούσε και κατέληγε στην επιστροφή στην Συρκανιάν. Ανέβαινε

δπλαδή το ανήφορο του Κλεόπα. Αυτό είχε κάποιον αντίκτυπον αλλά λόγω του ότι ο συναγωνιστής ήταν ξένος οι εντόπιοι κατόρθωσαν να διατηρήσουν την κατάσταση ως είχε. Για μικρό όμως χρονικό διάστημα και τα πράγματα πήραν άλλη τροπή.

Ο Γιάννης Κυριακίδης, που επέστρεψε στην Κύπρο από την Αίγυπτο που ήταν εγκατεστημένος για χρόνια και εδημιούργησε μεγάλη περιουσία, έκτιζε σπίτι στην Χαρδακιώτισσα. Εχρειάσθη επειγόντως ένα φορτίο κεραμίδια και ζήτησε από την εταιρεία των αυτοκινήτων να του το μεταφέρουν. Εκείνοι, με την δικαιολογία ότι το φόρτωμα και το ξεφόρτωμα σε επιβατικό αυτοκίνητο ήταν δύσκολο, αρνήθηκαν. Την επομένη όμως αυτοκίνητο της Εταιρείας μετέφερε παρόμοιο φορτίο στο Αρμενομανάστηρο. Έγινε γνωστό, ζητήθηκαν εξηγήσεις και ένας από τους οδηγούς, τελείως επιπόλαια είπε «Εκείνοι πληρώνουν». Από το περιβάλλον του Γιάννη Κυριακίδη εθεωρήθη ανεπίτρεπτο να λεχθή τέτοια φράση που άφηνε υπονοούμενα ότι ο Γιάννης Κυριακίδης δεν πληρώνει καλά καθ' ην στιγμήν ήταν σε όλους γνωστό με πόση απλοχεριά εξόδευε την εποχήν εκείνην. Το περιστατικό έγινε θέμα συζήτησης στα καφενεία για μέρες και τα ποικίλα σχόλια συνέτειναν στο να πάρη διαστάσεις η υπόθεση. Ο Γιάννης Κυριακίδης το εθεώρησε μεγάλη προσβολή και κολωμένος είπε «θα το πληρώσουν ακριβά». Σε λίγες μέρες αγόρασε αυτοκίνητο δεκατετραθέσιο και προσέλαβεν σαν οδηγό τον Φώτη Παντελή. Αυτός συνεργάστηκε με τον Ασιώτη και άρχισαν καθημερινή γραμμή Κυθραίας Λευκωσίας με αφετηρία και τέρμα τον μύλον της Στράτας στην Συρκανιά. Αυτό ανάγκασε και τους άλλους ν' ακολουθήσουν, η διαδρομή εσταθεροποιήθη και εδόθη τέλος στις ταλαιπωρίες των κατοίκων των

πάνω ενοριών.

Λίγο αργότερα, όταν ο Γιάννης Κυριακίδης εβεβαιώθη ότι ο σκοπός επιτεύχθη, παρεχώρησε το αυτοκίνητο στον Φώτη Παντελή με καλούς όρους. Η εξέλιξη αυτή είχε σαν αποτέλεσμα να ενταθούν οι πιέσεις προς το Δημοτικό Συμβούλιο για να κατασκευασθή το κομμάτι του δρόμου από το Δημαρχείο προς τον Βούιππον το 1931-32. Οι ιδιοκτήτες της γης αντέδρασαν στην απαλλοτρίωση και ο δρόμος έγινε στενότερος από ότι έπρεπε και με απότομον στροφή η οποία αργότερα, με την αύξηση της κυκλοφορίας παρουσίαζε σοβαρό πρόβλημα.

Παρά τα μειονεκτήματα αυτά, το έργο φαίνεται ότι τότε έλυσε το πρόβλημα του μεγάλου ανήφορου.

Όπως ανέφερα προηγουμένως, η Κυθραία είχε μεγάλην έκταση από χαρουπόδενδρα, η παραγωγή ήταν σημαντική και λόγω της ζήτησης από το εξωτερικόν η τιμή ικανοποιητική.

Αρχές Αυγούστου άρχιζε το μάζεμα. Για να εξασφαλίζεται η ωρίμανση του καρπού η ημερομηνία έναρξης της συλλογής ορίζεται πάντοτε από τον Διοικητή της Επαρχίας. Ο Αύγουστος είναι ο μήνας που δεν υπάρχουν άλλες γεωργικές ασχολίες και τα σχολεία είναι κλειστά. Ολόκληρη η οικογένεια του παραγωγού ήταν διαθέσιμη και έτσι το μάζεμα γίνετο με λίγα έξοδα. Η χαρουπιά στο βουνό δεν χρειάζεται ούτε καλλιέργεια ούτε λίπανση και όπως έλεγαν τότε «η τερατζιά μίαν φοράν τον χρόνον θέλει να πας πουκάτω της, πον να λουβήσεις τα τεράτζια. Όλοι ήθελαν να μαζέψουν τον καρπόν από τις πρώτες ημέρες. Υπήρχαν δένδρα που αμφισβητείτο η ιδιοκτησία των. Κρούσματα κλοπής δεν ήταν και τόσο σπάνια. Και το βράδυ στα καφέ-

νεία οι συζητήσεις και οι διαπληκτισμοί έντονοι. Κατά την διάρκεια της ημέρας το χωριό - οι δυο ενορίες Συρκανιά και Χαρδακιώτισσα κατά κύριον λόγο άδειαζε. Όλοι σχεδόν ήσαν στο βουνό. Οι φωνές, τα γέλια και τα πειράγματα έσμιγαν με τον κρότον του τεκεκέ όταν έρριχναν τα χαρούπια από κάποια απόσταση. Το μάζεμα των χαρουπιών ήταν και δουλειά ήταν και διασκέδαση.

Οι χαρουπιές μας ήταν κατά μήκος του μονοπατιού προς το Σταυρί του Πενταδάκτυλου. Σαν παιδί πήγαινα και εγώ στο μάζεμα των χαρουπιών. Όπως εσυνθιζέτο, μόλις εγέμιζε το σακκί το εφόρτωναν στο ζώο και το έστελλαν στο χωριό. Ήταν δουλειά κυρίως των αγοριών. Με έστελλαν και μένα στην μεταφορά. Από τότε απέκτησα την εμπειρία για τις δυσκολίες που αντιμετώπιζαν όσοι εχρησιμοποιούσαν τον δύσβατον αυτόν δρόμον για μεταφορές με ζώα προς την Κερήνεια και τα χωριά στην πίσω πλευράν του Πενταδάκτυλου. Το έδαφος ήταν ανώμαλο και πετρώδες και οι δυο κακοσκάλες, όπως ελέγοντο, επροκαλούσαν δέος.

Έναν σημαντικό μέρος της εξαγωγής των χαρουπιών γίνετο τότε από την Κερήνεια και η μεταφορά εκεί γίνετο με ζώα. Για τέτοιου είδους μεταφορές ασχολούνταν αρκετοί από τους κατοίκους των δύο ενοριών, Συρκανιάς και Χαρδακιώτισσας. Εξ άλλου ήταν και τα καμίνια του ασβέστη. Αρχικά, σχεδόν όλα ήταν πάνω στο βουνό. Ο ασβέστης έπρεπε να μεταφερθεί στον αμαξιτό με ζώα. Η πέτρα που εχρησιμοποιείτο μεταφέρετο και αυτή με ζώα. Και μέχρι το 1942, ότε έγινε υποχρεωτική η χρήση ακάθαρτου πετρελαίου για να προστατευθούν τα δάση, εχρειάζοντο μεγάλες ποσότητες ξύλα και άψιμο που και αυτά μεταφέροντο με τον ίδιον τρόπο. Ξύλα και

άψιμο εκχειμάζοντο και για οικιακή χρήση, τον φούρνο, το μαγειρέμα και την πλύση.

Οι αγωγιάτες, «κκιρατζήδες» όπως ελέγοντο τότε, διατηρούσαν συνήθως δυο ζώα. Γαϊδούρια, αρσενικά, ρωμαλέα. Κατά κανόνα δεν τα ευνούζιζαν για να μην γίνουν δύστροπα και δειλά. Τα έτρεφαν καλά με άχυρο και κριθάρι κυρίως. Από τα μέσα του χειμώνα μέχρι τις αρχές της άνοιξης έπρεπε να τους δώσουν, για μερικές βδομάδες, αρκετή ποσότητα χόρτου «φαρρά». Στα μάτια των απλών αυτών ανθρώπων, όποιος δεν έδιδε στα ζώα του αρκετή τροφή, ή χόρτον στην εποχή, εθεωρείτο ασυνειδήτος. Όπως και εκείνος που με το πρόσχημα αδιαθεσίας ή κόπωσης εκαβαλλικούσε το ζώον του ενώ ήδη αυτό ήταν κανονικά φορτωμένο.

Λόγω του πετρώδους εδάφους τα ζώα ήταν ανάγκη να πεταλώνονται τακτικά. Οι καλλικάδες (πεταλωταί) ήταν Τούρκοι από την Επική και έρχονταν κάθε Κυριακήν στην Κυθραία για το πετάλωμα.

Για να μην πληγώνονται τα ζώα ελαμβάνετο φροντίδα και για την καλήν εφαρμογήν των στρατουριών. Οι στρατουράδες έκαναν καλές δουλειές. Το πληγωμένο ζώο έπρεπε να ξεκουρασθεί για να επουλωθεί η πληγή του. Ήταν πράγματι σεξολύπητο όταν εδοκίμαζε ο ιδιοκτήτης να το στρατουρώσει. Ελύγιζαν τα πόδια του τα μπροστινά και έβγαζε κραυγή πόνου. Εξ' ου και η παραστατική φράση «Σαν τον γάδαρον τον κόντρην που άμα δει το στρατούριν κροκάθεται».

Οι Εγγλέζοι είναι γνωστοί για την αγάπη τους προς τα ζώα και την έντονη αντίδραση τους όταν βλέπουν να τα κακομεταχειρίζονται ή να τα ταλαιπωρούν. Υπήρχε από τότε στην Κύπρο κλάδος του

R.S.P.C.A. (Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals) και οι υπάλληλοι του ήταν γνωστοί σαν «κοντράρηδες». Είχαν εξουσία να επιτάξουν τα πληγωμένα ζώα και να τα μεταφέρουν στο Κτηνιατρείον και να τα κρατήσουν μέχρι ν' αποθεραπευθούν. Ο ιδιοκτήτης εβαρύνετο με τα έξοδα διατροφής του ζώου. Η υπόθεση εστοιχίζε και οι ιδιοκτήτες των ζώων ήταν προσεκτικοί. Οι κοντράρηδες ανέπτυσσαν δραστηριότητα μέσα στις πόλεις, στην ύπαιθρον όμως σπανίως έκαμναν την εμφάνισή τους.

Βουλευτικές εκλογές έγιναν το 1926. Δικαίωμα ψήφου είχαν όλοι οι άρρενες ενήλικες που είχαν κτηματικήν περιουσίαν εις την εκλογικήν περιφέρειαν. Αρκετοί Κυθραιώτες είχαν δικαίωμα ψήφου στην εκλογικήν περιφέρειαν της Κερύνειας διότι είχαν περιουσίαν εκεί.

Ένας από τους υποψηφίους βουλευτές για την Κερύνεια ήταν ο Δημοσθένης Σεβέρης δικηγόρος και εξαγωγέας χαρουπιών. Είχε καλές σχέσεις με τους Κυθραιώτες και ο πατέρας του κατάγετο από την Κυθραίαν. Προ των εκλογών ήλθε στο χωριό και μίλησε στους ψηφοφόρους στο καφενείο του Χρυσανθή. Φεύγοντας σταμάτησε για λίγο στο σπίτι μας - ήταν κουμπάρος του πατέρα μου και είχε βαφτίσει την μικρότερη αδελφή μου και είπε στην μητέρα μου να μιλήσει στους συγγενείς και όσους μπορούσε να επηρεάσει για να τον ψηφίσουν.

Να τους λέτε ότι θα φροντίσω να γίνη ο δρόμος από την Κυθραία στην Κερύνεια. Ήμουν μόλις εννιά χρονών αλλά θυμούμαι μέχρι σήμερα τα λόγια εκείνα.

Οι εκλογές έγιναν, ο Σεβέρης δεν εξελέγη. Δεν νομίζω να έγιναν διαβήματα από οποιαδήποτε άλλη πλευρά για το ζή-

τημα αυτό.

Ήλθε η οικονομική κρίση του 1929-30. Τα Οκτωβριανά το 1931 με τα γνωστά επακόλουθα. Η ανομβρία για τρία χρόνια, ανεργία και οικονομική καταστροφή. Και ο δρόμος προς την Κερήνεια παραμένει όνειρο.

Γίνεται τότε ο χωματόδρομος από Δίκωμο στο Συχαρρί, το Βουνό και σταματά στον Κουτσοβέντη. Χωματόδρομος επίσης από την Κερήνεια στον Άγιο Επίκτητο, Κλεπίνη, Χάρτζια, Άγιον Αμβρόσιο. Δεν ενώνονται με την Κυθραία. Φαίνεται ότι ο κάθε διοικητής ενδιαφέρεται μόνον για το δίκτυο της επαρχίας του. Δεν υπάρχει συντονισμός ή συνεργασία μεταξύ των διοικητών ώστε να επεκτείνονται οι δρόμοι προς χωριά της γειτονικής επαρχίας σε περιπτώσεις που τούτο ήταν πρόσφορο.

Τα πρώτα χρόνια του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου και ιδίως μετά την κατάληψη της Κρήτης από τους Γερμανούς εφαινότο να υπάρχει κίνδυνος εισβολής. Οι Άγγλοι έκαμαν ορισμένα έργα όπως παρακαμπτήριους σε πυκνοκατοικημένες περιοχές και χωματουργικά στις πεδιάδες. Φαίνεται όμως ότι το επιτελείον δεν επερίμενε απόβαση στις βόρειες ακτές ανατολικά του κόλπου του Μόρφου και γι' αυτό δεν έγινε βελτίωση και επέκταση των οδικών αρτηριών προς την οροσειρά και την άλλην πλευρά του Πενταδακτύλου. Μετά την νίκην του Montgomery εις το El Alamein ο κίνδυνος εισβολής έπαυσε να υπάρχει.

Οι εξαγωγές των χαρουπιών εσταμάτησαν με την έναρξη του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου. Η παραγωγή έμεινε αδιάθετη και για να ανακουφιστούν οι παραγωγοί η Κυβέρνηση έφθασε μέχρι του σημείου να μελετά ανάμιξη χαρουπαλεύρου με σιτά-

λευρο για την κατασκευή ψωμιού. Μετά όμως από μερικά πειράματα η ιδέα εγκαταλείφθη. Για ένα διάστημα εχρησιμοποιήθει η σταφίδα.

Με το τέλος του πολέμου οι εξαγωγές των χαρουπιών ξανάρχισαν. Η Κερήνεια όμως έπαυσε να χρησιμοποιείται σαν λιμάνι φόρτωσης και οι εξαγωγές γίνονται από το Ζύγι και την Λεμεσό.

Στα μεταπολεμικά χρόνια και μέχρι την μεταπολίτευση η κατασκευή του δρόμου προς την Κερύνεια έμεινε για τους Κυθραιώτες όνειρο και ευσεβής πόθος. Στην πράξη η Κυθραία μένει, όπως θα έλεγαν οι πολεοδόμοι σε *cul de sac*. Αυτοκινητόδρομος από την Λευκωσία και την Μεσαορία μέχρι το Κεφαλόβρυσο. Από εκεί και πέρα πετρώδεις ατραποί προς όλες τις κατευθύνσεις. Ο δρόμος Κεφαλοβρύσου, Χαλεύκας ήταν σε τέτοια χάλια που εθεωρείτο τόλμημα να τον χρησιμοποιήσεις χωρίς επιτακτική ανάγκη.

Με την τουρκική ανταρσία του 1963 έκλεισε και ο δρόμος Λευκωσίας - Κερύνειας μέσον Κιόνελι. Η συγκοινωνία με ολόκληρη την επαρχία Κερήνειας έπρεπε να γίνη μέσον Μύρτου. Η απόσταση ήταν πολύ μεγάλη. Όπως και το κόστος, η απώλεια χρόνου και η ταλαιπωρία.

Επιτακτικά πλέον άρχισε να τίθεται η ανάγκη κατασκευής ενός νέου δρόμου προς την Κερύνεια.

Ένα από τα συντάγματα της Ελληνικής Μερραρχίας, που ήλθε στην Κύπρο, το 1964, είχε έδραν την Κυθραία. Από επαφές που είχα με την διοίκηση του συντάγματος αντελήφθηκα ότι ήθελαν επειγόντως την κατασκευή δρόμου προς τις βόρειες ακτές και ότι εκαμναν διαβήματα προς την Κυβέρνηση γι' αυτόν τον σκοπόν.

Δήμαρχος είχα διορισθεί από τον Δεκέμβριο του 1964.

Μάϊον του 1965 ελήφθη πρωτοβουλία από ορισμένους να κληθή σύσκεψη στο Katsellis Hill Hotel στην Λευκωσία για ανταλλαγή απόψεων πάνω στο θέμα του νέου δρόμου. Εστάλησαν προσκλήσεις σε πολλούς ενδιαφερόμενους όχι όμως και σε μας. Το πληροφορήθηκα μόλις την προτεραία από τις εφημερίδες. Επικοινωνήσα αμέσως με τον Δημοτική Γραμματέα Γ. Γεωργιάδη και του είπα ότι έπρεπε να παρευρεθούμε οπωσδήποτε. Το απόγευμα, στο γραφείο του Δήμου, έθεσε υπόψιν μου σχετικόν φάκελλον, τον απογοήτευσα όμως όταν του είπα ότι το θέμα δεν ετίθετο στις σωστές διαστάσεις και τα επιχειρήματα ήταν αδύνατα.

Στην σύσκεψη είδαμε εκπροσώπους από την Κερήνεια και όλα τα ενδιαφερόμενα χωριά. Κάποιος εξέφρασε απορίαν για την παρουσία μας επενέβη όμως ο Ζήνων Σεβέρης και του είπε «ασφαλώς ενδιαφέρει και την Κυθραίαν το ζήτημα».

Η πρώτη εισήγηση ήταν ότι ο δρόμος έπρεπε ν' αρχίσει από την Μια Μηλιά, σε απόσταση ασφάλειας από του Τουρκικό χωριό Μάνδρες, να περάσει από το Δίκωμο, ν' ακολουθήσει τον ορεινό δρόμο προς το Πέλλα Πάϊς και την Κερήνεια.

Δεύτερη εισήγηση ήταν τους Λαπηθιώτες - Καραβιώτες που τον ήθελαν να περάσει από την «Γομαρίστραν».

Τρίτη ήταν εκείνη του Ζήωνα Σεβέρη που εισήγαγε Κεφαλόβρυσο Κυθραίας - Χαλεύκα- Χάρτζια και ακολούθως τον παλαιακό δρόμο προς την Κερήνεια.

Όταν εμίλησα, υπέδειξα ότι το σημείον της οροσειράς που προτείνετο για

να περάσει ο δρόμος από το Δίκωμον προς το Πέλλα Πάϊς ήταν πολύ ψηλόν, ο δρόμος θα ήταν ανηφορικός και αυτό ήταν σοβαρό μειονέκτημα. Σοβαρό μειονέκτημα ήταν επίσης και η γεινίαση του δρόμου προς τον τουρκικό θύλακα. Η εισήγηση μέσον Χαλεύκας - Χάρτζιας είχε το σοβαρόν μειονέκτημα της μεγάλης διαδρομής. Η πρόταση μέσον Γομαρίστρας μόνον αδυναμίες παρουσίαζε.

Η εισήγηση η δική μας ήταν να περάσει από το μόνον φυσικό πέρασμα της οροσειράς που επροσφέρετο κάτω από τις συνθήκες που επικρατούσαν το «Σταυρί του Πενταδακτύλου».

Η διαδρομή που θ' ακολουθούσε ο δρόμος ήταν ο Κεφαλόβρυσος Κυθραίας - Σταυρί-Κλεπίνη-Άγιος Επίκτητος-Κερύνεια. Λόγω της διαφοράς του ύψους που έχει το Σταυρί εν συγκρίσει με τα άλλα προτεινόμενα σημεία ο δρόμος θα ήταν αρκετά ολιγώτερον ανηφορικός η δε απόσταση δεν ήταν μεγαλύτερη. Μικρότερον θα ήταν επίσης και το κόστος κατασκευής. Με την άποψη μου εσυμφώνησε και ο γιατρός Βραχίμης σαν εκπρόσωπος της Κλεπίνης. Η σύσκεψη δεν κατέληξε σε ομόφωνα συμπεράσματα και διελύθη με την κάθε πλευρά να επιμένει στις απόψεις της.

Εθεώρησα σκόπιμον να συζητήσω το θέμα και με τον διοικητήν του συντάγματος Συνταγματάρχην Δεσύπρη. Εσυμφωνούσε με τις απόψεις μου και μου υποσχέθη ότι θα ενεργούσε και εκείνος μέσον του Γ.Ε.Ε.Φ.

Μερικούς μήνες αργότερα πληροφορήθηκα ότι άρχισε η διαπλάτυνση του δασικού δρόμου από την Χαλεύκαν προς το Σταυρί και ότι η λήψη απόφασης για τον δρόμον ανεβάλλετο.

Συνάντησα τον Συνταγματάρχη Δεσύπρη, του το ανέφερα και εξέφρασα την απορία μου γιατί να το δεχθούν καθ' ην στιγμήν η απόσταση από το Κεφαλόβρυσον στο Σταυρί είναι μόνον δύο μίλια ενώ μέσον Χαλεύκας είναι δέκα. Ο Δεσύπρης μου είπε ότι ο στρατός δεν εσυμφώνησε με αυτήν την λύση και με κάποια δόση χιούμορ πρόσθεσε: «Ο εργολάβος που ανέλαβε το έργο δεν έχει μηχανήματα που σπάζουν πέτρα. Άλλαξε το σχέδιο για να μπορεί να γίνει η δουλειά με ένα grader.

Η διευθέτηση, αυτή δεν έλυε κανένα πρόβλημα. Η ταλαιπωρία όσων ήθελαν να ταξιδέψουν από και προς την Κερύνειαν εσυνεχίζετο και συχνά εγίνοντο διαβήματα προς την Κυβέρνηση και δημοσιεύσεις εις τον τύπον.

Ήμουν βέβαιος ότι ο δρόμος θα εγίνετο οπωσδήποτε. Επίστευα ακράδαντα ότι ανεξάρτητα από το πόσον θα ωφελείτο η Κυθραία ήταν και η ορθή λύση. Δεν έπρεπε όμως να υποτιμούμε τις προσπάθειες των άλλων για στήριξη των απόψεων τους. Έπρεπε να κάνουμε αγώνα. Και τον εκάναμε συντονισμένοι. Όλη η Κυθραία, τα περίχωρα, η Κλεπίνη και ο Άγιος Επικτήτος. Σ' αυτό το στάδιο μπήκε στον αγώνα και ο Πέτρος Στυλιανού που ήταν τότε βουλευτής. Αμέριστη συμπαράσταση είχαμε και από τον βουλευτήν Μιχαλάκην Σαββίδη.

Είχαμε συνεντεύξεις με υπουργούς και τις επαρχιακές διοικήσεις. Εγράφαμε στον Τύπο. Εδώσαμε δημοσιογραφικές διασκέψεις και στον Κεφαλόβρυσο και στον Παχύαμμο του Αγίου Επικτήτου. Οι άλλοι δεν έμειναν αδρανείς. Ήσαν και εκείνοι καλά οργανωμένοι. Έτυχε φορές να φεύγει αντιπροσωπεία τους από τον Ανδρέα Γιάγκου από Υπουργείον και να περιμένουμε εμείς στον προθάλαμο ή αντίστροφα.

Το 1968 άρχισε η κατασκευή δρόμου από το 7 μίλι προς το Φυλλέρι και τον Κεφαλόβρυσον για να ενωθεί με εκείνον της Χαλεύκας. Όταν έφθασαν εις την κοίτην του Χειμάρρου του Τρυπητού, πάνω από το Κεφαλόβρυσον, λόγω κακού σχεδιασμού και πρόχειρων υπολογισμών δεν έκαμαν γεφύρι ανάλογο με τον όγκον των ομβρίων που μαζεύονται. Στο σημείο αυτό η κοίτη λόγω διάβρωσης του εδάφους είχε μεγάλο πλάτος. Εχρησιμοποίησαν δυο βαρέλια και έκαμαν επικωμάτωση χωρίς κανονικούς τοίχους αντιστήριξης. Λόγω ενδιαφέροντος παρακολουθούσα την πρόδοον της εργασίας και αντελήφθηκα τον κίνδυνον. Εφρόντισα να δω τον μηχανικόν των Δημοσίων Έργων που επέβλεπε και του υπέδειξα ότι εθεωρούσα την κατασκευή πρόχειρη και ανεπαρκή και ότι διέτρεχαν κίνδυνο και κατοικημένες περιοχές του χωριού σε περίπτωση ραγδαίας βροχής. Η απάντηση που επήρα δεν ήταν καθόλου ικανοποιητική: «Δεν ξέρουν οι μηχανικοί των Δημοσίων Έργων που έκαμαν την μελέτην;» Και τα πράγματα παρέμειναν ως είχαν.

Τρεις του Δεκέμβρη 1968 κατόπιν εξαιρετικά ραγδαίας βροχής εις την περιοχήν, μεγάλες ποσότητες νερού που εμαζεύτηκαν στην κοίτην, που όπως ανέφερα και προηγουμένως ήταν πολύ πλατειά, παρέσυραν το ανάχωμα και κατέβηκαν ορμητικές προς το Κεφαλόβρυσον και την Κυθραίαν.

Είμεθα πολύ τυχεροί που δεν εθρηνήσαμε θύματα. Οι ζημιές όμως ήταν πολύ μεγάλες. Επλημμύρισαν υποστατικά, σπίτια και μύλοι. Κατέρρευσαν τοίχοι και οι δρόμοι έπαθαν διάβρωση σε πολλά σημεία. Παρεσύρθησαν παντός είδους αγαθά, έπιπλα, ακόμη και αυτοκίνητα. Την μεγαλύτερη όμως ζημιά υπέστησαν τα κτίσματα των δημμάτων εις τον Ξεροπόταμον. Λόγω

του ότι όμως οι μύλοι ήταν πλέον σε αδράνεια δεν εδόθη καθόλου σημασία σ' αυτό.

Τα κυβερνητικά τμήματα γενικά εφρόντισαν ευθύς εξ αρχής να υποβαθμισθεί το μέγεθος της ζημιάς. Μόνον όταν άρχισαν να κινούνται εναντίον της Κυβέρνησης εθεωρήθη σκόπιμο να διορισθεί ερευνητική (ad hoc) επιτροπή για να διαπιστώσει τα αίτια και την έκταση των ζημιών.

Η Επιτροπή Ερυθρού Σταυρού κλάδου Κυθραίας εκινητοποιήθη και εβοήθησε τους παθόντες με τρόφιμα, καινούργια είδη ρουχισμού και κλινοσκεπάσματα. Δραστήρια εκινήθη επίσης και η κ. Δ. Παπαντωνίου λειτουργός του τμήματος Ευημερίας.

Όπως ανέφερα και προηγουμένως τα Κυβερνητικά Τμήματα προσεπάθουν να υποβαθμίσουν τις ζημιές. Και ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας κάπως καθυστερημένα αποφάσισε να επισκεφθή την Κυθραϊαν. Τέλος του Γενάρη του 1969 έφθασε με ελικόπτερο στο σχολείο της Χαρδακιώτισσας όπου ακολούθησε σύσκεψη με εκπροσώπους της Κυθραίας, του επάρχου, του Αρδευτικού Τμήματος των Δημοσίων Έργων της Αστυνομίας και της Μέριμνας.

Προς το τέλος της σύσκεψης ο Αρχιεπίσκοπος Μακάριος απευθυνόμενος σε μένα είπε «θέλει κι αποζημίωσιν ο Χριστίδης; Έτο θα σας κάμομε τον δρόμον προς την Κερήνεια, είναι μικρό πράγμα;» Τα λόγια αυτά εγλύκαναν το χάπι. Από την στιγμή εκείνη ήξευρα ότι η πλάστιγγα έγειρε προς το μέρος μας και δεν μου έμεινε καμιά αμφιβολία ότι επείσαμε με τον αγώνα μας και οι απόψεις μας υιοθετήθηκαν.

Ένα άλλο θέμα που συζητήθηκε στην σύσκεψη ήταν και η ανέγερση νέου κέντρου στο Κεφαλόβρυσον. Υπήρχε κάποια αντιδικία μεταξύ του Δήμου και των δύο εκκλησιών

Συρκανιάς και Χαρδακιώτισσας η οποία διευθετήθηκε και κατελήξαμεν εις τα ποσοστά συμμετοχής εις το έργον.

Μετά από λίγο καιρό με εκάλεσαν στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων και μου ανακοίνωσαν ότι το Υπουργικό Συμβούλιο απεφάσισε όπως αρχίσει η κατασκευή του δρόμου προς την Κερήνεια και ακολουθήσει την διαδρομήν Κεφαλόβρυσον Κυθραίας-Σταυρί Πενταδακτύλου - Κλεπίνη - Άγιος Επίκτητος. Μου εζητήθη ν' ασκήσω την επιρροήν μου ώστε να μην υπάρξουν παράλογες απαιτήσεις για αποζημιώσεις και τους διαβεβαίωσα ότι τέτοιο ενδεχόμενο δεν υπήρχε. Πράγματι ούτε παράλογες απαιτήσεις για αποζημιώσεις υπήρξαν ούτε και επεμβάσεις ως προς την διαδρομήν που θ' ακολουθούσε ο δρόμος μέσα στα όρια της Κυθραίας εν αντιθέσει με άλλες περιοχές που παρατηρήθησαν ορισμένα κρούσματα.

Ο δρόμος έγινε. Το όνειρο δεκαετιών είναι πια πραγματικότης. Η χρησιμότητα του δρόμου αναμφισβήτητη. Εξυπηρετούνται πολλοί. Πετυχημένη η επιλογή της διαδρομής. Η Κυθραία αποκτά άλλην όψη.

Η θάλασσα μόνον δέκα λεπτά από τον Κεφαλόβρυσον. Η κακή μας μοίρα όμως δεν μας επιτρέπει να χαρούμε για πολύ τα αγαθά του έργου το οποίον τόσο πολύ μας χρειάζετο και για το οποίο τόσο πολύ εμοχθήσαμε. Μας μένουν οι αναμνήσεις. Πολλές και ευχάριστες. Και μια ιδιαίτερα θλιβερή. Το δυστύχημα που στοίχισε τη ζωή σε δυο μαθητές της Αγγλικής Σχολής που επέστρεφαν στην Λευκωσία από την θάλασσα. Ήμουν πρώτος στη σκηνή του επεισοδίου. Και με το παιδί που επέζησε μοιράστικα την αγωνία της αναμονής του ασθενοφόρου που άργησε τόσο πολύ να φθάσει.