

πολιτισμός



■ Του ΧΑΡΗ ΣΤΡΑΤΙΑΔΑΚΗ*

Αναδιφώντας το χθες (161)

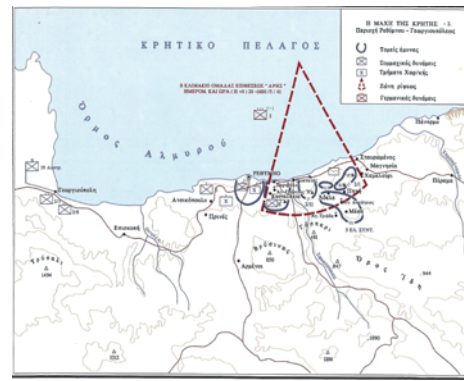
Στο Ρέθυμνο μ' αεροπλάνα, βαπόρια και τρένα!



Η άδεια που απέσπασε το Λιμενικό Ταμείο για τη δημιουργία στο Ρέθυμνο υδατοδρόμου, ήρθε την εβδομάδα που τελειώνει να σπείρει χαμόγελα αισιοδοξίας σε ορισμένους και χαμόγελα ειρωνείας σε άλλους. Γιατί το μόνο σίγουρο είναι ότι, ακόμα κι αν αυτό κατασκευαστεί, ακόμα κι αν βρεθεί εταιρεία να δρομολογήσει υδροπλάνα που θα προσηλώνονται και θα αποπνώνονται εκτός της λιμενολεκάνης, με τις γνωστές αυγουσιάτικες θαλασσοταραχές των μελεμιών και τις ακόμα πιο γνωστές χειμωνιάτικες, τα δρομολόγια αυτά δεν θ' αφορούν τη σύνδεση της πόλης με την Αθήνα αλλά ίσως με κάποια νησιά, όπως η Σαντορίνη. Κι όσο για το εισιτήριο, αυτό θα είναι αρκούντως τσουχτερό, προκειμένου η εταιρεία να βγάζει τα έξοδά της και να αποσβένει τα κεφάλαιά της.



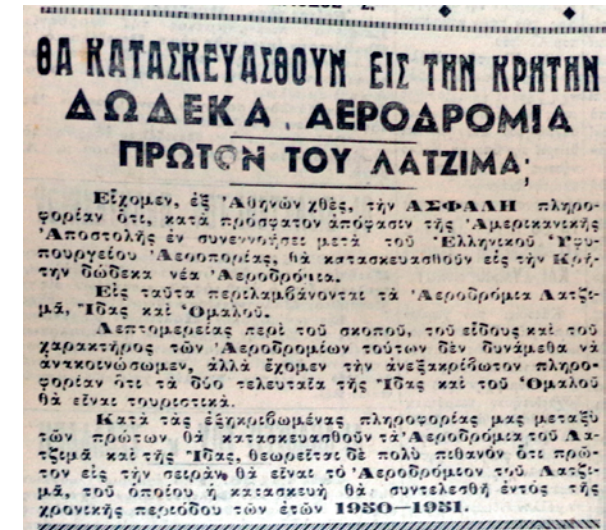
Αυτά ως προς την επικαιρότητα. Είναι αλήθεια ότι οι Ρεθεμνιώτες επιδιώκαμε πάντα ανέφικτες λύσεις. Θυμίζω τον αλήστου μνήμης «Νέαρχο», ο οποίος θα μας εξασφάλιζε τετράωρο ταξίδι για τον Πειραιά κι αργότερα τον ακόμα ταχύτερο «Αίοιο-Κεντέρη». Παράλληλα κάναμε ότι μπορούσαμε για να ταξιδεύουμε με κάθε άλλο πλοίο εκτός από τα μόνα που εξυπνήθησαν ιστορικά τον τόπο, το «Αρκάδι» και το «Πρέβελη», ταξιδεύοντας κάθε τόσο από Ηράκλειο με τα χλιδάτα «Palace» κι από Χανιά με το ταχύπλοο. Ταχύπλοο, που τελικά απαιτούσε περισσότερο χρόνο, αν συμπεριλάβουμε τον χρόνο μεταφοράς μας μέχρι τη Σούδα. Όμως με την ακτοπλοϊκή επικοινωνία τους Ρεθύμνου έχουμε ασχοληθεί πολλές φορές, με πιο πρόσφατη εκείνη με τον χαρακτηριστικό τίτλο «Άσπρα καράβια τα όνειρά μας».



Σήμερα θ' αναφερθούμε στην αεροπορική συγκοινωνία, που είναι και πιο επίκαιρη, και θα κλείσουμε με τη σιδηροδρομική. Θα παρακαλούσα μόνο τους αναγνώστες να μην υπομειδούν, γιατί και τέτοιες είχανε παλιότερα στον τόπο μας, έστω και κατά φαντασίαν την τελευταία. Η προϊστορία των από αέρος μετακινήσεων είχε ξεκινήσει με τον Ρεθεμνιώτη φυσικομαθηματικό Σπυρίδωνα Κ. Φαρουδάκη, συγγραφέα του βιβλίου «Θεωρητική και πειραματική εξέταση των φαινομένων της πτήσεως» το 1878. Ο Φαρουδάκης είχε κάνει και σχετικές εφευρέσεις, χωρίς όμως να μπορέσει να τις προωθήσει. Είχε μάλιστα επιχειρήσει μια αποτυχημένη πτήση από τον λόφο του Αη Γιάννη, στα νότια του Ρεθύμνου. Χρειάστηκε να περάσουν 63 χρόνια για να κατασκευαστεί εσπευσμένα από τις συμμαχικές δυνάμεις ο αεροδιάδρομος της Πηγής. Σ' όλη τη διάρκεια της Μάχης της Κρήτης οι αυστραλιανές και ελληνικές δυνάμεις κατόρθωσαν να τον κρατήσουν ελεύθερο.



Μετά την κατάληψη του νησιού οι γερμανικές δυνάμεις προσπάθησαν να αναπτύξουν σε κανονικό αεροδιάδρομο. Γι' αυτό και φύτεψαν ολόκληρη την έκταση του αεροδιαδρόμου με κονδύλους αγριάδας (Cynodon dactylon), προκειμένου να περιοριστεί η σκόνη που δημιουργούνταν από τις προσγειώσεις και απογειώσεις των αεροπλάνων. Μεταπολεμικά οι εκτάσεις του αποδόθηκαν στους αγρότες ιδιοκτήτες τους, πλην ενός μικρού διαδρόμου για ψεκαστικά αεροπλάνα και ελικόπτερα, που κι αυτός στη συνέχεια εγκαταλείφθηκε και καλλιεργήθηκε. Κι αυτό παρά την αντίθετη απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου, το οποίο στις 7 Οκτωβρίου 1946 είχε διαδηλώσει την επιθυμία του να τον διατηρήσει και να τον επεκτείνει και είχε ψηφίσει τη διάθεση πενήντα εκατομμυρίων δραχμών. Για τον σκοπό αυτό είχε συστήσει και σχετικό νομικό πρόσωπο, με την επωνυμία «Δημοτικών Αεροδρόμιον Ρεθύμνης».



στο Ακρωτήριο των Χανίων, και επεκτάθηκε ακόμα ένα, του Ηρακλείου. Το Ρέθυμνο έμεινε με τ' όνειρο ενός αεροδρομίου στον Λατζιμά, που σταδιακά από στρατιωτικό θα μετεξελισσόταν σε πολιτικό. Και δεν ξεχασε το όνειρό του αυτό ούτε το 1967, όταν ο διορισμένος από τους συνταγματάρχες νομάρχης το επανέφερε στην επιφάνεια για προπαγανδιστικούς λόγους.

Μετά την εγκατάλειψη της ιδέας δημιουργίας αεροδρομίου στον Πηγιανό κάμπο, το θέμα δεν άργησε να επανέλθει στη δημοσιότητα. Ήταν η εποχή του Ψυχρού Πολέμου και της Αμερικανικής Αποστολής, που το Ελληνικό Υφυπουργείο Αεροπορίας εισηγήθηκε τη δημιουργία δώδεκα (!) αεροδρομίων στην Κρήτη. Τελικά απ' αυτά κατασκευάστηκε ένα,



το όνειρο της αεροπορικής εξυπηρέτησης δεν ξεχάστηκε ούτε και μια δεκαετία αργότερα, το 1987, όταν το Νομαρχιακό Συμβούλιο πρότεινε την έναρξη του έργου κατασκευής του στο Μεσογειακό Ολοκληρωμένο Πρόγραμμα Κρήτης, με αρχικό ποσό των οκτακοσίων εκατομμυρίων δραχμών. Η απαλλοτρίωση όμως των απαραίτητων εκτάσεων δεν μπόρεσε να εκτελεστεί, οπότε το Αεροδρόμιο Λατζιμά έγινε θέμα μόνο για το Καρναβάλι και για τα πρωταπριλιάτικα φύλλα των εφημερίδων. Η παράλληλη πρόταση κατασκευής αεροδρομίου στο οροπέδιο της Νίδας του Ψηλορείτη, σε υψόμετρο 1.400 μέτρων, δεν έτυχε ούτε γελοιογραφικού σχολιασμού.



Το Ρέθυμνο εξυπηρετήθηκε στην πραγματικότητα κι όχι κατά φαντασίαν μέσω του Αερολιμένα Ηρακλείου αρχικά, από το 1939, και ουσιαστικά μετά τον Πόλεμο, από το 1946 που επαναλήφθηκαν οι επιβατικές πτήσεις. Ο αρχικός αεροσταθμός κατασκευάστηκε το 1947 και ο βελτιωμένος το 1972. Το 1953 ολοκληρώθηκε διάδρομος 1.850 μέτρων, που το 1971 αυξήθηκε στα 2.680 μέτρα. Στην περιοχή των Χανίων το πρώτο αεροδρόμιο κατασκευάστηκε το 1954 στο υπάρχον στρατιωτικό του Μάλεμε και εξυπηρετούσε τις επιβατικές πτήσεις μέχρι το έτος 1959. Εκτοτε αυτές μεταφέρθηκαν στο νεόδμητο αεροδρόμιο του Ακρωτηρίου, στο οποίο ο πρώτος αεροσταθμός λειτουργεί το 1967.



Από το 1951 τις πτήσεις Αθηνών - Κρήτης εξυπηρετούσε η εταιρεία «Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις - Εθνικά Αεροπορικά Γραμμάτια» (Τ.Α.Ε.). Η Τ.Α.Ε. αντικαταστάθηκε το 1957 από τη νεοϊδρυθείσα τότε «Ολυμπιακή Αεροπορία». Τα δύο αεροδρόμια της Κρήτης άρχισαν να δέχονται διεθνείς πτήσεις από το έτος 1971 του Ηρακλείου και από το 1974 των Χανίων. Το πρακτορείο Ρεθύμνου της Ολυμπιακής Αεροπορίας βρισκόταν αρχικά στην οδό Αρκαδίου, στη συνέχεια στη Λεωφόρο Κουντουριώτου και προς το τέλος στην οδό Κομμουνισμού. Από εκεί ξεκινούσε λεωφορείο δύο φορές την ημέρα προς το αεροδρόμιο Χανίων, που εξυπηρετούσε την αναχώρηση και άφιξη επιβατών ορισμένων πτήσεων. Σήμερα αντίστοιχα δρομολόγια εκτελεί το ΚΤΕΛ Δυτικής Κρήτης.



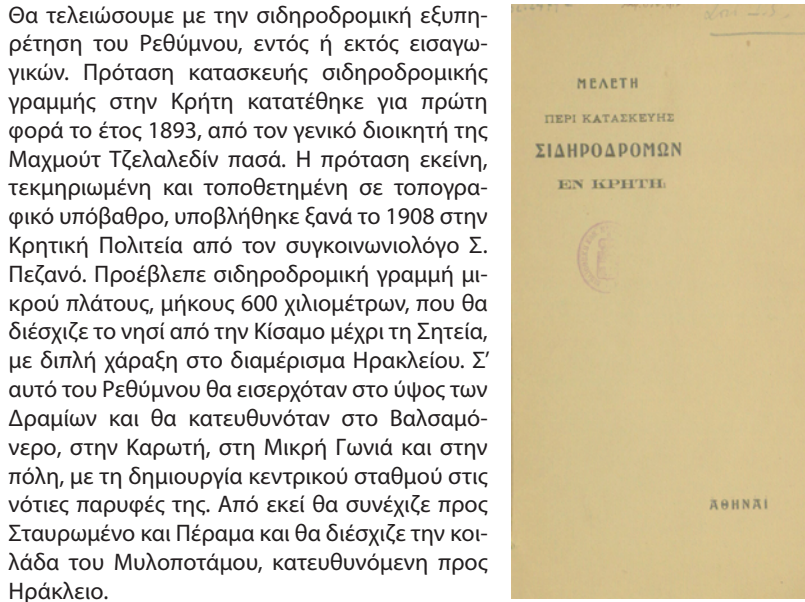
Ρεθεμνιώτες, μαζί με τα 5 μέλη του πληρώματος ήρθαν να προστεθούν στους άλλους 278 άτυχους, που ακριβώς τρία χρόνια πριν είχαν χάσει τη ζωή τους στη Φαλκονέρα, από πνιγμό εκείνοι.



Ένα άλλο πραγματικό αεροπλάνο που σχετίζεται με το Ρέθυμνο εκτίθεται σήμερα στην Αττική. Στις 28 Απριλίου 1941 τρία καταδιωκτικά Blenheim Mk IV της 203 αγγλικής Μοίρας έφυγαν από το Ηράκλειο προκειμένου να προστατεύσουν τα πλοία της νησοπηγής GA-14. Όμως ένα από τα αντιτορπιλικά της συνοδείας δεν τα αναγνώρισε και έβαλε εναντίον τους. Το αεροπλάνο προσβλήθηκε και το τριμελές πλήρωμά του, εκτιμώντας την κρισιμότητα της κατάστασης, αποφάσισε να το κατευνήσει προς τον αεροδιάδρομο της Πηγής. Χάνοντας συνεχώς ύψος, έπεσε στη θάλασσα στα ανοιχτά του. Το αεροσκάφος βυθίστηκε σε βάθος 18 μέτρων και εντοπίστηκε εκεί την τελευταία δεκαετία του 20ού αιώνα.



Μια ομάδα δυτών της Κινητής Ομάδας Συντήρησης Θαλασσίων Εγκαταστάσεων της 206 Πτέρυγας Αεροπορικών Υποδομών της Πολεμικής Αεροπορίας κατάφερε να το ανελκύσει την περίοδο Σεπτεμβρίου - Οκτωβρίου 1995 και να το μεταφέρει στο λιμάνι του Ρεθύμνου. Εκεί για λόγους αποφυγής περαιτέρω φθοράς αποτέθηκε στον βυθό για εννέα μήνες, οπότε μπόρεσαν να το εποπτευθούν όλοι σχεδόν οι Ρεθεμνιώτες. Αργότερα μεταφέρθηκε στο Μουσείο της Πολεμικής Αεροπορίας, όπου συντηρήθηκε και σήμερα εκτίθεται σε εξαιρετική κατάσταση. Λογικά θα έπρεπε να εκτεθεί στο αίθριο του Πολεμικού Μουσείου του Χρωμοαστηριού, όμως μέχρι στιγμής δεν φαίνεται να υπάρχουν οι άνθρωποι με την κατάλληλη επιχειρηματολογία για να απαιτήσουν το αυτονόητο.



Θα τελειώσουμε με την σιδηροδρομική εξυπηρέτηση του Ρεθύμνου, εντός ή εκτός εισαγωγικών. Πρόταση κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής στην Κρήτη κατατέθηκε για πρώτη φορά το έτος 1893, από τον γενικό διοικητή της Μαχμούτ Τζελαλεδίν πασά. Η πρόταση εκείνη, τεκμηριωμένη και τοποθετημένη σε τοπογραφικό υπόβαθρο, υποβλήθηκε ξανά το 1908 στην Κρητική Πολιτεία από τον συγκοινωνιολόγο Σ. Πεζανό. Προέβλεπε σιδηροδρομική γραμμή μικρού πλάτους, μήκους 600 χιλιομέτρων, που θα διέσχιζε το νησί από την Κίσαμο μέχρι τη Σητεία, με διπλή χάραξη στο διαμέρισμα Ηρακλείου. Σ' αυτό το Ρεθύμνου θα εισερχόταν στο ύψος των Δραμιών και θα κατευθυνόταν στο Βαλασόμυρο, στην Καρωτή, στη Μικρή Γωνιά και στην πόλη, με τη δημιουργία κεντρικού σταθμού στις νότιες παραρτές της. Από εκεί θα συνέχιζε προς Σταυρωμένο και Πέραμα και θα διέσχιζε την κοιλάδα του Μυλοποτάμου, κατευθυνόμενη προς Ηράκλειο.



Η δαπάνη του έργου προϋπολογιζόταν σε 18 εκατομμύρια δραχμές, τα οποία θα καλύπτονταν με σύμβαση παρόμοια με' αυτές που σήμερα ονομάζουμε «παραχώρησης». Η πρόταση δεν είχε συνέχεια, πέραν μιας εργοταξιακής γραμμής που λειτουργούσε στο Ηράκλειο την περίοδο 1922-1937 για την κατασκευή του λιμανιού του. Το 2013 επανήλθε στην επικαιρότητα με εργασία στη Σχολή Αρχιτεκτονικής και Δομημένου Περιβάλλοντος του Βασιλικού Ινστιτούτου Τεχνολογίας της Στοκχόλμης, η οποία θεωρεί το έργο «οικονομικά, τεχνικά, λειτουργικά και νομικά εφικτό». Αντ' αυτού έφτασαν στο Ρέθυμνο καρικατούρες του, ομοιώματα τρένων, τουριστικής στόχευσης, που επιβαρύνουν περαιτέρω το κοινωνιακό πρόβλημα με τη χαμηλή ταχύτητα που αναπτύσσουν.

Ζήτηση συγγνώμης

Προ καιρού σε «Αναδιφώσεις» σχετικές με τις οχυρώσεις του Ρεθύμνου είχα χρησιμοποιήσει τον όρο «αυτιστικός», προκειμένου να χαρακτηρίσω την στάση μας, των Ρεθεμνιωτών, απέναντι στα τεκταινόμενα στους δύο γειτονικούς μας νομούς. Αναγνώστριά της στήλης μου τηλεφώνησε για να μου υποδείξει την καταχρηστική αλλά και μη πολιτικά σωστή χρήση του όρου. Είχε βέβαια δίκιο. Θα μπορούσα να χρησιμοποιήσω όχι τον στερεοτυπικό και τελικά ρατσιστικό αυτόν όρο αλλά πολλούς άλλους, με το ίδιο περιεχόμενο που επιχειρούσα να δώσω, όπως για παράδειγμα τους όρους «απομονωτισμός» και «επαρχιωτισμός». Ζητώ συγγνώμη και ευχαριστώ από καρδιάς την καλή κυρία για την παρατήρησή της.



* Ο Χάρης Στρατιάδακης είναι Δρ Παιδαγωγικής-ιστορικός ερευνητής-συγγραφέας strharis@yahoo.gr, 2831055031