

ΤΡΙΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Άναμνήσεις, ιστορικές και κοινωνικές διαδρομές



Αναδημοσίευση από το περιοδικό *Διοτίμα*
Αθήνα, Οκτώβριος 2010

Η Διοτίμα, είναι ένα περιοδικό για τη γνώση, την κοινωνία και τον πολιτισμό, που εκδίδεται με την εποχή¹ στην Τρίπολη της Αρκαδίας. Φέρει το όνομα της αρχαίας εταίρας και μαθηματικού Διοτίμας από τη Μαντινεία, που αναφέρεται από τον Πλάτωνα στο Συμπόσιο, και ασχολείται με ιστορικά, καλλιτεχνικά, επιστημονικά και φιλοσοφικά ζητήματα. Διατίθεται στα πρακτορεία Τύπου και βιβλιοπωλεία της Τρίπολης και σε κεντρικά βιβλιοπωλεία των Αθηνών, σε συνδρομητές με το ταχυδρομείο, καθώς και σε πανεπιστήμια και διάφορα επιστημονικά ιδρύματα.

Η Διοτίμα εκδίδεται από τις «Αρκαδικές Εκδόσεις», με συντάκτες τον Μιχάλη Μεργούπη και τον Δημήτρη Γεωργόπουλο. Το πρώτο τεύχος κυκλοφόρησε την Άνοιξη του 2005. Έκτοτε έχουν κυκλοφορήσει τρία τεύχη, ενώ το τέταρτο βρίσκεται υπό έκδοση.

Ίερα από την αρχαία Μαντινεία της Αρκαδίας, η Διοτίμα αναφέρεται στο πλατωνικό «Συμπόσιο» σαν σοφή γυναίκα, που δίδαξε στον Σωκράτη τα μυστήρια του Έρωτος. Γνώστρια της πυθαγόρειας αριθμοσοφίας, κατά τον Ξενοφώντα δεν ήταν άπειρη των πλέον δυσκολονόητων γεωμετρικών θεωρημάτων.²

Πιθανότατα μυθικό πρόσωπο, το όνομα Διοτίμα είναι σήμερα δηλωτικό φιλοσοφικών, επιστημονικών και κοινωνικών αναζητήσεων σε παγκόσμια κλίμακα.³ Το όνομα είναι επίσης δηλωτικό δράσεων για την ισότητα ανδρών και γυναικών: Η Διοτίμα είναι η μόνη γυναίκα που συμμετέχει στο ανδροκρατούμενο Συμπόσιο.

Η νεωτέρα Διοτίμα, εκδίδεται στην Τρίπολη της νέας Μαντινείας, κατά κυριολεξίαν, και κατά μεταφορά, ως δημοσία – ποθούσα ωστόσο να υπηρετήσει την πόλη – γυνή. Επί χρήμασι, τοις αναγκαίοις. Εκδίδεται με την εποχή: κι εδώ παίζει με τη λέξη. Κάθε τριπολιτσιώτικο χειμώνα, Άνοιξη, καλοκαίρι και φθινόπωρο, η Διοτίμα θ' αποπειράται να συνευρεθεί με την Εποχή μας: τη γνώση, την κοινωνία, τον πολιτισμό της.

Το νεαρό Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου, με έδρα την Τρίπολη, ανιχνεύει ήδη συγκεκριμένες περιοχές της γνώσης. Επιδιώκει, η Διοτίμα, κοντά στ' άλλα να αποτελέσει βήμα ενός ντόπιου επιστημονικού λόγου.

¹ISSN 1709-4552.

²«οὐκ ἄπειρος δυσσυνέτων διαγραμμάτων ἔστι».

³Στις δεκαετίες '70-90, βραχύβιο ελληνικό φιλοσοφικό περιοδικό.

*Το περιοδικό Διοτίμα δεν εκδίδεται πια.
Ευχαριστούμε τον υπεύθυνο Μιχάλη Μερ-
γούπη για την άμεση παροχή και των ανέκ-
δοτων δυο τελευταίων μερών του αφιερώμα-
τος, αλλά και για την άδεια δημοσίευσής
του.*

ΤΡΙΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Μέρος Α' - Αναμνήσεις*

των Α.Π. & Α.Π. & Α.Φ.

Στήν έφημερίδα των Αθηνών *Η Καθημερινή*, Κυριακή 18 Σεπτεμβρίου 2005 (φ. 26.084), τό ένθετό της *Έπτά Ημέρες* είχε τίτλο «Πάμε μέ ποδήλατο». Είπα νά γράψω ένα γράμμα στόν έπιμελητή τοῦ αφιερώματος κ. Κωστή Λιόντη μέ παρατηρήσεις. Αλλά σκέφτηκα τί νόημα έχει τώρα, ἄς φιλοξενηθοῦν στή Διοτίμα, ἀφοῦ ἄλλωστε ἀναφέρονται σέ κατ' ἐξοχήν ἀρκαδικά πράγματα. Κατ' ἐξοχήν ἀρκαδικά; Ἡ μήπως ἔχουν εὐρύτερο ἱστορικό καί κοινωνικό ἐνδιαφέρον;

Ἐν πρώτοις, θά θέλαμε νά ἴδουμε ἐκεῖ -στήν *Καθημερινή*- μιά φωτογραφία τῶν παλαιότερων ποδηλάτων μέ τήν μπροστινή ρόδα πολύ-πολύ μεγαλύτερη ἀπό τήν πίσω, τόση δά μικρούτσικη. Εἰκόνα τέτοιου ποδηλάτου πρωτοεῖδα στήν Τρίπολη. Ἀπεικονίζοταν μέ τόν ἀναβάτη του Βασίλη Μητρόπουλο (Εἰκ. 1). Ὁ Βασίλης Μητρόπουλος (ὄνομα πού προῆλθε ἀπό τό ἀρχικό του Βασίλης Μήτρου Ρούνης, 1852-1907) ἦταν ἕνας δραστήριος, ζωντανός, πολυταξιδεμένος (καί στό ἐξωτερικό, πολλές φορές στήν Ἰταλία· ἀπό τό ἐξωτερικό θά εἶχε φέρει καί τό περίφημο αὐτό ποδήλατό του), ἦταν μιά ιδιαίτε-



Εἰκ. 1. Ὁ Βασίλης Μητρόπουλος (1852-1907) καί τό ἀρχαῖκό ποδήλατό του, πού ἴσως ἔφερε ὁ ἴδιος ἀπό τό ἐξωτερικό (Αρχεῖο Βασίλη Τάκη Μητρόπουλου).

ρη περίπτωση Τριπολιτσιώτη, πρωτοπόρου ποδηλάτη στήν πόλη μας. Ἦταν πολυεπαγγελματίας, φωτογράφος καί ρολογᾶς (γι' αὐτό καί τή γυναίκα του τή λέγανε ἡ «Ρολογοῦ»). Παντρεύτηκε τή Ρουμπίνη Βασιλ. Κατσαοῦνη καί ἔκαναν δεκαπέντε (15) παιδιά. Ἀπ' αὐτά ἐπέζησαν τά ἐννιά (9). Ὅλα τους ὁμορφόπαιδα, ἄντρες καί γυναῖκες. Ὅταν ὁ Βασίλης Μητρόπουλος πέθανε νέος 55 ἐτῶν, κράτησε τό φωτογραφεῖο του ἡ κόρη του Ἄρτεμις. Δέν ἤξερε,

* Τό Μέρος Β', *Ιστορική διαδρομή*, τοῦ Γιώργου Ζαχαρόπουλου, στό ἐπόμενο τεῦχος τοῦ περιοδικοῦ (Ἀνοιξη - Καλοκαίρι 2006).

άλλά προσπάθησε και τελικά έμαθε τή φωτογραφική τέχνη, γιατί σ' αυτή έπεσε τό βάρος νά ζήσει τή μάνα της και τά όχτώ άδέρφια της. Άπ' αυτά, γνωστοί στήν «πιάτσα» τής Τριπολιτσάς ήταν ό Τάκης, ό Σταύρος (1903-1987) και ό Χρήστος (1904-1993). Και οί τρεΐς έμπειροί όδηγοί αυτοκινήτου. Πιο γνωστός ήταν ό Τάκης (Παναγιώτης), στό Μητρώο Δήμου Τριπόλεως έγ- γεγραμμένο ως Πάνος Β. Μητρόπουλος (1898-1958). Πολύ ζωντανός, δραστή- ριος τύπος, όμορφάντρας. Παντρεύτηκε τήν πανέμορφη Μαριώ (Νικολάου Αποστολοπούλου). Ό Τάκης Μητρόπουλος έλαβε μέρος σέ άγώνες έξήντα αυτοκινήτων Άθήνα-Μονεμβασιά-Άθήνα τής τάξεως τών «800» χιλιομέτρων (άκριβώς, 710) στις 17 και 18 Ίουλίου 1926 και ήρθε πρώτος μέ αυτοκίνητο «Hupmobile» και χρόνο 11 ώρες και 15 λεπτά*... Άλλά άς γυρίσουμε πάλι στό κύριο θέμα μας πού ύποδηλώνει ό τίτλος του παρόντος άρθρου.

Στήν Τρίπολη και στά πεδινά χωριά της, νομίζω, ιδιαίτερα στήν Τεγέα, ήταν τό ποδήλατο σέ μεγάλη χρήση. Διεξάγονταν και ποδηλατικοί άγώνες. Ώστόσο, άς σημειωθεί και τουτο, για τό πώς έβλεπαν όρισμένοι επίσημοι κύκλοι τό ποδήλατο: Ό Μιχάλης, άνθυπολοχαγός του 11ου Σ.Π. άδελφός του Πέτρου Π.Α., υπέστη κριτική από τόν Διοικητή του για τήν χρησιμοποίηση ποδηλάτου! Ό Πέτρος Π.Α. δέν τό είχε δύσκολο νά ταξιιδεύει άθημερόν μέ τήν «κούρσα» του (άγωνιστικό ποδήλατο) από τήν Άθήνα στήν Τρίπολη, και νά έπιστρέφει μετά από 2 ή 3 μέρες.

Επίσης έπισκεπτόταν συχνά αρχαιολογικούς χώρους και μνημεία. Σώζε- ται μιά φωτογραφία του του 1937 από τήν Άγια-Λαύρα, έμπρός στόν ιστορι- κό πλάτανο (Εικ. 2). Άλλά και ό συμποδηλάτης του, ό Κεφαλλονίτης Νιόνιος Γερασ. Λογαράς δέν πήγαινε καθόλου πίσω. Τό αντίθετο. Εΐναι χαρακτηρι- στικό, για τό πόσο είχε εύκολη τήν ποδηλασία, τό ακόλουθο: Μιά φορά σάν έλαβε ένα γράμμα από ένα φίλο του, τόν Τέρπο (=Τέρπανδρο) Πηλείδη, πού ύπηρετούσε στή Λάρισα (ή στή Λαμία, δέν εΐμαστε σίγουροι) σκέφτηκε: «Πού νά κάθουμαι νά του γράφω; Καλύτερα νά πάω μιά βόλτα μέ τό ποδή- λατο νά τόν 'δω;». Και πήγε! Αυτό έγινε πριν τόν πόλεμο (του '40).

* Έχει άκουστεί και τό ακόλουθο για τήν πρωτιά του: Άνάμεσα στή «Γύρα» του Μου- χλιού και στό κάμπο του Αγλαδόκαμπου στή θέση «Βίγλα του Τούργια» ύπάρχουν πέντ' έξι στροφές-φουρκέτες. Στ' ανατολικά τους, κατεβαίνοντας άριστερά, ύπάρχει ένας δρόμος-περικοπό ανάμεσα στήν πρώτη και τελευταία στροφή. Αυτό τό πέρασμα -εΐπανε- ότι πήρε ό Τάκης έξυπνα και κέρδισε δρόμο. Ή πρωτιά του πάντως ήταν ή αίτία νά τόν πάρει για όδηγό του ό βασιλιάς Γεώργιος.

Ό Τάκης Β. Μητρόπουλος δέν είναι άγνωστος στήν Τριπολιτσιώτικη βιβλιογραφία. Ένθουσιώδες, αλλά έξαιρετικά τεκμηριωμένο και μέ εικόνες έμπλουτισμένο άρθρο γ' αυτόν δημοσιεύεται στό βιβλίο του μερακλή και μακαρίτη πλέον Μίμη Παπαντωνόπου- λου, *Ή Τρίπολη του χθές και του σήμερα* (αυτοέκδοση, τυπογραφείο Τάχη Καρύδη), Τρίπολη 1991, σελ. 127-133.

Ὁ Πέτρος συνέχισε καί κάποια περίοδο στήν Κατοχή μαζί μέ τόν φίλο του Νιόνιο καί ἕναν τρίτο νεώτερο συμποδηλάτη. «Κενταύρους» τούς ονομάζανε οἱ φίλοι τους. Ὁ Πέτρος ἐργαζόταν τότε στό Ταμεῖο Φαρμακοὑπαλλήλων στό Μέγαρο Μπακάκου στήν Ὀμόνοια (στήν Ἀθήνα). Κατεβαινοντας μιά μέρα ἀπό τήν ὑπηρεσία του, συναντάει ἐμπρός στό ἐκεῖ φαρμακεῖο (Μπακάκου) τόν Σταῦρο, γιό τοῦ Βασιλείου Μητρόπουλου πού προαναφέρθηκε. Κρατοῦσε ἕνα φάρμακο καί βρισκόταν σέ ἀμηχανία. Τό φάρμακο προοριζόταν γιά τόν Χρήστο Δημ. Φατούρο, γαμπρό του, ἄντρα τῆς ἀδελφῆς του Κούλας (Ἀρτέμιδας), καί θεῖο τοῦ Πέτρου, ἀδερφό τῆς μάνας του Εὐθυμίας. Ὁ μπάμπας του Χρήστος βρισκόταν ἄρρωστος στό χωριό Τζεφερεμῆνη, ἐπίσημα Βαλύρα, κάτω στή Μεσσηνία. Συγκοινωνία μέ λεωφορεῖα τότε δέν ὑπῆρχε καί ἐκείνη τή μέρα τά τραῖνα εἶχαν ἀπεργία. Δέν ἤξερε τί νά κάνει. Ὅποτε ἐμφανίζεται ὁ Πέτρος καί τοῦ λέει τό πρόβλημά του. Παίρνει τήν ἀπάντηση ἀπό τόν Πέτρο, μή στενοχωριέται, θά τακτοποιηθεῖ ἀπ' αὐτόν. «Σίγουρα; Πῶς;» «Θά δεῖς». Τοῦ πῆρε τό φάρμακο. Προσκαλεῖ καί τόν φίλο του Νιόνιο καί φύγανε μέ τά ποδήλατά τους «γιά κάτω». Φτάσανε καί κοιμηθήκανε στήν Τρίπολη. Τήν ἐπομένη ἦσαν στή Βαλύρα, παραδίδοντας τό φάρμακο. (Ἔχει καί συνέχεια: Γιά μιά στιγμή ὁ Πέτρος ἀκούει τή Θεῖα-Κούλα νά λέει στόν μπάμππα-Χρήστο: «Ἄχ! νά σοῦ εἶχα καί κανά ψαράκι!»). Ὁ Πέτρος καί ὁ Νιόνιος χωρίς δευτέρα κουβέντα καβαλᾶνε τά ποδήλατα καί νά τους στήν Καλαμάτα. Ἦταν φθινόπωρο, ἐξασφάλισαν τά ψάρια, κάνανε κι ἕνα μπάνιο στή θάλασσα καί γυρίσανε πίσω...). Τότε Ἀθήνα-Τρίπολη ἀπό τήν ἀνάβαση «Κολοσοῦρτης» ἦταν 196 χιλιόμετρα, Τρίπολη-Βαλύρα 73, Βαλύρα-Καλαμάτα περίπου 28.

Θά ἦταν τέλος 1942 ἢ μᾶλλον ἀρχές 1943 ὅταν οἱ «τρεις Κένταυροι» (ποδηλάτες) βρέθηκαν στή Στεμνίτσα. Τότε εἶδαν γιά πρώτη φορά ἔνοπλο ΕΛΑΣίτη: ἦταν ἕνας νεαρός μέ πολιτικά καί μιά ἀραβίδα στό χέρι πού κατέβαινε τρέχοντας σβέλτα καί ἀεράτα ἀπό τό στενό τοῦ Χαστούπη κάτω στήν πλατεῖα, στόν Ἀγιώργη (ἕνα ξάφνιασμα, σκίρτημα Ἐλευθερίας χαρωπό): ἦταν ὁ Τάκης Δεληγιάννης.

Καί μετά τήν Ἀπελευθέρωση, συνεχίστηκαν, μάλιστα πυκνότερα, οἱ ποδηλατικές ἐπισκέψεις στήν Τριπολιτσα. Τό ταξίδι διακοῦσε μιά μέρα. Ἐφευγαν νύχτα ἀπό τήν Ἀθήνα. Ἐημερώνονταν στά Μέγαρα ἢ καί στήν Κόρινθο. Οἱ ἀνηφορίες δέν ἦταν εὐκόλες. Κατέβαιναν γιά λίγο καί περπατοῦσαν. Ὅστόσο τόν «Κολοσοῦρτη» (περίπου 15 χλμ. ἀνηφορία μεταξύ Μύλων καί Ἀχλαδόκαμπου) κάποιες φορές τόν ἀνέβηκαν μέ τό ποδήλατο. Ἐνας ἐξ αὐτῶν ἐπανελάβε τήν ἀνάβασή του μέ «κούρσα», ἀλλά τόν καθήλωσε ἡ κόπωση καί ἡ μεγάλη ζέστη στά τελευταῖα χιλιόμετρα τῆς «Γύρας» (ἀνάμεσα στό Μουχλί καί στόν Ἅγιο Βασιλάκο, πρὶν τ' Ἁγιωργίτικα). Ὅστόσο κατάφερε σέ ἐννέα

ὄρες νά καλύψει τή διαδρομή Ἀθήνα-Τρίπολη. Τώρα, ὅσοι ξέρετε ἀπό ποδηλασία μεγάλων διαδρομῶν θυμηθῆτε πόση χαρά νοιώθετε στίς κατηφοριές, ὅταν ἀφήνοντας τὰ φρένα εἶναι σάν νά πατάς «γκάζι» (σέ αὐτοκίνητο).

Μετά ἀπό τὰ ταξείδια τῆς Τριπολιτσᾶς ξανοίχτηκαν καί σέ ἄλλους προορισμούς. Αὐτοί ἦταν: ἡ Ἀττική (γιά ἀνεμῶνες), ἡ Μονή Κλειστῶν, ἡ Μονή Ὁσίου Μελετίου, ἡ Μονή Ὁσίου Λουκά, οἱ Δελφοί, ναι! καί ἡ Κέρκυρα (πρός ἐπίσκεψη τοῦ μπαρμπα-Γεράσιμου, πατέρα τοῦ Νιόνιου, μέρες Λαμπρῆς, πού σπάζουν καί τίς στάμνες), «πρόσφατα» δέ (περί τό 1990) ἕνας ἐξ αὐτῶν ποδηλατοῦσε δυό φορές Θεσσαλονίκη-Ἀθήνα (μιά φορά τήν ἐντελῶς χειρσαία διαδρομή μέσῳ Λαμίας-Λειβαδιάς, τήν ἄλλη μέσῳ Εὐβοίας). Καλά ἡ Ἀττική, κοντά στήν Ἀθήνα, ἦταν ὁ πλησιέστερος τόπος ποδηλασίας. Προορισμός νά μαζέψουν κυκλάμινα καί ἀνεμῶνες, πολλές ἀνεμῶνες, *anemona stellata*, *anemona coronaria*, *anemona fulgens*, αὐτή τήν κατακόκκινη. Ὅποτε ξέκλεβαν καιρό, φεύγαν γιά ἀνεμῶνες.

Κάποτε ἐν μέσῳ Κατοχῆ πῆγαν ψηλά στό βουνό τῆς Πάρνηθας. Ἐκεῖ τοῦς «μπαγλάρωσαν» οἱ ΕΛΑΣίτες. Πού νά πιστέψουν ὅτι μαντραχαλαῖοι ἄντρες (κόντευαν τά τριάντα) πήγαιναν γιά ... λουλούδια. Πώς νά τό πιστέψουν; Τοῦς πῆραν γιά κατασκόπους... Περάσανε λίγες μέρες σέ μιά σπηλιά. Ἔ! στό τέλος κατάλαβαν μέ τί ἀνθρώπους εἶχαν νά κάνουν, τοῦς πίστεψαν καί τοῦς ἄφησαν. Πάντως φτηνά τή γλυτώσανε. (Ὁ τρίτος, ὁ νεαρότερος, «εἶχε πάρει ἤδη τά βουνά», ἀντάρτης στό 11ο Σ.Π. τοῦ ΕΛΑΣ). Ἦταν δέ καί «κυνηγιάρηδες». Κάποτε ὁ Νιόνιος καί ὁ νεώτερος εἶχαν πάει πρὸς τή Μονή Κλειστῶν (πάντοτε ποδηλατηδόν), βλέπει ὁ Νιόνιος μακριά μιά κοπέλλα πού μάζεψε κι ἐκείνη λουλούδια· ὁπότε λέει στόν ἄλλον: «Σέ χαιρετῶ». Ἔμεινε πίσω καί ὁ νοῶν νοεῖτω...

Στίς ἀρχικές ἐξορμήσεις, τότε πού οἱ ταχύτητες τῶν αὐτοκινήτων ἦταν πολὺ μικρές, σάν ἤθελαν νά ξεκουραστοῦν, πιάνονταν κάποτε-κάποτε πίσω ἀπό κάποιο φορτηγὸ –κάτι ὄχι ἀκίνδυνο. Πιὸ ἐπικίνδυνο ἦταν ὅταν πιάνονταν μόνο μέ τό ἕνα χέρι καί μέ τό ἄλλο ἔπαιρναν ἕνα πορτοκάλι νά φᾶνε, ἀπ' αὐτά πού κουβαλοῦσε τό φορτηγὸ. Καί ἦταν ἐπικίνδυνο, γιατί τότε οἱ δρόμοι εἶχαν καί γουῖβες καί πέτρες. Στήν δέ περίοδο τῆς Κατοχῆς εἶχε γουῖστο ὅταν πιάνονταν ἀπό αὐτοκίνητα «γκαζοζέν». Αὐτά εἶχαν πίσω τους ἕνα ὀρθιο κυλινδρικό θερμολέβητα. Ἔτσι λοιπόν ὄχι μόνο πιάνονταν καί τραβιόνταν χωρίς νά πατᾶνε πετάλι, ἀλλά παράλληλα καί ζεσταίνονταν τό χειμῶνα.

Ὅλα τὰ ἀδέρφια τοῦ Πέτρου, ἀγόρια καί κορίτσια, εἶχαν ποδήλατα, περίσσειε δέ καί ἕνα ἀκόμα γιά κάποιον φίλο. Ποδήλατα ὀνοματισμένα: «Μαῦρο Γεράκι», «Γαλάζιο Πουλί», «Aldebaran» (τό ἀστέρι), «Ἅγιος Στέφανος» κ.ἄ. Ἐπρόκειτο γιά μιά νότα ναυτική, κάτι σάν νά ἦταν θαλασσοπόρα καράβια. Ναυτικό θύμιζε καί ἡ ἱεράρχηση τῆς τριμελοῦς ὁμάδας «ναύαρχος», «άντι-



Είχ. 2. Ο Πέτρος Π.Α. τó 1937 (22 ετών) μέ τήν «κούρσα» του στήν Άγια Λαύρα, μπροστά στόν ιστορικό πλάτανο.

ναύαρχος» καί «πλοίαρχος». Προσφιλής τους δέ ποιητής ó δημιουργός τών Μαραμπού, ó άσυρματιστής, «μαρκονιστής», κυρίως σέ φορτηγά πλοία, ó Κόλιας (=Νίκος) Καββαδίας (1910-1975). Άγαπημένα ποιήματα: τό «Mal du départ», πού άρχίζει: «Θά μείνω πάντα ιδανικός κι άνάξιος έραστής / τών μακρυνών τών ταξιδίων καί τών γαλάζιων πόντων, / καί θά πεθάνω μιά βραδιά, σάν όλες τίς βραδιές, / χωρίς νά σχίσω τή θολή γραμμή τών όριζόντων...» ή τό γεμάτο έπίσης νοσταλγία: «Ο Νάγκελ Χάρμπορ, Νορβηγός πιλότος στό Κολόμπο / ... [πού ήταν] πλοίαρχος σέ φορτηγά καράβια, / άφου τόν κόσμο γύρισε όλόκληρο, μιά μέρα / κουράστηκε κι άπόμεινε πιλότος στό Κολόμπο / ... Όμως μιά μέρα πέθανε στήν πιλοτίνα μέσα / ξάφνου σάν ξεπροβόδισε τό steamer tank Fjord Folden, / όπου έφευγε καπνίζοντας για τά νησιά Λοφουτεν... [τής Νορβηγίας]». Μόνοι δέ όταν βρίσκονταν στα βουνά καί στήν έρημιά άπαγγέλανε δυνατά τό άντιστασιακό του Καββαδία: «Σέ κρεμεζί γαρούφαλλο ντυμένη ή Ίβηρική...» (άλλωστε ó Νιόνιος είχε ύπηρετήσει καί ως οικονομικός έπιθεωρητής στα πλοία).

Δίκαια είναι θαυμαστό ως μέσο εξάσκησης καί μετακίνησης τό ποδήλατο, δίπλα στήν πεζοπορία καί όρειβασία. Άπ' αυτές ταχύτερο μέσο, ήσυχο, άγνό, σέ φέρνει κάποτε ξαφνικά μπροστά σέ εικόνες εξαιρετου κάλλους. Ένας άπό τήν ίδια τριμελή ομάδα πήγαινε μέ τό ποδήλατο άπό τήν Τρίπολη στή Στεμνίτσα μιά χειμωνιάτικη ήλιόλουστη μέρα. Είχε φύγει άπό τό Χρυσο-

βίτσι, είχε βγει από τό έλατόδασος στό «Ραπουνολάγκαδο», είχε περάσει τις «Λίμνες» και άρχισε νά κατηφορίζει πρós τή διακλάδωση του δρόμου πρós τό Μουλάτσι, Καρύταινα και Μεγαλόπολη. Ήταν απόγευμα. Όταν ξάφνου πέρα μακρúα φεγγοβóλησε ή θάλασσα του Ίονίου και εκεί στή δυτική άκτή τής Πελοποννήσου λαμπύριζε ό Άλφειός στήν έκβολή του και πιό πέρα μέσα στό πέλαγος άπλωνόταν ένα νησί: ύψωνόταν ή Ζάκυνθος (άπόσταση σέ ευθεία γραμμή πλέον τών 100 χιλιομέτρων). Δέν ήταν ένα θολό και γκριζο όραμα, αλλά μιά καθαρή φωτεινή χρωματιστή φιγούρα. Μιά μορφή σαν από τόν πίνακα τής πρώτης μέρας τής δημιουργίας, σκηνή χαράς και ζωής άξέχαστη μετά από τόσα χρόνια.

Ό Ίδιος από τήν Ίδια ομάδα άργότερα ξάνοιξε μακρúτερα τά φτερά του. Βρέθηκε κάποτε στή Γερμανία. Αποφάσισε νά επιστρέψει με ποδήλατο. Δέν είχε πολλά λεφτά. Αγóρασε ένα μεταχειρισμένο, κάθε άλλο παρά έλαφρύ, μόνο πού τό έφοδίασε με «ταχύτητες». Ήταν τόση ή άνησυχία του για τό βάρος, πού άφου έστειλε τά πράγματά του με δέμα στήν Ελλάδα, κράτησε έλάχιστα, έκοψε δέ και τις ... λευκές σελίδες του διαβατηρίου του! Στήν πλάτη μιά έπιγραφή «Nach Athen» (=πρós Αθήνας). Πρέπει νά ξεκίνησε τέλη Νοεμβρίου του 1953 από τή Στουτγκάρδη. Πέρασε από τό Μόναχο τής Γερμανίας και τό Ίνσπρουκ τής Αύστριας.

(Ένα στιγμιότυπο τόν έντυπώσισε στήν Αύστρία. Ρωτώντας έναν άστυφύλακα, του έπεσε τό γάντι του, ό άστυφύλακας έσκυψε και του τό έδωσε ευγενέστατα. Ό δικός μας γούρλωσε τά μάτια, πού τέτοια συμπεριφορά στον τόπο μας, όπου τους άριστερούς τους είχαν τότε μόνο του κλώτσου και του μπάτσου ...οί «μπάτσοι»).

Άνέβηκε μετά με τό τραίνο έως τή διάβαση Μπρένερ στίς Άλπεις. Κατηφόρησε στά βουνά τής Βόρειας Ίταλίας. Ό καιρός έως τότε ήταν καλός. Κάπου στή Βερόνα έπιασε βροχή. Ζήτησε από ένα φορτηγάκι νά τόν βάλει στήν καρότσα του. Του άρνήθηκαν. Καιροφύλαξε και φεύγοντας πήδηξε στό ποδήλατο και πιάστηκε πίσω στήν καρότσα («παλιά μου τέχνη, κόσκινο!»). Έγινε μούσκεμα, κυρίως κινδύνεφε έστω κι αν δέν έτρεχε πολύ. Κάποτε τόν αντίληφθηκαν. Σταμάτησαν. Ό οδηγός τράβαγε τά μαλιά του: «Madonna mia, O! dio mio... Sessanta!, Settanta! Ottanta!» (δηλαδή, «Θεέ και Παναγία μου, έτρεχα με έξήντα, έβδομήντα, όγδόντα, πώς δέν σέ σκότωσα...» περίπου θά συμπλήρωσε: «Άει στό διάβολο! Άνέβα πάνω»). Και με ανέβασε...

Έπισκέφτηκε πολλές όνομαστές πόλεις, όπως τή Βενετία, τή Φλωρεντία (και πετάχτηκε νά δει ένα Τριπολιτσιωτάκι πού σπούδαζε γιατρός στή Λούκα). Πήγε στή Ρώμη, στον Τάραντα και έφτασε στό Μπρίντεζι. Έπισκεπτόταν τά μουσειά και τους αρχαιολογικούς χώρους, ιδίως κάθε πέμπτη μέρα, πού ξεκουραζόταν. (Θυμάται ιδιαίτερα τή Βενετία και τή Φλωρεντία, στή

δέ Ρώμη τίς κατακόμβες καί τήν τρίκλιτη παλαιοχριστιανική βασιλική τοῦ Ἁγίου Παύλου extra muros, πού οἱ κιονοστοιχίες δέν γεφυρώνονταν μέ τόξα ἀλλά μέ ὀριζόντια ἐπιστύλια ἑλληνορωμαϊκῆς παράδοσης). Ἄς σημειωθεῖ ὅτι βασική τροφή ἦταν τό γάλα, καί καθόλου νερό (ἐπικίνδυνη ἢ συνεχῆς ἀλλαγὴ του· ἄλλωστε στή Γερμανία συχνά διαβάζεις σέ κρῆνες: «Untrinkbares Wasser» (=Νερό μὴ πόσιμον).

Ἐπιβιβάστηκε στό Μπρίντεζι σέ πλοῖο ἕως τήν Κέρκυρα (ὅπου σ' ἓνα χωριό της πῆγε νά ἴδει τόν φίλο του συστρατιώτη, τόν ἀλβανομάχο Μαθιό Ἀνδριώτη –πολλοὶ Κερκυραῖοι πιστεύουν ὅτι ὁ Ἴταλός πρωθυπουργός Andriotti κατάγεται ἀπό τό νησί τους). Καί ἀπό τήν Ἡγουμενίτσα πάλι ποδηλατηδόν πρὸς τὰ κάτω. Στή Στράτο τῆς Αἰτωλοακαρνανίας «τόν ἔπιασε τό πρῶτο λάστιχο». Πέρασε στήν Πελοπόννησο: Πάτρα, Πύργος, Λαγκαδία, Στεμνίτσα (ὅπου ἔβαλε πάνω στό ποδήλατο κι ἓνα ξαδεράκι, τό Μιμῆκο Σωκρ. Φατοῦρο). Οἱ πιό μεγάλες δυσκολίες συναντήθηκαν στό «Ραπούνη» καί στή «Γραμμενὴ Πλάκα» (ἢ «στοῦ Τσαλντῆ τόν Ἐλατο»), δυσκολίες ἕως βαθμὸ ἐπικίνδυνες, γιατί χιόνισε καί χάθηκαν τὰ σημάδια τοῦ δρόμου. Καί εἶχε νυχτώσει. Ἐδέησε νά φτάσουν στό Χρυσοβίτσι καί νά φιλοξενηθοῦν στό σπίτι τοῦ Γιώργη Πραχαλιᾶ. Τὴν ἄλλη μέρα, Τρίπολη (μέ τόν ξάδερφο πάντοτε μαζί, τόν Μιμῆκο). Πρὶν ἀπό τὴν Ἀθήνα τόν ὑποδέχτηκε ποδηλατικὴ ὁμάδα τοῦ ὁμίλου «Ἐρμῆς» μέ τόν πρόεδρο ἐπικεφαλῆς καί μιὰ ἄλλη ὁμάδα φίλων, τούς Γιάννη Βιριράκη, Γιάννη Κούτση, Κατερίνα Δεμενεγιῆ. Στὴν πρωτεύουσα ἔφτασε προπαραμονὴ Χριστουγέννων (23 Δεκεμβρίου). Ταξεῖδι 27 ἡμερῶν καί περίπου 3.000 χιλιομέτρων.



Ὁ Μιμῆκος Σωκρ. Φατοῦρος θυμᾶται καί μέ συμπληρώνει: «Βρισκόμουν στή Δημητσάνα, ὅπου πῆγαίνα στό Γυμνάσιο. Ἦταν Κυριακὴ λίγες μέρες πρὶν τὰ Χριστούγεννα τοῦ 1953 καί μὴ ἔχοντας πάει στή Στεμνίτσα, ὅπως ἔκανα κάθε Σαββατοκύριακο, ἐπῆγα μιὰ βόλτα πρὸς τὴν ἔξοδο τῆς Δημητσάνας μέ φιλόβροχο, ὅταν μπροστά μου περνάει ἓνας ποδηλάτης. “Γειά σου”, μοῦ λέει. Τὸν ἀντιχαιρέτησα κάνοντας συγχρόνως τὴ σκέψη ὅτι αὐτός μοιάζει μέ τόν Α.Π. Ἦσουν βέβαια ἐσύ ἔχοντας ξενοχτήσει στό σπίτι τῆς ὑπεραιωνόβιας σήμερα ἐξαδέρφης μας Βιργινίας Μπαξεβάνου.

Τὴν ἐπομένῃ πρωί - πρωί ἦρθε ἀπο τὴν Στεμνίτσα ὁ ἀδερφός μου Γιώργος, ὁ ὁποῖος μοῦ λέει: “Ἐτοιμάσου τυχερὸ νά πᾶς στήν Ἀθήνα μέ τόν Α.Π. πού εἶναι στήν Στεμνίτσα”. Τό νά πάει ἓνα παιδί τότε στήν Ἀθήνα ἦταν ἓνα ὄνειρο. Ξεκίνησα καταχαρούμενος καί μέ τὰ πόδια, ὅπως τότε συνηθίζαμε, πῆγα στή Στεμνίτσα ὅπου καί συναντηθήκαμε. Ἀφοῦ μέ ἐτοίμασε ἢ μάνα μου καί

φάγαμε, τό άπομεσήμερο ξεκινήσαμε μέ τό ποδήλατο γιά τήν Τρίπολη. Έδῶ θά πρέπει νά σημειώσω ὅτι ὁ πατέρας μου ἐκείνο τόν καιρό ἔλειπε στήν Βαλύρα γιά τυροκομία, ὁπότε ἀμφιβάλλω ἂν θά μᾶς ἐπέτρεπε νά ξεκινήσουμε μέ τέτοιες καιρικές συνθήκες.

Φτάνοντας στήν ἀρχή τοῦ Ραπουνολάγκαδου βρίσκουμε τά πρῶτα χιόνια. Κατεβαίνουμε ἀπό τό ποδήλατο μέ τήν ἐλπίδα ὅτι παρακάτω δέν θά ἔχει χιόνια. Δυστυχῶς ὅμως τά χιόνια γινόντουσαν ὄλο καί πιό πολλά, ὁπότε πήγαινα ἐγώ μπροστά καί ἄνοιγα δρόμο μέ τίς πατημασιές μου καί ἐσύ ἀπό πίσω ἔσερνες τό ποδήλατο. Ἐτσι περπατήσαμε ἀρκετή ὥρα καί ἔβγαλες καί κάποιες φωτογραφίες. Σέ κάποια στιγμή σέ ρώτησα περίπου πῶς τήν βλέπεις τήν κατάσταση καί μοῦ ἀπαντᾷς, θυμᾶμαι καλά, “θά τά περάσουμε, θά τά νικήσουμε, θά τά διαβοῦμε”.

Ἐν τῷ μεταξύ ἄρχισε νά νυχτώνει, σίγουρα ἀνησύχησες ἔχοντας καί τήν δική μου εὐθύνη, γιατί στό σκοτάδι δέν φαινόντουσαν καλά καί τά ἴχνη τοῦ δρόμου. Γιά καλή μας τύχη ἐκεῖ περίπου στήν Γραμμένη Πλάκα εἶχε περάσει ἕνα αὐτοκίνητο, ὁπότε ἀκολουθώντας τά ἴχνη του φτάσαμε μέ τά πολλά στό Χρυσοβίτσι νύχτα πλέον. “Ἐδῶ, μοῦ λές, “ἔχω ἕναν ξάδερφο ἀπό τήν μεριά τοῦ πατέρα μου, τόν Γιωργή Πραχαλιά. Θά ψάξουμε νά τόν βροῦμε νά μᾶς φιλοξενήσει”. Μπαίνουμε στό καφενεῖο καί ρωτᾷς: “Μήπως εἶδατε τόν Γιώργη Πραχαλιά;”. Ὅποτε ἀκούγεται μιά φωνή καί λέει: “Ἐγώ εἶμαι”. Ἀφοῦ κατάλαβε ποιός εἶσαι καί σέ καλωσόρισε γυρίζει στούς ἄλλους καί τοὺς λέει: “Τόν βλέπετε αὐτόν, ἦταν ἀντάρτης στήν κατοχή”, καί ἀκούστηκε κάποιος: “Καλά ἔκανε”. Μᾶς πήρε λοιπόν στό σπίτι του, καθήσαμε νά ζεσταθοῦμε δίπλα στό τζάκι καί δίνει ἐντολή στή γυναίκα του: “Γυναίκα σφάξε ἕνα κοτόπουλο νά φᾶμε”. Ἀφοῦ φάγαμε, μᾶς ἔστρωσε νά κοιμηθοῦμε στό διπλό κρεβάτι στή σάλα.

Τήν ἐπομένη τό πρωί πήραμε τό λεωφορεῖο, φόρτωσες καί τό ποδήλατο καί πήγαμε στήν Τρίπολη στό σπίτι τῆς Καντούλας, τήν ὁποία καί συνάντησα γιά πρώτη φορά. Μετά μέ ἔβαλες στό λεωφορεῖο γιά τήν Ἀθήνα κι ἐσύ συνέχισες μέ τό ποδήλατο. Στήν Ἀθήνα ἦρθε καί μέ παρέλαβε ὁ θεῖος Γιάννης Θεοφιλόπουλος καί πήγαμε στήν Ἰου 4, ὅπου διέμεναν οἱ μισοί Φατουραῖοι καί μέ καλοδέχτηκαν οἱ ἀείμνηστες θεῖες μου Εὐθυμία καί Βικτωρία. Ἐθεωρήθη ἐν τῷ μεταξύ πρέπον ὅτι ἔπρεπε νά ἀνακοινωθεῖ ἡ ἀφιξη μου στόν πατριάρχη τῆς οἰκογένειας Ἀθανάσιο Φατοῦρο. Μέ πήρε λοιπόν ἡ ἀείμνηστη καί αὐτή ἐξαδέλφη μας Μαρούλα, καινούρια τότε γιατρίνα καί μίλησα ἀπό τηλεφώνου στόν θεῖο Θανάση. Αὐτό ἦταν καί τό πρῶτο τηλεφώνημα πού ἔκανα στήν ζωή μου σέ ἡλικία 12 χρόνων γι' αὐτό καί τό θυμᾶμαι. Τήν ἐπομένη ξεκίνησε ὁ Πέτρος μέ τό τζίπ καί τοὺς φίλους σου νά σέ προῦπαντήσουν στήν Ἐλευσίνα καί σέ ἔφεραν θριαμβευτή στό σπίτι τῆς Ἰου 4.

Σίγουρα πέρασα ώραϊα σ' αυτό τό πρώτο μου ταξίδι στην Αθήνα, τό όποϊο έχει μείνει μετά από 52 χρόνια βαθειά χαραγμένο στή μνήμη μου. Νά είσαι καλά πού μου τό προσέφερες».

Στό επόμενο τεύχος τό Μέρος Β': Γιώργου Ζαχαρόπουλου, *Τρίπολη και Ποδήλατο - Ιστορική διαδρομή.*

TRIPOLIS ET BICYCLETTE

A. Il paraît que la première bicyclette est arrivée à Tripolis et en Arcadie en 1900 environ. C'était un des premiers modèles, à savoir ceux qui disposaient d'une très grande roue à l'avant et d'une très petite roue en arrière (fig.1) Cette bicyclette a été apportée par Vassili Mitropoulos (1852 – 1907, un originaire de Tripolis énergique qui avait beaucoup voyagé. Apparemment, c'est lui-même qui l'a apportée après un voyage en Italie. Vassili Mitropoulos n'était pas seulement un cycliste mais avait également exercé nombreuses professions comme celle du photographe et de l'horloger. Il a épousé Roubine Vassiliou.

La bicyclette a connu par degrés un grand essor à Tripolis à cette époque et en général pendant les cinquante premières années du XXe siècle. A Tripolis et à la région plate voisine, notamment à Tégée se tenaient des courses cyclistes. Cependant, l'élite et les autorités publiques supérieures regardaient avec mépris la bicyclette, comme un moyen de transport très plébéien. En particulier, le sous-lieutenant Michael A. a subi la critique de son gouverneur de régiment, parce qu'il utilisait une bicyclette. Cet incident est arrivé avant la guerre de 1940. Mais, ils étaient nombreux à avoir découvert que la bicyclette était un moyen de voyages excellent, sain et pas coûteux. Un originaire de Tripolis, Pierre A., installé à Athènes, visitait souvent sa patrie, toujours à bicyclette. C'était un itinéraire de presque 200 km. Son ami, Dionysios Logaras et lui parcouraient souvent ensemble ce trajet. Ils voyageaient aussi à d'autres endroits dans le Péloponnèse du sud, à l'Olympie, au monastère de Saint Lucas, à Delphes, etc. Ils ont continué les voyages pendant l'Occupation. Une fois même que la communication par le train et le bus était interrompue, ils ont amené des médicaments à un oncle malade en Messénie, à peu près de 250 km. Une autre fois ils sont allés cueillir des fleurs (à bicyclette, bien entendu).



ΤΡΙΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Μέρος Β΄ - Ίστορικές και κοινωνικές διαδρομές

του ΓΙΩΡΓΟΥ ΙΩ. ΖΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΥ*

Τόν Οκτώβρη του 2005 ο φίλος μου ο μάστρ' Αργύρης μου έκανε μιάν ερώτηση πού δέν τήν περίμενα: «Ξέρεις ποδήλατο;», μέ ρώτησε. «Φυσικά», του άπάντησα, «άλλωστε στό σῶμα μου φέρω ύπερηφάνως ράμματα, ούλές και άλλα ένθύμια άπό πτώσεις ποδηλάτου», συμπλήρωσα μέ χιουμοριστική διάθεση. «Δέν γράφεις κάτι για τό ποδήλατο στην Τρίπολη;», επέμενε ο Ανάργυρος. Από τό μυαλό μου πέρασε σάν άστραπή τό πρώτο μου ποδήλατο, «τό κοζιλατάκι», όπως τό έλεγα, πού όταν έπεφτα κάτω τό κατηγορούσα ότι μέ έριχνε επίτηδες, και τό άλλο τό κόκκινο «σπαστό» ποδήλατο πού μου έκανε δώρο ο θεϊος μου ο Θανάσης τό 1974, λίγο πριν τά γεγονότα της Κύπρου, για χάρη του όποιου παραλίγο νά σκοτωθῶ. Θυμήθηκα ακόμη τίς βόλτες, τά άτυχήματα, τίς «μαγκιές», τά μαλώματα της συχωρεμένης της μάνας μου για τά γεμάτα άπό λάδι άλυσίδας ποδηλάτου μπατζάκια τών παντελονιών μου, και κάτω άπ' αύτή τή συναισθηματική φόρτιση δέν σκέφτηκα για πολύ τήν άπάντησή μου και άφελῶς είπα τό «ναί».

Άπό τότε, σε κάθε έπικοινωνία μας ο Αργύρης μέ ρωτούσε: «Τό ποδήλατο, τί γίνεται τό ποδήλατο; Τό 'φτιαξες;». Έλα όμως πού έγώ ήμουν άπορροφημένος σε άλλες έγνοιες και δέν μου περίσσευε χρόνος. Οι μέρες και οι έβδομάδες περνούσαν και ο Αργύρης επέμενε πεισματικά: «Τό ποδήλατο, μήν ξεχνᾶς τό ποδήλατο». Ώσπου, ξημερώνοντας ή 13η Ίανουαρίου 2006, είχα ένα μήνυμα άπό τόν κόσμο τών Ίδεῶν και τών Όνειρων. Όνειρευτήκα, λέει, ότι βρισκόμουν σ' ένα κάμπο. Κάποια στιγμή πέρασε άπό μπροστά μου ένας άνθρωπος καβάλα σ' ένα ποδήλατο. Τό ποδήλατο αυτό όμως δέν ήταν έν' άπλό ποδήλατο. Ήταν ένα σκουριασμένο, γερμανικής κατασκευής Bismarck μέ άγγλικό τιμόνι Phillips, ολόιδιο μ' αυτό πού έχει ο πατέρας μου, ήλικίας άνω του μισού αιώνα, πάνω στό όποιο γύρισα άπειρες φορές τήν Τρίπολη και έκανα εκδρομές στό περίχωρα.

Άποφάσισα, σύμφωνα πάντα μέ τό όνειρο, νά αγοράσω τό συγκεκριμένο ποδήλατο και νά έχω τά μέρη του ως ανταλλακτικά σε περίπτωση πού τό δικό μας ποδήλατο πάθαινε κάτι. Ό ιδιοκτήτης του όμως ήταν σκληρός διαπραγματευτής και ζητούσε έπτά δισεκατομμύρια δραχμές για νά μου τό δώσει, πράγμα πού όπως καταλαβαίνετε δέν τά έχω ούτε στ' όνειρό μου.

* Βλ. Ίδιου, *Συμβολή στην Ιστορία της Τριπολιτσιώτικης Βυρσοδεψίας*, Έκδοση Ένώσεως Τριπολιτών Αττικής, Αθήνα 2005, καθώς και έπιμέλεια πρόσφατου λευκώματος *Έμποροι και Βιοτέχνες Τριπόλεως (1828-1940)*, Έκδοση Έμπορικού Συλλόγου Τριπόλεως, Τρίπολη 2006.

Τελικά, μετά από διαπραγματεύσεις ο ιδιοκτήτης του ποδηλάτου συμφώνησε να μου τό παραχωρήσει έναντι μόλις ενός δισεκατομμυρίου, τό όποιο δέν έχω καταλάβει άκόμα πώς βρέθηκε στην κατοχή μου...

Δέν είμαι όνειροκρίτης για να καταλάβω τόν βαθύτερο συμβολισμό του όνειρου, ή έντύπωση όμως άπ' αυτό τό όνειρο ήταν τόσο έντονη ώστε τήν ίδια μέρα άποφάσισα να καταπιαστώ μέ τό θέμα του ποδηλάτου, πριν αυτό στοιχειώσει για τά καλά στά όνειρά μου και ...μου κάνει τή ζωή ποδήλατο.

Έτσι λοιπόν ξεκίνησε ή δημιουργία του παρακάτω κειμένου. Στο ταξίδι μου αυτό στον κόσμο του ποδηλάτου είχα ως συνταξιδιώτες τούς κυρίους Άγγελο Άγγελόπουλο, παλαιό πρωταθλητή ποδηλάτου, Γεώργιο Γαλάνη, έμπορο ποδηλάτων, και Άντώνη Φαρφαρά, έμπορο ποδηλάτων τρίτης γενιάς, τούς όποιους και εύχαριστώ εκ βάθους καρδίας για τίς πληροφορίες πού μου δώσανε.

Γενικά περί ποδηλάτου

Ός πατέρας του ποδηλάτου θεωρείται ο Λεονάρντο ντά Βίντσι (1452-1519), άν και πολλοί θεωρούν ότι ή άρχική μορφή του ποδηλάτου έφευρέθηκε άπό κάποιον μαθητή του. Παρ' όλα αυτά ή σχέση του Λεονάρντο ντά Βίντσι μέ τό ποδήλατο είναι δεδομένη, καθώς τό 1493 σχεδίασε τό σύστημα μετάδοσης κίνησης μέσω άλυσίδας πού άποτελεί τή βάση για τή κίνηση του ποδηλάτου¹.

Τά τελευταία χρόνια τής ζωής του ο Ντά Βίντσι τά πέρασε στη Γαλλία, στην ύπηρεσία του βασιλιά Φραγκίσκου Α', ο όποιος ήταν ένθερμος θαυμαστής του. Μετά τόν θάνατό του (1519), ή έφεύρεση του ποδηλάτου, όπως και τόσες άλλες πού είχε κάνει αυτό τό λαμπρό πνεύμα, ξεχάστηκε. Αυτός ίσως είναι ο λόγος για τόν όποιο τό 1691 επανεμφανίζεται στη Γαλλία μιά άρχική μορφή ποδηλάτου κατασκευασμένη άπό τόν Όζαμάν, βασισμένη ίσως σε κάποιο σχέδιο του Ντά Βίντσι. Τό 1790 ο Γάλλος κόμης Μέντ ντέ Σιβράκ (Sivrac) κατασκεύασε ένα είδος ξύλινου ποδηλάτου χωρίς τιμόνι και πεντάλ, τό όποιο όνομαζόταν celerifer και κινούνταν μέ τή διαδοχική ώθηση των ποδιών του ποδηλάτη στο έδαφος. Μεταξύ 1815 και 1818 ο Γερμανός βαρώνος Κάρλ Ντραίς φόν Ζάουερμπρον βελτίωσε τό ποδήλατο τοποθετώντας κάθισμα και τιμόνι. Τό ποδήλατο αυτό όνομάστηκε draisine.

Μετά άπό μιά σειρά βελτιώσεις, οι Γάλλοι Έρνέστ και Πιέρ Μισό (Michaux) κατασκεύασαν τό 1861 έναν τύπο ποδηλάτου πού όνομάστηκε michaudine. Ο Πιέρ έφευρε επίσης τό πεντάλ και τό σύστημα μετάδοσης κίνησης (γρανάζια και άλυσίδα). Η ύποδοχή όμως πού επιφυλάχθηκε σ' αυτό τό ποδήλατο δέν ήταν ή άναμενόμενη, γιατί ή σημαντικά μεγαλύτερη διάμετρος τής έμπρός ρόδας σε σχέση μέ τήν πίσω δημιουργούσε πολλά προβλήματα ίσορροπίας στον άναβάτη. Έτσι, όταν τό 1875 δημιουργήθηκε ο σύγχρονος τύπος του

ποδηλάτου μέ τούς ίσοδιαμετρικούς τροχούς, τό παλαιό έγκαταλείφθηκε και οί δημιουργοί του πέθαναν λίγα χρόνια αργότερα πάμπτωχοι. Ύστερα από πολλές άκόμα βελτιώσεις, τό 1880 ό άγγλος J. K. Stanley δημιούργησε τό ποδήλατο μέ τραπεζοειδές πλαίσιο, ένώ τό 1887 ό John Boyd Dunlop δημιούργησε τόν άεροθάλαμο (σαμπρέλα), πού τελειοποιήθηκε αργότερα από τούς Γάλλους Eduard και Andre Michelin².

Τό ποδήλατο στην Έλλάδα

Τό πρώτο ποδήλατο στην Έλλάδα ήρθε τό 1885. Πέντε χρόνια αργότερα, τό 1890, διοργανώθηκαν οί πρώτοι άγώνες ποδηλασίας στην Έλλάδα³. Στίς 15 Απριλίου 1893 ιδρύθηκε ό Πανελλήνιος Ποδηλατικός Σύλλογος, ό όποιος είχε ως σκοπό του τήν διάδοση «...της ποδηλασίας έν Έλλάδι και τήν διά του ποδηλάτου και άλλων συναφών άσκήσεων έκγύμνασιν τών μελών αυτού». Οί στόχοι του συλλόγου θά έπιτυγχανόνταν «...α) διά συστάσεως σχολής ποδηλασίας, β) διά διοργανώσεως έκδρομών, γ) διά τελέσεως ποδηλατητικών άγώνων...»⁴.

Δέν γνωρίζουμε άν αργότερα ό Πανελλήνιος Ποδηλατικός Σύλλογος μετεξελίχθηκε στην Ποδηλατική Έταιρεία, ιδιωτικός όργανισμός πού ήταν υπό τήν προστασία του τότε Διαδόχου Κωνσταντίνου και σκοπό είχε τήν τουριστική ανάπτυξη της Έλλάδος, ή ή Ποδηλατική Έταιρεία ήταν καινούργιος όργανισμός πού συστήθηκε αργότερα. Ό λόγος πού επιλέχθηκε τό ποδήλατο για τήν τουριστική ανάπτυξη της Έλλάδας ήταν ή εύελιξία του, ή όποία του επέτρεπε νά κινηθεί σέ μέρη όπου δέν ήταν εύκολο νά κινηθούν άμαξες ή τά τότε πρωτοεμφανιζόμενα αυτοκίνητα, καθώς και ή μεγάλη –για τήν έποχή– ταχύτητά του, χάρις στην όποία μπορούσαν νά καλυφθούν μεγάλες άποστάσεις σέ σχετικό μικρό διάστημα.

Τό 1910 ή Ποδηλατική μετασχηματίστηκε στην Έταιρεία Περιηγήσεων, ή όποία τό 1914 συγχωνεύθηκε μέ τήν Έταιρεία τών Φιλοξένων πού είχε ιδρύσει ό τότε ύπουργός Έθνικης Οικονομίας Άνδρέας Μιχαλόπουλος. Τόν Απρίλιο του 1914 ιδρύθηκε τό Γραφείο Ξένων και Έκθέσεων, τό όποιο υπαγόταν στό Ύπουργείο Οικονομικών, και μέχρι τό 1929, όταν και ιδρύθηκε ό ΕΟΤ. (Έλληνικός Όργανισμός Τουρισμού), ήταν ό φορέας της επίσημης κρατικής τουριστικής πολιτικής⁵.

Τό 1896, μέ άφορμή τήν διεξαγωγή τών Όλυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα, έκανε τά πρώτα βήματά της στην Έλλάδα και ή άθλητική πλευρά της ποδηλασίας. Στην Όλυμπιάδα του 1896 ή έλληνική ποδηλασία σημείωσε σημαντικές έπιτυχίες, οί όποιες έως τούς Όλυμπιακούς Αγώνες του Σύνδνεϋ (2000) ήταν οί μοναδικές για τήν Έλλάδα σ' αυτό τό επίπεδο. Ό Άριστειδης Κωνσταντινίδης κατέκτησε τό χρυσό μετάλλιο στη διαδρομή Αθήνα - Μαρα-

θῶνας - Ἀθήνα, συνολικοῦ μήκους 87 χιλιομέτρων, μέ χρόνο 3 ὥρες 23' και 31". Ὁ Κωνσταντινίδης μάλιστα στήν προσπάθειά του ἄλλαξε δύο ποδήλατα, τό ἓνα λόγω πτώσης και τό ἄλλο λόγω βλάβης. Ἄλλοι Ἑλληνες ἀθλητές πού διακρίθηκαν στούς ἴδιους ἀγῶνες ἦταν ὁ Γεώργιος Κωλέττης, πού κατέκτησε ἀργυρό μετάλλιο στά 100 χιλιομέτρα πίστας, ὁ Σταμάτης Νικολόπουλος, ὁ ὁποῖος κατέκτησε δύο ἀργυρά μετάλλια στά ἀγωνίσματα τῶν 2 χιλιομέτρων και τῶν 333 μέτρων, και ὁ Π. Παρασκευόπουλος, ὁ ὁποῖος κατέκτησε χάλκινο μετάλλιο στόν ἀγῶνα ἀντοχῆς τῶν 12 ὡρῶν καλύπτοντας ἀπόσταση 313 χιλιομέτρων⁶.

Οἱ πρῶτες ...ὀρθοπεταλιές στήν Τρίπολη

Δέν γνωρίζουμε πότε ἔφτασε τό ποδήλατο στήν Τρίπολη, οὔτε ποιός ἦταν ὁ πρῶτος Τριπολίτης ποδηλάτης. Σύμφωνα μέ τόν κ. Κωνσταντῖνο Λουκαῖτη, ὁ πρῶτος πού ἔφερε ποδήλατο στήν Τρίπολη ἦταν ὁ πατέρας του Ἰωάννης Λουκαῖτης (1873-1945). Ὑπάρχει ὅμως και ἡ ἄποψη ὅτι τό πρῶτο ποδήλατο τό ἔφερε στήν Τρίπολη ὁ φωτογράφος-ὠρολογοποιός Βασίλειος Μητρόπουλος (1855-1907)*.

Τό ποδήλατό του ὁ Λουκαῖτης τό εἶχε εἰσαγάγει ἀπό τήν Αἴγυπτο και ἦταν γαλλικῆς κατασκευῆς μέ συμπαγή λάστιχα. Σώζεται μάλιστα μία καταπληκτική φωτογραφία, στήν ὁποία ἀπεικονίζεται ὁ Λουκαῖτης μέ ἀθλητική περιβολή πάνω στό ποδήλατό του, τό ὁποῖο ἔχει κεκλιμένο πλαίσιο και μοιάζει πολύ μέ τά σημερινά. Ἡ φωτογραφία ἔχει τραβηχτεῖ στίς 27 Ἰουλίου τοῦ 1897 στό στούντιο τοῦ φωτογράφου και ἐπίσης ἐραστή τοῦ ποδηλάτου Βασιλείου Μητρόπουλου (βλ. ἀπέναντι σελίδα). Ὁ Ἰωάννης Λουκαῖτης, θέλοντας νά δοκιμάσει τίς δυνατότητες τοῦ ποδηλάτου, ἀλλά και νά κάνει ἐπίδειξη τοῦ νέου ὀχήματος, ἄρχισε νά κάνει βόλτες στά περίχωρα. Ἡ θέα του ὅμως πάνω στό ποδήλατο, σέ μία περίπτωση, τρομοκράτησε τούς ἀφελεῖς χωρικούς πού βλέποντας γιά πρώτη φορά ποδήλατο και ποδηλάτη τόν ἐξέλαβαν ὡς ξωτικό και ἔσπευσαν νά κρυφτοῦν!

Ὁ παράγοντας ὅμως πού οὐσιαστικά προώθησε τήν διάδοση τοῦ ποδηλάτου στήν Τρίπολη ἦταν ὁ Σύλλογος Φιλοπροόδων. Ὅπως εἶναι γνωστό, ὁ Σύλλογος εἶχε ἰδρυθεῖ τό 1894, ἄν και τό καταστατικό του ἐγκρίθηκε στίς 8 Ἰανουαρίου 1896. Στό εἰσαγωγικό ἄρθρο τοῦ καταστατικοῦ τοῦ συλλόγου, τό ὁποῖο ἔχει πολλές ὁμοιότητες μέ τό ἄρθρο 33 τοῦ καταστατικοῦ τοῦ Πανελληνίου Ποδηλατικοῦ Συλλόγου, διαβάζουμε ὅτι ἀνάμεσα στίς ἐπιδιώξεις

* Βλ. Μέρος Α' - Ἀναμνήσεις, Διοτίμα, τ. 3, Ἑαρινή Ἰσημερία 2006, σελ. 11-12. Μέ τήν εὐκαιρία τῆς ἀναφορᾶς στό Μέρος Α', στή σελίδα 14 προτελευταία παράγραφος τρίτης σειράς, νά διαβαστεῖ τό σωστό: ἀπό κάποιον φορτηγό (ὄχι φαγητό).

του συλλόγου ήταν και η ανάπτυξη της ποδηλασίας⁷.

Η σχολή της ποδηλασίας του Συλλόγου των Φιλοπροόδων λειτούργησε τό 1895 υπό την διεύθυνση του Χαρ. Κυριακού και διδάχθηκαν την ποδηλασία

είκοσι πέντε (25) Τριπολίτες. Τόν Οκτώβριο του 1895 στην Τρίπολη υπήρχαν ήδη δώδεκα (12) ποδήλατα⁸. Από αυτή την πρώτη ποδηλατική σχολή σώζεται και μία μοναδική φωτογραφία, όπου απεικονίζονται όκτώ Τριπολίτες ποδηλάτες ντυμένοι ομοιόμορφα επάνω ή δίπλα στα ποδήλατά τους (βλ. επόμενη σελίδα). Ένας μάλιστα από αυτούς, ο τολμηρότερος ή πιθανόν ο πιο καλός και έμπειρος ισοροπιστής, είναι πάνω σε ένα ποδήλατο - άραχνη με μία τεράστια μπροστινή ρόδα. Αυτός είναι ο τύπος ποδηλάτου που λόγω ...των μειονεκτημάτων του χρησιμοποιήθηκε άπειρες φορές στις κωμωδίες του βωβού κινηματογράφου, για να δημιουργήσει άστειες καταστάσεις. Καθώς δέ δημιουργήθηκε γύρω στα 1875, θά ήταν ενδιαφέρον να μάθουμε πώς βρέθηκε στην Τρίπολη⁹. Το ποδήλατο στηρίζεται στο «πόδι» του, ενώ διακρίνονται ακόμα δύο ή τρεις τύποι ποδηλάτων. Έχουμε την έντύπωση ότι ο δεύτερος ποδηλάτης έξ αριστερών είναι ο Ιωάννης Λουκαΐτης. Γύρω από τους ποδηλάτες βρίσκονται άλλα δεκαέξι άτομα, μέλη πιθανόν του Συλλόγου ή απλώς περίεργοι.

Ο Σύλλογος προσπάθησε να αναπτύξει συστηματικά τον άθλητισμό στην Τρίπολη ιδρύοντας γυμναστήριο και διοργανώνοντας άθλητικούς αγώνες τον Μάιο του 1898 και 1899. Στα σωζόμενα προγράμματα αυτών των αγώνων δέν καταγράφεται ή διενέργεια κάποιας ποδηλατικής επίδειξης ή κάποιου ποδηλατικού αγώνα. Το ποδηλατικό τμήμα του Συλλόγου των Φιλοπροόδων δέν επέζησε της διαλύσεως του συλλόγου, τό ποδήλατο όμως είχε εγκατασταθεί για τά καλά στην Τρίπολη.

Στις αποκριάτικες εορτές του 1901 τό ποδήλατο έκανε θριαμβευτική έμ-



Ο Ιωάννης Λουκαΐτης με άθλητική περιβολή πάνω στο ποδήλατό του (27 Ιουλίου του



Η «Ποδηλατική Σχολή» του Συλλόγου Φιλοπροόδων Τριπόλεως (άρχές 20ου

φάνιση στην Τρίπολη, καθώς χρησιμοποιήθηκε ως μεταφορικό μέσο δύο διαγωνιζόμενων καρναβαλιστών. Ο ένας απ' αυτούς ήταν ο Ίωάννης Λουκαΐτης, ο οποίος μεταμφιεσμένος σέ Έρμη και ποδηλατώντας «...έσκόρπιζεν έντυπον ποίημα περί τών δώρων τής τύχης... Η εϋτυχής σύλληψις και ή επιτυχής πραγμάτωσις τής ωραίας ταύτης ιδέας ανήκει εις τόν ευφυά νέον κ. Ιω. Λουκαΐτην καταχειροκροτηθέντα υπό του κόσμου, ὅστις και τήν παρελθούσαν Κυριακήν ἐβραβεύθη παραστήσας λίαν ἐπιτυχῶς τόν Έρμήν ἐπί ποδηλάτου...». Ο Λουκαΐτης δέν ήταν ο μόνος ποδηλατιστής - καρναβαλιστής, καθώς «...τελευταίος παρήλασεν ὁ ἐκ του Φάουστ ἐμπνευσθείς μικρός διάβολος Ζεύξις Γ. Συλλυμνιώτης, ὅστις λίαν προσφυῶς κατέστησε τό ποδήλατόν του πυρίπνου ἄρμα ἐφ' οὗ ἐπέβαινε, εις πᾶσαν ἐμφάνισίν του καταχειροκροτούμενος υπό του κόσμου. Καί τό μέν 1ον βραβεῖον ἔλαβεν ὁ κ. Ί. Λουκαΐτης... και τό τέταρτον ὁ Ζεύξις Γ. Συλλυμνιώτης [1890-1962]»¹⁰.

Τό ἐμπόριο τοῦ ποδηλάτου και οἱ ποδηλατάδες

Στίς ἀρχές τοῦ 20οῦ αἰῶνα ἄρχισε νά ἀναπτύσσεται και τό ἐμπόριο τοῦ ποδηλάτου στην Τρίπολη, τό ὅποιο ἀρχικά και για σημαντικό διάστημα διενεργεῖτο ἀπό τά καταστήματα τοῦ γενικοῦ ἐμπορίου. Ο Ίωάννης Λουκαΐτης ἀγάπησε τό ποδήλατο μέ πάθος. Σάν ἔξυπνος ἐπιχειρηματίας πού ήταν κατάλαβε τή ραγδαία ἀνάπτυξη πού θά εἶχε αὐτό τό μέσο μεταφορᾶς. Ἔτσι, μέσα στά πλαίσια τών γενικότερων ἐπιχειρηματικῶν δραστηριοτήτων του ἐνέταξε και τήν ἐμπορία ποδηλάτων και πιθανότατα ὑπῆρξε ὁ πρῶτος ἔμπο-

ρος ποδηλάτων στην Τρίπολη.

Τά ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του ποδηλάτου, ή ευελιξία του, ή σχεδόν άπεριορίστη αυτονομία του και ή οικονομία του, καθώς τό ποδήλατο δέν χρησιμοποιεί κανενός είδους καύσιμο, ή άσκηση ενός μεγάλου τμήματος του σώματος σέ συνδυασμό μέ τήν αίσθηση του καθαλάρη και ώς έκ τούτου τής ελευθερίας πού αὐτή δίνει, συνετέλεσαν ὥστε τό ποδήλατο γρήγορα νά πάρει τήν θέση του ανάμεσα στά άλλα μέσα μεταφοράς τῶν Τριπολιτῶν. Τό νέο ὄχημα άγκαλιάστηκε άπό τούς νέους, οί ὁποιοί μέσω του ποδηλάτου εἶχαν τήν δυνατότητα νά εἶναι πιό ελεύθεροι και πιό μακριά άπό τήν ἐπίβλεψη τῶν κηδεμόνων τους. Άνάμεσα στά άλλα, τό ποδήλατο ἦταν τό μέσο πού για ανθρώπους μέ προβλήματα στά κάτω άκρα ὑπῆρξε στήν κυριολεξία «τά πόδια» τους. Ταυτόχρονα τό ποδήλατο ἐξυπηρετοῦσε και τούς ἐργαζομένους τῶν μεσαίων και χαμηλότερων οικονομικά τάξεων, ἐνῶ για μεγάλο χρονικό διάστημα ἐξυπηρέτησε τίς ἐξωτερικές ανάγκες διαφόρων ὑπηρεσιῶν, ἢ τίς μεταφορικές ανάγκες διαφόρων καταστημάτων. Άνάμεσα στους ποδηλάτες πού ἦταν ιδιαίτερα συμπαθεῖς, γιατί μέ τό ποδήλατό τους ἐξυπηρετοῦσαν τούς συμπολίτες τους, ἦταν ὁ Γεώργιος Κυριάκης (1908-2000)¹¹.

Ἡ ραγδαία διάδοση του ποδηλάτου ὅμως ἔκανε αναγκαία τήν ὑπαρξη ἐξειδικευμένων καταστημάτων ἐμπορίας, ἐπισκευῆς και ἐνοικίασης ποδηλάτων. Εἶναι πιθανό τά πρῶτα καταστήματα ἐμπορίας ποδηλάτου νά ἐμφανίστηκαν στήν Τρίπολη γύρω στά 1910. Μετά τό 1923 και μέσα άπό τίς καταχωρήσεις τῶν διαφόρων ἐμπορικῶν ὁδηγῶν ἐντοπίζουμε τούς πρώτους Τριπολίτες πού ὡς κύρια ἐπαγγελματική τους ἀπασχόληση ἔχουν τό ποδήλατο. Άνάμεσα τους καταγράφουμε τούς Γεωργαντά Ἀλέξανδρο (1880-1940), Γεωργαντά Ἰωάννη (1870-1933), Εὔσταθίου Κωνσταντῖνο (1887-;) Κουλαρμάνη Νικόλαο (1901-1989), Γεώργιο Κατσαρό (1901-1975), Δημήτριο Μανεσιῶτη (1900-1969), Χριστόφορο Κωτσιομύτη (1910-1958), Φαρφαρά Νικόλαο (1868-;), Νικόλαο Σταθόπουλο (1900-1951), Εὐάγγελο Δανιγγέλη (1904-1982), Ἰωάννη Πριόβολο (1904-;), τόν ἐπονομαζόμενο «παπέτο», ἐπειδῆ το ἕνα του μάτι ἦταν γυάλινο, Μιγκόπουλο Ἡλία (1890-1951), και Πριόβολο Ἡλία (1906-1991). Οἱ δύο τελευταῖοι εἶχαν και συγγενική σχέση, καθώς ὁ Ἡλίας Μιγκόπουλος ἦταν γαμπρός του Πριόβολου, ἄφου εἶχε παντρευτεῖ τήν ἀδελφή του Ἀντωνία. Γι' αὐτόν τό λόγο συνεταιρίστηκαν και ὑπῆρξαν άπό τούς πιό ἐνθερμους ὑποστηρικτές τής διάδοσης του ποδηλάτου, ἄν και ὁ Ἡλίας Πριόβολος για μεγάλα διαστήματα ἀσχολήθηκε μέ άλλες ἐργασίες¹². Τήν ἴδια περίοδο δραστηριοποιήθηκε στήν Τρίπολη, στό ἐμπόριο του ποδηλάτου, και ή μοναδική μέχρι τώρα γυναίκα άπ' ὅσο γνωρίζουμε, ή Πολυξένη Ἀργειτάκη (1900-1989) συνεπικουρούμενη άπό τόν γιό τής Γεώργιο Ἀργειτάκη (γενν. 1920).

Νεώτεροι γνωστοί ποδηλατάδες πού δραστηριοποιήθηκαν στήν Τρίπο-

λη ἦταν οἱ Ζέφυρος Μέλιος (1914-2003), Χαρίλαος Τσαρούχης (1922-1968), Γεώργιος Γαλάνης (γενν. 1938), Μιχαήλ Γαρδικας, Σταῦρος Γεωργακόπουλος (1922-1984), Χρυσόστομος Γιαννιτόπουλος (1922-1995), Κολλινιάτης Χαρά-



*Τό κατάστημα ποδηλάτων τοῦ Εὐάγγελου Δαηγγέ-
λη στήν ὁδὸ Κύπρου καί Π.Π. Γερμανοῦ στήν Τρίπολὴ*

λαμπος (1931-1986), Κωνσταντῖνος Σε-
λίμος (γενν. 1947),
Χρῆστος Διαμαντό-
πουλος, Παναγιώ-
της Καπόγιαννης
(γενν. 1930), Θεό-
δωρος Τσαρούχης
(γενν. 1934), Ἰωάν-
νης Μπουρνάς (γενν.
1949), Σωτήριος Ἴω.
Πριόβολος (γενν.
1936), Γεώργιος
Σχροπολίθας, Δημή-
τριος Σπυρόπουλος
(1909-;), Χρῆστος

Τσαρούχης (γενν. 1955), Τσότσος Νικόλαος (γενν. 1929).

Ἡ ἐπαγγελματική ἐνασχόληση μέ τό ποδήλατο ἔχει ἔντονο τό στοιχεῖο τῆς οἰκογενειακῆς παράδοσης. Ἡ οἰκογένεια πού ἀκόμα καί σήμερα συνεχίζει γιά πάνω ἀπό 80 χρόνια νά ἀσχολεῖται ἐπαγγελματικά μέ τό ποδήλατο εἶναι τῶν Φαρφαράδων. Τό 1924 ὁ Ἀθανάσιος Δημητρίου Φαρφαράς (1900-1961), γορτυνιακῆς καταγωγῆς ἀπό τήν περιοχή τῆς Δημητσάνας, ἄνοιξε τό Ποδη-
λατοποιεῖον «Ἡ Ρέμβη» στήν ὁδὸ Ἀνακτόρων, στή θέση ὅπου σήμερα βρίσκε-
ται τό κτήριο τοῦ παλιοῦ κινηματογράφου «Ἀελλώ». Ὁ λόγος πού ὀνόμασε
τό ποδηλατάδικό του ἔτσι ἦταν γιατί πολλοί ἐνοικιαστές τῶν ποδηλάτων του
τά ἔπαιρναν καί πήγαιναν βόλτα στή δενδροστοιχία τῆς ὁδοῦ Καλαβρύτων
χαλαρώνοντας καί ρεμβάζοντας. Φυσικά, πολλές φορές ὁ ρεμβασμός τῶν
ποδηλατιστῶν γινόταν αἰτία γιά τήν πρόκληση μικροατυχημάτων¹³. Μέ τό
ποδήλατο ἀσχολήθηκαν καί τά ἀδελφία τοῦ Ἀθανασίου, ὁ Ἀριστογιώργης
(1908-1995) καί ὁ Σάββας (1914-1994) Φαρφαράς. Τά μαγαζιά τους ἦταν γύ-
ρω ἀπό τήν Πλατεία τοῦ Ἄρεως, πολύ κοντά το ἕνα στό ἄλλο. Ὁ γιός τοῦ Ἀ-
θανασίου Φαρφαρά Βασίλειος (γενν. 1936) καί ὁ ἐγγονός του Ἀντώνιος (γενν.
1972) συνέχισαν καί ἀκόμα συνεχίζουν νά ἀσχολοῦνται μέ τό ἐμπόριο τοῦ
ποδηλάτου. Τό καινούργιο μαγαζί τους βρίσκεται ἀπέναντι ἀπό τό οἶκημα
Χατζηχρήστου στήν ὁμώνυμη ὁδὸ. Μάλιστα στό ἐσωτερικό τοῦ τωρινοῦ μα-
γαζιοῦ τους καί εἰς ἀνάμνηση τοῦ πρώτου μαγαζιοῦ τους ἔχουν κατασκευά-

σει αντίγραφο τῆς πρόσοψης τοῦ κτηρίου ὅπου αὐτό στεγαζόταν.

Ἀπό τίς πληροφορίες πού ἔχουμε μέχρι στιγμῆς φαίνεται ὅτι τὰ ποδήλατα πού κυριαρχοῦσαν στήν ἀγορά ἦταν τά ἀγγλικά τῆς ἐταιρίας Phillips. Κυκλοφοροῦσαν ἐπίσης καί ποδήλατα γαλλικῆς (τά ψηλά μονοσκέλετα Favour μέ τά στενά λάστιχα, πού πρωτοήρθαν στήν Τρίπολη στίς ἀρχές τῆς δεκαετίας τοῦ 1920), βελγικῆς (τά Flandria πού ἔβγαζαν καί ἕναν τύπο ποδηλάτου γιά δύο ἀναβάτες, ἄνδρα καί γυναίκα) καί γερμανικῆς κατασκευῆς (τά Bismarck, Gorike, Hund).

Ἡ ἀγορά ἐνός ποδηλάτου, ὅμως, δέν ἦταν καί τόσο εὐκόλη ὑπόθεση. Γύρω στά 1930 ἡ τιμή ἐνός ποδηλάτου ἀγγλικῆς κατασκευῆς ἔφτανε τίς 1.900 δραχμές¹⁴, ποσό σημαντικό γιά κάποιον μισθοσυντῆρητο. Τό 1937 τά γαλλικά μονοσκέλετα ποδήλατα κόστιζαν 1.750 δραχμές, τά ἀγγλικά διπλοσκέλετα 2.250 δραχμές καί τά γερμανικά διπλοσκέλετα ἦταν τά πιό ἀκριβά ὄλων φτάνοντας τίς 2.750 δραχμές¹⁵. Γι' αὐτό, λοιπόν, ἦταν συνηθισμένη ἡ ἀγορά ποδηλάτου μέ δόσεις, οἱ ὁποῖες σέ μία τοῦλάχιστον περίπτωση, ἀντί νά εἶναι μηνιαίες, ἦταν ἡμερήσιες, μέ τήν καταβολή ποσοῦ 5 δραχμῶν ἡμερησίως¹⁶. Ὑπῆρχαν ἐπίσης περιπτώσεις ὅπου ἀγοραπωλησίες «μεταχειρισμένων» ποδηλάτων γίνονταν με ἀπ' εὐθείας συμφωνία τοῦ ἰδιοκτῆτη καί τοῦ νέου ἀγοραστή¹⁷. Στίς ἀρχές τῆς δεκαετίας τοῦ 1950 τά ποδήλατα κόστιζαν 300 μέ 400 δραχμές. Ἀργότερα τά γερμανικά Bismarck ἔφτασαν νά κοστίζουν 1.200 δραχμές, ἐνώ τά ἀγγλικά Raleigh, τά ὁποῖα ἦταν ἀνώτερης ποιότητας, γιατί ἦταν ἐνισχυμένα στά ἀδύνατα μέρη ὅπου τό ποδήλατο συνήθως πάθαινε βλάβες, κόστιζαν 1.800 δραχμές. Ἀπό τό 1950 ἐπίσης καί μετά, πολλοί ἀπό τοὺς ποδηλατάδες ἀσχολήθηκαν παράλληλα μέ τήν ἐμπορία καί τήν ἐπισκευή τῶν μοτοποδηλάτων καί τῶν μοτοσυκλετῶν.

Τό ποδήλατο καί ἡ Πλατεία τοῦ Ἄρεως

Κύριος τόπος ἐκμάθησης τοῦ ποδηλάτου γιά τοὺς Τριπολίτες ὑπῆρξε ἡ Πλατεία τοῦ Ἄρεως. Μάλιστα στοὺς κινηματογράφους τῆς πλατείας οἱ Τριπολίτες ἀπόλαυσαν τό 1927 καί κινηματογραφικές εἰκόνες μέ πρωταγωνιστή τόν γνωστό τύπο τῆς πόλης, τόν Ζαφεῖρη τόν φυστικά, μέ τό ποδήλατό του¹⁸. Το νέο ὄχημα διεκδίκησε μέ πείσμα τόν ζωτικό του χώρο στή μεγάλη πλατεία, καί παρά τίς ἀντιδράσεις τῶν ἡλικιωμένων περιπατητῶν πού ζητοῦσαν τήν ἀποβολή αὐτοῦ τοῦ ἐπικίνδυνου, κατά τή γνώμη τους, τροχοφόρου ἀπό τήν πλατεία¹⁹, τό ποδήλατο κατόρθωσε νά ἐπιβάλλει τήν παρουσία του ἐκεῖ.

Ἡ παρουσία τοῦ ποδηλάτου στήν Πλατεία τοῦ Ἄρεως γιά πολλά χρόνια ἀντιμετωπιζόταν ἀπό τόν τοπικό Τύπο μέ ἀρνητική προδιάθεση, κυρίως λόγω τῆς εἰσόδου τῶν νεαρῶν ποδηλατιστῶν στά πάρκα τῆς πλατείας, καθώς καί λόγω τοῦ ὅτι τό ποδήλατο ἦταν ἕνα κινούμενο ἐμπόδιο στίς βόλτες τῶν Τρι-

πολιτών στην πλατεία²⁰.

Ἡ στενή σχέση τοῦ ποδηλάτου μέ τήν Πλατεία τοῦ Ἄρεως ἀποδεικνύεται καί ἀπό τήν λειτουργία ἑνός μεγάλου ἀριθμοῦ ποδηλατάδικων στούς γύρω ἀπό τήν πλατεία δρόμους. Τά ποδηλατάδικα αὐτά λειτουργοῦσαν κυρίως τούς καλοκαιρινούς μῆνες νοικιάζοντας ποδήλατα στούς νεαρούς βλαστούς τῶν Τριπολιτῶν καί τῶν παραθεριστῶν. Τότε ἦταν πού πραγματοποιοῦνταν ὁ κύριος ὄγκος τῆς δουλειᾶς τῶν ποδηλατάδων, οἱ ὁποῖοι τήν καλοκαιρινή περίοδο ἔβγαζαν τό μεγαλύτερο μέρος τῶν ἐτήσιων ἐξόδων λειτουργίας τῶν μαγαζιῶν τους. Ἡ ἐνοικίαση ἑνός ποδηλάτου ὅμως εἶχε καί τό ρίσκο τῶν φθορῶν (τρακαρισματα, παραμόρφωση τῆς ρόδας ἢ τῶν «πηρουνιῶν», σκάσιμο τῆς σαμπρέλας ἐξαιτίας τῶν ἀγκαθιῶν κτλ.), οἱ ὁποῖες ἦσαν σέ βάρος τοῦ ποδηλατᾶ. Πολλές φορές ἐπίσης τό ποδήλατο χρησιμοποιεῖτο ὡς μέσο ἐκτόνωσης τῶν νεαρῶν, μέ ἀποτέλεσμα τό ἐνοικιαζόμενο ποδήλατο νά ἐπιστρέφεται στόν ποδηλατά μέ σοβαρές βλάβες.

Τήν δεκαετία τοῦ 1950 τό κόστος γιά τήν ἐνοικίαση ἑνός ποδηλάτου γιά μία ὥρα κυμαινόταν στίς 2 - 4 δραχμές, ποσό τό ὅποιο στά μέσα τῆς δεκαετίας τοῦ 1980 ἔφτασε τίς 600 δραχμές... Ἔως τίς ἀρχές τῆς δεκαετίας τοῦ 1980 γύρω ἀπό τήν Πλατεία τοῦ Ἄρεως λειτουργοῦσαν πέντε (5) τοῦλάχιστον καταστήματα ἐνοικίασης καί πώλησης ποδηλάτων. Τό τελευταῖο ποδηλατάδικο πού λειτούργησε ἐπί τῆς Πλατείας τοῦ Ἄρεως, μέχρι τό 2002, ἦταν τοῦ Γεωργίου Γαλάνη.

Τό 1960 φαίνεται ὅτι ἐντάθηκαν οἱ πιέσεις γιά τόν περιορισμό τῆς κυκλοφορίας τῶν ποδηλάτων στήν Πλατεία τοῦ Ἄρεως ιδιαίτερα μετά τίς 7.00' τό ἀπόγευμα²¹. Ἡ πρόταση αὐτή φαίνεται ὅτι ἐφαρμόστηκε, γιατί θυμᾶμαι ὅτι γιά πολλά χρόνια μετά ἀπό κάποια ὥρα ἀπαγορευόταν ἡ ἐνοικίαση ποδηλάτων στήν πλατεία. Τό μέτρο ἐφαρμοζόταν αὐστηρά καί ἡ ἐμφάνιση τοῦ χωροφύλακα στήν πλατεία σήμαινε ὅτι τά ποδήλατα πού ἐπιτρέπονταν νά κυκλοφοροῦν ἦταν μόνο τά ιδιόκτητα. Τόν Δεκέμβρη ἐπίσης τοῦ 1960 ἐκδόθηκε τό ὑπ' ἀριθ. 718 Β.Δ., μέ τό ὅποιο ἐπιτράπηκε ἡ ἐκ περιτροπῆς Κυριακή ἀργία στά καταστήματα ἐνοικίασεως ποδηλάτων. Ἡ σειρά τῶν ἀργούντων καταστημάτων ὀρίζεται ἀπό τήν Ἀστυνομία²². Οἱ τελευταῖες προτάσεις γιά τήν ἀπαγόρευση τῆς κυκλοφορίας τῶν ποδηλάτων στήν Πλατεία τοῦ Ἄρεως ἔγιναν τό 1971²³.

Τά κορίτσια καί τό ποδήλατο

Μιά ἐνδιαφέρουσα παράμετρος, κοινωνιολογικῆς φύσεως, εἶναι τό γεγονός ὅτι ἄν καί στίς μικρές ἡλικίες ὑπάρχει ἰσότητα τῶν φύλων στή χρήση τοῦ ποδηλάτου, ἐν τούτοις ὅταν τά κορίτσια ἔφταναν στήν ἐφηβεία ἀποτρέπονταν ἀπό τό νά ποδηλατοῦν. Μάλιστα τά κορίτσια πού σέ ἐφηβική ἡλικία

ποδηλατοῦσαν θεωροῦνταν «κακά» ἀπό ἠθικῆς πλευράς... Φαίνεται ὅτι οἱ τότε γονεῖς, κάτω ἀπό τό βάρος τῶν τότε κοινωνικῶν ἀντιλήψεων, θεωροῦσαν ὡς πολύ πιθανή τή διάρρηξη τοῦ παρθενικοῦ ὑμένα τῶν κοριτσιῶν ἐξ αἰτίας τοῦ ποδηλάτου ἢ ἐξ αἰτίας κάποιου ποδηλατικοῦ ἀτυχήματος. Ἐπίσης θεωροῦσαν ὅτι ἡ ποδηλασία «ξύπναγε» πρόωρα τήν ἐρωτική ἐπιθυμία τῶν θυγατέρων τους. Ἀκόμα δέν ἦταν ἀπίθανο κάποιος ἀρειμάνιος Τριπολίτης νά ἐκρήγνυτο ἐξ αἰτίας τοῦ πειράγματος πού θά εἶχε ἀπευθύνει κάποιος νεαρός στήν κόρη του, ἡ ὁποία καθῶς θά ποδηλατοῦσε ἀμέριμνη δέν θά εἶχε καταλάβει ὅτι ἡ φούστα της εἶχε σηκωθεί κάπως παραπάνω... Μάλιστα ἡ φράση «γυρίζει ἡ ρόδα, γυρίζει» πού τά ἀγόρια ἀπηύθυναν σέ κάποια ποδηλάτισσα σήμαινε ὅτι αὐτή καθῶς ποδηλατοῦσε προέβαινε σέ «ἀποκαλύψεις».

Οἱ παραπάνω ἀντιλήψεις ἀναπαράγονταν καί στό σχολεῖο, ὅπου καθηγητές μέ τήν ἀπειλή τῆς κακῆς βαθμολογίας ἢ ἀκόμα καί τή χρήση σωματικῆς τιμωρίας ἀπέτρεπαν τῆς μαθήτριές τους ἀπό τήν ποδηλασία. Γι' αὐτούς τοὺς λόγους ἐλάχιστες Τριπολίτισσες, κυρίως τῶν ἀνώτερων κοινωνικῶν στρωμάτων, ἔκαναν ποδήλατο. Ὁ παλιός ποδηλατάς Γεώργιος Γαλάνης θυμᾶται τίς προοδευτικῆς Τριπολίτισσες Ἀγγελική-᾽Ολγα Γ.-Δ., Ἀθηνᾶ Π., Λιλίκα Δ., Βασιλική Σ., οἱ ὁποῖες μέ πολλές προφυλάξεις νοίκιαζαν ποδήλατα γιά «...νά πάνε στόν Αἰ-Γιώργη γιά τσιγάρο...». Στή μνήμη ἐπίσης τῶν παλαιότερων ἔχει μείνει ἡ ἀείμνηστη δασκάλα Παναγιώτα Μπαγέρη (1919-1990), ἡ ὁποία τή δεκαετία τοῦ 1950 πῆγαινε στό σχολεῖο πού ὑπηρετοῦσε στό γύρω χωριό μέ τό ποδήλατό της.

Ἔτσι φτάσαμε στίς ἀρχές τῆς δεκαετίας τοῦ 1980 ὅταν μέ τή μικτοποίηση τῆς ἐκπαίδευσης καί τήν γενικότερη φιλελευθεροποίηση τοῦ σχολείου τά κορίτσια ἄρχισαν νά πηγαίνουν στό σχολεῖο τους μέ τό ποδήλατο σέ μεγάλους ἀριθμούς.

Στό ἐπόμενο τεῦχος: *Μέρος Γ' - Τό ποδήλατο σήμερα.*

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Βλέπε: Κ («Καθημερινῆς»), τ. 141/12.2.2006, σελ. 14-19 - Δημήτρη Ρηγόπουλου, «Οἱ μηχανές τοῦ Ντά Βίντσι», φωτ. Κανάρης Τσίγκανος.
2. Γιά τά παραπάνω βλέπε: Ἐγκυκλοπαίδεια «Δομή», Ἔκδοση 1997, τ. 26, σελ. 366.
3. Τά παραπάνω στοιχεῖα ἔχουν ληφθεῖ ἀπό τήν ἠλεκτρονική διεύθυνση στό Διαδίκτυο <http://www.2004.gr/el/CyclingHistory>.
4. Γιά τά παραπάνω βλέπε σχετικά ΦΕΚ 117/23.6.1893, ὅπου δημοσιεύεται καί τό καταστατικό τοῦ συλλόγου.
5. Τά παραπάνω στοιχεῖα εἶναι ἀπό ἰδιόχειρο σημεῖωμα τοῦ Δημητρίου Ἀθανασιάδη πού βρίσκεται στό Ἀρχεῖο του (Φάκελλος 28) σέ συνδυασμό μέ δημοσίευμα τῆς ἐφημερίδας «Ἀρκαδικός Τύπος», φ. 126/23.9.1934, σελ. 3.
6. Ἀντώνη Νάτσιου, Ἔνας αἰώνας Ὀλυμπιακοὶ Ἀγῶνες, Ἀθήνα 1997, σελ. 22-23.

7. Στο εισαγωγικό άρθρο του καταστατικού του Συλλόγου των Φιλοπροόδων διαβάζουμε τὰ ἑξῆς: «Συνίσταται σύλλογος ἐν Τριπόλει ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Σύλλογος τῶν Φιλοπροόδων» σκοπὸν ἔχων τὴν διὰ τῆς ἀδελφοποιήσεως τῶν ἐν Τριπόλει διαμενόντων καὶ ἀλλαχοῦ λογίων ἀνάπτυξιν διὰ παντός προοδευτικῆς καὶ ἠθικῆς μέσου, ἧτοι συστάσεως θεάτρου καὶ σκηνικῆς ὀρχήστρας, μουσικῆς, χοροῦ, γυμναστικῆς, ποδηλασίας, πεζοδρομίας καὶ ἐν τέλει, ἀναλόγως τῶν πόρων τοῦ συλλόγου, ἐκμαθήσεως ξένων γλωσσῶν καὶ ἄλλων κοινωφελῶν σκοπῶν». Βλέπε ἐπίσης, Τάσου Γριτσόπουλου, *Ἱστορία τῆς Τριπολιτσᾶς*, τόμος Β2, Ἔκδοσις Ἐνώσεως Τριπολιτῶν Ἀττικῆς, Ἀθήναι 1976, σελ. 541-542.
8. Ἐφημ. «Τεγέα», φ. 36/5-10-1895, σελ. 1: «...Σχολὴν ποδηλασίας ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ κ. Χαρ. Κυριάκου ἐδιδάχθησαν 25 μαθηταί, ὑπάρχουν δ' ἐν Τριπόλει (σήμερον) δώδεκα ποδηλάται».
9. Ἡ φωτογραφία δημοσιεύεται στό βιβλίον τοῦ Τάσου Γριτσόπουλου, *Ἱστορία τῆς Τριπολιτσᾶς*, τόμος Β2, Ἔκδοσις Ἐνώσεως Τριπολιτῶν Ἀττικῆς, Ἀθήναι 1976, Πίνακας IB.
10. Ἐφημ. «Φιλοπρόοδος», φ. 89/1.3.1901, σελ. 1.
11. Ἐφημ. «Ἀρκαδικὰ Νέα», φ. 576/4.8.1957, σελ. 3: «Ἄπειρα διαλαυκάνουν τοὺς δρόμους τῆς Τριπόλεως ἐνοχλητικὰ ποδήλατα. Ἕνας ὅμως εἶναι ὁ κοινωφελὴς στὴν ἀγορὰν ποδηλάτης, ὁ εὐγενὴς καὶ σιγῆλός Κυριάκης Γεώργιος παρέχων εἰς πάντας τάχιστα μὲ τοὺς πτερωτοὺς τροχοὺς τοῦ Ἑρμοῦ τὰς ὑπηρεσίας του».
12. Ὁ Ἡλίας Πριόβολος τὸ 1937 ἐργαζόταν ὡς χοροδιδάσκαλος στὴν Τρίπολη, ἐνῶ τὴν περίοδο 1945-1950 δημιούργησε στὸν Πειραιᾶ ἐργοστάσιον ἀλουμινίου. Βλέπε σχετικά: Μίμη Ν. Παπαντωνόπουλου, *Ἡ Τρίπολις τοῦ χθὲς ...καὶ τοῦ σήμερον*, Βιβλίον 3ο χ.χ., σελ. 41-49.
13. Ἐφημ. «Ἀρκαδικὸς Τύπος», φ. 81/29.10.1933, σελ. 2: «Ἡ δένδροστοιχία μας μὲ τὴν κίνησιν τοῦ τρυγητοῦ ἀδιάβατη καὶ μὲ τὴν ἀπελπιστικὴν σκόνην. Τὸ σκοτάδι τῆς εὐεργετικῆς στᾶ ζευγαράκια, ὄχι ὅμως στοὺς περιπατητάς, οἱ ὁποῖοι ἀνύποπτοι πίπτουν ἐπάνω σὲ ἀκυβέρνητα δίτροχα».
14. Ἐφημ. «Ἐθνικὴ Ἰδέα», φ. 121/21.6.1931, σελ. 4.
15. Ἐφημ. «Ἀρκαδικὸς Τύπος», φ. 264/19.9.1937, σελ. 3.
16. Ἐφημ. «Ἀρκαδικὸς Τύπος», φ. 262/29.8.1937, σελ. 2.
17. Μία τέτοια ἀγγελία ἐντοπίσαμε στὴν ἐφημερίδα «Ἰχνηλάτης», φ. 10/27.7.1914, σελ. 3, ἢ ὁποῖα ἔχει ὡς ἑξῆς: «Πωλεῖται καινούργες ποδήλατον εἰς τιμὴν λίαν προσιτὴν. Οἱ βουλομένοι νὰ ἀγοράσωσι τοῦτο ἄς ἀποτανθῶσι πρὸς τὰ γραφεῖα τοῦ Ἰχνηλάτου».
18. Ἐφημ. «Ἐθνικὴ Ἰδέα», φ. 25/10.7.1927, σελ. 4 - «Κυριακάτικα»: «...Οἱ συμπολίται ηὐτύχησαν νὰ εἴδουν τὸν Ζαφείρη καὶ ἀπὸ τῆς ὀθόνης τοῦ κινηματογράφου. Τὸν προβάλει ὁ Ὑπαίθριος, μὲ τὸ ποδήλατό του καὶ τὴ μάρακα του...». Ὁ Ζαφείρης Κοτσαμπουγιούκος (1889-1975) ἦταν πρόσφυγας ἀπὸ τὸ Ρενκιόι τῆς Μικρᾶς Ἀσίας καὶ εἶχε ἔλθει στὴν Τρίπολη τὸ 1914.
19. Ἐφημ. «Ἀρκαδικὸς Τύπος», φ. 28/30.10.1932, σελ. 2: «...Πρὸς τί ἠτόνισεν ἡ σχετικὴ ἀπαγορευτικὴ τῆς –διελεύσεως τῶν τροχοφόρων– διάταξις; Ἀλλὰ καὶ ἐκεῖνο τὸ μανιῶδες... ποδηλάτειον σπὸρ στὴν πλατεῖα τοῦ Ἄρεως. Ἡ ἐκμάθησις του... εἰς ἀνεπίδεκτους μαθήσεως πιτσιρίκους, τὸ ἐκνευριστικὸ τουρτουρίσμα, τῶν μοτοσυκλετῶν καὶ λοιπὲς ἀσχήμες δὲν μποροῦν νὰ λείψουν;».
20. Ἐφημ. «Ἀρκαδικὸς Τύπος», φ. 80/22.10.1933, σελ. 3 - «Καὶ πάλιν τὰ ποδήλατα»: «Πλήρης ἀσυδοσία ἐπὶ τῆς κυκλοφορίας τῶν ποδηλάτων ἐπικρατεῖ, καίτοι ὑφίσταται ἀστυνομικὴ διάταξις ἀπαγορεύουσα τὴν κυκλοφορίαν αὐτῶν ἐντὸς τῆς πλατείας

Ἄρεως. Καί ἄλλοτε ἠσυχολήθημεν μέ τάς ἀσχημοσύνας τῶν ποδηλατιστῶν καί τήν ἐνόηλσιν ἦν παρέχουν εἰς τοὺς περιπατητάς τῆς πλατείας, ἰδίως τάς μεσημβρινάς ὥρας τῶν Κυριακῶν, ἀλλά ποτέ δέν ἐφαντάσθημεν ὅτι ἡ ὑπέρβασίς των θά ἐξικνεῖτο μέχρι τῆς βεβήλου εἰσβολῆς τῶν ἐντός τῶν μοναδικῶν μᾶς πάρκων, προξενούντων σὺν τοῖς ἄλλοις καί ζημίας. Ἡ ἀστυνομία ἄς φροντίσει ἐπὶ τέλους διὰ τήν αὐστηράν τήρησιν τῆς ἀπαγορευτικῆς τῆς διατάξεως, διὰ τῆς τοποθετήσεως ἐνός ὄργάνου της εἰς τήν πλατεῖαν καί τὰ πάρκα». Ἐφημ. «Ἀρκαδικά Νέα», φ. 489/6.2.1955, σελ. 1: «Ποδήλατα ἀκόμη καί μοτοσακὸ κυκλοφοροῦν κατὰ τάς ἐορτάς καί Κυριακάς καί κατὰ τάς ἡλιολούστους ἡμέρας, ἐντός τοῦ πάρκου καί τῆς πλατείας Ἄρεως, θέτοντα εἰς κίνδυνον τήν ζωὴν τῶν μικρῶν ἀλλὰ καί μεγάλων θαμῶνων τῆς πλατείας καί τοῦ πάρκου. Καί ἐρωτᾶται: Τί θά ἦτο δυνατόν νά γίνῃ μέ τήν τοιαύτην κατάστασιν; Καί διατί νά ἐνοχλοῦνται μητέρας καί τὰ μικρά ἐκεῖνα πού καταφεύγουν ἐκεῖ διὰ νά περάσουν τήν ὥραν των, ἀλλά καί τὰ παιδιὰ διὰ νά παίξουν».

21. Ἐφημ. «Ἀρκαδικά Νέα», φ. 728/31.7.1960, σελ. 1: «Αὐτή ἡ ποδηλατοδρομία μικρῶν καί μεγάλων εἰς τήν Πλατεῖαν τοῦ Ἄρεως πρέπει νά ἔχη κάποιον ὄριον. Ἀπό τό πρωῖ ὡς τήν νύκτα, δέν εἶναι δυνατόν νά ἔχη παραδοθῆ ἡ ὥραία Πλατεῖα εἰς τήν μανίαν τῶν ἄκρων. Ἄς σταματήσουν τὰ ποδήλατα ὅπωςδῆποτε, τοῦλάχιστον μετὰ τήν 7ην ἐσπερινήν. Ἡ τουριστική καί ἡ τροχαία... τῶν ἄκρων ἔχει τόν λόγον».
22. Ἐφημ. «Ἀρκαδικά Νέα», φ. 748/18-12-1960, σελ. 2.
23. Ἐφημ. «Ἀρκαδικά Νέα», φ. 1288/30-5-1971 σελ. 3 - Πότη Λουκάκου, «Ἡ Τρίπολις ὅπως τήν εἶδα σήμερα»: «...Ἐπίσης στή συζήτησή μας μέ τόν κ. Δήμαρχο ὑπέδειξα ἕνα ἄτοπο καί ἕνα ἀναχρονιστικό πού ἤδη ἐξακολουθεῖ ἀνενόητα νά ἐπικρατεῖ στή γραφική πλατεῖα Ἄρεως, καί τό ὅποῖον εἶναι τελείως ἀπαράδεκτο γιά μία πόλη πού ἀποτελεῖ τό κορυφῶμα τῆς Πελοποννήσου. Εἶναι οἱ ποδηλατοδρομίες πού ἀνενοχλήτως γίνονται μέσα στή νύχτρα τῶν περιπατητῶν καί καθημένων στά κέντρα της. Ἄν πάτε θά τήν ἰδῆτε. Μικρομέγαλοι ποδηλατοδρόμοι κάνουν ποδηλατοδρομίες πέφτοντας σέ ἀνύποπτους περιπατητάς ἢ καί στούς καθημένους στά κέντρα τοῦ μαγευτικοῦ αὐτοῦ πνεύμονος τῆς πόλεως. Νομίζομεν ὅτι τώρα ἀμέσως καί ὄχι αὔριον νά ἀπαγορευθῆ ἡ κυκλοφορία ποδηλάτων καί τῶν μικρῶν καί τῶν ἐφήβων ποδηλατιστῶν...».



ΤΡΙΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Μέρος Γ' - 'Ιστορικές και κοινωνικές διαδρομές

του ΓΙΩΡΓΟΥ ΙΩ. ΖΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΥ*

Ὁ πολλαπλασιασμός τῆς παρουσίας τῶν ποδηλάτων στοὺς δρόμους τῆς πόλης καὶ ἡ παράλληλη κυκλοφορία σέ αὐτοὺς αὐτοκινήτων, μοτοσυκλετῶν, ἀμαξῶν καὶ κάρων ἐπέβαλε τὴν ἐφαρμογὴ ὀρισμένων βασικῶν κανόνων κυκλοφορίας γιὰ τὴν ἀσφάλεια πεζῶν καὶ ἐποχοῦμενων. Ἡ εὐελιξία ὁμως τοῦ ποδηλάτου καὶ τὸ πνεῦμα ἀνυπακοῆς στίς ἀστυνομικὲς διατάξεις πού ἐπέδειξαν οἱ νεαροί, κυρίως, ποδηλάτες ἐβαλαν τὸ ποδήλατο στό στόχαστρο τῆς Χωροφυλακῆς.²²

Τὸ κυκλοφοριακὸ ζήτημα καὶ τὸ ποδήλατο

Δυστυχῶς γιὰ τὸ ποδήλατο, αὐτὸ κατατασσόταν στὴν ἴδια κατηγορία μέ τίς σαφῶς πιά ἐπικίνδυνες μοτοσυκλέττες καὶ τὰ θορυβώδη μοτοποδήλατα τὰ ὁποῖα γιὰ μεγάλο χρονικὸ διάστημα προσδιορίζονταν ὡς: «αὐτοκίνητα ποδήλατα» ἢ «αὐτοκίνητοποδήλατα».²³ Κύρια αἰτία τῆς ἀντιπαράθεσης τῆς Χωροφυλακῆς μέ τούς ποδηλατιστές ἀπετέλεσαν ἀρχικά τὰ παράπονα πολλῶν πολιτῶν γιὰ τὴν ἄσκοπη χρῆση τῶν κλάξων τῶν μοτοσυκλετῶν καὶ τῶν ποδηλάτων κατὰ τίς ὥρες κοινῆς ἡσυχίας.²⁴ Ἀργότερα στὴν ἀντιπαράθεση μεταξὺ ποδηλάτων καὶ Χωροφυλακῆς προστέθηκε καὶ τὸ στοιχεῖο τῆς ἀσφάλειας τῶν πεζῶν²⁵ τὸ ὁποῖο σαφῶς ἦταν πιά σοβαρὸ ἀπὸ αὐτὸ τοῦ θορύβου καὶ τὸ ὁποῖο τέθηκε ἐξαιτίας τῶν πολλῶν ἀτυχημάτων μικρότερης ἢ μεγαλύτερης σοβαρότητας πού συνέβαιναν μεταξὺ κάποιων ἀπρόσεκτων ποδηλατιστῶν καὶ πεζῶν. Σέ πολλές περιπτώσεις ξέσπαγαν ἔντονοι διαπληκτισμοὶ μεταξὺ τῶν ἐμπλεκόμενων πού ἔφταναν μέχρι τὸ σημεῖο τῆς χειροδικίας²⁶ προκαλῶντας πρόσθετους πονοκεφάλους στὴν Ἀστυνομία. Τὰ πράγματα ἔγιναν πιά δύσκολα γιὰ τὸ ποδήλατο τὸ 1933 ὅταν ἡ Νομαρχία ζήτησε ἀπὸ τὴν Ἀστυνομία νὰ ἐφαρμόσει αὐστηρά τίς διατάξεις καὶ νὰ ἐπιβάλει διοικητικὲς ποινές σέ ὅσους ποδηλατάδες ἐνοικίαζαν ποδήλατα σέ παιδιὰ κάτω τῶν 14 ἐτῶν.²⁷ Ἡ ἀπαγόρευση τῆς κυκλοφορίας τοῦ ποδηλάτου ἐπεκτεινόταν καὶ στὰ πάρκα τῆς πόλης γιὰ τὴν προστασία τῶν δένδρων καὶ τῶν λουλουδιῶν. Ἀκόμα καὶ σήμερα ἀπαγορεύεται ἡ χρῆση τῶν ποδηλάτων ἐντὸς τοῦ πάρκου τῶν Φιλοδένδρων.

* Βλ. Ἰδίου, *Συμβολὴ στὴν ἱστορία τῆς Τριπολιτισιώτικης Βυρσοδεφίας*, Ἔκδοση Ἐνώσεως Τριπολιτῶν Ἀττικῆς, Ἀθήνα 2005, καθὼς καὶ πρόσφατο λεύκωμα *Ἐμποροὶ καὶ Βιοτέχνες Τριπόλεως (1828-1940)*, Ἔκδοση Ἐμπορικοῦ Συλλόγου Τριπόλεως, Τρίπολη 2006. Ὑπενθυμίζουμε τὸ *Μέρος Α', Τρίπολη καὶ Ποδήλατο - Ἀναμνήσεις*, ὑπὸ Α.Π. & Α.Π. & Α.Φ., *Διοτίμα*, τ. 3, Ἐαρινὴ Ἰσημερία 2006.

Τόν Ίανουάριο τοῦ 1933 ἡ Διοίκηση τοῦ Ἄλσους τοῦ Ἁγίου Γεωργίου κινούμενη ἀπὸ τὸ ἴδιο πνεῦμα ἀποφάσισε τὴν ἀπαγόρευση τῆς κυκλοφορίας τῶν ποδηλάτων ἐντὸς τοῦ Ἄλσους. Οἱ ποδηλάτες ὄφειλαν ὅταν ἔφταναν στὸ Ἄλσος νὰ παραδίδουν τὸ ποδήλατό τους στοὺς ὑπαλλήλους τοῦ κιοσκιοῦ τοῦ Ἄλσους οἱ ὁποῖοι ἦσαν ὑποχρεωμένοι νὰ φροντίσουν γιὰ τὴν φύλαξη καὶ τὴν ἐπιστροφή τοῦ ποδηλάτου στὸν ἰδιοκτήτη του ὅταν αὐτὸς θὰ ἐγκατέλειπε τὸ ἄλσος.²⁸ Ἡ ἀπόφαση αὐτὴ ἔγινε δεκτὴ μὲ ἐπιδοκιμασία ἀπὸ μέρος τοῦ τοπικοῦ Τύπου.²⁹

Παράλληλα γίνονταν προτάσεις γιὰ τὸν περιορισμὸ τῆς κυκλοφορίας τῶν ποδηλάτων στοὺς κεντρικοὺς δρόμους καὶ ἰδιαίτερος στὴν δενδροστοιχία τῆς ὁδοῦ Καλαβρύτων πού ἀποτελοῦσε ἕναν ἀπὸ τοὺς ἀγαπημένους δρόμους τῶν περιπατητῶν κατὰ τοὺς καλοκαιρινούς μῆνες κυρίως.³⁰

Παρόλα αὐτὰ ὅμως, ἡ ἀστυνόμευση τοῦ ποδηλάτου δὲν ἦταν ποτὲ ἀποτελεσματικὴ ἐνῶ πολλές φορές οἱ νεαροὶ ἀστυνομικοὶ γοητευμένοι καὶ αὐτοὶ ἀπὸ τίς μοτοσυκλέττες καὶ τὰ ποδήλατα ἔδειχναν ἀνοχή στίς ὑπερβασίες τῶν ὑπολοίπων ἀναβατῶν.³¹

Ἀτυχήματα καὶ εὐτράπελα.

Σέ αὐτοκινητιστικὸ δυστύχημα πού συνέβη στίς 15 Αὐγούστου 1933 στὸ δρόμο Τρίπολης- Σπάρτης εἶχε ὡς ἀποτέλεσμα νὰ σκοτωθεῖ ποδηλάτης, ὁ πρῶτος πιθανόν στὴ περιοχὴ μας. Ὁ Τύπος καταγράφει τὸ περιστατικὸ ὡς ἐξῆς: «Τὴν παρελθοῦσαν Τρίτην καὶ ὥραν 5 μ.μ. ἔλαβε χώραν τραγικὸν αὐτοκινητιστικὸν δυστύχημα τὸ ὁποῖον κρατεῖ εἰσέτι εἰς εὐλογον συγκίνησιν τοὺς συμπολίτας, μὲ ἀποτέλεσμα τὸν θάνατον τοῦ συμπολίτου καφεπώλου Ἡλία Χούρχουλα καὶ ἐνός δεκανέως τοῦ 11ου Σύν/τός Παναγούλια Ἰωαν... Τὸ ὑπ' ἀριθ. 23016 αὐτοκίνητο τοῦ Πολιτοπούλου ἐκ Σπάρτης ὀδηγούμενον ὑπὸ τοῦ σωφῆρ Ἀργειτάκη Γεωργ. Ἐξετέλη τὴν συγκοινωνίαν τῆς πανηγύρεως ἐκ Τριπόλεως- Τεγέας καὶ τανάπαλιν. Κατὰ τὸ 4ον ὅμως χιλιομ. τῆς ὁδοῦ Σπάρτης καὶ παρὰ τὴν θέσιν «Προφήτης Ἡλίας», κατέφθασε τοῦτο ἕτερον αὐτοκίνητον ὀδηγούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Τραχανά ἢ Σπόρτη, ὅστις ἐκόρναρε συνεχῶς διὰ νὰ παραμερίση τὸ πρῶτον. Κατ' ἀντίθετον διεύθυνσιν ὅμως ἤρχετο ἐπὶ ποδηλάτου ὁ δεκανεὺς Παναγούλιας, ὅστις κατῆλθε τούτου ἐκ φόβου καθ' ὃ ἀρχάριος καὶ ἐπροχώρησε πρὸς τὰ ἀριστερὰ ὅπου ἡ φορὰ τοῦ πρῶτου αὐτοκινήτου. Ἦτο ἡ μοιραία στιγμή. Τὸ αὐτοκίνητον τοῦ Ἀργειτάκη μὲ τὴν ταχύτητα τὴν ὁποίαν εἶχεν ἀναπτύξει ἐκ τῆς ἀποτόμου στροφῆς ἀριστερὰ παρέσυρε τὸν δεκανέα μὲ τὸ ποδήλατόν του ὑπὸ τοὺς τροχοὺς. Ἀκολούθως μὲ τὴν ἰδίαν ὀρμὴν ἐπέπεσε κατὰ τοῦ ἐκεῖ τσιμεντοκτίστου εἰκονοστασίου τὸ ὁποῖον κατεκρῆμνισε καὶ ἔπεσε μὲ φυσικὴν στάσιν εἰς τὴν παρακείμενην τάφρον. Ἐκ τῆς ἀποτόμου συγκρούσεως ἐπὶ τοῦ εἰκονοστασίου

ὁ ἐκ τῶν ἐπιβαινόντων Ἡλίας Χούρχουλας ἔπαθε κάταγμα τοῦ κρανίου τοῦ κτυπήσας ἐπὶ τῆς κουκούλας, ὡς καὶ ὁ στρατιώτης Φαρφαράς τραῦμα ἐλαφρόν ἄνω τοῦ δεξιοῦ ὀφθαλμοῦ. Μετὰ τὴν παρέλευσιν τῶν πρώτων συγκινήσεων οἱ τραυματίαι μετεφέρθησαν εἰς τὴν πόλιν ὁ μὲν δεκανεὺς εἰς τὸ Στρ. Νοσοκομεῖον ὅπου ἀπέθανεν ἀμέσως ἐξ ἐσωτερικῆς αἱμορραγίας, ὁ δὲ Ἡλίας Χούρχουλας εἰς τὸ Νοσοκ. «Εὐαγγελισμός», ὅπου προχθὲς ὑπέκυψε εἰς τὸ μοιραῖον. Ὁ τραυματίας στρατιώτης εὐρίσκεται ἤδη ἐκτός κινδύνου. Προφανῶς τὸ διπλοῦν δυστύχημα ὀφείλεται ἀφ' ἐνός μὲν εἰς τὴν ἀδεξίαν στροφῆν τοῦ ὀδηγοῦ τοῦ αὐτοκινήτου, ἵνα δώσῃ χώρον εἰς τὴν ὀπισθεν ἐρχομένην «Πακάρ» τοῦ κ. Τραχανά, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἐκ μεγίστου σφάλματος τοῦ δεκανεὺς κινήεντος πρὸς τὸ μέρος τοῦ πρώτου αὐτοκινήτου διὰ νὰ ἀποφύγῃ τὸ δεύτερον, ἐνῶ ὀφείλε νὰ μείνῃ εἰς τὸ μέσον τῆς ὁδοῦ ἀκίνητος, ὁπότεν θὰ ἀπεφεύγετο τὸ δυστύχημα ἀσφαλῶς...»³²

Ἐκτός ὁμως ἀπὸ τὸ παραπάνω τραγικὸ περιστατικόν, τὸ ποδήλατο ἔγινε πρωταγωνιστὴς καὶ σὲ πολλά κωμικὰ περιστατικὰ πολλά ἀπὸ τὰ ὁποῖα καταγράφηκαν στίς στήλες τοῦ τοπικοῦ τύπου. Ἔτσι καταγράφεται τὸ πάθημα Τριπολίτη δανδῆ ὁ ὁποῖος γιὰ νὰ πάει ξεκούραστος σὲ κάποιον χορὸ σὲ κοσμικὸ κέντρο τῆς Τρίπολης νοίκιασε ποδήλατο τὸ ὁποῖο ὁμως τὸν ἄφησε στὸ μέσον τῆς διαδρομῆς γιατί ξεφούσκωσε τὸ λάστιχόν του.³³ Ἀπὸ τὰ πιὸ «πιπεράτα» καταγράφουμε τὴν βόλτα πέντε μαθητῶν, προφανῶς τῶν τελευταίων τάξεων τοῦ Γυμνασίου, οἱ ὁποῖοι πῆραν ἐπάνω στὰ ποδήλατά τους πέντε ἱερόδουλες καὶ... τίς πῆγαν βόλτα στὴν ὁδὸ Τεγέας προκαλώντας τὰ ἀρνητικὰ σχόλια τῶν ἐφημερίδων.³⁴

Ἀπὸ τὸ 1933 καὶ μετὰ παρατηρεῖται μία ὕφεση στὸ... κυνήγι τοῦ ποδηλάτου ἀπὸ τὴν Ἀστυνομία. Παρόλα αὐτὰ περιστασιακὰ καὶ ἴσως ἀπὸ λόγους... συνήθειας ὁ τοπικὸς Τύπος ἐξαπέλυε τοὺς μύδρους του κατὰ τοῦ ποδηλάτου.³⁵ Τὸ ποδήλατο ὁμως εἶχε κατακτήσει τοὺς Τριπολίτες οἱ ὁποῖοι τὸ χρησιμοποιοῦσαν καὶ γιὰ ἐκδρομὲς σὲ κοντινά³⁶ ἢ πιὸ μακρινά μέρη.³⁷

Κατοχή καὶ Ἐμφύλιος

Οἱ Ἰταλικὲς καὶ Γερμανικὲς στρατιωτικὲς μονάδες πού ἤρθαν στὴ Τρίπολη μετὰ τὴν κατάρρευση τοῦ μετώπου τὸ 1941 εἶχαν ἐντάξει τὸ ποδήλατο στίς μονάδες τους. Ἀπὸ ἀναμνήσεις παλαιότερων πληροφοροῦμαστε ὅτι οἱ Ἰταλοὶ εἶχαν φέρει ἕναν τύπο ποδηλάτου μέ συμπαγῆ λάστιχα. Κατὰ τὴν ἀποχώρηση τῶν κατοχικῶν στρατευμάτων ἀπὸ τὴν Τρίπολη πολλά ἀπὸ τὰ ὀχήματα πού αὐτοὶ χρησιμοποιοῦσαν, ἀνάμεσά τους καὶ ποδήλατα, δόθηκαν σὲ Τριπολίτες. Ἀπὸ τοὺς κατόχους αὐτῶν τῶν ὀχημάτων ἡ Οἰκονομικὴ Ἐφορία Μαντινείας ζητοῦσε περισσότερες πληροφορίες τὸν Μάιο τοῦ 1945 προφανῶς γιὰ τὴν καταβολὴ τοῦ ἀναλογούντος φόρου ἰδιοκτησίας.³⁸ Οἱ

κάτοχοι όμως αυτών των όχημάτων δεν ανταποκρίθηκαν στο κάλεσμα της... Έφορίας με αποτέλεσμα η Οικονομική Έφορία Μαντινείας να εκδώσει νέα ανακοίνωση σε αυστηρό πλέον ύφος όπου απειλούσε τους ιδιοκτήτες των οχημάτων με ποινικές διώξεις και άλλες ποινές.³⁹

Στις 9 Αυγούστου 1945 επίσης το Α΄ Αστυνομικό Τμήμα Τριπόλεως εξέδωσε ανακοίνωση σύμφωνα με την οποία όλοι οι κάτοχοι διαφόρων οχημάτων υποχρεούνταν όπως εντός 8 ημερών να παρουσιαστούν στο Τμήμα για να βγάλουν άδειες κυκλοφορίας των οχημάτων τους. Σε αντίθεση περίπτωση θα διώκονταν.⁴⁰ Άκόμα και τώρα κυκλοφορούν ποδήλατα με αριθμούς κυκλοφορίας. Είναι κατάλοιπα εκείνης της εποχής.

Το ποδήλατο αυτή την περίοδο απολαμβάνει ασυλίας από τον Τύπο ο οποίος τώρα έχει στρέψει το ενδιαφέρον του στα αυτοκίνητα, και ιδιαίτέρως στα στρατιωτικά αυτοκίνητα που τότε είχαν γίνει αίτια να προκληθούν πολλά ατυχήματα.

Τά νεώτερα χρόνια

Ο πόλεμος κατά του ποδηλάτου ξανάρχισε μετά το τέλος του έμφυλου πολέμου το 1950, όταν οι Τριπολίτες άρχισαν να χρησιμοποιούν και πάλι την δενδροστοιχία για τον περίπατό τους.⁴¹ Αυτή τη φορά έναντιον του ποδηλάτου χρησιμοποιήθηκαν ως όπλα επιχειρήματα και άκραιες συμπεριφορές κατά του ποδηλάτου κατοίκων άλλων πόλεων⁴² ενώ το 1953 η έφημερίδα «Αλήθεια» πρότεινε ως μέτρο περιστολής της κυκλοφορίας των ποδηλάτων προτάθηκε κυκλοφορία μόνο των «ύπηρεσιακών» που κρινόνταν ως απολύτως απαραίτητα.⁴³ Ο Τύπος όμως συνέχιζε να στρέφει τα πυρά του στα κάθε είδους δίτροχα κυρίως προς τα μοτοποδήλατα και τις μοτοσυκλέττες τα οποία όμως συμπεριλάμβαναν και τα ποδήλατα. Ίσως μερικά από αυτά να μην ήταν τελείως άδικαιολόγητα.⁴⁴

Το 1959 ο τότε υπομύραρχος της Τουριστικής Αστυνομίας Γεώργιος Νικολόπουλος πρότεινε στο Δήμο Τρίπολης την κατασκευή ειδικών σχαρών για τη στάθμευση των ποδηλάτων. Οι σχάρες θα τοποθετούνταν σε συγκεκριμένα σημεία και θα εξυπηρετούσαν τόσο τους Τριπολίτες, όσο και τους χωρικούς που έρχονταν στη Τρίπολη με τα ποδήλατά τους. Θα συντελούσαν επίσης στην καλύτερη κυκλοφορία των οχημάτων και στην αποφυγή μικροεπεισοδίων μεταξύ ποδηλατιστών και καταστηματαρχών λόγω της στάθμευσης των ποδηλάτων μπροστά από τα μαγαζιά τους.⁴⁵ Η πρόταση, απ' ότι γνωρίζουμε, δεν εφαρμόστηκε πράγμα το οποίο λίγα χρόνια επιδείνωσε τα προβλήματα στάθμευσης στους δρόμους της πόλης,⁴⁶ καθώς το 1968 τα ποδήλατα που κυκλοφορούσαν στους δρόμους της Τρίπολης υπολογίζονταν, υπερβολικά ίσως, κοντά στις 5.500.⁴⁷ Πάντως, αν τυχόν συσχετίσουμε τον

ἀριθμό τῶν ποδηλάτων μέ τόν πληθυσμό τῆς Τρίπολης ὁ ὁποῖος σύμφωνα μέ τήν ἀπογραφή τοῦ 1971 ἀνερχόταν στίς 20.209 κατοίκους, τότε αὐτό σημαίνει ὅτι πρακτικά σέ κάθε σπίτι τῆς Τρίπολης ὑπάρχει ἕνα τουλάχιστον ποδήλατο.

Ταυτόχρονα ὁ τοπικός τύπος καταγράφει εὐτράπελα μέ πρωταγωνιστές ποδηλάτες.⁴⁸ Καταγράφει ὅμως καί ἀρκετά ἀτυχήματα ὅπου ἐμπλέκονται ποδήλατα. Μερικά ἀπό αὐτά ὀφείλονται στήν ἀδεξιότητα ἢ ἀμέλεια τῶν ἴδιων τῶν ποδηλατιστῶν.⁴⁹ Στά πιό σοβαρά ὅμως ἀπό αὐτά αὐτοκίνητα χτυποῦν ποδήλατα καί ποδηλάτες τούς ὁποίους σέ πολλές περιπτώσεις ἐγκαταλείπουν καί ἀφήνουν ἀβοήθητους.⁵⁰ Σέ ὀρισμένες περιπτώσεις καταγράφονται καί ἀτυχήματα πού σπάνια συμβαίνουν.⁵¹

Τό ποδήλατο ἀποτελέσει ἐπίσης στόχο γιά τούς κάθε ἡλικίας καί κάθε εἴδους κλέφτες, οἱ ὁποῖοι εἴτε ἀφαιροῦσαν μέρη τοῦ ποδηλάτου καί τά μεταπωλοῦσαν ὡς ἀνταλλακτικά, εἴτε ἔκλεβαν ὁλόκληρο τό ποδήλατο καί τό μεταπωλοῦσαν σέ ἄλλα μέρη.⁵² Στή περιοχή τῆς Τρίπολης ὅμως δέν καταγράφεται ἰδιαίτερη ἔξαρση στή κλοπή τῶν ποδηλάτων μέχρι τό 1990. Στίς ἀρχές τῆς δεκαετίας τοῦ 1990 στή περιοχή τῆς Τρίπολης σημειώθηκε ἕνα κύμα κλοπῆς ποδηλάτων τό ὁποῖο ἀποδόθηκε στούς οικονομικούς μετανάστες.

Ἀπό τό 1975 καί μετά καί σέ συνάρτηση μέ τήν ὀξυση τοῦ κυκλοφοριακοῦ προβλήματος τῆς πόλης, τό ποδήλατο ἀρχίζει νά ἀντιμετωπίζεται μέ πιό εὐνοϊκή ματιά σάν ἕνα μέσο κυκλοφορίας ἰδανικό γιά τήν πόλη. Στό τοπικό τύπο μάλιστα ἀρχίζουν νά ἐμφανίζονται κείμενα πού προβάλλουν τή μετακίνηση μέ τό ποδήλατο⁵³ ἢ προβάλλονται πρωτοβουλίες συλλογικῶν φορέων πού τάσονται ὑπέρ τῆς χρήσης τοῦ ποδηλάτου.⁵⁴ Καθώς δέ, ἡ πόλη μας εἶναι ἐπίπεδη μέ λίγες ἀνηφοριές μεγάλης κλίσης καί μεγάλου μήκους, θεωρεῖται ἰδανική γιά τή χρήση τοῦ ποδηλάτου. Παρόλα αὐτά ἡ μέχρι σήμερα ἐμμονή τῶν Τριπολιτῶν στή χρήση τῶν αὐτοκινήτων τους, ἀκόμα καί γιά τίς πιό μικρές ἀποστάσεις, δέν ἔχει κάνει δυνατή τή μαζική χρήση τοῦ ποδηλάτου γιά τίς μετακινήσεις ἐντός πόλης.

Τά τελευταία χρόνια καί μέ ἀφορμή τόν ἑορτασμό τῆς ἡμέρας χωρίς αὐτοκίνητο, στίς 22 Σεπτέμβρη, προπαγανδίζεται ἡ χρήση τοῦ ποδηλάτου στίς νεότερες ἡλικίες μέ ἐπιδείξεις τῶν δυνατοτήτων του καί μέ ποδηλατικούς ἀγῶνες. Θέλω νά ἐλπίζω ὅτι τά ἀποτελέσματα θά εἶναι ἐμφανῆ σέ λίγα χρόνια.

Δέν ξέρω ποιά θά εἶναι ἡ ἐξέλιξη τοῦ ποδηλάτου, οὔτε ἂν οἱ μελλοντικές γενιές τό ἀγαπήσουν τόσο ὅσο ἐμεῖς, οἱ γονεῖς μας καί οἱ παππούδες μας. Πιστεύω ὅμως ὅτι τό ποδήλατο θά κατορθώσει νά ἐπιβιώσει. Ὅταν μάλιστα βλέπω τόν Πρόεδρο τῆς Δημοκρατίας Κωστή Στεφανόπουλο νά χρησιμοποιεῖ

μέ εφηβικό πάθος τό ποδηλάτο του, ἢ ἀκούω ὅτι τὰ τελευταία δύο χρόνια στὴ Τρίπολη ἔγιναν πολλές ἀνακατασκευές καὶ ἀποκαταστάσεις παλιῶν ἐγκαταλελειμμένων ποδηλάτων, ἐξαιτίας τοῦ ὅτι ἓνα παλιό ποδήλατο χρησιμοποιήθηκε ὡς μέρος τοῦ σκηνικοῦ τοῦ Καφέ τῆς Χαράς στὴν ὁμώνυμη τηλεοπτική σειρά, ἔ, τότε γίνομαι πιό αἰσιόδοξος...

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

22. Ἐφημ. «Μορεάς» φ.16/26-10-1927, σ.2 Ο ΕΚ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΗ Α-ΔΡΑΝΕΙΑ «...κατὰ συνέχειαν τὴν νύκτα καὶ τὴν ἡμέραν σειρά κάρρων, ποδηλάτων, αὐτοκινήτων, ἀμαξῶν, χωρὶς κλάξτον, χωρὶς φῶτα μὴ κορνάροντα εἰς τὴν ὄπισθεν κίνησιν κινουῦνται ὡς διαρκῆς ἀπειλή κατὰ τῆς ζωῆς τῶν κατοίκων...»
23. Βλέπε ἔφημ. «Μορεάς» φ.1310/12-1-1930, σ.3 ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΙΣ/ Περί ἀπογραφῆς μεταφορικῶν μέσων
24. Ἐφημ. «Μορεάς» φ.10/4-9-1927, σ.1-2 ΑΙ ΣΕΙΡΗΝΕΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ «Παρατηροῦμεν εἰς τὴν Ἀστυνομικὴν ἀρχὴν ὅπως προσέξῃ ἐπὶ καταφύρου παραβάσεως ἀστυνομικῶν διατάξεων ἐπὶ τῆς κοινῆς εὐταξίας καὶ τῆς δημοσίας ἡσυχίας καὶ τάξεως τῆς πόλεως. Πολλοὶ σωφῆρ, ἄνευ ἀνάγκης, ὑπὸ τὴν χυδαίαν μανίαν τοῦ κακοῦχοῦ θορύβου κινουμένοι, καὶ ἀγυιόπαιδες ἀπειθάρχῃ καὶ μὴ ὑποκείμενοι εἰς οὐδεμίαν παιδονομικὴν ἐπίβλεψιν, μὴ σεβόμενοι τὴν ἡσυχίαν τοῦ πλησίον καὶ τὴν πνευματικὴν ἐργασίαν τῶν ἀνθρώπων τῶν γραμμάτων ὀργιάζουν μὲ τὰς σειρῆνας καὶ τὰ ἄλλα βάρβαρα ὄργανα εἰς βάρος τῶν νεύρων τοῦ κόσμου. Το νὰ μεταχειρίζεται ὁ σωφῆρ καὶ ὁ ποδηλάτης τοὺς ἀβερτισσαίρ καὶ τὰ κλάξτον πρὸς εἰδοποίησιν τοῦ κινδύνου, εἶναι βεβαίως ἀνάγκη, ἀλλ' εἶναι μαζὺ τέχνη, ρυθμὸς καὶ στιγμή. Εἰς τοὺς εὐγενεῖς εἶναι ταῦτα αὐτοδίδακτα. Εἰς τοὺς βαρβάρους ἐπεμβαίνει ἡ Ἀστυνομία καὶ παρέχει μαθήματα σχετικὰ. Ἴδου τί ἀνυψώνει τὴν Ἀστυνομίαν τῶν πόλεων!»
25. Ἐφημ. «Μορεάς» φ.1365/14-6-1931, σ.2 ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΤΑΙ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΑ «Εἰς τὰ ὄργανα τῆς ἐνταῦθα Χωροφυλακῆς τὰ ἐντεταλμένα τὴν ἐπίβλεψιν τῆς τροχαίας ἐν πόλει κινήσεως, ἔχομεν νὰ συστήσωμεν μεγαλυτέραν παρακολούθησιν καὶ αὐστηρότερον ἔλεγχον ἐπὶ τῆς ἀπειθαρχήτου κυκλοφορίας τῶν μοτοσυκλετῶν καὶ ποδηλάτων, ἐκ τῶν ὁποίων ὁ κίνδυνος ἀπέβη ἐσχάτως σοβαρώτατος καὶ ἀπειλητικός. Δέν ἐννοοῦμεν πῶς δύναται νὰ λαμβάνῃ χώραν, πῶς δύναται νὰ συμβαίῃ τοῦτο τό πρωτοφανές διὰ τὴν ἡσυχίαν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τῶν κατοίκων τῆς πόλεως, ὁ κάθε ἀγυιόπαις, τό κάθε βρωμόπαιδο ἐπιβαῖνον μοτοσυκλέττας ἢ ποδηλάτου νὰ ἀπειλῇ ὑπὸ τὰ ὄμματα τῶν χωροφυλάκων τὴν ζωὴν τῶν διαβατῶν, ἢ νὰ ταράσῃ διαρκῶς, ἀκόμη καὶ τὰς μεσημβρινὰς ὥρας, τὴν ἡσυχίαν τῶν κατοίκων μὲ τὰ ἐξωφρενικά κουδουνίσματα, τίς σφουρίκτες καὶ τὰς φωνὰς τῶν κλάξον. Θέλομεν νὰ γνωρίζομεν, ἢ Ἀστυνομία ἀσκεῖ ἄραγε κανένα ἔλεγχον ἐπὶ τῶν ἀδειῶν τῶν κυκλοφορούντων μοτοσυκλετῶν; Ἀσκεῖ ἔλεγχον ἐπὶ τῆς ταχύτητος, τῶν ὥρων τῆς κυκλοφορίας καὶ τῶν δρομολογίων των; Πάντως γράφοντες τὰ ἀνωτέρω, καθιστῶμεν ὑπεύθυνον τὴν Ἀστυνομίαν τῆς Τριπόλεως διὰ τὴν ἐπιδεικνυομένην ὑπ' αὐτῆς ἀδιαφορίαν εἰς τὴν κίνησιν τῶν μοτοσυκλετῶν καὶ ποδηλάτων, πιστεύομεν δὲ πῶς τάχιστα αὕτη θὰ λάβῃ μέτρα πρὸς περιστολὴν τοῦ κακοῦ, ἐκτείνουσα τὴν ἐπίβλεψιν τῆς καὶ ἐπὶ τῆς νεοφανοῦς πληγῆς τῆς εἰς πᾶσαν ὁδὸν καὶ πᾶσαν ὥραν ἐνοχλητικῆς καὶ ἀηδοῦς ὑπὸ χαμνίων ποδοσφαιρίσεως.»
26. Ἐφημ. «Ἀρχαδικὸς Τύπος» φ.136/2-12-1934, σ.2 «Τό κακὸν τῶν ποδηλατοδρομούντων

παιδιῶν ἔχει ἀπογίνει τόν τελευταῖον καιρόν. Προχθές παρεσύρθη ἓνα διετές χοριτσάκι, τοῦ ὁποίου ὁ πατέρας δικαίως ἐχειροδίκησεν ἐπὶ τοῦ ἀναβάτου τοῦ ποδηλάτου ὑποκαθιστῶν τό ἔργον τῆς Ἀστυνομίας.»

27. Ἐφημ. «Ἀρκαδικός Τύπος» φ.73/3-9-1933, σ.3 Ἡ Νομαρχία ἀπηύθυνε ἐγγραφον πρὸς τὴν Διοίκησιν Χωροφυλακῆς διὰ τοῦ ὁποίου παρατηρεῖ ὅτι δέν ἐφαρμόζονται ὅσον ἔδει αὐστηρῶς αἱ διατάξεις ἐπὶ τῆς κυκλοφορίας τῶν ποδηλάτων. Ἀφορμὴν ἔλαβε ἡ Νομαρχία ἐκ πλείστων ὄσων παραπόνων διατυπωθέντων παρὰ συμπολιτῶν ὡς καὶ τὴν ἐξ ἰδίας ἀντιλήψεως διαπίστωσιν τῆς χαλαρώσεως τῆς περὶ ἧς πρόκειται διατάξεως. Διὰ τοῦ ἐγγράφου τούτου παρακαλεῖται ἡ χωροφυλακὴ ὅπως ἐπιστήσουν οἱ ἀρμόδιοι σοβαρῶς καὶ ἀποτελεσματικῶς τὴν προσοχὴν των διὰ τὴν αὐστηρὰν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων. Ἰδιαιτέρως συνιστάται ὅπως δέον διωχθῶσι οἱ παραβάται ἐνοικιασταὶ ποδηλάτων, οἵτινες ἐνοικιάζωσι τοιαῦτα εἰς παιδᾶς κάτω τῶν 14 ἐτῶν καὶ κυκλοφοροῦσι εἰς ἀπαγορευμένας ὁδοὺς καὶ πλατείας τῆς πόλεως.

28. «Μορεάς» φ.1399/15-1-1933, σ.2. Ἡ ἀνακοίνωση ἔχει ὡς ἐξῆς:

ΑΛΣΟΣ ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΠΟΔΗΛΑΤΙΣΤΑΣ

Φέρομεν εἰς γνῶσιν τῶν κ.κ. ποδηλατιστῶν τὴν ὑπ' ἀριθ. 1/ἄ ἔτους 1932 ἀστυνομικὴν διάταξιν, διὰ τῆς ὁποίας ἀπαγορεύεται ἐφεξῆς ἡ ἐντὸς τοῦ Ἄλσους Ἁγ. Γεωργίου τῆς πόλεως μας κυκλοφορία ποδηλάτων.

Ὁ παραβάτης οἰοσδήποτε κι' ἂν εἶναι θά καταγγελλθῆ ἀμελλητὶ καὶ θά ὑποστῆ τὰς τοῦ Νόμου συνεπείας.

Ὁ μεταβαίνων εἰς τό Ἄλσος ἐπὶ ποδηλάτου ὀφείλει ἅμα τῇ ἀφίξει του εἰς τὴν παρὰ τῷ φρεάτι κυρίαν εἴσοδον αὐτοῦ νά κατέρχεται τοῦ ποδηλάτου, νά μεταφέρῃ τοῦτο εἰς τὴν κεντρικὴν Πλατείαν τοῦ Ἄλσους καὶ νά τό παραδίδῃ πρὸς πλήρη φύλαξιν καὶ ἀσφάλειαν μέχρι τῆς ἀναχωρήσεώς του πρὸς τόν Ἀνδρέα τοῦ Ἁγιωργίου ἢ τόν βοθηθὸν τοῦ Χρίστου, ὁ ὁποῖος παραλαμβάνων τοῦτο θά τοποθετῆ εἰς τόν ἐπὶ τούτω καὶ ὀπισθεν τοῦ οἰκίσκου διαρρυθμισθέντα χῶρον καὶ θά δίδῃ εἰς τόν κάτοχον τοῦ ποδηλάτου εἰδικόν σημεῖωμα φέρον τόν ἀριθμὸν τῆς τοποθετήσεώς του.

Νομίζομεν, ὅτι διὰ τοῦ ληφθέντος τούτου μέτρου οὐδαμῶς ἀποκλείομεν τὴν εἰς τό Ἄλσος μετάβασιν τῶν ποδηλατιστῶν, ἀλλὰ τούναντίον λαμβάνομεν πρόνοιαν περὶ διαφυλάξεως καὶ ἐξασφαλίσεως τῶν ποδηλάτων τῶν μέχρι τῆς ἐπιστροφῆς αὐτῶν ἐπὶ τῇ προσαγωγῇ τοῦ δοθέντος σημειώματος, ἵνα οὕτω ἀμέριμνοι οὗτοι περιέρχονται τό Ἄλσος ὄσῃν ὥραν θέλουν, καὶ τό σπουδαιότατον πάντων προλαμβάνομεν ἀτυχήματα, ἅτινα ἐνδεχόμενον νά συμβῶσιν, καθόσον παρετηρήσαμεν ἐσχάτως νά κατέρχονται ἀπὸ τούς μᾶλλον ἐπικλινεῖς διαδρόμους τοῦ Ἄλσους μέτ' ἰλιγγιώδους ταχύτητος ποδήλατα.

Παρακαλοῦμεν τούς γονεῖς καὶ κηδεμόνας, ἰδίᾳ τῶν μικρῶν ποδηλατιστῶν, ὅπως σοβαρῶς συστήσωσι εἰς αὐτούς τόν σεβασμὸν τοῦ τοιούτου μέτρου, ὅπερ ἄλλως τε καὶ ἐξ ἐνδιαφέροντος ὑπὲρ αὐτῶν ἐλήφθη, καθόσον ἔχομεν λάβῃ ἀμετάκλητον ἀπόφασιν ὅπως ἐπιδιώξωμεν τὴν αὐστηρὰν ἐφαρμογὴν τῆς ἐν λόγῳ ἀστυνομικῆς διατάξεως κατὰ παντός οἰοσδήποτε παραβάτου αὐτῆς.

Ἐν Τριπόλει τῇ 12 Ἰανουαρίου 1933

Ἡ εἰς τό Ἄλσος Ἁγ. Γεωργίου τῆς Τριπόλεως Διοικοῦσα Ἐπιτροπὴ

29. Ἐφημ. «Ἀρκαδικός Τύπος» φ.40/22-1-1933, σ.2 Μὲ μεγάλην ἀνακούφισιν ἠκούσθη ἡ ἀπαγόρευσις τῆς ἐπὶ τοῦ ἄλσους τοῦ Ἁγιωργίου ἐπιτροπῆς, τῶν ποδηλατιστῶν καὶ μοτοσυκλετιστῶν. Ἦτο καιρὸς πειὰ νά παύσῃ αὐτὴ ἡ ἱερόσυλος ἐπίδειξις στάς διόδους καὶ πλατείας τοῦ μοναδικοῦ μᾶς ἄλσους, ἧτις δέν θά ἦτο ἄμοιρος καὶ δυστυ-

- χημάτων ἄν ἐξηκολούθη.
30. Ἐφημ. «Ἀρκαδικός Τύπος» φ.73/3-9-1933, σ.3 ΤΑ ΠΟΔΗΛΑΤΑ «Ἀληθής πληγή κατήντησε ἡ ποδηλατοδρομία διὰ μέσου κεντρικωτάτων καὶ πολυσυχνάστων ὁδῶν ἐν τῇ πόλει μας. Εἶναι καιρός πλέον νά λείψῃ τό ἐνοχλητικόν διὰ τοὺς βραδυνούς περιπατητάς τῆς δενδροστοιχίας καὶ τῶν πλατειῶν, ὅσον καὶ ἐπικίνδυνον τοῦτο σπόρ, καὶ ἐλπίζομεν ὅτι ἡ ἀστυνομία μᾶς κατόπιν τῆς εἰς ἄλλην στήλην δημοσιευομένης συστάσεως τῆς Νομαρχίας θά θελήσῃ νά ἐπέμβῃ καὶ μᾶς ἀπαλλάξῃ ἀπό τήν δημοσίαν ταύτην ἀσχημίαν.»
31. Ἐφημ. «Ἀρκαδικός Τύπος» φ.50/9-4-1933, σ.2 «Τά μοτοσακὸ- μοτοσυκλέτες ποδήλατα, ἔχουν ἀποβῆ τελευταίως εἰς τήν πόλιν μᾶς πραγματικῆ πληγή κατὰ τῆς ἡσυχίας καὶ τῆς ζωῆς μας. Διότι ἐκτός τοῦ δαιμονιώδους θορύβου πού προκαλοῦν τρέχοντα καὶ δέν μᾶς ἀφήνουν σέ ἡσυχία, κατέστησαν κίνδυνος διαρκῆς ὄχι μόνον τῶν πεζοπορούντων, ἀλλά καὶ αὐτῶν πού τα... ἵππεύουν. Θά ἠθέλαμεν νά κάμωμεν σύστασιν πρὸς τοὺς ἀστυνομικούς μας, ἀλλά πρὸς τί, ἀφοῦ καὶ αὐτοὶ οἱ ἴδιοι... συμμετέχουν εἰς τό νέον, ἀνά τὰς ὁδούς τῆς πόλεως σπόρ;»
32. Ἐφημ. «Ἀρκαδικός Τύπος» φ.71/20-8-1933, σ.3
33. Ἐφημ. «Ἀρκαδικός Τύπος» φ.69/6-8-1933, σ.2 «Ὁ προχθεσινὸς χορὸς τοῦ «Ἄττικου» συνεκέντρωσε ὅτι ἐκλεκτὸν ἔχει νά ἐπιδείξῃ ἡ Πλατεία μας, καὶ πρὸ παντός τό παρεπιδημοῦν ὠραῖον φύλον. Ὡς ἕνα ἀπὸ τὰ κωμικὰ ἀπρόοπτα τοῦ χοροῦ σημειοῦμεν τό ἐξῆς: Νεαρὸς φίλος, ἀπὸ τήν ἡμέραν πού ἀνηγγέλθη ὁ χορὸς ἔκανε διαρκῶς πρόβες γιὰ μιὰ «καλὴ ἐμφάνιση». Τήν ἡμέραν τοῦ χοροῦ ἐκοιμήθη ἐπὶ τέσσερες ὥρες «γιὰ νά κἀνῃ χρῶμα». Ὑπέστη ξεθεωτικὴ κόντρα στό κουρεῖο. Ἀγόρασε κολάρο τῶν 20 δραχμῶν καὶ πέντε δράμια πατσουλί. Ἐβαλε «τά μαῦρα του» ρούχα καὶ γιὰ νά μὴ ταλαιπωρηθῇ πεζοπορῶν ἐνοικίασε ποδήλατο. Στὸ δρόμο ὁμῶς τοῦ ξεφούσκωσε ἡ ρόδα καὶ μόλις κατόρθωσε νά φθάσῃ στό τέλος τοῦ χοροῦ καὶ νά πυρπολήσῃ μιὰ καρδιά ἢ ὅποια ὁμῶς ἐξηκριβώθη ὅτι εἶνε... στήν ἀσφάλεια!»
34. Τό περιστατικὸ καταγράφεται στήν ἔφημ. «Ἀρκαδικός Τύπος» φ.27/23-10-1932, σ.2 ὡς ἐξῆς: «Θά ἦτανε ἀναχρονισμὸς ἄν συστούσαμε εἰς τοὺς ἐπιθεωρητάς καὶ καθηγητάς τῶν διαδακτηρίων μας. Νά φέρουν καὶ ἄλιν τίς παληές δάφνες τῶν παιδονόμων. Ἴνα καυτηριασθῇ ἡ τολμηρὰ τάσις τῶν μαθητῶν μας πού καλὰ καὶ σῶνε θέλουν νά γίνουν... «νταβατζῆδες». Δέν μπορούμε ἄλλως τε νά δικαιώσουμε τον... ρωμαντικὸ βραδυνὸ περίπατό των. Με... πιλίκια πρὸς τό γνωστὸν κέντρον παρὰ τό ἠλεκτροργεῖον. Πέντε ποδήλατα μὲ ἀναβάτας μαθητάς καὶ ἰσαριθμοὺς ἱεροδοῦλους. Πού κάνανε προχθές τὸν περίπατό τους στήν ὁδὸ Τεγέας. Μᾶς ἀναγκάζουν νά κουνήσουμε τό κεφάλι μας ἀπὸ ἀπαισιοδοξία καὶ οἰκτιρμῶ.»
35. Ἐφημ. «Ἀρκαδικός Τύπος» φ.227/11-10-1936, σ.3 ΤΑ ΠΟΔΗΛΑΤΑ Ἡ κοινὴ ἀγανάκτησις ἔχει φθάσει εἰς τό κατακόρυφον καὶ καθημερινῶς διατυποῦνται παράπονα κατὰ τῆς ἀρμοδίας ἀρχῆς, ἧτις ἐπὶ τοσοῦτον ἐφάνη ἐλαστικὴ νά περιμαζεύσῃ τοὺς τροχοφόρους αὐτοὺς δαίμονας πού ἀποκαλοῦνται ποδήλατα. Καθημερινῶς σημειοῦνται πλεῖστα ἀτυχήματα ἐκ συγκρούσεων πρὸς τοὺς ἀνυπόπτους διαβάτας καὶ τέλος ἔχουν καταστῆ τύραννοι μοναδικοὶ εἰς τό εἶδος των. Ἐρωτῶμεν διὰ τελευταίαν φοράν -διότι χιλιᾶκις ἠσχολήθημεν μὲ τό ζήτημα τοῦτο- θά εὑρεθῇ ἢ ὄχι ὁ ἀρμόδιος ἐκεῖνος ὅστις θά ἀπαλλάξῃ τήν πόλιν καὶ τοὺς πολίτας ἀπὸ τὰς ὀχλήσεις τῶν ποδηλατιστῶν; Δέν ὑπάρχει τρόπος περιστολῆς τοῦ κακοῦ;
36. Στίς 23 Ἰουνίου 1940 ὁ Σύλλογος Ἐκδρομέων Τριπόλεως διοργανῶνει ἐκδρομὴν στὰ χωριά Μανθουρά καὶ Βλαγοκερασιά μὲ ποδήλατα. Ἐφημ. «Ἀρκαδικός Τύπος» φ.355/2-6-1940, σ.2

37. Προσωπικά θυμάμαι τον άειμνηστο δικηγόρο Άριστειδή (Άρη) Παπαοικονόμου (1919-1995) ό όποιος καυχόταν ότι έπανειλημένως είχε πραγματοποιήσει τήν διαδρομή Τρίπολη- Μύλοι- Τρίπολη μέ ποδήλατο. Τίς δεκαετίες έπίσης του 1970 και του 1980 θυμάμαι δύο- τρεις Τριπολίτες, όπως τόν κό Άνδρέα Δασκαλόπουλο (γένν.1939) ήλεκτρολόγο, πού τά καλοκαίρια πραγματοποιούσαν τήν διαδρομή Τρίπολη- Άστρος- Τρίπολη μέ ποδήλατο. Ό κόσ Δασκαλόπουλος θυμάται έπίσης ότι τά παλαιότερα χρόνια παρέες πού έφταναν και τά 50 άτομα χρησιμοποιούσαν τά ποδήλατά τους για νά πάνε μέχρι τό Άστρος ή τό Κυβέρι.

38. Έφημ. «Άλήθεια» φ.29-6/28-5-1945, σ.2 Η άνακοίνωση έχει ως έξής:

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Παρά τών άποχωρησάντων Γερμανικών και Ίταλικών στρατευμάτων παρεδόθησαν εις διαφόρους ιδιώτας διάφορα κινητά πράγματα ήτοι αυτοκίνητα, ποδήλατα, μοτοσυκλέτα, ζώα, μηχαναί κλπ. Παρακαλούνται οί γνωρίζοντες σχετικώς όπως διέλθωσι εκ τών γραφείων τής Οίκον. Έφορίας Μαντινείας και παράσχωσιν ήμιν σχετικές πληροφορίας

Ό Οίκον. Έφορος.

39. Έφημ. «Άλήθεια» φ.43-20/2-9-1945, σ.2 Η άνακοίνωση έχει ως έξής:

ΕΠΕΙΓΟΥΣΑ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Ειδοποιούνται οί κάτοχοι αυτοκινήτων, ποδηλάτων, μοτοσυκλετών, ζώων και έν γένει παντός κινητού περιελθόντος αυτοίς παρά τών έχθρικών στρατευμάτων, όπως μέχρι 30 Σ/βρίου δηλώσωσιν ήμιν ταύτα, άλλως πλήν τής ποινικής διώξεως θά στερηθώσιν τών ευεργετημάτων του Νόμου 410, τά δέ αυτοκίνητα, ζώα κλπ θά διατεθώσι υπό του Δημοσίου διά Δημοσίων διαγωνισμών.

Έν Τριπόλει τή 30-8-1945

Ό Οίκον. Έφορος Μαντινείας

Θεόδ. Έρμήςλιος

40. Έφημ. «Άλήθεια» φ.40-17/12-8-1945, σ.2. Η άνακοίνωση έχει ως έξής:

Α' ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟΝ ΤΜΗΜΑ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Καλούνται άπαντες οί κάτοχοι ποδηλάτων, τρικύκλων και αυτοκινήτων, όπως έντός 8 ήμερών προσέλθουν εις τό ύφ' ύμās Α' Τμήμα, κομίζοντες δύο φωτογραφίας και τά διπλότυπα πληρωμής φόρου, πρός λήψιν τών κεκατονισμένων άδειών κυκλοφορίας. Οί μή συμμορφωθησόμενοι μέ τήν παρούσαν άνακοίνωσίν μας θά διωχθώσιν.

9-8-1945

Έκ τής Άστυνομίας

41. Έφημ. «Άλήθεια» φ.231/27-8-1950, σ.2 Ίσχύει άραγε εκείνη ή σωστική εκ τών κινδύνων τών ποδηλάτων άστυν. διάταξις τήν όποίαν τόσον έπήνεσεν ή πόλις; Τήν άμφιβολίαν διατυποῦμεν εκ του γεγονότος ότι ανεθάρρησαν και πάλιν οί δίτροχοι δαιμόνες άρχει ν' άναφέρωμεν ότι καθ' έσπέραν ομάδες 8-10 ποδηλατιστών άμφοτέρων τών φύλων διασχίζουν φρενήρεις τήν δενδροστοιχίαν όπου ύπάρχει κατακλισμός περιπατητών.

42. Έφημ. «Άλήθεια» φ.234/17-9-1950, σ.2 «»Νομοταγείς κάτοικοι Πατρών» όπως αυτοκαλούνται, υπέβαλον άναφοράν εις τήν Άστ. Δ/σιν Πατρών εις τήν όποίαν μεταξύ άλλων λέγουν: «...Άμυνόμενοι κατά του άνά πάν βήμα μās σοβαρού κινδύνου εκ τών άσυσδότως και υπό τά όμματα τών όργάνων σās ποδηλάτων, άπεφασίσαμεν νά έξουδετερώσωμεν κατά τό δυνατόν τόν κίνδυνον τουτόν διά τής μαγούρας, καταφερομένης κατά παντός ποδηλατιστου παραβιάζοντος τάς διεπούσας τήν

κυκλοφορίαν διατάξεις. Είς τήν απόφασιν αὐτήν προήλθομεν ἀπό τό ἀναφαίρετον δικαίωμα τῆς αὐτοαμύνης...»

43. Ἐφημ. «Ἀλήθεια» φ.321/10-5-1953, σ.2 «Τά ποδήλατα ἔγιναν πάλιν οἱ ἐφιλάται καί διαρκῆς κίνδυνος τῶν πεζῶν ἡμέρα καί νύχτα. Ἐάν ἀφαιρέση τίς τά κινούμενα δίτροχα δι' ὑπηρεσιακᾶς ἀνάγκας τῶν καταστημάτων, τά ἄλλα τίνα σκοπόν ἔχουν νά κινουῦνται εἰς τάς κεντρικάς ὁδοῦς καί ν' ἀπειλοῦν τήν ζωὴν τῶν πολιτῶν; Δέν εἶναι δυνατόν νά γίνῃ κάποια περιστολή τοῦ κακοῦ αὐτοῦ;»
44. Ἐφημ. «Ἀλήθεια» φ.379/7-8-1955 ὅπου σέ ἐπιστολή πρὸς τήν ἐφημερίδα ἀναγράφονται τά ἑξῆς: «...Εἰς οὐδεμίαν ἴσως πόλιν τῆς Πατρίδος μᾶς γίνεται τόση χρῆσις ποδηλάτου, ὅση ἐν Τριπόλει. Διά τόν λόγον τοῦτον νομιζόμεν χρειάζονται εἰδικά μέτρα προστασίας τῶν πολιτῶν ἐκ μέρους τῆς οἰκείας Ἀρχῆς ὅπερ, πολὺ φοβούμεθα, δέν συμβαίνει, ἂν λάβωμεν ὑπ' ὄψιν οὐ μόνον τήν μὴ τήρησιν ὠρισμένων στοιχειωδῶν κανόνων ὑπὸ τῶν ποδηλατιστῶν, ἀλλὰ καί τά συχνά ἀτυχήματα τά ὅποια λαμβάνουν χώραν εἰς βᾶρος τῶν ἀνυπόπτως βαδιζόντων πολιτῶν. Ἐπὶ τοῦτοις συμβαίνει καί ἰσχύουσαι σχετικαὶ διατάξεις νά μὴ τηροῦνται π.χ. ὑφίσταται ἀστυνομικὴ διάταξις, καθ' ἣν ἀπαγορεύεται ἡ κίνησις διὰ ποδηλάτων εἰς τήν Πλατείαν τοῦ Ἄρεως πέραν ὠρισμένης ὥρας, καθ' ἣν ἀρχίζει ἡ κίνησις καί φυχαγωγία τῶν πολιτῶν, μικρῶν καί μεγάλων. Παρὰ ταῦτα ἡ ἀπαγόρευσις δέν ἐφαρμόζεται, δι' ὃν λόγον καί τά ἀτυχήματα δέν λείπουν, ἰδίᾳ ὑπὸ τῶν διτρώχων ποδηλάτων κινουμένων ὑπὸ νεαρῶν μετὰ πάσης ταχύτητος καί πρὸς ἐπίδειξιν. Τά ἀνωτέρω θέτομεν ὑπ' ὄψιν τῆς Δ/σεως Τροχαίας μέ τήν πεποιθησιν ἄρσεως τοῦ κακοῦ...» Ἐπίσης φ.433/8-9-1957, σ.2 Σμῆνη ποδηλατιστῶν, σέ πολλῆς περιπτώσεως ἀνηλίκων, κατακλύζουν τίς βραδυνῆς ὥρες τοὺς κεντρικοὺς δρόμους καί οἱ ἀνύποπτοι διαβάται δέν μποροῦν νά προφυλαχθοῦν. Μερικοὶ μάλιστα μαντράχαλοι μέ τά θορυβώδη μοτοσακὸ διασχίζουν περιφρονητικὰ τόν κόσμον κάνοντας τήν ἐπίδειξίν των καί... ὅποιοι πάρη ὁ χάρος. Δέν θά ληφθοῦν τέλος πάντων δραστικά μέτρα κατὰ τῆς πληγῆς αὐτῆς;
45. Ἐφημ. «Ἀρκαδικὰ Νέα» φ.682/30-8-1959, σ.2.
46. Ἐφημ. «Ἀρκαδικὰ Νέα» φ.876/2-6-1963, σ.1 Τό παρκάρισμα τοῦ παντός εἴδους τροχοφόρων κατὰ μήκος τῶν πεζοδρομίων, ἰδίᾳ τῶν κεντρικῶν ἀρτηριῶν τῆς πόλεως, κατὰ τήν ἀνεξέλεγκτον κρίσιν τῶν ιδιοκτητῶν των, νομιζόμεν ὅτι πρέπει νά προσελκύσῃ τό ἐνδιαφέρον τῶν ἀρμοδίων ἀστυνομικῶν ἀρχῶν, ἰδίᾳ τῆς Ὑπηρεσίας Τροχαίας Κινησεως, δεδομένου ὅτι τά μέγιστα ἤρχισεν νά δυσχεραίνεται ἡ κυκλοφορία τῶν ὀχημάτων. Ὁρθόν εἶναι νά μπῆ τάξις καί μάλιστα τό συντομότερον.
47. Ἐφημ. «Ἀρκαδικὰ Νέα» φ.1150/1-9-1968, σ.1 «...πλησιάζουν νά κυκλοφοροῦν στή Τρίπολη περὶ τίς 5.500 ποδήλατα παντός τύπου».
48. Ἐφ. «Ἀρκαδικὰ Νέα» φ.549/18-11-1956, σ.3 Ποδηλατοδρομία ἐσημειώθη τήν περασμένη Τρίτην, ποδηλατοδρομία δεινὴ μεταξὺ δύο γιγάντων ἀρματοδρόμων εἰς τήν ὁδὸν Καλαβρύτων καί μέχρι τοῦ 5ου χιλιομέτρου στό Χάνι τῆς Ἀγγελίνας. Ποδηλατοδρόμοι οἱ δημοφιλεῖς συμπολιταὶ κ. Ἡλίας Παναγιώταρος καί Ἀνδρέας ὁ Μοντέλλος. Νικητῆς ἀνεδείχθη ἐπιβαίνων ποδηλάτου μάρκας Ράλλεϋ τοῦ οἴκου Β. Σπυροπούλου ὁ κ. Παναγιώταρος, ἀπονεμηθέντος αὐτῷ τοῦ βραβείου «Ἀελλῶ».
49. Ἐνδεικτικὰ καταγράφομε τά παρακάτω ἀτυχήματα ὅπως αὐτά καταγράφονται στόν Τύπο: Ἐφημ. «Ἀλήθεια» φ.574/6-5-1962, σ.2 Εἰς τήν διασταύρωσιν τῶν ὁδῶν Ἀκαδημίας καί Ἁγ. Βαρβάρας ποδήλατον ὀδηγούμενον ὑπὸ τοῦ στρατιώτου Θεοδ. Φωτάκη ἐπέπεσεν λόγω ἀντικανονικῆς πορείας καί ἀδεξιότητος ἐπὶ ἐπιβατικῷ αὐτ/του μέ ἀποτέλεσμα τόν τραυματισμόν του ὡς ἄνω στρατιώτου. Ἐπίσης φ.575/13-5-1962, σ.2 Εἰς τήν ὁδὸν Οὐάσιγκτων ποδήλατον ὀδηγούμενον ὑπὸ τοῦ Κων.

Κουρέτσου έτών 24 κατοίκου Μηλιάς, παρέσυρε και έτραυματίσσε σοβαρώς τήν Σοφίαν Σιαμπέκου έτών 56 έκ Μάναρι. Έφημ. «Άρκαδικά Νέα» φ.621/22-6-1958, σ.1 Τήν προπαρελθ. έβδομάδα κατερχόμενος τήν όδόν τήν άγουσαν εις Άλουποχώριον έπιβαίνων ποδηλάτου, ό Δημητρ. Σώτηρας έτών 43, μή δυνηθείς νά κρατηθθί, λόγω έλλείψεως, φρένων, κατέπεσεν από τήν παραπλεύρωσ εις οριζοκομένην γέφυραν ειρών οικτρών θάνατον. Έπίσης φ.732/28-8-1960, σ.3 Έξωθεν του ζαχαροπλαστείου Ριζιώτη τό ύπ' αριθ.2950 ποδήλατον οδηγούμενον υπό του Σωτ. Γιαννουσοπούλου έτών 63 έπέπεσεν επί του άντιθέτως έρχομένου έπιβατικού αυτοκινήτου και έτραυματίσθη ούτος σοβαρώς μεταφερθείς εις τό Παναρκαδικόν Νοσοκομείον. Άνάμεσα στίς παιδικές μου άναμνήσεις υπάρχει έντονη ή θύμηση του άτυχήματος τής συμμαθήτριάς μου Κ. Ρ. τό καλοκαίρι του 1975 όταν οδηγώντας τό ποδήλατό της στή περιοχή τής «καταβρεχτήρας» έπεσε πάνω σε αυτοκίνητο με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί σοβαρά. Οι ούλές από αυτό τό άτύχημα είναι ακόμα έμφανείς.

50. Έφημ. «Άρκαδικά Νέα» 732/28-8-1960, σ.3 Τήν παρελθοῦσαν Τετάρτην παρά τό 2ον χιλιόμετρον τής όδου Τριπόλεως- Ναυπλίου τό ύπ' αριθ.84405 Ι.Χ. έπιβατικόν αυτοκίνητον οδηγούμενον υπό του Δημ. Κωνσταντινίδη έτών 36 Πόλ. Μηχανικού κατοίκου Άθηνών, λόγω υπερβολικής ταχύτητος συνεκρούσθη μετά του προπορευομένου ύπ' αριθ. 1106 ποδηλάτου οδηγούμενου υπό του Θ. Κάμαρη έτών 17 κατοίκου Άγίου Κωνσταντίνου Τριπόλεως. Το ως άνω αυτοκίνητον έν συνεχεία προσέκρουσεν επί τής εκεί κειμένης βενζιναντλίας Κοροδήμου, ήν κατέστρεφεν τελείως. Έπίσης φ.823/27-5-1962, σ.2 Έπί τής δημοσίας όδου Τριπόλεως- Σπάρτης και επί τής δασταυρώσεως τής όδου προς Καμάριον φορτηγόν αυτοκίνητον «Βόλβο» άγνώστων στοιχείων κατευθυνόμενον προς Τρίπολιν, παρέσυρε και έτραυματίσσε διά του όπισθίου μέρους αυτού τόν προπορευόμενον ποδηλάτην Σελήν Νικόλαον του Ήλία και τής Παναγιώτας, έτών 45, γεωργόν κάτοικον Σταδίου, όστις μετεφέρθη εις τина κλινικήν ένταῦθα, ένθα νοσηλεύεται έκτός κινδύνου. Ένέργειαι άνακαλύψεως αυτοκινήτου συνεχίζονται. Έφημ. «Άλήθεια» φ.582/22-7-1962, σ.2 Παρά τό 3ον χιλ. τής όδου Καλαμών φορτηγόν αυτ/τόν οδηγούμενον υπό του Δημ. Α. Μπουρέκα εκ Τριπόλεως εξ άδεξίου χειρισμού προσέκρουσε επί προπορευομένου ποδηλάτου τραυματίσας τόν έπιβαίνοντα τούτου Βασ. Κριλήν εκ Μάκρης. Έφημ. «Άρκαδικά Νέα» φ.1805/21-5-1982, σ.2 Στίς 15-4-82 στήν όδό Καλαβρύτων τό ΡΚ ΙΧ αυτοκίνητο 7712 με οδηγό τήν Γιαννούλη Ντίνα συνεκρούσθη με τό 13079 δίκυκλο ποδήλατο που οδηγούσε ό Βέργος Ιωάννης έτών 35, κάτοικος Τρίπολ. με άποτέλεσμα νά τραυματιστεί θανάσιμα ό οδηγός του ποδηλάτου και άργότερα κατά τήν μεταφορά του στήν Άθήνα απέθανε. Έπίσης έφημ. «Άρκαδικά Νέα» φ.2241/13-2-1994, σ.5 Τροχαίο άτύχημα μ' έναν νεκρό σημειώθηκε στήν Έθνική όδό Τρίπολης- Σπάρτης. Ένας 36χρονος έχασε τή ζωή του όταν τό ποδήλατο που οδηγούσε παρασύρθηκε από ένα φορτηγό. Ο 36χρονος υπάλληλος του Δήμου Τρίπολης Διαμαντόπουλος Αντώνης πήγε νά αγοράσει τυρόπιττα με τό ποδήλατό του. Έκείνη τήν ώρα φιλόβρεχε και ό δρόμος ήταν γλιστερός. Τό ύπ' αριθ. ΡΝΜ 4629 φορτηγό δημοσίας χρήσεως που οδηγούσε ό Χ. Θεοφιλόπουλος Τρύφωνας ήταν φορτωμένο λίπασμα και κατευθυνόταν προς τίς άποθήκες τής Ένωσης Γεωργικών Συνεταιρισμών Άρκαδίας (μετά τίς σιδηροδρομικές γραμμές τής όδου Σπάρτης) όταν συγκρούσθηκε με τόν άτυχο 36χρονο. Τά αίτια του θανατηφόρου άτυχήματος δέν έχουν γίνει ακόμη γνωστά. Όπως δήλωσε ό οδηγός του φορτηγού δέν έτρεχε. Τό ποδήλατο του άτυχου 36χρονου δέν είχε αριθμό κυκλοφορίας. Μετά τό άτύχημα ό Διαμαντόπουλος μεταφέρθηκε στό Παναρκαδικό Νοσοκομείο όπου και υπέκυψε στό τραύματά του...

51. Έφημ. «Αλήθεια» φ.512/10-7-1960, σ.2 «Συνεπεία πτώσεώς του έκ ποδηλάτου και ταυτοχρόνου έκπυρσοκροτήσεως του ύπηρεσιακού περιστρόφου έτραυματίσθη ό χωρ/λαξ του Σ. Χ. Παρθενίου Καμπράς Ιω.» Ό πατέρας μου θυμάται άκόμα τόν θάνατο ενός ποδηλάτη- στρατιώτη πάνω στό ποδήλατό του άπό καρδιακή άνακοπή έξαιτίας του μεγάλου ψύχους τόν χειμώνα του 1948-1949. Τό γεγονός συνέβη στή Πλατεία Βαλτετσίου.
52. Έφημ. «Αλήθεια» φ.513/17-7-1960, σ.2 Κατεμηνύθησαν επί κλοπή οι... έτών 14 έκ Μεγάρων κάτοικος Τριπόλεως και... έτών 13 έκ Τριπόλεως διότι επέβαινον μετά ποδηλάτων άτινα είχαν άφαιρέσει έκ Κατ/τός ένοικιάσεως ποδηλάτων.
53. Βλέπε έφημερίδα «Άρκαδικά Νέα» φ.1640/15-6-1978, σ.1 όπου προβάλλεται τό γεγονός ότι ό τότε πρέσβης τής Όλλανδίας στήν Έλλάδα Καλκοϋν (Salkoin) κυκλοφορούσε στήν Άθήνα μέ ποδήλατο.
54. Έφημ. «Άρκαδικά Νέα» φ.1808/26-5-1982, σ.2 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΗ ΛΕ-ΣΧΗ ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ διοργανώνει για τούς φίλους και φίλες τής ποδηλατικό περίπατο στήν Έπισκοπή Τεγέας τήν Κυριακή 30 Μαΐου. Αναχώρησις στίς 10.30 π.μ. άπό τήν Πλατεία του Άρεως. Δηλώσεις συμμετοχής τηλ.237018, 222348, 237521.

