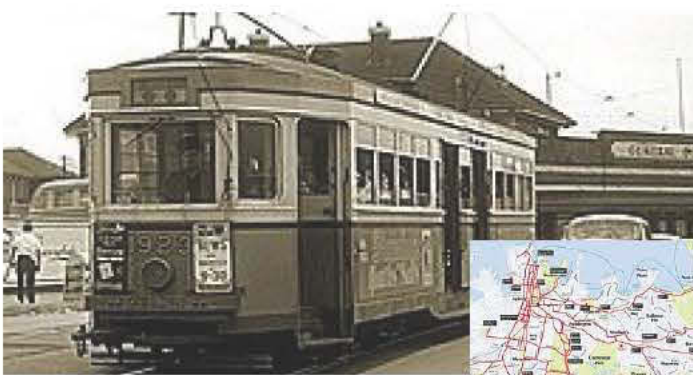


## ΓΝΩΣΤΑ ΚΑΙ ΑΓΝΩΣΤΑ

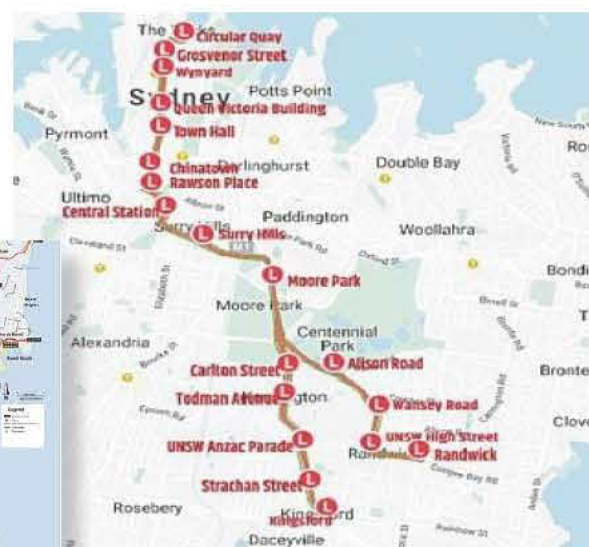
Γράφει ο Αντώνης Αμπατζής → ampandonis@gmail.com



Τραμ στο κέντρο του Σίδνεϊ



Στο σταθμό Sydenham τον Νοέμβριο του 1954

Αριστερά: Το δίκτυο τραμ στα ανατολικά προάστια  
Πάνω: Το νέο δίκτυο τραμ στα ανατολικά προάστια

## ΤΟ ΤΡΑΜ ΤΟ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΣΙΔΝΕΙ. Η ΠÓΛΗ ΠΟΥ ΕΙΧΕ ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΡΑΜ ΣΤΟΝ ΚÓΣΜΟ

**Τ**ο δίκτυο των τραμ του Σίδνεϊ εξυπηρετούσε τα εσωτερικά προάστια του Σίδνεϊ από το 1879 μέχρι το 1961. Το πρώτο τραμ του Σίδνεϊ ήταν με άλογα, με διαδρομή από τον παλιό σιδηροδρομικό σταθμό του Σίδνεϊ έως το Circular Quay κατά μήκος της οδού Pitt. Το 1879 έγινε ατμοκίνητο. Το 1898 έγινε ηλεκτροκίνητο, και το μεγαλύτερο μέρος του συστήματος άλλαξε πλήρως το 1910. Το σύστημα τροφοδοσίας με ηλεκτρικό ρεύμα στο Σίδνεϊ κατασκευάστηκε με ηλεκτρικό εξοπλισμό ίδιο με τον υπόγειο σιδηρόδρομο της Νέας Υόρκης που προσαρμόστηκε για χρήση τραμ. Επίσης ένα εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας εγκαταστάθηκε στους σταθμούς ηλεκτροπαραγωγής Ultimo και White Bay. Στις δόξες του, το δίκτυο τραμ του Σίδνεϊ κάλυπτε σχεδόν όλες τις μεγάλες γωνιές και τα κενά των ανατολικών προαστίων - καθιστώντας το το μεγαλύτερο δίκτυο με τράμ στο νότιο ημισφαίριο. Στην πραγματικότητα, ήταν ένα από τα μεγαλύτερα δίκτυα τραμ στον κόσμο. Είχε μήκος 291χλμ.

Τα τραμ ήταν εξαιρετικά δημοφιλή. Το 1945, η μεταφορική τους ικανότητα είχε αγγίξει τους 405 εκατομμύρια επιβάτες.

Το τελευταίο τραμ που διέσχισε το κέντρο του Σίδνεϊ ήταν τις πρώτες πρωινές ώρες της 29ης Σεπτεμβρίου 1957 δια μέσω της Pitt Street. Στη συνέχεια την επόμενη χρονιά υπήρξε η ολοκλήρωση του πρώτου αυτοκινητόδρομου του Σίδνεϊ, της Cahill Expressway, που ακολούθησε μερικά χρόνια αργότερα ο αυτοκινητόδρομος Warringah στα βόρεια του λιμανιού Sydney Harbour.»

Ενώ η κυβέρνηση της Νέας Νότιας Ουαλίας ενήργησε για να απομακρύνει τα τραμ από τους δρόμους του Σίδνεϊ, η Μελβούρνη προσπάθησε να επεκτείνει το σύστημα του τραμ και έχει σήμερα το μεγαλύτερο δίκτυο τραμ στον κόσμο.

Ο ανταγωνισμός από το ιδιωτικό αυτοκίνητο, οι ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης λεωφορείων και το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης οδήγησαν στο σταδιακό κλείσιμο γραμμών από τα τέλη της δεκαετίας του 1930. Οι «ειδικοί» των μεταφορών κλήθηκαν να συμβουλευθούν την πόλη για τα μεταπολεμικά ζητήματα μεταφοράς της και συνέστησαν το κλείσιμο του συστήματος. Το κλείσιμο υποστηρίχθηκε από το NRMA, αλλά η κοινή γνώμη είχε αντίθετη άποψη. Παρ' όλα αυτά, η κατάργηση των τράμ έγινε πολιτική των κυβερνήσεων. Το σύστημα καταργήθηκε σταδιακά, με το κλείσιμο της τελευταίας γραμμής που πήγαινε στο La Perouse, το 1961.

ΓΙΑΤΙ ΟΜΩΣ ΕΓΙΝΑΝ ΟΛΑ ΑΥΤΑ; Η απάντηση

έρχεται όσο και να φαίνεται παράξενο από την Αμερική.

Οι σιδηρόδρομοι αποτελούσαν πάντα «κόκκινο πανί» για τη φιλελεύθερη οικονομική πολιτική. Η General Motors κατηγορήθηκε στο παρελθόν ότι συνωμοτούσε με εταιρίες ελαστικών και πετρελαιοειδών για τη διάλυση των δικτύων τρένων και τραμ.

**Το μεγάλο σκάνδαλο των σιδηροδρομικών μεταφορών των ΗΠΑ**

Τον 19ο αιώνα, το αστικό σύστημα μεταφορών των ΗΠΑ βασιζόταν στις ράγες, αρχικά με βαγόνια που έσερναν άλογα και στη συνέχεια με τραμ. Γύρω στα 1890 τα οχήματα άρχισαν να γίνονται ηλεκτρικά και οι εταιρίες τους κατασκεύασαν σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας για να παράγουν τον απαραίτητο ηλεκτρισμό.

Καθώς οι εταιρίες δημόσιων μεταφορών ήταν συχνά ο μεγαλύτερος καταναλωτής ηλεκτρικής ενέργειας, συχνά τους ανήκαν οι εταιρίες παραγωγής, μερικά ή ολικά. Έτσι παρέιχαν στις εταιρίες μεταφορών την ενέργεια που χρειαζόταν, με έκπτωση. Το 1935, ένα νομοσχέδιο απαγορεύει στις εταιρίες παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας να λειτουργούν ανεξέλεγκτα επιχειρήσεις, κάτι που περιλάμβανε σχεδόν όλες τις εταιρίες μεταφορών. Η βιομηχανία των τραμ που έφθινε ήταν πολύ λιγότερο πολύτιμη από την βιομηχανία παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας που σημείωνε άνοδο. Έτσι, πολλές εταιρίες μεταφορών τέθηκαν προς πώληση. Μεγάλες εταιρίες, όπως η General Motors και η National City Lines άρχισαν να αγοράζουν επιχειρήσεις μεταφορών και να τις διαλύουν. Το ίδιο σενάριο παίχτηκε σε όλο τον δυτικό κόσμο που ήταν υπό το άρμα των Ηνωμένων Πολιτειών ακολουθώντας αυτή την «φιλελεύθερη οικονομική πολιτική εκείνης της εποχής».

Οι αμερικανικές πόλεις π.χ το Λος Άντζελες είχε ένα θαυμάσιο σύστημα που μετέφερε 80 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο με 3.000 τράμ. Αλλά την δεκαετία του 1940 οι γραμμές αφαιρέθηκαν και τα τραμ αντικαταστάθηκαν με λεωφορεία. Το ίδιο πράγμα έγινε σε πάνω από πενήντα μεγάλες αμερικανικές πόλεις σχεδόν την ίδια περίοδο.

Αυτό βέβαια δε συνέβη επειδή τα λεωφορεία είναι πιο αποτελεσματικά. Στην πραγματικότητα τα λεωφορεία κινούνται πιο αργά, αντέχουν λιγότερο χρόνο στην φθορά, στοιχίζουν 1/3 περισσότερο, για να λειτουργήσουν, και μολύνουν την ατμόσφαιρα πολύ περισσότερο. Γιατί λοιπόν καταργήθηκαν τα τράμ; Διότι το

1936 μια εταιρία η Νασιοναλ Σίτι Λαινς που ιδρύθηκε από την Τζένεραλ Μότορς, την Firestone Tires και την Standard Oil αγόρασε τις γραμμές των τραμ στις κυριότερες αμερικανικές πόλεις. Κατόπιν αφαίρεσε τις σιδηροτροχιές, ακρήστευσε τα τραμ και τα αντικατέστησε με λεωφορεία της Τζένεραλ Μότορς. Αλλά η εξυπηρέτηση με τα λεωφορεία δεν επαρκούσε. Έτσι οι επιβάτες, έχοντας στραφεί αναγκαστικά από τα τραμ στα λεωφορεία, τώρα στράφηκαν από τα λεωφορεία στα ιδιωτικά αυτοκίνητα. Οι αυτοκινητοβιομηχανίες επωφελήθηκαν όπως και οι εταιρίες ελαστικών και πετρελαίου. Αλλά το τίμημα για το αμερικανικό κοινό ήταν η δαπανηρή και πιο επικίνδυνη μεταφορά και η πιο μολυσμένη ατμόσφαιρα.

Ως αποτέλεσμα, οι πολίτες οδηγήθηκαν σε όλο και μεγαλύτερη χρήση των αυτοκινήτων. Σύντομα χρησιμοποιούσαν το αυτοκίνητο ακόμα και για να διανύσουν μικρές αποστάσεις τις οποίες θα μπορούσαν να διανυθούν με τα πόδια, αυξάνοντας και παγιώνοντας την εξάρτηση των Αμερικανών από τα αυτοκίνητά τους.

Στις 9 Απριλίου 1947, απαγγέλθηκαν κατηγορίες σε 9 εταιρίες, για συνωμοσία με σκοπό την απόκτηση του ελέγχου επί ενός αριθμού εταιριών μεταφορών προκειμένου να δημιουργήσουν μονοπώλιο στις δημόσιες μεταφορές, καθώς και συνωμοσία για το μονοπώλιο των λεωφορείων και των προμηθειών των εταιριών αυτών, που ανήκαν στην City Lines. Κατηγορούμενες ήταν οι εταιρίες: General Motors, Firestone Tire, Standard Oil of California, Phillips Petroleum, Mack, National City Lines, Pacific City Lines και American City Lines.

Το 1949 οι εταιρίες απαλλάχθηκαν από την πρώτη κατηγορία αλλά βρέθηκαν ένοχες για την κατηγορία της συνωμοσίας για το μονοπώλιο των προμηθειών τους. Κάθε μία από τις εταιρίες καταδικάστηκε με πρόστιμο 5.000 δολαρίων ενώ στους διευθυντές τους επιβλήθηκε πρόστιμο..... 1 δολαρίου. **Το σκάνδαλο δημοσιεύτηκε ωστόσο και έγινε γνωστό στο ευρύ κοινό μόλις το 1973, από έναν φοιτητή Νομικής του Χάρβαρντ που ερευνούσε αρχεία της εποχής.** Σε έρευνα της Γερουσίας σχετικά με τα αίτια της παρακμής του συστήματος δημόσιων μεταφορών, το 1974, ως κύρια αιτία αναφέρθηκαν οι αγορές στις οποίες προχώρησε η National City Lines.

Το Σίδνεϊ ακολούθησε κατά γράμμα αυτό το μοντέλο. Δεν είναι τυχαίο ότι οι χώρες που ανήκαν τότε στο ανατολικό μπλόκ δεν εφάρμοσαν αυτό το σύστημα αλλά διατήρησαν το δίκτυο τράμ μέχρι και σήμερα. Εξαιρεση αποτελεί η Μελβούρνη και λίγες πόλεις στην Ευρώπη.