



ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ - ΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ - ΟΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

# Οδηγοί στην παλιά Πάτρα

ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΡΟΤΣΕΡΗΔΕΣ ΣΤΟΥΣ ΤΑΞΙΤΖΗΔΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΟΔΗΓΟΥΣ



Οδηγοί, κάρα, αλλά και ένα τρένο πηγαινοέρχονται στην οδό Οθωνος - Αμαλίας πριν από έναν αιώνα (αρχείο Αρη Μπετχαβά)

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΑΦΙΕΡΩΜΑΤΟΣ **ΤΑΣΙΟΣ ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ**

**Α**πό τα χρόνια του Καποδίστρια και την κλιμακούμενη ακμή του λιμανιού της Πάτρας προέ-

κυψε ανάγκη για μεταφορά αγαθών πρωτίστως, και προσώπων. Όλα τούτα και μέχρι τις αρχές του 20ού αιώνα, γίνο-

ναν με ζώα. Το κάρο ήταν το πρώτο μεταφορικό μέσο, οι ιδιοκτήτες τους έγιναν οι πρώτοι οδηγοί της πόλης. Πριν από έναν αιώνα ο επι-

χειρηματίας Γερούσης έφερε το πρώτο αυτοκίνητο στην Πάτρα, ιδιωτικής χρήσης ασφαλώς. Και σιγά - σιγά ακολούθη-

σαν κι άλλοι. Η Πάτρα, προπολεμικά ήδη, είχε αποκτήσει ταξί, αστικές συγκοινωνίες, υπεραστικές συγκοινωνίες, οδηγούς, εσιπράκτορες,

ταξιτζήδες. Με όλα τούτα καταπιάνομαστε στο ανά χείρας τεύχος των Επιλογών της «Πελοποννήσου».

**ΟΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΜΑΣ** κατά τον 19ο και τον 20ό αιώνα είχαν κατατάξει την Αχαΐα στην πρωτοπορία της Ελλάδας και της Ευρώπης. Είχαν φέρει ανάπτυξη, ευημερία και πολιτισμό. Σήμερα, δυστυχώς, διανύουμε την πιο «σκοτεινή» περίοδο. Οι επιχειρήσεις και οι επαγγελματίες πλήττονται, ενώ η Αχαΐα είναι στις τελευταίες θέσεις σε όλους τους δείκτες. **Η παράταξη «Επιμελητήριο Πρωταγωνιστής»** ιδρύθηκε για να μετατρέψει το Επιμελητήριο από «απόντα» σε «πρωταγωνιστή» της προσπάθειας να πάρει ξανά η Αχαΐα τη θέση που της αρμόζει στην Ελλάδα και την Ευρώπη. Στο πλαίσιο αυτό, σας προσφέρουμε μια σειρά **Ενθέτων** που περιγράφουν την **ένδοξη ιστορία των επιχειρήσεων και των επαγγελματιών της Αχαΐας**.

## Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΑΧΑΪΑΣ

- Η ανάπτυξη και η τοπική οικονομία στον 19ο και 20ό αιώνα
- Βιομηχανίες-Επιχειρήσεις-Πρόσωπα-Γεγονότα

ΧΟΡΗΓΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ



**ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΗΣ**  
ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΜΕ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

ΑΡΧΗ ΜΕ ΑΛΟΓΑ ΚΑΙ ΤΡΕΝΑ

# Οδηγώντας στους δρόμους της παλιάς Πάτρας

ΟΔΗΓΟΙ, ΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

**Κ**αράβια και τρένα, ήταν τα πρώτα μέσα μαζικής μεταφοράς για τους Πατρινούς. Κάποια στιγμή στην πόλη εμφανίστηκαν τα πρώτα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα (1900), αλλά και ποδήλατα

(ήδη από το 1880) και πολύ αργότερα και μοτοκλέτες. Στο μεταξύ η πόλη είχε αποκτήσει αστική συγκοινωνία, ταξί, ενώ μέχρι τα τέλη του 20ού αιώνα, δεν ήταν λίγοι αυτοί που κυκλοφορούσαν με αλόγο, γαϊδουράκια, κάρρα κλπ.

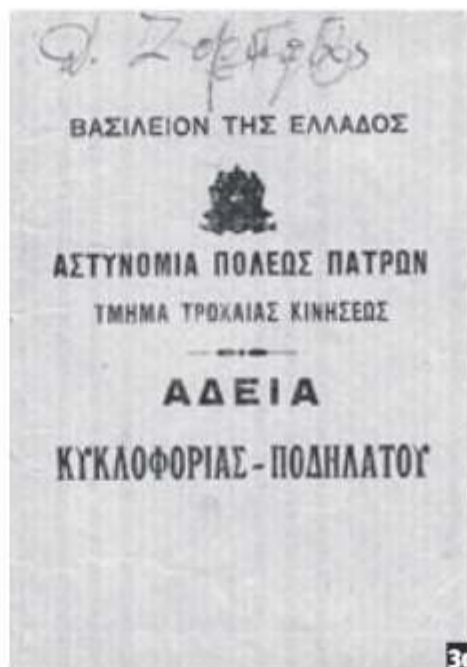
Σε μια πόλη που σήμερα πια έχει πνιγεί στη λαμαρίνα, καλό είναι να θυμηθούμε πως κάποτε οι δρόμοι της ήταν άδειοι. Και πού και πού περνούσε κάποιο Ι.Χ. Επιβεβλημένο λοιπόν το ταξίδι σε κείνα τα χρόνια.



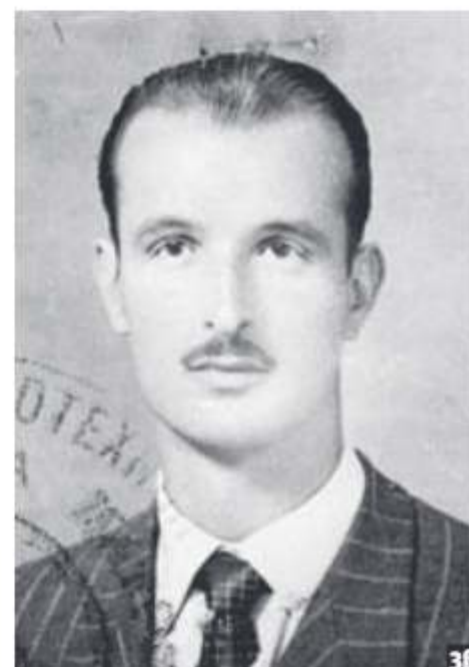
1



2



3α



3β



3γ



3δ



4

1. Το Μερσεντές f530 ΒΙΑΜΑΣ της οικογένειας Χαραλαμπακόπουλου έχει κάνει στάση στο κάτω μέρος της πλατείας Γεωργίου. Διαδρομή Νο 3 για Ζαρουχλέικα (αρχείο Αρη Μπεταχβά)  
2. Οδηγώντας το φορτηγό μεταφοράς σπρωροκπυετικών (αρχείο Ανδρέα Σταμίρη) 3α 3β 3γ 3δ. Όλοι ανεξαιρέτως οι οδηγοί, από ποδήλατο έως και φορτηγό ή λεωφορείο ήταν και είναι εφοδιασμένοι με ειδική άδεια. Κάποιες δύσκολες εποχές όμως υποχρεούνταν σε απαγόρευση κυκλοφορίας. Όπως το 1946, χρόνια εμφυλιοπολεμικά, όπως βλέπουμε στο ειδικό έγγραφο του Διονύση Ζορμπά. Αναφέρονται διόδια στο ύψος της πλατείας Μαρούδα (αρχείο Γιάννη Μακρυδημόπουλου) 4. Οι οδηγοί Γιώργος Τζόλας και Μάκης Καταπόδης με το εμπορικό τους αυτοκίνητο μεταφορών φωτογραφίζονται στη χιονισμένη Αρόη στις 8 Φεβρουαρίου 1965 (αρχείο Παναγιώτη Τζόλα)

«ΚΕΡΑΥΝΟΣ»

# Στη μάχη για τρεις δεκαετίες

ΦΟΡΤΗΓΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

**Ο** «Κεραυνός» είναι από τα πιο παλιά Ι.Χ. επαγγελματικά φορτηγά της πόλης. Το 1961 ήλθε στην Πάτρα και αγιάστηκε σε τελετή, με μητροπολίτη, δήμαρχος κ.ά. στη Ρήγα Φεραίου και Παντανάσσης. Ήταν ιδιοκτησία του Σκοπιώτη και Σταμίρη που είχε εκεί από το 1955, κατάστημα αποικιακών και συναφών ειδών (πατάτες, κρεμ-

μύδια, καρύδια, μύγδαλα κ.α). Η μακριά και ελαφριά καρότσα του σε συνδυασμό με την δυνατή μηχανή του το καθιστούσε πολύ γρήγορο ταξιδιάρικο για την εποχή. Τότε είχε άδεια κυκλοφορίας μόνο για νομούς Αχαΐας - Ηλείας. Μετά από λίγα χρόνια τα πράγματα άλλαξαν. Διήνυσε 4.000.000 χιλιόμετρα περίπου μέχρι το 1989 όπου κόπηκε σε κομμάτια.



**1** 1958 όλο καμάρι ο μικρός πάνω στο φορτηγό (HANOMAG) των αδελφών Νίκου και Παναγιώτη Χάχαλη, που εκτός από την γνωστή ποτοποιία (Καραϊσκάκη μεταξύ Ερμού και Αγίου Νικολάου) και εν συνεχεία στην Αγίου Νικολάου), είχαν και τα πολύ ωραία αναψυκτικά «Ζ». Στη φωτογραφία ποζάρει ο πρώην πρόεδρος του δημοτικού συμβουλίου, Κώστας Μπουρδούλης (αρχείο Γιάννη Μυλωνά)



**2** Σαπίζουν τα ταξί όταν γεράσουν... Ποιος θυμάται τη σφραγίδα «Εδρα Πάτρα» στην πόρτα; (αρχείο Γιώργου Τσιμπούκη)

**3** Καροτσέρης μεταφέρει οικογένεια κάπου στις Ιτιές στις 3 Αυγούστου 1960. Λήψη Ελβα Χάντινγκ (αρχείο Αλέξη Κατεφίδη)

**4** Ο «Κεραυνός» περί το 1980 (αρχείο Ανδρέα Σταμίρη)

**5** Οι πρώτοι «οδηγοί» στην Πάτρα ήταν αχθοφόροι και καροτσέρηδες. Απαντώνταν μέχρι τη δεκαετία του 80. Εδώ, στην οδό Καραϊσκάκη λίγο μετά τον Πόλεμο (αρχείο οικογένειας Νίκου Μπρουσιού)

**6** Ανάπαυλα για τον οδηγό πάνω στο καπό του φορτηγού (αρχείο Ανδρέα Σταμίρη)

**7** Εισιτήριο αστικής συγκοινωνίας Πάτρας, όταν τα λεωφορεία είχαν οδηγό και εισπράκτορα (αρχείο Διονυσίας Παπακωνσταντινοπούλου)

**8** Τα πρώτα ταξί στην Πάτρα ήρθαν το 1929. Σχετική η πρώτη -πιθανώς- ομαδική φωτογραφία ταξιτζήδων στα Ψηλαλώνια με μερικούς οδηγούς όπως οι Βλαράκης, Κατραβάς, Ντάβαρης, Μάλφος, Μωραΐτης, Λέκκας (αρχείο Ηλία Κωνσταντάτου)



## ΚΤΕΛ ΑΧΑΪΑΣ

# Ένα μικρό ιστορικό

## ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΑΤΡΙΝΟΥ

**Τ**ο ΚΤΕΛ Νομού Αχαΐας ιδρύθηκε το 1952, με εφαρμογή του Ν. 2119/52 ως κοινοπραξία Κοινού Ταμείου Εισπράξεως Λεωφορείων (ΚΤΕΛ). Με την υπ' αριθμόν 196360/6.10.67 απόφαση του Υπουργείου Συγκοινωνιών τα 46 υπεραστικά ΚΤΕΛ της ηπειρωτικής Ελλάδος και της Κρήτης συγχωνεύονται σε 8 Κ.Τ.Ε.Υ.Λ. (Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Υπεραστικών Λεωφορείων) την 1η Φεβρουαρίου του 1968. Το ΚΤΕΛ Νομού Αχαΐας υπάγεται στο 1ο

Κ.Τ.Ε.Υ.Λ. μαζί με τα υπόλοιπα ΚΤΕΛ της Πελοποννήσου.

Το καθεστώς αυτό όμως δεν ευδοκίμησε και έτσι το 1973 βάσει του νομοθετικού διατάγματος 102 ξαναδημιουργείται το ΚΤΕΛ Νομού Αχαΐας όπου και ήταν η μορφή του μέχρι το 2003. Με βάση τον Νόμο 2963/2001 Το ΚΤΕΛ Νομού Αχαΐας μετατράπηκε σε Ανώνυμη Εταιρεία από 1/9/2003.

Αρχικά περιελάμβανε 139 λεωφορεία μετόχων. Σήμερα το ΚΤΕΛ Νομού Αχαΐας έχει 150 τελευταίας τεχνολογίας λεωφορεία όπου τα 17 από

αυτά ανήκουν στο ΚΤΕΛ. Εκτελούνται καθημερινά κατά μέσο όρο 100 δρομολόγια σε περιόδους μέσης κίνησης, και σημαντικά περισσότερα σε περιόδους αιχμής, και εξυπηρετεί περίπου 1.000.000 επιβάτες ετησίως. Το ΚΤΕΛ Νομού Αχαΐας καλύπτει ένα από τα μεγαλύτερα δίκτυα διαδρομών, με τέσσερις βασικούς άξονες Πάτρα - Αθήνα, Πάτρα - Θεσσαλονίκη, Πάτρα - Καλαμάτα και Πάτρα - Ιωάννινα, πυκνό δίκτυο εντός του νομού Αχαΐας αλλά και τακτικές γραμμές για όλη την Υπόλοιπη Ελλάδα.



**1** Σύγχρονο ('90ς) λεωφορείο εκμισθωμένο για τις ανάγκες μεταφοράς μαθητών (αρχείο Βασίλη Καραβασίλη)

**2** Το εργοστάσιο Μανδρέκα που κατασκεύαζε λεωφορεία, περί το 1970. Βρισκόταν στην Πατρών - Αθηνών. Οι τεχνίτες του εργοστασίου φωτογραφίζονται στα 1970 (αρχείο «Στούντιο Στρατηγόπουλου»)

**3** Εμφορτο λεωφορείο στον έρημο παραλιακό δρόμο του Ρίου το 1961 (αρχείο Βασίλη Καραβασίλη)

**4** Ο Σταθμός Πελοποννήσου στην Αθήνα, το 1950, καταληκτικός προορισμός χιλιάδων Πατρινών (αρχείο Χαράλαμπου Κωστάκη)

**5** Αστικό ΚΤΕΛ Πάτρας με αφετηρία το Σκαγιοπούλειο και προορισμό το Α' Νεκροταφείο (γυν No 2). Αρχείο Νίκου Δρακόπουλου

**6** Αστικό ΚΤΕΛ Πάτρας στα 1960. Αριστερά ο Χαρ. Παπαγιαννόπουλος



ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ

# Οι καροτσέρηδες της Πάτρας

ΔΡΑΣΗ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΛΙΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

**Ο**ι καροτσέρηδες στην Πάτρα είχαν πιάτσα συνήθως στην οδό Αγίου Ανδρέου και φυσικά στην Οθωνος Αμαλίας, δίπλα δηλαδή στο λιμάνι. Επαιρναν το αγώι, δηλαδή τα εμπορεύματα και το πήγαιναν στον προορισμό του. Μετέφεραν, χρησιμοποιώντας ανάλογο είδος κάρου (χαμάλα, σούστα, καρότσα), από ανθρώπους, μέχρι οικοδομικά υλικά. Η καρότσα ήταν έτσι κατασκευασμένη, ώστε να μπορεί να μεταφέρει τα αγαθά στο πίσω μέρος και στα πλάγια. Μετέφεραν κρεμασμένα από τα παραπέτα της καρότσας καλάθια, σακούλια ακόμη και τσουβάλια. Το άλογο που τραβούσε το κάρο έπρεπε να είναι μεγαλόσωμο και δυνατό για να μεταφέρει βαριά εμπορεύματα. Φορούσε πάνω του ένα μικρό σαμάρι, τη λαιμαριά, την πσινέλα, τα μπαλντούμια, την κεφαλιά



**Η καρότσα ήταν έτσι κατασκευασμένη, ώστε να μπορεί να μεταφέρει τα αγαθά στο πίσω μέρος και στα πλάγια**

και τα καλινάρια. Για το πετάλωμα του αλόγου χρησιμοποιούνταν τα γαλλικά πέταλα με οκτώ καρφιά. Ο καροτσέρης αμείβονταν με τα «καριάτικα». Σίγουρα πιο ξεκούραστη και διασκεδαστική ήταν η μεταφορά ανθρώπων είτε για δουλειές, είτε για εκδρομές. Γύρω από το επάγγελμα του καροτσέρη στήθηκε ένας μεγάλος αριθμός παράλληλων δραστηριοτήτων και επαγγελμάτων, τόσο για την φροντίδα του ζώου, τη διατροφή του, το πετάλωμα, όσο και της καρότσας.

## ΤΑ ΤΡΑΓΟΥΔΙΑ

Καροτσέρη τράβα  
(Παραδοσιακό, Μαρίζα Κωχ)  
Καροτσέρη τράβα  
Να πάμε στα Ταταύλα  
Πόσα τάλιρα γυρεύεις  
Να μας πας και να φέρεις  
Ααα αχ, καροτσέρη, γρήγορα να πάμε  
Τράβα, τράβα, γρήγορα να πάμε  
Καροτσέρη τράβα ίσια  
Να μας πας για τα Πατήσια



Αααα αχ, καροτσέρη, γρήγορα να πάμε  
Τράβα, τράβα, γρήγορα να πάμε  
Καροτσέρη να δυο λίρες  
Για τις βόλτες που μας πήγες

Η σούστα πήγαινε μπροστά  
(Δήμος Μούτσας - Μάνος Ελευθερίου, Δημήτρης Μητροπάνος)  
Η σούστα πήγαινε μπροστά κι

ο μάγκας τοίχο τοίχο δεν έτυχε στα χρόνια αυτά τίποτα να πετύχω  
Ανάβουνε φωτιές στις γειτονιές του Αη Γιάννη αχ πόσα ξέρεις και μου λες αχ πόσα τέτοια ξέρεις και μου λες που 'χουν πεθάνει  
Με βάλαν πάνω στην κορφή στ' αγριεμένο κύμα στις Σμύρνης την καταστροφή στ' άδικο και στο κρίμα



**1** Δεκαετία '30 Πατρινοί απολαμβάνουν τη θάλασσα σε ταβερνάκι της (νυν) οδού Ηρώων Πολυτεχνείου, στο ύψος της Τερψιθέας. Έχουν μεταφερθεί με ειδικές προς τούτο μισθωμένες άμαξες. Εξαιρετική φωτογραφία από το αρχείο Βασίλη Καραβασιλή. **2** Μία ακόμα άμαξα μπροστά στον Φάρο της Πάτρας αρχές 20ού αιώνα. Αρχείο Ναυτικού Μουσείου Ελλάδας **3** Ο Κώστας Τζουραμάνης καβαλάρης τη δεκαετία του '60 στην Πάτρα, κάπου κοντά στο τέρμα της Κανακάρη, κρατώντας τα ντρία του αλόγου που σέρνει την άμαξα



4 Είναι 27 Ιουνίου 1924, κάπου στο θαλάσσιο μέτωπο της Αγυιάς. Δεκαπενταμελής οικογένεια, μαζί και το άλογο με το κάρο δοκιμάζουν τα -προφανώς- κρύα ακόμα νερά

5-6 Καρτ ποστάλ, που φέρει ημερομηνία 8/4/1921. Πατρικοί εκδράμουν με μία πανάκριβη άμαξα στην «Αλυσίδα», εκεί πλησίον του Σκαγιοπουλείου. Υπογραφή Νεζερίτπ

ΤΟ ΤΡΙΤΟ ΑΦΙΕΡΩΜΑ «Επιλογές» της «Π»

Το ανά χειράς τεύχος των «Επιλογών» της «Π» είναι το τρίτο σχετικό στη σειρά. Για όποιον επιθυμεί να έχει ακέραια τη σειρά, όλα τα τεύχη είναι διαθέσιμα από τα γραφεία μας, Μαιζώνος 206 και Παταφλέσσα.



Σάββατο 17 Σεπτεμβρίου 2016 Κυριακή 9 Ιουλίου 2023

ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΑ ΤΥΠΟΥ

Η είδηση για το πρώτο τροχαίο

ΠΟΛΛΑ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΚΑΡΑ ΣΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

ΕΙΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΝ ΚΑΤΑ ΔΙΤΡΟΧΟΥ ΚΑΡΡΟΥ

Τὴν 9.10' π.μ. τῆς χθὲς καὶ πλησίον τῆς Δενδροκομικῆς Σχολῆς Πατρῶν τὸ ὑπ' ἀριθ. 42967 λεωφορεῖον, ὀδηγούμενον ὑπὸ τοῦ Δημ. Θαλασσινοῦ, ἀνέτρεψεν ἐξ ἀπροσεξίας τοῦ ὀδηγοῦ Διτροχὸν κάρρον, τὸ ὁποῖον ἔτριεκε εἰς παρακείμενον χάνθρακα. Ἐκ τῆς πτώσεως ἐτραυματίσθη ἐλαφρῶς ὁ ἠνιόχος Γεώργ. Τσαπαλός καὶ ὁ ἵππος του, ἐνῶ ἐξέκευθή τὸ περιεχόμενον τῶν ὑπὸ τοῦ κάρρου μεταφερομένων θαρραλίων.

Κοντά στο Ζαβλάκι το 1953, δημοσίευμα του «Νεολόγου», τραυματισμός αλόγου και οδηγού κάρου

ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Καροδρομικὸν δυστύχημα

Περὶ τῆν 11 1/2 π.μ. τῆν χθὲς παρεπίσθη κατὰ τὴν διασεύρασμα τὴν ὁδὸν Ἀγίου Ἀνδρέου καὶ Κιλοβαρῶν ὁ ἑκαίτηρ Γ. Καρμάνελλος ὀδοῦ τοῦ κάρρου τοῦ Γ. Μουρούδα ὀδηγούμενος ὀκτωβῆς ἔτριεκε ἐλαφρῶς ὁ ἠνιόχος καὶ ὁ ἵππος του, ἐνῶ ἐξέκευθή τὸ περιεχόμενον τῶν ὑπὸ τοῦ κάρρου μεταφερομένων θαρραλίων.

Κι ἄλλο ατύχημα με κάρο, αὐτὴ τὴν φορὰ Ἀγίου Ἀνδρέου καὶ Γούναρη. Το θύμα, ἕνας βαρῆκος επαίτης, διαμελίσθηκε... («Νεολόγος» 16/10/1927)

— Τὴν προχθὲς Τετάρτην κατὰ τὴν διασεύρασμα τῶν ὁδῶν Ἀγίου Φεραίου καὶ Ἀρμῶν ἄμαξα ἐκ τῶν διτροχῶν φορτιγῶν ὀκτωβῆς καταπλάκωσε μακρὸν παιδίον καὶ θινῶς τὸ ἐτραυματίετο, ἐκ δὲ τῶν τραυματίων ἡ ζωὴ αὐτοῦ δύνειται εὐδοκῆσαι. Ἐκ τῶν τραυματίων ἀπονεκρώθη, ἔτινα ἐπακλεισθῆναι παρ' ἡμῶν εὐσεχῶς πρὸ ὀλίγου καιροῦ ἐγγύφωμεν πλείστα εἰς ἀποτέλειματος, ὡστε δὲν θὰ ἐπαναλάβωμεν καὶ αὐτοῦ τὸ αὐτό. Ἄλλως οὐδὲ ἐννοεῖται πλεονεκτικῶς ἐξ ἡμῶν τοιαῦτα συμβῆναι ἔτινα ἐγένοντο συμβῆναι τοῦ καθυμενοῦ ἕως ἐπιπέταται καὶ ἀναπέφυκα. Νίγηρ τινὲς ἐν προκειμένῳ ἐπιτῆ τοιαῦτα συμβῆναι συκαίοντες ἐπιτῆ τὴν ἀποστολὴν ἕως τὴν ἰδίαν ἡμῶν ἐλάμβανον, κομικῶς ὑδαίως, μέτρα τινὰ κατὰ τὴν ἀξίοντων τὰ καταπλακώσασιν τὸν ἄδερμον μετὰ τῆς ἀμάξης των, ἔβραγχε τὰ ἴδια, εἰ κληθεὶς ἀγροκακίτων τοῦ ἀμαξολάτου, ἐνὶ ἐρώσει καὶ ὁ κ. ἀμαρτῆς, καὶ ὀλίγον μὲν διέτριον σὺν ταῦτα ἀλλ' ὅπως δέποτε ἐμαρτύρησαν σὺν ταῦτα πρὸς τὴν κοινὴν ἀγνοίαν καὶ πρὸς τὸ ἄλλος τῶν ὀσείων καὶ συγγενῶν τῶν καταπλακωμένων ἤθη ὅμως καὶ αὐτὰ ἐρελίωσαν, αὐτοῦ δὲ οἱ ἀμαξολάται ἀγροκακίται καθ' ὅλην τὴν σαραίαν τῆς λιθῶς καὶ ἀλλοίμενον εἰς ὅτινα εὐσεχῆ εἰς τὴν ἀξίοντων των. Αἱ ἀρχαὶ μας μέλλουσι δὲ ἀσχύλονται ἐν ἡμερολογίῳ δει οὐδὲ δύνεται κατὰ τῆς ἀγροκακίτων τῶν ἀμαξολάτων πολλὰ θὰ ἐδύναντο ἐν τούτοις εἶναι ἀπὸ τοῦ ἀμαξολάτου ἀρρεμῆτο ὁ φῆρος ἕως ἐν Ἑλλάδι ἐγένετο ἡ πρῆξι τῆς Πανδώρας.

Κι ὅμως τα τροχαία ατυχήματα, σαν κι αὐτὸ στὴ γωνία των ὁδῶν Ρῆγα Φεραίου καὶ Ερμού ἐγένιναν μέρος τῆς καθημερινότητος των Πατρινών το 1882, ὅπως γράφει ὁ «Φορολογούμενος» στὴν 13/8/1882 (ἀρχεῖο Μουσεῖου Τύπου ΕΣΗΕΠΗΝ)

Τὴν 1η Ἰουλίου 1912 δημοσιεύεται στὸν «Νεολόγο» ἡ πρώτη εἰδηση γιὰ τροχαῖο στὴν Πάτρα. Πέντε χρόνια χωρῆτερα, καταγράφηκε τὸ πρῶτο θανατηφόρο τροχαῖο στὴν Ἑλλάδα, στὴν Αθῆνα, στὴν 4 Μαρτίου τοῦ 1907. Οταν κυκλοφοροῦσαν συνολικῶς 7 αυτοκίνητα.

ΠΑΤΡΑ 1958

Αχθοφόρος στο ΚΤΕΛ



Βιοπάλη γιὰ τὸ μεροκάματο, με τὸν νεαρὸ νὰ μεταναστεύει στὸν Καναδὰ καὶ νὰ προκόβει (ἀρχεῖο Λθαν. Αδαμόπουλου)

Βρισκόμαστε ακριβῶς μπροστὰ ἀπὸ τὸ ΚΤΕΛ γιὰ τὴν Αθῆνα, Πάτρα 1958. Ο νεαρὸς Θανάσης Αδαμόπουλος μεταφέρει με τὸ καρότσι του ἐμπορεύματα στα καφκία, γιὰ τὰ νησιά τοῦ Ἰονίου.

ΤΑ ΤΑΞΙ

# Οδηγοί και αυτοκίνητα

ΟΙ ΤΑΞΙΤΖΗΔΕΣ ΣΤΗΝ ΠΑΛΙΑ ΠΑΤΡΑ

Από τη δεκαετία του '30, ήδη, η Πάτρα είχε ταξί που εξυπηρετούσαν την καθημερινή μετακίνηση των Πατρινών. Κι όσο περισσότερο μεγάλωνε η πόλη κι αυξανόταν ο πληθυσμός της, τόσο περισσότερο αναγκαίο γινόταν το ταξί. Είναι ολοφάνερο άλλωστε από τις παλιές φωτογραφίες που ακολουθούν!



1



3



2



4



5

1 Ταξί (ένα και μοναδικό) στο πάνω μέρος της πλατείας Γεωργίου (αρχείο Αρη Μπετσαβά) 2 Είναι 30 Απριλίου 1939 στη γωνία Γούναρη και Υψηλάντου, όπου ταξιτζήδες της Πάτρας πραγματοποιούν πανηγυρική πορεία «εις ένδειξιν ευγνωμοσύνης προς την Εθνική Κυβέρνησιν» 3 Ο ταξιτζής Αναστάσιος Παπαγεωργίου ποζάρει μπροστά στο ταξί του, ένα Desoto, κάπου στην Πάτρα το 1930 (αρχείο Αρη Μπετσαβά) 4 Σάββατο 25 Μαΐου 1968, λίγες ώρες πριν την κυκλοφορία του ιδιόκτητου ταξί. Είναι πρωί ξεκινήσαμε με τον πατέρα μου Διονύση (1928-1984) να πάμε στον κυρ - Σταμάτη, τον Λεοντή, τον «εξαδάκτυλο» στην οδό Εφέσου και Δάμωνος (όπου και η φωτογραφία) για να μας ζωγραφίσει στις μπροστινές πόρτες έναν κύκλο με τις λέξεις ΤΑΞΙ ΕΔΡΑ ΠΑΤΡΑΙ. Εκεί περίμενε και ο φωτογράφος Δ. Πιέρρος και απθανάτισε την στιγμή. Εκείνη την ημέρα ήταν το κατα σειρά Νο 172 ταξί της πόλης. Σε αυτό το αυτοκίνητο έμαθα οδήγηση το 1974 ,με τις ταχύτητες στο χέρι και αφού πρώτα είχα μάθει να αλλάζω ρεζέρβα και να το πλένω σχολαστικά, όπως ήταν η συμφωνία της εκμάθησης (μαρτυρία Γιάννη Μυλωνά) 5 Ταξιτζής (κυρ - Νίκος) μπροστά από το όχημα του (ένα μπορντό σεβρολέτ) στην πιάσα δίπλα στα δικαστήρια το 1950 (αρχείο Παναγιώτη Πορφυρόπουλου)



## ΕΠΙΛΟΓΕΣ

ΜΗ ΧΑΣΕΤΕ ΤΗΝ ΚΥΡΙΑΚΗ 21 ΙΟΥΛΙΟΥ

### Οι περιπτεράδες στην Παλιά Πάτρα

☞ Το επάγγελμα που «δέθηκε» με τις γειτονιές της πόλης ☞ Ο άνθρωπος της διπλανής πόρτας που ήταν κάτι παραπάνω από εργαζόμενος ☞ Ο θεσμός για τη βοήθεια σε ανάπηρους πολέμους ☞ Η οικονομική κρίση που επηρέασε τον κλάδο των περιπτεράδων ☞ Η αποξήλωση των τελευταίων ετών ☞ Τα περίπτερα που χάσαμε

