

К концу 2011 года мы узнаем, нужны ли Кипру трамваи и поезда. Исследование о жизнеспособности железнодорожного сообщения между крупнейшими городами острова будет проведено компанией ADK Aronis-Drettas-Karlaftis. Возможно, вы будете смеяться, но власти намерены сделать общественный транспорт массовым и пересадить нас из личных автомобилей в поезда и трамваи. Это поможет решить проблему пробок и улучшить экологию. Самое любопытное, что в первой половине XX века железная дорога на Кипре была...

По словам директора департамента общественных работ Алекоса Михаэлидиса, железнодорожный транспорт считается отличной альтернативой автомобильному. Среди его плюсов — дешевизна и скорость. Это понимают в большинстве стран Европы, имеющей довольно разветвленную сеть железных дорог.

Согласно предварительным планам, в Никосии будут курсировать трамваи, а между городами — небольшие поезда. На данном этапе власти пытаются понять, стоит ли прокладывать рельсы между центром Никосии и морским портом Лимассола, между Никосией и центром Ларнаки и аэропортом Ларнаки, а также между Лимассолом и Ларнакой. Стоимость исследовательского проекта — 179 000 евро плюс VAT. Половину этой суммы Кипр получит из фондов ЕС.

Торгово-промышленная палата свободных территорий Фамагусты потребовала включить в исследование и вопрос возможности прокладки железной дороги к деревне Коккинохория. По мнению местных властей, район Айя-Напы, Паралимни и Протараса должен иметь свою железную дорогу — хотя бы потому, что «сюда приезжает самое большое количество иностранных туристов». Министерство транспорта пообещало рассмотреть заявку региона.

Напомним, что в первой половине XX века железная дорога на Кипре существовала. Она соединяла Фамагусту с Никосией и Морфу. С 1905-го по 1951 год по 76-мильной железной дороге были перевезены 7 348 643 пассажира. Время от времени им мешали козы и овцы, и тогда пассажиры высыпали наружу, чтобы сыграть в футбол с жителями близлежащей деревни.

В качестве топлива использовался уголь, который поставлялся в доки Фамагусты из Великобритании. Поездка из Никосии в Фамагусту со всеми остановками занимала в среднем два часа и обходилась в 3-6 пенсов. Путешественники часто жаловались на медлительность поезда — случалось так, что самые нетерпеливые пассажиры могли идти быстрым шагом рядом с вагонами, не отставая от них.

Пик активности Кипрской железной дороги пришелся на годы Второй мировой войны. В то время она превратилась в главную артерию страны, по которой день и ночь из порта Фамагусты к аэродрому Никосии перевозились британские войска, техника и амуниция. После войны изношенная дорога нуждалась в реконструкции. Для ее обновления требовались значительные денежные вливания.

Колониальные власти оказались перед выбором: вкладывать в реконструкцию железной

дороги десятки тысяч фунтов или закрывать ее. В начале 50-х правительство приняло решение о закрытии железной дороги, мотивируя это отсутствием необходимых средств на ее обновление. Последний поезд отправился из Никосии в Фамагусту 31 декабря 1951 года.

На решение правительства повлияли еще два фактора — быстрое индустриальное развитие Лимассола, Пафоса и Ларнаки, к которым не было проложено железнодорожное полотно, и появление на Кипре 6-тонных дизельных грузовиков, способных заменить поезд при перевозке грузов. Бум строительства автомобильных дорог также способствовал закату эры железнодорожного сообщения на Кипре.

В местечке Эвриху находится единственная оставшаяся в живых железнодорожная станция, которая располагалась на ветке, связывавшей Никосию и Морфу. Министерство образования и культуры планирует открыть на станции музей железной дороги. Еще семь лет назад такой музей существовал в Никосии, но потом его почему-то закрыли.