



3

1. Παναθηναϊκό Στάδιο. Έτοιμο το Στάδιο! Το Παναθηναϊκό Στάδιο, πανέτοιμο πλέον, για τη Μεσοολυμπιάδα του 1906. Η ημέρα της πάλης.
2. Οι «γρήγοροι» του 1906. Ολυμπιακοί Αγώνες εκτός σειράς 1906, Αθήνα. Δρόμος 100 μ. προκριματικός. Τις διαδρομές όριζαν σκοιινιά δεμένα σε πασάλους. Αφέτης ήταν ο Σπύρος Αρβανίτης.
3. Αρχαία Ολυμπία. Η γραμμή εκκίνησης των δρομέων.
4. Το Στάδιο της Αθήνας το 1896. Τερματισμός μαραθωνοδρομίου δρόμου.



4

ΑΓΩΝΕΣ ΑΘΗΝΩΝ 1896-2004

ΣΤΟ «ΠΑΡΑ ΠΕΝΤΕ» ΚΑΙ Η ΜΑΡΑΘΩΝΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

Αποκαλυπτικό είναι και το δημοσίευμα της «Εστίας» και για τη μαραθώνια διαδρομή (στο φύλλο της 3ης Μαρτίου του 1896). Και σε αυτή την περίπτωση, τα έργα βρίσκονταν σε εξέλιξη μέχρι την τελευταία στιγμή και **χρειάστηκε μάλιστα να διπλασιαστεί ο αριθμός των εργατών, προκειμένου η διαδρομή να παραδοθεί εγκαίρως.**

Όπως γράφει η «Εστία», «ο δρόμος του Μαραθώνος επισκευάζεται μετά μεγάλης δραστηριότητας, όπως είνε έτοιμος εγκαίρως. Χθες δε διατάχθη ο διπλασιασμός των εργατών». Στο παρά πέντε παραδόθηκε και η γέφυρα του Ιλισσού, η οποία «διεπλάτυνθη εις διπλάσιον εύρος».

ΑΓΩΝΑΣ ΔΡΟΜΟΥ ΠΙΑ ΤΟ ΤΡΑΜ

Αγώνας δρόμου χρειάστηκε και για να φτάσει το τραμ μέχρι το Παναθηναϊκό Στάδιο, προκειμένου να εξυπηρετηθεί η είσοδος των θεατών στους χώρους του Καλλιμάρμαρου. Τρεις εβδομάδες πριν από την έναρξη των Αγώνων (2/03/1896), ο συντάκτης και μετέπειτα διευθυντής της «Εστίας», Άδωνις Κύρου, έγραφε: «Ευχής έργον θα ήτο αν το νέον αυτό δίκτυ (σ.σ. του τραμ) κατωρθούτο να ήτο τελειωμένον μέχρι των Αγώνων. Είνε άρα γε δυνατόν; Εν εναντία εντούτοις περιπτώσει, ο ρέκτης των τροchioδρόμων διευθυντής εύρε τρόπον να μεταφέρει δια διπλής γραμμής τους θεατάς εις το Στάδιον από της πλατείας της Ομονοίας. Πλην δηλαδή της ήδη υπάρχουσας, θα θέση προσθέτους αμάξας επί της γραμμής Αμπελοκήπων, αι οποία αναχωρούσαι εκ της Ομονοίας θα σταματούν προ της μεγάλης οικίας Πεσματζόγλου, η οποία απέχει μόλις εκατοντάδα βημάτων από το Στάδιον. Επιτυχής η ιδέα, αφού οιαδήποτε άλλη προς τελειοτέραν σύνδεσιν με τα κέντρα της πόλεως είναι προς το παρόν τουλάχιστον ελείψει χρόνου ανέφικτος». Όπως προκύπτει από το ίδιο άρθρο, το 1896 υπήρχε στην Αθήνα εκτεταμένο δίκτυο τραμ, που κάλυπτε συνολικά 26,5 χιλιόμετρα, εκ των οποίων τα 16,6 χλμ με ιπποσιδηρόδρομο και τα 9,9 χλμ με ατμάμαξες. Σημειωτέον ότι το σημερινό τραμ, όταν θα λειτουργήσει, θα καλύπτει σε πρώτη φάση απόσταση 24 χλμ. Δηλαδή, **πριν από 108 χρόνια, η Αθήνα είχε μεγαλύτερο δίκτυο τραμ από το σημερινό** (προς δυσaráσκεια των τότε αμαξάδων, που αντιδρούσαν στη λειτουργία του τραμ, γιατί είχαν χάσει σημαντικό μέρος της δουλειάς τους).

Βέβαια, σύμφωνα με άλλες πηγές, η λειτουργία του τραμ συνοδευόταν και από κάποια παρατράγουδα, αφού τα οχήματα τα έβρισκαν ...σκούρα στις ανηφόρες. Το ατμοκίνητο τραμ, γνωστό και ως «Κωλοσούρτης», που ξεκινούσε από την οδό Πανεπιστημίου, ανάγκαζε συχνά τους επιβάτες να συνδράμουν με ...σπρώξιμο στα δύσκολα σημεία του δρόμου.

ΑΙΣΧΡΟΚΕΡΔΕΙΑ ΣΕ ΒΑΡΟΣ ΤΩΝ ΞΕΝΩΝ

Την ίδια στιγμή που οι αθλητές του 1896 ετοιμάζονταν για τις καλύτερες δυνατές επιδόσεις εντός των σταδίων, αρκετοί ήταν οι επαγγελματίες που έσπευδαν να εκμεταλλευτούν τους Αγώνες για να αυξήσουν τα έσοδά τους, αισχροκερδώντας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα οι **λεμβούχοι του Πειραιά, που εκβίαζαν τους ξένους**

επισκέπτες για υψηλότερα κόμιστρα, προκειμένου να τους μεταφέρουν από τα πλοία στις αποβάθρες. Η τακτική αυτή, βέβαια, δεν έμεινε ατιμώρητη, γιατί η έδοση δημοσιεύτηκε στις εφημερίδες και έκανε τον γύρο της Ευρώπης, διασύροντας διεθνώς τη χώρα.

Φρένο σε αντίστοιχες ...πρωτοβουλίες των αμαξάδων επιδίωξαν να βάλουν οι αρχές. Όπως μας πληροφορεί η «Εστία», «ο Διευθυντής της Αστυνομίας διάταξεν όπως εντός της προσεχούς εβδομάδος, οι αμαξηλάται αναρτήσωσιν εντός των αμαξών των τιμολόγιον εις τρεις γλώσσας. Οι αμαξηλάται εδέχθησαν [...] Παρακάλεσαν όμως τον κ.Διευθυντήν να αυξήσει δια τας ημέρας των Αγώνων την μεν κούρσαν από μιας δραχμής εις μίαν και ημίσειαν, την δε με την ώρα ενοικίασιν από τριών εις τέσσαρας δραχμάς». Το αίτημα των αμαξάδων έγινε δεκτό.

Εντυπωσιακές ομοιότητες με τη σημερινή εποχή παρουσιάζει και το θέμα των υποδομών φιλοξενίας των ξένων επισκεπτών. Η Αστυνομία πληροφορούσε τους τότε κατόχους ακινήτων ότι «όσοι εκ των κυρίων ιδιοκτητών επιθυμούσι να ενοικιάσωσι δωμάτια μετ' επίπλων ή μη κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων παρακαλούνται να δηλώσωσι τούτο εις...».

Η ΟΨΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΤΟΥ 1896

Το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο της Αθήνας συντάχθηκε από τους νεαρούς αρχιτέκτονες **Σταμάτιο Κλεάνθη** και **Έντουαρτ Σάουμπερτ** (1831-1833), οι οποίοι τη σχεδίασαν «εφάμιλλον της αρχαίας δόξης και λαμπρότητος της πόλεως ταύτης».

Σε κείμενό της, που περιέχεται στην έκδοση του Μουσείου Μπενάκη «Το πνεύμα και το Σώμα - Η αναβίωση της Ολυμπιακής Ιδέας 19ος - 20ός αιώνας», η αρχαιολόγος **Αγγελική Κόκκου**, αναφέρει: «σύμφωνα με το σχέδιο των δύο αρχιτεκτόνων, μία μεγάλη περιοχή γύρω από την Ακρόπολη χαρακτηρίζεται αρχαιολογική ζώνη, ενώ στη νέα πόλη δημιουργούνται ευμεγέθη οικοδομικά τετράγωνα με μεγάλους δρόμους και πλατείες και καθορίζονται οι θέσεις των δημοσίων κτιρίων, των εκκλησιών και των κήπων».

Σύμφωνα με πρόσφατο δημοσίευμα της εφημερίδας «Καθημερινή», **το σχέδιο αυτό δεν πραγματοποιήθηκε, καθώς απαιτούσε πολλές απαλλοτριώσεις, γεγονός που προκάλεσε τις έντονες αντιδράσεις των κατοίκων της Αθήνας.** Ωστόσο, αν και τροποποιήθηκε από τον **Λεό Βον Κλέντσε** στην αρχή και από άλλους αργότερα, οι βασικές ιδέες που έθεσαν οι Κλεάνθης και Σάουμπερτ κατευθύνουν όλες τις προσπάθειες για πολεοδομική ανασυγκρότηση της Αθήνας, για την οποία δούλεψαν πολλοί γνωστοί Έλληνες και ξένοι αρχιτέκτονες (Λύσανδρος Καυταντζόγλου, Παναγής Κάλκος, Γεράσιμος και Αναστάσιος Μεταξάς, Ερνστ Τσίλλερ, αδελφοί Χάνσεν, Φρίντριχ Βον Γκάρτνερ κ.ά.) αφήνοντας πίσω τους μνημειώδη κτίρια.

Εκτός από τα πολυάριθμα μνημειώδη κτίρια που δημιουργήθηκαν για να μεταμορφώσουν την Αθήνα, αυτό που έδινε ιδιαίτερο χρώμα στην πόλη ήταν τα σπίτια. Όπως επισημαίνει η κ. Αγγελική Κόκκου, **η πόλη ήταν γεμάτη κτίρια με αρμονικές αναλογίες, με καλοδουλεμένο πήλινο ή μαρμαρίνο αρχιτεκτονικό διάκοσμο, με πολυποικίλες σιδεριές, ζωγραφιστές κόκες και αγάλματα θεών στην πρόσοψη, ενώ οι πολύχρωμες τοιχογραφίες, οι μαρμάρινες σκάλες, τα αγάλμα-**