

ΗΛΙΑΣ Ε.
ΜΠΙΤΣΑΝΗΣ



Το τρένο
στην τροχιά
του χρόνου

ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2006

Εξώφυλλο:

*Το τρένο κάνεται μαζί με
τη ζωή σε πολλά ορεινά
χωριά της Πελοποννήσου.
(φωτό Μίμης Ζώης)*

Οπισθόφυλλο:

*Μελαγχολικό τοπίο
στο Λεοντάρι που δεν
ευτύχησε να αποτελέσει
σιδηροδρομικό κόμβο
προς τη Σπάρτη.*



Ο Ηλίας Μπιτσάνης
γεννήθηκε στη
Μεσσήνη το 1954
και τελείωσε το
Γυμνάσιο της πόλης
το 1972.

Σπούδασε χημικός
στο Πανεπιστήμιο
της Αθήνας
και εργάζεται
ως δημοσιογράφος.
Σήμερα είναι
αρχισυντάκτης
της ημερήσιας
εφημερίδας
“Ελευθερία”
που εκδίδεται
στην Καλαμάτα.
Εχει εκδόσει
το βιβλίο “Σελίδες
από την ιστορία της
Μεσσήνης (Νησιού)”
το Νοέμβριο
του 2005.

ΗΛΙΑΣ Ε. ΜΠΙΤΣΑΝΗΣ

Το τρένο
στην τροχιά
του χρόνου

ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2006

Copyright 2006
Πρώτη έκδοση 2006

ISBN 960-631-037-X

Διόρθωση κειμένων: Βασίλης Γ. Μπακόπουλος

Ηλεκτρονική Σελιδοποίηση - Εκτύπωση:
Γραφικές Τέχνες ΛΕΒΕΝΤΗ - Καλαμάτα

Στη μνήμη του Παναγιώτη Φωτέα
που αγκάλιασε την προσπάθεια,
την “προίκισε” με ένα ανέκδοτο ποίημα
και την περιέβαλε με το προσωπικό του κύρος



Τα κείμενα του βιβλίου γράφτηκαν πριν από 10 χρόνια, όταν ήταν έντονες ακόμη οι συζητήσεις για την αναγκαιότητα ριζικού εκσυγχρονισμού στο δίκτυο της Πελοποννήσου. Η αξία του σήμερα βρίσκεται όχι μόνο στη διαχρονικότητα της υπόθεσης των σιδηροδρόμων αλλά και στο γεγονός ότι χάθηκε μια ακόμη μεγάλη ευκαιρία ουσιαστικής αναβάθμισης μέσα από τους πόρους του 3ου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης. Ήταν μια επισήμανση που γινόταν εκείνη την εποχή, καθώς είχε ωριμάσει η ιδέα και υπήρχαν συγκεκριμένες μελέτες οι οποίες υποδείκνυαν και τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσε να επιτευχθεί αυτό.

Η ιστορία των σιδηροδρόμων είναι στενά συνδεδεμένη με την ανάπτυξη του ελληνικού κράτους μετά την απελευθέρωση. Στις πρώτες συζητήσεις που έγιναν αποτυπώνεται η αγωνία για τη δημιουργία των υποδομών που ήταν απαραίτητες για την οικονομική ανάπτυξη αλλά και την κοινωνική πρόοδο. Πολλές φορές θυμίζουν σημερινούς προβληματισμούς σε άλλα επίπεδα, καθώς το ζήτημα των μεταφορών παραμένει πάντα στην επικαιρότητα, κυρίως με τη μορφή μεγάλων αυτοκινητοδρόμων.

Η περίφημη συγχρηματοδότηση είχε απασχολήσει τους πολιτικούς και οικονομικούς παράγοντες την εποχή της γέννησης των σιδηροδρόμων στη χώρα μας. Μέσα από τις γραμμές του βιβλίου ο αναγνώστης θα συναντήσει πληροφορίες ανάλογες με τις σημερινές. Όταν για παράδειγμα αναφέρεται πως η γραμμή Μύλοι-Καλαμάτα δεν μπορούσε να γίνει με συγχρηματοδότηση γιατί υπήρχε απροθυμία των επενδυτών καθώς η δαπάνη ήταν υπερβολική. Θα διαπιστώσει ότι την τοπική κοινωνία είχε απασχολήσει από τις αρχές του 20ού αιώνα ο... σιδηρο-



δρομικός περιμετρικός δακτύλιος. Τα Φιλιατρά στο πόδι το 1904 προκειμένου να επεκταθεί ο σιδηρόδρομος μέχρι τους Γαργαλιάνους, υποσχέσεις αργότερα ότι θα φθάσει μέχρι την Πύλο και φθάνουμε το 1926 με σχέδιο για γραμμή από Κυπαρισσία προς Πύλο και από εκεί για Μεσσήνη. Η ιδέα ενός δικτύου επικοινωνίας μεταξύ Αθήνας, Τρίπολης, Καλαμάτας και Σπάρτης δεν είναι καθόλου σημερινή. Το 1925 είχαν γίνει κινητοποιήσεις σε Καλαμάτα και Τρίπολη προκειμένου το σιδηροδρομικό δίκτυο να φθάσει μέχρι τη Σπάρτη. Μόνο που οι κινητοποιήσεις εξελίχθηκαν σε “μονομαχία” των δύο πόλεων, αφού στην Καλαμάτα ήθελαν τη γραμμή από Λεοντάρι προς Σπάρτη και στην Τρίπολη να ξεκινάει από αυτή προς τη Λακωνική πρωτεύουσα. Δεν έγινε τίποτε και τελικά χαμένη έμεινε η Σπάρτη.

Ο αναγνώστης θα διαπιστώσει ακόμη ότι το δίλημμα “πλαταιά ή στενή γραμμή” δεν είναι ανακάλυψη των τελευταίων δεκαετιών, αλλά αποτέλεσε σημείο τριβής των πολιτικών από την αρχή των συζητήσεων και θα πληροφορηθεί ότι ενεργό μέρος σε αυτή τη διαμάχη είχε πάρει ο Αλέξανδρος Κουμουνδούρος.

Από εκεί και ύστερα, μέσα από την ιστορική αναδρομή αναδεικνύονται εικόνες που σήμερα μοιάζουν με μυθιστόρημα, θυμίζοντας ιστορίες που έχουμε ακούσει από παλαιότερους για τον τρόπο που αντιμετωπίστηκε το “σιδερένιο τέρας”.

Βαθύτερη φιλοδοξία είναι το βιβλίο να κεντρίσει το ενδιαφέρον για το σιδηρόδρομο σε μια κρίσιμη περίοδο και ταυτοχρόνως να λειτουργήσει υποστηρικτικά στην παρουσία του Μουσείου Σιδηροδρόμων στην Καλαμάτα, του οποίου την απαξίωση είχε δυστυχώς διακρίνει πριν από 10 χρόνια.



Συγχαίρω για την πρωτοβουλία της σημερινής ημερίδας. Η εργασία του κ. Ηλία Μπιτσάνη αποτελεί ένα συμπλήρωμα, από όλες τις πλευρές ωφέλιμο: Ιστορικές, κοινωνιολογικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές, αισθητικές, αναπτυξιακές. Η εργασία αυτή αναδεικνύει την ποικιλία των δυνατοτήτων του σιδηροδρόμου ειδικά στην Πελοπόννησο και τον άξονα Αθηνών-Καλαμάτας. Ελπίζουμε ότι η σημερινή μας συνάντηση θα αποτελέσει βάση για βιώσιμες, προοπτικές λύσεις.

Παναγιώτης Φωτέας

Νομάρχης Μεσσηνίας

Το παραπάνω κείμενο του αείμνηστου Παν. Φωτέα ήταν ο πρόλογος ειδικής φωτοτυπημένης έκδοσης που έγινε το 1996 και διανεμήθηκε στους συμμετέχοντες σε ημερίδα για το σιδηρόδρομο στην Πελοπόννησο, που πραγματοποιήθηκε στην Καλαμάτα



Ο σιδηρόδρομος

Τρέχει, καταπίνει
μίλια χωρίς τέλος
άλλοτε σα φίδι
άλλοτε σα βέλος

Δω ισιώνει, κει λυγά
το μακρύ κορμί του
δέντρα, κάμποι και βουνά
τρέχουνε μαζί του

Όταν φεύγει απ' το σταθμό
ταξίδι ν' αρχινίσει
πηλαλά ξωπίσω του
ολόκληρη η φύση

Κι' όταν πάλι, αγκομαχά
στην ώρα του να φθάσει
λες μαζί του έρχεται
ολόκληρη η πλάση

Είναι αυτό σίδερο
είναι μηχανή
κι' όμως έχει μέσα του
κάτι από ψυχή

Καλαμάτα 4/6/95

Από τη δεύτερη συλλογή ποιημάτων για παιδιά
(που εκδίδεται προσεχώς) του Παναγιώτη Φωτέα



Π.Σ. (ΠΡΟ... ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ)

Ο σιδηρόδρομος έχει τη δική του ιστορία στη χώρα μας, αλλά ειδικότερα στην περιοχή μας.

Αυτή την ιστορία θα προσπαθήσουμε να παρουσιάσουμε στη σειρά δημοσιευμάτων.

Τα στοιχεία για την παρουσίαση αυτής της σειράς αντλούνται κυρίως από το βιβλίο “Οι πρώτοι ελληνικοί σιδηρόδρομοι” του Ν. Σ. Κτενιάδη, το οποίο εξεδόθη στην Αθήνα το 1936. Αλλά και από διάφορες άλλες πηγές που συμπληρώνουν την ιστορική διαδρομή ιδιαίτερα για τη Μεσσηνία.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Κτενιάδης “εις την ιστορίαν του πολιτισμού της νεωτέρας Ελλάδος ο σιδηρόδρομος διεδραμάτισε εξαιρετικόν ρόλον, λόγω κυρίως των συνθηκών υπό τας οποίας ευρίσκετο η χώρα προ της λειτουργίας αυτού”.

Και συνοψίζει την εικόνα αυτή ως εξής:

“Κατά τους πρώτους χρόνους της δυναστείας του Οθωνος η κατάσταση του τόπου ήτο τραγική. Η εικών της ερημώσεως και της καταστροφής συνηντάτο εις ολόκληρον την ύπαιθρον. Η γη ήτο άγονος, διότι παρέμεινεν επί μακρά έτη ακαλλιέργητος. Ενώ δε αι στερήσεις εμάστιζον τους αγροτικούς πληθυσμούς, οι Βαυαροί επέβαλον επαχθείς στρεμματικές φορολογίας, αι οποίαι εκορύφωσαν την δυσφορίαν και την αγανάκτησιν



του λαού. Επί πλέον, στίφη ληστών, τα οποία επύκνωσαν αι λεγεώνες των αποβληθέντων του στρατού ατάκτων του αγώνος, διέτρεχον την χώραν, λεηλατούντα και ληστεύοντα. Και όταν μετά πάροδον ολίγων ετών, εις εκτέλεσιν του περί διανομής της εθνικής γης διατάγματος της Αντιβασιλείας, ήρχισε συστηματοποιούμενη η καλλιέργεια και ενεφανίσθη η ανάγκη μεταφοράς των προϊόντων, το πρόβλημα της συγκοινωνίας ωρθώθη αυτομάτως ενώπιον του Ελληνικού Κράτους”.

Για το πρόβλημα της “συγκοινωνιακής αθλιότητας” εκείνη την εποχή, ο Κτενιάδης παρουσιάζει περικοπή άρθρου αθηναϊκής εφημερίδας του 1869:

“Ίπποι και ημίονοι μεταφέρουν τους επιβάτας από τόπου εις τόπον και από επαρχίας εις επαρχίαν. Αμαξिताί οδοί ολιγοσταί υπάρχουν και αύται μόνον εις τα περίξ της πρωτευούσης και των μεγαλυτέρων πόλεων. Η μεταφορά σάκκων αλεύρων από Λεβαδείας εις Πειραιά, απαιτεί πολύ περισσοτέραν δαπάνην της μεταφοράς αυτών από Οδησσοῦ εις Αθήνας. Μυριάδες λίτρων εξαιρέτου οίνου απόλλυνται ή φθείρονται κατ’ έτος, ένεκα της ελλείψεως ευκόλου μεταφοράς. Διότι οι κύριοι προτιμώσιν ή να πωλήσωσιν αυτόν επιτοπίως, αντί 2 λεπτών την λίτραν, ως συνέβη κατά την προτελευταίαν συγκομιδήν του οίνου εις την Πελοπόννησον ή να αφίσωσι τας αμπέλους ατρυγήτους, παρά να εκθεώσιν εις δαπάνας μεταφοράς επιζημίους και να αφεθώσιν εις την διάκρισιν των ληστών. Εις την διατροφήν στρατού εδαπανήθησαν τεσσαράκοντα ήδη έτη, υπέρ τριακόσια εκατομμύρια δραχμών, δια των οποίων θα ηδυνάμεθα να γεμίσωμεν την Ελλάδα δρόμων και σιδηροδρόμων. Εαν δε η Ελλάς εφρόντιζε να μεταχειρισθή τα προς καταστροφήν της ληστείας δαπανόμενα χρήματα προς κατασκευήν σιδηροδρόμου συσφίγγοντος τα μεθόρια αυτής, προ πολλού η ληστεία



θα είχε εκλείψει από την χώραν, η δε γεωργία και το εμπόριον θα προήγοντο δια της ευκόλου μετακομίσεως των προϊόντων”.

Η αρχή για την κατασκευή αμαξιτών δρόμων έγινε ουσιαστικά το 1834. Αλλά μέχρι το 1868 είχαν κατασκευασθεί εθνικοί δρόμοι μήκους τριακοσίων μόνο χιλιομέτρων, για τη συντήρηση των οποίων το κράτος χορηγούσε πίστωση 200.000 δρχ. το χρόνο.

Μέχρι το 1869 που άρχισε η λειτουργία του σιδηροδρόμου Αθήνας-Πειραιά, η χώρα μας δεν είχε άλλο χειρσαίο συγκοινωνιακό μέσο εκτός από τα υποζύγια και τα τετράτροχα κάρα. Η μόνη αξιόλογη συγκοινωνία ήταν αυτή που διεξαγόταν από τη θάλασσα. Αυτή εξυπηρετείτο από ελληνικά και ξένα πλοία, και τα κυριότερα εισαγωγικά λιμάνια ήταν η Ερμούπολη, ο Πειραιάς, η Πάτρα, το Ναύπλιο, η Καλαμάτα και η Υδρα. Ετσι το κράτος έστρεψε την προσοχή του προς τη θάλασσα, με δεδομένο το γεγονός ότι οι οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες δεν επέτρεπαν την κατασκευή δρόμων σε μεγάλη κλίμακα, πολύ δε περισσότερο τη χρησιμοποίηση του σιδηροδρόμου.

Οι μεγάλες θυσίες για την απελευθέρωση, τα εξωτερικά δάνεια που συνήψε η χώρα, οι εσωτερικές ανωμαλίες και η ανεπάρκεια της παραγωγής είχαν επιφέρει τόσο σοβαρό κλονισμό στην οικονομία του τόπου, που απέκλειε την ανάληψη νέων υποχρεώσεων. Η χώρα ήταν αδοκίμαστη σιδηροδρομικά. Το ορεινό τού εδάφους, η αραιή κατανομή των οικισμών και η στενότητα των ορίων της, ήταν στοιχεία τα οποία δεν προσέλκυαν το ενδιαφέρον της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Και αν το κράτος δίσταζε να προχωρήσει στην κατασκευή και εκμετάλλευση των σιδηροδρομικών γραμμών, το ιδιωτικό κεφάλαιο ήταν ακόμη περισσότερο διστακτικό.



ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΙΔΕΕΣ

Οι παράγοντες αυτοί εξηγούν και τη βραδύτητα με την οποία εμφανίσθηκε ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα.

Το Κράτος άρχισε να ασχολείται με τη σιδηροδρομική πολιτική το 1855, όταν κατετέθη από την κυβέρνηση Μαυροκορδάτου το νομοσχέδιο για την ίδρυση του σιδηροδρόμου Αθήνας-Πειραιά. Αλλά η σκέψη προϋπήρξε. Το πρώτο σχέδιο κατασκευής σιδηροδρόμου που θα συνέδεε την πρωτεύουσα με το επίνειό της, υποβλήθηκε στο υπουργείο Εσωτερικών το Νοέμβριο του 1843 από τον Αλ. Ραγκαβή. Για τους λόγους που προαναφέρθηκαν όμως και το σχέδιο αυτό, όπως και άλλα που υποβλήθηκαν στη συνέχεια, δεν εφαρμόστηκαν. Και χρειάστηκε να περάσουν 26 χρόνια για να ακουστεί στην Αττική το πρώτο σφύριγμα της ατμομηχανής. Από τότε η κατασκευή των σιδηροδρόμων υπήρξε ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα τα οποία απασχόλησαν το Κράτος για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Η επιτυχία του έργου το οποίο ξεκίνησε, κατά τον Κτενιάδη “οφείλεται κατά πρώτον ίσως λόγον, εις τους ομογενείς του εξωτερικού, οίτινες συνέτρεξαν αυτήν παντοιοτρόπως, αναπτύξαντες προς τούτο αξιέπαινον πρωτοβουλίαν και δραστηριότητα”.

Μεταξύ των πρωτοπόρων της ιδέας του σιδηροδρόμου ήταν και ο Ελληνογάλλος διπλωμάτης Φωκίων Ρωκ. Την εποχή που ήταν επιτετραμμένος της Ελλάδας στο Παρίσι και παρακολουθούσε με ζωηρό ενδιαφέρον την πρόοδο του σιδηροδρόμου σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, υπέβαλε κατά καιρούς στις κυβερνήσεις σχετικά υπομνήματα. Οι παραιτήσεις του δεν εισακούσθηκαν αλλά δεν αποθαρρύνθηκε. Νέα υπομνήματα έστειλε μετά την άνοδο στο θρόνο του βασιλιά Γεώργιου Α', τόσο



προς την Εθνική Τράπεζα όσο και προς τον κόμη Σπό-
νεκ.

Το παράδειγμα του Ρωκ ακολούθησαν πολλοί ομογε-
νείς, που εργάσθηκαν με ζήλο για το σκοπό αυτό. Ήταν
πολύ λογικό, καθώς ζώντας σε χώρες που οι σιδηρό-
δρομοι αναπτύσσονταν αλματωδώς, έβλεπαν την ανά-
γκη να αποκτήσει και το νεοσύστατο κράτος το δικό του
δίκτυο σιδηροδρόμων.

Από όλα τα υπομνήματα για την κατασκευή σιδηρο-
δρόμων που υποβλήθηκαν στην ελληνική Κυβέρνηση
μέχρι το 1872, το μεγαλύτερο ενδιαφέρον συγκέντρω-
σε το σχέδιο Βιτάλη που υποβλήθηκε στην Κυβέρνηση
τον Αύγουστο του 1869.

Ο Βιτάλης ήταν από τους διαπρεπέστερους μηχανι-
κούς της εποχής, και έγινε γνωστός μετά την κατα-
σκευή του σιδηροδρόμου Καλαβρίας-Σικελίας, το σχέ-
διο του οποίου οφείλεται σε αυτόν. Στο υπόμνημα, το ο-
ποίο ήταν απόρροια μακράς και επιτόπιας μελέτης, ο
Βιτάλης εξετάζει κατά πρώτον την κατάσταση της
Ελλάδας από την άποψη της γεωργίας, της συγκοινω-
νίας και της δημόσιας ασφάλειας και βρίσκει ότι η στα-
διακή ανάπτυξη της γεωργίας και της βιομηχανίας στη
χώρα επιβάλλουν την ύπαρξη συγκοινωνίας, η οποία θα
μπορούσε να αναπτύξει τους δύο αυτούς πλουτοπαρα-
γωγικούς κλάδους.

Στο υπόμνημά του ανέφερε ο Βιτάλης: “Η Ελλάς έχει
ανάγκη ειρήνης, χρημάτων, οδών και χειρών. Αντί δε,
παρέχοντες πράγματα στην Τουρκία να σκοτώνονται οι
Ελληνες περιοδικώς, δίδοντες εις τα υπό την Τουρκίαν
έθνη την ευκαιρία να αποσπώσι τα χρήσιμα αυτοίς, λαμ-
βάνοντα παραχωρήσεις, ας η Ελλάς επλήρωσε δια του
αίματος και του χρήματος των τέκνων της, ας φροντί-
σουν καλύτερον να κατασκευάσουν συγκοινωνίας, να



φυτεύσουν δένδρα και να αποκτήσουν ησυχίαν και φρόνησιν”.

Στη συνέχεια εκφράζει την γνώμη ότι “εάν είκοσι έτη πρωτίτερα η Ελλάς εφρόντιζε να διαθέση τα χρήματα που εδαπάνησεν ασκόπως προς δίωξιν της ληστείας, δια την κατασκευήν σιδηροδρόμου, συσφίγγοντας τα όρια αυτής από δυσμών προς ανατολάς, η ληστεία θα είχε εξαλειφθή από την χώραν. Οχι δε μόνο τούτο, αλλά και μύρια άλλα αγαθά θα είχε να απολαύση η Ελλάς εκ της γραμμής αυτής. Δια του εν λόγω σιδηροδρόμου θα προήγοντο η γεωργία και το εμπόριον, δια της ευκόλου μετακομίσεως των προϊόντων. Τα ήθη των κατοίκων θα εξημερούντο και θησαυροί φυσικοί, ως είναι η ξυλεία των δασών της Ακαρνανίας, οι άνθρακες του Κούμουνα και άλλα σπουδαία προϊόντα του τόπου, θα μετεφέροντο ευκόλως και ταχέως προς πώλησιν εις την Ευρώπην.

Ο σιδηρόδρομος ούτος, ενασχολών επωφελώς πολλούς αξίους και αργούς αξιωματικούς, αποζώντας από ευτελείς μισθοδοσίας, και πολλούς αργούς πολίτας, θα αποδώση αυτοίς άνετον και ευρύ στάδιον. Αντί δε να καθίστανται λυμεώνες του τόπου, παρέχοντες καθ’ εκάστην πράγματα τη κυβερνήσει, θηρεύοντες τα προς το ζην από των πολιτικών ραδιουργιών και μεταβολών, θα ωφελήσουν εαυτούς και τον τόπον, ανακουφίζοντες τον δημόσιον θησαυρόν και γινόμενοι, αντί ζημίας, όργανα πλούτου και ευημερίας εις την πατρίδα των. Οπως δε γνωσθή η αλήθεια των όσων λέγομεν, ίδωμεν τι ωφελήθη η μεσημβρινή Ιταλία και ιδίως η Καλαβρία εκ της κατασκευής των σιδηροδρόμων. Η ληστεία, η ενδημική μάστιξ της κάτω Ιταλίας, εξέλιπεν ως δια μαγείας, ευθύς ως η πρώτη ατμάμαξα ενεφάνη επί του ορίζοντος της Καλαβρίας. Προς τούτοις δε ο σιδηρόδρομος ούτως των ορίων μορφώνει κέντρα πληθυσμού εργατικού,



περί πολλού έχοντας την ησυχίαν και την κοινήν ασφάλειαν”.

Και αφού ο Βιτάλης συνεχίζει την απαρίθμηση των ωφελημάτων που θα έχει η κατασκευή σιδηροδρόμου, καταλήγει σε ένα μεγαλεπήβολο σχέδιο για την κατεύθυνση που θα έπρεπε να χαραχθεί:

“Ο σιδηρόδρομος ούτος του οποίου αποστέλλομεν το σχεδιάγραμμα, εκτεινόμενος εις μήκος 305 χιλιομέτρων, προώρισται να φέρη τας Αθήνας εις ταχείαν και άμεσον ευθυπλοΐαν 26 ωρών επί το Βρινδίσιον (το Βρινδίσιον καίτοι μικρός και εγκαταλελειμμένος λιμήν, ήτο το πάλαι εις των επισημοτάτων επινειών της Αρχαίας Ρώμης. Κατ’ αυτό έληγε η μεγάλη Εγνατία οδός η καθοδηγούσα δια της μεσημβρινής Ιταλίας προς την Ανατολήν), την Ιταλίαν και απ’ αυτής, εφ’ όλην την Δυτικήν Ευρώπην, απαρτίζων μέρος της μεγάλης εκείνης γραμμής, ήτις ανοίγεται προς την Ασίαν, δια του Κενισίου όρους και θέτουσα τας Αθήνας εις το μέσον αυτής, θα καταστήση τον μεν Πειραιά σπουδαίον επίνειον και βιομηχανικόν σταθμόν της διεθνούς ταύτης οδοΐ, τας δε Αθήνας ένα των κυριωτάτων αυτής σταθμών εμπορίου και πολιτισμού...”

... Ο σιδηρόδρομος αρχόμενος, ως εικονίζεται εις το επισυναπτόμενον σχεδιάγραμμα, απ’ Αθηνών, θα διευθύνεται κατά πρώτον εις τας Θήβας. Φθάνων εις την Κωπαΐδα θα παρατρέχη εις την νότιον αυτής όχθην, εγκλίνων επί των αφοριζόντων αυτήν υψωμάτων των αιωρουμένων αείποτε της πλημμυρίδος. Εγκαταλείπουσα την λίμνην της Κωπαΐδος, η γραμμή, και ακολουθούσα έναν εκ των χυνομένων ποταμών, θα διέλθη τον Παρνασσόν δι’ υπογείου σήραγγος, η οποία θα είναι μακροτάτη, υψηλή και ασφαλής. Εξερχομένη του Παρνασσού η σιδηροδρομική γραμμή θα στρέφεται προς την προς δυσμάς και προς μεσημβρίαν αναπεπταμένην κοιλάδα,



την οποίαν εγκαταλείπουμε, θα διέλθω, δια τρίτης πιθανώτατα υπογείου σήραγγας, τα εκείθεν της λίμνης Αγρινίου όρη και θα καταλήγω εις την Βόνιτσαν (αρχαίαν Εχινον) την οποίαν θεωρούμεν καταλληλοτάτην αφετηρίαν δια την Δυτικήν Ευρώπην.

Από της Βονίτσης η σιδηροδρομική γραμμή, διευθυνομένη προς μεσημβρίαν, θα υπερβή τον Αχελών ή Ασπροπόταμον και θα κατευθύνεται βορειοανατολικότερον μέχρι του Καρπενησίου. Ακολουθούσα εν συνεχεία τας υπωρείας της Καλλιδρόμης και της Οθρυος, θα διατρέχη τον εύφορον κάμπον του Σπερχειού, θα διέλθω την άλυσιν των ορέων της μεθορίου, ένθα θα απαιτηθή να κατασκευασθή τετάρτη σήραγγα και θα καταλήγω εις τον Παγασητικόν κόλπον, ο οποίος θα είναι η πρώτη αυτού αφετηρία προς την Ελλάδα”.

Το σχέδιο Βιτάλη ήταν μεγαλόπνοο. Μιλάει για πράγματα τα οποία ακόμη και σήμερα είναι στην επικαιρότητα, όπως αυτό του ρόλου που μπορεί να παίξει η σημερινή Ελλάδα στη διασύνδεση Ευρώπης-Ασίας με τις συνδυασμένες μεταφορές. Διακρίνεται από μια στρατηγική ενίσχυσης της μεθορίου στα βόρεια σύνορα της Ελλάδας εκείνη την εποχή. Βεβαίως και αν είχε εφαρμοστεί θα είχαμε εντελώς διαφορετικές εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών στη χώρα μας. Θεωρήθηκε όμως ανεφάρμοστο όχι μόνο εκείνη την εποχή αλλά και αργότερα.

Το υπόμνημα συνοδευόταν και από αναλυτικό προϋπολογισμό. Από αυτόν φαίνεται πως θα χρειαζόταν μεγάλη δαπάνη για την κατασκευή των σηράγγων και για τον εκβραχισμό μεγάλων τμημάτων της γραμμής, αν ληφθεί υπόψη το εξαιρετικά ανώμαλο έδαφος από το οποίο θα έπρεπε να περάσει η γραμμή. Το υπόλοιπο τμήμα του έργου θα μπορούσε να κατασκευαστεί - σύμφω-



να με το Βιτάλη - σε ανηφορίες κλίσης από 1,5 μέχρι 2%.

Η δαπάνη κατά τους υπολογισμούς του ίδιου θα ανέρχόταν στο μυθώδες ποσό για εκείνη την εποχή, των 67 εκατομμυρίων δραχμών, κάθε χιλιόμετρο δε θα στοίχιζε 220.000 δρχ. κατά μέσο όρο.

Για να βρεθεί το ποσό αυτό ο Βιτάλης πρότεινε δύο λύσεις: Να παραχωρηθεί η κατασκευή του έργου σε ξένη εταιρία με ρητά ανταλλάγματα ή με εγγύηση τόκων, σύστημα το οποίο είχε εφαρμοστεί σε πολλές σημαντικές γραμμές της Ευρώπης. Ή να επιδιωχθεί η έκδοση εσωτερικού δανείου το οποίο λόγω της σοβαρότητας και της μελλοντικής απόδοσης του έργου, θα μπορούσε όπως εκτιμούσε ο ίδιος, να υπερκαλυφθεί.

Το παράτολμο αυτό σχέδιο προκάλεσε μεγάλο θόρυβο όπως ήταν φυσικό. Με την πρόταση Βιτάλη ασχολήθηκαν η Κυβέρνηση Ζαΐμη, οι ειδικοί, αλλά και ολόκληρη η κοινή γνώμη.

Χαρακτηριστικό είναι δημοσίευμα εφημερίδας της εποχής:

“Το περί οδοποιΐας ζήτημα, είναι το κυριώτατον και μέγιστον ζήτημα εις την Ελλάδα, πλείστου λόγου άξιον, ουχί μόνον εις την γεωργίαν και την βιομηχανίαν, άνευ των οποίων ουδέν έθνος δύναται σήμερον να υπάρξη ελεύθερον και περιέλθη εις αξίωμα και δύναμιν, αλλά και εις αυτήν την κοινήν ασφάλειαν και εθνικήν υπόληψιν. Τυφλώττοντες προς τα αυτοφυή αγαθά και τους αληθείς θησαυρούς, όσους εμπερικλείει το έδαφος της Ελλάδος, διερχόμεθα αυτά ως επαίται και αμβλυώττοντες προς τα περί ημάς αγαθά, αγνοούντες ότι, εάν είμεθα πένητες, τούτο οφείλεται εις την σκνηρίαν και την αμέλειαν ημών. Εν τω εσωτερικώ του Κράτους, οι δρόμοι, βατοί όντες μόνο τοις ημιόνιοις και τοις πεζοίς, καθίστανται αδιάβατοι τον χειμώνα, εκ των ραγδαίων υε-



τών και των χειμάρρων των πληρούντων τας αγεφυρώτους διόδους καθώς και εκ των καταπτώσεων. Τα δύο τριτημόρια των προϊόντων του κράτους μένουσιν άχρηστα ή πωλούνται ευτελέστατα εν ταις επαρχίαις, διότι οι κύριοι δεν δύνανται να μεταφέρωσι τα προϊόντα των επαρχιών εις τους λιμένας του κράτους, ένεκα της ανοδίας και των από της ληστείας κινδύνων. Τα μεγαλόδενδρα και τα πολύδενδρα δάση της Ακαρνανίας σήπονται τεσσαράκοντα ήδη έτη ή γίνονται ανάλωμα του πυρός υπό της κακεντρεχούς βαρβαρότητος των βλάχων ποιμένων, ενώ η Ελλάς αναγκάζεται να προμηθεύεται τα προς οικοδόμησιν και ναυτιλίαν ξύλα εκ της Αυστρίας και της Τουρκίας”.

Στην εφημερίδα γίνεται μια εκτεταμένη παρουσίαση της οικονομικής και κοινωνικής κατάστασης και καταλήγει στο συμπέρασμα πως το γενικώτερο συμφέρον επιβάλλει τη συγκοινωνιακή σύνδεση της Ελλάδας με τη Δυτική Ευρώπη, μέσω Μπρίντεζι, σύμφωνα με το σχέδιο Βιτάλη. Και καταλήγει:

“Προς κατασκευήν του σιδηροδρόμου τούτου των ορίων, ανάγκη το έθνος να κάμη μεγίστας δαπάνας, παραχωρούν και τας απαιτούμενας γαίας, αίτινες μένουσι πολύν ήδη καιρόν χέρσοι και ανωφελείς”.

Μέσα από το θόρυβο που είχε δημιουργήσει η παρουσίαση και η συζήτηση του σχεδίου Βιτάλη, διάφοροι όμιλοι Ελλήνων και ξένων κεφαλαιούχων προσφέρθηκαν να αναλάβουν την εκμετάλλευση των ελληνικών σιδηροδρόμων. Οι κυριώτερες προσφορές αφορούσαν την κατασκευή του σιδηροδρόμου των ορίων. Όλες αυτές όμως οι προσφορές απορρίφθηκαν ως ασύμφορες.

Έτσι είχαν τα πράγματα, όταν το 1872 ομάδα Ελλήνων κεφαλαιούχων, εκπροσωπούμενη από την Τράπεζα Κωνσταντινούπολης προσφέρθηκε να αναλάβει την κατασκευή και εκμετάλλευση σιδηροδρομικής γραμμής α-



πό τον Πειραιά μέχρι τη Λαμία, που θα περνούσε μέσα από τις επαρχίες Αττικής, Θηβών, Λειβαδιάς και Λοκρίδας και θα κατέληγε στη μεθοριακή γραμμή κοντά στην πόλη της Λαμίας. Η πρόταση αυτή υποβλήθηκε από το Στέφανο Σκουλούδη, που ήταν διευθυντής και αντιπρόσωπος της Τράπεζας Κωνσταντινούπολης στην Ελλάδα. Εγινε αποδεκτή κατ' αρχήν και στις 31 Ιανουαρίου 1873 υπεγράφη σύμβαση στο υπουργείο Εσωτερικών μεταξύ του τότε πρωθυπουργού Επαμ. Δεληγιώργη και του εκπροσώπου της Τράπεζας Ανδρέα Συγγρού.

Με τη σύμβαση αυτή ο Ανδρέας Συγγρός ανέλαμβανε την υποχρέωση να συστήσει ανώνυμη μετοχική εταιρεία, η οποία υπό τον έλεγχο του Κράτους, αναλάμβανε την κατασκευή και εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιά-Λαμίας. Η σύμβαση κυρώθηκε με το Νόμο ΥΞΒ' της 30ης Μαΐου 1873 και έπρεπε να τεθεί σε εφαρμογή μέσα σε πέντε μήνες. Αλλά στο μεταξύ προέκυψαν πολλές διαφωνίες ως προς την ακριβή εκτέλεση της σύμβασης.

Η σύμβαση για παράδειγμα όριζε ότι “η κεφαλή του σιδηροδρόμου έσεται ο Πειραιεύς, ο δε υπουργός των Εσωτερικών και ο εργολάβος θέλουσι προσδιορίση από κοινού την τοποθέτησιν του σταθμού τούτου, συμφώνως προς τας ανάγκας και τα συμφέροντα του σιδηροδρόμου”. Όταν όμως επρόκειτο να αρχίσουν οι εργασίες κατασκευής του έργου, προέκυψε σοβαρή διαφωνία για τη θέση του σταθμού. Το υπουργείο Εσωτερικών με τον ισχυρισμό ότι έπαιρνε υπόψη του τα γενικώτερα συμφέροντα του τόπου, επέμενε ο σταθμός να οικοδομηθεί στο χώρο κοντά στη λίμνη της Ζέας ή το νεκροταφείο Πειραιά. Αλλά η ανάδοχος εταιρεία έκρινε ακατάλληλους τους χώρους αυτούς και πρότεινε άλλους όπως η πλατεία Απόλλωνος και η χερσόνησος του Κανθάρου. Το υπουργείο όμως με έγγραφό του στις 20 Οκτωβρίου



απέρριψε και τις δύο θέσεις, και υπέδειξε εκτός του νεκροταφείου και το χώρο βόρεια του σιδηροδρομικού σταθμού Πειραιά-Αθήνας. Μετά την αρνητική αυτή απάντηση του υπουργείου, η εταιρεία του “Λαμιακού σιδηροδρόμου” ανέφερε στην Κυβέρνηση με έγγραφο στις 29 Οκτωβρίου, ότι οι εργασίες κατασκευής θα άρχιζαν οπωσδήποτε στις 31 του ιδίου μήνα, κατέληγε όμως στη δήλωση ότι “η τοιαύτη έναρξις δεν υποδηλοί το παράπαν ότι η θέσις εις την οποίαν το υπουργείον υπέδειξε την τοποθέτησιν του σταθμού Πειραιώς έχει την συγκατάθεσιν του εργολάβου, όστις αιτείται ίνα εντός 15 ημερών αποδεχθή το υπουργείον την ετέραν των υπ’ αυτού υποδειχθεισών δύο τοποθετήσεων, καθ’ όσον εν περιπτώσει μη αποδοχής ή αναβολής, είναι ηναγκασμένος να προέλθη εις την στάσιν των έργων, διατηρών όλα αυτού τα δικαιώματα και θεωρών υπεύθυνον την Κυβέρνησιν διά τας συνεπείας”.

Επειδή η προθεσμία που είχε οριστεί για την έναρξη του έργου έληγε σε δύο ημέρες, η εταιρεία χωρίς να περιμένει την απάντηση του υπουργείου αποφάσισε να αρχίσει την κατασκευή.

Τις ημέρες εκείνες ο αντιπρόσωπος της Τράπεζας Κωνσταντινούπολης Στέφανος Σκουλούδης έλειπε από την Αθήνα. Παρ’ όλα αυτά ο μηχανικός Πιάτ προχώρησε βιαστικά στα εγκαίνια του έργου. Για το λόγο αυτό δεν δόθηκε στα εγκαίνια ο επίσημος χαρακτήρας, τον οποίο όλοι περίμεναν και η ανάδοχος εταιρεία ετοίμαζε πριν εμφανισθεί η διένεξη με το υπουργείο.

Τα εγκαίνια έγιναν στις 31 Οκτωβρίου 1873 στη θέση “Πλατύ Φρέαρ” του Ρουφ. Μεταξύ των παρισταμένων σε αυτά, ήταν και ο τότε πρωθυπουργός Επ. Δεληγιώργης ο οποίος μίλησε για λίγο αναφερόμενος στη σημασία του έργου που ξεκινούσε και ευχήθηκε η ανάδοχος εταιρεία να το ολοκληρώσει. Στη συνέχεια παρουσία



των επισήμων οι τετρακόσιοι περίπου εργάτες της εταιρείας, άρχισαν την εργασία τους κάτω από τις οδηγίες του Γάλλου μηχανικού Πιάτ. Το βράδυ παρατέθηκε από την επιχείρηση γεύμα στο ξενοδοχείο “Αιγυπτιακό”, στο οποίο παρακάθησαν οι επίσημοι, το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας και ορισμένοι άλλοι.

Την περιγραφή των εγκαινίων παρουσιάζει ο Κτενιάδης με απόσπασμα μιας μικρής εφημερίδας που είχε το όνομα “Εφημερίς”:

“Χθες εγένετο η έναρξις των εργασιών του σιδηροδρόμου από Πειραιώς εις Λαμίας. Οι παρευρεθέντες πρώτον ήδη ησθάνθησαν συγκινήσεις εξ εντυπώσεων όλως αλλοίων εκείνων, αίτινες μέχρι τούδε γνωστόν είναι ότι προσβάλλουσι πάντα τον υπέρ του έθνους μεριμνώντα. Και αι πρακτικώτεροι των ασχολιών, εις τελειότητος βαθμόν αναγόμεναι, έχουσι την ποιητικήν αυτών όψιν, ως είχε διά τον Ομηρον ποιητικήν όψιν η σφαγή κριού τινός, ασχολία βεβαίως πεζωτάτη. Τετρακόσιοι εργάται εν γραμμή χθες, και μετά της πεποιθήσεως ότι άρχονται μεγάλου έργου, ίσταντο την αξίνην ανά χείρας κρατούντες. Άνδρες δε ιδρυταί της σιδηροδρομικής εταιρείας ανέμενον εν ευσταθεί επιγνώσει του έργου, όπερ προυτίθετο, τας επισήμους της πόλεως αρχάς προς έναρξιν των εργασιών. Ηλθεν ο Πρωθυπουργός, δις διατρέξας την γραμμήν των εργασιών, ήλθεν ο υπουργός της Παιδείας [σ. σ. ήταν ο Δ. Καλλιφρονάς], ήλθον οι του διοικητικού συμβουλίου της Πιστωτικής Τραπεζής, πάντες αναλογιζόμενοι ότι εκ της επιτυχίας τοιούτου αρχομένου έργου η όψις της Ελλάδος αλλοιούται και τείνει αύτη φιλίαν την χείρα προς τα πλέον μακρυσμένα των εθνών λέγουσα υπερηφάνως αυτοίς εν επισήμω εκθέσει των θαυμασιωτέρων της νέας προόδου αποτελεσμάτων: “Ιδού κ’ εγώ ευσταλής πάρειμι”.

Αλλά η προσπάθεια αυτή ναυάγησε λίγες ημέρες με-



τά την έναρξη του έργου. Στις 7 Νοεμβρίου το υπουργείο Εσωτερικών απαντώντας στην αίτηση της εταιρείας “Λαμιακού Σιδηροδρόμου” δήλωσε ότι δίνει μεν τη συγκατάθεσή του για την κατασκευή του σταθμού στη χερσόνησο Κανθάρου, αλλά υπό τον όρο ότι θα συνεννοηθεί πρώτα αυτή με την εταιρεία σιδηροδρόμου Βόνιτσας που είχε ζητήσει πρώτη αυτή τη θέση. Και ακόμη ότι αν το Κράτος για λόγους στρατιωτικής οχύρωσης του λιμανιού έχει ανάγκη αυτό το χώρο, τότε θα υποχρεωνόταν η επιχείρηση να αναζητήσει άλλο χώρο για την ανέγερση του σταθμού Πειραιά.

Μετά από όλα αυτά η Τράπεζα μέσω του διευθυντή της Στέφανου Σκουλούδη ο οποίος είχε γυρίσει από την Κωνσταντινούπολη, με έγγραφό της στις 23 Νοεμβρίου δήλωσε ότι διακόπτει τις εργασίες κατασκευής του σιδηροδρόμου μέχρι να διευθετηθεί οριστικά το πρόβλημα που είχε προκύψει, σύμφωνα με τις αξιώσεις της στις οποίες επέμενε ανυποχώρητα. Ακολούθησε μακρά αλληλογραφία υπουργείου και εταιρείας, για να καταλήξει σε δικαστικούς αγώνες, δημόσιες δηλώσεις και αντεγκλήσεις. Ετσι ένα θέμα που θα μπορούσε να είχε διευθετηθεί με αμοιβαίες υποχωρήσεις πριν την υπογραφή της σύμβασης (αυτό της θέσης του σταθμού Πειραιά), αποτέλεσε την αιτία ματαίωσης του σπουδαίου αυτού έργου.

Ακολούθησε η πρόταση που υποβλήθηκε στο υπουργείο Εσωτερικών στις 27 Ιουλίου 1879 από τον Κόμη Ντε Μουτρεσύ, για την παροχή προνομίου κατασκευής και εκμετάλλευσης τεσσάρων μεγάλων σιδηροδρομικών γραμμών:

1]. Πειραιά-Θεσσαλονίκης μέσω Αθήνας, Θήβας, Λαμίας και Λάρισας με τρεις διακλαδώσεις: Από Θήβα σε Χαλκίδα, από Λειβαδιά στον Κόλπο των “Ασπροσπιτιών”, από Λαμία σε Στυλίδα. 2]. Πόρτο Ράφτη - Ιωαννί-



νων, μέσω Αθηνών, Κορίνθου, Πατρών, Μεσολογγίου και Καρβασαρά, με διακλαδώσεις στη Βόνιτσα και την Πρέβεζα. 3]. Σκοπίων-Θεσσαλονίκης-Λάρισας-Τρικάλων-Μετσόβου-Ιωαννίνων. 4]. Κορίνθου-Τρίπολης-Καλαμάτας με δύο διακλαδώσεις, μια από το Κουτσοπόδι προς το Ναύπλιο μέσω Αργους και άλλη μία από τη θέση “Κιοζέ” κοντά στη Μεγαλόπολη προς τη Σπάρτη.

Ας παρακολουθήσουμε για λίγο τις σκέψεις του Μουτρεσύ:

“Η Ελλάς κειμένη εις την μεσημβρινήν εσχατιάν της Ευρώπης, πρέπει να καταστή ο κρίκος ενώσεως μεταξύ Ανατολής και Δύσεως αφ’ ενός, και της Ευρώπης απάσης αφ’ ετέρου. Τα κέντρα του ενωτικού τούτου κρίκου είναι ο Πειραιεύς, η Θεσσαλονίκη και η Τεργέστη. Αι γραμμαί, αίτινες θέλουσιν απολήγη εις Πειραιά, είτε αύται ορμώνται εκ Τεργέστης, είτε διέρχονται εκ Θεσσαλονίκης, θέλουσι καταστή διεθνείς, προς μεγίστην ωφέλειαν όλων των κρατών και ιδίως της Ελλάδος. Διάφοροι εταιρείαι, ζητήσασαι την παραχώρησιν διαφόρων γραμμών, εστήριζον τας αιτήσεις των εις χρηματικήν επιχορήγησιν εκ μέρους της Κυβερνήσεως, σχετικώς με το килоμετρικόν (σ. σ. χιλιομετρικό) μήκος ή εις εγγυήσεις τόκων, διά της παραχωρήσεως των εισοδημάτων τελωνείων τινών ή άλλων δημοσίων πόρων. Αλλ’ η σημερινή κατάστασις της Ελλάδος δεν επιτρέπει εις αυτήν να εισέλθῃ εις τοιαύτην οδόν.

Υπό τοιούτων αρχών ορμώμενοι, ανεζητήσαμεν τα προς κατασκευήν αυτών οικονομικώτερα μέσα, χωρίς να επιβαρύνωμεν τον προϋπολογισμόν του Κράτους. Ούτω, διά συμπληρωματικής αιτήσεως ημών, εξητήσαμεν την παραχώρησιν τριών εν αρχή σιδηροδρομικών γραμμών, βασιζόμενοι: 1] επί της παραχωρήσεως γαιών, τας οποίας ήθελε καλύψῃ το κατάστρωμα των σιδηροδρόμων επί πλάτους 15 μέτρων, αίτινες ηδύνα-



ντο να απαλλοτριωθώσιν υπό τους Κράτους ένεκα δημοσίας ανάγκης, δι' 99 έτη. Εις το πλάτος τούτο προσίθεται η αναγκαία έκτασις προς κατασκευήν οδών υπηρεσίας και διακλαδώσεως, σταθμούς ταξιδιωτών, γραφεία, αποθήκας κλπ. 2] Γραμμήν γηπέδων παραλλήλων τω σιδηροδρόμω καθ' όλα τα μέρη τα ανήκοντα εις το Κράτος ή τους Δήμους, ακαλλιέργητα σήμερον κατά την μεγαλυτέραν έκτασιν. 3] Πάσας τας λίμνας και έλη ανήκοντα εις το Κράτος ή τους Δήμους· και 4] Τα λατομεία, μεταλλεία ή ανθρακωρυχεία, άτινα, μη εκχωρηθέντα εισέτι εις τρίτους, ήθελον ευρεθή εις απόστασιν δέκα κιλομέτρων από της σιδηροδρομικής γραμμής”.

Στη συνέχεια του υπομνήματος αναφέρονται με λεπτομέρειες όλα τα τεχνικά έργα που θα εκτελεσθούν και το μήκος των γραμμών, καθώς και οι σταθμοί σε κάθε τμήμα. Στη συνέχεια καταγράφονται τα αγαθά της παραχώρησης σύμφωνα με την αίτηση και αναφέρεται το παράδειγμα των Ηνωμένων Πολιτειών, όπου κατασκευάστηκαν σιδηροδρομικές γραμμές με ανάλογους όρους.

Το σχέδιο αυτό, παρά το γεγονός ότι δεν βρισκόταν μακριά από τις κυβερνητικές θέσεις απορρίφθηκε. Οι όροι κάτω από τους οποίους εξητείτο η παραχώρηση ήταν βαρύτατοι και αυτή ήταν η αιτία της απόρριψης. Για παράδειγμα ο τέταρτος όρος ουσιαστικά δέσμευε υπέρ της εταιρείας το σύνολο σχεδόν του ορυκτού πλούτου της χώρας αν ληφθεί υπόψη η διαδρομή του προτεινόμενου σιδηροδρομικού δικτύου. Ενώ παράλληλα αυτή εξασφάλιζε το “φιλέτο” της δημόσιας γης κατά μήκος του δικτύου, η οποία θα αποκτούσε σημαντικότερη υπεραξία.

Ενα άλλο σχέδιο το οποίο επηρέασε σημαντικά τις κοινοβουλευτικές συζητήσεις οι οποίες έγιναν στη Βου-



λή το 1882, ήταν αυτό του Γερμανού Χαν. Ο Χαν ήταν παράγοντας του δικαστικού κλάδου στην Ελλάδα τα πρώτα χρόνια της δυναστείας του Οθωνα, στη συνέχεια προσελήφθη από την Αυστριακή Κυβέρνηση και διορίστηκε πρόξενος στα Γιάννενα και στη συνέχεια στη Σύρο. Ετσι γύρισε όλη την Ελλάδα και αντελήφθη τις συγκοινωνιακές της ανάγκες. Το 1868 κυκλοφόρησε ένα βιβλίο με τίτλο “Περί της ευρωπαϊκής σημασίας του συστήματος των Ουγγροαυστριακών σιδηροδρόμων”. Αποσπάσματα του σχεδίου του αναδημοσιεύτηκαν σε πολλές αθηναϊκές εφημερίδες και προκάλεσαν αίσθηση και συζητήσεις. Το σχέδιο αυτό παρουσιάζεται ως εξής στο βιβλίο του:

“1]. Συνένωσις του Πειραιώς προς την σιδηροδρομικήν γραμμήν Βρινδισίου: Η γραμμή αυτή, αφού από του Βρινδισίου υπερβή τον Αδρίαν, θέλει ακολουθήση τα μεσημβρινά παράλια της Ακαρνανίας και τα βόρεια του Κορινθιακού κόλπου και διά των φαράγγων του Παρνασσού και της Θηβαΐδος απολήξη εις Πειραιά. Αλλ’ αρκεί τις ολίγον μόλις να επιβλέψη εις τον γεωγραφικόν χάρτην, διά να πεισθή περί των κολοσσιαίων δυσκολιών, όσας έχει να υπερπηδήση τοιαύτη γραμμή. Αι δυσκολίαι αύται, καθώς και η απώλεια του χρόνου, ήτις ήθελε προκύψη εκ της κατά θάλασσαν διά του Αδρίου μεταβάσεως, θέλουν καταστήση αδύνατον εις την γραμμήν ταύτην τον διαγωνισμόν προς καθαρώς χερσαίας σιδηροδρομικάς γραμμάς, άλλως τε και αφού τα επιτόπια κέρδη της γραμμής ταύτης θα είναι ασήμαντα, διότι τα ορεινά μέρη, δι’ ων θέλει διέλθη η γραμμή αύτη, και αραιότατα είναι κατωκημένα και ουδέν ενεργούσιν εξαγωγήμον εμπόριον. Μας μένουν άρα αι δύο άλλαι κατά ξηράν γραμμαί.

2]. Συνένωσις του Πειραιώς προς την Αλβανο-Δαλματικήν γραμμήν: Εάν σύρωμεν επί του χάρτου δύο ευθεί-



ας εκ Λονδίνου, την μεν εις Βιέννην, την δε εις Τεργέστην, βλέπομεν ότι αμφότεραι αύται είναι ίσαι. Εάν όμως εκ των δύο τούτων τελευταίων σημείων σύρωμεν δύο ευθείας εις Πειραιά, βλέπομεν ότι η εκ Τεργέστης είναι κατά 20 γεωγραφικά μίλια βραχυτέρα, άρα η γραμμή αύτη κατά την ανωτέρω υποτεθείσαν βάσιν των 6 γεωγραφικών μιλίων δια πάσαν ώραν θέλει είναι ταχύτερα κατά 3 1/2 ώρας της Βιενναίας (λαμβανομένης υπ' όψιν της μεγάλης προς ανατολάς κυρτότητος της τελευταίας ταύτης γραμμής). Και η από Πειραιώς δε εις Λονδίνον δια του αέρος συρομένη γραμμή παρουσιάζει ελαχίστην διαφοράν της δια Τεργέστης σιδηροδρομικής γραμμής. Εν τη εφαρμογή όμως ήθελεν αυξήση σπουδαίως το μήκος της δια Τεργέστης γραμμής ταύτης, ιδίως εν καιρώ χειμώνος, ένεκα της κυρτότητος αυτής κατά τας Αλπεις, και δια την διάβασιν των Βρεννίων ορέων και ένεκα των διαφόρων κοιλωμάτων και υψωμάτων εις τα μεσημβρινώτερα αυτής τμήματα. Εν Δαλματία δε είναι ανάγκη να διασχίση η γραμμή αύτη απανταχού σχεδόν δικελλοειδή υψώματα, εν δε τη μεταβάσει αυτής από της Θεσσαλίας εις την Δυτικήν Μακεδονίαν επιπρόσθετα πιθανώτατα στενοπορία, ήν θα είναι ανάγκη να υπερβή. Εν τοις επιλίποις μέρεσιν, οίον εν Αλβανία, Μακεδονία και Θεσσαλία, ως και εν Ελλάδι, δεν έχει τας δυσκολίας, διότι αυτού υπάρχουν ευρείαι κοιλάδες και πεδιάδες [Εάν μεταφέρη τις το επίνειον της Ιταλικής γραμμής έως εις Otranto (793 ναυτικά μίλια απ' Αλεξανδρείας), τότε πρέπει να θέση τις κατά την Μονεμβασίαν της Πελοποννήσου (482 ναυτικά μίλια απ' Αλεξανδρείας) ως το τελευταίον πέρας και επίνειον της Ελληνικής γραμμής]. Η γραμμή αύτη ήθελε διευκολύνη την ανωτέρω περιγραφείσαν εμπορικήν κίνησιν του κόσμου, ου μόνον δια του πρώτου της αυτοκρατορίας επινείου της Τεργέστης, αλλά και δι' απάντων των λοιπών



αυτής επινειών· απεναντίας δε, ως προς τους ουγγρο-αυστριακούς σιδηροδρόμους, η γραμμή αυτή είναι ό-
λως απόκεντρος.

Αρκεί τον κοινόν νουν να έχει τις δια να εννοήση εκ πρώτης όψεως την στρατηγικήν σπουδαιότητα του σι-
δηροδρόμου τούτου, αφ' ου μάλιστα υπάρχει ήδη σι-
δηρόδρομος κατά την απέναντι ιταλικήν παραλίαν. Περί
των περαιτέρω σχετικών δεν εκφράζομεν κρίσιν. Αλλ'
εξ άλλου μέρους τα τοπικά εισοδήματα της γραμμής
ταύτης έσονται όλως ασήμαντα. Διότι από Τεργέστης
μεν μέχρι των συνόρων είναι η Δαλματία, της οποίας το
εισαγώγιμον και εξαγώγιμον εμπόριον είναι ουδαμινόν,
εκείθεν δε μέχρι Δυρραχίου είναι παράλια. Θα έχωμεν
λοιπόν ενταύθα ως προς την διαμετακόμισιν τον αντα-
γωνισμόν της κατά θάλασσαν γραμμής, ήτις και θα υ-
περνικήση, την δε εξαγωγήν της ευφόρου μέσης Αλβα-
νίας και Δυτικής Μακεδονίας διευκολύνη μόνον μέχρι
Δυρραχίου. Ο δε προς βορράν ελληνικός σιδηρόδρο-
μος είναι ο αυτός και δια τας δύο γραμμάς. Ωστε εν τω
αλβανο-δαλματικώ σιδηροδρόμω πρέπει να θεωρήσω-
μεν ως επικρατούντα τον χαρακτήρα της του ταχέος ε-
μπορίου γραμμής.

3] Η Μακεδονο-δαρδανική γραμμή. Ει και η γραμμή
αυτή από Πειραιώς εις Λονδίνον δια Πέστης και Βιέννης
είναι μακροτέρα, ως είδομεν, της δια Τεργέστης, έχει ό-
μως το μέγα προτέρημα, ότι όλον αυτής το μέρος, το ά-
γον δια της Ουγγαρίας, είναι ήδη τελειωμένον και έ-
φθασεν ήδη παρά τω Βαστάχ εις τας όχθας του Δουνα-
βίου. Δια τούτο και οι μέλλοντες να αναλάβωσι την επι-
χείρησιν δύνανται ν' αρχίσωσι αμέσως από εκεί, εν ώ η
κατασκευή της δυτικής γραμμής, και αφού περατωθή
το κατά τας Άλπεις μέρος αυτής, πρέπει ν' αρχίση πάλιν
εκ Τεργέστης. Εντεύθεν δ' εξαγεται ότι οι μέλλο-
ντες ν' αναλάβωσι την επιχείρησιν, έχουσι να κατα-



σκευάσωσι προς ανατολάς 40 γεωγραφικά μίλια εναέ-
ρια ολιγώτερον ή προς δυσμάς.

Δεύτερον προτέρημα της γραμμής ταύτης είναι το ε-
ξής: Το σέρβικον αυτής τμήμα, από των αυστριακών συ-
νόρων μέχρι Νύσσας, συγχρόνως και τμήμα της μεταξύ
Βιέννης και Κωνσταντινουπόλεως σιδηροδρομικής
γραμμής, ήτις θέλει αποχωρισθή από της εκ Πειραιώς
γραμμής, μόνον εν Νύσσα. Το δ' εκ του τμήματος τού-
του κέρδος θέλει χρησιμεύση ή εις ελάττωσιν κατά το
ήμισυ των εξόδων της από Πειραιώς γραμμής ή εις δι-
πλασίασιν των εσόδων αυτής.

Το σερβικόν, δαρδανικόν και μακεδονικόν τμήμα συν-
δέει τους συγγροαυστριακούς σιδηροδρόμους με τον
δεύτερον αυτών εγκόλπιον λιμένα, διότι, όπως η Τεργέ-
στη είναι ο κυριώτατος λιμήν του μεγάλου εμπορίου δια
την Αδριατικήν θάλασσαν, ούτω και η Θεσσαλονίκη εί-
ναι ο κυριώτατος λιμήν του μεγάλου εμπορίου του Αι-
γαίου πελάγους.

Ο σιδηρόδρομος ούτος θα μας χρησιμεύση ου μόνον
δια το ταχύ εμπόριον, αλλά και δια το μέγα. Διότι ημείς
είμεθα οι πρώτοι βιομήχανοι γείτονες της πλουσίας Μα-
κεδονίας, όθεν και παντός άλλου μάλλον προωρισμένοι
να κλώσωμεν και υφάνωμεν το βαμβάκιον, την μέταξαν
και το έριόν της. Καίτοι δε η από Θεσσαλονίκης μέχρι
Δουναβίου γραμμή είναι κατά το τρίτον μικροτέρα, ή η
από Τεργέστης εις Βιέννην, η δια του Δουναβίου όμως
μέχρι Βιέννης οδός είναι το εν τέταρτον μόνον της κατά
θάλασσαν από Θεσσαλονίκης μέχρι Τεργέστης. Και τα
επιτόπια δε κέρδη της γραμμής θα είναι πιθανώτατα όχι
μικρά, όπως δικαιούσιν ημάς να ελπίσωμεν οι περί του
πληθυσμού των μερών τούτων εν τω δευτέρω μέρει του
παρόντος συγγράμματος υπολογισμοί. Περί δε της ευ-
νοϊκής ποιότητος του εδάφους θέλει πεισθή όστις ανα-
γνώση την ανά χείρας περιήγησιν.



Όσον αφορά το τμήμα της Θεσσαλίας, μόνον η διάβασις της αρχαίας περιφήμου κοιλάδος των Τεμπών παρέχει τινάς δυσκολίας, όλον δε σχεδόν το υπόλοιπον μέρος είναι πεδινόν.

Και εν τω ελληνικῷ δε τμήματι υπερτεροῦσιν ασυγκρίτῳ τῳ λόγῳ τα πεδινὰ μέρη. Καὶ ἐδῶ ὅμως ἔχει τις νὰ κατανικήσῃ μεγάλας, εἰ καὶ ὄχι ανυπερβλήτους δυσκολίας, ἰδίως κατὰ το ἐν τῇ ἀπὸ τῆς Θεσσαλίας εἰς τὴν Ἑλλάδα διαβάσει στενόν, καὶ κατὰ το ἐν ταῖς γνωσταῖς Θερμοπύλαις. Το επιτόπιον κέρδος τοῦ τμήματος δὲν θὰ εἶναι μέγα, ἀλλὰ μετὰ τὴν ἀποξήρανσιν τῆς Κωπαΐδος, ἡ Θηβαῖς θέλει παραδίδει εἰς τὸν σιδηρόδρομον ἰκανόν φορτίον δημητριακῶν καρπῶν πρὸς μετακόμισιν εἰς Πειραιά.

Ἀμα φθάσῃ εἰς Θεσσαλονίκην ἡ μακεδοδαρδανικὴ γραμμὴ, ὁ λιμὴν οὗτος θέλει εἶναι εἰς κατάστασιν νὰ διαγωνισθῇ με τὸ Βρινδίσιον ὡς πρὸς τὸ ἐξ Ἀλεξανδρείας ταχύ ἐμπόριον, διότι ἡ Θεσσαλονικὴ πλεονεκτεῖ τοῦ Βρινδισίου κατὰ τρία τινά. Ἡ κατὰ θάλασσαν γραμμὴ, ἀπὸ τῆς Ἀλεξανδρείας εἰς Θεσσαλονίκην, εἶναι κατὰ 150 μίλια βραχυτέρα τῆς εἰς Βρινδίσιον. Ἡ δὲ κατὰ ξηρὰν ἀπὸ Θεσσαλονίκης γραμμὴ θὰ ἔχῃ προτεραιότητα ἐὰν ὁ καιρὸς εἶναι καλός, κατὰ 15 ὥρας ἢ 90 μίλια σιδηροδρομικά. Ἐὰν δὲ παραδεχθῶμεν τὸ Λονδίνον ὡς τὸ κυριώτερον πέρας τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, πρέπει ν' ἀφαιρέσωμεν ἐκ τῆς προτεραιότητος ταύτης 35 μίλια, κατὰ τα ὁποῖα ἡ εναέριος ἀπὸ Θεσσαλονίκης εἰς Λονδίνον γραμμὴ εἶναι μακροτέρα τῆς ἀπὸ Βρινδισίου εἰς Λονδίνον. Ἐκτός δὲ τούτου ἡ διαφορὰ τῆς σιδηροδρομικῆς ἀπὸ τῆς εναερίου μεταξὺ Θεσσαλονίκης καὶ Λονδίνου γραμμῆς εἶναι μεγαλυτέρα παρὰ μεταξὺ Βρινδισίου καὶ Λονδίνου. Τὴν πραγματικὴν λοιπὸν προτεραιότητα τῆς ἀπὸ Θεσσαλονίκης εἰς Λονδίνον γραμμῆς, πρέπει



να περιορίσωμεν εις 18 έως 24 μίλια, ή 3 έως 4 ώρας. Δι' ο και αμφιβάλλομεν εάν, αφού άπαξ το ταχύ εμπόριον έμβη εις την Βρινδισιανήν γραμμήν, θα κατορθωθή να μεταβή εις την της Θεσσαλονίκης, και αν ακόμη επαυξήσωσι την διαφοράν ταύτην αι κατά τας τελευταίας 15 ώρας του πλού τρικυμίας και αι εν ώρα χειμώνος δυσκολίας της υπερβάσεως του όρους Genis. Ωστε το ζήτημα τούτο δεν δύναται να λυθή εκ των προτέρων, αλλά μετά προηγουμένην πολυχρόνιον πείραν. Οθεν επί του παρόντος τότε μόνον δύναται να είπη τις ότι εξησφαλίσθη η από Αλεξανδρείας εις Λονδίνον και των μερών τούτων γραμμή, όταν φθάση σιδηρόδρομος εις Πειραιά”.

Ολα αυτά τα σχέδια τα οποία παρουσιάστηκαν, δεν θα πρέπει να κριθούν μόνον με τεχνικούς όρους. Εκ των πραγμάτων αναδεικνύουν τη σημασία που είχε το νεαρό νεοελληνικό κράτος στις μεταφορές από την Ευρώπη προς την Αφρική και την Ασία και αντίστροφα. Οι σκέψεις για τις διαδρομές όμως δεν θα πρέπει να αποσυνδεθούν από συγκεκριμένα συμφέροντα που υπήρχαν πάνω στους υπό χάραξη άξονες.

Γεγονός είναι όμως πως ανεξαρτήτως προθέσεων, το πρόβλημα των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα αναδεικνυόταν ως ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα ανάπτυξης του τόπου.

Ενώ όμως ο σιδηρόδρομος είχε τόσους οπαδούς εκτός Ελλάδος, μέσα στη χώρα υπήρχαν αντιδράσεις. Γράφει γι' αυτό χαρακτηριστικά ο Κτενιάδης:

“Η λαϊκή μάζα ήτο τόσον προσκεκολλημένη εις τα πάτρια έθιμα, ώστε εν ουδεμιά περιπτώσει ηνείχετο παρέκκλινιν εξ αυτών. Ο αμαθής λαός δεν ηδύνατο να αντιληφθή τη χρησιμότητα του νέου συγκοινωνιακού μέσου, το οποίον εθεωρείτο υπό άλλων μεν επισφαλές, υ-



πό άλλων δε... ως θίγον τας ελληνικάς παραδόσεις. Οι δεισιδαίμονες εθεώρουν τον σιδηρόδρομον ως διαβολικόν μηχάνημα “που εκουβάλησαν οι παληόφραγκοι για να μας χαντακώσουν”. Οι χωρικοί, συγκρίνοντας το πάχος των σιδηροτροχιών προς το μέγεθος και το βάρος της αμαξοστοιχίας, κατέληγον εις το... συμπέρασμα ότι ήτο επικίνδυνον να ταξιδεύση τις δια του σιδηροδρόμου και ως εκ τούτου προετίμων το ασφαλέστερον μέσον των υποζυγίων. Και εχρειάσθη να παρέλθη ικανός χρόνος και να καταβληθούν πολλάι προσπάθειαι δια να κατανικηθούν όλαι αταί αι προλήψεις των απλοϊκών πληθυσμών της υπαίθρου ως προς τον σιδηρόδρομον, ο οποίος εξ άλλου, δεν ήτο ο μόνος νεωτερισμός που προεκάλεσε την δυσπιστίαν και την εξέγερσίν των”.

Εχθρούς όμως ο σιδηρόδρομος δεν είχε μόνο ανάμεσα στους απλούς ανθρώπους, των οποίων οι προκαταλήψεις εκείνη την περίοδο ήταν φυσιολογικές.

Η αντίδραση προερχόταν πολλές φορές για λόγους κομματικών ανταγωνισμών.

Ο Κτενιάδης επικαλείται μια επιγραμματική απάντηση που δόθηκε στην Αγγλίδα ταξιδιώτρια Αγνή Σμίθ [“Βλέμματα επί του ελληνικού βίου και της ελληνικής τοπογραφίας”] από αντιπολιτευόμενο βουλευτή:

“Ποία είναι η διαφορά μεταξύ υμών και της Κυβερνήσεως; ηρωτήσαμεν ποτέ ένα των βουλευτών της αντιπολιτεύσεως.

- Η διαφορά είναι, μας απήντησε, ότι αν ο κ. Τρικούπης προτείνη να επιβληθή φόρος εις τους βόας, ημείς λέγομεν όχι, πρέπει να επιβληθή εις τους ίππους. Αν η Κυβέρνησις γνωμοδοτή να κατασκευασθή σιδηρόδρομος με πλατείας ράβδους, ημείς λέγομεν όχι, να κατασκευασθή με στενάς”.



Η πρακτική είναι χαρακτηριστική και θα την συναντήσουμε στη συνέχεια της ιστορίας.

Μέχρι να λειτουργήσει ο σιδηρόδρομος Αθήνας-Πειραιά (έγινε το Φεβρουάριο του 1869), η συγκοινωνία μεταξύ των δύο πόλεων εξυπηρετείτο με άμαξες και με βάση τη σύμβαση που είχε υπογραφεί με τον Βαυαρό Στρόγγ. Η κατασκευή του αμαξιτού δρόμου τελείωσε το καλοκαίρι του 1835.

Στην αρχή ο αριθμός των αμαξών που εκτελούσαν δρομολόγια ήταν μικρός και επικουρικά υπήρχαν άλογα για όσους ήθελαν να κάνουν τη διαδρομή έφιπποι. Στα τέλη του 1836 ο αριθμός των αμαξών έφθασε τις 500 και δρομολογήθηκαν μερικά μικρά “παμφορεία” για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.

Είναι χαρακτηριστική η αφήγηση του Γάλλου συγγραφέα που περιλαμβάνεται στο βιβλίο του Μπάμπη Αννινου “Αι Αθήναι κατά το 1850”:

“Εξήλθα δια της λέμβου του πλοίου μας, ναυλοχούντος εις Σαλαμίνα. Ο αποβιβαζόμενος εις την ξηράν αντικρύζει με πολλήν έκπληξιν και περιέργειαν τους κατοίκους του Πειραιώς με τας βράκας ή την φουστανέλλαν, την κεντητήν φέρμελην, την τριχωτήν κάπαν, την μελαχροινήν όψιν και τους μακρούς μύστακας. Νομίζει ότι ευρίσκεται εν τω μέσω του λαού παλαιμάχων πολεμιστών. Πολλοί όμως εκ των αρειμανίων αυτών ανδρών είναι αμαξάδες και αντί όπλου κρατούν εις την χείρα μάστιγα. Επί τόπου ευρίσκει ο αφικνούμενος ξένος πλήθος οχημάτων, παντός ρυθμού και πάσης εποχής, συρομένων υπό ίππων ισχνών αλλ’ ακουράστων. Ανήλθα εις εν εξ αυτών των οχημάτων, εις ένα “λαντώ”, του οποίου η νεότης είχε παρέλθη από τεσσαρακονταετίας τουλάχιστον, και δια τούτο έτριζεν οδυνηρώς καθ’ οδόν, εις κάθε τιναγμόν...”.



Τα τρένα στο σταθμό του λιμανιού της Καλαμάτας, την εποχή που έσφυζε από κίνηση και ζωντάνια. Η σπάνια φωτογραφία είναι ευγενική προσφορά της Άννας Ντεκελέ από το πλούσιο φωτογραφικό αρχείο του πατέρα της



ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ

Η κατάθεση του πρώτου νομοσχεδίου για την ίδρυση σιδηροδρόμου Αθήνας-Πειραιά έγινε στις 16 Ιουνίου 1855 από τον τότε πρωθυπουργό και υπουργό Εσωτερικών Αλ. Μαυροκορδάτο, ο οποίος στην αγόρευσή του είπε μεταξύ άλλων:

“Εάν η εφεύρεσις της τυπογραφίας, της ναυτικής πυξίδος και της πυρίτιδος μεγίστας επέφεραν εις τον κόσμον μεταβολάς, η του ατμού έφερε και υπόσχεται να φέρη έτι μεγαλυτέρας. Σχεδόν άγνωστος προ τριάκοντα ετών, εύρεν εις τα φωτισμένα έθνη ενθουσιώδη υποδοχήν, και σήμερον δεν υπάρχει κράτος πολιτισμένον, το οποίον δεν προσεπάθησε ν’ απολαύση και δεν απήλαυσε τα εκ της θαυμασίας εφευρέσεως του ατμού αγαθά. Βλέπων τις την κατά τούτο άμιλλαν και κίνησιν των κυβερνήσεων και των λαών της Αμερικής και της Ευρώπης, νομίζει ότι η υδρόγειος αύτη σφαίρα είναι προωρισμένη να καλυφθή κατά μεν την ξηράν με σιδηροδρόμους, κατά δε την θάλασσαν με ατμόπλοια και ό-τι το Κράτος εκείνο το οποίον δεν ήθελεν αποφασίση να βαδίση εις την νέαν ταύτην οδόν, θέλει καταδικασθή να μένη πολύ όπισθεν των άλλων κατά τον πολιτισμόν και την ευπορίαν.

Από της ιδέας ταύτης ορμώμενος είχαν την τιμήν να παρουσιάσω προ μικρού νομοσχέδιον περί συστάσεως συγκοινωνίας μεταξύ των νήσων και των παραλίων της Ελλάδος. Η προθυμία με την οποίαν τα νομοθετικά σώματα έσπευσαν να ψηφίσωσιν αυτό, αποδεικνύει αρκού-ντως ότι ο τόπος αισθάνεται και εκτιμά την ανάγκην και τα πλεονεκτήματα των νέων μέσων της συγκοινωνίας. Σήμερον έχω την τιμήν να παρουσιάσω νομοσχέδιον πε-ρί συστάσεως δρόμου σιδηρού μεταξύ Αθηνών και Πει-ραιώς. Η σύστασις ατμοπλοίων επροτάθη και ανηγέλ-



θη εις υμάς ως επιχείρησις αποφασισθείσα υπό της Κυβερνήσεως ως έργον βέβαιον. Η σύστασις δρόμου σιδηροού, σας προτείνεται ως πράγμα ενδεχόμενον. Το υπουργείον προτίθεται δια των μέσων, τα οποία έχει ως εκ της θέσεώς του, και των σχέσεών του, να ζητήση και να συνάψη διαπραγματεύσεις περί συστάσεως του σιδηροδρόμου τούτου. Προ τούτου έχει ανάγκην όμως νόμου, διαγράφοντος εις αυτό κύκλον αρμοδιότητος δια τας ειρημένας διαπραγματεύσεις.

Είναι περιττόν να εκθέσω την οικονομικήν και πρακτικήν αξίαν της δια σιδηροδρόμων ευθηνής και ταχείας συγκοινωνίας, ήτις συντέμνουσα κατά τέσσαρα πέμπτα την από του λιμένος απόστασιν της πρωτευούσης, θέλει μεταβάλη αυτήν, ούτως ειπείν εις λιμένα θαλάσσιον. Η δ' εξ αυτής ωφέλεια, δεν θέλει περιορίζεσθαι μόνον εις τους κατοίκους των δύο πόλεων ή και εις τους εν αιταίς δι' εμπορικάς σχέσεις, ή χάριν υγείας, ή δι' άλλους λόγους παρεπιδημούντας, οίτινες θέλουσιν έχει μέσον συγκοινωνίας ταχύ, ολιγοδάπανον, ευχάριστον, άνευ κονιορτού· τα πλεονεκτήματα ταύτα θέλουσιν εκταθή και εις τους επισκεπτομένους την Ελλάδα ξένους και θέλουν καταστήση την εις τον Πειραιά τόσον επωφελή διαστάθμευσιν των ξένων πολεμικών πλοίων βεβαιωτέραν. Όταν δε συνδυάση τις την σύστασιν του σιδηροδρόμου με την διενεργουμένην ήδη διόρυξιν του πορθμού της Ευβοίας, τότε πείθεται ευκόλως, ότι η ωφέλεια αυτού θέλει αποβή πολύ πλέον εκτενεστέρα.

Η εις την σήμερον οδόν υπάρχουσα κυκλοφορία των ανθρώπων και των πραγματειών μαρτυρεί ότι η επιχείρησις θέλει αποβή επικερδής επί τους παρόντος, και πολύ επικερδεστέρα εις το μέλλον, δια τον όστις ήθελεν αναλάβη αυτήν. Ο ενοικιαστής διοδίων της Πειραιϊκής οδού πληρώνει σήμερον ενοίκιον 13.000 δραχμών. Αλλ' εις ταύτας πρέπει να προστεθώσιν άλλαι 4.000



τουλάχιστον δραχμών δι' έξοδα εισπράξεως δια τόκων των προκαταβαλλομένων εις το δημόσιον ταμείον δόσεων υπό του ενοικιαστού και τέλος δια μικρόν τι κέρδος αυτού. Εκ των ποσών τούτων συνάγεται ότι επέκεινα των 900 ίππων κατά μέσον όρον καθ' εκάστην διαβαίνουσι την Πειραιϊκήν οδόν. Εάν παραδεχθώμεν δε ως αξίαν διαδρομής ενός ίππου μεταφέροντος είτε ανθρώπους είτε πραγματείας δρχ. $1 \frac{1}{4}$ έπεται ότι δια την μεταφοράν αυτών από της μιάς πόλεως εις την άλλην δαπανώνται κατ' έτος περί τας 400.000 δραχμών. Καθ' υπολογισμούς τους οποίους το υπουργείον θεωρεί ακριβείς, ο τόκος των εις σύστασιν του σιδηροδρόμου αναγκαίων κεφαλαίων λογιζόμενος προς 8%, το 1% χρεώλυτρον προς απόσβεσιν του κεφαλαίου τούτου, προς δε τα έξοδα της διοικήσεως και συντηρήσεως του σιδηροδρόμου, όλα ταύτα δεν αναβιβάζουσι την ετήσιαν δαπάνην πλέον του ποσού των 200.000 δραχμών, ώστε να υποτεθή ότι το ήμισυ μόνον των προσώπων και των εμπορευμάτων θέλει μεταφέρεσθαι δια του σιδηροδρόμου, το δε άλλο ήμισυ δια της νυν υπάρχουσας οδού, η επιχείρησις της συστάσεως του σιδηροδρόμου αποδεικνύεται και τότε συμφέρουσα. Αλλ' όταν τις αναλογισθή ότι η υπόθεσις αυτή είναι αληθώς απαράδεκτος, ότι η ευθύνη και ευκολία της συγκοινωνίας θέλει ερεθίση και αυξήση την κυκλοφορίαν, ότι η σύστασις των ατμοπλοίων θέλει δώση εις αυτήν νέαν τροφήν, και ότι το αποκλειστικόν δικαίωμα, εκτεινόμενον εις μέγα αριθμόν ετών, κατά το οποίον αι ανταλλαγαί θέλουσι προχωρή πολλαπλασιαζόμεναι, τότε πας τις βλέπει ότι τα κέρδη της εργολαβίας, άξια λόγου εξ αρχής, θέλουσι προβαίνειν κατ' έτος αυξάνοντα, και ότι εάν είχαν οι κεφαλαιούχοι γνώσιν των ανωτέρω περιστατικών, ήθελον απαιτήση προ πολλού μετά σπουδής του αποκλειστικού δικαιώματος την παραχώρησιν.



Το κώλυμα τούτο θέλει άρη εκ του μέσου η έκδοσις του προκειμένου νόμου, ορίζοντος ακριβώς τους όρους της παραχωρήσεως. Η δημοσίευσις αυτού δια των εφημερίδων, η δια των προξένων γνωστοποιήσις των διατάξεών τους εις την αλλοδαπήν και αι ιδιαίτεραι της Κυβερνήσεως ενέργειαι παρέχουσιν εις αυτήν ευλόγους ελπίδας, ότι θέλουσι της υποβληθή ταχέως προτάσεις περί συστάσεως του μεταξύ Αθηνών και Πειραιώς σιδηροδρόμου, και ότι ο τόπος θέλει ίδη μετ' ου πολύ τα πρώτα δοκίμια της εισαγωγής και του νέου αυτού μέσου ευπορίας και πολιτισμού.

Αι κυριώτεραι διατάξεις του νομοσχεδίου δύνανται να διαιρεθώσιν εις τρεις τάξεις αφορώσας: Τα δικαιώματα τα οποία παραχωρεί. Τας υποχρεώσεις, τας οποίας επιβάλλει. Τας εγγυήσεις, δια των οποίων εξασφαλίζονται τα συμφέροντα του Δημοσίου και των ιδιωτών.

Εκ των παραχωρουμένων δικαιωμάτων τα κυριώτερα είναι το αποκλειστικόν δικαίωμα και διάρκεια αυτού, το δικαίωμα της καταναγκαστικής εκποιήσεως της ξένης ιδιοκτησίας, το δικαίωμα της παροδικής χρήσεως αυτής, η ατέλεια επί της εισαγωγής των μηχανών και του λοιπού αναγκαίου υλικού δια την σύστασιν και την κατά πρώτον ενέργειαν του σιδηροδρόμου, η είσπραξις κομίστρων, το δικαίωμα του ενεργείν την αστυνομίαν της οδού.

Το νομοσχέδιον προτείνει την σύστασιν του σιδηροδρόμου δι' εργολαβίας ιδιωτών ή εταιρείας. Είναι περιττόν να εξετάσωμεν αν η Κυβέρνησις, ήτις έχει πολυπληθέστατα αντικείμενα να διοικήσῃ, πρέπει να επαυξήσῃ έτι μάλλον το βάρος και τας δυσκολίας της διοικήσεως, αναδεχομένη αυτή την σύστασιν και την διοίκησιν και περιορίζουσα την βιομηχανικὴν ενέργειαν των ιδιωτών. Το βέβαιον είναι ότι τα σήμερον οικονομικά μέσα της Κυβερνήσεως, δια λόγους τους οποίους γνωρίζετε, είναι τοιαύτα, ώστε δεν συγχωρούσι ν' αναλάβῃ αὐτὴ δια



λογαριασμόν της την κατασκευήν και διεύθυνσιν δρόμου σιδηρού, αφού μάλιστα επεχείρησεν ήδη την εξόρυξιν του πορθμού της Ευβοίας και πρόκειται να συστήσῃ ἰδίᾳ δαπάνη την δι' ατμοπλοίων συγκοινωνίαν, τουλάχιστον να συνδράμῃ την σύστασιν λαμβάνουσα ἀνάλογον μέρος μετοχών και εξασφαλίζουσα ελάχιστον μέρος τόκου υπέρ των εργολάβων.

Ἡ δύναμις λοιπόν των πραγμάτων υπηγόρευσε την διάταξιν, ἥτις παραχωρεῖ το αποκλειστικόν δικαίωμα εἰς ἰδιωτικὴν εργολαβίαν προς ἐπιχείρησιν ἔργου ομοίου κατὰ πολλά με τα μεγάλα βιομηχανικά καταστήματα, των οποίων αἱ υποθέσεις απαιτοῦσι μεγάλα κεφάλαια, ἐμπορικὰς και τεχνικὰς γνώσεις και ἐιδικωτάτην ἐπίβλεψιν, πλεονεκτήματα τα οποία συνήθως εὐρίσκονται εἰς τας ὑπὸ του ἰδιωτικοῦ συμφέροντος σχηματιζομένας και διευθυνομένας εταιρείας.

Ὁ ἀνώτατος ὅρος της διάρκειας του αποκλειστικοῦ δικαιώματος προσδιωρίσθη εἰς 55 ἔτη. Ἡ διάρκεια αὕτη φαίνεται ὑπέρμετρος και εἶναι τῶ ὄντι, αφού ἀποτιθεμένου ενός τοῖς %, ἐξοφλοῦνται ὅλα τα εἰς την κατασκευήν του σιδηροδρόμου και των καταστημάτων αὐτοῦ προκαταβληθέντα κεφάλαια ἐντὸς διαστήματος μικρόν τι ὑπερβαίνοντος το ἡμισυ της χρονικῆς διάρκειας του αποκλειστικοῦ δικαιώματος και αφού ἡ πείρα εἰς την Ἀμερικὴν, Ἀγγλίαν, Βέλγιον, Γαλλίαν, Γερμανίαν και ἀπανταχοῦ της Ευρώπης, ὅπου συνεστήθησαν σιδηρόδρομοι, ἀπέδειξε με τρόπον ἐναργέστατον, ὅτι ἡ δι' αὐτῶν αὐξάνουσα κυκλοφορία και ἀνταλλαγή προϊόντων συνεπαυξάνει και τα ἐξ αὐτῶν κέρδη, και τούτο εἰς βαθμόν τοιούτον ὥστε και εἰς μέρη ὅπου ἡ περιορισμένη παραγωγή και το ἀσήμαντον ἐμπόριον δὲν υπέσχοντο εἰσόδημα μέγαλον, κατήντησε το τελευταίον τούτο πολλά σήμαντικόν δια την ἐκ σιδηροδρόμου ἀφευκτον ἐπαύξησιν της παραγωγῆς και των ἀνταλλαγῶν. Και ὁ-



μως το υπουργείον συνιστά την διάταξιν του νομοσχεδίου δια κοινωφελείς παραχωρήσεις. Άλλως τε προτιμότερον οι εργολάβοι να ωφεληθώσι περισσότερο, ωφελουμένου και του τόπου ή ν' αποτύχη η σύστασις κοινωφελούς ιδρύματος εκ φειδωλίας του παραχωρητού. Εις αρτισύστατα μάλιστα κράτη, ως το ελληνικόν, εις τα οποία πρόκειται να εισαχθώσιν αι νέαι εφευρέσεις, συμφέρει αι πρώται επιχειρήσεις αποφέρωσι κέρδη μεγαλύτερα, διότι η επιτυχία προκαλεί την εισαγωγήν νέων εφευρέσεων, ενώ η αποτυχία αποθαρρύνει και αποτρέπει τας τοιαύτας δοκιμάς...”

Το νομοσχέδιο αυτό ψηφίστηκε ομόφωνα από τη Βουλή και δημοσιεύτηκε στην “Εφημερίδα της Κυβέρνησης” στις 22 Νοεμβρίου 1855. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του ρυθμίστηκαν με Βασιλικό Διάταγμα στις 8 Οκτωβρίου 1857. Σύμφωνα με το διάταγμα αυτό η γραμμή του σιδηροδρόμου θα ήταν απλή κατά την πρώτη φάση της λειτουργίας του, και ο εργολάβος υποχρεωνόταν να κατασκευάσει και άλλη γραμμή αν η Κυβέρνηση έκρινε αυτό αναγκαίο. Στη συνέχεια ορίζονταν τα όσα αφορούσαν στη γραμμή και τα οχήματα, στη διάρκεια του προνομίου της μεταφοράς εμπορευμάτων, στην ταχύτητα των δρομολογίων κλπ. Το Κράτος εδικαιούτο να εποπτεύει την πιστή τήρηση των όρων της σύμβασης τόσο κατά την εκτέλεση του έργου, όσο και κατά τη λειτουργία του σιδηροδρόμου.

Η δημοπρασία έγινε στις 30 Νοεμβρίου και πήραν μέρος δύο εταιρείες: Μια ελληνική, η οποία αποτελείτο από τον Γεώργιο Σταύρου, διοικητή της Εθνικής Τράπεζας, τον βαρώνο Σ. Σίνα, την Ελένη Μ. Τοσίτσα, το Ν. Αναργύρου, τον Α. Παπαδάκη, τον Κ. Δουρούτη, τον Ανδρ. Κορομηλά, την Χ. Τισιαμανού και τον Π. Καλιγά και μία γαλλική, η οποία αντιπροσωπευόταν από τον Φραγκίσκο Φεράλδη.



Η δημοπρασία κατακυρώθηκε τελικά στον Φ. Φεράλδη, του οποίου οι όροι κρίθηκαν συμφερότεροι γιατί κυρίως δέχθηκε την ελάττωση του προνομίου από 75 σε... 72 χρόνια. Έτσι στις 10 Δεκεμβρίου υπεγράφη η σύμβαση από τον υπουργό Εσωτερικών Προβελέγγιο και το Φεράλδη.

Η παραχώρηση όμως αυτή προκάλεσε μεγάλο θόρυβο και πολλά σχόλια. Η Κυβέρνηση κατακρίθηκε δριμύτατα από ένα μέρος του Τύπου, γιατί έσπευσε να κατακυρώσει τη δημοπρασία σε γαλλική εταιρεία, χωρίς να εξετάσει αν αυτή ήταν σε θέση να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της και χωρίς να πάρει υπόψη της τη σοβαρότητα των προτάσεων του ελληνικού ομίλου. Εγραφε η εφημερίδα “Αθηνά”:

“Συνήθως αι τοιαύται πράξεις συζητούνται, εξετάζονται, κρίνονται και μετά παρέλευσιν πολλών μηνών αποφασίζονται. Πώς εντούτοις ο κ. Φεράλδης κατώρθωσε να επιτύχη την επίσπευσιν της επ’ ονόματί του κυρώσεως του σιδηροδρόμου τούτου, εις ημάς είναι άπορον. Ο, τι δ’ όμως λυπεί κυρίως ημάς είναι ότι χάνομεν ευκαιρίαν από την οποίαν η πατρίς μας θα ωφελείτο τα μέγιστα δια της συμμετοχής του βαθυπλούτου ομογενούς μας κ. Σίμωνος Σίνα, διότι η συμμετοχή του ήθελε προσελκύση και άλλους βαθύπλουτους και ούτως ηδύναντο να γίνουν πολλά και ποικίλοι επιχειρήσεις εις την στερουμένην των πάντων Ελλάδα. Το καθ’ ημάς δεν δυνάμεθα να σιωπήσωμεν εις την περίστασιν ταύτην όταν βλέπωμεν υπουργόν να προκαλή την βασιλικήν υπογραφήν προς διάδοσιν της ιδέας, ότι η Εθνική Τράπεζα, ο κ. Σίνας, η κυρία Τοσίτσα και τόσοι άλλοι έντιμοι συμπολίται ηθέλησαν, προκειμένου περί εθνωφελούς επιχειρήσεως να υπηρετήσωσι τα εθνικά συμφέροντα ολιγώτερον ενός ξένου”.

Οι εξελίξεις δικαίωσαν τις αντιδράσεις της αντιπολί-



τευσης και της μερίδας του Τύπου που αντιτάχθηκαν στην υπογραφή σύμβασης με τη γαλλική εταιρεία.

Ο Φεράλδης δεν μπόρεσε να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που είχε αναλάβει και κηρύχθηκε έκπτωτος και μετά από τέσσερα χρόνια προκηρύχθηκε νέα δημοπρασία (10 Μαΐου 1861) η οποία κατακυρώθηκε στους Δεκάζ, Δελαλορανσή και Παγανέλλη. Αλλά και αυτοί κηρύχθηκαν έκπρωτοι γιατί δεν κατόρθωσαν παρά να κατασκευάσουν ελάχιστα πράγματα εμπρόθεσμα, λόγω κυρίως των πολιτικών γεγονότων που ακολούθησαν με την απομάκρυνση του Οθωνα (1862) και την ταραχώδη περίοδο της μεσοβασιλείας (1862-1864).

Ετσι για μια ακόμη φορά το εγχείρημα απέτυχε. Τα έργα ξεκίνησαν και πάλι το Νοέμβριο του 1867, μετά την υπογραφή στις 14 Οκτωβρίου του ιδίου χρόνου, σύμβασης με τον Αγγλο κεφαλαιούχο Εδουάρδο Πίκεριγκ, ο οποίος ανέλαβε να συνεχίσει τα έργα που είχαν αφήσει ημιτελή οι προηγούμενοι με όλες τις υποχρεώσεις αλλά και τα δικαιώματά τους.

Ο ανάδοχος ξεκίνησε τις εργασίες κατασκευής και αποπεράτωσης της γραμμής με αφετηρία το σταθμό του Θησείου και τέρμα τον Πειραιά, στο σημείο το οποίο περίπου βρίσκεται ο σημερινός σταθμός, με απλή γραμμή που περνούσε από το Φάληρο κοντά στο μνημείο του Καραϊσκάκη. Ούτε όμως και αυτός κατόρθωσε να τελειώσει το έργο και μεταβίβασε τα δικαιώματά του στην εταιρεία “Ανώνυμος Εταιρεία του απ’ Αθηνών εις Πειραιά σιδηροδρόμου”. Η εταιρεία αυτή διευθυνόταν από το βουλευτή Εδουάρδο Ουΐλιαμ Ουκάκκιο και το μηχανικό Ουατλέ Τεύλερ και υπέγραψε με το Δημόσιο (που εκπροσωπήθηκε με τον τότε πρωθυπουργό και υπουργό Εσωτερικών Δημ. Βούλγαρη), συμπληρωματική σύμβαση στις 23 Οκτωβρίου 1867.

Το έργο ολοκληρώθηκε το Φεβρουάριο του 1869, υπό τη διεύθυνση του Αντώνη Μάτσα με τη βοήθεια ορι-



σμένων Αγγλων συναδέλφων του. Αλλά οι δυσκολίες που προέκυψαν κατά την έναρξη του έργου και οι οποίες αφορούσαν στην αποζημίωση των ιδιοκτητών του χώρου που απαλλοτριώθηκε και τον ορισμό του τόπου στον οποίο θα εκτίζοντο οι σταθμοί των δύο πόλεων, δεν μπόρεσαν παρά να λυθούν μετά από πολύ χρόνο και σκληρούς δικαστικούς αγώνες. Οι κάτοχοι οικοπέδων από τα οποία περνούσε η γραμμή, δεν ικανοποιήθηκαν από την αποζημίωση που προσδιορίστηκε και έκαναν ένα πλήθος αγωγών κατά της εταιρείας. Η δημοτική αρχή του Πειραιά και οι κάτοικοι έκαναν έντονη διαμαρτυρία προς την Κυβέρνηση εναντίον της μελετώμενης απαλλοτρίωσης μέρους του αρχαίου νεωρίου της Ζέας, όπου επρόκειτο να κατασκευασθεί ο σταθμός. Το θέμα αυτό πήρε τόσες διαστάσεις ώστε μετά από επέμβαση του τότε πρωθυπουργού Δ. Βούλγαρη, η εταιρεία δέχθηκε να ιδρύσει το σταθμό στην πλατεία Λουδοβίκου. Παρ' όλα αυτά δεν απέφυγε τον άλλο χρόνο νέες αξιώσεις του Δήμου ο οποίος ζητούσε 500.000 δραχμές λόγω απαλλοτρίωσης της πλατείας αυτής. Το γεγονός αυτό προκάλεσε την ανανάκτηση του τότε πρωθυπουργού Θρ. Ζαΐμη που αρνήθηκε να δεχθεί την πρόταση βουλευτών να κηρυχθεί η εταιρεία έκπτωτη γιατί... αρνείτο να καταβάλει το ποσό.

Τα βάσανα όμως της εταιρείας δεν σταμάτησαν εδώ. Οι κάτοικοι σπιτιών ανάμεσα στο Θησείο και το Μοναστηράκι όταν πληροφορήθηκαν ότι υπεβλήθη στη Βουλή νομοσχέδιο για την απαγόρευση της εκποίησης ή της μετατροπής των ακινήτων τους λόγω της μελετώμενης επέκτασης της σιδηροδρομικής γραμμής, εξεγέρθηκαν κατά της Κυβέρνησης και της εταιρείας. Και προκλήθηκε τόσο μεγάλος θόρυβος ώστε η κυβέρνηση Κουμουνδούρου αναγκάστηκε να εγκαταλείψει προσωρινά το αρχικό σχέδιο και να θεωρήσει ως οριστικό το σταθμό του Θησείου.



Ο Κτενιάδης αναφέρει ένα ανέκδοτο το οποίο είναι χαρακτηριστικό για τη δυσπιστία των αντineωτεριστών, για τη χρησιμότητα και την επικράτηση του σιδηροδρόμου:

Πλούσιος Αθηναίος, αξιόλογος κατά τα άλλα, δύσπιστος όμως προς τις νέες ιδέες και μεθόδους, θέλησε πριν συνεισφέρει τα κεφάλαιά του, να βεβαιωθεί για το επικερδές της επιχείρησης. Για το σκοπό αυτό πήγαινε για πολλές ημέρες στη μέση της οδού Πειραιώς και μένοντας εκεί με τις ώρες μετρούσε τις άμαξες που ανέβαιναν ή κατέβαιναν, καθώς και τους επιβάτες που μετέφεραν. Έτσι κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η επιχείρηση δεν ήταν συμφέρουσα. Παρ' όλα αυτά οι ισολογισμοί της εταιρείας έδειξαν μετά από λίγο πόσο μεγάλο ήταν το λάθος του.

Η εταιρεία του σιδηροδρόμου συνέστησε στην Αθήνα Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο αποτελείτο από τον τραπεζίτη Α. Σκουζέ, το μηχανικό Ι. Σκαλτσούνη και το δικηγόρο Δ. Δαμασκηνό. Τα εγκαίνια είχε αποφασισθεί να γίνουν στις 15 Φεβρουαρίου, αναβλήθηκαν όμως για τις 27 του ιδίου μήνα για να συμπληρωθούν ορισμένες ατέλειες τις οποίες είχε εντοπίσει η επιτροπή που επιθεώρησε τη γραμμή.

Η πρώτη γενική δοκιμή έγινε στις 17 Φεβρουαρίου. Η ατμομηχανή έσυρε έξι οχήματα στα οποία υπήρχαν 200 προσκαλεσμένοι μηχανικοί, πολιτευτές, δημοσιογράφοι και άλλοι. Και διένυσε την απόσταση Αθήνας-Πειραιά σε 19 λεπτά.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΑΘΗΝΑΣ - ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ

Τα εγκαίνια της λειτουργίας του σιδηροδρόμου έγιναν στις 27 Φεβρουαρίου 1869 και αποτέλεσαν από τα σημαντικότερα γεγονότα της εποχής εκείνης.

Οι δύο πόλεις - Αθήνα και Πειραιάς - έκαναν συναγω-



νισμό για το ποιά θα διακοσμήσει με τον καλύτερο τρόπο το σταθμό της. Εξέδρες στήθηκαν, σημαιοστολίστηκαν οι δρόμοι που οδηγούσαν στους σταθμούς. Η συμμετοχή των κατοίκων πήρε μορφή “παλλαϊκού συναγερμού”. Πολύ πριν από την ώρα που είχε προσδιορισθεί πλήθη κόσμου είχαν καταλάβει το χώρο του Θησείου που βρισκόταν ο σταθμός Αθηνών και είχαν γεμίσει τα γύρω υψώματα. Εξω από το σταθμό είχε στηθεί ευρύχωρο ξύλινο παράπηγμα για την τέλεση του αγιασμού.

Την προκαθορισμένη ώρα έφθασε ο Πρωθυπουργός Θ. Ζαΐμης και λίγο αργότερα η Βασίλισσα Ολγα. Ο Μητροπολίτης Αθηνών Θεόφιλος έψαλε τον αγιασμό και στη συνέχεια ο υπουργός Δικαιοσύνης Πετσάλης, μίλησε για λίγο, αναφερόμενος στη σημασία του έργου, λέγοντας μάλιστα ότι αυτό ήταν η αρχή για να ξεκινήσουν και άλλα τέτοια έργα στην Ελλάδα.

Η Βασίλισσα με τη συνοδεία της, το υπουργικό συμβούλιο και οι οικογένειές τους μπήκαν στο πρώτο βαγόνι και στα υπόλοιπα εννέα οι προσκαλεσμένοι και πλήθος κόσμου που διαγκωνιζόταν να καταλάβει θέση στους χώρους που είχαν διατεθεί. Η ατμομηχανή, στην οποία είχε δοθεί το όνομα της Βασίλισσας, σκεπασμένη σχεδόν με δάφνες και μύρτα, ξεκίνησε αργά με συνεχή σφυρίγματα και ζητωκραυγές από τους παριστάμενους.

Μετά από δεκαπέντε λεπτά η αμαξοστοιχία έφθασε στον Πειραιά, όπου την περίμεναν οι αρχές της πόλης και πλήθος κόσμου. Μετά τη σχετική τελετή η αμαξοστοιχία επέστρεψε στην Αθήνα.

Από τις τελετές δεν έλειψαν και τα επεισόδια. Και ο Κτενιάδης διηγείται το εξής επεισόδιο μεταξύ του αντιπροσώπου της εταιρείας και του γιού άλλου αντιπροσώπου, του τραπεζίτη Σκουζέ:

Λόγω κακού υπολογισμού του χώρου της εξέδρας



που στήθηκε μπροστά στο σταθμό της Αθήνας, εστάλησαν περισσότερες προσκλήσεις από αυτές που θα έπρεπε να διατεθούν. Εξ αιτίας αυτού πολλοί από τους προσκαλεσμένους δεν μπόρεσαν να καταλάβουν θέση και έγιναν μικροεπεισόδια. Στο μεταξύ έφθασε ο Σκαλτσούνης, συνοδεύοντας παρέα κυριών. Δεν μπόρεσε όμως να βρει θέση στην εξέδρα και απευθύνθηκε στο γιού του συναδέλφου του Σκουζέ με έντονο ύφος και τον παρατήρησε για την κατάσταση που είχε δημιουργηθεί. Ο Σκουζές θύμωσε, κατέβηκε από την εξέδρα και γρονθοκόπησε τον Σκαλτσούνη. Και χρειάστηκε η επέμβαση αστυνομικών και πολιτών για να τους χωρίσουν.

Η εταιρεία καθόρισε το δρομολόγιο του σιδηροδρόμου με την εξής ανακοίνωση η οποία εξεδόθη στις 25 Φεβρουαρίου 1869:

“Ειδοποιείται το κοινόν ότι αι εργασίαι του σιδηροδρόμου άρχονται την 28 ισταμένου κατά το δρομολόγιον τούτο, όπερ ισχύει γενικώς μέχρι νεωτέρας ειδοποίησεως.

Αναχωρήσεις: Καθ’ εκάστην εκ Πειραιώς εις τας ώρας 6, 7, 9, 11, 2, 3.30’, 5.30’, 7. Εκτάκτως κατά Κυριακήν και Δευτέραν εις τας 4.45’ π. μ.

Καθ’ εκάστην εξ Αθηνών εις τας 6.30’, 8.30’, 10.30’, 12, 3, 5, 6.30’, 8. Εκτάκτως κατά Κυριακήν και Δευτέραν εις τας 5.15’.

Τιμαί των θέσεων: Α’ θέσις δρ. 1, Β’ θέσις λεπτά 75, Γ’ θέσις λεπτά 45.

Οι επιβάται δεν δύνανται πριν πληρώσωσι το δικαίωμα της μεταβάσεως των και λάβωσι το εισιτήριο να πλησιάσωσιν επί των προ των αμαξοστοιχιών διαδρόμων.

Παιδιά 3 μέχρι 12 ετών θέλουσι πληρώνη το ήμισυ των δικαιωμάτων.

Επιτρέπεται εις τους επιβάτας Α’ θέσεως να φέρωσιν αποσκευήν βάρους 50 οκάδων. Εις τους της Β’ θέσεως



οκάδων 40 και εις τους Γ' θέσεως οκάδων 30. Εκάστη πεντάς οκάδων επί πλέον του ορισθέντος βάρους θέλει πληρώνη λεπτά 10.

Η εταιρεία θέλει καταβάλλη πάσαν δυνατήν προσπάθειαν όπως εξασφαλίση την ακριβή αναχώρησιν και άφιξιν των αμαξοστοιχιών· ουδεμίαν όμως υποχρέωσιν περί τούτου αναλαμβάνει.

Ο Γενικός Διαχειριστής

M. C. Tidmarsch”

Ο σιδηρόδρομος είχε την τιμητική του στις στήλες των αθηναϊκών εφημερίδων μετά τα εγκαίνια. Η εφημερίδα “Εθνοφύλαξ”, έγραφε μεταξύ άλλων:

“Ο σιδηρούς δρόμος των Αθηνών και Πειραιώς περικλείει ολόκληρον ιστορίαν τριάκοντα και επέκεινα ετών. Αι περιπέτειαι τας οποίας καθ’ όλον αυτό το διάστημα διήλθεν έως να πραγματοποιηθή, είναι άξiai της περιεργείας του κοινού του έσω και έξω κόσμου. Το υπουργείον των Εσωτερικών πρέπει να σπεύση να φέρη εις την δημοσιότητα όλα όσα απ’ αρχής διέτρεξαν εις την εργολαβίαν ταύτην, δια να μάθη ο κόσμος, ότι ουδεμία πρόληψις του λαού ή του κλήρου, όπως συνέβη εις κράτη πεφωτισμένα, παρεκώλυσε ποτέ την κατασκευήν του σιδηρού τούτου δρόμου, και ότι αλληλοδιαδόχως αι κυβερνήσεις εμερίμνησαν σπουδαίως περί τούτου [...]”

[...] Αλλά διατί, θα ερωτήσωσιν ίσως, η Τουρκία, ήτις πολύ εξώρως εισήλθεν εις την οδόν ταύτην, κατώρθωσεν εν βραχεί ικανάς σιδηράς συγκοινωνίας, η δε Ελλάς, καίτοι πολύ πρότερον αισθανθείσα την ανάγκην, δεν κατώρθωσε να φέρη εις πέρας σιδηρούς δρόμους ειμή χθες μόνον και εις εν τόσον μικρόν διάστημα, και τούτο γυμνόν πολυτελείας και ίσως εν μέρει άνευ της δεούσης τελειότητος; Εις την ερώτησιν ταύτην έχομεν να απαντήσωμεν, ότι η Τουρκία τίποτε δεν έκαμεν άνευ



υπερόγκων δανείων, των οποίων τους τόκους μόλις μετ' ολίγον θα καλύπτωσιν όλα του κράτους τα εισοδήματα και δια τούτο είναι δι' αυτήν ζήτημα, αν τα έσοδα των σιδηρών δρόμων της δεν θα είναι με τον καιρόν από σήμερον ακόμη πολύ κατώτερα των εξόδων, και αν θα δυνηθή επί τέλους να τους διατηρήση [...]

[...] Η Ελλάς δεν έχει εισέτι τον απαιτούμενον πληθυσμόν, και δεν πρέπει, δεν δύναται ν' αναλάβη δι' ιδίων κεφαλαίων, τα οποία πρέπει να δανεισθή, διότι δεν έχει, την κατασκευή σιδηρών δρόμων, εις εποχήν καθ' ην και αυτοί οι μεγάλοι κεφαλαιούχοι, οίτινες είναι αρμοδιώτεροι από τας κυβερνήσεις να κατασκευάζουν δημόσια έργα με αυστηράν και πεφωτισμένην οικονομίαν, δεν τολμούν, διότι δεν εσπούδασαν ακριβώς την στατιστικήν του τόπου, να αναδεχθούν εισέτι την κατασκευήν εν Ελλάδι σιδηρών δρόμων [...]

[...] Δεν είναι πλέον συγκεχωρημένον να αγνοώμεν, ότι τα μέσα της συγκοινωνίας, μάλιστα της ταχύτερας, εν όσω πολλαπλασιάζονται, επί τοσοούτο αι συναλλαγαί λαμβάνουσι γιγαντιαίαν ανάπτυξιν, επί τοσοούτο τα κέντρα πληθυσμού συσπειρούνται, επί τοσοούτον και αυτά αι γεννήσεις και η ζωή και το ευ είναι, λαμβάνουσιν ευρυτέρας αναλογίας. Από τα Καλάβρυτα μέχρι του Αιγίου η απόστασις δεν υπερβαίνει τας 5-6 ώρας και όμως η μεταφορά του σίτου από τα Καλάβρυτα εις το Αίγιον κοστίζει 10-12 λεπτά η οκά, ενώ από την Ρωσίαν και τας ηγεμονίας εις την Ελλάδα μεταφέρονται οι δημητριακοί καρποί με πέντε μόνον λεπτά [...]

[...] Εκ των μεγαλυτέρων έργων της ημετέρας εποχής είναι και η διώρυξ του Σουέζ, ήτις θ' ανοίξη νέαν συντομωτέραν και ασφαλεστέραν οδόν συγκοινωνίας μεταξύ Ευρώπης και των πλουσιωτέρων χωρών της Ασίας· αύτη εγγίζει ήδη να περαιωθή κατά τας ευχάς όλου του κόσμου. Η Ελλάς είναι το πλησιέστερον εις την



Αίγυπτον μέρος της Ευρώπης και το καταλληλότερον να χρησιμεύση ως γέφυρα μεταξύ ταύτης και εκείνων. Όταν γίνη τούτο η πατρίς ημών θα εύρη νέας πηγάς εργασίας και πλουτισμού και μάλιστα εάν επιτύχη ο σκοπός των εταιρειών, αι οποίαι προτίθενται να ενώσωσιν δια σιδηροδρόμων την Ελλάδα, ένθεν με την Ιταλίαν, ένθεν δε δια της Τουρκίας με την Γερμανίαν [...].

[...] Εις την διεύθυνσιν του σιδηροδρόμου τούτου συσταίνομεν δύο πράγματα συντελεστικά εις παντός έργου επιτυχίαν: καλήν διοίκησιν και οικονομίαν εις τα έξοδα. Ανευ τούτων καμμία επιχείρησις, όσον ωφέλιμος και επικερδής και εάν ή, δεν δύναται να ευδοκιμήσῃ”.

Ο Κτενιάδης καταγράφει ακόμη απόσπασμα άρθρου ελληνικού περιοδικού το οποίο εξεδίδετο στη Γερμανία. Το άρθρο δημοσιεύτηκε τον Αύγουστο του 1881, δίνει μια εικόνα της ζωής στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας και αναδεικνύει το ρόλο του σιδηροδρόμου στις αλλαγές οι οποίες συντελέστηκαν:

“Προ δεκαπέντε ετών το Φάληρον ήτο εντελώς έρημον, ο δε Πειραιεύς ευρίσκετο εις μαρασμώδη κατάστασιν. Οι λουόμενοι κατήρχοντο εν αμάξιας εις τα εν Πειραιεί λουτρά της λεγομένης Μουνουχίας ή εις το Φάληρον, το σήμερον λεγόμενον παλαιόν, κατ’ αντίθεσιν του σήμερον ιδρυθέντος νέου. Τας δε μικράς νύκτας του θέρους διήρχοντο ως ηδύναντο κάλλιον ή χείρον οι Αθηναίοι των χρόνων εκείνων, οίτινες καίπερ μόλις ολίγα έτη αφιστάμενοι των καθ’ ημάς ημερών, φαίνονται ανήκοντες εις τους προϊστορικούς χρόνους. Αλλ’ εξεπολιτίσθησαν έκτοτε αι Αθήναι, εν δε τω Νέω Φαλήρω εδημιουργήθη νέος κόσμος. Η γέννησις αυτού οφείλεται εις τον σιδηρόδρομον απ’ Αθηνών εις Πειραιά. Το πρώτον βήμα υπήρξεν η κατασκευή βραχυτάτης δια-



κλαδώσεως χάριν των λουτρών. Το μικρόν κατάστημα του σταθμού περιέλαβε ξενώνα και εστιατόριον· μετ' ολίγον ιδρύθη ξυλόπηκτον υπαίθριον θέατρον. Τα τέως ακατοίκητα ελώδη παράλια ήρχισαν να αγοράζονται το μέν κατ' αρχάς κατά στρέμμα, έπειτα δε κατά πήχυν, με νόμισμα τότε μεν χαλκούν, σήμερον δε, αν μη χρυσούν, αλλά πάντως αργυρούν... Την σήμερον αντί να έλθη το Φάληρον προς ημάς δια των αλιέων, κατερχόμεθα εμείς προς τον νεοπαγή συνοικισμόν εν τω ετέρω μυχώ του Φαληρικού κόλπου δια του σιδηροδρόμου”.

Κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του, ο ατμοκίνητος σιδηρόδρομος Αθήνας-Πειραιά με τα μικρά βαγόνια του, έδινε άφθονο υλικό στους ευθυμογράφους οι οποίοι πολλές φορές ασχολήθηκαν με αυτόν. Η ίδια η εμφάνιση αυτού του νέου μεταφορικού μέσου, ο συνωστισμός των επιβατών στους σταθμούς για την... εκπόρθηση των θυρίδων έκδοσης εισιτηρίων, ο συνωστισμός μέσα στα ίδια τα βαγόνια, οι ανωμαλίες στη λειτουργία του, οι οποίες προήρχοντο από την απειρία του πρώτου προσωπικού αλλά και τα επεισόδια που ακολουθούσαν όλες αυτές τις κωμικοτραγικές καταστάσεις, αποτέλεσαν την πρώτη ύλη για σχόλια και γελοιογραφίες που συναντιούνται σε όλα τα σατιρικά περιοδικά της εποχής.

Λόγω της απειρίας του κατώτερου προσωπικού, μια αμαξοστοιχία εκτροχιάσθηκε στις 17 Μαΐου 1888. Η αμαξοστοιχία είχε ξεκινήσει από τον Πειραιά και την ώρα που περνούσε την πρώτη διακλάδωση στο σταθμό δημοτικών φόρων, κόπηκαν οι σιδερένιοι σύνδεσμοι μιάς άμαξας. Αυτή αποκόπηκε από τον υπόλοιπο συρμό και ανετράπη αφού παρέσυρε δύο ακόμη άμαξες. Από τον εκτροχιασμό αυτό τραυματίσθηκαν ελαφρά τρεις από τους επιβάτες και ο εργάτης της εταιρείας Εμμ. Σάντος και η συγκοινωνία διακόπηκε για μιάμιση ώρα. Στον τό-



πο του ατυχήματος πήγαν αμέσως ανώτεροι υπάλληλοι του υπουργείου Εσωτερικών και της εταιρείας για να κάνουν ανακρίσεις. Από αυτές προέκυψε ότι η αποκοπή των συνδέσεων οφειλόταν σε κακή προσαρμογή τους. Ο αρχιμηχανικός Γκοτλάν, μετά από διαταγή του υπουργού των Εσωτερικών Λομβάρδου, υπέβαλε μακροσκελή έκθεση η οποία εκδόθηκε και σε φυλλάδιο. Σε αυτήν υποδείκνυε τα μέτρα που θα έπρεπε να παίρνονταν για να αποφευχθούν νέα ατυχήματα.

Το 1874 την επιχείρηση ανέλαβε η Βιομηχανική Τράπεζα. Η νέα διοίκηση του σιδηροδρόμου προσπάθησε να τονώσει την κίνηση με διάφορα μέσα. Ετσι οργάνωσε θεατρικές παραστάσεις στο Φάληρο με εισιτήριο επιστροφής κλπ. Παρ' όλα αυτά η επιχείρηση συνέχισε να φυτοζωεί και για το λόγο αυτό η Βιομηχανική Τράπεζα ίδρυσε το Φεβρουάριο του 1880 την "Ανώνυμον Εταιρείαν του Απ' Αθηνών εις Πειραιά σιδηροδρόμου" με κεφάλαιο τεσσάρων εκατομμυρίων δραχμών, αφού εξέδωσε 25.000 μετοχές αξίας 160 δρχ. η κάθε μία. Στη συνέχεια προχώρησε στη σύναψη δανείων με τα οποία κατόρθωσε να πραγματοποιήσει να σχέδιά της. Κατασκεύασε θέατρο στο Φάληρο αλλά και ξενοδοχείο, μετέφερε το σταθμό σε άλλη θέση. Κατασκεύασε ιπποσιδηρόδρομο από το σταθμό Πειραιά μέχρι το Τελωνείο, αύξησε το τροχαίο υλικό κλπ.

Αργότερα παραχωρήθηκε από το Κράτος στον Σ. Ψίχα, με τη σύμβαση της 12ης Ιανουαρίου 1889, το πρόνομιο της κατασκευής και εκμετάλλευσης προέκτασης της σιδηροδρομικής γραμμής από το σταθμό του Θησείου στην πλατεία Ομονοίας. Η εταιρεία ανέλαβε την κατασκευή υπόγειας σήραγγας μεταξύ των σταθμών Μοναστηρακίου και Ομόνοιας, καθώς και δεύτερης γραμμής.

Στη συνέχεια η εταιρεία του "απ' Αθηνών εις Πειραιά



σιδηροδρόμου” υπέγραψε με το Κράτος σύμβαση (11 Απριλίου 1900) με την οποία συγχωνεύονταν οι δύο εταιρείες, κατοχυρωνόταν η αποκλειστικότητα του προνομίου του ΣΑΠ και παρατεινόταν η διάρκειά του από 72 σε 78 χρόνια, δηλαδή μέχρι το 1945.

Τα εγκαίνια της προέκτασης της γραμμής έγιναν στις 17 Μαΐου 1895, στη μεγάλη αίθουσα του παλαιού σταθμού Ομονοίας, μέσα σε κλίμα ανάλογο με αυτό των πρώτων εγκαινίων.

Η ηλεκτροκίνηση της γραμμής έγινε το 1904, ενώ το 1924 η εταιρεία έκανε διαπραγματεύσεις με τον όμιλο Power and Traction και σχηματίσθηκε η νέα εταιρεία Ελληνικών Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων.

Μεταξύ των έργων τα οποία ανέλαβε να κατασκευάσει η εταιρεία με τη σύμβαση ήταν η προέκταση της σήραγγας από την πλατεία Ομονοίας μέχρι το σταθμό Αττικής, η διασκευή του σταθμού Φαλήρου, η κατάργηση των διαβάσεων που βρίσκονταν πάνω από το σταθμό Φαλήρου, η κατασκευή της στάσης Καλλιθέας και άλλα έργα τα οποία συμπλήρωναν τις εγκαταστάσεις αυτόματου αποκλεισμού της γραμμής και αυτόματου κλεισίματος των εισόδων των οχημάτων για την ασφάλεια των ταξιδιωτών.

1881: “ΣΤΕΝΗ” ή “ΠΛΑΤΕΙΑ” ΓΡΑΜΜΗ;

Να γυρίσουμε όμως και πάλι αρκετά χρόνια πίσω: Η πραγματοποίηση του εθνικού προγράμματος σιδηροδρομικής δικτύωσης της χώρας άρχισε το 1881 και συνεχίσθηκε με μεγάλη δραστηριότητα τα επόμενα χρόνια και κυρίως το 1882 όταν έγιναν στη Βουλή οι περισσότερες σημαντικές συζητήσεις. Η Βουλή ασχολήθηκε με αυτό για μεγάλο διάστημα. Πολιτικοί όπως ο Τρικού-



πης, ο Κουμουνδούρος και ο Δεληγεώργης πήραν μέρος σε έντονες συζητήσεις και μαζί με αυτούς οι βουλευτές.

Οι ζυμώσεις αυτές κατέληξαν στην υπογραφή και επικύρωση των συμβάσεων για την κατασκευή των σιδηροδρόμων Πύργου-Κατακόλου, Θεσσαλίας, Πελοποννήσου και Λαυρίου. Οι αποφάσεις αυτές οφείλονται και στις μεγάλες αλλαγές στις συγκοινωνίες καθώς ολοκληρώθηκε η διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ. Η Τουρκία είχε το 1882 σε λειτουργία σιδηροδρόμους 1394 χιλιομέτρων και η Ρουμανία τον ίδιο χρόνο 1470 χιλιόμετρα. Επιπλέον η θέση της χώρας στο Βαλκανικό χώρο όπως διαμορφώθηκε με την προσάρτηση της Θεσσαλίας (1881) ήταν ακόμη ένας σημαντικός παράγοντας ο οποίος επέδρασε στις αποφάσεις οι οποίες ελήφθησαν και διαμόρφωσαν την ελληνική σιδηροδρομική πολιτική.

Μια από τις σημαντικότερες συζητήσεις της Βουλής, ήταν αυτή που έγινε με αφορμή την ψήφιση του νομοσχεδίου για τον σιδηρόδρομο Πύργου-Κατακόλου το Φεβρουάριο του 1881. Και αυτό γιατί έδωσε την αφορμή για να διατυπωθούν οι απόψεις που είχαν σχέση με τον συμφερότερο τύπο σιδηροδρόμου που θα έπρεπε να αναπτυχθεί. Το πρόβλημα “στενή” ή “πλατειά” γραμμή σημάδεψε και τις συζητήσεις αλλά και την πορεία των σιδηροδρόμων στη χώρα. Και δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι είναι ένα από τα προβλήματα που ταλανίζουν ακόμη το δίκτυο Πελοποννήσου.

Ο Χ. Τρικούπης υποστήριξε την άποψη ότι συνέφερε η κατασκευή σιδηροδρόμων στενού πλάτους, άποψη την οποία επανέλαβε και στις συνεδριάσεις της Βουλής που έγιναν το Μάιο του 1882, όταν συζητήθηκαν τα νομοσχέδια για τους σιδηροδρόμους Βόλου-Λάρισας και Πελοποννήσου. Τη γνώμη αυτή του Τρικούπη αντέ-



κρουσαν οι περισσότεροι από τους βουλευτές που αγόρευσαν, οι οποίοι υποστήριξαν την ανάγκη των διεθνών και επομένως “ευρέων” σιδηροδρόμων.

Ο Α. Πετιμεζάς παίρνοντας πρώτος το λόγο κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου για το σιδηρόδρομο Βόλου-Λάρισας (20 Μαΐου 1882), είπε, ότι το ζήτημα των σιδηροδρόμων απαιτεί, λόγω της σοβαρότητάς του, μεγάλη και συστηματική μελέτη. Κατά τη γνώμη του το προνόμιο θα έπρεπε να παραχωρηθεί σε μια μόνο εταιρεία η οποία θα αναλάμβανε τόσο τις γόνιμες, όσο και τις άγονες γραμμές. Μιλώντας στη συνέχεια για τον τύπο των σιδηροδρόμων είπε:

“Ο σιδηρόδρομος απ’ εδώ εις τας Πάτρας, έχω την γνώμην ότι πρέπει να είναι διεθνής και πλατύς. Και πρέπει να συνδυάσητε όλα τα γεγονότα, τα οποία έχομεν ενώπιόν μας. Ποίος είναι ο λόγος ο κυριώτερος, ο οποίος εξεβίασε, ούτως ειπείν, την Κυβέρνησιν να συνάψη την σύμβασιν περί σιδηροδρόμου μεταξύ Αθηνών και Λαυρίου; Πρώτον μας είπον ότι θα υπάρχη ευκολία συγκοινωνίας μεταξύ Αθηνών και Λαυρίου, ότι θα διέρχεται δια Μαρκοπούλου, δια Κορωπίου, δια Λιόπεσι, αλλ’ αυτά δεν είναι σπουδαία. Διότι η συγκοινωνία μεταξύ Αθηνών και Λαυρίου εξυπηρετείται σήμερον επαρκώς από δύο λεωφορεία. Μας είπον ακόμη, ότι θα εξυπηρετήση και τα συμφέροντα των επαρχιών εκείνων, αίτινες είναι κάτωθεν του Θορικού. Αλλ’ ο κυριώτερος σκοπός δι’ όν γίνεται είναι διότι, ως ορθώς λέγει η έκθεσις, ο λιμήν του Θορικού μίαν ημέραν θα χρησιμεύση ως τόπος, από τον οποίο θα αναχωρή το ταχυδρομείον και τα εμπορεύματα τα κατεπείγοντα δια τας Ινδίας από την Ευρώπην και τανάπαλιν. Αλλ’ αυτός ο σιδηρόδρομος, ο οποίος προώρισται να εξυπηρετήση τόσο μεγάλα συμφέροντα, είναι εκείνος ο οποίος συνομολογείται σήμερον μεταξύ Κυβερνήσεως και της εταιρείας; Και αυτός



ο σιδηρόδρομος ποίον θα ακολουθήση δρόμον δια να εξυπηρετήση αυτή την μεγάλην ιδέαν εν τω προσεχεί μέλλοντι; Θ' ακολουθήση την γραμμήν από Λαυρίου εις Πάτρας ή μέχρι Ρίου και από Ρίου εις τον Αυλώνα. Ο σιδηρόδρομος λοιπόν αυτός ως τοιοῦτος πρέπει να είναι διεθνής και πρώτης τάξεως... Το ταχυδρομείον, το οποίον έρχεται από τας Ινδίας, δια να φθάση εις την Δυτικήν Ευρώπην ταχύτερον, θα λαμβάνη τον σιδηρόδρομον από του Θορικού μέχρι Ρίου και εντεύθεν μέχρι Αυλώνος, εκείθεν δε δια θαλάσσης θα μεταβαίνη δια του Βρινδισίου εις την Ευρώπην”.

Στη συνέχεια της αγόρευσής του είπε ότι ο σιδηρόδρομος Αθήνας-Πάτρας πρέπει να γίνει πλατύς ή τουλάχιστον να υποχρεωθεί η εταιρεία, εφόσον αργότερα παρουσιαστεί ανάγκη, να πλατύνει την γραμμή με την εγγύηση του Κράτους.

Την άποψη του βουλευτή Καλαβρύτων αντέκρουσε με μακροσκελή αγόρευσή του ο Τρικούπης, λέγοντας μεταξύ άλλων και τα εξής:

“Αι σκέψεις του αξιοτίμου προλαλήσαντος θα είχαν πλήρη αξίαν, εάν επρόκειτο περί κατασκευής σιδηροδρόμων αναλώμασιν του Κράτους. Αλλαι χώραι έλυσαν δι' ιδίων πόρων το ζήτημα δια πειραμάτων, τα οποία τοις εστοίχισαν πολλά, και εκ των οποίων ημείς πρέπει να διδαχθώμεν. Εις την Αγγλίαν είχαν ευρύτατον σιδηρόδρομον, πολύ ανωτέρας ταχύτητος των συνήθων ευρέων, ηναγκάσθησαν όμως να τον καταργήσουν, διότι δεν συνέφερεν οικονομικώς η διατήρησίς του. Εν Γαλλία οι τοπικοί σιδηρόδρομοι έγιναν στενοί, όπως και εις άλλα κράτη. Εξεταστέον λοιπόν είναι τί είδους σιδηροδρόμους θέλομεν: διεθνείς ή τοπικούς; Διότι εάν πρόκειται να κατασκευάσωμεν τοπικούς, τότε πρέπει να τους δώσωμεν τας συνήθεις διαστάσεις της τοπικής συγκοινωνίας. Εαν όμως θέλωμεν διεθνείς, τότε πρέπει



να είναι ευρείς, αλλά υπό την προϋπόθεσιν ότι θα λάβωμεν την απόφασιν να υποστώμεν τας αναλόγους δαπάνας. Αλλ' η Ελλάς είναι χώρα ορεινή. Εάν δε οι σιδηρόδρομοι οι εξυπηρετούντες την εσωτερικήν της συγκοινωνίαν δεν στηρίζονται επί της ιδέας, την οποία υπαγορεύει το ορεινόν της χώρας, θα παραβιάζωσι τους παραδεδεγμένους κανόνας περί της ευμεθόδου κατασκευής των. Πλην αυτού πρέπει να εξετασθή και το συμφέρον των εταιρειών, λόγω του αραιού των κατοίκων και της μικράς γεωργικής βιομηχανικής και εμπορικής αναπτύξεως της χώρας.

Η γραμμή Αθηνών-Πατρών πρέπει να είναι ευρεία; Τούτο δέον να εξετασθή. Διότι, εάν όντως η γραμμή αυτή έχει χαρακτήρα διεθνή, ίσως σφάλλομεν ημείς παραδεχόμενοι την στενήν γραμμήν δια να απαλλάξωμεν το δημόσιον βάρους εκατομμυρίων κατ' έτος. Αλλωστε δεν δυνάμεθα να έχωμεν ευρείαν την γραμμήν Αθηνών-Πατρών και τας προεκτάσεις της όχι, διότι άλλως θα επροκαλείτο ανωμαλία και δαπάνη δια την μεταφοράν των εμπορευμάτων από της μιάς γραμμής εις την άλλην. Εάν δε έχωμεν ευρείας τας γραμμάς Αθηνών-Πατρών και Αθηνών-Λαρίσης θα επιβαρύνεται το δημόσιον με 5.400.000 δραχμάς ετησίως.

Ηδη διαπραγματευόμεθα περί του σιδηροδρόμου απ' Αθηνών εις Λαμίαν· αι εταιρείαι, προς τας οποίας διαπραγματευόμεθα, προτιμώσι το σύστημα των ευρέων σιδηροδρόμων, λέγουσαι, ότι ο σιδηρόδρομος ούτος είναι κυρίως διεθνής, και ότι ο χαρακτήρ ούτος του διεθνούς είναι ο πείθων autάς να ζητώσι την παραχώρησιν του προνομίου: αύται φρονούσιν ότι ο σιδηρόδρομος απ' Αθηνών μέχρι Λαρίσης, προεκτεινόμενος μέχρι Θεσσαλονίκης, θέλη καταστή ου μόνον διεθνής, συνδέων την Ελλάδα με το ευρωπαϊκόν σύμπλεγμα, αλλά θα είναι και διαμετακομιστικός της Ευρώπης προς Αφρι-



κὴν, ἐνὼ θὰ εἶναι πάντως καὶ τοπικοῦ συμφέροντος. Ἐχουσα δὲ ὑπ' ὅψιν τὸν τριπλοῦν χαρακτήρα τοῦ σιδηροδρόμου τούτου, ἥτοι τὸν διεθνή, τὸν διαμετακομιστικόν καὶ τὸν τοπικόν, φρονούσιν ὅτι δὲν συμφέρει εἰς αὐτάς νὰ ἀναλάβωσιν αὐτόν ἄλλως παρὰ ὡς σιδηρόδρομον ευρύν' ἀλλὰ τούτο ἐπάγεται μεγαλυτέρας δαπάνας καὶ ἀν' τα ποσὰ τὰ ὁποῖα θέλουσι ζητήσῃ εἴτε ὑπὸ τύπον ἐγγυήσεως εἴτε ὑπὸ τύπον χορηγίας, εἶναι τοιαῦτα ὥστε ἐκτιμώμενα ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως νὰ θεωρηθῶσιν ἴσα πρὸς τὴν δαπάνην τὴν ὁποῖαν ἤθελεν υποστή τὸ Κράτος, ἵνα κατασκευάσῃ ἐξ ἰδίων, θὰ εἶμαι τῆς γνώμης νὰ κατασκευάσῃ αὐτὴ ἡ Κυβέρνησις τοὺς σιδηροδρόμους, με δαπάνας τοῦ Κράτους.

Ἀν ὅμως αἱ προτάσεις, εἴτε ὑπὸ τύπον ἐγγυήσεως, εἴτε ὑπὸ τύπον χορηγίας, ἀπαλλάξωσι τὸ Δημόσιον ἀπὸ μέρος τοῦ βάρους, τὸ ὁποῖον θὰ υφίστατο ἀν αὐτὸ κατεσκεύαζε τὸν σιδηρόδρομον δι' ἰδίων μηχανικῶν, τότε εἶμαι τῆς γνώμης ὅπως ἀποδεχθῶμεν τὴν δια τῶν εταιρειῶν τούτων κατασκευὴν. Ἐπομένως παρακαλῶ τὴν Βουλὴν εἰς τὰ ζητήματα περὶ τῶν σιδηροδρόμων νὰ μὴ ἀναχωρῇ ἀπὸ ἀρχῶν γενικῶν. Γενικὰς ἀρχὰς εἰς τὰ τῶν σιδηροδρόμων θὰ ἠδύναντο νὰ παραδεχθῶσι τὰ πλουσιότερα τῶν κρατῶν, ἀλλὰ καὶ ταῦτα δὲν τὰς παραδέχονται. Εἰς τὰ Κράτη, τὰ ὁποῖα ἐφθασαν κατὰ τούτο εἰς τὸν ἀκρόν βαθμόν τῆς ἀναπτύξεως, γίνεται συζητήσις περὶ γενικῶν ἀρχῶν καὶ ἡ ἰδέα, ἥτις ἤρχισεν ἀναπτυσσομένη καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ ἀλαχοῦ τῆς Ἑυρώπης εἶναι ὅτι οἱ σιδηρόδρομοι πρέπει νὰ ὦσι κτήματα τοῦ Κράτους καὶ τούτο δια λόγους οικονομικοὺς ἢ δια λόγους πολιτειακοὺς. Ἐν τούτοις, ἐνὼ παρ' ἅπασιν τοῖς Κράτεσι βλέπει τις τὴν ἰδέαν ταύτην ἀναπτυσσομένην, οὐδαμῶς οὐδεὶς αὐτὴν ἐφαρμοζομένην ὡς γενικόν κανόνα, οὐδέ παρ' αὐτῶν ἐκείνων τοὺς ὁποῖους γνωρίζομεν θιασώτας τῆς ἀρχῆς αὐτῆς. Ἐνὼ θιασώται τῆς ἀρχῆς ταύτης



συνέγραψαν γνωστότατα συγγράμματα, κλασικά καταστάνα υπέρ του τοιούτου συστήματος, τους βλέπομεν εφαρμόζοντας την αντίθετον αρχήν, διότι τα ζητήματα ταύτα δεν είναι ζητήματα θεωρίας, είναι ζητήματα πρακτικά, ζητήματα συμφέροντος και πρέπει να εξετάζονται κατά τας παρουσιαζομένας περιστάσεις. Επί ηθικών, επί συνταγματικών και κοινοβουλευτικών συστημάτων οφείλομεν να ακολουθώμεν απαρεγκλίτως τας θεωρίας, επί ζητημάτων όμως βιομηχανικών, επί ζητημάτων υλικού συμφέροντος, οφείλομεν τας θεωρίας να τας έχωμεν ως γενικόν οδηγόν, αλλ' οφείλομεν να εξετάσωμεν αυτά τα πράγματα, να εγκαταλείπωμεν δε την θεωρίαν οσάκις αι περιστάσεις αποδεικνύουσιν ότι η θεωρία ήθελε μας στοιχίση ακριβά”.

Στη συνεδρίαση της 24ης Μαΐου και εν όσω συνεχιζοταν η συνεδρίαση, πήρε το λόγο ο Αλεξ. Κουμουνδούρος, ο οποίος είπε μεταξύ άλλων:

“Ο κ. πρωθυπουργός ελπίζει ότι ο στενός σιδηρόδρομος κερδαίνει, αλλά μεταξύ σιδηροδρόμου στενού και ευρέος η διαφορά κατά τον κ. πρωθυπουργόν, των εξόδων κατασκευής είναι καθ’ εν τέταρτον. Μοί φαίνεται, κύριοι, ότι τούτο δεν είναι ακριβές. Την διαφοράν των εξόδων κανονίζει μάλλον η κατάσταση της επιφανείας της γης: όπου διέρχεται δια πεδιάδος ο σιδηρόδρομος, η διαφορά του εξόδου είναι πολύ μικροτέρα, μεγαλύτερα δε είναι όπου διέρχεται δια δυσκόλων και ορεινών μερών.

Αλλ’ εάν τα τρία τέταρτα των εξόδων των καταβαλλομένων κεφαλαίων προς κατασκευήν σιδηροδρόμου στενού, θέλουν δώση κατά τον κ. πρωθυπουργόν κέρδος, προκειμένου περί ευρείας οδού, θέλει προστεθή δια την κατασκευήν αυτής 1/4 εξόδων περιπλέον. Π. χ. εάν δια την κατασκευήν του ευρέος σιδηροδρόμου των Πατρών εξοδευθώσι 40.000.000, θα εξοδευθώσι



30.000.000 δια τον στενόν και αφού τα 30 εκ. θέλουν δώση κέρδος, ποία ζημία θέλει προστεθή δια την διαφοράν 10 εκ; ή κατά πόσον θέλει ελαττωθή το κέρδος ως εκ της διαφοράς των 10 εκ.;

Εδέχθημεν τον πλατύν σιδηρόδρομον δια τας Πάτρας, όχι κατά σύστημα, αλλά δια τον ίδιον λόγον, όστις υπήρξε μεταξύ Αθηνών και Λαρίσης. Ο αυτός λόγος υπάρχει μεταξύ Αθηνών και Πατρών και επομένως η οδός αύτη πρέπει να είναι ευρεία, διότι θέλει είναι δρόμος διεθνής και μεταφοράς εμπορευμάτων· ενομίσαμεν ότι αυτός ο λόγος ισχύει επίσης και δια τον δρόμον των Πατρών. Ο κ. πρωθυπουργός μας είπεν ότι εξακολουθεί πραγματευόμενος προς προέκτασιν του σιδηροδρόμου αυτού μέχρις Αρτης· και σκοπόν βεβαίως δεν έχει να μείνη μέχρις εκεί.

Εάν είναι ελπίς ο σιδηρόδρομος της Λαρίσης να ενωθή με τον σιδηρόδρομον της Θεσσαλονίκης, εάν είναι ελπίς ο σιδηρόδρομος της Αρτης να εκταθή μέχρι του Αυλώνος, να διέλθη των Ιωαννίνων, κατ' ανάγκην και αναποφεύκτως θα πρέπει να είναι ευρύς. Ιδού ο λόγος, κύριοι, ο οποίος ωδήγησεν ημάς να παραδεχθώμεν το σύστημα τούτο· ενομίσαμεν αναποφεύκτως ότι ο σιδηρόδρομος Αθηνών-Πατρών είναι διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων. Όταν δε το εμπόριο είναι ευρύ, δεν δύναται να υπηρετηθή ειμή δια σιδηροδρόμων ευρέων. Αλλ' εκτός τούτου, κύριοι, οι αυτοί υπάρχουν και πολλοί άλλοι και ουσιώδεις λόγοι, οι αφορώντες εις τον σιδηρόδρομον Λαρίσης, λόγοι στρατηγικοί, σπουδαίοι, και ότι το Έθνος δεν έπρεπε να δυσκολευθή δι' αυτόν τον σπουδαίον λόγον να εξοδεύση περισσότερα. Ούτω θέλει εξασφάλιση το στρατιωτικόν μέλλον του τόπου.

Αυτοί κύριοι οι λόγοι μας υπηγόρευσαν να δεχθώμεν το σύστημα τούτο, και ενομίσαμεν ότι κακώς δεν επρά-



Ξαμεν να προσθέσωμεν την διαφοράν του ενός τετάρτου δια την κατασκευήν ευρέος σιδηροδρόμου.

Ο κ. πρωθυπουργός θέλει σπουδαίως να μεριμνήση υπέρ της συγκοινωνίας και πιστεύει ότι παντού πρέπει να προτιμηθώσιν οι στενοί σιδηρόδρομοι. Ας προτιμήση το καλύτερον σύστημα και θέλει έχει την ευκολίαν να ποιήσεται χρήσιν και των αμαξιτών οδών. Ας δεχθή το σύστημα το οποίον τείνει να επικρατήση ήδη εν Ευρώπη, των στενωτέρων σιδηροδρόμων, ας αφήση το εύρος του ενός μέτρου και ας παραδεχθή το σύστημα των 0,75. Τοιουτοτρόπως πληρώνοντες ολιγώτερα θέλομεν ευκολυνθή ίνα στρώσωμεν το κράτος με περισσοτέρους σιδηροδρόμους”.

Ανταπάντησε όμως στον Αλ. Κουμουνδούρο, ο Χ. Τρικούπης, λέγοντας μεταξύ άλλων:

“Ο κ. Βουλευτής εκ Μεσσήνης, εθεώρησεν, ότι κέρδη η εταιρεία εκτελούσα στενόν σιδηρόδρομον, ίσως δεν θα έχη: τούτο δε ένεκα του συναγωνισμού των ατμοπλοίων, ιδίως μετά την τομήν του ισθμού της Κορίνθου, αλλ’ είπε θα είχε κέρδη εάν εξετέλη σιδηρόδρομον ευρύν, και τούτο, διότι δια του Αυλώνος θα έθετε την Ελλάδα εις συγκοινωνίαν μετά της άλλης Ευρώπης δια της Ιταλίας.

Ενταύθα έχομεν σειράν ανακριβειών· και πρώτον αν υποθέσωμεν ότι ο σιδηρόδρομος γίνεται διεθνής δια της γραμμής του Αυλώνος, έχομεν σήμερον την γραμμήν του Αυλώνος; Πόσος χρόνος κατά τον κ. βουλευτήν εκ Μεσσήνης, απαιτείται δια να φθάση η γραμμή των Πατρών μέχρι του Αυλώνος; Διότι ημείς δεν δυνάμεθα, κατά δε την σύμβασιν ελήφθη η περί τούτου πρόνοια, να φθάσωμεν μέχρις Αρτης; αλλά ποιός μας εγγυάται ότι θέλομεν ποτε φθάσει μέχρις Αυλώνος; Και αν φθάσωμεν ποτε, είναι πιθανόν, ότι θα φθάσωμεν εντός βραχέος χρόνου; Ποίος θα κατασκευάση την οδόν ταύτην



από Αρτης μέχρις Αυλώνος; Σήμερον ουδέ καν εν τοις κυκλοφορούσι σχεδίοις βλέπομεν την γραμμήν ταύτην αναγεγραμμένην· υπάρχει μια πρότασις, αλλά φρονώ, ότι η πρότασις εκείνη ουδέ υπό του κ. βουλευτού εκ Μεσσήνης θεωρείται ως σπουδαία, ετέρα δε ουδεμία φωνή ηκούσθη περί τοιαύτης γραμμής, ώστε και αν υποτεθή ότι δια της γραμμής του Αυλώνος αποκτώμεν την διεθνή συγκοινωνίαν δια των Πατρών, πάλιν πιστεύω ότι πάντες αποδέχεσθε ότι την γραμμήν του Αυλώνος δεν θα εβλέπομεν συμπληρουμένην μετά δεκαπενταετίαν, διότι τούτο είναι το όριον της ημετέρας συμβάσεως. Μετά την δεκαπενταετίαν αν παρουσιασθή η πιθανότης της πραγματοποιήσεως της γραμμής του Αυλώνος είμεθα τότε ελεύθεροι να μετατρέψωμεν την στενήν γραμμήν εις ευρείαν.

Αλλ' η γραμμή του Αυλώνος είναι γραμμή διεθνής; Τι εννοούσιν οι λέγοντες γραμμήν διεθνή; Οι λέγοντες γραμμήν διεθνή εννοούσι την γραμμήν εκείνην ήτις συνδέει τους σιδηροδρόμους, περί ων πρόκειται, μετά σιδηροδρόμων άλλου Κράτους αμέσως, άνευ διακοπής θαλάσσης. Ο σιδηρόδρομος ούτος θα διακόπτεται υπό της μεγάλης Αδριατικής θαλάσσης και υπό της μικράς θαλάσσης του ημετέρου Κορινθιακού Κόλπου, ή της εκτός του Κορινθιακού κόλπου, ώστε δύο διακοπάς θα έχωμεν αυτής της γραμμής, αίτινες θα αφήρουν πολύ από του διεθνούς χαρακτήρος της γραμμής, και εάν επραγματοποιήτο.

Τίνες δε οι λόγοι, δια τους οποίους επί των διεθνών γραμμών λέγομεν, και είπον και εγώ τελευταίως ομιλήσας περί του ζητήματος τούτου, ότι πρέπει κυρίως να έχωμεν ευρύν σιδηρόδρομον;

Ο λόγος, ον έδωκα εν τη τελευταία ομιλία μου είναι, ότι του ευρωπαϊκού συμπλέγματος όντος κατηρητισμένου επί τη βάσει της ευρείας τροχιάς, εάν συνδεόμεθα



προς το σύμπλεγμα εκείνο, ήτο πρόπον η κυρία γραμμή η συνδέουσα το σύμπλεγμα προς την πρωτεύουσαν, να έχη την αυτήν τροχίαν ώστε να μη γίνηται μεταφορά από της ευρείας εις την στενήν γραμμήν, να μη γίνηται αποβίβασις και επιβίβασις επιβατών και εμπορευμάτων, ήτις επιβίβασις και αποβίβασις δια το εμπόρευμα είναι γνωστόν ότι μεθ' όλα τα επινοηθέντα μηχανικά μέσα πολλάκις επάγεται δαπάνην ανωτέραν και αυτής της μετακομίσεως της σιδηροδρομικής, πάντοτε δε χρονοτριβήν.

Ενταύθα όμως αύτη η ωφέλεια δεν παρουσιάζεται, διότι και η επιβίβασις και η αποβίβασις θα γίνη πάντως· δεν πρόκειται να συνδεθή εις τον Αυλώνα η γραμμή μετά του συμπλέγματος του ευρωπαϊκού. Εκεί θα γίνη η επιβίβασις επί του ατμοπλοίου, θα γίνη και η αποβίβασις επί της Ιταλικής ακτής, ώστε η κυριωτέρα ωφέλεια εκ της ευρείας γραμμής, προκειμένου περί συνδέσεως μετά σιδηροδρόμων διεθνών, δεν υφίσταται εν τη περιστάσει ταύτη.

Ηδύνατο όμως ο κ. βουλευτής Μεσσήνης ν' αναφέρει άλλο, όχι ότι αποβλέπει την σύστασιν διεθνούς γραμμής δι' Ηπείρου αποληγούσης εις Αυλώνα· ηδύνατο να είπη - και περί τούτου ηκούσθη άλλοτε φωνή - ότι προβλέπει την συνένωσιν της γραμμής της Ηπειρωτικής μετά των δαλματικών γραμμών· αλλ' εάν η γραμμή του Αυλώνος δεν είναι πιθανόν να τελειώση εντός των δέκα πέντε ετών, φρονώ, ότι ολίγοι εξ ημών ελπίζουν να ίδωσι ταχύτερον την συμπλήρωσιν γραμμής μέχρι Ραγούζης από Αρτης και Ιωαννίνων.

Εάν τοιάυτη γραμμή συνεπληρούτο, τότε η μόνη διακοπή θα ήτο κατά την ελληνικήν θάλασσαν ή από Πατρών εις Μεσολόγγιον, ή από Ρίου εις Αντίρριον, εάν δι' εκείνων των σημείων εγένετο η συγκοινωνία και ίσως μια τόσο μακρά διακοπή δεν θα ήτο αποχρώσα ί-



να θεωρήσωμεν, ότι δεν έπρεπε να αποβλέψωμεν εις τον διεθνή χαρακτήρα του σιδηροδρόμου, αφού τουλάχιστον το από Ρίου ή το από Μεσολογγίου τμήμα θα συνεδέετο αμέσως μετά του ευρωπαϊκού συμπλέγματος. Αλλά τοιαύτα τινά μοι φαίνεται ότι δεν επιτρέπεται να λάβωμεν υπ' όψιν σήμερον, ως πρακτικώς πιθανά, ίνα μας πείσωσι να κατασκευάσωμεν τους σιδηροδρόμους ημών απεκδεχόμενοι την εκτέλεσιν των άλλων σιδηροδρόμων, των προσηκόντων από της Δαλματίας κατά τας τοιαύτας πιθανότητας, και υφιστάμενοι πάσας τας ζημίας της τοιαύτης κατασκευής, εν ή περιπτώσει αι εικοτολογίαι αύται δεν αποδειχθώσι βάσιμοι”.

Υπερ των διεθνών σιδηροδρόμων τάχθηκε στην αγόρευση του και ο Λ. Δεληγεώργης:

“Όταν προ ολίγου, ήκουσα τον έντιμον βουλευτήν Μεσσήνης συνιστώντα τους στενούς σιδηροδρόμους, και λέγοντα ότι οι εν Ευρώπη αυτοί πλέον οι σιδηρόδρομοι ήρχισαν επικρατούντες, και εις αυτούς τους σιδηροδρόμους ανήκει το μέλλον της συγκοινωνίας, ηρώτησα κατ' εμαυτόν, μη η μηχανή επετέλεσε κατά το 1882 τοιαύτας βελτιώσεις και τελειοποιήσεις, ώστε να δυνάμεθα ημείς σήμερον εν Ελλάδι, πρώτοι εφαρμόζοντες τας νέας αυτάς ανακαλύψεις να επιτύχωμεν δια των στενών σιδηροδρόμων ό, τι εν Ευρώπη επέτυχον αντί μεγάλων θυσιών δια των ευρέων σιδηροδρόμων; Ευθύς όμως ανεπόλησα ότι η Γαλλία δεν ανεκάλεσεν εισέτι τον νόμον του 1879, δι' ού, αφού πριν εδαπάνησε 10 δισεκατομμύρια φράγκων εις σιδηροδρόμους ανθ' ών εκμεταλλεύεται σήμερον πλέον των 24.000 χιλιόμετρα σιδηροδρόμων, απεφάσισε την κατασκευήν 181 ακόμη γραμμών σιδηροδρόμου εθνικού συμφέροντος των οποίων η δαπάνη υπολογίζεται εις 4.000.000.000 φράγκων. Λοιπόν αν Κράτος τόσον ανεπτυγμένον ως η Γαλ-



λία, κεκτημένον 24.000 χιλιόμετρα σιδηροδρόμων και πλέον, έρχεται κατά το 1881 και 1882 λέγον, ότι θέλει ακόμη 181 γραμμάς νέας πλατέων σιδηροδρόμων, δεν εννοώ πώς η Ελλάς, ήτις κατεσκεύασε 10 χιλιόμετρα σιδηροδρόμου, δύναται να σκέπτηται να εφαρμόση τους στενούς σιδηροδρόμους.

Ο στενός σιδηρόδρομος, κύριοι, πρόκειται να υπηρετήση τοπικάς ανάγκας, περιωρισμένα συμφέροντα, και δεν λαμβάνει τις την αληθή ιδέαν περί τοπικού σιδηροδρόμου, όταν τον αντιπαραβάλη μόνον προς διεθνείς. Μεταξύ των διεθνών αφ' ενός και των τοπικών αφ' ετέρου υπάρχουν οι εθνικοί σιδηρόδρομοι. Όπως και επί των εθνικών οδών, ούτω και επί των σιδηροδρόμων οι εθνικοί συνδέουσι τα μεγάλα κέντρα του πληθυσμού και της παραγωγής της κινήσεως διαφόρων Κρατών: ταύτα εισί σχετικά, αλλά δια τούτο δεν αποβάλλουσι την αξίαν των. Αν διατρέξη τις τους σιδηροδρόμους όλων των εθνών, ουδαμού θέλει ίδη, ότι υπηρετούσι μόνον διεθνή συγκοινωνίαν και δια τούτο είναι πλατείς. Πλατείς είναι όλοι οι γενικού συμφέροντος, οι εθνικοί λεγόμενοι σιδηρόδρομοι, οι συνδέοντες τα πλουσιώτερα και πολυανθρωπότερα κέντρα αυτών”.

Συνεχίζοντας την αγόρευσίν του ο Δεληγεώργης λέει πως όταν ένα κράτος αποφασίσει να κατασκευάσει σιδηροδρόμους δεν πρέπει να πάρει υπ' όψη του την επικρατούσα οικονομική κατάσταση, αλλά τη φυσική αύξηση των αναγκών και του πληθυσμού του προϊόντος του χρόνου, αλλά και την ωφέλεια την οποία θα φέρουν οι σιδηρόδρομοι στη χώρα. Τονίζει ότι οι σιδηρόδρομοι δεν γίνονται “διά μιάς” αλλά με την πάροδο του χρόνου. Και εκφράζει την άποψη ότι επιβάλλεται η κατασκευή προς το παρόν δύο γραμμών και των δύο με πλάτος 1,43: Αθήνα-Πάτρα-Καλαμάτα και Αθήνα-Λάρισα.



Καταλήγοντας λέει ότι παρά τη γνώμη που έχει, θα υπερψηφίσει τη σύμβαση η οποία έχει ήδη συνομολογηθεί για να μη δημιουργηθεί κίνδυνος ματαίωσης του έργου, ζητάει όμως ορισμένες εξηγήσεις για σημεία της σύμβασης.

Οι έντονες συζητήσεις αυτής της περιόδου, αντανakλούν την εναγώνια αναζήτηση δρόμων ανάπτυξης του νεοελληνικού κράτους. Οι ανάγκες περιγράφονται από την ίδια τη συζήτηση: Ο σιδηρόδρομος καλείται να υπηρετήσει ένα συνδυασμό τριών στόχων:

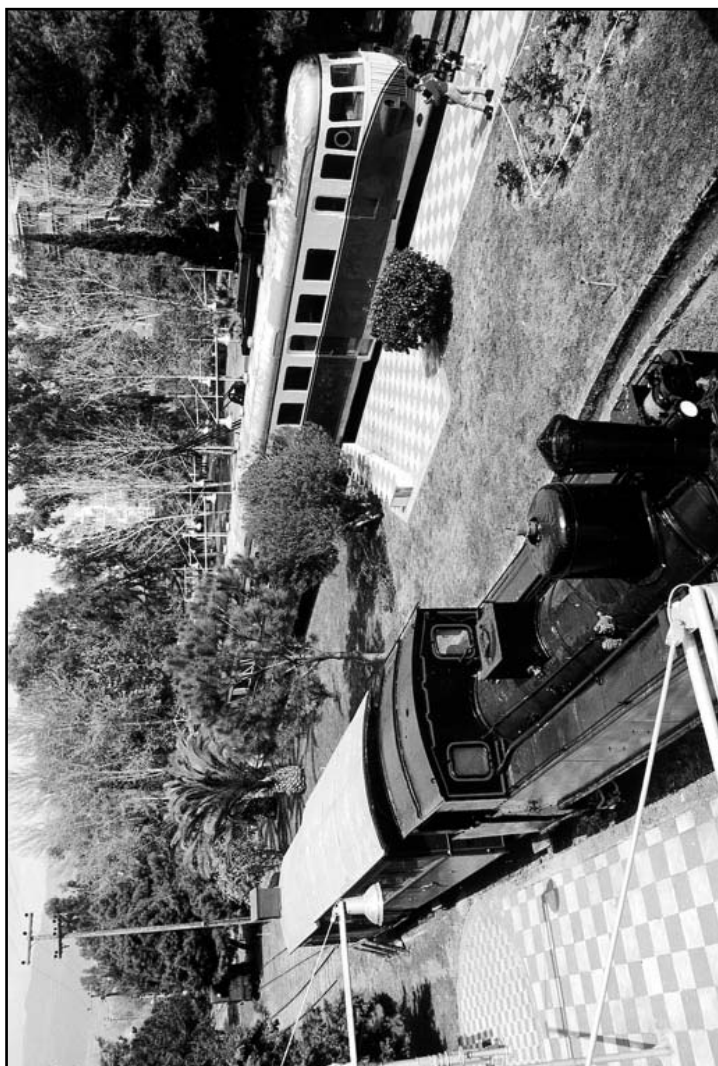
- Ασφαλείς και γρήγορες συνδέσεις μεταξύ τοπικών κέντρων παραγωγής και εμπορίου.

- Την “ενοποίηση” του νεοσύστατου κράτους, του οποίου τα διαφορετικά διαμερίσματα παραμένουν απομονωμένα μεταξύ τους και επικοινωνούν δύσκολα.

- Την ένταξη της Ελλάδας σαν κόμβου στις επικοινωνίες της Ανατολής με την Ευρώπη.

Από όλα αυτά τα στοιχεία βεβαίως δεν λείπει η προοπτική της στρατιωτικής αναμέτρησης για την απελευθέρωση και άλλων εδαφών στη Βαλκανική, που “βράζει”, και η ανάγκη ταχείας μετακίνησης στρατευμάτων.

Οι κρίσεις και εκτιμήσεις πολλές φορές έχουν χαρακτηριστικά εμπειρικό. Η επίκληση για παράδειγμα της γαλλικής εμπειρίας - στη χώρα αυτή πράγματι ξεκίνησε το 1883 ένα τεράστιο για τα μεγέθη της εποχής, πρόγραμμα ανάπτυξης των σιδηροδρόμων - αντανakλά με πολύ χαρακτηριστικό τρόπο αυτή τη διαπίστωση. Γιατί εκτός των άλλων θα πρέπει να σημειωθεί πως στις διαφορετικές χώρες της Ευρώπης και τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, ο σιδηρόδρομος αναπτύχθηκε μέσα από διαφορετικές διαδικασίες και “χωρίς πρόγραμμα”. Εκατοντάδες εταιρείες ανέπτυξαν δίκτυα κατά τις εκτιμήσεις τους, χωρίς την παρέμβαση του Κράτους η οποία εξεδηλώθη αργότερα.



Το τρένο ως μονοσειακό είδος, στο σταθμό του λιμανιού Καλαμάτας όπου έπαψε να λειτουργεί όταν πλέον κατέρρευσαν οι μονάδες τυποποίησης των αγροτικών προϊόντων και το λιμάνι της πόλης έχασε το ρόλο του



ΣΕ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ

Για την Ελλάδα το 1882 άνοιξε πραγματικά η εποχή των σιδηροδρόμων με την παρέμβαση μεν του Κράτους, αλλά με την εκχώρηση δικαιωμάτων κατασκευής και εκμετάλλευσης σε ιδιώτες. Η “εποχή” αυτή διήρκεσε μέχρι το 1893, διάστημα το οποίο κυβέρνησε τις τύχες της χώρας ο Χαρ. Τρικούπης.

Πρέπει να σημειωθεί πως ο Χαρ. Τρικούπης στήριξε τη σιδηροδρομική του πολιτική σε ένα σχέδιο: Το 1882 μετακάλεσε την τεχνική γαλλική αποστολή για τη μελέτη και κατάστρωση του κατάλληλου σχεδίου δρόμων, σιδηροδρόμων και λιμενικών έργων. Η αποστολή αυτή υπό τη διεύθυνση του επίσης Γάλλου μηχανικού Ροντέλ συνέταξε και παρέδωσε τη μελέτη για τους δρόμους και τους σιδηροδρόμους που θα έπρεπε να κατασκευαστούν.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ελλάδα το 1882 ήταν μόλις 75,5 χιλιόμετρα: Η μια γραμμή ήταν η προαναφερθείσα μεταξύ Αθήνας και Πειραιά η οποία εξυπηρετούσε τις ανάγκες τοπικής συγκοινωνίας. Και η άλλη η γραμμή Αθήνας-Λαυρίου η οποία κατασκευάστηκε το 1880 για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των μεταλλείων από την Ελληνική εταιρεία Μεταλλουργείων Λαυρίου.

Η πρώτη τοπική σιδηροδρομική γραμμή που κατασκευάστηκε εκτός Αττικής, ήταν αυτή μεταξύ Πύργου και Κατακόλου. Ερχόταν να εξυπηρετήσει τη σύνδεση της ενδοχώρας με το λιμάνι, δίνοντας έτσι διέξοδο στην κίνηση προσώπων και εμπορευμάτων σε μια εποχή που κυριαρχούσε η ατμοπλοΐα στην σύνδεση των διαφορετικών περιοχών της χώρας αλλά και των εμπορικών κέντρων με το εξωτερικό. Σταφιδοφόρα η περιοχή του Πύργου είχε την ανάγκη πρόσβασης σε ένα λιμάνι που θα εξυπηρετούσε τις εξαγωγές του προϊόντος.



Αξίζει να σημειωθεί μάλιστα ότι η πρώτη αυτή γραμμή ήταν κατά ένα τρόπο “δημοτική”: Με νόμο της 13ης Μαρτίου 1881 επετράπη στο Δήμο Λετρίνων η εκχώρηση της κατασκευής και εκμετάλλευσης για εξήντα χρόνια μετά από διαγωνισμό, της σιδηροδρομικής γραμμής από τον Πύργο μέχρι το Κατάκολο. Η γραμμή αυτή χαρακτηρίστηκε σαν δημόσιο έργο και απαλλοτριώθηκαν αναγκαστικά όλα τα κτήματα που χρειάστηκε να καταληφθούν για να περάσει η γραμμή, να κατασκευαστούν οι σταθμοί κλπ. Στην εταιρεία διοριζόταν επίτροπος της δημοτικής αρχής, με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου ή της διεύθυνσης της εταιρείας. Η διάταξη αυτή όμως τροποποιήθηκε με νόμο το 1888.

Η δημοπρασία για την κατασκευή της γραμμής έγινε την 1η Οκτωβρίου 1881 και το έργο ανατέθηκε στη Γενική Πιστωτική Τράπεζα της Ελλάδας. Αυτή εκχώρησε τα δικαιώματά της και παρέδωσε το έργο πλήρες σε ανώνυμη μετοχική εταιρεία “Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατακόλου” αντί του ποσού του 1.400.000 δρχ. Η κατασκευή της γραμμής άρχισε τον Ιανουάριο 1882 και τα εγκαίνια λειτουργίας της έγιναν στις 3 Φεβρουαρίου 1883.

Οι πρώτοι μέτοχοι της εταιρείας η οποία συνεστήθη με το καταστατικό της 1ης Ιουνίου 1883, ήταν: Γενική Πιστωτική Τράπεζα, Κ. Καραπάνος, Ι. Νεγρεπόντης, Ι. Σερπιέρης, Σ. Οικονόμου, Χρηστάκης Ζωγράφος, Μιχ. Νεγρεπόντης, Α. Αυγερινός, Μεν. Νεγρεπόντης, Ευαγγ. Μπαλτατζής, Αρ. Παπούδωφ, Κ. Βούρος, Μιλ. Αξελός, Γ. Μαντζαβίνος, Ξεν. Κυριαζής, Αθ. Μουτζόπουλος, Δ. Σγούντας, Μιχ. Μελάς, Β. Βουδούρης και Γ. Παρίσσης.

Το πρώτο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας προέκυψε από γενική συνέλευση των μετόχων που έγινε στις 19 Ιουνίου 1883 και αποτελείτο από τους: Ανδρέα Αυγερινό πρόεδρο, Αρ. Παπούδωφ, Αλ. Αυγερινό, Μιλ. Αξελό, Ν. Βλαγκάλη και Β. Βουδούρη.



Πολλά από τα ονόματα των μετόχων της εταιρείας “Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατακόλου” θα τα συναντήσουμε αργότερα και στον κατάλογο των μετόχων της εταιρείας “Σιδηρόδρομοι Αθηνών-Πειραιώς-Πελοποννήσου”. Ενώ όπως θα δούμε και στη συνέχεια, ο Ν. Βλάχαλης, ήταν μηχανικός σιδηροδρόμων και εργολάβος του έργου Πειραιάς-Πάτρα.

ΛΑΡΙΣΑ-ΒΟΛΟΣ

Μια ακόμη τοπική γραμμή “μπήκε μπροστά” λίγους μήνες αργότερα από αυτήν του Πύργου-Κατακόλου. Πρόκειται για τη γραμμή Λάρισα-Βόλος, η οποία ήρθε να καλύψει ανάγκες ανάλογες με την προηγούμενη: Ο Βόλος ήταν εξαγωγικό λιμάνι και η πρόσβαση από την ενδοχώρα του θεσσαλικού κάμπου στο λιμάνι παρουσίαζε ιδιαίτερη σημασία.

Η σύμβαση υπεγράφη στις 11 Σεπτεμβρίου 1881, μεταξύ του υπουργού Εσωτερικών Ν. Παπαμιχαλόπουλου και του Ε. Ντε Κίρικο, μηχανικού, που εκπροσωπούσε τον τραπεζίτη της Κωνσταντινούπολης Θεόδωρο Μαυρογορδάτο. Με νεώτερη σύμβαση η οποία υπεγράφη στις 13 Μαΐου 1882, δόθηκε στον ίδιο εργολάβο το δικαίωμα κατασκευής και εκμετάλλευσης γραμμής πλάτους 1 μέτρου, από το Βόλο, μέσω Βελεστίνου, στη Λάρισα και από Βελεστίνο μέσω Φαρσάλων, Καρδίτσας και Τρικάλων, στην Καλαμπάκα. Το προνόμιο εκμετάλλευσης παραχωρήθηκε για 99 χρόνια. Η ανάδοχος εταιρεία θα έπρεπε να είναι ελληνική και να έχει μόνιμη έδρα στην Αθήνα ή σε μια από τις πόλεις οι οποίες θα εξυπηρετούντο από τη γραμμή. Στη γραμμή αυτή δόθηκαν για εκμετάλλευση το 1884 48 χιλιόμετρα, το 1885 127 χιλιόμετρα και το 1886 202 χιλιόμετρα. Στις 16 Δε-



κεμβρίου 1892, υπεγράφη και νέα σύμβαση με την οποία προβλεπόταν η κατασκευή και εκμετάλλευση γραμμής πλάτους 0, 60 μέτρων από το Βόλο στα Λεχώνια, με προέκταση και διακλάδωση προς τη γέφυρα Κουφάλας. Με βάση τη σύμβαση αυτή δόθηκε το 1896 για εκμετάλλευση τμήμα γραμμής μήκους 13 χιλιομέτρων το οποίο επεκτάθηκε μέχρι τις Μηλιές το 1903 (πρόκειται για το γνωστό τραινάκι του Πηλίου).

Οι εργασίες κατασκευής του πρώτου τμήματος των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων άρχισαν και συνεχίζονταν κανονικά, λίγο μετά την επικύρωση της σύμβασης με την επίβλεψη του μηχανικού Ντε Κίρικο. Ξαφνικά ξέσπασε μια θύελλα επικρίσεων κατά της αναδόχου εταιρείας. Και ο Κτενιάδης γράφει: “Οι αντιτιθέμενοι κατά της ιδέας κατασκευής σιδηροδρομικού δικτύου εν Ελλάδι, ενισχυόμενοι πάντοτε υπό του αμαθούς λαού, ισχυρίζοντο, ότι η εταιρεία καταστρατηγούσα τους όρους της συμβάσεως, ως προς την στερεότητα της γραμμής και την εκτέλεσιν των τεχνικών έργων, εδημιούργει σοβαρόν κίνδυνον δια την ασφάλειαν του σιδηροδρόμου, Και την δυσπιστίαν της κοινής γνώμης, επηύξησε η αρθρογραφία ωρισμένων τοπικών εφημερίδων και ιδίως της “Ανεξαρτησίας”, αι οποίαι εχαρακτήριζον την προσπάθειαν σιδηροδρομικής δικτυώσεως της χώρας ως “παιδαριώδες φαντασιοκόπημα”. “Δεν είναι, έλεγον, η Ελλάς σήμερον οικονομικώς και κοινωνικώς εις θέσιν να κατασκευάση σιδηροδρομικόν δίκτυον, αφού μάλιστα, δια να αποκτήση την πολυτέλειαν ταύτην πρέπει να εξοδεύση πολλὰς δεκάδας εκατομμυρίων”.

Μετά από το θόρυβο που ξεσηκώθηκε, η Κυβέρνηση αναγκάσθηκε να στείλει επί τόπου το διευθυντή των εργασιών κατασκευής του Σιδηροδρόμου Αθηνών-Πειραιώς-Πελοποννήσου Βλάχκαλη. Αυτός έφθασε στο Βόλο στις 20 Σεπτεμβρίου 1883, έκανε συστηματική επιθεώ-



ρηση του τμήματος που είχε κατασκευασθεί. Μετά από λίγες ημέρες επέστρεψε στην Αθήνα και υπέβαλε στο υπουργείο Εσωτερικών έκθεση. Με αυτή διαβεβαίωνε με τον πλέον κατηγορηματικό τρόπο ότι η γραμμή ήταν ασφαλής και κατασκευαζόταν σύμφωνα με τους τεχνικούς όρους της σύμβασης. Απέδιδε μάλιστα και εύσημα στο διευθυντή εκμετάλλευσης του σιδηροδρόμου Χεζ, που είχε συμβάλει στην επιτυχή εκτέλεση του έργου.

Μετά τη δημοσιοποίηση της έκθεσης τα πνεύματα ηρέμησαν. Λίγο αργότερα όμως δόθηκε και νέα αφορμή για αμφισβητήσεις. Το φθινόπωρο του 1883, έγιναν πολύ μεγάλες πλημμύρες στο θεσσαλικό κάμπο που έκαναν ζημιές στο σιδηρόδρομο, μετατοπίζοντας τη γραμμή σε πολλά σημεία. Σε πολλά σημεία παρασύρθηκαν από τα νερά οι βραχίονες, ενώ καταστράφηκαν πολλές επιχωματώσεις. Και άνοιξε νέος πόλεμος.

Η εφημερίδα “Ελευθερία” του Βόλου, έγραφε στο φύλλο της 9ης Νοεμβρίου 1883:

“Το έργον της κατασκευής της εντεύθεν εις Λάρισαν σιδηροδρομικής γραμμής, υπήρξε παρά πολλοίς αντικείμενον παντοίων μομφών και κατακρίσεων. Τοσαύτα κατ’ αυτής και εγράφησαν και ελέχθησαν και επί τοσούτον εξωγογήθησαν αι επενεχθείσαι αυτή εκ των τελευταίων πλημμυρών βλάβαι, ώστε εικότως παρά πολλοίς διεσαλεύθη η περί της στερεότητας και της ασφαλείας της οδού πεποίθησις, τινές δε προέβησαν και μέχρι της γνώμης ότι ώφειλε να εγκαταλειφθή εις σημεία τινά το γερόντο έργον και να ακολουθήσῃ άλλην διεύθυνσιν. Μηχανικοί εκ των εγκριτοτέρων, επισκεφθέντες την όλην γραμμήν, απεφώνησαν ότι κατ’ ουδέν αύτη υστερεί των άλλων ευρωπαϊκών και ότι ουδείς περί της ασφαλείας αυτής δύναται να υπάρξει ενδοιασμός”.

Μια άλλη εφημερίδα εκείνης της εποχής, ο “Οικονομολόγος”, έγραφε για το ίδιο θέμα:



“Η κατασκευή των σιδηροδρόμων Θεσσαλίας, πολυειδώς και πολλαχόθεν κατεκρίθη ως πλημμελής. Πολλά κατ’ αυτάς ελέχθησαν περί των ζημιών ας υπέστησαν οι σιδηρόδρομοι ένεκα των επιγενομένων πλημμυρών και εξωγκώθηκαν αύται εις εκατομμύρια. Χρήσιμον λοιπόν είναι να ρηθώσι τινά όσον οίον τε ακριβή και μη απομακρυνόμενα της αληθείας. Επειδή δε πάσαν κατέβαλον προσπάθειαν όπως ελέγξω την ορθότητα των ποικίλων γνωμών, φρονώ ότι αι πληροφορίες μου είναι ακριβέσταται.

Κατά πρώτον το υλικόν του σιδηροδρόμου είναι εκλεκτόν και ποιότητος αρίστης, ήτοι οι στρωτήρες, αι τροχιαί κλπ. Αι ολίγαι μέχρι τώρα αφιχθείσαι άμαξαι Γ’ θέσεως είναι και ευρύχωροι και αναπαικτικά και κομψαί. Αι δε τρεις ληφθείσαι ατμάμαξαι εκ των ισχυροτάτων, διότι εκάστη έλκει βάρος 36 τόννων, ενώ συνήθως αι των σιδηροδρόμων ζυγίζουσι πολύ ολιγώτερον. Περιμένονται δε και έτεραι έτι ισχυρότεραι μέχρι 42-44 τόννων δια τους συρμούς εμπορευμάτων και τας ανωφερείς κλιτύας. Τα δε οικοδομήματα των σταθμών και των φυλακίων δεν είναι δυνατόν να απαιτηθώσι νομίζω καλλίτερα, ούτε τα τεχνικά έργα στερεώτερα. Εν γένει δε παρατηρείται επιμεμελημένη εργασία. Τοιαύτη ήτο και η εντύπωσις του πρότινος διατρίψαντος ενταύθα κ. Βλάχαλη, εργολάβου του σιδηροδρόμου Πειραιώς-Πατρών. Ισως ηδύνατο να επιθυμήση τις ολιγώτεραν πολυτέλειαν και οικονομίαν τινά. Αλλά το κοινόν δεν δύναται βεβαίως να παραπονεθή δια τοιούτον ελάττωμα”.

Σιγά-σιγά σταμάτησε και ο θόρυβος για την ασφάλεια της γραμμής, όχι όμως και τα προβλήματα. Όταν τον Αύγουστο του 1883 εμφανίστηκαν οι πρώτες ατμάμαξες στο τμήμα Βόλου-Γκερλή, άρχισαν και τα πρώτα... σαμποτάζ. “Χωρικοί” κατά τον Κτενιάδη, τοποθετούσαν στις γραμμές μεγάλες πέτρες με σκοπό να ε-



κτροχιάσουν τα τρένα. Συνήθως όμως τέτοιες ενέργειες προλαμβάνονταν. Ο Κτενιάδης αναφέρει ένα περιστατικό κατά το οποίο μια τέτοια ενέργεια προκάλεσε τον εκτροχιασμό του τρένου στις 28 Αυγούστου 1883. Η ατμάμαξα και τα βαγόνια έπαθαν μεγάλες ζημιές αλλά ευτυχώς δεν υπήρξαν ανθρώπινα θύματα. Σε δημοσίευμα της εφημερίδας “Ελευθερία” του Βόλου περιγράφεται το ατύχημα:

“Το εσπέρας της παρελθούσης Τετάρτης εν τη μεταξύ Βελεστίνου και Γκερλή σιδηροδρομική γραμμή, η ατμάμαξα, ερχομένη εκ Γκερλή μετά πολυαρίθμων φορτηγίδων, προσέκρουσε καθ’ υπερμεγέθους λίθου, ον άγνωστοι, εξ ακατανομάστου κακεντρεχειάς, είχαν παρενθέση επίτηδες μεταξύ των σιδηρών ράβδων. Εκ της προσκρούσεως ταύτης εξετροχιάσθη η ατμάμαξα και αι τέσσαρες πρώται μετ’ αυτήν φορτηγίδες, η εκ τούτου δε επελθούσα ζημία ανέρχεται εις πλειοτέρας των 60 χιλιάδων φράγκων. Οτι ο λίθος παρενετέθη επίτηδες, όπως επέλθη εκτροχιάσις, ουδεμία δύναται να υπάρξη αμφιβολία, καθ’ όσον εκ του τρόπου, καθ’ όν ούτος ετέθη, και εκ της θέσεως, ην κατείχε μεταξύ των ελασμάτων, εμφανίζεται ότι εκ προνοίας ετέθη εκείσε.

Αι αρμόδιαι αρχαί οφείλουσι να καταβάλωσι πάσαν δραστηριότητα προς ανακάλυψιν των αιτίων της στυγεράς και κακούργου πράξεως, εξ ής είναι ενδεχόμενον να επέλθωσι και άλλα βαρύτερα δυστυχήματα εν τω μέλλοντι, καθ’ όσον φαίνεται ότι άνθρωποι, άγνωστον εκ τίνος αφορμής ορμώμενοι, επιζητούσι δια παντοίων μέσων και εις την εταιρείαν του σιδηροδρόμου να επιφέρωσι ζημίας και την περί της στερεότητος της οδού και της εν γένει επιτυχίας του έργου πεποιθήσιν του κοινού να διασαλεύσωσιν.

Η εκτροχιάσις αύτη, αν και δεν ήτο τυχαία, επέδρασεν απιστεύτως εις την ψυχήν των χωρικών. Πολλοί ωρ-



κίζοντο ότι ουδέποτε θα επεβιβάζοντο του... επικινδύνου αυτού συγκοινωνιακού μέσου. Ητο το ξεχείλισμα της αγανακτήσεως του απλοϊκού λαού εναντίον της νέας εφευρέσεως, δια της οποίας επίστευεν ότι εκινδύνευεν η ζωή του, και η οποία ενόμιζεν ότι θα του έφερε κακόν. Αλλ' ως ήτο επόμενο, οι φόβοι των χωρικών Θεσσαλίας απεδείχθησαν αβάσιμοι μετά την έναρξιν της κανονικής λειτουργίας του σιδηροδρόμου και ούτως εξέλιπε πάσα αφορμή δυσπιστίας προς αυτόν”.

Η διαδικασία βεβαίως για την καθιέρωση του σιδηροδρόμου ως συγκοινωνιακού μέσου, είχε καταστεί αμετάκλητη. Στα εγκαίνια μάλιστα του πρώτου τμήματος των σιδηροδρόμων Θεσσαλίας, δόθηκε πανηγυρικός χαρακτήρας. Σε αυτά ήταν παρών ο Βασιλιάς Γεώργιος και τα μέλη της βασιλικής οικογένειας, πρεσβευτές ξένων χωρών, εκπρόσωποι της Κυβέρνησης κ. α.

Οι προετοιμασίες για την υποδοχή και τα εγκαίνια διήρκεσαν δύο ολόκληρους μήνες. Και από την πρωτεύουσα προς το Βόλο, οργανώθηκε ολόκληρη “εκστρατεία” επισήμων που θα έπαιρναν μέρος στα εγκαίνια.

Στις 21 Απριλίου 1884 ξεκίνησε η “αρμάδα” για το Βόλο.

Εκατοντάδες άνθρωποι βρέθηκαν πρωί-πρωί στον Πειραιά για να επιβιβασθούν στα ατμόπλοια που περιμεναν.

Ο βασιλιάς Γεώργιος με το διάδοχο Κωνσταντίνο και τα υπόλοιπα μέλη της βασιλικής οικογένειας επιβίβαστηκαν στο πολεμικό “Αμφιτρίτη”. Το πλοίο συνόδευαν τα πολεμικά “Ψαρά”, “Μπουμπουλίνα” και “Ναύπλιον”, η ρώσικη ναυαρχίδα “Στρελώκ”, το ρώσικο πολεμικό “Ψεζουάπε” και η γαλλική ναυαρχίδα “Αφροδίτη”.

Το ατμόπλοιο “Θεσσαλία” μετέφερε 63 επιβάτες μεταξύ των οποίων οι επίσημοι, τραπεζίτες, δημοσιογράφοι και άλλα μέλη της “καλής” αθηναϊκής κοινωνίας αλ-



λά και αρκετούς ξένους διπλωμάτες και δημοσιογράφους των γαλλικών εφημερίδων “Débats” και “Republique Francaise”.

Ο Κτενιάδης δημοσιεύει την περιγραφή των εγκαινίων που έκανε την επομένη ημέρα η “Νέα Εφημερίς”:

“Ωρα έκτη πρωινή “Θεσσαλία” φέρουσα κεκλημένους καταπλέει εις λιμένα Βόλου. Χρυσή όψις των πέριξ εν αυγή. Μακρυνίτσα λάμπει κατάλευκη. Εν λιμένι ναυλοχούσιν “Αμφιτρίτη” (καταπλεύσασα 4 1/2 μ. μ. χθες) φέρουσα βασιλέα, “Ψαρά”, “Στρελώκ” και “Ψεζουάπε” ρωσικά, “Αφροδίτη” γαλλικόν, “Μπουμπουλίνα”, γαλλικόν εταιρείας Φραισινέ “Εύξεινος”, αγγλικόν φορτηγόν “Ιμαλαία” σημαιοστόλιστον. Ραδινή θέα. Κύριος Μαυρογορδάτος εις αποβάθραν σημαιοστόλιστον σιδηροδρομικού σταθμού υποδέχεται κεκλημένους. Αψίς μεγάλη του δήμου εις άλλην αποβάθραν, αναμένει έξοδον βασιλέως. Επιγραφή: Βασιλεί δήμος Παγασών. Δημαρχείον και διάφοροι οικίαι σημαιοστόλιστοι. Κόσμος εις κίνησιν μεγάλην και εν πανηγύρει. Δοξολογία και αγιασμός γενήσεται ώρα δωδεκάτη”.

Στις 10.30’ το πρωί επίσημοι και προσκεκλημένοι επιβιβάζονται στην αμαξοστοιχία η οποία αποτελείτο από δέκα βαγόνια, μεταξύ των οποίων ένα ειδικό για τη βασιλική οικογένεια.

Στις 12.30’ το μεσημέρι στο σταθμό της Λάρισας ακούγονται τα σφυρίγματα αμαξοστοιχίας και μεταξύ των χιλιάδων παρισταμένων επικρατεί... πανζουρλισμός. Κάτι ο βασιλιάς, κάτι το τρένο είχαν δημιουργήσει ένα κλίμα περιέργειας και ενθουσιασμού.

Πλην όμως οι παριστάμενοι απογοητεύονται καθώς όταν σταμάτησε η αμαξοστοιχία, είδαν αντί για το βασιλιά να βγαίνουν οι... αποσκευές του. Ήταν ένας μικρός συρμός που μετέφερε σε τρία μικροσκοπικά βαγόνια αυτές τις αποσκευές.



Χρειάστηκε να περιμένουν μέχρι τη 1 το μεσημέρι οπότε και έφθασε η αμαξοστοιχία με το βασιλιά, την ακολουθία του και τους προσκεκλημένους.

Το κλίμα που επικράτησε τις ημέρες αυτές, περιγράφουν οι εφημερίδες της εποχής.

Η “Παλιγγενεσία” γράφει: “Άπας ο λαός του Βόλου και των πέριξ χωρίων, ζητωκραυγάζει, καθώς φεύγει το τραίνον, απερίγραπτος δε είναι ο ενθουσιασμός. Η πορεία λαμπρά και ταχεία. Το Πήλιον αντίκρυ χιονοσκεπές. Η ατμομηχανή εστεμμένη προχωρεί, ο δρόμος βαίνει κανονικώς εις ύψος, οπόθεν η θέα του λιμένος μαγική. Αρχεται η κατάβασις. Ο Ολυμπος εις το βάθος. Εις την κοιλάδα ποιμένες ίστανται ορώντες την κίνησιν της καταπληκτικής προόδου εν Θεσσαλία.

Φθάνομεν εις τον σταθμόν Φερρών, ώρα 11 και 25'. Μουσική παιανίζει. Απειρος συνάθροισις ελληνοβλάχων του Πίνδου μήπω απελθόντων εκ χειμαδίων, ζητωκραυγάζουσιν ενθουσιωδώς μετά κατοίκων Φερρών. Ο Βασιλεύς κατέρχεται εκ του τραίνου και διέρχεται προ αυτών, ορμώντων να φιλήσωσι τας χείρας του. Συγκινητικωτάτη είναι η στιγμή. Εν αλαλαγμοίς δε αναχωρεί πάλιν το τραίνον”.

Και η περιγραφή της εφημερίδας “Αιών”: “Τα εγκαίρια του από Βόλου εις Λάρισαν σιδηροδρόμου, ετελέσθησαν χθες εν πάση επισημότητι, πανηγυρικώς και εν εκδηλώσεσιν ενθουσιασμού δυσπερίγραπτου.

Ο ενθουσιασμός ο εκδηλωθείς άμα τη αναχωρήσει του σιδηροδρομικού συρμού και η καθ’ άπασαν την τελετήν παρατηρηθείσα ευφροσύνη, εξηγούνται αφ’ εαυτών. Ουδείς σήμερον και αυτός ο αμαθέστατος, αγνοεί οίων αποτελεσμάτων γόνιμος υπέρ της εργασίας είναι η ασφαλής και ταχεία συγκοινωνία, οίων αγαθών ηθικών πάροχος και οπόσον της πολιτικής ελευθερίας ασφαλιστική η ανάπτυξις της εργασίας και των υλικών



δυνάμεων παντός έθνους. Οι από των ορέων καταβά-
ντες ποιμένες, συν γυναιξί και τέκνοις και ενθουσιωδώς
ανευφημήσαντες τον διερχόμενον συρμόν, διέγνωσκον
καθ' ολοκληρίαν, ωσεί οι πεπειραμένοι των Ευρωπαϊ-
ων, ότι εχαιρέτιζον το έργον, το προωρισμένον να ευρύ-
νη την κτηνοτροφίαν και να εγγυηθή αυτοίς κέρδη και
προσόδους ανωτέρας. Τα αυτά αισθήματα φυσικώς κα-
τελάμβανον πάντας τους κατοίκους, ων ενώπιον διήρ-
χετο ο σιδηρόδρομος.

Αυτοί δ' οι πολιτικότερον σκεπτόμενοι, διεώρων ότι
και της διοικήσεως και της δικαιοσύνης η λειτουργία ει-
σέρχεται εις ασφαλήν οδόν και των στρατιωτικών δυνά-
μεων της χώρας η χρήση η εύκαιρος και έγκαιρος εξα-
σφαλίζεται, όταν σύμπλεγμα τέλειον σιδηροδρόμων κα-
λύψη την Ελλάδα. Ας μη λησμονήσωμεν, ότι εν έτει
1881 μια πυροβολαρχία εδαπάνησε ημέρας όλας δεκα-
πέντε, όπως μεταβή από Αθηνών εις Βόνιτσαν, ήτοι ό-
σαι ημέραι αρκούσι προς μετάβασιν εις Αμερικήν εκ της
Ελλάδος. Πάσα νέα γραμμή σιδηροδρομική, ανοιγομέ-
νη είναι και μια μάχη κερδαινομένη εν τω μεγάλω εθνι-
κώ αγώνι, διότι πάσα νέα γραμμή ασφαλούς συγκοινω-
νίας εγγυάται την εν τω πεδίω του πολιτισμού επίζηλον
θέσιν παντός την αλήθειαν αυτήν εννοούντος έθνους”.

Το πρώτο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας των
Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων αποτέλεσαν οι: Ρενιέρης
διοικητής της Εθνικής Τράπεζας, Π. Θεολόγου, Ι. Χωρέ-
μης, Γ. Αθηνογένης, Ε. Χαρίλαος και Ξεν. Ψαράς.

Όπως γράφει ο Κτενιάδης, ο μέσος ημερήσιος όρος
των εισπράξεων το πρώτο δίμηνο της λειτουργίας του
σιδηροδρόμου ήταν 1751,50 δρχ.

Σειρά πήραν το 1882 και οι σιδηρόδρομοι Πελοποννή-
σου. Στις 19 Απριλίου υπεγράφη σύμβαση μεταξύ του
Χαρ. Τρικούπη και του Ιωάννη Δούμα, διευθυντή της Γε-
νικής Πιστωτικής Τράπεζας, με την οποία παραχωρήθη-



κε στην Τράπεζα το προνόμιο της κατασκευής και εκμετάλλευσης τριών σιδηροδρομικών γραμμών στην Πελοπόννησο: α. Από Πειραιά μέσω Μεγάρων, Νέας Κορίνθου και Αιγίου στην Πάτρα. β. Από τη Κόρινθο μέσω Αργούς στο Ναύπλιο. γ. Από το Αργος στους Μύλους.

Σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης συνεστήθη το Δεκέμβριο του 1882 ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία “Σιδηρόδρομοι Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου” στην οποία περιήλθε το προνόμιο της κατασκευής και εκμετάλλευσης των γραμμών αυτών για 99 χρόνια, δηλαδή μέχρι τις 24 Ιουλίου... 1981!

Πρώτοι μέτοχοι της εταιρείας αυτής ήταν οι εξής: Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστεως της Ελλάδος, Anglo-Foreign Banking Company Ltd, Société Générale de l' Empire Ottomane, Ι. Σερπιέρης, Ε. Ψύχας, Ν. Δαμασκηνός, Π. Ρεβελέκης, Βασ. Μελάς, Βίκτωρ Μελάς, Γ. Μαντζαβίνος, Ι. Νεγρεπόντης, Αλ. Πετσάλης, Α. Κορδελλάς, Π. Λάμπρου, Δ. Μακκάς, Μ. Αξελός, Β. Βουδούρης, Σ. Δέγλερης, Κ. Ιωαννόπουλος, Κ. Κωστής, Κ. Ισχύμαχος, Ηλ. Ποταμιάνος, Κ. Δούμας, Σ. Οικονόμου, Ν. Βλάχκαλης, Π. Δαμάσκος, Τ. Μουτσόπουλος, Ι. Χριστοφίδης, Δ. Βαφειαδάκης, Σπ. Ευλαμπίου, Ν. Παπαδάμ, Στ. Πρώιος, Ι. Αντωνιάδης, Γ. Αφεντούλης, Γ. Γαλάτης, Π. Ροδοακνάκης, F. Grieninga, Δ. Βασιλείου, Ν. Κούπας, Αδελφοί Βαλλιάνου, Κ. Ζάππας, υιοί Ροδοκανάκη και Σία, Κ. Σεβαστόπουλος, Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Ε. Μπαλτατζής, Κ. Βούρος, Κ. Καραπάνος, Α. Μουτσόπουλος, Μιχ. Μελάς, Μεν. Νεγραπόντης, Αρ. Παπούδωφ, Δ. Σγούτας, Αν. Σιμόπουλος και Γ. Ψύχας.

Στις 16 Δεκεμβρίου συγκροτήθηκε το πρώτο διοικητικό συμβούλιο του ΣΠΑΠ το οποίο αποτελέσθηκε από τους: Μ. Ρενιέρη, Ευαγ. Μπαλτατζή, Κων. Βούρο, Κ. Καραπάνο, Μ. Μελά, Α. Μουτσόπουλο, Μεν. Νεγραπόντη, Α. Παπούδωφ, Δ. Σγούτα, Γ. Ψύχα και Α. Σιμόπουλο.



Το κεφάλαιο της εταιρείας αρχικά είχε ορισθεί σε 46 εκατομμύρια δραχμές και αντιπροσώπευε 184.000 μετοχές αξίας 250 δραχμών η κάθε μια. Στην πρώτη γενική συνέλευση που συγκλήθηκε στις 12 Αυγούστου 1885 τροποποιήθηκε το καταστατικό της εταιρείας και μειώθηκε το κεφάλαιό της σε 25,3 εκατομμύρια δραχμές και αντιπροσώπευε 92.000 μετοχές αξίας 275 δραχμών η κάθε μία.

Για την κατασκευή των γραμμών αυτών το Κράτος κατέβαλε στην εταιρεία επιχορήγηση 20.000 δραχμών, η οποία εξοφλήθηκε σε τέσσερεις δόσεις και παρεχώρησε ακόμη δωρεάν όλα τα οικόπεδα που χρειάστηκαν για τις γραμμές και τις εγκαταστάσεις του σιδηροδρόμου.

Σύμφωνα με τη σύμβαση η εταιρεία μπορούσε μέσα σε 45 ημέρες να δηλώσει αν θα αναλάμβανε με τους ίδιους όρους την κατασκευή των σιδηροδρομικών γραμμών Πάτρας-Πύργου ή Κατακόλου και Μεσολογγίου-Αγρινίου ή Μεσολογγίου-Αρτας με διακλάδωση στο Αγρίνιο ή μια από αυτές. Η εταιρεία υπέβαλε στο υπουργείο των Εσωτερικών στις 2 Ιουνίου έγγραφη δήλωση, ότι αποδέχεται την κατασκευή της γραμμής Πάτρα-Πύργος και υπεγράφη καινούργια σύμβαση με τους ίδιους όρους στις 7 Ιουλίου του ίδιου χρόνου.

Η εταιρεία ΣΠΑΠ εκχώρησε όλα τα δικαιώματά της για τη γραμμή Πάτρας-Πύργου στις εταιρείες “των δημοσίων και δημοτικών έργων και αεριόφωτος Πειραιώς”. Η σύμβαση αυτή υπεγράφη στις 18 Μαρτίου 1887 μεταξύ του Υπουργού Εσωτερικών Κ. Λομβάρδου, του Προέδρου των ΣΠΑΠ Μ. Ρενιέρη, του Προέδρου της εταιρείας δημοσίων και δημοτικών έργων Θ. Γκίκα και του Προέδρου της εταιρείας αεριόφωτος Μ. Μελά.

Με τη σύμβαση η εταιρεία των ΣΠΑΠ κρατούσε για λογαριασμό της το δικαίωμα να πάρει και πάλι την εκμε-



τάλλευση της γραμμής αυτής, τέσσερα χρόνια μετά την παράδοσή της σε χρήση. Πράγματι, το δικαίωμα αυτό εκχωρήθηκε από τις εταιρείες αυτές στους ΣΠΑΠ στις 3 Δεκεμβρίου 1888.

Τα εγκαίνια της κατασκευής του πρώτου τμήματος των σιδηροδρόμων Πελοποννήσου έγιναν με επισημότητα στον Πειραιά στις 8 Νοεμβρίου 1882, με τη συμμετοχή του Βασιλιά Γεωργίου και ολόκληρου του Υπουργικού Συμβουλίου.

Και ο Κτενιάδης σημειώνει: “Η ημέρα αυτή αποτελεί σταθμόν εις την ιστορίαν της συγκοινωνίας εν Ελλάδι. Δια της ενάρξεως του έργου τούτου ήρχισε πραγματοποιούμενον ουσιωδώς μέρος του προγράμματος της ελληνικής σιδηροδρομικής πολιτικής και εδίδετο ώθησις εις την συνεχιζόμενην αναδημιουργητικήν της χώρας προσπάθειαν. Εύλογος επομένως ήτο η συγκίνησις του παρευρεθέντος εις την πανελλήνιον αυτήν εορτήν λαού.

Εις την θέσιν όπου ευρίσκεται και σήμερον ο σταθμός του ΣΠΑΠ, εστήθη ευρύχωρος εξέδρα, στολισμένη εορταστικώς. Επ’ αυτής είχαν αναρτηθεί πινακίδες με τα ονόματα των κυριωτέρων πόλεων, δι’ ὧν επρόκειτο να διέλθῃ ο σιδηρόδρομος, εις ὅλας δε τας πλησίον του σταθμοῦ οικίας και τα καταστήματα εκυμάτιζεν ἡ κυανόλευκος.

Ο Βασιλεύς Γεώργιος, φέρων μεγάλην στολήν στρατηγού, συνοδευόμενος δε υπό της Βασιλίσσης Ολγας και της πριγκιπίσσης του Αννοβέρου, αἰφίκετο την 10 π. μ. ακριβώς. Τας κεκανονισμένας τιμάς ἀπέδωσε λόχος πεζικού, υπό τον λοχαγόν Γ. Νικολαΐδην, ενώ η μουσική της φρουράς ανέκρουσεν το βασιλικόν εμβατήριον.

Τους βασιλείς υπεδέχθη το Συμβούλιον της Πιστωτικής Τραπεζῆς, αποτελούμενον εκ των Ιωάννου Δούμα, διευθυντοῦ της Τραπεζῆς, Κωνστ. Βούρου, προεδρεύο-



ντος του διοικητικού συμβουλίου, Μιχ. Μελά, Μεν. Νεγραπόντη, Κωνστ. Καραπάνου, Αθαν. Μουτζόπουλου, Ευαγγ. Μπαλτατζή, Ιωάννου Νεγρεπόντη και Δημ. Σγούτα.

Οι επίσημοι ανήλθον κατόπιν εις την εξέδραν, όπου, χοροστατούντος του Μητροπολίτου Αθηνών Προκοπίου, εψάλη ο αγιασμός. Μετά την τελετήν του αγιασμού, ο βασιλεύς, ακολουθούμενος υπό των λοιπών επισήμων, μετέβη εις το μέρος όπου επρόκειτο να τεθή ο θεμέλιος λίθος και λαβών κατά τα ειωθότα από αργυρού δίσκου, τον οποίον του επαρουσίασεν ο αρχιμανδρίτης Βλαχάκης, τα νομίσματα, τα κατέθεσεν εις την κρύπτην, ήν και εσκέπασεν ακολούθως δια του θεμελίου λίθου, φέροντος την εξής επιγραφήν:

“Τω ενάτω και δεκάτω έτει της Γεωργίου του πρώτου Βασιλείας, από δε Χριστού Γεννήσεως δύο και ογδοηκοστώ και οκτακοσιοστώ και χιλιοστώ, μηνός Νοεμβρίου ογδόη, ο θεμέλιος όδε ετέθη λίθος εν τη αφετηρία της εκ Πειραιώς εις Κόρινθον και αύ εκ Κορίνθου, τούτο μεν εις Πάτρας τε και Πύργον, τούτο δ’ εις Αργος τε και Ναυπλίαν σιδηροστρώτου οδού, ής την απεργασίαν επί τη δι’ ετών ενός δεόντων εκατόν καρπώσει η Γενική Πιστωτική Τράπεζα της Ελλάδος ανεδέξατο, έθηκε δε τον θεμέλιον ο βασιλεύς Γεώργιος συν Ολγα τη βασίλισση και τοις εν τέλει τοις εγκαινίοις παραγενομένοις· ώδε τοίνυν αισίως τε και καλώς τω έργω αρχομένω όμοιον μεν και τέλος εκ Θεού γένοιτο, τύχη δ’ αγαθή επίσποιτο”.

Οι εργασίες κατασκευής του “από Πειραιώς εις Πάτραν σιδηροδρόμου” άρχισαν με εντατικούς ρυθμούς υπό τη διεύθυνση του μηχανικού Ν. Βλάχκαλη και με συνεργεία χιλίων και πλέον ατόμων εκ των οποίων πολλοί ήταν Μαυροβούνιοι και μερικοί Ιταλοί.

Η εργολαβία ανατέθηκε από τη Γενική Πιστωτική Τράπεζα στις εταιρείες “Αερίοφωτος Αθηνών” και “Δη-



μοσίων και Δημοτικών Εργων”. Το συνολικό έργο διαιρέθηκε αρχικά στα τμήματα: α. Από τον Πειραιά μέχρι την Κόρινθο. β. Από την Κόρινθο μέσω Αργους σε Ναύπλιο και Μύλους. γ. Από την Κόρινθο μέχρι το Αίγιο. δ. Από το Αίγιο μέχρι την Πάτρα. ε. Από την Πάτρα μέχρι το Κατάκολο.

Πριν να παραδοθεί το πρώτο τμήμα, η τεχνική υπηρεσία της εταιρείας έκανε διάφορες δοκιμές οι οποίες προκάλεσαν εξαιρετικό ενδιαφέρον. Θα πρέπει να μεταφερθούμε σε εκείνη την εποχή όταν οι μετακινήσεις γίνονταν με ζώα για να καταλάβουμε τι σήμαινε για τους χωρικούς κοντά στη σιδηροδρομική γραμμή, το θέαμα του συρμού που αντίκρυζαν για πρώτη φορά.

Όμως φαίνεται πως δεν έλειψαν και στην περίπτωση αυτή οι αντιδράσεις που έφθασαν μέχρι του σημείου του σαμποτάζ. Σε μια δοκιμαστική διαδρομή, ατμομηχανή έπεσε πάνω σε πέτρες τις οποίες είχαν τοποθετήσει άγνωστοι και εκτροχιάσθηκε. Ο εκτροχιασμός είχε σαν αποτέλεσμα το διαμελισμό δύο Ιταλών εργατών και το σοβαρό τραυματισμό ενός Έλληνα.

Οι εφημερίδες της εποχής περιέγραψαν το τραγικό ατύχημα και ο “Αιών” έγραφε:

“Χθες την πρωίαν, ενώ η ατμάμαξα της υπηρεσίας του σιδηροδρόμου Πειραιώς - Πελοποννήσου διήρχετο παρά τα Νέα Λιόσια, δια του σημείου της διασταυρώσεως της οδού Αμαλίας, επομένη και ωθούσα τας προ αυτής φορτηγούς αμάξας, επί της πρώτης των οποίων επέβαιναν δύο εργάται Ιταλοί και εις Έλλην, συνέβη δυστύχημα, εκτροχιασθείσης της πρώτης ταύτης αμάξης, εκ των τοποθετουμένων εκείσε υπ’ αγνώστων λίθων επί των τροχιών. Αν και η αμαξοστοιχία εγκαίρως εστάθη, οι δυστυχείς όμως εργάται κατεπλακώθησαν υπό της αμέσως επομένης φορτηγού αμάξης, τούτων δε, οι μεν δύο Ιταλοί εξέπνευσαν αμέσως, ο δε Έλλην επληγώθη



τον πόδα, μετενεχθείς αμέσως εις το εν Πειραιεί Νοσοκομείον. Επί της αμαξοστοιχίας επέβαινον και άλλοι εργάται και μηχανικοί, οίτινες ουδέν έπαθον, καθ' όσον επέβαινον των λοιπών αμαξών, αίτινες εσταμάτησαν εγκαίρως. Η εταιρεία του σιδηροδρόμου, παρατηρήσασα από τινος καιρού ότι κακόβουλοι άνθρωποι πολλάκις ετοποθέτησαν λίθους επί των τροχιών, κατά την διάβασιν της αμαξοστοιχίας, αγρύπνωνς επετήρη την γραμμήν καθαρίζουσα αυτήν, εσχάτως μάλιστα και συνέλαβε επ' αυτοφώρῳ δύο τοποθετούντας λίθους, ους και παρέδωσε τη Μοιραρχία”.

Ενα τέτοιο ατύχημα ήταν λογικό να προκαλέσει την ανησυχία της κοινής γνώμης, η οποία δεν ήταν εύκολο να πεισθεί εκτός των άλλων ότι επρόκειτο για δολιοφθορά.

Για να διασκεδασθούν οι φόβοι, επιστρατεύτηκε ο... βασιλιάς Γεώργιος. Μετά το ατύχημα πραγματοποίησε εκδρομή στις 6 Μαρτίου 1884. Η εταιρεία διέθεσε συρμό ο οποίος μετέφερε το βασιλιά και τη συνοδεία του μέχρι το χωριό Καλύβια της Χασιάς. Ο συρμός από τρία βαγόνια, ανέπτυξε ταχύτητα μόλις δώδεκα χιλιομέτρων την ώρα.

Τα εγκαίνια της λειτουργίας του τμήματος Πειραιά-Αθήνας-Κορίνθου έγιναν στον Πειραιά στις 21 Μαΐου 1884 με μεγάλη επισημότητα.

Ο Κτενιάδης παραθέτει απόσπασμα από ελληνική εφημερίδα η οποία εξεδίδετο στο εξωτερικό στο οποίο αναφέρονται τα εξής:

“Ευτυχήσαντες να παρευρεθώμεν εις τα μετά πολλής επισημότητος τελεσθέντα εγκαίνια της γραμμής Αθηνών-Κορίνθου, ηδυνήθημεν ιδίοις οφθαλμοίς να πεισθώμεν ότι μέγα όντως ετελέσθη έργον, ου αι ευεργετικάί συνέπειαι συντόμως θέλουσιν εκδηλωθή. Ενταύθα δε οφειλόμεν εν πρώτοις να μνησθώμεν, μετ' ιδιαιτέρων



επαίνων, της εν Αθήναις Γενικής Πιστωτικής Τραπέζης, ήτις, εθνικώτατα σκεπτομένη, ανέλαβε των σιδηροδρόμων της Πελοποννήσου την κατασκευήν. Ανεκτίμητος όντως είναι η εθνική υπηρεσία, ήν το πιστωτικόν τούτο κατάστημα προσφέρει δια τοιούτων έργων, διότι τοιαύτα έργα είναι σημεία αλανθάστου προόδου.

Διατρέξαντες την τρίωρον απ' Αθηνών εις Κόρινθον οδόν εν τη αμαξοστοιχία, τη μεταφερούση τους εις τα εγκαίνια προσκεκλημένους, κατελήφθημεν υπό αφάτου συγκινήσεως και υπό αισθήματος χαράς και εθνικής υπερηφανείας, αναμνησκόμενοι πόσον ατελή ήσαν, προ ολίγων έτι ετών, τα μέσα της συγκοινωνίας εν τη ημετέρα πατρίδι.

Τότε ήδη δεν έπαυον, οι περί του μέλλοντος της Ελλάδος κηδόμενοι και δια λόγων και δι' άρθρων να υποδεικνύωσι την μεγάλην σημασίαν της αναπτύξεως της συγκοινωνίας. Έλληνες και ξένοι φιλέλληνες απεξεδύοντο εις τον ευγενή τούτον αγώνα. Ιδίους ωσίν ηκούσαμεν τον εν Αθήναις ζήσαντα και εν Αθήναις αποθανόντα διαπρεπή Αγγλον ιστοριογράφον, Γεώργιον Φίνλεϊ λέγοντα: “Ανοίξατε οδούς αμαξιτάς, εκτείνετε τας γραμμάς των ατμοπλοίων, κατασκευάσατε γεφύρας και σιδηροδρόμους, και οι πλούσιοι της Ελλάδος πόροι θέλουσι καταστήση την χώραν ευδαίμονα· η γεωργία θέλει αναπτυχθή, το εμπόριον θέλει λάβη νέαν ζωήν, η βιομηχανία θέλει στήση και ενταύθα τα ευεργετικά αυτής ιδρύματα”. Λόγοι χρυσοί, ους ώφειλε προ τριάκοντα και πλέον ετών η Ελλάς ν' αναγράψη εις την ημερησίαν διάταξιν. Ο βίος όμως των εθνών δεν είναι βίος ατόμων και ό, τι έπρεπε να γίνη προ ετών, γίνεται ήδη, και εντός μικρού η Ελλάς θέλει καλυφθή υπό σιδηράς εσχάρας γραμμών διασταυρουμένων προς όλας τας διευθύνσεις και διευκολυνουσών την μεταξύ των διαφόρων του κράτους επαρχιών συγκοινωνίαν.



Ο Πειραιεύς είναι προ ετών ήδη συνδεδεμένος μετά των Αθηνών δια σιδηροδρόμου· ήδη αι Αθήναι συνεδέθησαν προς την Κόρινθον δια της Ελευσίνας, των Μεγάρων, του Καλαμακίου. Η πρωτεύουσα ηνώθη προς το Λαύριον δια Ηρακλείου, Κηφισίας κλπ. Ο Πύργος προς Κατάκολον· εν Θεσσαλία ο Βόλος προς την Λάρισαν. Πόσας υπηρεσίας δεν παρέχουσιν ήδη οι Θεσσαλικοί σιδηρόδρομοι εις το ημέτερον έθνος κατά τας κρίσιμους ταύτας περιστάσεις! Μετ' ου πολύ συνδέεται η Κόρινθος προς το Αργος και το Ναύπλιον, και εν βραχεί διαστήματι και προς τας Πάτρας, την εμπορικήν ταύτην της Ελλάδος πόλιν.

Τοιαύται σκέψεις διεσταυρούντο εν τω νω ημών ότε διετρέχομεν την νέαν σιδηράν οδόν.

Τοιαύτας βεβαίως σκέψεις εποίουν και οι χίλιοι περίπου συνοδοιπόροι ημών κατά την πανηγυρικήν εκείνην ημέραν· τοιαύτας αναμφιβόλως και οι μακρόθεν της πατρίδος ζώντες ομογενείς, ότε ανέγνωσαν εν ταις εφημερίσι τα περί των εγκαινίων. Οτε δε εν τω σταθμώ της Κορίνθου, ενώπιον της αφιχθείσης αμαξοστοιχίας και υπό τον ανέφελον της Ελλάδος ουρανόν ο Σε. Επίσκοπος Κορίνθου εν μεγάλη στολή ετέλεσε τον αγιασμόν και η μουσική ανέκρουσε τον εθνικόν ύμνον, το ωραίον εμβατήριον του Ελληνος μουσουργού, το τονισθέν επί του αθανάτου ποιήματος του Ελληνος ποιητού, βαθεία κατέλαβε τους παρισταμένους συγκίνησις και δάκρυα χαράς επλήρουν τους οφθαλμούς. Ητο στιγμή εξ εκείνων, αίτινες σημειούνται δι' ερυθράς γραμμής εν τω ημερολογίω των εθνών· ήτο στιγμή υψίστης σημασίας δια το μέλλον της ενδόξου ημών, πλην και δεινοπαθούσης, πατρίδος. Ευχόμεθα αι τοιαύται στιγμαί να επαναληφθώσι και να ίδωμεν τους διακαείς ημών πόθους πραγματοποιουμένους, όπως ου μόνον λόγω αλλά και έργω καταχθώμεν εν τη χορεία των πεπολιτισμένων εθνών”.



Στη χορεία των υποστηρικτών του ΣΠΑΠ, προσεχώρησε και η εφημερίδα “Αιών”, η οποία αρχικά είχε εκδηλώσει δυσπιστία αμέσως μετά την παράδοση του πρώτου τμήματος. Και σε κύριο άρθρο της έγραφε:

“Αλλ’ άρα γε είναι τόσοσ ασφαλής και βεβαία η επιχείρησις του σιδηροδρόμου Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου, ώστε να εμπνεύση θάρρος και πεποίθησιν εις τους κατόχους των κεφαλαίων ίνα διαθέσωσι ταύτα χάριν αυτής; Ημείς εξετάσαντες επισταμένως το πράγμα, δεν διστάζωμεν ν’ αποκρινώμεθα καταφατικώς προς την ερώτησιν ταύτην. Καθήκον δε ημών θεωρούμεν να παράσχωμεν δημοσία τον λόγον της τοιαύτης ημών γνώμης, διότι νομίζομεν ότι τούτο έγκειται εν τω συμφέροντι παντός δυναμένου παρ’ ημίν να διεθέτη κεφάλαια υπέρ όντως κοινωφελούς επιχειρήσεως.

Ο σιδηρόδρομος Αθηνών-Πειραιώς-Πελοποννήσου, ανερχόμενος εις τετρακόσια περίπου χιλιόμετρα, περιλαμβάνει, δυνατόν ειπείν, τας κυριωτάτας αρτηρίας της εν Ελλάδι συγκοινωνίας. Δι’ αυτού θα συνδεθώσι προς άλλα ηλα τα δύο μέγιστα κέντρα του παρ’ ημίν πληθυσμού, εν οίς διεξάγεται και το σπουδαιότερον της χώρας ημών εμπόριον, ο Πειραιεύς και αι Αθήναι, προς τας Πάτρας και το Ναύπλιον. Ως γνωστόν δε το πρώτον εχέγγυον δια την επιτυχίαν σιδηροδρόμου τινός είναι η πυκνή συγκοινωνία, είτα δε το εμπόριον. Αμφότερα ταύτα παρουσιάζει ο προκείμενος σιδηρόδρομος, ου μόνον ως προς την κυρίαν αυτού γραμμήν, αλλά και ως προς τας διακλαδώσεις αυτής, τας από Κορίνθου εις Ναύπλιον και Πατρών μέχρι Πύργου, δι’ ών σχηματίζει ημίτοξον προς βορράν της Πελοποννήσου, εις ο νυν μεν καταλήγουσι πάσαι αι οδοί, βράδιον δε και οι σιδηρόδρομοι του εσωτερικού της αναλόγως πυκνότατα κατωκημένης και μάλιστα ευδαίμονος ελληνικής ταύτης χώρας.

Πλην, ου μόνον η Πελοπόννησος, αλλά και η Επτάνη-



σος και η Στερεά, κατά το πλείστον, αι συγκοινωνούσαι νυν προς την πρωτεύουσαν του κράτους δια του Κορινθιακού Κόλπου, θα προτιμώσιν εν τω μέλλοντι την δια του σιδηροδρόμου εκ Πατρών ή Κορίνθου συγκοινωνίαν και τανάπαλιν”.

Στη συνέχεια παραθέτει έναν πρόχειρο απολογισμό της διαχείρισης του σιδηροδρόμου κατά τον πρώτο χρόνο της λειτουργίας του και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η επιχείρηση αυτή με τα πρώτα της βήματα αποδείχθηκε ασφαλής και προσοδοφόρα, και καταλήγει:

“Ταύτα πάντα έχοντες προ οφθαλμών, αποφαινόμεθα από τούδε αδιστάκτως, ότι το μέλλον του σιδηροδρόμου Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου είναι εξησφαλισμένον, όπως ευαρίθμω πάνυ επιχειρήσεων εν Ελλάδι. Το μέγα ζήτημα δια τον σιδηρόδρομον Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου, ήτο να παράσχη ούτος ευθύς εξ αρχής αξιολόγους προσόδους. Αφ’ ού όμως αύται νυν επιβεβαιούνται, ουδεμία αμφιβολίαν δύναται να υπάρξει πλέον περί του μέλλοντος αυτού. Δι’ ο δεν οκνούμεν να προτρέψωμεν πάντα τον δυνάμενον, όπως μετάσχη έργου τοιούτου, διατιθέμενος υπέρ αυτού εκ των ιδίων κεφαλαίων ή αποταμιευμάτων, εν τη ακραδάντω ελπίδι ότι ούτω πως, ου μόνον συμβάλλεται εις την κατόρθωσιν έργου, πολλά αγαθά επαγγελλομένου εις την χώραν ημών, αλλά και εαυτώ εξασφαλίζει βέβαια και ουκ ευκαταφρόνητα κέρδη”.

Τέτοια δημοσιεύματα όπως ήταν φυσικό, επιχειρούσαν να καλλιεργήσουν την εμπιστοσύνη του κοινού όχι μόνο ως προς τη... μεταφορά του, αλλά και ως προς τη συμμετοχή στα χρηματοοικονομικά της επιχείρησης. Είναι χαρακτηριστικό άλλο δημοσίευμα στην εφημερίδα “Παλιγγενεσία” με το οποίο γινόταν προτροπή στους “έχοντες και κατέχοντες” της εποχής, να αγοράσουν μετοχές των ΣΠΑΠ:



“Σήμερον ήρξατο η δημοσία εγγραφή μετόχων του σιδηροδρόμου Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου εν τοις γραφείοις της Εθνικής, Ιονικής, της Βιομηχανικής και Πιστωτικής Τραπεζής, ως και τοις υποκαταστήμασιν αυτών εν Ελλάδι, θα εξακολουθήση δε και αύριον. Μεθ’ όσα ήδη εγράψαμεν θεωρούμεν περιττόν να προσθέσωμεν τι εις προτροπήν του κοινού προς υποστήριξιν της επιχειρήσεως ταύτης, ης το κοινωφελές γενικώς ανωμολογήθη. Αρκούμεθα νυν να υπομνήσωμεν ότι μόνον 25 δραχμάς θέλει καταβάλη σήμερον ο εγγραφόμενος, των λοιπών καταβληθησομένων εις τρεις δόσεις, εκ δρχ. 25,35 και 40 κατά την 6 Φεβρουαρίου, 6 Απριλίου και 6 Ιουνίου 1885 και εκ της τελευταίας δόσεως εκπιπτομένων δρχ. 10,75. Υπέρ της εγγραφής συνηγορεί και το καθήκον παντός επιθυμούντος να φανή έργω ωφέλιμος τω τόπω αυτώ, αλλά προ πάντων συνηγορεί η αναμφισβήτητος υλική ωφέλεια των εγγραφησομένων”.

Στο σημείο αυτό θα έπρεπε να σημειωθεί πως υπήρχε σοβαρή δυσπιστία, όχι μόνο λόγω της φύσης του έργου, αλλά και λόγω όσων είχαν συμβεί τα προηγούμενα χρόνια στο “χρηματιστήριο”, με πρωταγωνιστές τους ιδιοκτήτες της εταιρείας.

Πρωταγωνιστής του πρώτου μεγάλου χρηματιστηριακού κόλπου ο Ι. Σερπιέρης που το 1873 με την εταιρεία των “Μεταλλουργείων Λαυρίου”, στην οποία ήταν συνιδρυτές και οι Ανδρ. Συγγρός, Ε. Βαλτατζής, Α. Παπούδωφ, Β. Μελάς, Ι. Σκαλτσούνης.

Βεβαίως επίσημα δεν υπήρχε χρηματιστηριακή αγορά - οι αγοραπωλησίες μετοχών γίνονταν στο καφενείο “Η ωραία Ελλάς” - αλλά και λίγο αργότερα που δημιουργήθηκε πάλι εμφανίστηκαν τα “μεγάλα κόλπα” όπως το 1884 και πάλι με τις μετοχές της ίδιας εταιρείας.

Πρωταγωνιστές σε αυτή την κρίση οι Κ. Σ. Βούρας, Α. Μουτσόπουλος και Μενέλαος Νεγρεπόντης και μαζί



τους η “Τράπεζα Κωνσταντινουπόλεως”. Στη διάρκεια της “χτύπησαν κανόνι” οι χρηματιστές Πλατ. Νεγραπότης και Ι. Νεγρεπόντης.

Δηλαδή βασικά στελέχη της εταιρείας των ΣΠΑΠ είχαν πρωταγωνιστήσει σε όλο αυτό το διάστημα, στα πρώτα χρηματιστηριακά κόλπα στην Ελλάδα και η στήριξη που χρειαζόταν η εταιρεία ήταν να ξεπεράσει - και με τη “βοήθεια” του Τύπου - τα προβλήματα αξιοπιστίας τα οποία πιθανόν ανέκυπταν.

Ο Κτενιάδης καταγράφει δημοσίευμα αθηναϊκής εφημερίδας με το πρώτο δρομολόγιο των ΣΠΑΠ:

“Δύο αμαξοστοιχίες, επί του παρόντος, αναχωρούν καθ’ εκάστην τακτικώς εκ Πειραιώς, την 7.05’ π. μ. και 4.20’ μ. μ. ώραν και εξ Αθηνών 7.44’ π. μ. και 4.49’ μ. μ. φθάνουσαι εις Κόρινθον την 11.06’ π. μ. και 8.21’ μ. μ. ώραν, έτεροι δε δύο αναχωρούν εκ Κορίνθου την 8 π. μ. και 5 μ. μ. ώραν φθάνουσαι εις Αθήνας την 11.20’ π. μ. και 8.31 μ. μ. ώραν και εις Πειραιά την 11.47’ π. μ. και 8.59’ μ. μ. Πλην ούτων ετέρα αμαξοστοιχία αναχωρεί καθ’ εκάστην εκ Μεγάρων την 5.41’ της πρωΐας ώραν, φθάνουσα εις Αθήνας την 7.33’ π. μ. και εις Πειραιά την 7.55’. Αι αμαξοστοιχίες αύται διεσταυρούντο, η μεν πρωινή εκ Πειραιώς μετά της εκ Μεγάρων εις Αθήνας, μετά δε της εκ Κορίνθου εις Μέγαρα, η δε εσπερινή εις Μέγαρα.

Πλην των τακτικών τούτων αμαξοστοιχιών αναχωρούν εκ Κορίνθου και έκτακτοι αμαξοστοιχίες εις περίπτωσιν καθυστερήσεως των ατμοπλοίων του Κορινθιακού Κόλπου. Καθ’ εκάστην δε Τρίτην αναχωρεί εξ Αθηνών, τακτικώς, ετέρα αμαξοστοιχία την 1 μ. μ. ώραν μεταφέρουσα τους εις Κόρινθον επιβιβασθησόμενους επιβάτας της Πανελληνίου Ατμοπλοΐας δια τον Κορινθιακόν Κόλπον.

Η εταιρεία των σιδηροδρόμων Πελοποννήσου συνε-



βλήθη μέχρι τούδε μετά της Πανελληνίου Ατμοπλοΐας δια την μεταφοράν των διαπλεόντων τον Κορινθιακόν επιβατών εκ Πειραιώς και Αθηνών εις Κόρινθον και τανάπαλιν, ενεργουμένην καθ' εκάστην Κυριακήν, Τρίτην, Πέμπτην και Σάββατον. Ελπίζεται δε συντόμως να συμβληθώσι και άλλαι δύο ατμοπλοϊκαί εταιρείαι, η τε Ελληνική Ατμοπλοΐα Σύρου και η του Δ. Γουδή”.

Αρχικά ιδρύθηκαν έξι σταθμοί από τον Πειραιά μέχρι την Κόρινθο. Οι τρεις ήταν πρώτης τάξης (Πειραιάς, Αθήνα, Κόρινθος) και οι άλλοι τρεις δεύτερης τάξης (Ελευσίνα, Μέγαρα, Καλαμάκι). Στους σταθμούς αυτούς ιδρύθηκαν τηλεγραφικά γραφεία για την εξυπηρέτηση των επιβατών, αποθήκες εμπορευμάτων κλπ. Εγιναν ακόμη δύο εργοστάσια για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού, το ένα στον Πειραιά και το άλλο στην Κόρινθο.

Τα δρομολόγια του ΣΠΑΠ συνεχίσθηκαν τακτικά, ανάλογα με την πρόοδο κατασκευής των γραμμών. Ενα ατύχημα όμως ήρθε να δημιουργήσει καινούργια προβλήματα στο εγχείρημα αυτό.

Το Δεκέμβριο του 1885 συγκρούσθηκαν δύο αμαξοστοιχίες στο 93ο χιλιόμετρο. Οι πληροφορίες που μεταδόθηκαν αρχικά μιλούσαν για θύματα με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί αναστάτωση στην Αθήνα. Το βράδυ όμως αποσαφηνίστηκαν τα πράγματα και έγινε γνωστό πως το ατύχημα δεν ήταν σοβαρό καθώς υπήρξαν μικροτραυματισμοί επιβατών.

Ο συρμός μετέφερε 200 επιβάτες περίπου και συγκρούσθηκε με ατμομηχανές οι οποίες γύριζαν από το Ποσειδώνιο όπου είχαν πάει να φορτώσουν νερό. Και η εφημερίδα “Παλιγγενεσία” έγραφε:

“... Κατέλαβε πάντας φόβος και τρόμος περί του κινδύνου εις ον άπαντες εξετέθησαν και εξ ου εσώθησαν μόνον δια την βραδύτητα μεθ' ής έβαινε ο συρμός, επί



της καμπύλης της σχηματιζομένης επί της θέσεως της συγκρούσεως, προληφθέντων ούτω μειζόνων δυστυχημάτων. Αγνωστον έτι αν η σύγκρουσις προήλθεν εκ κακής συνεννοήσεως των σταθμαρχών Καλαμακίου και Κορίνθου ή εξ αμελείας τινός των κατωτέρων υπαλλήλων. Η Κυβέρνησις, άμα πληροφορηθείσα το συμβάν, έσπευσε να διατάξη τας εν Κορίνθω και Καλαμακίω αρχάς να παράσχωσι πάσαν δυνατήν περίθαλψιν τοις παθούσιν, ενετείλατο δε αυστηροτάτην ανάκρισιν προς εξακρίβωσιν των αιτίων του δυστυχήματος...”.

ΚΑΙ ΝΕΑ ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ “ΔΙΕΘΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ”

Η προσπάθεια σύστασης σιδηροδρόμων με διεθνή χαρακτήρα, επαναλήφθηκε και το 1887 με αφορμή τη συζήτηση των νομοσχεδίων για τους σιδηροδρόμους Μεσολογγίου-Αγρινίου και Μύλων-Καλαμάτας (από 28 Νοεμβρίου μέχρι 2 Δεκεμβρίου). Έτσι, σύμφωνα με άλλους, επιβαλλόταν η προέκταση της πρώτης γραμμής σε Καρβασαρά και Αρτα και σύμφωνα με άλλους ήταν ωφελιμότερη η κατασκευή δεύτερης γραμμής με το επιχείρημα της μεγάλης προοπτικής της Καλαμάτας από την άποψη της εξυπηρέτησης του διεθνούς εμπορίου.

Ο Κτενιάδης σημειώνει πως “αι συζητήσεις είναι ολιγώτερον σοβαραί αυτήν την φοράν, διεξαγόμεναι εις ύφος έντονον και εντυπωσιακόν και προδίδουσαι καταφανή πρόθεσιν κομματικής εκμεταλλεύσεως του ζητήματος” και παρουσιάζει αποσπάσματα των αγορεύσεων.

Πρώτος πήρε το λόγο ο βουλευτής Ρικάκης (28.11.1887) ο οποίος και είπε ότι το 1881 η κυβέρνηση Κουμουνδούρου, της οποίας ήταν μέλος, απέρριψε σαν



ασύμφορες τις προτάσεις διαφόρων εταιρειών για την πληρωμή ορισμένου τόκου σε αυτές. Ήδη η κυβέρνηση Τρικούπη η οποία σε παλαιότερες συμβάσεις αποδέχθηκε τη χιλιομετρική επιχορήγηση, παρουσιάζει δύο συμβάσεις. Σύμφωνα με τη μια (Μεσολογγίου-Αγρινίου) θα κατασκευαστεί ο σιδηρόδρομος από εταιρεία με δαπάνες του δημοσίου, εφόσον αυτό θα καταβάλλει για κάθε ένα τμήμα που θα τελειώνει το ποσό το οποίο δανείζεται με 6%, με την επιπλέον υποχρέωση να πληρώνει το 50% επί των κερδών στην ανάδοχο εταιρεία. Σύμφωνα με την άλλη το δημόσιο φαίνεται ακόμη... γενναιότερο, εφόσον αποφασίζει να βρει δάνειο 26 εκατομμυρίων για την κατασκευή του σιδηροδρόμου Μύλων-Καλαμάτας. Και ο Ρικάκης είπε ότι αυτό βγαίνει από τα πλαίσια των όσων ίσχυαν μέχρι τότε και πρότεινε την παραπομπή των νομοσχεδίων στην αρμόδια κοινοβουλευτική επιτροπή για μελέτη.

Παίρνοντας το λόγο ο Τρικούπης είπε μεταξύ άλλων:

“Το συμφερότερον εις το δημόσιον σύστημα κατασκευής και εκμεταλλεύσεως σιδηροδρόμων παρ’ ημίν είναι αναντιρρήτως εκείνο που απεδέχθημεν μέχρι τούδε, τουτέστι δι’ εταιρείας επί χορηγήματι αναπληρούντι ενδεχομένην ανεπάρκειαν εισπράξεων. Ενώ δε η κατασκευή στοιχίζει κατά χιλιόμετρον 80-110.000 δραχμές, ημείς συνήψαμεν συμβάσεις με συμμετοχήν του Κράτους μόνον 20.000 δραχμές. Η συνδρομή επομένως του δημοσίου δεν ήτο υπερβολική, θα ήτο δε ευκαίον εάν ολόκληρον το δίκτυον των σιδηροδρόμων μας κατασκευάζετο υπό τον όρον αυτόν. Δυστυχώς τα αποτελέσματα της εκμεταλλεύσεως των λειτουργούντων ήδη σιδηροδρόμων Θεσσαλίας και Πελοποννήσου είναι τόσον πτωχά, ώστε δεν αρκούν προς κάλυψιν των δαπανών των. Υπό τοιούτους όρους δεν παρουσιάζονται εταιρείαι αποδεχόμεναι την κατασκευήν σιδηροδρόμων



άνευ εγγυήσεως εκ μέρους του Κράτους επαρκούς προσόδου.

Ειδικώς δια την γραμμήν Μύλων-Καλαμών παρατηρήθη έλλειψις προθυμίας εκ μέρους των δυναμένων να την κατασκευάσουν, δια τον λόγον ότι η δαπάνη θα ήτο υπερβολική, εξ αφορμής της διαμορφώσεως του εδάφους. Κατόπιν αυτού προέβημεν δια της γαλλικής αποστολής εις μελέτας και επείσθημεν περί του βασίμου των ισχυρισμών της εταιρείας. Η δαπάνη κατά χιλιόμετρον δια την κατασκευήν της γραμμής ταύτης προϋπελογίσθη υπό μεν του αρχιμηχανικού Γκοτλάν εις 113.500 δρχ., υπό δε του διευθυντού της γαλλικής αποστολής εις 108.800 δρχ. Αξιόλογος εταιρεία δέχεται μεν την κατασκευήν της γραμμής αντί 120.000 δρχ. κατά χιλιόμετρο, υπό τον όρον όμως να παραχωρηθή εις αυτήν και η κατασκευή του όλου συμπλέγματος των ελληνικών σιδηροδρόμων και ιδίως της γραμμής Αθηνών-Συνόρων, ήν εκτιμά εις 130.000 δρχ. κατά χιλιόμετρον. Ούτως απεφασίσσαμε να προβώμεν ημείς εις την εκτέλεσιν του έργου, δια της γαλλικής αποστολής, εγγυωμένης ηθικώς την πραγματοποίησίν του, ήδη δε κατηρτίσθη παρ' αυτής η οριστική μελέτη. Κατά το υποβληθέν νομοσχέδιον δεν γίνεται παραχώρησις, διότι δεν επιτύχομεν ακόμη συμφωνίαν σχετικήν, αλλ' επιτρέπεται εις την Κυβέρνησιν να πραγματοποιήσῃ το έργον δια δανείου μέχρι 24 εκατομμυρίων δραχμών. Κατά τα λοιπά η νομοθετική εξουσία δύναται νομίζω να εμπιστευθή εις την Εκτελεστικήν την διακανόνισιν των όρων του δανείου.

Ως προς τον σιδηρόδρομον Μεσολογγίου-Αρτης ή Μεσολογγίου-Αγρινίου, γνωρίζομεν ήδη ότι η κατασκευή του δεν είναι δυνατή δια χορηγήματος μόνον, διότι ουδεμία εταιρεία απεδέχθη τούτο, ούτε και η ΣΠΑΠ εις ήν εδόθη αύτη υπό αίρεσιν. Η γραμμή Μεσο-



λογγίου-Αρτης θα ήτο πολύ ωφέλιμος, αλλ' αι απαιτούμεναι δι' αυτήν εγγυήσεις θα ήσαν μέγα βάρος δια το δημόσιον, διότι δεν παρέχει ελπίδας επαρκών προσόδων. Τουναντίον η γραμμή Μεσσολογγίου-Αγρινίου φαίνεται παρέχουσα τοιαύτας, διότι θα εξυπηρετή τρεις πόλεις και προσέτι υπάρχει λιμνή δι' ου συγκοινωνεί μετά των Πατρών η Δυτική Ελλάς.

Εάν ήτο δυνατόν να παραχωρηθή ο σιδηρόδρομος ούτος επί χορηγήματι, θα ήτο συμφερότερον να επληρώσωμεν 20.000 δρχ. κατά χιλιόμετρον και να μη μετείχωμεν των κερδών ούτε των βαρών της επιχειρήσεως. Αλλ' αφού τούτο είναι αδύνατον επεδιώξαμεν τας επωφελεστέρας συμφωνίας, υπό τας οποίας αποδεικνύεται ότι θα παραχωρηθούν και ο σιδηρόδρομος Μύλων-Καλαμών, εάν δοθή εις εταιρείαν και ο των Αθηνών-Συνόρων. Δια να δυνηθώμεν δε να εξακριβώσωμεν το καθαρόν κέρδος που θα συμψηφίζεται προς την υποχρέωσιν του δημοσίου, αντί να αρκούμεθα εις την βεβαίωσιν αυτού εκ των βιβλίων της εταιρείας, καθωρίσαμεν αυτάς δια τύπου, βάσιν έχοντος τας ακαθαρίστους εισπράξεις. Το δημόσιον δεν είναι, ως είπεν ο προαγορεύσας, υπόχρεον εις παραχώρησιν της εκμεταλλεύσεως εις εταιρείαν. Η εταιρεία είναι υπόχρεως όπως και μετά την κατασκευήν του σιδηροδρόμου, διευθύνη τα της λειτουργίας αυτού επί τη βάσει της συμβάσεως. Το Κράτος δύναται ευθύς μετά την κατασκευήν να αναλάβη την εκμετάλλευσιν του σιδηροδρόμου μόνον του ή να παραχωρήση αυτήν εις άλλην εταιρείαν, άνευ ουδεμιάς αποζημιώσεως, εκτός της καταβολής των εξόδων κατασκευής. Ιδιοκτήτης λοιπόν δεν θα είναι η εταιρεία αλλά το Κράτος".

Στη συνέχεια της συζήτησης ο Θ. Δηλιγιάννης επετέθη δριμύτατα κατά του Τρικούπη, κατηγορώντας τον ότι φροντίζει για την κατασκευή σιδηροδρόμου που συν-



δείει μόνον τρεις πόλεις (Μεσολόγγι, Αγρίνιο, Αιτωλικό) για λόγους κομματικών συμφερόντων και για το λόγο αυτό απορρίπτει την κατασκευή γραμμής από Μεσολόγγι μέσω Αγρινίου σε Καρβασαρά και Αρτα. Και συνέχιζε:

“Μήπως δεν υπάρχουν τόσαι άλλαι περιφέρειαι που στερούνται παντελώς συγκοινωνίας, και αι οποία θα έπρεπε να αποκτήσουν σιδηροδρόμους; Αλλά προσπαθεί να μας απαλλάξη πάσης ανησυχίας ως προς την τύχην της γραμμής Μύλων-Τριπόλεως-Καλαμών με την εύσημον δικαιολογίαν ότι δεν ελπίζει να παραχωρηθή αυτή εις εταιρείαν, διότι πάσαι αι γενόμεναι προς την Κυβέρνησιν προτάσεις συνεδυάζοντο προς την κατασκευήν και ετέρων γραμμών, ίνα ούτω επιτύχη την ψήφισιν του δευτέρου νομοσχεδίου περί της γραμμής Μεσολογγίου-Αγρινίου. Ασφαλώς η πράξις αυτή του κ. Πρωθυπουργού θα προκαλέση οδυνηρά αισθήματα παρά τω κοινώ του τμήματος εκείνου του Κράτους, το οποίον και πολυπληθές είναι και εργατικόν και το οποίον στερείται και αυτής της δι’ αμαξών συγκοινωνίας”.

Ακολούθησε μακρά αγόρευση του Τρικούπη σε απάντηση του Δηλιγιάννη:

“Ημείς εύρομεν την Ελλάδα με μίαν μόνον σιδηροδρομικήν γραμμήν μήκους δέκα μόλις χιλιομέτρων, μολοντί δε και άλλοτε μας ειρωνεύθησαν δια τα Νομοσχεδιά μας, κατωρθώσαμεν να τα ψηφίσωμεν μέχρι ενός και να δώσωμεν εις την χώραν σιδηροδρόμους εξακοσίων χιλιομέτρων. Αποβλέπομεν εις έργα και όχι εις λόγους κενούς, δυναμένους, ως εις παλαιότερας εποχάς, να προκαλέσουν μειδιάματα και σκώμματα. Οσον αφορά τον υπαινιγμόν ότι η Κυβέρνησις αδιαφορεί δια την Πελοπόννησον, ούτος καταπίπτει εκ του γεγονότος ότι εφροντίσαμεν ήδη δια την κατασκευήν σιδηροδρόμου εν τω τμήματι τούτω της χώρας και συνεχίζομεν



την προσπάθειαν ταύτην κατά το δυνατόν. Εις συμφωνίαν άλλωστε περί επιχειρήσεως σιδηροδρομικής, ως η του Μεσολογγίου-Αγρινίου, είμεθα πρόθυμοι να προβώμεν, οπουδήποτε της Ελλάδος παρουσιάζοντο αι αυταί συνθήκαι”.

Απαντώντας δε σε βουλευτές και στο Δηλιγιάννη είπε ότι “αι θυσία έχουν κάποια όρια” και ότι “εφ’ όσον ήθελε παρουσιασθή εταιρεία αποδεχομένη την κατασκευήν της γραμμής του Βορειοδυτικού μέχρι Καρβασαρά ή και άλλης γραμμής υπό συμφέροντας όρους, θα την απεδέχετο προθύμως”. Και επέκρινε την πρόταση της αντιπολίτευσης για αναβολή ψήφισης των δύο νομοσχεδίων η οποία μόνο καθυστέρηση θα μπορούσε να επιφέρει.

Με το ίδιο πνεύμα μίλησε και ο Ηλ. Παλαμίδης, ο οποίος διαμαρτυρήθηκε με τη στάση της αντιπολίτευσης, την οποία κατηγόρησε ότι με την απεραντολογία της γύρω από τη θεωρία πότε περί στενών και πότε περί πλατειών γραμμών, προσπαθεί να εμποδίσει την κατασκευή των σιδηροδρόμων: “Δεν ηξεύρω κύριοι, πώς να ονομάσω το είδος αυτό της αντιπολιτεύσεως. Είναι φοβερόν να έχουν σιδηροδρόμους και βάρβαρα ακόμη θεωρούμενα έθνη και ημείς να στερούμεθα και αυτών των κοινών δρόμων, όταν δε παρουσιάζεται ζήτημα τοιούτον εγείρεται θύελλα και μάλιστα παρά προσώπων που επισκέπτονται την Ευρώπην και γνωρίζουν τι θα ειπή πολιτισμός και τι προξενεί τον πλούτον και την ευδαιμονίαν εις τα πεπολιτισμένα έθνη.

Υπήρξε εποχή κύριοι, κατά την οποίαν όχι μόνον δεν είχαν εννοηθεί αυτά τα μεγάλα συμφέροντα του τόπου, και ούτε εισηγούντο τέτοια νομοσχέδια εν τω Κοινοβουλίω, αλλά δεν ετόλμων μερικοί νεαροί βουλευταί προοδευτικοί, απέναντι των οπισθοδρομικών κοτζαμπάσδων της επαρχίας των, να προτείνουν ζήτημα συγκοινωνίας. Και σας φέρω το παράδειγμα του τότε βουλευτού



Καλαβρύτων κ. Φωτήλα, ο οποίος τόλμησε να είπη κάτι περί συγκοινωνίας την εποχήν εκείνην και παρ' ολίγον να γίνη επανάστασις!...”.

Η συζήτηση συνεχίστηκε εντονότερη στη συνεδρίαση της 1ης Δεκεμβρίου. Το λόγο πήρε πρώτος ο βουλευτής Φωτήλας, εκφράζοντας τη γνώμη ότι η ανάληψη του έργου κατασκευής σιδηροδρόμων από το κράτος, με δαπάνες του, έχει κινδύνους και κατέληξε ότι ειδικά για το σιδηρόδρομο Μεσολογγίου-Αγρινίου συμφωνεί με την Κυβέρνηση, γιατί αναγνωρίζει τη σπουδαιότητά του. Μετά από λίγο ανέβηκε στο βήμα ο βουλευτής Χατζόπουλος, ο οποίος είπε ότι η Κυβέρνηση κάνει κάθε φορά εξαγγελίες για τους σιδηροδρόμους και τους αμαξιτούς δρόμους για λόγους εντυπώσεων και συγχρόνως προσπαθεί να παρουσιάσει την αντιπολίτευση, σαν αδιαφορούσα για τα θέματα αυτά. Παράλληλα ζήτησε προσεκτική διάθεση των χρημάτων του δημοσίου, και με τον όρο αυτό ενέκρινε τα νομοσχέδια που είχαν κατατεθεί. Στη συνέχεια πήραν το λόγο και άλλοι βουλευτές της αντιπολίτευσης οι οποίοι είπαν ότι το Κράτος δεν μπορεί να αναλαμβάνει βαριές υποχρεώσεις και ότι τα νομοσχέδια που είχαν υποβληθεί χρειάζονταν συστηματική μελέτη πριν ψηφισθούν.

Στη συνέχεια ανέβηκε στο βήμα ο βουλευτής Κουμουνδούρος (πρόκειται για τον Κωνσταντίνο Κουμουνδούρο, γιού του Αλέξανδρου Κουμουνδούρου. Ο Αλ. Κουμουνδούρος είχε πεθάνει το 1883 και ο γιός του Κωνσταντίνος έγινε υπουργός Ναυτικών στην Κυβέρνηση Δηλιγιάννη το 1890), ο οποίος λέει: “Παρατηρώ κύριοι μετά λύπης ότι έχω ανάγκην μαστιγίου δια να επαναφέρω εις την τάξιν τον κ. πρωθυπουργόν, εξελθόντα και πάλιν χθες της τάξεως των κοινοβουλευτικών συζητήσεων. Δεν ηρκέσθη να επιτεθή καθ' ημών των ζώωντων, αλλά περεχάραξε και τας πράξεις των νεκρών.



Σας είπεν ότι αυτός είναι ο ιδρυτής των σιδηροδρόμων και ότι οι προκάτοχοί του ευρισκόμενοι ήδη εις τον τάφον, ουδέν έπραξαν, ουδ' επόνουν τον τόπον. Και είπε ταύτα αναληθώς, ασεβήσας κατά νεκρών. Πώς θέλετε λοιπόν, εγώ να ομιλώ Κοινοβουλευτικώς προς άνδρα μη σεβόμενον τους νεκρούς ουδέ ημάς τους ζώντας; Και νομίζετε ότι εκτροχιάζομαι εάν πατάξω αμέσως τον αυθάδη και ασεβή αυτόν ρήτορα;”.

Οι τελευταίες αυτές φράσεις προκάλεσαν πανδαιμόνιο στις τάξεις των κυβερνητικών βουλευτών. Με δυσκολία ηρεμούν τα πνεύματα και ο πρόεδρος της Βουλής ζητάει από τον Κουμουνδούρο να ανακαλέσει και να κινηθεί εντός των ορίων του Κανονισμού. Ακολουθεί νέος γύρος αντεγκλήσεων και ο Κουμουνδούρος συνεχίζει την αγόρευσή του, καταγγέλλοντας ότι ο Τρικούπης δεν πραγματοποίησε τίποτε από τα όσα υποσχέθηκε και ότι επιβάρυνε το δημόσιο με 25 εκατομμύρια με τη μετάκληση ξένων μηχανικών και εργατών χωρίς ιδιαίτερο λόγο. Υποστήριξε στη συνέχεια ότι ο Πρωθυπουργός ανακριβώς διαβεβαίωσε ότι δεν έγινε πρόταση για το σιδηρόδρομο Πελοποννήσου, ενώ έγινε τέτοια από την εταιρεία Δελφύς, στην οποία συμμετέχει ο οίκος Ρότσιλντ.

Τελικά με ορισμένες τροποποιήσεις και σε βαρύ κλίμα έγιναν αποδεκτά τα δύο νομοσχέδια.

ΜΥΛΟΙ - ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Στις 14 Δεκεμβρίου 1887 εκδόθηκε ο νόμος για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής πλάτους ενός μέτρου, από τους Μύλους μέχρι την Καλαμάτα, μέσω Τρίπολης για λογαριασμό του Κράτους. Αργότερα όμως έγινε σύμβαση μεταξύ του ελληνικού δημοσίου που αντι-



προσωπευόταν από τον Πρωθυπουργό Χαρ. Τρικούπη και τον υπουργό Εσωτερικών Κ. Λομβάρδου, και από το Λουδοβίκο Ρόσσελς, πρόξενο του Βελγίου, ως αντιπρόσωπο του Ερνέστου Ρολέν, γενικού διευθυντή της εταιρείας οικοδομών και εργολαβιών δημοσίων έργων που επικυρώθηκε με νόμο στις 2 Φεβρουαρίου 1889, με την οποία η κατασκευή του σιδηροδρόμου παραχωρήθηκε στην εταιρεία αυτή. Το Κράτος υποχρεώθηκε να καταβάλει στην ανάδοχο εταιρεία επιχορήγηση 120 χιλιάδων δραχμών ανά χιλιόμετρο, και να απαλλοτριώσει τα οικόπεδα που χρειάζονταν για την κατασκευή και εκμετάλλευση της γραμμής αυτής.

Αλλά η εταιρεία κηρύχθηκε αργότερα έκπτωτη, γιατί δεν εξεπλήρωσε τις υποχρεώσεις που ανάλαβε με τη σύμβαση. Στη συνέχεια το σχετικό προνόμιο μεταβιβάστηκε στην ΣΠΑΠ, με σύμβαση η οποία κυρώθηκε με νόμο στις 15 Ιανουαρίου 1892. Η ΣΠΑΠ ανέλαβε να συνεχίσει τα έργα που είχε αρχίσει η προκάτοχός της με τους ίδιους όρους. Υποχρεώθηκε ακόμη το δημόσιο να καταβάλει στην ΣΠΑΠ το ποσό των τριών εκατομμυρίων τριακοσίων χιλιάδων δραχμών και η εταιρεία ανέλαβε την υποχρέωση να αυξήσει το μετοχικό της κεφάλαιο κατά πέντε εκατομμύρια χρυσά φράγκα.

Στη συνέχεια παραχωρήθηκε στη ΣΠΑΠ η κατασκευή και εκμετάλλευση της γραμμής από τα Καλάβρυτα μέχρι το Διακοφτό πλάτους 0,75 μέτρων με σύμβαση η οποία υπεγράφη στις 10 Μαρτίου 1889 και κυρώθηκε με νόμο στις 7 Απριλίου 1889, διάρκειας 52 ετών. Με μεταγενέστερο νόμο (7 Αυγούστου 1895) η διάρκεια του προνομίου μειώθηκε σε 30 χρόνια. Με τον πρώτο νόμο ορίζεται ότι η εταιρεία κρατάει κατ' αποκοπήν για τις δαπάνες της χρήσης καθώς και την ανακαίνιση της γραμμής 2.500 δρχ. κάθε χρόνο από τις ακαθάριστες εισπράξεις για κάθε χιλιόμετρο και 50% από την απομέ-



νουςα μετά την αφαίρεση του ποσού αυτού ακαθάριστη πρόσοδο κατά χιλιόμετρο. Το υπόλοιπο ποσό ανήκε στο Κράτος. Η διάταξη αυτή τροποποιήθηκε με το δεύτερο Νόμο και αυξήθηκε για την πρώτη δεκαπενταετία το ποσό της χιλομετρικής επιχορήγησης σε 4.000 δρχ. υπό τον όρον, ότι αν το ποσό που ανήκε στην εταιρεία από τις ακαθάριστες εισπράξεις δεν θα φθάνει σε 100.000 δρχ. θα συμπληρώνεται από αυτά που ανήκουν στο κράτος κατά το ίδιο έτος.

Η κατασκευή και εκμετάλλευση της γραμμής Πύργου-Ολυμπίας, πλάτους ενός μέτρου παραχωρήθηκε στην εταιρεία ΣΠΑΠ με σύμβαση που υπεγράφη στις 24 Μαρτίου 1890 και κυρώθηκε με Νόμο στις 30 Μαΐου 1890. Το δημόσιο χορήγησε στην εταιρεία χιλομετρική αποζημίωση 20.000 δρχ. υπό τον όρον όμως ότι το ολικό ποσό αυτής της επιχορήγησης δεν θα υπερβεί τις 420.000 δρχ. και πως θα καταβληθεί εξ ολοκλήρου αμέσως μετά την προσωρινή παραλαβή της γραμμής. Για τον τύπο της εκμετάλλευσης ορίστηκε ότι η εταιρεία θα κρατάει για κάλυψη των κεφαλαίων της, 900 δρχ. κάθε χρόνο ανά χιλιόμετρο από την ακαθάριστη πρόσοδο και 50% του υπολοίπου εκ των ακαθάριστων εισπράξεων, μετά την αφαίρεση του ποσού που προαναφέρθηκε, κατά χιλιόμετρο.

Στην ίδια εταιρεία εκχωρήθηκε από το κράτος η κατασκευή και εκμετάλλευση της γραμμής από την Ολυμπία στην Καρύταινα. Με σύμβαση η οποία υπεγράφη στις 25 Απριλίου 1890 και κυρώθηκε στις 30 Μαΐου 1890, το δημόσιο ανέλαβε την κατασκευή της υποδομής, με την υποχρέωση να παραδώσει τα έργα αυτά στην εταιρεία, αντί χιλομετρικής επιχορήγησης 6.000 δρχ. Την κατασκευή της επιδομής και την προμήθεια όσων χρειάζονταν για την κανονική εκμετάλλευση της γραμμής ανέλαβε η ΣΠΑΠ.



Στις 10 Μαΐου 1890 υπεγράφη η σύμβαση για την παραχώρηση του προνομίου κατασκευής και εκμετάλλευσης της γραμμής που θα άρχιζε από το σημείο διακλάδωσης της γραμμής που οδηγούσε στο λιμάνι της Κυλλήνης και θα κατέληγε στα ιαματικά λουτρά Κυλλήνης, στη ΣΠΑΠ. Η σύμβαση κυρώθηκε με νόμο στις 30 Μαΐου 1890. Με τη σύμβαση οριζόταν πως η εκχώρηση της γραμμής αυτής γίνεται με τους όρους και τις υποχρεώσεις που ορίζονται στη σύμβαση για τη γραμμή Πάτρας-Πύργου, με εξαίρεση τη χιλιομετρική αποζημίωση η οποία ορίστηκε σε 15.000 δρχ., ενώ όλη η γραμμή δεν θα μπορούσε να υπερβεί τα 12 χιλιόμετρα.

Τέλος στη ΣΠΑΠ εκχωρήθηκε η κατασκευή της γραμμής από τον Πύργο στην Κυπαρισσία και από το Καλό Νερό στο Μελιγαλά, με σύμβαση η οποία υπεγράφη στις 19 Μαρτίου 1900 και κυρώθηκε με Νόμο στις 8 Απριλίου 1900. Η εκχώρηση έγινε με τους όρους της σύμβασης για την κατασκευή της γραμμής Μύλων-Καλαμάτας, με εξαίρεση ορισμένες τροποποιήσεις. Η τιμή για την κατασκευή της γραμμής ορίστηκε κατ' αποκοπήν σε 10.575.000 δρχ. Η εταιρεία θα κρατούσε κάθε χρόνο για τις δαπάνες εκμετάλλευσης και ανακαίνισης της γραμμής και του υλικού για κάθε χιλιόμετρο από την ακαθάριστη πρόσοδο: α. Για ετήσια ακαθάριστη χιλιομετρική είσπραξη 6000 δρχ., ετήσιο ποσό 4200 δρχ. το χιλιόμετρο β. Για ετήσια ακαθάριστη χιλιομετρική είσπραξη μεταξύ 6000 δρχ. και 7000 δρχ. ετήσιο ποσό 3000 δρχ. και 20% επί της ακαθάριστης είσπραξης. γ. Για ετήσια χιλιομετρική είσπραξη από 7000 δρχ. μέχρι 13000 δρχ. ετήσιο ποσό κατά χιλιόμετρο 1950 δρχ. και 30% επί των ακαθαρίστων εισπράξεων. Όταν η ακαθάριστη χιλιομετρική είσπραξη θα ήταν από 9000 δρχ. μέχρι 13000 δρχ. η εταιρεία θα κρατούσε επιπλέον το 5% επί του απομείναντος υπολοίπου μετά την αφαίρεση από



την ακαθάριστη πρόσοδο του ποσού που όπως προαναφέρθηκε, αναλογούσε. δ. Για ετήσια ακαθάριστη χιλιομετρική εισπραξη που ξεπερνούσε τις 13000 δρχ. , η εταιρεία θα κρατούσε το 52% επί της ακαθάριστου εισπράξεως, και όσα απέμεναν από τις ακαθάριστες εισπράξεις μετά την αφαίρεση των ποσών που δίνονταν στην εταιρεία για έξοδα εκμετάλλευσης, τα οποία ανήκαν στο Κράτος, έπρεπε να κατατεθούν στην Εθνική Τράπεζα για λογαριασμό της υπηρεσίας του δανείου. Στην περίπτωση όμως που οι ακαθάριστες εισπράξεις ήταν λιγότερες από 4200 δρχ. κατά χιλιόμετρο για μια ή περισσότερες χρήσεις, το έλλειμμα θα βάρυνε την εταιρεία προσωρινά, η οποία θα αποζημιωνόταν με κρατήσεις από τα περισσεύματα των ακαθαρίστων εσόδων που θα ανήκαν στο κράτος στα χρόνια που θα ακολουθούσαν. Για την κατασκευή της γραμμής το δημόσιο έκανε δάνειο από την Εθνική Τράπεζα 11.750.000 δρχ. με τόκο 5%.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτει ο Κτενιάδης, η παράδοση των διαφορετικών τμημάτων του σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο, έγινε τις ακόλουθες ημερομηνίες

Πειραιάς - Ελευσίνα	30 Ιουνίου 1884
Καλαμάκι - Κόρινθος	12 Ιουλίου 1884
Ελευσίνα - Μέγαρα	16 Σεπτεμβρίου 1884
Μέγαρα - Καλαμάκι	11 Απριλίου 1885
Κόρινθος - Κιάτο	19 Σεπτεμβρίου 1885
Κόρινθος - Ναύπλιο	15 Απριλίου 1886
Αργος - Μύλοι	4 Αυγούστου 1886
Κιάτο - Καμάρι	4 Αυγούστου 1886
Καμάρι - Δερβένι	18 Μαΐου 1887
Δερβένι - Ακράτα	11 Ιουνίου 1887
Ακράτα - Αίγιο	9 Αυγούστου 1887
Αίγιο - Πάτρα	10 Δεκεμβρίου 1887



Τα επόμενα χρόνια συνεχίστηκε η παράδοση και των υπολοίπων τμημάτων του δικτύου Πελοποννήσου που συμπληρώθηκε με την παράδοση της γραμμής Πύργου-Κυπαρισσίας-Μελιγαλά το 1902.

Ο τρόπος με τον οποίο κατασκευάστηκαν βασικά τμήματα της σιδηροδρομικής γραμμής στην Πελοπόννησο (κατά βάση αυτά που είχαν απόληξη την Καλαμάτα) δείχνει και μια στροφή της επίσημης πολιτικής γύρω από το θέμα αυτό.

Ο Σπ. Β. Κορώνης [“Ελληνικοί σιδηρόδρομοι και σιδηροδρομική πολιτική” - Αθήνα 1914] γράφει χαρακτηριστικά:

“Η γραμμή Μύλων-Καλαμών (1890), η γραμμή Διακοφτού-Καλαβρύτων (1895) και η γραμμή Πύργου-Μελιγαλά (1900) δεικνύουσι μίαν μεταβολήν εις το αρχικώς χαραχθέν σύστημα. Το Κράτος είναι τολμηρότερον, κατασκευάζει ιδίαις δαπάναις, δημοσίους σιδηροδρόμους, αλλά διστάζει να τους εκμεταλλευθή μόνον του. Δια την εκμετάλλευσιν τους παραχωρεί εις εταιρείας. Εχομεν ούτως εν μικτόν σύστημα, ουχί πλέον ιδιωτικών σιδηροδρόμων καθ’ όλην την σημασίαν του όρου, αλλά δημοσίους σιδηροδρόμους των οποίων όμως η εκμετάλλευσις, έχει αφεθεί εις ιδιωτικές εταιρείας. Το Κράτος δεν υποθέτομεν ότι είχε σοβαρώς σκεφθή περί ιδίας εκμεταλλεύσεως, ζήτημα όμως είναι αν η εκμετάλλευσις τμημάτων δικτύου, οία αποτελούσιν αι μνημονευθείσαι γραμμαί, του οποίου το κύριον τμήμα ανήκε εις άλλον πρόσωπον, ήτο συμφέρουσα”.

Πριν αναφερθούμε σε κάποια πιο συγκεκριμένα στοιχεία για το σιδηρόδρομο της Πελοποννήσου, θα ήταν χρήσιμο να δούμε ποιά ήταν η κατάσταση των συγκοινωνιών μετά την απελευθέρωση και μέχρι την έναρξη κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου.

Πριν την απελευθέρωση, δεν υπήρχε ουσιαστικά δι-



κτυο έστω και με την υποτυπώδη έννοια. Οι διαφορετικές περιοχές του Νομού ήταν απομονωμένες ουσιαστικά μεταξύ τους. Το μοναδικό χερσαίο μέσο... συγκοινωνίας ήταν τα ζώα, όπως μαρτυρούν και τα πολύτιμα στοιχεία που άφησαν οι περιηγητές που κατά καιρούς επισκέφθηκαν τη Μεσσηνία. Η θάλασσα ήταν ο δρόμος μέσα από τον οποίο κυρίως επικοινωνούσαν οι διάφορες περιοχές (σε συνδυασμό βέβαια με το δίκτυο διαδρομών που εχρησιμοποιείτο για τις μεταφορές με ζώα).

Αρχικά μεγαλύτερη σημασία παρουσίαζαν για τη Μεσσηνία, βασικά κέντρα τα οποία βρίσκονταν πάνω στη θαλάσσια διαδρομή (κυρίως Κορώνη, Μεθώνη και Ναβαρίνο). Σταδιακά βέβαια οι όροι άλλαξαν και το κέντρο εμπορίου μετακινήθηκε σε άλλα σημεία (Καλαμάτα, Νησί) τα οποία βρίσκονταν πλησιέστερα σε μεγάλους παραγωγικούς χώρους.

Ο πρώτος αμαξιτός δρόμος κατασκευάστηκε αμέσως σχεδόν μετά την απελευθέρωση και ήταν αυτός μεταξύ Μεθώνης και Ναβαρίνου (σύμφωνα με ορισμένες παραδοχές, η χάραξη αντιστοιχεί σε αυτή του σημερινού δρόμου Μεθώνης-Πύλου).

Στους πρώτους σχεδιασμούς περιλήφθηκαν μεγαλεπήβολα σχέδια για την εποχή εκείνη, προκειμένου να συνδεθούν οι διαφορετικές περιοχές του νεοσύστατου Κράτους. Πρέπει να σημειωθεί πως ο σιδηρόδρομος ακόμη σε όλο τον κόσμο έκανε τα πρώτα “νηπιακά” του βήματα.

Ετσι στην “Εφημερίδα της Κυβερνήσεως” αριθμός φύλλου 29 της 14ης Σεπτεμβρίου 1833 δημοσιεύτηκε το διάταγμα του Οθωνα “περί συστάσεως νέων οδών εις διάφορα μέρη του Κράτους”.

Στο διάταγμα του Οθωνα αναφέρονται μεταξύ άλλων και τα εξής:



“Ακούσαντες την γνώμην της επί των Εσωτερικών Γραμματείας, απεφασίσαμεν να επιχειρήσωμεν την οδοποιάν των εφεξής οδών:

α. Μιάς οδού αγωγής εκ Πατρών δια Μισθρά εις το Γύθειον.

β. Μιάς εκ Νεοκάστρου δια Μεγαλοπόλεως και Τριπόλεως εις Κόρινθον”.

Μέσα σε 15 ημέρες μάλιστα θα έπρεπε οι αξιωματικοί του μηχανικού να καταλήξουν στο πλάτος των δρόμων και τον τρόπο της οδοποιΐας, ενώ προβληματισμός υπήρχε και για το σημείο διασταύρωσης των δρόμων:

“Ως προς τας δύο μεγάλας οδούς της Πελοποννήσου θέλουν θεωρηθή όλαι αι περιστάσεις και εξετασθή αν η Μεγαλόπολις ή η Τρίπολις πρέπει να προτιμηθή ως τόπος του συνδέσμου”.

Το σχέδιο αυτό έμεινε στα χαρτιά καθώς η χώρα πέρασε ταραγμένες εποχές και τις πρώτες δεκαετίες μόνο φροντίδα για δρόμους δεν υπήρξε.

Και κάποιοι δρόμοι που ξεκίνησαν, χρειάστηκαν χρόνια και χρόνια για να ολοκληρωθούν. Ενας από τους πρώτους - αν όχι ο πρώτος - ήταν αυτός ο οποίος θα συνέδεε την Καλαμάτα με τη Μεσσήνη.

Η κατασκευή του δρόμου άρχισε στα 1846-47 και ολοκληρώθηκε μόλις το 1861!

Με την ολοκλήρωση της κατασκευής του δρόμου η εφημερίδα της Καλαμάτας “Πελοπόννησος” έγραφε: “Αναγγέλλομεν μετ’ ευχαριστήσεως ότι η μέχρι Νησίου οδός κατεσκευάσθη ταξιδεύσιμος δια των αμαξών, και αι δύο υπάρχουσαι ενταύθα ήρξαντο, προ ημερών, να ταξιδεύουν την οδόν ταύτην, δι’ ης η μεταξύ των δύο πόλεων συγκοινωνία θ’ αναπτυχθή έτι μάλλον και η μεταφορά εμπορευμάτων εις Νησί, όπερ, ως επί το πολύ προμηθεύεται ταύτα από την πόλιν ταύτην (Καλάμας) θα γίνεται ευκολωτέρα και ευθηνότερα. Εν τούτοις και



είκοσιν άμαξαι θέλουν εργάζεσθαι εις την οδόν ταύτην μ' αρκετόν όφελος και ας σπεύσουν οι προτιθέμενοι να φέρουν τοιαύτας, διότι θα έχουν κέρδος" [Μ. Φερέτου "Μεσσηνιακά 1968"].

Αυτό το απόσπασμα, απεικονίζει με πολύ χαρακτηριστικό τρόπο την κατάσταση των συγκοινωνιών όταν πιστοποιεί ότι το 1861 στην Καλαμάτα, υπήρχαν όλες και όλες δύο άμαξες μεταφοράς εμπορευμάτων.

Παρά το γεγονός ότι κατασκευάστηκε ο δρόμος, τα προβλήματα μεταφοράς ήταν μεγάλα καθώς το χειμώνα και γενικά σε περιόδους βροχών πλημμύριζε ο βάλτος και διεκόπτετο η συγκοινωνία.

Ετσι στα Πρακτικά της Βουλής στις 27 Ιανουαρίου 1871, αναφέρεται πως "η οδός η άγουσα από Μεσσήνης εις Καλάμας κατέστη αδιάβατος εκ της πολυομβρίας". Και οι βουλευτές από τη Μεσσηνία ζητούσαν μεταξύ άλλων από την Κυβέρνηση "να εγγράψη εις τον προϋπολογισμόν ποσόν τι προς αποξήρανσιν του έλους, όπερ κατακλύζει την ανωτέραν οδόν, επιφέρον κατ' έτος ζημίας".

Οι συγκοινωνίες βεβαίως ενδιέφεραν και για το λόγο αυτό προς τα τέλη της δεκαετίας 1860-1870 πύκνωσαν οι παρεμβάσεις για την κατασκευή δρόμων και μάλιστα σε μια λογική ανταγωνισμού ανάμεσα στα "κέντρα" της Μεσσήνης και της Καλαμάτας.

Στις 17 Νοεμβρίου 1869 ο βουλευτής Μεσσήνης (επαρχίας), Περ. Μπούτος κατέθεσε στη Βούλη πρόταση με την οποία ζητούσε: "Η από της πόλεως Μεσσήνης μέχρι της θέσεως Τζακώνας του Δήμου Οιχαλίας της επαρχίας Μεσσήνης οδός, χαρακτηριζομένη ως εθνική θέλει κατασκευασθή κατά προτίμησιν τα δε ανήκοντα εις την αυτήν επαρχίαν χρηματικά κεφάλαια εκ του ταμείου της οδοποιίας θέλουσι διατεθί προς τούτο".

Λίγο αργότερα παρενέβησαν ο βουλευτής Καλαμά-



τας Κ. Δαγρές και άλλοι βουλευτές της επαρχίας Καλαμάτας, οι οποίοι ζητούσαν τον ίδιο χαρακτηρισμό και ανάλογη χρηματοδότηση για την κατασκευή του δρόμου Θουρίας-Μεγαλόπολης.

Οι σημαντικοί δρόμοι στη Μεσσηνία όμως, φαίνεται πως άρχισαν να κατασκευάζονται στα μέσα της επόμενης δεκαετίας.

Τα συμπεράσματα αυτό προκύπτει από τις ρυθμίσεις που έγιναν με Βασιλικά Διατάγματα για εξαιρέσεις από τη διανομή εθνικών γαιών.

Στις 18 Φεβρουαρίου 1877 δημοσιεύτηκε Β. Δ. το οποίο όριζε ότι:

“Εξαιρούνται της διανομής, καθό χρήσιμοι προς δημοσίους και δημοτικούς σκοπούς, αι πέριξ της επί του ποταμού Νέδα και επί της οδού Κυπαρισσίας εις Πύργον κατασκευαζομένης δημοσίας γέφυρας εθνικά γαίαι, επί ακτίνας μέτρων εκατόν πενήντα, λαμβανομένου ως κέντρον του μέσου της γέφυρας”.

Στις 31 Απριλίου 1877 δημοσιεύτηκε Β. Δ. το οποίο προέβλεπε ότι:

“Εξαιρούνται της διανομής, καθό χρήσιμοι προς δημοσίους σκοπούς, αι γαίαι, όσας καταλαμβάνει η από Καλαμών εις Μεγαλόπολιν, δια του Αγίου Φλώρου, κατασκευαζομένη εθνική οδός και αι ένθεν και ένθεν τάφροι αυτής”.

Το Κράτος όμως είχε προβλέψει ενωρίτερα το ζήτημα της ανάπτυξης του σιδηροδρόμου και για το λόγο αυτό υπήρχε σχετική πρόβλεψη στο συμπληρωματικό Νόμο για τη διανομή των εθνικών γαιών [Εφημερίδα της Κυβερνήσεως αρ. 35 4 Αυγούστου 1873]:

“Η παραχώρησις των μη κατεχομένων εν Πελοποννήσῳ εθνικών και των εις τας διαλελυμένας μονάς και επισκοπικάς ανηκουσών γαιών, ως και των κατεχομένων, αίτινες δεν ήθελον δηλωθή μέχρι τέλους Δεκεμβρίου ε-



νεστώτος έτους αναβάλλεται μέχρις ου λάβη η εταιρεία των σιδηροδρόμων της Πελοποννήσου τας γαίας, όσας η εισαχθείσα εις την Βουλήν σύμβασις παραχωρεί εις αυτήν, και αν η σύμβασις καταστή νόμος του Κράτους”.

Από τα στοιχεία που είχαμε μέχρι τώρα δεν προέκυπτε “εταιρεία των σιδηροδρόμων της Πελοποννήσου” το 1873, ούτε και σύμβαση η οποία είχε εισαχθεί για συζήτηση στη Βουλή.

Φαίνεται όμως πως κάποια απόπειρα έναρξης διαδικασιών για κατασκευή σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο, θα πρέπει να έγινε μεταξύ του 1871 (πρώτος νόμος για τη διανομή των εθνικών γαιών) και του 1873 (τροποποίηση του νόμου για τη διανομή των εθνικών γαιών).

Ο σιδηρόδρομος στη Μεσσηνία, έγινε τμηματικά. Πολλά στοιχεία για εκείνη την εποχή δεν υπάρχουν. Και από τα διαθέσιμα μπορούμε να συμπεράνουμε ότι το πρώτο τμήμα που παραδόθηκε σε χρήση πρέπει να ήταν αυτό μεταξύ Καλαμάτας και Μεσσήνης.

Οι Χ. Π. Κορύλλος και Στ. Θεοχάρης εξέδωσαν το 1891 ένα βιβλίο με τίτλο “Πεζοπορία από Πατρών εις Καλαμάτας”. Αναφερόμενοι στη συγκοινωνία ανάμεσα στη Μεσσήνη και την Καλαμάτα γράφουν:

“Η οδός, η συνδέουσα τας δύο πόλεις, είναι τύπος ελληνικής αμαξιτού, διατηρούσης άθικτα τα ίχνη του πρώτου στρώσαντος αυτήν εργάτου. Ευτυχώς οι τελευταίοι ταξιδεύσαντες δια της οδού ταύτης είμεθα εμείς, διότι από της επιούσης, 22ας Ιουλίου, ετέθη εις κοινήν χρήσιν η αντικαταστήσασα αυτήν σιδηροδρομική γραμμή”.

Το απόσπασμα οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η σιδηροδρομική γραμμή λειτούργησε στις 22 Ιουλίου 1890 ή 1891. Γιατί δεν μπορεί να είναι βέβαιο ότι το βιβλίο των δύο περιηγητών εκδόθηκε την ίδια χρονιά που έκαναν τη διαδρομή από την Πάτρα μέχρι την Καλαμάτα.



Αν σκεφθεί κανένας ότι η πρώτη σύμβαση του Κράτους με τη “Διεθνή Εταιρεία Οικοδομών και Εργολαβιών Δημοσίων Εργων” κυρώθηκε με νόμο στις 2 Φεβρουαρίου 1889, αυτή αργότερα κηρύχθηκε έκπτωτη και στη συνέχεια κυρώθηκε η σύμβαση του Κράτους με τη ΣΠΑΠ, στις 15 Ιανουαρίου 1892, μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα πως η γραμμή Καλαμάτας-Μεσσήνης ήταν ίσως και η μοναδική που κατασκευάστηκε πριν αναλάβει το έργο η ΣΠΑΠ.

Μια τέτοια εκδοχή δεν είναι καθόλου απίθανη για μια σειρά από λόγους. Επρόκειτο για ένα λειτουργικό τμήμα καθώς συνέδεε δύο σημαντικά κέντρα παραγωγής και εμπορίου. Για το λόγο αυτό αναμενόταν και άμεση πρόσοδος, καθώς μάλιστα ο αμαξιτός δρόμος βρισκόταν σε πολύ κακή κατάσταση λόγω των πλημμυρών και δεν μπορούσε να εξασφαλίσει τη μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων.

Το ερώτημα από εκεί και ύστερα είναι μέχρι ποίου σημείου έφθανε η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή. Λογικό θα ήταν να φθάνει μέχρι το λιμάνι. Όμως το λιμάνι παρέμενε ημιτελές καθώς η κατασκευή του πέρασε από τα “σαράντα κύματα”. Αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι η μελέτη παραδόθηκε το 1873, τα έργα άρχισαν λίγο αργότερα και ολοκληρώθηκαν μόλις το 1902. Παράλληλα μια μεγάλη πλημμύρα το 1887 προκάλεσε τεράστιες καταστροφές, ξηλώνοντας μεταξύ των άλλων και τη γραμμή με την οποία μεταφέρονταν από το “Λιθωμένο Φίδι” τα υλικά κατασκευής του λιμανιού. Και χρειάστηκε χρόνος για να αποκατασταθούν οι ζημιές.

Φαίνεται πως η γραμμή μέχρι το λιμάνι έφθασε μετά την ολοκλήρωσή του η οποία συνέπεσε με τη δημιουργία μεγάλων βιομηχανικών μονάδων όπως αυτή του “Ζάννος και Ρος”. Και για να επιτευχθεί αυτό χρειάστηκε να γίνει εκσκαφή σε ένα τμήμα προκειμένου να γίνει



ομαλή η διαδρομή, κάτι που φαίνεται και σήμερα με την υψομετρική διαφορά ανάμεσα στο επίπεδο της Αριστομένους (Λεωφόρος Παραλίας εκείνη την εποχή) και της σιδηροδρομικής γραμμής.

Το πότε ακριβώς λειτούργησε η σιδηροδρομική γραμμή Καλαμάτα-Αθήνα, δεν είναι γνωστό. Ο Ορ. Χρυσοσπάθης [“Ιστορία της παλαιάς Καλαμάτας”] το τοποθετεί στο 1897, αλλά φαίνεται πως αυτό έχει γίνει ενωρίτερα. Το συμπέρασμα αυτό συνάγεται από τη δημοσίευση περιγραφών για τη ζωή στην Καλαμάτα το 1896.

Στην καλαματιανή εφημερίδα “Ευνομία”, δημοσιεύτηκαν στις 10 Νοεμβρίου 1896, οι εντυπώσεις ενός δημοσιογράφου ονόματι Αμπου, από την επίσκεψή του στη Μεσσηνία. Και ανάμεσα στα άλλα γράφει: “Ο κουτσοσιδηρόδρομος υπηρετεί αρκετά επιτυχώς τας ανάγκας του τόπου”.

Ο Ι. Αναπλιώτης, σχολιάζοντας αυτό το απόσπασμα [“Σημαία” 3.9.1964] εξηγεί το χαρακτηρισμό “κουτσοσιδηρόδρομο” ως εξής:

“Το νιοφερμένο τότε στη Μεσσηνία σιδηρόδρομο τον χαρακτηρίζει “κουτσοσιδηρόδρομο”. Η λέξη που χρησιμοποιεί ανταποκρίνεται στην αλήθεια. Τότε ο σιδηρόδρομος στην περιοχή μας, βρισκόταν ακόμη σε υποτυπώδη κατάσταση. Κι’ ήταν πραγματικά... κουτσός. Δηλαδή η σιδηροδρομική γραμμή προχωρούσεν ως ένα σημείο κι έπειτα διακόπτοταν γιατί το κομμάτι της, λίγο πιο πάνω από το Μελιγαλά και μέχρι το χωριό Κούρταγα (σ.σ. το χωριό Κεντρικό σήμερα), δεν είχε φτιαχτεί ακόμη. Κι’ η συγκοινωνία από Μελιγαλά μέχρι Κούρταγα γινόταν, εκείνη την εποχή με... ιπποσιδηρόδρομο! Διπλές άμαξες (λαντώ) που στάθμευαν μόνιμα στο Μελιγαλά, παραλάβαιναν τους επιβάτες του σιδηροδρόμου, που είχαν επιβιβασθεί από την Καλαμάτα και τους ενδιάμεσους σταθμούς, και με ξεχωριστό εισιτήριο, τους μετέφεραν ως τα Κούρταγα, για να επιβιβασθούν εκεί



άλλου τραίνου, και να συνεχίζουν από εκεί και πάνω το ταξίδι τους για την Τρίπολι. Κι αν προοριζόταν για το Ναύπλιο ή το Αργος ή την Αθήνα, έπρεπε, από εκεί και μέχρι το Αργος, να χρησιμοποιήσουν και πάλι άμαξες, γιατί δεν είχε φτιαχτεί ακόμη και το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Αχλαδοκάμπου-Μύλων, για να ξαναπάρουν από το Αργος τη... φεροβία. Δηλαδή το ταξίδι Καλαμάτα-Αθήνα, δια Ξηράς, ήταν τότε πραγματική οδύσσεια, αλλά και πολύ δαπανηρό”.

[Πρέπει να σημειωθεί πως η αποπεράτωση του δικτύου του σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο, είναι έργο ενός Μεσσήνιου πολιτικού μηχανικού, του Παναγιώτη Μπιτσάνη (1860-1928). Γεννήθηκε στην Πολιανή και πέθανε στην Αθήνα. Αποφοίτησε από το Διδασκαλείο και υπηρέτησε στην αρχή δάσκαλος. Γράφτηκε στη συνέχεια στη Φυσικομαθηματική Σχολή και με το τέλος των σπουδών του στο νεοϊδρυμένο Ε. Μ. Πολυτεχνείο. Προσελήφθη στη Μηχανική Υπηρεσία του Κράτους και μετά τους βαλκανικούς πολέμους τοποθετήθηκε γενικός διευθυντής Δημοσίων Εργων Βορείου Ελλάδος. Πρόεδρος της Ανωτάτης Επιτροπής Μεταφορών, τεχνικός σύμβουλος σε όλες σχεδόν τις βιομηχανικές, συγκοινωνιακές, ατμοπλοϊκές, υδάτων και ηλεκτροφωτισμού εταιρείες, καθώς και πρόεδρος της Λέσχης Δημοσίων Υπαλλήλων. Καρποί της εργασίας του εκτός από την αποπεράτωση του δικτύου των ΣΠΑΠ, ήταν το λιμάνι του Ηρακλείου και μια σειρά εφευρέσεις τεχνικών οργάνων” (Ν. Καραμπέλα “Μεσσηνιακό Βιογραφικό Λεξικό”).

Πώς αντιμετώπισαν όμως οι Καλαματιανοί το σιδηρόδρομο όταν άρχισε να λειτουργεί;

Την απάντηση στο ερώτημα αυτό μας δίνει ένας άλλος επισκέπτης της πόλης ο Η. Α-δς που έγραψε τις εντυπώσεις του στην εφημερίδα “Ευνομία” το Μάρτιο και τον Απρίλιο του 1896:



“Απέκτησαν και αι Καλάμαι σιδηρόδρομον και δια των Καλαμών η Μεσσηνία. Βεβαίως θα ησθάνθησαν οι Μεσσηνίοι την ευχαρίστησιν εκ του σωτηρίου τούτου έργου, αλλά θα την ελησμόνησαν· και υποθέτω - το λέγω -, θα νομίζωσι ότι ο σιδηρόδρομος ληστεύει, είναι Τσουλής. Ο σιδηρόδρομος, αυτό το άπτερον πτηνόν, δια του οποίου μεταβαίνει τις όπου θέλει, ανέτως, ταχέως, αφού χάσει μερικά χαλκά κέρματα. Ληστεύει; Δεν ελπίζω να το λέγωσιν, αλλ’ αν το λέγουν, να μη το λέγουν, τους λέγω!”.

Και ο Ι. Αναπλιώτης σχολιάζει [“Σημαία” 2.9.1964]:

“Φαίνεται θα είχε ακούσει παράπονα ότι οι Έλληνες της εποχής του - ίσως και οι Μεσσηνίοι...- δεν προτιμούσαν στα ταξίδια τους το σιδηρόδρομο επειδή τα “εισιτήρια” τους φαίνονταν ακριβά για τη φτώχεια τους. Και θα πρέπει να υποθέσουμε πως, στην αρχή της λειτουργίας του, ο σιδηρόδρομος ήταν φρούτο, που το γεύονταν μόνο όσοι είχαν “τον τρόπο τους” και το κεμέρι τους φύσαγε από παρά. Ο Τσουλής με τον οποίο παρομοιάζει τη θρυλούμενη “ληστεία” του σιδηροδρόμου, ήταν ονομαστός ληστής, που άκμαζε την εποχή εκείνη, με τα ληστρικά άθλα του, που τα μυθιστοριοποιούσαν οι εφημερίδες. Διακρινόταν για την αγριότητα, την εξυπνάδα και την πονηριά του. Και τ’ όνομά του έμεινε στο στόμα του λαού μας ως τις μέρες μας, ως δηλωτικό καπατσωσύνης κι ευστροφίας πνεύματος, ιδίως προκειμένου για γυναίκες, προς τις οποίες έτρεφε μεγάλη αδυναμία ο περίφημος αυτός λήσταρχος (“Μωρέ αυτή είναι σωστός... Τσουλής” φράση που ακούεται και σήμερα)”.

Όπως ήδη προαναφέρθηκε, η γραμμή Πύργου-Κυπαρισσίας-Μελιγαλά, παραδόθηκε το 1902. Δημιουργήθηκε έτσι μια “θηλειά” σιδηροδρομική, η οποία συνέδεε βασικά κέντρα της Πελοποννήσου με απολήξεις στην Καλαμάτα, το Ναύπλιο και το Κατάκολο.



Αμέσως ζητήθηκε η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου, τόσο προς τους Γαργαλιάνους, όσο και προς τη Σπάρτη.

Μαρτυρίες και για τα δύο αυτά αιτήματα, βρίσκουμε στα “Πρακτικά της Βουλής” το 1904.

Ειδικότερα στις 17 Φεβρουαρίου 1904 ο πρόεδρος της Βουλής διάβασε “αναφοράν του λαού των Φιλιατρών εν συλλαλητηρίω συνελθόντος και εκφράζοντος την ευχήν προς την Κυβέρνησιν, όπως επεκταθή η σιδηροδρομική γραμμή Κυπαρισσίας μέχρι Γαργαλιάνων”.

Και την αμέσως επόμενη ημέρα με έγγραφό τους οι βουλευτές Πονηρόπουλος, Κεφαλάς, Κοκκέβης (Τριφυλίας) και Σάκκης (Πυλίας) “συνηγορούσι θερμώς υπέρ του ψηφίσματος του λαού Φιλιατρών, του υποβληθέντος εις την Βουλήν, προς επέκτασιν σιδηροδρομικής γραμμής Κυπαρισσίας μέχρι Γαργαλιάνων”.

Το αίτημα αυτό δεν ικανοποιήθηκε, αλλά αποτελούσε αντικείμενο συζήτησης για πάρα πολλά χρόνια ακόμη. Έτσι για παράδειγμα στη μελέτη του Αντωνίου Κ. Μάτσα “Το Κράτος και οι σιδηρόδρομοι εν Ελλάδι” και στο κεφάλαιο που αναφέρεται στην ανάπτυξη των σιδηροδρόμων, συνεχίζει να προτείνεται η κατασκευή των γραμμών Κυπαρισσία-Γαργαλιάνοι και Τρίπολη-Σπάρτη, συνολικού μήκους 85 χιλιομέτρων.

Γιατί όμως δεν έγινε η γραμμή Κυπαρισσίας-Γαργαλιάνων;

Δεν είμαστε σε θέση σήμερα να απαντήσουμε με βεβαιότητα. Ομως υπάρχει ένα κείμενο του δημοσιογράφου Μιχ. Ροδά, ο οποίος έκανε περιοδεία στη Μεσσηνία το 1925 και έγραψε τις εντυπώσεις του. Το κείμενο του Μιχ. Ροδά παρουσίασε ο φίλος Δημήτρης Ν. Ζέρβας στην “Ελευθερία” στις 24 Νοεμβρίου:

“Εις παράταξιν τ’ αυτοκίνητα προ του σιδηροδρομικού σταθμού Κυπαρισσίας. Περιμένουν ταξιδιώτες, άνδρες,



γυναίκες, βαλίτσες και μικρά κιβώτια - κατά το “δέκα άνδρες και οκτώ ίπποι” των βαγονιών του σιδηροδρόμου - για να τους μεταφέρουν εις τα Φιλιατρά, τους Γαργαλιάνους και εκείθεν προς τον ακραίον σταθμόν, την Πύλον. Η σιδηροδρομική επέκτασις από τον μικρόν σταθμόν Καλό Νερό τερματίζεται εις την Κυπαρισσίαν και κατά συνέπεια δύο μεγάλες περιφέρειες, όπως τα Φιλιατρά και οι Γαργαλιάνοι, με την άφθονον σταφιδοπαραγωγήν των, μένουν χωρίς σιδηροδρομική συγκοινωνία!!

Οι πληθυσμοί υποφέρουν πολύ διότι με τ’ αυτοκίνητα δεν δύνανται να εξυπηρετήσουν την παραγωγήν των και καταρώνται εκείνους οι οποίοι διέκοψαν την σιδηροδρομικήν γραμμήν μέχρι της Κυπαρισσίας. Η γραμμή ήτο εύκολον να κατασκευασθή διότι το έδαφος δεν είνε ανώμαλον αι δε απολαβαί της εταιρείας του σιδηροδρόμου θα ήταν εξαιρετικώς μεγάλοι. Αλλά και εις το ζήτημα αυτό επεκράτησεν ο μικροκομματισμός του παλαιότερου καιρού, αι τοπικά αντιζηλίας, η αβουλία και η εγκληματική αδράνεια του κράτους.

Εδώ ισχυρίζονται ότι ο πολιτευτής Κυπαρισσίας Πονηρόπουλος αντέδρασε να μη επεκταθή η σιδηροδρομική γραμμή προς Φιλιατρά-Γαργαλιάνους, απόστασις 30 χιλιομέτρων, δια να διατηρήση η Κυπαρισσία όλην την κίνησιν. Επίσης αι αυτάί κατηγορίαι ακούονται εις τα Φιλιατρά και τους Γαργαλιάνους εναντίον του Παύλου Καραπαύλου, πολιτευτού Πυλίας και επί της εποχής του Θεοτόκη υπουργού Δικαιοσύνης, διότι η σιδηροδρομική γραμμή επρόκειτο να φθάση μόνον μέχρι Γαργαλιάνων. Δια να μη την στερηθούν δε και οι πληθυσμοί της Πύλου επροτίμησε ν’ αντιδράση κατά της επέκτασώς της μέχρι των Γαργαλιάνων.

Ακόμη λέγεται ότι οι πολιτευταί Σπάρτης αντέδρασαν πάντοτε εις την επέκτασιν της γραμμής πέραν της Κυπαρισσίας διότι έχουν την αξίωσιν να επεκταθή συγχρό-



νως η σιδηροδρομική συγκοινωνία εκ Τριπόλεως προς την Σπάρτην και το Γύθειον. Δεν γνωρίζω αν όλαι αιταί αι κατηγορίαι ανταποκρίνονται προς την αλήθεια, αλλά το γεγονός είνε ότι μια ολόκληρος πλουτοφόρος χώρα στερείται μεταφορικών μέσων, στερείται λιμένων, και σήμερον ενεπιστεύθη την τύχην της εις τα καουτσούκ των αυτοκινήτων.

Ηκουσα ακόμη ότι η εταιρεία του ΣΠΑΠ προθύμως εδέχετο την επέκτασιν της σιδηροδρομικής γραμμής, και αι σχετικά μελέται εγένοντο, διότι από τα Φιλιατρά και τους Γαργαλιάνους είχε πολλά να καρπωθή κέρδη, αλλ' η πολιτική αντίδρασις ήτο επίμονος, και την αντίδρασιν διεδέχθη η αδράνεια και η μοιρολατρεία.

Και σήμερον οι πληθυσμοί ευρίσκονται εις την κατάστασιν των ελευθέρων πολιορκουμένων διότι η απομόνωσις των είνε τραγική και η έλλειψις σιδηροδρομικής συγκοινωνίας αποτελεί τον χειρότερον εχθρόν των. Η έλλειψις σιδηροδρόμου πέραν της Κυπαρισσίας, μέχρι των Γαργαλιάνων, αποτελεί πραγματικήν δολοφονίαν δια την χώραν και ισοδυναμεί με εξόντωσιν των πληθυσμών. Η κυβέρνησις, οιαδήποτε κυβέρνησις, στρατιωτική ή πολιτική, επαναστατική ή κοινοβουλευτική, δεν θα έπρεπε να βραδύνη ούτε μια ημέρα προκειμένου ν' απελευθερώση την περιφέρειαν Φιλιατρών και Γαργαλιάνων από τα ασφυκτικά δεσμά της απομονώσεως.

Η παραγωγή είνε άφθονος εις σταφίδα, κρασιά και λάδι, και οι φόροι των πληθυσμών πληρώνονται εις το δημόσιον ταμείον χωρίς δισταγμούς.

Κατά συνέπειαν και η αξίωσις των κατοίκων δια την επέκτασιν της σιδηροδρομικής γραμμής πέραν της Κυπαρισσίας, είνε επίμονος και επιτακτική, αποτελεί ζήτημα ζωής ή θανάτου. Γίνομαι η ηχώ των πόνων, των στεναγμών, της αφορήτου τυραννίας την οποίαν υφίστανται, των διαμαρτυριών των και των απειλών των ακόμη”.



Οι απόψεις τις οποίες μεταφέρει - με επιφύλαξη α-σφαλώς- ο Ροδάς, αντανακλούν σίγουρα το “κοινό αί-σθημα” σε Φιλιατρά και Γαργαλιάνους το 1925. Αντικει-μενικά έχουν βάση αν σκεφθεί κανένας και το κλίμα α-κράιου τοπικισμού που επικρατούσε εκείνα τα χρόνια, το οποίο εκδηλωνόταν με αφορμή την “κούρσα” γειτο-νικών οικισμών να αναδειχθούν σε κέντρα της ευρύτε-ρης περιφέρειας.

Λίγο αργότερα επανήλθε το θέμα κατασκευής της γραμμής:

“Η επέκτασις της σιδηροδρομικής γραμμής Κυπαρισ-σίας-Γαργαλιάνων μέχρι Πύλου, την οποίαν συνέστησεν ο κ. Βογόπουλος και απεδέχθη ο υπουργός Συγκοιν-ωνίων κ. Ταβουλάρης, αποτελεί ένα από τα σπουδαιότε-ρα ζητήματα που ενδιαφέρουν την Μεσσηνίαν. Η γραμ-μή αυτή θα υπηρετήση σπουδαία συμφέροντα της Μεσ-σηνίας. Οι ενεργούντες την πραγμάτωσιν του παμμαεσ-σηνιακού τούτου πόθου είναι άξιοι παντός επαίνου” [“Σημαία” 24.3.1926]

Για να επεκταθεί αργότερα το αίτημα για τη δημιουρ-γία “σιδηροδρομικής θηλιάς” στη Μεσσηνία:

“Από τον υπουργόν της Συγκοινωνίας κ. Μεταξάν η Μεσσηνία αναμένει την ταχείαν επίλυσιν των εξής ζητη-μάτων [...] την συμπλήρωσιν του σιδηροδρομικού δικτύ-ου Κυπαρισσίας-Πύλου-Νησίου” [“Σημαία” 9.12.1926]

Βρισκόμαστε ήδη στην εποχή της δικτατορίας του Πάγκαλου. Και φαίνεται ότι υπήρχε ένα πλήθος υποσχέ-σεων που συνδέονται με το γεγονός πως στη θέση του υφυπουργού Εσωτερικών είχε τοποθετηθεί ο Καλαμα-τιανός νομομαθής Γεώργιος Βογόπουλος, ο οποίος αρ-γότερα διώχθηκε μαζί με άλλους συνυπουργούς του.

Χωρίς να έχει καν εξασφαλισθεί η κατασκευή της σι-δηροδρομικής γραμμής Κυπαρισσίας-Γαργαλιάνων, μοιράζονταν υποσχέσεις για... επέκτασή της μέχρι την



Πύλο. Και πάνω στις... υποσχέσεις εμφανίζονταν και τα αιτήματα για την επέκταση της γραμμής και πέραν της Πύλου μέχρι τη Μεσσήνη.

Βεβαίως πέρα από τα ζητήματα του “ρεαλισμού” ή των ψεύτικων υποσχέσεων της εποχής, θα πρέπει να τονιστεί πως μέσα από τα γεγονότα που προαναφέρθηκαν, ξεπηδούσε η αγωνία για την ανάπτυξη του νομού και την “ενιαιοποίησή” του, μέσα από το σιδηροδρομικό δίκτυο. Το τρένο είχε εδραιωθεί πλέον και οι περιοχές που συνδέονταν σιδηροδρομικά, αποκτούσαν πολύ μεγάλα πλεονεκτήματα.

Εκτός από αυτή τη γραμμή, θα άξιζε να αναφερθούμε και στις ενέργειες που έγιναν για την γραμμή Τρίπολης-Σπάρτης. Ενέργειες που ξεκινούσαν από την Καλαμάτα, καθώς η πόλη ήταν αποκομμένη από τη Σπάρτη αφού δεν υπήρχε αμαξιτός δρόμος εκείνη την περίοδο.

Το πρόβλημα της γραμμής αυτής ήρθε στην επιφάνεια και πάλι το 1925:

“Ανακινείται πάλιν το ζήτημα της κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής Σπάρτης. Δια την πόλιν των Καλαμών το ζήτημα έχει εξαιρετικήν οικονομικήν σημασίαν. Άλλοτε ποτε κατεβλήθησαν προσπάθειαι εκ μέρους των ενταύθα εκ Πελάνης και Καστορίου συμπολιτών, όπως η γραμμή επεκταθή από Λεονταρίου προς Σπάρτην. Δεν νομίζει ο Εμπορικός Σύλλογος ότι πρέπει αι προσπάθειαι να ανανεωθούν;” [“Σημαία” 13.10.1925].

Και πράγματι το θέμα ανακινήθηκε.

Οχι όμως χωρίς τη δική του σκοπιμότητα. Και στο ζήτημα αυτό, σημαντικό ρόλο έπαιξε ο ανταγωνισμός μεταξύ της Τρίπολης που αναδεικνυόταν σε κόμβο για την Πελοπόννησο και της Καλαμάτας. Γιατί δεν ετίθετο πλέον ζήτημα αν θα γίνει ή όχι η γραμμή, αλλά σε ποιό σημείο θα γίνει η διακλάδωση.

Δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε τι ρόλο μπορεί



να έπαιξε ο ανταγωνισμός Καλαμάτας και Τρίπολης στην τελική έκβαση της υπόθεσης. Εκείνο που γνωρίζουμε όμως είναι πως οι παράγοντες της Καλαμάτας, ζητούσαν ο κόμβος να μετακινηθεί στο Λεοντάρι, προβάλλοντας ζητήματα μήκους και κόστους της γραμμής αλλά και κοινωνικής ωφέλειας:

“Ανεκινήθη πάλιν το ζήτημα του σιδηροδρόμου Σπάρτης με προέκτασιν ήδη και προς Γύθειον. Υποθέτομεν να μην είναι εκλογικό τερτίπι αλλά πραγματική απόφασις της Κυβερνήσεως, κατανοηθέντος τέλος οποία ζωτικά συμφέροντα θα εξυπηρετήσει η γραμμή αυτή.

Η χρησιμότητα της γραμμής μέχρι Σπάρτης κατενοήθη απ’ αρχής της κατασκευής του σιδηροδρόμου ΣΠΑΠ και η σχετική μελέτη μετά σημειώσεων χαράξεως, σωζομένων έτι, εγένετο τη εντολή Τρικούπη υπό του ειδικού μηχανικού της Γαλλικής αποστολής Λουδοβίκου Ρώσσελ, εισαχθείσα δε εν τη Βουλή εκυρώθη δια του Νόμου ΑΩΜΗ’ από 30 Μαρτίου 1890 με αφετηρίαν το Λεοντάριον και διέλευσιν δια της δυτικής κοιλάδος του Ευρώτα ποταμού, διότι αυτή πληροί τους επιζητούμενους δια σιδηράς οδούς όρους της συντομωτέρας γραμμής, του στερεωτέρου και ασφαλεστέρου εδάφους, της εξυπηρετήσεως της γονιμωτέρας και πυκνότερον κατοικουμένης εκτάσεως, της μη υποκειμένης εις διακοπήν της συγκοινωνίας και αποκλεισμού κατά την χειμερινήν περίοδον, της γειτνιαζούσης με όσον το δυνατόν περισσότερους Δήμους εκ των στερουμένων άλλων μέσων συγκοινωνίας και το σπουδαιότερον της κατασκευής και συντηρήσεως του έργου δια της όσον το δυνατόν μικροτέρας δαπάνης.

Επί κυβερνήσεως Ζαΐμη ανακινήθέντος και πάλιν του ζητήματος, η εταιρεία των ΣΠΑΠ ενταλθείσα την μελέτην του έργου, ηκολούθησε την αυτήν, ην και ο Ρώσσελ



γραμμήν, επροτιμήθη δε πάλιν το Λεοντάριον ως αφετηρία, διότι είναι ο πλησιέστερος προς την Σπάρτην Σιδηροδρομικός Σταθμός, διό και απ' αρχής με πολλάς ευκολίας κατεσκευάσθη, εχαράχθη δε νέα γραμμή έντισί σημείοις ανατολικώτερον της πρώτης προς αποφυγήν σπουδαίων τεχνικών έργων και εξυπηρέτησιν της μεγάλης Επαρχίας Λακεδαιμόνος, συγκοινωνούσης έτι δι' ημιονικών οδών.

Ανακινήθέντος δε και τρίτον του ζητήματος τούτου ένεκα της σπουδαιότητος τω 1909 δια ζωηράς εκδηλώσεως της κοινής γνώμης, των αμέσως ενδιαφερομένων μερών, ως πάντες γνωρίζομεν, η τότε Κυβέρνησις διέταξε νέαν μελέτην, ο δε συντάξας ταύτην μηχανικός κ. Στράτος εχάραξεν την γραμμήν ακατανοήτως από τον Νομόν Αρκαδίας, λαμβανομένης ως αφετηρίας της Τριπόλεως παραβλεφθέντων δε ούτω πάντων των άνω εκτεθειμένων όρων δια την τεχνικήν χάραξιν και την εξυπηρέτησιν της επωφελεστέρας συγκοινωνίας.

Η απλουστέρα σύγκρισις της μελέτης και των χαράξεων της δευτέρας και τελευταίας γραμμής δεικνύει το χαρακτηριζόμενον ως ακατανόητον δια την τελευταίαν, λεπτομερέστατα δε εξετέθησαν πάντα ταύτα εν υπομνήματι εκδοθέντι την 31 Ιανουαρίου 1909 υπό του ενταύθα Εμπορικού Συλλόγου και των Συντεχνιών, αποδεκτά δε εγένοντο και υπό του εν επαναστάσει σχεδόν τελούντος τότε Αρκαδικού λαού απαιτούντος την οριστικήν απόφασιν της Κυβερνήσεως και δικαίως δια ζήτημα άμεσον σχέσιν έχον προς τα γενικά και τοπικά συμφέροντα των φορολογουμένων.

Κατόπιν των εκτεθέντων δυνάμεθα να προϊδωμεν ότι, αν αληθώς απεφασίσθη η κατασκευή της αναγκαίουσης ταύτης σιδηροδρομικής γραμμής, θα προτιμηθή η Λεονταρίου-Σπάρτης ως συντομωτέρα, ολιγοδαπανωτέρα και ως μάλλον πληρούσα και τας στρατιωτικές απαιτή-



σεις της εις κεντρικόν σημείον συγκεντρώσεως της πέριξ πολυπληθούς εκτάσεως στρατευσίμων δια ταχείαν μεταφοράν, τοιούτο δε είναι δια τα πολυπληθέστερα τμήματα Σπάρτης και όλης της Λακεδαίμονος και Μεγαλοπόλεως, το Λεοντάριον. Τα θετικά πλεονεκτήματα και αι τεχνικαί απαιτήσεις θα κατισχύσωσι βεβαίως των εντέχνων αξιώσεων” [“Σημαία” 17.1.1915]

Τα ίδια επιχειρήματα επανελήφθησαν και στη νέα συζήτηση η οποία άνοιξε δέκα χρόνια αργότερα, όταν όπως προαναφέρθηκε ανακινήθηκε για μια ακόμη φορά το θέμα της κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής η οποία θα συνέδεε το υπάρχον δίκτυο με τη Σπάρτη.

Πρωταγωνιστές ήταν και πάλι οι ίδιοι: Ο Εμπορικός Σύλλογος επικεφαλής της κινητοποίησης - υπήρχαν άλλωστε άμεσα εμπορικά συμφέροντα - και συμπαραστάτες τα υπόλοιπα σωματεία τα οποία λειτουργούσαν τότε στην πόλη.

Στη σχετική ειδησεογραφία αυτή τη φορά παρατίθενται και αριθμητικά στοιχεία για την τεκμηρίωση των αξιώσεων των Καλαματιανών:

“Χθες το εσπέρας τη προσκλήσει του Εμπορικού Συλλόγου συνήλθον εις σύσκεψιν εν τη αιθούση του Εμπορικού Συλλόγου, οι Πρόεδροι όλων των Σωματείων της πόλεώς μας. Κατά την σύσκεψιν ταύτην συνεζήτηθη το ανακινήθέν εσχάτως παρά τη Κυβερνήσει ζήτημα της κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής Τριπόλεως-Σπάρτης. Ως διεπιστώθη κατά την διεξαχθείσαν συζήτησιν, το Κράτος δεν αποφασίζει το πρώτον ήδη να συνδέση δια σιδηροδρομικού δικτύου, την πρωτεύουσαν της Λακεδαίμονος - την Σπάρτην - αλλά το τρίτον ήδη. Το ζήτημα τούτο ανεφάνη το πρώτον εν έτει 1909, και επανελήφθη κατόπιν εν έτει 1915. Και κατά την πρώτην και κατά την δευτέραν φοράν, ο Εμπορικός Σύλλογος Καλαμών, συμφωνούντων και των ενταύθα εγκατε-



στημένων Λακεδαιμονίων, δι' ενεργειών του και δι' ακαταμαχίτων επιχειρημάτων, και δια της υποβολής υπομνημάτων, άτινα ήσαν απόρροια εμπειριστατωμένης μελέτης, κατέδειξεν ότι το συμφέρον των Λακεδαιμονίων ήτο να προτιμηθή η γραμμή Λεονταρίου-Σπάρτης και ουχί Τριπόλεως-Σπάρτης. Κατά την γενομένην τότε σύγκρισιν απεδεικνύετο: 1) ότι το μήκος της γραμμής Λεονταρίου-Σπάρτης είναι 45 χιλιομέτρων και με έδαφος ομαλόν και κλίσεις μικράς, εν ώ το της Σπάρτης-Τριπόλεως είναι 75 χιλιόμετρα με έδαφος ανώμαλον και κλίσεις αποτόμους, 2) η υψομετρική διαφορά της μεν γραμμής Λεονταρίου-Σπάρτης είναι 167 μέτρα, της δε γραμμής Τριπόλεως-Σπάρτης 296 μέτρα, 3) ότι οι εκ της γραμμής Λεονταρίου-Σπάρτης εξυπηρετηθησόμενοι θα είναι 1.000 κατά χιλιόμετρον, έναντι 480 της γραμμής Τριπόλεως-Σπάρτης. Και τελευταίον ότι η μεν δαπάνη της γραμμής ανήρχετο εις 3 εκατομμύρια 600 χιλιάδας δραχμάς, η δε της γραμμής Τριπόλεως-Σπάρτης εις 9 εκατομμύρια δραχμάς.

Κατά την χθεσινήν σύσκεψιν εξουσιοδοτήθη ο Πρόεδρος του Εμπορικού Συλλόγου να σχηματίση πολυμελή επιτροπήν εκ των διαφόρων οργανώσεων της πόλεώς μας ήτις μεταβαίνουσα εις Αθήνας να φροντίση να μη γίνη η γραμμή Τριπόλεως-Σπάρτης και να προτιμηθή η γραμμή Λεονταρίου-Σπάρτης" ["Σημαία" 17.11.1925]

Για τη συνέχεια δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε τι έγινε και πώς εξελίχθηκαν τα πράγματα. Ούτε η μία όμως, ούτε η άλλη σιδηροδρομική γραμμή έγινε, παρά το γεγονός ότι και ανάγκες και σχέδια υπήρχαν. Και αφού δεν έγιναν όλα αυτά σε μια εποχή που ο σιδηρόδρομος κυριαρχούσε, στη συνέχεια η κυριαρχία της βιομηχανίας αυτοκινήτου ήταν "απαγορευτική" για τέτοιου είδους σκέψεις και προτάσεις.

Ας γυρίσουμε όμως μερικά χρόνια πίσω για να δούμε



ένα άλλο ζήτημα: Ποιός ήταν ο κεντρικός σταθμός Καλαμάτας.

Το βέβαιο είναι πως η σιδηροδρομική γραμμή στα πρώτα χρόνια, έφθανε μέχρι το σημερινό σταθμό. Τα έργα στο λιμάνι δεν είχαν ολοκληρωθεί, ενώ ο οικιστικός ιστός της πόλης έφθανε περίπου μέχρι το βόρειο μέρος της σημερινής πλατείας, αν όχι ακόμη βορειότερα. Κάποιες πρώτες προβλέψεις για την επέκτασή της φαίνεται ότι είχαν γίνει καθώς βρίσκουμε το 1898 τροποποίηση του σχεδίου πόλης στη “συνοικία σιδηροδρομικού σταθμού” στην “Εφημερίδα της Κυβέρνησης” 117 Α, 2/7/1898 [Μ. Φερέτος “Ελευθερία” 27/5/1984]

Με την τροποποίηση αυτή προφανώς διαμορφώθηκε στις βασικές της γραμμές η σημερινή πλατεία σιδηροδρομικού σταθμού. Και υπήρχε ανάγκη να γίνει αυτό καθώς εδημιουργείτο έτσι ένας χώρος “στάθμευσης” όχι μόνο για τα τρένα αλλά και για τους... ανθρώπους. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός άλλωστε πως σε εκείνο το σημείο κτίσθηκαν λίγο αργότερα αρκετά ξενοδοχεία, μέρος των οποίων σώζεται σήμερα καθώς χαρακτηρίστηκαν σαν διατηρητέα κτίσματα. Παράλληλα αναπτύχθηκαν υπηρεσίες όπως εστιατόρια, καφεενεία κ.λπ., που σκοπό είχαν την εξυπηρέτηση των επιβατών.

Μόνο που τα πράγματα, και με την τροποποίηση του σχεδίου, δεν κύλησαν και τόσο... ομαλά. Αντιτιθέμενα συμφέροντα καθυστέρησαν την εφαρμογή του σχεδίου.

Η αξία την οποία θα έπαιρναν εκτάσεις οι οποίες την εποχή εκείνη ήταν χωράφια και βαλτότοποι, κινητοποιήσε τους ιδιοκτήτες της περιοχής από το καπνοκοπτήριο μέχρι την Παραλία. Οι οποίοι τον Αύγουστο του 1900 συγκεντρώθηκαν στο δημαρχιακό κατάστημα και εξέλεξαν επιτροπή η οποία αποτελέσθηκε από τους Λ. Καπετανάκη, Ιωαν. Νικόπουλο, Π. Στρούμπο και Ιω. Σταματε-



λάβη προκειμένου να κάνει τις απαραίτητες ενέργειες. Παράλληλα ζητήθηκε η συνδρομή των τότε βουλευτών Μαυρομιχάλη και Οικονομόπουλου, από την Κυβέρνηση.

Το τηλεγράφημα είχε ως εξής:

“Υπόθεσις σχεδίου της πόλεώς μας κατά τον σιδηροδρομικόν σταθμόν τι γίνεται; Είναι φοβερόν δια το συμφέρον ενός, ως μανθάνομεν, να καταστρέφεται μια ολόκληρος πόλις! Δεν φορολογούμεθα ημείς; Δεν πληρώνομεν, δεν είμεθα πολίται και ημείς, δικαιούμενοι προστασίαν εντός του νόμου πάντοτε; Αναγκαζόμεθα εις το τέλος να σας δηλώσωμεν ότι εάν λίαν ταχέως δεν εγκριθεί το σχέδιον αυτό ως ετροποποιηθή εσχάτως, δηλαδή με την πλατείαν έμπροσθεν και τους ευρείς δρόμους, θα περιφράξωμεν τα οικόπεδά μας όλα και θα παύση ούτω και αυτή η του σιδηροδρόμου λειτουργία. Δεν χρειάζονται πλέον ημίμετρα, αλλά γενναία μέτρα” [“Φως” 24. 8. 1900]

Από κάποιες προφορικές παραδόσεις, ο σιδηροδρομικός σταθμός της παραλίας εγκαινιάσθηκε με λαμπρότητα το 1904. Και φαίνεται να είναι βάσιμη αυτή η εκδοχή καθώς το λιμάνι, στα βασικά του έργα, είχε ολοκληρωθεί το 1902 ενώ ήδη είχαν αναπτυχθεί μια σειρά βιομηχανίες με πρώτη την Εταιρεία Οίνων και Οινοπνευμάτων Ζάννος και Ρος σε μια πολύ μεγάλη έκταση στο ύψος του σημερινού κολυμβητηρίου. Ο σταθμός της παραλίας αποτελούσε την αφετηρία του τρένου στη διαδρομή μέχρι την Αθήνα. Ενα δημοσίευμα στο “Μεσσηνιακό Λόγο” [28.11.1996] από το αρχείο του Γ. Καλούλη, δίνει μια εικόνα για τη σιδηροδρομική συγκοινωνία στις αρχές του αιώνα:

“Την παλιά ωραία εποχή όλα τα εργοστάσια της Καλαμάτας καθώς και ο σιδηρόδρομος έκαιγαν για καύσιμη ύλη λιγνίτη που το φέρναν καΐκια από την Κορώνη



(διότι εκεί κοντά ήτανε ένα μεγάλο λιγνιτωρυχείο). Το τρένο λοιπόν εκινείτο με ατμομηχανή.

Ξεκίνηγε το τρένο το καρβουνιάρικο στις 6 το πρωί για Αθήνα και έφθανε στις 9 με 10 το βράδυ στην Αθήνα. Δράμα δηλαδή το ταξίδι. Διότι όταν έβγαζες το κεφάλι σου στο παράθυρο, όταν έτρεχε το τρένο και κείνη τη στιγμή ο θερμαστής τάιζε λιγνίτη το καζάνι να κάνει ατμό, σου ερχότανε το κάρβουνο από την καπνοδόχο της μηχανής στα μάτια και η μούρη σου γινότανε κατάμαυρη.

Το μεγάλο όμως δράμα του ταξιδιού για Αθήνα ήτανε το 1917 που το λιμάνι της Καλαμάτας ήτανε αποκλεισμένο από τον αγγλικό στόλο και ο σιδηρόδρομος για κίνηση είχε ελιδξυλα που το ταξίδι τότε για Αθήνα γινότανε σε δύο δόσεις. Μία ημέρα Καλαμάτα-Τρίπολη και δεύτερη ημέρα Αθήνα! Διότι με τα ελιδξυλα το τρένο δεν μπορούσε να τρέξει την ώρα πάρα πάνω από δέκα χιλιόμετρα. Τα θυμάμαι όλα αυτά διότι τα έζησα όπως επίσης θυμάμαι ότι το ωτομοτρίς πρωτοήρθε στην Καλαμάτα το 1938.

Επί τη ευκαιρία γνωρίζω ακόμη εις τους αγαπητούς μου φίλους ότι ο κεντρικός σταθμός του σιδηροδρόμου τότε εις την πολύ παλαιάν εποχήν γύρω στο 1910 (που μπορώ να θυμάμαι τα γεγονότα) ήταν στο κτίριο που τώρα είναι στο υπό κατασκευήν δημοτικό πάρκο της Καλαμάτας. Από εκεί ξεκίνηγε η αμαξοστοιχία δι' Αθήνας".

Τα όσα προαναφέρθηκαν αποτελούν μια πρώτη απόπειρα να συγκεντρωθούν κάποια υλικά που σχετίζονται με τον τρόπο και το χρόνο ανάπτυξης του σιδηροδρόμου στη Μεσσηνία. Είναι βέβαιο πως με τα στοιχεία αυτά δεν εξαντλείται το θέμα, δίνεται όμως έτσι ένα απαραίτητο περίγραμμα της σιδηροδρομικής ιστορίας στο Νομό Μεσσηνίας.



ΛΑΥΡΙΟ - ΑΘΗΝΑ

Θα χρειαστεί να επιστρέψουμε πολλά χρόνια πίσω, προκειμένου να συνεχιστεί η αφήγηση για την ανάπτυξη του δικτύου σιδηροδρόμων στην υπόλοιπη Ελλάδα.

Η αρχική σύμβαση για την κατασκευή και εκμετάλλευση του σιδηροδρόμου από το Λαύριο μέχρι την Αθήνα, υπεγράφη στις 4 Μαΐου 1882, μεταξύ των υπουργών Εσωτερικών και Οικονομικών Χ. Τρικούπη και Π. Καλλιγά, ως εκπροσώπων του Κράτους, και του Δ. Μουτσόπουλου προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας των μεταλλουργιών Λαυρίου. Η σύμβαση κυρώθηκε με νόμο στις 22 Ιουνίου του ίδιου χρόνου. Είχε διάρκεια 99 χρόνων και με αυτή η εταιρεία των μεταλλουργιών ανέλαβε την υποχρέωση να συστήσει ανώνυμη ελληνική εταιρεία, στην οποία θα μεταβίβαζε το προνόμιο της κατασκευής και εκμετάλλευσης της γραμμής, ενώ υποχρεώθηκε ταυτόχρονα να κατασκευάσει διακλάδωση της κύριας γραμμής που θα ξεκινούσε από το Ηράκλειο και θα κατέληγε στο Μαρούσι και την Κηφισιά.

Το μετοχικό κεφάλαιο της “Εταιρείας των σιδηροδρόμων Αττικής” ορίστηκε σε έξι εκατομμύρια δραχμές, το οποίο θα έπρεπε να καταβληθεί μέσα σε μια τριετία από την έγκριση των διαγραμμάτων, διάστημα μέσα στο οποίο θα έπρεπε να είχε αποπερατωθεί το έργο. Συμφωνήθηκε επίσης πως όταν τα κέρδη που θα έπρεπε να διανεμηθούν στους μετόχους θα υπερέβαιναν το 3% του κεφαλαίου που είχε καταβληθεί, οι δε μέτοχοι πήραν το 3% επί του ιδίου κεφαλαίου από τη σύσταση της εταιρείας, το τυχόν υπόλοιπο των καθαρών κερδών θα διανέμεται εξ ίσου μεταξύ του δημοσίου και της εταιρείας.

Η διάταξη αυτή τροποποιήθηκε στις 7 Μαρτίου 1891



Ολόκληρη βιομηχανική περιοχή δημιουργήθηκε στις αρχές του 20ού αιώνα γύρω από το σταθμό του λιμανιού της Καλαμάτας, που εξυπηρετούσε πλήρως τις ανάγκες μεταφορών εκείνης της εποχής



και το ποσοστό που προαναφέρθηκε ανέβηκε στο 7%. Με το νόμο αυτό ανέλαβε την υποχρέωση να δαπανήσει μέσα σε μια διετία πεντακόσιες χιλιάδες δραχμές για τον εξωραϊσμό της Κηφισιάς ή άλλων σημείων των προαστείων της Αθήνας, με υπόδειξη του υπουργείου Εσωτερικών.

Στις 18 Ιανουαρίου 1901 υπεγράφη νέα σύμβαση που κυρώθηκε με νόμο στις 15 Φεβρουαρίου 1901, με την οποία οριζόταν πως το δημόσιο μπορούσε να εξαγοράσει το σιδηρόδρομο μόνο μετά την 31η Δεκεμβρίου 1920. Με την ίδια σύμβαση η εταιρεία ανέλαβε την υποχρέωση να κατασκευάσει το άλσος της Κηφισιάς και να εγκαταστήσει σε αυτό εστιατόριο, θέατρο, καφενείο και διάφορα περίπτερα, καθώς και εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, για τον ηλεκτροφωτισμό του άλσους και των δρόμων που βρίσκονταν γύρω από αυτό.

Οι εργασίες για την κατασκευή αυτού του δικτύου άρχισαν τον Ιανουάριο του 1883, υπό τη διεύθυνση του μηχανικού Ν. Γαζή. Το πρώτο τμήμα της γραμμής από την πλατεία Αττικής μέχρι την Κηφισιά, μήκους 15 χιλιομέτρων, παραδόθηκε σε κοινή χρήση το Φεβρουάριο του 1885.

Τα εγκαίνια έγιναν στις 4 Φεβρουαρίου και οι Αθηναίοι επωφελούμενοι της καλοκαιρίας και τη σύμπτωση με τις Αποκριές, έσπευσαν να γιορτάσουν τα “Κούλουμα” στα προάστια.

Η περιγραφή που αναφέρει ο Κτενιάδης, από εφημερίδα της εποχής, είναι χαρακτηριστική για την Αθήνα του 1885:

“Η πανηγυρικός εγκαίνιασθείσα σιδηρά οδός απ’ Αθηνών εις Κηφισίαν έχει ωρισμένον μήκος 14.808 μέτρων. Κατεσκευάσθησαν καθ’ όλον το μήκος της γραμμής 78 τεχνικά έργα υπό την επίβλεψιν του μηχανικού της Εταιρείας κ. Ν. Γαζή, όστις πανταχόθεν χθες εδέχε-



το συγχαρητήριο δια την επιτυχίαν του έργου. Και είναι μεν αληθές ότι πολλοχού η κίνησις είναι λίαν επαισθητή, αλλά τούτο, διότι η επιχωμάτωσις δεν συνεπάγεται έτι, ιδίως όπου ήτο αργιλώδης η γη.

Η αμαξοστοιχία διέρχεται δια 9 γεφυρών, ών μάλλον αξιοσημείωτοι είναι η των Ποδαράδων σιδηρά, και η υπό το υδραγωγείον Κασσαβέτη. Τα ύψη των επιχωματώσεων είναι από 9-10 μέτρων επενδεδυμένα, κατά την φράσιν των μηχανικών δια ξηροχωμασιών, και αντιθέτως τα μέγιστα βάθη διήκουσι μέχρι 5 μέτρων εκβραχισμού.

Αι ατμάμαξαι κατασκευασθείσαι εν τοις εργοστασίοις του Tubize εν Βελγική δύνανται να σύρωσι και 12 βαγόνια υπό την μεγίστην κλίσιν 25 χιλιοστών και ταχύτητα μέχρι 40 χιλιομέτρων, μετά 300 κατά μέσον όρον επιβατών.

Η πρώτη αμαξοστοιχία ανεχώρησε την 7, η δεύτερα την 10 π. μ. Και απετελείτο η τελευταία αυτή εξ 11 αμαξών, αίτινες εισί διηρημένοι εις τρία διαμερίσματα και ταύτα διατέμνονται κατά μήκος υπό του διαδρόμου, ούτως ώστε δύναται τις ακώλυτος να φθάση από της πρώτης μέχρι της τελευταίας του συρμού αμάξης. Σχετικώς τα διαμερίσματα ταύτα είναι ευρυχωρότερα ή τα του σιδηροδρόμου Πελοποννήσου. Ηδύναντο όμως να είναι και ολίγον τι πολυτελέστερον ηυπρεπισμένα.

Το πολύ του πλήθους ανήλθεν εις Κηφισίαν δια του συρμού της 10ης ώρας. Και αι σάλπιγγαι των οδηγών ήχουν βραχναί - δια πρώτην φοράν εγένετο χρήσις αυτών - και ο κώδων εσήμαινε και όμως ήρχοντο έτι επιβάται, άλλοι δια των λεωφορείων και άλλοι δι' αμαξών.

Και είναι μεν ο σταθμός μακράν της πόλεως και θα είναι έως ου κατασκευασθή ίδιος τροχιόδρομος υπό της εταιρείας, αλλά και η πλεονεξία τινών αμαξηλατών υπερβαίνει παν μέτρον. Τσσαύτη ήτο η συρροή του κό-



σμου εις τον σταθμόν ώστε η διεύθυνσις ηναγκάσθη την 2 μ. μ. να απαγορεύση την πώλησιν των εισιτηρίων, πολλαί δε οικογένειαι απήλθον άπρακτοι λαβούσαι όπισω το τίμημα του εισιτηρίου.

Είχον δίκαιον οι κάτοικοι του Αμαρουσίου υποδεχόμενοι μετά τυμπάνων και αυλών εκάστην αμαξοστοιχίαν διερχομένην εκείθεν. Δια του σιδηροδρόμου τούτου πάντα τα μεταξύ Αθηνών και Λαυρίου χωρία θα ευρίσκωνται εις άμεσον συγκοινωνίαν εντός ολίγου μετά της πρωτευούσης και καλλωπιζόμενα ολίγον θα ελκύωσιν ικανόν πλήθος εν ώρα θέρους.

Η αμαξοστοιχία διήρχετο δια μέσου καταφύτου κοιλάδος, ήν περιέκλειεν εντεύθεν μεν ο Υμηττός και το Πεντελικόν, εκείθεν δε η ιοβαφής Πάρνης, επί των κορυφών της οποίας ελεύκαζεν η χιών.

Μετά ημίσειαν περίπου ώραν η αμαξοστοιχία έφθασε εις Κηφισίαν, το προσωρινώς τελευταίον όριον της γραμμής, και όλος εκείνος ο κόσμος διενεμήθη εις τας έξοχικάς επαύλεις και τους κήπους ή περί εις τα την μικράν πλατείαν εστιατόρια, ενώ άλλοι εστρατοπέδευσαν περί την Πλάτανον και εκεί επί το αγροτικώτερον εγεύθησαν το πρώτον νησιτίσιμον πρόγευμα. Οι φρονιμώτεροι εκόμιζον μεθ' εαυτών και προμήθειαν, άλλοι δε ηρίστησαν εκ των ενόντων, πίνοντες τον μέλανα οίνον της εγχωρίου βιομηχανίας.

Ζωηρότερα σχετικώς εωρτάσθησαν τα Κούλουμα εν Αμαρουσίω, ένθα και παρέμειναν οι πλείότεροι. Εκεί δε είχε δημοτικώτερον κάπως χαρακτήρα η εορτή, και θορυβωδέστερον ήχουν τα εγχώρια τύμπανα και αφθονώτερον εσπένδετο ο ρητινίτης. Τινές κατ' ιδίαν όμιλοι εχόρευον και τους εθνικούς χορούς εντός κήπων, πολλαί δε κυρίαι και δεσποινίδες διέτρεχον τους αγρούς εις αναζήτησιν της πτωχής ανεμώνης.

Ο σταθμός του σιδηροδρόμου εύρηται εν μεν τη Κη-



φισία έναντι της οικίας Βούρου, εν δε τω Αμαρουσίω έναντι της οικίας Κοκόλη. Η αμαξοστοιχία ουχ ήτον οσάκις υπάρχωσιν επιβάται, ίσταται και εν Πατησίοις και εν Ηρακλείω.

Ο σιδηρόδρομος εγκαινιασθείς υπό ούτω αισίους οιωνούς θα αποβή συν τω χρόνω λίαν προσοδοφόρος, ιδίως όταν η γραμμή προεκταθή και μέχρι του Λαυρίου και όταν αναχωρώσι πλειότεραι αμαξοστοιχίαι”.

Τα εγκαίνια της λειτουργίας του δευτέρου τμήματος των σιδηροδρόμων Αττικής, έγιναν στις 20 Ιουνίου του ιδίου χρόνου. Λίγο αργότερα επιτράπηκε η στρώση της γραμμής μέσω των οδών Κοδριγκτώνος και 3ης Σεπτεμβρίου, οπότε και ο σταθμός της Αθήνας μεταφέρθηκε στην πλατεία Λαυρίου στην οδό 3ης Σεπτεμβρίου το 1889. Τριάντα χρόνια αργότερα όταν η εταιρεία ΣΠΑΠ εξαγόρασε το σιδηρόδρομο Λαυρίου, ο σταθμός μεταφέρθηκε στον αντίστοιχο των ΣΠΑΠ.

Τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του σιδηροδρόμου Αθήνας-Λαυρίου, η μεταφορά των επιβατών στο σταθμό της Αθήνας, που βρισκόταν στην πλατεία Αττικής, γινόταν με λεωφορεία της εταιρείας που στάθμευαν στην πλατεία Ομονοίας.

ΑΠΟ “ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΜΕΧΡΙ ΣΥΝΟΡΩΝ”

Η πρώτη συζήτηση επί του νομοσχεδίου που αφορούσε στην κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιά-Λάρισας (27 Μαρτίου 1889) εξαντλήθηκε σχεδόν εξ ολοκλήρου σε δευτερεύουσας σημασίας θέμα, στην ανάγκη δηλαδή της διεξαγωγής συνεννοήσεων με την Υψηλή Πύλη για τον καθορισμό του σημείου, στο οποίο θα γινόταν η ένωση του σιδηροδρόμου αυτού με το τούρκικο δίκτυο, υπό την προϋπόθεση πάντοτε ότι η



Τουρκία θα έδινε τη συγκατάθεση για την κατασκευή γραμμής που θα ένωνε τα δίκτυα των δύο χωρών στο έδαφός της.

Ο βουλευτής Καραπάνος πήρε πρώτος το λόγο και σημείωσε ότι οι υπό κατασκευή σιδηροδρομικές γραμμές πρέπει να εξετάζονται μόνον από την άποψη της εξυπηρέτησης εσωτερική συγκοινωνίας. Ειδικά για τη γραμμή Αθήνας-Λάρισας ανέφερε ότι υπάρχει και μια άλλη περίπτωση σοβαρή που θα πρέπει να εξετασθεί επίσης: Η ένωση δηλαδή του δικτύου με τους σιδηροδρόμους της Τουρκίας και μέσω αυτών με το ευρωπαϊκό δίκτυο. Πρέπει δε να ληφθεί υπόψη ότι η εσωτερική συγκοινωνία που πρόκειται να εξυπηρετήσει είναι δυσανάλογος προς τα βάρη τα οποία επιβάλλοντο. Για το λόγο ότι ήδη η Θεσσαλία εξυπηρετείτο επαρκώς με τους τοπικούς σιδηροδρόμους. Η Λαμία δεν είχε επείγουσα ανάγκη βελτίωσης της συγκοινωνίας της με την υπόλοιπη Ελλάδα, οι δε επαρχίες Θηβών και Λειβαδιάς πλεονεκτούσαν απέναντι σε άλλες περιοχές όπως είναι η Ακαρνανία, η Ευρυτανία, η Αρτα, η Λακωνία κλπ. από συγκοινωνιακή άποψη.

Επισημαίνοντας αυτά ο Καραπάνος συνέχιζε:

“Εφ’ όσον όμως κύριος σκοπός του Νομοσχεδίου είναι ουχί η εξυπηρέτησις της εσωτερικής συγκοινωνίας, αλλ’ η ένωσις μετά της Ευρώπης δια των τουρκικών σιδηροδρόμων, πρέπει να ληφθούν υπ’ όψιν αμφοτέρων των κρατών αι απόψεις. Δεν δυνάμεθα να συνδεθώμεν μετά της Ευρώπης δια της κατασκευής της προτεινόμενης γραμμής, εάν η τουρκική κυβέρνησις δεν συναινέση εις την κατασκευήν γραμμής, η οποία αποσπωμένη εκ του σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης-Σκοπίων να φθάση μέχρι των Ελληνικών συνόρων.

Πας λοιπόν ειλικρινώς επιδιώκων την σιδηροδρομικήν ένωσιν Ελλάδος και Ευρώπης και κηδόμενος των



συμφερόντων του τόπου, δεν δύναται να επιχειρήση το έργον ειμή αφού επιτύχη την σύμπραξιν αμφοτέρων των κρατών. Διότι, εάν ημείς μόνοι κατασκευάσωμεν την γραμμήν από Πειραιώς μέχρι Συνόρων, η δε Τουρκία αρνηθή την κατασκευήν της γραμμής Θεσσαλονίκης-Σκοπίων μέχρι των συνόρων τούτων, θέλομεν εκτελέση έργον οικονομικώς επιβλαβέστατον δια τον τόπον. Τοιαύται συνεννοήσεις έγιναν, παρεστάθη μάλιστα ότι αύται κατέληξαν εις συνομολόγησιν συμβάσεως, φαίνεται όμως ότι απέτυχον, ένεκα δε τούτου έχομεν ήδη ενώπιόν μας Νομοσχέδιον άνευ τοιαύτης συμβάσεως. Δεν γνωρίζω τους λόγους της αποτυχίας των συνεννοήσεων. Νομίζω όμως ότι ο κυριώτερος λόγος της αρνήσεως της Τουρκίας είναι η μη συγκατάθεσις της εις την κατασκευήν της ανηκούσης εις αυτήν σιδηροδρομικής γραμμής. Εάν τούτο είναι ακριβές, το συζητούμενο νομοσχέδιον αποτελεί, ου μόνον πολυτέλειαν, αλλά και ασυγχώρητον σπατάλην, δεδομένου ότι θα επιβαρυνθή το Δημόσιον με δαπάνην εκατόν εκατομμυρίων.

Εις την Τουρκίαν επικρατεί δυσμενές πνεύμα προς την ένωσιν των σιδηροδρόμων της χώρας ταύτης με άλλα κράτη, ως επιμαρτυρεί η στάσις της οθωμανικής κυβερνήσεως επί του ζητήματος της ενώσεως των τουρκικών μετά των σερβικών και αυστριακών σιδηροδρόμων. Πλην των ποικίλων άλλων λόγων, δια τους οποίους η Τουρκία δεν επιθυμεί ένωσιν των σιδηροδρόμων της, συντρέχουν και λόγοι εμπορικοί και στρατηγικοί. Εφ' όσον λοιπόν δεν έχομεν βασίμους ελπίδας συγκαταθέσεως της Τουρκίας, δεν νομίζω ότι πρέπει να επιχειρήσωμεν την κατασκευήν του σιδηροδρόμου τούτου".

Στη συνέχεια το λόγο πήρε ο Χαρ. Τρικούπης, ο οποίος είπε μεταξύ άλλων:

“Το υποβληθέν νομοσχέδιον συνώδευσα δια μελετών



της γαλλικής αποστολής, δι' υπομνημάτων και σχεδίων, εις τρόπον ώστε, κρίνω περιττόν να εισέλθω εις τας λεπτομερείας του και θα περιορισθώ να απαντήσω εις τας κατ' αυτού επικρίσεις. Ηκούσαμεν προ ολίγου ό-τι ο σιδηρόδρομος, ούτινος προτεινόμεν την κατασκευήν, θα είναι καθ' εαυτόν σχεδόν άχρηστος, πάσαν την χρησιμότητα αυτού προσλαμβάνων εκ της ενώσεως μετά των τουρκικών σιδηροδρόμων. Παρέστησεν ο κύριος βουλευτής, ο αναπτύξας την επίκρισιν ταύτην, ότι το νομοσχέδιον είναι προϊόν του συστήματος της Κυβερνήσεως, το οποίον βασίζεται εις την τόλμην και εις την τύχην. Ουδέν άλλο νομοθετικόν μέτρον μετέχει ολιγώτερον του συζητουμένου της τόλμης ή επαφίεται εις την τύχην. Είπεν ο κύριος βουλευτής, ότι έχει γνώσιν των διαπραγματεύσεων της Κυβερνήσεως επί του θέματος και γνωρίζει ότι αύτη επεδίωξεν την δια των εταιρειών απόκτησιν της ενώσεως, υπό την εγγύησιν τούτων και ότι εις περίπτωσιν μη πραγματοποιήσεως της ενώσεως αι εταιρείαι θα υπεχρεούντο να αποζημιώσουν το Κράτος.

Δύναμαι να διαβεβαιώσω τον αξιότιμον βουλευτήν, ό-τι αι διαπραγματεύσεις εκείναι επέτυχον και ότι την στιγμήν αυτήν, εάν ηθέλομεν, ηδυνάμεθα να υποβάλωμεν εις την Βουλήν υπογεγραμμένας τας συμβάσεις, θα καθιστώμεν δε τας συμβάσεις οριστικάς, εάν δεν υπήρχον λόγοι, ένεκα των οποίων δεν δυνάμεθα να δεχθώμεν ό, τι πρό τινος προετείναμεν.

Βάσις των σκέψεων ημών κατά τας διαπραγματεύσεις απετέλει η οικονομική κατάσταση της χώρας. Και άλλοτε μας εδόθη αφορμή να εξηγήσωμεν την στενότητα των όρων, υπό τους οποίους πραγματοποιείται το σύμπλεγμα των σιδηροδρόμων ημών. Κατεκρίθησαν λ. χ. οι όροι υφ' ους εγένετο η παραχώρησις της κατασκευής της γραμμής Μύλων-Καλαμών, χωρίς να ληφθή



υπ' όψιν ότι όταν εγένοντο αι διαπραγματεύσεις η οικονομική κατάστασις της χώρας ήτο διάφορος και ότι ήδη αύτη έχει βελτιωθεί σημαντικώς. Εάν λοιπόν λάβωμεν την αρχήν ταύτην ως βάσιν, τότε πρέπει να αναβάλωμεν την κατασκευήν του διεθνούς σιδηροδρόμου έως ότου, με την πάροδον του χρόνου, η οικονομική μας κατάσταση βελτιωθεί έτι περισσότερο. Αλλά το έργο τούτο ουδεμίαν επιδέχεται αναβολήν ως εκ της πίστεως που έχομεν εις το εξωτερικόν, να πορισθώμεν εκείθεν το αναγκαίον χρήμα, εάν δε επέλθη η ελπιζομένη βελτίωσις των οικονομικών της χώρας, θέλομεν χρησιμοποιήση την πίστην ταύτην προς πορισμόν ετέρου χρήματος δι' άλλας επιχειρήσεις. Αλλωστε, η ταχύτερα εκτέλεσις έργων συγκοινωνίας θα συντελέση εις την βελτίωσιν των οικονομικών του τόπου.

Ο προαγορεύσας παρέστησεν ότι ο συνοριακός σιδηρόδρομος άνευ ενώσεως ουδεμίαν χρησιμότητα έχει ή αύτη είναι τόσο μικρά, ώστε δεν πρέπει να κατασκευασθή ούτος πριν ή συσταθούν άλλοι πολλοί σιδηρόδρομοι εις την χώραν. Αλλ' ο προαγορεύσας παρείδε κάτι σπουδαίον: ότι τα της εσωτερικής και εξωτερικής συγκοινωνίας δεν είναι τα μόνα εξεταστέα εν προκειμένω προς καθορισμόν της χρησιμότητος του σιδηροδρόμου τούτου και ότι υπάρχουν και λόγοι στρατηγικοί συνηγορούντες υπέρ της κατασκευής αυτού περισσότερο ίσως της ανάγκης της διεθνούς συγκοινωνίας. Ταύτα λέγων δεν εννοώ ότι τον σιδηρόδρομον τούτον θα κατασκευάσωμεν μόνον δια λόγους στρατηγικούς και ότι πρέπει να αδιαφορήσωμεν εις την ένωσιν μετά του τουρκικού και ευρωπαϊκού δικτύου. Τουναντίον, φρονώ, ότι η ένωσις εξυπηρετείται άριστα δια του κατατεθέντος νομοσχεδίου.

Ο κ. βουλευτής σας προτείνει να αναβληθή η ψήφισις του νομοσχεδίου, δια να μη καταστήσετε δια της ψηφί-



σεώς του, ως έχει, αδύνατον την ένωσιν. Εγώ λέγω: σπεύσατε να το ψηφίσετε δια να εξασφαλίσετε την ένωσιν. Μόνον οι αγνοούντες τα πράγματα της Τουρκίας ημπορούν να αμφιβάλλουν ότι η ψήφισις του νομοσχεδίου εξασφαλίζει την ένωσιν. Ημείς εδηλώσαμεν ότι θέλομεν να συνδέσωμεν σιδηροδρομικώς το κέντρον μετά των συνόρων και έχομεν πανταχόθεν προτάσεις και τηλεγραφήματα δι' ων ζητούνται πληροφορίες. Ας είπη το ίδιον και η Τουρκία και θα ιδήτε ότι δεν θα δυνηθή να εξεύρη ούτε το δέκατον των πόρων που δυνάμεθα ημείς να εξεύρωμεν, εκτός μόνον υπό τον όρον της ενώσεως. Ιδού λοιπόν ποία πλεονεκτήματα έχομεν ημείς έναντι της Τουρκίας, η οποία άλλως τε γνωρίζει τούτο καλώς, ως έχομεν δεδομένα να πιστεύωμεν.

Είπον εν αρχή ότι και αν παρ' ελπίδα δεν επιτύχωμεν την ένωσιν, θα λύσωμεν υπέρ ημών το στρατηγικό ζήτημα· την σημασίαν δε αυτού έκαστος αντιλαμβάνεται. Δια στρατηγικούς λόγους άλλοτε η Τουρκία δεν ήθελε την ένωσιν, εκ στρατηγικών δε λόγων επιδιώκει ήδη αυτήν. Δεν βαδίζομεν λοιπόν εις την τύχην. Είμεθα βέβαιοι ότι η Τουρκία θα δεχθή την ένωσιν καλύτερον δια του υπό συζήτησιν νομοσχεδίου ή δια συμφωνιών μετά εταιρειών, ως εκείνων που διεπραγματευόμεθα άλλοτε. Τότε ηναγκάσθημεν να προσφέρωμεν 205.000 δρχ. κατά χιλιόμετρον, ενώ ήδη, καθ' όλας τας ενδείξεις δύναται να γίνη η κατασκευή αντί 160.000 δρχ., ίσως δε και με ολιγώτερα λόγω συναγωνισμού.

Διεπραγματευόμεθα τότε ευρισκόμενοι εις μειονεκτικήν θέσιν και επετρέψαμεν εις τας εταιρείας να κανονίσουν τα της ενώσεως όπως δυνηθούν, υποχρεωμένοι να υποκύψωμεν εις πάσας τας απαιτήσεις της Τουρκίας ως προς την χάραξιν της οδού. Ούτως, ως επληροφορήθημεν παρά των εταιρειών, η Υψηλή Πύλη, από μεταβολής εις μεταβολήν και δια να καταστήση την χάραξιν



όσον το δυνατόν ολιγώτερον επωφελή δια την χώραν μας, κατέληξεν εις την πρότασιν περί ενώσεως δια της γραμμής Καλαμπάκας. Πρότερον η Τουρκία, επωφελουμένη της περιστάσεως, εφρόνει ότι ηδύνατο να κανονίση τα της ενώσεως κατά το δοκούν. Ηδη δυνάμεθα να διαπραγματευθώμεν επί ίσοις όροις. Δεν δεχόμεθα λοιπόν την δια Καλαμπάκας ένωσιν και δυνάμεθα να κατασκευάσωμεν τον σιδηρόδρομον χωρίς να περιμένωμεν να ορισθή το σημείον της ενώσεως, ορίζοντες ημείς το ενδεικνυόμενον υπό του συμφέροντος των δύο Κρατών σημείον.

Την απαιτουμένην δαπάνην δυνάμεθα να πορισθώμεν είτε επί υποθήκη, είτε άνευ υποθηκεύσεως του σιδηροδρόμου. Η υποθήκευσις των σιδηροδρόμων, βελτιούσα υπέρ του Κράτους τους όρους του δανείου, ουδένα επάγεται περιορισμόν επιβλαβή εις τα συμφέροντα των συμφωνιών περί κατασκευής και εκμεταλλεύσεως της γραμμής. Κατά το Νομοσχέδιον, διαθέτοντες το δάνειον, αποκτώνμεν μετρητά, δι' ων θέλει κατασκευασθή η γραμμή και δυνάμεθα, προκαλούντες διεθνή συναγωνισμόν, να επιτύχωμεν κατασκευήν επωφελή δια την χώραν”.

Κατά τη συνεδρίαση της επόμενης ημέρας 28 Μαρτίου, το λόγο πήρε ο αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης Θ. Δηλιγιάννης, ο οποίος εξέφρασε την έκπληξή του για όσα είπε ο Τρικούπης για τις πραγματικές προθέσεις της Τουρκίας, για το ζήτημα της ένωσης των σιδηροδρόμων της με τους ελληνικούς, οι οποίες όπως είπε είναι δημιούργημα της φαντασίας του πρωθυπουργού. Αναφερόμενος στον ισχυρισμό του Τρικούπη ότι η οικονομική κατάσταση του τόπου είχε βελτιωθεί τόσο ώστε να είναι εύκολη η εξεύρεση οποιουδήποτε δανείου από το εξωτερικό, είπε ότι απορεί πώς δεν το γνώριζε ο πρωθυπουργός τον Δεκέμβριο, όταν γίνονταν διαπραγματεύσεις με διάφορες εταιρείες.



Και συνέχιζε ο Δηλιγιάννης:

“Τα λεχθέντα υπό του πρωθυπουργού, είναι ανακριβή. Ουδεμία εταιρεία θέλει δεχθή να αναλάβη την κατασκευήν του έργου άνευ προκαταβολικής συναινέσεως της Τουρκίας εις την ένωσιν και ουδείς στέργει να δανείση την χώραν. Αλλά και οι υπολογισμοί του πρωθυπουργού ως προς την δαπάνην της κατασκευής είναι ανακριβείς. Η γαλλική αποστολή, εις υπόμνημα που υπέβαλε την 10 Σεπτεμβρίου 1883 προσδιώρισε, τα έξοδα κατασκευής της γραμμής εις 203 χιλιάδας φράγκων κατά χιλιόμετρον, επί τη βάσει δε του κακού τούτου υπολογισμού διεπραγματεύθη η Κυβέρνησις προς τας εταιρείας, αι οποίαι διετέλουν φυσικά εν γνώσει του ότι η δαπάνη δεν ηδύνατο να είναι μεγαλύτερα των 160 χιλιάδων φράγκων. Και από της βάσεως αυτής έφθασαν οι διαπραγματεύσεις εις το ποσόν των 225 χιλιάδων φράγκων, προταθείσης παρά των εταιρειών της αυξήσεως 22 φράγκων κατά χιλιόμετρον. Εάν όμως η γαλλική αποστολή δεν έκαμνε το μέγα αυτό λάθος, το οποίον μόλις τώρα και αυτή και ο πρωθυπουργός ανεκάλυψαν, δεν θα εφθάνομεν εις το ποσόν των 225 χιλιάδων αλλ’ εις την τιμήν των 183 χιλιάδων. Κατά συνέπειαν η απόφασις της Κυβερνήσεως να διακόψη τας μετά των εταιρειών συνεννοήσεις και να ζητήσει παρά της Βουλής δια του συζητουμένου Νομοσχεδίου την άδειαν συνομολογήσεως δανείου 80 εκατομμυρίων φράγκων δεν προκαλεί μείωσιν της δαπάνης, ως αναφέρει η εισηγητική έκθεσις, κατά 22.425.000, αλλά μόνον 7.590.000 και ολιγώτεραν ακόμη, δεδομένου ότι εκτός της τιμής των 160 χιλιάδων κατά χιλιόμετρον, ζητεί και 8,5 εκατομμύρια δια τους μεσολαβούντες τόκους δύο ετών.

Αλλ’ ο πρωθυπουργός ωμίλησε και περί των στρατηγικών πλεονεκτημάτων του σιδηροδρόμου. Αλλά ποία είναι αυτά τα πλεονεκτήματα; Ανέγνωσα το υπόμνημα της γαλλικής αποστολής και είδον εν αυτώ ότι εάν κα-



τασκευασθή ο σιδηρόδρομος μέχρι των συνόρων, το Κράτος δύναται εις ώραν ανάγκης να μεταφέρει εκ της πρωτευούσης εις την μεθόριον 5.000 άνδρας εντός 24 ωρών. Το πράγμα δεν είναι βεβαίως ανάξιον λόγου. Διότι δύνανται να παρουσιασθούν περιπτώσεις επιβάλλουσαι την μεταφοράν πολυπληθούς στρατού εις τα σύνορα. Εάν μάλιστα το Κράτος αποκλεισθή όπως τω 1886, υπό στόλων μεγάλων χωρών, τότε η ανάγκη της δια της ξηράς μεταφοράς είναι αναπόφευκτος. Αλλ' η οικονομική μας κατάσταση είναι τοιαούτη, ώστε η σωρεία των δανείων και των ελλειμμάτων θα φέρουν την χώραν εις θέσιν να αποκτήσῃ μεν σιδηρόδρομον μέχρι Λαρίσης και συνόρων, αλλά να μη είναι εις θέσιν να έχῃ στρατόν δια να μεταφέρει εν ώρα ανάγκης εις τα σύνορα”.

Στη συνέχεια ανέφερε ένα-ένα τα δάνεια που είχαν συναφθεί για την κατασκευή του σιδηροδρόμου και για άλλες ανάγκες από το 1887 και εξέφρασε το φόβο ότι με τη σύναψη και του νέου δανείου που ζητείται, η χώρα κινδυνεύει να βρεθεί προ εκπλήξεων:

“Ολοι επιθυμούμεν δρόμους και σιδηροδρόμους, αλλά δεν θέλομεν να γίνωμεν θεαταί του ανοσίου δράματος της 23 Αυγούστου 1883. Είδομεν κάποτε διάταγμα, δια του οποίου έμελον να κατασκευασθούν 76 εθνικάι οδοί και εδοξάζαμεν τον Υψιστον, διότι ο πρωθυπουργός κατώρθωνε δια της συνάψεως παρά της Τραπέζης δανείου 20 εκατομμυρίων να κατασκευάσῃ οδικόν δίκτυον. Το αποτέλεσμα ήτο ότι οδούς δεν απεκτήσαμεν, το δε δάνειον δεν γνωρίζω εις τι εχρησιμοποιήθη. Φαντασθήτε τον πρωθυπουργόν γενόμενον κάτοχον 80 εκατομμυρίων, τοποθετουμένων εις το δημόσιον ταμείον και θα δυνηθήτε να συλλάβητε τα αισθήματα της φιλαρχίας και τας σκέψεις της θεραπείας κομματικών συμφερόντων, τα οποία τον υποκινούν εις την λήψιν σπασμωδικών και επιβλαβών δια τον τόπον μέτρων”.



Δ. Ράλλης:

“Εάν οι κυβερνώντες την χώραν ελάμβανον υπ’ όψιν την ανάγκην της κατασκευής του σιδηροδρόμου Πειραιώς-Λαρίσης δεν θα έσπευδον να κατασκευάσουν έργον δευτερευούσης σημασίας, αφορών εις ικανοποιήσιν τοπικών μάλλον συμφερόντων, αλλά θα εφρόντιζον ενωρίτερον να εκτελέσουν το σπουδαίον και χρησιμώτατον τούτο έργον. Αι προβαλλόμεναι αντιρρήσεις είναι άνευ σημασίας. Δεν θέλει η Τουρκία την ένωσιν. Ας μην τη θελήση ποτέ! Εχω όμως την γνώμην, ότι εάν οι στρατηγικοί λόγοι δεν την πείσουν να την δεχθή, θα την υποχρεώσουν εις τούτο τα εμπορικά συμφέροντα. Πράγματι ανθίστατο η Τουρκία, από στενοκεφαλίαν, εις την ένωσιν με τους σερβικούς σιδηροδρόμους. Αλλ’ υπήρξε στιγμή καθ’ ήν η πίεσις των ευρωπαϊκών συμφερόντων την ηνάγκασε να υποκύψη. Ούτω πιστεύω ότι θα έλθη στιγμή κατά την οποίαν υπό την πίεσιν των διεθνών συμφερόντων θα αναγκασθή και πάλιν ο Σουλτάνος να υπογράψη το φερμάνιον της ενώσεως, οπότε θα δυνηθώμεν να συνδεθώμεν μετά του ευρωπαϊκού δικτύου. Πρέπει όμως να είμεθα έτοιμοι, χωρίς να αναμένωμεν πότε θα ευαρεστηθή ούτος να εγκρίνη την ένωσιν. Αλλά και αν τούτο δεν πρόκειται να γίνη, πρέπει να στερηθώμεν επ’ άπειρον μιάς τοιαύτης γραμμής; Ο σιδηρόδρομος ούτος θα εξυπηρετήση το εθνικόν συμφέρον και ως εκ τούτου δεν δύναμαι παρά να είμαι θιασώτης του έργου και να ζητήσω την δια παντός τρόπου πραγματοποιήσιν αυτού”.

Ακολουθεί και τρίτη συνεδρίαση της Βουλής στις 30 Μαρτίου.

Σε αυτή ο Ρικάκης, παίρνοντας το λόγο είπε μεταξύ άλλων:

“Όταν εγένετο η προσάρτησις της Θεσσαλίας, τα δε ελληνικά σύνορα επεξετάθησαν μέχρι σχεδόν των ο-



ρίων της Μακεδονίας, η κυβέρνηση της εποχής εκείνης, ής είχαν την τιμήν να αποτελώ μέλος, θεώρησεν απαραίτητον την κατασκευήν σιδηροδρομικής γραμμής απ' Αθηνών μέχρι Λαρίσης. Και εσκέφθη ούτω, μολονότι τα βάρη που είχαν αναλάβει, ένεκα της επιστρατεύσεως, ήσαν μεγάλα και τα μέσα άτινα διέθετε περιωρισμένα, διότι έκρινεν ότι έπρεπε να παρίδη την οικονομικήν κατάστασιν και να προβή εις την συνομολόγησιν συμβάσεως, δι' ής επεβαρύνετο το Κράτος με 82 περίπου εκατομμύρια φράγκων. Η σύμβασις εκείνη εκανόνιζε την κατασκευήν με άλλο σύστημα, διάφορον του σημερινού, διότι το Κράτος εδέχετο εγγύησιν τόκου 5% επί του ανωτέρω κεφαλαίου. Εθεωρήθη ότι η Θεσσαλία, επαρχία μεγάλης σημασίας, έπρεπε να συνδεθί σιδηροδρομικώς με το κέντρον, προς μεγίστην ωφέλειαν του Κράτους. Ωστε η μομφή που απηύθυνεν ο βουλευτής Αττικής εις τας προκατόχους Κυβερνήσεις δεν δύναται να αφορά την Κυβέρνησιν εκείνην.

Η γραμμή όμως αύτη είναι ωφέλιμος και αναγκαία; Θεωρώ την γραμμήν ταύτην από στρατηγικής απόψεως απαραίτητον, όχι δια την όμορον επικράτειαν, μεθ' ής ευρισκόμεθα ήδη εις φιλικάς σχέσεις, αλλά δι' εκείνους, οι οποίοι απέδειξαν κατά το 1885 ότι ουδένα σέβονται. Η ειρήνη δεν είναι δυνατόν να θεωρήται εξησφαλισμένη επί μακρόν και όταν τα μεγάλα κράτη ανησυχούν, ημείς δεν δυνάμεθα βεβαίως να είμεθα αμέριμνοι. Εγώ είπον εξ αρχής, ότι η Κυβέρνησις δεν πρέπει να θέτη ως όρον την ένωσιν των σιδηροδρόμων και ότι εάν εγκαταλείψη τον όρον τούτον θα επιτύχη καλυτέρας συμφωνίας: 1) διότι η Τουρκία έχει επίσης την επιθυμίαν να εξυπηρετήση τα συμφέροντα των δύο όμορων κρατών, παραβλέπουσα τυχόν ζημιούμενα εμπορικά της συμφέροντα απέναντι των στρατηγικών λόγων που υπαγορεύουν την προέκτασιν του συμπλέγματός



της, 2) διότι τα ευρωπαϊκά συμφέροντα δεν είναι δυνατόν να μείνουν αδιάφορα, λόγω της ωφέλειας που θα προσεκόμιζεν η γραμμή αυτή, ενούσα την Ανατολήν μετά της Δύσεως και 3) διότι η κυβερνώσα σήμερον την Τουρκίαν πολιτική φυσιογνωμία, η οποία συνήνεσεν εις την ένωσιν μετά των σερβικών σιδηροδρόμων, αναγνωρίζουσα την ειλικρινή πρόθεσιν της Ελλάδος, θέλει εγκρίνη την εκτέλεσιν του έργου. Ως προς τον τύπον της κατασκευής υπάρχουν δύο απόψεις του κ. πρωθυπουργού: Μία περί παραχωρήσεως του προνομίου εις εταιρείαν, ήτις θέλει πληρωθή δια των ομολογιών του εκδοθησομένου δανείου, και άλλη, η οποία επικρατεί παρ' αυτώ ήδη, η πληρωμή του εργολάβου και η ιδιαίτερα τοποθέτησις του δανείου.

Μεταξύ των δύο τούτων σκέψεων δεν υπάρχει μεγάλη διαφορά. Κατά το πρώτον σύστημα επρόκειτο να πληρωθή έκαστον χιλιόμετρον προς 205.000 φράγκα εκδιδομένων των ομολογιών του δανείου εις άρτιον με τόκον 5%. Σήμερον η αξία του χιλιόμετρον υπολογίζεται εις 160.000 ή 170.000 φράγκα. Η διαφορά αυτή προέρχεται εκ της ζημίας την οποίαν ο εργολάβος θα υφίστατο, τοποθετών τας ομολογίας του δανείου προς 85%. Ωστε εκείνος που υπελόγισε το έργον προς 205.000 φράγκα είχεν υπ' όψιν ότι ο ανάδοχος λαμβάνων εις την ονομαστικήν των αξίαν τας ομολογίας με τόκον 5%, τας οποίας δεν ήτο δυνατόν να τοποθετήσουν εις το άρτιον, θα ζητήση διαφοράν εις την αξίαν του χιλιόμετρον. Ιδού διατί αι 170.000 έφθασαν τας 205.000, εάν δε κάμητε τον λογαριασμόν, θα ιδήτε ότι η διαφορά είχεν ακριβέστατα υπολογισθή. Ούτω φρονώ, ότι το έργον είναι ωφέλιμον και εξυπηρετικόν των εμπορικών πολιτικών και γενικών συμφερόντων του τόπου".

Στη συνέχεια πήρε το λόγο ο Κοζάκης Τυπάλδος, ο οποίος είπε μεταξύ άλλων:



“Επί της αρχής του Νομοσχεδίου συμφωνούμεν πάντες. Επιθυμώ όμως να κάμω παρατηρήσεις τινάς επί του θέματος των πολιτικών ιδεών, περί των ωμίλησεν ο προλαλήσας, ειπών ότι υπάρχει άγραφος, ούτως ειπείν, συμμαχία μεταξύ Ελλάδος και Τουρκίας, λόγω ταυτότητος συμφερόντων, στηριζομένων εις την ταυτότητα των εχθρών. Τούτο δεν δύναται επ’ ουδενί λόγω να εκφράζη το αίσθημα της ελληνικής Βουλής. Εκτός όμως τούτου δεν στηρίζεται εις τα πράγματα το υποστηριχθέν παρά του προλαλήσαντος περί ταυτότητος συμφερόντων. Ως παλαιός διπλωμάτης δύναμαι να γνωρίζω ότι τόσον εις παλαιότερας εποχάς, όσον και σήμερον η θεωρία αύτη δεν επεκράτησε, διότι ουδαμού στηρίζεται. Είναι δε γνωστόν ότι η πολιτική της γείτονος επικρατείας κάθε άλλο παρά ευνοϊκήν διάθεσιν έδειξε προς συμφέρουσιν δια την χώραν μας συνεννόησιν. Ο σιδηρόδρομος ούτος θα είναι χρησιμότατος, αλλά μόνον υπό έποψιν οικονομικήν. Ας μην πλανώμεθα δε στηριζόμενοι επί άλλων βάσεων, αι οποίαι δεν είναι ορθαί και αληθείς”.

ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Η πρώτη σύμβαση για την κατασκευή σιδηροδρόμου από τον Πειραιά μέχρι τα ελληνοτουρκικά σύνορα συμφωνήθηκε στις 15 Ιουλίου 1899 μεταξύ των Χ. Τρικούπη και Σ. Δραγούμη ως εκπροσώπων του δημοσίου και του William Eckersley ως αντιπροσώπου Αγγλων κεφαλαιούχων. Κυρώθηκε με Βασιλικό Διάταγμα στις 24 Σεπτεμβρίου του ίδιου χρόνου και όριζε ότι η γραμμή έπρεπε να είναι πλάτους 1,44 μέτρων και μήκους 390 χιλιομέτρων μετά των διακλαδώσεων. Η ένωση θα γινόταν μεταξύ Σκοπίων και Θεσσαλονίκης. Αλλά η εταιρεία,



αφού κατασκεύασε μέρος των έργων, τα εγκατέλειψε γιατί δεν είχε κεφάλαια παρά το γεγονός ότι το κράτος είχε πληρώσει σε αυτή ποσά πολύ περισσότερα από αυτά που είχαν δαπανηθεί. Μετά από αυτό η εταιρεία κηρύχθηκε έκπτωτη με απόφαση του υπουργού Εσωτερικών στις 29 Μαρτίου 1894. Η εγγύηση από δύο εκατομμύρια χρυσά φράγκα που είχε καταθέσει η εταιρεία, εισπράχθηκε από το δημόσιο.

Μετά την εγκατάλειψη του έργου από την εταιρεία Eckersley, και πριν αυτή ακόμη κηρυχθεί έκπτωτη, το κράτος ήρθε σε διαπραγματεύσεις με άλλους κεφαλαιούχους για τη συνέχιση των εργασιών. Και αυτό γιατί τα τμήματα της γραμμής που είχαν κατασκευαστεί έμεναν εκτεθειμένα και κινδύνευαν να καταστραφούν.

Στις 13 Ιουλίου 1891 υπεγράφη σύμβαση μεταξύ του Θ. Δηλιγιάννη και του διευθύνοντος συμβούλου της Γενικής Πιστωτικής Τράπεζας Α. Μαύρου, με την οποία παραχωρήθηκε στην τράπεζα η συνέχιση και η εκμετάλλευση του έργου. Αλλά και η Πιστωτική Τράπεζα δεν κατόρθωσε να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της και για το λόγο αυτό ζήτησε την κατάργηση της σύμβασης η οποία είχε υπογραφεί.

Το αίτημα έγινε δεκτό στις 25 Αυγούστου 1892 και η τράπεζα δεν πήρε καμία αποζημίωση αφού δεν είχε συμμορφωθεί με τους όρους της σύμβασης.

Από τότε όλες οι κυβερνήσεις προσπάθησαν να πετύχουν τη συνέχιση του έργου που είχε διακοπεί και βέβαια εκτός των άλλων για να... περισώσουν τα κεφάλαια τα οποία ήδη είχαν δαπανηθεί.

Η κυβέρνηση Θεοτόκη κατάφερε να λύσει τελικά το πρόβλημα αυτό. Μετά από μακρές διαπραγματεύσεις υπέγραψε σύμβαση με το "Συνδικάτο κατασκευής σιδηροδρόμων εν Ανατολή" για την ολοκλήρωση του έργου.

Η κυβέρνηση προσπάθησε να πετύχει την ολοκλήρω-



ση του έργου, σύμφωνα με το αρχικό σχέδιο, δηλαδή μέχρι τη Λάρισα. Αλλά οι απαιτήσεις της αναδόχου εταιρείας ήταν τέτοιες, ώστε ήταν αδύνατη η αποδοχή τους. Η πρόσθετη δαπάνη την οποία ζητούσε να αναλάβει το ελληνικό δημόσιο αν δεχόταν τις προτάσεις της εταιρείας, θα ξεπερνούσαν το ποσό των 2.200.000 φράγκων το χρόνο. Και η αρχική προσφορά απορρίφθηκε. Η εταιρεία έκανε νέα πρόταση με την οποία ανελάμβανε την κατασκευή σιδηροδρόμου από τον Πειραιά μέχρι το Δεμερλή αντί του ποσού των 35.000.000 χρυσών φράγκων, με εγγύηση τόκου 5%. Και επειδή ήταν αδύνατη η ολοκλήρωση του έργου με το ποσό αυτό, η εταιρεία δέχθηκε να προσφέρει από το εταιρικό της κεφάλαιο 8.000.000 δραχμές, για τις οποίες ζήτησε τόκο 6% επί των εισπράξεων, μετά την κάλυψη των αναγκαίων δαπανών της εκμετάλλευσης.

Την πρόταση αυτή αποδέχθηκε η κυβέρνηση Θεοτόκη. Η κυβέρνηση δέχθηκε την πρόταση για κατασκευή σιδηροδρόμου μέχρι το Δεμερλή και για έναν ακόμη σημαντικό λόγο: Ο σιδηρόδρομος θα έπρεπε μια ημέρα να ενωθεί με τους τουρκικούς σιδηροδρόμους και μέσω αυτών με τους ευρωπαϊκούς. Επειδή όμως δεν ήταν γνωστό το σημείο στο οποίο μελλοντικά θα γινόταν η σύνδεση, θεωρήθηκε περισσότερο συμφέρον να σταματήσει αυτός στο Δεμερλή, γιατί αν μεν η ένωση επρόκειτο να γίνει μέσω των Τεμπών, τότε θα παρουσιαζόταν η ανάγκη προέκτασης του σιδηρόδρομου μέχρι τη Λάρισα, εάν δε η ένωση επρόκειτο να γίνει μέσω Καλαμπάκας προς τα Σκόπια, τότε δεν ήταν ενδεδειγμένη η προέκταση μέχρι τη Λάρισα.

Ετσι στις 9 Μαρτίου 1900 υπεγράφη μεταξύ του Γεωργίου Θεοτόκη, προέδρου του Υπουργικού Συμβουλίου και του Α. Σιμόπουλου υπουργού των Οικονομικών, και του βαρώνου C. de Reuter προέδρου του διοικητι-



κού συμβουλίου του “Συνδικάτου κατασκευής σιδηροδρόμων εν τη Ανατολή” σύμβαση για την κατασκευή και εκμετάλλευση σιδηροδρόμου πλάτους 1,44 μέτρων από τον Πειραιά μέχρι τα σύνορα με την Τουρκία που θα περνούσε από την Αθήνα, τη Θήβα, τη Λειβαδιά, το Λιανοκλάδι και θα κατέληγε στο Δεμερλή. Η γραμμή θα είχε δύο διακλαδώσεις: Η μια από το Σχηματάρι μέχρι τη Χαλκίδα και η άλλη από το Λιανοκλάδι μέχρι Λαμία, Αγία Μαρίνα και Στυλίδα. Η παραχώρηση αυτή έγινε οριστική μεν για το μέρος της γραμμής από τον Πειραιά μέχρι Δεμερλή με τις δύο διακλαδώσεις, υπό όρους δε για το τμήμα Δεμερλή, Λάρισας, συνόρων.

Για το λόγο αυτό παραχωρήθηκε υπό όρους διακλάδωση που θα ξεκινούσε από σημείο μεταξύ Λειβαδιάς και Μπράλου και θα έφθανε μέχρι την Ιτέα. Η εταιρεία υποχρεώθηκε να συστήσει ανώνυμη ελληνική εταιρεία με το όνομα “Εταιρεία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων” με κεφάλαιο δέκα εκατομμυρίων δραχμών και με διοικητικό συμβούλιο ενδεκαμελές, του οποίου τα τρία μέλη θα διορίζονταν από την κυβέρνηση.

Η σύμβαση αυτή συζητήθηκε στη Βουλή κατά της συνεδρίαση που έγινε στις 22 Μαρτίου 1900.

Ο πρωθυπουργός Γ. Θεοτόκης παίρνοντας πρώτος το λόγο ανέπτυξε το ιστορικό των διαπραγματεύσεων οι οποίες προηγήθηκαν και εξήγησε τους λόγους για τους οποίους αποφασίστηκε κατ’ αρχήν η κατασκευή μέχρι Δεμερλή.

Και ο Γ. Θεοτόκης είπε:

“Δια της συμβάσεως η εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωσιν να κατασκευάση τον σιδηρόδρομον εντός τεσσάρων ετών από της συστάσεώς της. Το πρώτον τμήμα μέχρι Λειβαδιάς, οφείλει να παραδώση εντός δύο ετών, το δε δεύτερον μέχρι Δεμερλή εντός της ταχθείσης προθεσμίας των τεσσάρων ετών. Υποχρεούται



επίσης να συστήση ανώνυμον ελληνικήν εταιρείαν με κεφάλαιον μετοχικών δέκα εκατομμυρίων, εξ ών θα διατεθούν οκτώ εκατομμύρια δια την κατασκευήν. Η κατασκευή του όλου έργου θα γίνη δια κεφαλαίου 35 εκατομμυρίων φράγκων, δια το οποίον η κυβέρνησις αναλαμβάνει εγγύησιν τόκου 6%.

Ο τύπος της εκμεταλλεύσεως είναι ο εξής: Η ανάδοχος θέλει κρατή κατ' αποκοπήν επί των ακαθαρίστων εισπράξεων προς κάλυψιν των δαπανών εκμεταλλεύσεως και των δαπανών προς ανανέωσιν της γραμμής και του τροχαίου υλικού α) επί ακαθαρίστου χιλιομετρικής εισπράξεως κατωτέρας ή ίσης προς 6000 δραχμάς το ποσόν των 4800 δραχμών ετησίως δι' έκαστον εκμεταλλευόμενον χιλιόμετρον β) επί ακαθαρίστου χιλιομετρικής εισπράξεως μεταξύ 6000 και 18000 δρχ., 2700 δρχ. ετησίως δι' έκαστον εκμεταλλευόμενον χιλιόμετρον και επί πλέον 35% επί της ακαθαρίστου χιλιομετρικής εισπράξεως γ) επί ακαθαρίστου χιλιομετρικής εισπράξεως ανωτέρας των 18000 δρχ. ποσόν ετήσιον δι' έκαστον εν εκμεταλλεύσει χιλιόμετρον 59% επί της ακαθαρίστου εισπράξεως.

Ως προς την αξίαν του έργου έχω να είπω τα εξής: Ως γνωστόν, η κατασκευή της γραμμής είχεν εκχωρηθεί εις την εταιρείαν Εκεσερλέϋ αντί 52.317.780 φράγκων χρυσών. Εκ του ποσού τούτου εβεβαιώθησαν έργα αξίας 21.804.000 αφαιρουμένων δε των κρατήσεων επληρώθησαν εις την εταιρείαν 19.726.443. Αλλ' ως γνωρίζετε, ο Γερμανός μηχανικός, ο οποίος προσεκλήθη να εξετάση τα κατασκευασθέντα έργα, εβεβαίωσε μετ' επισταμένην μελέτην ότι η εταιρεία αύτη έλαβε 3.500.000 φράγκα επιπλέον της αξίας αυτών, ως εκ του ελαττωματικού του τύπου του bareme. Έναντι του ποσού τούτου το δημόσιον εισέπραξε την κατατεθείσαν παρά της εταιρείας εγγύησιν και δύο εκατομμυρίων



φράγκων. Πάντως τα έργα ταύτα, εκτελεσθέντα προ εξι ετών, έχουν μικρότεραν αξίαν της γενομένης τότε εκτιμήσεως αυτών, διότι υπέστησαν σημαντικές φθοράς, ώστε αύτη να υπολογίζεται σήμερον εις 15 εκατομμύρια φράγκων.

Υπεβλήθησαν εις την κυβέρνησιν και άλλαι προτάσεις παρ' ομίλου σοβαρού, αύται όμως εκρίθησαν ασύμφοροι, διότι θα επεβαρύνετο το δημόσιον δια ποσού 12 εκατομμυρίων επί πλέον. Ούτως η μάλλον συμφέρουσα πρότασις την οποίαν έχομεν, είναι η υποβληθείσα παρά της εταιρείας μεθ' ής συνήψαμεν την σύμβασιν”.

Στη συνέχεια ο υπουργός Οικονομικών Α. Σιμόπουλος κατέθεσε νομοσχέδιο “περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεων των Νόμων περί φορολογίας καπνού”. Σύμφωνα με το νομοσχέδιο αυτό γινόταν αύξησις του φόρου στον καπνό κατά 2,20 δρχ. την οκά και το προϊόν αυτής της φορολογίας που υπολογιζόταν σε 2.500.000 δρχ. το χρόνο, θα διετίθετο για την εξυπηρέτησις του δανείου αποπεράτωσης του σιδηροδρομικού δικτύου από τον Πειραιά μέχρι τα Σύνορα.

Η αντιπολίτευσις κατηγόρησε την κυβέρνησιν, ότι παρά την αισιοδοξία της ως προς την εξέλιξιν των δημοσίων οικονομικών, επιβάλλει νέας φορολογίας για την αντιμετώπισιν των βαρών.

Στη συνέχεια της συζήτησης πήρε το λόγο ο Λ. Δελγιώργης ο οποίος μεταξύ των άλλων είπε:

“Νομίζω καθήκον να διαμαρτυρηθώ από τούδε κατά του κ. πρωθυπουργού, όστις τον σιδηρόδρομον Πειραιώς-Λαρίσης-Συνόρων περιέκοψε και εις την Βουλήν υπέβαλε, παρά τας ληφθείσας άλλοτε αποφάσεις και τα συμφέροντα της χώρας, ηκρωτηριασμένον. Διότι ο σιδηρόδρομος νυν πρόκειται να φθάσῃ μόνον μέχρι Δεμερλή. Η γραμμή η μέχρι Λαρίσης και συνόρων μένει μετέωρος. Βεβαίως δεν δυνάμεθα πλέον να συνηγορή-



σωμεν υπέρ της Λαρίσης, αφού ήδη υπεγράφη η σύμβασις, αλλά νομίζω ότι οφείλω να διαμαρτυρηθώ από σήμερον κατά την πρώτην ημέραν, καθ' ἣν υποβάλλεται η σύμβασις, περί κατασκευῆς του σιδηροδρόμου τούτου, διότι ούτω θα δοθῇ αφορμὴ εἰς τον κ. πρωθυπουργόν να ἐξηγήσῃ τους λόγους δι' οὓς τοιοῦτον υπέβαλε ἀτελή και ἡκρωτηριασμένον σιδηρόδρομον, αφού οὐδένα σπουδαῖον λόγον, δικαιολογούντα τον ακρωτηριασμόν αὐτοῦ, ἀνέφερε εἰς την Βουλὴν. Ο μόνος λόγος, ὃν ἀνέφερεν εἶναι ὅτι ἀν ἐξετελεῖτο ἐπὶ τη ἐγγυήσει του κράτους και το τμήμα ἀπὸ Δεμερλή μέχρι Λαρίσης θα ἐπιβαρύνοντο τοσούτον τα οικονομικά ἡμῶν, ὥστε δὲν ἐθεώρησεν ἡ κυβέρνησις πρῆπον να το δεχθῇ. Ἀλλὰ ὅταν λάβῃ τις ὑπ' ὅψιν ὅτι δια το τμήμα το ἀπὸ Δεμερλή μέχρι Λαρίσης δὲν θ' ἀπητούντο περισσότερα των τεσσάρων ἢ πέντε εκατομμυρίων και αὐτῶν μόνον ο τόκος θα ἐβάρυνε το δημόσιον και ὅτι ο κ. πρωθυπουργὸς ἐξεδήλωσε τοσαύτην αἰσιοδοξίαν δια τα οικονομικά του κράτους και τοσαύτην ὁμοίως ο κ. υπουργὸς των Οικονομικῶν ἐπὶ της ἀποδόσεως ἐκ της αὐξήσεως του φόρου ἐπὶ του καπνοῦ, ἀπορεῖ πῶς τοιαύτην δικαιολογίαν ἐκ της ἐλλείψεως μέσων δι' ἐγγύησιν τεσσάρων ἀκόμη εκατομμυρίων, δηλαδὴ 250.000 δραχμῶν, ἐπεκαλέσθησαν και δια τοιαύτην περιεκόπη ο σιδηρόδρομος ἀπὸ Δεμερλή μέχρι Λαρίσης.

Θα μοι ἐπιτρέψῃτε δια τούτο να μὴ φρονῶ ὅτι λόγοι οικονομικοὶ υπηγόρευσαν το τοιοῦτον μέτρον, διότι τοσούτο μικρά εἶναι ἡ διαφορά, ὥστε δὲν ἐξηγείται ἡ ἀπόφασις ὑμῶν. Ὑποθέτω μάλλον, ὅτι χωρὶς να ἔχωμεν συνείδησιν του πράγματος - και ὡς προς τούτο οφείλω να ὁμολογήσω ὅτι βεβαίως ο κ. πρωθυπουργὸς δὲν ἐπράξε τούτο ἐπ' αὐτῷ λόγῳ - υπηρετούμεν τα συμφέροντα του υπάρχοντος σιδηροδρόμου ἐν Θεσσαλίᾳ και τα συμφέροντα ἴσως ἐπαρχίας, ἥτις εἶναι δικαιο-



λογημένη ζητούσα όπως υπέρ αυτής καρπωθή όσον το δυνατόν μακρότερον χρόνον την υπάρχουσα εν Θεσσαλία κατάστασιν των πραγμάτων. Το κράτος όμως δεν δικαιολογείται ενώπιον της χώρας, δεχόμενον όπως τα συμφέροντα μιάς εταιρείας ή μιάς πόλεως ληφθώσιν υπ' όψιν και κατισχύοντα κανονίσουν τα συμφέροντα του σιδηροδρόμου Πειραιώς-Λαρίσης-Συνόρων, σιδηροδρόμου τον οποίον επεζήτησε και επεχείρησε προ πολλών ετών το κράτος, δια τον οποίον υπέστη μεγάλας χρηματικές θυσίας, εξέδωκε δάνειον όπερ βαρύνει έτι την χώραν, και ο οποίος δια να συμπληρωθή, απήτη διαπάνην πάντως μικροτέραν της αρχικής.

Αλλά δεν βλέπω μόνον τούτο εν τη κατασκευή του σιδηροδρόμου, ως προτείνεται, ότι δηλονότι πρέπει να εξαρτήσωμεν τα της διευθύνσεως του σιδηροδρόμου, ουχί εκ των ημετέρων συμφερόντων, αλλ' εκ των συμφερόντων άλλων, δηλαδή εκ του σημείου, το οποίον ήθελε μας υποδείξη μίαν ημέραν η όμορος επικράτεια, ήτις όμως άγεται εξ αντιθέτων προς ημάς προθέσεων. Δεν εισέρχομαι εις άλλους λόγους, οίτινες δεν είναι εμπορικοί και συγκοινωνίας, τους οποίους έπρεπε να έχη υπ' όψιν πάσα κυβέρνηση, αλλά εξετάζω τους λόγους τους καθαρώς χρηματικούς, και λέγω ότι κατ' ουδέναν λόγον έπρεπε να βαδίσωμεν επί τοιαύτης βάσεως. Εγώ τον σιδηρόδρομον θεωρώ κυρίως έργον εσωτερικής συγκοινωνίας, και κατά δεύτερον λόγον έργον συγκοινωνίας μετά της Ευρώπης, όχι διότι παραγνωρίζω τα μαγάλα αποτελέσματα, ιδίως τα ηθικά, τα οποία δύναται να έχη η ένωσις του σιδηροδρόμου των Συνόρων μετά των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων, αλλά διότι νομίζω ότι τα εσωτερικά συμφέροντα ημών τα υλικά είναι πολύ μεγαλύτερα και σπουδαιότερα των εκ της συγκοινωνίας μετά του εξωτερικού. Όσον περισσότερα κέντρα της χώρας μας συνδέομεν δια σιδηροδρόμου τα-



χείας συγκοινωνίας, δηλαδή πλατέος, τόσον περισσότερον ωφελούμεν αυτήν. Δεν θεωρώ επομένως σπουδαίους τους λόγους, τους οποίους ο κ. πρωθυπουργός επεκαλέσθη παρουσιάζων εις την Βουλήν σιδηρόδρομον άνευ συνδέσμου με την Λάρισαν και άνευ ανεξαρτησίας περί την χάραξιν και το τέρμα της γραμμής συμφώνως προς το συμφέρον του κράτους”.

Ο Γ. Θεοτόκης απαντώντας στις επικρίσεις Δελγιώργη είπε ότι στη σύμβαση συμπεριλαμβάνεται όρος σύμφωνα με τον οποίον η κυβέρνηση μπορεί, όταν θελήσει, να απαιτήσει από την εταιρεία να καταβάλει το απαιτούμενο ποσό για την κατασκευή του σιδηροδρόμου υπό τους όρους που καταβάλλει τα 35 εκατομμύρια, να κατασκευάσει το έργο με ποσό οριζόμενο από τη σύμβαση, να εκμεταλλευθεί τον σιδηρόδρομο κλπ.

Και συνέχισε:

“Δεν είπον ότι από τον σιδηρόδρομον αυτόν πρέπει να αναμένωμεν κέρδη αμύθητα. Είπον και πιστεύω ότι ύψιστα συμφέροντα εθνικά επιβάλλουν την ένωσιν ταύτην, ανεξαρτήτως των υλικών κερδών που θα αποδώσῃ ούτος επί της μεταφοράς προϊόντων και εμπορευμάτων. Κύριον λοιπόν σκοπόν η γραμμή αύτη έχει την μετά των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων ένωσιν. Ως προς το σημείον της ενώσεως, πώς είναι δυνατόν να υποστηριχθή ότι δεν πρόκειται να επέλθῃ συμφωνία δύο θελήσεων; Εννοείται, ότι εν καιρώ θα έχωμεν υπ’ όψιν τα συμφέροντα της χώρας ημών και θα προσπαθήσωμεν να τα προασπίσωμεν. Αλλ’ ο σιδηρόδρομος μέχρι Δεμερλή αφήνει άθικτον το ζήτημα της προεκτάσεως μέχρι Λαρίσης, δυνάμεθα δε ούτω, μετά τέσσαρα έτη, οπότε θα φθάσωμεν εις Δεμερλή, να λύσωμεν το ζήτημα της ενώσεως και να γνωρίζωμεν εάν, δια να επιτύχωμεν την ένωσιν, πρέπει να διέλθωμεν εκ Λαρίσης. Εως τότε όμως επέκτασις δια τοπικούς λόγους δεν πρέπει να γίνη”.



Το λόγο παίρνει στη συνέχεια ο Ν. Γουναράκης, ο οποίος λέει μεταξύ άλλων:

“Ο κ. πρωθυπουργός παρουσιάζει αιφνιδιαστικώς δύο νομοσχέδια, των σιδηροδρόμων και του καπνού, και μας αναγκάζει, μολονότι είμεθα όλως απaráσκευοι, να ομιλήσωμεν επ’ αυτών, θέτων το ζήτημα κατά τρόπον αδιαίρετον. “Ημείς, είναι ως να μας λέγη, θα είπωμεν εις τον λαόν εάν δεν δεχθήτε τας δαπάνας που προτείνομεν, ότι δεν θέλετε την συγκοινωνίαν”. Εντούτοις ημείς εδώσαμεν εις την κυβέρνησιν υπέρ τα 4 εκατομμύρια νέων φόρων και αυτά επαρκούν δια να γίνουν οι σιδηρόδρομοι. Τους σιδηροδρόμους τους θέλομεν, προσθέτομεν δε ότι ο Λαρισαϊκός θα έπρεπε να είχαν ήδη κατασκευασθή. Ενώ όμως εδώσαμεν ήδη τους απαιτούμενους πόρους, η δε κυβέρνησις τόσην εκφράζει αισιοδοξίαν δια την οικονομικήν επάρκειαν της χώρας, πώς δυνάμεθα να συμφωνήσωμεν μαζί της εις την επιβολήν νέων φορολογιών; Να γίνουν οι σιδηρόδρομοι αλλ’ όχι δια φορολογικής επιβαρύνσεως του ήδη βαρύντατα φορολογούμενου λαού, η οποία άλλωστε δεν είναι αναγκαία”.

Η συζήτηση συνεχίστηκε και στη συνεδρίαση της 27ης Μαρτίου, στην οποία παίρνοντας πρώτος το λόγο ο βουλευτής Ι. Γιαννακίτσας, είπε μεταξύ άλλων:

“Αμα τη ανόδω της κυβερνήσεως ταύτης εις την εξουσίαν εγνώσθη ότι η αποπεράτωσις του σιδηροδρόμου Πειραιώς-Λαρίσης ανεγράφετο μεταξύ των πρώτων μελημάτων, μεταξύ των πρώτων μέτρων, άτινα εσκόπει αύτη να διαπραγματευθή και να φέρη εις πέρας. Την εθνικήν ωφελιμότητα του έργου τούτου ουδείς, υποθέτω, δύναται ν’ αμφισβητήση. Υπό οιαδήποτε έποψιν και αν εξετάση τις το έργον, άγεται ασφαλώς εις εν θετικόν συμπέρασμα, ότι η Ελλάς δια του έργου αυτού δύναται να θεωρήση εαυτήν ικανοποιημένην, διότι ε-



ντός ελαχίστου σχετικώς χρονικού διαστήματος θα έρχηται πλέον εις επικοινωνίαν μετά πασών των πεπολιτισμένων χωρών και θα δύναται να καυχηθή, ότι κερδίζει πολύ εκ των εθνικών ονείρων αυτής. Δια του σιδηροδρόμου τούτου ποιείται το πρώτον βήμα προς τας αδελφάς επαρχίας, γνωρίζουσα ταύτας ευκολώτερον και, γνωστή καθισταμένη εις ταύτας τε και την Ευρώπην, εις την οποίαν τοιουτοτρόπως παρέχεται η ευκαιρία να σπουδάση εκ του σύνεγγυς ημάς, να μελετήση και ν' αποθαυμάση το κλίμα ημών, το πλούσιον του εδάφους, την μαγευτικήν φύσιν των μοναδικών ομολογούμενως τοπίων ημών, ενώ εξ άλλου αι ελληνικάί επαρχίαι, αι υπόδουλοι εις την Τουρκικήν Αυτοκρατορίαν, θέλουσιν αντλεί δια της καθημερινής ταύτης συγκοινωνίας δύναμιν και θάρρος, εκ τε της μητρός Ελλάδος και της Ευρώπης, προς αποτελεσματικωτέραν καταπολέμησιν των προπαγανδών και των άλλων πολυώνυμων εταιρειών, αίτινες, ως γνωρίζετε, τόσον ασυστόλως, πλην θαρραλέως, προσπαθούν εκ παντός τρόπου να δημιουργήσωσι δικαιώματα επί χωρών, των οποίων την Ελληνικήν καταγωγήν ουδέποτε ημφισβήτησεν η αψευδής ιστορική αλήθεια.

Κύριοι σήμερον τα μέσα συγκοινωνίας, ως γνωρίζετε κάλλιον εμού, αποτελούσι την καλλιτέραν στρατηγικήν προς επικράτησιν των βλέψεων παντός έθνους. Εν τη περιόδω ιδίως ταύτη, το μόνον όπλον, δια του οποίου ενεργείται η κατάκτησις χώρας τινός, η απελευθέρωσις και η εκπολίτισις αυτής, είναι η συγκοινωνία, η συνδένουσα τας ερήμους μετά των κατωκημένων μερών, η διανοίγουσα στάδιον καλλιέργειας και εκμεταλλεύσεως τέως αγνώστων και παρθένων εκτάσεων εις τον άπληστον άνθρωπον και εξαπλούσα πανταχού, εις τα απρόσιτα σημεία της Γης, την ευημερίαν, τον πολιτισμόν και την βιομηχανίαν.



Εάν ο σιδηρόδρομος ούτος, περί του οποίου πρόκειται, κύριοι, κέκληται να εξυπηρετήσει εν τη γενική εννοία της ενώσεως αυτού μετά των διεθνών γραμμών τας ανάγκας αυτές, απόκειται εκάστω να κρίνη· είναι όμως απολύτως βεβαιωμένον και ουδείς δύναται ν' αμφισβητήσει, ότι ο σιδηρόδρομος ούτος, ως είπον προηγουμένως, θέλει πολλαχώς εξυπηρετήσει ημάς, εθνικώς και τοπικώς, θέλει συντελέσει εις την ανάπτυξιν του εσωτερικού της Ελλάδος εμπορίου, το οποίον θα εύρη ούτω τον πολυτιμότερον επίκουρον και το ευθυνότερον μέσον της κινήσεως του κεφαλαίου, και εν τη καθόλου κινήσει των ατόμων, και θέλει συντείνει κατά πολύ εις την ανάπτυξιν τούτων και εις την βελτίωσιν των πόρων της χώρας ημών, καθώς και εις την μεταφύτευσιν βαθμηδόν και κατ' ολίγον και εις τα μάλλον απόκεντρα μέρη των προόδων του πολιτισμού, της βιομηχανίας, του εμπορίου και των μεθόδων καλλιιεργείας, προς παραγωγήν προϊόντων τελειοτέρων, ευθυνοτέρων και ποικιλωτέρων. Ταύτα πάντα έχουσα υπ' όψιν η Κυβέρνησις η ενεστώσα, βεβαιώς είναι αξία επαίνου, ως θεωρήσασα το ζήτημα του σιδηροδρόμου τούτου εκ των πρώτων μελημάτων αυτής και εργασθείσα μετά τοσούτου ενδιαφέροντος.

Ο σιδηρόδρομος ούτος έχει δια την χώραν όλως ιδιαιτέραν σημασίαν, την στρατιωτικήν. Διότι η ταχύτης αποτελεί το ασφαλέστερον μέσον της νίκης. Υπό την έποψιν δε ταύτην φρονώ ότι ο σιδηρόδρομος θα μας εξυπηρετήσει επαρκέστατα”.

Στη συνέχεια είπε ότι δεν νομίζει πως είναι σωστό να αποκλεισθούν από τη σιδηροδρομική συγκοινωνία οι επαρχίες Λάρισας, Τυρνάβου και Ελασσώνος. Σε άλλη εποχή δόθηκε η ευκαιρία στο Χαρ. Τρικούπη να βολιδοσκοπήσει την Τουρκία αν αυτή δεχόταν την ένωση των δικτύων μέσω των Τεμπών, αλλά αυτή την απέκρουσε και άφησε να εννοηθεί ότι προτιμά την ένωση επί της



γραμμής Θεσσαλονίκης-Σκοπίων περί το “Γκράτσκο” και τούτο δια λόγους στρατηγικούς. Στη συνέχεια ο Ι. Γιαννακίτσας κατέθεσε τροπολογία, σύμφωνα με την οποία η κατασκευή της προεκτάσεως από Δεμερλή σε Λάρισα γινόταν υποχρεωτική για την κυβέρνηση.

Σειρά στο βήμα είχε ο Γ. Μαυρομιχάλης:

“Και κατ’ εμέ κύριοι βουλευταί, καλώς πράξασα η κυβέρνηση προέβη εις την σύναψιν της συμβάσεως περί κατασκευής του σιδηροδρόμου Πειραιώς-Δεμερλή. Είναί αληθές, ότι κατά την σύμβασιν ταύτην η έναρξις των εργασιών εξηρητήθη εκ του οριστικού πέρατος των μεταξύ Αγγλίας και Τράνσβααλ εχθροπραξιών, αίτινες ενδέχεται να παραταθώσιν επί πολύ, και ως εκ τούτου δύναται να προταθή η αντίρρησις, ότι προτιμότερον ήτο να μείνη το πράγμα εκκρεμές, ίνα καταστή δυνατόν εις πάσαν άλλην εταιρείαν ν’ αναλάβη την κατασκευήν της γραμμής ταύτης προ του οριστικού πέρατος του πολέμου και υπό τον όρον της αμέσου ενάρξεως των εργασιών. Αλλά γνωστόν τοις πάσι τυγχάνει, ότι την κατασκευήν της γραμμής ταύτης είχαν αναλάβει προ ετών άλλη εταιρεία, ήτις δυστυχώς εκηρύχθη έκπτωτος· από της εκπτώσεως δε της εταιρείας εκείνης μέχρι σήμερον ικανά έτη παρήλθαν, και ενώ όλαι αι κυβερνήσεις, συναισθανόμεναι το σπουδαίον της ανάγκης και διαβλέπουσαι τας καταστροφάς, τας οποίας υφίσταντο τα εκτεθειμένα υλικά και η κατεσκευασμένη γραμμή, μέγιστο είχαν ενδιαφέρον εις την λύσιν του σπουδαίου τούτου προβλήματος, εν τούτοις δεν είδομεν εταιρείαν κατά το μακρόν τούτο διάστημα σπουδαίως επιληφθείσαν του πράγματος ή προτείνουσαν όρους σπουδαίους.

Δεχθώμεν κύριοι προς στιγμήν ότι η σύμβασις δεν ψηφίζεται και τα πάντα μένουσι εκκρεμή. Ερωτώ, εις τι θα συντελέση, η εκκρεμότης αύτη; Κατά την γνώμην μου, εις ουδέν ωφέλιμον.



Η γραμμή αυτή έδει να προτιμηθή πάσης άλλης, και ήτο λάθος του αοιδίμου Τρικούπη (τολμηρόν τούτο υπ' εμού λεγόμενον, πέποιθα όμως ότι είναι αληθές), ότι δεν ενέτεινε πάσας αυτού τας προσπάθειάς προς τον σκοπόν τούτον και μόνον μετά την αποπεράτωσιν την τελείαν του έργου τούτου να εσκέπτετο περί των άλλων έργων, εάν τα μέσα δεν υπήρχον προς την σύγχρονον κατασκευήν πασών των γραμμών. Μετά λύπης όμως (ας το είπωμεν εν πάση ευσυνειδησία) βλέπω ότι και η σημερινή κυβέρνηση εις το αυτό υπέπεσε λάθος”.

Ο βουλευτής Ι. Τσιριμώκος παίρνοντας το λόγο στη συνέχεια θεώρησε το έργο πολύ χρήσιμο, έκανε όμως ορισμένες παρατηρήσεις ως προς τη χάραξη, υποδεικνύοντας την ανάγκη να περάσει η γραμμή από τη Λαμία.

Η συνεδρίαση συνεχίστηκε στις 28 Μαρτίου με αγόρευση του Γ. Ροδόπουλου. Αυτός ανέπτυξε τους λόγους για τους οποίους ο σιδηρόδρομος θα έπρεπε να περάσει από τη Λάρισα και να μην σταματήσει στο Δεμερλή, ακόμη και αν το κράτος θα εξημιωνόταν χρηματικά. Και ζήτησε από τον πρωθυπουργό να δηλώσει με σαφήνεια αν δέχεται ή όχι αυτή την πρόταση:

“Όταν παρεχωρήθη το προνόμιον της κατασκευής εις την εταιρείαν Εκερλέϋ εγένετο απόπειρα συνεννοήσεως μετά της Τουρκίας δια τον καθορισμόν του σημείου της ενώσεως. Η ελληνική κυβέρνηση υπέδειξεν όπως η ένωσις γίνη δια Τεμπών και της παραλίας του Θερμαϊκού Κόλπου. Αλλ’ η Τουρκία δεν εδέχθη το σημείον τούτο, μη επιθυμούσα να έχη την γραμμήν της εκτεθειμένην από θαλάσσης και υπέδειξε σύστημα γραμμής δια Σκοπίων, όπου το σημείον ενώσεως και άλλων σιδηροδρόμων. Ατυχώς δεν επεκράτησαν τότε ορθαί γνώμαι περί της αξίας της προτεινόμενης γραμμής, διότι δι’ αυτής θα εξυπηρετούντο μεν τα συμφέροντα της Τουρ-



κίας θα ωφελείτο όμως και η Ελλάς σπουδαίως. Και απεκρούσθη η γραμμή εκείνη, διότι η ελληνική κυβέρνηση στις επέμενε να επιτύχη ένωση δια της παραλίας”.

Στο σημείο αυτό άναψε η συζήτηση:

Κριεμάδης: Πόθεν γνωρίζετε ταύτα;

Κ. Καραπάνος: Ημείς έχομεν την πληροφορίαν, ότι ουδέποτε η Τουρκία επρότεινεν, ούτε εδέχθη σημείον ενώσεως.

Σ. Δραγούμης: Κατά το 1889 και 1890 βεβαίως δεν επροτάθη τοιούτον τι.

Θ. Δηλιγιάννης: Ούτε κατά το 1891 και 1892.

Γ. Ροδόπουλος: Επί της κυβερνήσεως Τρικούπη αντηλλάγησαν μεταξύ των δύο κυβερνήσεων τοιαύται σκέψεις και εγένοντο αι υποδείξεις περί ων ωμίλησα.

Σ. Δραγούμης: Εγώ διηύθυνα τότε το υπουργείον των Εξωτερικών και το υπουργείον των Εσωτερικών. Ουδέ νύξιν περί τοιαύτης προτάσεως εγένετο.

Γ. Ροδόπουλος: Την πληροφορίαν ταύτην έλαβον παρ’ ανθρώπου αναμιχθέντος εις τα Μακεδονικά πράγματα και εργασθέντος επ’ αυτών εντολή του Τρικούπη.

Το λόγο παίρνει στη συνέχεια ο Α. Πεταλάς, ο οποίος και παρακαλεί τον πρωθυπουργό να δηλώσει αμέσως αν δέχεται την τροπολογία για το ζήτημα της διέλευσης της γραμμής από τη Λάρισα. Επιμένει πως μπορεί να αποδείξει ότι όταν ο σιδηρόδρομος θα περάσει από τη Λάρισα θα έχει κέρδη και υπογραμμίζει, ότι σε περίπτωση αρνητικής απάντησης από την κυβέρνηση, θα συνεχιστεί ο αγώνας.

Ο Δ. Μελετόπουλος αναφέρει ότι η σύμβαση ικανοποιεί εθνική ανάγκη, κάνει όμως ορισμένες παρατηρήσεις για τεχνικά ζητήματα και επικρίνει το σύστημα κατασκευής των αμαξών, που αναγράφεται στη σύμβαση, σαν επισφαλές και αναχρονιστικό.



Παίρνοντας το λόγο ο Θ. Δηλιγιάννης λέει:

“Η κατασκευή του σιδηροδρόμου Πειραιώς-Λαρίσης είναι το μέγιστον των μέχρι τούδε εκτελεσθέντων έργων εν Ελλάδι. Προκειμένου περί της χαράξεως της γραμμής οφείλομεν να έχωμεν υπ’ όψιν πρωτίστως τα γενικά συμφέροντα, εις τα οποία πρέπει να υποταχθούν τα τοπικά. Ακριβώς δε τα γενικά συμφέροντα και όχι απλώς τα τοπικά, επιβάλλουν την μέχρι Λαρίσης προέκτασιν τη γραμμής. Είτε διεθνής θεωρηθεί ο σιδηρόδρομος ούτος, είτε τοπικής συγκοινωνίας, πάντως πρέπει να διέλθῃ εκ Λαρίσης. Ενθυμούμαι τον λόγον, τον οποίον ο αποθανών ηγέτης του κόμματος, ούτινος είσθε μέλη, εξεφώνησεν όταν επεσκέφθη την Λάρισαν. Υπεσχέθη εις τους κατοίκους της, ότι θα εφρόντιζε να μεταβάλῃ την Λάρισαν εις κέντρον εμπορικόν, πολιτικόν, γεωργικόν και εθνικόν. Εχετε λοιπόν καθήκον, εξ ευλαβείας προς τον εκλιπόντα ηγέτην σας, να αποδείξητε ότι δεν λησμονείτε τους λόγους του. Η δαπάνη της κατασκευής της γραμμής από Δεμερλή εις Λάρισαν είναι τόσο μικρά ώστε να μη είναι δυνατόν εκ του λόγου τούτου να ματαιωθῇ ἡ επέκτασις”.

Συνεχίζοντας λέει ότι είναι αντίθετος με την επιβολή νέας φορολογίας για την εξυπηρέτηση του δανείου που θα συναφθῇ και αναφέρει αριθμούς με τους οποίους αποδεικνύεται ότι αν γινόταν καλύτερη διαχείριση των οικονομικών του κράτους, θα ήταν δυνατή ἡ κατασκευή του έργου χωρίς το κράτος να υποδουλωθῇ στον Διεθνή Οικονομικὸν Ἐλεγχον.

Ακολουθεῖ ἡ ἀγόρευση τοῦ Γ. Θεοτόκη, που ἐξηγεῖ και πάλι τοὺς λόγους γιὰ τοὺς ὁποίους στὴ σύμβαση δὲν τέθηκε ρητὰ ὁ ὅρος τῆς προέκτασης μέχρι τὴ Λάρισα καὶ τονίζει γιὰ μιὰ ἀκόμη φορὰ ὅτι ἡ κυβέρνησις ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἐπεκτείνει τὴ γραμμὴ ἀργότερα, ἀν τὸ κρίνει σκόπιμον. Ἀντικρούει αὐτὰ τὰ ὁποῖα ἐλέχθησαν ἀ-



πό την αντιπολίτευση ως προς το ζήτημα της επιβολής πρόσθετης φορολογίας επί του καπνού και υποστηρίζει ότι αυτή είναι απαραίτητη για την εκτέλεση του έργου.

Μετά τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε τρίτη ανάγνωση (29 Μαρτίου) γίνεται εκτενής συζήτηση κατά πόσον η επέμβαση του Διεθνούς Οικονομικού Ελέγχου επεκτείνεται και σε άλλες υπηρεσίες με το υπό ψήφιση νομοσχέδιο. Μιλάει πρώτος ο Φ. Νέγρης ο οποίος και αναπτύσσει τους λόγους για τους οποίους πείσθηκε ότι καμία επέκταση της δικαιοδοσίας του Διεθνούς Ελέγχου γίνεται με το νομοσχέδιο και ότι στο μέλλον δεν υπάρχει κανένας κίνδυνος του ελέγχου, αποκλειστικά σαν συνέπεια της σύμβασης για την κατασκευή του Λα-ρσαϊκού.

Αντίθετα ο Κ. Καραπάνος, μιλώντας για το θέμα αυτό, εκφράζει τη γνώμη ότι με το νομοσχέδιο επεκτείνεται η δικαιοδοσία του Διεθνούς Ελέγχου και ενισχύεται η οικονομική υποδούλωση της χώρας: “Η επιβαλλομένη οικονομική πολιτική, την οποίαν θεωρούμεν ως δυναμένην να συντελέση εις την βελτίωσιν των οικονομικών του Κράτους και εις την απαλλαγήν από του Ελέγχου, είναι η πολιτική της περισυλλογής και εξευρέσεως των αναγκαίων πόρων δια την απλουστέραν και ομαλωτέραν διοίκησιν της χώρας, όχι δια της καταπονήσεως του τόπου, αλλά δια της αποφυγής αγόνων δαπανών”.

Ο Δ. Ράλλης και μετά από αυτόν ο Α. Μομφεράτος επικρίνουν την Κυβέρνηση γιατί παρουσίασε στη Βουλή βιαστικά το νομοσχέδιο και δεν άφησε τον απαιτούμενο χρόνο στους βουλευτές για να μελετήσουν καλά τη σύμβαση. Ο δεύτερος μάλιστα λέγει ότι δεν εξετάσθηκε ποιά ήταν τα μέλη της εταιρείας με την οποία συνεργάζεται το Κράτος: “Κατά τον Αγγλικόν νόμον, δια να υπάρξη ανώνυμος εταιρεία πρέπει να αποτελέται εξ επτά προσώπων ως ιδρυτών, και τούτο προς μείζονα α-



σφάλειαν. Και το αγγλικόν συνδικάτον, μεθ' ου συνεβλήθη η Κυβέρνησις δια την κατασκευήν του σιδηροδρόμου, αποτελείται από επτά πρόσωπα. Ποίοι δε είναι αυτοί; Είναι επτά αχυρένιοι άνθρωποι, οι εξής: Μακένζυ δικηγόρος, Στούαρτ λογιστής, Αδαμς γραμματεύς εταιρείας, Βένουελ υπάλληλος, Νιούγκτον υπάλληλος, Κάρουελ υπάλληλος και Μπάρετ υπάλληλος.

Αυτοί οι άσημοι υπάλληλοι αποτελούν τα επτά πρόσωπα, τα οποία απαρτίζουν την εταιρείαν, μεθ' ής συνεβλήθη το ελληνικόν Κράτος. Και ήδη γεννάται το ζήτημα: κατεβλήθη άρα γε το εταιρικόν κεφάλαιον των 12.000 λιρών; Αλλά πώς είναι δυνατόν τούτο, αφού, δια του καταστατικού, έκαστος εξ αυτών ενεγράφη δια μίαν μόνον λίραν; Αλλ' ο κ. πρωθυπουργός μας ανέγνωσε μίαν επιστολήν εκ Λονδίνου και μας είπε: "Ιδού δύο πρόσωπα που μας εγγυώνται, άξια πάσης εμπιστοσύνης· ο εις είναι ο τραπεζίτης Ερλάγκερ και ο άλλος ο Γκουέν". Θα είχομεν λοιπόν μίαν εταιρείαν άνευ κεφαλαίων, η οποία δια μόνης της εγγυήσεως των 750.000 δραχμών, την οποίαν θα καταθέση, εξασφαλίζει κολοσσιαία κέρδη, και τούτο διότι δεν προβλέπει η Νομοθεσία μας, ως αλλαχού γίνεται, την κατάθεσιν του 1/3 τουλάχιστον του εταιρικού κεφαλαίου. Αλλά μήπως ο σιδηρόδρομος δια τον οποίον δεσμεύεται τοιουτοτρόπως το Κράτος στηρίζεται επί συμβάσεως οριστικής; Οχι. Διότι όταν λέγωμεν ότι το Συνδικάτον υποχρεούται να αρχίση την κατασκευήν τρεις μήνας μετά την λήξιν του πολέμου του Τράνσβααλ, ευρισκόμεθα προ αοριστίας. Και εάν βραδύνει να λήξη αυτός ο πόλεμος; Ευρισκόμεθα λοιπόν εις την διάθεσιν του γέρο Κρούγκερ. Διότι εάν αυτός δεν θελήση ποτέ να υπογράψη την οριστικήν συνθήκην, εκδικούμενος μάλιστα δια τα μνημόσυνα που εκάμαμεν εις τους Αγγλους, δεν θα αρχίση ποτέ το έργον".



Το νομοσχέδιο συζητήθηκε σε τρίτη ανάγνωση στη συνεδρίαση της 30ης Μαρτίου.

Παίρνοντας το λόγο στη συνεδρίαση αυτή ο Στ. Δραγούμης, είπε μεταξύ άλλων:

“Καλούμεθα, Κύριοι, να ψηφίσωμεν νομοσχέδιον, δι’ ου θέλει κατασταθῇ δυνατόν να πραγματοποιηθῇ γραμμὴ σιδηροδρομική, εἰς ἣν ἀπέβλεψαν αἱ ἐλληνικαὶ κυβερνήσεις, ἔτι προ τῆς ἐνώσεως, ἀπὸ τοῦ 1875. Σπανίως ἔργον τοσοῦτης σημασίας ἐτέθη ὑπὸ συζήτησιν ἐν Ἑλλάδι. Καὶ τοσοῦτο μάλλον καλούμεθα νὰ προσέξωμεν εἰς πάντα ὅσα συντελοῦσιν εἰς ἐπιτυχίαν αὐτοῦ, καθ’ ὅσον αἱ ἐπανειλημμέναι ἀπόπειραι πάντοτε ἔληξαν εἰς ἐπιτυχίαν αὐτοῦ, ἡ δὲ τελειότερα τούτων, ἡ ἐν ἔτει 1889, προβάσα καὶ μέχρις ἐκτελέσεως εὐρείας τῶν ἔργων, κατέληξε καὶ αὕτη εἰς ἀποτυχίαν μετὰ ζυμίων. Ἐπὶ τοιοῦτου ἔργου ἡ προσοχὴ τῆς κυβερνήσεως ωφείλετο, εἴπερ καὶ ἐν τινὶ ἄλλῳ, μεγίστη. Διότι ἦσαν γνωσταὶ αἱ δυσχέρειαι, διότι τὰ παθήματα ἦσαν τοιαῦτα, ὥστε νὰ γίνωσι διδάγματα εἰς ἡμᾶς. Οφείλομεν ἄρα νὰ ἐξετάσωμεν μετὰ πάσης προσοχῆς τὸ σχέδιον τὸ υποβαλλόμενον εἰς ἡμᾶς, καὶ ἀν ἐν τῷ σχεδίῳ μηδὲν ὑπάρχῃ τὸ θεμελιωδὲς καταδικαστέον, οφείλομεν νὰ ψηφίσωμεν τὴν σύμβασιν, διότι, βεβαίως, ἀν αὕτη ἔχῃ καλῶς, τὸ ἐξ αὐτῆς πορισθησόμενον ἔσται μέγα κέρδος εἰς τὸ Ἔθνος”.

Στὴ συνέχεια ὁ Μομφεράτος μπήκε σὲ λεπτομέρειες τῆς σύμβαςης καὶ ἐπέκρινε τὴν κυβέρνησιν γιὰτὶ διαπραγματεύθηκε με ἐταιρεία χωρὶς κεφάλαια καὶ κύρος. Διάβασε τηλεγράφημα τοῦ Δημάρχου Λαμίας Ν. Κρίτσα, με τὸ ὁποῖο παρακαλοῦνται οἱ βουλευτὲς τῆς περιφέρειας νὰ φροντίσουν ὥστε νὰ περάσῃ ἡ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ ἀπὸ τῆς Λαμίας καὶ υποστήριξε τὸ αἶτημα αὐτό.

Παίρνοντας τὸ λόγο ὁ Δ. Δεληγεώργης, υποστηρίζει ὅτι κακῶς διαχειρίστηκε ἡ κυβέρνησιν τὰ θέματα τῆς χά-



ραξης, γιατί αυτή τερματίζει στο Δεμερλή και όχι στη Λάρισα και ζητάει να ορισθεί στο Νόμο, ότι αυτή θα προεκταθεί μέχρι τη Λάρισα. Για τους όρους της σύμβασης είπε πως θεωρεί ότι προσθέτει νέους περιορισμούς στην οικονομική ανεξαρτησία του τόπου και συνολογλήθηκε με βαρείς όρους για το Κράτος, κυρίως ως προς τον τόκον του δανείου.

Σειρά πήρε στο βήμα ο Γ. Θεοτόκης:

“Δεν δύναμαι να δεχθώ ουδεμίαν μεταβολήν της συμβάσεως, διότι άλλωστε απαιτείται και συγκατάθεσις του ετέρου των συμβαλλομένων. Η εταιρεία είναι υποχρεωμένη, όταν η Κυβέρνησις ζητήσει την εκτέλεσιν του έργου και προ της προθεσμίας της τασσομένης υπό του άρθρου 12, να το εκτελέση, το δε δικαίωμα τούτο έχομεν και μετά την αποπεράτωσιν της γραμμής. Εχω δ’ ελπίδος ότι δεν θα βραδύνη η σύστασις της εταιρείας, καθώς και η έναρξις της εκτελέσεως του έργου. Φρονώ ότι δεν ευρισκόμεθα εις εποχήν κατά την οποίαν οι πόλεμοι δύνανται να διαιωνισθούν, βλέπω δε την δραστηριότητα και την καλήν διάθεσιν των αναλαβόντων την επιχείρησιν, ώστε είμαι βέβαιος ότι δεν θα αργήση η σύστασις της εταιρείας. Δια τούτο ευρίσκομαι εις την δυσάρεστον ανάγκην να μη δεχθώ τας υποβληθείσας τροπολογίας, δι’ ού μεταβάλλονται ουσιωδώς διατάξεις της συμβάσεως”.

ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

Παρά τις περί του αντιθέτου προβλέψεις, μετά από τέσσερα χρόνια, στις 6 Μαρτίου 1904, έγιναν τα εγκαίνια του πρώτου τμήματος της γραμμής: Η Θήβα και η Χαλκίδα, συνδέθηκαν σιδηροδρομικά με την Αθήνα, μέσα σε κλίμα ενθουσιασμού που αποτυπώθηκε στα όσα συνέβησαν κατά την τελετή των εγκαίνιων.



Για την τελετή των εγκαινίων ο Κτενιάδης γράφει με-
ταξύ άλλων:

“Αι σύγχρονοι εφημερίδες καταφέρονται κατά της επιτροπής των εγκαινίων, διότι, λέγουν, τα εθλασσοποίησε με τας προσκλήσεις. Ούτω δεν κατωρθώθη να παραστούν εις την εορτήν οι πλείστοι των εν Αθήναις πρεσβευτών, καθώς και πολλοί έγκριτοι Αθηναίοι, ανήκοντες κυρίως εις τον διανοούμενον κόσμον, οι οποίοι εν τούτοις θα έπρεπε να είχαν προτιμηθή. Παρά την σοβαράν όντως παράλειψιν ταύτην, οφειλομένην προφανώς εις αδεξιότητα των μελών της επιτροπής, η τελετή υπήρξεν εξόχως μεγαλοπρεπής. Η παρουσία του Βασιλέως Γεωργίου μεθ’ ολοκλήρου της Βασιλικής Οικογενείας, των αρχηγών του στρατιωτικού και πολιτικού του οίκου, καθώς και μελών τινών του Διπλωματικού Σώματος, προσέδωσαν εις την εορτήν των εγκαινίων, του πρώτου τμήματος του σιδηροδρόμου, εξαιρετικήν επισημότητα.

Παρά τη δριμύτητα του ψύχους, εις τον σταθμόν Αθηνών, στολισμένον εορταστικώς, είχαν συγκεντρωθεί εκτός των προσκεκλημένων, χιλιάδες κόσμου, συρρέουσαντος εξ όλων των σημείων της πρωτευούσης και των πέριξ.

Το πρώτον τραίνον, του οποίου επέβαινον περί τους εκατόν προσκεκλημένοι, ανώτεροι υπάλληλοι του Κράτους, πολιτευταί, δημοσιογράφοι, τραπεζίται και άλλα εξέχοντα μέλη της Αθηναϊκής Κοινωνίας, εξεκίνησε την 8.30’ π. μ. ακριβώς. Η ατμομηχανή, στολισμένη με μυρτιές και δάφνες, ξεκινά αργά, με δυνατά αγκομαχητά. Το έξω του σταθμού ευρισκόμενον πλήθος εκσπά εις φρενίτιδα ενθουσιασμού. Τα βαγόνια, κατάμεστα προσκεκλημένων, αργοκυλούν εις τας γραμμάς, ενώ αιμάζαι του λαού ζητωκραυγάζουν, προπέμπουσai τον πρώτον συρμόν του εθνικού μας σιδηροδρόμου.



Ήτο μια στιγμή επίσημος, της οποίας την ιερότητα, όλοι οι ευτυχίσαντες να την ζήσουν, κατενόησαν βαθύτατα. Η συγκίνησις φουσκώνει τα στήθη του λαού. Ολων αι καρδιαί πάλλουν από εθνικήν υπερηφάνειαν, από ενθουσιασμόν ακράτητον.

Ο λαός των Αθηνών και των πέριξ προέπεμπε την αμαξοστοιχίαν του σιδηροδρόμου που θα συνέδεε κάποτε την πρωτεύουσαν μετά της Ευρώπης, με ειλικρινή χαράν και ανυπόκριτον ενθουσιασμόν, αντιλαμβανόμενος καλώς την σημασίαν του συντελουμένου γιγαντιαίου έργου.

Το ταξίδι της πρώτης αμαξοστοιχίας, καθώς και των δύο επομένων, υπήρξεν ανώτερον πάσης περιγραφής. Ήτο μια ωραία πράγματι διαδρομή, δια μέσου ανθοστολισμένων σταθμών και μαγευτικών τοπίων, μια συνεχής εναλλαγή εντυπώσεων, εικόνων, τοποθεσιών, που την καθιστά ωραιότεραν και περισσότερον ενδιαφέρουσα η γραφικότης των αμφιέσεων των χωρικών, οι οποίοι υπεδέχοντο τους προσκεκλημένους εις όλους τους ενδιαμέσους σταθμούς.

Εις τον πρώτον σταθμόν - το Μενίδι - το τραίνον έφθασεν εις τας 9 ακριβώς. Οι κάτοικοι της κωμοπόλεως υπεδέχθησαν το τραίνον με μουσικήν και ζητωκραυγάς, έχοντες επι κεφαλής τους ιερείς, οι οποίοι ετέλεσαν αγιασμόν. Ο σταθμός ήτο στολισμένος με άνθη, μυρτιές και σημαίας, εις δε το μέσον διεκρίνετο η εξής επιγραφή: “Ο Δήμος Αχαρνών τω Βασιλεί”.

Εις τους λοιπούς ενδιαμέσους σταθμούς, η αυτή ενθουσιώδης υποδοχή επεφυλάσσετο εις τους επιβαίνοντας του τραίνου. Οι χωρικοί, με τας τοπικάς ενδυμασίας, οι οποίοι συνεπλήρουν την γραφικότητα του συνόλου, προσέφερον εις τους επιβάτας ανθοδέσμας και τους προέπεμπον με ζητωκραυγάς και με ευχάς υπέρ της ταχείας ολοκληρώσεως του αρξαμένου έργου.



Ολίγον μετά την εκκίνησιν του πρώτου τραίνου, ήτοι την 9 π.μ., εξεκίνησεν ο δεύτερος συρμός, φέρων διαφόρους άλλους προσκεκλημένους. Μεταξύ αυτών ήσαν οι πρώην υπουργοί Τριανταφυλλάκος, Φιλάρετος, Τοπάλης, οι βουλευταί Δ. Στεφάνου, Λέων Μελάς, Ν. Καλογερόπουλος, οι αντιπρόσωποι των Τραπεζών, Εθνικής Βαλαωρίτης, Αθηνών Ιορδανόπουλος, Ιονικής Δίξων, Βιομηχανικής Καρυδιάς, ο Δήμαρχος Αθηναίων Σπύρος Μερκούρης, ο Νομάρχης Κονδάκης, ο Φρούραρχος Δούκας και άλλοι.

Την 9.30' ακριβώς κατέφθασεν εις τον Σταθμόν ο Βασιλεύς Γεώργιος, μετά της Βασιλικής Οικογενείας, συνοδευόμενος υπό των αρχηγών του Στρατιωτικού και Πολιτικού του Οίκου. Τον υποδέχονται τα μέλη του Υπουργικού Συμβουλίου, ο Μητροπολίτης Αθηνών Θεόκλητος, οι πρεσβευταί Γερμανίας, Ρωσίας και Ρουμανίας, οι εκπροσωπούντες την ανάδοχον εταιρείαν βαρώνος Ρώυτερ αντιπρόεδρος, και οι σύμβουλοι Γκουέν, Ερλάγγερ, Γεωργιάδης και άλλοι”.

Ο Κτενιάδης συνεχίζοντας την περιγραφή του σημειώνει:

“Ακολουθως, χοροστατούντος του Μητροπολίτου Θεοκλήτου, εψάλη αγιασμός, μεθ’ ο οι Βασιλείς επέβησαν του δι’ αυτούς προοριζομένου πολυτελούς βαγονίου, φέροντος τον βασιλικόν θυρεόν με τα εθνικά χρώματα. Οι λοιποί επίσημοι καταλαμβάνουν τας δι’ αυτούς προοριζομένας θέσεις εις τα υπόλοιπα βαγόνια και το τραίνον ξεκινά υπό τας ζητωκραυγάς και τα χειροκροτήματα του παρισταμένου πλήθους. Πολλοί δακρύουν. Ο Βασιλεύς χαιρετά από το παράθυρον του βαγονίου το φρενιτιόν πλήθος, ενώ η αστυνομία μετά κόπου συγκρατεί τον ενθουσιώντα λαόν, ο οποίος προσπαθεί να πλησιάση το βασιλικόν βαγόνι.

Οι κάτοικοι των χωρίων, δια των οποίων διήλθε το φέ-



ρον τους Βασιλείς τράινον, επεφύλασσον εις τον Γεώργιον και την ακολουθίαν του αποθεωτικήν υποδοχήν. Ο Βασιλεύς, όρθιος, εχαιρέτα με πραγματικήν συγκίνησιν, από το παράθυρον του βαγονίου του, τα πλήθη των υπηκόων του, τα οποία είχαν κατέλθη εξ όλων των χωρίων της Αττικής, δια να τον επευφημήσουν.

Αλλά η πραγματική αποθέωσις του Βασιλέως επεφύλασσετο εις την Χαλκίδα, όπου το βασιλικόν τράινο έφθασε την 12.30', ήτοι μετά τρίωρον ακριβώς διαδρομήν. Τα περίξ υψώματα είχαν καταληφθή υπό κόσμου συρρεύσαντος εξ όλων σχεδόν των επαρχιών της Ελλάδος. Εις τον λιμένα της Χαλκίδος ευρίσκοντο ένα ελληνικόν, ένα γαλλικόν και ένα αγγλικόν πολεμικόν. Οι Βασιλείς, μετά του Διαδόχου Κωνσταντίνου, των πριγκήπων Νικολάου, Ανδρέου, Χριστοφόρου, των πριγκηπισσών Αλίκης και Ελένης και των μικρών πριγκήπων του Διαδόχου, Γεωργίου και Αλεξάνδρου, κατήλθον του τράινου, το οποίον εστάθη εις το κέντρον του σταθμού. Τους υποδέχονται ο Νομάρχης, ο Δήμαρχος και αι λοιπαί πολιτικάί και στρατιωτικάί αρχαί της νήσου, ενώ το πλήθος εκσπά εις ενθουσιώδεις εκδηλώσεις, υπό τους κρότους των τηλεβόλων των πολεμικών πλοίων και τους ήχους της στρατιωτικής μουσικής.

Μετά του Βασιλέως κατέρχονται ο πρωθυπουργός Θεοτόκης, οι υπουργοί Κουμουνδούρος, Σμολένσκης και Στάης και οι λοιποί επιβαίνοντες του βασιλικού τράινου, επίσημοι και μη.

Οι Βασιλείς μετά τας τυπικάς προσφωνήσεις, προχωρούν προς τον σταθμόν, εις το βάθος του οποίου και εντός μεγάλης αποθήκης, καταλλήλως διακοσμηθείσης, είχε στρωθεί τράπεζα, εις ήν παρεκάθησαν εις γεύμα, δοθέν υπό της εταιρείας του σιδηροδρόμου περί τα 400 πρόσωπα.

Κατά τα επιδόρπια, ο εκπροσωπών την εταιρείαν α-



ντιπρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου αυτής βαρώνοι Ρώυτερ ήγειρε την εξής πρόποσιν:

“Μεγαλειότατε

Ενεκα της λυπηράς απουσίας του κ. Μπουρέ, του διακεκριμένου προέδρου της ημετέρας εταιρείας, εις εμέ έλαχεν ο κλήρος να λάβω τον λόγον, εξ ονόματος του Διοικητικού Συμβουλίου, όπως ευχαριστήσω την υμετέραν Μεγαλειότητα, ότι ηυδόκησε να παραστή εις τον επίσημον τούτον εγκαινιασμόν του ημετέρου έργου.

Δεν έχω ανάγκην να εκταθώ επί των πολλαπλών και σπουδαίων ωφελημάτων, τα οποία η νέα αύτη γραμμή, άμα συντελουμένη, θα προσπορίση όχι μόνον εις την Ελλάδα, αλλά και εις τας λοιπάς ευρωπαϊκάς χώρας, αι οποίαι ούτω θα επικοινωνήσωσιν απ’ ευθείας προς την κοιτίδα των Τεχνών και των Γραμμάτων. Η μεγίστη αυτού σημασία, δια το Ελληνικόν Βασίλειον ιδίως, ανεγνωρίσθη ανέκαθεν υφ’ όλων των πολιτικών ανδρών της Ελλάδος, ανεξαρτήτως κομματικής αποχρώσεως.

Όσον αφορά τας ξένας χώρας, η Βρετανική και Γαλλική Κυβέρνησις, τη ημετέρα παρακλήσει, ευηρεστήθησαν να αντιπροσωπευθώσι σήμερον υπό των δύο πλοίων των, τα οποία έσχον την τιμήν να χαιρετίσουν την υμετέραν Μεγαλειότητα κατά την άφιξίν της, όπως εκδηλώσωσι το ενδιαφέρον, δι’ ου συμμετέχουσιν επιχειρήσεως εξόχως διεθνούς.

Λαμβάνω το θάρρος να επιστήσω την προσοχήν της Υμετέρας Μεγαλειότητος, εις το γεγονός ότι το τμήμα της γραμμής, το οποίον διήλθομεν σήμερον το πρωί, θα συντομεύση του λοιπού την μεταξύ των Αθηνών και Θεσσαλίας απόστασιν κατά δώδεκα ώρας και ότι εντός δύο μηνών η κυρία γραμμή θα περατωθή μέχρι Λειβαδείας, τούθ’ όπερ θα θέση τας ευφόρους Βοιωτικές πεδιάδας εις επικοινωνίαν προς την θάλασσαν, συνδέ-



ουσα αυτές μετά της Χαλκίδος και του Πειραιώς. Ούτως, όταν και η Θεσσαλία συνδεθή μετά της Αττικής, δια του σιδηροδρόμου ημών το ταξείδιον απ' Αθηνών εις Λάρισαν θα καταστή απλή εκδρομή.

Επί τη προσδοκία της συντελέσεως της ενώσεως της ημετέρας γραμμής μετά του δικτύου των Οθωμανικών σιδηροδρόμων, ελπίζομεν ότι γρήγορα θα ίδωμεν ταχύπλοα ατμόπλοια εκτελούντα τον μεταξύ Χαλκίδος-Βόλου-Θεσσαλονίκης πλουν, εν ανταποκρίσει προς τον ημέτερον σιδηρόδρομον, ούτως ώστε να εξασφαλισθή εις την Ελλάδα καθημερινή ταχυδρομική συγκοινωνία μετά της Ευρώπης” [...]

[...] Το τέλος της προσφωνήσεως του βαρώνου Ρώυτερ εκάλυψαν παρατεταμένα χειροκροτήματα και ενθουσιώδεις ζητωκραυγαί των παρισταμένων, μεθ’ ο ο Βασιλεύς Γεώργιος, εγερθείς απήντησεν ως εξής:

“Σας ευχαριστώ από καρδίας και αισθάνομαι ειλικρινή χαράν βλέπων συντετελεσμένον σήμερον το πρώτον τμήμα του σιδηροδρόμου Λαρίσης, ο οποίος είναι προωρισμένος να συντελέση όχι μόνον εις την ανάπτυξιν των ηθικών και υλικών δυνάμεων της οσήμεραι προαγομένης Πατρίδος, αλλά και εις την διευκόλυνσιν της διεθνούς συγκοινωνίας, επ’ αγαθώ του πολιτισμού. Αποβλέπων εις τα αγαθά ταύτα, επόθουν ανέκαθεν να ίδω συντελούμενον το έργο τούτο, εκφράζω δε τας ευχαριστίας μου και προς την Κυβέρνησίν μου, την παρασχούσαν την δεξιάν συνδρομήν της προς επίτευξιν αυτού, καθώς και εις την υφ’ υμών τοσούτον επαξίως αντιπροσωπευομένην εταιρείαν, ήτις εφεύρε αυτό, έως τώρα, εις αίσιον πέρας, μετά χαράς εγκαινιάζω το συντελεσθέν πρώτον τμήμα του σιδηροδρόμου Λαρίσης”.

Δύο ημέρες μετά την τέλεση των επισήμων εγκαινίων, ήτοι την 8 Μαρτίου 1904, το πρώτο τμήμα του σιδηροδρόμου των συνόρων παρεδίδετο στην κοινή χρή-



ση. Το γεγονός προκάλεσε τόσο ενδιαφέρον, ώστε η συρροή του πλήθους υπήρξε πρωτοφανής.

Οι επιβάτες συνωστίζονταν στο σταθμό περιμένοντας το άνοιγμα της θυρίδας έκδοσης των εισιτηρίων, πολύ πριν την καθορισμένη ώρα.

Η αμαξοστοιχία επρόκειτο να ξεκινήσει στις 7 το πρωί και ο χώρος του σταθμού είχε καταληφθεί από τις 6 το πρωί. Η εκκίνηση δεν έγινε δυνατή παρά μόνον μετά από 45 λεπτά από την καθορισμένη ώρα.

Ο Κτενιάδης με γλαφυρό τρόπο περιγράφει το πανδαϊμόνιο που επικρατούσε στο σταθμό, αλλά και τη νοστροπία των πρώτων επιβατών που κουβαλούσαν μαζί τους μέχρι και... κρεβάτια:

“Την ακαταστασίαν προεκάλεσεν όχι μόνον η μεγάλη κοσμοσυρροή, αλλά και η ανεπάρκεια της υπηρεσίας πωλήσεως εισιτηρίων, εργαζομένης μετ’ αδικαιολογήτου βραδύτητος και υπό το κράτος υπερβολικού εκνευρισμού. Εις την προκειμένην περίπτωση εν τούτοις υπάρχει και ένα μεγάλο ελαφρυντικόν δια την υπηρεσίαν. Το πολύ κοινόν, μη γνωρίζον τα τιμολόγια, μολονότι σχετικά πινακίδες ήσαν ανηρτημέναι παραπλεύρως του Ταμείου, απηύθυνε συνεχώς ερωτήσεις εις τον ταμίαν περί της τιμής του εισιτηρίου. Πολλοί μάλιστα, μη αρκούμενοι εις τας πληροφορίες του ταμίου, ήρχοντο εις προστιβάς μετ’ αυτού, ούτω δε προεκλήθη πολὺς θόρυβος και άσκοπος καθυστέρησις.

Τα ίδια εις την αίθουσιν αποσκευών. Οι υπάλληλοι ζυγίζουν νευρικά κάθε είδους εμπορεύματα και οικιακά σκεύη, κρεββάτια, μπαούλα, καθίσματα και ολόκληρα νοικοκυριά, που οι κύριοί των σπεύδουν να μεταφέρουν με τον πρώτον συρμόν, ωσάν να μην είχαν την ευκαιρίαν να το πράξουν αργότερα με όλην των την ησυχίαν. Και εδώ οι ανυπόμονοι πελάται θορυβούν, χειρονομούν, απειλούν. Δημιουργείται ούτω αληθινόν πανδαϊμόνιον,



το οποίον δεν εκόπασε παρά μόνον άμα εξεκίνησε το τραίνον.

Εν τω μεταξύ, ο κόσμος που κατάρθωσε να προμηθευθή εισιτήρια, σπεύδει προς τα βαγόνια - τρία όλα όλα - τα οποία γεμίζουν εις διάστημα ολίγων λεπτών. Η ανεπάρκεια των βαγονιών προκαλεί νέα επεισόδια, ο δε εκνευρισμός του κοινού φθάνει εις το κατακόρυφον. Τότε ο σταθμάρχης, ο οποίος τρέχει ασθμαίνων απ' εδώ και απ' εκεί, διατάσσει να προστεθή τέταρτο βαγόνι. Αυτό έγινε εις τας 7.10. Εως ότου εν τούτοις να τελειώση η διαδικασία της συνδέσεως και του ετέρου βαγονίου, η ανυπομονησία του κόσμου αποκορυφούται.

Είναι 7.30' και το τραίνον, μολονότι έχει ημισείας ώρας καθυστέρησιν, δεν αποφασίζεται να ξεκινήση. Νέα διαμαρτυρίαί του κοινού αρχίζουν, οι υπάλληλοι του σταθμού πηγαινοέρχονται νευρικοί, ενώ ο σταθμάρχης θυμώνοντας και αυτός με την σειράν του, τα βάζει με τους υφισταμένους του. Ενας μεσόκοπος κύριος, αρκετά σοβαρών διαστάσεων, που στρογγυλοκάθεται εις ένα από τα καθίσματα της πρώτης θέσεως, τολμά να δικαιολογήση την υπηρεσίαν του σταθμού.

- Τι να κάμουν κι' αυτοί οι καϋμένοι; Είναι βλέπετε η πρώτη φορά. Κ' έπειτα είναι τόσοσ κόσμος.

- Καλέ, τι θα πή αυτό, απαντά ένας λοχαγός. Η τάξις είναι τάξις. Επρεπε να λάβουν τα μέτρα τους εγκαίρως.

Ο πανζουρλισμός αυτός ξετρελλαίνει κυριολεκτικώς μια Γαλλίδα περιηγήτρια, η οποία παίρνει συνεχώς φωτογραφίες, τρέχουσα από το ένα μέρος του τραίνου εις το άλλο, δια να απαθανάτιση το θέαμα του συνωστιζομένου κοσμάκη.

Τέλος την 7.45' η ατμομηχανή ξεκινά, αγκομαχώντας και με συνεχή συρίγματα, ενώ τα βαγόνια αργοκυλούν εις τας γραμμάς. Τώρα όλα εκείνα τα πλήθη, που προ ολίγων μόλις στιγμών εδυσφόρουν δια την καθυστέρησιν



του τραίνου, εκσπούν εις μυριόστομον ζητοκραυγήν, ενώ τα στήθη των πάλλονται από εθνικήν υπερηφάνειαν. Ο συρμός του διεθνούς σιδηροδρόμου, του οποίου η κατασκευή μέχρι προ τινων ετών ακόμη εθεωρείτο ως ένα από τα δυσκολώτερα, ένα από τα μάλλον δυσεπίλυτα εθνικά προβλήματα, προπέμπεται από το συγκεντρωμένον εις τον περίβολον του σταθμού και τον πέριξ αυτού χώρον πλήθος, με την ευχήν να φθάση γρήγορα και εις την Θεσσαλονίκην. Και η ευχή αυτή δεν εβράδυνεν ευτυχώς να εκπληρωθή.

Εις τους διαφόρους σταθμούς οι χωρικοί προσέρχονται ντυμένοι με τα γιορτινά των και υποδέχονται τους επιβάτας με μουσικάς, προβαίνοντες εις ενθουσιώδεις εκδηλώσεις, που φανερώνουν τα αισθήματα της ειλικρινούς χαράς, τα οποία πλημμυρίζουν τας καρδίας των επί τω χαρμοσύνω γεγονότι. Ο σιδηρόδρομος είναι δι' αυτούς, το αντιλαμβάνονται πλέον όλοι καλώς, αληθής φορέυς πολιτισμού, ευημερίας και προόδου. Τα πρωτόγονα συγκοινωνιακά μέσα, τα οποία μέχρι χθες ήσαν υποχρεωμένοι να χρησιμοποιούν, ανήκουν πλέον εις την ιστορίαν. Εφεξής τας ευφόρους πεδιάδας της Στερεάς και της Θεσσαλίας, αντί του διτρόχου θα διατρέχει ο σιδηρόδρομος, αι αποστάσεις θα εκμηδενιστούν, τα δε εθνικά προϊόντα δεν θα σήπωνται ελλείψει μέσων ευκόλου μεταφοράς. Ιδού οι λόγοι, ένεκα των οποίων οι χωρικοί μας ηγάπησαν και συνέτρεξαν τον σιδηρόδρομον, ιδού διατί υπεδέχθησαν του επιβαίνοντες της πρώτης αμαξοστοιχίας μετά τόσης εγκαρδιότητος, μετά τόσο ενθουσιασμού”.

Αθηναίος δημοσιογράφος επιβαίνων της αμαξοστοιχίας περιγράφει ως εξής τας εντυπώσεις του:

“Λικνίζομαι εντός αναπαυτικοτάτης αμάξης του μεγάλου σιδηροδρόμου, όστις εντός μικρού θέλει εκτελή την μετά των συνόρων συγκοινωνίαν, και δεν δύναμαι



να πιστεύσω ακόμη ότι δεν πρόκειται περί μιάς ωραίας οπτασίας, αλλ' ότι θα ταξιδεύσω πράγματι μετά εκατοντάδων συμπολιτών μου τόσον ανέτως, μέσω των μαγευτικών της Αττικής τοπίων...".

Ετερος συντάκτης αθηναϊκής εφημερίδος, επιβαίνων της εν λόγω αμαξοστοιχίας, μας δίδει την εξής περιγραφήν του πρώτου επιβατηγού τραίνου του Λαρισαϊκού σιδηροδρόμου:

"Η σύνθεσις της αμαξοστοιχίας μας είναι η εξής: Μηχανή 102Α, τόννοι 40, δύο σκευοφόροι, δύο άμαξαι τρίτης, δύο πρώτης-δευτέρας και μια σκευοφόρος. Η μηχανή μας είναι υπηρετική. Δύναται να σύρη βάρος αρκετόν, αλλ' όχι ν' αναπτύξη μεγάλην ταχύτητα· το πολύ 45 χιλιόμετρα την ώραν. Αι άλλαι μηχαναί έλξεως δεν σύρουν βάρος πολύ, αλλά τρέχουν 80 χιλιόμετρα την ώραν.

Τα βαγόνια είναι τεράστια και εις μήκος και εις πλάτος και εις ύψος. Εν μέτρον και σαράντα τέσσαρα εκατοστά, το πλάτος της γραμμής. Της πρώτης και της δευτέρας θέσεως τα διαμερίσματα συνέχονται, αποτελούν ένα βαγόνι, συγκοινωνούν δι' ενός εξώστου, τον οποίο χωρίζει εις το μέσον ο πλυντήρ, μετά των άλλων χρειωδών. Της πρώτης θέσεως τα διαμερίσματα έχουν ωραίον διάκοσμον εσωτερικώς. Ταπετσαρία από γκρίζο καστόρι και πλαφόν ταπετσαρισμένο. Αλλά δεν είναι άνετα όπως έπρεπε να είναι δι' ένα ταξίδι έως τα σύνορα. Και μία έλλειψις: Δεν έχουν ένα δοχείον δια τα σιγάρα. Αλλά λέγουν ότι εις κάθε αμαξοστοιχίαν θα υπάρχη διαμέρισμα ιδαίτερον δια το κάπνισμα. Δεν υπάρχει όμως ιδαίτερον διαμέρισμα κυριών. Βαγόνια τέλος, τα οποία ούτε δια τρίτην θέσιν δεν ήξιζαν προκειμένου περί μεγάλου ταξιδίου, παλαιά δε μετασκευασθέντα.

Όμοια κατά την διαίρεσιν τα διαμερίσματα της β' θέσεως. Μόνον ότι αντί καστορίου έχουν μπλέ τσόχα. Της τρί-



της εξωτερικώς είναι πολυτελέστερα, παρά εσωτερικώς. Μέσα είναι απλούστατα, από σκέτο ξύλο με απομίμησιν γαλλικού. Εν γένει τα βαγόνια είναι γερμανικά και ομοιάζουν με τα βαγόνια των σιδηροδρόμων της Τουρκίας”.

“Εις άλλην Αθηναϊκὴν εφημερίδα δημοσιεύεται ἡ ἀκόλουθος ανταπόκρισις ἐκ Θηβών, ἐνδεικτικὴ τοῦ ἐνθουσιασμοῦ, μετὰ τοῦ ὁποίου ὁ λαὸς τῶν ἐπαρχιῶν ὑπεδέχθη τὸν νέον σιδηρόδρομον.

Θήβαι 8 Μαρτίου. Επληρώθη ἐπὶ τέλους τὸ μέγα ὄνειρον τὸ ἐπὶ τοσούτον χρόνον περισπῶν καὶ βασανίζον τὸ πνεῦμα τῆς Θηβαϊκῆς κοινωνίας. Αἱ Θήβαι συνεδέθησαν πλέον ὀριστικῶς διὰ σιδηροδρομικῆς γραμμῆς μετὰ τῶν Αθηνῶν καὶ ἰδοὺ ἀκριβῶς, ὡς εἶχεν ἀναγγελθῆ, τὴν 10ην ὥραν καὶ 17 λεπτά ἐφθασεν ἐξ Αθηνῶν τὸ σιδηροδρομικὸν τραῖνον με πολυπληθεῖς ἐπιβάτας.

Σύσσωμος ἡ κοινωνία τῶν Θηβῶν κατήλθεν εἰς τὸν σταθμὸν καὶ ἐχαιρέτισεν ἐνθουσιωδῶς τὴν ἐλευσίν τοῦ. Ἡ χαρὰ καὶ ὁ ἐνθουσιασμός διεγράφοντο εἰς ὅλων τὰς φυσιογνωμίας, πρὸς δὲ τοὺς ἀντιπροσώπους τῆς εταιρείας ἐξεφράζοντο πανταχόθεν συγχαρητήρια. Ὁ μηχανικός τῆς εταιρείας κ. Φεδή, ὁ ἀόκνως ἐργασθεὶς ἐν τῷ τμήματι Θηβῶν, ἐδέχθη τὰ συγχαρητήρια τῶν παρισταμένων.

Ἀξιος συγχαρητηρίων εἶναι ἐπίσης ὁ τμηματάρχης κ. Κορωναῖος διὰ τὴν ἐξοχὸν ἰκανότητα, ἣν ἐπέδειξεν ἐν τῇ κατασκευῇ τοῦ τμήματος τούτου. Ὑπὲρ τοὺς 300 ἐπιβάται ἀναχωροῦσι σήμερον δι’ Αθήνας διὰ τοῦ πρώτου τραίνου”.

Τὰ πρῶτα δρομολόγια ξεκινούσαν στὶς 6.30’ τὸ πρῶν ἀπὸ τὸν Πειραιά καὶ ἐφθάναν στὴ Θήβα στὶς 10.10’ τὸ πρῶν με ἐνδιάμεσους σταθμούς τὴν Αθήνα, τὸ Μενίδι, τὰ Κιούρκα, τὸ Κακοσάλεσι καὶ τὸ Σχηματάρι. Καὶ ἀντίστροφα ξεκινούσαν ἀπὸ τὴ Θήβα στὶς 11.47’ τὸ πρῶν καὶ ἐφθάναν στὸν Πειραιά στὶς 3.26’ τὸ ἀπόγευμα.



Ο Κτενιάδης στη συνέχεια της περιγραφής του, δίνει μια εικόνα του τρόπου με τον οποίο ενισχύθηκε η νέα σιδηροδρομική γραμμή:

“Η αθηναϊκή κοινωνία έδωσε πρώτη το σύνθημα της ενισχύσεως του νέου σιδηροδρόμου, το δε παράδειγμά της ηκολούθησαν προθύμως οι κάτοικοι της Στερεάς Ελλάδος. Ούτως ο “Ομιλος Εκδρομών” πρωτοβουλία του Προέδρου αυτού Γ. Ματθαίουπουλου, διωργάνωσεν ημερησίαν εκδρομήν δια Χαλκίδα, εις την οποίαν έλαβον μέρος περί τα 280 άτομα, ό, τι επίλεκτον είχαν να επιδείξουν αι κοσμικαί Αθήναι της εποχής εκείνης. Οι εκδρομείς, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται αι οικογένεια Σπύρου Λάμπρου, Ματθαίουπουλου, Αντωνιάδου, Καλογερόπουλου, Ζέγγελη, Παπαμιχαλοπούλου, Παπαδιαμαντοπούλου, Ράλλη, Κοτσαλέξη, Καλογερή, Χαριλάου, Στρούμπου, Παράσχου, Κωστοπούλου, Βουρνάζου, Βασιλειάδου, Πανά, Κατσουλίδου, Φιλήμονος, Κορομηλά, Κύρου, Τσάτσου, Σερπιέρη, Κανελλοπούλου, Βουτσινά κλπ. ανεχώρησαν εξ Αθηνών την 8ην πρωινήν της 4ης Απριλίου 1904, επέστρεψαν δε την εσπέραν, αποκομίζοντες τας καλύτερας των εντυπώσεων”.

Σύγχρονος δημοσιογράφος, μεταχειριζόμενος το χαρακτηριστικόν γλωσσικόν ιδίωμα της εποχής εκείνης, συνοψίζει ως εξής τας εντυπώσεις του εκ της ωραίας διαδρομής:

“Και ταχεία η αμαξοστοιχία ανεχώρησε, μέσω των ποικίλων τοπειών, εις τα οποία αι κατάφυτοι χαράδραι ενηλάσσοντο με τας χλοεράς εκτάσεις και οι πυκνοί πευκώνες με τας απεψιλωμένας ράχεις αττικών τινών βουνών και άλλων λοφίσκων της Βοιωτίας. Εις τους διάμεσους σταθμούς οι χωρικοί μανιωδώς διελάουν τα καθαρά νερά των και τα πασχαλινά αυγά, τα παρδαλά, τόσον υπό έποψιν χρώματος όσον και υπό έποψιν γεύσεως. Η επιστροφή ήτο εν ατελείωτον τραγούδι. Απ’ ά-



κρου εις άκρον η αμαξοστοιχία εσείετο από τα άσματα των ευθυμούντων εκδρομέων. Και οι εκδρομείς επανέκαμψαν αποκομίζοντες τας καλυτέρας των εντυπώσεων, εις τας οποίας και ο σιδηρόδρομος, τη ευγενεί φροντίδι του γενικού επιθεωρητού κ. Ιωάννου Κουτσαλέξη, μεγάλως συνετέλεσε”.

Στις 5 Απριλίου του ιδίου χρόνου έγιναν τα εγκαίνια της σήραγγας Μπράλλου, με την παρουσία του προέδρου της Βουλής Χατζίσκου, του Νομάρχη και των λοιπών αρχών, καθώς και πλήθους κόσμου. Μέσα στον ίδιο χρόνο άρχισε επίσης η εκμετάλλευση των εξής τμημάτων της αρχής: Θήβα-Λειβαδιά στις 2 Ιουνίου, Λειβαδιά-Δαδί στις 11 Νοεμβρίου. Τον επόμενο χρόνο άρχισε η εκμετάλλευση των τμημάτων Δαδί-Μπράλλος στις 11 Ιουλίου, Λιανοκλάδι-Στυλίδα και Λιανοκλάδι-Μπεκί στις 20 Ιουλίου.

Με νεώτερη σύμβαση η οποία υπεγράφη στις 30 Ιουνίου 1906, η εταιρεία των ελληνικών σιδηροδρόμων ανέλαβε την κατασκευή της προέκτασης της γραμμής της Λάρισας μέχρι τα Οθωμανικά σύνορα (Παπαπούλι) μέσω της κοιλάδας των Τεμπών, αντί του ποσού των 4.888.000 χρυσών φράγκων.

Πενήντα ημέρες μετά τα εγκαίνια του πρώτου τμήματος του Λαρισαϊκού, στις 26 Απριλίου 1904, δύο αμαξοστοιχίες που κινούνταν αντίθετα, συγκρούσθηκαν στο 15ο χιλιόμετρο της γραμμής Βάγια-Μούλκι. Από τη σύγκρουση η οποία οφειλόταν σε κακό υπολογισμό του δρομολογίου της άλλης αμαξοστοιχίας, δύο υπάλληλοι της εταιρείας σκοτώθηκαν και πολλοί τραυματίσθηκαν σοβαρά. Η πληροφορία όταν έφθασε στην Αθήνα, προκάλεσε ζωηρή εντύπωση. Ο σταθμός της Αθήνας μόλις έγινε γνωστό το τραγικό περιστατικό, κατακλύσθηκε από πλήθος κόσμου που ζητούσε να μάθει λεπτομέρειες για το δυστύχημα.



Στον τόπο της σύγκρουσης έφθασαν αμέσως όταν έγινε γνωστό το περιστατικό, ο διευθυντής κατασκευής Μπαρμπιέρ, ο υποδιευθυντής Μπερώ, και ο διευθυντής εκμετάλλευσης Ρισερόλ και ο υποδιευθυντής Κολό. Στον κεντρικό σταθμό συγκεντρώθηκαν σε αναμονή της αμαξοστοιχίας που θα μετέφερε τα θύματα της αμαξοστοιχίας, ο τμηματάρχης έλξεως, ο επιθεωρητής Κουσταλέξης, οι γιατροί της εταιρείας Σκάσης και Καντάς και ο γιατρός του σταθμού Α' Βοηθειών Ραφτάνης, οι οποίοι και επέβλεψαν τη μεταφορά των τραυματιών στο Δημοτικό Νοσοκομείο.

Μετά τις ανακρίσεις προέκυψαν τα εξής συμπεράσματα για τα αίτια του ατυχήματος: Ο Αλέξιος Γκοντάν που ήταν διευθυντής των εργασιών στρώσεως στο τμήμα Θηβών-Λειβαδιάς, βρισκόταν κατά την ημέρα του δυστυχήματος στο σταθμό Μούλκι, προκειμένου να συνοδεύσει σε Βάγια και Θήβα φορτηγή αμαξοστοιχία η οποία θα μετέφερε τροχαίο υλικό. Την αμαξοστοιχία αυτή επρόκειτο να σύρει η ατμάμαξα με αριθμό 107, η οποία θα γύριζε κενή από τη Λειβαδιά προκειμένου να μεταφέρει νέο υλικό στο Στενό. Ο Γκοντάν πήρε τότε τη μοιραία απόφαση να ξεκινήσει με την ατμάμαξα με αριθμό 103 για τα Βάγια, προκειμένου να σύρει μια άλλη φορτηγό αμαξοστοιχία και να γυρίσει στο Μούλκι. Σκέφθηκε δηλαδή να κερδίσει το χρόνο που θα έμενε... χωρίς δουλειά στο Μούλκι. Για να γίνει αυτό όμως θα έπρεπε να βεβαιωθεί αν ήταν ανοιχτή η γραμμή μέχρι τα Βάγια. Ζήτησε λοιπόν να πληροφορηθεί από αυτούς που βρίσκονταν στο σιδηροδρομικό σταθμό, τότε έφυγε η αμαξοστοιχία 103 για το Μούλκι. Κατά τον Κτενιάδη οι χωρικοί δεν γνώριζαν τη σημασία που είχε η πληροφορία που τους ζητήθηκε και απάντησαν... επιπόλαιοι ότι η αμαξοστοιχία είχε φύγει πριν από δέκα λεπτά. Ο Γκοντάν υπολογίζοντας ότι η απόσταση Μούλκι-Βάγια



είναι ένα τέταρτο, ενώ θα έπρεπε η αμαξοστοιχία λογικά να μείνει άλλα δέκα λεπτά στο σταθμό μέχρι να φορτώσει, και πήρε τη μοιραία απόφαση να ξεκινήσει αμέσως με την 107 αμαξοστοιχία.

Ήταν 2 το μεσημέρι όταν η αμαξοστοιχία με οδηγό το Γ. Γεωργιάδη ξεκίνησε από το Μούλκι κατευθυνόμενη ολοταχώς προς Βάγια. Είχε διανύσει το μισό περίπου της διαδρομής ανάμεσα στα δύο χωριά και περνούσε από μια στροφή του δρόμου όταν ακούστηκαν τα σφυρίγματα της αμαξοστοιχίας που ερχόταν από την άλλη πλευρά. Ο Γκοντάν, όρθιος τη στιγμή εκείνη στο πρώτο βαγόνι, αντελήφθη αμέσως τον κίνδυνο και θέλησε να δώσει διαταγή στο μηχανοδηγό να επιχειρήσει να γυρίσει αλλά ήταν αργά. Η ατμομηχανή της άλλης αμαξοστοιχίας που ερχόταν με ταχύτητα συγκρούστηκε σφοδρά με την υδροφόρο που προηγείτο της 107 αμαξοστοιχίας, η οποία συνετρίβη και εκτροχιάστηκε. Η ατμάμαξα 107 και τα βαγόνια που την ακολουθούσαν, εκτροχιάστηκαν και ο μηχανοδηγός Γ. Γεωργιάδης εκσφενδονίστηκε μακριά από τη γραμμή και τραυματίστηκε βαριά. Ο Αλέξιος Γκοντάν βρέθηκε κάτω από τους τροχούς της άλλης αμαξοστοιχίας και τραυματίστηκε πολύ σοβαρά στην κνήμη και στο δεξί χέρι. Σκοτώθηκαν ο μηχανοδηγός Μιχ. Βακόντιος και ο τροχοπεδητής Γεωργ. Κασιόμπας. Τραυματίστηκαν ακόμη σοβαρά ο μηχανοδηγός Π. Βρέτταρος, οι εργάτες Ν. Κουρουπιώτης, Ν. Κομνηνός, Λ. Σακκάς, Ν. Καριφάτος, Ν. Χρυσοχέρης, Ν. Γαρυφάκης και ο εργοδηγός Ντυμάγιερ.

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ - ΑΓΡΙΝΙΟ

Το δικαίωμα της κατασκευής με δαπάνες του κράτους, και εκμετάλλευσης της γραμμής Μεσολογγίου-



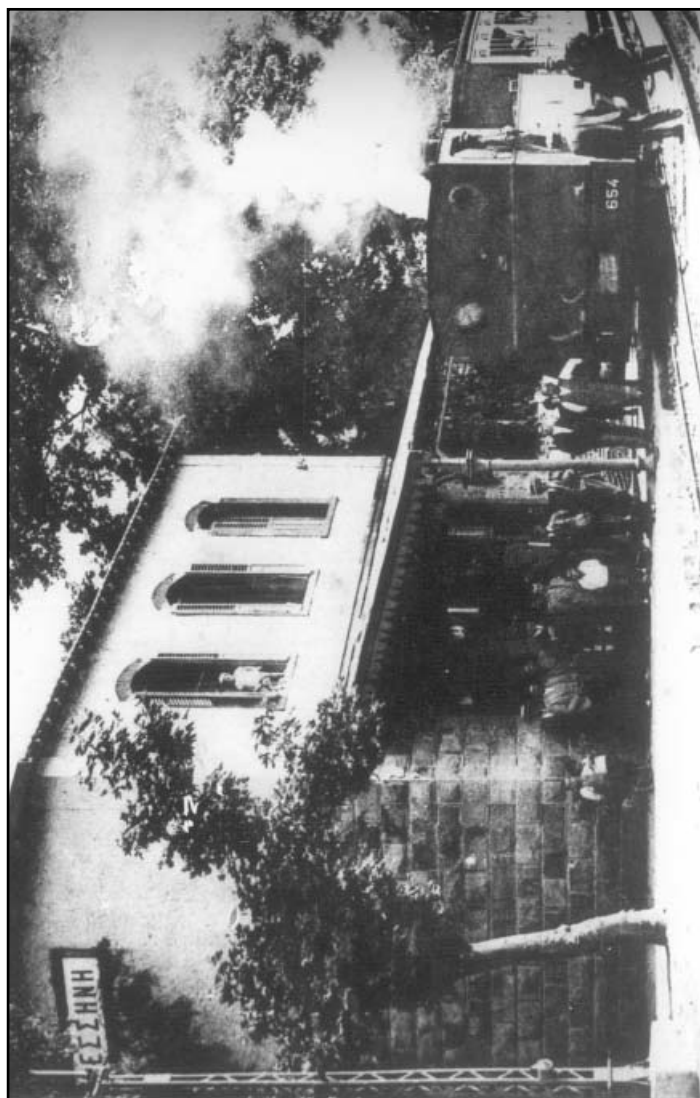
Αγρινίου, μήκους 44 χιλιομέτρων, παραχωρήθηκε αρχικά στους Βέλγους Βαλέριο Μαρμπίλ και Λουκιανό Γκινότ. Η σύμβαση υπεγράφη μεταξύ του Κ. Λομβάρδου υπουργού των Εσωτερικών ως εκπροσώπου του Δημοσίου και του Α. Ρόσσελς προξένου του Βελγίου ως εκπροσώπου των δύο επιχειρηματιών. Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε με νόμο στις 14 Δεκεμβρίου 1887.

Οι εργασίες κατασκευής αυτής της γραμμής άρχισαν παρουσία των τοπικών αρχών, του Ρόσσελς και πλήθους κόσμου στις 13 Ιουνίου 1888. Αργότερα η εκμετάλλευση και κατασκευή της γραμμής παραχωρήθηκε στον Χ. Αποστολίδη, με σύμβαση από τις 12 Δεκεμβρίου 1889, που κυρώθηκε με νόμο στις 2 Ιανουαρίου 1890. Το Δημόσιο έδωσε δάνειο που θεωρήθηκε σαν Δημόσιο χρέος που αντιστοιχούσε σε 85.350 δρχ. το χιλιόμετρο.

Στο δεύτερο ανάδοχο Χ. Αποστολίδη, επιτράπη να συστήσει εταιρεία με κεφάλαιο 3.000.000 δρχ, για να εκμεταλλευτεί τη γραμμή Μεσολογγίου-Αγρινίου και να κατασκευάσει τη γραμμή Μεσολογγίου-Κρυονερίου για την οποία το Δημόσιο έδωσε επιχορήγηση 20.000 δρχ. το χιλιόμετρο.

Το 1896 κατασκευάστηκε η διακλάδωση Καλυβίων-Αχελώου μήκους 2 χιλιομέτρων, για τη μεταφορά ξυλείας, για την οποία το Κράτος έδωσε χιλιομετρική αποζημίωση 40.000 δρχ. Στη συνέχεια άρχισε το 1910 η κατασκευή της διακλάδωσης πλατεία Μπότσαρη-σταθμός Μεσολογγίου και Αιτωλικού-Κατοχής, χωρίς την επιχορήγηση από το Κράτος. Εγινε μόνον μετατροπή της σύμβασης και μειώθηκε το μετοχικό κεφάλαιο στο μισό, δηλαδή από 3.000.000 δρχ. σε 1.500.000 δρχ.

Η εκμετάλλευση των διακλαδώσεων άρχισε το 1912.



Ο σιδηροδρομικός σταθμός Νησίου (Μεσσήνης) με το τοπικό τραίνο από την Καλαμάτα στις αρχές του 20ού αιώνα.



Η ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Έτσι η Ελλάδα που αριθμούσε μέχρι το 1882 σιδηροδρόμους δέκα μόλις χιλιομέτρων, βρέθηκε το 1895 με δίκτυο 916 χιλιομέτρων εκ των οποίων 568 στην Πελοπόννησο, 202 στη Θεσσαλία, 64 στη Βορειοδυτική Ελλάδα (Αιτωλοακαρνανία) και 73 στην Αττική, για το οποίο είχε διατεθεί το ποσό των 130.000.000 δρχ.

Μέχρι το 1912 η συγκοινωνία με το εξωτερικό γινόταν αποκλειστικά από τη θάλασσα. Ο σιδηρόδρομος μέχρι τότε εξυπηρετούσε μόνο τοπικές ανάγκες. Μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους οι σιδηροδρομικές συγκοινωνίες μεταβλήθηκαν ριζικά. Ο Λαρισαϊκός ενώθηκε με το δίκτυο των Ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων και η γραμμή έγινε διεθνής. Η σύμβαση για την κατασκευή του ενωτικού σιδηροδρόμου υπογράφηκε στο Παρίσι στις 12 Ιανουαρίου 1914, μεταξύ του πρεσβευτή της Ελλάδας Α. Ρωμανού και του προέδρου της εταιρείας κατασκευών Batignolles Γ. Γκουέν και επικυρώθηκε με νόμο στις 11 Μαρτίου του ιδίου χρόνου. Με άλλη σύμβαση η οποία υπεγράφη την ίδια ημέρα με την ίδια εταιρεία, η ελληνική κυβέρνηση αγόρασε τις 40.000 μετοχές της εταιρείας αυτής αντί 13.000.000 φράγκων.

Τα υπόλοιπα τμήματα της γραμμής παραδόθηκαν σε χρήση: Μπράλος-Λιανοκλάδι-Λάρισα στις 24 Αυγούστου 1908. Λάρισα-Σύννορα (Παπαπούλι) στις 22 Ιουλίου 1909. Δεμερλή-Θεσσαλικά στις 15 Σεπτεμβρίου 1909. Παπαπούλι-Κατερίνη στις 11 Ιουνίου 1916. Κατερίνη-Πλατύ στις 14 Μαρτίου 1918.

Περιήλθαν στο ελληνικό Δημόσιο μετά την κατάληψη της Μακεδονίας οι εξής γραμμές:

1. Θεσσαλονίκης μέχρι τα ελληνοσερβικά σύνορα, κοντά στο Κίναλι, της γραμμής Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου, της οποίας η εκμετάλλευση είχε παραχωρηθεί στην εταιρεία των Ανατολικών Σιδηροδρόμων



2. Θεσσαλονίκης μέχρι τα ελληνοσερβικά σύνορα, κοντά στη Γευγελή, της γραμμής Θεσσαλονίκης-Σκοπίων-Μητροβίτσας, της οποίας η εκμετάλλευση γινόταν από τους Ανατολικούς Σιδηροδρόμους.

3. Θεσσαλονίκης μέχρι τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα, κοντά στο Οξιλάρ, της γραμμής Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης, της οποίας την εκμετάλλευση είχε η εταιρεία Ενωτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινουπόλεως.

Οι εταιρείες αυτές εκμεταλλευόμενες τις γραμμές με βάση συμβάσεις που είχαν υπογραφεί με την Τουρκία, συνέχισαν αρχικά την εκμετάλλευση. Η μελετώμενη όμως από το 1913 ανάληψη της εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων από το Κράτος κατέληξε γρήγορα σε αποφάσεις και το 1914 εξαγόρασε τις μετοχές της εταιρείας των Ελληνικών Σιδηροδρόμων και ανέλαβε στην ουσία τη διοίκησή τους και το 1915 ανέλαβε και την εκμετάλλευση των σιδηροδρόμων της Μακεδονίας.

Τον επόμενο χρόνο η γαλλική εταιρεία, στην οποία είχε ανατεθεί από το 1914 η κατασκευή της γραμμής Παπαπούλι-Πλατύ, ολοκλήρωσε το τμήμα Παπαπούλι-Κατερίνη και το 1918 παραδόθηκε σε κοινή χρήση και το επόμενο τμήμα Κατερίνη-Πλατύ. Ταυτόχρονα έγινε και η ένωση των γραμμών Θεσσαλονίκη-Μοναστήρι και Ανατολικών Σιδηροδρόμων από το Πλατύ στο Τοψίν. Ετσι συμπληρώθηκε η ένωση των Ελληνικών σιδηροδρόμων με τους Σερβικούς και μέσω αυτών με τα Ευρωπαϊκά δίκτυα. Ο πρώτος συρμός μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης κυκλοφόρησε το Μάρτιο του 1918.

Το Μάιο του 1916 τα συμμαχικά στρατεύματα που αποβιβάστηκαν στη Μακεδονία κατέλαβαν τους Μακεδονικούς σιδηροδρόμους και τους απέδωσαν μετά το τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου το 1920 στο Ελληνικό Κράτος. Το οποίο τον ίδιο χρόνο εξαγόρασε



τη γραμμή του ενωτικού σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινούπολης και το 1926 τη γραμμή Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου. Στο τμήμα Θεσσαλονίκης-Γευγελής η εταιρεία που το εκμεταλλευόταν την περίοδο της τουρκοκρατίας (Ανατολικοί Σιδηρόδρομοι) μεταβίβασε το 1923 τα δικαιώματά της. Τέλος το 1921 το Κράτος εξαγόρασε από τους συμμάχους τη στενή γραμμή Σαρακλί-Σταυρός-Αγγίστη η οποία είχε κατασκευασθεί για στρατιωτικούς λόγους.

Η διοίκηση όλων των γραμμών αυτών ανατέθηκε στη δημόσια επιχείρηση “Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους” (ΣΕΚ) που συστάθηκε το 1920.

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΑΛΛΟΥ

Στο σημείο αυτό είναι χρήσιμο να δούμε ορισμένα ζητήματα που έχουν σχέση με τον τρόπο ανάπτυξης του σιδηροδρόμου και το ιδιοκτησιακό καθεστώς.

Σημαντικές αλλαγές στα ζητήματα της διαχείρισης των σιδηροδρομικών δικτύων έγιναν στη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Ο σιδηρόδρομος στις συνθήκες εκείνης της εποχής, απετέλεσε ουσιώδη παράγοντα για την πορεία του πολέμου, από τη στιγμή μάλιστα που αποτελούσε το μοναδικό μέσο ταχείας μεταφοράς στρατευμάτων και πολεμικού υλικού.

Κάτω από αυτό το πρίσμα ο Αντώνης Κ. Μάτσας εξετάζει το θέμα αυτό, στο βιβλίο του “Το Κράτος και οι σιδηρόδρομοι εν Ελλάδι” [Αθήνα 1922].

Και εισαγωγικά παρουσιάζει την εξέλιξη των σιδηροδρόμων σε όλο τον κόσμο.

Στη Γαλλία από τις 26 Φεβρουαρίου 1823 όταν εξεδόθη το Βασιλικό Διάταγμα το οποίο επέτρεπε στον de Lur



Saluces να σύρει μερικά οχήματα με ζώα σε μήκος 23 χιλιομέτρων, μέχρι το 1920 οπότε διασχιζόταν η χώρα σε όλες τις διευθύνσεις από σιδηροδρομικό δίκτυο 40.000 χιλιομέτρων με ατμάμαξες ή ηλεκτράμαξες, η εξέλιξη του σιδηροδρόμου πέρασε από τέσσερις φάσεις.

Η πρώτη είναι αυτή κατά την οποία το Κράτος δεν είχε καμία σιδηροδρομική πολιτική και διήρκεσε μέχρι το 1851. Στη διάρκεια της δίνονταν παραχωρήσεις, κατασκευάζονταν γραμμές αλλά χωρίς κανένα γενικό σχέδιο, προχωρούσαν στην εκμετάλλευση ή χρεοκοπούσαν οι ανάδοχοι, έδινε ή δεν έδινε το Κράτος επιχορηγήσεις. Γενικά δεν υπήρχε καμία γενική αρχή και κατεύθυνση της Πολιτείας.

Το 1852 η ανατροπή της Δεύτερης Δημοκρατίας βρήκε τη χώρα σε μια κατάσταση αναρχίας από σιδηροδρομική άποψη. Υπήρχαν 27 εταιρείες οι οποίες εκμεταλλεύονταν η κάθε μια όπως ήθελε, ένα δίκτυο 2.963 χιλιομέτρων. Μέχρι το 1859 η Αυτοκρατορική Κυβέρνηση δημιούργησε 6 μεγάλες εταιρείες με τη συγχώνευση των μικρών και την ανάθεση της εκμετάλλευσης ανά περιφέρεια, ενώ παράλληλα έδωσε προνόμια μεγαλύτερης διάρκειας και εγγυήσεις. Έτσι δημιουργήθηκαν εταιρείες που διακρίνονταν από συνοχή και αποτελεσματικότητα σε αντίθεση με τις υπό χρεοκοπία μικρότερες ιδιωτικές εταιρείες. Στο χρονικό αυτό διάστημα το μήκος των σιδηροδρόμων της Γαλλίας γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη και έφθασε τα 16.000 χιλιόμετρα.

Η τρίτη περίοδος φθάνει μέχρι το 1883, διάστημα κατά το οποίο η σιδηροδρομική κατάσταση παρέμεινε στάσιμη σε όλο το μήκος του δικτύου.

Το 1878 καταρτίστηκε το μεγάλο σιδηροδρομικό σχέδιο του Φρεσινέ, του οποίου η εφαρμογή με τη βοήθεια των εταιρειών άρχισε από το 1883. Η περίοδος αυτή ήταν η αφετηρία που οδήγησε στην πλήρη ανάπτυξη του



σιδηροδρομικού δικτύου στη Γαλλία, και σε μήκος 40.000 χιλιομέτρων. Η τέτοια ανάπτυξη του δικτύου υπήρξε ένας από τους συντελεστές της γαλλικής νίκης στον πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Όπως αναφέρει χαρακτηριστικά ο Μάτσας, το δίκτυο του Βορρά μετέφερε σε τέσσερις ημέρες προς το Βέλγιο 870.000 άνδρες, 19.000 αξιωματικούς, 277.000 άλογα και 800 τηλεβόλα (Αύγουστος 1914). Τον Οκτώβριο του 1917 το δίκτυο P. L. M μέσα σε δύο ώρες έθεσε σε κυκλοφορία 500 ατμάμαξες και 12.000 βαγόνια προς τα ιταλικά σύνορα. Σε όλη τη διάρκεια του πολέμου κυκλοφόρησαν στη Γαλλία 60 εκατομμύρια στρατιώτες.

Με την έναρξη του πολέμου, οι σιδηρόδρομοι της Γαλλίας ετέθησαν κάτω από στρατιωτική διοίκηση και αργότερα όταν θα έπρεπε να εξυπηρετούνται και οι ανάγκες μετακίνησης των πληθυσμών για... ειρηνικούς σκοπούς, δημιουργήθηκε υφυπουργείο. Έτσι η διαχείριση των σιδηροδρόμων ξέφυγε από τα χέρια των εταιρειών.

Όταν υπεγράφη η ανακωχή αποδόθηκε και πάλι σταδιακά η διαχείριση στις εταιρείες, με την υποχρέωση εκτέλεσης κατά προτίμηση των μεταφορών που θα υπεδείκνυε το υπουργείο.

Μετά το 1920 δημιουργήθηκε ειδικό θεσμικό πλαίσιο το οποίο χωρίς να θίγει την αυτονομία σε ό, τι αφορά τη διοίκηση, οργάνωση και εκμετάλλευση των δικτύων εξασφάλιζε τη συνεργασία και το συντονισμό των εκμεταλλεύσεων με την παρέμβαση του Κράτους.

Για το σκοπό αυτό δημιουργήθηκε το Ανώτατο Συμβούλιο Σιδηροδρόμων μέσω του οποίου επιδιώκεται μια ισορροπία σε ζητήματα που έχουν να κάνουν με την τιμολογιακή πολιτική και καταρτίζεται κοινό αποθεματικό κεφάλαιο στο οποίο κατατίθεται το πλεόνασμα του κάθε δικτύου και από το οποίο καταβάλλονται τυχόν ελ-



λείμματα άλλου δικτύου. Και καθιερώνεται η “αμοιβή καλής διαχείρισης” η οποία δινόταν σε κάθε περίπτωση αύξησης της απόδοσης του δικτύου.

Κατά τον Μάτσα “επιτυγχάνεται ούτω εν Γαλλία, ενιαία διοικήσεις των Σιδηροδρόμων και ισορροπία οικονομική του όλου συστήματος, ενισχυομένης συγχρόνως της πρωτοβουλίας δια του ελατηρίου του κέρδους”.

Στην Αγγλία οι σιδηρόδρομοι άρχισαν να αναπτύσσονται χωρίς κανένα περιορισμό και κατά την πρώτη περίοδο συναντάμε εκατοντάδες μικρές εταιρείες οι οποίες κατασκεύαζαν σιδηροδρομικές γραμμές εδώ και εκεί, χωρίς γενικό σχέδιο και μέθοδο, τις οποίες εκμεταλλεύονταν ανάλογα με τα συμφέροντά τους και χωρίς περιορισμούς στη διαμόρφωση των τιμολογίων.

Εξ αιτίας αυτού αναπτύχθηκε σκληρός ανταγωνισμός, προέκυψαν κολοσσιαία ελλείμματα και ανυπέρβλητες δυσκολίες στη συγκοινωνία. Ετσι έγινε γρήγορα αντιληπτό, αφενός ότι υπήρχε ανάγκη συγχώνευσης των μικρών εταιρειών και αφετέρου επέμβασης του Δημοσίου. Η συνειδητοποίηση αυτών των αναγκών οδήγησε το 1839 στις πρώτες οργανώσεις των σιδηροδρόμων, οπότε και διαλύθηκαν τα τρία τέταρτα των αρχικών εταιρειών. Το χρόνο αυτό εμφανίζεται η πρώτη επιτροπή Select Railway Committee, επιφορτισμένη να μελετήσει και να καθορίσει το πρόγραμμα των σιδηροδρόμων, η οποία και θέσπισε την ανάγκη εποπτείας και ελέγχου τους. Δύο χρόνια αργότερα δεύτερη επιτροπή και το 1844 τρίτη επιτροπή καθόρισαν τα δικαιώματα του “Board of Trade” και αποφάνθηκαν συγχρόνως κατηγορηματικά κατά κάθε επέμβασης του Κράτους στη διεύθυνση και εκμετάλλευση των σιδηροδρόμων.

Παρ’ όλα αυτά από το 1844 ήδη υπήρχαν εκείνοι που υποστήριζαν την εθνικοποίηση ή κρατικοποίηση των σι-



δηροδρόμων. Το ρεύμα αυτό κέρδισε έδαφος και το 1912 ο πρωθυπουργός Ασκούιθ προχώρησε στη μελέτη του ζητήματος. Σχηματίστηκε επιτροπή από 44 μέλη η οποία συνάντησε αντιδράσεις από τις εταιρείες σιδηροδρόμων και το 1914 τάχθηκε κατ' αρχήν αντίθετη με την κρατικοποίηση. Ακολούθησαν όμως τα πολεμικά γεγονότα και αναγκαστικά πλέον άλλαξαν τα πράγματα.

Διαρκούντος του πολέμου όλα τα δίκτυα τέθηκαν υπό την εποπτεία του Κράτους, το οποίο περιορίστηκε στην εκμετάλλευση των σιδηροδρόμων σαν να αποτελούσαν ενιαίο δίκτυο με τη μόνη διαφορά ότι κάθε εταιρεία διατήρησε την αυτονομία της. Και η εξουσία του Κράτους ασκήθηκε από μια εκτελεστική επιτροπή την οποία αποτελούσαν εκπρόσωποι των εταιρειών. Ο οργανισμός αυτός είχε ως σκοπό την ενιαία διεύθυνση και το συντονισμό των μέσων και μεθόδων εκμετάλλευσης.

Η διαχείριση της εκτελεστικής επιτροπής έληξε με το τέλος του πολέμου στις 31 Νοεμβρίου 1919 και σχεδόν ταυτόχρονα δημιουργήθηκε το υπουργείο Μεταφορών. Οι διάφορες σιδηροδρομικές εταιρείες συγχωνεύθηκαν σε 5-6 ομάδες για την Αγγλία και σε μία για τη Σκωτία.

Τα τιμολόγια καθορίζονταν με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται οικονομική ισορροπία όλου του συστήματος.

Ετσι στην Αγγλία παρά την επιτυχή έκβαση της κρατικής επίδρασης διαρκούντος του πολέμου, δεν έγινε η κρατικοποίηση και συνεχίστηκε η εταιρική εκμετάλλευση με πραγματικό έλεγχο όμως του Δημοσίου και δικαίωμα διακανονισμού των τιμολογίων.

Στις Ηνωμένες Πολιτείες οι σιδηρόδρομοι αρχικά αναπτύχθηκαν όπως και στην Αγγλία, μόνο που το πρώτο διάστημα διήρκεσε πολύ περισσότερο. Μέχρι το 1877 η βιομηχανία των σιδηροδρόμων αναπτύχθηκε "κατά το δοκούν" χωρίς καμία επέμβαση της Πολιτείας είτε για



την κατασκευή, είτε για την εκμετάλλευση, είτε για τα τιμολόγια.

Με το πέρασμα του χρόνου όμως τα αποτελέσματα του ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών υπήρξαν τόσο καταστρεπτικά, ώστε αυτές από το 1877 οδηγήθηκαν σε συνεννοήσεις για τα τιμολόγια και τον καταμερισμό της κίνησης (Polls).

Δέκα χρόνια αργότερα όμως η Κυβέρνηση διέλυσε τα Polls και θέσπισε ότι τα τιμολόγια για να είναι νόμιμα θα πρέπει να είναι δίκαια, λογικά και ίσα για όλους.

Και με ειδικό νόμο καταρτίσθηκε πενταμελής επιτροπή Interstate Commerce Commission για τον έλεγχο της εφαρμογής του. Με το πέρασμα του χρόνου η εξουσία της επιτροπής αυτής - που αρχικά ήταν μόνο η εποπτεία και ο έλεγχος - επεκτάθηκε και δημιουργήθηκε κεντρικό όργανο διεύθυνσης των σιδηροδρόμων των Ηνωμένων Πολιτειών με το οποίο γινόταν η ενιαία διαχείριση.

Οι εταιρείες αντιδρώντας στη διάλυση των Polls αποδέχθηκαν την πολιτική της συγχώνευσης των δικτύων και έτσι δημιουργήθηκαν ομάδες δικτύων οι οποίες έφεραν το όνομα του επικεφαλής τραπεζίτη: Vanderblit (35.000 χιλιόμετρα), Harriman (40.000 χιλιόμετρα), Moore (40.000 χιλιόμετρα), Good-Rockfeller (45.000 χιλιόμετρα), Morgan (75.000 χιλιόμετρα).

Το 1890 όμως η Interstate Commerce Commission πέτυχε την ψήφιση του Antitrust Law, καταδικάζοντας την πολιτική αυτή.

Είκοσι χρόνια αργότερα, το 1910, η επιτροπή πέτυχε και πάλι την ψήφιση ενός νέου νόμου, που έδινε σε αυτή το δικαίωμα να επεμβαίνει σε κάθε ζήτημα τιμολογίων και να απαγορεύει την εφαρμογή εκείνων τα οποία δεν ενέκρινε.

Όταν κηρύχθηκε ο πόλεμος (Απρίλιος του 1917) συ-



στήθηκε από το Ντάνιελ Ουίλιαμ μια επιτροπή από 27 μέλη, αποτελούμενη από αρχηγούς και διευθυντές σιδηροδρομικών εταιρειών, μεταξύ των οποίων εξελέγη μια εκτελεστική επιτροπή από πέντε μέλη, η οποία ονομάστηκε Railroad War Board και η οποία λειτούργησε μέχρι τον Οκτώβριο του 1917. Τα αποτελέσματά της ήταν τέτοια ώστε θέλησαν να μονιμοποιήσουν και να επεκτείνουν το σύστημα.

Σε αυτό όμως αντέδρασε η Interstate Commerce Commission, η οποία ισχυρίστηκε ότι αυτό ήταν αντίθετο προς τους Νόμους του 1906 και του 1910. Μετά από αυτά παρενέβη το Κράτος και στις 26 Οκτωβρίου 1917 το υπουργείο Οικονομικών ανέλαβε τη διαχείριση των σιδηροδρόμων. Οι εταιρείες αποζημιώθηκαν και πήραν 947 εκατομμύρια δολάρια. Το ποσό αυτό όμως δεν αποτελούσε το σύνολο του ελλείμματος της κρατικής διαχείρισης γιατί σύμφωνα με το γερούσιαστή Λοτζ, τον Ιούνιο του 1920, το τελικό έλλειμμα έφθανε σε 1.750 εκατομμύρια δολάρια.

Με νέο νόμο (Railroad bill) της 1ης Μαρτίου 1920, ρυθμίστηκαν όλα τα ζητήματα που αφορούσαν τη λειτουργία των σιδηροδρόμων.

Η Interstate Commerce Commission εξουσιοδοτήθηκε να κανονίζει τα τιμολόγια με τέτοιο τρόπο, ώστε οι εταιρείες να έχουν κέρδος “έντιμον και λογικόν”. Κάθε εταιρεία η οποία πραγματοποιούσε κέρδος μεγαλύτερο πέραν ενός ορίου, υποχρεωνόταν να τοποθετεί το μισό του πλεονάσματος σαν αποθεματικό, το οποίο θα ανήκε μισό-μισό σε αυτή και τα άλλα δίκτυα. Το κοινό αποθεματικό διαχειριζόταν η Interstate Commerce Commission, η οποία εδικοιούτο είτε να δανείζει τις εταιρείες για βελτίωση του δικτύου, είτε να τις ενισχύει ταμειακά. Ταυτόχρονα η επιτροπή επιφορτίσθηκε με το καθήκον να ετοιμάσει ένα σχέδιο συγκέντρωσης των εταιρειών



και κατάργησης του ανταγωνισμού. Σε γενικές γραμμές στις ΗΠΑ για πρώτη φορά με το Νόμο αυτό πραγματοποιήθηκε ενιαία διοίκηση και συντονισμός, χωρίς να θίγεται η αυτονομία των εταιρειών, ενώ δημιουργήθηκε περιορισμένος αριθμός από αυτές.

Στην Ιταλία ενώ κατ' επανάληψη οι κοινοβουλευτικές επιτροπές που σχηματίσθηκαν είχαν ταχθεί κατά της κρατικοποίησης, μετά από μια μεγάλη απεργία το 1905 προχώρησαν στην κρατικοποίηση. Μετά τον πόλεμο έγιναν ορισμένες αλλαγές και δημιουργήθηκε μεταξύ των άλλων ένα Διοικητικό Συμβούλιο στο οποίο εκπροσωπούντο και οι εργαζόμενοι.

Οι σιδηρόδρομοι στο Βέλγιο άρχισαν σαν ιδιωτική επιχείρηση, χωρίς καθορισμένο πρόγραμμα, αλλά από το 1830 θεσπίστηκε το μονοπώλιο των μεταφορών, το κράτος κατασκεύαζε τους σιδηροδρόμους και η εκμετάλλευση γινόταν επίσης από αυτό. Διάφορες παραχωρήσεις δημιούργησαν το δίκτυο σιδηροδρόμων δευτερεύουσας σημασίας, το Nord Belge. Οι σιδηρόδρομοι στο Βέλγιο αποτέλεσαν τον αρχαιότερο και πληρέστερο τύπο κρατικής σιδηροδρομικής εκμετάλλευσης.

Τέλος η ιστορία των σιδηροδρόμων της Γερμανίας είναι συνυφασμένη με τη δημιουργία από ενωρίς ενός κολοσσιαίου οργανισμού των Κρατικών Σιδηροδρόμων της Γερμανίας που εθεωρείτο πρότυπος από κάθε άποψη.

Οι σιδηρόδρομοι στην Ελλάδα εξελίχθηκαν πολύ αργά, πάντοτε με εταιρική μορφή, μέχρι το 1913. Οι εταιρείες κατασκεύαζαν τη γραμμή είτε με δικά τους κεφάλαια, όπως ο ΣΑΠ, οπότε και το Κράτος δεν είχε καμία συμμετοχή στα κέρδη, είτε το Κράτος συμμετείχε στο αρχικό κεφάλαιο, όπως ο ΣΠΑΠ, για τον οποίο το δημόσιο αρχικά κατέβαλε 20.000 δρχ. κατά χιλιόμετρο συμμετέχοντας στα κέρδη μετά τη διανομή ορισμένου μερί-



σματος. Η τελευταία μορφή, η επικρατέστερη, ήταν εκείνη κατά την οποία το Κράτος, με την εταιρεία ως εργολάβο, κατασκεύαζε με δικά του κεφάλαια, αφού συνομολογούσε δάνεια, τη γραμμή την οποία έδινε για εκμετάλλευση στην ανάδοχο εταιρεία.

Συνήθως η εταιρεία έπαιρνε επί των εισπράξεων σταθερό ποσό και μέρος τυχόν επιπλέον εισπράξεων, σύστημα το οποίο εφαρμόστηκε με διάφορες παραλλαγές στα διαφορετικά τμήματα του δικτύου.

Πριν από τους βαλκανικούς πολέμους υπήρχαν οι εξής σιδηροδρομικές γραμμές στην Ελλάδα:

Το δίκτυο Πελοποννήσου 750 χιλιόμετρα.

Ο Λαρισσαϊκός μέχρι τα παλαιά σύνορα 424 χιλιόμετρα.

Ο Θεσσαλικός 231 χιλιόμετρα.

Οι Βορειοδυτικοί Σιδηρόδρομοι 75 χιλιόμετρα.

Οι Σιδηρόδρομοι Αττικής 73 χιλιόμετρα.

Ο Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατακόλου 13 χιλιόμετρα.

Και η ηλεκτροκίνητος σιδηρόδρομος Αθήνας-Πειραιά 12 χιλιόμετρα.

Δηλαδή επτά σιδηροδρομικές εταιρείες για ολικό μήκος γραμμών 1.580 χιλιομέτρων.

Μέχρι την εποχή των Βαλκανικών Πολέμων δεν είχε γεννηθεί καμία σκέψη για την εκμετάλλευση των σιδηροδρόμων με άλλη μορφή εκτός της εταιρικής. Το Κράτος περιοριζόταν στην εποπτεία και τον έλεγχο ο οποίος μάλιστα άργησε και να συστηματοποιηθεί.

Από την εποχή των Βαλκανικών Πολέμων όμως, η Ελλάδα, με πρωτοβουλία του Ελ. Βενιζέλου, άρχισε να ακολουθεί νέα σιδηροδρομική πολιτική. Εφαρμόστηκαν ορισμένες καινοτομίες αλλά παρ' όλα αυτά το καθεστώς παρέμενε ασαφές. Ο Μάτσας γράφει χαρακτηριστικά ότι "μόνον τάσις προς κρατισμόν υπήρξεν, εκδηλουμένη άλλως τε περιέργως, διότι λόγου χάριν ήκουε



τις ότι σιδηροδρομική τις γραμμή περιήλθε δι' εξαγοράς εις το Κράτος, και εν τούτοις έβλεπε και μετά τούτο την εξαγορασθείσαν Εταιρείαν υφισταμένην, ή μεταγενεστέρως εμάνθανεν, ότι την Α ή Β σιδηροδρομικήν γραμμήν εκμεταλλεύεται το Κράτος, χωρίς να έχη προηγηθή εξαγορά ή έστω καν επίταξις”.

Η πρώτη απόπειρα νεωτερισμού στα σιδηροδρομικά μας πράγματα, έγινε κατά τη διάρκεια ακόμη των Βαλκανικών Πολέμων, με την εξαγορά όλων των μετοχών της Εταιρείας των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, η οποία όπως παρατηρεί ο Μάτσας, είχε μεταξύ όλων των άλλων εταιρειών τον... ελληνικότερο τίτλο αλλά δεν ήταν... καθόλου ελληνική αφού είχε μόνον γαλλικά κεφάλαια και Διοικητικό Συμβούλιο αποτελούμενο μόνον από Γάλλους που είχε έδρα το Παρίσι. Η μορφή της εξαγοράς που εφαρμόσθηκε ήταν η αγορά όλων των μετοχών της εταιρείας η οποία “ήτο ασφαλώς η προσφορωτέρα, ανεξαρτήτως του καταβληθέντος τιμήματος, όπερ δύναται να θεωρηθή υπερβολικόν”, γράφει ο Μάτσας.

Και εξηγεί:

“Προεβλήθη όμως τότε, ως δικαιολογία και της σπουδής και του υπερβολικού τιμήματος, η προσδοκία των μελλοντικών κερδών της εκμεταλλεύσεως, μετά την εκτέλεσιν της ενωτικής γραμμής, και ως αντιστάθμισμα ότι τα κέρδη ταύτα δεν ήθελον ούτω καρπωθή οι ξένοι κεφαλαιούχοι.

Και τα μεν κέρδη του μέλλοντος, άτινα επρόκειτο να μη καρπωθώσιν οι ξένοι, ταχέως, επελθόντος του παγκοσμίου πολέμου και της εντεύθεν δημιουργηθείσης ανατροπής πάσης ανθρωπίνης προβλέψεως, τη συμβολή όμως αναμφισβητήτως και της εμμέσου, αλλά κρατικής πάντως διαχειρίσεως, ταχέως, αμέσως μάλιστα, μετεβλήθησαν εις ζημίας. Θα ανέμενεν όμως έκαστος, ότι αν μη τι άλλο, η επιχείρησις αύτη, ανήκουσα πλέον εις



το Ελληνικόν Δημόσιον, ήθελε μεταβληθή από Γαλλικής εις Ελληνικήν.

Περίεργως όμως και τούτο δεν επραγματοποιήθη, διότι επί σειράν ετών, και δη υφ' όλας τας Κυβερνήσεις τας διαδεχθείσας την Κυβέρνησιν Βενιζέλου, από του 1913 και εντεύθεν, η επιχείρησις παρέμεινεν κατά την διοίκησίν της γαλλικήν, με συμβούλους τους Γάλλους πρώην μετόχους, με το Διοικητικόν Συμβούλιον εδρεύον εν Παρισίοις και αποφασίζον δια τα της διοικήσεως και διαχειρίσεως της Κρατικής πλέον ταύτης επιχειρήσεως και με Γάλλον κατά το πλείστον Γενικόν Διευθυντήν. Κατά την τελευταίαν μάλιστα περίοδον, την αμέσως προηγηθείσαν της ιδρύσεως των Σιδηροδρόμων του Κράτους, ενταύθα μεν διηύθυνε την Ελληνικήν ταύτην Κρατικήν επιχείρησιν Γάλλος Διευθυντής, ο Ελλην δε διευθυντής αυτής παρέμενεν μονίμως εν Παρισίοις, όπου και παραμένει άλλως τε ακόμη".

Στην πορεία υπήρξαν πολλές μεταβολές στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των σιδηροδρόμων.

Το 1918 περνάει στο Δημόσιο το δίκτυο Πελοποννήσου αλλά η σχέση αυτή κρατάει μόνον τέσσερα χρόνια. Το 1922 ο ΣΠΑΠ αποσπάσθηκε και τέθηκε υπό ιδιωτική εκμετάλλευση μέχρι το 1940 που πέρασε και πάλι στο Δημόσιο.

Το 1920 το δίκτυο πλην του πελοποννησιακού, οργανώνεται στην ενιαία επιχείρηση Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους, με δημόσιο χαρακτήρα, και το 1936 υπάγεται στο υπουργείο Συγκοινωνιών.

Στη δεκαετία του 1950 όλα τα τμήματα που παρέμεναν υπό ιδιωτική εκμετάλλευση γίνονται δημόσιου χαρακτήρα και το 1962 ΣΠΑΠ και ΣΕΚ ενοποιούνται.

Το 1970 δημιουργείται ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος σαν Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου.

Στην ιστορική διαδρομή, το δίκτυο Πελοποννήσου,



μετά από μια ένδοξη πορεία περιήλθε σε κρίση η οποία το ταλαιπωρεί μέχρι τις ημέρες μας.

ΟΙ ΣΠΑΠ, Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Για την ιστορία των ΣΠΑΠ έχει δημοσιευτεί ένα πολύ ενδιαφέρον κείμενο στο περιοδικό “Σιδηροτροχιά” (Δεκέμβριος 1996) των Τάσου Λαμπρόπουλου και Γιώργου Νάθενα. Αποσπάσματα αυτού του κειμένου δημοσιεύουμε στη συνέχεια:

“Το σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου απετέλεσε ένα από τα σημαντικότερα έργα συγκοινωνιακής υποδομής της χώρας, αφού συνέδεσε τα απομονωμένα υψίπεδα της Τρίπολης, της Μεγαλόπολης και των Καλαβρύτων με τα πλούσια παράλια της Κορινθίας, της Αχαΐας, της Μεσσηνίας και της Αργολίδας, καθώς και με την Αθήνα. Όλες οι σημαντικές πόλεις της Πελοποννήσου, πλην της Σπάρτης, συνδέθηκαν με άρτιο δίκτυο, που έχει τη μορφή πλέγματος (το μόνο στην Ελλάδα, μαζί με το Θεσσαλικό δίκτυο). Πολλά από τα τεχνικά έργα που έγιναν στο δίκτυο Πελοποννήσου θεωρούνται αξιοθαύμαστα τόσο από τεχνικής, όσο και από αισθητικής πλευράς (γέφυρες Ισθμού, Αχλαδοκάμπου, Παρθενίου, Μάναρη, Χράνων, Αλφειού, Καλόγερου, πέρασμα Κακιάς Σκάλας και Βουραϊκού κλπ.). Μεγάλο μέρος αυτών των τεχνικών έργων καταστράφηκε στην Κατοχή και κατά την υποχώρηση των Γερμανών, ενώ τεράστιες καταστροφές προκλήθηκαν στο τροχαίο υλικό. Η αναστήλωση και οι επισκευές μετά την Απελευθέρωση απαιτήσαν τεράστιες θυσίες και ηρωική προσπάθεια από την πλευρά του προσωπικού των ΣΠΑΠ.

Οι ΣΠΑΠ, που σε μεγάλο διάστημα της ζωής τους υπήρξαν ιδιωτικοί, όταν κρατικοποιήθηκαν διατήρησαν



την ίδια περίπου οργανωτική και τεχνοκρατική κουλτούρα, απετέλεσαν μια εταιρεία με αξιόλογη οργάνωση, που θα την ζήλευαν πολλά σύγχρονα σιδηροδρομικά δίκτυα. Τα κεντρικά γραφεία στεγάζονταν στην οδό Καρόλου 1 (εκεί που σήμερα βρίσκεται το κτήριο του ΟΣΕ), το κεντρικό εργοστάσιο στη Λεύκα του Πειραιά, ενώ διέθεταν 10 μηχανοστάσια (Πειραιά, Κορίνθου, Διακοφτού, Πατρών, Πύργου, Κυπαρισσίας, Καλαμάτας, Τριπόλεως, Λαυρίου), σε καθένα από τα οποία έδρευαν μηχανές ελιγμών ή και πορείας. Αυτό προσέδιδε μεγάλη λειτουργική ευελιξία στο δίκτυο.

Από οργανωτικής διοικητικής πλευράς, η εταιρεία είχε άρτια διάρθρωση, χαρακτηριστική ήταν μάλιστα η πρωτοποριακή παροχή ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης προς το προσωπικό της (ιατρεία και φαρμακεία στα κεντρικά γραφεία, στον Σταθμό Πειραιά και σε άλλους σταθμούς του δικτύου, καθώς και ιδιόκτητη κλινική στην οδό Κύπρου, στην Αθήνα). Η διοίκηση του ΣΠΑΠ διακρινόταν για την αποδοτικότητα και τις αξιολογικές επιλογές της, αντίθετα από τους κρατικοδίαιτους ΣΕΚ που αντιμετωπίζονταν σαν τμήμα της κρατικής διοίκησης. Πολλά στελέχη των ΣΠΑΠ υπήρξαν καταξιωμένοι επαγγελματίες και επιστήμονες του Σιδηροδρόμου (μεταξύ των πολλών και εντελώς ενδεικτικά αναφέρουμε τον αρχιμηχανικό και μετέπειτα Γενικό Διευθυντή Δημ. Ευστρατιάδη, τους αρχιμηχανικούς έλξης Κίτσο και Βύρωνα Παπαγεωργίου κ. α.), που συνετέλεσαν στο να υιοθετήσουν πρώτοι οι ΣΠΑΠ στη χώρα μας σημαντικές σιδηροδρομικές καινοτομίες, όπως η αυτόματη πέδη, η ατμάμαξα υπερθέρμου ατμού, η αρθρωτή αυτοκινητάμαξα κ. α.

Αλλά και στον τομέα της εμπορικής εκμετάλλευσης και του μάρκετινγκ, υπήρξαν πρωτοπόροι οι ΣΠΑΠ, με επιθετική εμπορική πολιτική και με ανάπτυξη πολυσχι-



δών εξωσιδηροδρομικών δραστηριοτήτων, όπως π. χ. εκμετάλλευση λεωφορειακών γραμμών, ατμοπλοϊκών συγκοινωνιών (Κυλλήνη-Ζάκυνθος, Πάτρα-Σάμη-Ιθάκη, Πάτρα-Κρυονέρι μετά το 1953), συνδέσεων με φέρρυ μπόουτ (Ρίο-Αντίρριο, Αίγιο-Ιτέα), ξενοδοχείων (π. χ. ξενοδοχείο ΣΠΑΠ στην Αρχαία Ολυμπία), ιαματικών λουτρών (Λουτρά Κυλλήνης) κλπ.”.

Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση που παρείχε το δίκτυο των ΣΠΑΠ (αυτοκινητάμαξες και ατμήλατες αμαξοστοιχίες-αρτηριακές ταχείες ή πόστες και τοπικά τρένα διακλαδώσεων, λεωφορεία και θαλάσσιες συνδέσεις συνεργαζόμενες με τους ΣΠΑΠ), ήταν πλήρης και απ’ ευθείας, είτε με αξιόπιστες ανταποκρίσεις, κάλυπτε συγκοινωνιακά ολόκληρη την Αττική, την Πελοπόννησο, τα νησιά του Ιονίου και την Αιτωλοακαρνανία.

Οι ΣΠΑΠ, μεταξύ άλλων, καινοτόμησαν στα εξής:

- Είχαν αναπτύξει πρώτοι το σιδηροδρομικό ταχυδρομείο, με εκμετάλλευση του χρόνου ταξιδιού για τη διαλογή επιστολών και δεμάτων μέσα στο ταχυδρομικό βαγόνι (το οποίο μάλιστα έφερε και εξωτερική θυρίδα για ταχυδρόμηση επιστολών από τους σταθμούς).

- Διέθεταν άρτια οργάνωση για την τεχνική υποστήριξη και εξασφάλιζαν τη ροή ανταλλακτικών ανάλογα με τις ανάγκες, και γι’ αυτό είχαν μικρό βαθμό ακινησίας.

- Ήταν το πρώτο ελληνικό δίκτυο που αποφάσισε να προμηθευτεί αυτοκινητάμαξες (και μάλιστα αρθρωτές κατά πλειοψηφία, σχεδιασμένες σαν τον “Ιπτάμενο Αμβουργιανό”, την πολυτελή υπερταχεία των γερμανικών σιδηροδρόμων του μεσοπολέμου). Με μικρή διαφορά ακολούθησαν οι ΣΕΚ και οι ΓΕΣ. Ενώ όμως οι ΣΠΑΠ προμηθεύονταν ικανό αριθμό οχημάτων (8 δίδυμες Α/Α, 6 μονές Α/Α και 4 ρυμουλκούμενα οχήματα), με σκοπό τη δημιουργία επαρκούς στόλου ντηζελοκινήτων ταξέων συρμών, οι ΓΕΣ - και ιδιαίτερα οι ΣΕΚ - προμη-



θεύτηκαν τότε λίγες μόνο απλές αυτοκινητάμαξες (3 και 2 αντίστοιχα), που στην περίπτωση των τελευταίων έπαιξαν περιθωριακό ρόλο. Αντίθετα οι ΣΠΑΠ δρομολόγησαν από το 1937 τις καινούργιες τους αυτοκινητάμαξες σε όλες τις βασικές διαδρομές του δικτύου τους, επιτυγχάνοντας εντυπωσιακές συντμήσεις χρόνων διαδρομής (Αθήνα-Πάτρα 5.00' ώρες αντί 8.20' ώρες με ατμήλατη έλξη, Αθήνα-Πύργος 7.05' ώρες αντί 12.45' ώρες, Αθήνα-Κόρινθος 2.00' ώρες αντί 3.18' ώρες, Αθήνα-Ναύπλιο 4.00' ώρες αντί 5.45' ώρες και, τέλος, Αθήνα-Καλαμάτα 7.30' ώρες αντί 13.07' ώρες).

- Ήταν το πρώτο δίκτυο που εισήγαγε την έννοια της (σχετικά πυκνής) προαστιακής σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης στις γραμμές Καλαμάτα-Μεσσήνη, Αθήνα-Λαύριο, Κόρινθος-Λουτράκι (μέσα δεκαετίας '50), Αργος-Ναύπλιο, Πύργος-Ολυμπία, Καβάσιλα-Κυλλήνη/Λουτρά, ενώ προγραμματίζε το ίδιο και στην περιοχή της Αθήνας το 1960. Καθιέρωσε επίσης τις επονομαζόμενες "Ριρίκες", τοπικά δρομολόγια που στις ώρες αιχμής συνέδεαν τις πρωτεύουσες των νομών με σημαντικά αστικά κέντρα της ενδοχώρας τους (π. χ. Κόρινθος-Ακράτα, Κόρινθος-Αίγιο, Πάτρα-Διακοφτό, Πύργος-Κυπαρισσία, Διαβολίτσι-Καλαμάτα κλπ.). Τα δρομολόγια αυτά (το πρωί από τις πρωτεύουσες των νομών, το απόγευμα αντίστροφα), εξυπηρετούσαν κατ' εξοχήν επαγγελματικές μετακινήσεις.

- Ήταν το πρώτο δίκτυο που εισήγαγε τιμολογιακές διευκολύνσεις για τους ταξιδιώτες.

- Ήταν το πρώτο δίκτυο που προτίμησε να μην πετάξει το παλαιό τροχαίο υλικό του, αλλά να το ανακυκλώσει, ιδιοκατασκευάζοντας δηζελομηχανές όπου χρησιμοποιούσε στοιχεία παλαιών κινητήρων μονάδων του. Έτσι κατασκευάστηκε πιλοτικά η δηζελάμαξα 9321 ("Γκαγκάριν"), με συνδυασμό φορείου από ατμάμαξα



της σειράς Β,2-4-ΟΤ και δηζελοκινητήρα από Α/Α De Dietrich. Η δηζελάμαξα αυτή δρομολογήθηκε με δύο επιβατάμαξες “Μαρκέτι” σαν ελαφρά δηζελοκίνητη ταχεία μεταξύ Αθηνών-Πατρών το 1961. Μετά τη συγχώνευση ΣΠΑΠ και ΣΕΚ, το σχέδιο αυτό εγκαταλείφθηκε.

- Ήταν το πρώτο δίκτυο που κυκλοφόρησε πραγματικές υπερταχείες με περιορισμένες σταθμεύσεις και με ανατομικά ανακλινόμενα καθίσματα υψηλής άνεσης τύπου πούλμαν, χάρη στις παραληφθείσες το 1958 αυτοκινητάμαξες (Α/Α) Essligen. Πρέπει να σημειωθεί ότι η υπερταχεία Αθηνών-Πατρών, χωρητικότητας 400 θέσεων (διπλή έλξη Α/Α Essligen συν 4 ρυμουλκούμενα οχήματα), δρομολογήθηκε το 1961 και κάλυπτε τη διαδρομή σε 3.30' ώρες (τη στιγμή που τα λεωφορεία έκαναν 5.00' ώρες), αλλά καταργήθηκε και υπεβιβάσθη σε απλή ταχεία όταν έγινε η συγχώνευση με τους ΣΕΚ (1962).

- Ήταν το πρώτο δίκτυο που προγραμματίσε σταδιακή ηλεκτροκίνηση ορισμένων τμημάτων του (προαστιακό τμήμα περιοχής Αθηνών, με χρησιμοποίηση των αποσυρθέντων το 1960 κίτρινων τραμ της ΗΕΜ, και γραμμή οδοντωτού Διακοφτού-Καλαβρύτων). Δυστυχώς τα σχέδια αυτά δεν ολοκληρώθηκαν, όχι από υπαιτιότητα των ΣΠΑΠ.

- Ήταν το πρώτο δίκτυο που εξέδωσε τευχίδιο δρομολογίων και διαφημιστικό φυλλάδιο (προσπέκτους) για Έλληνες και ξένους επιβάτες, στα μέσα της δεκαετίας του '50. Ήταν το πρώτο δίκτυο που δοκίμασε το 1961 αυτόματα συστήματα φύλαξης ισοπέδων διαβάσεων, με αυτόματο κλείσιμο διφράκτων και ηχοφωτεινά σήματα. Η προμήθειά τους ανεστάλη τότε λόγω της συγχώνευσής των ΣΠΑΠ με τους ΣΕΚ.

Την δεκαετία του '50 σχεδιάστηκε από τους ΣΠΑΠ ένα πρόγραμμα σταδιακής βελτίωσης της χάραξης και



διπλασιασμού της κύριας γραμμής. Το πρόγραμμα αυτό άρχισε να εκτελείται στα μέσα της δεκαετίας του '60 από τους ΣΕΚ, με απαλλοτριώσεις και διαμορφώσεις αναμονών για διπλή γραμμή και ευθυγράμμιση κατά τμήματα. Σύντομα όμως εγκαταλείφθηκε και τα έργα έμειναν ημιτελή (διακρίνονται ακόμα σήμερα στις περιοχές Ναυπηγείων Ελευσίνας και Ευταξία, τα ορύγματα και τα αναχώματα που είχαν φτιαχτεί γι' αυτόν τον σκοπό). Μικρό μόνο μέρος των έργων αυτών αξιοποιήθηκε από τον ΟΣΕ αργότερα, για την κατασκευή της διπλής γραμμής Αγ. Αναργύρων-Ελευσίνας, τις τοπικές βελτιώσεις στη χάραξη, που έγιναν πρόσφατα στο Λουτρό-πυργο, τα Μέγαρα κ.λπ.

Στα τέλη της δεκαετίας του '50 οι ΣΠΑΠ εκτέλεσαν και ένα άλλο μεγαλεπήβολο για τα τότε δεδομένα έργο, την πλήρη ανακαίνιση και αύξηση του βάρους του υλικού επιδομής στα κυριότερα τμήματα του δικτύου τους. Πρέπει να αναφέρουμε εδώ ότι το δίκτυο των ΣΠΑΠ, όταν κατασκευάστηκε, μολονότι επρόκειτο για αρτηριακό δίκτυο που συνέδεσε την πρωτεύουσα με μια από τις πλουσιότερες και πλέον πυκνοκατοικημένες περιοχές της χώρας, φτιάχτηκε με στενή προοπτική, σαν να επρόκειτο για δευτερεύον τοπικό δίκτυο. Με αυτό δεν εννοούμε την επιλογή του μετρικού πλάτους γραμμής, που υπαγόρευσαν οι γνωστοί λόγοι στους οποίους είχε αναφερθεί ο Χαρ. Τρικούπης, ούτε και τη δυσμενή χάραξη του δικτύου (πυκνές καμπύλες, μικρές ακτίνες), που υπαγορεύτηκε από τον έντονα ορεινό χαρακτήρα της πελοποννησιακής ενδοχώρας. Εννοούμε κυρίως τη βασική πρόβλεψη για συρμούς μικρού βάρους και χαμηλών ταχυτήτων, που είχε σαν αποτέλεσμα την υιοθέτηση χαμηλού αξονικού φορτίου και ελαφρών σιδηροτροχιών. Έτσι λοιπόν η προμήθεια νέου βαρύτερου υλικού επιδομής (που για δεκαετίες επεδίωκε να αποκτή-



σει το δίκτυο, χωρίς να το επιτυγχάνει) και η αντικατάσταση των παλαιών σιδηροτροχιών σε μήκος 300 χιλιομέτρων περίπου, απετέλεσε σοβαρότατο βήμα πρόοδου και έθεσε τα θεμέλια για την εξασφάλιση της κυκλοφορίας βαρύτερων και ταχύτερων συρμών, μέσω της τότε προγραμματιζόμενης εισαγωγής δηζελαμαξών στο δίκτυο των ΣΠΑΠ. Ο εκσυγχρονισμός όμως αυτός δεν επιτεύχθηκε χωρίς απώλειες, αφού σύμφωνα με μαρτυρίες ηγετικών στελεχών των ΣΠΑΠ, η τότε ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών, υποκινούμενη από το λόμπυ των αυτοκινητιστών των Μεσογείων, έθεσε επιτακτικά και εκβιαστικά το δίλημμα χορήγησης πιστώσεων για την ανακαίνιση της γραμμής Πελοποννήσου, υπό τον όρο ότι οι ΣΠΑΠ θα καταργήσουν τη γραμμή Αθηνών-Λαυρίου. Ετσι οδηγήθηκε στην κατάργηση ο πιο πολύτιμος συγκοινωνιακός άξονας της Αττικής, μολοντί υπήρχαν σχέδια για την αναβάθμιση της λειτουργίας του (πύκνωση δρομολογίων των Α/Α των ΣΠΑΠ στο τμήμα Ν. Ηρακλείου-Λαυρίου, σε ανταπόκριση με τον ηλεκτρικό μητροπολιτικό σιδηρόδρομο Πειραιώς-Αθηνών των ΕΗΣ, που εκείνα τα χρόνια επεκτεινόταν προς Ν. Ηράκλειο/Κηφισιά).

Η τελευταία προσπάθεια πρωτοποριακής παρέμβασης των στελεχών των ΣΠΑΠ στα θέματα ανάπτυξης του δικτύου Πελοποννήσου ήταν το 1963, όταν στα ανώτατα κλιμάκια των ΣΕΚ (λίγο μετά τη συγχώνευση των ΣΠΑΠ, που έγινε, υποτίθεται, για λόγους εξορθολογισμού, αλλά και ενιαίας διαχείρισης των ελληνικών σιδηροδρόμων), αποφαιζόταν η επιλογή του τύπου της νέας δηζελάμαξας, που θα προμηθεύονταν για το δίκτυο Πελοποννήσου. Τα στελέχη που προέρχονταν από τους ΣΠΑΠ (Δ. Ευστρατιάδης κ. α.) έδωσαν τότε μια άνιση μάχη απέναντι στην πλειοψηφία των στελεχών της διοίκησης που προέρχονταν από το δίκτυο κανονικής



σιδηροδρομικής γραμμής (ΣΕΚ), προκειμένου μεταξύ των δύο τύπων δηζελαμαξών (του ελάχιστονος με ισχύ 1350 HP και του μείζονος με ισχύ 2150 ή 2200 HP), να επιλεγεί ο δεύτερος για προφανείς τεχνικοοικονομικούς λόγους. Τέτοιοι λόγοι ήταν οι μεγαλύτερες, μέσες και μέγιστες (δυνάμενες να αναπτυχθούν) ταχύτητες και φορτία, η πρόσκτηση νέου μεταφορικού έργου, η αντιμετώπιση του προβλήματος των μεγάλων κλίσεων σε σημαντικό μήκος του δικτύου, η δυνατότητα δρομολόγησης εμπορευματικού συρμού εξπρές για νωπά αγροτικά προϊόντα μεταξύ Κυπαρισσίας-Λαχαναγοράς Αθηνών, με χρόνο διαδρομής 7 ώρες, ώστε με μεταμεσημβρινή - λόγω της ανάγκης συλλογής των προϊόντων - αναχώρηση από Κυπαρισσία, να καθίσταται δυνατή η έγκαιρη άφιξη, γύρω στα μεσάνυχτα, στη Λαχαναγορά, χωρίς να διερρεύσει το έργο αυτό στα φορτηγά.

Δυστυχώς, η μάχη αυτή χάθηκε, γιατί τα στελέχη των ΣΕΚ είχαν διαφορετική γνώμη από εκείνα των ΣΠΑΠ, γεγονός που σύμφωνα με τον Δ. Ευστρατιάδη, οφειλόταν στο ότι μόνο οι εκ των ΣΠΑΠ προερχόμενοι είχαν άμεση αντίληψη για τις ιδιαιτερότητες, τις αδυναμίες, τις ανάγκες και τις απαιτήσεις της αγοράς μεταφορών στην Πελοπόννησο. Για τον λόγο αυτό, η απόφαση έπρεπε να ληφθεί “με ιδιαίτερη στάθμιση των ζητημάτων εκμεταλλεύσεως, εκπορευομένων και επηρεαζομένων εκ των δεδομένων παραγωγής και του εμπορίου της περιοχής του Πελοποννησιακού δικτύου και εκ της πείρας των ιδιωματικών συνθηκών λειτουργίας και των αναγκών του δικτύου εκείνου. Ούτε, τα προγραμματιζόμενα βάρη συρμών και η διάρθρωσής των, αι συνθέσεις των και αι ταχύτητές των δεν θα είναι τυχαία, αλλά δέον όπως καθοριστούν τοιαύτα, ώστε να εξασφαλίζεται ο επιδιωκόμενος σκοπός...” (Δ. Ευστρατιάδης: Εκθεσις προς τον Γενικό Διευθυντή των ΣΕΚ επί του υπό του υ-



πό κρίσιν ζητήματος προμήθειας των 12 δηζελαμαξών πορείας ΔΠΠ/24-6-1963).

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι από τότε άρχισε η αντίστροφη μέτρηση για το δίκτυο Πελοποννήσου, το οποίο για κάποια στελέχη, προερχόμενα από τους παλαιούς ΣΕΚ, ήταν και εξακολουθεί να θεωρείται ως δίκτυο β' κατηγορίας. Για πολλούς ωστόσο, κρίσιμο ορόσημο για την μεταπολεμική πορεία του δικτύου Πελοποννήσου θεωρείται η λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Οι ολοκληρωτικές καταστροφές που υπέστη τότε το δίκτυο έδιναν μια πρώτης τάξεως ευκαιρία να ξαναφτιαχτεί ριζικά, με αναβαθμισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά (βελτίωση χάραξης, ενδεχομένως διαπλάτυνση κλπ.). Κάτι τέτοιο όμως δεν το επέτρεψε η μεταπολεμική συγκοινωνιακή πολιτική του ελληνικού κράτους, που ευνόησε μονομερώς το αυτοκίνητο και τις οδικές μεταφορές.

Είναι χαρακτηριστικό ότι μετά την κατοχή το μόνο ουσιαστικό βελτιωτικό έργο που έγινε, ήταν η γέφυρα του Αχλαδόκαμπου που κατασκευάστηκε στις αρχές της δεκαετίας του '70, αντικαθιστώντας τον προϋπάρχοντα "Σύρτη" και επιταχύνοντας τα δρομολόγια κατά ένα τέταρτο περίπου.

Σήμερα το δίκτυο (ή ένα σημαντικό τμήμα του δικτύου) κινδυνεύει από μαρασμό και κατάργηση, εάν δεν αλλάξει ριζοσπαστικά η ακολουθούμενη πολιτική. Γιατί τα απολύτως αναγκαία έργα εκσυγχρονισμού του δικτύου πρέπει να συνδυαστούν με μια νέα πολιτική διαχείρισης, προσαρμοσμένη στις ιδιαιτερότητές του και απαλλαγμένη από τις πηγές της σημερινής κακοδιαμονίας και του "μεγαλοϊδεατισμού", περί "μελλοντικής κανονικοποίησης της γραμμής", εν αναμονή της οποίας δεν γίνεται κανένα απολύτως έργο εκσυγχρονισμού.

Φωτεινή εξαίρεση αποτέλεσε τα τελευταία χρόνια η



προμήθεια των 10 A/A Intercity, των προαστιακών A/A (κατασκευής Ελληνικών ναυπηγείων/MAN), η επαναλειτουργία των γραμμών Ναυπλίου και Λουτρακίου, η περιορισμένη βελτίωση της χάραξης στα Μέγαρα και το Λουτρόπυργο, και η ανακαίνιση ορισμένων τμημάτων της γραμμής.

Η πρόσφατη απόφαση του Συμβουλίου Διεύθυνσης του ΟΣΕ, για την προμήθεια νέου τροχαίου υλικού για την Πελοπόννησο (8 δηζελάμαξες, 30 κλιματιζόμενες επιβατάμαξες, 5 προαστιακές A/A/, 12 ελαφρές A/A τύπου RAIL-BUS), εφόσον υλοποιηθεί, δημιουργεί μια συγκρατημένη αισιοδοξία για το μέλλον του μετρικού δικτύου, που θα μεγεθυνθεί ιδιαίτερα όταν και εφόσον οριστικοποιηθεί η πρόθεση στρώσης διπλής γραμμής μετρικού πλάτους, με βαρύτερη και συνεχώς συγκολλημένη σιδηροτροχιά για υψηλές ταχύτητες (μέχρι 160 χιλιόμετρα την ώρα) στη χάραξη της νέα γραμμής υψηλών ταχυτήτων Αθηνών-Κορίνθου-Κιάτου”.

Για το “δίκτυο της Πελοποννήσου στο μέλλον” οι συντάκτες της εργασίας που προαναφέρθηκε σημειώνουν:

“Ένα βασικό ζήτημα είναι να λήξει - αύριο κιόλας - το θέμα του πλάτους του δικτύου. Πρέπει επιτέλους να εκκαθαριστεί ποιο τελικά (και όχι προσωρινά) θα είναι το πλάτος της γραμμής και να τεθεί τέρμα σε μια φιλολογία 30 ετών. Η ατέρμονη συζήτηση για το πλάτος του δικτύου οδήγησε:

- Στη διαρκή αναβολή του εκσυγχρονισμού, αλλά και της συντήρησης του δικτύου. Αποτέλεσμα αυτής της αναβολής είναι σήμερα η γραμμή σε ορισμένα σημεία να βρίσκεται σε απαράδεκτη κατάσταση.

- Στην κατάστρωση σχεδίων εξωπραγματικών όπως αυτό της πλήρους κανονικοποίησης, της διπλής γραμμής κανονικού πλάτους ως την Πάτρα αργότερα (και μάλιστα γραμμής για 200 χιλιόμετρα την ώρα στην πιό



πυκνοκατοικημένη περιοχή της Πελοποννήσου), σχεδίων που κανέναν δεν έπειθαν για τη σκοπιμότητά τους και φυσικά κανένας δεν ήταν διατεθειμένος να τα χρηματοδοτήσει.

- Στη φάση της υλοποίησης της νέας γραμμής Αθηνών-Κορίνθου, η ασάφεια για το πλάτος του δικτύου έχει οδηγήσει στην εξωφρενική λύση της διατήρησης δύο διαδρομών μετά τα Μέγαρα, ενός διαδρόμου υφιστάμενης μετρικής και ενός διαδρόμου σύγχρονης/διπλής, αλλά αγνώστου πλάτους, γραμμής. Το σχήμα αυτό οδηγεί σε τεράστιου κόστους έργα.

Η διεθνής εμπειρία έχει δείξει ότι το πλάτος δεν εμποδίζει σε τίποτε ένα δίκτυο να παρέχει τις υπηρεσίες που χρειάζονται οι πελάτες του. Επιπλέον, παντού στον κόσμο βρίσκονται στην ίδια επικράτεια σιδηρόδρομοι διαφορετικού πλάτους, οι οποίοι συνυπάρχουν, αλληλοτροφοδοτούνται, εκσυγχρονίζονται μαζί, χωρίς να τίθεται θέμα αλλαγής πλάτους.

Οι μετρικοί σιδηρόδρομοι, κατασκευασμένοι τον προηγούμενο αιώνα σε περιοχές με δυσμενές ανάγλυφο, δεν μπορούσαν, λόγω χαράξεως και μόνο, να αναπτύξουν υψηλές ταχύτητες. Όμως η πίεση του ανταγωνισμού ώθησε στην έρευνα για την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων, τόσο στις υφιστάμενες γραμμές όσο και σε νέες αναβαθμισμένες. Καρπός αυτών των ερευνών είναι το ρεκόρ ταχύτητας σε μετρική γραμμή (245 χιλιόμετρα την ώρα) στην Αφρική. Κατόπιν αυτού στη Νότια Αφρική και την Ιαπωνία οι μέγιστες ταχύτητες ανέρχονται σε 100 χιλιόμετρα την ώρα. Για την ανάπτυξη ταχυτήτων στις υφιστάμενες γραμμές αναπτύχθηκε η τεχνολογία *tilting* με τις πρωτοποριακές έρευνες των Ιαπώνων, όπου οι ταχύτητες σε μία δυσμενή χάραξη μπορούν να υπερβούν κατά 30% αυτές των συμβατικών συρμών. Ήδη δε στην Ιαπωνία βρίσκεται σε εξέλιξη το πρόγραμμα



Χ250. Στόχος του, η ανάπτυξη σε υφιστάμενες μετρικές γραμμές ταχυτήτων ως και 250 χιλιόμετρα την ώρα.

Στις εμπορευματικές μεταφορές, τα μετρικά δίκτυα δραστηριοποιούνται σε όλους τους τομείς (γενικό και μοναδοποιημένο φορτίο, πλήρεις και τμηματικές αποστολές κάθε είδους), με κύρια στόχευση πλέον κάθε δικτύου την απόσπαση όσο το δυνατόν πιο μεγάλου μεριδίου από τις συνδυασμένες μεταφορές.

Για να δοθεί ένα μέτρο σύγκρισης των δυνατοτήτων ενός μετρικού δικτύου, θα συγκριθεί ένα από τα πιο ισχυρά μετρικά δίκτυα της Ευρώπης, η Rthatische Bahn με το επιμηκέστερο μετρικό δίκτυο της Ευρώπης, τους τέως ΣΠΑΠ.

[Από σχετικό πίνακα ο οποίο παρατίθεται προκύπτουν τα εξής:

- Το μήκος του ελβετικού δικτύου είναι 375 χιλιόμετρα και των τ. ΣΠΑΠ 729 χιλιόμετρα. Ο πληθυσμός των περιοχών τις οποίες εξυπηρετεί το ελβετικό δίκτυο είναι 120.000 κάτοικοι και των τ. ΣΠΑΠ 3.500.000 κάτοικοι.

- Το ελβετικό δίκτυο αποτελείται από μονή γραμμή σε πολύ δυσμενές ανάγλυφο, έχει μέγιστη ταχύτητα 90 χιλιόμετρα/ώρα, κλίσεις μέχρι και 70%, μικρές ακτίνες, ηλεκτροκίνηση, ηλεκτρική σηματοδότηση-τηλεδιοίκηση.

Το δίκτυο των τ. ΣΠΑΠ αποτελείται από μονή γραμμή αλλού σε ευνοϊκό και αλλού σε δυσμενές ανάγλυφο, μέγιστη ταχύτητα 90 χιλιόμετρα/ώρα, κλίσεις ως 30%, πολλές μικρές ακτίνες, έλξη ντήζελ και πλήρη απουσία σηματοδότησης.

- Το ελβετικό δίκτυο έχει 350-400 δρομολόγια την ημέρα και οι τ. ΣΠΑΠ 60-85 δρομολόγια. Το επιβατικό έργο του ελβετικού δικτύου είναι 8.500.000 επιβάτες το χρόνο και των τ. ΣΠΑΠ 2.500.000 επιβάτες το χρόνο. Το εμπορευματικό έργο του ελβετικού δικτύου είναι 1.080.000 τόνους το χρόνο και των τ. ΣΠΑΠ 40.000 τόννοι το χρόνο].



Συμπερασματικά το πλάτος ενός δικτύου δεν έχει κάποιες εγγενείς αδυναμίες που να ανατρέπουν την ανάπτυξή του. Τελικά απομένει στο δίκτυο και στους υπευθύνους για τη χάραξη πολιτικής μεταφορών να επεξεργαστούν μια στρατηγική ώστε ο σιδηρόδρομος να αποτελεί τον πρωταγωνιστή στην αγορά μεταφορών. Στην Ελβετία (ίσως ακραίο παράδειγμα), οι σιδηρόδρομοι δραστηριοποιούνται στη μεταφορά, κάθε πράγματος που μεταφέρεται, από χύδην τσιμέντο μέχρι σοκολάτες και εμφιαλωμένο νερό. Στον αντίποδα, στην Ελλάδα, φαίνεται τελικά ότι έχει γίνει μοιρολατρικά αποδεκτό πως ο σιδηρόδρομος στην Πελοπόννησο θα έχει ένα περιθωριακό ρόλο, μεταφέροντας ό,τι περισσεύει από τα άλλα μέσα.

Θεωρούμε ότι το δίκτυο Πελοποννήσου μπορεί να ξεφύγει από την παρακμή του, εάν ληφθούν άμεσα αποφάσεις και σταματήσει από τη μια η αναβλητικότητα και από την άλλη η άγνοια για τις δυνατότητες του μετρικού δικτύου. Αυτό που κατά τη γνώμη μας πρέπει άμεσα να γίνει, είναι η κατάστρωση ενός προγράμματος εκσυγχρονισμού, το οποίο θα θέτει στόχους σαφείς και ρεαλιστικούς. Επιπλέον, αντί να στοχεύει στην ανάπτυξη των υποδομών ως αυτοσκοπού, θα πρέπει να θέσει πρώτο στόχο την αναδιοργάνωση της εκμετάλλευσης με τρόπο ώστε η εξυπηρέτηση του πελάτη να αποτελεί το κέντρο της σιδηροδρομικής λειτουργίας. Κάθε επένδυση σε υποδομή και τροχαίο υλικό θα πρέπει να εξυπηρετεί αυτόν και μόνο το σκοπό.

Η Πελοπόννησος είναι μια περιοχή με πληθυσμό 1 εκατομμυρίου κατοίκων, σε άμεση γειτνίαση με την Αθήνα, με τα αστικά κέντρα της να απέχουν 100-300 χιλιόμετρα από την πρωτεύουσα. Θεωρητικά, αποτελεί ένα ιδεώδες πεδίο για την ανάπτυξη του επιβατικού κυρίως σιδηροδρόμου. Ο ανταγωνισμός με τα άλλα μέσα είναι



οξύς. Ηδη αποπερατώνονται φέτος τα βασικά έργα διπλάτυνσης και η νέα γέφυρα Ισθμού στον αυτοκινητόδρομο Αθηνών-Κορίνθου, ενώ προχωρούν τα έργα του αυτοκινητόδρομου Τρίπολης-Καλαμάτας. Παρ' όλα αυτά, το επιβατικό τρένο διατηρεί ακόμη ισχυρά ερείσματα στην Αχαΐα, την Ηλεία και την Αργολίδα. Στις περιοχές αυτές, ο ΟΣΕ προχώρησε στην προσφορά αναβαθμισμένου προϊόντος (τραίνα Intercity, νυχτερινά τραίνα, άνοιγμα νέων γραμμών), όταν η προσπάθεια στέφθηκε από επιτυχία. Επιπλέον, ρίχνοντας προσεκτικές ματιές στα στοιχεία της επιβατικής κίνησης, διαπιστώνεται ότι σε περιοχές με πυκνή κυκλοφορία (π. χ. Πάτρα-Πύργος, Ζευγολατειό-Καλαμάτα) υπάρχει σχετικά ένα ισχυρό προαστιακό ρεύμα.

Στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, η εικόνα είναι απογοητευτική. Κι όμως στην πελοποννησιακή επικράτεια υπάρχουν κέντρα που θα μπορούσαν να τροφοδοτήσουν το δίκτυο όπως:

1. Εργοστάσια τσιμέντου (Ελευσίνα-πόλις, Ελευσίνα-Καμάρι, Ψαθόπυργος). Ο ΟΣΕ θα μπορούσε να δραστηριοποιηθεί στην τροφοδοσία τους με ιπτάμενη τέφρα, ενώ θα μπορούσε να αποτελέσει τον κορμό του συστήματος διανομής χύδην και ενσакκισμένου τσιμέντου στην Πελοπόννησο. Μόνο η πλήρης ανάληψη του έργου μεταφοράς της ιπτάμενης τέφρας (110.000 τόνοι το χρόνο) θα σήμαινε την αύξηση του εμπορευματικού έργου κατά 275% τουλάχιστον.

2. Η ΔΕΗ Μεγαλόπολης. Ο ΟΣΕ ήδη δραστηριοποιείται στη μεταφορά καυσίμων (40.000 τόνοι το χρόνο), ενώ θα μπορούσε να αναλάβει τη μεταφορά της ιπτάμενης τέφρας, καθώς και λιγνίτη από το λιμάνι της Καλαμάτας.

3. Ξηραντήρια δημητριακών (Τρίπολη, Κάμπος Ηλείας, Μύλοι Σόγιας Καλαμακίου). Το τρένο θα μπορούσε



να συμβάλλει στη μεταφορά των προϊόντων προς τους λιμένες της Πελοποννήσου.

4. Κύκλωμα λιπάσματος. Δύο από τις μεγαλύτερες πηγές λιπάσματος σήμερα στην Ελλάδα βρίσκονται εντός της ακτίνας δράσης του ΟΣΕ. Πρόκειται για τη Δραπετσώνα και το συσκευαστήριο Σουσακίου.

5. Λιμάνι Πατρών. Η θαλάσσια αυτή πύλη της Πελοποννήσου θα έχει σιδηροδρομική πρόσβαση σε 6 νομούς της Ελλάδος συμπεριλαμβανομένης της Αττικής. Η επιτροπή του ΕΜΠ, που ερευνά την αναβάθμιση του άξονα συνδυασμένων μεταφορών Ιταλίας-Ελλάδας, προκρίνει την άμεση χρησιμοποίηση της μετρικής γραμμής για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στον άξονα Αθήνας-Πάτρας.

Παρ' όλο όμως που εν δυνάμει ανοίγονται στον ΟΣΕ σημαντικές αγορές, αυτή τη στιγμή η μόνη υπηρεσία του σιδηροδρόμου, που στοιχειωδώς ανταγωνίζεται τα υπόλοιπα μέσα (λεωφορεία ΚΤΕΛ, ΙΧ αυτοκίνητα, φορτηγά), είναι η υπηρεσία Intercity. Σε όλους τους άλλους τομείς το προϊόν που προσφέρει ο ΟΣΕ είναι συντριπτικά κατώτερο από αυτό των ανταγωνιστών του. Στις επιβατικές μεταφορές το τρένο έχει:

- μεγάλους χρόνους διαδρομής
- πολύ αραιότερα δρομολόγια, ακόμη και όταν ο χρόνος διαδρομής είναι ανταγωνιστικός.

Οι υπηρεσίες που παρέχονται σήμερα στην Πελοπόννησο, δεν διαφέρουν ουσιαστικά από αυτές που υπήρχαν από καταβολής ΣΠΑΠ, παρά μόνο στη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα. Πράγματι, το σχήμα εκμετάλλευσης παραμένει αναλλοίωτο:

1. Λίγες ταχείες περιορισμένων σταθμεύσεων (τα γνωστά Intercities).
2. Συρμοί μεγάλων αποστάσεων που πραγματοποιούν όλες τις σταθμεύσεις.



3. Περιορισμένος αριθμός τοπικών τρένων, με τον κύριο όγκο του έργου να καλούνται να τον αναλάβουν οι συρμοί της κατηγορίας 2, που ταυτόχρονα εξυπηρετούν υπεραστική, προαστιακή και διαπεριφερειακή συγκοινωνία. Το σχήμα αυτό πρέπει πλέον να θεωρείται παρωχημένο, έχει δε εγκαταλειφθεί από όλα σχεδόν τα ευρωπαϊκά δίκτυα.

Μόνο πλεονέκτημα του συστήματος είναι η απευθείας σύνδεση και του πιο μικρού σταθμού με την Αθήνα. Τα μειονεκτήματα όμως είναι πολύ σημαντικά:

- Μεγαλώνει σημαντικά το χρόνο διαδρομής. Σύμφωνα με αποτελέσματα προσομοίωσης που πραγματοποιήσαμε, κάθε στάθμευση επιβαρύνει το δρομολόγιο (χωρίς το χρόνο επι-αποβίβασης) κατά 20 με 50 δευτερόλεπτα. Στη διαδρομή δε Αθηνών-Πύργου υπάρχουν 39 τέτοιες σταθμεύσεις.

- Οι πολλές σταθμεύσεις καθιστούν αδύνατη την ακριβή τήρηση του δρομολογίου καθώς είναι μαθηματικά βέβαιη η πρόκληση καθυστερήσεων που δύσκολα καλύπτονται.

- Δημιουργείται δυσφορία στους επιβάτες, έστω και αν το δρομολόγιο τηρείται.

- Το τροχαίο υλικό καταπονείται υπέρμετρα, με αποτέλεσμα αμμηχανίες και επιπλέον καθυστερήσεις. Ακόμη, οι συνεχείς σταθμεύσεις και εκκινήσεις αυξάνουν δραματικά την κατανάλωση καυσίμου.

Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι η συνολική αποτυχία εκπλήρωσης των στόχων που έχουν τεθεί:

- Η υπεραστική συγκοινωνία μεταξύ των βασικών κέντρων της Πελοποννήσου δεν είναι ελκυστική. Οι χρόνοι διαδρομής είναι μεγάλοι.

- Οι επιβάτες που προέρχονται από μικρούς σταθμούς είναι αδύνατον να εξυπηρετηθούν από τα αρτηριακά τρένα. Τα τρένα δεν φτάνουν στην ώρα τους, κα-



θώς έχουν συσσωρευθεί οι καθυστερήσεις από το μεγάλο μήκος του δρομολογίου, ενώ όταν φτάσουν, οι θέσεις είναι κατεληγμένες από τους άλλους επιβάτες.

Με βάση τα δεδομένα του ανταγωνισμού, η επιβατική υπηρεσία θα πρέπει να αλλάξει μορφή. Θα πρέπει να είναι πυκνότερη και ταχύτερη. Τα δρομολόγια θα πρέπει να έχουν λιγότερες σταθμεύσεις και να είναι πυκνότερα. Το σχήμα που προτείνεται είναι:

1. Ταχείες αμαξοστοιχίες ποιότητας με περιορισμένες σταθμεύσεις.

2. Ταχείες αμαξοστοιχίες με συμβατικούς συρμούς (και αυτές με λίγες σταθμεύσεις). Για τις δύο παραπάνω κατηγορίες η χρονοαπόσταση, τουλάχιστον στο τμήμα Αθηνών-Πατρών, θα πρέπει να είναι μικρή, κατά μέσον όρο μία ή δύο ώρες. Με τη μείωση των σταθμεύσεων, θα επιτευχθεί μείωση του χρόνου διαδρομής για τις συμβατικές αμαξοστοιχίες κατά 40 περίπου λεπτά.

3. Τοπικά δρομολόγια (Κόρινθος-Πάτρα, Πάτρα-Κυπαρισσία, Κυπαρισσία-Καλαμάτα), τα οποία θα πραγματοποιούν όλες τις σταθμεύσεις και τα οποία στους μεγάλους σταθμούς θα τροφοδοτούν και θα τροφοδοτούνται από τους αρτηριακούς συρμούς.

4. Τοπικά δρομολόγια επί των διακλαδώσεων του δικτύου (Κυλλήνη, Κατάκωλο/Ολυμπία, Μεσσήνη). Η δυναμική αυτών των διακλαδώσεων εμφανίζεται ιδιαίτερα ισχυρή. Πρόκειται για περιοχές με σημαντική προαστιακή, αλλά και εποχική τουριστική κίνηση.

5. Τόσο επί της νέας διπλής γραμμής Αθηνών-Κορίνθου/Λουτρακίου όσο και επί του υφιστάμενου (παλαιού) διαδρόμου Αθήνας-Ελευσίνας-Μεγάρων, ανάπτυξη πυκνής προαστιακής σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, πλήρως ανταγωνιστική προς το ΚΤΕΛ.

Ενας από τους στόχους που πρέπει να τεθούν, είναι η



επίτευξη χρόνων διαδρομής ίσων (ή κατά τι μεγαλύτερων) από αυτούς που επιτυγχάνει το λεωφορείο.

Στις εμπορευματικές μεταφορές θα πρέπει να προσεγγισθούν όλοι οι πιθανοί πελάτες του ΟΣΕ και να ζητηθούν οι απόψεις τους για την υπηρεσία που ακριβώς θα ήθελαν από το σιδηρόδρομο. Από κοινού δε και αφού πεισθούν για τις προθέσεις του ΟΣΕ, να προχωρήσουν στις περαιτέρω ενέργειες. Η επανάκτηση εμπορευματικού έργου είναι ζωτικής σημασίας για το δίκτυο και δεν μπορεί να επέλθει παρά μόνο κατόπιν δυναμικών προσπαθειών του ΟΣΕ.

Υπό το πρίσμα της πύκνωσης των δρομολογίων και της αύξησης των ταχυτήτων, κρίνεται ότι η βασική μονάδα του δικτύου θα πρέπει να είναι η αυτοκινητάμαξα μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων. Οι ελκόμενοι συρμοί έχουν πολύ φτωχές επιδόσεις και δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις για γρήγορη επιβατική υπηρεσία, ενώ το κόστος ανά χιλιόμετρο είναι ιδιαίτερα υψηλό, σε σχέση με αυτό των αυτοκινηταμαξών.

Με την προοπτική αυτή είναι ανάγκη:

- Να συντηρηθούν επαρκώς οι υφιστάμενες αυτοκινητάμαξες τύπου IC-MAN4. Κακή ροή ανταλλακτικών και πλημμελής συντήρηση οδήγησε μονάδες ηλικίας μόλις 5 χρόνων να εμφανίζουν προβλήματα ακινησίας (συνήθως 40%) που ακυρώνουν κάθε προσπάθεια βελτίωσης της εξυπηρέτησης.

- Να διορθωθούν τα πολλά - δυστυχώς - προβλήματα των νέων σχετικά (1985) A/A Ganz Mavag. Αν η διατήρησή τους κρίνεται μη δυνατή και συμφέρουσα, θα πρέπει να αντικατασταθούν από άλλες A/A εφάμιλλων ή και καλύτερων επιδόσεων και ανέσεων.

- Η εκτέλεση των τοπικών δρομολογίων επί των κυρίων αξόνων να ανατεθεί στις αυτοκινητάμαξες τύπου MAN. Για τις τοπικές γραμμές είναι απαραίτητη η κυ-



κλοφορία μικρών αυτοκινηταμαξών τύπου Railbus, οι οποίες για τις γραμμές αυτές έχουν τη βέλτιστη σχέση λειτουργικού κόστους και χωρητικότητας/επιδόσεων. Με αυτό τον τρόπο θα απελευθερωθούν δεξαλάμαξες για την εμπορική υπηρεσία.

- Για τη γραμμή Κορίνθου-Τρίπολης-Καλαμάτας, σχετική έρευνα που ανατέθηκε από την ΔΟΜΠ-ΟΣΕ στο Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο, κατέδειξε τη σκοπιμότητα της προμήθειας αυτοκινηταμαξών τύπου Tilting (με ανακλινόμενο αμάξωμα). Με αυτές είναι δυνατή η επίτευξη χρόνων διαδρομής στο τμήμα Κορίνθου-Καλαμάτας 3.30' ωρών περίπου, με το συνολικό χρόνο Αθήνας-Καλαμάτας κάτω από τις 4.30' ώρες. Σύμφωνα με την προαναφερθείσα έρευνα, αυτή είναι και η μοναδική προοπτική αναζωογόνησης της γραμμής αυτής.

- Η πύκνωση των δρομολογίων προϋποθέτει ότι θα μειωθεί το λειτουργικό κόστος ανά αμαξοστοιχία. Αυτό με τη σειρά του θα σημάνει τη μείωση του προσωπικού ανά αμαξοστοιχία και όχι φυσικά τη μείωση του προσωπικού συνολικά (κάτι τέτοιο θα οδηγούσε το δίκτυο σε καταστροφή). Χρειάζεται λοιπόν προσαρμογή του κανονισμού κίνησης στα δεδομένα της σύγχρονης τεχνολογίας και της διεθνούς σιδηροδρομικής πρακτικής (π.χ. κίνηση των μικρών ιδίως Α/Α με διμελές ή και μονομελές προσωπικό).

- Για την εμπορευματική υπηρεσία και εφ' όσον διαφανεί η προοπτική ανάληψης έργου, προτείνεται η σταδιακή αντικατάσταση των σημερινών γηρασμένων δεξαλάμαξών και η κατασκευή (ή μετασκευή υφισταμένων) φορταμαξών για μεταφορά κονιοποιημένων υλικών (δηλαδή ιπτάμενης τέφρας και χύδην τσιμέντου).

- Για τη μεταφορά φορτίων προερχομένων από το δίκτυο της κανονικής γραμμής, μπορούν τα βαγόνια της κανονικής, για μικρές αποστάσεις, να μεταφέρονται ο-



λόκληρα επί μεταφορέων (Rollbocke), όπως συμβαίνει σε πλείστα δίκτυα της κεντρικής Ευρώπης.

Τα παραπάνω θα μείνουν κενό γράμμα, αν η η κατάσταση στα εργοστάσια και συνεργεία παραμένει όπως σήμερα. Η παραμονή του 40% των μονάδων σε ακινησία, λόγω πλημμελούς συντήρησης ή μη κανονικής ροής ανταλλακτικών, αποτελεί ανεπίτρεπτη σπατάλη.

Το νέο σχήμα εκμετάλλευσης δεν απαιτεί σημαντικές επενδύσεις. Ουσιαστικά απαιτούνται μόνο ελάχιστες μονάδες παραπάνω από τις σημερινές.

Πρόκειται για μικρό αριθμό:

- Intercities (MAN 4)
- Προαστιακών συρμών (MAN 1)
- Συρμών Tilting (6-8)
- Railbuses
- Τεφροφόρων βαγονιών

Το μεγαλύτερο μέρος του νέου προγράμματος μπορεί να εφαρμοστεί με την καλύτερη αξιοποίηση των ήδη υπάρχουσών μονάδων.

Η πύκνωση των δρομολογίων, όπως είναι σήμερα το δίκτυο, είναι φυσικά αδύνατη.

Ομως η κατασκευή υποδομής νέας γραμμής υψηλής ταχύτητας (ΣΓΥΤ) στο πιό συμφορημένο τμήμα του δικτύου ανοίγει νέες προοπτικές, αρκεί να γίνει με τρόπο ολοκληρωμένο.

Ετσι είναι εκ των ων ουκ άνευ:

- Η στρώση διπλής μετρικής γραμμής μεταξύ Ανω Λιοσίων και Κορίνθου. Θα ήταν παράλογη η στρώση μονής γραμμής στο χωματουργικό ενός διαδρόμου που έχει κοστίσει τόσα πολλά, και μάλιστα με δεδομένο ότι, και αν ακόμη ο ΟΣΕ θα ήθελε κανονικοποίηση της γραμμής σε ολόκληρο το τμήμα Αθηνών-Πατρών, η εξεύρεση των σχετικών κονδυλίων είναι περίπου ανέφικτη. Θεωρούμε δεδομένο ότι η υποδομή θα έχει κατα-



σκευαστεί ολόκληρη από τα Λιόσια έως την Κόρινθο και ει δυνατόν έως το Κιάτο. Με τη διπλή γραμμή θα καταστεί δυνατή η απρόσκοπτη διεξαγωγή πυκνής υπεραστικής, αλλά και προαστιακής κυκλοφορίας, με παράλληλη αύξηση της αξιοπιστίας στην τήρηση δρομολογίων. Μέρος της νέας υποδομής μπορεί να αξιοποιηθεί άμεσα, ιδίως στην περιοχή πέριξ των Αγίων Θεοδώρων. Με την οριστικοποίηση της επιλογής του μετρικού πλάτους, παύει η ανάγκη διατήρησης του υφιστάμενου μετρικού διαδρόμου πέραν των Μεγάρων, που έχει οδηγήσει σε πολύ ακριβά έργα.

- Για τη νέα γραμμή είναι αναγκαία η σύνταξη νέου κανονισμού επιδομής που θα ανταποκρίνεται στις νέες συνθήκες. Ο υφιστάμενος κανονισμός (που όταν συντάχθηκε το 1958 ήταν από τους πιό μοντέρνους) σήμερα είναι ξεπερασμένος. Δέχεται μέγιστη ταχύτητα 90 χιλιομέτρα την ώρα (ενώ είναι απαραίτητες ταχύτητες τουλάχιστον 120 χιλιομέτρων την ώρα) και δεν αντιμετωπίζει το θέμα της συνεχούς συγκόλλησης της γραμμής, που είναι αναγκαία για τη μείωση του κόστους συντήρησης και την αύξηση της άνεσης. Η σιδηροτροχιά των 31,6 Kg/m περιορίζει το αξονικό βάρος στους 14 τόνους (είναι δύσκολο πλέον να βρεθεί δηζελάμαξα με αυτό το αξονικό βάρος), ενώ δεν στοιχίζει ακριβότερα από τις συμβατικές σιδηροτροχιές των 50 Kg/m. Το νέο σχήμα της επιδομής μπορεί να περιλαμβάνει συνεχώς συγκολλημένες σιδηροτροχιές UIC 50 και διμερείς στρωτήρες κατασκευασμένους στην Ελλάδα (στο εργοστάσιο του ΟΣΕ στη Μαγνησία Θεσσαλονίκης).

Με τα παραπάνω μέτρα (διπλή γραμμή, επιτρεπόμενες ταχύτητες άνω των 120 χιλιομέτρων την ώρα, η μείωση του χρόνου διαδρομής, μόνο από το τμήμα Αθηνών-Κορίνθου θα είναι 35 λεπτά (με συντηρητική εκτίμηση).

- Η μείωση των χρόνων διαδρομής θα γίνει ακόμα με-



γαλύτερη, εάν αξιοποιηθούν μελέτες της υπηρεσίας γραμμής για βελτιώσεις χάραξης στο τμήμα Κορίνθου-Πατρών (κυρίως μετά το Δερβένι όπου παραμένουν ανενεργές απαλλοτριώσεις από το 1966) και Κορίνθου-Αργούς. Στο πλαίσιο αυτό θα ήταν δυνατή και η αξιοποίηση μέρους της ήδη εκπονούμενης μελέτης για γραμμή υψηλών ταχυτήτων μεταξύ Κιάτου-Πατρών.

- Εάν προκριθεί από τον ΟΣΕ η αγορά συρμών tilting, τότε καθίσταται υποχρεωτική η ολική ανακαίνιση της επιδομής στη γραμμή Κορίνθου-Καλαμών.

- Πρέπει να καταστεί άμεσος βραχυπρόθεσμος στόχος του δικτύου η άρση όλων των βραδυποριών που δεν σχετίζονται με τα δεδομένα της χάραξης. Τέτοιες περιπτώσεις είναι:

- Κακή και πεπαλαιωμένη επιδομή.
- Κακή υποδομή (κατολισθήσεις, καθιζήσεις, καταπτώσεις).
- Ισόπεδες διαβάσεις (ιδίως μεταξύ Κορίνθου-Πατρών).

Στεκόμαστε στο τελευταίο. Χρειάζεται να ασκηθούν ισχυρές πιέσεις στο ΥΠΕΧΩΔΕ για αυτό το θέμα και είναι άμεση η ανάγκη κατάργησης όσο το δυνατόν περισσότερων διαβάσεων, με παράλληλα έργα αποκατάστασης του οδικού δικτύου. (Εδώ ουσιαστικά προτείνεται η θέση σε εφαρμογή του πορίσματος της επιτροπής που συστάθηκε από τον τέως υπουργό Μεταφορών κ. Τσούρα για αυτό ακριβώς το ζήτημα). Διαφορετικά η βελτίωση των δρομολογίων θα ακυρωθεί στην πράξη από τα συνεχή ατυχήματα.

Δεν νοείται ο εκσυγχρονισμός χωρίς σηματοδότηση των γραμμών, αυτόματη για τις διπλές και σε συνδυασμό με τηλεδιοίκηση για τις μονές. Είναι ο μόνος τρόπος για μείωση του λειτουργικού κόστους, με παράλληλη αύξηση της χωρητικότητας της γραμμής και της α-



ξιοπιστίας των δρομολογίων. Η εγκατάσταση σηματοδότησης τόσο στο τμήμα Αθηνών-Κορίνθου όσο και στο τμήμα Κορίνθου-Πατρών, θα καταστήσει το σιδηρόδρομο ένα ολοκληρωμένο σύγχρονο σύστημα μεταφορών.

- Υπό το πρίσμα της διεκδίκησης και ανάληψης εμπορευματικού έργου, είναι επιτακτική η σύνδεση του ΑΗΣ Μεγαλόπολης με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Πιστεύουμε ότι τα παραπάνω θα είναι τα απαραίτητα “συστατικά” ενός συνεκτικού προγράμματος εκσυγχρονισμού, το οποίο θα καθιστούσε το σιδηρόδρομο ισότιμο ανταγωνιστή στην αγορά μεταφορών”.

ΓΙΑ ΝΑ ΜΗΝ... ΧΑΣΟΥΜΕ ΤΟ ΤΡΑΙΝΟ

Ολοκληρώνεται στο σημείο αυτό η σειρά των δημοσιευμάτων για το σιδηρόδρομο.

Ηταν μια ομολογουμένως μακριά διαδρομή. Ανάλογη της ιστορίας που “σέρνει στην πλάτη του” το σημαντικό αυτό συγκοινωνιακό μέσο.

Ο σιδηρόδρομος στη νεοελληνική ιστορία έπαιξε σημαντικότατο ρόλο:

- “Ενοποίησε” την επικράτεια του μόλις απελευθερωμένου Ελληνικού Κράτους, καθώς μέχρι εκείνη την εποχή η χερσαία συγκοινωνία περιοριζόταν σε μικρές αποστάσεις, οι δρόμοι ήταν σχεδόν ανύπαρκτοι και βασικό μεταφορικό μέσο ήταν οι άμαξες.

- Αποτέλεσε την “ατμομηχανή” για την ανάπτυξη της χώρας, εξασφαλίζοντας τη μεταφορά εμπορευμάτων και την - όποια - αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων της.

Ιδιαίτερα στην Πελοπόννησο, η συμβολή του σιδηρόδρομου ήταν σημαντικότερη καθώς αναπτύχθηκε ένα πυκνό δίκτυο γραμμών το οποίο περιέτρεχε τα βασικά



οικιστικά κέντρα και ενοποιούσε περιοχές που είχαν δυσμενέστατο ανάγλυφο για τις συγκοινωνίες.

Η στάση απέναντι στο μεταφορικό αυτό μέσο δεν ήταν όμως στην πορεία ανάλογη με την αξία και τις δυνατότητές του.

Ο σιδηρόδρομος στην πορεία έπεσε “θύμα” του αυτοκινήτου.

Και όσο αν φαίνεται αυτό “φυσιολογικό”, άλλο τόσο ήταν αφύσικο και αντανακλά το στρεβλό τρόπο ανάπτυξης της εξαρτημένης ελληνικής οικονομίας.

Και σημειώνουμε το αφύσικο του πράγματος, γιατί σε καμία άλλη ευρωπαϊκή χώρα ο σιδηρόδρομος δεν εγκαταλείφθηκε όσο στην Ελλάδα.

Γιατί στην Ελλάδα έπεσε “θύμα” των συμφερόντων που κινήθηκαν γύρω από το αυτοκίνητο. Τα συμφέροντα αυτά επιβλήθηκαν μετά τον πόλεμο, όταν το σιδηροδρομικό δίκτυο είχε σμπαρالياστεί εξ αιτίας των δολιοφθορών τις οποίες υπέστη στη διάρκειά του, ενώ οι φθορές σε τροχαίο υλικό ήταν εξ ίσου μεγάλες.

Ετσι, ενώ οι πληγές στο σιδηρόδρομο επουλώθηκαν με αργούς ρυθμούς χωρίς να εφαρμοστεί κανένα σχέδιο ανάπτυξης του δικτύου, ο μεγάλος όγκος των χρηματοδοτήσεων στις υποδομές στράφηκε στο οδικό δίκτυο, φαινόμενο το οποίο συνεχίζεται ακόμη και σήμερα.

Σήμερα όμως περισσότερο από κάθε άλλη φορά συνειδητοποιείται η σημασία του σιδηροδρόμου. Το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων διαμορφώνεται σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα και στα πλαίσια του ανταγωνισμού η λύση των σιδηροδρόμων είναι το ζητούμενο σε πολλές περιπτώσεις. Οι συνδυασμένες μεταφορές εμπεριέχουν το σιδηρόδρομο ως ουσιώδες συστατικό στοιχείο τους. Οι συνεχείς ενεργειακές κρίσεις θέτουν επιτακτικά το ζήτημα της οικονομίας καυσίμων. Η ρύ-



πανση και η μόλυνση του περιβάλλοντος επιζητούν λύσεις περισσότερο φιλικές προς αυτό.

Τα στοιχεία αυτά βρίσκουν την αντανάκλασή τους, μόνο σε ένα μέρος της Ελλάδας. Το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του ΟΣΕ, ουσιαστικά ενισχύει το “S” που χωρίζει την Ελλάδα σε “δύο ταχύτητες”, από την άποψη των υποδομών μεταφορών: Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη, αποτελούν ευνοούμενους άξονες μιάς πολιτικής που αποκόπτεται από το “σώμα” της ανάπτυξης, το υπόλοιπο της Πελοποννήσου.

Όλες οι απόψεις συγκλίνουν στην εκτίμηση πως ένα ποσό 50 δισεκ. δρχ. θα μπορούσε να εξασφαλίσει τη βιωσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα στη γραμμή Αθήνα-Τρίπολη-Καλαμάτα.

Το ποσό αυτό φαντάζει μεγάλο με τα σημερινά δεδομένα, αλλά δεν πρέπει το ζήτημα να αντιμετωπισθεί μόνο ως “σήμερα”. Πρέπει όμως να αρχίσει από σήμερα το εγχείρημα του εκσυγχρονισμού, καθώς ακολουθεί - το μικρότερο κατά πάσα πιθανότητα - 3ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, το οποίο ήδη πολιτογραφήθηκε σαν “πακέτο Σαντέρ”, από το όνομα του Επιτρόπου.

Αν αυτό δεν γίνει κατανοητό, θα χαθεί και η τελευταία ίσως ευκαιρία για τον εκσυγχρονισμό του δικτύου.

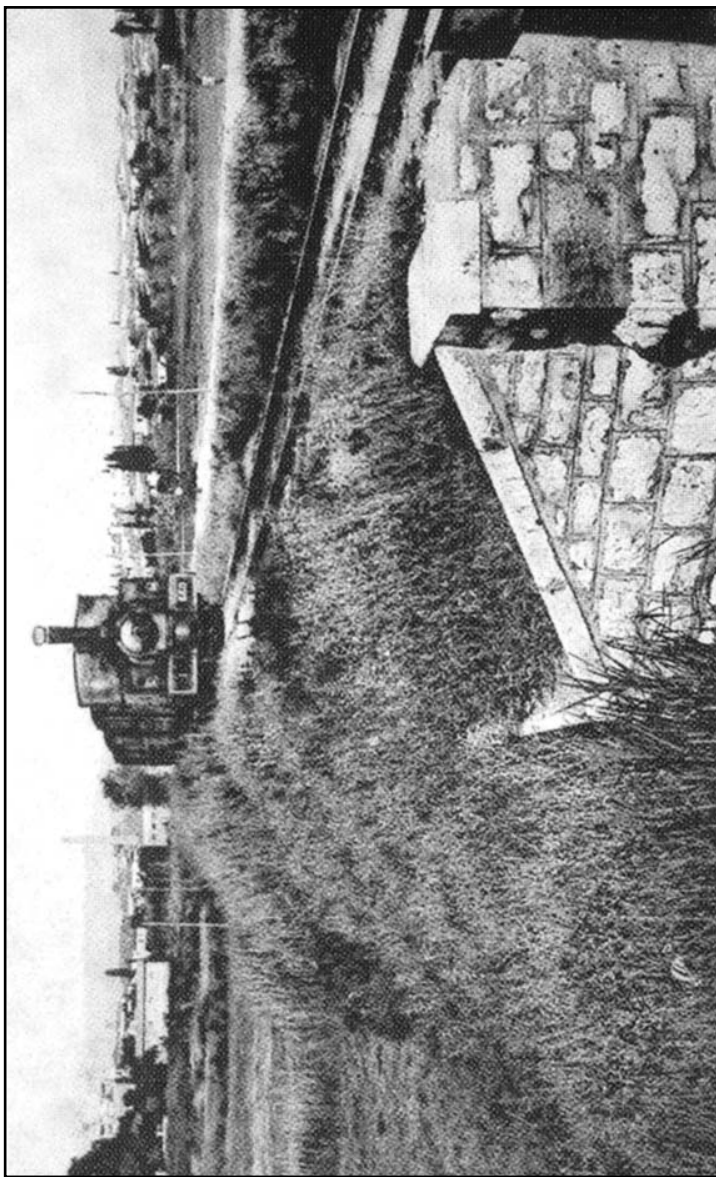
Οι τοπικοί παράγοντες και οι φορείς οφείλουν να σκύψουν με τη μεγαλύτερη δυνατή προσοχή πάνω στο πρόβλημα. Ωστε να ασκηθούν εκείνες οι πιέσεις που θα δώσουν τη δυνατότητα να συνεχιστεί η τροχιά του τρένου και με μέλλοντα χρόνο.

Διαφορετικά θα μείνουμε με το μουσείο σιδηροδρόμων, αν δεν μας το πάρουν κάποια στιγμή και αυτό εξ αιτίας της προκλητικής αδιαφορίας που επιδεικνύεται για την προστασία, συντήρηση και ανάδειξή του.



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Π. Σ. (ΠΡΟ... ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ)	13
ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΙΔΕΕΣ	16
ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ	38
Η ΓΡΑΜΜΗ ΑΘΗΝΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ	47
1881: “ΣΤΕΝΗ” Η’ “ΠΛΑΤΕΙΑ” ΓΡΑΜΜΗ;	55
ΣΕ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	70
ΛΑΡΙΣΑ-ΒΟΛΟΣ	72
ΚΑΙ ΝΕΑ ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ “ΔΙΕΘΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ”	94
ΜΥΛΟΙ-ΚΑΛΑΜΑΤΑ	101
ΛΑΥΡΙΟ-ΑΘΗΝΑ	128
ΑΠΟ “ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΜΕΧΡΙ ΣΥΝΟΡΩΝ”	133
ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΣΥΖΗΤΗΣΗ	145
ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ	164
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ-ΑΓΡΙΝΙΟ	179
Η ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	182
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΑΛΛΟΥ	184
ΟΙ ΣΠΑΠ, Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ	195
ΓΙΑ ΝΑ ΜΗΝ... ΧΑΣΟΥΜΕ ΤΟ ΤΡΕΝΟ	217



Είσοδος ατμοκίνητης αμαξοστοιχίας στη Μεσσήνη γύρω στα 1910.



*Αγναντεύοντας το τρένο στο Ζευγολατειό
(φωτό Μίμης Ζώης)*

