

## **II. ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΑ**

ΣΠΥΡΟΥ Π. ΦΑΣΟΥΛΑ  
ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ  
ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Α΄ ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αυτοί που πριν 350 περίπου χρόνια, σκέφτηκαν να εφαρμόσουν την κίνηση σε τροχιές, των ιππήλατων οχημάτων, δεν θα φαντάστηκαν ασφαλώς τον δρόμο που άνοιξαν στις μεταφορές, ούτε, ότι, χωρίς να το συνειδητοποιούν, έθεταν τις βάσεις για την δημιουργία του βασικότερου μεταφορικού μέσου του μέλλοντος. Γιατί η ιστορία ή καλύτερα η προϊστορία των σιδηροδρόμων, αρχίζει το σωτήριο έτος 1630, στα αγγλικά ορυχεία.

Ας δούμε όμως λεπτομερέστερα πώς ακριβώς έγιναν τα πράγματα, ξεκινώντας από το τι ακριβώς χρειάζεται για να γίνει μια μεταφορά.

Τέσσερις είναι οι παράγοντες που απαιτείται να συνυπάρχουν για την εκτέλεση μιας μεταφοράς: 1) οδός μεταφοράς, 2) φορείο, 3) φορτίο και 4) κινητήρας. Οι δε οδοί μεταφοράς, διακρίνονται σε φυσικές οδούς (θάλασσα - ποτάμια) και τεχνητές οδούς (δρόμοι κ.λ.π.).

Ο άνθρωπος, στην προσπάθειά του να βελτιώσει τη ζωή του και να αυξήσει την παραγωγή, κατανόησε πολύ σύντομα την αναγκαιότητα των μεταφορών και γενικά της επικοινωνίας. Στην προσπάθειά του λοιπόν να "μεταφέρει", αρχικά χρησιμοποίησε σαν μεταφορικά μέσα τα ζώα, τα οποία είναι φορεία και κινητήρες μαζί, για να περάσει, με την πάροδο του χρόνου, στην χρησιμοποίηση των φυσικών οδών και τελικά να κατασκευάσει αυτές και τεχνητές οδούς, οι οποίες, συμπληρώνοντας τις φυσικές οδούς, πολλαπλασίασαν τις μεταφορικές δυνατότητες και διευκόλυναν το μεταφορικό έργο, τόσο απαραίτητο για την επιβίωση του ανθρώπου και την ανάπτυξη της παραγωγής και του πολιτισμού.

Μέσα στα πλαίσια αυτής της εξέλιξης, πολύ μεγάλο ρόλο για την προώθηση των μεταφορών, έπαιξε η εμφάνιση του σιδηρόδρομου, η οποία γίνεται δευτερά το 1630 για να πάρει τη σύγχρονη μορφή της το 1830, με την χρησιμοποίηση του ατμού. Έτσι, στα αγγλικά ανθρακωρυχεία και ορυχεία, όπου η αρχική μεταφορά του μεταλλεύματος με σάκκους

πάνω σε άλογα είχε αντικατασταθεί από δρόμους, στους οποίους εκινούντο ιππήλατα φορτηγά, δημιουργήθηκε ένα σοβαρό πρόβλημα το οποίο εμπόδιζε την κανονική τους λειτουργία. Συγκεκριμένα, οι τροχοί των αμαξών αυτών, δημιουργούσαν βαθιούς αύλακες, οι οποίοι δυσκόλευαν την κίνηση. Τότε, γύρω στο 1600, το πρόβλημα αντιμετωπίστηκε με το στρώσιμο πλακών, πάνω από τους αύλακες, στις οποίες εκινούντο οι τροχοί των αμαξών. Όμως ούτε και αυτή η καινοτομία έλυσε πραγματικά το πρόβλημα, γιατί οι πλάκες αυτές φθείρονταν ταχύτατα και η αντικατάστασή τους άξαινε το κόστος της εξέδρευσης. Έτσι, το 1630, σκέφτηκαν να αντικαταστήσουν τις πλακοτροχιές με ξυλοτροχιές, οι οποίες θα προεξείχαν του εδάφους και πάνω στις οποίες θα εκρατούνταν οι καλύτεροι τροχοί των οχημάτων με διπλό δνυχα. Η εφεύρεση αυτή έκανε την εκμετάλλευση των ορυχείων οικονομικότερη και γι' αυτό, ήδη το 1680, είχε εφαρμοσθεί ο' όλα τα ορυχεία και ανθρακωρυχεία της Αγγλίας. Το 1738, έγινε κάτι που μας έφερε πιο κοντά σ' αυτό που αργότερα ονομάστηκε σιδηρόδρομος, οι ξυλοτροχιές επενδύθηκαν με χυτοσίδηρο ώστε να μην φθείρονται γρήγορα.

Το έτος 1776, γίνεται η πρώτη χρησιμοποίηση των σιδηροτροχιών. Κατασκευάζεται στο SCHEFFIELD, για τον δούκα του NORFOLK, γραμμή με σιδηρές τροχιές, προσαρμοσμένες πάνω σε ξύλινες δοκίδες, το δε 1789, κατασκευάζονται σιδηρές τροχιές ορθής γωνίας, για τροχούς με εσωτερικό μόνο δνυχα, ενώ το 1829, ο Αμερικανός JAMES WRIGHT εφαρμόζει για πρώτη φορά την κωνικότητα των τροχών.

Εδώ, θα μπορούσαμε να πούμε, τελειώνει και η προϊστορία του σιδηροδρόμου και αρχίζει η ιστορία του, αφού μέχρι τώρα έχουμε μια συνεχή βελτίωση της γραμμής, χωρίς όμως ευρύτερη χρησιμοποίηση του μεταφορικού αυτού μέσου, αλλά και το κυριότερο, χωρίς την αλλαγή του κινητήρα, ε' όσον ως κινητήρας συνέχιζε να χρησιμοποιείται η ιππήλατη έλξη. Μόλις το 1825, για πρώτη φορά στην ιστορία, κατασκευάζεται μια σιδηρή γραμμή μεταξύ δυο οικισμών, του STOCKTON και του DARLINGTON στην Αγγλία, μήκους 39 χλμ. και χρησιμοποιείται σαν κινητήρια δύναμη η ατμήρης έλξη, επιτυγχάνοντας ταχύτητα 14 χλμ/ώρα (40 στην κατηγορία).

Όμως σαν αφετηρία για την ξέφρενη ανάπτυξη των σιδηροδρόμων και του περάσμάτος τους από την προϊστορία τους στην ιστορία τους, θα πρέπει να θεωρήσουμε την δημιουργία της σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ LIVERPOOL και MANCHESTER το 1830, μήκους 116 χλμ, όπου οι σιδηροί κινούνται με τη χρησιμοποίηση της ατμάμαξας " ROCKET " του STEPHENSON. Η ατμάμαξα αυτή, περιέχει τα τρία ουσιαστικά στοιχεία της ατμομηχανής. Η ατμάμαξα αυτή, περιέχει τα τρία ουσιαστικά στοιχεία

και των ούγγρων ατμαμαξών, α) την εφαρμογή της πρόθυσης, β) τον αυλοφόρο λέβητα του Γάλλου SEGUIN και γ) το αναγκαστικό ρεύμα της καπνοδόχου. Έτσι, για πρώτη φορά επιτεύχθηκε πραγματικά η συνένωση δυο στοιχείων που αποτελούν τα χαρακτηριστικά του σιδηροδρόμου (CHEMIN DEFER), α) η σιδηρή οδός και β) ο μηχανικός κινητήρας (LOCOMOTIVE). Είναι δε και η πρώτη γραμμή η οποία κατασκευάστηκε και για επιβατική μεταφορά.

Από εδώ αρχίζει και η ταχύτατη διάδοση και ανάπτυξη των σιδηροδρόμων αντίτην υφήλειο, πού οφείλεται κυρίως στα βασικά πλεονεκτήματα της μείωσης της αντίστασης, κατά την κύληση, που επιτρέπει καλύτερη εκμετάλλευση του συρμοκινητήρα, και στην καλύτερη κυκλοφορία, που οφείλεται στην καθοδήγηση των οχημάτων. Ήδη, το 1832, κυκλοφορούν μεταξύ LIVERPOOL και MANCHESTER, συρμοί 50 οχημάτων, βάρους 500 τόννων, οι οποίοι κινούνται με ταχύτητα 16 χιλμ/ώρα. Έτσι, σίδηρος και ατμός στηρίζουν την τεχνολογική επανάσταση στις μεταφορές του 19<sup>ου</sup> αιώνα.

Η βελτίωση των ατμομηχανών τις επόμενες δυο δεκαετίες είναι εκπληκτική. Η ιπποδύναμή τους, από 25 άλογα το 1830, περνά στα 100 το 1846 και στα 500 το 1849, επιτυγχάνοντας ταχύτητες πάνω από 100 χιλμ/ώρα.

Οι πρώτες χώρες, μετά την Αγγλία, που κατασκευάζουν σιδηροδρόμους, είναι οι Η.Π.Α το 1830, η Γαλλία το 1832, το Βέλγιο και η Γερμανία το 1835. Ακολουθούν η Αυστροουγγαρία, η Ολλανδία, η Ρωσία και η Ιταλία, και με μικρή καθυστέρηση η Ισπανία, η Πορτογαλία και οι Σκανδιναβικές χώρες. Τέλος, στη λέσχη των χωρών που διαθέτουν σιδηροδρόμο εισέρχονται, στο τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι περισσότερες χώρες της Λατινικής Αμερικής, των Βαλκανίων, της Ασίας και της Αφρικής.

Έτσι, το παγκόσμιο δίκτυο, το οποίο το 1840 μόλις και έφτανε τα 9.000 χιλμ, στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα εγγίζει τα 1.000.000 χιλμ, για να φτάσει το 1925 τα 1.229.923 χιλμ, εκ των οποίων 384.420 χιλμ στην Ευρώπη, 601.186 στην Αμερική (βόρεια και νότια) 135.590 στην Ασία, 60.320 στην Αφρική και 48.497 στην Αυστραλία.

Αυτά στον υπόλοιπο κόσμο. Ας δούμε όμως τι έγινε στην Ελλάδα και ποιά ήταν η εξέλιξη των σιδηροδρόμων στη χώρα μας.

## Β΄ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

### ΕΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η μικρή ηπειρωτική Βιβλωθήκη Θεόφραστος, έλημμα της ανωτάτης Απίθης Ελλάδας, βρίσκεται σε τραγική κατάσταση από την άποψη των συγκοινωνιών, την

εποχή που ο σιδηρόδρομος έκανε την εμφανισή του στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική. Είναι γνωστό ότι, όσο διάστημα ανήκε η χώρα μας στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, δεν είχε ληφθεί καμιά μέριμνα για την οργάνωση των συγκοινωνιών. Το μόνο γεγονός που απάλυνε κάπως το αβύ αυτό πρόβλημα, ήταν ο νησιώτικος χαρακτήρας ενός μεγάλου μέρους της χώρας και οι εκτεταμένες ακτές της, που επέτρεπαν την αντιμετώπιση του προβλήματος, σε κάποιο βαθμό με τα πλοία. Αυτός είναι ο λόγος που η πρώτη μέριμνα του νεαρού κράτους, με τις περιορισμένες οικονομικές δυνατότητες, στράφηκε κατά κύριο λόγο, στην αποκατάσταση των θαλάσσιων συγκοινωνιών (με ελληνικά και ξένα πλοία) ανάμεσα στα διάφορα λιμάνια της χώρας και αυτών με το εξωτερικό, και κυρίως ανάμεσα στον Πειραιά, την Ερμούπολη, την Ύδρα, το Ναύπλιο, την Πάτρα και την Καλαμάτα. Η χερσαία μεταφορά είναι στην ουσία ανύπαρκτη, αν όχι και επικίνδυνη πολλές φορές. Αυτή ήταν η κατάσταση στην Ελλάδα, όταν άρχισε να χρησιμοποιείται εκτεταμένα ο σιδηρόδρομος σαν συγκοινωνιακό μέσο στις ανεπτυγμένες χώρες, αφού η λειτουργία των πρώτων γραμμών συμπίπτει με την απελευθέρωση της Ελλάδας από τον τουρκικό ζυγό. Έτσι, η μεγάλη βιομηχανική και άλλη ανάπτυξη που αυτός έφερε στις περιοχές που λειτούργησε, λειτούργησε σαν πρόκληση, που στα μυαλά των περισσοτέρων Ελλήνων, είτε αυτοί είναι κυβερνώντες είτε απλός λαός, συνδυάστηκε με την πολυπόθητη ανάπτυξη της χώρας. Ούτε λίγο ούτε πολύ, η δημιουργία σιδηροδρομικών γραμμών θεωρήθηκε, ο υπ' αριθ. ένα παράγοντας για την ανάπτυξη, σε σημείο που να πιστεύεται ότι η κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών και μόνο, που θα συνέδεαν τα πιο αξιόλογα αστικά κέντρα μεταξύ τους, αλλά και την ενδοχώρα με τα λιμάνια, θα πυροδοτούσε την βιομηχανική και λοιπή ανάπτυξη της χώρας, και επι πλέον θα έκανε την χώρα διεθνές εμπορικό και διαμετακομιστικό κέντρο. Πολλοί μάλιστα πίστεψαν, ότι χωρίς σιδηρόδρομο είναι μάλλον αυτοπία να μιλάμε για ανάπτυξη. Όμως, η χαμηλή συσσώρευση κεφαλαίου και η μικρή παραγωγή, ενεργούν αρνητικά στην πραγματοποίηση αυτού του ονείρου, αφήνοντας σαν μόνη διέξοδο για την πραγματοποίησή του, τον εξωτερικό δανεισμό από τα μεγάλα χρηματιστικά κέντρα της δυτικής Ευρώπης, η προσφυγή όμως στα οποία δεν είναι εύκολη. Ήδη, ο δανεισμός της χώρας είναι η αιτία δυο διαδοχικών πτωχεύσεων (1827 και 1843) με αποτέλεσμα τον αποκλεισμό της από τη διεθνή χρηματαγορά. Οσον αφορά δε την δυνατότητα επενδύσεων για τη δημιουργία σιδηροδρόμων στην Ελλάδα από το χρηματιστικό κεφάλαιο, θα έπρεπε να αποκλεισθεί. Υπήρχαν η Ηλιοακκή Βιβλιοθήκη Θεόδωρου Σπυριδίου, ο οποίος έπαιξε σημαντικό ρόλο στο κεφάλαιο αυτό στις χώρες του. Αλλά ακόμα και στους σιδηροδρόμους, υπήρχε δυνατότητα πιο προσοδοφόρων επενδύσεων. Στη Γαλλία για το

ράδειγμα, η σιδηροδρομική προσπάθεια του 1842-46 χρηματοδοτείται κατά 50% από Άγγλους κεφαλαιούχους.

Έτσι, στην Ελλάδα, χρειάστηκαν 22 χρόνια για συζητήσεις και 12 χρόνια ακόμηση για την κατασκευή της πρώτης σιδηροδρομικής γραμμής, μήκους μόλις 8,5 χιλιομέτρων, η οποία συνέδεσε την Αθήνα (Θησείο) με τον Πειραιά, και η οποία εγκαινιάσθηκε στις 28 Φεβρουαρίου 1869. Είναι χαρακτηριστικό ότι, την ίδια περίοδο, σε ορισμένες χώρες κατασκευάζονταν μέχρι και το διπλάσιο μήκος γραμμής σε μια μέρα κατά μέσο όρο.

Για πρώτη φορά γίνεται πρόταση κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής, από την Αθήνα στον Πειραιά, από τον Γάλλο Φραγκίσκο Φεράλδη το 1835, όμως το όλο θέμα δεν ξεπέρασε το στάδιο των συζητήσεων και απλώς έδινε θέμα για να γράφουν κατά καιρούς οι εφημερίδες. Έτσι, η πρώτη σοβαρή προσπάθεια, γίνεται από την κυβέρνηση του Αλέξανδρου Μαυροκορδάτου, η οποία και εισάγει ένα νομοσχέδιο στη Βουλή στις 16 Ιουνίου 1855, με το οποίο και εγκρίνεται στις 18 Ιουλίου του ίδιου έτους, η κατασκευή της γραμμής αυτής. Η γραμμή θεωρείται αποδοτική, ακόμηση και αν απορροφήσει τη μισή κίνηση της Πειραιϊκής οδού (οδός Πειραιώς). Η δημοπρασία γίνεται στις 30/11/1857 και ανάδοχος ανακηρύσσεται έναν γαλλικό οίκο, με αντιπρόσωπο τον Φεράλδη, ο οποίος παίρνει το προνόμιο εκμετάλλευσής της για 72 χρόνια. Ο οίκος όμως αυτός το 1861 κηρύσσεται έκπτωτος, η δε κατασκευή της γραμμής κατακυρώνεται αυτή τη φορά στους Δεκάς, Δελαγορανή και Παγανέλη, οι οποίοι όμως σύντομα κηρύσσονται και αυτοί έκπτωτοι. Στο μεταξύ, μεσολαβεί η έξωση του Όθωνα και η παρατεταμένη πολιτική ρευστότητα που την ακολούθησε, και έτσι μόλις το 1867 αναλαμβάνει ο επόμενος υπονήπιος κατασκευαστής, ο οποίος δεν είναι άλλος από τον Άγγλο Εδ. Πίκερινγκ, ο οποίος όμως αδυνατεί και αυτός να ολοκληρώσει το έργο, το οποίο και τελικά ολοκληρώνεται από τους Άγγλους Εδ. Ονάκειο (βουλευτή) και Ερ. Τέυλερ (μηχανικό). Έτσι, η 28η Φεβρουαρίου 1869, είναι μια σημαντική μέρα στην ιστορία του Ελληνικού σιδηροδρόμου, αφού εκείνη της ημέρα κυκλοφορεί ο πρώτος συρμός μεταξύ Αθήνας και Πειραιά. Το 1874, η αγγλική εταιρεία θα μεταβιβάσει τα δικαιώματά της στην Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστης, η οποία και θα ιδρύσει, τον επόμενο χρόνο, την "εταιρεία του απ' Αθηνών εις Πειραιά σιδηροδρόμου".

Από την εποχή αυτή, οι προτάσεις για την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών θα πληθύνουν, όμως για 14 χρόνια περίπου, δεν θα γίνει δυνατό να κατασκευασθεί ούτε ένα χιλιόμετρο σιδηροδρομικής γραμμής, παρά μόνο μετά τον Κοιμητικό πόλεμο, παρατηρείται μια τάση, στους Άγγλους και Γάλλους τραπεζίτες να επεκτείνουν την χρηματοδοτική τους δραστηριότητα και έξω από τα σύνορα της χώρας τους,

αναζητώντας ευρύτερα περιθώρια κέρδους. Έτσι φτάνουμε στο έτος 1882, το οποίο αποτελεί σταθμό στην ιστορία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, αφού τότε αρχίζει η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας.

Αν την γραμμή Αθήνας Πειραιά την θεωρήσουμε μητροπολιτικό σιδηρόδρομο, όπως οπωσδήποτε εξελίχτηκε λίγα χρόνια αργότερα, με την ανάπτυξη των δυο πόλεων και επέκτασή του σε σήραγγα μέχρι την Ομόνοια το 1895, τότε αναμφισβήτητα η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή που λειτούργησε στην Ελλάδα, είναι η γραμμή Πύργου Κατακόλου, μήκους 13 χλμ, που εγκαινιάζεται το 1882.

Αν όμως το έτος 1882 είναι το έτος - αφετηρία για την δημιουργία του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, ο άνθρωπος που μπόρεσε να υλοποιήσει το όνειρο αυτό που λέγεται σιδηρόδρομος, είναι ο Χαρίλαος Τρικούπης, ο ανανεωτής αυτός Πρωθυπουργός της Ελλάδας. Μόνο μέσα στο 1882, στην διάρκεια της πρώτης του ουσιαστικά πρωθυπουργίας, θα υπογράψει οριστικές συμβάσεις για σιδηροδρομικές γραμμές συνολικού μήκους 700 χλμ, που θα καλύπτουν μεγάλο μέρος της χώρας, έχοντας προοπτική για άλλα 700 χλμ, περίπου. Στην πραγματικότητα, μετά την εποχή του Χαρίλαου Τρικούπη, δεν έγινε σχεδόν τίποτα καινούργιο στους σιδηροδρόμους, αφού ότι κατασκευάστηκε μέχρι το 1909, που τελιώνει η μεγάλη προσπάθεια για κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών, στηριζότανε στις κατευθύνσεις και στις βάσεις που έθεσε ο Τρικούπης.

Ο Τρικούπης πίστευε ότι, το κράτος οφείλει να εκμεταλλευθεί την βελτιωμένη εξωτερική του πίστη, να προσελκύσει ελληνικά και διεθνή κεφάλαια, και να προωθήσει, το συντομότερο δυνατό, με αυτά, την κατασκευή όλου του αναγκαίου σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, αλλά με το μικρότερο δυνατό κόστος και με την μικρότερη κρατική επιβάρυνση. Είναι αρκετά ρεαλιστής για να καταλάβει ότι, τα μεγάλα σχέδια των προκατόχων του για κατασκευή γραμμών διεθνούς πλάτους (1.435 μ.), τα οποία άλλωστε δεν κατάφεραν ποτέ να φτάσουν στο στάδιο της υλοποίησης, είναι αυθαδή. Έτσι προκρίνει για ολόκληρο το δίκτυο γραμμές μετρικού πλάτους, εκτός από τον βασικό άξονα προς Βορρά, ο οποίος προορίζεται να ενώσει την πρωτεύουσα με το Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, και ο οποίος θα έπρεπε να έχει γραμμή διεθνούς πλάτους. Η μετρική γραμμή είχε πολύ μικρότερο κόστος κατασκευής, εξαιτίας του μικρότερου βάρους των γραμμών και του μήκους των ξύλινων στρωτήρων, αλλά κυρίως εξαιτίας των μικρότερων καμπυλών και της αποφυγής της κατασκευής σιδηροδρόμων, ιδιαίτερα στην ορεινή χαρτογραφική Ελλάδα, όπως και στην Ελλάδα της χώρας σαν ορεινής, αραιοκατοικημένης και με μικρή παραγωγή και κίνηση δεν άφηνε ειδικές κέρδους στον σιδηρόδρομο.

για μερικά χρόνια, ενώ η ενσωμάτωση της χώρας στο διεθνές εμπορικό κύκλωμα, που θα επέβαλλε γραμμές διεθνούς πλάτους, δεν ήταν πιθανή για πολλά χρόνια ακόμα. Αλλά τότε, αν ο στόχος αυτός πραγματοποιούνταν μπορούσαν αυτές οι γραμμές να διαπλατυνθούν. Αντίθετα από τον Κουμουνδούρο, τις γραμμές αυτές τις έβλεπε σαν γραμμές τοπικού χαρακτήρα και όχι διεθνούς. Για τους λόγους αυτούς, το κόστος κατασκευής θα έπρεπε να ήταν χαμηλό, ώστε να κατασκευασθούν όσο το δυνατόν περισσότερες γραμμές, πριν εξαντληθούν οι δυνατότητες του κράτους για χρηματοδότηση, ενώ ο τοπικός χαρακτήρας των γραμμών, επέτρεπε το μικρό πλάτος. Ο Τρικούπης βιάζονταν και για έναν άλλο λόγο, γιατί προέβλεπε ότι οι ευνοϊκές για την Ελλάδα διεθνείς συγκυρίες θα μεταβάλλονταν σε λίγα χρόνια.

Οι υπόλοιπες βάσεις στις οποίες στηρίχτηκε η σιδηροδρομική πολιτική του Τρικούπη είναι α) επιχορήγηση του κατασκευαστή με 20.000 δραχ./χλμ, αντί της εγγύησης κέρδους 5% από το κράτος, μετά την έναρξη λειτουργίας του σιδηροδρόμου. Και αυτό γιατί, αντίθετα από τον Κουμουνδούρο, πίστευε ότι για πολλά χρόνια οι περισσότερες σιδηροδρομικές γραμμές δεν θα απέδιδαν κέρδη, και επομένως η επιβάρυνση του κράτους θα ήταν πολλαπλάσια με την εγγύηση ελάχιστου κέρδους. Αλλωστε υπολογίζει, και σωστά, ότι το ίδιο ακριβώς (20.000/χλμ) θα στοίχιζε και η κατασκευή δρόμων, και επομένως η δαπάνη δεν ήταν μεγάλη β) Μετά την πάροδο 15 ετών το κράτος θα συμμετέχει στα κέρδη της εταιρείας που θα ξεπερνάει το 7%, κατά 50% γ) Το κράτος, μετά 15 χρόνια, θα έχει δικαίωμα εξαγοράς της εταιρείας καταβάλλοντας την αξία του 50% του αποθεματικού κεφαλαίου. Αυτόν τον όρο τον έβαλε, όχι γιατί απέβλεπε στην κρατικοποίηση των σιδηροδρόμων, αλλά γιατί, προβλέποντας ότι μετά 15 χρόνια θα ήταν σε πλήρη απόδοση η γραμμή, απέβλεπε στο να μπορεί να εναγκάσει την εταιρεία να δεχθεί τις εύλογες απαιτήσεις του κράτους, μη επιτρέποντας έτσι στην εταιρεία να κάνει ότι θέλει. Βεβαίως δεν απέκλειε και την κρατικοποίηση σαν λύση, πρακτική που είχαν εφαρμόσει άλλες χώρες στην σιδηροδρομική τους πολιτική.

Χαρακτηριστικό του ρεαλισμού του Χαρίλαου Τρικούπη, είναι η τοποθέτησή του στη συζήτηση στη Βουλή για το Σιδηρόδρομο, πάνω στο θέμα του αν προτιμάει την κρατική από την ιδιωτική εκμετάλλευση των γραμμών. Είπε λοιπόν: "Εγώ κύριοι δεν έρχομαι να υποστηρίξω ενώπιον της Βουλής ουδέν σύστημα δεν είμαι ούτε υπέρ της συγκεντρώσεως ούτε υπέρ της αποκεντρώσεως, ούτε υπέρ των στενών σιδηροδρόμων ούτε υπέρ των ευρέων σιδηροδρόμων" δεν είμαι ούτε υπέρ της κατασκευής των σιδηροδρόμων, παρά του Δημοσίου, ούτε υπέρ της κατασκευής αυτών υπό εταιρειών απολύτως. πάντα ταύτα εξετάζω σχετικάς.....



Επομένως παρακαλώ την Βουλήν εις τα ζητήματα περί των σιδηροδρόμων να μην αναχωρεί απο αρχών γενικών.....δίδει τα ζητήματα ταύτα δεν είναι ζητήματα θεωρίας, είναι ζητήματα πρακτικά, ζητήματα ουμφέρο- ντος πρέπει να εξετάζονται κατά τας παρουσιαζόμενας περιστάσεις." Είναι χαρακτηριστικό των πεποιθήσεών του το ότι, όταν το 1887 εί- δε να διαψεύδονται οι ελπίδες του για ταχεία κατασκευή των προ- γραμματισμένων γραμμών, αποφασίζει ενεργότερη συμμετοχή του κρά- τους στην αθηροδρομική προσπάθεια. Ετσι, όπου η ιδιωτική πρωτοβου- λία δυσκολεύεται ή δεν ανταποκρίνεται, κατασκευάζει για λογαριασμό του κράτους τις γραμμές, τις οποίες και παραχωρεί για εκμετάλλευση.

Η αντιπολίτευση στήριζε τις θέσεις της σε μια υπόθεση για την οποία, δεν υπήρχε κανένα σίγουρο στοιχείο ότι θα γίνονταν πραγ- ματικότητα. Δηλαδή στο ότι η χώρα θα ενσωματωθεί στο διεθνές εμπο- ρικό κύκλωμα και ότι η Ελλάδα θα γίνει σιδηροδρομικό διαμετακομι- στικό κέντρο, με την προέκταση του διεθνούς εμπορικού δικτύου. Και η ιστορία δικαίωσε τον Τρικούπη, αφού καμμία απο τις γραμμές αυ- τές δεν κατασκευάστηκε. Ούτε η Δαλματική γραμμή, ούτε η γραμμή Αιυώνας - Ιωαννίνων, με ατμοπλοική σύνδεση με το Μπρίντζι. Αλλά ούτε και υπήρξε κανένα σοβαρό ενδιαφέρον για την ανέδειξη κάποιου ελληνικού λιμανιού σε τερματικό σιδηροδρομικό κέντρο του δρόμου προς την Αίγυπτο και τις Ινδίες. Αντίθετα η Ιταλία και ιδιαίτερα το Μπρίντζι, έπαιξαν αυτόν τον ρόλο, αν και μακρότερα απο την Αίγυ- πτο, γιατί δεν ήταν μόνο η θάλασσα απόσταση που έπαιξε ρόλο σ' αυ- τό.

Ετις 20, 24 και 25 Μαΐου του 1882, γίνεται η συζήτηση, για την σιδηροδρομική πολιτική στην Βουλή όπου Τρικούπης και Αντιπολί- τευση εκθέτουν τις απόψεις τους, ο δε Τρικούπης φέρνει για ψήφιση τρία νομοσχέδια, με τα οποία εγκρίνεται η κατασκευή τριών σιδηρο-δρομικών δικτύων. Το πρώτο αφορά την γραμμή Πειραιώς-Πατρών με διακλάδωση απο Κόρινθο προς Άργος, Ναύπλιο και Μύλους. Το δεύτε-ρο αφορά το Θεσσαλικό δίκτυο, με αφετηρία τον Βόλο, και το τρίτο τους σιδηροδρόμους Αττικής, που περιλαμβάνουν τις γραμμές Αθήνα - Λαύριο, με διακλάδωση απο το Ηράκλειο προς Κηφισιά.

Αλλά ας εξετάσουμε ξεχωριστά κάθε ενα δίκτυο και την ιστορία του.

#### α. Δίκτυο Πελοποννήσου

Το δικαίωμα και η υποχρέωση της "κατασκευής συοτάσεως και χρή- σεως του έργου", παραχωρείται στη Γενική Πιστωτική Τράπεζα της Ελ- λάδος η οποία, σύμφωνα με τη σύμβαση, ιδρύει στις 17/10/82 ανώνυμη εταιρεία με τον τίτλο " ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΛΟΠΟΝ- ΝΗΣΟΥ" η οποία, σύμφωνα με τη σύμβαση πάλι, θα εκμεταλλεύετανε το δίκτυο για 99 χρόνια, υπεύθυνη για την συντήρηση βελτίωση και επέ-

Επομένως παρακαλώ την Βουλήν εις τα ζητήματα περί των σιδηροδρόμων να μην αναχωρεί απο αρχών γενικών.....διότι τα ζητήματα ταύτα δεν είναι ζητήματα θεωρίας, είναι ζητήματα πρακτικά, ζητήματα συμφέροντος πρέπει να εξετάζονται κατά τας παρουσιαζομένας περιστάσεις." Είναι χαρακτηριστικό των πεποιθήσεών του το ότι, όταν το 1887 έβλεπε να διαψεύδονται οι ελπίδες του για ταχεία κατασκευή των προγραμματισμένων γραμμών, αποφασίζει ενεργότερη συμμετοχή του κράτους στην αθηροδρομική προσπάθεια. Έτσι, όπου η ιδιωτική πρωτοβουλία δυσκολεύεται ή δεν ανταποκρίνεται, κατασκευάζει για λογαριασμό του κράτους τις γραμμές, τις οποίες και παραχωρεί για εκμετάλλευση.

Η αντιπολίτευση στήριζε τις θέσεις της σε μια υπόθεση για την οποία, δεν υπήρχε κανένα σίγουρο στοιχείο ότι θα γίνονταν πραγματικότητα. Δηλαδή στο ότι η χώρα θα ενσωματωθεί στο διεθνές εμπορικό κύκλωμα και ότι η Ελλάδα θα γίνει σιδηροδρομικό διαμετακομιστικό κέντρο, με την προέκταση του διεθνούς εμπορικού δικτύου. Και η ιστορία δικαίωσε τον Τρικούπη, αφού κανένα απο τις γραμμές αυτές δεν κατασκευάστηκε. Ούτε η Δαλματική γραμμή, ούτε η γραμμή Αυλώνας - Ιωαννίνων, με ατμοπλοική σύνδεση με το Μπρίντζι. Αλλά ούτε και υπήρξε κανένα σοβαρό ενδιαφέρον για την ανάδειξη κάποιου ελληνικού λιμανιού σε τερματικό σιδηροδρομικό κέντρο του δρόμου προς την Αίγυπτο και τις Ινδίες. Αντίθετα η Ιταλία και ιδιαίτερα το Μπρίντζι, έπαιξαν αυτόν τον ρόλο, αν και μακρότερα απο την Αίγυπτο, γιατί δεν ήταν μόνο η θάλασσα απόσταση που έπαιξε ρόλο σ'αυτό.

Στις 20,24 και 25 Μαΐου του 1882, γίνεται η συζήτηση, για την σιδηροδρομική πολιτική στην Βουλή όπου Τρικούπης και Αντιπολίτευση εκθέτουν τις απόψεις τους, ο δε Τρικούπης φέρνει για ψήφιση τρία νομοσχέδια, με τα οποία εγκρίνεται η κατασκευή τριών σιδηροδρομικών δικτύων. Το πρώτο αφορά την γραμμή Πειραιώς-Πατρών με διακλάδωση απο Κόρινθο προς Άργος, Ναύπλιο και Μύλους. Το δεύτερο αφορά το Θεσσαλικό δίκτυο, με αφετηρία τον Βόλο, και το τρίτο τους σιδηροδρόμους Αττικής, που περιλαμβάνουν τις γραμμές Αθήνα - Λαύριο, με διακλάδωση απο το Ηράκλειο προς Κηφισιά.

Αλλά ας εξετάσουμε ξεχωριστά κάθε ένα δίκτυο και την ιστορία του.

#### α. Δίκτυο Πελοποννήσου

Το δικαίωμα και η υποχρέωση της "κατασκευής συστάσεως και χρήσεως του έργου", παραχωρείται στη Γενική Πιστωτική Τράπεζα της Ελλάδος η οποία, σύμφωνα με τη σύμβαση, ιδρύει στις 17/10/82 ανώνυμη εταιρεία με τον τίτλο " ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ" η οποία, σύμφωνα με τη σύμβαση και, θα εκμεταλλευότανε το δίκτυο για 99 χρόνια, υπεύθυνη για την συντήρηση βελτίωση και επέ-

κτασή του. Η υποχρέωση του αναδόχου αφορά την κατασκευή της γραμμής μέχρι την Πάτρα, με διακλάδωση προς Άργος, Ναύπλιο και Μύλους Ναυπλίου. Η υλοποίηση του έργου ξεκινάει με έντονο ρυθμό, ο οποίος μετά το 1885 γίνεται βραδύτερος, γιατί ο ανάδοχος αρχίζει να αντιμετωπίζει οικονομικές δυσχέρειες. Έτσι, μέσα στο 1884, ολοκληρώνεται και αρχίζουν να λειτουργούν τα τμήματα, Πειραιά - Ελευσίνας Μεγάρων και Κορίνθου Καλαμακίου. Η κατασκευή του τμήματος Κορίνθου - Καλαμακίου, έγινε ξεχωριστά για να ενωθεί, το συντομότερο, ο Κορινθιακός με τον Εαρωνικό κόλπο, με εξελιγμένο μέσο συγκοινωνίας, αφού η διώρυγα της Κορίνθου δεν είχε ακόμα κατασκευαστεί. Έτσι, η συγκοινωνία από Αθήνα προς Κόρινθο, γινότανε με τραίνο μέχρι την Ελευσίνα, με πλοίο μέχρι το Καλαμάκι και από εκεί με τραίνο μέχρι την Κόρινθο. Έντός του 1885 λειτουργούν τα τμήματα, Μέγαρα - Καλαμάκι και Κόρινθος - Κιάτο, εντός του 1886 τα τμήματα Κιάτο - Καμάρι, Κόρινθος - Άργος, Άργος - Μύλοι και Άργος - Ναύπλιο, εντός δε του 1887 ολοκληρώνεται η γραμμή μέχρι την Πάτρα. Στην συνέχεια οι Σ.Π.Α.Π. προχωρούν στην κατασκευή της γραμμής προς Πύργο, η οποία ολοκληρώνεται στις 29/3/1890. Τη γραμμή από τους Μύλους στην Καλαμάτα την αναλαμβάνει το 1888 "η Διεθνής Εταιρεία Οικοδομών και Εργολαβιών Δημοσίων Έργων" η οποία εδρεύει στο BRAINELE - COMPTÉ του Βελγίου, η οποία όμως αργότερα κηρύσσεται έκπτωτη και το έργο ολοκληρώνεται τελικά από τους Σ.Π.Α.Π., με αποτέλεσμα η γραμμή να τεθεί σε εκμετάλλευση στις 4/11/1899. Η γραμμή αυτή κατασκευάσθηκε για λογαριασμό του δημοσίου, επειδή δεν υπήρχε ενδιαφέρον του ιδιωτικού κεφαλαίου να επενδύσει με τους όρους που κατασκευάσθηκαν οι άλλες γραμμές. Είναι μια ρεαλιστική απόκλιση του Χαρ.Τρικούπη από τις προεκτεθείσες αρχές του, για την οποία θα μιλήσω όταν αναφερθώ στους Σιδ.Βορειοδυτικής Ελλάδας. Έτσι δεν μένει παρά το τμήμα Πύργος - Ζευγολατιδί, για να ολοκληρωθεί το δίκτυο της Πελοποννήσου όπως είναι σήμερα, το οποίο και αναλαμβάνουν να κατασκευάσουν οι Σ.Π.Α.Π. για λογαριασμό του κράτους και το οποίο παραδίδεται για εκμετάλλευση στις 7/9/1902. Παράλληλα έχουν ήδη κατασκευαστεί οι διακλάδωσεις προς Κυλλήνη, Ολυμπία, Μεσσήνη, Καλάβρυτα (οδοντωτός), Μεγαλόπολη και Κυπαρισία, ενώ οι γραμμές Κυπαρισία - Φιλιατρά - Πύλος, Ολυμπία - Καρύταινα - Λεοντάρι - Σπάρτη - Γύθειο και Καλάβρυτα - Μαζεύικα - Τρίπολι, οι οποίες περπατούσαν στο αρχικό σχέδιο Τρικούπη, δεν κατασκευάστηκαν ποτέ. Το μόνο τμήμα που προστέθηκε από τότε μέχρι σήμερα στο δίκτυο, είναι η διακλάδωση από τον Ισθμό στο Λουτράκι, η οποία κατασκευάσθηκε το 1953.

Στις 13/9/81, ο Κουμουνδούρος υπογράφει σύμβαση με τον Ιταλό μηχανικό E. DE CHIRICO, αντιπρόσωπο του Κωνσταντινουπολίτη Τραπεζίτη Θ. Μαυρογορδάτου, για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής από τον Βόλο στην Λάρισα. Όμως ο Χαρίλαος Τρικούπης, που αναλαμβάνει σελίγο πρωθυπουργός, είναι αντίθετος με την σύμβαση αυτή, επειδή πιστεύει ότι, η ανάθεση αυτού του εύκολου και προσοδοφόρου τμήματος, θα δυσκολέψει την κατασκευή του υπόλοιπου Θεσσαλικού δίκτυου. Έτσι θα επιτύχει την αναθεώρηση της σχετικής σύμβασης και τον Μάιο του 1882 υπογράφεται καινούργια, η οποία και εγκρίνεται με νόμο από την Βουλή, με βάση την οποία ο Θ. Μαυρογορδάτος αναλαμβάνει να κατασκευάσει σιδηροδρομική γραμμή από τον Βόλο στην Λάρισα και από το Βελεστίνο στην Καλαμπάκα δια μέσου Φαρσάλων, Καρδίτσας και Τρικάλων, συνολικού μήκους 202 χλμ, με τους ίδιους όρους που θέσε ο Τρικούπης και για τα άλλα δίκτυα. Τον Οκτώβριο του ίδιου έτους, ιδρύεται η Εταιρεία των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας και τον Απρίλιο του 1884 εγκαινιάζεται το τμήμα Βόλος-Λάρισα, μέχρι δε τον Ιούνιο του 1886 ολοκληρώνεται όλο το προβλεπόμενο από τη σύμβαση δίκτυο. Η εταιρεία όμως, περνάει κρίση, γιατί μια σειρά κακών εσοδειών σταματούσταν στον Θεσσαλικό κάμπο, μειώνουν αισθητά το σχετικά μικρό μεταφορικό έργο, η δε πολιτική και οικονομική κρίση των ετών 1885 - 88, χειροτερεύει ακόμη την κατάσταση, η οποία βελτιώνεται κάπως το 1889, οπότε και αποφασίζεται η κατασκευή της γραμμής Βόλου - Λεχωνίων, χωρίς κρατική επιχορήγηση, αποβλέποντας στην επίτευξη κερδών από αυτή, και η οποία το 1903 επεκτείνεται μέχρι τις Μηλιές. Η γραμμή αυτή έχει πλάτος 0,60 μ. Το δίκτυο αυτό, μετά την λειτουργία της διεθνούς πλάτους γραμμής Αθήνας - συνόρων, έχασε αρκετό μεταφορικό έργο, αφού η Θεσσαλία δεν εξυπηρετούνταν πλέον αποκλειστικά από το δίκτυο αυτό, με τη μεσολάβηση του λιμανιού του Βόλου, αλλά κατευθείαν με την Αθήνα και τον Πειραιά από τη νέα γραμμή.

#### γ. Σιδηροδρόμοι Αττικής

Όπως εξέθεσα πιο πάνω, η τρίτη σύμβαση που υπογράφει ο Τρικούπης και φέρνει στη Βουλή για επικύρωση τον Μάιο του 1882, αφορά τους σιδηροδρόμους Αττικής. Το δίκτυο αυτό το οποίο περιλαμβάνει τη γραμμή μετρικού πλάτους από την Αθήνα στο Λαύριο, με διακλάδωση από το Ηράκλειο στην Κηφισιά, αναλαμβάνει την υποχρέωση να κατασκευάσει η εταιρεία Μεταλλουργείων του Λαυρίου, της οποίας Πρόεδρος του Δ.Σ είναι ο Δ. Μουτσόπουλος. Τον Δεκέμβριο του 1882, ιδρύεται απ' αυτήν η εταιρεία των Σιδηροδρόμων Αττικής, το δε 1885 εγκαινιάζεται η λειτουργία της γραμμής.

Και η σύμβαση αυτή είναι η πρώτη που γίνεται με τις άλλες, με τη διαφορά ότι δεν παρέχεται χιλιομετρική επιχορήγηση, το δε κράτος συμ-

μετέχει απο την έναρξη λειτουργίας της κατά 50% στα κέρδη της νέας εταιρείας που υπερβαίνουν το 3%. Η διαφορά αυτή, οφείλεται στο ότι η εταιρεία Μεταλλουργείων Λαυρίου, είχε κάποιο χρέος προς το Ελληνικό δημόσιο, το οποίο είχε εκτιμηθεί απο την Κυβέρνηση σε 6.000.000 δραχμές, και για το οποίο το δημόσιο είχε προσφύγει στα Δικαστήρια. Το χρέος αυτό είχε δημιουργηθεί απο τον προκάτοχο της εταιρείας Σερπιέρη. Έτσι ο Τρικούπης επέτυχε την διάθεση του ποσού αυτού για την κατασκευή του δικτύου της Αττικής, λύνοντας συμβιβαστικά τη διαφορά. Ο Τρικούπης, προβλέποντας την ταχύτερη ανάπτυξη της πρωτεύουσας και των προαστίων της, καταλαβαίνει ότι η γραμμή αυτή θα είναι η πιο αποδοτική απο όλες τις άλλες, και ότι έτσι θα ωφεληθεί το κράτος απο την συμμετοχή του στα σίγουρα κέρδη της εταιρείας και η Αθήνα απο την κατασκευή μιας γραμμής απαραίτητης για την εξυπηρέτηση των αυξανόμενων αναγκών της. Ο Τρικούπης δικαιώνεται στις προβλέψεις του, όμως η εταιρεία επιτυγχάνει την τροποποίηση της αρχικής σύμβασης, όταν γίνεται πρωθυπουργός ο Θεόδωρος Δεληγιάννης, αυξάνοντας το 3% σε 7%, με αμφίβολα ανταλλάγματα για διαμόρφωση της Κηφισιάς.

#### δ. Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος

Τον Οκτώβριο του 1887, ο Χαρ. Τρικούπης, υπογράφει σύμβαση με ένα Βελγικό οίκο, με την οποία ο τελευταίος αναλαμβάνει την υποχρέωση να κατασκευάσει, για λογαριασμό του κράτους, σιδηροδρομική γραμμή μετρικού πλάτους απο το Αγρίνιο στο Μεσολόγγι, μήκους 44 χλμ. Το απαιτούμενο ποσό θα καταβάλλει ο ανάδοχος, αναγνωριζόμενο όμως σαν κρατικό δάνειο με τόκο 6%. Η αλλαγή στρατηγικής του Τρικούπη, η οποία παρατηρείται και σε άλλες γραμμές, όπως προανέφερα, μετά το 1886, οφείλεται στην αποθυμία του ιδιωτικού κεφαλαίου να αναλάβει την κατασκευή τους, έστω και με επιχορήγηση του κράτους, μετά τις οικονομικές δυσχέρειες που αντιμετωπίζουν οι νεοσύστατοι σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου και Θεσσαλίας, αλλά και της αμφίβολης απόδοσης των γραμμών αυτών.

Το έργο περατώνεται το 1889, και την εκμετάλλευσή του αναλαμβάνει η κατασκευάστρια εταιρεία. Όμως ο Τρικούπης θέλει να επεκτείνει την γραμμή μέχρι το Κρυονέρι (16 χλμ), ώστε να συνδεθεί η γραμμή αυτή με την Πάτρα αεροπορικά και εκεί με το δίκτυο των Σ.Π.Α.Π., προκρίνοντας το αρχικό του σύστημα της επιχορήγησης για το τμήμα αυτό.

Οι Βέλγοι δεν δέχονται τους προτεινόμενους όρους, γι' αυτό και ο Τρικούπης τους αφαιρεί το δικαίωμα εκμετάλλευσής της γραμμής, το οποίο και προσφέρει στον Χ. Αποστολίδη, ο οποίος ιδρύει την εταιρεία του σιδηροδρομικού Βελγικού Ομίλου Ελλάδος, Τμήμα Αττικής. Ο Αποστολίδης αναλαμβάνει την γραμμή απο τους Βέλγους, και το 1891 παράβδει για εκμετάλλευσή

την επέκταση της γραμμής μέχρι το Κρουνέρι, καθώς και την απαραίτητη αποβάθρα, και ατμόπολοιο για την επικοινωνία με την Πάτρα. Το 1896 κατασκευάζεται διακλάδωση προς τον Αχελώο ποταμό, για την εκμετάλλευση της ξυλείας, η μεταφορά της οποίας προσπορίζει αρκετά κέρδη στην εταιρεία. Η μείωση όμως της σταφιδοπαραγωγής από το 1900 έως το 1902 στην Πελοπόννησο, προκαλεί πτώση της ζήτησης ξυλείας, η οποία χρησιμοποιούνταν κυρίως για κατασκευή κιβωτίων ουσκευάσας σταφίδας, με αποτέλεσμα η εταιρεία να αντιμετωπίζει οικονομικές δυσχέρειες. Το 1909 κατασκευάζεται μια διακλάδωση προς το κέντρο του Μεσολογγίου και μια προς την κωμόπολη της Κατοχής, οι οποίες αυξάνουν αρκετά το μεταφορικό έργο της εταιρείας.

#### ε. Σιδηρόδρομος Αθηνών - Λάρισας - Συνόρων

Όπως ανέφερα και πιο πάνω, η γραμμή αυτή ήταν η μόνη από το πρόγραμμα του Τρικούπη που σχεδιάζονταν σε διεθνής γραμμή και επομένως με πλάτος 1,435 μ.

Η γραμμή αυτή, εκτός του αναπτυξιακού της ρόλου, έχει και μεγάλη στρατηγική και εθνική σημασία για τη χώρα, αφού απ' αυτή θα μεταφέρονταν τα στρατεύματα και τα αναγκαία εφόδια προς τα σύνορα, σε περίπτωση πολέμου ή επιστράτευσης. Είναι γνωστό δε, ότι εκείνη την εποχή, ήταν πολύ συνηθισμένη πρακτική ο αποκλεισμός των ελληνικών λιμανιών και ιδιαίτερα του Πειραιά, από τις μεγάλες δυνάμεις και ιδιαίτερα από την Αγγλία, κάθε φορά που διαφωνούσαν με την Ελληνική στρατιωτική κινητοποίηση. Έτσι ο μόνος τρόπος ταχείας και απρόσκοπτης μετακίνησης στρατού και εφοδίων προς τα σύνορα, ήταν η σιδηροδρομική, η οποία όμως προϋπέθετε την κατασκευή της γραμμής αυτής. Αλλά η γραμμή αυτή θα ήταν μελλοντικά και η μόνη οδός για την σύνδεση με το Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, γι' αυτό και θα έπρεπε να έχει διεθνές πλάτος.

Προσπάθειες και προτάσεις για την κατασκευή της γραμμής αυτής έγιναν από την αρχή της δεκαετίας του 1870 ακόμα, με αποκορύφωμα την υπογραφή από τον Κουμουνδούρο σύμβασης κατασκευής της με τον L. PERDOUX η οποία όμως ακυρώνεται από τον Χαρ. Τρικούπη, όταν ο τελευταίος γίνεται πρωθυπουργός, γιατί ο ανάδοχος δήλωσε αδυναμία να την κατασκευάσει, αν δεν τροποποιηθεί η σύμβαση που υπέγραψε. Έτσι το 1889 προκηρύσσεται από τον Τρικούπη νέος διεθνής διαγωνισμός, τον οποίο κερδίζει αγγλικός όμιλος κεφαλαιούχων. Όμως στα μέσα του έτους 1893, η αγγλική εταιρεία που ανέλαβε την κατασκευή της γραμμής για λογαριασμό του κράτους, αδυνατεί να συνεχίσει το έργο, παρ' όλο που έχει εισπράξει ήδη 21.000.000 φράγκα από το κράτος. Έτσι το έργο μένει ημιτελές και τίμια Γεωργιάδης Α.Π.Θ. υπογράφεται νέα σύμβαση για ολοκλήρωση του έργου, μεταξύ του τότε πρωθυπουργού Γ:

θεοτόκη και του "Συνδικάτου κατασκευής σιδηροδρόμων εν Ανατολή" που εκπροσωπεί ο Βαρώνος G. DE REUTER. Το συνδικάτο υποχρεώνεται να εκδώσει δάνειο με εγγυημένο τόκο 5%, πραγματικού κεφαλαίου 35.000.000 φράγκων, για το τμήμα Πειραιά - Δεμερλί και 10.000.000 για το τμήμα Δεμερλί - Συνδρών. Η συσταθησόμενη εταιρεία θα έχει και την εκμετάλλευση της γραμμής εισπράττοντας αποζημίωση κατά χλμ απο το κράτος, ανάλογα με τα έσοδα.

Τον Φεβρουάριο του 1902 ιδρύεται εταιρεία με την επωνυμία "Εταιρείων Ελληνικών Σιδηροδρόμων" και αρχίζει η κατασκευή της γραμμής. Έτσι τον Μάρτιο του 1904, παραδίδονται στην κυκλοφορία τα πρώτα 121 χλμ, το 1908 η γραμμή φτάνει στην Λάρισα, και στο τέλος του 1909 η γραμμή φτάνει στα τουρκικά σύνορα (Παπαπούλι). Συγχρόνως κατασκευάζονται και διακλαδώσεις προς Χαλκίδα από Οινόη και προς Λαμία - Στυλίδα απο το Λιανοκλάδι. Όμως η ένωση των Ελληνικών σιδηροδρόμων με το Ευρωπαϊκό δίκτυο δεν θα επιτευχθεί, παρά μόνο μετά την απελευθέρωση της Μακεδονίας και το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου.

Το 1914, το κράτος εξαγοράζει απο την Γαλλική εταιρεία το δίκτυο, και αναθέτει σε Γαλλική εταιρεία επίσης την κατασκευή για λογαριασμό του, μιας ενωτικής γραμμής, η οποία θα ενώσει το Παπαπούλι με το Πλατύ, συναντώντας εκεί την γραμμή Θεσσαλονίκης - Φλώρινας - Μοναστηρίου. Η ενωτική αυτή γραμμή, ολοκληρώνεται το 1916, και επιτυχάναται έτσι η σύνδεση της Αθήνας με το Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, δια μέσου Θεσσαλονίκης και της Γιουγκοσλαβίας, αλλά ο πρώτος συρμός για την Θεσσαλονίκη θα κυκλοφορήσει το 1918, ο δε πρώτος συρμός για το εξωτερικό θα κυκλοφορήσει μόλις το 1920, μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου και μετά την παράδοση όλων των γραμμών της Μακεδονίας, από τους συμμάχους, πού τις είχαν καταλάβει για τις ανάγκες του πολέμου, στις εταιρείες που τις εκμεταλλεύονταν.

Με την ολοκλήρωση της γραμμής προς τα σύνορα, και στη συνέχεια με την επέκτασή της μέχρι την Θεσσαλονίκη, ολοκληρώνεται η Ελληνική σιδηροδρομική πολιτική, όπως την διαμόρφωσε βασικά ο Τρικούπης. Έτσι το 1910, η Ελλάδα διαθέτει σιδηροδρομικές γραμμές μήκους 1.584 χλμ, από τα οποία μόνο τα 441 είναι διεθνούς πλάτους, δηλαδή 1.435

Από το 1916 και μετά, δηλαδή μετά την αποπεράτωση της ενωτικής γραμμής, που ένωσε το δίκτυο των ελληνικών σιδηροδρόμων με το δίκτυο των σιδηροδρόμων της Μακεδονίας στο Πλατύ, ελάχιστα χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής προστέθηκαν, στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Η χιλιομετρική του αύξηση οφείλεται, σχεδόν αποκλειστικά, στην γεωγραφική επέκταση της χώρας, με την προσάρτηση των νέων χωρών.

Έτσι με την απελευθέρωση της Μακεδονίας και της Θράκης, μετά το

1912, στο Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο προστέθηκαν οι εξής γραμμές, οι οποίες είχαν κατασκευασθεί από την Οθωμανική Αυτοκρατορία, στα εδάφη που τώρα κατέχει η Ελλάδα.

1. Η γραμμή από την Θεσσαλονίκη στο Μοναστήρι, το οποίο μετά το 1912 είναι Γιουγκοσλαβικό, δηλαδή από τη Θεσσαλονίκη μέχρι τα Γιουγκοσλαβικά σύνορα. Η γραμμή αυτή, περνάει από την Βέρροια και την Εδεσσα και την εκμετάλλευσή της είχε η εταιρεία των Ανατολικών σιδηροδρόμων.

2. Η γραμμή μέχρι την Ειδουμένη, δηλαδή μέρος της γραμμής Θεσσαλονίκης-Σκοπίων, της οποίας την εκμετάλλευση είχε επίσης η εταιρεία των Ανατολικών Σιδηροδρόμων.

3. Η γραμμή από Θεσσαλονίκη προς Αλεξανδρούπολη, της οποίας την εκμετάλλευση είχε η εταιρεία του ενωτικού σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκη - Κωνσταντινούπολης.

Το 1915, η Ελληνική Κυβέρνηση ανέλαβε την διοίκηση όλων των Μακεδονικών γραμμών, αργότερα δε εξαγόρασε, από τις πιο πάνω εταιρείες, και τα δικαιώματά τους σ' αυτές. Στο μεταξύ, με τον νόμο 2144/20, το Ελληνικό κράτος συνέστησε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, με την επωνυμία "Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους (Σ.Ε.Κ.), στο οποίο το κράτος υπήγαγε όλες τις γραμμές τις οποίες είχε κατά καιρούς εξαγοράσει. Οι Σ.Ε.Κ., ανέλαβαν επίσης κατά κυριότητα και εκμετάλλευση, και μια γραμμή, πλάτους 0.60 μ., την οποία είχαν κατασκευάσει οι σύμμαχοι το 1916, για στρατιωτικούς λόγους, και η οποία έκανε τον Σταυρό της Χαλκιδικής, στον Στρυμωνικό κόλπο, με το Σαρακλί, κοντά στον Λαγκαδά της Θεσσαλονίκης, και η οποία γραμμή αποξηλώθηκε το 1955. Τη γραμμή αυτή είχε εξαγοράσει το Ελληνικό κράτος από τους συμμάχους.

Ένα άλλο δίκτυο, το οποίο περιήλθε στην Ελλάδα μαζί με την θρόνη, είναι η γραμμή η οποία από την Αλεξανδρούπολη, παράλληλα με το Έβρο ποταμό, φθάνει στο Ορμένιο και εισέρχεται στην Βουλγαρία, στο Σβίλεγκραδ, μήκους 174 χλμ σήμερα, και η οποία στον συνοριακό σταθμό του Πυθίου έχει διακλάδωση προς Κωνσταντινούπολη. Είναι αυτή η οποία και σήμερα συνδέει την Ελλάδα με την Τουρκία, αλλά και με την Βουλγαρία, στο σημείο εκείνο. Η γραμμή αυτή, είναι λείψανο των γραμμών της εταιρειαστων ανατολικών σιδηροδρόμων. Η γραμμή αυτή παρέμεινε στην κυριότητα και την εκμετάλλευση της Γαλλο-Ελληνικής εταιρείας των σιδηροδρόμων και δεν περιήλθε στους Σ.Ε.Κ.

Οι γραμμές οι οποίες κατασκευάστηκαν μετά το 1916, είναι α) η ούνδεση της φλώρινας με την γραμμή Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου, μήκους 5 χλμ, η οποία αποπερατώθηκε το έτος 1931, β) η διακλάδωση από τον Ισθμό Βιθυνίας, στην οποία πρώτα κατασκευάστηκε η διακλάδωση



που απο τον Στρυμόνα ένωσε το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο με τον Βουλγαρικό, και λειτούργησε το 1966 και δ) η διακλάδωση απο το Αμύνταιο στην Κοζάνη, μήκους 69 χλμ, η οποία αποπερατώθηκε το 1955 και τέθηκε σε λειτουργία απο το 1957 και η οποία απέβλεπε κυρίως στην εξυπηρέτηση του βιομηχανικού και εξορυκτικού κέντρου της Πτολεμαΐδας, το οποίο τότε είχε αρχίσει να δημιουργείται. Το Ρούρ της Ελλάδας, όπως είχε αποκλεισθεί.

Απο το 1916 λοιπόν, δεν έχουμε καμιά αξιόλογη αύξηση του δικτύου. Η μόνη σοβαρή προσπάθεια για τη δημιουργία νέας γραμμής είναι η σύμβαση που υπέγραψε το 1925, η τότε κυβέρνηση, με μια Βελγική εταιρεία, για την κατασκευή γραμμής διεθνούς πλάτους, μεταξύ Καλαμπάκας - Κοζάνης - Βέροιας, η οποία θα ένωσε το θεσσαλικό δίκτυο με την γραμμή Θεσσαλονίκης - Βέροιας - Φλώρινας.

Μέχρι το 1932, η γραμμή αυτή στοίχισε στο Ελληνικό κράτος, 5.000.000 Δολάρια και 30.500.000 δραχμές, παρ'όλο ότι είχε ελάχιστα προχωρήσει. Η γραμμή θα είχε μήκος 181 χλμ, αν και είχαν δημιουργηθεί σοβαρές αμφιβολίες για το αν θα έπρεπε να κατευθυνθεί προς τη Βέροια, διασχίζοντας τον ορεινό όγκο του Βερμίου και ανεβάζοντας έτσι το κόστος κατασκευής της σε απαγορευτικό για την Ελλάδα της εποχής επίπεδο. Αντί του σχεδίου αυτού, είχε προταθεί η συνέχισή της, μετά την Κοζάνη, προς το Αμύνταιο, και η σύνδεσή της εκεί με την γραμμή της Φλώρινας.

Η γραμμή αυτή σταμάτησε το 1932, με την παγκόσμια οικονομική κρίση, και τελικά δεν συνεχίστηκε μετά τον πόλεμο. Τα έργα υποδομής της είναι ακόμα ορατά, ακόμα και οι σήραγγές της, σ'όποιον ταξιδεύει απο την Καλαμπάκα προς το Μέτσοβο.

Μια άλλη απόπειρα επέκτασης του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, έγινε λίγο πριν τον πόλεμο, με προοπτική την ένωση της Θεσσαλονίκης με την Αμφίπολη και απο εκεί με την γραμμή Αλεξανδρουπόλεως στην Μυρίνη. Το μόνο τμήμα που κατασκευάστηκε, ήταν Μυρίνη - Αμφίπολη.

Σήμερα, το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο έχει μήκος 2.577 χλμ.

Για να δοθεί μια ολοκληρωμένη εικόνα της πορείας και της ιστορίας των Ελληνικών σιδηροδρόμων θα πρέπει να σημειωθεί ότι, οι σιδηρόδρομοι Β.Α. Ελλάδας και οι σιδηρόδρομοι Αττικής, έπαψαν υφιστάμενοι σαν ξεχωριστά δίκτυα (οι πρώτοι το 1953 και οι δεύτεροι το 1929) και περιήλθαν στους Σ.Π.Α.Π., ενώ οι σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας και οι Γαλλοελληνικοί Σιδηρόδρομοι της Θράκης, οι μεν πρώτοι εκχωρήθηκαν δε δεύτεροι εξαγοράστηκαν, το 1955 απο τας Ε.Κ. Τέλος, οι Σ.Π.Α.Π. εντάχθηκαν με τους Γ.Ε.Κ. το 1962 με το Ν.Δ. 4216/1962, και απο τότε, οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι είναι κάτω απο ενιαία διο-

κηση, από δε της 1ης Ιανουαρίου 1971, οι Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους λειτουργούν με την μορφή Α.Ε., της οποίας όμως τον έλεγχο έχει το κράτος, το οποίο είναι και ο μοναδικός μέτοχος, μετονομασθέντες σε " Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδας " (Ο.Σ.Ε). Ήδη ο Ο.Σ.Ε έχει μετατραπεί σε κοινωνικοποιημένη επιχείρηση. Τέλος, μετά το 1960, έπαυσαν σταδιακά να είναι σε εκμετάλλευση, τα τμήματα Αργος - Ναύπλιο, Βαρθολομιά - Α.Κυλλήνης, οι σιδηρόδρομοι Β.Δ Ελλάδας, οι σιδηρόδρομοι Αττικής και το τραϊνάκι Βόλου - Πηλίου, και για την επιβατική κίνηση η γραμμή Λιανοκλάδι - Λαμία - Στυλίδα.

### Γ' ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ

Είδαμε, στα προηγούμενα κεφάλαια, την γρήγορη διάδοση και ανάπτυξη του σιδηρόδρομου στον 19<sup>ο</sup> αιώνα, ιδιαίτερα στις αναπτυγμένες χώρες, και παρακολουθήσαμε, βήμα προς βήμα, τις δυσκολίες που αντιμετώπισε η προσπάθεια για την δημιουργία του Ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Είδαμε ακόμα ότι το δίκτυο αυτό, χρειάστηκε πολλά χρόνια, πολλές συζητήσεις και πολλές αποτυχημένες προσπάθειες για να αρχίσει να κατασκευάζεται, αλλά και κάπου 30 χρόνια για να ολοκληρωθεί, έστω και στην περιορισμένη έκταση που έχει ακόμα και σήμερα. Για να βγάλουμε όμως τα απαραίτητα συμπεράσματα, θα πρέπει να αναλύσουμε τα δυο αυτά φαινόμενα ξεχωριστά.

Η ανακάλυψη, ανάπτυξη και διάδοση του σιδηρόδρομου στην Δυτική Ευρώπη και στις Η.Π.Α., συμπίπτει χρονικά, με τις κοσμογονικές μεταβολές που έγιναν, στις αρχές του περασμένου αιώνα, στις παραγωγικές σχέσεις και στην κοινωνική δομή των χωρών αυτών. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι, η Βιομηχανική και τεχνολογική επανάσταση, που άρχισαν στο τέλος του 18<sup>ου</sup> αιώνα, και ο καπιταλισμός, είναι αυτά που γέννησαν το σιδηρόδρομο και δημιούργησαν τις προϋποθέσεις ανάπτυξής του. Όμως όσο σωστό είναι αυτό, άλλο τόσο αποτελεί μια πραγματικότητα και το ότι ο σιδηρόδρομος, λειτούργησε σαν αναγκαία προϋπόθεση για την ανάπτυξη και προώθηση της συσσώρευσης των κεφαλαίων, την αλλαγή και την διεύρυνση της αγοράς, που οδήγησαν στην ανασύνταξη του κοινωνικού και οικονομικού χώρου. Δηλαδή, ο σιδηρόδρομος δεν μπορούσε να αναπτυχθεί χωρίς την ανάπτυξη της βιομηχανίας, της τεχνολογίας και χωρίς την συγκέντρωση του κεφαλαίου, αλλά και αυτά δεν θα μπορούσαν να βασίσουν τον ιστορικό του σιδηρόδρομο χωρίς τον σιδηρόδρομο. Ο σιδηρόδρομος θα επιταχύνει την διάβρωση των προηγούμενων παραγωγικών σχέσεων, με την διεύρυνση της αγοράς και με την αναγκαιότητα για συγκέντρωση μεγάλων κεφαλαίων που δημιουργεί. Τα νέα βιομηχανικά κέντρα, θα δημιουργηθούν εκεί, όπου παράγει ο σιδηρόδρομος και γύρω από αυτά θα συγκεντρωθούν οι στρατιές των εργατών, που έρχονται να πιάσουν δου-

εία στα εργοστάσια. Από την άλλη μεριά, για να κατασκευαστούν αυτά τα τεράστια έργα, θα απαιτηθεί μεγάλη συγκέντρωση κεφαλαίων, που θα οδηγήσει στην δημιουργία αρχικά και στην κυριαρχία μετέπειτα των μεγάλων εταιρειών. Τα μεγάλα σιδηροδρομικά κέντρα, θα μεταβληθούν σε κέντρα αποδόσεων τα οποία θα συντρίψουν την μικρή επιχείρηση.

Εκεί που η σχέση σιδηρόδρομου και ουσσώρευσης είναι περισσότερο εμφανής, είναι στις Η.Π.Α όπου, η εκμετάλλευση της δύσης, η οποία έφερε την μεγάλη ουσσώρευση των κεφαλαίων, θα ήταν αδύνατη χωρίς την ανακάλυψη του σιδηρόδρομου, αλλά και η κατασκευή αυτού του μοναδικού με έκταση δικτύου, θα ήταν αδύνατη χωρίς την συγκέντρωση των κεφαλαίων.

Έτσι θα φθάσουμε στο τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα, να δούμε τον οικονομικό φιλελευθερισμό να περιορίζεται σημαντικά, και να παραχωρεί την θέση του στην μεγαλύτερη επέμβαση του κράτους, το οποίο και διαμορφώνει τους νέους κανόνες που απαιτούνται για την λειτουργία του συστήματος. Ο σιδηρόδρομος αναδεικνύεται, ολο και περισσότερο, σε πρακτικό, πολιτικό και οικονομικό όπλο στα χέρια του κράτους, εξυπηρετώντας τις γεωπολιτικές βλέψεις του, αλλά και τις βλέψεις της τάξης που έχει στα χέρια της την οικονομία και τα κεφάλαια. Έτσι, μετά το 1870, αρχίζουν να δημιουργούνται διακρατικές πλέον γραμμές.

Κάτω από τις νέες αυτές συνθήκες, τα τελευταία 30 χρόνια του 19<sup>ου</sup> αιώνα, βλέπουμε να κατασκευάζονται σιδηροδρομικές γραμμές και σε χώρες, οι οποίες δεν είχαν καμία από τις προϋποθέσεις, που οδήγησαν στην δημιουργία του σιδηρόδρομου στο δεύτερο τέταρτο του αιώνα. Παρατηρείται δε το φαινόμενο, όχι μόνο να μην αναπτύσσεται μεγάλη βιομηχανία με την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών, στις χώρες αυτές, αλλά αντίθετα, αυτή που τυχόν υπάρχει να καταστρέφεται. Ο ανταγωνισμός με την βιομηχανία των αναπτυγμένων χωρών, είναι πια αδιανόητος. Στις χώρες αυτές, η αλλαγή είναι αργή και οι προκαπιταλιστικές σχέσεις διατηρούνται σε μεγάλο βαθμό. Μικρές εξαιρέσεις, που οφείλονται σε τοπικές ιδιομορφίες ή διαφορετικές συγκυρίες, δεν αναιρούν το κανόνα. Εδώ δηλαδή ο σιδηρόδρομος, αντί να αναπτύξει την βιομηχανία, διευκολύνει την ροή των εμπορευμάτων προς τις χώρες αυτές και αναπτύσσει το εξωτερικό εμπόριο, μειώνοντας το κόστος μεταφοράς. Έτσι, θέτει εκποδών και την τελευταία δυνατότητα για ανάπτυξη. Αυτή δηλαδή που πηγάζει από την σχετικότητα του κόστους στον εξωτερικό ανταγωνισμό, σε μια σχετικά κλειστή εθνική οικονομία.

Ας δούμε όμως αν στην Ελλάδα υπήρχαν οι προϋποθέσεις για παρόμοια ανάπτυξη των σιδηροδρόμων, στο δεύτερο και τρίτο τέταρτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα, και αν ο σιδηρόδρομος μπορούσε να παίξει τον αναπτυξιακό του ρόλο και στην Ελλάδα. Επιμέλεια: Βιβλιοθήκη Θεόφραστο - Τμήμα Γεωλογίας ΑΕΡΘΠΗ.

Για να δημιουργηθεί βιομηχανία την εποχή εκείνη, έπρεπε να συ-

Ελλάδα της εποχής, ήταν μικρό, γεγονός που καθιστούσε προβληματική την απόδοση της επένδυσης. Επι πλέον, ένα μέρος του μεταφορικού αυτού έργου, το εκάλυπταν οι θαλάσσιες συγκοινωνίες, ενώ ένα άλλο μέρος, ήταν καθαρά τοπικού ενδιαφέροντος (από τα χωριά στο κοντινό κέντρο ή προς ένα λιμάνι). Βέβαια, η εμπορευματική παραγωγή αυξάνεται σημαντικά, μετά το 1880, όμως όπως φάνηκε και μετά την δημιουργία των πρώτων σιδηροδρομικών γραμμών, δεν ήταν ικανή ούτε αυτή να καταστήσει οικονομικό ένα δίκτυο, τουλάχιστον σε μόνιμη βάση, η δε επιβατική κίνηση παρέμεινε πολύ μικρή, κυρίως δε τοπική. Ακόμα και όταν δημιουργήθηκαν σιδηρόδρομοι, μετά το 1882, η κίνηση ήταν κυρίως προς το εμπορικό κέντρο της περιοχής. Σ'αυτά θα πρέπει να προσέξουμε και τον ανταγωνισμό του ατμόπλοιου, το οποίο προανέφερα, αφού στην Ελλάδα η θαλάσσια μεταφορά είναι η πλέον προσηορη, αλλά και η μόνη αναπτυγμένη. Έτσι, αυτοί οι οποίοι έβλεπαν τον σιδηρόδρομο σαν μέσο για την βιομηχανική ανάπτυξη της χώρας, δεν ανέλυαν σωστά τις συγκυρίες, κάτω από τις οποίες, σ'ορισμένες χώρες, ο σιδηρόδρομος συνδέθηκε με την βιομηχανική έκρηξη. Ούτε λάβαιναν υπόψη την μη αποδοτικότητα της επένδυσης. Χαρακτηριστικό των πιο πάνω, είναι η επίδραση που είχε στους σιδηροδρόμους η παραμικρή μείωση του μεταφορικού τους έργου, όταν αυτοί κατασκευάστηκαν, παρόλοτι ότι στο μεταξύ, είχαν μεταβληθεί κάπως οι συνθήκες. Έτσι, οι Σ.Α.Π. μετά βίας αποφεύγουν την πτώχευση την περίοδο της σταφιδικής κρίσης, για δε τους σιδηροδρόμους Θεσσαλίας, μερικές χρονιές κακής σοδειάς σταριού, αρκούν για να καταστήσουν ζημιογόνα την εκμετάλλευσή τους.

Κάποια αλλαγή του σκηνικού, παρατηρείται στο τέλος της 10ετίας του 1870 και την αρχή της 10ετίας του 1880, όπως έθιξα απλώς πιο πάνω. Αιτίες είναι, πρώτα μια αυξανόμενη τάση αστικοποίησης αγροτικού πληθυσμού που αρχίζει να παρατηρείται, και η οποία οφείλεται στην δημογραφική αύξηση, σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση της διανομής των εθνικών γαιών το 1871. Η προσάρτιση της Θεσσαλίας, είναι μια δεύτερη αιτία, εφόσον η ενωσή της με την Ελλάδα δίνει στην τελευταία μια άλλη διάσταση, σε συνδυασμό με την μεγάλη έγγυα ιδιοκτησία που επικρατεί εκεί, η οποία αναγκάζει πολλούς αγρότες να καταφύγουν στις πόλεις, αλλά αυξάνει και την εμπορευματική μεταφορά. Μια τρίτη τέλος αιτία, είναι η μεγάλη οικονομική κρίση στην δυτική Ευρώπη, μετά το 1873, η οποία δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την μετανάστευση κεφαλαίων και την κάποια ανάπτυξη και άλλων χωρών. Έτσι, η Ελληνική βιομηχανία, αρχίζει να αναπτύσσεται δειλά μετά το 1880, και πάντως σε περιορισμένους τομείς καταναλωτικών αγαθών, αν και μόνο στις αρχές του 20 αιώνα θα καταφέρει να σταθεί στα πόδια της.

Δεν είναι λοιπόν τυχαίο, ότι αυτή την εποχή δημιουργείται και το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και πάλι όμως χάρη στην σωστή στρατηγική του Τρικούπη. Τελικά, όμως, σιδηροδρομική προσπάθεια και βιομηχανική ανάπτυξη δεν θα μπορούσεθούν. Εκτός των άλλων, ο ανταγωνισμός των βιομηχανιών των προηγμένων χωρών είναι πια σχεδόν αδιανόητος, όπως προανέφερα. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι η δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου δεν ήταν απαραίτητη για την Ελλάδα. Συνένωσε την Ελληνική αγορά, προσέφερε μεγάλες υπηρεσίες στις στρατιωτικές κινητοποιήσεις της χώρας και δημιούργησε την υποδομή για βιομηχανική και γενικότερη ανάπτυξη, όταν και όπου βοήθησαν και οι λοιπές συνθήκες. Διότι οι μειωμένες δυνατότητες επενδυτικής απόδοσης στους σιδηροδρόμους και η μη αυτόματη ανάπτυξη βιομηχανίας με την κατασκευή τους και μόνο, δεν αναιρεί το όφελος της χώρας από την δημιουργία τους. Από όσα ανέφερα μέχρι τώρα δηλαδή, καταδεικνύεται η δυσκολία, αν όχι η αδυναμία, δημιουργίας σιδηροδρομικών γραμμών, πριν το 1880, επειδή ούτε η αναγκαιότητα της εξυπηρέτησης μιάς βιομηχανικής υποδομής ούτε οι προϋποθέσεις για κερδοφόρα επένδυση σ' αυτούς υπήρχαν. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι η δημιουργία τους δεν ήταν αναγκαία και ότι δεν θα προωθούσε κάποια ανάπτυξη της χώρας. Επομένως το πρόβλημα ήταν, με τι χρήματα θα γίνονταν και ποιος θα ήταν ο φορέας, και όχι το αν έπρεπε να κατασκευαστούν.

Είναι χαρακτηριστικό ότι, πριν δημιουργηθεί ο σιδηρόδρομος, η μεταφορά σταριού από τα Καλάβρυτα στο Άγιο στοίχιζε 10-12 λεπτά/οκιά ενώ από την Οδησό στην Ελλάδα μόλις 5 λεπτά/οκιά.

Εκτός όμως από την κοινωνικοοικονομική κατάσταση της χώρας, δυο ακόμη παράγοντες δυσκολεύουν την ανάπτυξη του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα, ακόμη και σαν συγκοινωνιακό μέσον. Ο ένας αρνητικά και ο άλλος θετικά.

Ο πρώτος είναι η αναφερθείσα δυνατότητα εξυπηρέτησης μέρους των μεταφορών με πλοία, που οφείλεται στο χαρακτήρα της χώρας σαν νησιωτικής και με εκτεταμένο μήκος ακτών. Αυτός ο παράγοντας μειώνει αισθητά την πίεση για την δημιουργία χερσαίων συγκοινωνιών, ή τουλάχιστον περιορίζει την πίεση για τις τοπικές χερσαίες συγκοινωνίες, δηλαδή κυρίως από την ενδοχώρα προς τα λιμάνια (Πύργος - Κατάκωλο, Αθήνα - Πειραιάς κ.λ.π.). Επίσης μειώνει το μεταφορικό έργο του σιδηρόδρομου.

Ο δεύτερος παράγοντας είναι η ορεινή μορφή της χώρας, η οποία ανεβάζει το κόστος κατασκευής και εκμετάλλευσης του σιδηρόδρομου σε υψηλά επίπεδα, απαγορευτικά πολλές φορές για τις οικονομικές και επενδυτικές δυνατότητες της χώρας. Δεν είναι τυχαίο ότι, στην Θεσσαλία, όπου δεν υπήρχαν αυτές οι συνθήκες, το δίκτυο κατασκευάστηκε

αρκετά γρήγορα και με μικρότερο κόστος, οι δε προτάσεις για την κατασκευή του, υποβλήθηκαν αμέσως μετά την ένωση της Θεσσαλίας με την Ελλάδα.

Αν σε όλα αυτά προσθέσουμε και τον τερματικό χαρακτήρα του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, που σφείλεται στην γεωγραφική τοποθέτηση της Ελλάδας στην άκρη μιας χερσονήσου και ο οποίος αποκλείει το διαμετακομητικό μεταφορικό έργο, θα έχουμε μια πλήρη εικόνα των δυσκολιών που αντιμετώπισε η κατασκευή του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα και των λόγων της καθυστερημένης χρονικά λειτουργίας του. Αυτές όλες τις συνθήκες είχε υπόψη του και ο Χαρίλαος Τρικούπης, όταν διαυδρόφωνε την σιδηροδρομική του πολιτική. Με αυτή απέβλεπε στην χρησιμοποίησή του σιδηρόδρομου για την ανάπτυξη της χώρας, μη παραγνωρίζοντας αλλ' εκμεταλλευόμενος τις υπάρχουσες δυνατότητες. Απέβλεπε στην δημιουργία ενός λιτού μιν, αλλά όσο το δυνατόν πυκνότερου σιδηροδρομικού δικτύου, χωρίς να σπαταληθούν σε λίγες γραμμές οι υπάρχουσες χρηματοδοτικές δυνατότητες. Ο Τρικούπης συνέλαβε αυτό που δεν είχαν συλλάβει οι αντίπαλοί του, ότι δηλαδή συγκοινωνιακή ανάπτυξη δεν σημαίνει και αυτμάτη ανάπτυξη της χώρας. Κατάλαβε ότι, η συγκοινωνιακή ανάπτυξη, με την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών, ήταν απαραίτητη για να κινηθεί η οικονομία της χώρας και να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις ανάπτυξής της, αλλ' αυτό θα έπρεπε να γίνει παρά το ότι συνθήκες για τέτοιες επενδύσεις μόλις και μετά βίας υπήρχαν. Γι' αυτό και πιστεύει ότι, μόνο μετά 15 χρόνια περίπου θα είναι αποδοτικές οι γραμμές, όπως προανέφερα, υπολογίζοντας ότι στο μεταξύ θα λειτουργούσαν σαν μόχλος για την δημιουργία των προϋποθέσεων της ανάπτυξης, οι οποίες, με την ανάπτυξη που θα έφερναν, θα αύξαναν τελικά το μεταφορικό έργο, εμπορευμάτων και επιβατών, καθιστώντας αποδοτικό το δίκτυο, τουλάχιστον στο μεγαλύτερο του μέρος.

Η συλλογιστική του ήταν ορθή, ανεξάρτητα από το πόσο τα πράγματα βάδισαν έτσι τελικά. Διότι, διεθνείς και άλλες συγκυρίες, όπως οι οικονομικές κρίσεις, οι στρατιωτικές κινητοποιήσεις, η ατομία του Ελληνικού, υδάτινου και παροικιακού κεφαλαίου, η στενή αντίληψη των διαδόχων του στην Πρωθυπουργία και το αλυτρωτικό πρόβλημα, θα καθορίσουν τελικά την πορεία της Ελλάδας, πέρα από οποιαδήποτε άλλη επέμβαση. Όμως το έργο του Τρικούπη δεν πήγε τελικά χαμένο, έστω και αν δεν έπιασε τελειώς τους στόχους του, και κυρίως τους χρονικούς.

#### Δ' ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ

Το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, είναι από τα πιο φτωχά στην

λειά στα εργοστάσια. Από την άλλη μεριά, για να κατασκευαστούν αυτά τα τεράστια έργα, θα απαιτηθεί μεγάλη συγκέντρωση κεφαλαίων, που θα οδηγήσει στην δημιουργία αρχικά και στην κυριαρχία μετέπειτα των μεγάλων εταιρειών. Τα μεγάλα σιδηροδρομικά κέντρα, θα μεταβληθούν σε κέντρα αποδόσεων τα οποία θα συντρίψουν την μικρή επιχείρηση.

Εκεί που η σχέση σιδηροδρόμου και συσσώρευσης είναι περισσότερο εμφανής, είναι στις Η.Π.Α όπου, η εκμετάλλευση της δύσης, η οποία έφερε την μεγάλη συσσώρευση των κεφαλαίων, θα ήταν αδύνατη χωρίς την ανακάλυψη του σιδηροδρόμου, αλλά και η κατασκευή αυτού του μοναδικού σε έκταση δικτύου, θα ήταν αδύνατη χωρίς την συγκέντρωση των κεφαλαίων.

Έτσι θα φθάσουμε στο τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα, να δούμε τον οικονομικό φιλελευθερισμό να περιορίζεται σημαντικά, και να παραχωρεί την θέση του στην μεγαλύτερη επέμβαση του κράτους, το οποίο και διαμορφώνει τους νέους κανόνες που απαιτούνται για την λειτουργία του συστήματος. Ο σιδηρόδρομος αναδεικνύεται, ολο και περισσότερο, σε πρακτικό, πολιτικό και οικονομικό όπλο στα χέρια του κράτους, εξυπηρετώντας τις γεωπολιτικές βλέψεις του, αλλά και τις βλέψεις της τάξης που έχει στα χέρια της την οικονομία και τα κεφάλαια. Έτσι, μετά το 1870, αρχίζουν να δημιουργούνται διακρατικές πλέον γραμμές.

Κάτω από τις νέες αυτές συνθήκες, τα τελευταία 30 χρόνια του 19<sup>ου</sup> αιώνα, βλέπουμε να κατασκευάζονται σιδηροδρομικές γραμμές και σε χώρες, οι οποίες δεν είχαν καμία από τις προϋποθέσεις, που οδήγησαν στην δημιουργία του σιδηροδρόμου στο δεύτερο τέταρτο του αιώνα. Παρατηρείται δε το φαινόμενο, όχι μόνο να μην αναπτύσσεται μεγάλη βιομηχανία με την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών, στις χώρες αυτές, αλλά αντίθετα, αυτή που τυχόν υπάρχει να καταστρέφεται. Ο ανταγωνισμός με την βιομηχανία των αναπτυγμένων χωρών, είναι πια αδιανόητος. Στις χώρες αυτές, η αλλαγή είναι αργή και οι προκαπιταλιστικές σχέσεις διατηρούνται σε μεγάλο βαθμό. Μικρές εξαιρέσεις, που οφείλονται σε τοπικές ιδιομορφίες ή διαφορετικές συγκυρίες, δεν αναιρούν το κανόνα. Εδώ δηλαδή ο σιδηρόδρομος, αντί να αναπτύξει την βιομηχανία, διευκολύνει την ροή των εμπορευμάτων προς τις χώρες αυτές και αναπτύσσει το εξωτερικό εμπόριο, μειώνοντας το κόστος μεταφοράς. Έτσι, θέτει εκποδών και την τελευταία δυνατότητα για ανάπτυξη. Αυτή δηλαδή που πηγάζει από την σχετικότητα του κόστους στον εξωτερικό ανταγωνισμό, σε μια σχετικά κλειστή Εθνική Οικονομία.

Ας δούμε όμως αν στην Ελλάδα υπήρχαν οι προϋποθέσεις για παρόμοια ανάπτυξη των σιδηροδρόμων, στο δεύτερο και τρίτο τέταρτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα, και αν ο σιδηρόδρομος μπορούσε να παίξει τον αναπτυξιακό του ρόλο και στη χώρα μας, όπως τον έπαιξε στην Δυτική Ευρώπη.

Για να δημιουργηθεί ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα, πρέπει να συ-

νυπάρξουν τρεῖς παράγοντες: φθηνά και άφθονα εργατικά χέρια, με μετακίνηση πληθυσμοῦ απο την ύπαιθρο στις πόλεις, κεφάλαια για επένδυση, και μια εσωτερική αγορά ικανή να απορροφήσει τα παραγόμενα βιομηχανικά προϊόντα. Και τα τρία όμως έλλειπαν απο την Ελλάδα, τουλάχιστον μέχρι το 1880.

Η διεθνής ζήτηση αγροτικών προϊόντων, την εποχή της δυτικοευρωπαϊκής εκβιομηχάνισης, σε συνδυασμό με την κυριαρχία της μικρής (οικογενειακής) παραγωγικής μονάδας στον πρωτογενή τομέα παραγωγής, στερεί απο τις Ελληνικές πόλεις τα φθηνά και άφθονα εργατικά χέρια, στα οποία θα στηρίζονταν η βιομηχανική ανάπτυξη, αφού οι αγρότες δεν έχουν λόγο μετανάστευσης. Η μόνη μετακίνηση είναι από τα ορεινά προς τον κάμπο. Είναι χαρακτηριστικό ότι, η καλλιέργεια της σταφίδας (βασικού εξαγωγικού προϊόντος για την Ελλάδα) αυξάνεται απο 14 εκατομμύρια ενετικές λίμπρες το 1845 σε 195 εκ. το 1876, ανάλογη δε είναι η αύξηση παραγωγής και των άλλων αγροτικών προϊόντων, όπως του καπνού και του μπαμπακιού. Έτσι, ενώ στις χώρες της βιομηχανικής επανάστασης, στρατιές αγροτών συγκεντρώνονται στις πόλεις για ανεύρεση εργασίας, εδώ η ύπαιθρος κρατάει τον πληθυσμό της, στερώντας από τις πόλεις το πολύτιμο αίμα. Όσον αφορά δε τα κεφάλαια που χρειάζονται για να γίνουν οι επενδύσεις, ο μόνος τρόπος να εξευρεθούν είναι η προσφυγή στο Ελληνικό παροικιακό κεφάλαιο. Το ξένο κεφάλαιο δεν μεταναστεύει, εκείνη την εποχή, και μάλιστα σε χώρες με ελάχιστες δυνατότητες κέρδους, όπως είναι η Ελλάδα, η δε διεθνής πίστη της χώρας είναι σε χαμηλό επίπεδο. Όμως το παροικιακό κεφάλαιο, μη βρίσκοντας ιδιαίτερα πρόσφορες συνθήκες στην πριν απο το 1880 Ελλάδα, προτιμάει να επενδύει στην Οθωμανική αυτοκρατορία, όπου η αυυπαρξία υτόπιας αστικής τάξης, του αφήνει ελεύθερο το πεδίο, σε μια χώρα με τεράστια αγορά και τεράστιο ανεκμετάλλευτο πλούτο, και όπου δεν έχει ακόμα υπεισέλθει το δυτικοευρωπαϊκό κεφάλαιο. Αλλά και η αγορά στην Ελλάδα έχει περιορισμένες δυνατότητες εκείνη την εποχή. Το μικρό αγροτικό νοικοκυριό ελάχιστα προϊόντα αγοράζει, οι δε πόλεις είναι μικρές και χωρίς αξιόλογη βιοτεχνική και βιομηχανική δραστηριότητα, η δε ζήτηση των εμπορευμάτων γενικά μικρή. Κάτω απ' αυτές τις συνθήκες, είναι προβληματική η δημιουργία βιομηχανίας. Αλλά προβληματική είναι και η λειτουργία σιδηροδρομικών γραμμών, αφού όπως είδαμε, εκεί όπου δημιουργήθηκαν, δεν ήρθαν να καλύψουν συγκοινωνιακές κυρίως ανάγκες, αλλά αναπτυξιακές, και οτι η ανάπτυξη της βιομηχανίας προώθησε την μεγαλύτερη διαδοχή του σιδηρόδρομου. Στην Ελλάδα λοιπόν της εποχής εκείνης, ο σιδηρόδρομος μόνο το πρόβλημα των ορεινών περιοχών, όπως ο Τύρρος, Γεωλογοίτα, Α. Πίθημα κ.ο.κ. λύνει, αλλά ακόμα και το μεταφορικό έργο στην



Ελλάδα της εποχής, ήταν μικρό, γεγονός που καθιστούσε προβληματική την απόδοση της επένδυσης. Επι πλέον, ένα μέρος του μεταφορικού αυτού έργου, το εκάλυπταν οι θαλάσσιες συγκοινωνίες, ενώ ένα άλλο μέρος, ήταν καθαρά τοπικού ενδιαφέροντος (από τα χωριά στο κοντινό κέντρο ή προς ένα λιμάνι). Βέβαια, η εμπορευματική παραγωγή αυξάνεται σημαντικά, μετά το 1880, όμως όπως φάνηκε και μετά την δημιουργία των πρώτων σιδηροδρομικών γραμμών, δεν ήταν ικανή ούτε αυτή να καταστήσει οικονομικό ένα δίκτυο, τουλάχιστον σε μόνιμη βάση, η δε επιβατική κίνηση παρέμεινε πολύ μικρή, κυρίως δε τοπική. Ακόμα και όταν δημιουργήθηκαν σιδηρόδρομοι, μετά το 1882, η κίνηση ήταν κυρίως προς το εμπορικό κέντρο της περιοχής. Σ'αυτά θα πρέπει να προσέξουμε και τον ανταγωνισμό του ατμόπλοιου, το οποίο προανέφερα, αφού στην Ελλάδα η θαλάσσια μεταφορά είναι η πλέον πρόσφορη, αλλά και η μόνη αναπτυγμένη. Έτσι, αυτοί οι οποίοι έβλεπαν τον σιδηρόδρομο σαν μέσο για την βιομηχανική ανάπτυξη της χώρας, δεν ανέλυσαν σωστά τις συγκυρίες, κάτω από τις οποίες, σ'ορισμένες χώρες, ο σιδηρόδρομος συνδέθηκε με την βιομηχανική έκρηξη. Ούτε λάβαιναν υπ'όψη την μη αποδοτικότητα της επένδυσης. Χαρακτηριστικό των πιο πάνω, είναι η επίδραση που είχε στους σιδηροδρόμους η παραμικρή μείωση του μεταφορικού τους έργου, όταν αυτοί κατασκευάστηκαν, παρόλοτι στο μεταξύ, είχαν μεταβληθεί κάπως οι συνθήκες. Έτσι, οι Σ.Α.Π. μετά βίας αποφεύγουν την πτώχευση την περίοδο της σταφιδικής κρίσης, για δε τους σιδηροδρόμους Θεσσαλίας, μερικές χρονιές κακής σοδειάς σταριού, αρκούν για να καταστήσουν ζημιογόνα την εκμετάλλευσή τους.

Κάποια αλλαγή του σκηνικού, παρατηρείται στο τέλος της 10ετίας του 1870 και την αρχή της 10ετίας του 1880, όπως έβιξα απλώς πιο πάνω. Αιτίες είναι, πρώτα μια αυξανόμενη τάση αστικοποίησης αγροτικού πληθυσμού που αρχίζει να παρατηρείται, και η οποία οφείλεται στην δημογραφική αύξηση, σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση της διανομής των εθνικών γαιών το 1871. Η προσάρτιση της Θεσσαλίας, είναι μια δεύτερη αιτία, εφόσον η ενωσή της με την Ελλάδα δίνει στην τελευταία μια άλλη διάσταση, σε συνδυασμό με την μεγάλη έγγυα ιδιοκτησία που επικρατεί εκεί, η οποία αναγκάζει πολλούς αγρότες να καταφύγουν στις πόλεις, αλλά αυξάνει και την εμπορευματική μεταφορά. Μια τρίτη τέλος αιτία, είναι η μεγάλη οικονομική κρίση στην δυτική Ευρώπη, μετά το 1873, η οποία δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την μετανάστευση κεφαλαίων και την κάποια ανάπτυξη και άλλων χωρών. Έτσι, η Ελληνική βιομηχανία, αρχίζει να αναπτύσσεται δειλά μετά το 1880, και πάντως <sup>Ημερομηνία Βιβλιοθήκη Θεσσαλονίκης</sup> <sup>Τμήμα Γεωγραφίας</sup> <sup>Α.Π.Θ.</sup> αν και μόνο στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα θα καταφέρει να σταθεί στα πόδια της.

Δεν είναι λοιπόν τυχαίο, ότι αυτή την εποχή δημιουργείται και το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και πάλι όμως χάρη στην σωστή στρατηγική του Τρικούπη. Τελικά, όμως, σιδηροδρομική προσπάθεια και βιομηχανική ανάπτυξη δεν θα συμπορευθούν. Εκτός των άλλων, ο ανταγωνισμός των βιομηχανιών των προηγμένων χωρών είναι πια σχεδόν αδιανόητος, όπως προανέφερα. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι η δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου δεν ήταν απαραίτητη για την Ελλάδα. Συνένωσε την Ελληνική αγορά, προσέφερε μεγάλες υπηρεσίες στις στρατιωτικές κινητοποιήσεις της χώρας και δημιούργησε την υποδομή για βιομηχανική και γενικότερη ανάπτυξη, όταν και όπου βοήθησαν και οι λοιπές συνθήκες. Διότι οι μειωμένες δυνατότητες επενδυτικής απόδοσης στους σιδηροδρόμους και η μη αυτόματη ανάπτυξη βιομηχανίας με την κατασκευή τους και μόνο, δεν αναιρεί το όφελος της χώρας από την δημιουργία τους. Από όσα ανέφερα μέχρι τώρα δηλαδή, καταδεικνύεται η δυσκολία, αν όχι η αδυναμία, δημιουργίας σιδηροδρομικών γραμμών, πριν το 1880, επειδή ούτε η αναγκαιότητα της εξυπηρέτησης μιάς βιομηχανικής υποδομής ούτε οι προϋποθέσεις για κερδοφόρα επένδυση σ' αυτούς υπήρχαν. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι η δημιουργία τους δεν ήταν αναγκαία και ότι δεν θα προωθούσε κάποια ανάπτυξη της χώρας. Επομένως το πρόβλημα ήταν, με τι χρήματα θα γίνονταν και ποιος θα ήταν ο φορέας, και όχι το αν έπρεπε να κατασκευαστούν.

Είναι χαρακτηριστικό ότι, πριν δημιουργηθεί ο σιδηρόδρομος, η μεταφορά σταριού από τα Καλάβρυτα στο Άγιο στοίχιζε 10-12 λεπτά/οκμ ενώ από την Οδησό στην Ελλάδα μόλις 5 λεπτά/οκμ.

Εκτός όμως από την κοινωνικοοικονομική κατάσταση της χώρας, δυο ακόμη παράγοντες δυσκολεύουν την ανάπτυξη του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα, ακόμη και σαν συγκοινωνιακό μέσον. Ο ένας αρνητικά και ο άλλος θετικά.

Ο πρώτος είναι η αναφερθείσα δυνατότητα εξυπηρέτησης μέρους των μεταφορών με πλοία, που σφείλεται στο χαρακτήρα της χώρας σαν νησιωτικής και με εκτεταμένο μήκος ακτών. Αυτός ο παράγοντας μειώνει αισθητά την πίεση για την δημιουργία χερσαίων συγκοινωνιών, ή τουλάχιστον περιορίζει την πίεση για τις τοπικές χερσαίες συγκοινωνίες, δηλαδή κυρίως από την ενδοχώρα προς τα λιμάνια (Πύργος - Κατάκωλο, Αθήνα - Πειραιάς κ.λ.π.). Επίσης μειώνει το μεταφορικό έργο του σιδηρόδρομου.

Ο δεύτερος παράγοντας είναι η σεινή μορφή της χώρας, η οποία ανεβάζει το κόστος κατασκευής και εκμετάλλευσης του σιδηρόδρομου σε υψηλά επίπεδα, απαγορευτικά πολλές φορές για τις οικονομικές και επενδυτικές δυνατότητες της χώρας. Δεν είναι τυχαίο ότι, στην Θεσσαλία, όπου δεν υπήρχαν αυτές οι συνθήκες, το δίκτυο κατασκευάστηκε

αρκετά γρήγορα και με μικρότερο κόστος, οι δε προτάσεις για την κατασκευή του, υποβλήθηκαν αμέσως μετά την ένωση της Θεσσαλίας με την Ελλάδα.

Αν σε όλα αυτά προσθέσουμε και τον τερματικό χαρακτήρα του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, που οφείλεται στην γεωγραφική τοποθέτηση της Ελλάδας στην άκρη μιάς χερσονήσου και ο οποίος αποκλείει το διαμετακομηστικό μεταφορικό έργο, θα έχουμε μια πλήρη εικόνα των δυσκολιών που αντιμετώπισε η κατασκευή του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα και των λόγων της καθυστερημένης χρονικά λειτουργίας του. Αυτές όλες τις συνθήκες είχε υπόψη του και ο Καρίλαος Τρικούπης, όταν διαμόρφωνε την σιδηροδρομική του πολιτική. Με αυτή απέβλεπε στην χρησιμοποίηση του σιδηρόδρομου για την ανάπτυξη της χώρας, μη παραγνωρίζοντας αλλ' εκμεταλλευόμενος τις υπάρχουσες δυνατότητες. Απέβλεπε στην δημιουργία ενός λιτού μιν, αλλά όσο το δυνατόν πυκνότερου σιδηροδρομικού δικτύου, χωρίς να σπαταληθούν σε λίγες γραμμές οι υπάρχουσες χρηματοδοτικές δυνατότητες. Ο Τρικούπης συνέλαβε αυτό που δεν είχαν συλλάβει οι αντίπαλοί του, ότι δηλαδή συγκοινωνιακή ανάπτυξη δεν σημαίνει και αυτόματα ανάπτυξη της χώρας. Κατάλαβε ότι, η συγκοινωνιακή ανάπτυξη, με την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών, ήταν απαραίτητη για να κινηθεί η οικονομία της χώρας και να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις ανάπτυξης της, αλλ' αυτό θα έπρεπε να γίνει παρά το ότι συνθήκες για τέτοιες επενδύσεις μόλις και μετά βίας υπήρχαν. Γι' αυτό και πιστεύει ότι, μόνο μετά 15 χρόνια περίπου θα είναι αποδοτικές οι γραμμές, όπως προανέφερα, υπολογίζοντας ότι στο μεταξύ θα λειτουργούσαν σαν μοχλός για την δημιουργία των προϋποθέσεων της ανάπτυξης, οι οποίες, με την ανάπτυξη που θα έφερναν, θα αύξαναν τελικά το μεταφορικό έργο, εμπορευμάτων και επιβατών, καθιστώντας αποδοτικό το δίκτυο, τουλάχιστον στο μεγαλύτερο του μέρος.

Η συλλογιστική του ήταν ορθή, ανεξάρτητα από το πόσο τα πράγματα βέβαιαν έτσι τελικά. Διότι, διεθνείς και άλλες συγκυρίες, όπως οι οικονομικές κρίσεις, οι στρατιωτικές κινητοποιήσεις, η ατομία του Ελληνικού, ντόπιου και παροικιακού κεφαλαίου, η στενή αντίληψη των διαδόχων του στην Πρωθυπουργία και το αυτρωτικό πρόβλημα, θα καθορίσουν τελικά την πορεία της Ελλάδας, πέρα από οποιαδήποτε άλλη επέμβαση. Όμως το έργο του Τρικούπη δεν πήγε τελικά χαμένο, έστω και αν δεν έπιασε τελειώς τους στόχους του, και κυρίως τους χρονικούς.

#### Α΄ ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ

Το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, είναι από τα πιο άπλωτά στην  
Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Θεοφράστος - Τμήμα Γεωλογίας. Α.Γ.Ε.

Ευρώπη. Όπως προανέφερα, έχει συνολικό μήκος 2.577 χιλμ., από τα οποία όμως μόνο τα 1565 είναι διεθνούς πλάτους (1.435 μ.) ενώ τα υπόλοιπα είναι μετρικού πλάτους. Μέχρι την έναρξη του 5ετούς προγράμματος ανάπτυξης των σιδηροδρόμων, για το οποίο θα μιλήσω πιο κάτω, διπλή γραμμή και αυτόματη σηματοδότηση υπήρχε μόνο στα τμήματα Αθήνας - Οινόης και Θεσσαλονίκης - Πλατύ, συνολικού μήκους 98 χιλμ. Επίσης, διπλή μόνο γραμμή, στο τμήμα Αγιοι Ανάργυροι - Ελευσίνα. Όλο το υπόλοιπο δίκτυο έχει μια γραμμή και για τις δύο κατευθύνσεις, η δε σηματοδότηση, όπου υπάρχει, είναι χερροκίνητη. Έτσι, η έλλειψη σύγχρονης σηματοδότησης και σύγχρονων τηλεπικοινωνιών, σε συνδυασμό με την μονή γραμμή, μειώνει κατά πολύ την χωρητικότητα της γραμμής, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται ουρές καθυστερήσεις. Η περιορισμένη έκταση του δικτύου, γίνεται πιο κατανωπή με την στατιστική.

Στην Ελλάδα λοιπόν, αντιστοιχούν μόνο 2 χιλμ γραμμής για κάθε 100 τετραγωνικά χιλιόμετρα εδάφους και 2,8 χιλμ, γραμμής για κάθε 10.000 κατοίκους. Και τα δυο μεγέθη είναι αρκετά χαμηλά, συγκρινόμενα με τα αντίστοιχα άλλων χωρών της Ευρώπης. Στο Βέλγιο είναι 22,79 και 7 αντίστοιχα και στην Γαλλία 930 και 9,60 αντίστοιχα.

Εκτός όμως αυτών, ένα βασικό μειονέκτημα του Ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, είναι το ότι ένα μεγάλο μέρος της χώρας δεν εξυπηρετείται από αυτό. Έτσι, ολη η κεντροδυτική και βορειοδυτική Ελλάδα, στερείται σιδηροδρομικής σύνδεσης. Αλλά και εκεί που υπάρχει δίκτυο, παρατηρείται το φαινόμενο, σημαντικά αστικά κέντρα να μην εξυπηρετούνται σιδηροδρομικά, όπως π.χ. η Καβάλα. Ορισμένα άλλα πάλι, που συνδέονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο, δεν συνδέονται από τον συντομότερο δρόμο με την Αθήνα ή την Θεσσαλονίκη. Έτσι, ο Βόλος π.χ συνδέεται με κανονικού πλάτους γραμμή μόνο από την Λάρισα, και έτσι αυξάνεται απαράδεκτα ο χρόνος της διαδρομής από την Αθήνα προς την πόλη αυτή.

Το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο όπως είδαμε κατασκευάστηκε για να καλύψει τις ανάγκες που υπήρχαν στο τέλος του περασμένου αιώνα (σύνδεση λιμανιών με την ενδοχώρα κ.λ.π.) αλλά και με τους περιορισμούς που επέβαλλαν οι τότε χρηματοδοτικές και άλλες συνθήκες, δεν εκσυγχρονίστηκε ποτέ, πραγματικά, ούτε αυξήθηκε, αλλά ούτε προσαρμόθηκε στις νέες μεταφορικές ανάγκες, εκτός από ελάχιστες βελτιώσεις. Έτσι, ένα άλλο πρόβλημα που έχει την ρίζα του ο'αυτή την κληρονομιά, είναι και η μη ύπαρξη γραμμής ενιαίου πλάτους σ'ολο το δίκτυο, όπως εκθέσαμε, με αποτέλεσμα να πρέπει να γίνουν μεταφορτώσεις, από τα βαγόνια μετρικής γραμμής στα βαγόνια της κανονικής γραμμής, για να ολοκληρωθεί μια μεταφορά, από ή προς τις περιοχές της χώρας που εξυπηρετούνται με Υπομετρική Βαγόνιακή Ολοφόρος Τμήμα Βουλγαρίας. Αυτό είναι δαπα-

νηρές και χρονοβόρες, γιὰ αὐτὸ και περιορίζονται στὸ ελάχιστο οἱ μεταφορές που απαιτοῦν τέτοια μεταφόρτωση.

Ἡ λειτουργία του σιδηρόδρομου ὁμως, δυσχεραίνεται και ἀπο δυο ἄλλους παράγοντες, οἱ ὁποῖοι μειώνουν την μέση ταχύτητα των συρμών και προκαλοῦν συχνὰ ἀκινήσεις του τροχαίου υλικού. Αὐτές εἶναι, πρῶτον ἡ ορεινὴ χάραξη ἐνὸς μεγάλου μέρους του δικτύου τῆς χώρας και οἱ μικρὲς καμπύλες, και δεῦτερον ἡ μεγάλη ηλικία του υλικού ἐπιδομῆς (ερμα, στρωτήρες, σιδηροτροχιές) και μέρους του τροχαίου υλικού.

Ἄμεση συνέπεια ὅλων των ἀνωτέρω, εἶναι ἡ σημαντικὴ υποβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιῶν, με ἀποτέλεσμα κάτω ἀπο την πίεση και τον ἀνίσο συναγωνισμό των αυτοκινήτων, για τον ὁποῖο θα μιλήσω πιο κάτω, να παρατηρεῖται μείωση του μεταφορικού ἔργου του Ο.Σ.Ε.Ετσι, τα τελευταία χρόνια, ιδιαίτερα μετὰ το 1960, ἔχουμε μια μεγάλη μείωση, τόσο της εμπορευματικῆς ὡς και της ἐπιβατικῆς κίνησης στους σιδηροδρόμους, πρὸς ὄφελος κυρίως του αυτοκινήτου. Παρ' ὅλα αὐτὰ, τα τελευταία 3 χρόνια, παρατηρεῖται μια μικρὴ ἀλλαγὴ. Παραστατικὰ, ἡ εμπορευματικὴ και ἐπιβατικὴ κίνηση, τὴν δετρία 1977 ἕως 1984, ἔχει ὡς εἰς.

ἔτος	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Επιβάτες (εκατ.)	13.365	10.661	10.425	10.136	10.387	10.148	10.615	10.989
Εμπορεύματα (εκατ. τόννοι)	3.430	3.548	4.016	3.607	2.955	2.590	3.491	4.017

Ὅπως βλέπουμε, ἀπο το 1980, παρατηρεῖται μια στασιμότητα στην πτωτικὴ τάση της ἐπιβατικῆς κίνησης, με τάση μικρῆς ἀύξεσῆς της ἀπο το 1983 και μετὰ. Ἐπίσης παρατηρεῖται μικρὴ ἀύξηση της κίνησης των εμπορευμάτων, ἀπο το 1984, ἡ ὁποία ὁμως οφείλεται στην ἀνάληψη μεγαλύτερου μεταφορικού ἔργου για λογαριασμό διαφόρων Ὄργανισμῶν του Δημοσίου. Στον τομέα ὁμως των εξαγωγῶν, ἔχουμε μια μεγάλη κάμψη, ἀφοῦ ἀπο 1 εκ. τόννους που εἶχαν εἰσαχθεῖ το 1977 με τον σιδηρόδρομο, φθάσαμε να ἔχουν εἰσαχθεῖ, με το ἴδιο μεταφορικὸ μέσο, μόλις 248 χιλ. τόννοι το 1983. Κι' ἐκεῖ ἡ πτώση οφείλεται στον ἀνταγωνισμό του αυτοκινήτου.

Ἡ πτώση του μεταφορικού ἔργου του σιδηρόδρομου, που εἶναι ἀποτέλεσμα των ἀδυναμιῶν του ἐλληνικού σιδηροδρομικού δικτύου που προαναφέρθηκαν, οφείλεται κυρίως στις λανθασμένες ἐπιλογές των μεταπολεμικῶν ἐλληνικῶν κυβερνήσεων, οἱ ὁποῖες ευνόησαν μονομερῶς την ἐξάπλωση των αυτοκινήτων, χωρὶς κανέναν προγραμματισμό και καμμιὰ προοπτικὴ. Ἄντὶ, ἡ οποιαδήποτε πολιτικὴ τους, να εἶναι ἀποτέλεσμα ἐνδελεχοῦς μελέτης και να ἀποβλέπει σε κάποια προγραμματισμένη και ἐλεγχόμενη ἀπο το κράτος κατανομή του μεταφορικού ἔργου, μεταξύ των διαφόρων μεταφορικῶν μέσων. Ἡ φιλία τῆς Βιβλιοθήκης τοῦ Ὄργανοῦ τῆς Γραμμῆς Γεωγραφίας Αὐτῶν ἀνταγωνιστικὰ και μάλιστα ἐπιτρέποντας ἕναν ἀθέμιτο και ἀνίσο πολλές

φορές ανταγωνισμό του αυτοκινήτου προς τον σιδηρόδρομο, στον οποίο αρνούνταν, παρ'όλα αυτά, τις απαραίτητες, για τον εκσυγχρονισμό του αλλά και την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού, πιστώσεις. Αυτά όλα οδήγησαν στην προαναφερθείσα συρρίκνωση του μεταφορικού έργου του σιδηρόδρομου, επιφέροντας μεγάλη ζημιά στην Εθνική Οικονομία. Είναι χαρακτηριστικό της έλλειψης προγραμματισμού στην οργάνωση των συγκοινωνιών και του τρόπου που λειτουργούν οι οδικές μεταφορές, το ότι υπάρχει πλήρης έλλειψη στοιχείων για τις εμπορευματικές μεταφορές με φορτηγά αυτοκίνητα, δηλαδή για το μεταφορικό τους έργο. Οπως υπάρχει πλήρης έλλειψη στοιχείων για την κίνηση των ξένων φορτηγών αυτοκινήτων στην Ελλάδα. Βέβαια, αρνητικοί παράγοντες για την αύξηση του μεταφορικού έργου των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα είναι α) η έκταση της θαλάσσιας μεταφοράς, β) η έλλειψη διαμετακομιστικού έργου (9% του μεταφορικού τους έργου έναντι 47,3% για τους Ελβετικούς σιδηρόδρομους 36,65% για τους Βελγικούς και 45,66% για τους Αυστριακούς και γ) η αγροτική κυρίως οικονομία της χώρας. Όμως αυτά δεν αναιρούν τα προηγούμενα.

Η μέγιστη ταχύτητα που επιτρέπουν οι γραμμές του Ελληνικού δικτύου, είναι 120 χλμ/ώρα στον άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης, 100 στην γραμμή Αλεξανδρουπόλεως, 90 στο δίκτυο Πελοποννήσου (και αυτή στα πεδινά τμήματα) και 65 στο μετρικού πλάτους δίκτυο της Θεσσαλίας. Έτσι, στην γραμμή Αθήνας - Θεσσαλονίκης, η μέση ταχύτητα της ταχύτερης αμαξοστοιχίας είναι 70 χλμ/ώρα ενώ στην γραμμή Αθήνας - Πάτρας 60 χλμ/ώρα, όταν οι συνηθισμένες μέσες ταχύτητες σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες είναι 120 χλμ/ώρα. Μετά το 1970, με αρκετή δηλαδή καθυστέρηση, άρχισε να γίνεται συνείδηση στους κυβερνώντες, η αναγκαιότητα εκσυγχρονισμού των σιδηροδρόμων, όμως μόνο μετά το 1978, αρχίζει να αντιμετωπίζεται σοβαρά αυτός ο εκσυγχρονισμός, με αποτέλεσμα να συνταχθεί τελικά ένα 15ετές πρόγραμμα εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των Ελληνικών σιδηροδρόμων (1983-1997), κι' αυτό μόλις το 1982, το οποίο κατανέμεται σε τρία πενταετή προγράμματα, από τα οποία το πρώτο βρίσκεται ήδη στο τέλος του. Το 15ετές πρόγραμμα είναι συνολικού ύψους 200 δισ.δραχμών περίπου σε τιμές 1982. Ήδη, οι επενδύσεις στους σιδηρόδρομους από 0,764 εκ. δραχμές το 1973, αυξήθηκαν σε 1.010 το 1975, 1274 το 1976, 1.294 το 1977, 1.681 το 1978, 1.413 το 1979, 2.180 το 1980, 1.482 το 1981, 2.726 το 1982, 3.890 το 1983, 5.450 το 1984, σε 7.500 το 1985 και σε 9 δισ.δραχμές το 1986.

Το πρώτο αυτό 5ετές πρόγραμμα, το οποίο βρίσκεται σε εξέλιξη, είναι συνολικού προϋπολογισμού 93 δισ. δραχμών (σε τιμές 1982) και έχει διπλό στόχο. Αποβλέπει πρώτα στην ταχύτερη αξιοποίηση της υπάρ-

Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Θεόφραστος - Τμήμα Γεωλογίας. Α.Π.Θ.

χουσας υποδομής και δεύτερον στον εκσυγχρονισμό ορισμένων γραμμών. Ο πρώτος στόχος, ο οποίος υλοποιείται ήδη, προβλέπει την προμήθεια νέου τροχαίου υλικού, την εκτέλεση διαφόρων εργασιών στις υφιστάμενες γραμμές και στις εγκαταστάσεις του δικτύου, την βελτίωση των τερματικών εγκαταστάσεων και των μηχανικών μέσων εξυπηρέτησης του εμπορευματικού έργου, την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και την βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, ώστε να αποκατασταθεί η αξιοπιστία του σιδηρόδρομου. Ο δεύτερος στόχος προβλέπει ορισμένα έργα στις γραμμές, τα οποία και αυτά προχωρούν, και συγκεκριμένα:

α) Διπλασιασμό της γραμμής από την Οινόη στην Τιθορέα και από τον Δομοκό στην Λάρισα. Ήδη έχουν παραδοθεί στην κυκλοφορία τα τμήματα Αλλάριος - Τιθορέα και Δομοκός - Πλαιοφάρσαλος, μέχρι δε το 1988 προβλέπεται η αποπεράτωση του έργου, μαζί με την εγκατάσταση ηλεκτρικής σηματοδότησης και σύγχρονων τηλεπικοινωνιών.

β) Εγκατάσταση ηλεκτρικής σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης των συρμών στο ορεινό τμήμα Τιθορέας - Δομοκού, το οποίο προς το παρόν θα παραμείνει με μονή γραμμή, λόγω του μεγάλου κόστους κατασκευής διπλής γραμμής. Το έργο έχει περατωθεί.

γ) Ανακαίνιση της επιδομής και κατασκευή βελτιωτικών παραλλαγών, στη χάραξη των πεδινών τμημάτων της γραμμής Θεσσαλονίκης - Ειδομένης. Αποπεράτωση εντός του 5ετούς.

δ) Ηλεκτροκίνηση των συρμών και εγκατάσταση ηλεκτρικής σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στο τμήμα αυτό. Οι σχετικοί διαγωνισμοί έχουν ήδη γίνει.

ε) Βελτίωση της γραμμής Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης - Ορμενίου που άρχισε, αλλά θα ολοκληρωθεί στα επόμενα 5ετή προγράμματα. Θα τοποθετηθεί και ηλεκτρική σηματοδότηση.

στ) Διαπλάτυση της γραμμής Παλιοφάρσαλου - Καλαμπάκας και εγκατάσταση ηλεκτρικής σηματοδότησης. Το έργο έχει αρχίσει και προβλέπεται εντός του δεύτερου 5ετούς προγράμματος να αποπερατωθεί.

ζ) Έναρξη κατασκευής του εμπορικού σταθμού και του σταθμού διαλογής της Αθήνας στο Θριάσιο πεδίο, πάνω από τον Ασπρόπυργο και η ένωση του με τον σταθμό Αχαρνών (Μενίδι).

η) Εγκατάσταση αυτόματων συστημάτων εξασφάλισης σε 600 νέες ισόπορες διαβάσεις (θα ολοκληρωθεί το 3<sup>ο</sup> πενταετές).

θ) Ολοκλήρωση του έργου στον Βόλο για την σιδηροδρομική σύνδεση της Ευρώπης με την Συρία με πορθμείο.

1) Έναρξη διπλασιασμού της γραμμής Λάρισας - Πλατό

ια) Εκσυγχρονισμός κτιρίων και εγκαταστάσεων υποδοχής του κοινού. Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Θεόφραστος - Τμήμα Γεωλογίας. Α.Π.Θ.

θα πρέπει να διευκρινισθεί ότι, ο άξονας Αθήνας - Θεσσαλονίκης -

Ειδομένης κατασκευάζεται για ταχύτητες 200 χλμ/ώρα, ενώ οι υπόλοιπες γραμμές για ταχύτητες 150 χλμ/ώρα. Έτσι με την ολοκλήρωση των έργων στην γραμμή αυτή, η διαδρομή των συρμών από την Αθήνα στην Θεσσαλονίκη θα συντομευθεί, περιοριζόμενη στις 6 ώρες, από τις 7.30' που είναι σήμερα για το ταχύτερο τρένο, και μάλιστα χωρίς να γίνει χρήση του ανώτατου ορίου ταχύτητας που θα επιτρέψει η γραμμή (200 χλμ/ώρα), αφού γι' αυτή την ταχύτητα απαιτείται νέο τροχαίο υλικό. Όπως θα δούμε παρακάτω, με την κατασκευή νέας χάραξης και στο τμήμα Τιθορέας - Δομοκού, η διαδρομή Αθήνας - Θεσσαλονίκης, θα γίνεται σε 3 ώρες και 40 λεπτά.

Το δεύτερο πενταετές πρόγραμμα (1988-1992) περιλαμβάνει τα εξής έργα:

α) Συνέχιση του διπλασιασμού και εκσυγχρονισμού της γραμμής Λάρισας - Πλατύ. Το έργο άρχισε ήδη και θα ολοκληρωθεί στο γ' 5ετές. Θα εγκατασταθεί και ηλεκτρική σηματοδότηση.

β) Ανακαίνιση της επιδομής και παραλλαγές στην χάραξη της διαδρομής Πλατύ - Θεσσαλονίκης, η οποία είναι από τα τμήματα που έχουν ήδη διπλή γραμμή.

γ) Συνέχιση των έργων ηλεκτροκίνησης στον άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης, αρχίζοντας από την Αθήνα (ήδη θα κατασκευάζεται το τμήμα Ειδομένης - Θεσσαλονίκης).

δ) Συνέχιση των έργων στην γραμμή Θεσ/νίκης - Αλεξανδρούπολης - Ορμενίου.

ε) Ολοκλήρωση της διαπλάτυσης και σηματοδότησης της γραμμής Παλαιοφαρσάλου - Καλαμπάκας.

στ) Συνέχιση των έργων στο θριάσιο πεδίο και ολοκλήρωση των έργων για την βελτίωση των σταθμών διαλογής Θεσσαλονίκης και Μεζούρλου στην Λάρισα.

ζ) Συνέχιση εγκατάστασης αυτόματων συστημάτων εξασφάλισης ισόπεδων διαβάσεων.

η) Κατασκευή και ολοκλήρωση δεύτερης γραμμής μεταξύ Πλατύ και Εκύδρας, για την διευκόλυνση της εξαγωγής ευπαθών φρούτων.

θ) Εναρξη εκσυγχρονισμού του δικτύου της Πελοποννήσου. Ο εκσυγχρονισμός αυτός χωρίζεται σε δυο φάσεις. Στην πρώτη φάση, προβλέπεται η διαπλάτυση των γραμμών Πειραιά - Κορίνθου - Πάτρας - Πύργου και Κορίνθου - Αργούς - Ναυπλίου και διαπλάτυση της διακλάδωσης προς Λουτράκι. Η γραμμή μέχρι την Κορίνθο θα είναι διπλή, μεταξύ δε Κορίνθου και Πάτρας, τα τεχνικά έργα και η υποδομή θα γίνουν με πρόβλεψη διπλασιασμού της γραμμής. Οι ταχύτητες που θα επιτυγχάνονται θα είναι της τάξεως των 200 χλμ/ώρα. Άλλα και συντομότερα σε μερικά τμήματα. Επί-



σης μέχρι την Πάτρα, προβλέπεται ηλεκτρική σηματοδότηση και βελτιωμένο σύστημα επικοινωνιών. Στην δεύτερη φάση εκσυγχρονισμού του δικτύου της Πελοποννήσου, προβλέπεται η διαπλάτυνση και των υπόλοιπων τμημάτων, αν και μερικοί αντιμετωπίζουν με σκεπτικισμό την αποδοτικότητα της επένδυσης και προβλέπουν εγκατάλειψη ορισμένων τμημάτων, αφού δεν θα συμφέρει η διατήρηση μετρικού πλάτους γραμμής για τόσο μικρά και δευτερεύουσας σημασίας τμήματα.

1) Ολοκλήρωση των εργασιών ηλεκτρικής σηματοδότησης, στις γραμμές προς Κοζάνη και Φλώρινα.

1α) Έναρξη κατασκευής της ενωτικής γραμμής Πολύκαστρου - Καλινδοίας, ώστε οι συρμοί που έρχονται από την Γιουγκοσλαβία και κατευθύνονται προς την Θράκη και την Τουρκία, να μην περνούν από τον σταθμό της Θεσσαλονίκης, αποφεύγοντας καθυστερήσεις εκεί, αλλά και να συντομεύουν την διαδρομή τους κατά 90 χλμ.

1β) Έναρξη των έργων αναδιοργάνωσης των εργοστασίων επισκευής και συντήρησης του τροχαίου υλικού. Συνέχιση έργων σε σταθμούς κ.λ.π.

Το τρίτο 5ετές πρόγραμμα (1993-1997) περιλαμβάνει τα εξής έργα:

α) Ολοκλήρωση του εκσυγχρονισμού και της ηλεκτροκίνησης των συρμών, στον βασικό άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης και Οινόης - Χαλκίδας. Προβλέπεται να ολοκληρωθεί η νέα χάραξη στο ορεινό τμήμα Τιθορέας - Δομοκού, αν και δεν έχει ακόμα αποφασισθεί αν η χάραξη αυτή θα είναι παραλιακή ή με μεγάλο μήκος σιδηρών ορεινών.

Επίσης θα διπλασιασθεί η γραμμή Θεσσαλονίκης - Ειδομένης και Οινόης - Χαλκίδας και θα κατασκευασθεί μια νέα διπλή γραμμή από την Αθήνα στην Οινόη, ώστε η ήδη υπάρχουσα να παραμείνει για προαστιακή χρήση.

Με την ολοκλήρωση των έργων, η διαδρομή Αθήνα - Θεσσαλονίκη θα γίνεται σε τρεις ώρες και 40 λεπτά, αντί των 7.30 ωρών σήμερα, και θα καταστήσει τον σιδηρόδρομο ανταγωνιστικό ακόμα και με το αεροπλάνο.

β) Ολοκλήρωση της βελτίωσης της γραμμής Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης - Ορμενίου, καθώς και ορισμένων τμημάτων των γραμμών εκείνων για τις οποίες δεν προβλέπεται πλήρης εκσυγχρονισμός.

γ) Ολοκλήρωση των έργων στο θριάσιο πεδίο, όπου προβλέπεται να μεταφερθούν τελωνεία και εργοστάσια επισκευής και συντήρησης τροχαίου υλικού.

δ) Ολοκλήρωση των έργων στις ισόπεδες διαβάσεις.

ε) Ολοκλήρωση εργασιών σε κτίρια σταθμών κ.λ.π. καθώς και σε βιομηχανικές συνδέσεις.

στ) Ολοκλήρωση εκσυγχρονισμού δικτύου Πελοποννήσου.

ζ) Ολοκλήρωση Βελτιωμένης Ορεινής Διαδρομής Αθήνας - Καλινδοίας.

η) Έναρξη κατασκευής νέας γραμμής μονής και κανονικού πλάτους,

μεταξύ Θεσσαλονίκης - Αμφίπολης - Καβάλας - Τοξοτών, όπου θα συναντάει την γραμμή προς Αλεξανδρούπολη. Η γραμμή θα είναι για ταχύτητες 150 χλμ/ώρα και θα έχει ούγγχρονες τηλεπικοινωνίες και ηλεκτρική σηματοδότηση. Με την νέα γραμμή, ο χρόνος της διαδρομής για Εδύθηκαι Αλεξανδρούπολη, θα συντομευθεί κατά 3 ώρες.

θ) Εναρξη κατασκευής, της ενωτικής γραμμής μεταξύ Καλαμπάκας και Κοζάνης, ώστε να επιτευχθεί η κατ'ευθείαν σύνδεση της Κοζάνης, και γενικότερα της δυτικής Μακεδονίας, με την νότια Ελλάδα. Η γραμμή θα έχει σηματοδότηση και θα είναι για ταχύτητες 150 χλμ/ώρα.

ι) Εναρξη κατασκευής της νέας γραμμής προσέλασης του Ιονίου Πελάγους. Η γραμμή αυτή είναι μεγάλης σημασίας, όχι μόνο γιατί θα συνδέει σιδηροδρομικά την Ήπειρο, αλλά και διότι θα προσφέρει μια εναλλακτική λύση στην σιδηροδρομική ένωση της Ελλάδας με την Ευρώπη, η οποία σήμερα γίνεται αναγκαστικά από την Γιουγκοσλαβία. Επίσης η Ηγουμενίτσα, ή όποιο λιμάνι επιλεγεί, γίνεται η δεύτερη δυτική Πύλη της Ελλάδας (μετά την Πάτρα) και δίνει την δυνατότητα, στους συρμούς που θα έρχονται από όλες της χώρες της Ε.Ο.Κ., με πορθμείο από το Μπρίντζι, να προωθούνται δια μέσου του λιμανιού του Βόλου, προς την Συρία και την Μέση Ανατολή χωρίς να περνούν από χώρα που δεν θα ανήκει στην Ε.Ο.Κ.

Για την γραμμή αυτή δεν έχει αποφασισθεί, ούτε από πού ακριβώς θα διέρχεται, ούτε τί προδιαγραφές θα έχει.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι ο Ο.Σ.Ε. έχει αρχίσει να μπαίνει στην εποχή της πληροφορικής και υψίσταται σχετικός προγραμματισμός στα πλαίσια του αναπτυξιακού του προγράμματος.

Αυτά όσον αφορά τα έργα και τους στόχους του 15ετούς προγράμματος εκσυγχρονισμού των σιδηροδρόμων, η έκβαση του οποίου εξαρτάται, αποκλειστικά και μόνο, από την χρηματοδότηση, κυρίως από τις δημόσιες επενδύσεις, αλλά και από τα διάφορα ταμεία της Ε.Ο.Κ. και από τον δανεισμό του Ο.Σ.Ε. Δηλαδή, και η πραγματοποίηση του προγράμματος αυτού εξαρτάται από την πολιτική βούληση της σημερινής αλλά και των μελλοντικών κυβερνήσεων και των γενικότερων στόχων τους.

Αν εξετάσουμε αναλυτικότερα το 15ετές πρόγραμμα θα βγάλουμε τα εξής τρία συμπεράσματα:

1. Οτι, αν εξαιρέσουμε το πρόγραμμα ανασυγκρότησης των σιδηροδρόμων μετά τις καταστροφές του πολέμου, δηλαδή από το 1945 μέχρι το 1953, είναι η πρώτη σοβαρή προσπάθεια για εκσυγχρονισμό και για επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, που γίνεται μετά την μεγάλη σιδηροδρομική προσπάθεια των ετών 1882-1909. Και βέβαια, αν σκεφτούμε ότι η μεταπολεμική ανασυγκρότηση ήταν μία απόκατασταση των

μεγάλων ζημιών του πολέμου και τίποτα άλλο, αφού δεν έγινε καμιά παράλληλη προσπάθεια αναδιαφάξης ή επέκτασης του δικτύου, το 15ετές πρόγραμμα ανάπτυξης των σιδηροδρόμων, αποκτάει ακόμα μεγαλύτερη αξία.

2. Δεύτερο συμπέρασμα είναι ότι, η επέκταση του δικτύου με νέες γραμμές, ενωτικές ως επί το πλείστον διαφόρων τμημάτων του, αναβάλλεται για μετά το 15ετές, αφού προβλέπεται απλώς να αρχίσει η κατασκευή τους μέσα στο τρίτο 5ετές πρόγραμμα. Δηλαδή, ως προς αυτό το σημείο, ο προγραμματισμός, οι στόχοι του Ο.Σ.Ε και η κυβερνητική βούληση παραμένουν δειλοί. Ας σημειωθεί δε ότι, οι γραμμές αυτές είναι απαραίτητες για την σωστή και πιο αποδοτική λειτουργία του όλου δικτύου, αλλά απαραίτητες και για την σωστή ανάπτυξη ορισμένων περιοχών (λιμάνι και βιομηχανική ζώνη Καβάλας - λιμάνι Ηγουμενίτσας και ανάπτυξη Ηπείρου). Λόγοι που επιβάλλουν την ταχύτερη κατασκευή τους.

3. Τρίτο τέλος συμπέρασμα που βγαίνει, από την μελέτη του 15ετούς προγράμματος, είναι ότι η εγκατάλειψη του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα ήταν τόσο μεγάλη, ώστε 15 χρόνια εργασιών και ένα τόσο μεγάλο ποσό χρημάτων, καταναλώνονται απλά και μόνο, για να επιτευχθεί ένας εκσυγχρονισμός ο οποίος θα επιτρέψει στο δίκτυο αυτό να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις και το σύγχρονο ανταγωνισμό, χωρίς καμμία στην ουσία επέκταση και κανένα εκσυγχρονισμό πέραν του απαραίτητου.

Και μετά από όλα αυτά μπαίνει το ερώτημα, είναι απαραίτητη η ανάπτυξη του σιδηρόδρομου;

### Ε' ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Ο σιδηρόδρομος παρουσιάζει ορισμένα βασικά πλεονεκτήματα, που τον καθιστούν ασυναγώνιστο σε ορισμένα είδη μεταφορών. Έτσι ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά του, η σύνδεση πολλών μεταφορικών μονάδων σε συρμούς, του δίνει δυνατότητες μεταφοράς, προσώπων και εμπορευμάτων, που με κανένα άλλο μεταφορικό μέσο δεν επιτυγχάνεται. Χαρακτηριστικά αναφέρω ότι, ένας εμπορικός συρμός με φορτίο 1500 τόννων, επιτελεί έργο για το οποίο θα χρειάζονταν 40 σύγχρονα φορτηγά αυτοκίνητα, των οποίων όμως η κυκλοφορία θα είχε πολλές αρνητικές επιπτώσεις, τόσο στην κυκλοφοριακή συμφόρηση όσο και στην συντήρηση των οδών. Και βέβαια, πολλοί τέτοιοι συρμοί τη μέρα μπορούν να κινηθούν ενώ η δυνατότητα χρησιμοποίησης αυτοκινήτων είναι πολύ περιορισμένη. Αν μάλιστα λάβουμε υπ' όψη ότι, οι εμπορικοί συρμοί μπορούν να είναι πολλαπλάσιας μεταφορικής ικανότητας από το παράδειγμα που ανέφερα, τότε γίνεται κατανοητό γιατί ο σιδηρόδρομος είναι ακαταμάχητο μέσο μεταφοράς εμπορευμάτων. Όσον αφορά δε την μεταφορά επιβατών, αρκούν δυο παραδείγματα για να κατανοηθεί η δυνατότητα του σιδηρόδρομου. Το πρώτο είναι η μεταφορά των Τημενίωλων για Αθήνησ. Η μεγάλη ταχύτητα που συνδέουν το Τόκυο με την Οζάκα (απόσταση 515 χλμ δηλαδή

περίπου όσο Αθήνα - Θεσσαλονίκη) μετέφεραν σε μια μέρα 520.000 επιβάτες. Οι προαστιακοί σιδηρόδρομοι της S.N.C.F., μετακινούν κάθε μέρα από τα προάστια του Παρισιού στο Παρίσι, 1.000.000 επιβάτες, για την μεταφορά των οποίων θα απαιτούνταν 9.000 λεωφορεία.

Ένα άλλο μεγάλο πλεονέκτημα του σιδηρόδρομου, είναι η μικρή ενέργεια που καταναλώνει σε σχέση με άλλα μέσα μεταφοράς (χερσαίας), για ίδιο μεταφορικό έργο. Ένας βασικός παράγοντας γι' αυτό είναι το ότι, η κύλιση του τροχού επάνω στην σιδηροτροχιά, αναπτύσσει μικρότερες δυνάμεις από ότι η επαφή του τροχού με το οδόστρωμα, με αποτέλεσμα να απαιτείται μικρότερη προωστική δύναμη στην πρώτη περίπτωση. Δηλαδή ο σιδηρόδρομος μεταφέρει πολύ μεγαλύτερο φορτίο από το αυτοκίνητο με την ίδια προωστική δύναμη. Άλλοι λόγοι κατανάλωσης λιγότερης ενέργειας, είναι η άνετη κίνηση του σιδηρόδρομου, χωρίς κυκλοφοριακές συμφορήσεις, και η δυνατότητα συνένωσης στον ίδιο συρμοκινητήρα πολλών ρυμουλκημένων οχημάτων, με αποτέλεσμα την καλύτερη εκμετάλλευση των δυνατοτήτων του. Είναι χαρακτηριστικό για τα παραπάνω το ποσοστό συμμετοχής του κάθε μεταφορικού μέσου, στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο και η αντίστοιχη κατανάλωση ενέργειας. Έτσι, ενώ το αυτοκίνητο συμμετέχει κατά 16% στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο, καταναλώνει το 78% της παγκόσμιας ενέργειας. Τα αντίστοιχα μεγέθη για τον σιδηρόδρομο είναι 17% με 3%, ενώ του αεροπλάνου 0,3 με 42,5%, του δε πλοίου 68% με 6,5%. Ο σιδηρόδρομος καταναλώνει περίπου 26 λίτρα καυσίμων για 1000 ωφέλιμους χιλιομετρικούς τόνους που μεταφέρει, ενώ το φορτηγό αυτοκίνητο καταναλώνει πάνω από 50 λίτρα.

Άλλα πλεονεκτήματα του σιδηρόδρομου, είναι η πολύ μικρή μόλυνση του περιβάλλοντος που προκαλεί. Έτσι, τα ηλεκτρικά τρέινα δεν προκαλούν καμμία μόλυνση, ενώ τα δηζελοκίνητα προκαλούν 15 φορές μικρότερη μόλυνση, από ότι το αυτοκίνητο, για το ίδιο μεταφορικό έργο. Επίσης, η πολύ μικρή επιφάνεια που καλύπτει σε σχέση με όλα τα άλλα μέσα μεταφοράς, ακόμη και με το αεροπλάνο. Τέλος, μεγάλα πλεονεκτήματα του σιδηροδρομου είναι η μεγάλη ασφάλεια που παρέχει (έχει το μικρότερο ποσοστό ατυχημάτων) και η δυνατότητα πραγματοποίησης του δρομολογίου ανεξάρτητα από τις καιρικές συνθήκες.

Αυτά τα βασικά πλεονεκτήματα, αναδεικνύουν το σιδηρόδρομο, σαν το βασικότερο χερσαίο μέσο μεταφοράς, που δεν μπορεί να υποκατασταθεί από τίποτα, όπως δεν μπορούν να υποκατασταθούν, από άλλα μέσα, οι εμπορευματικές θαλάσσιες μεταφορές, παρ' όλη την μικρή ταχύτητα των πλοίων και την μεγάλη ανάπτυξη του αεροπλάνου.

Ο σιδηρόδρομος, μειονεκτεί έναντι του αεροπλάνου, μόνο στην ταχύτητα, όμως και αυτό δεν είναι απόλυτο γιατί:

α) Το αεροπλάνο δεν μπορεί να αναλάβει σοβαρό εμπορευματικό μεταφορικό έργο.

β) Το κόστος μεταφοράς είναι πολλαπλάσιο και επομένως η ταχύτητα, που πολλές φορές δεν μειώνει αξιόλογα τον συνολικό χρόνο μεταφοράς, δεν παίζει βασικό ρόλο.

γ) Οι μεταφορτώσεις, με όλα τα αρνητικά τους, αυξάνουν την αντιοικονομικότητα της αεροπορικής εμπορευματικής μεταφοράς.

δ) Και στην επιβατική μεταφορά, πέραν του οικονομικότερου αποτελέσματος της σιδηροδρομικής μεταφοράς, το τραίνο έχει καταφέρει να είναι συναγώνιστο, για διαδρομές μέχρι 3 ώρες και ανταγωνιστικό για διαδρομές μέχρι 6 ώρες, διότι η αεροπορική μεταφορά δεν διαρκεί όσο η πτήση, οι δε παρεχόμενες από τον σιδηρόδρομο ανέσεις και ασφάλεια είναι μεγαλύτερες. Όμως εκεί που είναι συναγώνιστος και έναντι του αεροπλάνου ο σιδηρόδρομος, είναι στις δυνατότητες μαζικής μεταφοράς. Αυτό φαίνεται καλύτερα τις μέρες μεγάλης μετακίνησης επιβατών (π.χ. γιορτές, διακοπές) όπου, οι μεν θέσεις των αεροπλάνων εξαντλούνται γρήγορα, ενώ στο σιδηρόδρομο, με αύξηση των δρομολογίων ή των οχημάτων, υπάρχουν πάντα θέσεις.

Αυτά σε σύγκριση με το αεροπλάνο. Σε σύγκριση με το αυτοκίνητο όμως, μόνο σε ένα σημείο μειονεκτεί ο σιδηρόδρομος και αυτό ισχύει βασικά για τις εμπορευματικές μεταφορές. Συγκεκριμένα, ο σιδηρόδρομος δεν μπορεί να πραγματοποιεί μεταφορές από θύρα σε θύρα. Όμως αυτό παρακάμπτεται, κατά ένα μέρος, με την απ'ευθείας σιδηροδρομική σύνθεση των βασικών πελατών του σιδηρόδρομου (μεγάλα εργοστάσια) και ορισμένων άλλων χώρων με το σιδηροδρομικό δίκτυο (βιομηχανικές ζώνες, λιμάνια κ.λ.π.). Όμως αυτό το μειονέκτημα, γεννάει και κάποια πλεονεκτήματα στον σιδηρόδρομο, τα οποία είναι ο αυτοματισμός και η χρησιμοποίηση της πληροφορικής και ηλεκτρικής τεχνολογίας, τα οποία δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει το αυτοκίνητο, ακριβώς γιατί κινείται ελεύθερα.

Σαν συμπέρασμα όλων όσων έχουν ήδη εκτεθεί, μπορούμε να πούμε ότι, ο σιδηρόδρομος παραμένει το βασικότερο, οικονομικότερο και με τις μεγαλύτερες δυνατότητες χερσαίο μέσο μεταφοράς, τόσο για εμπορεύματα όσο και για επιβάτες, χωρίς να διαφαίνεται μείωση ή απώλεια του ρόλου του αυτού στο μέλλον. Γι'αυτό, μετά την αλματώδη ανάπτυξη της τεχνολογίας και των άλλων μέσων μεταφοράς, τις τελευταίες δεκαετίες, η ορθότερη συγκοινωνιακή πολιτική μιάς χώρας, δεν είναι ο ελεύθερος και απρογραμμάτιστος ανταγωνισμός των διαφόρων μεταφορικών μέσων, αλλά η κατανομή του μεταφορικού έργου μεταξύ αυτών ανάλογα με τα δεδομένα και τις αναγκαίες της συγκεκριμένης χώρας, σε συνδυασμό και με τις δυνατότητες και τα χαρακτηριστικά του κάθε μέσου μεταφοράς. Ο καταμερισμός αυτός μπορεί να γίνει μόνο από το κράτος, μετά από επισταμένη μελέτη. Το δε κράτος, η φρενήρ Βιβλιοθήκη Θεσσαλονίκης, η Επιτροπή Οικονομικών Αποφασισμοί. Κάτω

απ' αυτή την αναγκαιότητα, όλες σχεδόν οι Ευρωπαϊκές χώρες, αλλά και οι περισσότερες χώρες στον κόσμο, δαπάνησαν, μετά τον πόλεμο, τεράστια ποσά για τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού τους δικτύου, και συνεχίζουν να δαπανούν, προσπαθώντας να αυξήσουν τις ταχύτητες και να καταστήσουν πιο ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς τον σιδηρόδρομο. Όσες δε χώρες είχαν μικρό σχετικά δίκτυο, εκτός από τον εκσυγχρονισμό, προχώρησαν και σε επέκταση του δικτύου τους. Παράδειγμα σ' αυτό αποτελούν οι γειτονικές μας χώρες, Γιουγκοσλαβία και Βουλγαρία.

Η πιο εντυπωσιακή όμως εξέλιξη στους σιδηρόδρομους είναι αυτή που επιτελείται τα τελευταία 20 χρόνια, και ιδιαίτερα η δρομολόγηση των τρένων μεγάλης ταχύτητας, τα οποία προυποθέτουν και κατασκευή ανάλογης γραμμής. Έτσι, το 1964, οι Γαλλοί δρομολογούν το τρένο "SHINKANSEN" το οποίο κινείται με μέγιστη ταχύτητα 210 χλμ/ώρα και συνδέει το Τόκυο με την Οζάκα σε 3 ώρες και 10 λεπτά, από 5.30' ώρες που ήταν πριν. Το πιο εντυπωσιακό όμως επίτευμα, πραγματοποιήθηκε από τους Γαλλικούς Σιδηρόδρομους (S.N.C.F.), οι οποίοι το 1981, δρομολόγησαν ένα τρένο (T.G.V. - TRAIN - A - GRANDE VITESSE) ανάμεσα στο Παρίσι και την Λυών ( απόσταση 427 χλμ), το οποίο αναπτύσσει μέγιστη ταχύτητα 270 χλμ/ώρα, και το οποίο καλύπτει την απόσταση αυτή σε λιγότερο από 2 ώρες. Το τρένο αυτό κινείται σε ξεχωριστή γραμμή, στην οποία δεν κινούνται εμπορικές αμαξοστοιχίες.

Εδώ, γραμμές μεγάλων ταχυτήτων, κατασκευάζονται και σε άλλες περιοχές της Γαλλίας, στην Ιταλία, όπου μεταξύ Ρώμης και Φλωρεντίας (μέρους του βασικού άξονα προς Μιλάνο) κατασκευάζεται ξεχωριστή από τα άλλα τρένα γραμμή (κατά το Γαλλικό πρότυπο) στην Γερμανία, στις Η.Π.Α., στην Βραζιλία, στην Κορέα και αλλού. Βέβαια, η επένδυση για την δημιουργία νέας γραμμής για υψηλές ταχύτητες, είναι αποδοτική, μόνον όταν συνδέει πληθυσμιακά κέντρα με πολλά κατοικημένα κατοίκους. Εξ' άλλου ταχύτητες ανώτερες των 270 χλμ, θεωρούνται αντιοικονομικές, μετά την ενεργειακή κρίση, γι' αυτό και δεν προβλέπεται να εφαρμοσθούν.

Έτσι μπορούμε να πούμε ότι, τα τελευταία χρόνια, είναι σε εξέλιξη μία νέα δυναμική επέκταση του σιδηρόδρομου, που θυμίζει την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Μόνο που τώρα δεν γίνεται με επέκταση του δικτύου, αλλά κυρίως με εντυπωσιακή αύξηση των ταχυτήτων και των παρεχομένων υπηρεσιών, σε συνδυασμό με την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του σιδηρόδρομου για την ανάκτηση χαμένου μεταφορικού έργου. Η μη επέκταση του δικτύου στις αναπτυγμένες από το παρελθόν χώρες, οφείλεται σε δυο λόγους. Πρώτον στο ότι το δίκτυό τους είχε ήδη διαμορφωθεί, μέχρι το τέλος του περασμένου αιώνα,

κατά τρόπο ορθολογικό, και όχι κάτω από την πίεση των περιορισμένων δυνατοτήτων, όπως στην Ελλάδα της εποχής εκείνης, και δεύτερον διότι ο σιδηρόδρομος καλείται πια να παίξει ένα νέο ρόλο, συνεργασίας με τα άλλα μεταφορικά μέσα και αλληλοσυμπλήρωσης, εκεί όπου το κάθε ένα υπερέχει. Έτσι, δευτερεύουσες συνδέσεις, που δεν έχουν αξιόλογο μεταφορικό έργο, δεν κατασκευάζονται ή εγκαταλείπονται, προς όφελος του αυτοκινήτου, ενώ γίνεται προσπάθεια αύξησης του μεταφορικού έργου του σιδηρόδρομου στις υπόλοιπες γραμμές.

Στο κηρυγτό λοιπόν αυτό για τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρόμων, και για την ανάκτηση χαμένου μεταφορικού έργου απ' αυτούς, όπου αυτό έχει συμβεί, μετέχουν και οι χώρες οι οποίες, για διάφορους λόγους είχαν παραμελήσει τους σιδηροδρόμους τους την τελευταία 30ετία, όπως π.χ οι Η.Π.Α. Βλέπουμε ακόμα τους Βρεταννικούς σιδηρόδρομους, οι οποίοι δεν κατάφεραν μέχρι τώρα να παρακολουθήσουν την εξέλιξη και την ανάπτυξη άλλων Ευρωπαϊκών δικτύων, και ιδιαίτερα του Γαλλικού, του Γερμανικού και του Ιταλικού, να επενδύουν μεγάλα ποσά για έρευνες νέας τεχνολογίας, έστω και αν δεν κατάφεραν ακόμα να εμφανίσουν κάτι το εντυπωσιακό.

Παράλληλα με την ανάπτυξη αυτή των σιδηροδρόμων, όλες οι Ευρωπαϊκές χώρες, αλλά και πολλές άλλες, προσπαθούν να καταλείψουν το μεταφορικό έργο ορθολογικά, μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς, αντιλαμβανόμενες αυτό ακριβώς που εξέθεσα πιο πάνω, ότι δηλαδή ο ανταγωνισμός συνεπιφέρει μεγάλη σπατάλη ενέργειας κ.λπ. και ζημιώνει την Εθνική τους οικονομία. Αντιμετωπίζουν δηλαδή τα διάφορα μέσα μεταφοράς, σαν φορείς που πρέπει να συνεργάζονται, αφήνοντας το βασικό και μαζικό μέρος των μεταφορών στον σιδηρόδρομο, ιδιαίτερα όσον αφορά την επιβατική μεταφορά.

Ο σιδηρόδρομος, μετά το 1950, παρουσιάζει μια κατακόρυφη πτώση του μεταφορικού του έργου παγκόσμια. Όμως αυτό δεν έχει καμιά σχέση με το αντίστοιχο Ελληνικό φαινόμενο, εκεί, δηλαδή στις χώρες με αναπτυγμένο δίκτυο, ο σιδηρόδρομος μονοπωλούσε σχεδόν το χερσαίο μεταφορικό έργο με αποτέλεσμα, με την ανάπτυξη του αυτοκινήτου και του αεροπλάνου, να γνωρίσει ισχυρό ανταγωνισμό, ο οποίος περιώρισε τον ρόλο του στις σύγχρονες ανάγκες κατανομής του μεταφορικού έργου, σπάζοντάς του το μονοπώλιο. Δεν αποτελεί δηλαδή παραγκωνισμό του σιδηρόδρομου, ούτε μείωση του ρόλου του σαν βασικού μεταφορικού μέσου της συγκεκριμένης χώρας. Έτσι, στην Γαλλία π.χ ο σιδηρόδρομος συμμετέχει, στο χερσαίο εμπορευματικό έργο, κατά 34,6%, στην Δ. Γερμανία κατά 29,2%, ενώ στην Ελλάδα κατά 8%. Αυτό δε το μεταφορικό έργο επιτελείται κυρίως στον άξονα Αθήνας - Σιδονμένης και Θεσσαλονίκης - Βουλγαρικών συνόρων. Στις υπόλοιπες γραμμές η εμπορευματική κίνηση, είναι από μικρή έως ανύ-

παρκτη.

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι, η ανταγωνιστικότητα του σιδηρόδρομου, που μπορεί να επηρεάζει τον όγκο του μεταφορικού έργου, σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού, δεν είναι ο βασικός παράγοντας που θα πρέπει να κρίνει την αναγκαιότητα ύπαρξής του ή επέκτασής του, για δυο λόγους:

1. Γιατί ο ανταγωνισμός αυτός είναι σε μεγάλο βαθμό πλασματικός. Έτσι η σιδηροδρομική επιχείρηση, αντίθετα με τις άλλες επιχειρήσεις μεθ' αυτών,

α) έχει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας για τις οποίες δεν λαμβάνεται υπ' όψη το κόστος ή η απόδοση και το εμπορικό όφελος και τις οποίες δεν μπορεί να αρνηθεί (π.χ εκμετάλλευση γραμμών μη αποδοτικών, τιμολογιακές διευκολύνσεις κ.λ.π.).

β) είναι ο ίδιος επιφορτισμένος με την κατασκευή και συντήρηση της υποδομής.

2. Γιατί το όφελος από τον ασιδηρόδρομο, προκύπτει μόνο αν υπολογισθεί σε επίπεδο εθνικής οικονομίας και ληφθούν υπ' όψη και οι άλλες επιπτώσεις που συνεπιφέρει στον κοινωνικό τομέα, στην ποιότητα ζωής κ.λ.π. Άλλωστε, τυχόν μικρότερη τιμολογιακή δυνατότητα του αυτοκινήτου, δεν επιτυγχάνεται πάντα με κοινωνικά και οικονομικά αποδεκτούς τρόπους.

Επομένως, ακόμα και η ελλειματική λειτουργία του σιδηρόδρομου, δεν θα πρέπει να μας οδηγήσει σε λανθασμένα συμπεράσματα για την αποδοτικότητα της σιδηροδρομικής επιχείρησης μιας χώρας, αφού δεν οφείλεται σε κακή διαχείριση ή αντιοικονομικότητα. Αντίθετα θα πρέπει να αναλυθούν και οι λόγοι και τα αίτια του ελλείματος της συγκεκριμένης επιχείρησης. Είναι χαρακτηριστικό ότι, σχεδόν παντού, οι σιδηρόδρομοι είναι ελλειματικοί, γι' αυτό άλλωστε και σχεδόν παντού είναι κάτω από κρατική εκμετάλλευση, ανεξάρτητα της μορφής λειτουργίας τους. Γι' αυτό, σ' όλα τα δίκτυα, δεν τίθεται θέμα κατάργησης των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, αλλ' απλώς αποτίμησης του κόστους που συνεπάγονται οι υποχρεώσεις αυτές και η αντιστάθμισή τους από το κράτος. Δηλαδή, μπορεί ένα έλλειμα να συμβαδίζει με μια υγιέστατη και αποδοτική στην ουσία διαχείριση.

Απο όλα εκθέσαμε στο κεφάλαιο αυτό, προκύπτει ότι οποιαδήποτε χώρα, αναπτυγμένη ή στον δρόμο της ανάπτυξης, δεν μπορεί να καλύψει πραγματικά τις συγκοινωνιακές και γενικότερα μεταφορικές της ανάγκες, χωρίς ένα σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο. Ούτε μπορεί να γίνει πραγματική βιομηχανική και λοιπή ανάπτυξη που συνεπάγεται μεγάλη αύξηση του μεταφορικού έργου, χωρίς σιδηρόδρομο. Τολάχιστον όπου δεν καλύπτεται από θαλάσσια μεταφορά. Και αν ακόμα δεχθούμε ότι, ορισμένου είδους με-



ταφορές συμφέρουν περισσότερο με το αυτοκίνητο, και αν ακόμα δεν λάβουμε υπ' όψη τα πλεονεκτήματα του σιδηρόδρομου, εξετάζοντάς τα σε κλίμακα Εθνικής Οικονομίας, και λαμβάνοντας υπ' όψη το κοινωνικό κόστος και λοιπές επιπτώσεις, από το κάθε είδος μεταφοράς, και πάλι ορισμένες μεταφορές μόνο με τον σιδηρόδρομο μπορούν να γίνουν οικονομικά και μόνο με τον σιδηρόδρομο μπορούν να γίνουν μεταφορές μεγάλης κλίμακας. Στα ίδια συμπεράσματα, όσον αφορά την υπεροχή του σιδηρόδρομου, καταλήγουμε και για τις μεταφορές επιβατών, ιδιαίτερα για μικρές και μεσαίες αποστάσεις.

Ειδικότερα για την Ελλάδα, παρ' όλο που η βιομηχανική παραγωγή και οι μεταφορικές ανάγκες, δεν έχουν το μέγεθος που έχουν σε άλλες χώρες, ο σιδηρόδρομος αποτελεί ανάγκη αλλά και βάση για κάθε είδους ανάπτυξης, τουλάχιστον για τις περιοχές με την μεγαλύτερη συγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων του δευτερογενή και τριτογενή τομέα της παραγωγής. Έτσι ο εκσυγχρονισμός και η επέκταση του δικτύου, ιδιαίτερα στην Βόρεια Πελοπόννησο και την Ανατολική Ελλάδα, όπου παρατηρείται η μεγαλύτερη συγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων, είναι επιτακτική ανάγκη. Θα πρέπει δε να διευκρινισθεί ότι, τα αρνητικά μεγέθη, τα οποία υπήρχαν τον περασμένο αιώνα στην Ελλάδα και τα οποία αποθάρρυναν τις επενδύσεις σε σιδηροδρομικές γραμμές, δεν υφίστανται σήμερα. Για έναν εκσυγχρονισμένο σιδηρόδρομο, υπάρχει αρκετό μεταφορικό έργο στην Ελλάδα σήμερα, ιδιαίτερα στις περιοχές τις οποίες προανέφερα. Απόδειξη αυτού, είναι η αλματώδης ανάπτυξη των οδικών μεταφορών τα τελευταία χρόνια. Δίδει η Ελλάδα, μπορεί να είναι σχετικά αραιοκατοικημένη χώρα, αν υπολογισθεί η αναλογία του πληθυσμού κατά τετραγωνικό χιλιόμετρο εδάφους, και με περιορισμένη βαρεία βιομηχανία, όμως η εδαφική κατανομή του πληθυσμού αυτού, αλλά και των δραστηριοτήτων γενικά, είναι άριση. Έτσι, σε ορισμένες περιοχές, παρατηρείται υπερασσώρευση πληθυσμού και δραστηριοτήτων, δημιουργούμενων έτσι των προϋποθέσεων για ένα αξιόλογο μεταφορικό έργο.

Στην Ελλάδα όμως, η αναγκαιότητα της μεγαλύτερης συμμετοχής του σιδηρόδρομου στο μεταφορικό έργο, προκύπτει και από την επιτακτική ανάγκη της μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας, και ιδιαίτερα των υγρών καυσίμων. Η συμβολή δε του σιδηρόδρομου σ' αυτό γίνεται αντιληπτή, αν παρόλληλα με την προαναφερθείσα μικρή κατανάλωση ενέργειας κατά την σιδηροδρομική μεταφορά, λάβουμε υπ' όψη ότι, το 40% έως 45% των εισαγόμενων υγρών καυσίμων στην Ελλάδα σήμερα, καταναλώνεται από τα διάφορα μεταφορικά μέσα. Και βέβαια την μερίδα του λέοντος, σ' αυτή την κατανάλωση, την έχει το αυτοκίνητο.

Φηφιακή Βιβλιοθήκη Θεόφραστος - Τμήμα Γεωλογίας Α.Π.Θ.  
Δηλαδή στην Ελλάδα, θα μπορούσαμε να πούμε ότι, η αναγκαιότητα του σιδηρόδρομου, προκύπτει από πολλούς παράγοντες, και ο εκσυγχρονισμός

του αποτελεί την αναγκαία βάση για οποιαδήποτε σοβαρή βιομηχανική ανάπτυξη. Έτσι, η ποσότητα του μεταφορικού έργου, δεν είναι το πρώτο στοιχείο που θα πρέπει να εξετασθεί, για να κριθεί η δυνατότητα και η αναγκαιότητα επέκτασής και εκσυγχρονισμού του Ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Ένας άλλος όμως παράγοντας που δεν θα πρέπει να μας διαφύγει αλλά αντίθετα να ληφθεί σοβαρά υπόψη για τον μελλοντικό προγραμματισμό, είναι οι μελλοντικές ανάγκες της χώρας. Έτσι, ήδη στο κοντινό 1991, ο πληθυσμός της Ελλάδας, προβλέπεται να φθάσει τα 10.400.000 άτομα, από τα οποία, το 70% θα είναι αστικός πληθυσμός και το 30% αγροτικός - ημιαστικός. Ειδικότερα δε προβλέπεται μεγάλη ανάπτυξη των αστικοβιομηχανικών πόλεων, που έχουν ιδιαίτερη μεταφορική σημασία, σαν τερμάτων και αφετηριών διακινήσεως προσώπων και εμπορευμάτων. Οι δεκά αστικοβιομηχανικοί λοιπόν πόλοι της χώρας, θα έχουν το 58% του πληθυσμού, αντί 41% το 1971. Έτσι, ένας μεταφορικός άξονας, μεταξύ Καλαμάτας - Πάτρας - Αθήνας - Βόλου - Λάρισας - Θεσσαλονίκης - Καβάλας, με εσωτερική συναλλακτική αλληλουχία, θα είναι αδύνατον να εξυπηρετηθεί συγκοινωνιακά, χωρίς σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο. Αν λοιπόν δεν επισπευθεί ο εκσυγχρονισμός του σιδηρόδρομου, σε λίγο θα είναι αργά και οι ευθύνες των σημερινών κυβερνήσεων θα είναι μεγάλες για το αυριανό αδιέξοδο.

### Ε Π Ι Λ Ο Γ Ο Σ

Όπως είδαμε, το 1882, ο Χαρίλαος Τρικούπης, καταφέρνοντας να κάνει πράξη την θεωρία και τα όνειρα, έβαλε τις βάσεις για το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο ολοκληρώθηκε το 1909, για να πάρει την σημερινή του μορφή το 1922, μετά την οριστική διαμόρφωση των συνόρων, στο χερσαίο τμήμα της χώρας, στην σημερινή τους μορφή. Μετά το 1909, οι διάφοροι πόλεμοι και η μικρασιατική καταστροφή αρχικά και η παγκόσμια οικονομική κρίση μετά το 1929 αργότερα, δεν επέτρεψαν την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό αυτού του δικτύου. Στο αναμεταξύ, είχε αρχίσει να παίζει ένα ρόλο στις μεταφορές το αυτοκίνητο, το οποίο την εποχή εκείνη, περισσότερο λειτουργούσε σαν εύκολη λύση στις αδυναμίες και στην ανεπάρκεια του σιδηρόδρομου, ιδιαίτερα στις περιοχές που δεν υπήρχε δίκτυο, παρά σαν πραγματικός ανταγωνιστής του.

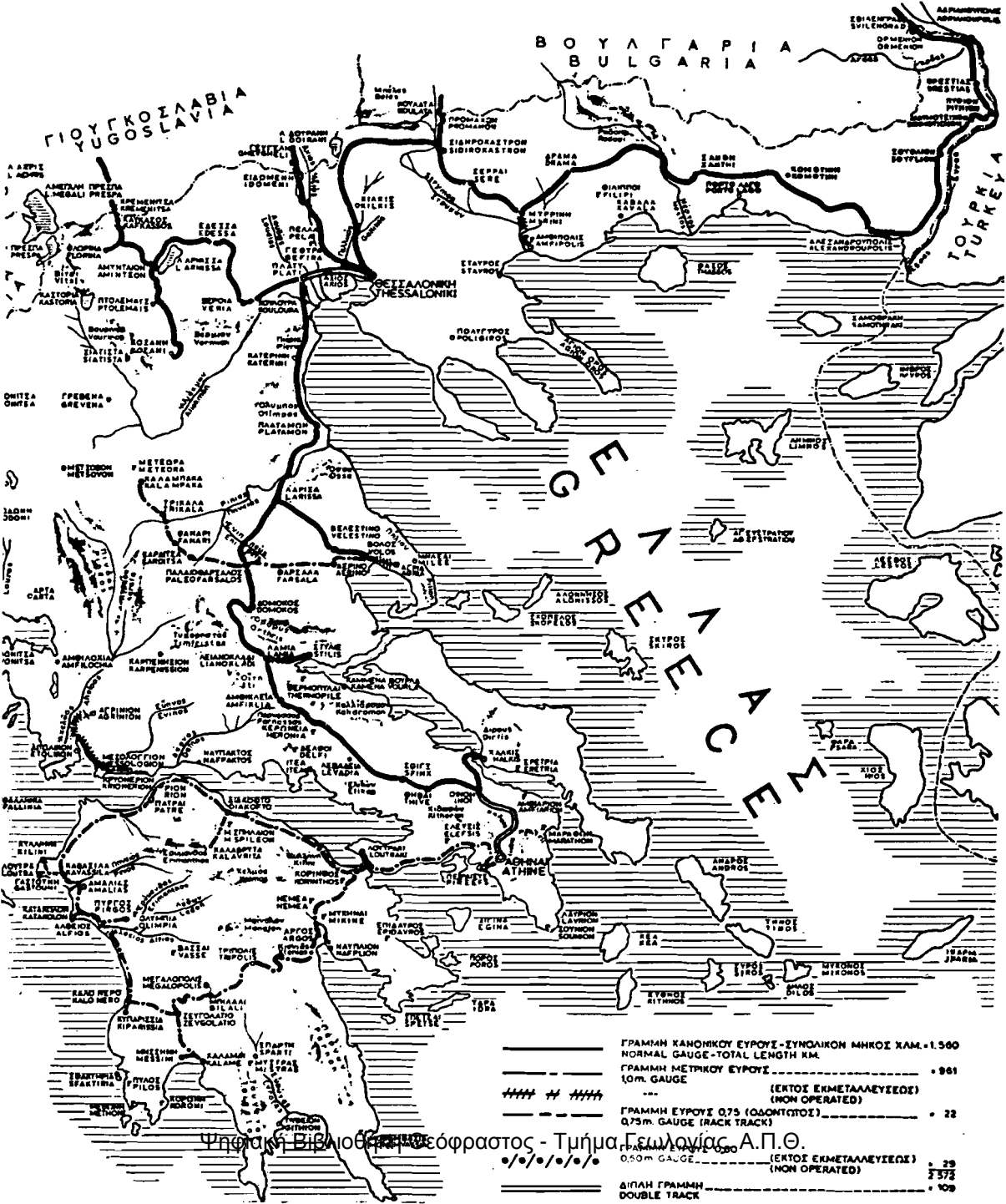
Μετά τον πόλεμο, η μόνη αξιόλογη προσπάθεια, στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, ήταν η αποκατάσταση της λειτουργίας του δικτύου, που ουνοδεύτηκε και με έναν περιορισμένο εκσυγχρονισμό των υφισταμένων γραμμών. Είναι χαρακτηριστικό ότι, όχι μόνον δεν διαπλατύνθηκε η γραμμή στο μετρικού πλάτους δίκτυο, το οποίο απλώς αποκαταστάθηκε στην παλιά του μορφή, αλλά ακόμα και η ρεϊνή διέλευση Τιθορέας - Δομοκού, για την οποία προτάθηκε η παραβαλλόσια χάραξη, αποκαταστάθηκε στην παλιά της θέση, και με τις ίδιες καμπύλες, παρ'όλο ότι έπρεπε

να ανακατασκευαστούν πολυδάπανα τεχνικά έργα (αήραγγες - γέφυρες), για να λειτουργήσει με την ίδια χάραξη. Σημειωτέον ότι τότε η παραθαλάσσια σύνδεση, θα επιβαρυνόταν πολύ λίγο με δαπάνες απαλλοτριώσεων. Παράλληλα, κοντόφθαλμη και απρογραμμάτιστη συγκοινωνιακή πολιτική, εγκληματική αμέλεια, υποχώρηση σε πιέσεις διαφόρων ομάδων, αλλά και αυτονόηστες ενέργειες, όλων των μεταπολεμικών κυβερνήσεων, εμπόδισαν την πραγματική ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του σιδηρόδρομου, στον οποίο οι πιστώσεις για εκσυγχρονισμό δίνονταν με το σταγονόμετρο, ενώ συγχρόνως τον επιβάρυναν με έναν άνισο ανταγωνισμό, κυρίως του αυτοκινήτου, το οποίο αντίθετα, έμενε ελεύθερο να δράσει, εκμεταλλευόμενο, χωρίς σχεδόν κόστος γι' αυτό, την κατασκευή νέων εθνικών οδών. Οι χερσαίες μεταφορές αφέθηκαν ελεύθερες να διαμορφωθούν με βάση αυτόν τον άνισο ανταγωνισμό, με αποτέλεσμα τις σημερινές αδυναμίες και το χαμηλό επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών. Είναι χαρακτηριστικό ότι, ο κάθηννας μπορούσε να αποκτήσει ένα φορτηγό αυτοκίνητο και να εκτελεί μεταφορές, όταν ο σιδηρόδρομος αδυνατούσε να ανανεωθεί από έλλειψη πιστώσεων. Έτσι, σήμερα, όλες οι ελπίδες για σύγχρονες συγκοινωνίες, επαφίενται στην εξέλιξη του 15ετούς προγράμματος εκσυγχρονισμού των σιδηροδρόμων, το οποίο όχι μόνο θα πρέπει να χρηματοδοτηθεί, αλλά και να επιστευθεί ιδιαίτερα όσον αφορά την κατασκευή των προβλεπομένων νέων γραμμών. Παράλληλα, θα πρέπει να οργανωθεί και περιορισθεί, στο εθνικά και κοινωνικά αναγκαίο, ο ρόλος του αυτοκινήτου; ιδιαίτερα στις εμπορευματικές μεταφορές, το οποίο σήμερα αφήνεται ακόμα να λειτουργεί, ως ένα βαθμό, ανεξέλεγκτα. Θα πρέπει κάποτε να αντληθούν τα αναγκαία συμπεράσματα, από την αποτυχία της πολιτικής της προώθησης των οδικών μεταφορών για μια 35ετία, και θα πρέπει κάποτε το κράτος να αναλάβει τις ευθύνες του σ' αυτόν τον τομέα, αποφασίζοντας να επέμβει ενεργότερα στην διαμόρφωση της συγκοινωνιακής πολιτικής, και να αυξήσει ακόμη περισσότερο τις επενδύσεις στους σιδηρόδρομους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Κ. Ανδρουλιδάκης: " Οι ελλειψοειδείς σφραγίδες στους Σ.Π.Α.Π" (Περιοδικό Φιλοτέλεια τ.479 έως 495)
- Κ. Κοχειλά : " Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι και η συμμετοχή τους στις εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές"
- Πρόδρομου Μαντζαρίδη : " Συνοπτικό ιστορικό των Ελληνικών Σιδηρόδρομων" έκδοση 1984
- Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια : τόμοι Ι΄ και ΚΑ΄ (στα λήματα σιδηρόδρομοι και Ελληνικοί σιδηρόδρομοι αντιστοιχα)
- Ο.Σ.Ε : "Εκθεση Πεπραγμένων 1985"
- Λευτέρη Παπαγιαννάκη : " Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1882-1910)" Έκδοση Κορφωτικού Ιδρύματος Εθνικής Τράπεζας
- Βασ. Προφύλλιδης : " Ο σιδηρόδρομος και οι υπεραστικές επιβατικές μεταφορές" περιοδικό Τραίνα και άνθρωποι" τ.14
- VAS:PROFIL-LIDIS : RAILWAY GAZETTE INTERNATIONAL AUGUST 1986 " GREEKS TRY TO CATCHUP WITH EUROPE"
- Βασ. Προφύλλιδης : " Οι σιδηροδρομικές μεταφορές - Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι".
- Βασ. Προφύλλιδης - J.P. ESTIVAL : " Η σιδηροδρομική επιχείρηση"
- Των ίδιων : " Η Κοινοτική Πολιτική των σιδηροδρομικών μεταφορών".
- Περιοδικό Τραίνα και άνθρωποι : " Το σιδηροδρομικό πορθμείο Βόλου - Λαττιάς (τεύχος 14)

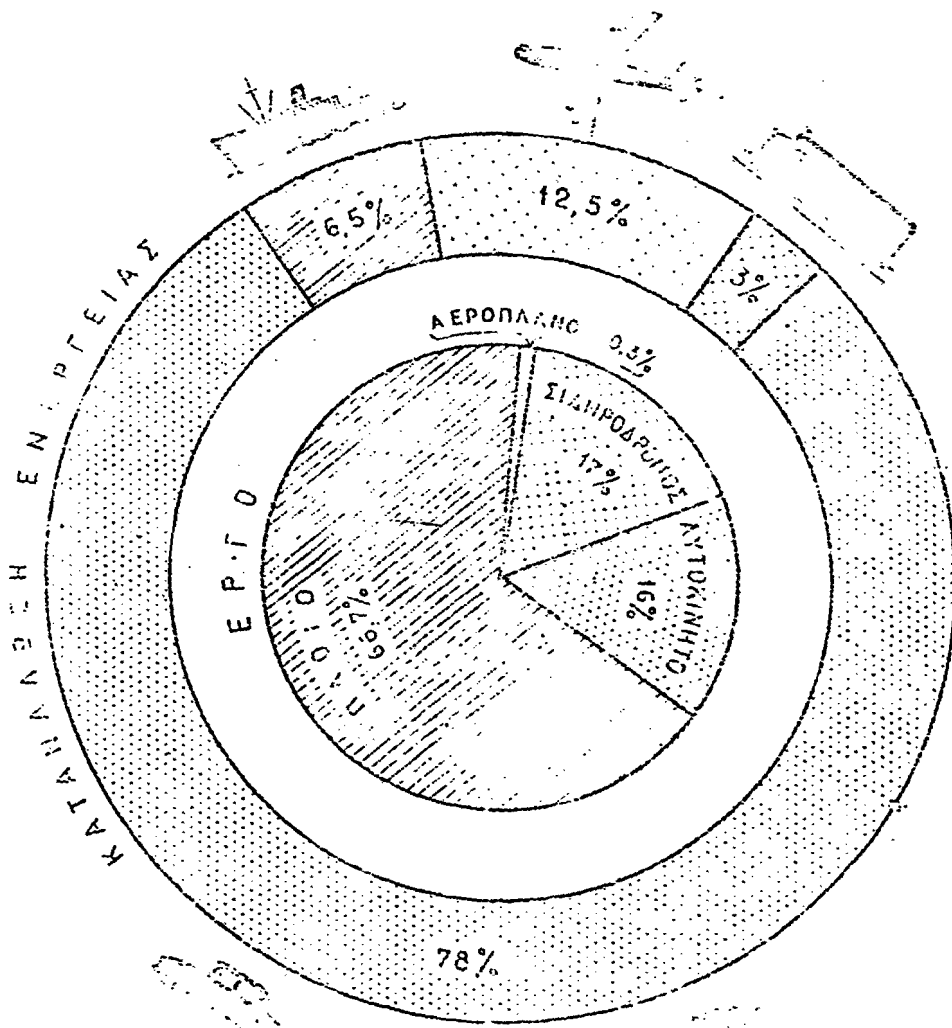
# ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ RAILROAD MAP OF GREECE



	ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΟΥ ΕΥΡΟΥΣ - ΣΥΝΟΛΙΚΟΝ ΜΗΚΟΣ ΧΑΜ. 1.560 NORMAL GAUGE - TOTAL LENGTH KM.
	ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΗΚΟΥ ΕΥΡΟΥΣ (NON OPERATED)
	ΓΡΑΜΜΗ ΕΥΡΟΥΣ 0,75 (ΔΟΔΟΝΤΙΟΣ) (NON OPERATED)
	ΓΡΑΜΜΗ ΕΥΡΟΥΣ 0,50 (ΡΑΚ ΤΡΑΚ) (NON OPERATED)
	ΣΙΔΗΡ ΓΡΑΜΜΗ DOUBLE TRACK

Υπηρεσία Βιβλίου και Εφόρατος - Τμήμα Γεωλογίας, Α.Π.Θ.

ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ  
ΤΩΝ ΔΙΑΦΕΡΟΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ  
ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ  
& ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ



## LES CHEMINS DE FER EN GRECE

---

L'histoire du chemin de fer, commence en 1830, au moment où une voie a été construite, entre Liverpool et Manchester (116 kms de longueur). Pour la première fois dans l'histoire, les trains étaient tirées par une locomotive à vapeur, la fameuse "Rocket" de Stephenson.

Depuis, nous sommes témoins d'un développement rapide des chemins de fer. En 1840, dans le monde entier, il existent déjà 9.000 kms des voies ferrés, tandis, qu'au début du 20<sup>ème</sup> siècle les voies ferrés s'approchent les 1.000.000 kms, pour arriver en 1925 au numéro de 1.229.923 de kms.

La Grèce en 1830, qui sortait d'une guerre d'indépendance de 9 ans, contre la Turquie, petite et ruinée, se trouve dans le domaine des communications à un état désespérant. Sous le régime Ottomant, il n'a été presque rien fait, dans ce domaine; La seule solution alors pour organiser les transports, était le bateau, comme la Grèce est un pays à part insulaire et avec des milliers des kilomètres des côtes. C'est à cause de ça que la première préoccupation du nouveau régime, dans le domaine des communications, était, l'organisation des transports maritimes.

Très tôt, depuis 1835, déjà, on pensent sur la possibilité de construction des voies ferrés. Mais la manque des capitaux et la production réduite du pays, ne permettaient pas la construction et le fonctionnement des chemins de fer. D'autre part, le capital étranger ne s'émigrerait pas facilement et surtout pour investir à des pays où le profit serait problématique, comme la Grèce.

La première voie ferrée de 8,5 km de longueur, qui a été construite en Grèce, unissait Athènes (Thission) au Pirrée. Elle a été inaugurée le 23 Février 1869, après 22ans des discussions et 12 ans de construction, puisque plusieurs sociétés ont abandonné la construction, par manque des capitaux. Mais l'ère des chemins de fer en Grèce, commence le 1882. Vers la fin de la décennie de 1870, un changement des conditions apparait dans le pays. A cause du développement démographique et de l'achèvement de la repartition des "terres nationales" en 1871, pour la première fois, des ressortissants des villages s'installent dans les villes. Jusqu'à cette époque, la petite entreprise agricole qui existait en Grèce, et le florissement de l'agriculture, à cause des exportations aux pays industrialisés, ne permettaient pas l'enlancement des trains ouvrières dans les villes. Ceci, avec la manque des capitaux et de marché importante, empêchaient le développement de

l'industrie, qui serait le plus important client du chemin de fer et empêchaient même la formation des entreprises des transports profitables.

Mais il y a eu deux autres causes qui ont facilité la construction des voies ferrées en Grèce: La restitution de la Thésalie et la crise économique internationale en 1873.

La Thésalie, avec ses richesses, a donné plusieurs possibilités de développement industriel au pays, surtout avec la main d'œuvre qu'elle avait.

D'autre part la crise économique a facilité le développement des voies ferrées parce que les capitaux étrangers cherchaient d'autres possibilités d'investissement, tandis que l'industrie locale, par la diminution de la concurrence étrangère, a commencé de se développer. C'est à cette époque que commence l'industrialisation en Grèce.

Mais il faut aussi signaler le rôle qui a joué un homme politique au développement des chemins de fer en Grèce. Il s'agit de Charilaos Tricoupis premier Ministre dès 1882, qui a été le fondateur des chemins de fer en Grèce. Ayant bien compris les problèmes qui posaient, d'une part le petit nombre des passagers et d'autre part la réduite quantité des biens transportés, et que par conséquent que l'investissement des capitaux aux chemins de fer n'était pas économiquement intéressant, il a cherché de minimiser le coût de la construction. Il a donc préféré la voie d'un mètre de longueur pour les chemins de fer en Grèce, à l'exception de l'axe Athènes frontières, qu'il serait d'une longueur internationale, à savoir 1.435 m, puisque il unifierait à l'avenir Athènes au réseau ferroviaire européen. D'autre part, il comprenait qu'aux premières années de leur fonctionnement, ces voies ne laisseraient pas de profit pour les entreprises qu'elles les exploiteraient; c'est pour ça qu'il préfère de payer 20.000 drs/km aux sociétés qu'elles construisaient le réseau, au lieu de les garantir un profit minimum de 5%, comme on proposait. Enfin, l'état maintient le droit d'acheter l'entreprise, après 15 ans, en payant le 50% de leur capital, au temps de l'achat. Tricoupis était pressé car il comprenait que les conditions favorables pour la Grèce seraient dépassées vite, après le dépassement de la crise économique par les pays industrialisés. C'est pour cela que, quand le capital privé ne s'intéressait pas à investir à la construction d'une voie, Tricoupis confia sa construction pour la compte de l'état.

Alors, le chemin de fer, unit Athènes à Corinthe le 1885, à Patras le 1887 et à Calamata le 1888 pour le réseau de Attique. Il a accompli en 1886, d'Attique à 1885, et de la partie Nord - Ouest du pays en 1891.



D'ailleurs l'axe vers le nord du pays, sera accomplie seulement en 1909, quand l'effort pour les chemins de fer se termine. En 1910, la Grèce a un réseau ferré de 1.584 des kms, dont seulement 441 à voie large (1.435 m). Depuis, très peu de choses se sont faits pour les chemins de fer en Grèce, et l'augmentation de la longueur du réseau, est dû, presque complètement, à la délimitation des terres nouveaux (Macédoine et Thrace) de l'empire Ottomane. Aujourd'hui, le réseau ferroviaire grec, comprend 2.577 kms des voies ferrés, dont seulement 1.566 à la largeur internationale. Une partie du pays ne se desservie pas par le chemin de fer et même de grandes villes comme Kavalla et Ioannina n'ont pas d'accès au réseau ferroviaire.

Les grands problèmes du réseau ferroviaire grec, sont:

- a. L'impossibilité pour les wagons à l'essieu de largeur internationale, de circuler sur tout le réseau.
- b. Le caractère montagnard du pays, qui empêche les grandes vitesses, à moins qu'il ne se reconstruise une partie du réseau.
- c. Le vieillissement d'une grande partie de l'infrastructure.
- d. La manque des transports ferroviaires transit en Grèce, et
- e. La manque d'une planification véritable par tous les gouvernements Grecques d'après 1945 et les décisions irritées au domaine des communications, qui ont laissé le chemin de fer sans protection, contre la concurrence des autres moyens de transport et surtout de l'automobile. Tandis que les investissements aux chemins de fer était maintenus à un niveau très bas, l'automobile a été laissé libre et sous des conditions beaucoup plus favorables. En fait, l'automobile ne se charge presque pas du tout à la construction et le maintien des routes nationales et il n'a pas " des obligations de service publique", contrairement au chemin de fer. A ce point, il faut signaler que, de grands investissements se sont faits pour améliorer le réseau national routier et les transports aériens. Alors, la baisse de l'oeuvre du chemin de fer est spectaculaire, après 1950 et surtout après 1960. Maintenant, au domaine de la transportation marchande, le chemin de fer maintient seulement le 8% des transports nationaux, tandis qu'en France a le 43,6% et à l'Allemagne Occidental le 29,2%. Un autre grand concurrent aussi du chemin de fer en Grèce, a été toujours le bateau, a cause du caractère insulaire et avec une grande longueur des côtes du pays.

Cette situation, qui cause assez des problèmes à l'économie nationale, et surtout une grande consommation des carburants, a commencé à problématiquer les gouvernements Grecs, depuis 1970, mais c'est seulement depuis 1978 qu'on a commencé à affronter le problème. Ainsi,

en 1982, un plan des 15ans (1983-1997) pour la modernisation du chemin de fer et le prolongement de son réseau a été constitué en Grèce. Le premier plan quinquenal, de ce plan de 15ans, se termine l'année prochaine. C'est le plus grand effort pour les chemins de fer en Grèce, après l'effort de leur construction, entre 1882 et 1909, dont j'en ai déjà parlé, car après la 2<sup>me</sup> guerre mondiale, le réseau a été restitué, après des énormes dégâts causés par les troupes Allemandes a son état d'avant guerre à peu près, sans qu'il soit vraiment moderniser et presque sans prolongation à d'autres régions. Il faut noter ici que le réseau Grec, avant 1912, était assez dense, pour les besoins du pays à l'époque. Presque toutes les villes qui n'ont pas, aujourd'hui encore, accès au réseau, se trouvent dans les régions qu'elles faisaient partie de l'empire Ottoman, jusqu'à 1912.

Le plan des 15ans de l'"Organisation des chemins de fer Héliéniques", prévoit une modernisation de la voie principale, d'Athènes à Salonique et Idoméni; une double voie pour des vitesses de 200 kms/h sera construite partout, avec des télécommunications modernes, la quelle sera électrifiée. Alors le voyage entre Athènes et Salonique sera fait en 3h 40', au lieu de 7h 30'aujourd'hui. Toutes les voies qui n'ont pas la largeur internationale, seront élargies et toutes les voies seront reconstruites pour des vitesses de 150 kms/h, à l'exception de quelques voies à Péloponnèse qu'elles seront pour des vitesses de 120 kms/h. En plus, la construction des trois nouvelles voies est prévue.

a. La voie de Kalambaka à Kozani, pour unir le réseau de Macédoine occidentale au Thessalie.

b. La voie de Salonique à Kavalla et de là à Xanthi.

c. La voie vers la mer Ionienne (Epire).

Des nouvelles gares marchandes et d'autres installations seront construit aussi où reconstruit.

Le chemin de fer, est une nécessité pour tous les pays, développés au en voie de développement; c'est pour ça, qu'après la 2<sup>me</sup> guerre et surtout les 20 dernières années, tous les pays Européens et presque tous les pays au monde ont dépensé beaucoup d'argent pour l'amélioration et modernisation de leur réseau, surtout en augmentant les vitesses et la concurrence du chemin de fer.

Les résultats les plus spectaculaires ont été obtenue au Japon et en France. Au premier pays avec le train "SHINKANSEN", qui a nuit Tokyo à Osaka à une vitesse de 210 kms/h, inauguré en 1964 et en France avec les T.G.V. et surtout le train Paris - Lyon, qui a une vitesse de 270 kms/h. Un rapport au passé, est que maintenant le train, n'a plus le monopole des transports

terrestres, mais coexiste sous la planification et le contrôle de l'état, avec les autres moyens de transport.

Le chemin de fer a des grands avantages par rapport à d'autres moyens, qui lui donnent la priorité aux transports.

a. Il peut transporter une quantité de marchandises et de passagers qu'il est impossible d'être transporter par des autres moyens en même temps.

b. Il dépense moins d'énergie pour le même oeuvre (moins que le 1/2 de celle qui dépense le camion).

c. Les trains électriques ne polluent pas l'atmosphère, tandis que la pollution faite par les locomotives diesel, ne dépasse pas le 1/15 de la pollution faite par les camions, pour le même oeuvre.

d. Le transport ferroviaire compte beaucoup moins d'accidents que les autres moyens de transport et surtout elle n'est pas empêchée par des conditions de temps.

e. Pour un voyage moins de 3h, le train est préférable de l'avion, et jusqu'à 6 h est concurrent à celui-ci.

f. Le train a besoin de moins d'espace que toutes les autres moyens de transport, même de l'avion.

En Grèce, la modernisation et le prolongement du réseau ferroviaire, est une nécessité aussi, surtout à l'axe Patras - Athènes - Volos - Larissa - Salonique - Kavalla, où la plupart de la population et de l'industrie sont concentrés. En 1991, la Grèce aura 10.400.000 d'habitants, dont le 70% seront d'habitants des villes. Les 10 plus grands centres urbains - industriels, auront le 53% de la population du pays.

Alors, en Grèce de la fin du 20<sup>me</sup> siècle, les conditions qui empêchaient l'investissement au chemins de fer, il y a cent ans, n'existent plus. Au contraire, sans un réseau ferroviaire moderne, le transport des personnes et des marchandises, vers la fin du siècle, sera problématique, surtout entre les grandes villes. C'est pour ça que les gouvernements doivent investir encore plus de capitaux pour les chemins de fer d'une part et de coordonner le fonctionnement de tous les moyens de transport, d'autre part, à fin de se collaborer entre eux au lieu de se concurrencer, en faveur de l'économie nationale.