

## Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕΤΑ ΤΟ 1833

ΦΑΣΟΥΛΑΣ Π. ΣΠ.

Γιάννη Σταθά 6 - 106 72 Αθήνα

### ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το νεοσύστατο Ελληνικό κράτος κληρονομεί από την Οθωμανική αυτοκρατορία στον τομέα των επικοινωνιών, μια παντελή έλλειψη υποδομής.

Ειδικότερα στον τομέα των χερσαίων μεταφορών, οι μοναδικές οδοί επικοινωνίας, είναι ένα σύνολο από μονοπάτια, τα οποία σε ορισμένα τμήματά τους, παίρνουν τη μορφή χωματόδρομων, και ορισμένα λιθόστρωτα (καλντερίμια). Η μεταφορική τους ικανότητα, αντικατοπτρίζει την πυκνότητα των ανταλλαγών, που περιορίζεται στα απολύτως αναγκαία, αφού η όλη οικονομία του χώρου δεν ξεπερνά το επίπεδο της κλειστής (οικιακής) οικονομίας.

Οι θαλάσσιες μεταφορές, εξ άλλου, διευκολυνόμενες από την φυσική διαμόρφωση του χώρου, γίνονται με παντός είδους ιστιοφόρα, καλύπτοντας, πολλές φορές και το κενό που αφήνει η ανυπαρξία οδικού δικτύου.

Ολες οι κυβερνήσεις του νεοσύστατου Βασιλείου, έριξαν μεγάλο βάρος στην ανάπτυξη των χερσαίων και θαλάσσιων επικοινωνιών, όμως το κύριο βάρος δίνεται στους δρόμους, αφού όπως προεξετέθη, οι θαλάσσιες επικοινωνίες λειτουργούσαν, ακόμη και χωρίς την απαραίτητη υποδομή, ενώ η έλλειψη δρόμων απέκλειε οποιαδήποτε τροχήλατη χερσαία μεταφορά.

Οι Ελληνικοί δρόμοι, αρχικά αντιπροσώπευαν οδούς διείσδυσης προς την ενδοχώρα, από την περισσότερο ανεπτυγμένη παράλιο ζώνη, όμως δεν καταφέρνουν να παίξουν παρά περιορισμένο οικονομικό ρόλο. Οι συνθήκες της παραγωγής στο εσωτερικό της χώρας, δεν έχουν κατ' αρχήν ανάγκη από δρόμους, αφού η παραγωγή και η αγορά δεν έχουν αναπτυχθεί. Δεν είναι τυχαίο ότι τις δεκαετίες 1870 και 1880, που παρατηρείται μια κάποια αλλαγή στην Ελληνική Οικονομία, και μια ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς, δίδεται μεγαλύτερη ώθηση στην ανάπτυξη των χερσαίων μεταφορών, και στην κατασκευή των δρόμων.

Ετσι είχαν τα πράγματα, όταν η Ελλάδα, έχοντας αναπτύξει μια πιο δυναμική οικονομία και μια κάποια εσωτερική αγορά μετέχοντας πια στον διεθνή καταμερισμό εργασίας, είναι ώριμη να εισέλθει, έστω και καθυστερημένα, από την 10ετία του 1880, στην εποχή του σιδηρόδρομου.

Στην Ελλάδα, η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή, η οποία ένωσε την Αθήνα (Θησείο) με τον Πειραιά, μήκους 8,5 χλμ., εγκαινιάστηκε μόλις το 1869. Πραγματικό όμως σιδηροδρομικό δίκτυο, άρχισε να κατασκευάζεται μόνο μετά το 1882 τελικά.

Η καθυστέρηση αυτή οφείλεται και εδώ, κυρίως στην χαμηλή συσσώρευση κεφαλαίου, την μικρή παραγωγή, την περιορισμένη αγορά και την έλλειψη των προϋποθέ-

σεων βιομηχανικής ανάπτυξης. Ο σιδηρόδρομος δηλαδή δεν ήταν κοινωνικοοικονομικό αίτημα για τη χώρα, όπως δεν ήταν αρχικά ούτε οι δρόμοι.

Μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση του 1873 και κάποια μεταβολή των πριναφερθέντων συνθηκών που παρατηρείται στην Ελλάδα, την ίδια εποχή, ανοίγονται οι προϋποθέσεις για μια αργή και περιορισμένη βιομηχανική ανάπτυξη της χώρας και για μια διεύρυνση της αγοράς, που μαζί και με άλλους παράγοντες, δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για την κατασκευή σχετικά βιώσιμου σιδηροδρομικού δικτύου. Δεν είναι λοιπόν τυχαίο ότι το δίκτυο αυτό άρχισε να κατασκευάζεται μετά το 1880.

Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο δίνεται βαρύτητα στην κατασκευή δρόμων, αναπτύσσονται όμως και τα λιμάνια, ιδιαίτερα μετά το 1950. Αντίθετα, μετά το 1950 οι σιδηρόδρομοι σταδιακά παραμελούνται, αντίθετα από ό,τι έγινε στις άλλες Ευρωπαϊκές χώρες με αποτέλεσμα τα σημερινά προβλήματα στις μεταφορές.

Στην Ελλάδα είναι ανάγκη, χωρίς να παραμεληθεί η ανάπτυξη των μεγάλων οδικών αρτηριών, να δοθεί προτεραιότητα στον εκσυγχρονισμό και την επέκταση του σιδηρόδρομου και ιδιαίτερα στις περιοχές με τη μεγαλύτερη συγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων, του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα της παραγωγής. Αυτό θα πρέπει να συνδεθεί με μια αντίστοιχη μείωση του ρόλου του αυτοκινήτου. Ένας εκσυγχρονισμένος σιδηρόδρομος έχει αρκετό μεταφορικό έργο στην Ελλάδα. Σε λίγα χρόνια, η αύξηση του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων, καθώς και οι εξαγωγές της χώρας, θα είναι αδύνατον να εξυπηρετηθούν συγκοινωνιακά, χωρίς ένα σύγχρονο και εκτεταμένο σιδηροδρομικό δίκτυο.

## ABSTRACT

Communications in the new Hellenic Kingdom, which followed the Greek independence was between the years 1821 and 1828, were on a very low level, as the only thoroughfares to communicate, between the various parts of the mainland, were a system of paths and some cobbled roads, whose capacity mirrored the economy and density of transportation of that time. The standard of the country's economy did not demand a different level of communications and transportation at that time, as it was characterised by a house economy. Carts and other carriage were at the time unknown in the Ottoman Empire, where transportation was carried out by camels and other animals.

At the start, all governments of the young state, tried to built a real road network, so as to control the whole country as well as promote the development of national economy. But lack of money and interest of the local populations, as well as the absence of transportation task, made the whole effort difficult, resulting in a very poor performance. It was only after 1870 that road construction was sped-up, because at that time, Greek Economy entered the stage of developing primary and secondary production, resulting in a demand for roads and transportation.

Regarding sea transports, things are different, because Greece is a country of many

kms of coast-line and islands and people in many places was traditionally engaged in shipping. Also, the most developed part of the country, consisted of some seaside towns and islands. Thus many ports developed fast.

After 1880, Greece entered the railway area, eventhough the first line, linking Athens to Pireaus, started functioning in 1869.

In 1909, the great effort of constructing railroads came to an end. Afterwards, the development of the railway network is due to the expansion of the country to new territories, after 1912. In any case, the road and railway network in the new provinces was inferior to that of the old ones.

After 1925, an emphasis was given to road and port constructions, a practice which kept being applied after the second world war too, resulting in neglectig railways in the 1950's and 1960's. That's why the country is now faced with many difficulties in its transportation and exports.

A railway developing plan is now in progress, but it should be accelerated and enlarged to tackle the existing problems in the country's transportation system.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο Ελληνικό κράτος που προέκυψε από την επιτυχή έκβαση της επανάστασης του 1821, κυριαρχεί η κλειστή οικιακή οικονομία, με προκαπιταλιστικές παραγωγικές δομές. Μικρή και οικογενειακού χαρακτήρα παραγωγική μονάδα, ανεπαρκής έως ανύπαρκτος καταμερισμός εργασίας. Η αγορά, από κοινωνικοοικονομική άποψη, περιορίζεται σε στενά τοπικά όρια, η δε ζήτηση μεταφορικού έργου είναι περιορισμένη σε όγκο και απόσταση. Υπήρχαν βέβαια μικρές εξαιρέσεις, όπως οι αστικές εμποροναυτικές κοινότητες στην παραλιακή ζώνη και κυρίως στα νησιά, που αναπτύχθηκαν κατά την διάρκεια των Ναπολεόντειων πολέμων, χάρις και στα προνόμια που παραχωρήθηκαν στους Έλληνες με την συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζή. Ομως οι εξαιρέσεις αυτές δεν αλλοίωσαν ουσιαστικά την εικόνα της οικονομίας της χώρας. Επί πλέον, όλη σχεδόν η χώρα, είχε μεταβληθεί σε ερείπια, λόγω του σκληρού και μακροχρόνιου πολέμου της ανεξαρτησίας.

Στον τομέα των επικοινωνιών ειδικότερα, οι συνθήκες που επικρατούν είναι πρωτόγονες. Το οδικό δίκτυο που κληρονομεί το νεοσύστατο Ελληνικό κράτος από την Οθωμανική αυτοκρατορία, είναι ένα σύνολο από χωματόδρομους, μονοπάτια και λιθόστρωτα, κατασκευασμένα για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες μιας παραδοσιακής κυκλοφορίας περιορισμένων μετακινήσεων, που μόνο οδικό δίκτυο δεν μπορούσαν να αποκληθούν. Τα περισσότερα από αυτά είχαν κατασκευασθεί με μέριμνα των ανεπτυγμένων Κοινοτήτων που ήταν διάσπαρτες στην ορεινή κυρίως ενδοχώρα, διότι η Οθωμανική διοίκηση αδυνατούσε να προβεί ακόμη και σε στοιχειώδη συντήρηση των βασικών οδών της αυτοκρατορίας.

Την κατάσταση των οδών επί Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και τον τρόπο συντήρη-

σής τους, μας τον περιγράφει ο Πουκεβίλ στο έργο του «Ταξίδι στον Μοριά»: «Ένας ανώτερος αξιωματικός χωροφυλακής», γράφει, «υπεύθυνος για την επιτήρηση των δρόμων, γνωστός με το όνομα Δερβεντζή-Πασάς, είναι επιφορτισμένος με την ασφάλεια των δρόμων, την συντήρησή τους, με την διόρθωση των γεφυριών, την επιθεώρηση των πορθμείων και με χίλια δύο άλλα αντικείμενα, που υπάρχουν μόνο στα πομπώδη διπλώματα, με τα οποία είναι εφοδιασμένος. Οι Τούρκοι, μέσα στη βαθιά βαρβαρότητα στην οποία είναι βουτηγμένοι, το μόνο που σκέπτονται είναι πως να επιδίδονται στην ερήμωση για την ευχαρίστησή τους, και η συμφορά αυτή συνδέεται με τα θρησκευτικά τους δόγματα. Ξένοι σ' αυτή τη χώρα, θεωρούν τον εαυτό τους ταξιδιώτη κάτω από τα δεσμά του πεπρωμένου, που τους κάνει να αποστρέφονται την διατήρηση εκείνων που βρήκαν καμωμένα πριν από αυτούς.

Γι' αυτό, δεν έχουν καθόλου δημόσιους δρόμους ούτε εμπορικούς σταθμούς. Κι αν υπάρχουν μερικές γέφυρες, σωριάζονται σε ερείπια, χωρίς να δίδεται προσοχή στη χρησιμότητά τους ή μάλλον τις κάνουν βιαστικά και ξύλινες, μόνο και μόνο για να επικοινωνήσουν από το ένα σημείο στο άλλο. Θα αναρωτηθεί λοιπόν κανείς σε τι χρησιμεύει το αξίωμα του ανώτατου αξιωματικού επόπτη των δρόμων, του Δερβεντζή. Είναι μια θέση σαν κάθε άλλη, σαν τόσες άλλες, στην οποία διορίζουν ένα προστατευόμενο για να πλουτίσει, εκτός αν έπειτα τον ξεπουπουλιάσουν». Ο Πέτρος Μωραϊτίνης εξ άλλου, ερμηνεύει την απουσία συγκοινωνιακής πολιτικής στο Οθωμανικό κράτος, με την χαρακτηριστική ειρωνεία της εποχής. «Οι Τούρκοι», γράφει, έλεγαν: «προκαλείς τον Θεό κάνοντας δρόμους. Αν ο Θεός ήθελε τις γρήγορες μεταφορές, θα μας είχε δώσει δρόμους έτοιμους». Έτσι η πρώτη αμαξιτή οδός κατασκευάσθη από το Γαλλικό εκστρατευτικό σώμα, διοικητής του οποίου ήταν ο στρατηγός Μαιζόν, το 1828 και συνέδεε την Πύλο με την Μεθώνη.

Τα εμπορεύματα, εξάλλου, την εποχή που γεννιέται το νέο Ελληνικό κράτος, μεταφέρονταν σε μικρές ποσότητες. Γενικά άνθρωποι και εμπορεύματα μετακινούνταν σε μικρή μόνο ακτίνα, όχι μόνο διότι το οδικό δίκτυο και τα μέσα μεταφοράς δυσκόλευαν, αν δεν απέτρεπαν, τις μεγάλες μετακινήσεις, αλλά και επειδή το επίπεδο της οικονομίας δεν απαιτούσε κάτι διαφορετικό. Αυτοί άλλωστε είναι οι λόγοι που η άμαξα αλλά και αυτό το κάρρο, ήταν μεταφορικά μέσα άγνωστα στον χώρο της Οθωμανικής αυτοκρατορίας. Ήταν άγνωστο ακόμα και το δίτροχο καρότσι. Οι μεταφορές γίνονταν με καμήλες και άλλα ζώα. Οπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Λουδοβίκος Ρος, ο οποίος ήλθε στην Ελλάδα το 1832, στο βιβλίο του «Αναμνήσεις και ανακοινώσεις από την Ελλάδα (1832-1833)», το κάρρο έκανε την εμφάνισή του στην Αθήνα για πρώτη φορά το 1833, όταν ο ναύαρχος Μάλκολμ έφερε δύο δίτροχα κάρρα από τη Μάλτα, για να διευκολύνουν την ανέγερση της βίλλας του στα Πατήσια, το σημερινό άσυλο ανιάτων, με αποτέλεσμα να προκαλέσουν την έκπληξη Ελλήνων και Τούρκων της Αθήνας, οι οποίοι συνωστίζονταν να θαυμάσουν την «διαβολική» εφεύρεση των «Φράγκων».

Όπως θα δούμε όμως στην συνέχεια, οι συνθήκες οικιακής οικονομίας που χαρακτηρίζαν την Ελλάδα της εποχής, σε αναστέλλουν συνεχώς την «έκδοση» που έχει

προαγγελθεί, προς τον εκσυγχρονισμό. Παρόλο που η Ελληνική ενεργητικότητα αντικαθιστά την Τουρκική απάθεια, οι αργοί ρυθμοί του αγροτικού κόσμου και της κλειστής οικονομίας δεν μπορούν να επιταχυνθούν μόνο με την κατασκευή σύγχρονων μέσων μεταφοράς, γι' αυτό και ο δρόμος δεν αποτελεί απαίτηση. Χρειάζονται οικονομικές δομές που να έχουν ανάγκη τις συγκοινωνίες αυτές, και στην Ελλάδα της εποχής, οι δομές αυτές ήταν ανύπαρκτες.

Ο 19ος αιώνας, αιώνας βιομηχανικής και τεχνολογικής ανάπτυξης για τον δυτικό κόσμο, εκφράζεται στον Ελληνικό χώρο με την απόπειρα προσαρμογής στα πρότυπα της εκβιομηχανισμένης πια Ευρώπης και με την προσπάθεια δημιουργίας των απαραίτητων για την ευημερία της χώρας δομών.

Όμως τα αποτελέσματα αυτής της προσπάθειας θα αργήσουν να φανούν. Η εκτεταμένη λειτουργία εμποροπανηγύρεων στην Ελληνική επαρχία, είναι αποτέλεσμα και απόδειξη της περιορισμένης ακτίνας και όγκου των ανταλλαγών. Το χρήμα εξ άλλου σπανίζει στα περισσότερα Ελληνικά νοικοκυριά της εποχής, όπου συνήθως τα παραγόμενα αυτοκαταναλώνονται. Με μια τέτοια κληρονομιά, δεν είναι παράξενο ότι οι πρώτες επεμβάσεις των Ελληνικών κυβερνήσεων δεν στρέφονται με την αναμενόμενη επιτυχία. Ο δρόμος, όπως θα δούμε, ενσωματώνεται δύσκολα και αργά στην οικονομική ζωή. Οι δρόμοι, στην Ελλάδα της εποχής, είναι οδοί διείσδυσης από κάποιο λιμάνι προς την ενδοχώρα. Μόνο προς το τέλος του 19ου αιώνα αναβαθμίζονται σε αγωγούς επικοινωνίας. Δηλαδή, η ζωτικότητα της παραλίας είναι που επιζητεί την διείσδυση και όχι η οικονομία και οι συνθήκες παραγωγής του εσωτερικού της χώρας που δεν έχουν, εκείνη την εποχή, ανάγκη από δρόμους.

Το πρώτο ενδιαφέρον για την κατασκευή δρόμων θα εκδηλωθεί μέσα σε ένα συγκεντρωτικό καθεστώς. Η βασιλική κυβέρνηση των Βαυαρών με δυσκολία επιβάλλει την εξουσία της στις διάφορες επαρχίες του κράτους, και αυτό με τη βοήθεια 3.000 Βαυαρών στρατιωτών που ήρθαν στην Ελλάδα μαζί με τον νεαρό βασιλιά. Η ανάγκη λοιπόν εποπτείας του χώρου, για λόγους πολιτικούς και στρατιωτικούς, είναι αυτή που αρχικά οδηγεί στην πρόταση για την κατασκευή μερικών δρόμων, «των πλέον αναγκαίων» όπως αναφέρεται στα έγγραφα της διοίκησης της εποχής.

Στη συνέχεια, βέβαια, και παράλληλα με την προαναφερθείσα αναγκαιότητα, ο δρόμος αντιπροσωπεύει, για τις τότε Ελληνικές κυβερνήσεις, τον μοχλό που ευελπιστούν ότι θα κινήσει την οικονομία της χώρας που ήταν επί αιώνες σε λήθαργο. Πίστευαν δηλαδή ότι η υποδομή είναι βασικά εκείνη που απέτρεπε την ανάπτυξη.

Γι' αυτό και ενώ προσπαθούν να προωθήσουν τις οδούς επικοινωνίας με την ενδοχώρα, απέχουν από κάθε προσπάθεια προώθησης και στήριξης της παραγωγής και ιδιαίτερα του δευτερογενούς τομέα, ακολουθώντας τις αρχές της φιλελεύθερης οικονομίας, που κυριαρχούσαν στην δυτική Ευρώπη της εποχής εκείνης. Παρόλο όμως που τα έργα που προωθούνται είναι μόνο σε άξονες που θεωρούνται ζωτικοί για τις ανάγκες της στιγμής, μπορούμε να πούμε ότι εκείνη την εποχή μπαίνουν τα θεμέλια του μελλοντικού εθνικού οδικού δικτύου.

Αν όμως ο δρόμος ουσιαστικά προωθήσει την ανάπτυξη του όρου ήταν



ανύπαρκτοι στην Ελλάδα του 1832, η θαλάσσια μεταφορά λειτουργούσε στοιχειωδώς, αφού το μεγάλο μήκος ακτών της χώρας και η πληθώρα φυσικών λιμανιών επέτρεπαν και διευκόλυναν την ναυσιπλοΐα παρά την ανυπαρξία λιμενικής υποδομής. Συνήθως ένα φυσικό λιμάνι διαρρυθμισμένο στοιχειωδώς ώστε να διαθέτει μια ξύλινη αποβάθρα, εκάλυπτε τις ανάγκες ελλιμενισμού και φορτοεκφόρτωσης. Ο καθαρισμός των λιμένων ήταν σπανιότατος βεβαίως, οι δε φάροι ελάχιστοι. Είναι χαρακτηριστικό ότι, την δεκαετία του 1830, στο λιμάνι του Πειραιά, είχε συσσωρευθεί τόση λάσπη, που ο ελλιμενισμός των ψαροκάϊκων ήταν δύσκολος. Την ίδια εποχή ούτε η Πάτρα διέθετε λιμάνι, με την πραγματική έννοια του όρου, το δε λιμάνι της Ερμούπολης στη Σύρο, το κυριότερο λιμάνι της χώρας σε λίγα χρόνια, την εποχή της επανάστασης δεν είναι παρά μια έρημη ακτή.

Παρ' όλα αυτά, το ότι η θαλάσσια μεταφορά λειτουργούσε, έστω με δυσκολίες και με προβλήματα, οδήγησε στην απόφαση να δοθεί προτεραιότητα στην κατασκευή των βασικών οδών της χώρας εις βάρος των λιμενικών και άλλων έργων που θα διευκόλυναν την ναυσιπλοΐα και γενικότερα την θαλάσσια μεταφορά. Και όμως η κίνηση αναπτύσσεται κυρίως κατά μήκος των ακτών και όχι εκεί που κατασκευάστηκαν οι νέοι δρόμοι. Και δεν είναι άσχετο το ότι η ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς, είναι αποτέλεσμα της άνθησης των πόλεων-λιμένων, οι οποίοι βρίσκονται σε άμεση επαφή με το εξωτερικό εμπόριο, Ερμούπολη, Πειραιάς, Πάτρα...

## ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ

Στις 27/6-8/7/1833, ο Γραμματέας επί των Εσωτερικών Γ. Ψύλλας, ζητάει την βοήθεια των Νομαρχών για να ετοιμάσει ένα σχέδιο για την κατασκευή των σημαντικότερων οδών, τον δε Αύγουστο παραδίδεται στην Αντιβασιλεία μια έκθεση όπου καθορίζονται οι πιο αναγκαίοι δρόμοι και παρουσιάζεται ένα σχέδιο οργάνωσης της κατασκευής τους. Προτείνονται τρεις βασικοί οδικοί άξονες, Πάτρα - Τρίπολη - Γύθειο, Κόρινθος - Νεόκαστρο (Πύλος) και Αθήνα - Θήβα - Λειβαδιά - Αργινίο - Βόνιτσα. Το εγχείρημα όμως παρουσιάζει πολλά προβλήματα, όπως έλλειψη τεχνικών γνώσεων και κυρίως έλλειψη χρημάτων. Από τα πρώτα κιόλας βήματα του εγχειρήματος οδοποιίας, είναι φανερό ότι λείπουν η πνοή, η προσπάθεια και ο συντονισμός. Αλλωστε, όπως προαναφέρθηκε, η κατασκευή των δρόμων ήταν αίτημα καθαρά πολιτικό και όχι αποτέλεσμα οικονομικών λειτουργιών, με αποτέλεσμα να μην βρίσκει ανάλογη ανταπόκριση στο μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού.

Η κυβέρνηση αναθέτει σε αξιωματικούς του Μηχανικού την απογραφή και την διαπίστωση της πραγματικής κατάστασης των οδών της χώρας καθώς και την εκπόνηση μελετών για την ανακατασκευή τους και την χάραξη νέων, όπου αυτό είναι αναγκαίο. Οι μελέτες, εκπονούνται, ως επί το πλείστον από Βαυαρούς αξιωματικούς του Μηχανικού, πάσχουν όμως από έλλειψη σαφών και ομοιόμορφων οδηγιών που καθιστούν προβληματική, πολλές φορές, την εκτέλεση των έργων.

Ενας από τους ηγέτες της επανάστασης, ο Γεώργιος Ζαΐμης, είναι αυτός

που συνδέει το Αργος με το Ναύπλιο (12 χλμ.), στη συνέχεια δε δίνεται βαρύτητα στην περιοχή της νέας πρωτεύουσας.

Χαρακτηριστικό των δρόμων που θα κατασκευασθούν εκείνη την εποχή, είναι ότι το κόστος τους καταλήγει να είναι υψηλό, καθώς λόγω των περιορισμένων πιστώσεων που διατίθενται, το έργο επιμηκύνεται χρονικά, οι δε κατασκευές είναι πρόχειρες ή με φθηνά υλικά, με αποτέλεσμα να απαιτούνται συχνές και δαπανηρές επισκευές και επανακατασκευές σε σύντομο διάστημα, πολλές φορές πριν ολοκληρωθεί το έργο και άλλοτε πριν περάσει έτος από την αποπεράτωσή του.

Οι δρόμοι κατασκευάζονται από λόχους Σκαπανέων, πλην όμως το εγχείρημα οδοποιΐας, απαιτούσε περισσότερα εργατικά χέρια και σε μόνιμη βάση. Ετσι γίνεται σκέψη να επιβληθεί η αγγαρεία, στους αγροτικούς πληθυσμούς, όμως το μέτρο αυτό είναι ξένο προς την Ελληνική νοοτροπία και παράδοση, αφού το Οθωμανικό φορολογικό σύστημα δεν περιελάμβανε παρόμοια υποχρέωση. Το μέτρο αυτό θα μπορούσε να αποδώσει, αν το αίτημα των δρόμων αντικαθρέφτιζε μια αναγκαιότητα που θα βασιζόταν στις οικονομικές δομές και λειτουργίες, όμως τέτοια αναγκαιότητα δεν υφίστατο, όπως είδαμε.

Εξαιρέση της κατάστασης που περιγράψαμε αποτελεί η περιοχή της Αθήνας. Από τη στιγμή που η Αθήνα έγινε Πρωτεύουσα του κράτους, οι δρόμοι που τη συνέδεαν με την ενδοχώρα και τις γύρω της Κοινότητες κατασκευάστηκαν σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, ενώ η ποιότητα των έργων επέτρεψε οι δρόμοι αυτοί να χαρακτηριστούν «αμαξιτοί».

Εμπυχωτής και συντονιστής της όλης προσπάθειας είναι ο Διοικητής Κ. Αξιώτης, ο οποίος καταφέρνει να φέρει εις πέρας το όλο εγχείρημα μέσα σε δύο χρόνια, χωρίς να ζητήσει ούτε μια δραχμή επί πλέον από το Βασιλικό Ταμείο. Όμως δύο είναι οι παράγοντες που κυρίως συνετέλεσαν σ' αυτό το αποτέλεσμα. Πρώτον, η χρηματοδότηση των έργων η οποία έγινε κατά προτεραιότητα, αφού επρόκειτο για την πρωτεύουσα του κράτους και χωρίς περικοπές και αναθεωρήσεις και δεύτερον η ανταπόκριση των κατοίκων των γύρω περιοχών, η οποία ήταν άμεση και ουσιαστική, γι' αυτό το σύστημα της αγγαρείας εφαρμόστηκε εδώ οικειοθελώς. Αυτό έγινε επειδή οι κάτοικοι των περιοχών αυτών στην ύπαρξη του δρόμου στήριζαν την προώθηση της παραγωγής τους στο δημιουργούμενο μεγάλο, για τα μέτρα της Ελλάδας, αστικό κέντρο, την Αθήνα, η δε γύρω από την Αθήνα περιοχή ήταν γονιμότερη, από τις ευφορώτερες στην τότε Ελλάδα, στο μεγαλύτερο ποσοστό της. Επιπλέον, η γειτνίαση της Αθήνας με το λιμάνι του Πειραιά προσέφερε και τη δυνατότητα μεταφόρτωσης και διοχέτευσης των προϊόντων προς άλλες περιοχές. Αποδεικνύεται δηλαδή ότι όπου ο δρόμος ήταν οικονομικό αίτημα, η κατασκευή του προχώρησε γρήγορα ώστε να στηρίξει και αυξήσει στη συνέχεια την οικονομική ανάπτυξη.

Με νόμο του 1852 οι δρόμοι διακρίνονται, για πρώτη φορά, σε τρεις κατηγορίες, εθνικούς ή βασιλικούς, επαρχιακούς και δημοτικούς. Με τον ίδιο δε νόμο επιβάλλεται η υποχρεωτική «προσωπική εργασία» για την κατασκευή των δρόμων, καθώς και η καταβολή διοδίων για την χρηματοδότησή τους. Η επιμνηστική όμως συγκρότηση του δι-

οικητικού μηχανισμού, η περιορισμένη χρηματοδότηση που εμπόδιζε την ταχεία και απρόσκοπτη πρόοδο των έργων, η έλλειψη οικονομικής αναγκαιότητας για την κατασκευή τους και η έλλειψη παράδοσης στη συμμετοχή των πολιτών στην κατασκευή κοινωφελών έργων με προσωπική εργασία, είχαν σαν αποτέλεσμα τη μικρή απόδοση του θεσμού της προσωπικής εργασίας. Η κατασκευή ενός δρόμου προκαλεί μια γοητεία και την πίστη ότι μόλις κατασκευασθεί η οικονομία της περιοχής θα αναπτυχθεί ως δια μαγείας. Επειδή όμως δεν είναι μια πειστική ανάγκη για τη ζωή της περιοχής, δεν αντιπροσωπεύει δηλαδή μια διέξοδο προς μιαν αγορά, αφού τόσο η παραγωγή όσο η αγορά είναι σε εμβρυακή κατάσταση, ο δρόμος τελικά δεν υλοποιείται, ή η κατασκευή του καθυστερεί. Θα λέγαμε ότι, μέχρι το 1870 περίπου, υπάρχει μια αντίσταση στην οικονομική ενοποίηση του χώρου και ότι ο μόνος προαγωγός του δρόμου είναι το κράτος. Γι' αυτό οι δρόμοι που τελικά ολοκληρώθηκαν τα πρώτα 30 χρόνια του νέου Ελληνικού κράτους δεν υπερέβαιναν σε μήκος τα 150 χλμ.

Από το 1870 όμως και μετά, τα πράγματα αρχίζουν να αλλάζουν σιγά-σιγά. Με τη συμμετοχή της στον διεθνή καταμερισμό εργασίας, η Ελληνική κοινωνία μπαίνει σε μια μακρά διαδικασία βαθιών αλλαγών η οποία κινητοποιεί τις κοινωνικές και οικονομικές δραστηριότητες. Από την περίοδο αυτή αρχίζει η αργή πορεία προς την εκβιομηχάνιση και την αστικοποίηση.

Εξ άλλου, ο σχηματισμός της εσωτερικής αγοράς, ανύπαρκτος μέχρι τότε, σε συνδυασμό με τη δημογραφική αύξηση και την ανάπτυξη της αγροτικής παραγωγής άλλαξαν το σκηνικό, αλλά και τις αναγκαιότητες. Αξιόλογη ήταν και η συμβολή των νέων εδαφών που προσαρτήθηκαν στο νεαρό κράτος (Ιόνια νησιά και Θεσσαλία). Ετσι, ο δρόμος, από πολιτικό αίτημα, αρχίζει να είναι μια οικονομική επιταγή και αναγκαιότητα. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι πόλεις με πληθυσμό άνω των 5.000 κατοίκων από 12 το 1856 αυξάνονται σε 23 το 1889 και σε 27 αν υπολογισθούν και αυτές των νέων εδαφών. Τα ατμοκίνητα εργοστάσια από 23 το 1867 αυξάνονται σε 150 το 1890. Αυτός είναι ο λόγος που μετά το 1870, η πολιτική στον τομέα της οδοποιίας αλλάζει και η κατασκευή νέων οδών επιταχύνεται.

Την περίοδο αυτή εμφανίζεται και η ισχυρή προσωπικότητα του Χαρίλαου Τρικούπη, ο οποίος έχει συνδεθεί με την έναρξη των μεγάλων δημόσιων έργων. Εκφραστής της νέας εποχής που αρχίζει στην Ελλάδα και της συγκροτούμενης και ανερχόμενης αστικής τάξης, συνειδητοποιεί ότι χωρίς σύγχρονες και φθηνές μεταφορές δεν είναι δυνατόν να προωθηθεί η οικονομική ανάπτυξη της χώρας και ότι μόνο με επιθετική επενδυτική πολιτική μπορούν να αλλάξουν οι συνθήκες στον τομέα αυτό, αλλά και γενικά στις δομές και την οικονομία της χώρας. Εγκαινιάζει λοιπόν την πολιτική του εξωτερικού δανεισμού, ο οποίος όμως θα πρέπει να χρησιμοποιείται για την κατασκευή παραγωγικών έργων, και της μετάκλησης ειδικών. Ετσι το 1883, ύστερα από αίτηση του Τρικούπη, έρχεται στην Ελλάδα Γαλλική αποστολή του περίφημου «Σώματος Μηχανικών Γεφυριών και Οδοστρωμάτων», για να βοηθήσει στην αναδιάρθρωση των τεχνικών υπηρεσιών και την προώθηση των νέων έργων οδοποιίας.

Για να **Υποκατά Βιβλιοθήκη Θεόφραστος Τμήμα Γεωλογίας Α.Π.Θ.** **Επιμέλεια: Γεωργία Παπαδοπούλου** **Επιμέλεια: Γεωργία Παπαδοπούλου**



δου στη δημιουργία εθνικού οδικού δικτύου, παραθέτω ορισμένα στοιχεία που μας δίνει ο Α. Ανδρεάδης για τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής. Μεταξύ των ετών 1835 και 1862 κατασκευάστηκαν στην Ελλάδα 150 χλμ. οδών, μεταξύ των ετών 1863 και 1882, 547 χλμ. και μεταξύ των ετών 1883 και 1892, 1.346 χλμ. Αν μάλιστα υπολογίσουμε και τους επαρχιακούς δρόμους που κατασκευάστηκαν μεταξύ 1883 και 1892, τότε το συνολικό μήκος των νέων οδών ανέρχεται σε 2.600 χλμ. Ετσι τώρα πλέον, μπορούμε να μιλάμε για οδικό δίκτυο με την πραγματική έννοια του όρου.

Ας δούμε όμως τι έγινε στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς μετά το έτος 1833.

Η θαλάσσια μεταφορά ήταν το κύριο μέσο μεταφοράς στην Ελλάδα του 1830 και για αρκετά χρόνια αργότερα για δύο λόγους. Πρώτον, λόγω της παντελούς έλλειψης αρχικά και ανυπαρξίας αξιόλογου οδικού δικτύου αργότερα, και δεύτερον διότι τα μόνα μέρη που παρουσίαζαν κάποια οικονομική ανάπτυξη και κάποια μεταφορική κίνηση βρίσκονταν σε νησιά ή στα παράλια της χώρας.

Οι ναυτικοί Δήμοι, ενδιαφέρθηκαν από πολύ νωρίς για την κατασκευή και τον καθαρισμό των λιμανιών τους, μερικά από τα οποία δεν είχαν καθαριστεί από καταβολής κόσμου, όπως ειρωνικά αναφέρει ο Μωραϊτίνης. Μόλις το 1865 όμως ψηφίζεται νόμος, που επιβάλλει κοινούς κανόνες κατασκευής για όλα τα λιμάνια της χώρας. Από όλα τα λιμάνια της χώρας η Σύρος ξεχωρίζει και διευρύνει ταχύτατα τα νέα εμπορικά της σύνορα. Στο δρόμο προς την Σμύρνη, την Κωνσταντινούπολη και τη Μαύρη θάλασσα, γρήγορα αναδεικνύεται σε μεγάλο διαμετακομιστικό κέντρο, λόγω και της σύνθεσης του πληθυσμού της και της συσσώρευσης κεφαλαίου. Η μη διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου ευνοεί γενικά τα λιμάνια που βρίσκονται κοντά στους μεγάλους δρόμους της ναυσιπλοΐας. Με τη διάνοιξη της διώρυγας το 1893 και την ανάπτυξη του Πειραιά, επίγειου της Πρωτεύουσας, η Σύρος θα χάσει βαθμιαία την ελκτική της δύναμη. Συγχρόνως δε θα τελειώσει και η μεταβατική περίοδος και θα γίνει πλέον συστηματική η ακτοποιοική κίνηση. Την εξέλιξη αυτή ευνοεί και η αναδιοργάνωση των εσωτερικών θαλάσσιων επικοινωνιών. Σημαντική ώθηση στις θαλάσσιες μεταφορές έδωσε η διαρρύθμιση του πορθμού του Ευρίπου στην Χαλκίδα, μεταξύ των ετών 1855 και 1865, ακόμη δε περισσότερο η διάνοιξη της διώρυγας στον Ισθμό της Κορίνθου.

Μεταξύ 1855 και 1862, το κράτος επιδοτεί το εγχείρημα λιμένες με 1 εκ. δραχμές, ενώ το σύνολο των μεγάλων παραθαλάσσιων δήμων το χρηματοδοτεί με 5 εκ. δραχμές περίπου. Βλέπουμε δηλαδή ότι, αντίθετα με αυτό που συνέβη με το εγχείρημα οδικό δίκτυο της χώρας, το κράτος δαπανά ελάχιστα ποσά και το κύριο βάρος το φέρνουν οι ενδιαφερόμενοι Δήμοι, διότι το αίτημα για βελτίωση των λιμένων ήταν υπαρκτό. Η κατασκευή δρόμων και η κατασκευή λιμένων, συμπεριφέρονται σαν δύο ανεξάρτητες μεταβλητές. Οι λιμένες έχουν όμως ένα πλεονέκτημα έναντι των δρόμων. Τα εισπραττόμενα τέλη επιβαρύνουν τα εμπορεύματα και όχι τα άτομα, όπως συμβαίνει με τα διόδια. Επίσης η ανάμιξη των ναυτικών Δήμων, διευκολύνει την εκτέλεση των έργων. Επιπλέον δε, το Ελληνικό εμπόριο απαιτούσε τη δημιουργία μιας λιμενικής υποδομής επικοινωνίας στο τέλος της συγκοιλίδου των ενός λιμενικού

δικτύου.

Μεγάλο ρόλο σ' αυτή την ανάπτυξη έπαιξε από τα μέσα του 19ου αιώνα, η στροφή της ιστιοφόρου Ελληνικής ναυτιλίας προς την ακτοπλοΐα, λόγω της αναγκαστικής της αναδίπλωσης προς τις πάτριες θάλασσες, κάτω από τον άνισο ανταγωνισμό των ατμοπλοίων στις διεθνείς μεταφορές. Ο Ελληνικός εμπορικός στόλος, ιδιοκτησία κυρίως μικρών πλοιοκτητών, οι οποίοι ήταν συγχρόνως και οι πλοίαρχοι, με μέλη του πληρώματος συνήθως μέλη της οικογένειας, αναλαμβάνει πρόθυμα τον ρόλο τον οποίο του επεφύλασσε η ιστορία, τις ανταλλαγές δηλαδή και τις μεταφορές κατά μήκος των Ελληνικών ακτών. Η αντικατάσταση των ιστιοφόρων με ατμόπλοια είναι προς το παρόν αδύνατη, αφού αυτό απαιτεί κεφάλαιο αξιόλογο.

### Η ΕΛΛΑΔΑ ΣΕ ΝΕΟ ΣΤΑΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Μετά το 1880, η Ελλάδα ανοίγει ένα νέο κεφάλαιο στον τομέα των επικοινωνιών. Εισέρχεται, με καθυστέρηση μισού αιώνα, στην εποχή του σιδηροδρόμου. Οι μεταβολές που προανέφερα στα μέσα παραγωγής, την οικονομία και τις κοινωνικές δομές επιτρέπουν αυτό το εγχείρημα παρόλες τις δυσκολίες του. Η μεγάλη βιομηχανική ανάπτυξη που έφερε ο σιδηρόδρομος στις ανεπτυγμένες χώρες της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής, ήδη από την δεκαετία του 1830, λειτούργησε σαν πρόκληση, που στο μυαλό των περισσοτέρων Ελλήνων, είτε αυτοί ήταν κυβερνώντες είτε απλός λαός, συνδυάστηκε με την πολυπόθητη ανάπτυξη της χώρας, σε σημείο να πιστεύεται ότι η κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών και μόνο, θα πυροδοτούσε την βιομηχανική και λοιπή ανάπτυξη και επί πλέον θα έκανε τη χώρα διεθνές εμπορικό και διαμετακομιστικό κέντρο. Όμως, η χαμηλή συσσώρευση κεφαλαίου και η μικρή παραγωγή, επενεργούν αρνητικά στην πραγματοποίηση και 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. Έτσι, στην Ελλάδα, χρειάστηκαν 22 χρόνια για συζητήσεις και 12 χρόνια ακόμη για την κατασκευή της πρώτης σιδηροδρομικής γραμμής, μήκους μόλις 8,5 χιλιομέτρων, η οποία συνέδεε την Αθήνα (Θησείο) με τον Πειραιά, και η οποία εγκαινιάστηκε στις 28 Φεβρουαρίου 1869. Είναι χαρακτηριστικό ότι, την ίδια περίοδο, σε ορισμένες χώρες, κατασκευάζονταν ανάλογο μήκος γραμμής σε μια μέρα, κατά μέσον όρο.

Από την εποχή αυτή οι προτάσεις και οι απόπειρες για την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών θα πληθύνουν. Όμως για 14 χρόνια περίπου, δεν θα γίνει δυνατό να κατασκευασθεί ούτε ένα χιλιόμετρο σιδηροδρομικής γραμμής, παρόλο που μετά τον Κριμαϊκό πόλεμο παρατηρείται μια τάση στους Αγγλους και Γάλλους τραπεζίτες να επεκτείνουν την χρηματοδοτική τους δραστηριότητα και έξω από τα σύνορα της χώρας τους, αναζητώντας ευρύτερα περιθώρια κέρδους, διότι το κέρδος αυτό δεν ήταν δυνατόν να τους το εξασφαλίσει η έλλειψη αγοράς και αναγκαιότητας μεταφορών,

που χαρακτήριζαν την οικονομία της Ελλάδας. 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 τη γραμμή Αθήνας-Πειραιά τη θεωρήσουμε μητροπολιτικό σιδηρόδρομο, όπως οπωσδήποτε εξελίχθηκε λίγα χρόνια αργότερα, με την ανάπτυξη των δύο πόλεων και την επέκτασή της με σήραγγα μέχρι την Ομόνοια το 1895, τότε αναμφισβήτητα η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή που λειτούργησε στην Ελλάδα, είναι η γραμμή Πύργου-Κατακώλου, 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 και το όνειρο αυτό που λέγεται σιδηρόδρομος, είναι ο Χαρίλαος Τρικούπης, ο ανανεωτής αυτός πρωθυπουργός της Ελλάδος. Μόνο μέσα στο 1882, στη 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 ό,τι κατασκευάστηκε μέχρι το 1909 που τελειώνει η μεγάλη προσπάθεια για κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών, στηριζόταν στις κατευθύνσεις και στις βάσεις που έθεσε ο Τρικούπης, και δεν ήταν τίποτα άλλο παρά μια καθυστερημένη υλοποίηση μέρους των στόχων του.

Όπως εξετέθη ήδη, ο Τρικούπης πίστευε ότι, το κράτος οφείλει να εκμεταλλευθεί την βελτιωμένη εξωτερική του πίστη και τις νέες συνθήκες που άρχισαν να διαμορφώνονται στις κοινωνικές και οικονομικές δομές της Ελλάδας, και να προσελκύσει ελληνικά και διεθνή κεφάλαια, και να προωθήσει με αυτά την κατασκευή όλου του αναγκαίου σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας το συντομότερο δυνατό, αλλά και με το μικρότερο δυνατό κόστος και με την μικρότερη κρατική επιβάρυνση. Είναι αρκετά ρεαλιστής για να καταλάβει ότι, τα μεγαλόπνοα 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 ανεδαφικά αν λαμβάνονται υπ' όψη οι οικονομικές δυνατότητες της Ελλάδας και η απόδοση της επένδυσης. Έτσι προκρίνει για όλο το δίκτυο γραμμές μετρικού πλάτους, των οποίων η κατασκευή έχει μικρότερο κόστος, 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.

Οι υπόλοιπες βάσεις στις οποίες στηρίχτηκε η σιδηροδρομική πολιτική του Τρικούπη είναι:

- α) Η επιχορήγηση του κατασκευαστή με 20.000 δρχ./χλμ., αντί της εγγύησης κέρδους 5% από το κράτος, μετά την έναρξη λειτουργίας του σιδηρόδρομου. 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 υπο-

λογίζει, και σωστά, ότι το ίδιο ακριβώς (20.000/χλμ) θα στοίχιζε και η κατασκευή δρόμων, και επομένως η δαπάνη δεν ήταν μεγάλη.

- β) Η συμμετοχή του κράτους στα κέρδη της εταιρείας που θα ξεπερνάνε το 7%, κατά 50%, μετά την πάροδο 15 ετών.
- γ) Το δικαίωμα εξαγοράς της εταιρείας από το κράτος μετά 15 χρόνια, με καταβολή 50% του αποθεματικού κεφαλαίου. Αυτόν τον όρο τον έβαλε, όχι γιατί απέβλεπε στην κρατικοποίηση των σιδηροδρόμων, αλλά επειδή προέβλεπε ότι μετά 15 χρόνια θα ήταν σε πλήρη απόδοση η γραμμή και απέβλεπε έτσι στο να μπορεί να εξαναγκάσει την εταιρεία να δεχθεί τις εύλογες απαιτήσεις του κράτους, μην επιτρέποντάς της να κάνει ό,τι θέλει. Βεβαίως δεν απέκλειε και την κρατικοποίηση σαν λύση, πρακτική που είχαν εφαρμόσει άλλες χώρες στην σιδηροδρομική τους πολιτική, όπου αυτό ήταν πλέον σύμφερο ή αναγκαίο. Έτσι, εντός του 1882, αρχίζει η κατασκευή των σιδηροδρομικών δικτύων: α) της Πελοποννήσου, το οποίο και θα ολοκληρωθεί με τη μορφή που έχει περίπου και σήμερα, το 1902, β) της Θεσσαλίας, το οποίο θα ολοκληρωθεί το 1886, εκτός από την γραμμή Βόλου-Μηλεών, που δεν περιλαμβάνονταν στην αρχική σύμβαση και θα κατασκευασθεί μεταξύ των ετών 1890 και 1903 και γ) της Αττικής, δηλαδή η γραμμή από Αθήνα προς Λαύριο, με διακλάδωση από το Ηράκλειο προς Κηφισιά, το οποίο ολοκληρώνεται το 1885.

Τον Οκτώβριο του 1887 ο Χαρίλαος Τρικούπης υπογράφει σύμβαση με ένα Βελγικό οίκο για την κατασκευή μιας γραμμής από το Μεσολόγγι στο Αγρίνιο. Η γραμμή αυτή επεκτείνεται μέχρι το Κρυονέρι, από Ελληνική εταιρεία, το 1890, η οποία αναλαμβάνει και την εκμετάλλευση όλης της γραμμής, μετά από διαφωνία του Τρικούπη με τον Βελγικό οίκο. Έτσι το δίκτυο αυτό (σιδηρόδρομοι βορειοδυτικής Ελλάδας), συνδέεται μέσω ατμοπλοίου με την Πάτρα και απ' αυτήν, μέσω του δικτύου της Πελοποννήσου με όλη την Πελοπόννησο και την Αθήνα.

Όσον αφορά τώρα τη σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας-Λάρισας-συνόρων (της εποχής), η οποία ήταν και η μοναδική διεθνούς πλάτους (1.435 μ.) όπως προανέφερα, άρχισε να κατασκευάζεται το 1889, μετά από σύμβαση που υπέγραψε ο Χαρίλαος Τρικούπης με Αγγλική εταιρεία. Όμως η ανάδοχη εταιρεία αδυνατεί να συνεχίσει το έργο και το εγκαταλείπει το 1898 ημιτελές. Η κατασκευή της γραμμής αυτής ξαναρχίζει το 1904, από μια Γαλλική εταιρεία, η οποία και την ολοκληρώνει το 1909.

Μετά το 1909, η χιλιομετρική αύξηση του Ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, οφείλεται σχεδόν αποκλειστικά στην γεωγραφική επέκταση της χώρας, με την προσάρτηση των νέων χωρών (Μακεδονίας-Θράκης). Η μόνη γραμμή που κατασκευάστηκε μετά το 1909, είναι μια ενωτική γραμμή, από το Παπαπούλι, στα μέχρι το 1912 δηλαδή σύνορα της Ελλάδας, μέχρι το Πλατύ, η οποία αποπερατώθηκε το 1916 και με την οποία ενώθηκε το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο με το Μακεδονικό και μέσω αυτού με το Ευρωπαϊκό.

Ας δούμε όμως ποιοι ειδικότερα ήταν οι λόγοι που επιβράδυναν και δυσκόλεψαν την δημιουργία σιδηροδρομικών δικτύων στην Ελλάδα.

Η ανακάλυψη, ανάπτυξη και διάδοση του σιδηρόδρομου στη 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 η τεχνολογική επανάσταση που άρχισαν στο τέλος του 18ου 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 ανασύσταση του κοινωνικού και οικονομικού χώρου. Δηλαδή ο σιδηρόδρομος δεν μπορούσε να αναπτυχθεί χωρίς την ανάπτυξη της βιομηχανίας και της τεχνολογίας και χωρίς την συγκέντρωση του κεφαλαίου, αλλά και αυτά δεν θα μπορούσαν να βαδίσουν τον ιστορικό τους δρόμο 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 πηγαίνει ο σιδηρόδρομος και γύρω από αυτά θα συγκεντρωθούν οι στρατιές των εργατών, που έρχονται να πιάσουν δουλειά στα εργοστάσια.

Στο τέλος του 19ου αιώνα όμως θα δούμε τον οικονομικό Φιλελευθερισμό να περιορίζεται σημαντικά, και να παραχωρεί τη θέση του στην μεγαλύτερη επέμβαση του κράτους, το οποίο και διαμορφώνει τους νέους κανόνες που απαιτούνται για την λειτουργία του συστήματος. Ο σιδηρόδρομος τότε αναδεικνύεται, όλο και περισσότερο, σε στρατιωτικό 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.

Ετσι, μετά το 1870, αρχίζουν να δημιουργούνται διακρατικές πλέον γραμμές και παρατηρείται το φαινόμενο να κατασκευάζονται σιδηροδρομικές γραμμές και σε χώρες οι οποίες δεν είχαν καμία από τις προϋποθέσεις που οδήγησαν στη δημιουργία του σιδηρόδρομου στο δεύτερο τέταρτο του αιώνα. Όμως όχι μόνο δεν αναπτύσσεται μεγάλη βιομηχανία στις χώρες αυτές, αλλά αντίθετα αυτή που τυχόν υπάρχει καταστρέφεται. Ο ανταγωνισμός με την βιομηχανία των αναπτυγμένων χωρών, είναι πια αδιανόητος. Αλλά και πριν να καταστεί ο ανταγωνισμός με την βιομηχανία των χωρών αυτών αδιανόητος, έπρεπε να συνυπάρξουν τρεις παράγοντες για να αναπτυχθεί βιομηχανικά μια χώρα: Φθηνά και άφθονα εργατικά χέρια με μετακίνηση πληθυσμού από την ύπαιθρο στις πόλεις, κεφάλαια για επένδυση και μια εσωτερική αγορά ικανή να απορροφήσει τα παραγόμενα βιομηχανικά προϊόντα. Και τα τρία όμως έλειπαν από την Ελλάδα, τουλάχιστον μέχρι το 1880. Μετά δε το 1880, η αλλαγή είναι αργή και μικρή σε έκταση, ενώ ο συναγωνισμός με τη βιομηχανία των ανεπτυγμένων χωρών είναι δύσκολος πλέον.

Η διεθνής ζήτηση αγροτικών προϊόντων, την εποχή της δυτικοευρωπαϊκής εκβιομηχάνισης σε συνδυασμό με την κυριαρχία της μικρής (οικογενειακής) παραγωγικής



μονάδας στον πρωτογενή τομέα της παραγωγής, στερεί από τις Ελληνικές πόλεις τα φθηνά και άφθονα εργατικά χέρια, στα οποία θα στηρίζονταν η βιομηχανική ανάπτυξη, αφού οι εργάτες 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 από 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 άλλες χώρες της βιομηχανικής επανάστασης, στρατιές αγροτών συγκεντρώνονται στις πόλεις για ανεύρεση εργασίας, εδώ η ύπαιθρος κρατάει τον πληθυσμό της στερούντας από τις πόλεις το πολύτιμο αίμα. Εξ άλλου ο μόνος τρόπος να εξευρεθούν τα κεφάλαια που απαιτούνται για να γίνουν οι επενδύσεις, είναι η προσφυγή στο Ελληνικό παροικιακό κεφάλαιο. Το ξένο κεφάλαιο δύσκολα μεταναστεύει εκείνη την εποχή, και μάλιστα σε χώρες με ελάχιστες δυνατότητες κέρδους, όπως είναι η Ελλάδα. Όμως το Ελληνικό παροικιακό κεφάλαιο, μη βρίσκοντας ιδιαίτερα πρόσφορες συνθήκες στην πριν από το 1880 Ελλάδα, προτιμάει να επενδύει στην Οθωμανική αυτοκρατορία όπου η ανυπαρξία γηγενούς 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, όπως προανέφερα. Κάτω απ' αυτές τις συνθήκες είναι προβληματική η δημιουργία βιομηχανίας. Άρα, προβληματική είναι και η λειτουργία σιδηροδρομικών γραμμών, αφού όπως είδαμε, εκεί όπου δημιουργήθηκαν δεν ήρθαν να καλύψουν συγκοινωνιακές κυρίως ανάγκες, αλλά αναπτυξιακές και ότι η ανάπτυξη της βιομηχανίας προώθησε την μεγαλύτερη διάδοση του σιδηρόδρομου.

Στην Ελλάδα λοιπόν της εποχής εκείνης ο σιδηρόδρομος μόνο αναβάθμιση των συγκοινωνιών μπορούσε να φέρει, δεν ήταν αίτημα κοινωνικοοικονομικό για τη χώρα. Επί πλέον το μικρό μεταφορικό έργο που υπήρχε στην Ελλάδα της εποχής καθιστούσε προβληματική και την απόδοση της επένδυσης. Εξάλλου, 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, όπως ήδη εξετάθη, όμως δεν ήταν ικανή ούτε αυτή να καταστήσει οικονομικό ένα δίκτυο, τουλάχιστον σε μόνιμη βάση, αφού και η επιβατική κίνηση παρέμεινε πολύ μικρή, κυρίως δε τοπική. Η κίνηση ήταν κυρίως προς το εμπορικό κέντρο της περιοχής. 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 έκ-ρηξη.

Η σε περιορισμένη κλίμακα αλλαγή του σκηνικού, που παρατηρείται, στο τέλος της 10ετίας του 1870 και την αρχή της 10ετίας του 1880, οφείλεται κατά πρώτο σε μια αυξανόμενη τάση αστικοποίησης του αγροτικού πληθυσμού, που αρχίζει να παρατηρείται, και η οποία οφείλεται στην δημογραφική αύξηση, σε συνδυασμό με την ολο-

κλήρωση της διανομής των εθνικών γαιών το 1871. Η προσάρτηση της Θεσσαλίας είναι μια δεύτερη αιτία, εφ' όσον η ένωσή της με την Ελλάδα δίνει στην τελευταία μια άλλη διάσταση, σε συνδυασμό με την μεγάλη έγγειο ιδιοκτησία που επικρατεί εκεί, η οποία αναγκάζει πολλούς αγρότες να καταφύγουν στις πόλεις, αλλά αυξάνει και την εμπορευματική μεταφορά, λόγω του όγκου της παραγωγής και της εμπορευματοποίησής της. Μια τρίτη τέλος αιτία, είναι η μεγάλη οικονομική κρίση της Δυτικής Ευρώπης, μετά το 1873, η οποία δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την μετανάστευση κεφαλαίων και την κάποια ανάπτυξη και άλλων χωρών. Τέλος η Ελληνική αστική τάξη αρχίζει να διαδραματίζει ένα πιο ενεργό ρόλο στην οικονομία της χώρας.

Ετσι, η ελληνική βιομηχανία, αρχίζει να αναπτύσσεται δειλά μετά το 1880, αν και σε ορισμένους τομείς καταναλωτικών αγαθών κυρίως, παρόλο που μόνο στις αρχές του 20ου 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 στη σωστή στρατηγική του Τρικούπη.

Τελικά, όμως, σιδηροδρομική προσπάθεια και βιομηχανική ανάπτυξη δεν θα συμπορευθούν. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι η δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου δεν έδωσε θετικά αποτελέσματα. Συνένωσε την Ελληνική αγορά, προσέφερε μεγάλες υπηρεσίες στις στρατιωτικές κινητοποιήσεις της χώρας και δημιούργησε την υποδομή για όποια βιομηχανική και γενικότερη ανάπτυξη ήταν δυνατόν να γίνει όταν και όπου βοήθησαν και οι λοιπές συνθήκες.

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

Μεταξύ των ετών 1882 και 1909, συνεχίσθηκε και η διάνοιξη και κατασκευή νέων οδών, όμως το κύριο βάρος δόθηκε στην κατασκευή νέων σιδηροδρομικών γραμμών.

## **Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΠΡΩΤΟ ΠΟΛΕΜΟ**

Μετά την ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού προγράμματος το 1909, με καθυστέρηση αρκετών ετών, δίνεται με νέο νόμο νέα κατεύθυνση στην οδοποιία, το δε 1914 δημιουργείται χωριστό Υπουργείο Συγκοινωνιών, για τον καλύτερο συντονισμό της προσπάθειας αναβάθμισης των μεταφορών. Η έναρξη όμως του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου και η εμπόλεμη κατάσταση, που για την Ελλάδα παρετάθη μέχρι το έτος 1923 σχεδόν, ανέστειλλαν κάθε αξιόλογη πρόοδο στον τομέα της οδοποιίας. Η προσάρτηση εν τω μεταξύ στην Ελλάδα των νέων χωρών αύξησε μεν σε χιλιόμετρα το αμαξωτό οδικό δίκτυο της χώρας, αλλά μείωσε την κατά τετραγωνικό χιλιόμετρο πυκνότητά του, αφού στα εδάφη που απέκτησε η Ελλάδα από την Οθωμανική Αυτοκρατορία, κάθε άλλο παρά ικανοποιητική ήταν η κατάσταση από συγκοινωνιακής πλευράς. Ετσι, ενώ στην παλιά Ελλάδα υπήρχαν 6.736 χλμ. οδών, στις νέες χώρες υπήρχαν μόνο 3572.

Γενικά στην Ελλάδα του μεσοπολέμου παρατηρείται το φαινόμενο, η ανάπτυξη της οικονομίας και επέκταση της συγκοινωνιακής υποδομής να μην συμβαδίζουν. Η Ελλάδα, το έτος 1932, ενώ είχε τα περισσότερα αυτοκίνητα στα Βαλκάνια, σε αναλογία με τους κατοίκους της, είχε τα λιγότερα χιλιόμετρα Εθνικών οδών, με εξαίρεση την Αλβανία. Έτσι, ενώ αναλογούσαν 196 κάτοικοι σε κάθε αυτοκίνητο, είχε μόλις 1,90 χλμ. οδών ανά κάτοικο, όταν στη Ρουμανία αντίστοιχα αναλογούσαν 465 κάτοικοι για κάθε αυτοκίνητο και 10,97 χλμ. οδών ανά κάτοικο.

Το έτος 1927 ψηφίζεται νέος νόμος περί οδοποιίας, ο 3406, που κατατάσσει και πάλι τους δρόμους της χώρας σε τρεις κατηγορίες, Εθνικούς, επαρχιακούς και δημοτικούς ή κοινοτικούς, αλλά με νέα κριτήρια. Επίσης προβλέπει την ίδρυση δύο ταμείων, ενός Εθνικής και ενός Επαρχιακής οδοποιίας. Παράλληλα συνομολογείται σύμβαση, για την κατασκευή οδών αξίας 6.000.000 δραχμών, με την εταιρεία «Π.Γ. Μακρής και Σια» η οποία αργότερα μετονομάστηκε σε Α.Ο.Ε. «ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ». Η θεαματική αύξηση των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων σ' όλο τον κόσμο, επέβαλλε την γρήγορη ολοκλήρωση του οδικού δικτύου της χώρας. Συγχρόνως, ο ρόλος που διαφαίνονταν ότι θα διαδραμάτιζε στο μέλλον το αυτοκίνητο και ως μαζικό μέσο μεταφοράς, δημιούργησε στις Ελληνικές κυβερνήσεις της εποχής την εντύπωση, ότι ο δρόμος θα εκάλυπτε την έλλειψη σιδηροδρομικού δικτύου, σε διάφορες περιοχές της χώρας και ιδιαίτερα στις ορεινές ή αραιοκατοικημένες περιοχές της ενδοχώρας, όπου η δημιουργία και εκμετάλλευση σιδηροδρομικού δικτύου, стоίχιζε πολύ περισσότερο απ' ό,τι ένα οδικό δίκτυο, και μάλιστα όταν το μεταφορικό έργο που υπήρχε σ' αυτές τις περιοχές ήταν μικρό.

Ήδη το 1939, το μήκος του ελληνικού οδικού δικτύου ανήλθε σε 15.757 χλμ., έναντι ούτε ενός χιλιομέτρου νέων σιδηροδρομικών γραμμών, αν εξαιρέσουμε την σύνδεση της Φλώρινας με το Μακεδονικό σιδηροδρομικό δίκτυο, με γραμμή μήκους 5 χλμ. Η απόφαση αυτή απεδείχθη μετέπειτα πολύ λίγο διορατική, η δε έλλειψη σιδηροδρομικού δικτύου, που να καλύπτει έστω και στοιχειωδώς το σύνολο της χερσαίας ενδοχώρας, δημιούργησε εκτός των άλλων και αρκετά προβλήματα κατά την πολεμική κινητοποίηση του 1940-41, οπότε τόσο οι άνδρες όσο και τα ζώα και τα εφόδια του στρατού μεταφέρονταν με τον σιδηρόδρομο μέχρι τη Λάρισα, από εκεί δε, οι μεν άνδρες και τα ζώα με τα πόδια, τα δε εφόδια με ζώα ή με φορτηγά αυτοκίνητα, προς την Ηπειρο και την Αλβανία.

Εξ' άλλου, ένα μεγάλο λάθος των κυβερνήσεων του μεσοπολέμου ήταν και το ότι, αντί να δώσουν προτεραιότητα στην κατασκευή οδών εκεί όπου δεν υπήρχε σιδηροδρομικό δίκτυο, προέβησαν σε μεγάλο βαθμό, στην κατασκευή οδών παράλληλων με το σιδηροδρομικό δίκτυο, με αποτέλεσμα να κάνουν προβληματική την λειτουργία όλων των μεταφορικών μέσων, λόγω του ανταγωνισμού μεταξύ τους, και μάλιστα όταν το μεταφορικό έργο που καλούνταν να εξυπηρετήσουν ήταν σχετικά μικρό, σε σύγκριση με άλλες, πιο ανεπτυγμένες χώρες. Κλασικό παράδειγμα είναι οι εθνικοί δρόμοι, Αθήνας-Πάτρας, και Αθήνας-Θήβας, όταν η επικοινωνία μεταξύ ανατολικής και δυτικής κεντρικής Ελλάδας ήταν αδύνατη.

Η θαλάσσια μεταφορά δεν έπαψε να διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στην Ελλάδα, όλο αυτό το διάστημα, ιδιαίτερα μετά την μεταλλαγή της Ελληνικής ναυτιλίας σε ατμήρη. Η αρχή της μεταλλαγής γίνεται όταν η Ελληνική κυβέρνηση αγοράζει 3 ατμόπλοια, το 1856, τα οποία και εκχωρεί στην «Ατμοπλοϊκή Εταιρεία» της Σύρου, η οποία αναλαμβάνει την υποχρέωση να λειτουργεί τακτικές ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Θα περάσουν όμως αρκετά χρόνια μέχρις ότου διάφοροι πλοιοκτήτες βρουν τα απαιτούμενα κεφάλαια, για να αγοράσουν κάποια μεταχειρισμένα ατμόπλοια, ώστε να ξαναβρεί η Ελληνική ναυτιλία τη διεθνή της θέση στις Παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Ήδη όμως λίγα χρόνια μετά τον Α' Παγκόσμιο πόλεμο, η Ελληνική Εμπορική ναυτιλία κατέχει την δωδέκατη θέση στον κόσμο, από απόψεως τონάζ, το δε 1928 καταλαμβάνει την 10η θέση. Μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, ανέρχεται στην κορυφή της πυραμίδας, κινούμενη μεταξύ 1ης και 5ης θέσης.

Ανάλογη ήταν και η ανάπτυξη των λιμένων της χώρας, με πρώτο τον λιμένα του Πειραιά, ο οποίος ήδη από την δεκαετία του '30, αναδεικνύεται σ' ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου, μετά τα μεγάλα λιμενικά έργα που εκτελέστηκαν την εποχή εκείνη και την απορρόφηση μεγάλου μέρους της κίνησης των άλλων λιμένων της χώρας. Το 1930 δημιουργείται, από την κυβέρνηση του Ελευθερίου Βενιζέλου ο «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς», που αποδεικνύεται επιτυχημένη καινοτομία, με αποτέλεσμα να εφαρμοστεί αργότερα και στην Θεσσαλονίκη και αλλού, αντικαθιστώντας τα Λιμενικά Ταμεία, που είχαν θεσμοθετηθεί από το 1865.

Τα τελευταία 20 χρόνια ανέρχεται ραγδαία το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το οποίο διαδραματίζει ιδιαίτερο ρόλο στην Βαλκανική, ως λιμένας τερματικός των χερσαίων μεταφορών των γειτονικών χωρών.

Μετά τον τελευταίο πόλεμο, η ανασυγκρότηση των λιμένων από τις καταστροφές, έδωσε σύντομα τη θέση της σε εκτεταμένα έργα εκσυγχρονισμού τους και επέκτασή τους, με αποτέλεσμα σήμερα η Ελλάδα, να διαθέτει ένα εκτεταμένο δίκτυο λιμένων, ιδιαίτερα στην νησιωτική χώρα. Λείπει όμως ο μηχανολογικός εξοπλισμός, ο οποίος είναι αναγκαίος για ορισμένα λιμάνια. Αντίθετα, τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης έχουν σύγχρονο εξοπλισμό, ενώ τα λιμάνια του Βόλου, της Πάτρας και του Ηρακλείου Κρήτης αγωνίζονται να ολοκληρώσουν τον μηχανολογικό εξοπλισμό τους.

Η θαλάσσια μεταφορά σήμερα, όσον αφορά την επιβατική κίνηση, έχει περιορισθεί στην εξυπηρέτηση της νησιωτικής και πορθμιακής κίνησης, διότι ο ανταγωνισμός των χερσαίων και εναέριων μεταφορικών μέσων είναι αδιανόητος, μετά τον τελευταίο πόλεμο, όπου αυτά σταδιακά λειτούργησαν.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο και τον Ελληνικό εμφύλιο πόλεμο, στις χερσαίες μεταφορές δίνεται βαρύτητα στην επισκευή και τον εκσυγχρονισμό του υπάρχοντος οδικού δικτύου και στην επέκτασή του με την κατασκευή νέων οδών. Αντίθετα, το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας επισκευάζεται, ώστε να αποκατασταθεί στην προ του πολέμου κατάστασή του, με ελάχιστες επεμβάσεις εκσυγχρονισμού του. Ετσι χάθηκε μια μοναδική ευκαιρία για την ανάπτυξη του Τμήματος Γεωλογίας, Α.Π.Θ.

όπως της ορεινής διάβασης Τιθορέας-Δομοκού, και διαπλάτυνσης των γραμμών μετρικού πλάτους (δίκτυο Πελοποννήσου - Θεσσαλίας - Αιτωλοακαρνανίας - Αττικής). Επίσης οι γραμμές Καλαμπάκας-Κοζάνης και Θεσσαλονίκης-Καβάλας, για τις οποίες είχαν δαπανηθεί τεράστια ποσά πριν τον πόλεμο, όχι μόνον δεν ολοκληρώθηκαν, αλλά τα εκτελεσθέντα έργα (σταθμοί-σήραγγες κ.λπ.) αφέθηκαν να ερειπωθούν.

Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι σήμερα, που η αναγκαιότητα του σιδηρόδρομου για την Εθνική Οικονομία, την Εθνική Άμυνα, τις εξαγωγές της χώρας και τον εκσυγχρονισμό των μεταφορών είναι πασιφανής, να απαιτούνται τεράστια ποσά για τον εκσυγχρονισμό του, αναβάλλοντας έτσι την προοπτική δημιουργίας νέων γραμμών, ενώ η αλματώδης αύξηση του Εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου, πολύ λίγο καταφέρνει να αντιμετωπίσει την μεταφορική ζήτηση.

Οι αναγκαίες απαλλοτριώσεις που αμέσως μετά τον πόλεμο μπορούσαν να γίνονται με μικρή δαπάνη, ώστε να γίνει νέα χάραξη ορισμένων τμημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου, σήμερα απορροφούν μεγάλο ποσοστό της επένδυσης. Η μόνη νέα γραμμή που λειτούργησε μετά το 1950, είναι η σύνδεση της Πτολεμαΐδας και της Κοζάνης μέσω Αμύνταιου με την γραμμή Θεσσαλονίκης - Φλώρινας, και αυτό λόγω της δημιουργίας του μεγάλου ενεργειακού κέντρου γύρω από την Πτολεμαΐδα.

Επίσης συνδέθηκε και το Λουτράκι με τον Ισθμό, με παρακαμπτήρια γραμμή μήκους 5 χλμ. περίπου.

Μόλις το 1978, για πρώτη φορά μετά το 1909, αρχίζει μια προσπάθεια εκσυγχρονισμού του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου και δημιουργίας νέων γραμμών, η οποία μετά από πολλές συζητήσεις, καθυστερήσεις και αναθεωρήσεις, κατέληξε στην υιοθέτηση ενός 15ετούς προγράμματος ανάπτυξης των σιδηροδρόμων, μόλις το 1982, το οποίο όμως υλοποιείται αργά και είναι άγνωστο πότε και αν θα ολοκληρωθεί. Σήμερα στην Ελλάδα, αντιστοιχούν μόνο 2 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής για κάθε 100 τετραγωνικά χλμ. εδάφους και 2,8 για κάθε 10.000 κατοίκους, όταν στο Βέλγιο επί παραδείγματι, τα αντίστοιχα μεγέθη είναι 22,79 και 7, και στην Γαλλία 9,30 και 9,60.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συμπερασματικά λοιπόν μπορούμε να πούμε ότι, στον τομέα των χερσαίων μεταφορών η κοντόφθαλμη και απρογραμμάτιστη συγκοινωνιακή πολιτική, η εγκληματική αμέλεια, η υποχώρηση σε πιέσεις διαφόρων ομάδων, αλλά και οι ασυντόνιστες ενέργειες όλων των μεταπολεμικών κυβερνήσεων εμπόδισαν την πραγματική ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του σιδηρόδρομου, αντίθετα με ό,τι έγινε σ' όλη την Ευρώπη, ανατολική και δυτική.

Στον Ελληνικό σιδηρόδρομο, 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



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 καθένας μπορούσε να αποκτήσει ένα φορτηγό αυτοκίνητο και να εκτελεί μεταφορές, όταν ο σιδηρόδρομος αδυνατούσε να ανανεωθεί από έλλειψη πιστώσεων και από επιβολή σ' αυτόν τιμολογίων και υποχρεώσεων που αποφασίζονταν σε κάποια Υπουργικά γραφεία και όχι μετά από έρευνα της αγοράς και μελέτη των αναγκών της χώρας. Ήδη το 1970, το αυτοκίνητο συμμετέχει κατά 82,3% στο συνολικό μεταφορικό έργο εμπορευμάτων και κατά 78,81% στην μεταφορά επιβατών. Τα μεγέθη αυτά, το 1975 αυξάνονται σε 84,5% και 82,4% αντίστοιχα.

Μεταξύ των ετών 1971 και 1975, το 62% των επενδύσεων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, στον κλάδο των μεταφορών, επενδύθηκε στις οδικές μεταφορές (12,4% του συνόλου των επενδύσεων της χώρας και 49,5% των δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές).

Το έτος 1975, το νομοθετημένο οδικό δίκτυο ανέρχεται σε 39.810 χλμ., εκ των οποίων 8.728 χλμ. αποτελούν το Εθνικό δίκτυο. Το 1988, το συνολικό μήκος του Εθνικού δικτύου της χώρας, ανέρχεται σε 8.781 χλμ.

Το χαμηλό επίπεδο οργάνωσης των οδικών μεταφορών που επέτρεπε ένα άνισο και καταστροφικό ανταγωνισμό στην οργανωμένη μεταφορική επιχείρηση που λέγεται σιδηρόδρομος, προκύπτει και από το ότι, το 1975, επί 23.150 φορτηγών αυτοκινήτων που εκτελούσαν μεταφορές, μόνο τα 550 ανήκαν σε 56 επιχειρήσεις διεθνών μεταφορών, και άλλα 100 σε 13 επιχειρήσεις Εθνικών μεταφορών. Τα υπόλοιπα ανήκαν σε μεμονωμένους ιδιοκτήτες. Ετσι σήμερα, όλες οι ελπίδες για σύγχρονες συγκοινωνίες επαφίενται στην εξέλιξη του 15ετούς προγράμματος εκσυγχρονισμού των σιδηροδρόμων, του οποίου η υλοποίηση έχει ξεπεράσει προ πολλού τα αρχικά χρονικά όρια και το οποίο όχι μόνο θα πρέπει να χρηματοδοτηθεί, αλλά και να επισπευθεί, ιδιαίτερα όσον αφορά την κατασκευή των προβλεπομένων τριών νέων γραμμών, από Θεσσαλία προς Ηγουμενίτσα, από Καλαμπάκα προς Κοζάνη και από Θεσσαλονίκη προς Τοξότες μέσω Καβάλας.

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 σχεδόν αποκλειστικά των οδικών μεταφορών για μια 40ετία, και θα πρέπει κάποτε το κράτος να αναλάβει τις ευθύνες του σ' αυτόν τον τομέα, αποφασίζοντας να επεμβεί ενεργότερα στην διαμόρφωση της συγκοινωνιακής πολιτικής, και να αυξήσει ακόμη περισσότερο τις επενδύσεις στους σιδηρόδρομους. Διαφορετικά, οι δέκα αστικοβιομηχανικοί πόλοι της χώρας, οι οποίοι συγκεντρώνουν το 58% περίπου του πληθυσμού της, δηλαδή ο άξονας Καλαμάτας - Πάτρας - Αθήνας - Βόλου - Λάρισας - Θεσσαλονίκης - Καβάλας, με εσωτερική συγκοινωνιακή αλληλουχία, θα είναι αδύνατον να εξυπηρετηθεί συγκοινωνιακά στο μέλλον.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Κ. Κόχειλα: «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι και η συμμετοχή τους στις εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές».
- Πρόδρομοι Μαντζαρίδη: «Συνοπτικό ιστορικό των Ελληνικών σιδηρόδρομων», έκδοση 1984.
- Μεγάλη Ελληνική εγκυκλοπαίδεια: τόμοι Ι'-Ν και ΚΑ' στα λήματα σιδηρόδρομοι - οδοί και Συγκοινωνία στον τ. Ι' (ΕΛΛΑΣ).
- Λευτέρη Παπαγιαννάκη: «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1882-1910)», έκδοση Μορφωτικού Ιδρύματος Εθνικής Τράπεζας.
- Βασ. Προφυλλίδη: «Ο Σιδηρόδρομος και οι υπεραστικές επιβατικές μεταφορές» περιοδικό «Τραίνα και άνθρωποι», τ. 14.
- VAS. PROVILIDIS : «RAILWAY GAZETTE INTERNATIONAL AUGUST 1986» «Greeks try to catch up with Europe».
- Βασ. Προφυλλίδη: «Οι σιδηροδρομικές μεταφορές - Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι».
- J.P. ESTIVAL: Η σιδηροδρομική επιχείρηση.
- Των ιδίων: «Η Κοινοτική Πολιτική των σιδηροδρομικών μεταφορών».
- Εύη Παπαγιαννοπούλου: «Η διώρυγα της Κορίνθου», έκδοση Ε.Τ.Β.Α.
- Μαρία Συναρέλλη: «Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880», έκδοση Ε.Τ.Β.Α.
- Εθνική Τράπεζα Ελλάδας: «Εμπορική Ναυτιλία», Αθήνα 1972.
- Ι. Μακρυγιάννη: «Απομνημονεύματα».
- Λουδοβίκου Ρος: «Αναμνήσεις και ανακοινώσεις από την Ελλάδα 1832-1833», Αθήνα 1976.
- Φραγκίσκου - Καρόλου - Ούγγου - Λαυρεντίου Πουκεβίλ: «Ταξείδι στο Μοριά», Αθήνα 1980.
- Χριστόφορου Νεεζέρ: «Τα πρώτα έτη της ιδρύσεως του Ελληνικού Βασιλείου», Αθήνα 1936.
- ΚΕΠΕ: «Οδικές αστικές και Υπεραστικές μεταφορές», Αθήνα 1976.
- ΚΕΠΕ: «Μεταφορές», Αθήνα 1989.