

ΤΑ ΜΕΣΑ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ

ΑΠΟ ΤΟ 19^ο ΑΙΩΝΑ ΕΩΣ ΤΟ 1974

(ανάπτυξη, λειτουργία, διαφαινόμενα αδιέξοδα)

ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΙΑΣ

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. ΜΙΧΑΛΑ

ΤΑ ΜΕΣΑ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ

ΑΠΟ ΤΟ 19^Ο ΑΙΩΝΑ ΕΩΣ ΤΟ 1974

(ανάπτυξη, λειτουργία, διαφαινόμενα αδιέξοδα)

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Καθηγητής Τσοτσόρος Ν. Ευστάθιος	Επιβλέπων
Καθηγητής Σακελλαρόπουλος Δ. Θεόδωρος	Μέλος
Επίκουρος Καθηγητής Οικονόμου Χαράλαμπος	Μέλος

Η έγκριση της διδακτορικής διατριβής από το Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, δεν δηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα [Νόμος 5343/1932, άρθρο 202§2 και Νόμος 1268/1982, άρθρο 50 §8].

Ευχαριστίες

Πάνω από όλα επιθυμώ να εκφράσω τις θερμότερες ευχαριστίες μου στον Επιβλέποντα της διατριβής μου, Καθηγητή Ευστάθιο Ν. Τσοτσορό, για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε από την αρχή της συνεργασίας μας, για την καθοδήγηση, την υπομονή, τη γενικότερη συμπαράσταση και την άψογη συνεργασία.

Τον ευχαριστώ επίσης ιδιαίτερα για την ευκαιρία που μου έδωσε να ασχοληθώ με ένα τόσο ενδιαφέρον και πρωτότυπο θέμα, για τη συνεχή πνευματική, επιστημονική και ηθική υποστήριξη εκ μέρους του, και ακόμη, για την πολύπλευρη μέριμνα που επέδειξε, έτσι ώστε να επιλυθούν προβλήματα, χάρη στις εποικοδομητικές παρατηρήσεις του.

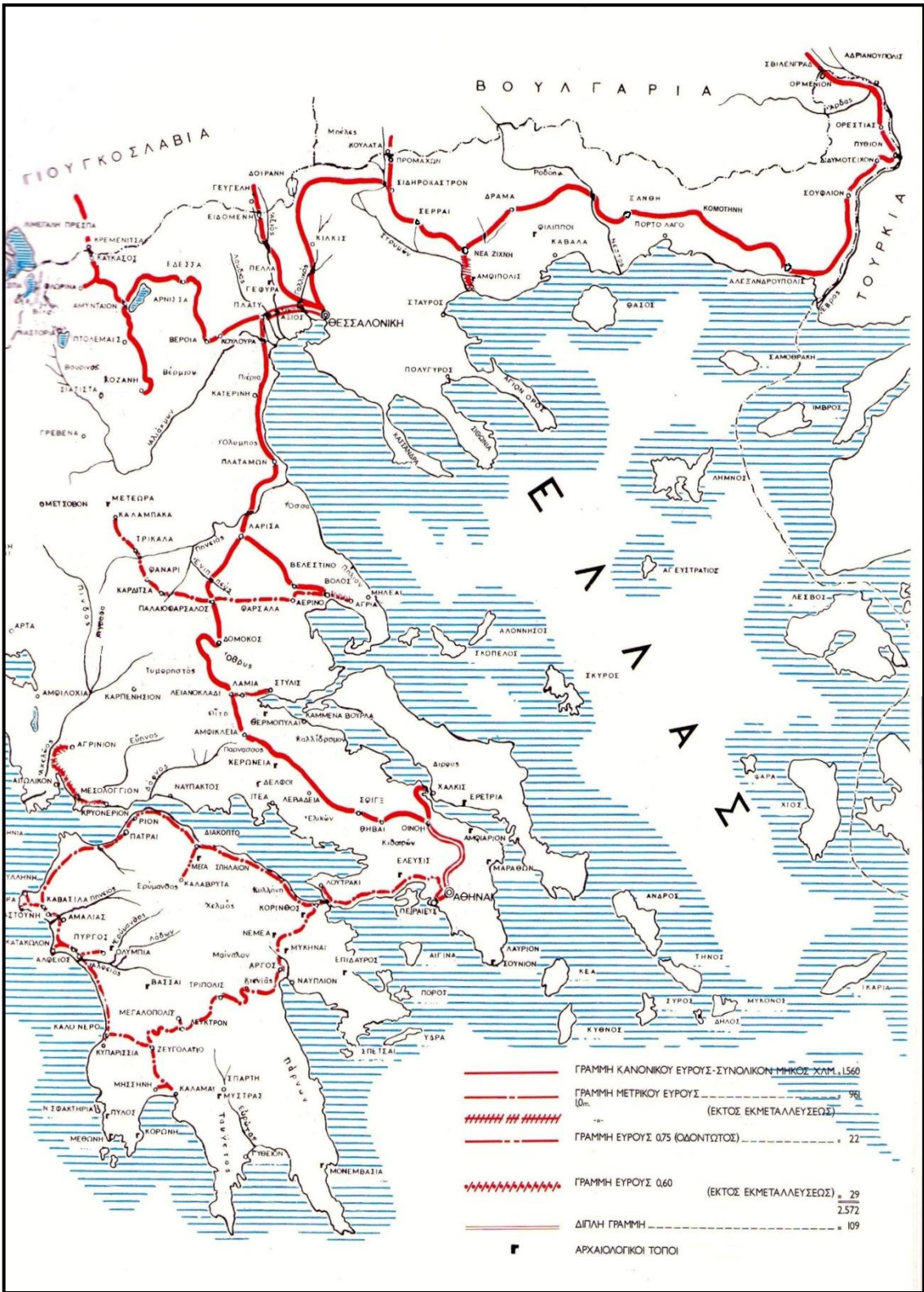
Όλα όσα μου δίδαξε με όρεξη και ενδιαφέρον, με ενέπνευσαν όχι μόνον όσον αφορά την εκπόνηση της διδακτορικής διατριβής μου αλλά και στη ζωή μου γενικότερα.

Ευχαριστώ επίσης τον Καθηγητή Θεόδωρο Ν. Σακελλαρόπουλο και τον Επίκουρο Καθηγητή Χαράλαμπο Οικονόμου, για την τιμή που μου έκαναν να είναι μέλη της Τριμελούς Συμβουλευτικής Επιτροπής. Νιώθω ιδιαίτερα ευγνώμων για τις χρήσιμες υποδείξεις τους και για τη συμπαράσταση που επέδειξαν κατά τη διάρκεια της υλοποίησης και ολοκλήρωσης της διατριβής μου.

Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω το τμήμα Δημοσίων Σχέσεων του οργανισμού Η.Σ.Α.Π., τον Κύριο Γιώργο Καμπέση, και ιδιαίτερα τον κύριο Αντώνιο Φιλιππουπολίτη για την πολύτιμη βοήθειά τους.

Με την ολοκλήρωση της διατριβής μου, θα ήθελα να απευθύνω ένα βαθύ και ολόψυχο ευχαριστώ σε όσους στάθηκαν δίπλα μου σε αυτήν την προσπάθειά μου και με βοήθησαν να τη φέρω σε πέρας.

ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΤΑ ΤΟ 19⁰ ΑΙΩΝΑ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	1
Κεφάλαιο 1: Μεταφορές και ιστορική εξέλιξη των μεταφορικών μέσων	12
Κεφάλαιο 2: Οικονομική ανάπτυξη, μεταφορικά δίκτυα και μεταφορικό έργο το 19^ο - 20^ο αιώνα	
2.1. <i>Το διεθνές πλαίσιο</i>	
2.1.1. Ο μακρύς 19 ^{ος} αιώνας	25
2.1.2. Η περίοδος 1914-1945	30
2.1.3. Η περίοδος 1945-1974	32
2.2. <i>Η εξέλιξη των σιδηροδρομικών δικτύων και η συμβολή τους στη βιομηχανική ανάπτυξη</i>	35
2.3. <i>Η εξέλιξη του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου</i>	62
Κεφάλαιο 3: Οι μεταφορές στην Ελλάδα	
3.1. <i>Η ελληνική οικονομία και κοινωνία (19^{ος} - 20^{ός} αιώνας)</i>	
3.1.1. Η περίοδος 1898-1929	65
3.1.2. Η περίοδος 1929-1949	72
3.1.3. Η περίοδος 1949-1974	75
3.2. <i>Το σύστημα μεταφορών στην Ελλάδα</i>	76
3.3. <i>Τα μέσα σταθερής τροχιάς στην Ελλάδα</i>	
3.3.1. Σύντομο ιστορικό	81
3.3.2. Σιδηρόδρομος και βιομηχανική ανάπτυξη στην Ελλάδα	86
Κεφάλαιο 4: Τα μέσα σταθερής τροχιάς στην Αττική	
4.1. <i>Σιδηρόδρομοι Αθήνα - Πειραιάς</i>	
4.1.1. Συμβάσεις κατασκευής του δικτύου –κατασκευή του αρχικού δικτύου –η ίδρυση της εταιρείας Σ.Α.Π. –τα εγκαίνια και η λειτουργία του	94
4.1.2. Ο ατμήλατος σιδηρόδρομος Αθήνα - Πειραιάς (1869-1904)	98
4.1.3. Ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος Αθήνα - Πειραιάς (1904 και μετά)	102
4.1.4. Η μεταπολεμική περίοδος και η πορεία του σιδηροδρόμου Αθήνα - Πειραιάς	105
4.1.5. Η ανάπτυξη του τροχαίου υλικού και του δικτύου	107
4.1.6. Κοινωνικές υπηρεσίες του Σ.Α.Π. και των Ε.Η.Σ.	113
4.2. <i>Σιδηρόδρομοι Αττικής (Σ.Α.), το «θηρίο» της Κηφισιάς</i>	
4.2.1. Η εκμετάλλευση των μεταλλείων και οι σιδηρόδρομοι Λαυρίου	115
4.2.2. Η ίδρυση της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Αττικής» –η κατασκευή του δικτύου και τα εγκαίνιά του	116
4.2.3. Η ηλεκτροκίνηση του σιδηροδρόμου της Κηφισιάς	119
4.2.4. Αγορά της σιδηροδρομικής γραμμής Ηράκλειο - Λαύριο από τους σιδηρόδρομους Πελοποννήσου	121
4.2.5. Το τροχαίο υλικό του δικτύου	121
4.2.6. Η κατάργηση του «θηρίου» της Κηφισιάς	123

4.3. Το τραμ	
4.3.1. Το τραμ Περάματος	124
4.3.2. Το τραμ Αθήνα - Πειραιάς	129
4.3.3. Ο τροchioδρομικός συρμός Φαλήρου	132
4.3.4. Τα πρώτα ηλεκτρικά τραμ	133
4.3.5. Η ίδρυση της Ηλεκτρικής Εταιρείας Μεταφορών (Η.Ε.Μ.) και οι δραστηριότητές της	136
4.3.6. Τα κίτρινα τραμ	139
4.3.7. Η συμβολή και η πορεία των τραμ κατά την περίοδο της Κατοχής και κατά τη μεταπελευθερωτική περίοδο	140
4.3.8. Το τραμ στην πολιτιστική και κοινωνική ζωή	141
4.3.9. Η κατάργηση των τραμ	143
Κεφάλαιο 5: Τα περιφερειακά σιδηροδρομικά δίκτυα Νοτίου Ελλάδας	
5.1. Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου	
5.1.1. Η σύμβαση κατασκευής του δικτύου της Πελοποννήσου και η ίδρυση της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Πειραιάς - Αθήνα - Πελοπόννησος» (Σ.Π.Α.Π.)	150
5.1.2. Η κατασκευή της γραμμής από τον Πειραιά στην Κόρινθο και η επέκτασή της μέχρι την Πάτρα	152
5.1.3. Η γραμμή Διακοφτό - Καλάβρυτα –ο «οδοντωτός»	155
5.1.4. Οι συμβάσεις κατασκευής της γραμμής	156
5.1.5. Τα τεχνικά έργα και η λειτουργία της γραμμής	158
5.1.6. Σχέση του οδοντωτού με τον τουρισμό	160
5.1.7. Κατασκευή του τμήματος Κόρινθος - Άργος - Ναύπλιο	161
5.1.8. Κατασκευή των τμημάτων Πύργος - Κατάκωλο και Πάτρα - Πύργος - Ολυμπία	164
5.1.8.α. Το τμήμα Πύργος - Κατάκωλο	164
5.1.8.β. Το τμήμα Πάτρα - Πύργος - Ολυμπία	166
5.1.9. Κατασκευή του τμήματος Μύλοι Ναυπλίου - Καλαμάτα	169
5.1.10. Η κατασκευή των τμημάτων Πύργος - Καλό Νερό - Κυπαρισσία - Μελιγαλάς	174
5.1.11. Το τραμ Καλαμάτας και Πάτρας	178
5.1.12. Σιδηροδρομικές γραμμές που δεν ολοκληρώθηκαν	179
5.1.12.α. Η γραμμή Κυπαρισσία - Πύλος	180
5.1.12.β. Η γραμμή Ολυμπία - Καρύταινα	180
5.1.12.γ. Η γραμμή Καρύταινα - Μεγαλόπολη - Λεοντάρι - Σπάρτη - Γύθειο	181
5.1.12.δ. Η γραμμή Καλάβρυτα - Τρίπολη	182
5.1.13. Τεχνικά χαρακτηριστικά και το τροχαίο υλικό των Σ.Π.Α.Π.	183
5.1.14. Επιχειρησιακές πρωτοβουλίες και επιχειρηματικές δραστηριότητες των Σ.Π.Α.Π	190
5.1.15. Κατάσταση των Σ.Π.Α.Π. και η προσφορά τους στο Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο –αποκατάσταση των ζημιών από τον Πόλεμο	194
5.1.16. Συνένωση των Σ.Π.Α.Π. με τους Σ.Ε.Κ .	197
5.2. Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδας (Σ.Β.Δ.Ε.)	

5.2.1. Συμβάσεις κατασκευής του δικτύου –κατασκευή και λειτουργία των Σ.Β.Δ.Ε.	200
5.2.2. Το τροχαίο υλικό του δικτύου και η εκμετάλλευσή του	203
5.2.3. Συνδυασμένες μεταφορές των Σ.Β.Δ.Ε. με πλοία και η ενοποίηση του δικτύου της βορειοδυτικής Ελλάδας με τους σιδηροδρόμους Πελοποννήσου	205
5.3. <i>Το δίκτυο Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος (Δεμερλί) - Σύννορα –«Λαρισαϊκός σιδηρόδρομος»</i>	
5.3.1. Κατασκευή του δικτύου «Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος (Δεμερλί) - Σύννορα» –τα εγκαίνια λειτουργίας του δικτύου και η εξέλιξή του	208
5.3.2. Το τροχαίο υλικό του δικτύου	212
Κεφάλαιο 6: Οι σιδηρόδρομοι στο βορειοελλαδικό χώρο	
6.1. <i>Ιστορική προσέγγιση των σιδηροδρομικών γεγονότων και το χρονικό κατασκευής στο βορειοελλαδικό χώρο από το 1821 έως τη δεκαετία του 1960</i>	216
6.2. <i>Το δίκτυο σύνδεσης Θεσσαλονίκη - Σκόπια - Μιτροβίτσα</i>	
6.2.1. Τα εγκαίνια έναρξης εργασιών –η λειτουργία της γραμμής	224
6.2.2. Η προσφορά της γραμμής στις εμπορικές δραστηριότητες	227
6.3. <i>Το δίκτυο σύνδεσης Αλεξανδρούπολη - Πύθιο - Αδριανούπολη</i>	
6.3.1. Η κατασκευή, η εξέλιξη και το τροχαίο υλικό του δικτύου	228
6.3.2. Η Αλεξανδρούπολη ως πυρήνας ανάπτυξης	230
6.4. <i>Το δίκτυο σύνδεσης Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι</i>	
6.4.1. Η κατασκευή του δικτύου	231
6.4.2. Το τροχαίο υλικό και η εκμετάλλευση του δικτύου	233
6.4.3. Η εξέλιξη του δικτύου από το 1897 έως και το 1955	234
6.5. <i>Το δίκτυο σύνδεσης Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Κωνσταντινούπολη, (ο ενωτικός σιδηρόδρομος)</i>	
6.5.1. Η κατασκευή και το τροχαίο υλικό του δικτύου	237
6.5.2. Η εκμετάλλευση της γραμμής από τους εμπόλεμους στις πολεμικές επιχειρήσεις κατά το 1897, τον Α΄ και Β΄ Βαλκανικό Πόλεμο	241
6.6. <i>Το τραμ Θεσσαλονίκης</i>	242
6.7. <i>Συμβολή των σιδηροδρόμων του βορειοελλαδικού χώρου στην κοινωνική ζωή</i>	244
Κεφάλαιο 7: Οι σιδηρόδρομοι της Θεσσαλίας	
7.1. <i>Ίδρυση της εταιρείας «Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας» –οικονομική πορεία της εταιρείας</i>	247
7.2. <i>Οι πρώτες προσπάθειες για την κατασκευή του δικτύου –η σύμβαση κατασκευής του έργου</i>	252
7.3. <i>Η κατασκευή, η ολοκλήρωση, τα εγκαίνια, τα τεχνικά στοιχεία και οι αντιδράσεις για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος - Λάρισα</i>	254
7.4. <i>Το «τραινάκι» του Πηλίου, προτάσεις και επιλογή της γραμμής 60 εκατοστών</i>	259
7.4.1. Η κατασκευή της γραμμής Βόλος - Λεχώνια	260
7.4.2. Η ολοκλήρωση της γραμμής μέχρι το ορεινό Πήλιο, τις Μηλιές –τεχνικά χαρακτηριστικά του δικτύου –μελέτη επέκτασης μέχρι την Ζαγορά	261

7.4.3. Το «τραινάκι» του Πηλίου στην κοινωνική ζωή των κατοίκων	264
7.5. Το τραμ Βόλου	267
7.6. Οι προσπάθειες για την επέκταση του δικτύου	268
7.7. Το τροχαίο υλικό των σιδηροδρόμων Θεσσαλίας	269
7.8. Συμβολή των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων στον ελληνοτουρκικό Πόλεμο	273
7.9. Οι καταστροφές στους σιδηροδρόμους κατά την διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου –κρατικοποίηση της εταιρείας Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας	274
7.10. Η παρακμή του τραίνου του Πηλίου	276
7.11. Ενέργειες για την επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Άνω Λεχώνια - Μηλιές	276
Κεφάλαιο 8: Από την ιδιωτική πρωτοβουλία (1867) στο κρατικό μονοπώλιο (1976)	280
8.1. Ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος Αθήνα - Πειραιάς Από τις ιδιωτικές εταιρείες Σ.Α.Π. (1867) και Ε.Η.Σ. (1925) στον κρατικό Η.Σ.Α.Π. (1976)	282
8.1.α. Η εταιρεία Σιδηρόδρομοι Αττικής (Σ.Α.)	283
8.2. Οι ιδιωτικές εταιρείες στη Νότια Ελλάδα	
8.2.α. Η εταιρεία Σιδηρόδρομοι Πειραιάς - Αθήνα - Πελοπόννησος (Σ.Π.Α.Π.)	283
8.2.β. Η εταιρεία Σιδηρόδρομος Πύργος - Κατάκωλο (Σ.Π.Κ.)	285
8.2.γ. Η εταιρεία Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδας	286
8.2.3. Οι ιδιωτικές εταιρείες της βορειοδυτικής Ελλάδας	286
8.2.3.α. Η εταιρεία Σιδηρόδρομος της Βορειοδυτικής Ελλάδας (Σ.Β.Δ.Ε.)	287
8.2.3.β. Η εταιρεία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων (Ε.Ε.Σ.)	288
8.2.4. Οι ιδιωτικές εταιρείες της Θεσσαλίας	288
8.2.4.α. Η εταιρεία Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας (Σ.Θ.)	288
8.3 Η εταιρεία Σιδηρόδρομοι του Ελληνικού Κράτους (Σ.Ε.Κ.)	
8.3.1. Η ίδρυση της εταιρείας Σ.Ε.Κ.	289
8.3.2. Ενέργειες της Σ.Ε.Κ. κατά τη διάρκεια 1920-1940	291
Σύνοψη Συμπερασμάτων	296
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 Νόμοι και Συμβάσεις	298
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 Επιστολές - Ανακοινώσεις - Δημοσιεύματα	317
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3 Οικονομικά στοιχεία	329
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	346

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της παρούσας διατριβής είναι η έρευνα, η μελέτη και η αξιολόγηση του εγχειρήματος εισαγωγής και ένταξης στο παραγωγικό σύστημα, των μέσων σταθερής τροχιάς στην Ελλάδα στην διάρκεια της υπερεκατονταετούς περιόδου 1867-1974. Τα αυτοκινούμενα μέσα σταθερής τροχιάς αποτελούν καινοτομία του 19^{ου} αιώνα, η οποία στη συνέχεια θα γνωρίσει ιδιαίτερα σημαντικές βελτιωτικές μεταβολές με την εισαγωγή των καινοτομιών του ηλεκτρισμού και των μηχανών εσωτερικής καύσης οι οποίες θα ενισχύσουν ιδιαίτερα τις αποδόσεις των μέσων αυτών όσον αφορά τις δυνατότητες μεταφορικού έργου, την ταχύτητα, την οικονομική λειτουργία αλλά και την άνεση των επιβατών.

Τα σημαντικά κεφάλαια που απαιτούνται να επενδυθούν σε συνδυασμό με τις αυξημένες απαιτήσεις στους τομείς της τεχνογνωσίας της διοίκησης και των οργανωτικών ικανοτήτων που προϋπέθετε η μεταφορά, ενσωμάτωση και η αποτελεσματική λειτουργική εκμετάλλευση των μέσων σταθερής τροχιάς, αναδεικνύουν τη συνθετότητα του εγχειρήματος και την αναγκαιότητα πολυπαραμετρικής προσέγγισης του ερευνώμενου αντικειμένου ώστε να καταστεί δυνατή αφενός μεν η αξιολόγηση των δράσεων και της εξέλιξης στο χρόνο, αφετέρου δε η εξαγωγή αξιόπιστων τεκμηριωτικών συμπερασμάτων.

Η προσέγγιση του όλου ζητήματος επιχειρείται σε οκτώ κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζονται αναλυτικά τα διάφορα είδη μεταφορών, ανάλογα με τη μεταφορική δραστηριότητα και με τις διάφορες, κατά καιρούς, ανάγκες και εξετάζονται ιστορικά, αλλά και συγκριτικά, ως προς την απόδοσή τους. Οι μεταφορές διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες: στις εναέριες, στις ναυτιλιακές και στις χερσαίες. Στην πρώτη κατηγορία βασικό μέσο είναι το αεροπλάνο, στη δεύτερη το πλοίο και στη τρίτη το αυτοκίνητο και ο σιδηρόδρομος. Ο σιδηρόδρομος ανήκει στην κατηγορία των μέσων σταθερής τροχιάς με μακρόχρονη ιστορία, ξεκινώντας από την Αρχαία Ελλάδα με την κατασκευή «λίθινων αυλάκων», στους οποίους μέσα τους μπορούσε να κινηθεί οποιοδήποτε τροχοφόρο της εποχής, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τον «τροχιόδρομο» που συνέδεε την Αθήνα με τον Πειραιά, και καταλήγοντας στις

αρχές του 20^{ου} αιώνα με το γαλλικό τραίνο TGV, το οποίο προσέγγισε την ωριαία ταχύτητα των 574,8 χιλιομέτρων, εξυπηρετώντας τη γραμμή Στουτγάρδη - Παρίσι.

Το δεύτερο κεφάλαιο ασχολείται με τη διαδοχική ανάλυση του διεθνούς ιστορικού, πολιτικού και οικονομικού πλαισίου, μέσα στο οποίο σχεδιάσθηκαν, κατασκευάστηκαν και αναπτύχθηκαν οι σιδηροδρομικές γραμμές στην Ευρώπη από τον 19^ο αιώνα και μετά. Το κεφάλαιο αυτό μας επιτρέπει να παρακολουθήσουμε ευχερέστερα τη σύνδεση του σιδηροδρόμου με την οικονομική ανάπτυξη. Κατά την διάρκεια του 19^{ου} αιώνα παρατηρήθηκαν στην Ευρώπη περίοδοι μεγάλης ανάπτυξης, αλλά και περίοδοι με ύφεση. Από τα τέλη, κυρίως, του 19^{ου} αιώνα υπήρξε μία ιδιαίτερη επιτάχυνση στην πορεία του εκσυγχρονισμού των ευρωπαϊκών χωρών.

Από το 1914 έως το 1974 υπήρξε μία σειρά οικονομικών, πολιτικών και δημογραφικών γεγονότων που σημάδεψαν και έπληξαν το σύνολο της Δυτικής Ευρώπης.

Το τρίτο κεφάλαιο μελετά το σύστημα μεταφορών ειδικότερα για την Ελλάδα, (οδικό, σιδηροδρομικό, θαλάσσιο και αεροπορικό), το οποίο ανήκει κατά κανόνα στο δημόσιο και το διαχειρίζονται δημόσιοι φορείς. Τα πολιτικά και οικονομικά γεγονότα που διαδραματίστηκαν στην ελληνική οικονομία και κοινωνία από το 1898 έως και το 1974 επηρέασαν την ανάπτυξη-εξέλιξη του συστήματος μεταφοράς της Ελλάδας.

Τέλος, το τρίτο κεφάλαιο εστιάζεται στη σχέση του σιδηροδρόμου με την βιομηχανία, καθώς επίσης και στην ιστορία των μέσων σταθερής τροχιάς στην Ελλάδα, επεκτείνεται όμως την έρευνά μας και στα αίτια ανάπτυξής τους.

Για να προχωρήσει στον κυρίως αντικείμενό της η διατριβή, ο οποίος είναι τα **μέσα σταθερής τροχιάς**, στο τέταρτο κεφάλαιο προσεγγίζει εκτενώς το θέμα των μέσων σταθερής τροχιάς στην Αττική (Σιδηρόδρομοι Αθήνα - Πειραιάς, Σιδηρόδρομοι Αττικής, το «θηρίο» της Κηφισιάς και το τραμ Αθήνα - Πειραιάς, Περάματος και Φαλήρου), παρουσιάζοντας όλες τις διεργασίες για την εγκατάσταση και επέκτασή τους, καθώς και την παροχή εξυπηρετήσεως των αναγκών.

Τα εγκαίνια της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα - Πειραιάς έγιναν στις 27 Φεβρουαρίου του 1869, όμως τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του σιδηροδρόμου η επιβατική κίνηση δεν ήταν και τόσο ικανοποιητική. Από το 1887 άρχισε σταδιακά η ανάκαμψη και το 1890 ξεκίνησαν τα έργα εκσυγχρονισμού και επέκτασης του σιδηροδρόμου. Από το 1906 έως και το 1940 παρατηρήθηκε μία

συνεχής φροντίδα ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου.

Κατά τη διάρκεια της Κατοχής ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος αποτελούσε το μόνο συγκοινωνιακό μέσο ανάμεσα στην Αθήνα και τον Πειραιά. Μετά την απελευθέρωση, μετά δηλαδή το 1945, ξεκίνησε η αποκατάσταση των ζημιών στο σιδηροδρομικό δίκτυο, οι οποίες είχαν πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια του Πολέμου. Μέσα στα επόμενα τρία χρόνια αποκαταστάθηκαν οι ζημιές.

Το 1960 αυξήθηκε το μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής από 12,5 χιλιόμετρα σε 26 χιλιόμετρα.

Η ολοκλήρωση του συνολικού δικτύου των σιδηροδρόμων Αττικής έγινε σταδιακά. Το πρώτο τμήμα πλατεία Αττικής - Κηφισιά, μήκους 15 χιλιομέτρων παραδόθηκε στις 4 Φεβρουαρίου του 1885.

Στις 20 Ιουνίου του 1885 έγιναν τα εγκαίνια της λειτουργίας του δεύτερου τμήματος των Σιδηροδρόμων Αττικής. Σύμφωνα με τη σύμβαση, το δεύτερο τμήμα της γραμμής θα ξεκινούσε από το Χαλάνδρι και θα κατέληγε στο Λαύριο. Κρίθηκε, όμως, σκόπιμο να ξεκινήσει από το Ηράκλειο. Στη συνολική διαδρομή Αθήνα - Κηφισιά γίνονταν ένα με δύο δρομολόγια την ημέρα.

Το παρωνύμιο του σιδηροδρόμου Κηφισιάς ήταν «θηρίο», εξαιτίας των μαύρων καπνών που έβγαζε και του θορύβου που έκανε.

Το 1926 η εκμετάλλευση των σιδηροδρόμων Αττικής ανατέθηκε στην «Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών» (Η.Ε.Μ.), όμως από το 1925 και έπειτα το «θηρίο» της Κηφισιάς άρχισε να φθείρεται. Το τροχαίο υλικό δεν ανανεώθηκε, στις ατμομηχανές δεν γινόταν κάποια σωστή συντήρηση. Το 1930 κυκλοφόρησαν μεγάλα λεωφορεία στη γραμμή Αθήνα - Μαρούσι - Κηφισιά, με αποτέλεσμα να αραιώσουν αισθητά οι επιβάτες του «θηρίου». Στις 8 Αυγούστου του 1938 καταργήθηκε οριστικά το «θηρίο» της Κηφισιάς.

Στις 20 Ιουλίου του 1936 έγιναν τα εγκαίνια της γραμμής του τραμ Περάματος. Ήταν το μοναδικό μέσο μεταφοράς κατά τη διάρκεια της Κατοχής για τους κατοίκους που ήθελαν να πάνε στο δυτικό Πειραιά, στο Κερατσίνι, στο Ικόνιο και στο Πέραμα. Από το 1955 άρχισε η παρακμή του τραμ του Περάματος, λόγω των «πράσινων λεωφορείων», τα οποία εκτελούσαν το ίδιο ακριβώς δρομολόγιο με τη διαδρομή που έκανε το τραμ. Από το 1960 δεν υπήρξε κανένα έργο εκσυγχρονισμού του τραμ, ούτε καν μία στοιχειώδης ανανέωση του τροχαίου υλικού.

Στις 23 Μαρτίου του 1977 καταργήθηκε το τραμ του Περάματος. Μετά το 1977 έγιναν κάποιες προσπάθειες για την επαναλειτουργία της γραμμής χωρίς όμως κάποιο αξιόλογο αποτέλεσμα.

Οι πρώτες γραμμές του τραμ Αθήνα - Πειραιάς που στρώθηκαν από το 1880 έως το 1896 ήταν στις οδούς βασιλίσσης Σοφίας, Σταδίου, Φιλελλήνων, βασιλίσσης Αμαλίας, Πατησίων, Θησέως, Πανεπιστημίου, Ακαδημίας, Κηφισίας, Πειραιώς, Αθηνάς, Ερμού, Ποσειδώνος και Κολοκυνθούς. Ήταν η πρώτη φορά που συνδέονταν τα προάστια (Πατήσια, Αμπελόκηποι, Ζάππειο, Μοναστηράκι και Θησείο) με το κέντρο της Αθήνας. Το 1902 προστέθηκαν και άλλες γραμμές στην Ιπποκράτους, στη Μητροπόλεως και στην Αχαρνών. Το 1906 οι γραμμές των τραμ της εταιρείας «Τροchioδρόμων Αθήνας - Πειραιά» χωρίζονταν σε δύο κατηγορίες: σε γραμμές ιππήλατων τραμ και σε γραμμές ατμήλατων τραμ. Οι γραμμές ιππήλατων τραμ ήταν οκτώ: 1. Ορφανίδου, 2. Θησείο, 3. Αμπελόκηποι, 4. Ιπποκράτους, 5. Πατήσια, 6. Αχαρνών, 7. Κολοκυνθού, 8. Ιπποκράτους - Μητρόπολη. Οι γραμμές ατμήλατων τραμ ήταν τέσσερις: 1. Ακαδημία - Νέο Φάληρο, 2. Ακαδημία - Παλαιό Φάληρο, 3. Νέο Φάληρο - Παλαιό Φάληρο, 4. Νέο Φάληρο - Πειραιάς.

Το 1939 το αθηναϊκό τροchioδρομικό δίκτυο είχε δεκαεννέα γραμμές, εκ των οποίων οι έξι προέκυψαν από τη συνένωση άλλων γραμμών.

Το 1887 έγιναν τα εγκαίνια της ατμήλατης τροchioδρομικής γραμμής προαστιακού χαρακτήρα, η οποία συνέδεε την Αθήνα με το Νέο και Παλαιό Φάληρο. Ο τροchioδρομικός συρμός του Φαλήρου συρόταν από ειδικές μικρές τροchioδρομικές ατμάμαξες, ίδιες με αυτές που υπήρχαν σε ανάλογες γραμμές της Ευρώπης και τις ονόμαζαν «κωλοσούρτη» ή «βρακά». Η ταχύτητα που ανέπτυσσαν ήταν 16-17 χιλιόμετρα την ώρα και έσερναν 5 έως 7 ελαφρά βαγόνια κλειστά και ανοικτά.

Το 1959 καταργήθηκαν επίσημα τα τραμ της Η.Ε.Μ., στις 22 Ιουνίου αποσύρθηκαν οι γραμμές Ακαδημίας, Καλλιθέας, Τζιτζιφιών και Ιπποκράτους. Στις 16 Δεκεμβρίου αποφασίστηκε η κατάργηση και των γραμμών Ομόνοια - Πετράλωνα, Ομόνοια - Ρουφ, Αριστείδου - Κολοκυνθού, Αγίου Βασιλείου - Παλαμηδίου, Αγίου Βασιλείου - Νέου Φαλήρου. Στις 15 Οκτωβρίου του 1960 έκανε την τελευταία του διαδρομή το τραμ. Από το 1978 και μετά άρχισαν να διατυπώνονται οι πρώτες μελέτες-απόψεις για την αναγκαιότητα επαναλειτουργίας του τραμ στην Αθήνα, αποδεικνύοντας για μία ακόμη φορά το πόσο λανθασμένη ήταν η απόφαση για κατάργηση της λειτουργίας των τραμ το 1960.

Το πέμπτο κεφάλαιο της έρευνάς μας ασχολείται με τα περιφερειακά σιδηροδρομικά δίκτυα της νοτίου Ελλάδας και πιο συγκεκριμένα με την ιστορία του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου, των σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδας (Σ.Β.Δ.Ε.) και του σιδηροδρομικού δικτύου Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνορα, «Λαρισαϊκός Σιδηρόδρομος». Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου ξεκίνησαν την ιστορία τους το 1882. Περιλαμβάνουν αρκετά δίκτυα που συνδέουν τον Πειραιά με την Πελοπόννησο, το τμήμα Κόρινθος - Άργος - Ναύπλιο, το τμήμα Πύργος - Κατάκωλο, το τμήμα Πάτρα - Πύργος - Ολυμπία, το τμήμα Μύλοι Ναυπλίου - Καλαμάτα, το τμήμα Πύργος - Καλό Νερό - Κυπαρισσία - Μελιγαλάς και το τραμ Καλαμάτας και Πάτρας. Στο ίδιο πλαίσιο του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου περιλαμβάνεται και το δίκτυο της γραμμής Διακοφτό - Καλάβρυτα, ο περίφημος ΟΔΟΝΤΩΤΟΣ.

Η κατασκευή της γραμμής Πειραιάς - Κόρινθος ολοκληρώθηκε σε δύο φάσεις: Η γραμμή ξεκίνησε από τον Πειραιά, με αφετηρία το σταθμό του Πειραιά. Στη συνέχεια κατασκευάστηκε η σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα - Ελευσίνα - Μέγαρα - Καλαμάκι και παράλληλα ξεκίνησε η ενωτική γραμμή Κόρινθος - Καλαμάκι.

Στις 30 Ιουνίου του 1884 δόθηκε στην κυκλοφορία το τμήμα Πειραιάς - Ελευσίνα, μήκους 35.630 μέτρων, στις 12 Ιουλίου του ίδιου έτους δόθηκε στην κυκλοφορία η ενωτική γραμμή Κόρινθος - Καλαμάκι, μήκους 9.560 μέτρων και στις 16 Σεπτεμβρίου παραδόθηκε στην κυκλοφορία το τμήμα Ελευσίνα - Μέγαρα μήκους 20.400 μέτρων. Στις 10 Απριλίου του 1885 έγιναν τα εγκαίνια της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς - Κόρινθος, ενώ την επόμενη των εγκαίνιων ξεκίνησαν και τα δρομολόγια. Το 1887 παραδόθηκε το τμήμα Κόρινθος - Πάτρα, συνολικού μήκους 130 χιλιομέτρων.

Τον Ιούνιο του 1884 ξεκίνησαν οι κατασκευαστικές εργασίες του σιδηροδρομικού τμήματος Κόρινθος - Άργος - Ναύπλιο.

Το Μάιο του 1885 είχε ολοκληρωθεί η γραμμή από το Ναύπλιο προς το Άργος με την τοποθέτηση της σιδερένιας γέφυρας στον ποταμό Ξηριά, λίγο πιο έξω από το Άργος.

Στις 13 Δεκεμβρίου του 1885 εκτελέστηκε το πρώτο ανεπίσημο δρομολόγιο του σιδηροδρόμου, το οποίο πραγματοποίησε τη διαδρομή Κόρινθος - Άργος - Ναύπλιο.

Στις 11 Απριλίου του 1886 η επιτροπή του Υπουργείου Εσωτερικών παρέλαβε το σιδηροδρομικό τμήμα της Αργολίδας, συνολικού μήκους 74 χιλιομέτρων.

Στις 16 Απριλίου του 1886 άρχισαν τα τακτικά δρομολόγια από την Αθήνα προς την Κόρινθο και τρεις μέρες αργότερα ξεκίνησαν τα τοπικά δρομολόγια από το Άργος προς το Ναύπλιο.

Στις 4 Αυγούστου του 1886 λειτούργησε το σιδηροδρομικό τμήμα από το Άργος προς τους Μύλους Ναυπλίου. Το τραίνο ξεκινούσε από την Κόρινθο, συνέχιζε στα Εξαμίλια, στα Αθήκια, στο Χιλιομόδι, στον Αγ. Βασίλειο Νεμέας, στη Νεμέα, στα Φύχτια, στις Μυκήνες, στο Κουτσοπόδι, στο Άργος, στο Κεφαλάρι και τερμάτιζε στο σταθμό των Μύλων Ναυπλίου.

Τον Οκτώβριο του 1881 ξεκίνησαν οι κατασκευαστικές εργασίες της σιδηροδρομικής γραμμής Πύργος - Κατάκωλο και το Νοέμβριο του 1882 είχαν ολοκληρωθεί. Το Φεβρουάριο του 1883 ξεκίνησε η κανονική λειτουργία του σιδηροδρομικού τμήματος, το οποίο είχε μήκος 13 χιλιόμετρα.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο Πάτρα - Πύργος παραδόθηκε στην κυκλοφορία στις 29 Μαρτίου του 1890 με συνολικό μήκος 98.670 μέτρα. Στις 29 Αυγούστου του 1891 τέθηκε σε λειτουργία και η σιδηροδρομική γραμμή Πύργος - Ολυμπία, μήκους 20.840 μέτρων. Την 1^η Ιουνίου του 1892 παραδόθηκε σε λειτουργία το σιδηροδρομικό τμήμα Βαρθολομιό - Λουτρά Κυλλήνης, μήκους 9.250 μέτρων.

Στις 25 Οκτωβρίου του 1899 αποπερατώθηκε ολόκληρο το έργο κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Μύλοι Ναυπλίου - Καλαμάτα. Στις 4 Νοεμβρίου του 1899 η γραμμή δόθηκε στην κυκλοφορία.

Στις 7 Σεπτεμβρίου του 1902 παραδόθηκαν στην κυκλοφορία τα σιδηροδρομικά τμήματα Πύργος - Κυπαρισσία και Καλό Νερό - Μελιγαλάς, συνολικού μήκους περίπου 29 χιλιομέτρων.

Το 1910 ήταν το έτος που κυκλοφόρησε για πρώτη φορά το τραμ της Καλαμάτας. Πραγματοποιούσε 24 δρομολόγια ημερησίως κατά τους θερινούς μήνες και 20 δρομολόγια κατά τους χειμερινούς. Λόγω του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, το τραμ της Πάτρας σταμάτησε να λειτουργεί, υπήρξε όμως μία προσπάθεια επαναλειτουργίας του το 1922 για μικρό χρονικό διάστημα, αλλά το 1922 σταμάτησε οριστικά η λειτουργία του.

Στις 10 Μαρτίου του 1896 ο «οδοντωτός» έκανε το πρώτο του δρομολόγιο. Η σιδηροδρομική γραμμή του οδοντωτού ήταν και συνεχίζει να είναι η στενότερη οδοντωτή γραμμή στον κόσμο με πλάτος 75 εκατοστά. Το τραίνο ξεκινούσε από το Διακοφτό, έκανε στάση στο Κάτω Μετόχι, στο Άνω Μετόχι, στο Μέγα Σπήλαιο (Ζαχλωρού), στην Κερπινή και τερμάτιζε στα Καλάβρυτα. Η σιδηροδρομική γραμμή του οδοντωτού, κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της, διέθετε μία θερινή (ανοικτή) και τρεις κλειστές επιβατάμαξες, καθώς επίσης και τέσσερις φορτάμαξες. Το 1925 οι Σ.Π.Α.Π. αγόρασαν μία ακόμη ατμάμαξα υπέρθερμου ατμού, μειώνοντας έτσι σημαντικά το χρόνο της διαδρομής από το Διακοφτό στα Καλάβρυτα.

Τη δεκαετία του 1950 οι Σ.Π.Α.Π. ξεκίνησαν ένα πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του τροχαίου υλικού της γραμμής, λόγω της αυξημένης τουριστικής κίνησης. Το 1967 το σιδηροδρομικό δίκτυο Διακοφτό - Καλάβρυτα απέκτησε νέες αυτοκινητάμαξες και μάλιστα τότε ήταν που καταργήθηκε η ατμήλατη κίνηση.

Σήμερα τα δρομολόγια εκτελούνται αποκλειστικά για τουριστικούς λόγους, με διάρκεια διαδρομής περίπου 85 λεπτά.

Για ολόκληρες δεκαετίες ο οδοντωτός αποτελούσε το μοναδικό μηχανοκίνητο μέσο που εξυπηρετούσε τις μεταφορικές ανάγκες των περιοχών Διακοφτού και Καλαβρύτων. Ο οδοντωτός είναι το μοναδικό μέσο προβολής της ορεινής περιοχής των Καλαβρύτων και επιπλέον είναι πόλος έλξης τουριστών και εκδρομέων. Αποτελεί τον πιο ασφαλή και οικολογικό τρόπο μεταφοράς και δεν έχει σημειωθεί ποτέ ατύχημα. Συγκαταλέγεται στα έξι πιο διάσημα σιδηροδρομικά δίκτυα παγκοσμίως.

Οι σιδηρόδρομοι της Βορειοδυτικής Ελλάδας πήραν το όνομα αυτό γιατί την εποχή της ιδρύσεώς τους τα βόρεια σύνορα της Ελλάδας έφταναν μέχρι τον Αμβρακικό κόλπο και κάλυπταν την τότε βορειοδυτική περιοχή της Ελλάδας. Το Σεπτέμβριο του 1891 πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια ολόκληρου του δικτύου της Βορειοδυτικής Ελλάδας, μήκους 61,4 χιλιομέτρων, από το Κρυονέρι μέχρι το Αγρίνιο. Τα σπουδαιότερα τεχνικά έργα ολόκληρου του δικτύου ήταν οι δύο μεταλλικές γέφυρες στο Αγγελόκαστρο και στο Ευηνοχώρι.

Τα έργα κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου της γραμμής Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνορα, «Λαρισιαϊκός σιδηρόδρομος», ξεκίνησαν το Σεπτέμβριο του 1901. Η γραμμή είχε συνολικό μήκος 439 χιλιόμετρα και είχε χωριστεί σε πολλά τμήματα, στο καθένα από τα οποία εργάζονταν ομάδες χιλιάδων

εργατών. Η γραμμή αυτή δόθηκε στην κυκλοφορία τμηματικά. Το πρώτο τμήμα Πειραιάς - Θήβα λειτούργησε στις 8 Μαρτίου του 1904, είχε μήκος 121 χιλιόμετρα και τα εγκαίνια της γραμμής αυτής είχαν ήδη γίνει στις 6 Μαρτίου του ίδιου έτους. Όλη η τελετή των εγκαινίων ήταν μεγαλοπρεπής. Το δεύτερο τμήμα Μπράλος - Λιανοκλάδι λειτούργησε τον Ιούλιο του 1905.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο συνέβαλε θετικά κατά τη διάρκεια των πολέμων, μεταφέροντας στρατό και εφόδια προς τα σύνορα. Τον πρώτο ρόλο σε αυτή τη συμβολή την είχε το δίκτυο Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνορα, λόγω της γεωγραφικής του θέσης. Φυσικά, θα πρέπει να επισημανθεί, ότι όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα που υπήρχαν τότε στην Ελλάδα, μετέφεραν συνεχώς, με αυξημένα δρομολόγια, τα στρατεύματα και το πολεμικό υλικό κατά τη διάρκεια του πολέμου.

Στο επόμενο, έκτο, κεφάλαιο γίνεται αναφορά των σχετικών γεγονότων με τον σιδηρόδρομο, τα οποία έλαβαν χώρα στο βορειοελλαδικό χώρο από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα έως το 1960 παράλληλα, παρουσιάζονται αναλυτικά τα πρώτα σχέδια κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής κατά μήκος της Βαλκανικής Χερσονήσου, τα οποία εμφανίζονται το 1870. Η γραμμή αυτή θα διερχόταν από την Ανατολική Ρωμυλία και τη Βοσνία προς τον ποταμό Σάβο, με μία διακλάδωση προς το Βελιγράδι και τη Θεσσαλονίκη. Από το 1872 και μετά περατώθηκαν τα εξής σιδηροδρομικά δίκτυα: Το τμήμα Αλεξανδρούπολη - Αδριανούπολη, Θεσσαλονίκη - Σκόπια, Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι και ο «ενωτικός σιδηρόδρομος» Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Κωνσταντινούπολη.

Το έβδομο κεφάλαιο πραγματεύεται την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου από τον Βόλο προς τη Λάρισα, το οποίο ξεκινά στις 13 Μαΐου του 1882 με την υπογραφή και κύρωση της σύμβασης μεταξύ του Πρωθυπουργού Χ. Τρικούπη και των πληρεξουσίων του εργολάβου Θ. Μαυρογορδάτου, οι Α. Hennebert και Εβαρίστο ντε Κίρικο που αφορούσε την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος - Λάρισα, συνολικού μήκους 60 χιλιομέτρων.

Στις 2 Ιουλίου του 1883 κατασκευάστηκαν και τα τελευταία πενήντα χιλιόμετρα της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος - Λάρισα, ενώ στις 22 Απριλίου έγιναν τα εγκαίνιά της.

Τα σιδηροδρομικά έργα συνεχίζονταν προς την Καλαμπάκα και η γραμμή Βόλος - Καλαμπάκα ολοκληρώθηκε και τέθηκε σε κυκλοφορία στις 13 Ιουνίου του 1886. Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλίας από το Βόλο έως την Καλαμπάκα ήταν ένα κατασκευαστικό έργο μεγάλης σημασίας τόσο για τους κατοίκους της Θεσσαλίας όσο και για το μεταποιητικό και εμπορικό κλάδο.

Επιπλέον το κεφάλαιο αυτό ασχολείται με την ιστορία που αφορά το «τρενάκι» του Πηλίου. Η όλη σχετική προσπάθεια ξεκινά το 1889, χρονολογία κατά την οποία οριστικοποιείται η απόφαση για τη δημιουργία της γραμμής Βόλος - Άνω Λεχώνια. Τον Οκτώβριο του 1895 εγκαινιάζεται η γραμμή και παράλληλα ξεκινούν οι πρώτες ενέργειες για την επέκτασή της μέχρι το ορεινό και ανατολικό Πήλιο. Στα τέλη Ιουνίου του 1903 η σιδηροδρομική γραμμή Λεχώνια - Μηλιές ήταν έτοιμη και παραδόθηκε για έλεγχο στην αρμόδια επιτροπή. Στις 2 Ιουλίου του 1903 έγιναν τα εγκαίνια της γραμμής.

Το συνολικό μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος - Μηλιές ήταν 28 χιλιόμετρα και η απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών ήταν 60 εκατοστά.

Το «τρενάκι» του Πηλίου αποτέλεσε τον κύριο και μοναδικό μεταφορικό μέσο για τους κατοίκους του Πηλίου, στα χρόνια της γερμανικής Κατοχής, ενώ επίσης χρησιμοποιήθηκε και από την Εθνική Αντίσταση για την καμουφλαρισμένη μεταφορά όπλων και μηνυμάτων. Με το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου άρχισε σιγά-σιγά να παρακμάζει το «τρενάκι» του Πηλίου. Σ' αυτό βοήθησε η διάνοιξη αμαξωτών δρόμων προς τα χωριά του Πηλίου. Το αυτοκίνητο άρχισε να υπερισχύει έναντι του σιδηροδρόμου. Στις 20 Ιουνίου του 1971, το «τρενάκι» του Πηλίου πραγματοποίησε το τελευταίο του δρομολόγιο.

Μετά τον Ιούνιο του 1971, και αφού πέρασε μία δεκαετία, υπήρξε έκδηλο ενδιαφέρον από τους κατοίκους της περιοχής ώστε να επαναλειτουργήσει η σιδηροδρομική γραμμή του Πηλίου.

Το 1988, με επιχορήγηση, ξεκίνησαν βαθμιαία τα έργα αποκατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου. Στις 25 Μαΐου του 1996 έγιναν τα επίσημα εγκαίνια ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής από τα Άνω Λεχώνια μέχρι τις Μηλιές.

Η έρευνάς μας, η οποία αφορά τα σταθερά μέσα μεταφοράς, ολοκληρώνεται με το τελευταίο όγδοο κεφάλαιο, της διατριβής που πραγματεύεται την ίδρυση των ιδιωτικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην Ελλάδα, καθώς επίσης και τις ενέργειες της εταιρείας των Σιδηροδρόμων του Ελληνικού Κράτους (Σ.Ε.Κ.), από το 1920 μέχρι και το 1940, τις οποίες συνέχισε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (Ο.Σ.Ε.). Ο Ο.Σ.Ε. ιστορικά δεν είναι μονοσήμαντος, αλλά ένας πολυσυλλεκτικός φορέας, ο οποίος εκλήθη να συντονίσει και να ενώσει ετερόκλητα στοιχεία και κατασκευές διαφόρων σκοπιμοτήτων.

Συνολικά ιδρύθηκαν εννέα ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες ήταν υπεύθυνες και μεριμνούσαν για την κατασκευή και λειτουργία του κάθε σιδηροδρομικού δικτύου:

Για την κατασκευή του σιδηροδρόμου Αθήνα - Πειραιάς υπεύθυνη ήταν η αγγλική εταιρεία με τίτλο «Ανώνυμος Εταιρεία του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου» (Σ.Α.Π.), η οποία ιδρύθηκε το 1868.

Για την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου ιδρύθηκε το Δεκέμβριο του 1882 η εταιρεία με το όνομα «Σιδηρόδρομοι Αττικής» (Σ.Α.), με αποκλειστικό μέτοχο την εταιρεία «Μεταλλουργία Λαυρίου».

Τον Απρίλιο του 1926 ιδρύθηκε με ελληνικά κεφάλαια η εταιρεία «Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι» (Ε.Η.Σ.), η οποία μπορούσε να εκμεταλλευτεί τον αστικό σιδηρόδρομο Αθήνα - Πειραιάς και τον τροχιόδρομο της Παραλίας. το 1976 κρατικοποιήθηκε και ιδρύθηκε το Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου με τη μορφή Α.Ε. και με την επωνυμία «Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών Πειραιώς» (Η.Σ.Α.Π.). Το 1978 οι Η.Σ.Α.Π. συμπεριλήφθησαν στο σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών της πρωτεύουσας, το οποίο εποπτεύεται και συνεχίζει μέχρι σήμερα να εποπτεύεται από τον «Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών», (Ο.Α.Σ.).

Στις 17 Οκτωβρίου του 1882 ιδρύθηκε η ελληνική ανώνυμη εταιρεία με τον τίτλο «Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου» (Σ.Π.Α.Π.), η οποία είχε το δικαίωμα εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου για ενενήντα χρόνια, με την προϋπόθεση ότι το ελληνικό κράτος θα είχε το δικαίωμα να εξαγοράσει το σιδηροδρομικό δίκτυο έπειτα από δεκαπέντε χρόνια.

Την 1^η Ιουνίου του 1883 ιδρύθηκε η εταιρεία «Σιδηρόδρομος Πύργου - Κατάκωλου» (Σ.Π.Κ.) με σκοπό την εμπορική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου των συγκεκριμένων περιοχών.

Το 1890 ιδρύθηκε η εταιρεία «Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος», με πρόεδρο τον Α. Συγγρό. Η εκμετάλλευση της υπό κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής Μύλοι Ναυπλίου - Τρίπολη και Καλαμάτα - Διαβολίτσι παραχωρήθηκε από τη βελγική εταιρεία «Διεθνής Εταιρεία Οικοδομών και Εργολαβιών Δημοσίων Έργων» στην εταιρεία «Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος».

Στις 20 Φεβρουαρίου του 1890 ο Χ. Αποστολίδης ίδρυσε μία ελληνική Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «Σιδηρόδρομος της Βορειοδυτικής Ελλάδας» (Σ.Β.Δ.Ε.), η οποία ήταν υπεύθυνη για τη λειτουργία και εκμετάλλευση των σιδηροδρόμων της βορειοδυτικής Ελλάδας.

Προκειμένου να κατασκευαστεί η σιδηροδρομική γραμμή της Θεσσαλίας, Βόλος - Λάρισα, ο Θ. Μαυρογορδάτος, τον Οκτώβριο του 1882, ίδρυσε την εταιρεία με

την επωνυμία «Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας» (Σ.Θ.). Το 1953 η εταιρεία Σ.Θ. κρατικοποιήθηκε και ενσωματώθηκε στους Σιδηροδρόμους του Ελληνικού Κράτους (Σ.Ε.Κ.).

Μέχρι το 1920 υπήρχαν στην Ελλάδα δύο κρατικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις: η Ε.Ε.Σ. και οι Σ.Π.Α.Π., με πολλά προβλήματα και αρνητικά αποτελέσματα για την οικονομία της χώρας. Η τότε ελληνική Κυβέρνηση θεώρησε ότι με την ίδρυση ενός ενιαίου οργανισμού για τους σιδηροδρόμους θα λύνονταν όλα τα προβλήματα. Πράγματι, το 1920 ιδρύθηκε ένας ενιαίος οργανισμός, νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου (ΝΠΔΔ), με την επωνυμία: «Σιδηρόδρομοι του Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.). Τους Σ.Ε.Κ., σύμφωνα με το νόμο 2144, τους επόπτενε το Υπουργείο Συγκοινωνιών.

Από το 1930 και μετά οι Σ.Π.Α.Π. είχαν αρχίσει να παρουσιάζουν μείωση των κερδών τους και αύξηση του οικονομικού ελλείμματός τους, εξαιτίας τόσο της δαπανηρής συντήρησης όλων των δικτύων, όσο και του ανταγωνισμού των λεωφορείων. Το 1955 με το νόμο 3240, τέθηκαν οι Σ.Π.Α.Π. υπό κρατική εκμετάλλευση και ορίστηκαν ως κρατικό δίκτυο. Το 1962 με το Νομοθετικό Διάταγμα 4246 συντελέστηκε η συνένωση των Σ.Π.Α.Π. με τους Σ.Ε.Κ.

Την 1^η Ιανουαρίου του 1970, με το Ν.Δ. 674/1970, ιδρύθηκε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε., νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου), με σκοπό την ενιαία οργάνωση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Ο Ο.Σ.Ε. αποτελεί μετεξέλιξη των Σ.Ε.Κ.

Επιπλέον, το 1976 η Ε.Η.Σ., λόγω των αυξημένων οικονομικών υποχρεώσεων της από τη λήψη δανείων, κρατικοποιήθηκε. Για το λόγο αυτό ιδρύθηκε το Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου με τη μορφή Α.Ε. και την επωνυμία «Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών - Πειραιώς» (Η.Σ.Α.Π.).

Ολοκληρώνοντας, την σύντομη αυτή εισαγωγή της διατριβής μας, θεωρούμε σκόπιμο να αναφέρουμε ότι σύμφωνα με τη μελέτη του Αμερικανού συγκοινωνιολόγου Σμιθ (Wilbur Smith), ο οποίος είχε προσκληθεί το 1960 από την Ελληνική Κυβέρνηση, αποδεικνύεται ότι το συγκοινωνιακό πρόβλημα της Αθήνας θα μπορούσε να λυθεί μόνο με το Μητροπολιτικό Σιδηρόδρομο, δηλαδή με το τραίνο και τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο, γεγονός που υποδηλώνει για μία ακόμη φορά τη σημαντικότητα και αναγκαιότητα ύπαρξης, ανάπτυξης και συντήρησης των σταθερών μέσων μεταφοράς.

Κεφάλαιο 1

Μεταφορές και ιστορική εξέλιξη των μεταφορικών μέσων

Οι μεταφορές αποτελούσαν πάντοτε είτε προαπαιτούμενο είτε παρεπόμενο των οικονομικών δραστηριοτήτων. Μόνο ο πρωτόγονος άνθρωπος που ζούσε παρήγαγε και αναπτυσσόταν σε μία στενή γεωγραφική περιοχή δεν είχε ανάγκη από μεταφορές. Από την πρώτη, όμως οργάνωση των ανθρώπινων κοινωνιών, ο τόπος παραγωγής, ο τόπος κατοικίας, ο τόπος εργασίας και ο τόπος αναψυχής δεν ταυτίζονταν πλέον και εμφανίστηκε η ανάγκη για μεταφορές τόσο των ανθρώπων όσο και των αγαθών. Οι άνθρωποι επιθυμούσαν να μετακινούνται όλο και περισσότερο για να εμπορεύονται και να αποκτούν νέες εμπειρίες¹.

Η μεταφορά μπορεί να ορισθεί ως η υλική μετακίνηση προσώπου ή πράγματος από έναν τόπο σε έναν άλλο. Η μεταφορά δεν έχει καμία σχέση με τα δικαιώματα επί του μεταφερόμενου πράγματος ή προσώπου. Είναι μία προσωρινή κατάσταση, η οποία χάνεται μετά το τέλος του ταξιδιού. Η μεταφορά μέσω παραγγελιοδόχων λέγεται διαμεταφορά, η μεταφορά οικοσκευών λέγεται μετακόμιση, ενώ η μεταφορά από χώρα σε χώρα λέγεται διαμετακόμιση. Τα συστατικά στοιχεία της μεταφοράς είναι η διαδρομή, το μέσο κίνησης και το μεταφερόμενο πρόσωπο ή πράγμα. Η ανάγκη για ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς και του χρόνου διαδρομής οδήγησαν τα τελευταία χρόνια στη διεύρυνση της έννοιας της μεταφοράς. Σήμερα η μεταφορά περιλαμβάνει εκτός από την καθ' αυτήν μεταφορική διαδικασία και τα προαπαιτούμενά της (π.χ. κράτηση θέσεων, παραλαβή προϊόντος), τα παρεπόμενά της (π.χ. αποθήκευση προϊόντος, διευκόλυνση του επιβάτη για τη χρησιμοποίηση πιθανόν άλλου μέσου μεταφοράς), έτσι ώστε ο επιβάτης και το εμπόρευμα να μεταφέρονται από πόρτα σε πόρτα χωρίς ενδιάμεσες καθυστερήσεις υπό συνθήκες ταχείας, αξιόπιστης, ασφαλούς και χαμηλού κόστους. Οι μεταφορές αποτελούν υπηρεσίες του τριτογενή τομέα.

Η ζήτηση για μεταφορές μπορεί να διακριθεί σε δύο μορφές: **α.** Άμεση ζήτηση για μεταφορά. Η μεταφορά είναι ένα προϊόν τελικής κατανάλωσης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η μεταφορά για τουρισμό που αποτελεί αυτοσκοπό και **β.** Η έμμεση ζήτηση για μεταφορά που αποτελεί τη συνήθη περίπτωση. Η μεταφορά δεν αποτελεί αυτοσκοπό, αλλά μέσο για την επίτευξη άλλων σκοπών (π.χ. μεταφορά επιβατών με

¹Β. Προφυλλίδης, «Οικονομική των Μεταφορών», εκδόσεις Παπασωτηρίου, Γ' έκδοση, (2004), σ. 13.

σκοπό την εργασία, την αναψυχή και τη μεταφορά εμπορευμάτων). Σχετικά με την οργάνωση των μεταφορών μπορούμε να τις χωρίσουμε σε δύο κατηγορίες **α.** Στις ατομικές μεταφορές, στις οποίες περιλαμβάνονται οι ατομικές μεταφορές επιβατών με δικό τους όχημα και οι μεταφορές εμπορευμάτων οι οποίες πραγματοποιούνται από βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις με δικά τους οχήματα και δικό τους προσωπικό και **β.** Στις μεταφορές εμπορευμάτων που γίνονται έναντι καταβολής τιμήματος στο μεταφορέα. Ανάλογα με το ιδιοκτησιακό καθεστώς και τις μεθόδους εμπορικής πολιτικής και οργάνωσης οι μεταφορές αυτής της κατηγορίας μπορούν να διακριθούν σε δύο επιμέρους περιπτώσεις: **i.** Σε ιδιωτικές μεταφορικές εταιρείες ή μεταφορικές εταιρείες που ανήκουν μεν στο δημόσιο, αλλά είναι υποχρεωμένες να καλύπτουν τις δαπάνες τους με ίδια έσοδα, χωρίς κρατική επιδότηση ή άλλης μορφής επιχορήγηση και **ii.** Σε κρατικές ή και ιδιωτικές επιχειρήσεις μεταφορών στις οποίες το κράτος αναθέτει μεταφορές υπό ορισμένους όρους και υπό καθεστώς υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Κλασσικές περιπτώσεις υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας είναι το χαμηλό κόμιστρο για λόγους κοινωνικούς² (φοιτητές, υπερήλικες), περιβαλλοντικούς ή εθνικούς (παραμεθόριες περιοχές, περιφερειακή ανάπτυξη). Συνέπεια των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας είναι η επιχείρηση μεταφορών να παρουσιάζει ελλείμματα με παρεπόμενο την κρατική επιδότηση ή το δανεισμό.

Οι μεταφορές διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες: **α.** Στις εναέριες, **β.** Στις ναυτιλιακές (ακτοπλοϊκές και ποντοπόρες) και στις **γ.** Χερσαίες (οδικές και σιδηροδρομικές)³. Απαραίτητη προϋπόθεση για να αναπτυχθούν οι μεταφορικές δραστηριότητες είναι η ύπαρξη αντίστοιχων υποδομών: Θαλάσσιου, αεροπορικού και

²B. Προφυλλίδης, «Οικονομική των Μεταφορών», εκδόσεις Παπασωτηρίου, Γ' έκδοση, (2004), σ. 6.

³Για τις κατηγορίες των μεταφορών και την ιστορική εξέλιξή τους βλ. μεταξύ των άλλων: Μ. Καραβασίλης, «Με τι μετακινούνται οι Ευρωπαίοι συμπολίτες μας, εμείς ίσως κάποτε με τραμ», περιοδ. Δαίμων της Οικολογίας, τεύχος 16, (2002), Ο. Καραγιωργας, «Προχωρώντας στο χρόνο (1961-1985)», εκδόσεις Εξάντας, (1997), ΚΕΠΕ, «Μεταφορές, Πρόγραμμα αναπτύξεως 1976-1980», 13, (1), (1976), ΚΕΠΕ, «Οδικές, αστικές και υπεραστικές μεταφορές, Πρόγραμμα αναπτύξεως 1976-1980», 18, (2), (1976), Β. Μέγας., «Πολιτική και σχεδιασμός μέσων μεταφοράς. Οι αστικές συγκοινωνίες στο Παρίσι, σε σύγκριση με την Αθήνα και άλλες πρωτεύουσες», Τεχνικά Χρονικά Μάρτιος 1988, τόμος 8, τεύχος 2, σσ. 163-188, Δ. Μπεκιάρης, Μ. Χρηστίδης, «Εξέλιξις και ανάπτυξις των οδικών υπεραστικών μεταφορών εν Ελλάδι», (1973), Γ. Παρίκος, «Μεταφορές και επικοινωνίες», εκδόσεις Ίων, (1998), Δ. Σαλαμπάσης, «Αεροπορικές μεταφορές: φέρνοντας τον κόσμο πιο κοντά στον άνθρωπο», (2006), Θ. Σπηλιόπουλος, Π. Χουχούλης, «Αεροδρόμια και αεροπορικές μεταφορές», (2005), Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, «Θαλάσσιες μεταφορές 1987», επιστημονική ημερίδα, (1987), Υπουργείο Συγκοινωνιών, «Οδικές, σιδηροδρομικές και εναέριες μεταφορές: σημερινή κατάσταση και προβλέψεις για το μέλλον», (1977).

χερσαίου (οδικού και σιδηροδρομικού) δικτύου, καθώς επίσης και η ύπαρξη ικανού αριθμού μέσων μεταφορών.

Στην πρώτη κατηγορία των εναέριων μεταφορών κύριο μέσο είναι το αεροπλάνο⁴.

Σε όλους τους αρχαίους πολιτισμούς της Ελλάδας, της Κίνας, της Ινδίας και της Αιγύπτου υπήρχαν εικόνες φτερωτών ανθρώπων. Είναι ο γνωστός μύθος για το γλύπτη αρχιτέκτονα, Δαίδαλο και το γιό του Ίκαρο, που πέταξαν με φτερά, κατασκευασμένα από το Δαίδαλο.

Η πρώτη σοβαρή προσπάθεια για την ανάλυση της πτήσης έγινε από τον Αριστοτέλη στο έργο του «Φυσικά», τον 4^ο π.Χ. αιώνα. Σύμφωνα με τις αντιλήψεις του Σταγειρίτη Φιλοσόφου, ένα σώμα το οποίο κινείται στον αέρα, βρίσκεται συνέχεια κάτω από την επίδραση μίας δύναμης, η οποία διατηρεί την πτήση και όταν αυτή θα σταματούσε, τότε θα σταματούσε και η πτήση. Είκοσι αιώνες αργότερα, η θεωρία του Αριστοτέλη αποδείχθηκε λανθασμένη από το Νεύτωνα (*Newton*), ο οποίος απέδειξε ότι ένα σώμα συνεχίζει την κίνησή του μέχρι να εφαρμοστεί σε αυτό μία αντίθετη δύναμη και να το σταματήσει.

Το 15^ο αιώνα ο Λεονάρντο ντα Βίντσι (*Leonardo Da Vinci*) προσπάθησε να στηρίξει θεωρητικά τη δυνατότητα κατασκευής πτητικών μηχανών. Ο ντα Βίντσι δεν αποδέχτηκε τη θεωρία του Αριστοτέλη και υποστήριξε ότι ο αέρας αντιτίθεται στην πτήση. Ο ίδιος σχεδίασε και κατασκεύασε πολλές πρότυπες πτητικές μηχανές, χωρίς όμως επιτυχία.

Το 1700 οι επιστήμονες Μπορέλι και Γκούκ (*Borelli and Gook*) απέδειξαν ότι η πτήση του ανθρώπου δεν είναι δυνατή μόνο με τη δική του μυϊκή δύναμη. Από τότε και μέχρι το 1780 έγιναν πάρα πολλά αποτυχημένα πειράματα για την κατασκευή ενός ανεμοπλάνου.

Το 1890 για πρώτη φορά ο Γάλλος μηχανικός Κλεμάν Αντέρ (*Clément Ader*) κατόρθωσε να πραγματοποιήσει μία πτήση λίγων δεκάδων μέτρων με το ιδιότυπο μονοπλάνο του.

Οι αδελφοί Όρβιλ και Γουίλμπερ Ράιτ (*Orville and Wilbur Wright*) κατάφεραν να κατασκευάσουν το πρώτο επιτυχημένο αεροπλάνο στον κόσμο. Στις 17 Δεκεμβρίου του 1903 πραγματοποίησαν τέσσερις πτήσεις μικρής διάρκειας, οι οποίες ήταν οι πρώτες πραγματικές ελεγχόμενες πτήσεις με κινητήρα.

⁴Επειτα από έρευνες και πειράματα εκατοντάδων ετών, ο άνθρωπος προσπάθησε να κατασκευάσει μία πτητική συσκευή, μιμούμενος τα πουλιά, το «ορνιθόπτερον». Η συσκευή αυτή δεν κατασκευάστηκε ποτέ, λόγω πολλών δυσκολιών στην πράξη.

Στην Ευρώπη η πρώτη πτήση αεροπλάνου πραγματοποιήθηκε το 1906. Από το 1906 και μέχρι το 1909⁵ έγιναν πολλές προσπάθειες από πολλούς εφευρέτες, μηχανικούς και πιλότους, με σκοπό την όσο το δυνατόν πιο επιτυχημένη πτήση. Το 1913 ο Roland Garros διέσχισε τη Μεσόγειο με μία πτήση Saint- Raphaël-Bizerte⁶.

Πολλά κράτη αρχικά κατασκεύασαν αεροπλάνα κυρίως για στρατιωτική χρήση, όπως ήταν τα αεριοθούμενα, τα βομβαρδιστικά, τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες και τα πυραυλοκίνητα.

Σήμερα, τα αεροπλάνα ανάλογα με τον προορισμό τους διακρίνονται σε πολιτικά και στρατιωτικά. Επίσης, ένας άλλος διαχωρισμός τους βασίζεται στη χρήση τους: Έτσι, υπάρχουν αεροσκάφη στρατιωτικά μεταφορικά, στρατιωτικά μαχητικά, πυροσβεστικά, καθώς επίσης και νοσοκομειακά.

Τα πολιτικά αεροσκάφη χρησιμοποιούνται για τη γρήγορη μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων σε μικρές ή μεγάλες αποστάσεις.

Τα στρατιωτικά αεροσκάφη χρησιμοποιούνται ως πολεμική μηχανή για αμυντικούς και επιθετικούς σκοπούς.

Το αεροπλάνο, ως μεταφορικό μέσο παρουσιάζει μόνον ένα βασικό πλεονέκτημα και πολλά μειονεκτήματα. Το πλεονέκτημα είναι ότι οι επιβάτες και τα εμπορεύματα μπορούν να μεταφερθούν από το ένα μέρος στο άλλο πολύ πιο γρήγορα από οποιοδήποτε άλλο μεταφορικό μέσο. Όμως, τα μειονεκτήματα που προκύπτουν είναι πολλά και σημαντικά. Πρώτο και κύριο μειονέκτημα είναι το υψηλό μεταφορικό κόστος, είτε αφορά τα εμπορεύματα, είτε αφορά τους επιβάτες. Ένα ακόμη μειονέκτημα του αεροπλάνου είναι ο μικρός σχετικά αποθηκευτικός χώρος τον οποίο αυτό διαθέτει, προκειμένου να μεταφέρονται τα εμπορεύματα σε μεγάλες ποσότητες, είτε αυτά είναι στερεά είτε είναι υγρά.

Λαμβάνοντας σοβαρά υπόψη τους τα δύο παραπάνω μειονεκτήματα, οι παραγωγοί και οι έμποροι δεν προτιμούν το αεροπλάνο ως βασικό μεταφορικό μέσο των εμπορευμάτων τους και των εξορύξεών τους από τις πλουτοπαραγωγικές πηγές τους.

Επίσης, οι επιβάτες, λαμβάνοντας υπόψη τους το υψηλό κόστος των εισιτηρίων, προτιμούν τη χρήση άλλων μεταφορικών μέσων, για όπου βέβαια αυτό είναι εφικτό.

Τέλος, ένα ακόμη βασικό μειονέκτημα που προκύπτει από τη χρήση του αεροπλάνου είναι η ρύπανση του περιβάλλοντος. Ειδικά ο τύπος των αεριοθούμενων θεωρείται

⁵Έτος κατά το οποίο ο Blériot διέσχισε τη Μάγχη.

⁶F. Dreyfus, Roland Marx, Raymond Poidevin, *«Γενική Ιστορία της Ευρώπης, Η Ευρώπη από το 1789 μέχρι το 1848»*, τόμος 5, εκδόσεις Παπαζήση, (1990), σ. 225.

πολύ καταστροφικός για το όζον της ατμόσφαιρας, διότι τα αεροπλάνα αυτά πετούν σε μεγάλο ύψος και παράγουν πάρα πολλούς ρύπους. Επιπλέον δε, προκαλούν ηχορύπανση στις περιοχές που βρίσκονται κοντά στα αεροδρόμια.

Στη δεύτερη κατηγορία των ναυτιλιακών (ακτοπλοϊκών και ποντοπόρων) μεταφορών. βασικό μέσο είναι το πλοίο. Το πλοίο είναι ένα πλωτό μέσο μεταφοράς το οποίο έχει μεγάλες διαστάσεις και έχει την ιδιότητα να κινείται στην επιφάνεια ή στο εσωτερικό μίας υδάτινης μάζας.

Δε μπορούμε να προσδιορίσουμε με ακρίβεια πότε κατασκευάστηκαν τα πρώτα πλοία. Όμως, έχουν βρεθεί παραστάσεις πλοίων σε αγγεία και τοίχους, οι οποίες προέρχονται από την Κρήτη και την Αίγυπτο και χρονολογούνται από το 3.000 π.Χ. Αυτά είχαν ως βασικό μέσο κίνησης τα κουπιά και ως βοηθητικό ένα διπλό ιδιότυπο ιστό. Τα ελληνικά πλοία του Ομήρου, σύμφωνα με τα στοιχεία που υπάρχουν στην *Ιλιάδα*, ήταν γρήγορα, κομψά και χωρίς κατάστρωμα. Το μήκος τους ήταν από δεκαπέντε μέχρι τριάντα μέτρα και ήταν «μονήρεις νήες», είχαν δηλαδή μία σειρά από κουπιά.

Αργότερα, τα πλοία έγιναν «διήρεις» και «τριήρεις». Τα αρχαία πλοία εξελίχθηκαν πολύ και τελειοποιήθηκαν από τους Φοίνικες.

Τα πρώτα πλοία με έμβολο κατασκευάστηκαν τον 8^ο π.Χ. αιώνα. Τον 7^ο αιώνα π.Χ. τα πλοία απέκτησαν δύο σειρές κωπηλατών, με αποτέλεσμα να αυξηθεί η ταχύτητά τους.

Το 500 π.Χ. οι Έλληνες και οι Φοίνικες προσέθεσαν και τρίτη σειρά κουπιών, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν οι «τριήρεις». Το μήκος τους ήταν τριάντα έξι μέτρα. Οι «τριήρεις» χρησιμοποιήθηκαν από τους Έλληνες στη ναυμαχία της Σαλαμίνας και αργότερα στους κλασικούς χρόνους αποτελούσαν το κατεξοχήν πολεμικό πλοίο.

Το 260 π.Χ. οι Ρωμαίοι θεωρούσαν ότι η χρησιμότητα των πλοίων ήταν μεγάλη, καθότι τους εξυπηρετούσαν τόσο σε πολεμικούς όσο και σε εμπορικούς σκοπούς.

Τον 7^ο αιώνα μ.Χ. η επαφή του βυζαντινού με τον αραβικό στόλο, επηρέασε τη μορφή των πλοίων. Τότε κατασκευάστηκαν πιο γρήγορα και πιο ελαφρά πλοία για τις πολεμικές ανάγκες. Το 13^ο αιώνα οι Γενουάτες και οι Βενετοί εξέλιξαν κατά πολύ τα πλοία με κουπιά.

Το 16^ο αιώνα τα πανιά έγιναν το βασικότερο μέσο κίνησης των πλοίων. Τα ιστιοφόρα υπερείχαν αισθητά, λόγω της μεγάλης χωρητικότητάς τους σε τρόφιμα και πυρομαχικά, καθώς επίσης και λόγω της δυνατότητάς τους να πλέουν σε ανοικτές θάλασσες για μεγάλο χρονικό διάστημα. Στα τέλη του 16^{ου} αιώνα κατασκεύασαν οι Ολλανδοί ένα νέο εμπορικό σκάφος, το λεγόμενο *fluitschip* ή φλάουτο ή ιπτάμενο σκάφος, το οποίο είχε ως κύριο χαρακτηριστικό το χαμηλό κόστος κατασκευής του. Ήταν ασυνήθιστα μακρύ για την εποχή του, ελαφρύ, ευέλικτο και σχεδόν γυμνό από στολίδια, σε σύγκριση με τις εντυπωσιακές και ακριβές κατασκευές άλλων ανταγωνιστικών πλοίων.

Για τα ταξίδια που έκανε στοίχιζε περίπου τριάντα τοις εκατό λιγότερο⁷ από τα αγγλικά ή γαλλικά πλοία, το πλήρωμα που χρειαζόταν ήταν πολύ λιγότερο από τα άλλα πλοία, με αποτέλεσμα οι ναύλοι των Ολλανδών στην εποχή της εμπορικής τους ακμής να ήταν έως και πενήντα τοις εκατό φθηνότεροι από τους ναύλους των άλλων μεταφορέων.

Το 1807 κατασκευάστηκε το πρώτο ατμόπλοιο από τον Αμερικανό Ρόμπερτ Φούλτον (*Robert Fulton*).

Μία άλλη επαναστατική αλλαγή στη ναυσιπλοΐα έγινε με τη χρήση του σιδήρου στις κατασκευές. Πράγματι, το 1822⁸ δοκιμάστηκε στη Μάγχη το πρώτο πλοίο που είχε κατασκευαστεί από μέταλλο, το 1838 οι Άγγλοι δρομολόγησαν δύο μεταλλικά ατμόπλοια, το *Great Western* και το *Great Britain*, τα οποία ζύγιζαν 1.340 και 3.618 τόνους, αντίστοιχα.

Μετά το 1870 η τελειοποίηση των ατμοκίνητων μηχανών και η χρησιμοποίηση του σιδήρου, επέφεραν σημαντικές τροποποιήσεις στα πλοία.

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα άρχισε να χρησιμοποιείται για την κίνηση των πλοίων η μηχανή εσωτερικής καύσης (*ντιζελομηχανή*). Η τεράστια τεχνολογική εξέλιξη, το συγκεκριμένο αιώνα, επέτρεψε την κατασκευή πλοίων με μεγάλες διαστάσεις και ταχύτητα, εξοπλισμένα με σύγχρονα όργανα και μηχανήματα τα οποία έκαναν το ταξίδι ευκολότερο και ασφαλέστερο.

Το 1904 διαδίδεται η χρήση του μαζούτ, ο σύνθετος λέβητας επιτρέπει καλύτερη απόδοση και μειώνει σημαντικά το βάρος των καυσίμων που μεταφέρονται.

Η πιο εντυπωσιακή αλλαγή στην παγκόσμια ναυτιλία ήταν ο υπερδιπλασιασμός της χωρητικότητας των εμπορικών πλοίων μέσα σε χρονικό διάστημα σαράντα πέντε χρόνων. Το 1920 η χωρητικότητά τους σε τόνους ήταν εξήντα εκατομμύρια, το 1939 εβδομήντα εκατομμύρια και το 1965 έφθασε τα 125 εκατομμύρια τόνους.

Στο τέλος του 20^{ου} αιώνα το μεγαλύτερο μέρος του εμπορικού στόλου βρίσκεται στην Ευρώπη, σχεδόν το 85% του συνόλου⁹. Η Μεγάλη Βρετανία από μόνη της κατείχε το 53% του συνολικού παγκόσμιου στόλου.

⁷Shepard Clough, Richard Rapp, «*Ευρωπαϊκή Οικονομική Ιστορία*, τόμος Β, *Η Οικονομική Ανάπτυξη του Δυτικού Πολιτισμού*», εκδόσεις Παπαζήση, (1980), σ. 332.

⁸B. Κρεμμυδάς, «*Εισαγωγή στην Οικονομική Ιστορία της Ευρώπης (16^{ος}- 20^{ός} αιώνας)*», εκδόσεις Τυπωθήτω, (2006), σ. 271.

⁹F. Dreyfus, Roland Marx, Raymond Poidevin, «*Γενική Ιστορία της Ευρώπης, Η Ευρώπη από το 1789 μέχρι το 1848*», τόμος 5, εκδόσεις Παπαζήση, (1990), σ. 224.

Ανάλογα με τη χρησιμοποίησή τους, τα πλοία διακρίνονται σε δύο κατηγορίες: στα εμπορικά και στα πολεμικά. Τα εμπορικά διακρίνονται σε φορτηγά και επιβατηγά. Ανάλογα με το είδος που μεταφέρουν, τα εμπορικά χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες: Στα φορτηγά μεταφοράς ξηρού φορτίου, όπως το σάρι και το κάρβουνο, στα φορτηγά μεταφοράς υγρού φορτίου ή δεξαμενόπλοια, τα λεγόμενα πετρελαιοφόρα, και στα φορτηγά-ψυγεία.

Εξετάζοντας τη χρονική περίοδο 1900-1958 παρατηρούμε ότι οι πόλεμοι, οι οποίοι πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, προκάλεσαν σοβαρές ζημιές στην εμπορική ναυτιλία, όχι μόνο επειδή μειώθηκαν σημαντικά οι εμπορικές ανταλλαγές και η αγοραστική δύναμη των ανθρώπων και των κρατών, αλλά και επειδή καταστράφηκαν πλοία κατά τη διάρκεια των πολέμων.

Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε ότι η τεχνική τελειοποίηση και η εξασφάλιση της ασφάλειας των πλοίων και ταξιδιών αύξησε σε μεγάλο βαθμό το ρόλο του πλοίου ως μεταφορικού μέσου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η κίνηση του λιμανιού της Νέας Υόρκης (από 27 εκατομμύρια τόνους σε 80), του λιμανιού στο Ρότερνταμ (από 30 εκατομμύρια τόνους σε 72), του λιμανιού στο Λονδίνο (από 32 εκατομμύρια τόνους σε 55), και του λιμανιού της Μασσαλίας (από 9 εκατομμύρια τόνους σε 15), για τα έτη 1913 και 1960, αντίστοιχα¹⁰.

Στην τρίτη κατηγορία των χερσαίων (οδικών και σιδηροδρομικών) μεταφορών τα κύρια μέσα είναι το αυτοκίνητο και ο σιδηρόδρομος.

Στις οδικές μεταφορές περιλαμβάνεται κάθε επίγειο όχημα, το οποίο είναι αυτοκινούμενο ή όχι και έχει σκοπό τη μεταφορά ανθρώπων ή αντικειμένων.

Η ανάγκη δημιουργίας ενός «αυτοκινούμενου οχήματος», το οποίο δε θα είχε ως κινητήρια δύναμη ανθρώπους ή ζώα ωριμάζει το 19^ο αιώνα. Συγκεκριμένα, το 1450 έγιναν οι πρώτες κατασκευαστικές προσπάθειες για τη δημιουργία ενός αυτοκινούμενου οχήματος το οποίο, όμως, θα αποκτούσε κίνηση με τη βοήθεια του ανέμου. Στη συνέχεια, το 1482 ο Λεονάρντο ντα Βίντσι συνέλαβε την ιδέα για αυτοκινούμενη άμαξα με ελατήρια, χωρίς ωστόσο να μπορέσει να την υλοποιήσει.

Από το 1482 και μετά έγιναν πολλές αποτυχημένες προσπάθειες για τη δημιουργία ενός αυτοκινούμενου οχήματος. Τελικά, το 1769-70 ο Γάλλος μηχανικός Νικολά Ζοζέφ Κινιό (*Nicholas Joseph Cugnot*) κατασκεύασε ένα ατμοκίνητο τρίτροχο όχημα «το Φαρντιέ»¹¹, το οποίο ανέπτυξε ταχύτητα 9,5 χιλιόμετρα την ώρα. Το συγκεκριμένο

¹⁰Β. Κρεμμυδάς, «Εισαγωγή στην Οικονομική Ιστορία της Ευρώπης (16^{ος}-20^{ός} αιώνας)», εκδόσεις Τυπωθήτω, (2006), σ. 399.

¹¹Φαρντιέ: (*Fardier*) Φορτηγή ατμοκίνητη άμαξα.

όχημα, όμως, παρουσίαζε δυσεπίλυτα προβλήματα τροφοδοσίας και οδήγησης, με αποτέλεσμα να μη μπορεί να κινηθεί σε μεγάλες αποστάσεις.

Ακολούθησαν περίπου εκατόν τριάντα χρόνια συνεχούς εξέλιξης και εκσυγχρονισμού του αυτοκινούμενου οχήματος, όταν το 1841 ο Ιταλός Λουίτζι ντε Κριστόφορις (*Louizi De Cristoforis*) έθεσε σε λειτουργία κινητήρα, τον οποίο τροφοδότησε με πετρέλαιο. Το 1876-77 ο Γερμανός φυσικός Νικόλαους Όττο (*Nikolaus Otto*), κατασκεύασε ένα μικρό βελτιωμένο τετράχρονο κινητήρα «έκρηξης», στην εταιρεία του «Otto-Langen», ο οποίος ήταν όμως πολύ θορυβώδης για τα οχήματα.

Το 1885 και 1887 οι Γερμανοί μηχανικοί Ντέμλερ και Μπέντς (*Daimler und Benz*) κατασκεύασαν τα πρώτα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης. Ο μεν Ντέμλερ κατασκεύασε δίτροχο όχημα, ο δε Μπέντς τρίτροχο όχημα.

Το 1889 η γαλλική εταιρεία Πεζό (*Peugeot*) κυκλοφόρησε το πρώτο όχημα με βενζινοκινητήρα.

Το 1893 οι αδερφοί Ντάρια (*Duarea*) κυκλοφόρησαν στην Αμερική το πρώτο αυτοκίνητο όχημα. Το 1894 ο Μπερνάρντι (*Bernardi*) κυκλοφόρησε ένα τρίκυκλο όχημα με βελτιωμένο σύστημα διεύθυνσης. Επιπλέον, το ίδιο έτος διεξήχθησαν και αγώνες ταχύτητας στο Παρίσι με τη συμμετοχή εκατόν δύο αυτοκινήτων.

Το 1895 είναι το έτος το οποίο κυκλοφόρησε στη γερμανική πολιτεία Ντουτς της Βεσφαλίας, το πρώτο λεωφορείο του κόσμου, με το όνομα «*Λάντεν*». Μέχρι το 1895 το χρησιμοποιούσαν στις ταχυδρομικές άμαξες για τη μαζική μεταφορά των ανθρώπων. Το λεωφορείο «*Λάντεν*» κατασκευάστηκε από τον Καρλ Μπεντς (*Karl Benz*), ήταν μηχανοκίνητο και μπορούσε να μεταφέρει μέχρι και οκτώ επιβάτες. Ήταν το πρώτο όχημα το οποίο μπορούσε να αναπτύξει ταχύτητα 14 χιλιόμετρα την ώρα, εξαιτίας του μεγάλου χώρου που διέθετε για τη μηχανή του.

Το 1903 ο Χένρι Φορντ (*Henry Ford*), δημιούργησε τη δική του ομώνυμη εταιρεία κατασκευής αυτοκινήτων. Το 1908 ήταν ένα έτος σταθμός στην ιστορία του αυτοκινήτου. Ο Χένρι Φορντ αποφάσισε να κατασκευάσει ένα αυτοκίνητο, στο οποίο ο μέσος πολίτης θα μπορούσε να αποκτήσει και να το χρησιμοποιεί καθημερινά. Πράγματι, το ίδιο έτος παράχθηκε και διοχετεύτηκε στην αγορά το αυτοκίνητο Ford Model T, το οποίο στοίχιζε 950 δολάρια. Το συγκεκριμένο όχημα έγινε ανάρπαστο και η τιμή του μειωνόταν συνεχώς, λόγω παραγωγής. Παρέμεινε στην αγορά για δεκαεννέα χρόνια (έως το 1927) και πουλήθηκαν 15.500.000 τεμάχια, ενώ η τιμή του είχε φθάσει τα 280 δολάρια.

Τα χερσαία μέσα συμπληρώνει ο σιδηρόδρομος που ανήκει στην κατηγορία των μέσων σταθερής τροχιάς με μακρόχρονη ιστορία.

Η ιστορία των μέσων σταθερής τροχιάς ξεκινά από την Αρχαία Ελλάδα. Οι Αρχαίοι Έλληνες είχαν κατασκευάσει «λίθινους αύλακας», όπου μέσα τους μπορούσε να κινηθεί οποιοδήποτε τροχοφόρο της εποχής. Παράδειγμα τέτοιου λίθινου αυλακωτού ήταν ο «τροχιόδρομος» που συνέδεε την Αθήνα με τον Πειραιά.

Αργότερα, στην εποχή του Περικλή κάνει την εμφάνισή της η «εκτροπή», η πρώτη ιστορικά καταγεγραμμένη αλλαγή τροχιάς, για να διευκολύνονται οι διασταυρώσεις των αμαξών που κινούνταν στους «λιθοτροχιόδρομους».

Τον 3^ο αιώνα π.Χ. συναντάμε την πρώτη χρήση του ατμού σε παραγωγή ωφέλιμου έργου.

Η «Δίολκος» ήταν μία τροχήλατη στενή οδός στον Ισθμό της Κορίνθου μήκους έξι χιλιομέτρων, μέσω της οποίας μετέφεραν τα πλοία από τη μία θάλασσα στην άλλη, τον 6^ο αιώνα π.Χ. η «Δίολκος» λειτουργούσε περισσότερο από 1.300 χρόνια.

Το 100 π.χ. ο Ήρων ο Αλεξανδρεύς επινόησε το πρώτο μηχανήμα που κινείτο με τον ατμό, το οποίο ήταν μία σφαίρα που γύριζε με «εξάτμιση». Στην πραγματικότητα ήταν η πρώτη μηχανή που κινείτο με αντίδραση από εξερχόμενο αέρα.

Αξίζει να αναφέρουμε ότι κατά την αρχαιότητα υπήρχε ένας μύθος¹², κατά τον οποίο πρώτος κατασκευαστής τροχοφόρου ήταν ο Εριχθόνιος. Ο Εριχθόνιος είχε δώσει στα τροχοφόρα ονόματα. Πιο συγκεκριμένα: Την εποχή εκείνη υπήρχαν τρεις τύποι επιβατικών και τρεις τύποι φορτηγών οχημάτων. Για μεν τα επιβατικά τα ονόματά τους ήταν: Η *Ξυνωρίς*, η *Απήνη* και ο *Δίφορος*, για δε τα φορτηγά τα ονόματά τους ήταν: Η *Ημιονείη*, η *Υπερτερία* και ο *Όχος*.

Η *Ξυνωρίς* ήταν δίτροχη, μικρή άμαξα με δύο άλογα την οποία χρησιμοποιούσαν για αρματοδρομίες. Η *Απήνη* ήταν το βασικότερο επιβατικό αμάξι για τους Έλληνες. Είχε τέσσερις τροχούς με κλειστό αμάξωμα, στο οποίο μπορούσαν να καθίσουν από τέσσερις έως έξι επιβάτες. Συνήθως, την έσερναν δύο ημίονοι και σπάνια δύο άλογα. Ο *Δίφορος*, δίτροχος κι αυτός, είχε για καθίσματα παγκάκια, στα οποία μπορούσαν να καθίσουν μέχρι τέσσερις επιβάτες.

Η *Ημιονείη* και ο *Όχος* ήταν τετράτροχα αμάξια και τα έσερναν δύο ημίονοι. Η *Υπερτερία* ήταν δίτροχη άμαξα και την έσερνε ένας ημίονος. Πολλές φορές την *Υπερτερία* τη χρησιμοποιούσαν και για μεταφορά επιβατών, κυρίως των κατώτερων τάξεων.

¹²Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, «Από τα Παμφορεία στο Μετρό, 170 Χρόνια Δημόσιες Συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων», τόμοι 1-2, εκδόσεις Μίλητος, (2007), σσ. 93-94.

Μετά τους «λίθινους άύλακας» κάνουν την εμφάνισή τους οι «ξύλοτροχιές»¹³ (περίπου το 16^ο αιώνα) και στη συνέχεια οι σιδηροτροχιές στα γαιανθρακωρυχεία της Μεγάλης Βρετανίας. Σε μία παγκόσμια κοσμογραφία, έκδοσης του 1550, απεικονίζονταν τα πρώτα γαιανθρακωρυχεία στην Αλσατία μαζί με μικρότροχα βαγονέτα, τα οποία τα κυλούσαν πάνω σε τροχιές. Τη σπουδαιότητα των βαγονέτων αυτών τη διαπιστώνουμε με την εντατική χρήση τους από τα ανθρακωρυχεία. Σε πολλά ανθρακωρυχεία ο αριθμός των αμαξών αυτών ξεπερνούσε τις εξακόσιες. Την ίδια περίπου εποχή ανάλογες τροχιές εμφανίζονται και στη Γερμανία.

Το 1550 έκανε την εμφάνισή της η πρώτη ταξιδιωτική άμαξα και το 1551 εγκαινιάζεται η τακτική υπηρεσία μεταφοράς ταξιδιωτών στη γραμμή Παρισίων - Ορλεάνης.

Το 1690 ο μεταλλικός με όνυχα τροχός και η σιδηροτροχιά πρωτοεμφανίζονται στα «wagon ways», τα ιππήλατα ή με ανθρώπινη έλξη δίκτυα που εξυπηρετούν τα ανθρακωρυχεία και τα μεταλλουργεία της Αγγλίας.

Φτάνοντας στο 19^ο αιώνα, παρατηρεί κανείς ότι ο σιδηρόδρομος διέθετε από τις αρχές του αιώνα τα βασικά χαρακτηριστικά που τον καθιστούσαν ικανό για ασφαλή μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών, όπως μεταλλικούς τροχούς με όνυχα, σιδηροτροχιές καθώς και άμαξες με στοιχειώδεις αναρτήσεις που μπορούσαν να εγγυηθούν κάποιες ανέσεις στους επιβάτες.

Πιο συγκεκριμένα, το 1803 εγκαινιάζεται ο *Surrey Iron Railway*, ο πρώτος «ιπποσιδηρόδρομος» δημόσιας χρήσης στον κόσμο.

Το 1804 ο Βρετανός εφευρέτης Richard Trevithick μετατρέπει την ατμομηχανή σε ατμάμαξα με το μοντέλο «*Penny Daren*», την οποία τελειοποιεί ο George Stephenson με τη «*Rocket*».

Από το 1825¹⁴ αρχίζει η διεύρυνση του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ευρώπη, όταν στη Μεγάλη Βρετανία λειτούργησε η πρώτη ατμοκίνητη αμαξοστοιχία στη γραμμή Στόκτον - Ντάρλινγκτον και στη συνέχεια η γραμμή Λίβερπουλ - Μάντσεστερ, η οποία εγκαινιάστηκε το 1833.

Το 1832 στο Χάρλεμ της Νέας Υόρκης έχουμε την πρώτη εμφάνιση του τροχιόδρομου «τραμ» με ιππήλατη έλξη. Ονομαζόταν «αλογοτράμ», επρόκειτο δηλαδή για ένα όχημα που κινείτο σε τροχιές και συρόταν από άλογο. Ήταν το σημαντικότερο δημόσιο μέσο μεταφοράς στις μεγάλες ευρωπαϊκές και αμερικανικές πόλεις. Η χωρητικότητα αυτών των οχημάτων ήταν όμως περιορισμένη και το κόστος του εισιτηρίου υψηλό, με αποτέλεσμα να μην χρησιμοποιείται από τους περισσότερους κατοίκους. Η συνεχής διεύρυνση των πόλεων απαιτούσε διαρκώς την εγκατάσταση νέων τροχιογραμμών και

¹³Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, «Από τα Παμφορεία στο Μετρό, 170 Χρόνια Δημόσιες Συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων», τόμοι 1-2, εκδόσεις Μίλητος, (2007), σσ. 95-101.

¹⁴Άρθρο περιοδικού, *Logistics and Management*, (2006).

την αύξηση των διαθέσιμων αλόγων. Περίπου το μισό κόστος λειτουργίας των «αλογοτράμ» ήταν η διατροφή και η περιποίηση του αλόγου. Κάθε άλογο απέδιδε μέχρι πέντε χρόνια εργασίας. Δεν έλειπαν και οι τραυματισμοί τους σε ανηφορικούς δρόμους, με αποτέλεσμα να υπάρχουν ανατροπές βαγονιών και πολύωρη διακοπή της κυκλοφορίας. Όλα αυτά τα προβλήματα στάθηκαν αφορμές για εύρεση άλλων δημόσιων μεταφορικών μέσων σταθερής τροχιάς. Αξίζει να αναφέρουμε ότι το 1850 τα περισσότερα χιλιόμετρα σιδηροδρομικού δικτύου είχαν κατασκευαστεί στις Η.Π.Α, με συνολικό μήκος 14.500 χιλιόμετρα¹⁵.

Το 1852 ο Αλφόνσο Λουμπά εφαρμόζει για πρώτη φορά την *αυλακοειδή* σιδηροτροχιά.

Το 1863 εγκαινιάζεται στο Λονδίνο ο πρώτος υπόγειος μητροπολιτικός σιδηρόδρομος.

Το 1866¹⁶ ο Marsh κατασκεύασε στην Αμερική τον πρώτο ορεινό σιδηρόδρομο που ανέβαινε στο όρος Washington. Ο Marsh σχεδίασε ένα δικό του σύστημα οδόντωσης, το οποίο και κατοχύρωσε με το όνομά του.

Το 1873 σε ορισμένες πόλεις των ΗΠΑ κατασκευάστηκαν τα πρώτα επίγεια ή υπόγεια τραίνα που έλκονταν από σταθερά τοποθετημένες ατμομηχανές, με συρματοσχοίνα, περίπου όπως τα εναέρια τραινάκια (*τελεφερίκ*), χωρίς την εναέρια στήριξη. Τα πρώτα εγκαίνια κατασκευής έγιναν στο Σαν Φρανσίσκο, με τους πολλούς λόφους, στο οποίο τελικά το δίκτυο έφθασε τα 85 χιλιόμετρα. Ακολούθησαν τα εγκαίνια μίας παρόμοιας εγκατάστασης δικτύου στο Σικάγο με 700 βαγόνια, μήκους 65 χιλιομέτρων.

Το 1879 εγκατέστησε η εταιρεία «Siemens und Halske» ένα ηλεκτροκινούμενο τραίνο σε ορυχείο, το οποίο παρουσιαζόταν σε διάφορες τεχνολογικές εκθέσεις, όπως στη διεθνή έκθεση βιομηχανικών ειδών στο Βερολίνο, για ενημέρωση και διασκέδαση των επισκεπτών¹⁷.

Το 1881 κυκλοφορεί στο Βερολίνο το πρώτο ηλεκτροκίνητο τραμ στον κόσμο, το οποίο υπερείχε κατά πολύ από τα «αλογοτράμ». Το όχημα χωρούσε 24 επιβάτες και έτρεχε με 30 χλμ την ώρα. Παρόλη την υπεροχή του¹⁸, η επέκτασή του συνάντησε δυσκολίες, λόγω του προβλήματος της παροχής ηλεκτρικής ενέργειας.

¹⁵B. Κρεμμυδάς, «Εισαγωγή στην Οικονομική Ιστορία της Ευρώπης (16^{ος}-20^{ός} αιώνας)», εκδόσεις Τυπωθήτω, (2006), σ. 272.

¹⁶Χρ. Πυργίδης, Γ. Νάθενας, «100 χρόνια Οδοντωτός Σιδηρόδρομος», έκτακτο αφιερωματικό τεύχος 13 Σιδηροτροχιά (1996), σσ. 8-10.

¹⁷D. Richards, «Ιστορία της Σύγχρονης Ευρώπης 1789-2000», εκδόσεις Παπαδήμας, (2005), σ. 341.

¹⁸Στυλ. Γ. Φραγκόπουλος, «Ιστορία της τεχνολογίας, με παρεμβάσεις σε συναφή γεγονότα που επηρέασαν την επιστήμη, την τεχνολογία και τον πολιτισμό, 2000-2008», (υπό έκδοση).

Η παροχή γινόταν μέσω ενός επίγειου καλωδίου που στηριζόταν σε μονωτήρες, δίπλα σε μία σιδηροτροχιά, απαιτούσε τον αποκλεισμό των γραμμών από την πρόσβαση των διερχομένων πεζών και το διαχωρισμό της κάθε γειτονιάς. Η παροχή μέσω εναέριου καλωδίου που στηριζόταν σε κολώνες προκαλούσε σημαντικό κόστος εγκατάστασης και επιβάρυνσης του περιβάλλοντος, για το λόγο ότι οι κάτοικοι θεωρούσαν ήδη επιβαρυνόμενο το αστικό περιβάλλον από τις κολώνες για το δημόσιο φωτισμό. Παρόλα αυτά ούτε η υπόγεια ηλεκτρική τροφοδοσία ήταν εφικτή για διάφορους λόγους τεχνικών προδιαγραφών και ασφάλειας.

Επικρατούσε τότε η αντίληψη από τους τεχνικούς ότι θα βελτιώνονταν οι δυνατότητες αποθήκευσης του ηλεκτρισμού και τα ηλεκτροκίνητα τραμ θα ήταν εφοδιασμένα με μπαταρίες κατάλληλης χωρητικότητας.

Το πρώτο μεγάλο δίκτυο ηλεκτροκίνητων τραμ εγκαταστάθηκε στο Richmond (Virginia) των ΗΠΑ από τον Frank J. Sprague, με αρχικό μήκος γραμμής περίπου 20 χιλιομέτρων. Η επιτυχημένη αυτή εγκατάσταση οδήγησε στην εκτεταμένη αξιοποίηση αυτών των οχημάτων μέχρι το 1905. Το έτος αυτό είχαν εγκατασταθεί στη Γερμανία 3.700 χιλιόμετρα και στη Μεγάλη Βρετανία περίπου 3.200 χιλιόμετρα γραμμής ηλεκτροκίνητων τραμ. Γενικότερα, η άνεση και η αξιοπιστία των σιδηροδρομικών υπηρεσιών βελτιώθηκαν πολύ γρήγορα. Οι εξελίξεις στην κατασκευή γεφυρών και σιδηράγων μείωσαν τις αποστάσεις και κατέστησαν τα ταξίδια ασφαλέστερα¹⁹.

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα η ραγδαία τεχνική τελειοποίηση του αυτοκινήτου περιόρισε κατά πολύ τη χρήση του σιδηροδρόμου. Ωστόσο, σε μεγάλες αποστάσεις και για μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων ο σιδηρόδρομος αποδείχθηκε αναντικατάστατος. Οι μεταφορές των εμπολέμων και στους δύο Παγκόσμιους Πολέμους στηρίχθηκαν κατά κύριο λόγο στους σιδηρόδρομους.

Όμως, στις αρχές του δεύτερου μισού του 20^{ου} αιώνα η Ιαπωνία δρομολόγησε τα πρώτα τραίνα «υψηλών ταχυτήτων»²⁰ (όρος για ταχύτητες άνω των 200 χλμ την ώρα) με τον «Τοκάιντο Σινκανσέν». Η Ιαπωνία ήταν η πρώτη χώρα στον κόσμο που κατασκεύασε σιδηροδρομικές γραμμές προορισμένες αποκλειστικά για κίνηση σε υψηλές ταχύτητες.

Η ονομασία «Σινκανσέν» πρωτοχρησιμοποιήθηκε επίσημα το 1940 για μία προταθείσα γραμμή μεικτής κυκλοφορίας (επιβατικής και εμπορικής) μεταξύ του Τόκιο και του Σιμονοσέκι, χρησιμοποιώντας ατμήλατη και ηλεκτρική έλξη, όμως τα σχέδια γι' αυτήν τη γραμμή εγκαταλείφθηκαν το 1943, λόγω του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Τελικά, μετά από πολλές προσπάθειες το «Τοκάιντο Σινκανσέν» ξεκίνησε τη λειτουργία του τον

¹⁹Shepard Clough, Richard Rapp, «Ευρωπαϊκή Οικονομική Ιστορία, Η Οικονομική Ανάπτυξη του Δυτικού Πολιτισμού», τόμος Β, εκδόσεις Παπαζήση, (1980), σ. 426.

²⁰ www.sfs.gr.

Οκτώβριο του 1964 οι συρμοί του αρχικά έτρεχαν έως 200 χλμ την ώρα και αργότερα αυξήθηκε στα 220 χλμ την ώρα.

Στις αρχές του 21^{ου} αιώνα το γαλλικό TGV προσέγγισε την ωριαία ταχύτητα των 574,8 χιλιομέτρων, προκειμένου να μπορέσει να ανταγωνιστεί το αεροπλάνο. Το δίκτυο του TGV (Train Grande Vitesse) είχε και έχει ως κέντρο το Παρίσι. Στις 10 Ιουνίου του 2007 συνδέθηκε το δίκτυο του TGV με το δίκτυο της Γερμανίας ICE (Inter City Express). Το TGV εξυπηρετούσε και εξυπηρετεί τη γραμμή Στουτγάρδη - Παρίσι, ενώ το ICE τη γραμμή Φρανκφούρτη - Παρίσι.

Σήμερα, οι σιδηρόδρομοι κατέχουν αναμφίβολα πρωτεύουσα θέση διεθνώς στην οικονομία και συμπληρώνουν τα άλλα μεταφορικά μέσα. Για αποστάσεις έως 1.000 χιλιόμετρα έχουν υπερισχύσει στον ανταγωνισμό τόσο με το αυτοκίνητο όσο και με το αεροπλάνο.

Κεφάλαιο 2

Οικονομική ανάπτυξη, μεταφορικά δίκτυα και μεταφορικό έργο (19^ο και 20^ό αιώνα)

2.1. Το διεθνές πλαίσιο

2.1.1. Ο μακρύς 19^{ος} αιώνας

Κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα παρατηρήθηκαν στην Ευρώπη σημαντικές οικονομικές και δημογραφικές εξελίξεις, με μεγάλες οικονομικές διακυμάνσεις. Υπήρξαν περίοδοι μεγάλης ανάπτυξης, αλλά και περίοδοι με ύφεση. Παράλληλα δε αναπτύχθηκε στο πλαίσιο έντονων ιμπεριαλιστικών τάσεων η αποικιοκρατία.

Η αύξηση του όγκου της παραγωγής των εργοστασίων και των γεωργικών εκμεταλλεύσεων προϋποθέτει την ύπαρξη ενός κατάλληλου δικτύου μεταφοράς.

Οι αγροτικές εκμεταλλεύσεις μπορούν να αξιοποιήσουν καλύτερα τις γεωργικές εκτάσεις τους και να παράγουν φρούτα, λαχανικά, σιτάρι και άλλα προϊόντα, τα οποία θα διατεθούν στα απομακρυσμένα αστικά κέντρα. Οι μεταφορικές επιχειρήσεις επιτρέπουν τη μεταφορά μεγαλύτερων ποσοτήτων τροφίμων και αγροτικών πρώτων υλών προς τα αναπτυσσόμενα βιομηχανικά κέντρα.

Ουσιαστικά, οι μεταφορές αποτελούν τους κρίκους της βαθμιαίας σύνδεσης των επιμέρους αγορών, οι οποίες θα οδηγήσουν στη δημιουργία ενιαίων περιφερειακών, εθνικών και διεθνών αγορών.

Τα θαλάσσια έθνη της Δυτικής Ευρώπης στις αρχές του 19^{ου} αιώνα βρίσκονταν σε πορεία γρήγορου πλουτισμού και κατά συνέπεια είχαν συμφέρον να αναπτύξουν το μεγάλο εμπόριο²¹. Με οδηγό το συμφέρον τους αυτό τα συγκεκριμένα έθνη ξεκίνησαν την αναζήτηση πηγών εφοδιασμού, αγορών καθώς και τρόπων εξαγωγής κεφαλαίου.

²¹F. Dreyfus, Roland Marx, Raymond Poidevin, «Γενική Ιστορία της Ευρώπης, Η Ευρώπη από το 1789 μέχρι το 1848», εκδόσεις Παπαζήση, τόμος 5, (1990), σσ. 135-138.

Στην κεντρική και ανατολική Ευρώπη η ανάγκη μίας οικονομίας με διεθνή διάσταση δεν ήταν και τόσο έντονη.

Μετά το 1822 η Γαλλία και κυρίως η Μεγάλη Βρετανία θεωρήθηκαν αποικιοκρατικές δυνάμεις, αντικαθιστώντας την Ισπανία και την Πορτογαλία.

Η Ευρώπη τη συγκεκριμένη περίοδο βρισκόταν σε πλήρη οικονομική και δημογραφική εξέλιξη και επεδίωκε να αντλήσει πόρους από ολόκληρο τον κόσμο, προκειμένου να ευνοηθεί η παραγωγή των προϊόντων που της ήταν απαραίτητα. Συγκεκριμένα αναζητούσε ζάχαρη, καπνό, τσάι, καφέ, πολύτιμα ξύλα, ορυκτά, φυτικές ίνες κάθε είδους. Η Μεγάλη Βρετανία και η Ισπανία τους συγκεκριμένους πόρους δεν τους παρήγαγαν σε επαρκείς ποσότητες.

Στο πρώτο μισό του 19^{ου} αιώνα εκτιμάται ότι η μετανάστευση του πληθυσμού από την Ευρώπη προς τις άλλες χώρες (Αμερική, Αφρική, Ασία, νησιά Ειρηνικού) ήταν περίπου ένα εκατομμύριο. Οι μετανάστες αυτοί συνέβαλαν κατά πολύ στη συνολική παραγωγή, προσφέροντας τεχνικές ικανότητες και εργατική δύναμη.

Έχει διαπιστωθεί ότι οι περισσότεροι ευρωπαίοι κεφαλαιούχοι προτιμούσαν να κάνουν επενδύσεις στα δικά τους ή στα γειτονικά κράτη, με μοναδική εξαίρεση τη Βόρεια και Νότια Αμερική. Η εξαγωγή του κεφαλαίου παρόλο που ήταν πολύ μικρή, συνέβαλε στη διασφάλιση της προτεραιότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας για παραγγελίες μηχανών, σιδηρογραμμών, σιδηροδρομικού υλικού και καταναλωτικών αγαθών.

Παρατηρείται ότι μετά το 1850 πολλά ευρωπαϊκά κράτη, κυρίως στη μεσογειακή και βαλκανική Ευρώπη, εξακολουθούσαν να έχουν μία παραδοσιακή οικονομία, η οποία κυριαρχείτο από τη γεωργία.

Στα κράτη, όμως, της δυτικής Ευρώπης, την ίδια περίοδο, αυξήθηκε η μεταλλευτική παραγωγή, ευνοώντας με αυτόν τον τρόπο τη δημιουργία και την ανάπτυξη των μεταφορών.

Σε αντίθεση με τη Γαλλία, στην οποία η οικονομική ανάπτυξη επήλθε το 1830, και τη Μεγάλη Βρετανία, στην οποία η οικονομική ανάπτυξη επήλθε στα τέλη του 18^{ου} αιώνα, στα περισσότερα κράτη επήλθε οικονομική ανάπτυξη πολύ αργότερα. Πράγματι, για τη Γερμανία επήλθε το 1850, για τη Σουηδία το 1868, ενώ για τη Ρωσία το 1890.

Παρόλη, όμως, τη μεγάλη μεταβολή των οικονομικών δομών και την ανάπτυξη, υπήρξαν για όλες τις παραπάνω χώρες περίοδοι ύφεσης²². Συγκεκριμένα, η Γαλλία μετά το 1870 γνώρισε περιόδους στασιμότητας στη βιομηχανία και το εμπόριο, ενώ η γεωργία της είχε περιέλθει σε βαθιά κρίση. Η Γερμανία από το 1873 μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1880 γνώρισε περίοδο κρίσης, η οποία ξεπεράστηκε από τα τέλη του

²²F. Dreyfus, Roland Marx, Raymond Poidevin, όπ. σ. 197.

19^ο αιώνα. Η Μεγάλη Βρετανία παρόλο το ισχυρό προβάδισμα που είχε μέχρι το 1880, εισήλθε σε μία μεγάλη οικονομική και παραγωγική ύφεση από το 1880 μέχρι και το 1905. Τέλος, η Ρωσία, παρόλο που άργησε να αναπτυχθεί οικονομικά, μετά το 1890 έκανε ένα μεγάλο βιομηχανικό άλμα, το οποίο ενισχύθηκε από ξένα κεφάλαια.

Από τη μελέτη του ευρωπαϊκού κόσμου διαπιστώνουμε ότι στα μέσα του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου}, οι ευρωπαϊκές χώρες και ιδιαίτερα οι προηγμένες αποτελούσαν μία ενότητα με πολλά κοινά χαρακτηριστικά. Τέτοια χαρακτηριστικά ήταν οι εργατικές ενώσεις, οι πολιτικοκοινωνικές συγκρούσεις, οι τηλεγραφικές επικοινωνίες, ο βιομηχανικός και πληθυσμιακός συγκεντρωτισμός και τέλος οι σιδηροδρομικές συγκοινωνίες.

Στο κεφάλαιο αυτό θα ασχοληθούμε με τα χαρακτηριστικά που αφορούν το βιομηχανικό συγκεντρωτισμό καθώς και τις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες.

Η περίοδος 1873-1896 χαρακτηρίζεται από ισχυρές οικονομικές διακυμάνσεις. Οι τιμές των γεωργικών προϊόντων στην Ευρώπη σημείωσαν τη μεγαλύτερη πτώση, λόγω των κακών εσοδεϊών και καταστροφών στη γεωργική παραγωγή. Παρά όμως τη μεγάλη ύφεση ο βιομηχανικός τομέας συνεχίζει την ανοδική του πορεία και ο μετασχηματισμός των παραγωγικών δομών των βορειοκεντρικών ευρωπαϊκών κρατών συνεχίζεται, ενώ εντείνεται ο ανταγωνισμός μεταξύ των βιομηχανικών κρατών για τον έλεγχο της ευρωπαϊκής και της διεθνούς αγοράς²³.

²³Για το ζήτημα της μεγάλης ύφεσης βλ. μεταξύ των άλλων: Β. Αλιβιζάτος, «Η γεωργική Ελλάδα και η εξέλιξή της», (1939), Κώστας Βεργόπουλος, «Το αγροτικό ζήτημα στην Ελλάδα. Η κοινωνική ενσωμάτωση της γεωργίας», εκδόσεις Εξάντας, (1975), Serge Berstein, Pierre Milza, «Η ιστορία της Ευρώπης», (1), εκδόσεις Αλεξάνδρεια, (1997), Clough Separd, Richard Rapp, «Ευρωπαϊκή Οικονομική ιστορία, η οικονομική ανάπτυξη του δυτικού πολιτισμού», τόμος Β', εκδόσεις Παπαζήση, (1980), Λεωνίδας Καλλιβρετάκης, «Η δυναμική του αγροτικού εκσυγχρονισμού στην Ελλάδα του 19^{ου} αιώνα», Μορφωτικό Ινστιτούτο Αγροτικής Τράπεζας, (1990), Ι. Κολιόπουλος, «Νεότερη Ευρωπαϊκή Ιστορία 1789-1945, από την Γαλλική Επανάσταση μέχρι τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο», εκδόσεις Βάνιας, (1987), σ. 241, Σ. Πετμεζάς, «Η ελληνική αγροτική οικονομία κατά τον 19^ο αιώνα: η περιφερειακή διάσταση», εκδόσεις Κρήτης, (2003), Γ. Χαριτάκης, «Η παγκόσμια κρίσις», Οικονομική Επετηρίς, (1932), σσ. 513-514, Κ. Στεριώτης, «Αγροτική και βιομηχανική ανάπτυξη: Η διεθνής και η ελληνική εμπειρία», τόμος Α', εκδόσεις Σμπίλιας, (1986), σσ. 277-278.

Στο πλαίσιο αυτό αναπτύσσονται έντονες ιμπεριαλιστικές²⁴ τάσεις με συνέπεια την ανάπτυξη της αποικιοκρατίας. Το αποικιοκρατικό σύστημα εξυπηρέτησε τις ανάγκες των τότε οικονομικά προηγμένων χωρών. Χαρακτηριστικά του επεκτατικού ιμπεριαλισμού ήταν η εκμετάλλευση της ξένης εργασίας και η προστασία μεγάλων επενδύσεων σε έργα μεταφοράς. Οι βασικές βιομηχανίες της μητρόπολης μπορούσαν να προμηθεύονται μεταλλεύματα και γεωργικές ακατέργαστες ύλες σε πολύ καλές τιμές, γεγονός που τους έδινε τη δυνατότητα να ανταγωνίζονται με επιτυχία τις βιομηχανίες άλλων χωρών.

Οι μακρινές αποικίες είχαν μία κλειστή απαρχαιωμένη οικονομία. Το επίπεδο διαβίωσης βρισκόταν σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα, επειδή κυριαρχούσε η καθυστερημένη αγροτική οικονομία και η παραγωγή εξυπηρετούσε τις ανάγκες είτε της μικρής αγροτικής οικονομίας, είτε της αγροτικής κοινότητας. Οι εμπορευματικές σχέσεις ήταν πολύ περιορισμένες και δεν υπήρχε ο μεταποιητικός κλάδος. Με την αποικιοκρατία οι οικονομικές δομές των καθυστερημένων χωρών άλλαξαν. Οι αποικίες αναγκάστηκαν να αναπροσαρμόσουν τις καθυστερημένες οικονομικές σχέσεις, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες της εκβιομηχανιζόμενης μητρόπολης.

Στην αγροτική οικονομία δημιουργήθηκαν μεγάλες φυτείες, τις οποίες ήλεγχαν οι πλούσιοι άποικοι. Κατ' αυτόν τον τρόπο, άρχισε να παράγεται ένας σημαντικός όγκος από γεωργικά και κτηνοτροφικά προϊόντα, τα οποία σε μεγάλο ποσοστό εξάγονταν στις μητροπόλεις.

Όμως, η ανάγκη για πρώτες ύλες, προκάλεσε τη γρήγορη ανάπτυξη της εξορυκτικής βιομηχανίας. Η παγκόσμια παραγωγή μεταλλευμάτων αυξήθηκε και οι τιμές μειώθηκαν. Παρατηρήθηκε αύξηση του όγκου των εξαγωγών από τις αποικίες και βαθμιαία αύξηση των εισαγωγών. Οι δυνατότητες που παρείχαν πολλές αποικίες για τη δημιουργία υψηλών εισοδημάτων, αποτέλεσαν κίνητρο για τη μετανάστευση εκατομμυρίων Ευρωπαίων προς αυτές. Οι λαοί που ζούσαν σε αποικιακά καθεστώτα,

²⁴Για το ζήτημα του ιμπεριαλισμού των ευρωπαϊκών κρατών βλ. μεταξύ των άλλων: Χένρι Βελτμέγιερ, Τζέιμς Πέτρας, «*Η παγκοσμιοποίηση χωρίς μάσκα. Ο ιμπεριαλισμός στον 21^ο αιώνα*», εκδόσεις ΚΨΜ, (2005), σ. 237, Nikolai Bukharin, «*Imperialism and world economy*», εκδόσεις The Merlin Press, (1972), Ι. Λένιν, «*Ο ιμπεριαλισμός, ανώτατο στάδιο του καπιταλισμού*», εκδόσεις Σύγχρονη Εποχή, (2005), σσ. 29,70,74, Ρόζα Λούξεμπουργκ, «*Η συσσώρευση του κεφαλαίου Ι*», Διεθνής Βιβλιοθήκη, (2006), Wolfgang Mommsen, Jurger Osterhammel, «*Imperialism and after: continuities and discontinuities*», εκδόσεις Allen and Unwin, (1986), Ανδρέας Παπανδρέου, «*Ιμπεριαλισμός και οικονομική ανάπτυξη*», εκδόσεις Νέα Σύνορα, (1975), Ντέιβιντ Χάρβεϊ, «*Ο νέος ιμπεριαλισμός*», εκδόσεις Καστανιώτη, (2006), σσ. 30, 69-95, 148, Ντέιβιντ Χάροβιτς, «*Ιμπεριαλισμός και επανάσταση*», εκδόσεις Νέα Σύνορα, (1975), Bill Warren, «*Imperialism*», εκδόσεις Verso, (1980).

αντιλήφθηκαν ότι υπήρχαν τρόποι να βελτιώσουν τη γενική οικονομική κατάσταση τους, μόνον εάν διαλύονταν τα καθεστώτα της αποικιοκρατίας και δημιουργούντο νέες ανεξάρτητες χώρες. Μία ενδεχόμενη διάλυση της αποικιοκρατίας σήμαινε μεγαλύτερες δυνατότητες για την ανάπτυξη του εγχώριου παραγωγικού δυναμικού, σύμφωνα με τις γενικότερες εθνικές ανάγκες και όχι σύμφωνα με τις ανάγκες του μητροπολιτικού κέντρου και των ντόπιων αποικιών. Επιπλέον, με τη βαθμιαία κατάρρευση της αποικιοκρατίας θα υπήρχε δυνατότητα δημιουργίας εθνικού ανεξάρτητου κράτους, ικανού να προωθήσει την οικονομική ανάπτυξη.

Το τέλος της αποικιοκρατίας, από οικονομική άποψη, είχε τις ακόλουθες συνέπειες: Δημιουργήθηκαν και εμφανίστηκαν νέες ανεξάρτητες χώρες, οι οποίες επεδίωκαν την αυτοδύναμη ανάπτυξή τους. Οι νέες αυτές χώρες αποτέλεσαν καινούργιες πηγές δημιουργίας νέων εισοδημάτων και προϊόντων διεθνώς. Οι διεθνείς αγορές εμπορευμάτων και κεφαλαίων έχασαν την παλιά αποικιακή τους μορφή και λειτούργησαν με μεγαλύτερο όφελος για όλους όσους συμμετείχαν σε αυτές. Οι τιμές των εμπορευμάτων δεν επηρεάζονταν πια από λίγα κέντρα αποφάσεων, αλλά καθορίζονταν από τις αποφάσεις πολλών παραγωγών, από αναπτυσσόμενες και αναπτυσσόμενες χώρες. Τέλος, δημιουργήθηκαν διεθνείς οικονομικές συμφωνίες και πραγματοποιήθηκαν πολλές διασκέψεις χωρών με σκοπό την επίλυση των μεταξύ τους προβλημάτων.

Όσο για την πορεία του εκσυγχρονισμού των ευρωπαϊκών χωρών, αυτή γνώρισε μία ιδιαίτερη επιτάχυνση από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Η τεχνολογική μεταβολή γίνεται ιδιαίτερα αισθητή και η βιομηχανία επεκτείνεται με άλματα. Η παραγωγή του χάλυβα αυξήθηκε και παράλληλα υπήρξε βελτίωση της ποιότητας και μείωση της τιμής του. Η αλματώδης βιομηχανική ανάπτυξη οδήγησε στην αύξηση των ενεργειακών αναγκών. Το 19^ο αιώνα ο άνθρακας ήταν το κυριότερο ενεργειακό καύσιμο. Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα δημιουργήθηκαν οι κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνητης βιομηχανίας. Για τον αιώνα αυτόν, ίσως το σημαντικότερο γεγονός ήταν η επέκταση της χρήσης του ηλεκτρισμού, καθώς επίσης και η συμβολή του στη βιομηχανική ανάπτυξη.

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, στην Ευρώπη και τη Β. Αμερική, τα τραστ και τα καρτέλ ήλεγχαν²⁵ το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής του γαιάνθρακα, του χάλυβα, του πετρελαίου, των ηλεκτρικών ειδών και του πολεμικού υλικού. Στον τραπεζικό τομέα, οι

²⁵Για το ζήτημα της συγκέντρωσης των εταιρειών και κλάδων και της ανάπτυξης των τραστ και των καρτέλ στις αρχές του 20^{ου} αιώνα βλ. μεταξύ των άλλων: B. Clough, R. Rapp, «Ευρωπαϊκή ιστορία Β': Η οικονομική ανάπτυξη του δυτικού πολιτισμού», εκδόσεις Παπαζήση, (1980), σ. 458, I. Κολιόπουλος, «Νεότερη Ευρωπαϊκή Ιστορία 1789-1945, από την Γαλλική Επανάσταση μέχρι τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο», εκδόσεις Βάνιας, (1987), σ. 248, Στάθης Τσοτσόρος (1), «Η Συγκρότηση του Βιομηχανικού Κεφαλαίου στην Ελλάδα (1898-1939), η Αργόσυρτη Εκβιομηχάνιση», Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, (1993), σ. 34.

συγχωνεύσεις, έδωσαν τη δυνατότητα συγκέντρωσης των τραπεζικών δραστηριοτήτων.

Η περίοδος που ακολουθεί από το 1914 έως και το 1939 στιγματίστηκε από τρία πολύ σημαντικά ιστορικοπολιτικά γεγονότα: Τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (1914-1918), την Παγκόσμια Οικονομική Κρίση (1929-1932) και την έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου (1939), τα γεγονότα αυτά είχαν πολύ σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος (την 1^η Αυγούστου του 1914 η Γερμανία κήρυξε τον πόλεμο στη Ρωσία)²⁶ οδήγησε όχι μόνο τα εμπλεκόμενα κράτη, αλλά και πολλά άλλα μη εμπλεκόμενα κράτη, σε παρατεταμένη οικονομική ύφεση. Οι ανθρώπινες απώλειες ήταν ανυπολόγιστες, οι υλικές καταστροφές πολύ μεγάλες, ο περιορισμός του διεθνούς εμπορίου υπήρξε αναγκαστικός, ο πληθωρισμός ήταν ανεξέλεγκτος και το νομισματικό σύστημα κατέρρευσε.

2.1.2. Η περίοδος 1914-1945

Η οικονομική ύφεση που επέφερε ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, οδήγησε, εκτός των άλλων, στην ανάγκη να ληφθούν ορισμένα μέτρα. Έτσι, από τις 14 έως στις 17 Ιουνίου του 1916, πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι συνδιάσκεψη μεταξύ των Συμμάχων χωρών. Στη συνδιάσκεψη αυτή πάρθηκαν οι εξής αποφάσεις: Απαγόρευση της εξαγωγής των ειδών διατροφής, απαγόρευση των εισαγωγών από τις εχθρικές χώρες και μη διακίνηση των πολιτών τους, διάλυση των οποιοδήποτε ιδιωτικών συμβάσεων που είχαν γίνει με εχθρικά κράτη και τέλος έλεγχος ή και διάλυση των επιχειρήσεων, στις οποίες συμμετείχαν εχθρικά κεφάλαια.

Το Νοέμβριο του 1918 ο Πόλεμος τελείωσε, αφήνοντας εκτός από απώλειες σε ανθρώπινο δυναμικό και κεφαλαιουχικό εξοπλισμό και μία σειρά από μεγάλα προβλήματα στην οικονομία. Τα χρέη που είχαν προκύψει από τον Πόλεμο, άσκησαν κυρίαρχη επίδραση στο διεθνές εμπόριο, στις τρέχουσες πληρωμές και στην κίνηση κεφαλαίων. Επιπλέον, μετά τις γεωγραφικές ανακατατάξεις στον ευρωπαϊκό χώρο, σύμφωνα με τις συνθήκες ειρήνης, προέκυψε το πρόβλημα των μειονοτήτων, οι οποίες το 1919 ξεπερνούσαν τα εικοσιπέντε εκατομμύρια άτομα, συνολικά.

Ωστόσο, παρά τα προβλήματα που είχαν προκύψει από τον Πόλεμο και τις απαιτήσεις της ανασυγκρότησης, ήδη από το 1926 όλες οι ευρωπαϊκές χώρες είχαν επανέλθει στο επίπεδο παραγωγής του 1913, πριν δηλαδή ξεσπάσει ο Πόλεμος. Η παραγωγικότητα

²⁶James Joll, «Europe Since 1870, An International History», εκδόσεις Penguin Books Ltd., (1984), σ. 185.

στη γεωργία ήταν μισή από αυτήν της βιομηχανίας. Ο τομέας παραγωγής, εκμετάλλευσης και εμπορίας τροφίμων, αναπτύχθηκε εξαιτίας της εφαρμογής κατάψυξης και των νέων μεθόδων συσκευασίας των προϊόντων. Η βαριά βιομηχανία αναπτύχθηκε και αυτή με την εφαρμογή νέων ηλεκτροβόρων μεθόδων.

Η μεγάλη οικονομική κρίση, γνωστή ως κρίση του 1930, αποτέλεσε το σημαντικότερο ίσως γεγονός του Μεσοπολέμου, ο οποίος έπληξε το σύνολο της Δυτικής Ευρώπης. Οι επιπτώσεις ήταν πολύ σημαντικές. Πρώτη και πολύ σημαντική επίπτωση ήταν η αύξηση της ανεργίας, η οποία και πενταπλασιάστηκε, δεύτερη επίπτωση ήταν η γενική πτώση του εθνικού εισοδήματος των κρατών, και τέλος οι μαζικές πτωχεύσεις επιχειρήσεων. Τα αίτια της οικονομικής κρίσης του 1930 ήταν τα εξής:

- οι ανώμαλες συνθήκες διεξαγωγής του εμπορίου, οι οποίες οφείλονταν κυρίως στις επιδράσεις των διασυμμαχικών χρεών, του πληθωρισμού και των συναλλαγματικών ισοτιμιών. Οι συνθήκες αυτές είχαν άμεση επίδραση και στη διαμόρφωση των τιμών και της παραγωγής,
- η κερδοσκοπική λειτουργία των χρηματιστηρίων αξιών,
- η ανορθολογική ραγδαία ανάπτυξη ομοειδών βιομηχανιών στη δεκαετία του 1920, τόσο στην Ευρώπη, όσο και στις Η.Π.Α.,
- η ανεπαρκής προσαρμογή στις συνθήκες της μεταπολεμικής ύφεσης της παραγωγής ορισμένων προϊόντων, την οποία οι ανάγκες του Πολέμου την είχαν ανεβάσει σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα.

Τα μέτρα τα οποία έλαβαν τα διάφορα κράτη για την αντιμετώπιση της κρίσης διέφεραν ουσιαστικά μεταξύ τους και αποτέλεσαν κοινές παρεμβάσεις από όλα σχεδόν τα ευρωπαϊκά κράτη. Τα μέτρα αυτά ήταν τα ακόλουθα:

- η στήριξη της εγχώριας παραγωγής,
- η προώθηση προγραμμάτων δημοσίων έργων για την απορρόφηση των ανέργων,
- η λήψη μέτρων για την αύξηση των εξαγωγών και περιορισμό των εισαγωγών,
- η υποτίμηση των νομισμάτων,
- η δημιουργία εταιρειών ανασυγκρότησης της βιομηχανίας.

Τον Σεπτέμβριο του 1939 άρχισε ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος. Θεωρείται η πιο εκτεταμένη γεωγραφικά ένοπλη σύγκρουση, η οποία κόστισε 80 εκατομμύρια ανθρώπινες ζωές²⁷. Τα ξημερώματα της 1^{ης} Σεπτεμβρίου ο γερμανικός στρατός αιφνιδίασε τον πολωνικό στρατό και μέχρι την 1^η Οκτωβρίου είχε καταλάβει ολόκληρη την Πολωνία. Στις 9 Απριλίου του 1940 οι Γερμανοί κατέλαβαν τη Νορβηγία και λίγο αργότερα εισέβαλαν στη Γαλλία, στο Βέλγιο και την Ολλανδία. Στις 10 Ιουνίου η Ιταλία κήρυξε τον πόλεμο στη Μεγάλη Βρετανία και στη Γαλλία.

²⁷Serge Berstein, Milza Pierre, «Η ιστορία της Ευρώπης, Διάσπαση και Ανοικοδόμηση της Ευρώπης, 1919 έως Σήμερα», τόμος 3, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, (1997), σ. 112.

2.1.3. Η περίοδος 1945-1974

Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος έληξε το 1945, με την πτώση του ναζισμού και την συμφωνία παράδοσης της Γερμανίας με την υπογραφή της συνθηκολόγησης στις 8 Μαΐου του 1945 στο Βερολίνο μεταξύ του προέδρου των Η.Π.Α, του Πρωθυπουργού της Μ. Βρετανίας, του Πρωθυπουργού της Γαλλίας και του αρχηγού των Σοβιετικών ένοπλων δυνάμεων.

Ο απολογισμός από το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ήταν τραγικός, οι ανθρώπινες ζωές που χάθηκαν ήταν πάρα πολλές, οι υλικές ζημιές ανυπολόγιστες και η παγκόσμια οικονομία βρέθηκε σε πολλή άσχημη κατάσταση²⁸. Οι χώρες, οι οποίες είχαν εμπλακεί στον Πόλεμο αυτό, μετά τη λήξη του, έπρεπε να αποκαταστήσουν τις ζημιές που είχαν γίνει στις υποδομές τους, χωρίς όμως να υπάρχουν τα απαραίτητα χρηματικά κεφάλαια, το οικονομικό σχέδιο των Η.Π.Α., του Τζορτζ Μάρσαλ ήταν αυτό ακριβώς το οποίο προσέφερε τα απαραίτητα χρηματικά κεφάλαια.

Το 1947, στο Παρίσι, πραγματοποιήθηκε διάσκεψη μεταξύ των δεκαέξι χωρών της Δυτικής Ευρώπης. Στη διάσκεψη αυτή όλες οι χώρες συμφώνησαν στην εφαρμογή του «σχεδίου Μάρσαλ²⁹», το οποίο προέβλεπε την οικονομική ενίσχυση από τις Η.Π.Α. στα κράτη που είχαν υποστεί καταστροφές κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Με την εφαρμογή του «σχεδίου Μάρσαλ» χορηγήθηκε στις δεκαέξι ευρωπαϊκές χώρες βοήθεια ύψους 14.727.000.000 δολαρίων. Ανάμεσα στις δεκαέξι χώρες ήταν και η Ελλάδα, η οποία έλαβε μέχρι το 1952, γύρω στο ένα δισεκατομμύριο δολάρια. Το ποσόν αυτό ήταν μία σοβαρή ενίσχυση για την Ελλάδα, η οποία βρισκόταν στο στάδιο της ανασυγκρότησής της, καθώς προσπαθούσε να συνέλθει από τις καταστροφές που είχε υποστεί από τη γερμανική Κατοχή και τον Εμφύλιο Πόλεμο. Παρόλα αυτά, το ποσόν αυτό δεν ήταν αρκετό για να πετύχει η Ελλάδα την εκβιομηχάνισή της.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου είχε αρχίσει να ωριμάζει η ιδέα για την ίδρυση του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.).

²⁸Eric Hobsbawm, «Η Εποχή των Άκρων, Ο Σύντομος Εικοστός Αιώνας 1914-1991», εκδόσεις Θεμέλιο, (3), (1999), σ. 76.

²⁹Για το «σχέδιο Μάρσαλ» βλ. μεταξύ των άλλων: Γ. Αναστασιάδης - Κ. Βακαλόπουλος, «20^{ος} αιώνας, Τα Κορυφαία Γεγονότα», εκδόσεις Αλέξανδρος, (χ.χ), σ. 166, Απόστολος Βετσόπουλος, «Η Ελλάδα και το Σχέδιο Μάρσαλ, Η μεταπολεμική ανασυγκρότηση της ελληνικής οικονομίας», εκδόσεις Gutenberg, (2007), Michael Hogan, «The Marshall Plan: America, Britain and the reconstruction of western Europe 1947-1952», εκδόσεις Cambridge University Press, (1987), Allen Dulles, «The Marshall Plan», (1993), Γιώργος Σταθάκης, «Το Δόγμα Τρούμαν και το Σχέδιο Μάρσαλ. Η ιστορία της αμερικανικής βοήθειας στην Ελλάδα», εκδόσεις Βιβλιόραμα, (2004).

Στη διάσκεψη της Μόσχας, τον Οκτώβριο του 1943 και της Τεχεράνης το Δεκέμβριο του ίδιου έτους, οι οποίες έγιναν μεταξύ των τριών μεγάλων συμμάχων του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, αποφασίστηκε να συνεχιστεί και μετά τον Πόλεμο η συνεργασία όλων των εθνών τα οποία ήταν αποφασισμένα να εξαφανίσουν την τυραννία, τη δουλεία, την καταπίεση και τη μισαλλοδοξία. Το 1945 πραγματοποιήθηκε στον Αγ. Φραγκίσκο των Η.Π.Α. η διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών³⁰ με σκοπό την ίδρυση του Οργανισμού. Η διάσκεψη αυτή ξεκίνησε στις 25 Απριλίου του 1945 και έληξε στις 6 Ιουνίου του ίδιου έτους, αποφασίστηκε σε αυτήν ότι ο Ο.Η.Ε. θα είναι ένας διεθνής οργανισμός, του οποίου ο σκοπός του είναι να διατηρήσει τη διεθνή ειρήνη και ασφάλεια, να βοηθήσει να αναπτυχθούν φιλικές σχέσεις μεταξύ των εθνών και να προσπαθεί να επιλύει τα διεθνή οικονομικά, κοινωνικά, πολιτιστικά και ανθρωπιστικά προβλήματα. Ο καταστατικός χάρτης του Ο.Η.Ε. υπογράφηκε στις 26 Ιουνίου του 1945 από αντιπροσώπους 50 κρατών, τα οποία προηγουμένως βρίσκονταν σε εμπόλεμη κατάσταση και άρχισε να ισχύει από τον Οκτώβριο του 1945. Η Ελλάδα ήταν μέσα στα πρώτα 50 μέλη του Ο.Η.Ε.

Ένα ακόμη πολύ σημαντικό διεθνές πολιτικό γεγονός κατά την ίδια περίοδο, θεωρείται «η δίκη της Νυρεμβέργης». Η δίκη ξεκίνησε στις 20 Νοεμβρίου του 1945 και τελείωσε την 1^η Οκτωβρίου του 1946. Διεξήχθη στην πόλη Νυρεμβέργη της Γερμανίας και κατηγορούμενοι ήταν εικοσιτέσσερις ναζί αξιωματούχοι, οι οποίοι δικάζονταν για τα εγκλήματα που είχαν κάνει κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Οι ποινές ήταν 10ετή κάθειρξη, 15ετής κάθειρξη, 20ετής κάθειρξη, ισόβια δεσμά και απαγχονισμός. Ο ένας από τους τέσσερις δικαστές ήταν ο Αμερικάνος Τζάκσον, ο οποίος δήλωσε ότι με τη δίκη αυτή έγιναν γνωστά στον κόσμο τα εγκλήματα που διαπράχθηκαν και με την παραδειγματική τιμωρία των εγκληματιών, ικανοποιήθηκαν οι ανθρώπινες συνειδήσεις. Επιπλέον, δήλωσε ότι με τις δικαστικές αποφάσεις της Νυρεμβέργης, πιθανώς να παραδειγματιστούν μελλοντικοί επίδοξοι εγκληματίες πολέμου.

Λίγα χρόνια αργότερα, στις 4 Απριλίου του 1949 δέκα ευρωπαϊκά κράτη: η Μεγάλη Βρετανία, το Βέλγιο, η Γαλλία, η Ολλανδία, το Λουξεμβούργο, η Νορβηγία και η Πορτογαλία, καθώς και οι Η.Π.Α. και ο Καναδάς, ίδρυσαν μία Οργάνωση Συνθήκης Βόρειου Ατλαντικού, την οποία ονόμασαν North Atlantic Treaty Organization (N.A.T.O.), το 1952 προσχώρησαν στην Οργάνωση η Ελλάδα και η Τουρκία και το 1955 η τότε Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Το N.A.T.O., σύμφωνα με το καταστατικό του, είναι μία στρατιωτική αμυντική συμμαχία χωρών της Δύσης, η οποία έχει ως σκοπό την ανάπτυξη της συνεργασίας μεταξύ των χωρών-μελών σε διάφορους τομείς, όπως είναι ο πολιτικός, οικονομικός,

³⁰Γ. Αναστασιάδης - Κ. Βακαλόπουλος, «20^{ός} αιώνας, Τα Κορυφαία Γεγονότα», εκδόσεις Αλέξανδρος, (χ.χ.), σσ. 147- 148.

κοινωνικός και μορφωτικός. Επιπλέον, το Ν.Α.Τ.Ο. έχει ως στόχο να διασφαλίζει την αποφυγή της ένοπλης επίθεσης μίας χώρας-μέλους εναντίον άλλης ή άλλων χωρών-μελών του.

Στην πρώτη περίοδο από την ίδρυση του Ν.Α.Τ.Ο., ολόκληρη η ηγεσία των στρατιωτικών δυνάμεων της συμμαχίας ήταν υπό τον απόλυτο έλεγχο των Αμερικανών. Αργότερα, όμως, όταν οι ευρωπαϊκές χώρες-μέλη άρχισαν να συνέρχονται από τις καταστροφές του Πολέμου και ανακτούσαν τη δύναμή τους, ήταν απρόθυμες να δέχονται χωρίς συζήτηση τις αμερικανικές αποφάσεις.

Ως αντίβαρο προς το Ν.Α.Τ.Ο., στις 14 Μαΐου του 1955, στην πρωτεύουσα της Πολωνίας, υπογράφηκε μία Συνθήκη Φιλίας, Συνεργασίας και Αμοιβαίας Υποστήριξης ανάμεσα στη Σοβιετική Ένωση και στους συμμάχους της: Αλβανία, Βουλγαρία, Πολωνία, Ρουμανία, Ουγγαρία και Τσεχοσλοβακία. Το 1956 προστέθηκε στη Συνθήκη η Ανατολική Γερμανία, ενώ το 1968 αποχώρησε από αυτήν η Αλβανία.

Η Συνθήκη αυτή ονομάστηκε «Σύμφωνο της Βαρσοβίας», το οποίο ήταν ο αντίστοιχος οργανισμός των ανατολικών χωρών προς το Ν.Α.Τ.Ο. των δυτικών. Οι όροι τόσο του «Συμφώνου της Βαρσοβίας», όσο και του Ν.Α.Τ.Ο. είχαν πολλές ομοιότητες. Μία, όμως, πολύ σημαντική διαφορά ήταν στη στρατιωτική δομή και ειδικότερα στον τομέα της επέμβασης των στρατιωτικών δυνάμεων. Συγκεκριμένα, το Ν.Α.Τ.Ο. δεν έχει επέμβει ποτέ στρατιωτικά στα εσωτερικά κράτους-μέλους, ακόμη και σε περιπτώσεις πολεμικών επεισοδίων μεταξύ των μελών του. Αντίθετα, οι δυνάμεις του «Σύμφωνου της Βαρσοβίας», συχνά επενέβαιναν στο εσωτερικό των χωρών-μελών του Συμφώνου, με σκοπό την καταστολή λαϊκών εξεγέρσεων κατά του καθεστώτος των χωρών τους.

Πιστεύεται ότι μετά την κατάρρευση του κουμμουνισμού και την ανεξαρτητοποίηση των Ανατολικών χωρών, το «Σύμφωνο της Βαρσοβίας» έχει μάλλον διαλυθεί. Υπάρχουν, όμως και κάποιοι ισχυρισμοί ότι το «Σύμφωνο της Βαρσοβίας»³¹ συνεχίζει να υφίσταται με αλλαγμένη τη δομή του από στρατιωτική σε πολιτική.

Τέλος, στις 25 Μαρτίου του 1957 έξι δυτικοευρωπαϊκά κράτη: Το Βέλγιο, η Γαλλία, η Δυτική Γερμανία, η Ιταλία, το Λουξεμβούργο και η Ολλανδία υπέγραψαν μία συμφωνία, με την οποία δημιουργήθηκε ένας οικονομικός και πολιτικός οργανισμός, η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (Ε.Ο.Κ.), γνωστή και ως Ευρωπαϊκή Κοινή Αγορά. Η συμφωνία αυτή ετέθη σε ισχύ από την 1^η Ιανουαρίου του 1958 και ως βασικούς στόχους είχε την κατάργηση των ποσοτικών περιορισμών των εισαγωγών-εξαγωγών, τον καθορισμό κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών, την καθιέρωση ενός συστήματος το οποίο να εγγυάται τον ελεύθερο ανταγωνισμό, την εφαρμογή των

³¹Για το «Σύμφωνο της Βαρσοβίας» βλ. μεταξύ των άλλων: Γ. Αναστασιάδης - Κ. Βακαλόπουλος, ό.π (χ.χ.), σ. 219, Gordon Rottman, «*Βαρσοβία χερσαίες δυνάμεις του Συμφώνου*», εκδόσεις Osprey, (1987).

διαδικασιών που θα συντόνιζαν την οικονομική πολιτική των μελών, την προσέγγιση των νομοθεσιών για την καλή λειτουργία της κοινής αγοράς, τη δημιουργία Ευρωπαϊκού Κοινοτικού Ταμείου, την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και τέλος τη σύνδεση των υπερπόντιων εδαφών.

Η Ε.Ο.Κ. είναι μία οργάνωση «ανοικτή» σε όλα τα ευρωπαϊκά κράτη και με τη διεύρυνσή της, οδηγήθηκε βαθμιαία στη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού οικονομικού και πολιτικού μορφώματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 1992, με τον οποίο θα καταστεί δυνατή η αντιμετώπιση του προβλήματος των σχέσεων των ευρωπαϊκών κρατών με τις οικονομικές υπερδυνάμεις των άλλων ηπείρων και κυρίως με τις Η.Π.Α.

Στις 9 Ιουλίου του 1961 η Ελλάδα έγινε μέλος της Ε.Ο.Κ. και η συμφωνία μεταξύ της Ελλάδας και της Ε.Ο.Κ. άρχισε να ισχύει από την 1^η Νοεμβρίου του 1962. Οι σημαντικότερες διατάξεις της συμφωνίας ήταν οι εξής:

- η μείωση των δασμών για τα ελληνικά εμπορεύματα, τα οποία εξάγονταν στα άλλα κράτη-μέλη,
- η κατάργηση των δασμών στα βιομηχανικά είδη, τα οποία δεν παράγονταν στην Ελλάδα,
- η χρηματοδότηση με ευνοϊκούς όρους της ελληνικής οικονομίας, με σκοπό την επιτάχυνση της ανάπτυξής της.

Κατά την επταετή διάρκεια του χουντικού καθεστώτος, που επικράτησε στην Ελλάδα (1967-1974), ανεστάλη η συμφωνία, αλλά με την αποκατάσταση της Δημοκρατίας, το 1974 επαναλειτούργησαν οι διαδικασίες για την πλήρη σύνδεση της Ελλάδας με την Ε.Ο.Κ, οι οποίες τελικά ολοκληρώθηκαν την 1^η Ιανουαρίου του 1981, ημερομηνία κατά την οποία η Ελλάδα έγινε πλήρες μέλος των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Κάναμε λόγω προηγουμένως για τα σημαντικότερα διεθνή, ιστορικά και οικονομικά γεγονότα που έλαβαν χώρα από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα και μέχρι το 1974. Αυτή η αναφορά μας επιτρέπει να παρακολουθήσουμε ευχερέστερα στη συνέχεια, στο κεφάλαιο που ακολουθεί τη σύνδεση της ανάπτυξης των μεταφορών παγκοσμίως, και συγκεκριμένα του σιδηροδρόμου, με την οικονομική ανάπτυξη.

2.2. Η εξέλιξη των σιδηροδρομικών δικτύων και η συμβολή τους στη βιομηχανική ανάπτυξη

Η αύξηση του όγκου της παραγωγής των εργοστασίων και των γεωργικών εκμεταλλεύσεων προϋποθέτει την ύπαρξη ενός κατάλληλου δικτύου μεταφοράς.

Οι αγροτικές εκμεταλλεύσεις μπορούν να αξιοποιήσουν καλύτερα τις γεωργικές εκτάσεις τους και να παράγουν αγροτικά προϊόντα, τα οποία θα διατεθούν στα απομα-

κρυσμένα αστικά κέντρα. Οι μεταφορικές επιχειρήσεις επιτρέπουν τη μεταφορά μεγαλύτερων ποσοτήτων τροφίμων και αγροτικών πρώτων υλών προς τα αναπτυσσόμενα βιομηχανικά κέντρα.

Ουσιαστικά, οι μεταφορές αποτελούν τους κρίκους της βαθμιαίας σύνδεσης των επιμέρους αγορών, οι οποίες θα οδηγήσουν στη δημιουργία ενιαίων περιφερειακών, εθνικών και διεθνών αγορών.

Τα θαλάσσια έθνη της Δυτικής Ευρώπης στις αρχές του 19^{ου} αιώνα βρίσκονταν σε πορεία γρήγορου πλουτισμού και κατά συνέπεια είχαν συμφέρον να αναπτύξουν το μεγάλο εμπόριο³². Με οδηγό το συμφέρον τους αυτό τα συγκεκριμένα έθνη ξεκίνησαν την αναζήτηση πηγών εφοδιασμού, αγορών καθώς και τρόπων εξαγωγής κεφαλαίου.

Στην κεντρική και ανατολική Ευρώπη η ανάγκη μιας οικονομίας με διεθνή διάσταση δεν ήταν και τόσο έντονη.

Μετά το 1822 η Γαλλία και κυρίως η Μεγάλη Βρετανία θεωρήθηκαν αποικιοκρατικές δυνάμεις, αντικαθιστώντας την Ισπανία και την Πορτογαλία.

Η Ευρώπη την συγκεκριμένη περίοδο βρισκόταν σε πλήρη οικονομική και δημογραφική εξέλιξη και επεδίωκε να αντλήσει πόρους από ολόκληρο τον κόσμο, προκειμένου να ευνοηθεί η παραγωγή των προϊόντων που της ήταν απαραίτητα. Συγκεκριμένα αναζητούσε ζάχαρη, καπνό, τσάι, καφέ, πολύτιμα ξύλα, ορυκτά, φυτικές ίνες κάθε είδους. Η Μεγάλη Βρετανία και η Ισπανία τους συγκεκριμένους πόρους δεν τους παρήγαγαν σε επαρκείς ποσότητες.

Στο πρώτο μισό του 19^{ου} αιώνα εκτιμάται ότι η μετανάστευση του πληθυσμού από την Ευρώπη προς τις άλλες χώρες (Αμερική, Αφρική, Ασία, νησιά Ειρηνικού) ήταν περίπου ένα εκατομμύριο. Οι μετανάστες αυτοί συνέβαλαν κατά πολύ στη συνολική παραγωγή, προσφέροντας τεχνικές ικανότητες και εργατική δύναμη.

Έχει διαπιστωθεί ότι οι περισσότεροι ευρωπαίοι κεφαλαιούχοι προτιμούσαν να κάνουν επενδύσεις στα δικά τους ή στα γειτονικά κράτη, με μοναδική εξαίρεση στη Βόρεια και Νότια Αμερική. Η εξαγωγή του κεφαλαίου παρόλο που ήταν πολύ μικρή, συνέβαλε στη διασφάλιση της προτεραιότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας για παραγγελίες μηχανών, σιδηρογραμμών, σιδηροδρομικού υλικού και καταναλωτικών αγαθών.

Παρατηρείται ότι μετά το 1850 πολλά ευρωπαϊκά κράτη, κυρίως στη μεσογειακή και βαλκανική Ευρώπη, εξακολουθούσαν να έχουν μία παραδοσιακή οικονομία, η οποία κυριαρχείτο από τη γεωργία.

³²F. Dreyfus, Roland Marx, Raymond Poidevin, «Γενική Ιστορία της Ευρώπης, Η Ευρώπη από το 1789 μέχρι το 1848», τόμος 5, εκδόσεις Παπαζήση, (1990), σσ. 135-138.

Στα κράτη, όμως, της δυτικής Ευρώπης, την ίδια περίοδο, αυξήθηκε η μεταλλευτική παραγωγή, ευνοώντας με αυτόν τον τρόπο τη δημιουργία και την ανάπτυξη των μεταφορών.

Σε αντίθεση με τη Γαλλία, στην οποία η οικονομική ανάπτυξη επήλθε το 1830, και τη Μεγάλη Βρετανία, στην οποία η οικονομική ανάπτυξη επήλθε στα τέλη του 18^{ου} αιώνα, στα περισσότερα κράτη επήλθε οικονομική ανάπτυξη πολύ αργότερα. Πράγματι, για τη Γερμανία επήλθε το 1850, για τη Σουηδία το 1868, ενώ για τη Ρωσία το 1890.

Παρόλη, όμως, τη μεγάλη μεταβολή των οικονομικών δομών και την ανάπτυξη, υπήρξαν για όλες τις παραπάνω χώρες περίοδοι ύφεσης³³. Συγκεκριμένα, η Γαλλία μετά το 1870 γνώρισε περιόδους στασιμότητας στη βιομηχανία και το εμπόριο, ενώ η γεωργία της είχε περιέλθει σε βαθιά κρίση. Η Γερμανία από το 1873 μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1880 γνώρισε περίοδο κρίσης, η οποία ξεπεράστηκε προς τα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Η Μεγάλη Βρετανία παρόλο το ισχυρό προβάδισμα που είχε μέχρι το 1880, εισήλθε σε μία μεγάλη οικονομική και παραγωγική ύφεση από το 1880 μέχρι και το 1905. Τέλος, η Ρωσία, παρόλο που άργησε να αναπτυχθεί οικονομικά, μετά το 1890 έκανε ένα μεγάλο βιομηχανικό άλμα, το οποίο ενισχύθηκε από ξένα κεφάλαια.

Από τη μελέτη του ευρωπαϊκού κόσμου διαπιστώνουμε ότι στα μέσα του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου}, οι ευρωπαϊκές χώρες και ιδιαίτερα οι προηγμένες αποτελούσαν μία ενότητα με πολλά κοινά χαρακτηριστικά. Τέτοια χαρακτηριστικά ήταν οι εργατικές ενώσεις, οι πολιτικοκοινωνικές συγκρούσεις, οι τηλεγραφικές επικοινωνίες, ο βιομηχανικός και πληθυσμιακός συγκεντρωτισμός και τέλος οι σιδηροδρομικές συγκοινωνίες.

Στο κεφάλαιο αυτό θα ασχοληθούμε με τα χαρακτηριστικά που αφορούν τον βιομηχανικό συγκεντρωτισμό καθώς και τις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες.

Η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων διευκολύνει αφάνταστα τις βιομηχανίες που παράγουν μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων και μπορούν να τα διαθέτουν σε ολόένα μεγαλύτερες και περισσότερες τοπικές και ξένες αγορές. Η συνεχής άνοδος των παρεχόμενων υπηρεσιών που προσφέρουν οι σιδηροδρομικές μεταφορές των εμπορευμάτων, ανοίγει ακόμη πιο πολύ το δρόμο στη μαζική βιομηχανική παραγωγή. Οι μαζικές μεταφορές γίνονται ταχείες, ομαλές και προπάντων λιγότερο δαπανηρές, όπως για παράδειγμα το

³³Για τις περιόδους ύφεσης της Γαλλίας, της Γερμανίας, της Μεγάλης Βρετανίας και της Ρωσίας βλ. μεταξύ των άλλων: I. Berend, «*An economic history of twentieth century Europe*», εκδόσεις Gutenberg, (2006), F. Dreyfus, Roland Marx, Raymond Poidevin, «*Γενική Ιστορία της Ευρώπης, Η Ευρώπη από το 1789 μέχρι το 1848*», τόμος 5, εκδόσεις Παπαζήση, (1990), όπ. σ. 197, D. Richards, «*Ιστορία της σύγχρονης Ευρώπης 1789-2000*», εκδόσεις Παπαδήμας, (2001), C. Shepard, R. Richard, «*Ευρωπαϊκή οικονομική ιστορία: Η οικονομική ανάπτυξη του δυτικού πολιτισμού*», τόμος Β', εκδόσεις Παπαζήση, (1980).

κόστος μεταφοράς ενός εκατόλιτρου σίτου μεταξύ Νέας Υόρκης και Χάβρης από 180 φράγκα που ήταν το 1856 μειώθηκε σε 22 φράγκα το 1913³⁴.

Παρατηρείται μάλιστα, για πρώτη φορά το 19^ο αιώνα, ότι το φαινόμενο της ανάπτυξης, κυρίως των σιδηροδρομικών μεταφορών, μπορεί να οδηγήσει στην ταυτόχρονη οικονομική άνθηση μίας περιοχής και στην οικονομική ύφεση μίας άλλης, η οποία βρίσκεται μακριά από τα σιδηροδρομικά δίκτυα.

Η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών, δίνει τη δυνατότητα της γρηγορότερης και ασφαλέστερης μεταφοράς των εμπορευμάτων. Αυτή η δυνατότητα οδηγεί στην πτώση του μεταφορικού κόστους ανά μονάδα προϊόντος. Η συνεχής τάση μείωσης των δαπανών για τη μεταφορά των προϊόντων επηρεάζει και τις τιμές τους, οι οποίες καθίστανται χαμηλότερες.

Παρόλο που σε όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα η συντήρηση των τροφίμων εξακολουθεί να παρουσιάζει πολύ μεγάλα προβλήματα, η βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών επηρεάζει πτωτικά τις τιμές των τροφίμων. Η συγκομιδή δεν αντιμετωπίζει τόσο οξύμενο πρόβλημα διάθεσης, αφού μπορεί να φορτωθεί σε τραίνα και να μεταφερθεί, σε σύντομο σχετικά διάστημα, στις αγορές των μεγαλουπόλεων και στα λιμάνια που συνδέονται με αγορές του εξωτερικού.

Επιπλέον, η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών αποτελεί βασικό παράγοντα ανάπτυξης της βιομηχανίας. Μεγάλος όγκος κεφαλαίων επενδύονται σε βιομηχανίες παραγωγής σιδηροδρομικών οχημάτων, οι οποίες πραγματοποιούν σημαντικότερο ύψος πωλήσεων στις διεθνείς αγορές. Η ανάπτυξη της συγκεκριμένης βιομηχανικής παραγωγής, προϋποθέτει μία τεράστια άνοδο στην παραγωγή των χαλυβουργιών και των ανθρακοβιομηχανιών. Με τη σειρά τους, οι δύο παραπάνω κλάδοι, προκειμένου να μπορέσουν να ανταποκριθούν στην υψηλή ζήτηση του άνθρακα και του χάλυβα, είναι απαραίτητο να πραγματοποιήσουν μεγάλες επενδύσεις σε κεφαλαιουχικό εξοπλισμό, τον οποίον τους τον προμηθεύουν άλλες βιομηχανίες.

Οι βιομηχανικές πρόοδοι υπήρξαν θεαματικές, η πρώτη φάση της τεχνολογικής επανάστασης ήταν της υφαντουργίας, κυρίως του βάμβακα. Την περίοδο 1850-1860 οι βρετανικές εξαγωγές βαμβακερών αυξήθηκαν πάρα πολύ. Η παραγωγή βαμβακερών τη συγκεκριμένη περίοδο σχεδόν διπλασιάστηκε, μάλιστα την περίοδο 1820-1850 οι εξαγωγές των βαμβακερών αυξήθηκαν κατά 1.100 εκατομμύρια γιάρδες, ενώ την περίοδο 1850-1860 αυξήθηκαν κατά πολύ περισσότερο από 1.300 εκατομμύρια γιάρδες. Οι βαμβακουργοί στις περιόδους 1819-1921 και 1844-1846 είχαν αυξηθεί κατά 100.000 και μετά το 1850 η αύξηση αυτή διπλασιάστηκε.

³⁴F. Dreyfus, Roland Marx, Raymond Poidevin, *«Γενική Ιστορία της Ευρώπης, Η Ευρώπη από το 1789 μέχρι το 1848»*, τόμος 5, εκδόσεις Παπαζήση, (1990), σ. 226.

Από το 1830 οι μεταλλουργικές βιομηχανίες γνώρισαν τη σημαντικότερη ανάπτυξη. Τα χαρακτηριστικά προϊόντα της εποχής ήταν ο σίδηρος και ο άνθρακας. Το θεαματικότερο σύμβολο της εποχής ήταν ο σιδηρόδρομος ο οποίος συνδύαζε και το σίδηρο και τον άνθρακα.

Η παραγωγή σιδήρου από τους 30.000 τόνους που ήταν το 1770 ανέβηκε κατά μεγάλο ποσοστό τις επόμενες δεκαετίες, συγκεκριμένα, το 1830 έφθασε τους 630.000 τόνους, ενώ το 1847 η Γαλλία παρήγαγε 590.000 και η Μεγάλη Βρετανία 2.000.000 τόνους σιδήρου. Τέλος, το 1850 η παραγωγή σιδήρου είχε υπερβεί τα 2.000.000 τόνους. Η εξαγωγή σιδήρου από το Βέλγιο υπερδιπλασιάστηκε ανάμεσα στο 1851 και το 1857³⁵.

Ένας άλλος πρωτοποριακός τομέας για τη μεταλλουργία είναι η εξόρυξη άνθρακα, ο οποίος αποτελεί την πλέον απαραίτητη καύσιμη ύλη για τις ατμομηχανές. Η τροφοδότηση των ατμομηχανών με καύσιμα εξαρτάται από την παραγωγή γαιανθράκων, επίσης η μεταλλουργία παράγει μηχανές για τα καινούργια εργοστάσια και το σιδηροδρομικό εξοπλισμό. Η αύξηση της παραγωγής του γαιάνθρακα ήταν θεαματική: Από 10 εκατομμύρια τόνους που ήταν το 1789 έφθασε το 1830 τα 22 εκατομμύρια τόνους. Το 1850 η Ευρώπη παρήγαγε το 88% από τη συνολική παγκόσμια παραγωγή γαιάνθρακα, δηλαδή περισσότερο από 90 εκατομμύρια τόνους. Στην αύξηση αυτή συνετέλεσαν οι αξιόλογες τεχνολογικές καινοτομίες σε σχέση με τη διάνοιξη φρεατίων, τη διαρρύθμιση των στοών, τη ρύθμιση των μέσων εξαερισμού, την άντληση του νερού και τις υπόγειες μεταφορές.

Η παραγωγή γαιανθράκων στη Γαλλία αυξανόταν σταθερά, από 1.750.000 τόνους που παρήγαγε το 1828, το 1847 παρήγαγε πάνω από 5.000.000 τόνους και το 1869 πάνω από 13.000.000 τόνους.

Το 1911 τα μεταλλεία της Ευρώπης προμήθευαν 600.000.000 τόνους γαιάνθρακα παγκοσμίως. Αξίζει να αναφέρουμε ότι οι πδόδοι στην εκμετάλλευση επέτρεψαν τη βελτίωση της ημερήσιας απόδοσης του μεταλλωρύχου (1.200 κιλά στη Γερμανία και 900 κιλά στη Γαλλία), με την ταυτόχρονη, όμως, αύξηση των εξόδων παραγωγής (10 φράγκα ο τόνος στη Μεγάλη Βρετανία, 15 φράγκα ο τόνος στη Γαλλία), σε αντίθεση με τις Ηνωμένες Πολιτείες που τα έξοδα παραγωγής γαιάνθρακα ανά τόνο ήταν 7 φράγκα³⁶. Παρά, όμως, την αύξηση των εξόδων παραγωγής, η Ευρώπη ήταν αυτάρκης, λόγω των πολλών τόνων εξαγωγής το 1913 κυρίως από τη Μεγάλη Βρετανία (92.000.000 τόνοι) και τη Γερμανία (45.000.000 τόνοι). Έως το 1914 η Μεγάλη Βρετανία παρήγαγε τόσο γαιάνθρακα όσο παρήγαγε ολόκληρη η Ευρώπη το 1880.

³⁵E. Hobsbawm, «*Η Εποχή του κεφαλαίου 1848-1857*», Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, (1994), σσ. 54-55.

³⁶F. Dreyfus, Roland Marx, Raymond Poidevin, «*Γενική Ιστορία της Ευρώπης, Η Ευρώπη από το 1789 μέχρι το 1848*», τόμος 5, εκδόσεις Παπαζήση, (1990), σ. 214.

Τέλος, πρέπει να τονίσουμε ότι λόγω του γαιάνθρακα η απόδοση της ατμομηχανής αυξήθηκε πολύ. Με τη λιγότερη κατανάλωση καυσίμων ανά ίππο, την αύξηση της ταχύτητας του πιστονιού και τη σύνθετη μηχανή, η ατμομηχανή μπορούσε να ανταγωνιστεί για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα τις νέες πηγές ενέργειας της εποχής.

Η εποχή του σιδήρου και του χάλυβα και η ταυτόχρονη ανάπτυξη της παραγωγής τους διευκόλυνε την επέκταση του συγκοινωνιακού δικτύου³⁷. Ο σίδηρος και ο χάλυβας επιβλήθηκαν παντού: Στα έργα τέχνης, στα κτίρια, στα ναυπηγεία και στους σιδηροδρόμους. Η χαλύβδινη ράβδος επιβλήθηκε το 1880. Η παραγωγή του χάλυβα, η οποία αναπτύσσεται περίπου το 1880, φθάνει συνολικά τα 44.500.000 τόνους το 1913, εκ των οποίων 16.300.000 τόνοι αναλογούν στη Γερμανία, 9.000.000 στη Μεγάλη Βρετανία, 4.000.000 στη Ρωσία, 3.500.000 τόνοι στη Γαλλία και τα υπόλοιπα 11.700.000 σε διάφορες άλλες χώρες. Η παραγωγή χάλυβα στην Ευρώπη είχε δεκαπλασιαστεί μέχρι το 1914.

Νέα προϊόντα κάνουν την εμφάνισή τους το 1886 και το 1910. Το 1886 κατασκευάζεται το αλουμίνιο, το οποίο γίνεται βιομηχανικό μέταλλο και το 1910 το ντουραλουμίνιο. Μάλιστα, η Ευρώπη, και κυρίως η Γαλλία και η Γερμανία, υπερείχε παγκοσμίως στην παραγωγή αλουμινίου.

Στον πίνακα που ακολουθεί διαπιστώνεται συνολικά η αύξηση της παραγωγής του ακατέργαστου σιδήρου στις χώρες Μεγάλη Βρετανία, Βέλγιο, Γαλλία και Γερμανία στα μέσα του 19^{ου} αιώνα για την αύξηση κατανάλωσης άνθρακα, ακατέργαστου βαμβακιού και το παραγωγικό δυναμικό ατμομηχανών.

³⁷Ι. Κολιόπουλος, «Ιστορία της Ευρώπης, 1870-1919», εκδόσεις Παρατηρητής, (1984), σ. 57.

ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΑΚΑΤΕΡΓΑΣΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ
ΑΝΘΡΑΚΑ - ΒΑΜΒΑΚΙΟΥ (19^{ος} αιώνας)

Χώρες	Παραγωγικό δυναμικό ατμομηχανών σε ίππους	Κατανάλωση άνθρακα σε μετρικούς τόνους	Παραγωγή ακατέργαστου σιδήρου σε μετρικούς τόνους	Κατανάλωση ακατέργαστου βάμβακα σε μετρικούς τόνους
Μεγάλη Βρετανία				
1850	1.290	37.500	2.249	266,8
1873	4.040	112.604	6.566	565,1
Βέλγιο				
1850	70	3.481	145	10
1873	350	10.219	607	18
Γερμανία				
1850	260	5.100	212	17,1
1873	2.480	36.392	2.240	117,8
Γαλλία				
1850	370	7.225	406	59,3
1873	1850	24.702	1.382	93,7

Πηγή: David S. Landes, the Unbound Prometheus: Technological Change and Industrial Development in Western Europe from 1750 to the Present, (1972), σ. 194

Η διάδοση των σιδηροδρόμων σε μεγάλο βαθμό εισήγαγε τη μηχανική ενέργεια σε όλες τις Ηπείρους και σε χώρες που κατά τα άλλα δεν ήταν εκβιομηχανισμένες. Ο ερχομός του σιδηροδρόμου ήταν ένα επαναστατικό σύμβολο και επίτευγμα³⁸. Η ενοποίηση όλων των Ηπείρων σε μία ενιαία οικονομία ήταν η πιο βαρυσήμαντη και θεαματικότερη πλευρά της εκβιομηχάνισης. Επιπλέον, ο σιδηρόδρομος σε συνδυασμό με τον τηλεγράφο και το ατμόπλοιο έδωσε τη δυνατότητα γεωγραφικής επέκτασης της καπιταλιστικής οικονομίας και εντάθηκαν οι εμπορικές συναλλαγές.

Από οποιαδήποτε άλλη οικονομική δραστηριότητα κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα, η κατασκευή των σιδηροδρόμων έδωσε τη μεγαλύτερη ώθηση στην ανάπτυξη της βαριάς βιομηχανίας στην Ευρώπη. Οι κατασκευαστές των σιδηροδρόμων ήταν οι καλύτεροι

³⁸E. Hobsbawm, «Η Εποχή του Κεφαλαίου, 1848-1875», Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, (1994), σ. 69.

πελάτες της βιομηχανίας. Μάλιστα, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι οι περίοδοι κατασκευής των σιδηροδρόμων αντιστοιχούν πλήρως με τις περιόδους ταχείας εκβιομηχάνισης για κάθε χώρα της Δυτικής Ευρώπης.

Η εκπληκτική επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου στο δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου} διευκολύνθηκε από σημαντικές τεχνικές προόδους, οι οποίες επέτρεψαν να λυθούν κάποια προβλήματα κατασκευής του. Αρχικά, επιτεύχθηκε ο καλύτερος συνδυασμός της απόστασης των γραμμών με την ταχύτητα και την ασφάλεια των τρενών (το 1914 ένα τρένο 225 τόνων είχε μέση ωριαία ταχύτητα 90 χιλιόμετρα). Επίσης, αποτελούσε σοβαρό πρόβλημα η διάβαση των ορεινών όγκων. Με την κατασκευή του κομπρεσέρ (μηχανή που κινείται με πιεσμένο αέρα), επιτεύχθηκε η διάνοιξη σιράγγων. Τέλος, η οργάνωση της βιομηχανίας για την παραγωγή του απαραίτητου τροχαίου υλικού (μηχανές, βαγόνια) αποτελούσε πολύ σοβαρό πρόβλημα, απαιτούσε την κινητοποίηση πολλών κλάδων της μεταλλουργίας και είχε υψηλό κόστος, παρόλα αυτά όμως η παραγωγή του επετεύχθη με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Από όλα τα μεταφορικά μέσα η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων είναι η πιο σημαντική. Το 1850 υπήρχαν σε ολόκληρο τον κόσμο 35.000 χιλιόμετρα σιδηροδρομικών γραμμών και το 1914 έφθαναν το 1.000.000 χιλιόμετρα³⁹. Το 1875 υπήρχαν σε ολόκληρο τον κόσμο 62.000 ατμομηχανές⁴⁰, 112.000 επιβατικά οχήματα και σχεδόν 500.000 φορτηγά οχήματα, τα οποία συνολικά μετέφεραν 1.371.000 επιβάτες και 715.000.000 τόνους εμπορεύματα. Το τρίτο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα ήταν από άποψη ποσότητας η πρώτη πραγματική εποχή του σιδηροδρόμου.

Βέβαια, αυτή η ανάπτυξη δεν ήταν παντού ομοιόμορφη. Η πυκνότητα του σιδηροδρομικού δικτύου ήταν συνάρτηση των διαμορφωμένων αναγκών που υπήρχαν σε κάθε χώρα και περιοχή. Έμφαση και προτεραιότητα δόθηκε στους μεγάλους άξονες, πάνω στους οποίους δικτυώθηκαν οι δευτερεύοντες. Τέλος, κατά προτεραιότητα αναπτύχθηκαν τα δίκτυα τα οποία εξυπηρετούσαν περιφερειακά οικονομικά κέντρα καθώς και μεγάλης σημασίας αγροτικά κέντρα.

Στους πίνακες που ακολουθούν διαπιστώνεται η αύξηση του μήκους του σιδηροδρομικού δικτύου σε ολόκληρο τον κόσμο από το 1840 έως το 1880, καθώς επίσης και η αύξηση του αριθμού των χωρών με σιδηρόδρομο, οι οποίες είχαν περισσότερα από 1.000-10.000 χιλιόμετρα από το 1845 έως και το 1875.

³⁹Β. Κρεμμυδάς, «Εισαγωγή στην Οικονομική Ιστορία της Ευρώπης (16^{ος}-20^{ός} αιώνας)», εκδόσεις Τυπωθήτω, (2006), σ. 305.

⁴⁰Ε. Hobsbawm, «Η Εποχή του Κεφαλαίου, 1848-1875», Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, (1994), σ. 88.

ΜΗΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ (σε χιλιάδες μίλια)

	1840	1850	1860	1870	1880
Ευρώπη	1,7	14,5	31,9	63,3	101,7
Βόρεια Αμερική	2,8	9,1	32,7	56,0	100,6
Ινδία	-	-	0,8	4,8	9,3
Υπόλοιπη Ασία	-	-	-	-	*
Αυστραλασία	-	-	*	1,2	5,4
Λατινική Αμερική	-	-	*	2,2	6,3
Αφρική (με Αίγυπτο)	-	-	*	0,6	2,9
Σύνολο	4,5	23,6	66,3	128,2	228,4

Πηγή: E. Hobsbawm, «Η εποχή του Κεφαλαίου, 1848-1875», Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα, (1994), σ. 88.

*Λιγότερα από 500 μίλια

Η ΠΡΟΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

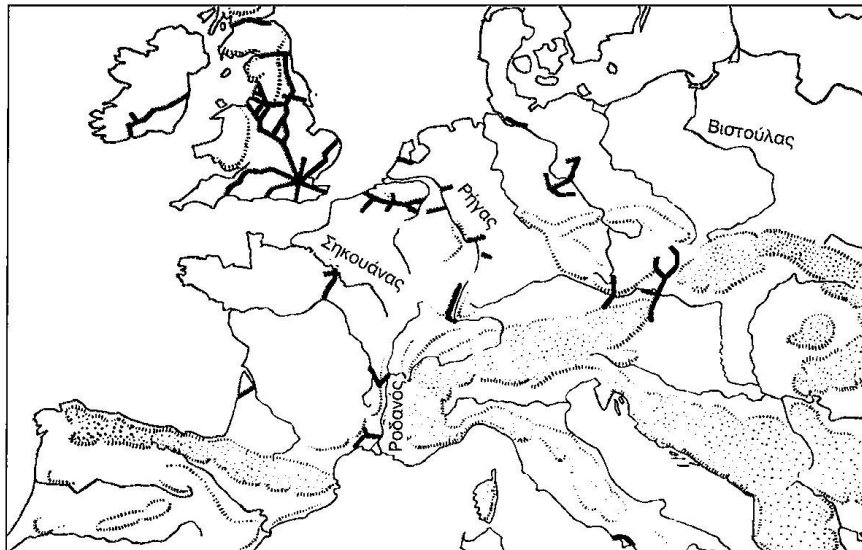
	1845	1855	1865	1875
Αριθμός χωρών στην Ευρώπη με σιδηρόδρομο	9	14	16	18
Με περισσότερα από 1.000 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής	3	6	10	15
Με περισσότερα από 10.000 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής	-	3	3	5
Αριθμός χωρών στη Β. και Ν. Αμερική με σιδηρόδρομο	3	6	11	15
Με περισσότερα από 1.000 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής	1	2	2	6
Με περισσότερα από 10.000 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής	-	1	1	2
Αριθμός χωρών στην Ασία με σιδηρόδρομο	-	1	2	5
Με περισσότερα από 1.000 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής	-	-	1	1
Με περισσότερα από 10.000 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής	-	-	-	1
Αριθμός χωρών στην Αφρική με σιδηρόδρομο	-	1	3	4
Με περισσότερα από 1.000 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής	-	-	-	1
Με περισσότερα από 10.000 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής	-	-	-	-

Πηγή: E. Hobsbawm, «Η εποχή του Κεφαλαίου, 1848-1875», Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα, (1994), σ. 89.

Σε γενικές γραμμές και με τη βοήθεια των πινάκων μπορούμε να πούμε ότι το 1845, εκτός Ευρώπης, η μόνη «υπανάπτυκτη» χώρα που δεν είχε έστω και ένα μίλι σιδηροδρομικής γραμμής ήταν η Κούβα. Το 1855 υπήρχαν σιδηροδρομικές γραμμές και στις πέντε Ηπείρους, αν και στη Νότια Αμερική (Βραζιλία, Χιλή, Περού) και στην Αυστραλία ήταν ελάχιστες. Το 1865 η Ν. Ζηλανδία, το Μεξικό, η Αλγερία και η Ν. Αφρική είχαν αποκτήσει τους πρώτους σιδηροδρόμους και το 1875 η Βραζιλία, η Αργεντινή, το Περού και η Αίγυπτος είχαν ένα σιδηροδρομικό δίκτυο μήκους περίπου 1.000 μιλίων.

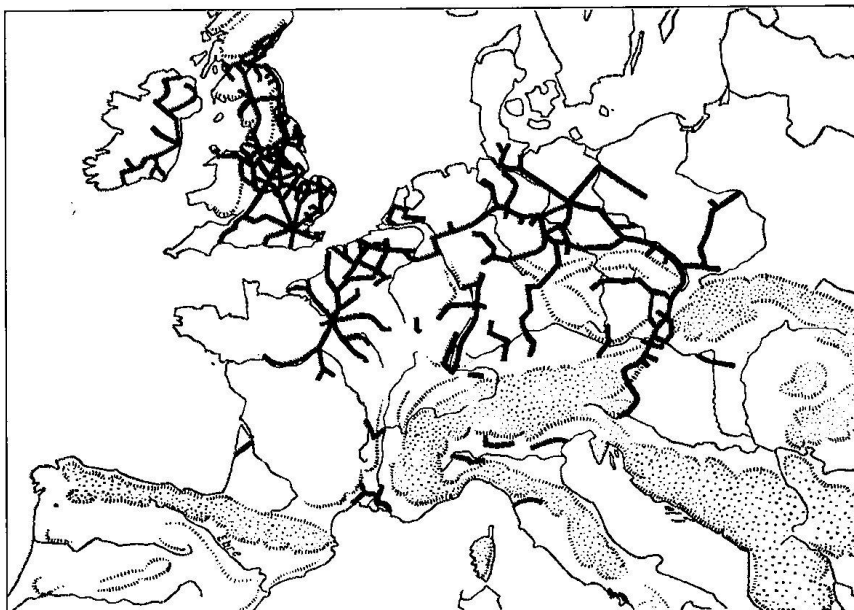
Θα ήταν σκόπιμο μέσα από χάρτες να δείξουμε την αύξηση και την εξέλιξη του σιδηροδρομικού δικτύου της Ευρώπης από το 1840 έως το 1880.

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΤΟ 1840



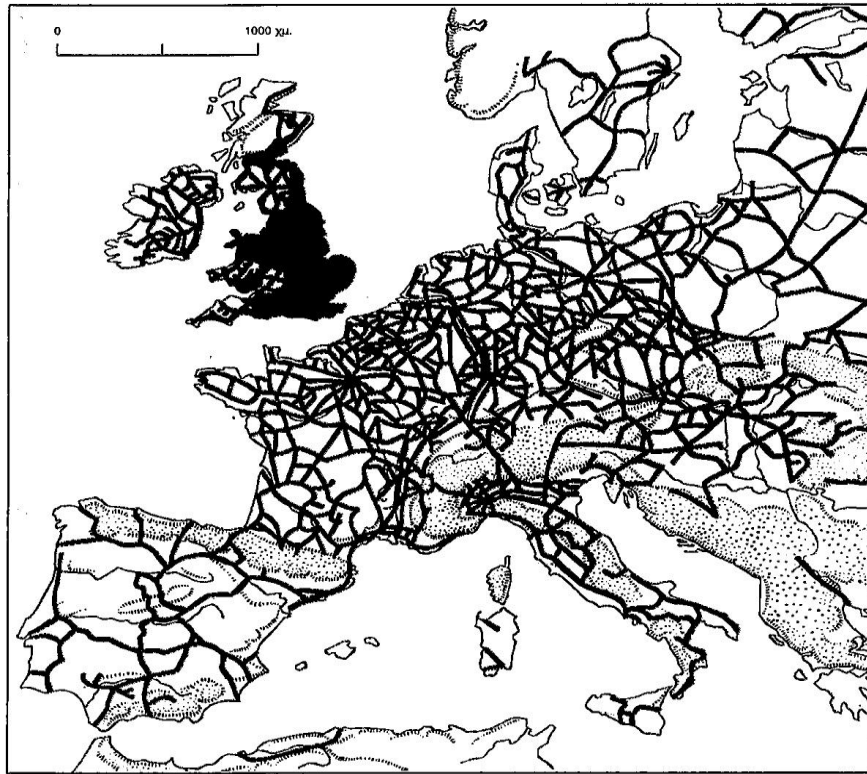
Πηγή: J. Lesourd, C. Gerard, «Histoire économique XIX-XX siècles», (1963), σ. 256.

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΤΟ 1850



Πηγή: J. Lesourd, C. Gerard, «Histoire économique XIX-XX siècles», (1963), σ. 256.

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΤΟ 1880



Πηγή: J. Lesourd, C. Gerard, «Histoire économique XIX-XX siècles», (1963), σ. 257.

Ανάμεσα στο 1860 και το 1910 το ευρωπαϊκό δίκτυο των σιδηροδρομικών μεταφορών αυξήθηκε από 40.000 χιλιόμετρα σε 330.000 χιλιόμετρα. Οι τεχνικές πρόοδοι που σημειώθηκαν σε ότι αφορά την ισχύ, τους χειρισμούς, την πέδηση, τη σήμανση επέτρεψαν στους επιβατικούς συρμούς να αναπτύσσουν μέση ωριαία ταχύτητα 75 χιλιομέτρων και στις εμπορικές αμαξοστοιχίες των 200 τόνων μία μέση ωριαία ταχύτητα 60 χιλιομέτρων. Με αυτήν την επανάσταση των σιδηροδρομικών μεταφορών επιτράπηκε η μείωση του χρόνου κάλυψης των αποστάσεων, η μείωση του κόστους και η αύξηση της ροής των εμπορευμάτων και των ταξιδιωτών, τονώνοντας παράλληλα τους τομείς της μεταλλουργίας, των ορυχείων και των δημοσίων έργων⁴¹.

Μελετώντας την οικονομική και βιομηχανική ανάπτυξη του Βελγίου διαπιστώνουμε ότι από το 1830 (έτος ανεξαρτησίας του Βελγίου) και μετά η κυβέρνηση του νέου κράτους κατά τη διάρκεια της βασιλείας του Λεοπόλδου Α΄⁴², έλαβε μέτρα ενθάρρυνσης του

⁴¹Serge Berstein, Milza Pierre, «Ιστορία της Ευρώπης, Η Ευρωπαϊκή Συμφωνία και η Ευρώπη των Εθνών 1815-1919», τόμος 2, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, (1997), σ. 167.

⁴²Denis Richards, «Ιστορία της Σύγχρονης Ευρώπης, 1789-2000», εκδόσεις Παπαδήμας, (2001), σ. 329.

εμπορίου και της βιομηχανίας. Έτσι, μεταξύ των άλλων πάρθηκε και η απόφαση χρηματοδότησης της κατασκευής των σιδηροδρομικών δικτύων. Τα έργα κατασκευής ξεκίνησαν το 1833 και το 1835 τέθηκε σε λειτουργία η σιδηροδρομική γραμμή Βρυξέλλες - Μαλιν. Το 1844 ολοκληρώθηκε η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου του Βελγίου, το οποίο κάλυπτε τους κυρίους δρόμους προς τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ολλανδία και προς τα λιμάνια σύνδεσης με τη Μεγάλη Βρετανία, με το σύστημα Sea-Link. Το σύστημα Sea-Link αφορούσε τη σύνδεση της θαλάσσιας με τη χερσαία συγκοινωνία. Το κόστος κατασκευής του βελγικού σιδηροδρομικού δικτύου ανά χιλιόμετρο ανήλθε στις 16.500 λίρες στερλίνες. Το μεγάλο κόστος κατασκευής χρηματοδοτήθηκε σχετικά εύκολα από ιδιωτικές εταιρείες, εξαιτίας του ανοίγματος των αγορών της Γαλλίας και της Γερμανίας προς τους Βέλγους βιομήχανους με τις νέες σιδηροδρομικές συνδέσεις.

Οι Βέλγοι κατασκευαστές των σιδηροδρόμων ήταν υποχρεωμένοι να εισάγουν τον αρχικό εξοπλισμό από τη Μεγάλη Βρετανία όμως, οι Βέλγοι προμηθευτές σταδιακά ανέπτυξαν τις βιομηχανίες τους αρκετά, με αποτέλεσμα να κατορθώσουν να παράγουν σιδηροτροχιές, βαγόνια, ατμάμαξες και άλλα είδη εξοπλισμού.

Τελικά, το 1870 ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο του Βελγίου περιήλθε υπό κρατικό έλεγχο. Από το 1850 έως το 1914 το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου στο Βέλγιο περίπου δεκαπλασιάστηκε από 800 χιλιόμετρα που ήταν σε 8.800 χιλιόμετρα⁴³.

Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε ότι η υπεροχή του Βελγίου στην πρώτη εκβιομηχάνιση της Ηπειρωτικής Ευρώπης χρονολογείται από τη φάση της κατασκευής των σιδηροδρόμων.

Η επόμενη χώρα η οποία απέκτησε πείρα αξιολογής βιομηχανικής εξέλιξης ήταν η Γαλλία. Για τη Γαλλία ο «αιώνας» των σιδηροδρόμων ξεκίνησε το 1845.

Η βαθμιαία σύνδεση των διαφόρων αγροτικών περιοχών της Γαλλίας με τους σιδηροδρόμους, βοήθησε στην εξειδίκευση της αγροτικής παραγωγής κατά περιοχές. Στις νότιες περιοχές της χώρας αναπτύχθηκε η ελαιοπαραγωγή, η αμπελουργία και η παραγωγή φρούτων και λαχανικών. Στις κεντρικές περιοχές της Γαλλίας κυριάρχησε η παραγωγή δημητριακών. Τέλος, στις βόρειες περιοχές οι αγρότες, λόγω της χαμηλής αποδοτικότητας της γεωργίας, στράφηκαν στην κτηνοτροφία και την τυροκομία.

Οι βασικές σιδηροδρομικές γραμμές ξεκίνησαν από το Παρίσι προς έξι κύριες κατευθύνσεις. Η κατασκευή όλων των σιδηροδρομικών γραμμών έγινε με μία μορφή μικτής επιχείρησης, δημόσιας και ιδιωτικής. Συγκεκριμένα, το κράτος (η δημόσια εταιρεία) προσέφερε τη γη και το βασικό οδόστρωμα των γραμμών και επιπλέον

⁴³B. Κρεμμυδάς, «Εισαγωγή στη Οικονομική Ιστορία της Ευρώπης (16^{ος}-20^{ός} αιώνας)», εκδόσεις Τυπωθήτω, (2006), σ. 308.

αποφάσιζε για τη γεωγραφική κατανομή ολόκληρου του έργου, για τα μεταφορικά έξοδα και τους κανόνες ασφαλείας. Οι ιδιωτικές εταιρείες διέθεταν τα οχήματα, το προσωπικό υπηρεσίας των σιδηροδρόμων και το προσωπικό για τις εισπράξεις. Κατά τη διάρκεια κατασκευής των σιδηροδρόμων εκδηλώθηκε μεγάλη ζήτηση που αφορούσε γαλλικές σημαντικές καινοτομίες⁴⁴ σχετικά με την κατασκευή ατσαλιού και την αποψωφοποίηση. Οι σιδηρόδρομοι απορρόφησαν το μεγαλύτερο μέρος παραγωγής ατσαλιού με τις συγκεκριμένες νέες μεθόδους. Γενικότερα, στη Γαλλία η ανάπτυξη της τεχνολογίας, της κατασκευής γεφυρών, της τεχνολογίας φωτισμού και ενέργειας προήλθε από την κατασκευή σιδηροδρόμων.

Το 1850 στη Γαλλία είχαν κατασκευαστεί 2.000 χιλιόμετρα σιδηροδρομικού δικτύου, ενώ το 1870 11.000 χιλιόμετρα. Τελικά το Φεβρουάριο του 1899 λειτούργησαν οι έξι κύριες κατευθύνσεις.

Σύμφωνα με στατιστικές μελέτες, στο τέλος του 1900 16.000.000 Παριζιάνοι ταξίδεψαν με το τραίνο του Παρισιού.

Το 1909 μία ιδιωτική εταιρεία ανέλαβε την κατασκευή δύο σιδηροδρομικών γραμμών: μία βόρεια και μία νότια από το Παρίσι. Οι συγκεκριμένες γραμμές το 1929 αποτέλεσαν μέρος του μετρό του Παρισιού στη γραμμή 12 Portede la Chapelle και Mairie d' Issy και στη γραμμή 13 Châtillon - Montrouge και Saint Denis - Université.

Το 1934 δεκατρείς σιδηροδρομικές γραμμές είχαν ολοκληρωθεί⁴⁵.

Ο σιδηρόδρομος για τη Γαλλία αποτελούσε ένα νευραλγικό μεταφορικό σύστημα, γεγονός που επιβεβαιώνεται αν λάβουμε υπόψη μας την αύξηση του τροχαίου υλικού, την αύξηση του εθνικού προϊόντος και της αξίας των μετοχών των σιδηροδρόμων. Συγκεκριμένα, από το 1853 που υπήρχαν 1.222 ατμομηχανές και 26.000 βαγόνια, το 1913 έφθασαν τις 14.344 ατμομηχανές και τα 425.000 βαγόνια. Οι άνθρωποι οι οποίοι εργάζονταν στο σιδηροδρομικό δίκτυο από 31.693 που ήταν το 1850 έφθασαν τις 360.000 το 1913.

Το 1907 η αξία των μετοχών των σιδηροδρόμων στο Χρηματιστήριο του Παρισιού ήταν πάνω από 18 δισεκατομμύρια φράγκα. Το 1913 το εθνικό προϊόν έφθασε τα 750 εκατομμύρια φράγκα, ενώ το 1840 ήταν μόλις 4,6 εκατομμύρια φράγκα. Τέλος, διαπιστώνουμε ότι η Γαλλία είχε πολλά κέρδη τα οποία προέρχονταν από την εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου (2 δισεκατομμύρια φράγκα έσοδα, 1250 εκατομμύρια φράγκα έξοδα). Παρόλα, όμως, τα υψηλά κέρδη από τον ενδοχώριο σιδηροδρομικό δίκτυο, οι Γάλλοι ενδιαφέρονταν και για άλλους παγκόσμιους

⁴⁴Όπως η μέθοδος Bessemer και η μέθοδος Martin.

⁴⁵Ivan Berend, «An Economic History of Twentieth- Century Europe», εκδόσεις Gutenberg, (2006), σ. 18.

σιδηροδρόμους. Κατείχαν ήδη τον κινέζικο σιδηρόδρομο Γιουνάν και ενδιαφέρονταν και για το σιδηροδρομικό δίκτυο της Συρίας.

Έως το 1870 η Γερμανία άνηκε στην ομάδα των βιομηχανικά εξελισσόμενων χωρών, ωστόσο εξαιτίας της πολιτικής διάσπασης που επικρατούσε στη χώρα, υπήρχε καθυστέρηση στη βιομηχανική πρόοδο. Η καθυστέρηση αυτή θα ήταν μεγαλύτερη εάν δεν υπήρχε η βαθμιαία επέκταση της Τελωνειακής Ένωσης στα πιο πολλά από τα κρατίδια της πολιτικά πολυδιασπασμένης χώρας, μεταξύ του 1834 και 1844. Παρόλη, όμως, την Τελωνειακή Ένωση, την πιο ισχυρή βοήθεια στο εμπόριο την προσέφερε η κατασκευή σιδηροδρόμων.

Η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή κατασκευάστηκε στη Βαυαρία το 1835 και η δεύτερη το 1839, η οποία ένωνε τη Λειψία με τη Δρέσδη. Η γραμμή Λειψία - Δρέσδη⁴⁶ στη Σαξονία εξυπηρετούσε τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της πολύ κόσμο και μάλιστα, σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία, τον πρώτο χρόνο μετέφερε 412.000 επιβάτες. Οι πρώτες σιδηροδρομικές γραμμές στο εσωτερικό των γερμανικών ηγεμονιών κατασκευάστηκαν με ιδιωτικά κεφάλαια, αλλά μετά την ενοποίηση το κράτος και ιδιαίτερα ο στρατός έπαιξαν κυρίαρχο ρόλο στην ανάπτυξη και τη λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος.

Οι γερμανικοί σιδηρόδρομοι ήταν πιο λιτοί από τους αγγλικούς και το κόστος λειτουργίας τους ήταν πολύ χαμηλότερο από οποιασδήποτε άλλης χώρας.

Εξαιτίας κυρίως των σιδηροδρόμων, η Γερμανία κατόρθωσε να αναπτυχθεί οικονομικά κατά τη διάρκεια των ετών 1850-1870. Τα ομόσπονδα κράτη της Γερμανίας είχαν ήδη αναπτύξει από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα τους αναγκαίους βιομηχανικούς πόρους προκειμένου να στηρίξουν την εγχώρια κατασκευή των σιδηροδρόμων⁴⁷. Οι Γερμανοί επενδυτές δεν περιορίζονταν μόνο σε επενδύσεις στους εγχώριους σιδηροδρόμους. Ενδιαφέρονταν για τους σιδηροδρόμους της Βενεζουέλας, του Μεξικού, της Αργεντινής, της Κίνας και κυρίως για το σιδηρόδρομο της Βαγδάτης (Bagdad - Bahn), ο οποίος εξελίχθηκε, στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, σε μεγάλη επιχείρηση. Ο σιδηρόδρομος Bagdad - Bahn αποτελείτο από 4.000 χιλιόμετρα σιδηροδρομικές γραμμές, οι οποίες εξοπλίζονταν με γερμανικό τροχαίο υλικό. Τέλος, οι Γερμανοί είχαν την άδεια εκμετάλλευσης των ορυχείων σε ένα διάδρομο 30 χιλιομέτρων εκατέρωθεν της σιδηροδρομικής γραμμής.

⁴⁶Denis Richards, *Ιστορία της Σύγχρονης Ευρώπης, 1789-2000*», εκδόσεις Παπαδήμας, (2001), σ. 333.

⁴⁷Shepard Clough, Richard Rapp, *Ευρωπαϊκή Οικονομική Ιστορία, Η Οικονομική Ανάπτυξη του Δυτικού Πολιτισμού*», τόμος Β', εκδόσεις Παπαζήση, (1980), σ. 427.

Στη Μεγάλη Βρετανία, στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, λειτουργούσαν διακόσιες περίπου ιδιωτικές επιχειρήσεις σιδηροδρόμου, οι οποίες, λόγω του ανταγωνισμού, μείωσαν στα χαμηλότερα δυνατά επίπεδα τις τιμές μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών. Η πολιτική, όμως, αυτή οδήγησε σε καταστροφικές συνέπειες το σιδηρόδρομο. Πολλές από τις εταιρείες σιδηροδρόμων χρεοκόπησαν, ενώ παράλληλα υπήρξε πτώση των βιομηχανικών αξιών και επικράτησε αβεβαιότητα. Πολύ αργότερα, υπήρξε βελτίωση των βρετανικών σιδηροδρομικών μεταφορών και μάλιστα επετεύχθη ταχύτερη μεταφορά τεράστιων ποσοτήτων άνθρακα προς τις βιομηχανίες και τα λιμάνια, απ' όπου αυτός εξάγονταν σε άλλες χώρες. Τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Μεγάλης Βρετανίας απορρόφησαν για τη λειτουργία τους τεράστιες ποσότητες σιδήρου, ξύλου και κάρβουνου, η δε βιομηχανική ανάπτυξη είχε ως συνέπεια τη ραγδαία αύξηση του αριθμού της εργατικής τάξης και τη δημιουργία νέων μορφωμάτων της, όπως οι σιδηροδρομικοί, που ήδη το 1850 έφθαναν στη Μεγάλη Βρετανία τους 50.000 εργαζόμενους.

Η Μεγάλη Βρετανία έπαιξε πολύ σπουδαίο ρόλο στην κατασκευή των σιδηροδρομικών δικτύων, καθώς επίσης και στην εκβιομηχάνιση, του Βελγίου, της Γαλλίας και της Γερμανίας, λόγω της τεχνογνωσίας αλλά και των πλουτοπαραγωγικών πηγών της.

Από το 1845 έως το 1875 διαπιστώνουμε μία πολύ μεγάλη άνοδο των εξαγωγών της Μεγάλης Βρετανίας, τόσο του σιδηροδρομικού υλικού όσο και του μηχανικού εξοπλισμού, με μία εξαίρεση στις εξαγωγές του σιδήρου και του χάλυβα από το 1856 έως το 1865. Πράγματι, από το 1845 έως το 1849 οι εξαγωγές σε σίδηρο και χάλυβα ήταν 1.291 τόνοι, ενώ από το 1850 έως το 1854 έφθασαν τις 2.846 τόνους. Τις πενταετίες 1856-1860 και 1861-1865 υπήρξε μία μείωση των εξαγωγών σιδήρου και χάλυβα από 2.846 τόνους (1850-1854) σε 2.333 και 2.067 τόνους, αντίστοιχα. Από το 1866 και μέχρι το 1870 οι εξαγωγές και πάλι αυξήθηκαν, φθάνοντας τους 3.809 τόνους. Τέλος, την πενταετία 1870-1875 οι εξαγωγές χάλυβα και σιδήρου έφθασαν τους 4.040 τόνους.

Για τις εξαγωγές του βρετανικού μηχανικού εξοπλισμού δεν ίσχυσε ότι και στις εξαγωγές του σιδηροδρομικού υλικού, δηλαδή στις εξαγωγές του χάλυβα και του σιδήρου. Από το 1845 έως και το 1875 οι εξαγωγές των μηχανημάτων αυξάνονταν συνεχώς: 1845-1849 4.900 τόνοι, το 1850-1854 8.600 τόνοι, το 1856-1860 17.700 τόνοι, το 1861-1865 22.700 τόνοι, το 1866-1870 24.900 τόνοι και, τέλος, το 1870-1875 44.100 τόνοι.

Αξίζει να αναφέρουμε ότι για τη Μεγάλη Βρετανία τα έσοδα από τα κεφάλαια που επενδύονταν στις άλλες χώρες έφθαναν τα 2,5 δισεκατομμύρια φράγκα στην τελευταία δεκαετία του 19^{ου} αιώνα και τα 5 δισεκατομμύρια φράγκα ανάμεσα στο 1911 και 1913. Οι Βρετανοί κεφαλαιούχοι κατείχαν ομολογίες ξένων σιδηροδρόμων αξίας 38

δισεκατομμυρίων φράγκων⁴⁸. Κατασκεύασαν περισσότερα από 100.000 χιλιόμετρα σιδηροδρομικών γραμμών στις Ινδίες και στον Καναδά. Επιπλέον, στη Νότια Αμερική ήλεγχαν τα εννέα δέκατα του σιδηροδρομικού δικτύου της Αργεντινής. Μάλιστα, στην Αργεντινή προμήθευσαν τα κεφάλαια, κατασκεύασαν τις γραμμές, επέβαλαν το βρετανικό τροχαίο υλικό και την κατανάλωση άνθρακα.

Τέλος, στη Βραζιλία οι Βρετανοί κεφαλαιούχοι ήλεγχαν σχεδόν τα τέσσερα πέμπτα των σιδηροδρόμων και παράλληλα οι βρετανικές επιχειρήσεις είχαν το δικαίωμα να παίζουν εξέχοντα ρόλο στις φυτείες του καφέ.

Η σπουδαιότητα και η σημασία του σιδηροδρόμου σε ολόκληρο τον κόσμο σκιαγραφούνται μέσα από την τέχνη. Χαρακτηριστικό είναι το συγγραφικό έργο του Ιούλιου Βερν «Ο γύρος του κόσμου σε ογδόντα ημέρες», στο οποίο ο ήρωας του μυθιστορήματος, Φιλέας Φογκ, με κύριο μεταφορικό μέσο το σιδηρόδρομο και δευτερεύον το πλοίο, με αφετηρία το Λονδίνο θα συνέχιζε στο Μπρίντιζι, στη διώρυγα του Σουέζ, στη Βομβάη, θα διέσχιζε την Ευρώπη, το Χονγκ Κονγκ, τη Γιοκοχάμα, το Σαν Φρανσίσκο, τη Νέα Υόρκη, το Λίβερπουλ και από εκεί με το σιδηρόδρομο θα επέστρεφε στο Λονδίνο. Αν το ταξίδι αυτό γινόταν πριν το 1848, πριν δηλαδή την κατασκευή των σιδηροδρομικών δικτύων στην Ευρώπη, θα έπρεπε να γίνει σχεδόν ολόκληρο δια θαλάσσης, εφόσον η ηπειρωτική Ευρώπη δε διασχιζόταν ακόμη από σιδηροδρομικές γραμμές και μόνο στις Η.Π.Α υπήρχε ο σιδηρόδρομος.

Η επίδραση των σιδηροδρόμων στο γενικό επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης, είναι πολύ μεγάλη στις Η.Π.Α. Το 1830 από 40 μίλια που είναι το μήκος των σιδηροτροχιών της χώρας, αυξήθηκαν σε 9.022 το 1850 και το 1860 έφθασαν τα 31.246 μίλια. Παράλληλα, με την εγκατάσταση των νέων σιδηροτροχιών παρατηρείται και γρήγορη εξάπλωση της παραγωγής σιτηρών, στις δυτικές κυρίως πολιτείες. Οι σιδηρόδρομοι συνετέλεσαν ακόμη, στη μεταφορά μεταναστών προς τα δυτικά, που από εκεί παραλάμβαναν χιλιάδες τόνους σταριού και δεκάδες χιλιάδες μεγάλου μεγέθους ζώα.

Συμπερασματικά, λοιπόν, ο γύρος του κόσμου το 1848, με τις ευνοϊκότερες συνθήκες θα γινόταν περίπου σε έντεκα μήνες, δηλαδή περίπου τέσσερις φορές περισσότερο (χωρίς τις σταθμεύσεις στα λιμάνια) από ότι έκανε ο ήρωας του μυθιστορήματος Φιλέας Φογκ.

Ολοκληρώνοντας την πραγμάτευση του κεφαλαίου αυτού πρέπει να επισημάνουμε ότι στον τομέα των μεταφορών η πραγματική αλλαγή έγινε στην ξηρά χάρη στο σιδηρόδρομο, όχι μόνο εξαιτίας της αύξησης της ταχύτητας που μπορούσαν τεχνικά να πετύχουν οι ατμομηχανές, αλλά και εξαιτίας της επέκτασης του σιδηροδρομικού

⁴⁸F. Dreyfus, Roland Marx, Raymond Poidevin, «Γενική Ιστορία της Ευρώπης, Η Ευρώπη από το 1789 μέχρι το 1848», τόμος 5, εκδόσεις Παπαζήση, (1990), σ. 209.

δικτύου. Πράγματι, το 1848 οι σιδηρόδρομοι ταξίδευαν πολύ πιο αργά από τους σιδηροδρόμους της δεκαετίας του 1870 και του 20^{ου} αιώνα, γενικότερα.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο σιδηρόδρομος της γραμμής Λονδίνο - Χόλιχεντ⁴⁹, ο οποίος το 1870 έκανε τη διαδρομή σε οκτώμισι ώρες, ενώ το 1974 κάλυπτε τη διαδρομή μόνο σε πέντε ώρες.

Καταλήγοντας θα πρέπει να σημειώσουμε ότι όταν δίνει πλέον τη θέση του ο 19^{ος} αιώνας στον 20^ό, οι σημαντικότερες χώρες του πλανήτη έχουν ένα αρκετά ικανοποιητικό σιδηροδρομικό δίκτυο μεταφοράς, τόσο των εμπορευμάτων όσο και των επιβατών. Είναι βέβαιο λοιπόν, μετά από όλα όσα αναφέραμε προηγουμένως, ότι ο καταμερισμός της εργασίας σε παγκόσμια κλίμακα και η δημιουργία παγκόσμιας αγοράς θα ήταν αδύνατες χωρίς την ανάπτυξη που γνώρισαν γενικά οι μεταφορές και ειδικότερα οι σιδηρόδρομοι το 19^ο αιώνα και στις αρχές του 20^{ου}.

Σε παγκόσμιο επίπεδο οι επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές μετά το 1974 εμφάνισαν σημαντικό μεταφορικό έργο στην Κίνα, την Ιαπωνία, την Ινδία, μικρότερο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τη Ρωσία και την Ουκρανία και πολύ μικρό στις Η.Π.Α.⁵⁰.

Η κατάσταση εμφανίζεται διαφορετική στις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές με σημαντικό μεταφορικό έργο στις Η.Π.Α, την Κίνα, τη Ρωσία και αισθητά μικρότερο στην Ινδία, την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ουκρανία.

Με τις μαζικές, όμως, επενδύσεις των κυβερνήσεων, των περισσότερων από τις προαναφερθείσες χώρες, στους δρόμους και στις αεροπορικές μεταφορές δημιουργήθηκαν ανταγωνιστικά μεταφορικά μέσα προσαρμοσμένα στις νέες μεταφορικές ανάγκες, με αποτέλεσμα ο σιδηρόδρομος να βρεθεί απροετοίμαστος στις νέες συνθήκες. Ελάχιστα πια κεφάλαια κατευθύνονταν στην έρευνα και την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων. Από το 1970 οι γαλλικοί σιδηρόδρομοι ερευνούν την κατεύθυνση των υψηλών ταχυτήτων επιβατικών μεταφορών και καταλήγουν στο T.G.V. (Train à Grande Vitesse), ενώ το 1982 η Παγκόσμια Τράπεζα ορίζει το σιδηροδρομικό πρόβλημα. ακολουθούν πολλές μελέτες με την πιο χαρακτηριστική αυτή της Boozallen & Hamilton Inc., η οποία προσδιορίζει τον κύκλο των κρίσεων του σιδηροδρομικού ζητήματος. Συνοπτικά μπορούμε να πούμε ότι τα προβλήματα που προκύπτουν είναι τα ανεπαρκή κεφάλαια, η παλαίωση των σιδηροδρομικών γραμμών και του τροχαίου υλικού, οι χαμηλές ταχύτητες, η μείωση της ζήτησης, η δυσκολία σε προσαρμογή νέων αναγκών μεταφοράς και ο υπερβολικός αριθμός προσωπικού.

⁴⁹E. Hobsbawm, «*Η Εποχή του Κεφαλαίου, 1848-1875*», Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης (1994), σ. 87.

⁵⁰B. Προφυλλίδης, «*Οικονομική των Μεταφορών*», Γ' Έκδοση, εκδόσεις Παπασωτηρίου, (2004), σ. 22.

Η αποκορύφωση της καταστροφικής πορείας του σιδηροδρόμου ήταν το χρέος των ιαπωνικών σιδηροδρόμων, το οποίο πριν από την προσπάθεια εξυγίανσής του το 1987, έφθανε το 10% του συνολικού ιαπωνικού Α.Ε.Π.

Προσπάθειες εκσυγχρονισμού του σιδηροδρόμου έγιναν σε πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στις Η.Π.Α., στον Καναδά, στην Ιαπωνία, στην Αυστραλία και σε αναπτυσσόμενες χώρες όπως Αργεντινή, Χιλή, Κορέα, Καμερούν, Γκαμπόν και Σενεγάλη.

Στις Η.Π.Α. το 1980 ψηφίζεται η νομοθετική μεταρρύθμιση του Jimmy Carter γνωστή ως Staggers Rail Act, η οποία πρακτικά απελευθέρωνε το σιδηρόδρομο εκτός των περιοχών που είχε μονοπώλιο. Οι μη αποδοτικές γραμμές μπορούσαν εύκολα να εγκαταλειφθούν και επιτρέπονταν ευκολότερα οι συγχωνεύσεις. Ενώ παλαιότερα απαγορευόταν οι σιδηρόδρομοι να προσφέρουν πλήρεις μεταφορικές υπηρεσίες χρησιμοποιώντας κάθε συμπληρωματικό μέσο, με τη νομοθετική μεταρρύθμιση του Jimmy Carter επιτράπηκε. Μεγάλος αριθμός περιφερειακών γραμμών δόθηκε σε μικρότερες εταιρείες ιδιωτικού χαρακτήρα με χαμηλότερο κόστος και ευέλικτα σχήματα εργασιακών σχέσεων.

Στις Η.Π.Α. δημιουργήθηκαν σοβαρές δομικές αλλαγές με συγχωνεύσεις και αποσχίσεις αλλά και αφήνοντας το νόμο περί ανωνύμων εταιρειών να λειτουργήσει εξυγιαντικά κυρίως στις πτωχεύσεις. Έγιναν αλλαγές ιδιοκτησίας με κρατικοποιήσεις και επανιδιωτικοποιήσεις των σιδηροδρόμων Penn Central/ Conrail, της CN και κρατικοποίηση των εθνικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η νομοθετική μεταρρύθμιση του Jimmy Carter διαχώρισε το κράτος από το σιδηρόδρομο, εξυγίανε και εξορθολογικοποίησε την απελευθερωμένη αγορά. Ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε στην αντί-τραστ πολιτική.

Στην Ιαπωνία οι εθνικοί σιδηρόδρομοι JNR⁵¹ (Japanese National Railways), είχαν μία πορεία διαρκών αλλαγών, δύο εσωτερικών και τεσσάρων ευρύτερου χαρακτήρα, οι οποίες οδήγησαν στην ιδιωτικοποίησή τους με απόφαση της κυβερνήσεως από το 1986, η οποία ολοκληρώθηκε το 1999 σε τρεις γεωγραφικά αυτόνομες εταιρείες. Τα συσσωρευμένα χρέη τα ανέλαβε το κράτος και σταμάτησε να επιδοτεί άμεσα τον τομέα αυτό. Ο σχεδιασμός των αλλαγών υλοποιήθηκε από ανεξάρτητο όμιλο συμβούλων, προκειμένου να μην υπάρχουν πολιτικές παρεμβολές. Στην αρχή της ιδιωτικοποίησης η διοίκηση αντικαταστάθηκε με άλλη που ήταν πλήρως σύμφωνη με την ιδιωτικοποίηση. Οι νέες εταιρείες προσφέρθηκαν χρηματοοικονομικά καθαρές και ξεκίνησαν από το μηδέν.

Στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες της Λατινικής Αμερικής και της Αφρικής οι προσπάθειες εκσυγχρονισμού έγιναν, είτε υπό την αιγίδα μεγάλων διεθνών συμβούλων,

⁵¹Ι. Μουρμούρης, «Οικονομική των Μεταφορών, Ανάπτυξη, Επένδυση, Διοίκηση και Εφαρμογές», εκδόσεις Σταμούλη, (2006), σ. 42.

είτε θεωρήθηκαν ως μονόδρομος από τις κυβερνήσεις τους με τις παραινήσεις της Παγκόσμιας Τράπεζας. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα πέτυχε στο βαθμό που υπήρχε η απαραίτητη τεχνικοοικονομική εμπειρία και σαφήνεια στις συμφωνίες παραχώρησης. Οι παραχωρήσεις που γίνονταν ήταν μακροχρόνιες τριάντα έως πενήντα χρόνια, με αποτέλεσμα να ακυρώνουν την ανταγωνιστική διαδικασία.

Οι ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι προσπάθησαν να αλλάξουν, εμπεριέχοντας σχήματα πολλαπλής διαχείρισης της υποδομής με κάθε μορφή ιδιοκτησίας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση προσπάθησε να αναδομήσει τις μεταφορές σε διάρκεια δεκαπέντε χρόνων, με την εφαρμογή οδηγιών και νομοθετικών πακέτων. Συγκεκριμένα, το 1991 ψηφίστηκε η οδηγία 91/440 για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και υπήρξε ουσιαστική διαδικασία της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής μεταρρύθμισης. Κύριος στόχος της νομοθετικής μεταρρύθμισης της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν να φέρει οικονομικό εξορθολογισμό και αποτελεσματικότητα στους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους με την απελευθέρωση της αγοράς.

Πριν από την οδηγία 91/440 οι εθνικοί σιδηρόδρομοι σε όλα τα κράτη-μέλη ήταν κρατικής ιδιοκτησίας, υπήρχε έλλειψη διαφάνειας στη λειτουργία τους και αυξάνονταν συνεχώς τα ελλείμματα. Ο σιδηροδρομικός τομέας ήταν μονοπωλιακός, απαγορεύοντας την είσοδο νέων εταιρειών στον κλάδο. Στις περισσότερες χώρες οι εθνικοί σιδηρόδρομοι ήταν προέκταση της κρατικής κυβερνητικής διοίκησης. Οι σιδηρόδρομοι ήταν Δ.Ε.Κ.Ο. και αντιμετωπίζονταν ως χώροι κοινωνικής προσφοράς και κάλυψης εργασιών ή και κατασκευαστικών έργων, παρά ως μεταφορικές εταιρείες.

Προκειμένου να επιτευχθεί ο κύριος στόχος της οδηγίας θα έπρεπε να διαχωριστούν οι σιδηρόδρομοι πλήρως από το κράτος και να αντιμετωπιστούν ως εμπορικά νομικά πρόσωπα με βιώσιμα χρηματοοικονομικά μεγέθη, καθώς επίσης και να διαχωριστούν οι σιδηροδρομικές δραστηριότητες σε εκείνες που έχουν φυσικό μονοπωλιακό χαρακτήρα (δίκτυο υποδομής) και σε εκείνες που επιζητούνται από νέες εταιρείες (εκμετάλλευση των τραίνων και της μεταφοράς). Τέλος, θα έπρεπε το σιδηροδρομικό δίκτυο, λόγω της μονοπωλιακής του θέσης, να ρυθμίζεται από κανόνες λειτουργίας και πρόσβασης, οι οποίες δε θα στρέβλωναν τις διαδικασίες ελεύθερου ανταγωνισμού και ισότιμης πρόσβασης.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση από το 1991 και μετά, προκειμένου να υλοποιήσει όλα τα παραπάνω έκανε τρία νομοθετικά πακέτα⁵². Το πρώτο νομοθετικό πακέτο περιελάμβανε τρεις ευρωπαϊκές οδηγίες 2001/12, 2001/13 και 2001/14, οι οποίες ψηφίστηκαν το Φεβρουάριο του 2001 και τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης έπρεπε να τις εφαρμόσουν από τις 15 Μαρτίου του 2008.

⁵²Ι. Μουρμούρης, «Οικονομική των Μεταφορών, Ανάπτυξη, Επένδυση, Διοίκηση και Εφαρμογές», εκδόσεις Σταμούλη, (2006), σσ. 31-32.

Η οδηγία 2001/12 συμπληρώνει και αποσαφηνίζει την 91/440 για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και εμπεριέχει τις βασικές αρχές διαχωρισμού από το κράτος. Η οδηγία 2001/13 συμπληρώνει και αντικαθιστά την οδηγία 95/18 και αφορά τους κανόνες αδειοδότησης των εταιρειών που ενδιαφέρονται για την σιδηροδρομική εκμετάλλευση. Η οδηγία 2001/14 συμπληρώνει και αποσαφηνίζει όλες τις λεπτομέρειες για τη διαχείριση της υποδομής, όπως αυτές προδιαγράφονται στην οδηγία 2001/12. Επίσης, ασχολείται με θέματα τελών και κατανομής χωρητικότητας.

Το δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο ψηφίστηκε στις 29 Απριλίου του 2004 από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Στόχος του ήταν να δημιουργήσει μία τεχνικά και νομικά ενιαία και ολοκληρωμένη σιδηροδρομική ευρωπαϊκή περιοχή. Στο πακέτο αυτό εμπεριέχονται τέσσερις νομοθετικές ενότητες: **α.** Ο κανονισμός 881/2004 της 29^{ης} Απριλίου του 2004, ο οποίος αφορά τη δημιουργία κέντρου εμπειρογνομόνων για τεχνικά θέματα. Στο κέντρο αυτό θα απευθύνονται όλα τα κράτη-μέλη για τεχνικά ζητήματα των σιδηροδρόμων, **β.** Η οδηγία 2004/49 της 29^{ης} Απριλίου του 2004 εγκαθίδρυσε μία κοινή αντιμετώπιση για τα θέματα ασφαλείας, ατυχημάτων και άλλων συμβάντων των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων, **γ.** Η οδηγία 2004/50 της 29^{ης} Απριλίου του 2004 συμπληρώνει την οδηγία 96/48, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των ευρωπαϊκών δικτύων υψηλών ταχυτήτων και την οδηγία 2001/16 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των ευρωπαϊκών συμβατικών δικτύων και **δ.** Η οδηγία 2004/51 της 29^{ης} Απριλίου του 2004, συμπληρώνει την οδηγία 91/40 σχετικά με την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων. Τα κράτη-μέλη είχαν στη διάθεσή τους δύο χρόνια να μετατρέψουν τις οδηγίες 2004/49 και 2004/50 σε εθνικό δίκαιο και μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου του 2005 την οδηγία 2004/51.

Το τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο παρουσιάστηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 3 Μαρτίου του 2004⁵³. Εμπεριείχε μέτρα για την περαιτέρω ανάπτυξη των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων, ανοίγοντας τον ανταγωνισμό στις διεθνείς επιβατικές μεταφορές έως το 2010. Το τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο πρότεινε μία σταδιακή διαδικασία με τέσσερις νομοθετικές προτάσεις: **α.** Τη συμπλήρωση της 91/440 σε σχέση με τη σταδιακή απελευθέρωση της διεθνούς επιβατικής σιδηροδρομικής μεταφοράς, **β.** Τη ρύθμιση των ποιοτικών απαιτήσεων της εμπορευματικής μεταφοράς, ιδιαίτερα στα θέματα αποζημιώσεων απωλειών ή καταστροφής εμπορευμάτων, **γ.** Την πιστοποίηση των μηχανοδηγών των τρενών και **δ.** Τη ρύθμιση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών, με στόχο τον καταμερισμό εθνικών και τη βελτίωση των επιβατικών μεταφορών.

Κάθε χώρα αντιμετώπισε με διαφορετικό τρόπο και σε διαφορετικό χρόνο την εφαρμογή των παραπάνω οδηγιών, άλλοτε με πρόσθετες διαδικασίες εκσυγχρονισμού και άλλοτε με γραφειοκρατική και οπισθοδρομική λογική. Η επιρροή της ευρωπαϊκής

⁵³Ι. Μουρμούρης, «Οικονομική των Μεταφορών, Ανάπτυξη, Επένδυση, Διοίκηση και Εφαρμογές», εκδόσεις Σταμούλη, (2006), σ. 33.

πολιτικής επέδρασε και σε χώρες εκτός Ευρώπης, όπως η Ρωσία, η Αυστραλία και η Τουρκία.

Πρέπει να τονίσουμε ότι η διαφορά των σιδηροδρομικών εταιρειών μέσα στην Ευρώπη είναι πολύ μεγάλη από πλευράς τεχνολογικής, οργανωτικής και οικονομικής. Πράγματι, οι γαλλικοί σιδηρόδρομοι διαχωρίζουν την υποδομή τους σε σχέση με τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με το νόμο των συγχωνεύσεων και αποσχίσεων, δημιουργώντας έτσι την R.F.F. (Réseau Ferre de France), με κύριο στόχο τη βιωσιμότητα της εκμετάλλευσης. Στη Γαλλία μέχρι το 1948 λειτουργούσαν τρεις ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες αναγκάστηκαν το 1948 να συνενωθούν λόγω διαρκούς επιδείνωσης των οικονομικών τους. Η εταιρεία η οποία προέκυψε από την συνένωση αυτή ήταν η δημόσια επιχείρηση του παρισινού μετρό η R.A.T.P. (Régie Autonome des Transports Parisiens). Η μία από τις τρεις εταιρείες ήταν η C.M.P. (Compagnie des Chemins de fer Métropolitaine). Η εταιρεία αυτή ιδρύθηκε το 1900 και εκμεταλλευόταν την πρώτη γραμμή μετρό που άνοιξε με τη διεθνή έκθεση και ήταν υπεύθυνη για τον άξονα Ανατολής-Δύσης. Η δεύτερη εταιρεία ήταν η Compagnie Nord-Sud, η οποία ιδρύθηκε το 1903 για την εκμετάλλευση του άξονα Βορρά-Νότου. Τέλος, η Τρίτη εταιρεία ήταν η S.C.T.R.P. (Société de Transports en Commun de la Région Parisienne), η οποία ιδρύθηκε το 1920 και είχε το μονοπώλιο στην εκμετάλλευση των γραμμών τραμ και λεωφορείων του Παρισιού.

Η νέα οργανωτική δομή της εταιρείας R.A.T.P. διατηρούσε παρόμοια χαρακτηριστικά με αυτά των παραπάνω τριών εταιρειών έως και το 1983. Ο τρόπος οργάνωσης της εταιρείας R.A.T.P. ήταν υπερσυγκεντρωτικός και ιεραρχικός, με σταθερή καταστατική κατοχύρωση του προσωπικού και με μία ισχυρή οικονομική εξάρτηση από το κράτος. Από το 1974 έως και το 1984 η κρατική πολιτική που ασκείτο έναντι της R.A.T.P. αφορούσε την τιμολογιακή διαχείριση (χρησιμοποίηση της τιμής του εισιτηρίου για αντιπληθωριστική πολιτική) και την αντικυκλική πολιτική (προγραμματισμός της εργασίας και των επενδύσεων του τομέα των αστικών μεταφορών, με σκοπό την προσέλκυση νέων οικονομικών δραστηριοτήτων). Παρατηρήθηκε ότι ποτέ η τιμή του εισιτηρίου δε συνέπεσε με το κόστος του. Μάλιστα, η τιμή του εισιτηρίου το 1970 κάλυπτε το 63% του κόστους του και το 1975 το 53%. Μετά από μία διαδικασία ανόδου κατά τη χρονική περίοδο 1976-1980 η τιμή του εισιτηρίου από 58% του κόστους που κάλυπτε το 1981 ξανάπεσε στο 55% κάλυψης.

Η περίοδος 1975-1984 χαρακτηρίστηκε από έντονη επενδυτική δραστηριότητα. Οι επενδύσεις αφορούσαν κυρίως τα δημόσια έργα υποδομής και το τροχιοδρομικό υλικό. Το 1985 ο σιδηρόδρομος R.A.T.P. μετέφερε περίπου 2.500.000 επιβάτες⁵⁴ με προσωπικό 38.600 εργαζόμενους, το οποίο παρέμενε σταθερό από το 1970.

⁵⁴Ι. Μουρμούρης, «Οικονομική των Μεταφορών, Ανάπτυξη, Επένδυση, Διοίκηση και Εφαρμογές», εκδόσεις Σταμούλη, (2006), σ. 255.

Από το 1991 και μετά οι γαλλικοί σιδηρόδρομοι κατασκεύασαν 4.700 χλμ. γραμμών υψηλών ταχυτήτων (300 χλμ./ώρα) και συνέδεσαν το υπάρχων δίκτυο με άλλα 11.000 χλμ. για την μεταφορά εμπορευμάτων (220 χλμ./ώρα).

Οι βρετανικοί σιδηρόδρομοι διαχωρίζουν τη σιδηροδρομική τους υποδομή σε σχέση με τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την ύπαρξη σαράντα εννέα εταιρειών εκμετάλλευσης T.O.C.s. (Train Operating Companies) και υποδομής (Rail Track), οι οποίες χωρίζονται και γεωγραφικά. Σκοπός αυτής της πολυδιάσπασης είναι κυρίως η απελευθέρωση της αγοράς. Το συνολικό σχέδιο συζητήθηκε στη Βρετανική Βουλή το 1992 και ψηφίστηκε το Νοέμβριο του 1993.

Στη Μεγάλη Βρετανία έγιναν εικοσιπέντε παραχωρήσεις επιβατικών μεταφορών σε αντίστοιχες εταιρείες T.O.C.s. για επτά με δεκαέξι χρόνια, από το 1995 έως το 1997. Επτά από αυτές υποσχέθηκαν κάποια έσοδα στην Κυβέρνηση, ενώ όλες μπήκαν σε διαδικασίες Υ.Δ.Υ. (Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας) για όλα τα χρόνια παραχώρησης. Επίσης, δημιουργήθηκαν έξι εμπορευματικές εταιρείες, οι οποίες έγιναν στην πορεία δύο. Το σύνολο της υποδομής ιδιωτικοποιήθηκε στην Rail track, η οποία επειδή πτώχευσε αντικαταστάθηκε από την Network Rail. Επιπλέον, έγιναν δεκατρείς γεωγραφικά χωριστές εταιρείες συντήρησης υποδομής, οι οποίες συγχωνεύθηκαν αργότερα σε τέσσερις. Δημιουργήθηκαν τρεις εταιρείες τροχαίου υλικού οι οποίες ενοικιάζαν (Leasing) το τροχαίο υλικό, κάτι που θεωρήθηκε αναγκαίο, εφόσον οι παραχωρήσεις ήταν μεταξύ επτά και δεκαέξι χρόνων, δηλαδή χρονικά μικρές για να καλύψουν την αγορά τροχαίου υλικού. Τέλος, δημιουργήθηκαν δύο εταιρείες κυκλοφορίας και ελέγχου.

Οι βρετανικοί σιδηρόδρομοι τιμολογούσαν την πρόσβαση στις σιδηροδρομικές υποδομές με στόχο η Rail track να έχει κέρδος έναντι της γαλλικής προσέγγισης, η οποία τιμολογούσε την πρόσβαση στις υποδομές με το ελάχιστο δυνατό κόμιστρο ώστε η εκμετάλλευση να μην ήταν ελλειμματική.

Στην περίπτωση της Μεγάλης Βρετανίας έχουμε χρηματοδοτήσεις σιδηροδρομικών έργων κατά 100% από τον ιδιωτικό τομέα. Η σήραγγα της Μάγχης αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτοχρηματοδότησης έργου κατά 100% από τον ιδιωτικό τομέα⁵⁵. Το έργο αφορούσε την κατασκευή υπόγειας σήραγγας κάτω από τη Μάγχη για τη σύνδεση με τράινα μεγάλης ταχύτητας της Μεγάλης Βρετανίας με την υπόλοιπη Ευρώπη. Φορέας πραγματοποίησης του έργου ήταν η Eurotunnel, η οποία προέβη σε σύναψη δανείου τον Αύγουστο του 1987 ύψους 8.155 δισεκατομμυρίων ευρώ με περισσότερα από διακόσια τραπεζικά ιδρύματα από Ευρώπη, Ιαπωνία κατά 29%, Η.Π.Α. κατά 4%, πρώην Σοβιετική Ένωση και Κίνα. Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα επενδύσεων συμμετείχε με 1.631 δισεκατομμύρια ευρώ. Η περίοδος παραχώρησης εκμετάλλευσης του έργου είναι πενήντα πέντε χρόνια και η περίοδος αποπληρωμής των

⁵⁵B. Προφυλλίδης, «Οικονομική των Μεταφορών», Γ' Έκδοση, εκδόσεις Παπασωτηρίου, (2004), σ. 263.

δανείων 18 χρόνια. Τα εκτιμώμενα κέρδη για το πρώτο έτος πλήρους λειτουργίας του έργου (1994) ανερχόταν σε 840 εκατομμύρια ευρώ και αναμενόταν να διπλασιασθούν το 2003. Οι δαπάνες λειτουργίας θα αποτελούσαν το 20% των εσόδων.

Γενικότερα οι κυβερνήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνεισέφεραν κατά το 40% στη χρηματοδότηση των σιδηροδρόμων και η Ευρωπαϊκή Ένωση επιχορηγούσε με διάφορους τρόπους ή εγγυόταν για δανεισμό με το πρόσχημα της ανάπτυξης των σιδηροδρομικών δικτύων σε όλη την έκτασή της. Οι γαλλικοί, οι πορτογαλικοί, οι σουηδικοί, οι βελγικοί, οι ιταλικοί και οι γερμανικοί σιδηρόδρομοι δημιούργησαν δημόσιες επιχειρήσεις κρατικών συμφερόντων για την υποδομή και ακολούθησαν την απλή οργανωτική διαδικασία διαχωρισμού με διαφορετική οργανωτική δομή και χωριστές λογιστικές καταστάσεις, χωρίς διαφορετικό νομικό σχήμα στην αρχή και με χωριστές εταιρείες αργότερα.

Το Δεκέμβριο του 1994 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο αποφάσισε την προώθηση δεκατεσσάρων μεγάλων έργων⁵⁶ στη Διάσκεψη του Έσσεν, με σκοπό την ολοκλήρωση του

⁵⁶**α.** Σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων: Παρίσι - Βρυξέλλες - Κολωνία - Άμστερνταμ - Λονδίνο, συνολική επένδυση 13.000 εκατομμύρια ευρώ, **β.** Σιδηροδρομικές γραμμές υψηλών ταχυτήτων και συνδυασμένων μεταφορών Βορρά - Νότου: **i.** Βερολίνο - Χάλλε/Λειψία, **ii.** Βερολίνο - Ερφούρτη, **iii.** Βερολίνο - Νυρεμβέργη, **iv.** Μόναχο - Ίνσμπρουκ - Μπρένερ - Βερόνα, συνολική επένδυση 20.000 εκατομμύρια ευρώ, **γ.** Σιδηροδρομικές γραμμές υψηλών ταχυτήτων Νότου: **i.** Μαδρίτη - Βαρκελώνη - Περπινιάν (Γαλλία), **ii.** Μαδρίτη - Βαγιαδολίδ - Βιτόρια (γαλλικά σύνορα), συνολική επένδυση 12.930 εκατομμύρια ευρώ, **δ.** Σιδηροδρομικές γραμμές υψηλών ταχυτήτων: Παρίσι - Ανατολική Γαλλία - Νότια Γερμανία, περιλαμβανομένου του κλάδου Μετς - Λουξεμβούργο, συνολική επένδυση 4.460 εκατομμύρια ευρώ, **ε.** Συμβατικές σιδηροδρομικές γραμμές συνδυασμένων μεταφορών γραμμή Betuwe, η οποία συνδέεται με μεγάλα ευρωπαϊκά βιομηχανικά και καταναλωτικά κέντρα (Στουτγάρδη, Φρανκφούρτη, Ρηνανία με το λιμάνι Ρότερνταμ), συνολική επένδυση 3.291 εκατομμύρια ευρώ, **στ.** Σιδηροδρομικές γραμμές υψηλών ταχυτήτων και συνδυασμένων μεταφορών: Γαλλίας - Ιταλίας (Λυών - Τορίνο, Τορίνο - Μιλάνο - Βενετία - Τεργέστη), συνολική επένδυση 14.000 εκατομμύρια ευρώ, **ζ.** Ελληνικοί αυτοκινητόδρομοι Π.Α.Θ.Ε. και Εγνατία, συνολική επένδυση 6.360 εκατομμύρια ευρώ, **η.** Αυτοκινητόδρομος Λισσαβόνα - Βογιαδολίδ (Ισπανία), συνολική επένδυση 1.070 εκατομμύρια ευρώ, **θ.** Συμβατικός σιδηροδρομικός άξονας: Ιρλανδίας - Σκωτίας (Κορκ - Δουβλίνο - Μπέλφαστ - Λαρν - Στρανραερ), συνολική επένδυση 238 εκατομμύρια ευρώ, **ι.** Αεροδρόμιο Μαλπένσα Βόρειας Ιταλίας, συνολική επένδυση 1.047 εκατομμύρια ευρώ, **ια.** Σταθερή σιδηροδρομική και οδική σύνδεση: Δανίας - Σουηδίας μέσω Qresund, συνολική επένδυση 3.366 εκατομμύρια ευρώ, **ιβ.** Σιδηροδρομικές γραμμές και αυτοκινητόδρομοι στο Νορδικό Τρίγωνο Όσλο - Κοπεγχάγη, Όσλο - Στοκχόλμη, Κοπεγχάγη - Στοκχόλμη, Τουρκού (Φιλανδία) - Ελσίνκι - ρώσικα σύνορα, συνολική επένδυση 4.400 εκατομμύρια ευρώ, **ιγ.** Οδική σύνδεση: Ιρλανδίας - Μεγάλης Βρετανίας - Μπενελούξ, συνολική επένδυση 2.960 εκατομμύρια ευρώ, **ιδ.** Σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων Δυτικής Ακτής Βρετανίας (West Coast Main Line), συνολική επένδυση 800 εκατομμύρια ευρώ.

ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και τα οποία αποτελούν τμήματα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Από τα δεκατέσσερα τα οκτώ αφορούν αποκλειστικά σιδηροδρόμους, τα δύο σιδηρόδρομους και αυτοκινητόδρομους, το ένα αεροδρόμιο και τρία αποκλειστικά αυτοκινητόδρομους. Όλα τα επενδυτικά προγράμματα στους σιδηροδρόμους (το T.G.V.⁵⁷ στη Γαλλία, οι επεκτάσεις μετρό στο Λονδίνο και στο Βερολίνο, ο προαστιακός σιδηρόδρομος στη Λιόν και στο Μάντσεστερ) σκοπεύουν στην επίτευξη καλύτερης σχέσης μεταξύ του πληθυσμού, στην ανάπτυξη και την οικονομική βιωσιμότητα.

Κατά την πρώτη περίοδο ανάπτυξης των προαστιακών και των αστικών σιδηροδρόμων τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όσο και στις Η.Π.Α., υπήρξαν μεγάλα οικονομικά πλεονεκτήματα στις ευρύτερες αστικές περιοχές.

Από τις επενδύσεις στους σιδηροδρομικούς σταθμούς προήλθε αρχικά μαζική αστική ανάπτυξη με την κατασκευή αποθηκευτικών και βιομηχανικών χώρων και αργότερα εμπορική ανάπτυξη, κυρίως του λιανικού εμπορίου. Τα οικονομικά πλεονεκτήματα εξαπλώθηκαν από τους κύριους στους δευτερεύοντες σταθμούς. Νέοι τερματικοί σταθμοί κατασκευάστηκαν στην περιφέρεια κεντρικών επιχειρηματικών περιοχών ή σε γη στην οποία υπήρξε απομάκρυνση παραπηγμάτων και καλυβών. Οι σιδηρόδρομοι της πρώτης περιόδου λειτουργίας προσέφεραν εμπορική ανάπτυξη των πόλεων, η οποία οδήγησε σε εγκαθίδρυση νέων επιχειρηματικών κέντρων με πολλά οικονομικά και αισθητικά οφέλη. Η κατασκευή έργων σε σιδηροδρομικούς σταθμούς μπορούσε να προσελκύσει υποστήριξη από κατασκευαστικές εταιρείες και ιδιοκτήτες ακινήτων στην περιοχή, οι οποίοι επωφελούντο διότι αυξανόταν όχι μόνο η αξία της γης, αλλά και της κτισμένης επ' αυτής περιουσία και κατά συνέπεια και τα ενοίκια.

Σε πολλές χώρες οι εν δυνάμει επενδυτές υποστηρίζουν τα αναπτυξιακά σχέδια των προαστιακών σιδηροδρόμων κατά μήκος των γραμμών, οι οποίοι είτε κατέχουν ήδη γη και περιουσία ή επιδεικνύουν τη διάθεση να δράσουν ως εμπορικοί επιχειρηματίες σε προαστιακούς σιδηροδρομικούς σταθμούς (Toronto Subway: δεκαετία του 1960, Vancouver Skyline: τη δεκαετία του 1980).

Στο Παρίσι η κατασκευή ενός νέου σιδηροδρομικού σταθμού στην περιοχή La Defense χρηματοδοτήθηκε από την κυβέρνηση, ώστε να υποστηριχθεί η μετεγκατάσταση γραφείων μακριά από το κέντρο της πόλης. Η εμφάνιση των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας στη Γαλλία με τους συρμούς T.G.V. αποδείχθηκε ότι ήταν προς όφελος της πόλης Λιλ, η οποία βρίσκεται στο κέντρο του σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο συνδέει το Παρίσι, το Λονδίνο και τις Βρυξέλλες. Ο σχεδιασμός του σιδηροδρομικού σταθμού στη Λιλ και των περιοχών γύρω από αυτόν ήταν πρωτότυπος. Το συνολικό έργο εμβαδού 740.000 τ.μ. και δαπάνης 750.000.000 λιρών, περιλαμβάνει μεγάλο τριγωνικό τριώροφο εμπορικό κέντρο και σύνολο πύργων διαφορετικών

⁵⁷T.G.V.: Train à Grande Vitesse.

χρήσεων (κατοικίες, γραφεία, συνεδριακού κέντρου και ξενοδοχείο). Στη μία πλευρά του συγκροτήματος βρίσκεται το καινούργιο πάρκο της πόλης. Στην άλλη πλευρά κατασκευάστηκε υπερυψωμένη οδός που οδηγεί στο συνεδριακό κέντρο. Δίπλα στο εμπορικό κέντρο βρίσκεται ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός των T.G.V.

Στη Μεγάλη Βρετανία στο Port Greenwich, στο σιδηροδρομικό διάδρομο του ανατολικού Τάμεση, η εταιρεία British Gas πλήρωσε 25 εκατομμύρια στερλίνες για την επέκταση της γραμμής Jubilee του μετρό, με σκοπό να της επιτραπεί η οικιστική ανάπτυξη μίας μεγάλης έκτασης ερειπωμένης υποβαθμισμένης περιοχής. Η οικονομική συνεισφορά της εταιρείας αποτελούσε προϋπόθεση για την έγκριση των αναπτυξιακών σχεδίων που είχε υποβάλει. Στο σταθμό Βικτώρια του Λονδίνου, ιδιωτική κατασκευαστική εταιρεία σε συνεργασία με την Υπηρεσία Ακίνητης Περιουσίας των βρετανικών σιδηροδρόμων κατασκεύασαν το 1994 νέα κτίρια γραφείων συνολικού εμβαδού 50.000 τ.μ. Στο επίπεδο του δρόμου κατασκευάστηκαν καταστήματα, εστιατόρια και σταθμός λεωφορείων. Στο σταθμό Λίβερπουλ Στριτ του Λονδίνου έγινε επαναπροσδιορισμός ροών πεζών στην περιοχή εισόδου ενός σιδηροδρομικού σταθμού ώστε να διοχετεύεται η κυκλοφορία μπροστά από τα νέα εμπορικά κέντρα, με αποτέλεσμα να υπάρξει και παράλληλη αύξηση των τιμών των ενοικίων των καταστημάτων.

Στην Ολλανδία οι σιδηροδρομικές κατασκευές και η εκμετάλλευση χώρων για μεγάλης κλίμακας οικιστικής ανάπτυξης αναλαμβάνονται από κοινοπραξία του κράτους και των σιδηροδρόμων με σκοπό τα κοινά οικονομικά συμφέροντα.

Επίσης, και στο Μπιλμπάο της Ισπανίας η αστική ανάπτυξη είναι εμφανής με την κατασκευή του συμπλέγματος του σταθμού Αμπάντο, το οποίο περιλαμβάνει τρία σιδηροδρομικά συστήματα (συρμούς υψηλών ταχυτήτων, επαρχιακούς και προαστιακούς συρμούς), στοές καταστημάτων, σταθμό λεωφορείων, παγκόσμιο κέντρο εμπορίου, ξενοδοχεία και κατοικίες.

Στο Λος Άντζελες το νέο σύστημα μετρό χρηματοδοτήθηκε μέσω φόρου που επιβλήθηκε σε όλες τις εμπορικές ιδιοκτησίες, οι οποίες απείχαν λιγότερο από μισό μίλι από τους προτεινόμενους σταθμούς του μετρό. Η πολιτική της τοπικής φορολόγησης προτάθηκε από τους ίδιους τους τοπικούς επιχειρηματίες, οι οποίοι γνώριζαν τα εμπορικά πλεονεκτήματα που θα προέκυπταν από το μέτρο αυτό.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι οι περίμετροι των σταθμών παρείχαν και θα συνεχίσουν να παρέχουν ευκαιρίες για ανάπτυξη εμπορικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθούμε σε μία ποιοτική μελέτη⁵⁸ που διεξήχθη για λογαριασμό της Επιτροπής στα δεκαπέντε κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης

⁵⁸ [http:// europa.eu](http://europa.eu).

σχετικά με τη στάση των πολιτών ως προς τις υπηρεσίες στις σιδηροδρομικές μεταφορές⁵⁹. Τα αποτελέσματα από τη μελέτη αυτή έδωσαν τη δυνατότητα να διακριθούν οι εξής κατηγορίες χωρών:

Χώρες με αρκετό υψηλό επίπεδο ικανοποίησης: Φινλανδία, Δανία, Αυστρία, Ισπανία και Πορτογαλία. Οι χώρες αυτές χαρακτηρίζονται από την ευρέως διαδεδομένη άποψη ότι οι υπηρεσίες βελτιώθηκαν τα τελευταία χρόνια, όσον αφορά τον εκσυγχρονισμό και την άνεση του τροχαίου υλικού, την επέκταση ή βελτίωση του δικτύου με την προσθήκη νέων ή και ταχύτερων γραμμών. Οι καταναλωτές εμφανίζονται επίσης ικανοποιημένοι από την πυκνότητα του δικτύου, την τήρηση των δρομολογίων και τη συμπεριφορά του προσωπικού. Η τιμολόγηση κρίνεται ικανοποιητική στη Φινλανδία (παρά κάποιες επικρίσεις σχετικά με τη μεταρρύθμιση του συστήματος και την ανάγκη κράτησης θέσεων), στην Ισπανία και την Πορτογαλία. Ωστόσο στη Δανία και την Αυστρία η ικανοποίηση από τις τιμές είναι μικρότερη.

Χώρες με μέσο επίπεδο ικανοποίησης ή επίπεδο ικανοποίησης που διαφοροποιείται σημαντικά μεταξύ των ερωτηθέντων: Σουηδία, Βέλγιο, Λουξεμβούργο, Γαλλία και Ελλάδα. Στη Σουηδία ο βαθμός ικανοποίησης εμφανίζεται σχετικά υψηλός όσον αφορά τις επιβατικές αμαξοστοιχίες χωρίς στάσεις και βρίσκεται σε μέσο επίπεδο όσον αφορά τις υπόλοιπες πτυχές της υπηρεσίας. Στο Βέλγιο τα σχετικά συχνά παράπονα όσον αφορά την ακρίβεια των δρομολογίων (και τις στάσεις εργασίας), την άνεση και την καθαριότητα αντισταθμίζονται εν μέρει από την άποψη ότι οι τιμές των εισιτηρίων είναι λογικές. Στο Λουξεμβούργο τα βασικά στοιχεία της υπηρεσίας θεωρούνται ικανοποιητικά. Η σιδηροδρομική υπηρεσία δε θεωρείται ακριβή αλλά μάλλον αργή, όχι ιδιαίτερα σύγχρονη και ούτε πολύ δυναμική. Στη Γαλλία οι απόψεις διίστανται. Λόγω της αυξανόμενης διαφοράς μεταξύ των ταχύτερων και άνετων (ακριβών) αμαξοστοιχιών T.G.V. και των παραδοσιακών γραμμών, οι οποίες λαμβάνουν λιγότερο ευνοϊκά σχόλια ως προς την υποδοχή, την πληροφόρηση και τις βοηθητικές υπηρεσίες, όπως είναι η τροφοδοσία. Στην Ελλάδα ο σιδηρόδρομος δε χρησιμοποιείται ευρέως. Παρά την παραδοχή ότι έχουν σημειωθεί ορισμένες βελτιώσεις όσον αφορά τον εκσυγχρονισμό (αμαξοστοιχίες Intercity), γενικά θεωρείται απαρχαιωμένος, αλλά όχι ιδιαίτερα ακριβός και με ικανοποιητικό δίκτυο πρόσβασης.

Χώρες με υψηλό ποσοστό δυσαρέσκειας: Μεγάλη Βρετανία, Γερμανία, Κάτω Χώρες, Ιρλανδία και Ιταλία. Στη Μεγάλη Βρετανία διατυπώνονται συχνά παράπονα σχετικά με τις καθυστερήσεις, την έλλειψη άνεσης, την έλλειψη καθαριότητας, την ελλιπή παρουσία προσωπικού και την ασφάλεια με την παράλληλη συνεχή αύξηση των τιμών των εισιτηρίων. Η ιδιωτικοποίηση καταδικάζεται από πολλούς κατοίκους καθώς θεωρείται υπεύθυνη για την κατάσταση αυτή. Στη Γερμανία ασκείται έντονη κριτική

⁵⁹Το σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση της μελέτης ανέλαβαν οι Γενικές Διευθύνσεις Δημόσιας Υγείας και Προστασίας των Καταναλωτών και Εσωτερικής Αγοράς.

κατά των γερμανικών σιδηροδρόμων. Η διαφορά της ποιότητας των σιδηροδρομικών γραμμών γίνεται περισσότερο αντιληπτή από ότι στη Γαλλία. Στη Γερμανία υπάρχουν αμαξοστοιχίες υψηλής τεχνολογίας που χρησιμοποιούνται κυρίως για επαγγελματικές μετακινήσεις, λόγω των υψηλών τιμών και όλο το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο είναι μέτριο και σχετικά παραμελημένο. Ανάλογη κριτική ασκείται και από τους κατοίκους της Ιταλίας. Στις Κάτω Χώρες επικρατεί η αίσθηση ότι η υπηρεσία είναι μέτρια και με μειωμένη ποιότητα (καθυστερήσεις, έλλειψη πληροφόρησης, έλλειψη συνδέσεων για ορισμένους προορισμούς, έλλειψη άνεσης), ενώ παράλληλα οι τιμές αυξάνονται. Τέλος, στην Ιρλανδία υπάρχει η αίσθηση ότι η υπηρεσία δεν είναι ιδιαίτερα αξιόπιστη ή άνετη, αλλά αντίθετα είναι σχετικά ακριβή, χωρίς το σιδηροδρομικό δίκτυο να είναι επαρκώς ανεπτυγμένο.

2.3. Η εξέλιξη του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου

Στην Ελβετία, παρόλη την παγκόσμια ανάπτυξη του σιδηροδρόμου, οι συνθήκες ήταν κάπως αποθαρρυντικές. Το ελβετικό σιδηροδρομικό δίκτυο αναπτυσσόταν με αργούς ρυθμούς. Για το λόγο αυτό προτάθηκε η λύση ιδιωτικοποίησης του σιδηροδρομικού δικτύου και η ευθύνη κατασκευής του εξ ολοκλήρου μόνον από ιδιωτικές εταιρείες. Μέχρι το 1862, το βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελβετίας ήταν έτοιμο και είχε μήκος τα 727,5 μίλια.

Ανάμεσα στο 1890 με το 1914 η Ρωσία διπλασίασε το σιδηροδρομικό δίκτυό της⁶⁰, με την κατασκευή του Υπερσιβηρικού Σιδηροδρόμου, εξασφαλίζοντας στους κατοίκους και στην οικονομική δραστηριότητα της Ρωσίας το μακρύτερο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ευρώπης. Ο Υπερσιβηρικός Σιδηρόδρομος έφθανε μέχρι τη λίμνη Βαϊκάλη, λειτουργώντας ως καταλύτης στην παρηκμασμένη κινέζικη αυτοκρατορία⁶¹.

Στην Κίνα μεταξύ των ετών 1950-1990 το συνολικό μήκος του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου διπλασιάστηκε και έφτασε τα 54.000 χιλιόμετρα. Η κατασκευή 1.500 επιπλέον χιλιομέτρων νέων γραμμών περιλήφθηκε στο πενταετές σιδηροδρομικό αναπτυξιακό πρόγραμμα της περιόδου 1990-1995. Πολλές από τις νέες γραμμές κατασκευάστηκαν κυρίως για να διευκολύνουν τη μεταφορά κάρβουνου από τα ανθρακοφόρα πεδία, στα δυτικά της χώρας, προς τη βιομηχανία και τα λιμάνια της ανατολικής περιοχής.

⁶⁰D. Richards, «Ιστορία της Σύγχρονης Ευρώπης 1789-2000», εκδόσεις Παπαδήμας, (2001), σ. 344.

⁶¹I. Κολιόπουλος, «Ιστορία της Ευρώπης 1870-1919», εκδόσεις Παρατηρητής, (1984), σ. 100.

Η Σοβιετική Ένωση μέχρι το 1990 είχε μία από τις μεγαλύτερες παγκοσμίως ενιαίες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Την περίοδο 1950-1990 το συνολικό μήκος του δικτύου αυξήθηκε από 110.000 σε 140.000 χιλιόμετρα. Στις ΗΠΑ την πρώτη θέση στις εμπορευματικές μεταφορές είχε ο σιδηρόδρομος.

Η σπουδαιότητα του σιδηροδρόμου και η διαχρονική εξέλιξή του διεθνώς τόσο εμπορικά, όσο και επιβατικά, διαπιστώνεται μελετώντας τους παρακάτω πίνακες, για τα έτη 1970, 1975, 1980 και 1986, 1987. Τα ποσά που αναγράφονται στον πρώτο πίνακα μετρώνται σε χιλιομετρικούς επιβάτες και στο δεύτερο σε τονοχιλιόμετρα, πολλαπλασιασμένα με το 10^6 .

ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΕ 18 ΧΩΡΕΣ

Χώρες	1970	1975	1980	1986	1987
Γερμανία	37.31	36.90	40.50	41.40	43.10
Αυστρία	6.28	6.47	7.38	7.33	7.36
Βέλγιο	7.57	7.65	6.96	6.07	6.27
Δανία	3.35	3.17	4.31	4.70	4.80
Ισπανία	14.99	17.64	14.83	16.43	16.42
Φινλανδία	2.16	3.14	3.22	3.17	3.10
Γαλλία	40.98	50.70	54.66	59.86	59.97
Ελλάδα	1.53	1.55	1.46	1.95	1.97
Ιρλανδία	0.76	0.90	1.03	1.08	1.20
Ιταλία	32,46	36.33	39.59	40.50	41.40
Λουξεμβούργο	0.21	0.23	0.25	0.22	0.22
Νορβηγία	1.93	2.27	2.75	2.58	2.55
Ολλανδία	8.01	8.50	8.89	8.92	9.40
Πορτογαλία	3.55	4.86	6.08	5.80	5.91
Μεγάλη Βρετανία	30.41	30.26	30.30	30.80	32.20
Σουηδία	4.56	5.62	7.00	6.36	6.29
Ελβετία	8.17	7.98	9.18	9.33	10.68
Τουρκία	5.56	4.74	6.01	6.05	6.17
Σύνολο	209.77	228.91	244.40	252.55	258.99

Πηγή: ECMT- Trends in the transport sector (1970-1978), Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Τεχνικά Χρονικά, 4/93.

ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΕ 18 ΧΩΡΕΣ

Χώρες	1970	1975	1980	1986	1987
Γερμανία	70.27	54.31	63.77	59.63	57.80
Αυστρία	9.87	9.38	11.00	11.27	11.01
Βέλγιο	7.88	6.81	8.04	7.44	7.27
Δανία	1.85	1.84	1.62	1.80	1.70
Ισπανία	10.34	11.08	11.30	11.74	11.77
Φινλανδία	6.27	6.44	8.34	8.15	8.24
Γαλλία	67.58	61.25	66.37	51.69	51.33
Ελλάδα	0.69	0.93	0.81	0.70	0.60
Ιρλανδία	0.55	0.56	0.62	0.57	0.56
Ιταλία	18.07	14.89	18.38	17.48	18.43
Λουξεμβούργο	0.76	0.66	0.66	0.60	0.59
Νορβηγία	1.45	1.51	1.66	1.83	1.74
Ολλανδία	3.71	2.73	3.40	3.05	3.00
Πορτογαλία	0.78	0.75	1.00	1.33	1.49
Μεγάλη Βρετανία	24.50	20.94	17.64	16.47	16.40
Σουηδία	17.31	16.06	16.65	18.55	18.41
Ελβετία	6.59	5.14	7.39	6.97	6.81
Τουρκία	6.09	7.36	5.17	7.40	7.40
Σύνολο	254.55	222.63	243.81	226.67	224.54

Πηγή: ECMT- Trends in the transport sector (1970-1978).

Κεφάλαιο 3

Οι μεταφορές στην Ελλάδα

3.1. Η ελληνική οικονομία και κοινωνία (19^{ος}-20^{ός} αιώνας)

3.1.1. Η περίοδος 1898-1929

Μετά το «δυστυχώς επτωχεύσαμε» του Χαριλάου Τρικούπη, η δημόσια διαχείριση της χώρας τέθηκε το 1898, με το νόμο ΒΦΙΘ⁶² υπό την κηδεμονία διεθνούς επιτροπής από αντιπροσώπους της Μεγάλης Βρετανίας, της Αυστρίας, της Γερμανίας, της Ιταλίας και της Ρωσίας. Η εξυγίανση των δημοσίων οικονομικών στην κατεύθυνση της φθηνής διαχείρισης, επέβαλε σταδιακά τη μείωση του χαρτονομίσματος που κυκλοφορούσε για λογαριασμό του ελληνικού κράτους. Η αύξηση των μεταναστευτικών εμβασμάτων, στήριξε την τάση ανατίμησης της δραχμής. Η εισροή του ξένου κεφαλαίου την περίοδο 1898-1909 δεν είναι ιδιαίτερα σημαντική. Επιπλέον, το μεταναστευτικό ρεύμα συνεχώς αυξάνεται, αναδεικνύοντας στα τέλη τη δεκαετίας του 1890 την ανειδίκευτη εργατική δύναμη, ως ένα από τα πλέον σημαντικά εξαγωγίμα εθνικά προϊόντα.

Ωστόσο, παράλληλα προς όλα αυτά, υπήρξε νομισματική στενότητα, η οποία αποτέλεσε την εμφανή πλευρά των αποτελεσμάτων της αντιπληθωριστικής-αντιναπτυξιακής πολιτικής της περιόδου από το 1900 έως και το 1910. Στο χώρο των επιχειρήσεων η κατάσταση είναι πολύ δύσκολη, η οικονομική ζωή αδρανεί. Την ίδια περίοδο επιδεινώνονται τα αγροτικά ζητήματα, όπως το «Σταφιδικό» και το «Θεσσαλικό». Το Μακεδονικό και το Κρητικό ζήτημα παραμένουν επίσης ανοικτά την περίοδο αυτή. Ακόμη, γεννήθηκε η ανάγκη για την αναδιοργάνωση, εκπαίδευση και εξοπλισμό των ενόπλων δυνάμεων. Έτσι, ψηφίστηκε καινούργιο νομοσχέδιο για τη διοίκηση του στρατού⁶², το οποίο αποτέλεσε αφορμή για διαμάχη μεταξύ του κοινοβουλίου και μοναρχικής αντίληψης στο ζήτημα της διοίκησής του.

Γενικότερα, μέχρι το 1905 επικρατούσε πολιτική αστάθεια. Την περίοδο αυτή η Ελλάδα βρισκόταν σε κοινωνικοοικονομικό και ιδεολογικό αδιέξοδο. Το μετανα-

⁶²Στάθης Τσοτσόρος, «Η Συγκρότηση του Βιομηχανικού Κεφαλαίου στην Ελλάδα (1898-1939), η Αργόσυρτη Εκβιομηχάνιση», (1), Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, (1993), σσ. 52-53.

στευτικό ρεύμα αυξήθηκε, λόγω της κακής οικονομικής κατάστασης και της όξυνσης του σταφιδικού ζητήματος. Εκτιμάται ότι μεταξύ των ετών 1894 και 1904 οι μετανάστες έφτασαν τις 50.000.

Η περίοδος από το 1909 έως το 1922 θεωρείται ως μία από τις πιο σημαντικές περιόδους για το σύγχρονο ελληνικό κράτος. Αρχικά οριστικοποιούνται τα εδαφικά όρια και επίσης ομογενοποιείται και συγκεντρώνεται ο πληθυσμός μέσα στα σύνορα της χώρας τέλος, δημιουργούνται τα θεσμικά και νομικά πλαίσια για τον αστικό εκσυγχρονισμό της ελληνικής κοινωνίας.

Τα κυρίαρχα πολεμικά γεγονότα για την Ελλάδα κατά την πρώτη περίοδο είναι οι νικηφόροι Βαλκανικοί Πόλεμοι το 1912-1913⁶³, η συμμετοχή των ελληνικών στρατευμάτων στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο⁶⁴ από το 1914 έως το 1918 και η τραγική εκστρατεία της Μικράς Ασίας το 1919-1922⁶⁵. Παράλληλα υπήρξαν εσωτερικές αντιθέσεις ιδιαίτερα κατά την περίοδο 1915-1917, οι οποίες οξύνονταν συνεχώς και ο εθνικός διχασμός είχε ήδη ξεκινήσει.

Οι Βαλκανικοί Πόλεμοι ήταν δύο Πόλεμοι οι οποίοι έγιναν στα Βαλκάνια το 1912-1913. Αρχικά η Βαλκανική Συμμαχία (Σερβία, Μαυροβούνιο, Ελλάδα και Βουλγαρία)

⁶³Ελληνική Επιτροπή Στρατιωτικής Ιστορίας, «*The great national rally, 1912-1913: First Balkan War*», εκδόσεις Hellenic Committee of Military History, (1992), Φ. Δραγούμης, «*Βαλκανικοί Πόλεμοι, 1912-1913: Ημερολόγιο*», εκδόσεις Δωδώνη, (1988), Σ. Μελάς, «*Οι Πόλεμοι 1912-1913: (Μακεδονία-Ηπειρος-Αιγαίον, ο Πόλεμος της διπλωματίας)*», εκδόσεις Μπίρες, (1958), Π. Πανάγαθος, «*Συμβολή εις την ιστοριών της δεκαετίας 1912-1922*», (1960).

⁶⁴Α. Δεσποτόπουλος, «*Η συμβολή της Ελλάδος στην έκβαση των δύο Παγκοσμίων Πολέμων*», εκδόσεις Εκδοτική Αθηνών, (1996), R.J.W Evans, «*The coming of the first world war*», εκδόσεις Clarendon Press, (1988), Μ. Ferro, μεταφρ. Τ. Κατσιλιέρη, «*Ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος 1914-1918*», εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, (1993), G. Leon, «*Greece and the Great Powers, 1914-1917*», εκδόσεις Institute for Balkan Studies, (1974), Η. Morgenthau, «*Τα μυστικά του Βοσπόρου: Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος*», εκδόσεις Τροχαλία, (1989), Ι. Χαρίτος, «*Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος 1914-1918, Συμμαχική απόβασις εις Δαρδανέλλια (1915), Δυτικόν μέτωπον Χάρτης*», εκδόσεις Νέα Σύνορα.

⁶⁵Χ. Αγγελομάτης, «*Χρονικόν μεγάλης τραγωδίας: Το έπος της Μικράς Ασίας*», εκδόσεις Βιβλιοπωλείον της Εστίας, (2005), Κ. Πανταζής, «*Συμβολή εις την ιστορίαν της Μικρασιατικής Εκστρατείας, 1919-1922*», εκδόσεις Δωδώνη, (1966), R. Ruiaux, μεταφρ. Ν. Νίκα, «*Οι τελευταίες ημέρες της Σμύρνης*», εκδόσεις Ιστορητής, (1993), Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, Γενικό Επιτελείο Στρατού, Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, «*Η εκστρατεία εις την Μικράν Ασίαν, 1919-1922*», εκδόσεις Διευθύνσεις Ιστορίας Στρατού, (1960-1965), Ν. Ψυρούκης, «*Η Μικρασιατική Καταστοφή 1918-1923: Η εγγύς Ανατολή μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο*», εκδόσεις Επικαιρότητα, (1974).

επιτέθηκε και απέσπασε από την Οθωμανική Αυτοκρατορία τη Μακεδονία και το μεγαλύτερο μέρος της Θράκης.

Το Μαυροβούνιο ήταν το πρώτο που κήρυξε την έναρξη του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου στις 15 Οκτωβρίου του 1912, με κύρια επιδίωξη την κατάληψη της Σκύδρας και δεύτερο στόχο το Νόβι Παζάρ. Οι Βούλγαροι εν συνεχεία κατέλαβαν την Ανατολική Θράκη. Οι Σέρβοι κινήθηκαν νότια και κατέλαβαν τα Σκόπια και το Μοναστήρι και η Ελλάδα αποβίβασε στρατό στη Χαλκιδική, αλλά το κύριο μέτωπο των δυνάμεών της κινήθηκε από Θεσσαλία προς Μακεδονία μέσω του στενού του Σαρανταπόρου.

Τα υπό Οθωμανική διοίκηση νησιά του νοτιανατολικού Αιγαίου πέρασαν σε ελληνικά χέρια. Ο τουρκικός στόλος μόνο δύο φορές προσπάθησε να βγει από τα στενά των Δαρδανελίων, προκειμένου να απωθήσει τον ελληνικό στρατό χωρίς όμως επιτυχία.

Ο τότε Πρωθυπουργός της Ελλάδας, Ελευθέριος Βενιζέλος, υπέγραψε το Μάιο του 1912 αμυντική συμμαχία με τη Βουλγαρία. Τον Ιανουάριο του 1913 η νέα κυβέρνηση της Τουρκίας αποφάσισε να συνεχίσει τις πολεμικές επιχειρήσεις, χωρίς όμως επιτυχία. Στις 17 Μαΐου του 1913 η Τουρκία αναγκάστηκε να υπογράψει τη Συνθήκη του Λονδίνου και να συμμετάσχει στις διαπραγματεύσεις ειρήνης.

Ο Β΄ Βαλκανικός Πόλεμος ξέσπασε όταν η Βουλγαρία δεν μπορούσε να βρει μία κοινή γραμμή για την τύχη των νεοαποκτηθέντων περιοχών, οι οποίες βρίσκονταν υπό σερβική ελληνική και ρουμανική διοίκηση. Σημειώθηκαν διάφορα επεισόδια στα κοινά πια σύνορα των Βούλγαρων και των Ελλήνων, αλλά και με τους Σέρβους δημιουργήθηκαν επεισόδια.

Στις 19 Μαΐου του 1913 η Ελλάδα και η Σερβία υπέγραψαν σύμφωνο συμμαχίας και από κοινού επιθέσεως σε περίπτωση που μία από τις δύο χώρες δέχονταν επίθεση από τρίτη χώρα. Στις 16 Ιουνίου του 1913 η Βουλγαρία κήρυξε πόλεμο στη Σερβία και στην Ελλάδα. Ο ελληνικός στρατός σημείωσε επιτυχίες. Το ελληνικό κράτος διπλασιάστηκε και σε έκταση και σε πληθυσμό, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν οι καλύτερες προϋποθέσεις για κοινωνική, πολιτική και οικονομική ανάπτυξη. Από κοινωνική άποψη, με την ενσωμάτωση της Θεσσαλονίκης και της Μακεδονίας, το ελληνικό κράτος από μονοεθνικό και αγροτικό έγινε πολυεθνικό και απέκτησε περισσότερους αστούς και εργάτες.

Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος διήρκεσε από τον Αύγουστο του 1914 έως τις 11 Νοεμβρίου του 1918. Οι Ενωμένες Δυνάμεις, κυρίως η Μεγάλη Βρετανία, η Γαλλία, η Ρωσία (ως τις αρχές του 1918) και οι Η.Π.Α. νίκησαν τις Κεντρικές Δυνάμεις, δηλαδή τη Γερμανία, την Αυστροουγγαρία, την Οθωμανική Αυτοκρατορία και τη Βουλγαρία, οδηγώντας με αυτόν τον τρόπο στην κατάρρευση τεσσάρων αυτοκρατοριών. Η ενεργός συμμετοχή της Ελλάδας στον Πόλεμο είχε ουσιαστικό αποτέλεσμα στη θριαμβευτική νίκη κατά των Γερμανών και των Βούλγαρων.

Η Ελλάδα ως νικήτρια χώρα στο πλευρό των Ενωμένων Δυνάμεων κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου ανταμείφθηκε με παραχώρηση εδαφών από τη Βουλγαρία και την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Από τη Βουλγαρία η Ελλάδα απέσπασε τη Δυτική Θράκη. Επιπλέον, υπογράφηκε η Συνθήκη Σεβρών στις 10 Αυγούστου του 1920, με την οποία η Οθωμανική Αυτοκρατορία παρέδιδε στην Ελλάδα όλη την Ανατολική Θράκη, εκτός από την περιοχή της Κωνσταντινούπολης και την ζώνη της Σμύρνης στη δυτική Μικρά Ασία.

Το 1919 ο Ελευθέριος Βενιζέλος, έχοντας την υποστήριξη των νικητών του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, διέταξε την απόβαση των ελληνικών στρατευμάτων στη Μικρά Ασία με σκοπό την αποκατάσταση της ειρήνης και της τάξης. Πρωταρχική μέριμνα της κυβέρνησης Βενιζέλου ήταν η προστασία των ελληνικών πληθυσμών από την τουρκική αυθαιρεσία και η ολοκλήρωση της επανάκτησης εδαφών και πληθυσμών από την Οθωμανική Αυτοκρατορία.

Στις 22 Νοεμβρίου του 1920 έγινε δημοψήφισμα, με το οποίο οριζόταν η επάνοδος του βασιλιά Κωνσταντίνου. Το δημοψήφισμα αυτό επέδρασε αποφασιστικά στη στάση των συμμάχων απέναντι στο ζήτημα της Μικράς Ασίας και επιπλέον υπήρξαν μεταβολές στο νομισματοπιστωτικό τομέα. Από το 1920 και μετά η συναλλαγματική ισοτιμία της δραχμής κλονίστηκε και από το 1919 έως και το 1922 έχασε την αξία της, κατά 85,1% σε σχέση με το δολάριο. Ο τιμάρριθμος ακρίβειας της ζωής, αυξανόταν με επιταχυνόμενο ρυθμό.

Η Συνθήκη των Σεβρών καθόριζε μέχρι πού θα μπορούσαν να προχωρήσουν τα ελληνικά στρατεύματα. Ενώ ο τότε Σουλτάνος δέχθηκε τη Συνθήκη, οι Νεότουρκοι, με επικεφαλής τον Κεμάλ, δεν την αποδέχθηκαν και άρχισαν να προετοιμάζονται για πόλεμο ενάντια στους Έλληνες και τους σύμμαχους.

Το 1922 τα τουρκικά στρατεύματα πέτυχαν τη διάσπαση των ελληνικών δυνάμεων και την αποκοπή τους. Ο κεμαλικός τουρκικός στρατός ανάγκασε τον εναπομείναντα ελληνικό στρατό να αποχωρήσει από τη Μικρά Ασία.

Με τη Συνθήκη της Λωζάννης στις 24 Ιουλίου του 1923 καθορίστηκαν τα νέα εδαφικά καθεστώτα του ελληνικού και τουρκικού κράτους.

Μετά το 1922, η Ελλάδα έπρεπε να αντιμετωπίσει το ζήτημα προσαρμογής της μεταπολεμικής οικονομίας και στις νέες συνθήκες της ειρήνης. Η χώρα είχε ακόμη να αντιμετωπίσει το σοβαρό πρόβλημα της αποκατάστασης του ενός εκατομμυρίου περίπου προσφύγων, και την ένταξή τους στην καθυστερημένη οικονομία της, και επίσης, τον ανεξέλεγκτο πληθωρισμό, τις ευμετάβλητες ισοτιμίες και την υποτίμηση του νομίσματος. Τα εσωτερικά πολιτικά προβλήματα αυξάνονταν συνεχώς, με αποτέλεσμα τη διαμόρφωση ενός ασταθούς κλίματος, ακατάλληλου για επενδυτικές δραστηριότητες.

Σύμφωνα με τις απογραφές των ετών 1896, 1907, 1920, 1928 και 1940, η πραγματική αύξηση του πληθυσμού στην Ελλάδα ήταν 201,78%. Συγκεκριμένα, το 1896 ο πληθυσμός ήταν 2.443.684, το 1907 2.631.952, το 1920 5.016.889, το 1928 6.204.684 και το 1940 έφτασε τα 7.344.860.

Από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, ο μη παραγωγικός χαρακτήρας της αστικής παραγωγής αποτελούσε σταθερό γνώρισμα και η ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων ακολουθούσε την ανάπτυξη των αστικών κέντρων. Με την εγκατάσταση των προσφύγων μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή στα αστικά κέντρα, υπήρξε αύξηση της συμμετοχής του αστικού πληθυσμού στο συνολικό πληθυσμό της χώρας. Αυτή η πληθυσμιακή έκρηξη, συνέβαλε στο φαινόμενο με το οποίο η ζήτηση προηγείται και καθορίζει την παραγωγή, με αποτέλεσμα την ύπαρξη περιορισμού της ικανοποίησης των άμεσων καταναλωτικών αγαθών.

Κατά τις δύο πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα, υπήρξε δημογραφική αύξηση στο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας, λόγω της παρατεταμένης «αγροτικής εξόδου». Ο πληθυσμός που εισέρρεε στην πρωτεύουσα, ήταν νέος ηλικιακά με χαμηλή μόρφωση και κατά βάση ανειδίκευτος.

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα υπήρξε αθρόα μετανάστευση στην Αθήνα, περίπου 300.000 αγροτών από τη Στερεά Ελλάδα, την Πελοπόννησο και τις Κυκλάδες. Ο νέος πληθυσμός θα συνέβαλε στην αύξηση των αναγκών σε καταναλωτικά προϊόντα και θα στήριζε την ανάπτυξη του αριθμού των παραδοσιακών βιοτεχνιών και οικοτεχνιών.

Τέλος, παρατηρείται ότι από τα 7.344.860 του πληθυσμού της Ελλάδας, το 1.124.098 κατοικούσε στην Αθήνα. Όμως, η ανεπάρκεια του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας, προκάλεσε στασιμότητα ή και περιορισμένη πληθυσμιακή ανάπτυξη των περιφερειακών αστικών κέντρων και προσδιόρισε σε μεγάλο βαθμό τα κυρίαρχα χαρακτηριστικά του οικονομικοκοινωνικού μετασχηματισμού της χώρας.

Βέβαια, παράλληλα με την εισροή του πληθυσμού στην Ελλάδα, υπήρξε και μεγάλη μετανάστευση προς τις Η.Π.Α., κυρίως από το 1911 έως και το 1920. Οι μαζικές μετακινήσεις προς τις Η.Π.Α. δεν ήταν μόνον ελληνικό φαινόμενο. Εξαιτίας της κρίσης στον αγροτικό τομέα, μετανάστευσε πληθυσμός όχι μόνον από την Ελλάδα, αλλά και από την Πορτογαλία, την Ισπανία, την Ιταλία, την Ευρωπαϊκή Τουρκία, την Αλβανία, τη Γιουγκοσλαβία, τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία προς τη χώρα αυτή.

Από το 1901 άρχισε να διαφαίνεται η αύξηση της μετανάστευσης φθάνοντας τις 167.549. Τη χρονική περίοδο 1911-1920 το σύνολο των μεταναστών από την Ελλάδα προς τη χώρα αυτή έφθασε τις 184.201. Συγκριτικά με τα προηγούμενα⁶⁶, αλλά και τα

⁶⁶Τη χρονική περίοδο 1851-1860 οι μετανάστες ήταν μόνο 31 άτομα. Από το 1861 μέχρι και το 1900 οι μετανάστες προς τις Η.Π.Α. αυξήθηκαν φθάνοντας συνολικά τα 8.569 άτομα.

επόμενα⁶⁷ έτη τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο υπήρξε ο μεγαλύτερος αριθμός μεταναστευσης.

Στο σημείο αυτό, και μετά από όσα αναφέρθηκαν, θα ήταν σκόπιμο να κάνουμε ένα διαχωρισμό στον πληθυσμό, με βάση τη βιολογική του δυνατότητα για παραγωγή και την ηλικία του. Έτσι, έχουμε τον ενεργό και το συντηρούμενο πληθυσμό. Ο ενεργός πληθυσμός αφορά τα άτομα ηλικίας από 15 έως 64 ετών και ο συντηρούμενος αφορά τα άτομα ηλικίας από 65 ετών και άνω, καθώς επίσης και τα παιδιά ηλικίας μέχρι 15 ετών.

Το 1907 η γεωργική απασχόληση μειώθηκε στο 66,3%, ενώ η βιομηχανική απασχόληση αυξήθηκε κατά 1%, φθάνοντας το 12,8%⁶⁸. Το αξιοσημείωτο είναι ότι η απασχόληση στα μέσα μεταφοράς και τη συγκοινωνία αυξήθηκε κατά 3,8%, δηλαδή από το 7,3% που ήταν έφθασε στο 11,1%. Παρατηρείται μάλιστα ότι το 1907 τα επαγγέλματα που κυριαρχούσαν ήταν αυτά της παραδοσιακής οικονομικής δομής, όπως ράφτες, στιλβωτές υποδημάτων, σαμαρτζήδες, πεταλωτές, τσαγκάρηδες, καλαθάδες, οι οποίοι έφθαναν συνολικά τα 42.156 άτομα, δηλαδή το 31,67% των συνολικά ειδικευμένων ατόμων. Επίσης, 19.344 άτομα ήταν αρτοποιοί, ζαχαροπλάστες, ξυλουργοί και βαρελάδες, δηλαδή το 14,53% των συνολικά ειδικευμένων ατόμων.

Από το 1920 και μετά στις απογραφές που γίνονταν σχετικά με τον αριθμό των απασχολούμενων, η ταξινόμηση που γινόταν στις κατηγορίες επαγγελματιών ήταν πιο συστηματική. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 1920 ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός, ο οποίος απασχολούνταν στη γεωργία, την κτηνοτροφία και την αλιεία ήταν 503.123 άτομα, από τα συνολικά 1.058.626 άτομα του ενεργού πληθυσμού. Στη βιομηχανία, στα μεταλλεία-ορυχεία και στις μεταφορές-συγκοινωνίες ο απασχολούμενος πληθυσμός ήταν 219.839 άτομα.

Το 1928 έχουμε αύξηση της απασχόλησης στη βιομηχανία κατά 46,59%, φθάνοντας συνολικά τα 429.831 άτομα, λόγω της μεγάλης εισροής των προσφύγων μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή. Στις μεταφορές-συγκοινωνίες απασχολούνταν 106.758

⁶⁷Μετά το 1921 και μέχρι το 1940 η μετανάστευση προς τις Η.Π.Α. είχε καθοδική πορεία με συνολική μετανάστευση 60.203 άτομα.

⁶⁸Ηδη όμως από το 1879 μέχρι και το 1928, με τη βοήθεια στατιστικών στοιχείων, μπορούμε να παρατηρήσουμε την κατανομή του ενεργού πληθυσμού κατά τομέα παραγωγικής δραστηριότητας. Το 1879 το 69,9% του ενεργού πληθυσμού στην Ελλάδα απασχολούνταν στη γεωργία, στα δάση και την κτηνοτροφία, το 11,8% στη βιομηχανία και στη βιοτεχνία, το 7,3% στο εμπόριο, στη συγκοινωνία και τα μέσα μεταφοράς, το 5,2% σε προσωπικές υπηρεσίες, το 3,9% στο στρατό και τη διοίκηση και μόλις το 1,9% σε ελεύθερα επαγγέλματα.

άτομα, αριθμός ο οποίος δηλώνει τη μικρή αλλά αυξητική πορεία της απασχόλησης στο συγκεκριμένο τομέα: περίπου 1,5% αύξηση.

Η αντιμετώπιση λοιπόν του προσφυγικού προβλήματος δεν ήταν δυνατόν να εξασφαλιστεί στο πλαίσιο του ελληνικού προϋπολογισμού, ο οποίος συνέχιζε να κυριαρχείται από τις δαπάνες των πολεμικών υπουργείων. Τα τακτικά έσοδα του κράτους παρά το γεγονός ότι είχαν αυξηθεί, δεν ήταν σε θέση να αντιμετωπίσουν τις χρηματοδοτικές ανάγκες του δημοσίου, με αποτέλεσμα το κράτος να προσφύγει σε δανεισμό και στην έκδοση χαρτονομίσματος. Το δημόσιο χρέος, υπό την πίεση των έκτακτων δαπανών, των δαπανών περίθαλψης και αποκατάστασης προσφύγων και του διογκωμένου πληθωρισμού, έφτασε στις αρχές του 1928 στο ύψος των τριάντα οκτώ δισεκατομμυρίων δραχμών, ποσοστό περίπου 100% του εθνικού εισοδήματος της χώρας, για το έτος 1927.

Την πενταετία 1923-1927 ο τιμάρριθμος ακρίβειας της ζωής, διπλασιάστηκε. Οι πτωχεύσεις επιχειρήσεων αυξάνονται κατά 58,8% το 1928 έναντι του 1927. Την ίδια πενταετία η δραχμή χάνει το 50% της αξίας της σε σχέση με το δολάριο. Ο εξωτερικός δανεισμός συνέχιζε να αποτελεί τη μόνη διέξοδο για την ολοκλήρωση του προγράμματος περίθαλψης και αποκατάστασης των προσφύγων, καθώς και για την προώθηση των παραγωγικών έργων. Το 1928 εκδόθηκε το λεγόμενο τριμερές δάνειο των εννέα εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας, υπό την αιγίδα της Κοινωνίας των Εθνών.

Παρόλο που η Ελλάδα θεωρείται μία κατ' εξοχήν αγροτική χώρα, το 1928 μόνον το 55% του συνολικού πληθυσμού της χώρας ήταν αγροτικός πληθυσμός, ενώ το 30% αποτελείτο από τον αστικό πληθυσμό.

Ο πληθυσμός των αστικών κέντρων, το 1928, αποτελείτο από τρεις ομάδες:

- τους γηγενείς (35%),
- τους μετανάστες (33,3%),
- και τους πρόσφυγες (31,7%).

Τέλος, τη χρονική περίοδο από το 1897 έως και το 1928, παρατηρείται μεγάλη ανάπτυξη στα μέσα μεταφοράς και κυρίως στα μέσα σταθερής τροχιάς, οι αιτίες της ήταν δύο: **α.** Η κατασκευή των σιδηροδρομικών δικτύων Αθήνα - Πειραιάς, της Αττικής, της Βορειοδυτικής Ελλάδας: Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύννορα, της σύνδεσης Θεσσαλονίκη - Σκόπια - Μιτροβίτσα, της σύνδεσης Αλεξανδρούπολη - Πύθιο - Αδριανούπολη, της σύνδεσης Θεσσαλονίκη - Μοναστηρίου, της σύνδεσης Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Κωνσταντινούπολη, καθώς επίσης και των σιδηροδρομικών δικτύων της Θεσσαλίας και της Πελοποννήσου, **β.** Η εντατικότερη και μεγαλύτερη χρήση του σιδηροδρόμου από τη βιομηχανία, ως μέσου μεταφοράς πρώτων υλών και εμπορευμάτων.

3.1.2. Η περίοδος 1929-1949

Η δεύτερη περίοδος η οποία αφορά σημαντικά γεγονότα σχετικά με την Ελλάδα, αρχίζει από το 1929 με το ξεκίνημα της παγκόσμιας κρίσης. Η οικονομική κρίση του 1929 ήταν η μεγαλύτερη οικονομική ύφεση της σύγχρονης ιστορίας. Η κρίση είχε καταστροφικές επιπτώσεις τόσο στον αναπτυγμένο, όσο και στον αναπτυσσόμενο κόσμο, επηρεάστηκε το διεθνές εμπόριο, καθώς επίσης και τα προσωπικά εισοδήματα, τα έσοδα από φόρους, οι τιμές και τα κέρδη. Η κρίση τερματίστηκε σε διαφορετικό χρόνο ανά χώρα.

Η παγκόσμια κρίση συνέπεσε χρονικά με τη διακυβέρνηση της Ελλάδας από τους Φιλελεύθερους. Η Κυβέρνηση του Ελευθέριου Βενιζέλου, προώθησε ένα αναπτυξιακό πρόγραμμα με κύριο άξονα τα παραγωγικά έργα, η χρηματοδότηση των οποίων βασίστηκε στον εξωτερικό δανεισμό.

Τα κύρια χαρακτηριστικά της μορφολογίας της ελληνικής βιομηχανίας στη δεκαετία του 1930 ήταν το μικρό μέγεθος, η περιορισμένη εκμηχάνιση, ο πεπαλαιωμένος εξοπλισμός, η μεγάλη συγκέντρωση ομοειδών επιχειρήσεων στις πρώτες φάσεις της παραγωγικής διαδικασίας. Η κρίση στο χώρο των επιχειρήσεων και των λοιπών παραγωγικών δραστηριοτήτων οξύνεται. Ο αριθμός των πτωχεύσεων αυξάνει συνεχώς. Το βιομηχανικό εισόδημα το 1932 παρουσίασε τη μέγιστη μείωση. Τέλος, κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης, 1930-1931, οι τιμές, τόσο των βιομηχανικών προϊόντων όσο και των γεωργικών, παρουσίασαν μεγάλη πτώση.

Τη χρονική περίοδο 1933-1939 υπήρξαν κάποια πολιτικά γεγονότα τα οποία οδήγησαν στην κατάλυση της Δημοκρατίας. Μερικά από αυτά τα γεγονότα ήταν η πτώση του Βενιζέλου, η απόπειρα δολοφονίας του, η γρήγορη διαδοχή των Κυβερνήσεων και ο σχηματισμός του Στρατιωτικού Συνδέσμου για την άμυνα της Δημοκρατίας. Με την κατάλυση της Δημοκρατίας, επιβλήθηκε η δικτατορία από το στρατηγό Ι. Μεταξά, τον Αύγουστο του 1936. Την περίοδο αυτή, την ελληνική οικονομία τη χαρακτηρίζει η εσωστρέφεια και ο έντονος προστατευτισμός, ο οποίος γρήγορα ξαναφέρει κέρδη στις επιχειρήσεις και βιομηχανική άνοδο. Οι τιμές ακολουθούν μία αδύναμη ανοδική πορεία. Το 1928, και μέχρι το 1930, η Αθήνα ήταν μία πόλη μόνον εμπορίου και υπηρεσιών. Τα επαγγέλματα που κυριαρχούσαν ήταν ξυλουργοί, φουρνάρηδες, τσαγκάρηδες και ραφτάδες. Η περίοδος αυτή μπορεί να χαρακτηριστεί προβιομηχανική.

Τέλος, το εθνικό εισόδημα παραμένει, σε σταθερές τιμές, ο δείκτης οικονομικής δραστηριότητας της Ελλάδας, αυτό το εισόδημα μέχρι το 1939, αυξήθηκε κατά 48.8%, ενώ το βιομηχανικό εισόδημα αυξήθηκε κατά 67,8%, με ετήσια μέση αυξητική μεταβολή 8,34%, παράλληλα δε σημειώθηκε αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής. Όλα τα παραπάνω συνετέλεσαν στην είσοδο της ελληνικής οικονομίας στην εκβιομηχάνιση.

Όμως, η συμμετοχή της Ελλάδας στον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο⁶⁹, το 1940, αποτέλεσε τροχοπέδη για την εκβιομηχάνιση της Ελλάδας. Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος ήταν μία στρατιωτική σύρραξη στην οποία συμμετείχαν τα περισσότερα έθνη του κόσμου. Στον Πόλεμο αυτό κινητοποιήθηκαν περισσότερο από 100 εκατομμύρια άνθρωποι και οι περισσότερες χώρες που συμμετείχαν διέθεσαν όλες τις οικονομικές, βιομηχανικές και επιστημονικές τους δυνάμεις στην υπηρεσία του Πολέμου.

Η αρχή του Πολέμου θεωρείται η 1^η Σεπτεμβρίου του 1939, με την εισβολή των Γερμανών στην Πολωνία και τις ακολουθούμενες κηρύξεις πολέμων στη Γερμανία από τη Μεγάλη Βρετανία και τη Γαλλία, δύο μέρες μετά.

Η Ιταλία το Σεπτέμβριο του 1940 πραγματοποίησε μία αποτυχημένη επίθεση κατά των βρετανικών δυνάμεων στην Αίγυπτο. Συνέχισε τις πολεμικές της δραστηριότητες με επίθεση κατά της Ελλάδας στις 28 Οκτωβρίου του 1940, η οποία ήταν κι αυτή αποτυχημένη. Ο ιταλικός στρατός υποχώρησε μέσα στο έδαφος της Αλβανίας. Προκειμένου να βοηθήσει ο Χίτλερ την Ιταλία, μέσω Βουλγαρίας, επιτέθηκε στην Ελλάδα στις 6 Απριλίου του 1941 και ταυτόχρονα κατά της Γιουγκοσλαβίας. Στις 22 Απριλίου συνθηκολόγησε η Ελλάδα με τη Γερμανία και τρεις ημέρες αργότερα με την Ιταλία, όπου τελικά έληξε ο ελληνοϊταλικογερμανικός πόλεμος.

Λίγο μετά την απελευθέρωση της Ελλάδας από τους Γερμανούς, νέες ταραχές συγκλόνισαν την Αθήνα, η λεγόμενη σύγκρουση των «Δεκεμβριανών». Συγκεκριμένα, το Δεκέμβριο του 1944 έγιναν συγκρούσεις στην Αθήνα μεταξύ των βρετανικών και κυβερνητικών στρατιωτικών δυνάμεων, κατά των στρατιωτικών δυνάμεων των Ελασιτών του Ε.Α.Μ-Ε.Λ.Α.Σ.. Η 5^η Δεκεμβρίου ήταν η ημέρα έναρξης των «Δεκεμβριανών», με την πρώτη σύγκρουση των δυνάμεων του Ε.Α.Μ-ΕΛ.Α.Σ. με τις αντίστοιχες των Άγγλων. Οι μάχες γενικεύτηκαν σε αρκετές περιοχές της Αθήνας, τις οποίες υπεράσπιζαν βρετανικές και κυβερνητικές δυνάμεις, με σφοδρές επιθέσεις μεταξύ τους. Μέχρι τα μέσα Δεκεμβρίου, οι βρετανικές δυνάμεις κατάφεραν να

⁶⁹G. Alexander, «*Η Ελλάδα στη δεκαετία 1940-1950: ένα έθνος σε κρίση*», εκδόσεις Θεμέλιο, (1984), Κ. Αντωνόπουλος, «*Εθνική Αντίσταση 1941-1945*», (1964), Φ. Γρηγοριάδης, «*Γερμανοί, κατοχή, αντίσταση 1941-1943*», τόμος 5 και 6, εκδόσεις Νεόκοσμος, (1973-1974), W. Churchill, μεταφρ. Α. Σαμαράκης, «*Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος*», εκδόσεις Ελληνική Μορφωτική Ιστορία, (χ.χ), C. Cruickshank, «*Greece 1940-1941*», εκδόσεις Davis-Poynter, (1976), Π. Κανελλόπουλος, «*Τα χρόνια του μεγάλου πολέμου 1939-1944: ιστορική αναδρομή και κείμενα*», (1964), Α. Κέδρος, «*Η Ελληνική Αντίσταση: 1940-1944*», εκδόσεις Θεμέλιο, (1983), P. Mackenzie, «*The Second World War in Europe*», εκδόσεις Longman, (1999), Αλ. Παπάγος, «*Ο πόλεμος της Ελλάδος, 1940-1941*», εκδόσεις Οι Φίλοι του Βιβλίου, (1945), Α. Σαραντόπουλος, Ν. Αλεξίου, «*Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος*», εκδόσεις Μέλισσα, (1965), Χ. Χατζηιωσήφ, «*Ιστορία της Ελλάδας τον 20^ο αιώνα*», τόμος 3, εκδόσεις Βιβλιόραμα, (1999-2007).

εξουδετερώσουν και να αφοπλίσουν τη δεύτερη μεραρχία του ΕΛ.Α.Σ., αλλά αντιμετώπιζαν πρόβλημα ανεφοδιασμού. Η μάχη του Δεκεμβρίου⁷⁰ έληξε στις 8 Ιανουαρίου του 1945 και στις 14 Ιανουαρίου υπογράφηκε ανακωχή μεταξύ Βρετανών και ΕΛ.Α.Σ.

Στις 12 Φεβρουαρίου του 1945 υπογράφηκε η συνθήκη της Βάρκιζας⁷¹, με την οποία δινόταν τέλος στον εμφύλιο πόλεμο, που είχε ακολουθήσει με τα «Δεκεμβριανά». Επιπλέον, με τη συνθήκη αυτή, ρυθμίστηκαν κάποια πολιτικά γεγονότα της χώρας, όπως η δημιουργία Εθνικού Στρατού, η διενέργεια εκλογών και η παροχή αμνηστίας για πολιτικά αδικήματα.

Στις 16 Φεβρουαρίου του 1945 τυπικά διαλύθηκε ο ΕΛ.Α.Σ., αλλά στις εκλογές που έγιναν στις 31 Μαρτίου του 1946 η Αριστερά δεν συμμετείχε. Αμέσως μετά τις εκλογές ένοπλοι αντάρτες του ΕΛ.Α.Σ. επιτέθηκαν κατά του αστυνομικού τμήματος του Λιτόχωρου της Πιερίας, εξοντώνοντας τους άντρες του.

Ακολούθησαν και άλλες επιθέσεις των ανταρτών κατά του Εθνικού Στρατού. Υπολογίζεται ότι την περίοδο εκείνη, η δύναμη των ανταρτών έφθανε τους 5.000 άντρες, οι οποίοι ήταν χωρισμένοι σε ομάδες.

Στις 22 Μαΐου του 1947 οι Η.Π.Α. επισημοποίησαν με νόμο⁷² την παροχή στρατιωτικής βοήθειας στην Ελληνική Κυβέρνηση. Οι αντάρτικες δυνάμεις του ΕΛ.Α.Σ. είχαν αυτοτιτλοφορηθεί «Δημοκρατικός Στρατός».

Στις 16 Αυγούστου του 1947 το γενικό αρχηγείο του ΕΛ.Α.Σ. κατήργησε τη μοναρχία και εγκαθίδρυσε στην Ελλάδα πολίτευμα Αβασίλευτης Δημοκρατίας.

Στις 27 Δεκεμβρίου του 1947 οι Ελασίτες αντάρτες επιχείρησαν να καταλάβουν την Κόνιτσα, χωρίς όμως να τα καταφέρουν, έτσι μετά από τέσσερις ημέρες αποχώρησαν και μάλιστα με πολύ σοβαρές απώλειες. Στην Αθήνα η ελληνική Κυβέρνηση, στις 27 Δεκεμβρίου του 1947 ψήφισε το νόμο 509, με τον οποίο το Κ.Κ.Ε., κηρυσσόταν παράνομο, ενώ ταυτόχρονα καθορίζονταν μέχρι και θανατικές ποινές.

⁷⁰Ν. Κεπέσης, «Ο Δεκέμβρης του 1944», εκδόσεις Σύγχρονη Εποχή, (1984), Β. Μπεκίρης, «Από τα Δεκεμβριανά στον εμφύλιο σπαραγμό (1944-1949)», εκδόσεις Περί Τεχνών, (2010), Β. Παναγιωτόπουλος, «Ιστορία του νέου ελληνισμού 1770-2000», τόμος 8, εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, (2003-2004), Π. Ροδάκης, «Δεκέμβρης 1944», εκδόσεις Επικαιρότητα, (1984).

⁷¹Τ. Βουρνάς, «Ιστορία της σύγχρονης Ελλάδος: Πόλεμος 1940-1941, κατοχή, Εθνική Αντίσταση, Απελευθέρωση, Δεκέμβριος 1944», εκδόσεις Τολίδη, (1980).

⁷²Α. Φραγκιαδής, «Ελληνική Οικονομία, 19^{ος}-20^{ός} αιώνας», εκδόσεις Νεφέλη, (χ.χ.).

Από τον Αύγουστο του 1949 άρχισαν οι εκκαθαριστικές επιχειρήσεις εναντίον των Ελασιτών ανταρτών από την ελληνική Κυβέρνηση, στην Πελοπόννησο, τη Στερεά Ελλάδα και τη Θεσσαλία. Με τις εκκαθαριστικές επιχειρήσεις, δόθηκε τέλος στον Εμφύλιο Πόλεμο.

Από όλα τα παραπάνω μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η Ελλάδα υπήρξε ένα από τα μεγαλύτερα θύματα του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Αντί να απολαύσει τα αγαθά της ειρήνης να ανασυγκροτηθεί και να αξιοποιήσει τις αποζημιώσεις, όπως τα σύμμαχα κράτη, έλαβε μέρος σε έναν Εμφύλιο Πόλεμο, με πολλά θύματα και πολλές καταστροφές. Το τίμημα ήταν πολύ μεγάλο: 120.000 νεκροί, ανάπηροι και τραυματίες, μεγάλες καταστροφές σε πόλεις και χωριά, ανατινάξεις γεφυριών, σφαγές κληρικών και καταστροφές εκκλησιών.

3.1.3. Η περίοδος 1949-1974

Η τρίτη περίοδος η οποία αφορά γεγονότα και εξελίξεις σχετικά με την Ελλάδα, αρχίζει μετά τη λήξη του Εμφυλίου το 1949 και περατώνεται με την πτώση της χούντας και την αποκατάσταση της δημοκρατίας το 1974. Στις 6 Σεπτεμβρίου του 1955 ξέσπασαν βίαιες διώξεις από τους Τούρκους κατά των Ελλήνων της Κωνσταντινούπολης, με αφορμή την έκρηξη ενός εκρηκτικού μηχανισμού στην αυλή του τουρκικού Προξενείου της Θεσσαλονίκης, που -όπως αποδείχθηκε αργότερα- τον είχε βάλει ένας Τούρκος γραμματέας του Προξενείου. Τότε, ο τουρκικός όχλος επιδόθηκε σε μεγάλες καταστροφές και ακατανόμαστες πράξεις εναντίον της ελληνικής μειονότητας στην Κωνσταντινούπολη. Καταστράφηκαν 2.000 σπίτια Ελλήνων, 4.348 καταστήματα, 27 φαρμακεία, 21 εργαστήρια, 110 ξενοδοχεία και εστιατόρια, 26 σχολεία και εγκαταστάσεις 5 ελληνικών αθλητικών συλλόγων της Πόλης. Επιπλέον, συλήθηκαν εκκλησίες και νεκροταφεία, εδάφησαν μοναχοί και πολίτες, ενώ ακόμη βιάστηκαν γυναίκες και μικρά κορίτσια. Τα γεγονότα αυτά εξανάγκασαν τον τρομοκρατημένο ελληνισμό της Κωνσταντινούπολης να καταφύγει στην Ελλάδα.

Τη νύχτα της 20^{ης} προς την Παρασκευή 21^η Απριλίου του 1967⁷³, μία «ομάδα επίορκων αξιωματικών» κατέλυσε τη Δημοκρατία, ανατρέποντας πραξικοπηματικά το συνταγματικό καθεστώς της Ελλάδας, αναστέλλοντας ορισμένα άρθρα του Συντάγματος. Επικεφαλής του καθεστώτος ήταν πέντε πραξικοπηματίες αξιωματικοί. Εκτός των άλλων, είχαν απαγορεύσει την κυκλοφορία των πολιτών κατά τις νυχτερινές ώρες και είχαν περιορίσει την κυκλοφορία κατά τις βραδινές και πρωινές ώρες. Επίσης, απαγόρευαν τις συγκεντρώσεις και επέβαλαν τη λογοκρισία στον Τύπο.

⁷³Γ. Αναστασιάδης - Κ. Βακαλόπουλος, «20^{ός} αιώνας, Τα Κορυφαία Γεγονότα», εκδόσεις Αλέξανδρος, (χ.χ.), σσ. 291-293.

Ταυτόχρονα με την επικράτηση του αντικοινοβουλευτικού αυτού καθεστώτος, άρχισε και η αντίστοιχη εναντίον του αντίσταση, τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό, η οποία έφτασε στο αποκορύφωμά της το Νοέμβριο του 1973, με την τριήμερη εξέγερση του Πολυτεχνείου. Έπειτα από την εξέγερση αυτή και την επίθεση των Τούρκων στην Κύπρο, καθώς επίσης και μετά τη σφαγή του κυπριακού ελληνισμού, υπήρξε η κατάρρευση του Απριλιανού δικτατορικού καθεστώτος. Το 1974 η Δημοκρατία αποκαταστάθηκε στην Ελλάδα, υπήρξε σύλληψη και καταδίκη σε ισόβια κάθειρξη των πρωταίτιων του Πραξικοπήματος, οι οποίοι παρέμειναν στην εξουσία για επτά χρόνια. Έτσι, από το 1974 και μετά διαμορφώθηκε η μεταπολιτευτική πολιτική ζωή της Ελλάδας.

Έχοντας ολοκληρώσει την πραγμάτευση που εστιάστηκε στα σημαντικότερα γεγονότα και εξελίξεις τα οποία αφορούν την ελληνική ιστορική, οικονομική, κοινωνική και δημογραφική συγκυρία μέσα στην οποία αναπτύχθηκαν οι μεταφορές στην χώρα μας, διαθέτουμε πλέον το απαραίτητο ιστορικό, οικονομικό, κοινωνικό και δημογραφικό πλαίσιο για να εντάξουμε σε αυτό τη διάρθρωση και την ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα, την οποία θα πραγματευτούμε στο υποκεφάλαιο που ακολουθεί.

3.2. Το σύστημα μεταφορών στην Ελλάδα

Το σύστημα μεταφορών στην Ελλάδα διαρθρώνεται σε τέσσερα βασικά υποσυστήματα μεταφορών: Στις οδικές, στις σιδηροδρομικές, στις θαλάσσιες και στις αεροπορικές μεταφορές.

Ο ρόλος των οδικών μεταφορών στην εκτέλεση του μεταφορικού έργου είναι ιδιαίτερα σημαντικός για την Ελλάδα. Παρόλο όμως την σημαντικότητά του, τόσο το εθνικό όσο και το επαρχιακό οδικό δίκτυο κρίνονται ανεπαρκή σε πολλά τμήματά τους.

Το οδικό δίκτυο της χώρας διακρίνεται σε εθνικό και σε επαρχιακό. Στο «νομοθετημένο» δίκτυο (ν.3155/1953) δεν περιλαμβάνεται το κοινοτικό και το αγροτικό δασικό δίκτυο της χώρας, ενώ από το 1970 το εθνικό δίκτυο χωρίζεται σε βασικό και δευτερεύον.

Για το «νομοθετημένο» εθνικό δίκτυο αρμόδιος φορέας είναι η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ, ενώ για τις άλλες κατηγορίες του δικτύου αρμόδιοι φορείς είναι οι κατά τόπους Νομαρχίες και οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.). Τα έργα που εντάσσονται στο «νομοθετημένο» οδικό δίκτυο χρηματοδοτούνται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, μέσω των Συλλογικών

Αποφάσεων Έργων (Σ.Α.Ε.) για τα έργα του εθνικού δικτύου και μέσω των Συλλογικών Αποφάσεων Νομαρχιακών Ταμείων (Σ.Α.Ν.Τ.) για το επαρχιακό⁷⁴.

Για το εθνικό οδικό δίκτυο της Ελλάδας θεωρείται πολύ σημαντική η δεκαετία του 1970, μέσα στην οποία ολοκληρώθηκαν οι εθνικοί οδοί Αθήνα - Θεσσαλονίκη, Αθήνα - Κόρινθος - Πάτρα, Αντίρριο - Ιωάννινα και ο Βόρειος άξονας της Κρήτης.

Το οδικό εμπορευματικό μεταφορικό έργο της χώρας εκτελείται από τα δημοσίας χρήσης φορτηγά αυτοκίνητα (Δ.Χ.Φ.Α.) και από τα ιδιωτικής χρήσης φορτηγά αυτοκίνητα (Ι.Χ.Φ.Α.) με βάση το νόμο 383, ο οποίος ψηφίστηκε το 1976, ιδρύθηκαν περίπου 279 μεταφορικές επιχειρήσεις.

Το οδικό επιβατικό μεταφορικό έργο της χώρας εκτελείται από τα ταξί, τα αυτοκίνητα Ι.Χ. και τα μέσα μαζικής μεταφοράς, ενώ οι υπεραστικές επιβατικές μεταφορές εκτελούνται από τα λεωφορεία των Κ.Τ.Ε.Λ. και του Ο.Σ.Ε., καθώς επίσης από τα πούλμαν δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης.

Γενικά, θα μπορούσαμε να πούμε ότι η Ελλάδα υστερεί ως προς την ποιότητα και την έκταση του οδικού της δικτύου, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.). Υστερεί επίσης ως προς τη λειτουργικότητα και το επίπεδο εξυπηρέτησης των μετακινήσεων, επιπλέον δε, στο πλαίσιο του δικτύου αυτού, η οδική ασφάλεια, είναι μειωμένη.

Εξαιτίας της μη καλής ποιότητας του συγκεκριμένου οδικού δικτύου, ο χρόνος μεταφοράς είναι αυξημένος, με αποτέλεσμα να αυξάνεται και το κόστος μεταφοράς για τους χρήστες του. Επίσης, η Ελλάδα έχει τον υψηλότερο δείκτη τροχαίων ατυχημάτων σε σχέση με όλες τις άλλες χώρες της Ε.Ε.

Το δεύτερο υποσύστημα μεταφορών στην Ελλάδα είναι οι σιδηροδρομικές μεταφορές. Στα κεφάλαια που θα ακολουθήσουν γίνεται εκτενής και συστηματική πραγμάτευση σχετικά τόσο με την ανάπτυξη και λειτουργία του συγκεκριμένου κλάδου όσο και με τις πολιτικές που ασκήθηκαν από το κράτος.

Αναμφισβήτητα, οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν οικονομικά και περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα. Παρά όμως τα τόσα σοβαρά πλεονεκτήματά τους, το επίπεδο υποδομών είναι χαμηλό και δεν υπάρχει εκσυγχρονισμός στην τεχνολογία και τις υπηρεσίες, με άμεση συνέπεια τη σταδιακή περιθωριοποίηση του σιδηροδρόμου.

Η γραμμική μορφή του σιδηροδρομικού δικτύου του ηπειρωτικού τμήματος της Ελλάδας (:η γραμμή Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη, η γραμμή Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο και η γραμμή Αθήνα - Πάτρα), λειτουργεί ως τροχοπέδη για την περαιτέρω ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Τα σημαντικότερα

⁷⁴Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, (1989), σσ. 54-55.

προβλήματα στις συγκεκριμένες γραμμές είναι οι μικρές ταχύτητες, οι μεγάλες κλίσεις και οι οξείες καμπυλότητες, οι οποίες δημιουργήθηκαν από τις χαράξεις που έγιναν πριν πολλά χρόνια, προκειμένου να αντιμετωπιστούν με αυτόν τον τρόπο τα φυσικά εμπόδια. Η κατάσταση επιβαρύνεται από την ύπαρξη μονών γραμμών και πολλών ισόπεδων διαβάσεων, από τη χρήση παλαιωμένου τροχαίου υλικού (έλκοντος και ελκόμενου), καθώς επίσης και τη λειτουργική-αισθητική ανεπάρκεια των σταθμών. Η σημαντικότερη, όμως, έλλειψη του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου είναι ότι ο κύριος σιδηροδρομικός άξονας Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη, δεν συνδέεται άμεσα με τα δύο κυριότερα εμπορικά λιμάνια της χώρας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Αποτέλεσμα της έλλειψης αυτής είναι η αποτροπή της ανάπτυξης, κατά μήκος του άξονα και των τερματικών σταθμών, των συνδυασμένων μεταφορών και, κατ' επέκταση, η αποτροπή της αύξησης των εσόδων του Οργανισμού των Σιδηοδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.).

Ο Ο.Σ.Ε. έχει τη δυνατότητα να καθορίσει το ύψος των κομίστρων⁷⁵ με βάση το μέσο κόστος μεταφοράς, το οποίο περιλαμβάνει και ένα μικρό ποσοστό κέρδους. Υπό την πίεση του ανταγωνισμού με το οδικό δίκτυο, ο Ο.Σ.Ε. έχει προοδευτικά εφαρμόσει ένα πολύ ελαστικό σύστημα κομίστρων, το οποίο ισχύει για ειδικές αποστολές εμπορευμάτων. Τα κόμιστρα αυτά περιλαμβάνουν πολλές φορές μειώσεις που είναι πολύ πιο κάτω από το μέσο κόστος. Ανάλογη πολιτική μπορεί να εφαρμόσει ο Ο.Σ.Ε. και στα εισιτήρια για τους επιβάτες.

Το τρίτο και τέταρτο βασικό υποσύστημα στην Ελλάδα είναι, αντίστοιχα, οι θαλάσσιες και οι αεροπορικές μεταφορές. Η ιδιόμορφη γεωμορφολογία της Ελλάδας, με την πληθώρα των κατοικημένων νησιών της, προσδίδει αυξημένη σημασία στις θαλάσσιες και αεροπορικές συνδέσεις, ενώ παράλληλα προσδίδει συγκριτικό πλεονέκτημα στα οδικά μέσα μεταφοράς σε σχέση με το σιδηρόδρομο. Ο σιδηρόδρομος ουσιαστικά αποκλείεται από το σύνολο του νησιωτικού χώρου.

Στην Ελλάδα υπάρχουν 111 κατοικημένα νησιά⁷⁶, είτε με αρκετό πληθυσμό, είτε με περιορισμένο. Το γεγονός αυτό έχει ως συνέπεια την ανάπτυξη ενός πυκνού δικτύου αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών, το οποίο δεν συναντάται σε άλλα κράτη-μέλη της Ε.Ε.

Η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία είναι ο βασικός τρόπος μεταφοράς προϊόντων προς τα νησιά, τα οποία είναι απαραίτητα για την επιβίωση και την εξυπηρέτηση των μόνιμων κατοίκων και των τουριστών. Επιπλέον, η συγκοινωνία αυτή είναι το βασικό μέσο

⁷⁵Δ. Αθανασακόπουλος, «Μελέτες 42, Τιμολογιακή και Επενδυτική Πολιτική των Μεταφορών: Η περίπτωση των Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών», (1994), σ.42.

⁷⁶Μ. Χριστοφάκης, «Πολιτική Υποδομών Μεταφορών», (1), (2000), σ. 37.

διακίνησης οδηγών, επιβατών και οχημάτων από και προς τα νησιά. Τέλος, η σύνδεση μεταξύ των μικρών νησιών γίνεται σχεδόν μόνον ακτοπλοϊκά.

Εκτός από τη διασύνδεση των νησιών, το σύστημα των θαλάσσιων μεταφορών της Ελλάδας περιλαμβάνει σημαντικούς λιμένες οι οποίοι εξυπηρετούν τόσο το εσωτερικό, όσο και το εξωτερικό εμπόριο, με τη διακίνηση στερεών, υγρών και αερίων φορτίων. Η ανάπτυξη των λιμανιών αυτών συμβάλλει αποφασιστικά στη μείωση του κόστους μεταφοράς -κυρίως στα ογκώδη και βαρέα αντικείμενα- και στην προστασία του περιβάλλοντος των θαλασσών.

Τα λιμάνια της χώρας διακρίνονται στις δυτικές πύλες διασύνδεσης (Πάτρα, Ηγουμενίτσα) με την υπόλοιπη Ευρώπη, στους κύριους εμπορικούς λιμένες, όπως είναι του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Αλεξανδρούπολης και του Βόλου, στους κύριους λιμένες της ακτοπλοΐας και σε άλλους μικρότερους λιμένες.

Από το κράτος μελετάται η δυνατότητα ανάπτυξης ενός συστήματος συνδυασμού θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών. Μεγάλα πλοία, τα οποία θα διαθέτουν νέα τεχνολογία, θα συνδέονται με κύριους κόμβους, από όπου θα εκκινούν τοπικές συνδέσεις με τα λοιπά νησιά. Η πιθανή εφαρμογή ενός τέτοιου συστήματος θαλάσσιων συγκοινωνιών θα δημιουργήσει σημαντικές απαιτήσεις για βελτιώσεις στη λιμενική υποδομή (θαλάσσια και χερσαία).

Οι αεροπορικές μεταφορές είναι επίσης πολύ σημαντικές για την ελληνική οικονομία, δεδομένου ότι η συντριπτική πλειοψηφία των τουριστικών μετακινήσεων (περίπου το 75%) πραγματοποιείται αεροπορικώς. Το ελληνικό δίκτυο αεροδρομίων είναι πολύ εκτεταμένο σε σχέση με την έκταση και τον πληθυσμό της χώρας. Η αεροπορική σύνδεση είναι απαραίτητη για τη σύνδεση της περιφέρειας με τα αστικά κέντρα. Η εξυπηρέτηση των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα πραγματοποιείται μέσω ενός εκτεταμένου δικτύου 40 αεροδρομίων⁷⁷. Επιπλέον, στη χώρα μας υπάρχουν 22 περίπου ελικοδρόμια.

Βασικός στόχος της αναπτυξιακής πολιτικής η οποία θα ασκηθεί από την Κυβέρνηση για τις αεροπορικές μεταφορές θα πρέπει να είναι η εξυπηρέτηση των μικρότερων κυρίως νησιών, η δημιουργία δυνατοτήτων απ' ευθείας διασύνδεσης διαφόρων περιοχών με περιορισμένη ζήτηση διακίνησης και η αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών.

Παρά τις προσπάθειες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) για τη βέλτιστη υποδομή των αεροδρομίων (διάδρομοι, τροχόδρομοι, χώροι στάθμευσης αεροσκαφών, κτιριακές εγκαταστάσεις), αυτή παραμένει ανεπαρκής ως προς την υφισταμένη και προβλεπόμενη μελλοντική ζήτηση.

⁷⁷Μ. Χριστοφάκης, «Πολιτική Υποδομών Μεταφορών και Περιφερειακή Ανάπτυξη», (2), (2006), σ. 46.

Συμπερασματικά, λοιπόν, μπορούμε να πούμε ότι η αεροπορική υποδομή της Ελλάδας παρουσιάζει πολλά προβλήματα τα οποία σχετίζονται με την ανεπάρκεια, σε πολλά αεροδρόμια, των διαδρόμων προσγείωσης-απογείωσης, των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών, του μηχανολογικού εξοπλισμού και των συστημάτων ελέγχου πτήσεων. Πρέπει, όμως, να αναφέρουμε ότι πολλά από τα προαναφερθέντα προβλήματα αντιμετωπίζονται με τις υλοποιούμενες και προγραμματιζόμενες παρεμβάσεις στα αεροδρόμια της χώρας που χρηματοδοτούνται κυρίως από το «Ειδικό Τέλος Αεροδρομίου».

Θα πρέπει σε συνάφεια με όσα προαναφέρθηκαν να σημειωθεί ότι η γεωγραφική θέση της Ελλάδας αποτελεί μειονέκτημα για την προώθηση των εξαγωγών προς τις χώρες της Δυτικής και Κεντρικής Ευρώπης, ενώ αποτελεί πλεονέκτημα για τις μεταφορές προϊόντων στις χώρες της Μέσης Ανατολής και της Βόρειας Αφρικής⁷⁸. Βέβαια, η γεωγραφική θέση της Ελλάδας αποτελεί μειονέκτημα ή πλεονέκτημα, αν τη συγκρίνουμε με τη γεωγραφική θέση των άλλων χωρών με τις οποίες συναλλάσσεται. Σε σχέση με τις διεθνείς οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις, η Ελλάδα υστερεί έναντι των άλλων χωρών της Ευρώπης, τόσο λόγω απόστασης όσο και λόγω έλλειψης κοινών συνόρων.

Στις διεθνείς διασυνδέσεις της χώρας, το οδικό δίκτυο συνδέεται με τα αντίστοιχα δίκτυα της πρώην Γιουγκοσλαβίας (Ειδομένη), της Βουλγαρίας (Προμαχώνας), της Τουρκίας (Κήποι και Καστανιές), παράλληλα δε συνδέεται με το οδικό δίκτυο της Συρίας και της Ιταλίας, μέσω των πορθμείων Βόλου - Ταρσούς και Ηγουμενίτσα - Μπρίντζι, αντίστοιχα.

Το σιδηροδρομικό της δίκτυο συνδέεται με τα αντίστοιχα δίκτυα της πρώην Γιουγκοσλαβίας (Ειδομένη και Καύκασος), της Βουλγαρίας (Προμαχώνας και Ορμένιο) και της Τουρκίας (Πύθιο).

Από τις παραπάνω επισημάνσεις, γίνεται φανερό ότι η Ελλάδα βρίσκεται στο άκρο (γεωγραφικά) των διεθνών, οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων. Συνέπεια αυτού του γεγονότος είναι η ύπαρξη σχετικά μικρής διερχόμενης κίνησης από τη χώρα και η επιπλέον έλλειψη διαπραγματευτικής δύναμης με τις ενδιάμεσες χώρες, των οποίων χρησιμοποιούμε την υποδομή.

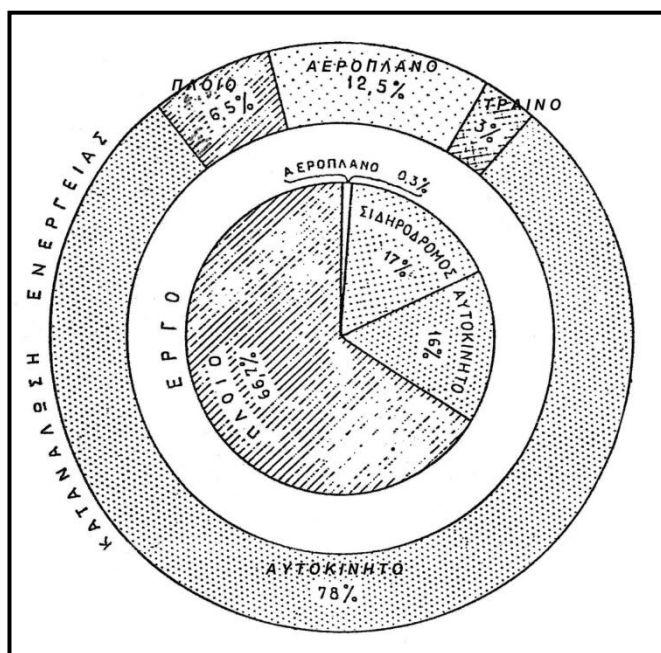
Τέλος, συνολικά πρέπει να αναφέρουμε ότι η υποδομή των ελληνικών μεταφορών, δηλαδή το οδικό δίκτυο, το σιδηροδρομικό δίκτυο καθώς και οι σταθμοί, τα λιμάνια και τα αεροδρόμια ανήκουν κατά κανόνα στο δημόσιο και τα διαχειρίζονται δημόσιοι φορείς.

Μετά την ένταξη της πραγμάτευσης για την εν γένει ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα σε ένα πλαίσιο το οποίο περιελάμβανε και την οικονομική ανάπτυξη της χώρας

⁷⁸Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, (1989), σ. 145.

και μετά τη συζήτηση σχετικά με την ανάπτυξη γενικά των μεταφορών στη χώρα μας προχωρούμε στην πραγμάτευση που αφορά, πιο συγκεκριμένα, τη σύνδεση του σιδηροδρόμου με την οικονομική-βιομηχανική ανάπτυξη της χώρας μας.

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΡΓΟΥ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ



Πηγή: Τεχνικά Χρονικά, 3, (1993).

3.3. Τα μέσα σταθερής τροχιάς στην Ελλάδα

3.3.1. Σύντομο ιστορικό

Περίπου το 1808, ο Αλή πασάς Τεπενλής φέρνει την άμαξα για πρώτη φορά σε ολόκληρη την τουρκοκρατούμενη Ελλάδα.

Από το 1808 έως σήμερα έχουμε μία σειρά από γεγονότα που αποδεικνύουν τον ζήλο που έδειξαν οι Έλληνες (οι πολίτες και οι εκάστοτε κυβερνήσεις) για την κατασκευή των Μέσων Σταθερής Τροχιάς.

Στις 15 Ιουνίου του 1833, οι κάτοικοι της Αθήνας υπέγραψαν συνυποσχετικό, με το οποίο δεσμεύονταν να παραχωρήσουν δωρεάν στο Δημόσιο τις απαραίτητες εκτάσεις για δημόσιους ανοικτούς χώρους σε περίπτωση που η Αθήνα οριζόταν πρωτεύουσα. Με την υπογραφή του συγκεκριμένου συνυποσχετικού αποσκοπούσαν στην αύξηση

της αξίας των ακινήτων τους. Στη συνέχεια αποδείχθηκε ότι η παραπάνω ενέργεια δεν ήταν παρά μόνο μία στιγμιαία συλλογική έκφραση απέναντι στο μεγάλο στόχο.

Τα μοναδικά μεταφορικά μέσα εκείνη την εποχή ήταν τα άλογα, τα γαϊδουράκια και οι άμαξες.

Ο Βαυαρός Στρογκ το 1835 υπέγραψε σύμβαση με το ελληνικό δημόσιο για τη συγκοινωνία της Αθήνας με τον Πειραιά. Χρησιμοποιούσε άμαξες, που είχαν φθάσει τις πεντακόσιες και «παμπορείας» για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Βέβαια, το ίδιο έτος είχαν ξεκινήσει οι συζητήσεις-προτάσεις για τη σιδηροδρομική σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά. Στην Ελλάδα η πρώτη πρόταση για την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου της γραμμής Αθήνας προς Πειραιά υποβλήθηκε από το Γάλλο Φραγκίσκο Φεράλδη. Τελικά, θεωρήθηκε ότι ήταν ασύμφορο ένα τέτοιο έργο, με αποτέλεσμα να μη βρει υποστηρικτές για την υλοποίησή του.

Το 1837 ο πληθυσμός της Αθήνας είχε φθάσει τους 12.700 κατοίκους⁷⁹. Από αυτό το έτος και μετά άρχισαν να αυξάνονται οι ανοικοδομήσεις πολλών σπιτιών και δημόσιων κτιρίων. Τότε κάνουν εντονότερη την εμφάνισή τους οι άμαξες, λόγω της βελτίωσης και διαπλάτυνσης των δρόμων, αλλά και λόγω του γεγονότος ότι συνέρρεαν ολοένα και περισσότεροι κάτοικοι στην Αθήνα από διάφορες περιοχές της Ελλάδας. Ο πληθυσμός αυξανόταν από χρόνο σε χρόνο, φθάνοντας το 1855 τους 31.000 και το 1865 τους 42.700 κατοίκους. Μία ανάλογη κατάσταση επικρατούσε και στον Πειραιά. Οι κάτοικοί του είχαν φθάσει το 1868 τους 11.000.

Με την αύξηση του πληθυσμού τόσο στην Αθήνα όσο και στον Πειραιά, δημιουργήθηκαν και τα πρώτα προβλήματα συγκοινωνίας. Οι άμαξες δεν επαρκούσαν. Γι' αυτό το λόγο το 1855 συντάσσεται από την κυβέρνηση του Αλέξανδρου Μαυροκορδάτου το πρώτο ελληνικό νομοσχέδιο περί των σιδηροδρόμων.

Μετά το πρώτο νομοσχέδιο οι ελληνικές κυβερνήσεις δέχονταν πολλές προτάσεις για κατασκευές διαφόρων σιδηροδρομικών δικτύων. Οι προτάσεις αυτές προέρχονταν κυρίως από Άγγλους και Γάλλους κεφαλαιούχους, οι οποίοι σε συνεργασία με διάφορες τεχνικές και κατασκευαστικές εταιρίες, προσπαθούσαν να επεκτείνουν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες.

Το 1859 η αγγλική εταιρία «Leaders»⁸⁰ πρότεινε την κατασκευή της γραμμής από Πειραιά προς Αθήνα μέχρι τα τότε σύνορα, με σκοπό την επέκτασή της έως τη Σόφια (Βουλγαρία).

⁷⁹ΕΗΣ, «Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι (1869-1969)», (1970), σ. 18.

⁸⁰Κ. Ανδρουλιδάκης, «Οι σιδηρόδρομοι Κεντρικής Ελλάδας (1869-1969)», (2), (χ.χ), σσ. 23-25.

Το 1860 ο ελληνογάλλος διπλωμάτης Φωκίων Ροκ, υπέβαλε υπομνήματα στις ελληνικές Κυβερνήσεις για να τις πείσει να ξεκινήσουν την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου, τονίζοντας τη μεγάλη πρόοδο που θα επερχόταν από το έργο αυτό.

Το 1868 ο βαρόνος Louis De Normand, πρότεινε στην Ελλάδα ένα σχέδιο για την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο περιελάμβανε τρεις μεγάλες διαδρομές. Η πρώτη διαδρομή ήταν από το Σούνιο και την Αθήνα μέχρι τα βόρεια σύνορα, η δεύτερη διαδρομή περιελάμβανε τη σύνδεση του Λακωνικού κόλπου με την Τρίπολη και την Κόρινθο, καθώς και την ένωσή της με την πρώτη διαδρομή. Τέλος, η τρίτη διαδρομή περιελάμβανε τη σύνδεση του Αμβρακικού κόλπου με τη γραμμή της πρώτης διαδρομής, κοντά στη Λαμία. Και οι τρεις παραπάνω προτεινόμενες διαδρομές θα επεκτείνονταν προς το βορρά, στο εξωτερικό, και δυτικά προς την Ιταλία με θαλάσσια επικοινωνία. Το κράτος απέρριψε την πρόταση του βαρόνου, γιατί την εποχή εκείνη τα οικονομικά του ελληνικού κράτους ήταν πολύ περιορισμένα και δε θα επαρκούσαν για τέτοιου είδους κατασκευές.

Ακόμη μία πρόταση απορρίφθηκε από την ελληνική Κυβέρνηση, το 1893, με την αιτιολογία ότι θεωρήθηκε εξαιρετικά δαπανηρή. Πρόκειται για την πρόταση του μηχανικού Μ. Βιτάλη, η οποία περιελάμβανε ένα σχέδιο σιδηροδρομικού δικτύου με αφετηρία την Αθήνα και με διαδρομή προς τα δυτικά. Η γραμμή περνώντας από τη Θήβα θα ακολουθούσε τη νότια όχθη της λίμνης Κωπαΐδας, θα διέσχιζε τον Παρνασσό από σήραγγα μεγάλου μήκους και θα κατέληγε στη Βόνιτσα. Στην επιστροφή θα προχωρούσε προς τα ανατολικά και θα έφθανε στο Καρπενήσι. Στη συνέχεια, θα ακολουθούσε τον κάμπο του Σπερχειού και θα τερμάτιζε νοτίως του Παγασητικού κόλπου. Μετά από σειρά τεσσάρων διαπραγματεύσεων για την κατασκευή του έργου, το 1869 ξεκίνησε να λειτουργεί η γραμμή Πειραιάς - Θησείο. Οι αντιδράσεις όμως για τη δημιουργία τέτοιων μέσων μεταφοράς ήταν πολλές, κυρίως αρχικά από επαγγελματίες άλλων μέσων. Αναφερόμαστε, βέβαια, στους αμαξάδες οι οποίοι δέχθηκαν την πρώτη απειλή για το επάγγελμά τους το 1869 με την εμφάνιση του πρώτου σιδηροδρόμου της γραμμής Αθήνα - Πειραιάς. Οι φόβοι τους όμως δεν επαληθεύτηκαν, γιατί αυξήθηκαν οι κούρσες μέσα στην πόλη, χαμήλωσαν τις τιμές και το αμάξι από αριστοκρατικό μέσο που ήταν εκλαϊκεύτηκε κάπως. Οι αμαξάδες δέχθηκαν και δεύτερη απειλή το 1880, η τρίτη όμως και η πιο σοβαρή απειλή για αυτούς έρχεται το 1906, τότε που αποφασίζεται τελικά και η ηλεκτροκίνηση των τραμ.

Το 1870 ο Γάλλος μηχανικός Ε. Πιατ πρότεινε την κατασκευή της γραμμής από τον Πειραιά μέχρι τα σύνορα του ελληνικού κράτους. Η ελληνική Κυβέρνηση δέχθηκε την πρόταση αυτή και υπέγραψε τη σύμβαση στις 26 Ιουνίου 1870. Όμως, το έργο δεν προωθήθηκε λόγω μεγάλων οικονομικών προβλημάτων.

Τον Οκτώβριο του 1871 μία ομάδα Γάλλων κεφαλαιούχων ζητάει την κατασκευή της γραμμής Πειραιάς - Κόρινθος - Ναύπλιο - Τρίπολη - Σπάρτη - Αλμυρός. Μεταξύ των πολλών όρων της κατασκευής αυτής υπήρχαν και όροι ασύμφοροι για την ελληνική

Κυβέρνηση, όπως η απαίτηση να αναλάβουν και την κατασκευή της γραμμής Πειραιάς - Σύνορα. Τελικά, η πρόταση αυτή απορρίφθηκε. Λίγο αργότερα η ίδια ομάδα επανέφερε την πρόταση, αλλά μόνο για το πελοποννησιακό δίκτυο. Όμως, ούτε κι αυτή η πρόταση έγινε δεκτή από την ελληνική Κυβέρνηση.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφέρουμε δύο πολύ σπουδαίες ηγετικές πολιτικές φυσιογνωμίες, που ενδιαφέρθηκαν και ασχολήθηκαν με την κατασκευή των Ελληνικών Σιδηροδρόμων. Ο Χαρίλαος Τρικούπης⁸¹ εφάρμοσε το πρώτο οργανωμένο πρόγραμμα οικονομικής ανάπτυξης της Ελλάδας⁸². Θεμελίωσε πολλά σημαντικά έργα υποδομής, το σπουδαιότερο εξ αυτών ήταν η κατασκευή των πρώτων Ελληνικών Σιδηροδρόμων. Ο Αλέξανδρος Κουμουνδούρος διαφωνούσε με την Κυβέρνηση του Χαρίλαου Τρικούπη, όσον αφορούσε την κατασκευή των Ελληνικών Σιδηροδρόμων. Ο συγκεκριμένος πολιτικός υποστήριζε την κατασκευή, με επίκεντρο την Αθήνα, σιδηροδρομικών γραμμών «διεθνούς» πλάτους (απόσταση μεταξύ σιδηροτροχιών ίση προς 1,435 μ.), προκειμένου να υπάρχει άμεση σύνδεση των Ελληνικών Σιδηροδρόμων με τα βαλκανικά και ευρωπαϊκά δίκτυα. Όμως, ο Χαρίλαος Τρικούπης υποστήριζε ακόμη, την κατασκευή τοπικών δικτύων «μετρικού» πλάτους (απόσταση μεταξύ σιδηροτροχιών 1μ.) σε ολόκληρη την Επικράτεια. Η πρόταση αυτή ήταν πιο συμφέρουσα για τα οικονομικά δεδομένα του κράτους. Τελικά, επικράτησε η πολιτική του Χαρίλαου Τρικούπη.

Συνεχίζοντας την αναφορά του χρονικού προτάσεων για την κατασκευή των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα, φθάνουμε στο έτος 1872. Το 1872 υπήρξαν δύο προτάσεις από Έλληνες. Η πρώτη⁸³ προερχόταν από τον όμιλο Βαλτατζή, ο οποίος πρότεινε τη γραμμή Πόρτο Ράφτη - Αθήνα - Κόρινθος - Αίγιο - Πάτρα - Ρίο-Αντίρριο - Μεσολόγγι - Πρέβεζα. Η δεύτερη προερχόταν από την ομάδα Α. Συγγρού και Σ. Σκουλούδη, η οποία πρότεινε τη γραμμή Πειραιάς - Λαμία - Σύνορα. Μεταξύ, των δύο προτάσεων έγινε αποδεκτή η δεύτερη, η οποία και επικυρώθηκε με σχετική σύμβαση το 1873. Τελικά, όμως ούτε και αυτή υλοποιήθηκε, καθώς οι εργασίες διακόπηκαν από τις πρώτες ημέρες.

Ολοκληρώνοντας αυτό το υποκεφάλαιο δε θα έπρεπε να παραλείψουμε την πρόταση από τον κόμη De Mutrecy, τον Ιούλιο του 1879. Η πρόταση αυτή περιελάμβανε τρείς γραμμές. Η πρώτη γραμμή θα ήταν Πειραιάς - Αθήνα - Θήβα - Λαμία - Λάρισα - Θεσσαλονίκη, η δεύτερη γραμμή Πόρτο Ράφτη - Αθήνα - Κόρινθος - Πάτρα - Μεσολόγγι -

⁸¹Κ. Ανδρουλιδάκης, «Οι σιδηρόδρομοι Κεντρικής Ελλάδας (1869-1969)», (2), (χ.χ), σσ. 24-25.

⁸²Λύντια Τρίχα, «Ο Χαρίλαος Τρικούπης και τα δημόσια έργα», εκδόσεις Καπόν, (2001).

⁸³Κ. Ανδρουλιδάκης, ό.π, (2), (χ.χ), σσ. 24-25.

Κραβασαράς - Ιωάννινα και η τρίτη γραμμή Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα. Όμως, και αυτή η πρόταση απορρίφθηκε από την ελληνική Κυβέρνηση.

Το 1870 το ιππήλατο τραμ κάνει την εμφάνισή του και στον Πειραιά, από το σταθμό έως το τελωνείο. Τον ίδιο χρόνο αρχίζουν οι εργασίες για την κατασκευή σιδηροδρόμου από Αθήνα προς Κηφισιά, για το λεγόμενο «θηρίο».

Το 1882⁸⁴ εμφανίζεται το πρώτο ιππήλατο τραμ στους δρόμους της Αθήνας. Ξεκίνησε από το κέντρο της πόλης και έφθανε έως τα Πατήσια, τους Αμπελοκήπους, την Κολοκυνθού, το Ζάππειο και τον Κεραμικό. Πολλοί Αθηναίοι πλήρωναν το εισιτήριο για να ταξιδέψουν με το τραμ, χωρίς να έχουν κανέναν ιδιαίτερο λόγο, μόνο καθαρά από περιέργεια.

Δεν έλειψαν όμως και τα δυσάρεστα. Όταν οι επιβάτες ήταν λίγοι, η επιβίβαση και η διαδρομή ήταν ομαλή. Όταν όμως είχε πολύ κόσμο, τα ζώα δε μπορούσαν να σύρουν τα βαγόνια, με αποτέλεσμα αυτά να μην κινούνται. Ο οδηγός τα χτυπούσε για να ξεκινήσουν, αλλά αυτά πεισμάτωναν ακόμη πιο πολύ και κλωτσούσαν. Κάποιοι επιβάτες κατέβαιναν από τα βαγόνια και έσπρωχναν προκειμένου να ανακτήσει το τραμ την ταχύτητα που χρειαζόταν.

Αναμφίβολα, το τραμ κάλυπτε μία πραγματική ανάγκη της εποχής, παρόλες τις διαμαρτυρίες για το θόρυβο που προερχόταν από τους τροχούς και τα ζώα.

Το 1883 κατασκευάστηκε ο «Σιδηρόδρομος Πύργου - Κατάκωλου»

Το 1884 κατασκευάστηκαν «οι Σιδηρόδρομοι της Θεσσαλίας» και «οι Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου».

Το 1884 με 1885 κατασκευάστηκαν οι «Σιδηρόδρομοι Αττικής».

Μέσα στο ίδιο έτος (1885) γίνονται τα εγκαίνια της γραμμής Κηφισιάς με μήκος 15 χιλιόμετρα και του δικτύου προς το Λαύριο. Η Αθήνα συνδέεται με την παραλιακή ζώνη και με τον ατμοκίνητο τροχιόδρομο. Το 1895 η πρωτεύουσα αποκτά τον πρώτο μητροπολιτικό σιδηρόδρομο, με την υπόγεια επέκταση της γραμμής από το Θησείο ως την Ομόνοια.

Το 1890 με 1891 κατασκευάστηκαν οι «Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος».

Το 1892 ολοκληρώθηκε⁸⁵ ο διπλασιασμός της γραμμής Αθήνα - Πειραιάς, ενώ στις αρχές του 1893 η «Εταιρία της Προεκτάσεως» περάτωσε και το δικό της έργο και

⁸⁴Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, «Από τα Παμφορεία στο Μετρό, 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων», εκδόσεις Μίλητος, (2007), σσ. 103-104.

⁸⁵Σπ. Φασούλας, «140 χρόνια σιδηροδρομικής σύνδεσης της Αθήνας με τον Πειραιά», περιοδ. Σιδηροτροχιά, (2009), σ. 51.

ζήτησε από την εταιρεία Σ.Α.Π. (Σιδηρόδρομος Αθήνα - Πειραιάς) να παραλάβει το έργο και να αρχίσει την εκμετάλλευση της νέας γραμμής μέχρι την Ομόνοια. Ο Σ.Α.Π., όμως, διαπίστωσε ότι η κατασκευή παρουσίαζε προβλήματα και κακοτεχνίες, με κυριότερη τη δυσκολία διέλευσης συγχρόνως δύο αντιθέτων κινουμένων αμαξοστοιχιών στη σήραγγα, γι' αυτό αρνήθηκε να παραλάβει το έργο. Μετά από πολύχρονους δικαστικούς αγώνες ο Σ.Α.Π. παρέλαβε και λειτούργησε τη σήραγγα, προβάλλοντας ωστόσο την απαίτηση ο Σ. Ψίχας (ο άνθρωπος που είχε υπογράψει τη σύμβαση «προέκτασης» του δικτύου μέχρι την Ομόνοια) να προβεί σε όλες τις απαιτούμενες βελτιώσεις.

Ο πρώτος, λοιπόν, συρμός αναχώρησε στις 17 Μαΐου του 1895. Η Αθήνα μετά από αυτό το έργο κατετάγη στις ελάχιστες πόλεις της υφελίου με υπόγειο αστικό σιδηρόδρομο, έστω και μικρού μήκους.

Εύκολα μπορεί να αναρωτηθεί κανείς ποιά είναι τα αίτια που οδήγησαν στη σύλληψη, στο σχεδιασμό και τελικώς στην κατασκευή των σιδηροδρόμων και κατ' επέκταση όλων των μέσων σταθερής τροχιάς στην Ελλάδα.

3.3.2. Σιδηρόδρομος και βιομηχανική ανάπτυξη στην Ελλάδα

Πράγματι, στο υποκεφάλαιο αυτό θα κάνουμε μία σύντομη επισκόπηση της βιομηχανικής ανάπτυξης στην Ελλάδα και της σύνδεσής της με το σιδηρόδρομο.

Υπάρχουν δύο απόψεις μελετητών⁸⁶, σχετικά με τη συσσώρευση κεφαλαίου στην Ελλάδα. Η πρώτη άποψη υποστηρίζει, ότι αντίθετα από τις αναπτυγμένες χώρες της Δυτικής Ευρώπης, στην Ελλάδα η συσσώρευση κεφαλαίου κατά το 19^ο αιώνα δεν ήταν επαρκής και δεν κατευθύνθηκε σε βιομηχανικές-βιοτεχνικές δραστηριότητες. Η δεύτερη άποψη είναι αντίθετη με την πρώτη, υποστηρίζει ότι υπήρχαν πολλά κεφάλαια στην Ελλάδα. Πρόκειται για κεφάλαια που σχηματίστηκαν σε δύο κατεξοχήν παραδοσιακές ελληνικές δραστηριότητες, τη ναυτιλία και το εμπόριο. Όμως, η συσσώρευση αυτού του κεφαλαίου έλαβε χώρα κυρίως στο εξωτερικό, στο οποίο ήταν εγκατεστημένοι οι πιο πλούσιοι και ισχυροί ελληνικοί εμπορικοί οίκοι.

Στην αρχή του 1850, με την κορύφωση της βιομηχανικής επανάστασης, άρχισε η παρακμή του μεγάλου ελληνικού εμπορίου και της ναυτιλίας. Οι βιομηχανικοί παραγωγοί της Δύσης είχαν απευθείας επαφές με τις αγορές της Ανατολής, δεν χρειαζόταν η μεσολάβηση του Έλληνα εμπόρου και ναυτικού στα πρακτορεία και στα δίκτυα των ακτών της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης θάλασσας.

⁸⁶Θεόδ. Σακελλαρόπουλος, «Θεσμικός Μετασχηματισμός και Οικονομική Ανάπτυξη, Κράτος και Οικονομία στην Ελλάδα, 1830-1922», (1), εκδόσεις Εξάντας, (1991), σσ. 190-191.

Το 1870 το ελληνικό εμπόριο είχε περιορισμένες δυνατότητες. Μεγάλο εμπόδιο στην ανάπτυξη του εσωτερικού εμπορίου ήταν οι ανύπαρκτες συγκοινωνίες⁸⁷, καθώς επίσης οι ελλείψεις πιστωτικών διευκολύνσεων, δημόσιας ασφάλειας και επαγγελματικής μόρφωσης.

Τη δεκαπενταετία 1867-1883, παρουσιάστηκε η πρώτη «μαζική» τοποθέτηση κεφαλαίων στη βιομηχανία. Τα ατμοκίνητα εργοστάσια και η ισχύς τους υπερδεκαπλασιάστηκαν και οι απασχολούμενοι πενταπλασιάστηκαν. Ο διεθνής ανταγωνισμός ώθησε τους Έλληνες της διασποράς προς την Ελλάδα, για να αναζητήσουν νέες παραγωγικές απασχολήσεις για τα κεφάλαιά τους.

Ωστόσο, από το 1883 επέρχεται οικονομική κρίση στην ελληνική οικονομία, η οποία θα επιφέρει συντριπτικά αποτελέσματα στη βιομηχανία.

Όμως, από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα και μέχρι το 1920 η ελληνική βιομηχανία γνώρισε άνθηση. Ιδρύθηκαν οι πρώτες μεγάλες μεταποιητικές μονάδες. Οι πολεμικές συνθήκες που επικρατούσαν βοήθησαν στην ανάπτυξη της βιομηχανίας. Το γεγονός ότι υπήρχε δασμολογικός περιορισμός των εισαγωγών στην Ελλάδα, είχε ως αποτέλεσμα να αυξηθεί η εσωτερική παραγωγή, προκειμένου να καλυφθεί η αυξημένη ζήτηση.

Το 1900 στην Ελλάδα λειτουργούσαν τριάντα ανώνυμες εταιρείες εκ των οποίων οι έξι ήταν σιδηροδρομικές. Το συνολικό μετοχικό κεφάλαιο ήταν 147.724.000 δραχμές. Μέσα από τον πίνακα που ακολουθεί παρατηρούμε ότι οι σιδηροδρομικές εταιρείες κατείχαν τη δεύτερη θέση, έχοντας μετοχικό κεφάλαιο 38.860.000 δραχμές (26,3% του συνολικού κεφαλαίου), έναντι των τραπεζών με μετοχικό κεφάλαιο 50.000.000 δραχμές (33.85% του συνολικού κεφαλαίου).

⁸⁷Θεόδ. Σακελλαρόπουλος, *«Θεσμικός Μετασχηματισμός και Οικονομική Ανάπτυξη, Κράτος και Οικονομία στην Ελλάδα, 1830-1922»*, (1), εκδόσεις Εξάντας, (1991), σσ. 192-193.

ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΑΝΩΝΥΜΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Κλάδος	Αριθμός	Μετοχικό κεφάλαιο (σε χιλ. δρχ.)
Τραπεζικές	4	50.000
Σιδηροδρομικές	6	38.860
Ατμοπλοϊκές	2	5.000
Φωτισμού και δημοσίων έργων	3	11.500
Βιομηχανικές	8	7.800
Μεταλλευτικές	3	17.614
Διάφορες	4	16.950
Σύνολο	30	147.724

Πηγή: Στάθης Τσοτσόρογ, «Η Συγκρότηση του Βιομηχανικού Κεφαλαίου στην Ελλάδα (1898-1939), Οι Ανώνυμες Εταιρείες», (2), (1994), σ. 16.

Στην Αττική το 1920 ήταν συγκεντρωμένες, από άποψη μεγέθους, σημαντικές επιχειρήσεις. Ορισμένες από αυτές τις επιχειρήσεις ήταν βιομηχανίες-βιοτεχνίες τροφίμων, ξύλου, δέρματος, ενδυμάτων, καπνού και υφαντουργίας. Οι περισσότερες απασχολούσαν από έναν έως πέντε άτομα και ελάχιστες ήταν αυτές οι οποίες απασχολούσαν από έξι άτομα και πάνω.

Οι μηχανικές εγκαταστάσεις που διέθεταν δεν ήταν σύγχρονες και μάλιστα η μέση ισχύς ανά εργοστάσιο ήταν μικρότερη κατά 73% ακόμη και από τη μέση ισχύ που διέθεταν τα εργοστάσια στην Ελλάδα τη χρονιά του 1867. Στη δεκαετία του 1920, υπήρξε καθυστέρηση στην εκμηχάνιση, εάν λάβουμε ως βασικό κριτήριο τις ατμοκίνητες εγκαταστάσεις, τους μικρούς υδρόμυλους και ανεμόμυλους, οι οποίοι συγκέντρωναν το 74,2% της συνολικής εγκατεστημένης ισχύος.

Τόσο τη δεκαετία του 1920 όσο και στη δεκαετία του 1930, κυρίαρχο στοιχείο του ιστού παραγωγής μεταποιητικών προϊόντων, ήταν οι μη εκμηχανισμένες μονάδες-νάνοι.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την έρευνα που εκπονήθηκε από στελέχη του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας σχετικά με τη βιομηχανία στην Ελλάδα, το 1930 υπήρχαν συνολικά 4.000 εργοστάσια, τα οποία απασχολούσαν 110.000 εργαζόμενους.

Η πληθυσμιακή εισροή που σημειώθηκε στα αστικά κέντρα της Ελλάδας και κυρίως στην Αθήνα, οδήγησε στην ανάπτυξη και στην αύξηση της παραγωγής των καταναλωτικών προϊόντων. Παρά, όμως, την αύξηση αυτή, η δομή της βιομηχανίας το 1930 ήταν πιο καθυστερημένη σε σχέση με την αντίστοιχη του 1920.

Στη διάρκεια του Μεσοπολέμου, υπήρξε έντονη αύξηση της συγκέντρωσης της βιομηχανίας στο λεκανοπέδιο της Αττικής. Το 1920 περισσότερο από το 40% της συνολικής εγκατεστημένης ισχύος στη μεταποίηση και το 1930 το 50% περίπου της εγκατεστημένης ισχύος της μεγάλης βιομηχανίας, είχαν συγκεντρωθεί στην Αττική.

Το 1939 ο ηλεκτρισμός αποτέλεσε ένα σπάνιο αγαθό για τη συντριπτική πλειοψηφία του Ελληνικού λαού. Η συνολική βιομηχανική κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας έφθανε το 55,6% της συνολικής κατανάλωσης της χώρας.

Στις 28 Ιουλίου του 1922 ψηφίστηκε ο νόμος 2498, «Περί Προαγωγής της Βιομηχανίας και της Βιοτεχνίας»⁸⁸, ο οποίος περιελάμβανε τα κίνητρα για προσέλκυση επενδύσεων στη βιομηχανία. Τα κίνητρα ήταν τα εξής:

- έμμεσες επιδοτήσεις των επενδύσεων σε πάγιο εξοπλισμό,
- φορολογικές απαλλαγές,
- καθεστώς προτίμησης των εγχώριων προϊόντων κατά τη διενέργεια προμηθειών του δημοσίου,
- επιδότηση των σιδηροδρομικών μεταφορών,
- και η ενίσχυση της τεχνικής εκπαίδευσης του μέσου και κατώτερου προσωπικού.

Με αυτόν το νόμο, το ελληνικό κράτος επιχείρησε να επιταχύνει τον εκσυγχρονισμό της ελληνικής οικονομίας, παρέχοντας όλα τα παραπάνω κίνητρα. Με σκοπό τη διευκόλυνση της απόκτησης ακινήτων που επρόκειτο να χρησιμοποιηθούν για βιομηχανικές εγκαταστάσεις, το ελληνικό κράτος επέτρεψε την αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτων, επιπλέον δε παραχώρησε δωρεάν δικαιώματα επιφανείας ή χρήσης επί των δημοσίων κτημάτων. Επίσης, απάλλαξε από τους φόρους καθαρής προσόδου, τα μερίσματα των βιομηχανικών ανώνυμων εταιρειών. Ακόμη, καθιέρωσε προτιμσιακό καθεστώς για τα ελληνικά προϊόντα στις δημόσιες προμήθειες, ακόμη και όταν η τιμή τους ήταν ανώτερη των ξένων, έως και 5%. Τέλος, κατήργησε τους δασμούς για την εισαγωγή μηχανολογικού εξοπλισμού και πρώτων υλών.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το άρθρο 12 του νόμου 2948 αναφερόταν στην επιδότηση των κομίστρων των σιδηροδρομικών μεταφορών με τον κρατικό σιδηρόδρομο. Σκοπός της συγκεκριμένης επιδότησης ήταν να εκμηδενιστεί το κόστος μεταφοράς, τόσο των πρώτων υλών, όσο και των παραγόμενων αγαθών, έτσι ώστε να ενισχυθούν οικονομικά

⁸⁸Θεοδ. Σακελλαρόπουλος, «Οικονομία, Κοινωνία Κράτος στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου», (2), εκδόσεις Πληροφόρηση, (1991), σ. 108.

οι βιομηχανίες. Σε σύντομο χρονικό διάστημα καταργήθηκε η επιδότηση αυτή, επειδή θεωρήθηκε ασύμφορη για το κράτος.

Η ελληνική βιομηχανία παρέμεινε μέχρι το 1922, όχι μόνο μία από τις πιο καθυστερημένες της Ευρώπης αλλά και η πιο καθυστερημένη των Βαλκανίων. Αυτή η βιομηχανική υπανάπτυξη εκφράστηκε και στη σύνθεση του πληθυσμού. Η ελληνική κοινωνία παρέμεινε έως τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, μία κατά βάση αγροτική κοινωνία. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα οι μισθωτοί στη βιομηχανία και τα ορυχεία δεν ξεπερνούσαν το 10-11% του ενεργά οικονομικού πληθυσμού. Στις δύο επόμενες δεκαετίες το ποσοστό αυτό ανήλθε στο 18-19%, λόγω των μαζικών επενδύσεων κεφαλαίου που έγιναν. Το 1940 οι βιομηχανικές μονάδες σε ολόκληρη την Ελλάδα ήταν λιγότερες από 1.000, οι οποίες ήταν συγκεντρωμένες κατά βάση στο λεκανοπέδιο της Αττικής και της Θεσσαλονίκης.

Στον πίνακα που ακολουθεί γίνεται παράθεση του αριθμού και του είδους βιομηχανικών κλάδων που υπήρχαν στην Ελλάδα.

ΕΙΔΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΛΑΔΩΝ

Βιομηχανικός Κλάδος	Στ. Ελλάδα και Εύβοια	Πελοπόννησος	Θεσσαλία	Μακεδονία	Ήπειρος	Θράκη
Είδη διατροφής	99	49	26	54	2	29
Καπνού	6	1	1	1	-	-
Κλωστοϋφαντουργία	66	8	3	20	-	1
Υπόδησης- Ένδυσης	3	-	-	-	-	-
Ξύλου	16	4	-	4	-	-
Χαρτιού	29	2	-	2	-	-
Δέρματος	11	1	1	4	-	-
Χημικών	44	2	1	3	-	-
Μεταλλουργικών	16	3	2	7	-	1
Ηλεκτρ. και μη μηχαν. και μεταφορικών μέσων	66	1	8	7	-	-
Ψυγείων	33	14	8	10	2	2
Σύνολο	389	85	50	112	4	33

Πηγή: Στάθης Τσοτσόρογ, «Η Συγκρότηση του Βιομηχανικού Κεφαλαίου στην Ελλάδα (1898-1939), η Αργόσυρτη Εκβιομηχάνιση», (1), εκδόσεις Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, (1993), σσ. 120-121.

Από όλα τα παραπάνω μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η βιομηχανική υπανάπτυξη και η κοινωνική καθυστέρηση, έθεσαν για τις επόμενες δεκαετίες τις βάσεις για τη διαμόρφωση μίας μεταβατικής και αρκετά θολής οικονομικής και κοινωνικής δομής.

Ωστόσο, θα πρέπει να υπογραμμισθεί ότι η λειτουργία των σιδηροδρόμων σηματοδότησε μία κρίσιμη καμπή στη βιομηχανική ανάπτυξη της Ελλάδας, κυρίως της Μακεδονίας, όσον αφορά τη γεωγραφική της επέκταση και την αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα, στη Θεσσαλονίκη η παραγωγή βαμβακιού αυξήθηκε κατά 150% μεταξύ των ετών 1886 και 1891. Στη Νάουσα υπήρξε αύξηση στη παραγωγή βαμβακιού περισσότερη από το διπλάσιο κατά την περίοδο 1891-1906, και στα επόμενα έξι χρόνια 1906-1912 αυτή αυξήθηκε επιπλέον κατά 80%. Ακόμη, στη Βέροια και στην Έδεσσα η αύξηση της παραγωγής των εργοστασίων βαμβακιού ήταν 170% και 225% αντίστοιχα.

Μπορούμε λοιπόν να συμπεράνουμε ότι η βιομηχανική ανάπτυξη είχε πιο γρήγορο ρυθμό την εποχή των σιδηροδρόμων, χωρίς όμως να μπορούμε να διακρίνουμε και να μετρήσουμε τη συμβολή των σιδηροδρόμων σε σύγκριση με άλλους παράγοντες.

Εμφανής, όμως, ήταν η συμβολή των σιδηροδρόμων στην επιλογή της τοποθεσίας των βιομηχανικών επιχειρήσεων. Το κεφάλαιο, η φθηνή ενέργεια και εργασία και οι μεταφορικές διευκολύνσεις ήταν απαραίτητα για τη βιομηχανική ανάπτυξη.

Στην Έδεσσα οι καταρράκτες προσέφεραν δωρεάν υδραυλική ενέργεια, έτσι αποτελούσαν πλεονέκτημα εγκατάστασης βιομηχανικών μονάδων. Πριν κατασκευαστεί η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι, οι καταρράκτες δεν είχαν γίνει αντικείμενο σωστής εκμετάλλευσης. Από το 1894 έως και το 1911 η μεταφορά μηχανημάτων, βαμβακιού, χημικών και μαλλιού, γινόταν με το σιδηρόδρομο, με αποτέλεσμα να υπάρξει μία πολύ γρήγορη ανάπτυξη της βιομηχανίας στη μακεδονική ενδοχώρα.

Στις περισσότερες από τις άλλες πόλεις οι βιομηχανικές επιχειρήσεις, παρόλο που αυξήθηκαν σε αριθμό ποτέ δεν μεγάλωσαν τόσο όσο τα εργοστάσια της Θεσσαλονίκης ή των πόλεων της δυτικής Μακεδονίας. Οι σιδηρόδρομοι από μόνοι τους δε μπορούσαν να αποτελέσουν το μοχλό της βιομηχανικής ανάπτυξης και η απουσία ορισμένων πλεονεκτημάτων⁸⁹, όπως οι καταρράκτες, ή φθηνή εργασία, περιορίζαν τις πιθανότητες να ανταγωνιστούν οι βιομηχανίες των άλλων πόλεων, τις βιομηχανίες της Θεσσαλονίκης. Επιπλέον, η μεγάλη απόσταση από τα βασικά αστικά κέντρα, το Μοναστήρι και τα Σκόπια, και κατ' επέκταση από το σιδηροδρομικό δίκτυο και τα λιμάνια,

⁸⁹B. Gounaris, «*Steam over Macedonia, 1870-1912, socio-economic change and the railway factor East European Monographs, boulder*», (1993), σσ. 131-167.

οδήγησε σε αύξηση του κόστους των μεταφορών για τα μηχανήματα, τις πρώτες ύλες και τα παραγόμενα αγαθά.

Αξίζει σχετικά να αναφέρουμε ότι η Καβάλα ήταν η μοναδική πόλη στη Μακεδονία, στην οποία τα εργοστάσια χτίζονταν μακριά από το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής του Μοναστηρίου, παρακίνησε την έρευνα για καινούργια μεταλλεία στην περιοχή των Σερρών. Μάλιστα, κατά τα πρώτα τρία χρόνια λειτουργίας της, οι μεταφερόμενες ποσότητες των μεταλλευμάτων ήταν σημαντικές. Παράλληλα, η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη εξυπηρέτησε τη μεταφορά μεταλλευμάτων από την ανατολική Μακεδονία στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Γενικότερα, με την ύπαρξη των σιδηροδρόμων, η μεταλλουργία στο εσωτερικό της Μακεδονίας έγινε πολύ ισχυρή για είκοσι χρόνια, με σταθερή πρόοδο. Οι εξαγωγές του χρωμίου εξαρτώνταν εξ ολοκλήρου από τους σιδηροδρόμους. Μακροπρόθεσμα, όμως, λόγω της απουσίας αξιόπιστης οδικής επικοινωνίας μεταξύ των μεταλλείων και του σιδηροδρομικού δικτύου, αυξήθηκε σημαντικά το κόστος των μεταλλευμάτων. Η αύξηση αυτή μαζί με το γεγονός ότι οι μισθοί των μεταλλωρύχων, οι οποίοι ήταν κυρίως αγρότες, που αναζητούσαν επιπλέον μισθούς και εργάζονταν με ημιαπασχόληση, παρέμειναν σε υψηλά επίπεδα, καθώς επίσης και η απαγόρευση των εισαγωγών σε εκρηκτικό υλικό, εξαιτίας της κοινής χρήσης, οδήγησε στο μαρασμό των μεταλλείων.

Συνοψίζοντας, όλα τα παραπάνω μπορούμε να πούμε ότι πριν τη δεκαετία του 1870 ένα βασικό -αλλά όχι και μοναδικό- εμπόδιο στην ανάπτυξη της βιομηχανίας στη Μακεδονία ήταν το αναξιόπιστο δίκτυο μεταφορών, το οποίο χώριζε το κεφάλαιο από τους πόρους, τη φθηνή εργασία από τη φθηνή ενέργεια, τους αγοραστές από τους πωλητές, τις μηχανές από τις πρώτες ύλες και τις ακτές από την ενδοχώρα. Από την άποψη αυτή, η συμβολή των σιδηροδρόμων ήταν μεγάλης σημασίας στη διασφάλιση φθηνού εργατικού δυναμικού, εξαιτίας της διευκόλυνσης της μεταφοράς του στους τόπους βιομηχανικής παραγωγής. Στην πραγματικότητα οι σιδηρόδρομοι ήταν απαραίτητοι για τη βιομηχανική ανάπτυξη της Μακεδονίας και ταυτόχρονα προσέφεραν στα ξένα βιομηχανικά προϊόντα τη δυνατότητα να έχουν ανταγωνιστική πρόσβαση στις μακεδονικές αγορές. Η πολιτική που θα μπορούσε να είχε εφαρμοστεί στη σωστή χρονική στιγμή, το 1904 και όχι το 1906, ήταν η επιβολή υψηλότερων δασμών για τα εισαγόμενα βιομηχανικά προϊόντα.

Όμως, οι Βαλκανικοί Πόλεμοι που ακολούθησαν σταμάτησαν τις εξελίξεις για τη βιομηχανία στη Μακεδονία.

Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε ότι η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος - Λάρισα, η οποία ολοκληρώθηκε το 1884, συνετέλεσε στην ασφαλέστερη μεταφορά της θεσσαλικής αγροτικής παραγωγής. Παράλληλα με την κατασκευή της σιδηροδρομικής

γραμμής, η κατασκευαστική εταιρεία δημιούργησε και μία ειδική σιδηροδρομική αποβάθρα στο λιμάνι του Βόλου. Η αποβάθρα αυτή συνετέλεσε όχι μόνο στην καλή έκβαση των σιδηροδρομικών έργων της γραμμής Βόλος - Λάρισα, αλλά και στη μεταφορά των κατασκευαστικών υλικών. Τα πρώτα δύο χρόνια λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν ευνοϊκά για τη διάθεση της γεωργικής παραγωγής. Τα προϊόντα μεταφέρονταν στο λιμάνι του Βόλου και από εκεί μέσω των πλοίων πήγαιναν σχεδόν σε όλη την Ελλάδα. Ο χρόνος μεταφοράς ήταν πιο σύντομος, οπότε είχε ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος φθοράς των παραγόμενων προϊόντων. Όμως, παρόλα τα πλεονεκτήματα που παρουσίαζε ο σιδηρόδρομος, δεν ήταν αρκετά για να αποφευχθεί η μείωση της θεσσαλικής παραγωγής αγροτικών προϊόντων, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών που ακολούθησαν.

Ως το σημείο αυτό έχουμε κάνει περιεκτική αναφορά στο διεθνώς οικονομικό, ιστορικό πλαίσιο μέσα στο οποίο αναπτύχθηκαν οι μεταφορές, έχουμε μιλήσει για τα είδη μεταφορών γενικά και ιδιαίτερα για την ιστορία των μέσων σταθερής τροχιάς διεθνώς, έχουμε παρακολουθήσει τη σύνδεση της ανάπτυξης του σιδηροδρόμου σε διεθνές επίπεδο με την οικονομική ανάπτυξη. Επίσης, έχουμε μόλις προηγουμένως πραγματευτεί το ιστορικό, οικονομικό, κοινωνικό και δημογραφικό πλαίσιο ανάπτυξης μεταφορών στην Ελλάδα.

Όμως, μετά από αυτά τα εισαγωγικά κεφάλαια, τα οποία ήταν απαραίτητα επειδή προσέφεραν αφενός το ιστορικό και οικονομικό πλαίσιο διεθνώς, και αφετέρου το ιστορικό, οικονομικό, κοινωνικό και δημογραφικό πλαίσιο στην Ελλάδα, μέσα στο οποίο αναπτύχθηκαν οι μεταφορές γενικά, και πιο συγκεκριμένα ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα, μπορούμε να προχωρήσουμε πλέον στο παρόν κεφάλαιο, στην κυρίως πραγμάτευση του αντικειμένου της μελέτης μας, το οποίο είναι τα μέσα σταθερής τροχιάς στην Ελλάδα από το 19^ο αιώνα μέχρι το 1974.

Κεφάλαιο 4

Τα μέσα σταθερής τροχιάς στην Αττική

4.1. Σιδηρόδρομοι Αθήνα - Πειραιάς

4.1.1. Οι συμβάσεις κατασκευής του δικτύου –κατασκευή του αρχικού δικτύου –η ίδρυση της εταιρείας Σ.Α.Π. –τα εγκαίνια και η λειτουργία του

Η Αθήνα έγινε πρωτεύουσα του νέου Ελληνικού Βασιλείου με το διάταγμα της Αντιβασιλείας, το οποίο υπογράφηκε στις 18 Σεπτεμβρίου του 1834.

Από το 1834 και μετά οι κάτοικοι της Αθήνας άρχισαν να αυξάνονται φθάνοντας το 1837 τους 12.700 κατοίκους. Άρχισαν να κτίζονται σπίτια διώροφα, μπήκαν τα θεμέλια για διάφορα δημόσια κτίρια και χαράχτηκαν δρόμοι. Το 1837 ήταν ένα έτος που πρωτοκυκλοφόρησαν οι άμαξες. Η συρροή νέων κατοίκων από όλα τα μέρη της Ελλάδας στην Αθήνα ήταν αύξουσα. Παράλληλα ανάλογη πρόοδος σημειώθηκε και στον Πειραιά. Το 1834 δημιουργήθηκαν δύο συνοικίες σε ακατοίκητες εκτάσεις του Πειραιά από εγκατεστημένους παλαιότερα σε αυτόν κατοίκους, οι οποίοι είχαν έρθει από τη Χίο, την Ύδρα και τη Σύρο. Παρατηρήθηκε έτσι μεγάλη αύξηση του πληθυσμού⁹⁰.

Το 1835 εμφανίστηκε το πρόβλημα συγκοινωνίας μεταξύ της Αθήνας και του Πειραιά. Το πρόβλημα αυτό προέκυψε από τη συνεχόμενη αύξηση του πληθυσμού τόσο στην Αθήνα, όσο και στον Πειραιά. Οι άμαξες δεν επαρκούσαν για τη μετακίνηση των κατοίκων. Το ίδιο έτος ο Γάλλος Φραγκίσκος Φεράλδης υπέβαλε στην ελληνική Κυβέρνηση την πρώτη πρόταση για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα - Πειραιάς. Ήταν, πάντως, πολύ νωρίς και δεν είχαν ωριμάσει οι συνθήκες στην Αθήνα και τον Πειραιά για την υλοποίηση της πρότασης αυτής.

Το 1843 ο Αλέξανδρος Ραγκαβής επανέφερε την πρόταση του Φραγκίσκου Φεράλδη. Πάλι, όμως, η πρόταση αυτή δε βρήκε υποστήριξη. Η ίδρυση του σιδηροδρόμου Αθήνα

⁹⁰Ε.Η.Σ., «Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι (1869-1969)», (1970), σσ. 17-18.

- Πειραιάς δε μπορούσε να γίνει εύκολα αποδεκτή από τον κόσμο. Οι κάτοικοι των δύο πόλεων θεωρούσαν ότι η χρησιμοποίηση ατμού στη συγκοινωνία της ξηράς ήταν άκρως επικίνδυνη για τους επιβάτες. Κατά τη γνώμη τους ο σιδηρόδρομος ήταν σατανικός. Υπήρχαν, όμως, και αντιπολιτευτικοί λόγοι για τους οποίους πολλοί κάτοικοι αντιδρούσαν στη δημιουργία σιδηροδρόμου.

Στις 16 Ιουνίου του 1855 ο Πρωθυπουργός και Υπουργός Εσωτερικών Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος κατέθεσε το πρώτο νομοσχέδιο «Περί ιδρύσεως του σιδηροδρόμου Αθηνών - Πειραιώς».

Στην κατάθεση του νομοσχεδίου ο Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος μίλησε⁹¹ για τη σπουδαιότητα της ίδρυσης της πρώτης σιδηροδρομικής γραμμής της χώρας⁹². Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο εγκρίθηκε ομόφωνα από τη Βουλή και ψηφίστηκε ο νόμος ΤΖ' στις 28.12.1855 «Περί συστάσεως σιδηροδρόμου απ' Αθηνών εις Πειραιά»⁹³. Ο νόμος αυτός θεωρήθηκε πολυσήμαντος, γιατί έδωσε τη δυνατότητα στο ελληνικό κράτος να αποκτήσει σιδηροδρομική συγκοινωνία.

⁹¹Ν. Κτενιάδης, «Οι πρώτοι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι», έκδοση Τυπογραφείο Γ. Η. Καλλέργη & ΣΙΑ, (1936), σσ. 29-33.

⁹²«...Σχεδόν άγνωστος προ τριάκοντα ετών, εύρεν εις τα φωτισμένα έθνη ενθουσιώδη υποδοχήν, και σήμεραν δεν υπάρχει κράτος πολιτισμένον, το οποίον δεν επροσπάθησε να απολαύσει και δεν απήλαυσε τα εκ της θαυμασεως εφευρέσεως του ατμού αγαθά. Βλέπων τις την κατά τούτο άμιλλαν και κίνησιν των Κυβερνήσεων και των λαών της Αμερικής και της Ευρώπης, νομίζει ότι η υδρόγειος αυτή σφαίρα είναι προωρισμένη να καλυφθή κατά μεν την ξηράν με σιδηροδρόμους, κατά δε την θάλασσαν με ατμόπλοια και ότι το κράτος εκείνο το οποίον δεν ήθελεν αποφασίσει να βαδίσει εις την νέαν ταύτην οδόν, θέλει καταδικασθεί να μένει πού όπισθεν των άλλων κατά τον πολιτισμόν και την ευπορίαν... Από της ιδέας ταύτης ορμώμενος, είχαν την τιμήν να παρουσιάσω προ μακρού νομοσχέδιον περί συστάσεως συγκοινωνίας μεταξύ των νήσων και των παραλιών της Ελλάδος. Η προθυμία με την οποία τα Νομοθετικά Σώματα έσπευσαν να ψηφίσωσιν αυτό, αποδεικνύει αρκούντως ότι ο τόπος αισθάνεται και εκτιμά την ανάγκην και τα πλεονεκτήματα των νέων μέσων της συγκοινωνίας.

Σήμεραν έχω την τιμήν να παρουσιάσω νομοσχέδιον περί συστάσεως δρόμου σιδηρού μεταξύ Αθηνών και Πειραιώς... Είναι περιττόν να εκθέσω την οικονομικήν και πρακτικήν αξίαν της δια σιδηροδρόμων ευθηνής και ταχείας συγκοινωνίας, ήτις συντέμνουσα κατά τέσσερα πέμπτα την από του λιμένος απόστασιν της πρωτευούσης, θέλει μεταβάλει αυτήν, ούτως ειπείν, εις λιμένα θαλάσσιον... το νομοσχέδιον προτείνει την σύστασιν του σιδηροδρόμου δι' εργολαβίας ιδιωτών ή εταιρείας... ο ανώτατος όρος της διάρκειας του αποκλειστικού δικαιώματος προσδιωρίσθη εις 55 έτη...»,

Ν. Κτενιάδης, «Οι πρώτοι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι», έκδοση Τυπογραφείο Γ. Η. Καλλέργη & ΣΙΑ, (1936), σ. 29.

⁹³Παράρτημα, σ. 298.

Μετά το νόμο ΤΖ', ακολούθησε στις 12.6.1857, ο νόμος ΥΙΕ' ο οποίος όριζε από 55 σε 75 έτη το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου από τον ανάδοχο.

Στις 30 Νοεμβρίου του 1857 έγινε η δημοπρασία, με την οποία θα οριζόταν ο ανάδοχος της κατασκευής του σιδηροδρόμου Αθήνα - Πειραιάς. Στη συγκεκριμένη δημοπρασία συμμετείχαν δύο εταιρείες, μία ελληνική και μία γαλλική. Η ελληνική εταιρεία αποτελείτο από το Γεώργιο Σταύρο, διοικητή της Εθνικής Τραπέζης, το βαρόνο Σίμωνα Σίνα, την Ελένη Μ. Τοσίτσα, τον Αντώνιο Παπαδάκη, τη Ν. Αργυρού, τον Κωνσταντίνο Δουράτη, τον Ανδρέα Κορομηλά, το Χ. Τισαμενό και τον Παύλο Καλλιγά. Η γαλλική εταιρεία είχε αντιπρόσωπο το Φραγκίσκο Φεράλδη. Ο Φραγκίσκος Φεράλδης πρότεινε, μεταξύ των άλλων, τη μείωση του προνομίου εκμετάλλευσης από 75 σε 72 χρόνια. Η πρόταση αυτή έπαιξε αποφασιστικό ρόλο στην απόφαση της Κυβέρνησης, με αποτέλεσμα το έργο κατασκευής του σιδηροδρόμου να παραχωρηθεί στη γαλλική εταιρεία.

Η απόφαση της Κυβέρνησης δημιούργησε πολλές αντιδράσεις κυρίως από την Αντιπολίτευση. Θεώρησε η Αντιπολίτευση, ότι μόνο η ελληνική εταιρεία θα ενδιαφερόταν για την ποιότητα της κατασκευής του σιδηροδρόμου.

Στις 19 Δεκεμβρίου του 1857⁹⁴ υπογράφηκε στο συμβολαιογραφείο Αθηνών του Π. Πούλου το συμβόλαιο για την παραχώρηση του προνομίου κατασκευής και εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου στο Φραγκίσκο Φεράλδη. Από την πλευρά της ελληνικής Κυβέρνησης υπέγραψε το συμβόλαιο ο Υπουργός Εσωτερικών, Κ. Προβελέγγιος.

Το 1858 ο Φραγκίσκος Φεράλδης έκανε ένσταση, ζητώντας μεγαλύτερες αξιώσεις. Η ένσταση αυτή δεν έγινε δεκτή από την ελληνική Κυβέρνηση και τελικά κηρύχθηκε έκπτωτος.

Το Μάρτιο του 1861 το Υπουργείο Εσωτερικών διενήργησε εκ νέου δημοπρασία ανάδειξης αναδόχου του έργου. Τελικά, ανάδοχος κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής ορίστηκε η ομάδα Degas, Delaloransy και Παγανέλη.

Αργότερα ακολούθησαν πολιτικές αναταραχές, λόγω της εκθρόνισης του Όθωνα, με αποτέλεσμα οι ανάδοχοι να μην μπορέσουν να ολοκληρώσουν το έργο μέσα στις συμβατικές προθεσμίες ολοκλήρωσης που είχαν οριστεί. Η ελληνική Κυβέρνηση κήρυξε και την ομάδα Degas, Delaloransy και Παγανέλη έκπτωτη.

Η ελληνική Κυβέρνηση θεώρησε τότε ότι δεν θα έπρεπε να υπάρξουν άλλοι διαγωνισμοί για ανάδοχο του έργου, εξαιτίας της ανικανότητας ολοκλήρωσης του έργου από τους αναδόχους που είχαν προκύψει από τους δύο προηγούμενους

⁹⁴Κ. Ανδρουλιδάκης, «Οι σιδηρόδρομοι Κεντρικής Ελλάδας (1869-1969)», (2), (χ.χ), σ. 32.

διαγωνισμούς. Κατόπιν διαπραγματεύσεων στις 14 Οκτωβρίου του 1867 υπογράφηκε η σύμβαση μεταξύ του Υπουργού Εσωτερικών Αλέξανδρου Κουμουνδούρου και του Άγγλου κεφαλαιούχου Εδουάρδο Πίκεριγκ. Με τη σύμβαση αυτή που επικυρώθηκε στις 23.10.1867 με το νόμο ΣΜΑ΄, ο Εδουάρδος Πίκεριγκ είχε αναλάβει την υποχρέωση να κατασκευάσει, εντός εννέα μηνών, τη σιδηροδρομική γραμμή από τον Πειραιά μέχρι το Θησείο με ενδιάμεσο σταθμό στο Νέο Φάληρο.

Το Νοέμβριο του 1867 ο Εδουάρδος Πίκεριγκ ξεκίνησε τις εργασίες της γραμμής. Λίγο αργότερα ζήτησε από την ελληνική Κυβέρνηση παράταση της προθεσμίας κατασκευής για επτά μήνες και την επέκταση των εργασιών του. Το αίτημά του έγινε δεκτό και επικυρώθηκε με τον νόμο ΤΙΔ΄. Επιπλέον, επεδίωξε τη μεταβίβαση της επιχείρησής του σε εταιρικό όμιλο ικανό να μπορεί να ανταποκριθεί στις νέες υποχρεώσεις.

Ακολούθησαν πολλές διαπραγματεύσεις μεταξύ του Πίκεριγκ και της ελληνικής Κυβέρνησης, προκειμένου να αποφασιστεί η ίδρυση της αγγλικής εταιρείας με τίτλο «Ανώνυμος Εταιρεία του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου» (Σ.Α.Π.). Τελικά, στις 8 Αυγούστου του 1868 έγινε η μεταβίβαση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του Πίκεριγκ στη νέα εταιρεία. Αντιπρόσωποι της νέας εταιρείας ήταν ο βουλευτής Ιωάννης Μίλερ Γκρατς και ο μηχανικός Ερρίκος Τάιλερ⁹⁵. Στις 23 Δεκεμβρίου του 1868 υπογράφηκε η νέα σύμβαση⁹⁶ μεταξύ των αντιπροσώπων της εταιρείας και του Πρωθυπουργού της Ελλάδας Δημητρίου Βούλγαρη. Η σύμβαση αυτή ήταν συμπληρωματική της αρχικής σύμβασης (14.10.1867). Σύμφωνα με τη νέα σύμβαση, έπρεπε να ιδρυθεί το γρηγορότερο ο οριστικός σταθμός της Αθήνας. Υπήρχε δέσμευση ίδρυσης του σταθμού σε μία από τις πέντε παρακάτω θέσεις: στο Μοναστηράκι, στην πλατεία Ομονοίας ή κοντά σ' αυτήν, στη θέση του τότε θεάτρου με το όνομα «θέατρο του Μπούκουρα», στην πλατεία επί της οδού Αιόλου και τέλος στο τότε κατάστημα του Κακουργιοδικείου. Η επιλογή τοποθεσίας του οριστικού σταθμού της Αθήνας ήταν πολύ δύσκολη. Λόγω της δυσκολίας επιλογής, έως το 1895 μοναδικός σταθμός ήταν ο σταθμός του Θησείου⁹⁷.

Ο Σ.Α.Π. μέχρι να ολοκληρώσει το έργο κατασκευής του σιδηροδρόμου Αθήνα - Πειραιάς αντιμετώπισε πολλές δυσκολίες. Μία από τις πιο σημαντικές δυσκολίες ήταν το ζήτημα των αποζημιώσεων στους ιδιοκτήτες των χώρων που είχαν απαλλοτριωθεί. Προέκυψαν πολλοί δικαστικοί αγώνες και αγωγές από τους ιδιοκτήτες οικοπέδων, οι οποίοι δεν ήταν ικανοποιημένοι από το ποσό των αποζημιώσεων. Επιπλέον, μία ακόμη δυσκολία ήταν οι εξεγέρσεις των κατοίκων της περιοχής μεταξύ του Θησείου και του Μοναστηρακίου, ενάντια στην Κυβέρνηση και στην εταιρεία. Οι κάτοικοι είχαν

⁹⁵Καταστατικό Εταιρείας Σ.Α.Π., (1913).

⁹⁶Παράρτημα, σ. 314.

⁹⁷Ε.Η.Σ., «Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι (1869-1969)», (1970), σ. 30.

πληροφορηθεί έναν όρο του Νομοσχεδίου, ο οποίος απαγόρευε την εκποίηση ή μετατροπή των ακινήτων τους.

Παρόλες τις δυσχέρειες ο Σ.Α.Π. κατόρθωσε να ολοκληρώσει το έργο κατασκευής του σιδηροδρόμου της γραμμής Αθήνα - Πειραιάς το Φεβρουάριο του 1869. Τα εγκαίνια της γραμμής είχαν ορισθεί στις 15 Φεβρουαρίου του 1869, αλλά αναβλήθηκαν για τις 27 Φεβρουαρίου του ίδιου έτους, λόγω κάποιων συμπληρώσεων που έπρεπε να γίνουν στη σιδηροδρομική γραμμή.

Τα επίσημα εγκαίνια⁹⁸, τελικά, του πρώτου ελληνικού σιδηροδρόμου έγιναν με κάθε μεγαλοπρέπεια στις 27 Φεβρουαρίου του 1869 στις 2μ.μ.

Η ατμομηχανή που χρησιμοποιήθηκε την ημέρα των εγκαινίων είχε το όνομα της βασίλισσας Όλγας και έσυρε δέκα βαγόνια. Το πρώτο βαγόνι ήταν το βασιλικό και τα άλλα εννέα θα γέμιζαν από τους επισήμους. Για την εποχή εκείνη η ατμομηχανή αυτή ήταν πολύ γρήγορη. Μέσα σε δεκαέξι λεπτά κάλυψε την απόσταση από το σταθμό της Αθήνας μέχρι τον Πειραιά.

Τα σχόλια του αθηναϊκού τύπου υπήρξαν ποικίλα. Η εφημερίδα «Ο Αιών» στις 28 Φεβρουαρίου του 1869 σχολίαζε την τελετή των επισήμων εγκαινίων καθώς και ένα έντονο επεισόδιο που διεξήχθη μεταξύ του Ιωάννη Σκαλτσούνη και του Αλέξανδρου Σκουζέ, το οποίο κατέληξε σε γρονθοκοπήματα.

Η εφημερίδα «Εθνοφύλαξ» την ίδια ημερομηνία έγραψε για τα εγκαίνια του σιδηροδρόμου καθώς και σχολιασμό στις τιμές των εισιτηρίων. Συγκεκριμένα ανέφερε: «...η εταιρεία του σιδηροδρόμου όρισε τας εξής τιμάς: Α θέσις 1 δραχμή, Β θέσις 75 λεπτά, Γ θέσις 45 λεπτά.. Παρατηρούμεν ότι αι ορισθείσαι τιμαί είναι πολύ ακριβαί...»⁹⁹.

4.1.2. Ο ατμήλατος σιδηρόδρομος Αθήνα - Πειραιάς (1869-1904)

Τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του σιδηροδρόμου η επιβατική κίνηση δεν ήταν τόσο μεγάλη. Η εταιρεία Σ.Α.Π. δεν είχε τα αναμενόμενα έσοδα, με αποτέλεσμα να καθυστερεί τις υποχρεώσεις που είχε αναλάβει. Τον Απρίλιο του 1870 το ελληνικό κράτος προκειμένου να μπορέσει να διευκολυνθεί η εταιρεία έδωσε παράταση κατά μία δεκαετία στην κατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού στην Αθήνα, με την προϋπόθεση να κτιστεί ο σταθμός του Πειραιά μέχρι το 1871. Επίσης, η εταιρεία Σ.Α.Π. έπρεπε να μειώσει την τιμή των εισιτηρίων για την Β θέση από 75 σε 60 λεπτά

⁹⁸Στο παράρτημα της παρούσης μελέτης παραθέτουμε απόσπασμα ανακοίνωσης του πρώτου δρομολογίου της εταιρείας Σ.Α.Π., από το Γενικό Διαχειριστή της M.C. Tidmarsch, σ. 322.

⁹⁹Ε.Η.Σ., «Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι (1869-1969)», (1970), σ. 37.

της δραχμής. Παρόλες τις διευκολύνσεις και ρυθμίσεις που ζητήθηκαν από το ελληνικό κράτος, η εταιρεία Σ.Α.Π. αδυνατούσε να αντιμετωπίσει τις δυσχέρειες. Η πληθώρα των δυσχερειών οδήγησε τον Πίκεριγκ στην αναζήτηση αγοραστή της εταιρείας. Πράγματι, το 1875 πουλήθηκε η Σ.Α.Π. στην Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστεως στην τιμή των 60.000 λιρών Αγγλίας.

Ο νέος Πρόεδρος της εταιρείας ήταν ο Π. Καλλιγιάς, ο οποίος προέβη σε ενέργειες με σκοπό την αύξηση της επιβατικής κίνησης. Μία από τις ενέργειες αυτές ήταν να ζητήσει την κατασκευή εξάτροχων οχημάτων. Επιπλέον, περιόρισε τις θέσεις των επιβατών από τρεις σε δύο. Ακόμη και μετά από αυτές τις ενέργειες η εταιρεία δεν ήταν υγιής, γι' αυτό το λόγο ο Π. Καλλιγιάς ίδρυσε το Φεβρουάριο του 1880¹⁰⁰ μία νέα εταιρεία με κεφάλαιο 4.000.000 δραχμές.

Στη νέα αυτή εταιρεία χορηγήθηκαν πολλά δάνεια, προκειμένου να μπορέσει να ολοκληρώσει την κατασκευή των εγκαταστάσεών της. Διαπιστώθηκε ότι η νέα εταιρεία κατόρθωσε να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της με μεγάλη επιτυχία.

Το 1882¹⁰¹ τελείωσε η ανέγερση του σταθμού του Πειραιά και άρχισαν οι κατασκευές του σταθμού στο Θησείο και των αποβαθρών των σταθμών του Νέου Φαλήρου και του Μοσχάτου. Αξίζει να αναφέρουμε ότι την ίδια περίοδο η εταιρεία αγόρασε δύο νέες ατμομηχανές και τέσσερα βαγόνια. Στις δύο αυτές ατμομηχανές δόθηκαν τα ονόματα «Ξούθος» και «Ιωνας».

Το 1883 ολοκληρώθηκε η κατασκευή του ιπποσιδηροδρόμου, αρχικά για τη διαδρομή με αφετηρία το σταθμό του Πειραιά και τέρμα στο Τελωνείο. Τον επόμενο χρόνο η εταιρεία παρέλαβε δύο ακόμη ατμομηχανές, δίνοντας τους τα ονόματα «Θησεύς» και «Κόδρος». Λόγω της αύξησης του υπάρχοντος τροχαίου υλικού, ο σιδηρόδρομος Αθήνα - Πειραιάς εκτελούσε πιο πυκνά δρομολόγια.

Το 1886, όμως, και για ένα χρόνο η επιβατική κίνηση σχεδόν μηδενίστηκε, λόγω της επιστράτευσης και του αποκλεισμού των ελληνικών λιμανιών από τους στόλους της Γαλλίας, της Αγγλίας και της Ρωσίας. Το 1887 ο σιδηρόδρομος άρχισε να ανακάμπτει και μάλιστα στις 6 Φεβρουαρίου του ίδιου έτους η Γενική Συνέλευση των μετόχων της εταιρείας αποδέχθηκε την πρόταση για προέκταση της γραμμής του σιδηροδρόμου Αθήνα - Πειραιάς μέχρι την Ομόνοια.

Το 1889 υπογράφηκε η σύμβαση, με την οποία ο Σ. Ψύχας θα αναλάμβανε το έργο προέκτασης του σιδηροδρόμου. Η σύμβαση αυτή επικυρώθηκε στις 20.5.1889 με το νόμο ΑΨΞΔ'. Η σύμβαση καθόριζε τα εξής: α) ότι θα καταργείτο ο κεντρικός σταθμός του Θησείου, β) ότι ο Σ. Ψύχας θα αναλάμβανε την κατασκευή διπλής γραμμής για την

¹⁰⁰Ε.Η.Σ., «Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι (1869-1969)», (1970), σσ. 43-44.

¹⁰¹«Σιδηροτροχιά», περιοδική έκδοση ΣΦΣ, τεύχος 35, (4), (2009), σσ. 50-51.

προέκταση μέχρι την πλατεία Ομονοίας, γ) ότι η εταιρεία θα αναλάμβανε τη συντήρηση των κτιρίων στους νέους σταθμούς της Ομόνοιας και του Μοναστηρακίου και τέλος δ) θα κατέβαλλε ο Σ. Ψύχας ετησίως στην εταιρεία του σιδηροδρόμου το ποσό των 37.000 δραχμών για την εκμετάλλευση της προέκτασης. Για την προέκταση του δικτύου ιδρύθηκε η «Εταιρεία Προεκτάσεως» με Πρόεδρο τον Σ. Ψύχα.

Από το 1890 ξεκίνησαν τα έργα εκσυγχρονισμού και επέκτασης του σιδηροδρόμου. Άλλαξε το παλαιό σύστημα τροχοπέδης με νέο «αυτοματικό», παράλληλα δε ξεκίνησαν και οι εργασίες κατασκευής της δεύτερης γραμμής του σιδηροδρόμου καθώς και οι εργασίες κατασκευής της μεγάλης εξέδρας του Νέου Φαλήρου.

Έπειτα από μία τριετία έργων, στις 30 Μαρτίου του 1893, ολοκληρώθηκαν οι εργασίες και ο Σ. Ψύχας κάλεσε την εταιρεία Σ.Α.Π. να παραλάβει το έργο. Διαπιστώθηκαν όμως, πολλές ατέλειες και ελλείψεις. Ακολούθησε μία σειρά από δικαστικές διαμάχες μεταξύ της εταιρείας Σ.Α.Π. και του Σ. Ψύχα. Τελικά, όμως, υπήρξε συμβιβασμός μεταξύ των δύο πλευρών και ο Σ. Ψύχας έκανε κάποιες επιδιορθώσεις στο δίκτυο, προκειμένου να γίνουν τα εγκαίνια της προέκτασης της γραμμής στις 17 Μαΐου του 1895.

Έπειτα από μία τριετία περίπου, το Μάρτιο του 1898, αποφάσισαν, ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας Σ.Α.Π. και ο Πρόεδρος της «Εταιρείας Προεκτάσεως», τη συγχώνευση των δύο εταιρειών και την αντικατάσταση του ατμού με τον ηλεκτρισμό. Υπήρξε νέα σύμβαση για τη συγχώνευση, η οποία κυρώθηκε το 1900 με το νόμο ΒΨΞΕ΄. Από το 1900 έως το 1904 υπήρξε σειρά από ενέργειες προκειμένου να επιτευχθεί η ηλεκτροκίνηση του σιδηροδρόμου. Αρχικά, προκηρύχθηκε μειοδοτικός διαγωνισμός από την εταιρεία του σιδηροδρόμου για την ανάθεση του έργου ηλεκτροκίνησης.

Στο διαγωνισμό αυτό έλαβαν μέρος πολλές αξιόλογες εταιρείες τόσο από το εξωτερικό όσο και από την Ελλάδα. Για την παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και τη συντήρηση των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων, προκρίθηκε η «Ελληνική Ηλεκτρική Εταιρεία». Κτίστηκε καινούργιο εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος στο Νέο Φάληρο, προκειμένου να μπορεί να ηλεκτροκινηθεί ο σιδηρόδρομος Αθήνα - Πειραιάς. Σύμφωνα με το νόμο ΒΨΞΕ΄, η ηλεκτροδότηση του σιδηροδρόμου θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί έως το 1903. Η εταιρεία Σ.Α.Π., όμως, αδυνατούσε να ολοκληρώσει το έργο και γι' αυτό το λόγο ζήτησε από το Υπουργείο Εσωτερικών την παράταση παράδοσης του έργου, η οποία και δόθηκε.

Από το 1886 έως το 1891 οι συνολικές εισπράξεις, καθώς και οι ετήσιες χιλιομετρικές εισπράξεις, από τις σιδηροδρομικές μεταφορές, της εταιρείας Σ.Α.Π. αυξήθηκαν. Επιπλέον, παρατηρήθηκε σταδιακή αύξηση της ετήσιας κίνησης των επιβατών. Από το 1893 μέχρι και το 1896 παρατηρήθηκε μικρή κάμψη της ετήσιας επιβατικής κίνησης και κατ' επέκταση των συνολικών εισπράξεων της εταιρείας Σ.Α.Π. Σε αυτήν τη μείωση συνετέλεσαν δύο παράγοντες: η οικονομική κρίση, η οποία ξέσπασε το 1893

και η κερδοσκοπία. Και οι δύο παράγοντες προσδιόρισαν τη χαμηλή αποδοτικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου. Η κερδοσκοπία επηρέασε άμεσα μόνον το ύψος των δαπανών. Υπήρχε υπερβολικό φαινομενικό κόστος κατασκευής, με αποτέλεσμα να μην επαρκούν τα έσοδα της εταιρείας και να προβαίνει σε «σκληρά» δάνεια με αυξημένα τοκοχρεολύσια. Από το 1897 και μέχρι το 1904 υπήρξε ανάκαμψη τόσο στις συνολικές εισπράξεις όσο και στην ετήσια επιβατική κίνηση. Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται όλα τα παραπάνω στοιχεία.

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Σ.Α.Π. ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1886-1904

Έτος	Συνολικές εισπράξεις (σε χιλιάδες δρχ.)	Ετήσια χιλιμετρική εισπραξη (δρχ. ανά εγκατεστημένο χλμ.)	Ετήσια κίνηση επιβατών (σε χιλιάδες άτομα)
1886	1.021	113.440	2.131
1887	1.069	118.780	2.166
1888	1.124	124.890	2.339
1889	1.112	123.560	2.350
1890	1.186	131.810	2.480
1891	1.269	141.010	2.589
1892	1.196	132.890	2.481
1893	1.078	119.790	2.287
1894	1.122	124.680	2.429
1895	1.202	120.150	2.565
1896	1.309	130.920	2.871
1897	1.397	139.710	3.227
1898	1.394	139.380	3.081
1899	1.446	144.600	3.166
1900	1.713	171.280	3.200
1901	1.677	167.730	3.267
1902	1.859	185.860	3.607
1903	1.915	191.500	3.656
1904	1.945	194.500	3.801

Πηγή: Απολογισμός εταιρείας Σ.Α.Π.

Στις 16 Σεπτεμβρίου του 1904 λειτούργησε η νέα ηλεκτροκίνητη διπλή γραμμή του σιδηροδρόμου Αθήνα - Πειραιάς. Το ίδιο έτος ανέλαβε διαχειριστής της εταιρείας Σ.Α.Π ο Αλέξανδρος Βλάχκαλης.

4.1.3. Ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος Αθήνα - Πειραιάς (1904 και μετά)

Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθεται η εξέλιξη στατιστικών στοιχείων του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου Αθήνα - Πειραιάς την περίοδο 1905-1975. Από το 1905 και μέχρι το 1925 η ετήσια κίνηση των επιβατών του σιδηροδρόμου αυξανόταν συνεχώς φθάνοντας τις 18.369 χιλιάδες άτομα. Στην άνοδο αυτή συνετέλεσαν τα έργα αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου. Το 1930, όμως, η επιβατική κίνηση μειώθηκε αισθητά εξαιτίας της οικονομικής κρίσης. Από τα χρόνια της Κατοχής και μέχρι το 1975 η ετήσια επιβατική κίνηση παρουσίασε αξιοσημείωτη άνοδο φθάνοντας τις 85.474 χιλιάδες άτομα.

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Σ.Α.Π. ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1905-1975

Έτος	Μήκος Γραμμής (σε χλμ)	Ετήσια κίνηση επιβατών (σε χιλιάδες άτομα)
1905	10	4.243
1915	10	8.126
1920	10	10.054
1925	10	18.369
1930	10	12.199
1935	10	17.450
1940	10	22.835
1955	12,5	43.041
1960	26	63.175
1965	26	74.162
1970	26	85.474
1975	26	85.399

Δεν έλειψαν οι επικρίσεις και οι φοβίες των κατοίκων για τον «ηλεκτρικό». Πιο συγκεκριμένα, διαδιδόταν ότι οι επιβάτες του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου πάθαιναν ηλεκτρο-

πληξία και ότι η εταιρεία Σ.Α.Π. είχε δημιουργήσει ειδικό συνεργείο, το οποίο μάζευε τα πτώματα και τα έριχνε στη θάλασσα. Την εποχή εκείνη οι εφημερίδες έγραφαν σχολιάζοντας για το φόβο που υπήρχε από τους κατοίκους.

Παρόλες τις φοβίες των κατοίκων ο «ηλεκτρικός» υπήρξε ο βασικότερος άξονας συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης του λεκανοπεδίου της Αττικής. Το 1906 ήταν μία χρονιά με μεγάλη επιβατική κίνηση, λόγω της (μέσο) Ολυμπιάδας¹⁰².

Από το 1906 και μέχρι το 1940 παρατηρήθηκε μία συνεχής φροντίδα ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου. Το 1907 αποφασίστηκε από την εταιρεία Σ.Α.Π. η επέκταση της παραλιακής τροchioδρομικής γραμμής, καθώς και η ίδρυση «Ταμειυτηρίου» για το προσωπικό της εταιρείας που αντικατέστησε το «Ταμείο Πρόνοιας και Επιχορηγήσεως». Τον επόμενο χρόνο, δηλαδή το 1908, η εταιρεία Σ.Α.Π. μείωσε την τιμή των εισιτηρίων, λόγω του μεγάλου ανταγωνισμού που υπήρχε με το τροχιόδρομο Αθήνα - Νέο Φάληρο. Επίσης, παραγγέλθηκαν επτά τροchioδρομικά οχήματα της «Παραλίας», τα οποία παρελήφθησαν το 1909.

Το 1910 έγιναν τα εγκαίνια της ηλεκτροκίνητης και διαπλατυσμένης σε κανονικό πλάτος γραμμής του τραμ της Πειραιϊκής παραλίας, μέχρι το σιδηροδρομικό σταθμό Λαρίσης. Το 1911 η εταιρεία Σ.Α.Π. προμηθεύτηκε από τον οίκο Goossens δυο ηλεκτράμαξες που είχαν τη δυνατότητα διπλής ρευματοληψίας, αφενός από την επίγεια ηλεκτροφόρο σιδηροτροχιά του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου και αφετέρου από την εναέρια γραμμή ρευματοληψίας του τραμ¹⁰³. Με αυτόν τον τρόπο οι ηλεκτράμαξες θα μπορούσαν να κινούνται τόσο στις γραμμές του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου, όσο και στις γραμμές του τραμ.

Το 1914 η εταιρεία Σ.Α.Π. προμηθεύτηκε εννέα καινούργια οχήματα από τον οίκο Baume Marpent - Desouches David & CIE. Όμως, με το ξέσπασμα του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου η τιμή του ηλεκτρικού ρεύματος αυξήθηκε κατά πολύ, με αποτέλεσμα να υποστεί κάμψη ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος μέχρι το 1922.

Το 1925 ολοκληρώθηκε η κατασκευή δώδεκα νέων επιβατικών οχημάτων του «ηλεκτρικού» στο εργοστάσιο Σ.Α.Π. στον Πειραιά. Με αυτό τον τρόπο τα οχήματα κόστισαν 30% λιγότερο από ότι εάν είχαν κατασκευαστεί σε μία άλλη χώρα. Το ίδιο έτος ξεκίνησαν και ολοκληρώθηκαν οι εργασίες αντικατάστασης του παλαιού συστήματος σηματοδότησης και αποκλεισμού, με σύγχρονο σύστημα. Το νέο σύστημα διέθετε αυτόματη φωτεινή ηλεκτρική σηματοδότηση. Με το σύστημα αυτό επιτεύχθηκε η διευκόλυνση της κυκλοφορίας των τραίνων και ελαττώθηκαν οι καθυστερήσεις.

¹⁰²Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, «Από τα Παμφορεία στο Μετρό, 170 Χρόνια Δημόσιες Συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων», τόμοι 1-2, εκδόσεις Μίλητος, (2007), σ. 577.

¹⁰³Κ. Ανδρουλιδάκης, «Οι σιδηρόδρομοι Κεντρικής Ελλάδας (1869-1969)», (2), (χ.χ), σ. 66.

Το 1925 επιχειρείται νέα αναδιάρθρωση των συγκοινωνιών της Πρωτεύουσας. Για την επίτευξη του συγκεκριμένου επιχειρήματος, η εταιρεία Σ.Α.Π., η εταιρεία Σιδηρόδρομοι Αττικής¹⁰⁴ και η εταιρεία τροχιόδρομοι Αθήνα - Πειραιάς - Περίχωρα συμμετείχαν στον αγγλικό όμιλο κεφαλαιούχων Power and Traction Finance Company, ο οποίος είχε σχηματισθεί με αγγλικά και ελληνικά κεφάλαια. Από το συνδυασμό αυτό σχηματίστηκαν δύο εταιρείες: η Η.Ε.Μ. (Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών) και η εταιρεία Ε.Η.Σ. (Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι).

Τον Απρίλιο του 1926 ιδρύθηκε με ελληνικά κεφάλαια η εταιρεία Ε.Η.Σ.. Τα κεφάλαια αυτά πρώτα σχηματίστηκαν με την εισφορά της παλαιάς εταιρείας 282.940 λιρών Αγγλίας, στην οποία προστέθηκαν 135.060 λίρες Αγγλίας. Το κεφάλαιο αυτό διαιρέθηκε σε ισάριθμες μετοχές με αξία 1 λίρα Αγγλίας η κάθε μία. Η συγκεκριμένη εταιρεία μπορούσε να εκμεταλλευτεί το συγκοινωνιακό δίκτυο, το οποίο αποτελείτο από τον αστικό σιδηρόδρομο Αθήνα - Πειραιάς και τον τροχιόδρομο της Παραλίας. Παράλληλα, όμως, θα αναλάμβανε τέσσερις κατασκευαστικές συμβατικές υποχρεώσεις. Η πρώτη υποχρέωση ήταν να κατασκευάσει την προαστιακή τροχιόδρομική γραμμή Πειραιάς - Πέραμα. Η δεύτερη υποχρέωση ήταν η κατασκευή του νέου υπόγειου σταθμού στην Ομόνοια και στη Βικτώρια. Η τρίτη υποχρέωση ήταν η προέκταση της σήραγγας από την Ομόνοια μέχρι την Αττική με διπλή ηλεκτροκίνητη γραμμή και τέλος, η τέταρτη συμβατική υποχρέωση ήταν η βελτίωση της τότε υπάρχουσας γραμμής του ηλεκτρικού με νέους σταθμούς και έργα.

Στις 7 Ιανουαρίου του 1928 θεμελιώθηκε ο νέος υπόγειος σταθμός στην πλατεία Ομοנוίας, καθώς επίσης εγκαινιάστηκε το μέγαρο του σταθμού του Πειραιά και ο σταθμός της Καλλιθέας.

Στις 21 Ιουλίου του 1930 εγκαινιάστηκε από τον τότε Πρωθυπουργό Ελευθέριο Βενιζέλο ο υπόγειος σταθμός της Ομόνοιας. Οι εφημερίδες έγραφαν θετικά σχόλια για το μεγαλοπρεπή σταθμό. Το ίδιο έτος ολοκληρώθηκε και ο σταθμός της πλατείας Βικτωρίας, καθώς και ο νέος σταθμός του Νέου Φαλήρου. Το 1931 ολοκληρώθηκε η εγκατάσταση του συστήματος του αυτόματου ανοίγματος και κλεισίματος των θυρών των οχημάτων του ηλεκτρικού.

Από το 1932 μέχρι το 1936 οι Ε.Η.Σ. επισκεύαζαν το τροχαίο υλικό και εφαρμόζαν οποιοδήποτε νέο σύστημα το οποίο το θεωρούσαν δοκιμασμένο και επιτυχημένο στο εξωτερικό. Το 1937 πύκνωσαν τα δρομολόγια του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου.

Κατά τη διάρκεια της Κατοχής ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος αποτελούσε το μόνο συγκοινωνιακό μέσο ανάμεσα στην Αθήνα και τον Πειραιά. Στις 11 Ιανουαρίου του 1944 ο Πειραιάς βομβαρδίστηκε από τους συμμάχους. Οι ζημιές ήταν πολύ μεγάλες, υπήρξε πλήρης καταστροφή στις αποθήκες υλικού των Ε.Η.Σ., στο διώροφο κτίριο του γραφείου έλξεως, ενώ πέντε κινητήρια και ρυμουλκούμενα οχήματα του σιδηροδρόμου

¹⁰⁴ Ακολουθεί ανάλυση στην υποενότητα 4.2. του κεφαλαίου αυτού.

υπέστησαν ολοκληρωτική καταστροφή. Τέλος και ο σταθμός του Πειραιά και το κτίριο του τροchioδρόμου υπέστησαν μεγάλες ζημιές. Ο σιδηρόδρομος σταμάτησε να λειτουργεί για έξι ημέρες. Παρόλες όμως τις δυσκολίες, στις 17 Ιανουαρίου του 1944 ξανάρχισε να λειτουργεί από την Αθήνα έως το Νέο Φάληρο και στις 7 Φεβρουαρίου του 1944 λειτούργησαν κανονικά τα δρομολόγια μέχρι τον Πειραιά. Το ίδιο έτος τα γερμανικά στρατεύματα κατοχής ξήλωσαν την εξέδρα του Νέου Φαλήρου και τα λουτρά, προκειμένου να πάρουν τους σιδερένιους στύλους στη Γερμανία για να τους μετατρέψουν σε πολεμικά μηχανήματα¹⁰⁵.

4.1.4. Η μεταπολεμική περίοδος και η πορεία του σιδηροδρόμου Αθήνα - Πειραιάς

Μετά την Απελευθέρωση, μετά δηλαδή το 1945, ξεκίνησε η αποκατάσταση των ζημιών στο σιδηροδρομικό δίκτυο, οι οποίες είχαν πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια του πολέμου. Μέσα σε τρία χρόνια αποκαταστήθηκαν από τις ζημιές και μετασκευάστηκαν όλα τα παλιά οχήματα.

Από το Μάρτιο του 1948¹⁰⁶ άρχισε η εκμετάλλευση του σταθμού της Βικτώριας, παράλληλα, έγιναν οι πρώτες μελέτες για την επέκταση του ηλεκτρικού έως την Κηφισιά. Τον Ιούνιο του επόμενου χρόνου άρχισε και η εκμετάλλευση του σταθμού της Αττικής.

Το 1950 οι Ε.Η.Σ. παρήγγειλαν εικοσιτέσσερα νέα οχήματα (12 «αθυντήρια» και 12 κινητήρια οχήματα) στη Γερμανία, στο εργοστάσιο «Siemens-Mann», τα οποία και παρελήφθησαν ένα χρόνο μετά. Για την πληρωμή των οχημάτων αυτών εγκρίθηκε μακροπρόθεσμο βιομηχανικό δάνειο από την επιτροπή Σχεδίου Μάρσαλ. Επιπρόσθετα, οι Ε.Η.Σ. διατύπωσαν για πρώτη φορά την πρόταση για κατασκευή ενός νέου υπόγειου μητροπολιτικού σιδηροδρόμου στην κεντρική περιοχή της Αθήνας.

Το Νοέμβριο του 1954 άρχισε η εκμετάλλευση του σταθμού Πετραλώνων. Επίσης, κατασκευάστηκαν οι σταθμοί στην περιοχή του Αγ. Νικολάου, στον Περισσό και στα Πευκάκια.

Αξίζει να αναφέρουμε ότι στις αρχές της δεκαετίας του 1950 υπήρξαν εσωτερικοί μετανάστες από τα χωριά, τα οποία είχαν καταστραφεί μετά την Κατοχή και τον Εμφύλιο Πόλεμο, στα μεγάλα αστικά κέντρα. Ο πληθυσμός της Αθήνας έφτασε το 1.500.000 κατοίκους, με αποτέλεσμα να διογκωθούν οι συγκοινωνιακές ανάγκες.

Η περίοδος αυτή ήταν μία περίοδος που στην Αθήνα κυριαρχούσαν τα ιδιωτικά λεωφορεία. Τα υπάρχοντα ιδιωτικά λεωφορεία δεν επαρκούσαν για τις μεταφορικές

¹⁰⁵Ε.Η.Σ., «Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι (1869-1969)», (1970), σ. 131.

¹⁰⁶«Σιδηροτροχιά», περιοδική έκδοση ΣΦΣ, τεύχος 35, (4), (2009), σ. 52.

ανάγκες των κατοίκων στις αστικές γραμμές, και για το λόγο αυτό αρχικά ανατέθηκε στα οικονομικώς ασθενέστερα υπεραστικά λεωφορεία (ΚΤΕΛ) η πραγματοποίηση κάποιων δρομολογίων. Αργότερα μετατάχθηκαν και τα νησιωτικά υπεραστικά λεωφορεία, κυρίως της Κρήτης στην Αθήνα. Επιπλέον, από το 1955 άρχισε η λειτουργία των «πράσινων λεωφορείων» των Ε.Η.Σ. Οι Ε.Η.Σ. είχαν εικοσιτέσσερα «πράσινα λεωφορεία» Chausson-Saviem, τα οποία με αλληπάλληλες προμήθειες έως το 1962 έφτασαν τα ογδόντα τέσσερα. Αρχικά, οι διαδρομές που έκαναν ήταν Πειραιάς - Ζάππειο, μέσω της λεωφόρου Συγγρού και Πειραιάς - Πέραμα. Αργότερα, προστέθηκε και η διαδρομή Ομόνοια - Πειραιάς. Με αυτή τη διαδρομή περιορίστηκε κατά πολύ ο ανταγωνισμός που υπήρχε μεταξύ των ιδιωτικών λεωφορείων και του ηλεκτρικού.

Την ίδια περίοδο άρχισαν τα έργα ολοκλήρωσης της υποδομής και των σταθμών της προέκτασης του ηλεκτρικού από την Αττική μέχρι την Κηφισιά. Οι Ε.Η.Σ. δέχθηκαν πολλές αντιδράσεις από άτομα που δεν ήθελαν να γίνει αυτή η προέκταση, γιατί πίστευαν ότι θα διχοτομούσε τις περιοχές που θα διέσχιζε. Παρόλες, τις αντίξοες συνθήκες, οι Ε.Η.Σ. κατόρθωσαν να ολοκληρώσουν την προέκταση.

Το 1956 πύκνωσαν τα δρομολόγια του ηλεκτρικού ανά τρεισήμισι λεπτά στις ώρες αιχμής και ανά δέκα λεπτά τις υπόλοιπες ώρες της ημέρας.

Το 1957 αρχίζει η εκμετάλλευση του σταθμού του Νέου Ηρακλείου και τελικά στις 18 Αυγούστου του ίδιου έτους, ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος φθάνει στην Κηφισιά. Το Σεπτέμβριο του ίδιου έτους κατασκευάστηκε και ο σταθμός του Αμαρουσίου. Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε ότι οι Ε.Η.Σ. προγραμματίσαν δύο φορές, μέχρι το 1957, την επέκταση των γραμμών μέχρι την Εκάλη και τη Νέα Ερυθραία. Όμως, ούτε την πρώτη, ούτε τη δεύτερη φορά κατόρθωσαν να υλοποιήσουν τον προγραμματισμό αυτό.

Η Κυβέρνηση Κ. Καραμανλή κατά την περίοδο 1975-1976-1977 αποφάσισε να προβεί σε κρατικοποιήσεις ορισμένων επιχειρήσεων, λόγω των αυξημένων οικονομικών τους υποχρεώσεων από τη λήψη δανείων. Μία από τις επιχειρήσεις αυτές ήταν η εταιρεία των Ε.Η.Σ., η οποία κρατικοποιήθηκε¹⁰⁷ το 1976. Για το λόγο αυτό ιδρύθηκε το Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου με τη μορφή Α.Ε. και με την επωνυμία «Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών Πειραιώς» (Η.Σ.Α.Π.). Επί κρατικής διαχείρισης έγιναν εκτεταμένες βελτιώσεις στο δίκτυο.

Η κρατικοποίηση αυτή κυρώθηκε στις 16 Ιουνίου του 1976 με το νόμο 352 – Φ.Ε.Κ. Α' 147. Τον επόμενο χρόνο δίνεται το δικαίωμα στους Η.Σ.Α.Π., της εκμετάλλευσης του σημαντικότερου συγκοινωνιακού δικτύου για την πρωτεύουσα, της γραμμής του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου μήκους 26 χιλιομέτρων και επτά λεωφορειακών γραμμών. Το 1978 οι Η.Σ.Α.Π. συμπεριλήφθηκαν στο σύστημα αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας, το οποίο εποπτευόταν και συνεχίζει μέχρι σήμερα να εποπτεύεται από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών (Ο.Α.Σ.).

¹⁰⁷ «Σιδηροτροχιά», περιοδική έκδοση ΣΦΣ, τεύχος 35, (4), (2009), σ. 53.

4.1.5. Η ανάπτυξη του τροχαίου υλικού και του δικτύου

Στον πίνακα¹⁰⁸ που ακολουθεί παρατίθενται οι εικοσιτέσσερις σταθμοί του Η.Σ.Α.Π. που λειτουργούν μέχρι σήμερα καθώς και οι ημερομηνίες εγκαίνιων τους.

α/α	Σταθμοί	Εγκαίνια
1	Σταθμός Πειραιώς Σημερινός σταθμός Πειραιώς	1869 Ιούνιος 1928
2	Σταθμός Φαλήρου Σημερινός σταθμός Φαλήρου	1882 1887
3	Σταθμός Μοσχάτου	1882
4	Σταθμός Καλλιθέας	1 Ιουλίου 1928
5	Σταθμός Ταύρου	6 Φεβρουαρίου 1989
6	Σταθμός Πετραλώνων	22 Νοεμβρίου 1954
7	Σταθμός Θησείου	27 Φεβρουαρίου 1869
8	Σταθμός Μοναστηρίου	17 Μαΐου 1895
9	Σταθμός Ομονοίας Σημερινός σταθμός Ομονοίας	17 Μαΐου 1895 21 Ιουλίου 1930
10	Σταθμός Βικτωρίας	1 Μαρτίου 1948
11	Σταθμός Αττικής	30 Ιουνίου 1949
12	Σταθμός Αγ. Νικολάου	12 Φεβρουαρίου 1956
13	Σταθμός Κ. Πατησίων	12 Φεβρουαρίου 1956
14	Σταθμός Αγ. Ελευθερίου	4 Αυγούστου 1961
15	Σταθμός Άνω Πατησίων	12 Φεβρουαρίου 1956
16	Σταθμός Περισσού	14 Μαρτίου 1956
17	Σταθμός Πευκακίων	5 Ιουλίου 1956
18	Σταθμός Νέας Ιωνίας	14 Μαρτίου 1956
19	Σταθμός Νέου Ηρακλείου	4 Μαρτίου 1957
20	Σταθμός Ειρήνης	3 Σεπτεμβρίου 1982
21	Σταθμός Νερατζιωτίσσης	2 Αυγούστου 2004
22	Σταθμός Αμαρουσίου	1 Σεπτεμβρίου 1957
23	Σταθμός Κ.Α.Τ.	27 Μαρτίου 1989
24	Σταθμός Κηφισιάς	10 Αυγούστου 1957

¹⁰⁸Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, «Από τα Παμφορεία στο Μετρό, 170 Χρόνια Δημόσιες Συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων», τόμοι 1-2, εκδόσεις Μίλητος, (2007), σ. 636.

Ο σιδηρόδρομος Αθήνα - Πειραιάς ήταν και εξακολουθεί να είναι ο μητροπολιτικός σιδηρόδρομος για την Αθήνα και τον Πειραιά. Με εξαίρεση το Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη, ο σιδηρόδρομος Αθήνα - Πειραιάς είναι από τους παλαιότερους αστικούς σιδηρόδρομους στον κόσμο¹⁰⁹.

Από το 1869 που ξεκίνησε να λειτουργεί ο σιδηρόδρομος έως και σήμερα, το τροχαίο του υλικό έχει αναπτυχθεί και εξελιχθεί.

Το 1869 κατά την ημέρα των εγκαίνιων, υπήρχε μία ατμομηχανή με δέκα βαγόνια. Δεκαεννέα χρόνια αργότερα, το 1888, κατασκευάστηκε στο εργοστάσιο του σιδηροδρόμου, στον Πειραιά, η «Παμμέγιστη», η βασιλική σιδηροδρομική άμαξα. Η άμαξα αυτή ήταν κατασκευασμένη από τέσσερα είδη ξύλου (αμερικάνικο τικ, ερυθρόξύλο, μαπλ και καρυδόξύλο). Δεν χρησιμοποιήθηκε όμως ποτέ και εκτέθηκε στον τότε εκθεσιακό χώρο του Ζαπείου.

Στους πίνακες που ακολουθούν παρατίθενται τα στατιστικά στοιχεία της εκμετάλλευσης του Σ.Α.Π. κατά την περίοδο της χρήσης του ατμού και κατά την περίοδο της ηλεκτροκίνησης του σιδηροδρόμου μέχρι το 1975.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΤΟΥ ΑΤΜΟΥ

Έτος	Μήκος Γραμμής (σε χλμ)	Ατμάμαξες	Οχήματα	
			Επιβατικά	Φορτηγά
1869	9	*	*	*
1885	9	10	37	12
1890	9	10	37	12
1895	10	15	38	15
1900	10	14	42	19

Το 1890 οι ατμάμαξες παρέμειναν οι ίδιες σε αριθμό. Όμως, από το 1895 αυξήθηκαν από δέκα σε δεκαπέντε. Το ίδιο έτος ο Σ.Α.Π. είχε στην κατοχή του πενήντα δύο οχήματα, τριάντα οκτώ επιβατικά και δεκαπέντε φορτηγά.

¹⁰⁹Σύλλογος Φύλων Σιδηροδρόμων (ΣΦΣ), «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι, η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα», εκδόσεις Μίλητος, (1997), σ. 22.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

Έτος	Μήκος Γραμμής (σε χλμ)	Οχήματα	
		Επιβατικά	Φορτηγά
1905	10	62	24
1915	10	80	45
1920	10	80	45
1925	10	88	60
1930	10	96	65
1935	10	96	65
1955	12,5	90	*
1960	26	122	*
1965	26	129	*
1970	26	147	*
1975	26	147	*

Από το 1905 μέχρι και το 1975 υπήρξε σταδιακή αύξηση των επιβατικών οχημάτων φτάνοντας τα εκατόν σαράντα επτά, ενώ παράλληλα υπήρξε και αύξηση του μήκους της σιδηροδρομικής γραμμής από δέκα χιλιόμετρα σε εικοσιέξι χιλιόμετρα.

Κατά την περίοδο του ηλεκτρισμού του σιδηροδρόμου ο Σ.Α.Π. παρέλαβε το 1911 από τον οίκο Goossens δύο «υβριδικές» ηλεκτράμαξες τύπου Steeple-cab, με διπλή δυνατότητα ρευματοληψίας τόσο από την τρίτη ηλεκτροφόρα σιδηροτροχιά του σιδηροδρόμου, όσο και από την εναέρια γραμμή επαφής του τραμ. Όπως προαναφέραμε, το 1914 ο Σ.Α.Π. προμηθεύτηκε εννέα καινούργια οχήματα από τον οίκο Baume Marpent - Desouches David & CIE. Το 1923 ολοκληρώθηκε η κατασκευή δώδεκα νέων επιβατικών οχημάτων στο εργοστάσιο του Σ.Α.Π. στον Πειραιά.

Το 1938 οι Ε.Η.Σ. παρήγγειλαν νέο ηλεκτρικό εξοπλισμό στη Siemens-Schuckertwerke για την ανακαίνιση του τροχαίου υλικού. Όμως, δεν ολοκληρώθηκε ποτέ η παραγγελία αυτή, λόγω της έναρξης του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Όπως προμνημονεύσαμε, το 1951 το τροχαίο υλικό του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου εκσυγχρονίστηκε με την παραλαβή οχημάτων από τη Δυτική Γερμανία και συγκεκριμένα από το εργοστάσιο Siemens-Man. Συνολικά, παρέλαβαν οι Ε.Η.Σ. εικοσιτέσσερα οχήματα, δώδεκα κινητήρια και δώδεκα «ιθυντήρια». Τα συγκεκριμένα

οχήματα παραγγέλθηκαν για να αναπληρώσουν τις καταστροφές που είχαν προκληθεί από τον Πόλεμο.

Το στοιχείο του κάθε συρμού ήταν δίδυμο, διέθετε αυτόματους συνδέσμους οχημάτων (*Scharfenberg*), αυτόματο άνοιγμα και κλείσιμο θυρών. Το εσωτερικό των οχημάτων ήταν μεγάλης χωρητικότητας και ανέσεων για τους επιβάτες¹¹⁰. Αυτοί οι δώδεκα συρμοί ονομάστηκαν 5^{ης} παραλαβής και ήταν σε κίνηση μέχρι το 1995. Την ίδια περίοδο που παραλήφθηκε το νέο τροχαίο υλικό καταργήθηκε το σύστημα στις σταθμεύσεις που υπήρχε τότε (οι πόρτες των οχημάτων έκλειναν από υπαλλήλους των Ε.Η.Σ. μετά από ειδοποίηση του προϊστάμενου της αμαξοστοιχίας).

Το 1961 τοποθετήθηκαν αυτόματοι σύνδεσμοι (*Scharfenberg*) στα κινητήρια και «ιθυντήρια» οχήματα. Το 1968 παρελήφθησαν εννέα δίδυμοι συρμοί από το εργοστάσιο Siemens-Man. Η παραλαβή αυτή ονομάστηκε 7^η παραλαβή. Το 1978 άρχισε η παραλαβή κυρωτικών και εκδοτικών μηχανημάτων για τα εισιτήρια του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου. Το 1982 ο Η.Σ.Α.Π. δανείστηκε από το Ανατολικό Βερολίνο (BVB) είκοσι τέσσερα βαγόνια μετρό τύπου LEW-GII, μέχρι να ολοκληρωθούν οι κατασκευές των οχημάτων που είχαν παραγγελθεί. Τα βαγόνια αυτά λειτούργησαν για λογαριασμό του Η.Σ.Α.Π. για τρία χρόνια και είχαν υποστεί μετασκευή. Είχαν τοποθετήσει ειδικές προεκτάσεις στο επίπεδο του πατώματος για τη γεφύρωση του κενού μεταξύ συρμού και αποβάθρας. Το προσωπικό του Η.Σ.Α.Π. είχε δώσει χαϊδευτικό όνομα στα συγκεκριμένα βαγόνια, τα ονόμαζε «καναρίνια».

Στην τριετία 1983 έως 1985 υπήρξε μεγάλη και ουσιαστική αλλαγή του τροχαίου υλικού στον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο. Ο Η.Σ.Α.Π. παρέλαβε εκατόν εικοσιπέντε οχήματα μετρό, εκ των οποίων τα εβδομήντα πέντε προέρχονταν από τη Siemens-Man και τα υπόλοιπα πενήντα οχήματα από τη Lew τύπου GIII. Τα οχήματα Siemens-Man ήταν χωρητικότητας 1.140 ατόμων, ενώ τα οχήματα Lew είχαν χωρητικότητα 1.200 ατόμων. Τα οχήματα Siemens-Man τα αποκαλούσαν «κολούμπια», ενώ τα Lew «σογιούζ». Όλα τα οχήματα είχαν τέσσερις θύρες σε κάθε πλευρά τους, με σύστημα υψηλής ασφάλειας θυρών, με άνοιγμα των θυρών εξωτερικά των τοιχωμάτων του οχήματος για εξοικονόμηση χώρου στο εσωτερικό των οχημάτων. Επίσης, η κίνηση των οχημάτων αυτών στις γραμμές ήταν αθόρυβη και ομαλή, λόγω των αεροσουστών που διέθεταν. Επιπλέον, είχαν μεγαφωνικές εγκαταστάσεις για επικοινωνία του ηλεκτροδηγού με τους επιβάτες.

Το 1985 υπήρξε ένα έτος πολύ σημαντικό για την ιστορία του τροχαίου υλικού του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου Αθήνα - Πειραιάς: τα εξήντα ένα «ξύλινα» οχήματα σταμάτησαν να κυκλοφορούν. Μπορούμε να πούμε ότι τα συγκεκριμένα οχήματα ήταν

¹¹⁰Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, «Από τα Παμφορεία στο Μετρό, 170 Χρόνια Δημόσιες Συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων», τόμοι 1-2, εκδόσεις Μίλητος, (2007), σσ. 600-601.

κομψοτεχνήματα αισθητικής. Διέθεταν δερμάτινα, ξύλινα και ψάθινα καθίσματα. Τα παράθυρα και η σκεπή τους έμοιαζαν να είναι κεντητά, με πολλές ανάγλυφες λεπτομέρειες. Από αυτά τα εξήντα ένα «ξύλινα» οχήματα, τα είκοσι ένα ήταν κινητήρια, τα είκοσι δύο «ιθυντήρια» (σκευοφόροι και μη) και τα δεκαοκτώ ρυμουλκούμενα ενδιάμεσα οχήματα. Τα κινητήρια οχήματα είχαν κατασκευαστεί από τους Baume Marpent - Thomson Houston και κάθε πλευρά τους είχε δύο θύρες. Η χωρητικότητα των επιβατών ήταν 120 άτομα συνολικά: οι 36 καθήμενοι και οι 84 όρθιοι. Τα «ιθυντήρια» και ρυμουλκούμενα οχήματα είχαν κατασκευαστεί από τους Baume Marpent - Desouches David & CIE. Κάθε πλευρά τους είχε είτε δύο είτε τρεις θύρες. Σε αυτά τα οχήματα η χωρητικότητα των επιβατών ήταν 118 άτομα συνολικά: 36 καθήμενοι και 82 όρθιοι.

Όταν σταμάτησαν να κυκλοφορούν τα «ξύλινα» οχήματα ο Η.Σ.Α.Π. τα διέθεσε σε δήμους και δημόσιους φορείς για να τα εκθέσουν σε πλατείες ή πάρκα. Ένας διπλός ξύλινος συρμός (ξύλινος-ιθυντήριο) μετατράπηκε σε κινητό συνεργείο για τον Η.Σ.Α.Π. Έξι οχήματα υπέστησαν ανακαίνιση και μετατροπές, προκειμένου να μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε επετειακές και εορταστικές εκδηλώσεις.

Η 8^η παραλαβή νέων οχημάτων αποτελείτο από σαράντα πέντε κινητήρια, δεκαπέντε «ιθυντήρια» και δεκαπέντε ρυμουλκούμενα οχήματα. Συνολικά ήταν εβδομήντα πέντε οχήματα. Ένας αριθμός από αυτά τα οχήματα κυκλοφόρησαν το 1985. Ανήκαν στην κατηγορία πενταπλής ηλεκτρικής αυτοκινητάμαξας, αποτελούμενη από μία τρίδυμη (κινητήριο-ρυμουλκούμενο-ιθυντήριο όχημα) και μία δίδυμη (κινητήριο-ιθυντήριο όχημα) αυτοκινητάμαξα συζευγμένες μεταξύ τους. Κατασκευαστής των οχημάτων αυτών ήταν η εταιρεία Man-Lew-Siemens. Η αρίθμηση των οχημάτων ήταν η εξής: για τα κινητήρια από 101-145, για τα «ιθυντήρια» από 301-315 και για τα ρυμουλκούμενα από 201-215. Όλα τα οχήματα διέθεταν συσκευές ελέγχου ολίσθησης των συρμών, αντιθερμικά κρύσταλλα, πρωτεύουσα ανάρτηση μεταλλοελαστική και δευτερεύουσα με αέρα, καθώς και σύστημα ενδοεπικοινωνίας του οδηγού με τους επιβάτες.

Η 9^η παραλαβή περιελάμβανε πενήντα οχήματα. Όλα ήταν κινητήρια οχήματα και παρελήφθησαν το 1985. Κατασκευαστής ήταν η εταιρία Lew. Ανήκαν στην κατηγορία τετραπλής ηλεκτρικής αυτοκινητάμαξας μητροπολιτικού σιδηροδρόμου, αποτελούμενη από δύο ημισυρμούς (ζεύγη). Κάθε πλευρά του οχήματος είχε τρεις θύρες. Η χωρητικότητά τους σε επιβάτες ήταν 370 άτομα συνολικά, εκ των οποίων οι 307 όρθιοι και οι 63 καθήμενοι.

Μεταξύ του 1994 και 1995¹¹¹ παρελήφθησαν από την κοινοπραξία Ελληνικών Ναυπηγείων-Man-AEG-Siemens πέντε οχήματα (10^η παραλαβή), τα οποία συγκρατούσαν δέκα πεντάδymους συρμούς, με χαρακτηριστικά όμοια με αυτά των οχημάτων της 8^{ης}

¹¹¹Η.Σ.Α.Π. «Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών - Πειραιώς Α.Ε.», (2), (2006), σσ. 18-19.

παραλαβής. Η χωρητικότητά τους σε επιβάτες ήταν 830 άτομα συνολικά: εκ των οποίων οι 174 καθήμενοι και οι 656 όρθιοι.

Μεταξύ του 2000 και του 2004 παρελήφθησαν και τα έξι οχήματα της 11^{ης} παραλαβής. Η συνολική χωρητικότητά τους σε επιβάτες ήταν 1.002 άτομα συνολικά, εκ των οποίων οι 216 καθήμενοι και οι 786 όρθιοι. Κάθε πλευρά του οχήματος είχε τέσσερις θύρες. Τα νέα αυτά οχήματα προσέφεραν κάποιες επιπλέον ανέσεις στους επιβάτες, όπως πλήρη εξαερισμό μέσω παραθύρων, αυτόματη ένδειξη προορισμού δρομολογίου και αυτόματη αναγγελία σταθμών.

Στον πίνακα που ακολουθεί γίνεται μία συνολική αναφορά των σημαντικότερων ατμαμαζών του σιδηροδρόμου Αθήνα - Πειραιάς σχετικά με το όνομά τους, την προέλευση του ονόματός τους, τον κατασκευαστή και το έτος κατασκευής τους.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΤΜΑΜΑΖΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ (1435mm)								
ΣΕΙΡΑ	ΤΕΜ.	ΔΙΑΤΑΞΗ ΑΞΟΝΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	ΕΤΟΣ	ΒΑΡΟΣ ΣΕ ΤΟΝΟΤΣ	ΙΣΧΥΣ ΣΕ HP	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΕ km/h	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
"ΕΡΕΧΘΕΥΣ"	01	B 1' n2t	Neilson (Βρετανία)	1866				Ξένες πηγές αναφέρουν συχνά την ύπαρξη αυτής της ατμάμαζας, η οποία (α) ίσως χρησιμοποιήθηκε ως μοχλινή εργασία κατά την διάρκεια της κατασκευής της γραμμής η (β) αγοράστηκε αργότερα ως μεταχειρισμένη. "ΕΡΕΧΘΕΥΣ" = Μυθικός βασιλιάς των Αθηνών, κατά τον Όμηρο γιος της Γης, τον οποίον ανέθεσε η Αθηνά.
"ΓΕΩΡΓΙΟΣ"	01	1' B n2t	Hudswell Clarke (Βρετανία)	1868				"ΓΕΩΡΓΙΟΣ" = Γεώργιος Α' (1845-1913), βασιλιάς της Ελλάδας στο διάστημα 1863-1913.
"ΟΛΓΑ"	01	1' B n2t	Hudswell Clarke	1868				"ΟΛΓΑ" = Ρωσίδα πριγκίπισσα (1851-1926) και βασίλισσα της Ελλάδας, σύζυγος (1867) του Γεωργίου Α'.
"ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ"	01	C n2 saddle tank	Hudswell Clarke	1868				"ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ" = Κωνσταντίνος Α' (1868-1923), πρωτότοκος γιος του Γεωργίου Α' και της Ολγας, βασιλιάς της Ελλάδας το διάστημα 1913-1917 και 1920-1922.
"ΙΩΝ"	01	1' B n2t	Sharp Stewart (Βρετανία)	1876				"ΙΩΝ" = Μυθικός κυβερνήτης των Αθηνών, κατά τον Απολλόδωρο γιος του Σούθου και της Κρέουσας, αδελφής του Ερεχθέως. Θεωρείται ο γενάρχης των Ιώνων και σύμφωνα με τον Αριστοτέλη, ιδρυτής της πρώτης μορφής της Αθηναϊκής Πολιτείας.
"ΣΟΥΘΟΣ"	01	1' B n2t	Sharp Stewart	1879				"ΣΟΥΘΟΣ" = Γιος του Έλληνα και της Οροπίδας, πατέρα του Ίωνα και του Αχαιού.
"ΗΠΕΙΡΟΣ"	01	1' B n2t	Hudswell Clarke	1880				
"ΘΕΣΣΑΛΙΑ"	01	1' B n2t	Hudswell Clarke	1881				
"ΑΓΡΑΥΛΟΣ"	01	1' B n2t	Hudswell Clarke	1882				"ΑΓΡΑΥΛΟΣ" = (α) Κόρη του Αχαιού, του πρώτου βασιλιά της Αττικής, και σύζυγος του μυθικού ιδρυτή των Αθηνών Κέκροπα. (β) Κόρη της προηγουμένης, ερωμένη του θεού Άρη, τιμωμένη κατά τον Παισάνια στα Ελευσίνα Μυστήρια. (γ) Προσωνύμιο της Θεάς Αθηνάς (Αγραυλίδα).
"ΦΑΛΗΡΟΣ"	01	1' B n2t	Hudswell Clarke	1883		200		Περιήλθε στον ΠΔΣ, μετέπειτα ΣΕΚ Βα11. "ΦΑΛΗΡΟΣ" = Εγγονός του Ερεχθέως και ιδρυτής του Φαλήρου.
"ΘΗΣΕΥΣ"	01	1' B n2t	Sharp Stewart	1884				"ΘΗΣΕΥΣ" = (Μυθ.) Ο σημαντικότερος μετά τον Ηρακλή ήρωας της Αρχαίας Ελλάδας, γιος του βασιλιά των Αθηνών Αιγέα.
"ΚΟΔΡΟΣ"	01	1' B n2t	Sharp Stewart	1884				"ΚΟΔΡΟΣ" = Θρυλικός βασιλιάς των Αθηνών, που "εργονεύει εὐελογητικὰ", ώστε γὰ ἐπαλθεύει ὁ χρησμός και να σωθεί η Αθήνα από τους Δωριείς της Πελοποννήσου (περ. 1000 π.χ.)
?	01	1' B n2t	Sharp Stewart	1892				
?	01	1' B n2t	Sharp Stewart	1892				
"ΜΑΡΙΝΑ"	01	C n2 saddle tank	Manning Wardle (Βρετανία)	1892				Περιήλθε στον ΠΔΣ ως ατμάμαξα έργων. Μετέπειτα ΣΕΚ Δα51.
"Εισαφ 301-302"	02	2' C n2t	Neilson	1892		200		Περιήλθεν στον ΠΔΣ με αριθμηση Δ301-302, μετέπειτα ΣΕΚ Γα21-22.
"ΗΦΑΙΣΤΟΣ"	01	B 1' n2t	St. Léonard (Βέλγιο)	1896				"ΗΦΑΙΣΤΟΣ" = Ένας εκ των 12 θεών του Ολύμπου, γιος του Δία και της Ήρας, θεός της φωτιάς και των μετάλλων.
?	01	B 1' n2t	St. Léonard	1896				
?	01	B 1' n2t	St. Léonard	1896				
"CAPTAIN TYLER" "ΑΤΑΛΑΝΤΗ"	02							Κάποια πηγή αναφέρει απλά την κυκλοφορία αυτών των ατμαμαζών, αγνώστων λοιπών στοιχείων. Αυτή η πληροφορία δεν έχει μέχρι στιγμής διασταυρωθεί.
ΣΥΝΟΛΟ	22							

Πηγή: Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμων (ΣΦΣ), «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι, η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα», εκδόσεις Μίλητος, (1997), σ. 29.

4.1.6. Κοινωνικές υπηρεσίες του Σ.Α.Π. και των Ε.Η.Σ.

Η κοινωνική προσφορά της εταιρείας του Σιδηροδρόμου Αθήνα - Πειραιάς (Σ.Α.Π.) ήταν πολύ μεγάλη από τα πρώτα χρόνια της ιδρύσεώς της.

Πριν κατασκευαστεί και λειτουργήσει ο σιδηρόδρομος, το Φάληρο και ο Πειραιάς ήταν σχεδόν έρημες πόλεις. Όσοι ήθελαν να πάνε στις συγκεκριμένες πόλεις χρησιμοποιούσαν αλογόμαζες. Από το 1884 και μετά, το Νέο Φάληρο και ο Πειραιάς έγιναν μέρη συγκέντρωσης όλου του καλού κόσμου της Αθήνας.

Ο Σ.Α.Π. συνέβαλε στη δημιουργία έργων ανάπλασης, ανάπτυξης, αξιοποίησης και ανάδειξης του Νέου Φαλήρου σε σημαντικό πόλο αναψυχής. Συγκεκριμένα, συνέβαλε στην επέκταση του ξενοδοχείου που βρισκόταν στο Νέο Φάληρο, στον ηλεκτροφωτισμό του σταθμού και της πλατείας, στην κατασκευή καινούργιου θεάτρου και θαλάσσιων λουτρών. Το θέατρο αυτό ήταν πολύ όμορφο και κομψό. Ο Σ.Α.Π. καλούσε και ξένους θιάσους να δώσουν παραστάσεις. Επίσης, ο Σ.Α.Π. μαζί με τον τότε Δήμαρχο των Αθηναίων φρόντισαν να στολίσουν με πράσινο το Νέο Φάληρο. Επιπλέον, ο Σ.Α.Π. συντηρούσε εξολοκλήρου τη «Μουσική Εταιρεία» με πρόεδρό της τον τότε πρόεδρο του Σ.Α.Π. Η «Μουσική Εταιρεία» τότε ήταν σε πλήρη άνθηση, αποτελείτο δε από τους καλύτερους Έλληνες μουσικούς της εποχής και τη διεύθυνσή της την είχαν γνωστοί μουσικοσυνθέτες και μαέστροι.

Η κοινωνική υπηρεσία του Σ.Α.Π. δεν αφορούσε μόνο θέματα αναψυχής. Στις 14 Μαρτίου του 1913 ο ηλεκτρικός χρησιμοποιήθηκε ως «βασιλικός νεκροπομπός» για να μεταφέρει τη σορό του βασιλιά Γεωργίου Α΄ από τον Πειραιά στην Αθήνα. Ο συρμός που μετέφερε τη σορό του βασιλιά ήταν διακοσμημένος ανάλογα με τις υποδείξεις της βασιλίσσας Σοφίας και αποτελείτο από το ειδικά διασκευασμένο νεκροφόρο όχημα. Ο ηλεκτρικός χρησιμοποιήθηκε για ακόμη μία φορά ως «βασιλικός νεκροπομπός» για τις σορούς του βασιλιά Κωνσταντίνου και των βασιλισσών Σοφίας και Όλγας, τις οποίες μετέφερε από τον Πειραιά στην Αθήνα.

Πολύ σημαντική ήταν η συμβολή του Σ.Α.Π. στον Α΄ Βαλκανικό Πόλεμο (1912-1913). Όταν κηρύχθηκε ο πόλεμος το 1912, το Δημόσιο ζήτησε την ένωση της παραλιακής τροχιοδρομικής γραμμής με το «Λαρισαϊκό σιδηρόδρομο» και ο Σ.Α.Π. άμεσα πραγματοποίησε την επιθυμία του Δημοσίου. Επιπλέον, ο Σ.Α.Π. παραχώρησε στο ελληνικό κράτος μία αμαξοστοιχία με δέκα οχήματα, για να τη χρησιμοποιήσουν ως κινητό νοσοκομείο. Την ίδια περίοδο ο Σ.Α.Π. προσέφερε σημαντικά ποσά σε διάφορα ταμεία, ενώ διέθεσε το ξενοδοχείο του Νέου Φαλήρου, προκειμένου αυτό να γίνει ναυτικό νοσοκομείο¹¹².

Οι κοινωνικές υπηρεσίες δε σταμάτησαν ούτε όταν συστάθηκε η νέα εταιρεία των Ε.Η.Σ. το 1926. Κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου οι Ε.Η.Σ. έπαιξαν

¹¹²Ε.Η.Σ., «Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι (1869-1969)», (1970), σ. 92.

πρωτεύοντα ρόλο στον επισιτισμό της Αθήνας. Μετέφεραν από τον Πειραιά στην Αθήνα τα εφόδια που έστελνε ο Ερυθρός Σταυρός. Κατά τη διάρκεια των χρόνων 1941-1944 η εταιρεία των Ε.Η.Σ. συμπαραστάθηκε στο προσωπικό της. Οργάνωνε συσσίτια για όλους όσους εργάζονταν στην εταιρεία καθώς και για τις οικογένειές τους, επιπλέον, δε τους χορήγησε άτοκα μακροπρόθεσμα δάνεια, επιδόματα και δωρεές.

Κατά τη διάρκεια των χρόνων της γερμανικής κατοχής, η λειτουργία του σιδηροδρόμου των Ε.Η.Σ. ήταν πολύ σημαντική για τους κατοίκους της Αθήνας και του Πειραιά. Λόγω έλλειψης καύσιμης ύλης, τα λεωφορεία δε λειτουργούσαν, με αποτέλεσμα ο ηλεκτρικός να αποτελεί το μόνο, σχεδόν, συγκοινωνιακό μέσο για όλους τους Αθηναίους και τους Πειραιώτες.

Η διεύθυνση των Ε.Η.Σ., σε καθημερινή βάση, είχε να αντιμετωπίσει τις διάφορες υπηρεσίες των στρατευμάτων κατοχής, που ήθελαν συνεχώς να χρησιμοποιούν το σιδηρόδρομο για τη μεταφορά των στρατιωτών και των εργατών τους, ευελπιστώντας να κατορθώσουν να επιτάξουν τους σιδηροδρόμους και όλες τις εγκαταστάσεις της εταιρείας των Ε.Η.Σ.

Οι ελληνικοί ηλεκτρικοί σιδηρόδρομοι μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, παρόλες τις εργώδεις προσπάθειες που έκαναν προκειμένου να αποκαταστήσουν τις ζημιές οι οποίες είχαν προκύψει από τον πόλεμο, δεν παραμέλησαν τον κοινωνικό τομέα. Ίδρυσαν παιδική εξοχή στη Βαρυμπόμπη, καθώς και παιδική λέσχη για τα παιδιά του προσωπικού της εταιρείας.

Το καλοκαίρι του 1945¹¹³ ο Διευθυντής των Ε.Η.Σ. ίδρυσε την πρώτη, προσωρινά και πειραματικά, παιδική εξοχή στην Κηφισιά. Μετά το πέρας του καλοκαιριού αυτού, διαπίστωσε ότι τα αποτελέσματα από τη δημιουργία της παιδικής εξοχής ήταν ευεργετικά για τα παιδιά. Παρακινούμενος λοιπόν από τη διαπίστωση αυτή ίδρυσε μία μόνιμη παιδική εξοχή στη Βαρυμπόμπη, η οποία άρχισε να λειτουργεί το 1950. Σύμφωνα με μαρτυρίες, το εσωτερικό του κτιρίου της παιδικής εξοχής ήταν προσεγμένο και καλόγουστο, θύμιζε πολυτελές εξοχικό ξενοδοχείο.

Ο Διευθυντής των Ε.Η.Σ. θεώρησε ότι θα έπρεπε να υπάρχει και κάποιο άλλο ψυχαγωγικό και μορφωτικό μέρος για τα παιδιά, το οποίο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί πέραν του καλοκαιριού και τον υπόλοιπο χρόνο. Πράγματι, στο Νέο Φάληρο λειτούργησε μία «Λέσχη του Παιδιού». Αργότερα, για κάποιους πολεοδομικούς λόγους, γκρεμίστηκε το κτίριο που στέγαζε τη Λέσχη, όμως το 1958 η εταιρεία των Ε.Η.Σ. παραχώρησε ένα οίκημα στο Νέο Φάληρο, με σκοπό την επανίδρυση της «Λέσχης του Παιδιού». Αξίζει να αναφέρουμε, ότι η λέσχη αυτή λειτουργεί μέχρι και σήμερα.

¹¹³ Ε.Η.Σ., «Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι (1869-1969)», (1970), σσ. 137-140.

4.2. Σιδηρόδρομοι Αττικής, το «θηρίο» της Κηφισιάς

4.2.1. Η εκμετάλλευση των μεταλλείων και οι σιδηρόδρομοι του Λαυρίου

Θα ήταν σκόπιμο πριν ξεκινήσουμε την ανάλυση για τους σιδηροδρόμους του Λαυρίου να κάνουμε μία μικρή αναδρομή σχετικά με την εκμετάλλευση των μεταλλείων του Λαυρίου.

Από την αρχαιότητα γινόταν εκμετάλλευση των μεταλλείων της περιοχής του Λαυρίου από τους Αθηναίους. Τον 5^ο αιώνα π.Χ. το υπέδαφος του Λαυρίου ήταν πλούσιο σε κοιτάσματα μολύβδου και αργύρου, με αποτέλεσμα να προσφέρει στους Αθηναίους τους απαραίτητους οικονομικούς πόρους για τη δημιουργία των «ξύλινων τειχών» (τριήρεις), οι οποίες βοήθησαν στη νίκη των Αθηναίων επί του Περσικού στόλου στη Σαλαμίνα. Όμως, από το 2^ο αιώνα μ.Χ. και μέχρι το 19^ο αιώνα τα κοιτάσματα μολύβδου και αργύρου του υπεδάφους του Λαυρίου παρέμεναν ανεκμετάλλευτα. Το 1864 ο Ιταλός μεταλλειολόγος Ιωάννης Σερπιέρι ζήτησε με αίτησή του από το ελληνικό κράτος να του δοθεί το δικαίωμα εξόρυξης μεταλλεύματος σε επτά τοποθεσίες του Λαυρίου. Η αίτησή του έγινε δεκτή και ο Ι. Σερπιέρι ίδρυσε μία ιταλογαλλική εταιρεία την «Serpieri-Roux-Fraissinet et Co». Το 1873 ο Ι. Σερπιέρι και ο Α. Συγγρός (εκπρόσωπος της Τράπεζας της Κωνσταντινούπολης) υπέγραψαν συμβόλαιο, σύμφωνα με το οποίο τα δικαιώματα κατεργασίας των «εκβολάδων»¹¹⁴ θα μεταβιβάζονταν στην τράπεζα της Κωνσταντινούπολης και οι «σκωριές»¹¹⁵, κοιτάσματα του υπεδάφους του Λαυρίου, στην εταιρεία που είχε ιδρύσει ο Ι. Σερπιέρι.

Την Άνοιξη του 1873 ιδρύθηκε η ελληνική εταιρεία «Μεταλλουργία Λαυρίου» με κύριους μετόχους τον Α. Συγγρό και τον Ι. Σερπιέρι, η οποία θα εκμεταλλευόταν τις «εκβολάδες», ενώ το ελληνικό δημόσιο θα είχε κάποια συμμετοχή στα κέρδη.

Το 1876 ο Ι. Σερπιέρι ίδρυσε τη «Γαλλική Εταιρεία Μεταλλείων Λαυρίου», στην οποία μεταβιβάστηκαν τα δικαιώματα της εταιρείας «Serpieri-Roux-Fraissinet». Συνεπώς, υπήρχαν δύο εταιρείες μία γαλλική και μία ελληνική, οι οποίες έκλεισαν οριστικά τη δεκαετία του 1980.

Η εταιρεία «Serpieri-Roux-Fraissinet» κατασκεύασε σιδηρόδρομο την περίοδο 1870-1871, προκειμένου να μπορεί να μεταφέρει τα μεταλλεύματα από τα σημεία εξόρυξης στις εγκαταστάσεις κατεργασίας τους, στους αποθηκευτικούς χώρους, αλλά και στις ειδικές εξέδρες στο λιμάνι, από όπου θα φορτώνονταν τα κατεργασμένα μεταλλεύματα

¹¹⁴Μεταλλεύματα που είχαν εξορύξει οι Αρχαίοι Έλληνες.

¹¹⁵Ατελώς κατεργασμένα μεταλλεύματα από την καμινευτική κατεργασία των Αρχαίων Ελλήνων.

σε πλοία για να εξαχθούν. Στην πραγματικότητα, μπορεί ο σιδηρόδρομος αυτός να ήταν βιομηχανικός, αλλά ήταν ο δεύτερος σιδηρόδρομος που υπήρχε στον ελλαδικό χώρο, μετά από το σιδηρόδρομο της Αθήνας - Πειραιά¹¹⁶. Ο συγκεκριμένος σιδηρόδρομος ήταν ο πρώτος σιδηρόδρομος που χρησιμοποίησε γραμμές μετρικού πλάτους¹¹⁷. Είχε μήκος 9.200 μέτρα και ξεκινούσε από τα «εργαστήρια» του Λαυρίου, προχωρούσε δυτικά μέχρι την Καμάριζα και κατέληγε νότια, στη θέση Μπερζέκο. Η διαδρομή που έκανε ο σιδηρόδρομος είχε πολλές ανηφόρες, με απότομες στροφές και ακτίνα καμπυλότητας μέχρι 70 μέτρα. Οι ανηφόρες και οι κατηφόρες είχαν κλίση μέχρι και 35 τοις χιλίοις. Το τροχαίο υλικό του αποτελείτο από σαράντα φορτηγά βαγόνια και δεκαεπτά ατμάμαξες, οι οποίες έφεραν τρεις άξονες. Όταν το 1873 ιδρύθηκε η ελληνική εταιρεία «Μεταλλουργία Λαυρίου», η ιταλογαλλική εταιρεία του Ι. Σερπιέρι, της μεταβίβασε το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Την περίοδο 1880-1883 η ελληνική εταιρεία μεγάλωσε το σιδηροδρομικό δίκτυο. Στο σημείο Καμάριζα (από το οποίο περνούσε ο σιδηρόδρομος) δημιουργήθηκαν δύο διακλαδώσεις. Η πρώτη προς τα νότια, μήκους 5 χιλιομέτρων, η οποία κατέληγε στη θέση Μεγάλα Πεύκα, και η δεύτερη προς τα βόρεια, μήκους 5,5 χιλιομέτρων, η οποία κατέληγε στη θέση Δαμολάκι. Επιπροσθέτως, υπήρχαν πολλές βοηθητικές διακλαδώσεις και γραμμές, μήκους 7,5 χιλιομέτρων. Επομένως, συνολικά το μήκος του δικτύου έφθανε τα 23 χιλιόμετρα, περίπου.

Το 1883 η ελληνική εταιρεία επέκτεινε το δίκτυο μέχρι το σημείο εκείνο στο οποίο είχαν βρεθεί οι «εκβολάδες». Στο σημείο που επεκτάθηκε τοποθετήθηκε εναέριος σιδηρόδρομος μήκους 1.840 μέτρων. Το σιδηροδρομικό δίκτυο του Λαυρίου χρησιμοποιείτο μόνο για την κάλυψη των αναγκών των μεταλλευτικών εταιρειών και δεν εξυπηρετούσε το επιβατικό κοινό.

Το 1957 καταργήθηκαν οι μετρικές γραμμές των εταιρειών και όλο το τροχαίο υλικό εκποιήθηκε, χωρίς να διατηρηθεί¹¹⁸ κάποιο μέρος του.

4.2.2. Η ίδρυση της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Αττικής» –η κατασκευή του δικτύου και τα εγκαίνιά του

Όπως έχουμε ήδη προαναφέρει, το 1873 ιδρύθηκε η ελληνική εταιρεία «Μεταλλουργία Λαυρίου». Με την ίδρυση της εταιρείας, ο Ι. Σερπιέρι παραχώρησε όλα τα

¹¹⁶Κ. Ανδρουλιδάκης, «Οι σιδηρόδρομοι Κεντρικής Ελλάδας (1869-1969)», (2), (χ.χ), σ. 104.

¹¹⁷ Η απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών ήταν 1 μέτρο.

¹¹⁸Σύλλογος Φύλων Σιδηροδρόμων (ΣΦΣ), «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι, η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα», εκδόσεις Μίλητος, (1997), σ. 296.

δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που είχε η εταιρεία του (Serpieri-Roux-Fressinet). Όμως, μία από τις πιο σημαντικές υποχρεώσεις της εταιρείας ήταν τα χρέη προς το δημόσιο. Η ελληνική εταιρεία, ωστόσο, αρνήθηκε να τα πληρώσει. Μετά από πολύ μεγάλο και αδιέξοδο δικαστικό αγώνα μεταξύ της εταιρείας και του δημοσίου, συμφωνήθηκε η αναστολή πληρωμής του χρωστούμενου ποσού και η διάθεση του οφειλόμενου ποσού για την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου που θα ένωνε την Αθήνα με το Λαύριο.

Η συμφωνία έγινε μεταξύ του Χαρίλαου Τρικούπη και του διευθυντή της ελληνικής εταιρείας, Φωκίωνος Νέγρη. Για τη συμφωνία αυτή υπογράφηκε, στις 4 Μαΐου του 1882, σύμβαση, η οποία κυρώθηκε στις 22.6.1882 με το νόμο ΑΜΖ'. Η σύμβαση αυτή υποχρέωνε την εταιρεία να κατασκευάσει διακλάδωση, η οποία θα εξυπηρετούσε τα αναπτυσσόμενα θέρετρα, το Μαρούσι, την Κηφισιά και το Στροφίλι. Μία επιπλέον συμβατική υποχρέωση της εταιρείας των Μεταλλουργιών ήταν η σύσταση ανώνυμης ελληνικής εταιρείας, η οποία θα εκμεταλλευόταν τη σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα - Λαύριο για ενενήντα εννέα χρόνια. Πράγματι, το Δεκέμβριο του 1882 ιδρύθηκε η εταιρεία με το όνομα «Σιδηρόδρομοι Αττικής» (Σ.Α.). Αποκλειστικός μέτοχος ήταν η εταιρεία «Μεταλλουργία Λαυρίου». Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας Σ.Α. ήταν 5.400.000 δραχμές.

Τον Ιανουάριο του 1883 ξεκίνησαν οι εργασίες κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου Αθήνα - Λαύριο. Τα έργα ξεκίνησαν από τα δύο άκρα του δικτύου, δηλαδή από την Αθήνα και από το Λαύριο. Η ολοκλήρωση του συνολικού δικτύου του σιδηροδρόμου έγινε σταδιακά. Το πρώτο τμήμα της γραμμής ήταν από την πλατεία Αττικής μέχρι την Κηφισιά. Το τμήμα αυτό παραδόθηκε στις 4 Φεβρουαρίου του 1885 (ημέρα των εγκαίνιων) και είχε μήκος 15 χιλιομέτρων περίπου. Ο σταθμός αφετηρίας στην Αθήνα βρισκόταν στην πλατεία Αττικής. Στο χώρο του σταθμού υπήρχαν όλες οι εγκαταστάσεις που ήταν απαραίτητες για τη συντήρηση και την επισκευή του τροχαίου υλικού. Εκτός από το σταθμό της αφετηρίας, στη διαδρομή μέχρι την Κηφισιά υπήρχαν πέντε σταθμοί και στάσεις. Τα Κάτω και Άνω Πατήσια, Ποδαράδες-Νέα Ιωνία, Ηράκλειο, Αμαρούσιο και Κηφισιά. Τα δρομολόγια στη γραμμή Αθήνα - Κηφισιά ήταν πυκνά, ανά μία ώρα. Η διάρκεια του κάθε δρομολογίου ήταν 35-40 λεπτά. Από το 1889 η αφετηρία του δρομολογίου μεταφέρθηκε στην πλατεία Λαυρίου.

Στις 9 Απριλίου του 1884 αποπερατώθηκε και λειτούργησε το τμήμα που συνέδεε την Κερατέα με το Λαύριο. Σύμφωνα με τη σύμβαση, το δεύτερο τμήμα της γραμμής θα ξεκινάγε από το Χαλάνδρι και θα κατέληγε στο Λαύριο. Κρίθηκε, όμως, σκόπιμο να ξεκινούσε από το Ηράκλειο. Τα εγκαίνια της λειτουργίας του δεύτερου τμήματος των Σιδηροδρόμων Αττικής έγιναν στις 20 Ιουνίου του 1885.

Από το Ηράκλειο μέχρι το Λαύριο υπήρχαν δεκατρείς σταθμοί και στάσεις: το Χαλάνδρι, ο Γέρακας, η Κάντζα, το Λιόπεσι (*Παιανία*), το Κορωπί, το Μαρκόπουλο, τα Καλύβια, οι Κουβαράδες, η Κερατέα, το Δασκαλειό, η Σπηλιαζέζα, το Θορικό και το

Λαύριο. Ο σταθμός του Λαυρίου βρισκόταν πολύ κοντά στο λιμάνι, σε κεντρικό σημείο της πόλης, μεταξύ των συνοικιών Νυχτοχωρίου και Νεάπολης. Στο σταθμό υπήρχε ένα υπόστεγο, το οποίο προστάτευε τη νύχτα τις ατμομηχανές και αργότερα τις αυτοκινητάμαξες.

Στη συνολική διαδρομή Αθήνα - Κηφισιά γίνονταν ένα με δύο δρομολόγια την ημέρα. Οι Αθηναίοι είχαν δώσει ένα παρατσούκλι στο σιδηρόδρομο Κηφισιάς, τον αποκαλούσαν «θηρίο», λόγω του ότι έβγαζε πυκνούς μαύρους καπνούς και σφύριζε δυνατά.

Είχε πολλούς φίλους, αλλά και εχθρούς. Οι φίλοι του «θηρίου» ήταν οι επιβάτες του. Οι εχθροί του έβαζαν βαρελότα στις γραμμές, του έσπαγαν τα φανάρια, τα τζάμια και τον πετροβολούσαν. Επιπλέον, εχθροί του ήταν και οι νοικοκυρές, οι οποίες δεν ήθελαν το «θηρίο» γιατί τους λέρωνε τα απλωμένα ρούχα τους, καθώς πέρναγε και έβγαζε τους μαύρους καπνούς.

Στις 7 Μαρτίου του 1891 ψηφίστηκε ο νόμος Α31Γ', ο οποίος υποχρέωνε τους Σ.Α. να εξωραΐσουν την Κηφισιά και τα υπόλοιπα περίχωρα, που θα διέσχιζε η γραμμή, με δαπάνη 500.000 δραχμών. Στις 18 Ιανουαρίου του 1901 υπογράφηκε καινούργια σύμβαση, η οποία κυρώθηκε στις 15.2.1901 με το νόμο ΒΩΚΕ'. Με την καινούργια σύμβαση οι Σ.Α. πέτυχαν την αναστολή για μία εικοσαετία του δικαιώματος εξαγοράς του σιδηροδρόμου από το δημόσιο, με την προϋπόθεση να κατασκεύαζαν το Άλσος της Κηφισιάς και να έκτιζαν σε αυτό εστιατόριο, θέατρο και καφενείο. Επιπλέον, έπρεπε να ιδρύσουν εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος προκειμένου να ηλεκτροφωτιστεί το Άλσος της Κηφισιάς και οι γύρω δρόμοι.

Από το 1886 έως και το 1905 οι συνολικές εισπράξεις, καθώς και οι ετήσιες χιλιομετρικές εισπράξεις, από τις σιδηροδρομικές μεταφορές, του Σ.Α. παρουσίαζαν σταθερή ανοδική πορεία, με μόνη εξαίρεση το 1893. Επιπλέον, παρατηρήθηκε ότι η ετήσια κίνηση των επιβατών ήταν αυξανόμενη ακόμη και κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης 1900-1902. Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται όλα τα παραπάνω στοιχεία.

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Σ.Α. ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1886-1904

Έτος	Συνολικές εισπράξεις (σε χιλ. δραχ.)	Ετήσια χιλιομετρι- κή είσπραξη (δραχ. ανά εγκατε- στημένο χλμ.)	Αριθμός εισιτηρίων
1886	465	6.121	-
1887	519	6.830	266
1888	475	6.256	232
1889	469	6.176	248
1890	559	7.351	394
1891	632	8.316	352
1892	694	9.134	381
1893	639	8.415	350
1894	670	8.812	363
1895	707	9.306	409
1896	736	9.690	429
1897	765	10.069	459
1898	829	10.902	516
1899	864	11.373	533
1900	861	11.331	536
1901	851	11.202	515
1902	818	10.771	496
1903	840	-	520
1904	840	-	520

Πηγή: Απολογισμός εταιρείας Σ.Α.

4.2.3. Η ηλεκτροκίνηση του σιδηροδρόμου της Κηφισιάς

Από το 1910 και για τα επόμενα δεκαπέντε χρόνια δεν παρουσιάστηκε καμία πρόοδος στην ηλεκτροκίνηση του σιδηροδρόμου Κηφισιάς, λειτουργούσε μόνο με ατμοκίνητους συρμούς. Από το 1925 και μετά έγιναν οι πρώτες προσπάθειες ηλεκτροκίνησης του «θηρίου» και συγκεκριμένα του τμήματος που κατέληγε στην Κηφισιά. Έκδηλο ήταν το ενδιαφέρον από το νέο ιδιοκτήτη του σιδηροδρόμου Αττικής. Ο νέος ιδιοκτήτης

ήταν η Ελληνική Ηλεκτρική Εταιρεία (Ε.Η.Ε), η οποία τροποποίησε το καταστατικό της ώστε να προβλέπεται η ηλεκτροκίνηση του σιδηροδρόμου της Κηφισιάς. Παρόλες όμως, τις προσπάθειες που έγιναν, τελικά δεν πραγματοποιήθηκε η ηλεκτροκίνηση.

Το 1925 η εκμετάλλευση των σιδηροδρόμων Αττικής ανατέθηκε στην Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών (Η.Ε.Μ.). Η σύμβαση που υπογράφηκε στις 17 Οκτωβρίου του 1925 προέβλεπε την ηλεκτροκίνηση της γραμμής Αθήνα - Κηφισιά, με διαπλάτυνση, εκσυγχρονισμό και υπόγεια σύνδεση με τη γραμμή Αθήνα - Πειραιάς των Σ.Α.Π. Από το 1926 μέχρι και το 1930 τα έργα για ηλεκτροκίνηση της γραμμής Αθήνα - Κηφισιά προχωρούσαν συστηματικά, όμως για τα επόμενα επτά χρόνια παρατηρήθηκε στασιμότητα στις κατασκευές.

Στις 19 Ιουλίου του 1937 υπογράφηκε μία σύμβαση μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της Η.Ε.Μ., η οποία ήταν συμπληρωματική της σύμβασης που είχε υπογραφεί το 1925. Για πρώτη φορά, η σύμβαση αυτή περιελάμβανε το οριστικό σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση του σιδηροδρόμου της Κηφισιάς. Το σχέδιο αυτό προσδιόριζε τις εργασίες που θα έκανε η Η.Ε.Μ. για την επίτευξη της ηλεκτροκίνησης.

Το 1938 καταργήθηκαν οι ατμοκίνητες αμαξοστοιχίες της διαδρομής Πλατεία Αττικής - Κηφισιά, με σκοπό να ηλεκτροκινηθεί η γραμμή.

Στις 23 Ιουλίου του 1954 υπογράφηκε μία ακόμη συμπληρωματική σύμβαση μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και των Ελληνικών Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων (Ε.Η.Σ.). Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή το δημόσιο είχε συμφωνήσει να αποκτήσουν οι Ε.Η.Σ. το δικαίωμα εκμετάλλευσης του σιδηροδρόμου Αθήνα - Κηφισιά.

Οι Ε.Η.Σ. ολοκλήρωσαν την κατασκευή του νέου ηλεκτρικού σιδηροδρόμου μέχρι την Κηφισιά. Ένωσαν επίσης τη γραμμή της Κηφισιάς με τη μητροπολιτική γραμμή Αθήνα - Πειραιάς, μέσω της υπόγειας σήραγγας Αττική - Ομόνοια.

Η ηλεκτροκίνηση του σιδηροδρόμου Κηφισιάς προκάλεσε πολλές αντιδράσεις¹¹⁹. Τη χαρακτηρίζαν έγκλημα κατά της Πρωτεύουσας που θα διχοτομούσε τα βόρεια προάστια και ότι ήταν έργο πολυτελείας, περιττό, εις βάρος του ελληνικού λαού. Ευτυχώς, οι Ε.Η.Σ. δεν έλαβαν υπόψη τους όλες τις αντιδράσεις και το έργο ολοκληρώθηκε, με συνέπεια την πολύμορφη και ραγδαία ανάπτυξη των βορείων προαστίων με άξονα τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο.

¹¹⁹Γ. Παπαϊωάννου, «Η ηλεκτροκίνησης του σιδηροδρόμου της Κηφισιάς: ποία λύσις αποτελεί έγκλημα κατά της πρωτεύουσας και των προαστίων», εφημ. *Το Βήμα* άρθρο 23/1/1931.

4.2.4. Αγορά της σιδηροδρομικής γραμμής Ηράκλειο - Λαύριο από τους Σιδηροδρόμους Πελοποννήσου

Το 1929 ο ένας κλάδος της γραμμής από το Ηράκλειο μέχρι το Λαύριο μεταβιβάστηκε στους σιδηροδρόμους της Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.). Το ίδιο έτος υπογράφηκε σύμβαση, με την οποία οι Σιδηρόδρομοι Αττικής (Σ.Α.) είχαν την υποχρέωση να κατασκευάσουν ενωτική γραμμή (από τα Κάτω Λιόσια μέχρι το Ηράκλειο), ώστε οι μελλοντικοί συρμοί των Σ.Π.Α.Π. που θα αναχωρούσαν από το σταθμό Πελοποννήσου της Αθήνας ή του Πειραιά με κατεύθυνση προς το Λαύριο, να μπορούσαν να φθάσουν στο Ηράκλειο. Η ενωτική γραμμή από τα Κάτω Λιόσια μέχρι το Ηράκλειο ολοκληρώθηκε το 1931.

Οι πελοποννησιακοί σιδηρόδρομοι αγόρασαν τη σιδηροδρομική γραμμή από την έξοδο του σταθμού Ηρακλείου έως το Λαύριο, μήκους 55,5 χιλιομέτρων. Αγόρασαν μαζί όλους τους σταθμούς της γραμμής, τις σιδηροτροχιές της, τα τεχνικά έργα και τους γύρω από τη γραμμή σιδηροδρομικούς χώρους. Οι Σ.Π.Α.Π. δεσμεύθηκαν να προσλάβουν το προσωπικό των Σιδηροδρόμων Αττικής, χωρίς να χάσουν τα δικαιώματά τους. Οι Σ.Π.Α.Π. σύναψαν ομολογιακό δάνειο 15 εκατομμυρίων δραχμών (τα 11 εκατομμύρια δραχμές για την αγορά της σιδηροδρομικής γραμμής από το Ηράκλειο μέχρι το Λαύριο και τα 4 εκατομμύρια δραχμές, για τα έργα βελτίωσης και ενίσχυσης της γραμμής).

Κατά τη διετία 1934-1936 ο σιδηρόδρομος έκανε ένα δρομολόγιο την ημέρα από κάθε κατεύθυνση. Από το Λαύριο έφευγε τις πρωινές ώρες και από τον Πειραιά κατά τις απογευματινές ώρες. Τα δρομολόγια διαρκούσαν τρεις ώρες και τριάντα λεπτά περίπου. Το 1936 τα δρομολόγια διπλασιάστηκαν (ένα το πρωί και ένα το απόγευμα). Στη διάρκεια της γερμανικής κατοχής τα δρομολόγια διακόπηκαν. Όταν αποχώρησαν οι Γερμανοί από την Ελλάδα, η σιδηροδρομική γραμμή του Λαυρίου είχε πολλές και σημαντικές ζημιές γι' αυτό η επαναλειτουργία της έγινε το Μάιο του 1952, μετά από την αποκατάσταση των ζημιών. Το 1954 τα δρομολόγια αυξήθηκαν σε τέσσερα, ενώ το 1956 μειώθηκαν και πάλι στα δύο.

Από το 1957 έως και το 1962 (έτος κατάργησης της σιδηροδρομικής γραμμής, λόγω κατασκευής της εθνικής οδού Αθηνών - Λαμίας), λειτουργούσαν περιστασιακά κάποια εμπορικά τρένα και αυτοκινητάμαξες, λόγω του αυξημένου ανταγωνισμού από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων.

4.2.5. Το τροχαίο υλικό του δικτύου

Το τροχαίο υλικό του σιδηροδρόμου Αθήνα - Λαύριο αποτελείτο από ατμάμαξες, επιβατάμαξες και φορτάμαξες. Η υπηρεσία έλξεως εκτελείτο από επτά ατμάμαξες εκ των

οποίων τρεις με τέσσερις ήταν σε κυκλοφορία, μία ήταν επικουρική για ώρα ανάγκης και οι υπόλοιπες σε καθαρισμό ή συντήρηση. Κάθε 125 χιλιόμετρα γινόταν καθαρισμός αυλών και κάθε έβδομη μέρα πλύση μηχανής. Οι κατασκευαστές των ατμαμαξών του σιδηροδρόμου ήταν από το Βέλγιο, τη Γερμανία και την Ελλάδα. Από το 1885, έτος αποπεράτωσης και λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου Αθήνα - Λαύριο, έως και το 1929, η εταιρεία των Σιδηροδρόμων Αττικής χρησιμοποίησε είκοσι μία ατμάμαξες βελγικής και γερμανικής κατασκευής. Οι εννέα βελγικές ατμάμαξες ήταν κεκορεσμένου ατμού, οι τέσσερις πρώτες γερμανικές ήταν διπλής εκτόνωσης και οι υπόλοιπες πέντε υπέρθερμου ατμού. Χρησιμοποίησαν και μία ελληνική ατμάμαξα κεκορεσμένου ατμού, την «Ελληνίδα», η οποία κατασκευάστηκε στο μηχανουργείο Βασιλειάδη με βάση τα σχέδια στις εταιρείας Krauss.

Οι πρώτες ατμάμαξες που χρησιμοποιήθηκαν είχαν τη δυνατότητα να αναπτύξουν ταχύτητα 40 χιλιομέτρων. Έλκυαν δώδεκα επιβατικά βαγόνια και μετέφεραν 300 επιβάτες. Η εταιρεία των Σιδηροδρόμων Αττικής πολλές φορές νοίκιαζε ή αγόραζε ατμάμαξες από άλλα μετρικά δίκτυα, προκειμένου να υπάρξει κάλυψη των αναγκών της, οι οποίες προέκυπταν, ή χρησιμοποιούσε ατμάμαξες από το μετρικό δίκτυο των μεταλλευτικών εταιρειών του Λαυρίου.

Τα επιβατικά βαγόνια των Σιδηροδρόμων Αττικής ήταν Α, Β και Γ θέσης. Τα καθίσματα στις Α θέσης ήταν ψάθινα, ενώ στις Β και Γ θέσης ήταν ξύλινα ή πάγκοι. Τα βαγόνια φωτίζονταν αρχικά με λαδοφάναρα. Το καλοκαίρι κυκλοφορούσαν και ανοικτές άμαξες. Η ασφάλεια της κυκλοφορίας εξασφαλιζόταν από τους σταθμάρχες με τη μέθοδο του «τηλεφωνικού αποκλεισμού».

Έχει διαπιστωθεί ότι υπήρξε αυξομείωση στο τροχαίο υλικό των Σιδηροδρόμων Αττικής. Συγκεκριμένα, κατά το έτος 1893 οι ατμάμαξες ήταν εννέα, οι επιβατάμαξες σαράντα τρεις και οι φορτάμαξες σαράντα οκτώ. Το 1903 οι ατμάμαξες αυξήθηκαν στις δέκα, οι επιβατάμαξες αυξήθηκαν στις σαράντα έξι και οι φορτάμαξες μειώθηκαν στις σαράντα τέσσερις. Το 1914 οι ατμάμαξες έφθασαν στις δεκαέξι, οι επιβατάμαξες στις πενήντα δύο και οι φορτάμαξες στις πενήντα τέσσερις. Τέλος, το 1929 μόνο οι ατμάμαξες αυξήθηκαν σε δεκαοκτώ, ενώ οι επιβατάμαξες και οι φορτάμαξες μειώθηκαν στις σαράντα επτά και πενήντα μία, αντίστοιχα.

Στον πίνακα που ακολουθεί γίνεται αναφορά στα χαρακτηριστικά των οχημάτων των Σιδηροδρόμων Αττικής, ανά κατηγορία και αριθμό σειράς για το έτος 1929.

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ ΤΟ 1929

1. ΕΠΙΒΑΤΑΜΑΞΕΣ	
A1-A20	διαξονικές (χωρητικότητας 24 ατόμων-οι 12 εκ μετατροπής από Β', ορισμένες ήταν ανοιχτές-θερινές)
A21	τετραξονική (μόνο για συρμούς Κηφισιάς)
A22-A25	διαξονικές (εκ μετατροπής από ΑΒ')
A26-A31	τετραξονικές (μόνο για συρμούς Κηφισιάς)
ΒΓ1-ΒΓ2	διαξονικές
Γ1-Γ17	διαξονικές (χωρητικότητας 30 ατόμων-ορισμένες ήταν ανοιχτές-θερινές)
2. ΣΚΕΥΟΦΟΡΟΙ	
ΓΔ1-ΓΔ2	διαξονικές
Μ1 -Μ2	διαξονικές
3. ΦΟΡΤΑΜΑΞΕΣ	
Δ1-Δ6	διαξονικά κλειστά
Ε1-Ε10	διαξονικά κλειστά
Ζ1-Ζ10	διαξονικά ανοιχτά
Η1-Η6	διαξονικά ανοιχτά
Θ1-Θ10	διαξονικά ανοιχτά
Ι1-Ι20	διαξονικά ανοιχτά
Κ1-Κ2	διαξονικά ανοιχτά

4.2.6. Η κατάργηση του «θηρίου» της Κηφισιάς

Από το 1925 και έπειτα το «θηρίο» άρχισε να φθείρεται. Το τροχαίο υλικό του δεν ανανεώθηκε ριζικά. Τα βαγόνια του έτριζαν κατά τη διάρκεια της διαδρομής, ενώ στις ατμομηχανές δε γινόταν κάποια σωστή συντήρηση, και δεν είχαν αντικατασταθεί από καινούργιες.

Το 1930 κυκλοφόρησαν μεγάλα λεωφορεία στη γραμμή Αθήνα - Μαρούσι - Κηφισιά. Το αποτέλεσμα της κυκλοφορίας αυτής ήταν, οι επιβάτες του «θηρίου», οι οποίοι έφθαναν τους 7.000 ημερησίως, να αραιώσουν σημαντικά.

Τα τελευταία χρόνια της κυκλοφορίας του, το «θηρίο» αποτελούσε κινούμενο μουσείο σιδηροδρομικής τεχνολογίας. Στις 8 Αυγούστου του 1938 καταργήθηκε οριστικά το «θηρίο» της Κηφισιάς. Με την κατάργησή του έκλεισε μία ολόκληρη εποχή, η λεγόμενη «μπελ επόκ». Ο κόσμος παρακολούθησε την κατάργηση του «θηρίου» έως το θάνατό του. Μάλιστα, τις προηγούμενες ημέρες είχαν τυπωθεί νεκρώσιμες αγγελίες που τις δημοσίευσαν στον Τύπο ή τις τοιχοκόλλησαν σε διάφορα μέρη στους δρόμους και τις πλατείες. Με τις αγγελίες αυτές καλούσαν τον κόσμο να συμμετάσχει στην

«κηδεία» του «θηρίου». Πράγματι, μαζεύτηκε πολύς κόσμος, στις 8 Αυγούστου του 1938, στο σταθμό του Αμαρουσίου και στο σταθμό της Κηφισιάς.

Στην τελετή της επιστροφής του τραίνου¹²⁰, υπήρξαν βανδαλισμοί από κάποιους ανθρώπους, οι οποίοι ξήλωσαν και κατέστρεψαν μερικώς τις σιδηροτροχιές και κάποια βαγόνια του «θηρίου».

Το τελευταίο τρένο έφθασε στο σταθμό της Κηφισιάς με μία ώρα καθυστέρηση. Ο κόσμος το περίμενε για να επιβιβαστεί στα βαγόνια και να απολαύσει την τελευταία διαδρομή του «θηρίου». Η τελευταία αυτή διαδρομή διήρκεσε δύο ώρες και το «θηρίο» τερμάτισε οριστικά στο σταθμό Αττική.

4.3. Το τραμ

4.3.1. Το τραμ Περάματος

Το 1890 αποφασίστηκε από το «Σιδηρόδρομο Αθηνών - Πειραιώς» (Σ.Α.Π.), η κατασκευή σιδηροδρόμου που θα συνέδεε τον Πειραιά με την ακτή του Περάματος, διευκολύνοντας με αυτόν τον τρόπο την προσπέλαση προς το Ναύσταθμο Σαλαμίνας. Είχε υπολογιστεί ότι ο χρόνος διέλευσης από το κέντρο του Πειραιά μέχρι την απέναντι από το Ναύσταθμο ακτή της Αττικής θα ήταν μισή ώρα.

Το 1895 ο Σ.Α.Π. με αίτησή του προς το Υπουργείο Εσωτερικών, ζητά να του παραχωρηθεί το αποκλειστικό δικαίωμα κατασκευής και εκμετάλλευσης του συγκεκριμένου σιδηροδρόμου. Τελικά, κατορθώνει ο Σ.Α.Π. να του χορηγηθεί αυτό το δικαίωμα για 30 χρόνια. Όμως μέχρι το 1927 δεν είχαν ξεκινήσει οι εργασίες κατασκευής του σιδηροδρόμου.

Πιο συγκεκριμένα, το 1927 οι «Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι» (Ε.Η.Σ.) υπέβαλαν στο Υπουργείο Εσωτερικών τα σχέδια της οριστικής χάραξης της γραμμής του Περάματος, συνολικού μήκους 9,8 χιλιομέτρων από την αφετηρία έως το τέρμα. Το 1928 εγκρίθηκαν τα σχέδια.

Οι εργασίες για την κατασκευή της γραμμής του Περάματος ξεκίνησαν το 1930 και διήρκεσαν 5 χρόνια. Το 1934 οι Ε.Η.Σ. ανέθεσαν την κατασκευή δώδεκα τροχιοδρομικών οχημάτων της γραμμής Περάματος στην ιταλική κοινοπραξία Officine

¹²⁰Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, «Από τα Παμφορεία στο Μετρό, 170 Χρόνια Δημόσιες Συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων», τόμοι 1-2, εκδόσεις Μίλητος, (2007), σσ. 756-757.

Meccaniche (OM) - Breda-Compagnia Generale di Electricita (CGE). Το 1934 ολοκληρώθηκε η κατασκευή της γραμμής.

Στις 20 Ιουλίου του 1936 έγιναν τα εγκαίνια της γραμμής και τα δώδεκα τροchioδρομικά οχήματα έκαναν τα πρώτα δοκιμαστικά δρομολόγια μεταξύ Πειραιά, Περάματος, και Ναυστάθμου.

Τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του, το τραμ Περάματος μετέφερε 1.452.000 επιβάτες, ενώ το 1941 5.523.000 επιβάτες. Υπήρξε το μοναδικό μέσο μεταφοράς κατά τη διάρκεια της κατοχής για τους κατοίκους που ήθελαν να πάνε στο δυτικό Πειραιά, στο Κερατσίνι, στο Ικόνιο και στο Πέραμα. Τη συγκεκριμένη περίοδο είχε αυξηθεί η επιβατική κίνηση πάρα πολύ. Στις 11 Ιανουαρίου του 1944 ο βομβαρδισμός του Πειραιά από τους συμμάχους είχε ως συνέπεια τη μερική καταστροφή έξι οχημάτων της γραμμής Περάματος. Αποτέλεσμα των καταστροφών αυτών ήταν η διακοπή της λειτουργίας των τραμ. Στις 25 Ιανουαρίου του 1945 επαναλειτούργησε, μετά από την επισκευή και των έξι οχημάτων.

Το τροχαίο υλικό της γραμμής¹²¹ περιελάμβανε μόνο τα δώδεκα κινητήρια οχήματα, που είχαν αρίθμηση 71-82. Ήταν τετραζωνικά μονά οχήματα, με ρευματολήπτη τύπου παντογράφου, με ισχυρούς κινητήρες, αυτόματες θύρες, με αυτόματη ζεύξη τύπου Scharfenberg και καλωδίωση για πολλαπλή έλξη. Επίσης, είχαν σύστημα αυτόματης επιτάχυνσης και φρένα πεπιεσμένου αέρα. Οι κινητήρες τους ήταν ισχύος 4 x 70 HP (4 x 52 KW) με μέγιστη ταχύτητα 59 χιλιόμετρα την ώρα. Το βάρος σε τάξη πορείας ήταν 19,5 τόνοι, ο δε ηλεκτρικός εξοπλισμός τους ήταν Diesel Systems Management (DCM) της CGE. Τα βαγόνια ήταν τύπου «Interurban» κατασκευασμένα σύμφωνα με τις αμερικανικές προδιαγραφές των ηλεκτρικών σιδηροδρόμων και τροchioδρόμων, προαστιακού και περιφερειακού χαρακτήρα. Οι διαστάσεις κάθε οχήματος ήταν 12,36 x 2,25 μέτρα. Αρχικά, τα χρώματά τους ήταν καφέ και μπεζ, ενώ αργότερα βάφτηκαν μπεζ προς κιτρινωπό ανοικτό. Κάθε όχημα είχε τρεις πόρτες σε κάθε πλευρά με πτυσσόμενες βαθμίδες για διευκόλυνση των επιβατών. Τα βαγόνια ήταν μεγάλης χωρητικότητας και άνετα για τους επιβάτες (το σύνολο καθήμενων και όρθιων ήταν 90-105 άτομα ανά βαγόνι). Είχαν, επίσης, ειδικό διαμέρισμα με διαμήκεις πάγκους για τη δυνατότητα μεταφοράς αποσκευών.

Το πλάτος της γραμμής ήταν 1.435 μέτρα. Οι σιδηροτροχιές ήταν τύπου Vignole, βάρους 34 κιλών ανά τρέχον μέτρο, εφοδιασμένες με αντιστροχιά στο καθαρά τροchioδρομικό τμήμα της διαδρομής, με ξύλινους ή μεταλλικούς στρωτήρες. Οι ράγες αυτές επέτρεπαν την κυκλοφορία εμπορικών συρμών των Ε.Η.Σ. προς και από τις πειραιϊκές προκυμαίες και το Ναύσταθμο.

¹²¹Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, «Από τα Παμπορεία στα Μετρό, 170 Χρόνια Δημόσιες Συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων», εκδόσεις Μίλητος, (2007), σσ. 973-976.

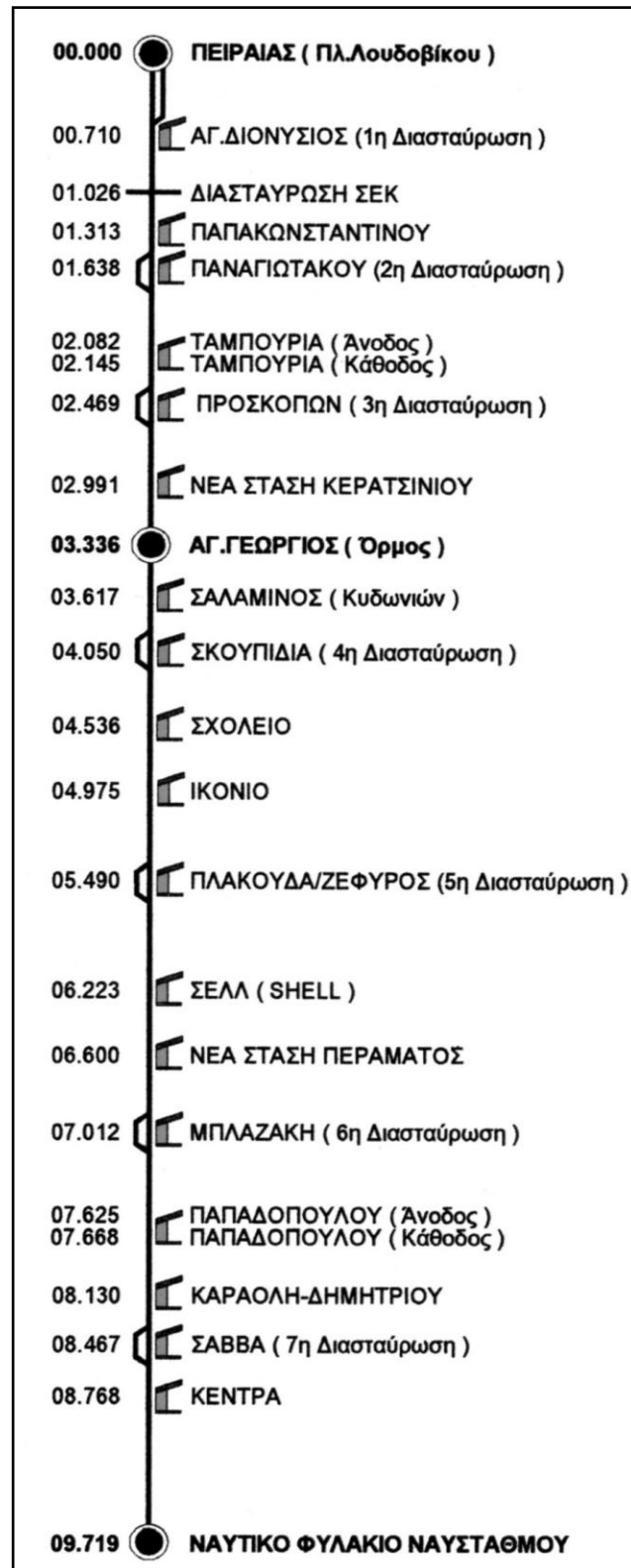
Στο διάγραμμα που ακολουθεί καταγράφονται όλες οι στάσεις του τροχιοδρόμου από τον Πειραιά έως το Πέραμα. Η γραμμή του Περάματος¹²² ξεκινούσε από την πλατεία Λουδοβίκου, ακριβώς μπροστά από το σταθμό του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου στον Πειραιά. Στο πρώτο τμήμα (ακτή Καλλιμασιώτη και ακτή Κονδύλη) η γραμμή ήταν διπλή και κοινή με τη γραμμή του τροχιοδρόμου της παραλίας. Αυτή η γραμμή βρισκόταν μέσα στην κεντρική νησίδα της παραλιακής λεωφόρου και η ανάρτηση των καλωδίων ηλεκτροδότησης γινόταν από κεντρικούς «στύλους πόλεως», μέχρι τη δεκαετία του 1960.

Αργότερα, η νησίδα αυτή καταργήθηκε, οι γραμμές εγκαταστάθηκαν στο οδόστρωμα και η στήριξη των καλωδίων έγινε στους στύλους που είχαν τοποθετηθεί πλευρικά στα πεζοδρόμια. Στον Άγιο Διονύσιο η γραμμή Περάματος γινόταν μονή και μέχρι το Πέραμα υπήρχαν άλλες επτά στάσεις εφοδιασμένες με δεύτερη γραμμή για τις διασταυρώσεις. Επιπλέον, υπήρχε μία ακόμη στάση, Ναυτικό Φυλάκιο Ναυστάθμου, η οποία ήταν προσπελάσιμη μόνο από τους αξιωματικούς και οπλίτες του Πολεμικού Ναυτικού.

¹²²Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, ό.π., σσ. 976-977.

ΟΙ ΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΡΟΧΙΟΔΡΟΜΟΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΕΩΣ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

Διάγραμμα



Πολλοί ξένοι παρατηρητές των συγκοινωνιών της Αθήνας και του Πειραιά, χαρακτήριζαν τη γραμμή του Περάματος ελαφρύ σιδηρόδρομο ή ταχύ τροχιοδρόμο, για το λόγο ότι σε ολόκληρο το τμήμα μεταξύ Αγ. Διονυσίου - Πέραμα η γραμμή ακολουθούσε δική της χάραξη, έξω από το δρόμο, έτσι που τα τραμ απέφευγαν την ανάμειξή τους με την οδική κυκλοφορία και εξασφάλιζαν ταχεία εξυπηρέτηση. Η χάραξη της γραμμής αυτής ήταν λειτουργική, αφού έτεμνε διαγώνια (τον *κάνναβο*) τα τετράγωνα των δυτικών συγκοινωνιών του Πειραιά και του Κερατσινίου, αποφεύγοντας τα κακοφτιαγμένα οδικά δίκτυα της περιοχής. Η συχνότητα των δρομολογίων ήταν ανά 7½ λεπτά.

Τα πρώτα χρόνια λειτουργούσαν ημερησίως οκτώ βαγόνια σε μονή σύνθεση με πυκνές αναχωρήσεις από τον Πειραιά για Πέραμα. Διαπιστώθηκε την εποχή εκείνη ότι δεν ήταν λειτουργικό να καταλήγουν όλα τα δρομολόγια στο Πέραμα, γι' αυτό προστέθηκαν τοπικά δρομολόγια. Στις ακέραιες ώρες, στις μισές και στα τέταρτα αναχωρούσαν από τα τέρματα (Πειραιάς και Ναυτικό φυλάκιο Περάματος) τα δρομολόγια τραμ Πειραιάς - Πέραμα - Πειραιάς. Οι συρμοί που εκτελούσαν τα παραπάνω δρομολόγια ημερησίως ήταν τέσσερις διπλοί. Ενδιάμεσα από τις παραπάνω αναχωρήσεις, αναχωρούσαν από Πειραιά και Άγιο Γεώργιο τα τοπικά δρομολόγια τραμ της γραμμής Πειραιάς - Άγιος Γεώργιος - Πειραιάς.

Καθημερινά ήταν σε λειτουργία δέκα κινητήρια οχήματα. Τα δύο τροχιοδρομικά οχήματα πλεονάζαν και παρέμεναν εφεδρικά στο αμαξοστάσιο της οδού Κόνωνος.

Το τραμ του Περάματος συνέβαλε με τον τρόπο του στην ανάπτυξη της περιοχής. Βοήθησε τους βιοτέχνες, τους εργάτες, τους πρόσφυγες και τους εσωτερικούς μετανάστες του Περάματος. Τους παρείχε εργατικό εισιτήριο, φθηνότερο κατά πολύ από το κανονικό και αποτελούσε το μεταφορικό μέσο των εργαλείων τους, των εμπορευμάτων τους και των υλικών για το χτίσιμο των σπιτιών τους. Επίσης, οι γραμμές του τραμ χρησιμοποιήθηκαν για την προσπέλαση στο λιμάνι Ηρακλέους του Κερατσινίου από τις εμπορικές αμαξοστοιχίες του υπεραστικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Από το 1955 είχε αρχίσει η παρακμή του τραμ Περάματος, λόγω των «πράσινων λεωφορείων» που εκτελούσαν το ίδιο ακριβώς δρομολόγιο με τη διαδρομή που έκανε το τραμ, με αποτέλεσμα τα λεωφορεία των Ε.Η.Σ. να ανταγωνίζονται τα τραμ των Ε.Η.Σ.

Το 1960 ο τροχιοδρόμος του Περάματος ήταν ο μοναδικός που λειτουργούσε γιατί είχαν καταργηθεί όλες οι τροχιοδρομικές γραμμές στην Αθήνα και στον Πειραιά.

Τα τοπικά δρομολόγια του Αγίου Γεωργίου σταμάτησαν στα τέλη της δεκαετίας του 1960, λόγω της μείωσης των διατιθεμένων κινητήριων μονάδων και της έλλειψης ανταλλακτικών.

Από το 1960 και μετά ο τροχιόδρομος του Περάματος εγκαταλείφθηκε στην τύχη του, χωρίς κάποιο έργο εκσυγχρονισμού, χωρίς μία στοιχειώδη ανανέωση του τροχαίου υλικού του. Η αύξηση της οδικής κυκλοφορίας στις αφύλακτες ισόπεδες διαβάσεις του τραμ οδήγησε στη μεγαλύτερη υποβάθμιση της λειτουργικότητας των δρομολογίων του, λόγω των συχνών καθυστερήσεων. Οι επιβάτες του μειώθηκαν πάρα πολύ, δηλαδή, από 7.020.000 επιβάτες που μετέφερε το 1960, κατέβηκαν στους 3.495.000 επιβάτες το 1965, στους 2.278.000 επιβάτες το 1970 και τέλος στους 1.355.000 επιβάτες το 1975.

Στις 23 Μαρτίου του 1977 καταργήθηκε το τραμ του Περάματος. Στις 4 Απριλίου του ίδιου έτους επανακυκλοφόρησαν εκτάκτως δύο τροχιοδρομικά οχήματα, λόγω της απεργίας των οδηγών των λεωφορείων αυτά ήταν και τα τελευταία δρομολόγια που έγιναν από το τραμ. Από το 1977 και μετά έγιναν πολλές προσπάθειες για την επαναλειτουργία της γραμμής του Περάματος, με τα χαρακτηριστικά ελαφρού μετρό, χωρίς όμως κάποιο αξιόλογο αποτέλεσμα.

Σήμερα, στο Σιδηροδρομικό Μουσείο της Αθήνας φιλοξενείται ένα όχημα από τη γραμμή του Περάματος¹²³.

4.3.2. Το τραμ Αθήνα - Πειραιάς

Στις 21 Σεπτεμβρίου του 1880¹²⁴ υπογράφηκε σύμβαση με τη βελγική εταιρεία «Laminoirs, Forges et Fonderies de Jemappes, Victor Demerbé et Compagnie» για την ίδρυση «Ανώνυμης Ελληνικής Εταιρείας Ιπποσιδηροδρόμων και Τροχιοδρόμων Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων». Η εταιρεία αυτή θα είχε πενήνταετές προνόμιο εκμετάλλευσης του δικτύου, δηλαδή θα έληγε το 1931. Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε με το νόμο ΩΠΣ' του 1880¹²⁵.

Ο νόμος αυτός προέβλεπε τη σταδιακή δημιουργία δικτύου 42 χιλιομέτρων. Σύμφωνα με το άρθρο 5 της σύμβασης αυτής οι γραμμές του δικτύου θα ήταν απλές, εκτός των σημείων που θα συναντιόντουσαν. Επίσης, στο άρθρο 8 η βελγική εταιρεία εγγυόταν ότι οι εργασίες κατασκευής θα ήταν καλές και τα υλικά, τα οποία θα χρησιμοποιούσε για την κατασκευή των γραμμών, θα ήταν αρίστης ποιότητας. Τέλος, στο άρθρο 9 γινόταν αναφορά στους ελεγκτές των εργασιών κατασκευής και συντήρησης του δικτύου, οι οποίοι θα ήταν μηχανικοί του κράτους.

¹²³Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, ό.π., σ. 997.

¹²⁴Γ. Νάθενας, «Το Τραμ τότε και σήμερα», περιοδ. Τραίνα και Άνθρωποι, τεύχος 12, (1986).

¹²⁵Φ.Ε.Κ, αριθ. 2, 6 Ιανουαρίου 1881, σσ. 9-12.

Η έδρα της εταιρείας ήταν στις Βρυξέλλες και το εταιρικό της κεφάλαιο για την πρώτη φάση ανάπτυξης του δικτύου ήταν 2.200.000 δραχμές. Διευθυντής της ορίστηκε ο Βέλγος τραπεζίτης Victor Demerbé.

Όταν κατασκευάστηκαν οι πρώτες γραμμές του δικτύου Αθήνα - Πειραιάς, με αφετηρία την πλατεία Ομονοίας, τέθηκαν στην κυκλοφορία ελαφρά ιπποκίνητα βαγονάκια, κλειστά το χειμώνα με 16 θέσεις και ανοικτά το καλοκαίρι με 20 θέσεις που τα έσερναν τρία μικρόσωμα άλογα. Η εταιρεία διέθετε συνολικά, το 1882, οκτακόσια άλογα έλξεως.

Στις 23 Απριλίου του 1882 έγιναν τα εγκαίνια της πρώτης ιππήλατης τροchioδρομικής γραμμής μεταξύ της πλατείας Συντάγματος και της οδού Πατησίων.

Οι πρώτες γραμμές που στρώθηκαν από το 1880 έως το 1896 ήταν στις οδούς βασιλίσσης Σοφίας, Σταδίου, Φιλελλήνων, βασιλίσσης Αμαλίας, Πατησίων, Θησέως, Πανεπιστημίου, Ακαδημίας, Κηφισίας, Πειραιώς, Αθηνάς, Ερμού, Ποσειδώνος και Κολοκυνθούς.

Ήταν η πρώτη φορά που συνδέονταν με συγκοινωνιακό μέσο τα τότε προάστια με το κέντρο της Αθήνας. Τα προάστια, για εκείνη την εποχή, ήταν τα Πατήσια, οι Αμπελόκηποι, το Ζάππειο, το Μοναστηράκι και το Θησείο.

Οι δρόμοι της Αθήνας και του Πειραιά που είχαν τροchioδρομικές γραμμές ονομάζονταν κοινώς στρωμένοι δρόμοι. Οι γραμμές αυτές βρίσκονταν στη μέση του καταστρώματος των δρόμων, εγκιβωτισμένες μέσα στο οδόστρωμα. Σε ορισμένες λεωφόρους¹²⁶, όπως βασιλίσσης Σοφίας, Αμαλίας, Θησέως και Ποσειδώνος, τα τραμ κυκλοφορούσαν σε αποκλειστικό διάδρομο στη μέση του δρόμου, έχοντας δεξιά και αριστερά τους τις λωρίδες κυκλοφορίας των άλλων οχημάτων. Οι γραμμές των τραμ ήταν συνήθως διπλές, μία για την κίνηση από την αφετηρία προς το τέρμα και μία για την αντίθετη φορά, ώστε τα οχήματα των τραμ να ακολουθούν την ίδια διαδρομή κατά τη μετάβαση και την επιστροφή τους. Σε ορισμένους δρόμους, λόγω στενότητας, η γραμμή ήταν μονή και σε ορισμένα σημεία της γινόταν διπλή, για να διασταυρώνονται εκεί με τα αντιθέτως ερχόμενα οχήματα. Στη διασταύρωση το ένα τραμ περίμενε την άφιξη του αντίθετα ερχόμενου. Στο τέρμα κάθε γραμμής, αλλά και σε άλλα σημεία της διαδρομής της, υπήρχαν σιδηροτροχιές που συνέδεαν τις δύο γραμμές, μετάβασης και επιστροφής, ώστε να μπορεί εκεί το τραμ να αλλάζει και κατεύθυνση δρομολογίου.

¹²⁶Ν. Κουτοσόπουλος, Δ. Ορφανουδάκης, «Το Τραμ χθες και σήμερα», (2001), σσ. 22-23.

Όταν ξεκίνησε η λειτουργία του τραμ, η τιμή του εισιτηρίου ήταν πολύ υψηλή¹²⁷ (για τη διαδρομή Σύνταγμα - Πατήσια 35 λεπτά και για τη διαδρομή Ομόνοια - Σύνταγμα 15 λεπτά) με αποτέλεσμα πολλοί κάτοικοι να προτιμούν τις ανοικτές άμαξες (*βιζαβί*) τεσσάρων θέσεων, οι οποίες χρέωναν πολύ λιγότερα χρήματα μόλις μία δεκάρα για τη διαδρομή Σύνταγμα - Ομόνοια. Την εποχή εκείνη υπήρχαν και τα ιπποκίνητα λεωφορεία, τα οποία προσπαθούσαν και αυτά με τη σειρά τους να ανταγωνιστούν τα τραμ, ορίζοντας φθηνά κόμιστρα-εισιτήρια.

Στην Αθήνα τα δρομολόγια των τραμ άρχιζαν γύρω στις 5:30' και τελείωναν λίγο μετά τα μεσάνυχτα. Τις πρώτες πρωινές ώρες κυκλοφορούσαν σε ορισμένες γραμμές τα λεγόμενα «εργατικά τραμ», τα οποία ήταν οχήματα για τη μεταφορά των πρωινών εργαζόμενων.

Τα τραμ εξυπηρετούσαν πολλούς κατοίκους της Αθήνας. Παρόλα αυτά δεν έλειπαν και τα παράπονα, που οφείλονταν τόσο στην ελλιπή εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, όσο και στα τροχαία ατυχήματα που είχαν αρχίσει να συμβαίνουν.

Το 1902¹²⁸ προστέθηκαν και άλλες γραμμές στην Ιπποκράτους, στη Μητροπόλεως και στην Αχαρνών. Το 1906 οι γραμμές των τραμ της εταιρείας «Τροchioδρόμων Αθήνας - Πειραιά» χωρίζονταν σε δύο κατηγορίες σε γραμμές ιπήλατων τραμ και σε γραμμές ατμήλατων τραμ.

Οι γραμμές ιπήλατων τραμ ήταν οκτώ: **1. Ορφανίδου:** Ομόνοια - Σταδίου - Σύνταγμα - Φιλελλήνων - Κήποι Ιλισού, **2. Θησείο:** Ομόνοια - Πειραιώς - Αγ. Ασωμάτων - Σταθμός Θησείου, **3. Αμπελόκηποι:** Ομόνοια - Πανεπιστημίου - Ακαδημίας - Κηφισίας, **4. Ιπποκράτους:** Ομόνοια - Πανεπιστημίου - Ιπποκράτους, **5. Πατήσια:** Ομόνοια - Πατησίων - Αγ. Λουκάς, **6. Αχαρνών:** Ομόνοια - Γ' Σεπτεμβρίου - Βερανζέρου - Αχαρνών, **7. Κολοκυνθού:** Ομόνοια - Πειραιώς - Κολοκυνθού και **8. Ιπποκράτους - Μητρόπολη:** Πευκάκια - Ιπποκράτους - Ακαδημίας - Αγγέσμου (*Βουκουρεστίου*) - Σύνταγμα - Μητροπόλεως.

Οι γραμμές ατμήλατων τραμ ήταν τέσσερις: **1.** Ακαδημία - Νέο Φάληρο, **2.** Ακαδημία - Παλαιό Φάληρο, **3.** Νέο Φάληρο - Παλαιό Φάληρο και **4.** Νέο Φάληρο - Πειραιάς.

Το 1939 το αθηναϊκό τροchioδρομικό δίκτυο είχε δεκαεννέα γραμμές, εκ των οποίων οι έξι προέκυψαν από τη συνένωση άλλων γραμμών. Πιο συγκεκριμένα, η γραμμή με αριθμό **1** ήταν Ακαδημία - Καλλιθέα - Παλαιό Φάληρο - Έδεμ που εξυπηρετούσε τους κατοίκους κυρίως κατά τους θερινούς μήνες, με συρμούς από τέσσερα βαγόνια. Η

¹²⁷Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, «Από τα Παμφορεία στα Μετρό, 170 Χρόνια Δημόσιες Συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων», εκδόσεις Μίλητος, (2007), σσ. 836-837.

¹²⁸Θ. Παπαϊωάννου, «Το Τραμ το τελευταίο... Μία βόλτα με το τραμ του χτες στην Αθήνα και στα πέριξ», εκδόσεις Ηλιοτρόπιο, (2004).

γραμμή με αριθμό 2 ήταν Ομόνοια - Κυψέλη, η γραμμή με αριθμό 3 ήταν Ομόνοια - Πατήσια, η γραμμή με αριθμό 4 ήταν Ομόνοια - Ρούφ, η γραμμή με αριθμό 5 ήταν Ομόνοια - Σταθμός Λαρίσης, η γραμμή με αριθμό 6 ήταν Ομόνοια - Αχαρνών, η γραμμή με αριθμό 7 ήταν Ομόνοια - Αμπελόκηποι, η γραμμή με αριθμό 8 ήταν Ομόνοια - Σεπόλια, η γραμμή με αριθμό 9 ήταν Ομόνοια - Πετράλωνα, η γραμμή με αριθμό 10 ήταν Ιπποκράτους - Βοτανικός, η γραμμή με αριθμό 11 ήταν Ιπποκράτους - Κολοκυνθού, η γραμμή με αριθμό 12 ήταν Πλατεία Αμερικής - Παγκράτι και η γραμμή με αριθμό 16 ήταν Ιπποκράτους - Θησείο.

Οι γραμμές που είχαν προκύψει από διάφορες συνενώσεις γραμμών ήταν οι εξής: η γραμμή με αριθμό 2/12 Κυψέλη - Παγκράτι, η γραμμή με αριθμό 5/12 σταθμός Λαρίσης - Παγκράτι, η γραμμή με αριθμό 3/7 Πατήσια - Αμπελόκηποι, η γραμμή με αριθμό 2/7 Κυψέλη - Αμπελόκηποι, η γραμμή με αριθμό 1/3 Καλλιθέα - Πατήσια και η γραμμή με αριθμό 8/9 Σεπόλια - Πετράλωνα.

Το τροchioδρομικό δίκτυο του Πειραιά το 1939 είχε πέντε γραμμές. Τη γραμμή με αριθμό 18 Νέο Φάληρο - Αγ. Βασίλειος, τη γραμμή με αριθμό 19 σταθμός Ε.Η.Σ. - Φρεαττύδα, τη γραμμή με αριθμό 21 οδός Παλαμηδίου - Άγιος Βασίλειος, τη γραμμή με το όνομα **Παραλία** σταθμός Λαρίσης - Τελωνείο και τέλος τη γραμμή με το όνομα **Πέραμα** σταθμός Ε.Η.Σ. - Πέραμα.

Από το 1959, όπως αναφέρουμε σε επόμενο κεφάλαιο, άρχισε η σταδιακή κατάργηση όλων των γραμμών του τραμ Αθήνα - Πειραιάς. Συγκεκριμένα, στις 22 Ιουνίου αποσύρθηκαν οι γραμμές Ακαδημίας, Καλλιθέας, Τζιτζιφιών, Ιπποκράτους, στις 16 Δεκεμβρίου του ίδιου έτους οι γραμμές Κολοκυνθού, Άγιος Βασίλειος - Νέο Φάληρο, Ομόνοια - Ρούφ, Ομόνοια - Πετράλωνα και τέλος στις 15 Οκτωβρίου του 1960 καταργήθηκαν και υπόλοιπες γραμμές εκτελώντας το τραμ Αθήνα - Πειραιάς την τελευταία του διαδρομή.

4.3.3. Ο τροchioδρομικός συρμός Φαλήρου

Η εταιρεία τροchioδρόμων είχε αναλάβει την υποχρέωση να κατασκευάσει ορισμένες γραμμές ατμήλατου τροchioδρόμου. Πράγματι, το 1887 έγιναν τα εγκαίνια της ατμήλατης τροchioδρομικής γραμμής προαστιακού χαρακτήρα που συνέδεε την Αθήνα με το Νέο και Παλαιό Φάληρο. Η γραμμή αυτή είχε αφετηρία μπροστά από την Ακαδημία, διέσχιζε τις λεωφόρους Πανεπιστημίου, βασιλίσσης Αμαλίας, Θησέως (στην Καλλιθέα), έφτανε στις Τζιτζιφιές και από εκεί μέσω της παραλιακής λεωφόρου κατέληγε στο Νέο και Παλαιό Φάληρο.

Ο ατμοτροchioδρομος παρουσίαζε μεγάλη επιβατική κίνηση κυρίως τις Κυριακές, για το λόγο ότι και το Νέο και το Παλαιό Φάληρο, αποτελούσαν εκείνη την εποχή τα κυριότερα μέρη αναψυχής για τους Αθηναίους.

Αξίζει να αναφέρουμε ότι η συμβολή της γραμμής Φαλήρου ήταν πολύ σημαντική στη συνολική επιβατική κίνηση και βιωσιμότητα της εταιρείας των Τροchioδρόμων. Το ένα τρίτο (1/3) των ετησίων εσόδων της εταιρείας εξασφαλιζόταν από τη γραμμή αυτή.

Ο τροchioδρομικός συρμός του Φαλήρου συρόταν από ειδικές μικρές τροchioδρομικές ατμάμαξες, ίδιες μ' αυτές που υπήρχαν σε ανάλογες γραμμές της Ευρώπης. Τις ατμάμαξες αυτές τις ονόμαζαν «κωλοσούρη» ή «βρακά»¹²⁹, λόγω του χαμηλού τους αναστήματος, καθώς και της δυσκινησίας τους στις ανηφόρες. Η ταχύτητα που ανέπτυσσαν ήταν 16-17 χιλιόμετρα την ώρα και έσερναν 5 έως 7 ελαφρά βαγόνια κλειστά, 24 θέσεων καθημένων, και ανοικτά, 28 θέσεων καθημένων, συνολικής χωρητικότητας 250 έως και 300 επιβατών. Μερικά από τα βαγόνια αυτά χρησιμοποιήθηκαν αργότερα ως ρυμουλκούμενα στα πρώτα ηλεκτρικά τραμ, ενώ χρησιμοποιήθηκαν επίσης και σε ορισμένες γραμμές του ιππήλατου τροchioδρόμου.

4.3.4. Τα πρώτα ηλεκτρικά τραμ

Το 1899 συστάθηκε η «Ανώνυμη Γενική Εταιρεία των Τροchioδρομικών της Αθήνας και του Πειραιά» στις Βρυξέλλες. Το 1906 η εταιρεία αυτή συνέστησε την Ανώνυμη Εταιρεία Τροchioδρόμων Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων (ΕΤΑΠΠ) με μετοχικό κεφάλαιο 18.200.000 φράγκα. Στις 12 Ιουλίου του 1906 ψηφίστηκε ο νόμος ΓΡΟ' (υπ' αριθμ. 3170)¹³⁰, ο οποίος περιελάμβανε την κύρωση της σύμβασης μεταξύ της ελληνικής Κυβέρνησης και των δύο προαναφερθεισών εταιρειών, καθώς και την κύρωση της σύμβασης που σκοπό είχε την επέκταση και την ηλεκτροκίνηση του δικτύου τραμ της Αθήνας και του Πειραιά. Μετά από την ψήφιση του νόμου και μέχρι το 1910 έγιναν όλες οι εργασίες εξηλεκτρισμού των αθηναϊκών τραμ. Πιο συγκεκριμένα, η γραμμή Ομόνοια - σταθμός Λαρίσης ήταν η πρώτη γραμμή που το 1908¹³¹ εγκαινιάστηκε με ηλεκτρικό τραμ, τον επόμενο χρόνο ηλεκτροκινήθηκε η γραμμή του Φαλήρου. Το 1910 (έπειτα από πολλές καθυστερήσεις) εγκαινιάστηκε μία καινούργια ηλεκτροκίνητη διπλή γραμμή Αθήνα - Καλλιθέα - Τζιτζιφιές - Νέο και Παλαιό Φάληρο. Από το 1908 έως το 1910 η εταιρεία τροchioδρόμων κατασκεύασε και νέες γραμμές για τα ηλεκτροκίνητα τραμ. Γενικά, όμως, το δίκτυο δεν ήταν σχεδιασμένο υποδειγματικά, ώστε να παρέχει τη δυνατότητα στον επιβάτη να πηγαίνει εύκολα από κάποιο σημείο της Αθήνας σε οποιοδήποτε άλλο σημείο της.

¹²⁹Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, «Από τα Παμπορεία στα Μετρό, 170 Χρόνια Δημόσιες Συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων», εκδόσεις Μίλητος, (2007), σσ. 844-845.

¹³⁰Φ.Ε.Κ, αριθμός φύλλου 197, τεύχος πρώτο, 25 Αυγούστου 1906, σσ. 793-830.

¹³¹Εφημ. Ακρόπολις, «Τα Ηλεκτρικά Τραμ», 19/9/1908.

Το 1911 υπήρχαν για το δίκτυο της Αθήνας 16 γραμμές και 5 γραμμές για το δίκτυο του Πειραιά. Πιο συγκεκριμένα, η γραμμή **1** ξεκινούσε από την Ακαδημία και κατέληγε στο Νέο Φάληρο με ενδιάμεσες στάσεις τα Ανάκτορα, το Ζάππειο, την Ακρόπολη, τη Γαργαρέττα, τη Χαροκόπου, την Καλλιθέα και τις Τζιτζιφιές. Η γραμμή **2** ξεκινούσε από την Ομόνοια και κατέληγε στο Ζάππειο. Η γραμμή **3** ξεκινούσε από την Ομόνοια και κατέληγε στα Πατήσια. Η γραμμή **4** ξεκινούσε από την Ομόνοια συνέχιζε στο Γκάζι, στο Θησείο, στο Μοναστηράκι και τερμάτιζε στην Ομόνοια. Η γραμμή **5** ξεκινούσε από την Ομόνοια και κατέληγε στο σταθμό Λαρίσης. Οι επόμενες τέσσερις γραμμές ξεκινούσαν από την Ομόνοια και κατέληγαν στην Αχαρνών, στους Αμπελοκήπους, στα Σεπόλια και στα Πετράλωνα, αντίστοιχα. Οι γραμμές **10** και **11** ξεκινούσαν από την Ιπποκράτους και κατέληγαν στο Βοτανικό και στην Κολοκυνθού αντίστοιχα. Η γραμμή **12** ξεκινούσε από το Σύνταγμα και έφθανε στο Παγκράτι (αργότερα ξεκινούσε από την Ακαδημία και έφθανε στο Παγκράτι). Η γραμμή **13** ξεκινούσε από τη λεωφόρο Κηφισίας και κατέληγε στην οδό Πατησίων. Η γραμμή **14** έκανε τη διαδρομή από τη λεωφόρο Αλεξάνδρας - Χαριλάου Τρικούπη - Ακαδημία. Η γραμμή **15** είχε αφετηρία το Μοναστηράκι και μέσω Συντάγματος έκανε τέρμα στη Μαράσλειο Ακαδημία. Τέλος, η γραμμή **16** αφορούσε τη διαδρομή Ακαδημία - Ακρόπολη.

Για το ηλεκτρικό τροchioδρομικό δίκτυο στον Πειραιά η ΕΤΑΠΠ δημιούργησε πέντε γραμμές. Οι γραμμές **17** και η **18** ξεκινούσαν από το Νέο Φάληρο και κατέληγαν η μεν **17** στον Άγιο Βασίλειο, η δε **18** στην οδό Μακράς Στοάς. Οι γραμμές **19** και η **20** ξεκινούσαν από το σταθμό Σ.Α.Π και κατέληγαν στη Φρεαττύδα και στο Νέο Φάληρο, αντίστοιχα. Τέλος, η γραμμή **21** είχε αφετηρία το Δημαρχείο και τερμάτιζε στα Εργοστάσια.

Τα καινούργια ηλεκτρικά τραμ διέθεταν κλειστά οχήματα με αναπαυτικά καθίσματα και ηλεκτροφωτισμό κατά τη διάρκεια της νύχτας. Η επιβατική κίνηση στα πρώτα ηλεκτρικά τραμ μέχρι το 1922¹³² αυξανόταν συνεχώς. Κατά μέσο όρο, τα τραμ μετακινούσαν ημερησίως 160.000 με 180.000 επιβάτες. Το 1910 ο αριθμός επιβατών ήταν 23.250.000, το 1918 41.760.000 και το 1922 ανέβηκε στα 64.388.000. Μετά το 1922 άρχισε η σταδιακή πτώση της κίνησης λόγω της ανάπτυξης των λεωφορείων, καθώς επίσης και λόγω της ανεπάρκειας του ηλεκτρικού ρεύματος. Πράγματι, το 1923 οι επιβάτες ήταν 59.933.000 και το 1926 60.263.000. Η ηλεκτροδότηση¹³³ γινόταν με εναέριο ηλεκτροφόρο αγωγό απλής ανάρτησης με στήριξη στους τοίχους των κτιρίων ή από κεντρικό στύλο με αμφιπροέχουσες κονσόλες και η ονομαστική τάση των γραμμών ήταν 550 βολτ.

¹³²Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, ό.π., σ. 869.

¹³³Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, ό.π., σ. 868.

Το πλάτος των γραμμών του δικτύου ήταν μετρικό. Οι σιδηροτροχιές που χρησιμοποιήθηκαν ήταν χαλύβδινες και είχαν βάρος 45 κιλά ανά μέτρο. Στις αρχές οι περισσότερες γραμμές ήταν μονές με παρακαμπτήριες γραμμές για τις διασταυρώσεις. Στις δεκαετίες, όμως, του 1910 και του 1920 ολόκληρο το δίκτυο απέκτησε διπλές γραμμές με μοναδική εξαίρεση τη γραμμή της οδού Σταδίου, η οποία μέχρι και την κατάργησή της παρέμεινε μονή με τρεις παρακαμπτήριες διασταυρώσεις.

Το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιήθηκε αμέσως μετά την ηλεκτροκίνηση του τροchioδρομικού δικτύου ήταν άριστο και περιελάμβανε 257 διαξονικά οχήματα. Από αυτά τα οχήματα 150 ήταν κινητήρια και τα 107 ρυμουλκούμενα. Τη διετία 1908-1909 έγινε μία εισαγωγή βελγικών διαξονικών οχημάτων από την εταιρεία κατασκευής Thomson-Houston.

Τα κινητήρια οχήματα χωρίζονταν σε τρεις τύπους. Ο πρώτος και ο δεύτερος τύπος ήταν οχήματα απλών μονάδων, ονομάζονταν δε έτσι λόγω της ελλιπούς δυνατότητας για λειτουργική σύζευξη δύο ή περισσότερων κινητηρίων μεταξύ τους. Ο τρίτος τύπος αφορούσε οχήματα που χαρακτηρίζονταν «πολλαπλές μονάδες», λόγω της δυνατότητας που είχαν να συνδέονται σε πολλαπλή έλξη μέσω ηλεκτρικού συζευκτήρα με άλλα κινητήρια ή με «ιθυντήρια» (κατευθυντήρια) κινητήρια οχήματα. Και οι τρεις τύποι κινητηρίων τροchioδρομικών οχημάτων διέθεταν διπλό χειριστήριο και δύο κινητήρες των 37,5 HP, κατάλληλους για τις κλίσεις των γραμμών της Αθήνας. Ο πρώτος και ο δεύτερος τύπος οχημάτων είχαν δεκαέξι καθίσματα ο καθένας και η χωρητικότητα των όρθιων επιβατών στους εξώστες ήταν εννέα επιβάτες μπροστά και έντεκα πίσω. Ο τρίτος τύπος οχημάτων είχε τον ίδιο αριθμό καθισμάτων με τον πρώτο και το δεύτερο τύπο και η χωρητικότητά τους για τους όρθιους επιβάτες ήταν μικρότερη: οκτώ επιβάτες μπροστά στον εξώστη και εννέα πίσω. Αργότερα, επέτρεψαν και στους τρεις τύπους οχημάτων να δέχονται τριάντα οκτώ όρθιους επιβάτες στους εξώστες. Τα ρυμουλκούμενα οχήματα ήταν και αυτά βελγικής κατασκευής. Υπήρχαν επτά διαφορετικές σειρές. Από αυτά, τα τριάντα ένα οχήματα ήταν ρυμουλκούμενα οχήματα πολλαπλών μονάδων με ηλεκτρικό συζευκτήρα και τα χρησιμοποιούσαν για τη γραμμή Αθήνα - Νέο και Παλαιό Φάληρο. Τα εξήντα ένα οχήματα ήταν ρυμουλκούμενα οχήματα απλών μονάδων και τα χρησιμοποιούσαν για τις αστικές γραμμές. Τα υπόλοιπα δεκαπέντε ήταν κι αυτά οχήματα απλών μονάδων και προέρχονταν από τον ατμήλατο τροchioδρομο (κωλοσούρτης).

Το βάρος του κάθε ρυμουλκούμενου οχήματος ήταν από τρεις μέχρι πέντε τόννους. Είχαν χαμηλό πάτωμα και η διάμετρος των τροχών τους ήταν μικρή. Ορισμένα οχήματα τα μετέτρεπαν σε θερινά-ανοικτά οχήματα το καλοκαίρι. Η χωρητικότητα επιβατών των ρυμουλκούμενων οχημάτων κυμαινόταν για τους όρθιους στους εξώστες από δέκα μέχρι δεκαεννέα άτομα και για τους καθήμενους από δεκατρία μέχρι δεκαεννέα άτομα, ανάλογα του είδους του οχήματος.

4.3.5. Η ίδρυση της Ηλεκτρικής Εταιρείας Μεταφορών (Η.Ε.Μ.) και οι δραστηριότητές της

Τον Απρίλιο του 1925 ιδρύθηκε η Ανώνυμος Εταιρεία «Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών» (Η.Ε.Μ.). Στην ίδρυση της Ηλεκτρικής Εταιρείας Μεταφορών συμμετείχαν τέσσερις άλλες εταιρείες. Συγκεκριμένα, συμμετείχαν η «Γενική Ελληνική Εταιρεία», η «Ελληνική Εταιρεία των Τροchioδρόμων Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων», η Ανώνυμος Εταιρεία «Ελληνική Ηλεκτρική Εταιρεία Συστήματος Thomson-Houston» και η «Ανώνυμος Εταιρεία Τροchioδρόμων Αθηνών και Περιχώρων».

Η Η.Ε.Μ. είχε το αποκλειστικό προνόμιο εκμετάλλευσης των συγκοινωνιακών διαδρομών μέχρι τις 13 Δεκεμβρίου του 1985¹³⁴.

Αρχικά, το κεφάλαιο της «Ηλεκτρικής Εταιρείας Μεταφορών» ήταν 340.000 λίρες στερλίνες. Η εταιρεία παρέλαβε όλο το τροχαίο υλικό στις εγκαταστάσεις των τροchioδρόμων για το σύμπλεγμα της Αθήνας (64 χιλιόμετρα), για το σύμπλεγμα του Πειραιά (25 χιλιόμετρα) και για το σύμπλεγμα του Φαλήρου (23 χιλιόμετρα). Σύμφωνα με το άρθρο 3 του καταστατικού της εταιρείας, η Η.Ε.Μ. είχε το αποκλειστικό δικαίωμα της εγκατάστασης και της εκμετάλλευσης της υπηρεσίας Τροchioδρόμων. Επίσης, είχε το δικαίωμα της εγκατάστασης και της εκμετάλλευσης υπηρεσίας λεωφορείων, σε ακτίνα 20 χιλιομέτρων από την πλατεία Ομονοίας της Αθήνας. Επιπλέον, της δινόταν το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης του «...απ' Αθηνών εις Κηφισίαν σιδηροδρόμου...», καθώς και το δικαίωμα συμμετοχής σε άλλες σιδηροδρομικές ή τροchioδρομικές επιχειρήσεις.

Η «Γενική Ελληνική Εταιρεία», σύμφωνα με τη σύμβαση στις 17-10-1925 με το Δημόσιο *«περί προμήθειας ηλεκτρισμού και περί μεταφορών»* εκχώρησε και μεταβίβασε στην Η.Ε.Μ. όλες τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα που είχαν προκύψει, εκτός από αυτά που αφορούσαν την κατασκευή και την εκμετάλλευση της τροchioδρομικής γραμμής Πειραιώς - Πέραμα, καθώς και την εκμετάλλευση του τροchioδρόμου της παραλίας του Πειραιά¹³⁵.

Το 1926 δημιουργήθηκε μία νέα γραμμή τραμ που την ονόμαζαν «Κ» (*Κηφισιά*), προκειμένου να μπορεί να τροφοδοτεί με επιβάτες από το κέντρο της Αθήνας τους συρμούς του «θηρίου» της Κηφισιάς. Τα τραμ της γραμμής «Κ» χρησιμοποιούσαν τις ίδιες γραμμές με τα τραμ των Σεπολίων. Κατά τη διετία 1927-1928 η Η.Ε.Μ. προμηθεύτηκε καινούργιο τροχαίο υλικό από τη Βρετανία. Εισήγαγε 77 κινητήρια τροchio-

¹³⁴Ν. Σοφάκος, *«Ηλεκτροκίνητα μέσα μεταφοράς, το παρελθόν, το παρόν και το μέλλον»*, Ημερίδα Τ.Ε.Ε 12-13 Ιανουαρίου 2006.

¹³⁵Φ.Ε.Κ, αριθμός φύλλου 309, τεύχος πρώτο, 17 Οκτωβρίου 1925, σσ. 2147-2174.

δρομικά οχήματα και 48 ρυμουλκούμενα από τη βρετανική κοινοπραξία United Electric Cor. Company of Preston και Dick Kerr Works. Τα οχήματα αυτά ήταν διαξονικά. Από τα 77 διπλής κατεύθυνσης κινητήρια οχήματα, τα 59 ήταν απλές μονάδες και τα 18 πολλαπλές. Από τα 48 ρυμουλκούμενα, τα 30 ήταν οχήματα απλών μονάδων και τα 18 πολλαπλών. Όλα τα παραπάνω καινούργια οχήματα τα ονόμαζαν Dick Kerr και κυκλοφόρησαν μόνο στις γραμμές της Αθήνας και όχι στις γραμμές του Πειραιά. Τα κινητήρια οχήματα πολλαπλών ομάδων ξεχώριζαν από αυτά των απλών μονάδων γιατί είχαν χειριστήρια με εξογκωμένο κουβούκλιο, είχαν οθόνη προορισμού (πάνινα ρολά που άλλαζαν ένδειξη προορισμού ανάλογα με το δρομολόγιο) πάνω στη στέγη του οχήματος, καθώς και τσίγκινη πινακίδα που έγραφε τον αριθμό γραμμής που εκτελούσε το τραμ.

Την ίδια εποχή που η Η.Ε.Μ. προμηθεύτηκε το νέο τροχαίο υλικό (1927-1928), έθεσε σε λειτουργία τα 50 πρώτα πράσινα πετρελαιοκίνητα λεωφορεία (όπως προέβλεπε σύμβαση του 1925). Προέρχονταν από το βρετανικό οίκο AEG, μοντέλο Renown, ο δε κινητήρας τους ήταν κατασκευής Tylor. Από τις πρώτες μέρες που κυκλοφόρησαν υπήρξαν έντονες αντιδράσεις από τους ιδιώτες λεωφορειούχους, γιατί έβλεπαν να πλήττονται τα συμφέροντά τους από τον ανταγωνισμό και το μονοπώλιο που είχαν τα λεωφορεία της Η.Ε.Μ.

Σύμφωνα με τη σύμβαση στις 17 Οκτωβρίου του 1925 υπήρχαν προβλέψεις για τροchioδρομικές επεκτάσεις. Πολλά από τα έργα που ξεκίνησαν προκειμένου να γίνουν οι επεκτάσεις δεν ολοκληρώθηκαν ποτέ. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, ήταν η γραμμή **14** (λεωφόρος Αλεξάνδρας - Χαρ. Τρικούπη - Ακαδημία), της οποίας είχε προβλεφτεί η επέκτασή της μέχρι το Χαλάνδρι και θα είχε τα χαρακτηριστικά ταχέως τροchioδρόμου. Τελικά, το 1931 οριστικοποιήθηκε η εγκατάλειψη της υλοποίησής της.

Υπήρξαν όμως και έργα επέκτασης των γραμμών του τραμ που ολοκληρώθηκαν. Πολύ σημαντική επέκταση ήταν του έτους 1928, κατά το οποίο επεκτάθηκε η γραμμή του τραμ από το Παλαιό Φάληρο στο Έδεμ (χείμαρρος Πικροδάφνης). Επίσης, κατά το ίδιο έτος επεκτάθηκε και η γραμμή της οδού Αχαρνών μέχρι τα Κάτω Πατήσια.

Παρατηρήθηκε ότι μέχρι το 1930 η επιβατική κίνηση των τραμ και των λεωφορείων της Η.Ε.Μ. είχε ραγδαία ανάπτυξη (το 1927 οι επιβάτες ήταν 56.238.774 και το 1930 101.234.603). Την πιο μεγάλη επιβατική κίνηση παρουσίαζαν οι γραμμές Πατησίων, Καλλιθέας, Αμπελοκήπων, Παγκρατίου και Κολοκυνθούς. Η αύξηση αυτή οφειλόταν στην τριετή απαγόρευση νέων αδειών ιδιωτικών λεωφορείων, στην ανανέωση του τροχαίου υλικού των τραμ και στον περιορισμό του ανταγωνισμού τους με τις παράλληλες τροchioδρομικές γραμμές. Μετά, όμως, από το 1930 μειώθηκε πάρα πολύ η επιβατική κίνηση των τροchioδρομικών και λεωφορειακών γραμμών της Η.Ε.Μ. Οι ιδιοκτήτες των ιδιωτικών λεωφορείων προχώρησαν σε μείωση των εισιτηρίων, με αποτέλεσμα να υπάρξει ραγδαία αύξηση της επιβατικής κίνησης στα λεωφορεία. Επιπλέον, η εταιρεία Η.Ε.Μ με επιστολή της προς το Υπουργείο Συγκοινωνίας ζητούσε

από τον τότε Υπουργό Ι. Μεταξά να επιτραπεί στα ιδιωτικά λεωφορεία που κυκλοφορούσαν «*επί της απ' Αθηνών εις Αμαρούσιον και Κηφισίαν οδού*» να χρησιμοποιούν «*οδούς εστρωμένους διά τροchioδρομικής γραμμής, υπό τον όρον ότι δεν θα δέχονταν επιβάτας για τα διάμεσα σημεία*», πράγματι οι περισσότερες λεωφορειακές γραμμές ήταν παράλληλες με τις τροchioδρομικές γραμμές.

Τέσσερα χρόνια κράτησαν οι διαπραγματεύσεις μεταξύ του Υπουργείου Μεταφορών και της Η.Ε.Μ. για την αναθεώρηση της σύμβασης του 1925¹³⁶. Η Η.Ε.Μ. ζητούσε να περιοριστούν οι προβλεπόμενες τροchioδρομικές επεκτάσεις, να μην επιτραπεί η χορήγηση άδειας σε ιδιώτες για λεωφορειακή συγκοινωνία προς νέους συνοικισμούς (εντός της ζώνης των 20 χιλιομέτρων από την Ομόνοια), εφόσον απείχαν μέχρι 750 μέτρα από κάποιο σημείο τροchioδρομικής ή λεωφορειακής γραμμής της εταιρείας. Επίσης, ζητούσε η Η.Ε.Μ. να απομακρυνθούν όλα τα ανταγωνιστικά ιδιωτικά λεωφορεία. Ζητούσε ακόμη την κατάργηση της τροchioδρομικής γραμμής 14 και τμήματος της γραμμής 10¹³⁷, καθώς και τη μελλοντική κατάργηση της τροchioδρομικής γραμμής προς το Παλαιό Φάληρο. Τέλος, ζητούσε την κατάργηση οποιασδήποτε τροchioδρομικής ή λεωφορειακής γραμμής που δε θα απέδιδε τέσσερις επιβάτες ανά χιλιομετρική άμαξα κατά μέσο όρο σε ετήσια βάση.

Η τελική συμπληρωματική σύμβαση μεταξύ Η.Ε.Μ. και Υπουργείου Μεταφορών υπογράφηκε στις 19 Ιουλίου του 1937¹³⁸. Σκοπός της σύμβασης αυτής ήταν η εκτέλεση συγκοινωνιακών έργων και παρεμβάσεων για τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση της τροchioδρομικής γραμμής. Στο πλαίσιο της σύμβασης αυτής, προβλέπονταν μεταξύ των άλλων, τροchioδρομικές επεκτάσεις της γραμμής της οδού Σωκράτους στον Πειραιά από τη συμβολή με την οδό Σαχτούρη μέχρι το Χατζηκυριάκειο. Προβλεπόταν, επίσης, τροποποίηση (διπλασιασμός) της γραμμής της Φρεαττύδας και προμήθεια 60 σύγχρονων τροchioδρομικών οχημάτων μεγάλου σχήματος και με διπλά οχήματα (έως το 1939).

Το 1938 η Η.Ε.Μ. είχε ένα εκτεταμένο δίκτυο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης 182 χιλιομέτρων συνολικά (τραμ και λεωφορεία). Τα 92,6 χιλιόμετρα αναλογούσαν σε 18 διαδρομές των τραμ (μέσο όρο 5,14 χιλιόμετρα ανά διαδρομή τραμ).

Το 1939 αυξήθηκε και πάλι ο συνολικός αριθμός των επιβατών που διακινήθηκαν με τους τροchioδρομους και τα λεωφορεία της Η.Ε.Μ. Το 1939 ήταν ένα έτος που έγιναν μία σειρά από σημαντικά έργα για τους τροchioδρόμους. Αρχικά, καταργήθηκαν οι τρο-

¹³⁶Εφημ. *Ελεύθερο Βήμα*, «*Σύσκεψις δια τας εκτροχιώσεις των Τραμ, αντικατάστασις του παλαιού υλικού*», 5/8/1935.

¹³⁷Διαδρομή Ιπποκράτους - Βοτανικός.

¹³⁸Φ.Ε.Κ, αριθμός φύλλου 296, τεύχος πρώτο, 3 Αυγούστου 1937, σσ. 1891-1899.

χιοδρομικές υπηρεσίες σύνδεσης της Ακρόπολης με την Ιπποκράτους και την Καστέλα. Στη συνέχεια, ανακαινίστηκαν όλες οι γραμμές και εγκαταστάθηκαν τηλεχειριζόμενα ηλεκτρικά κλειδιά. Επιπλέον, ολοκληρώθηκε η εκποίηση μεγάλου αριθμού ρυμουλκούμενων τροchioδρομικών οχημάτων βελγικής κατασκευής. Τέλος, έγινε μία σημαντική ανακαίνιση των κινητήριων μονάδων με εγκατάσταση συρόμενων θυρών, βελτίωση του φωτισμού και αλλαγές των οχημάτων.

4.3.6. Τα κίτρινα τραμ

Μετά από μία σειρά προσπαθειών, από το 1937 και μετά, για ανανέωση του τροχαίου υλικού των τροchioδρόμων, η Η.Ε.Μ το 1940 προμηθεύτηκε 60 νέα τροchioδρομικά οχήματα από την ιταλική κοινοπραξία Ο.Μ. (Officine Meccaniche) - Breda - Compagnia Generale di Electricita Milano (C.G.E.). Ο αριθμός των νέων οχημάτων ήταν μεγάλος. Η εταιρεία θέλησε να προμηθευτεί τα νέα οχήματα από τις παραπάνω εταιρείες, γιατί παλαιότερα είχε προμηθευτεί από τις ίδιες εταιρείες τα τροchioδρομικά οχήματα για το τραμ του Περάματος και είχε μείνει απόλυτα ικανοποιημένη από τις επιδόσεις τους.

Τα 60 νέα οχήματα ονομάστηκαν «κίτρινα τραμ», λόγω του χρώματος που είχαν. Για την εποχή εκείνη ήταν τα πιο σύγχρονα και πολυτελή οχήματα. Η αρίθμησή τους ξεκινούσε από το 101 και κατέληγε στο 160. Ήταν οχήματα μεγάλης χωρητικότητας και τετραξονικά. Η ταχύτητά τους ήταν μεγάλη, έφθαναν τα 50 χιλιόμετρα την ώρα. Η χωρητικότητα των επιβατών ήταν στο σύνολο 100 άτομα, εκ των οποίων οι 30 ήταν καθήμενοι. Τα καθίσματα ήταν άνετα¹³⁹, δερμάτινα με κινητή ράχη (μπορούσαν οι επιβάτες να τα γυρίσουν προς την κατεύθυνση της πορείας του οχήματος). Επίσης, διέθεταν αυτόματο άνοιγμα-κλείσιμο θυρών, σύστημα αυτόματης επιτάχυνσης και φρένα πεπιεσμένου αέρα. Κάθε «κίτρινο τραμ» είχε δύο τετράφυλλες θύρες από κάθε πλευρά, μία στην άκρη του οχήματος για επιβίβαση και μία στη μέση για αποβίβαση.

Υπήρξαν, ωστόσο, διαμαρτυρίες και δυσαρέσκειες για το θόρυβο που προκαλούσαν κατά τη διέλευσή τους. Πρέπει, όμως, να αναφέρουμε ότι δεν ήταν υπεύθυνη η κατασκευή των οχημάτων για το θόρυβο αυτό, αλλά η κακή επίστρωση των γραμμών πάνω στο οδόστρωμα. Αυτό μάλιστα αποδεικνυόταν, γιατί όταν το τραμ έμπαινε στα τμήματα της γραμμής που ήταν πάνω σε ειδική νησίδα και είχαν καλύτερη υποδομή η διέλευσή του γινόταν σχεδόν αθόρυβα.

Στις αρχές τα «κίτρινα τραμ» χρησιμοποιήθηκαν στις γραμμές που είχαν την περισσότερη κίνηση. Στη γραμμή Ακαδημία - Καλλιθέα, Ακαδημία - Καλλιθέα - Τζιτζιφίες - Νέο και Παλιό Φάληρο και στη γραμμή Πατήσια - Αμπελόκηποι. Αργότερα, τοπο-

¹³⁹Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, ό.π., σσ. 914-918.

θετήθηκαν και σε άλλες τέσσερις γραμμές. Στη γραμμή Ιπποκράτους - Κολοκυνθού, Ομόνοια - Ρουφ, Ομόνοια - Πετράλωνα και στη γραμμή Λαυρίου - Αχαρνών.

Το 1943 το αμαξοστάσιο των τραμ, που βρισκόταν στην Καλλιθέα, πήρε φωτιά. Το αποτέλεσμα ήταν καταστροφικό: 27 «κίτρινα τραμ» κάηκαν και έπαθαν μερική καταστροφή. Έμπειρο τεχνικό προσωπικό κατόρθωσε να τα ανακατασκευάσει. Διέφεραν από τα άλλα γιατί οι τεχνικοί τους έφτιαζαν διαφορετικούς προφυλακτήρες και σε κάθε πλευρά έφτιαζαν και τρίτη πόρτα.

Τα «κίτρινα τραμ» κυκλοφορούσαν στην Αθήνα για περίπου είκοσι χρόνια. Από το 1940 έως το 1960 (έτος που ξηλώθηκαν και οι τελευταίες γραμμές στην Αθήνα).

4.3.7. Η συμβολή και η πορεία των τραμ κατά την περίοδο της Κατοχής και κατά τη μεταπελευθερωτική περίοδο

Η συμβολή των τραμ ήταν μεγάλη τόσο κατά την περίοδο της Κατοχής όσο και κατά τη μεταπελευθερωτική περίοδο¹⁴⁰. Μετέφεραν τους επίστρατους που πήγαιναν να καταταγούν για να πολεμήσουν στο μέτωπο (1940).

Για ένα περίπου χρόνο σταμάτησαν να λειτουργούν τα τραμ, όμως, στις 30 Απριλίου του 1941 επαναλειτούργησαν. Τα χρόνια που ακολούθησαν ήταν πολύ δύσκολα για την Ελλάδα. Τα τραμ εξυπηρέτησαν πάρα πολύ τους κατοίκους της Αθήνας. Τα περισσότερα οχήματα είχαν διατεθεί αποκλειστικά για το στρατό κατοχής. Για να ξεχωρίζουν δε από τα άλλα οχήματα είχαν μία πινακίδα που έγραφε Military-Vermacht. Τα υπόλοιπα οχήματα προσέφεραν κανονικά τις υπηρεσίες τους. Στις αφετηρίες και τα τέρματα σχηματίζονταν πυκνές και μεγάλες ουρές, που με πειθαρχία περίμεναν οι κάτοικοι για να πάνε για μπάνιο στο Νέο Φάληρο και στο Έδεμ.

Από τον Αύγουστο του 1943 αραίωσε πάρα πολύ η συγκοινωνία των τραμ, λόγω της πυρκαγιάς στο αμαξοστάσιο της Καλλιθέας. Η πυρκαγιά είχε προέλθει από βραχυκύκλωμα, οι Γερμανοί όμως πίστευαν ότι είχε γίνει σαμποτάζ.

Μετά την απελευθέρωση της Ελλάδας η κατάσταση για τη χώρα εξακολουθούσε να είναι δυσχερής¹⁴¹. Στην Εθνική Αντίσταση (1941-1944) τα τραμ συμμετείχαν ενεργά. Κατά τη διάρκεια του εμφυλίου πολέμου, αρκετά οχήματα χρησιμοποιήθηκαν ως οδοφράγματα. Μετά τον εμφύλιο ξεκίνησε η αποκατάσταση των εγκαταστάσεων, του τροχαίου υλικού και η βελτίωση των υποδομών που ανερχόταν σε 447.000 χιλιάδες δραχμές. Για επισκευές των τροchioδρομικών οχημάτων χρειαζόνταν 14.000 χιλιάδες

¹⁴⁰Ι. Καιροφύλας, «Η Αθήνα μετά τον Πόλεμο», εκδόσεις Φιλιπότη, (1988).

¹⁴¹Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, ό.π., σ. 920.

δραχμές και για επισκευές αμαξοστασίου και κτιρίων 1.500 χιλιάδες δραχμές. Επίσης, είχε προγραμματιστεί να γίνει επέκταση της τροchioδρομικής γραμμής του Πειραιά, προμήθεια νέου τροχαίου υλικού και νέες κτιριακές εγκαταστάσεις για το αμαξοστάσιο της Καλλιθέας. Ο προϋπολογισμός για όλα αυτά ήταν 275.000 χιλιάδες δραχμές. Τελικά, δεν έγινε τίποτα από όλα όσα είχαν προγραμματιστεί.

Το 1949 σταμάτησαν να κυκλοφορούν από τις γραμμές των τραμ όλα τα ρυμουλκούμενα οχήματα.

Το 1950 ορισμένες γραμμές σταμάτησαν να λειτουργούν: Η γραμμή του Βοτανικού, η γραμμή Ακρόπολις - Λεωφόρος Αλεξάνδρας, η γραμμή Ομόνοια - σταθμός Λαρίσης, η γραμμή Τζιτζιφιές - Νέο Φάληρο, η γραμμή της Φρεαττύδας και τέλος η γραμμή Τζιτζιφιές - Παλαιό Φάληρο - Έδεμ.

Φυσικά, όλες οι υπόλοιπες γραμμές εξακολουθούσαν να λειτουργούν και πιο συγκεκριμένα οι γραμμές: Ακαδημία - Τζιτζιφιές, Ακαδημία - Καλλιθέα, Κολιάτσου - Κουκάκι, Κυψέλη - Παγκράτι, Πλατεία Αμερικής - Παγκράτι, Πατήσια - Αμπελόκηποι, Ομόνοια - Ρουφ, Ομόνοια - Αχαρνών, Σεπόλια - Πετράλωνα, Ιπποκράτους - Κολοκυνθούς, Ιπποκράτους - Κολωνού, Νέο Φάληρο - Αγ. Βασίλειος και Αγ. Βασίλειος - Παλαμηδίου.

Το 1951 επαναλειτούργησε η τροchioδρομική γραμμή Τζιτζιφιές - Νέο Φάληρο για μερικά χρόνια, μέχρι την οριστική κατάργηση όλων των τραμ.

4.3.8. Το τραμ στην πολιτιστική και κοινωνική ζωή

Τα τραμ τροφοδότησαν με ιδέες και υλικό τις τέχνες και τα γράμματα. Μέσα από αποσπάσματα διαφόρων πεζογραφημάτων, ποιημάτων, σεναρίων για θέατρο και κινηματογράφο και χρονογραφημάτων, διαπιστώνουμε με πόσο ενθουσιασμό υποδέχθηκαν οι Αθηναίοι τη λειτουργία των τραμ. Χαρακτηριστικό είναι το ποίημα του Νίκου Εγγονόπουλου, «Τραμ και Ακρόπολις»¹⁴², στο οποίο μεταφέρει με νοσταλγία τις εικόνες που έβλεπε ως επιβάτης μέσα από το τραμ.

Δεν έλλειπαν, όμως, και τα αρνητικά σχόλια για το τραμ, από τους λογοτέχνες. Ο Τίμος Μωραϊτίνης¹⁴³ καταγράφει την ταλαιπωρία του από την αναμονή για να έρθει ένα τραμ,

¹⁴² «Μεσ' στη μονότονη βροχή/ τις λάσπες/ την τεφρήν ατμόσφαιρα/ τα τραμ περνούνε/ και μεσ' από την έρημη αγορά/ -που νέκρωσε η βροχή- /πηγαίνουν προς/ τα τέρματα/ η σκέψη μου γιομάτη συγκίνηση./ Τ' ακολουθεί στοργικά/ ώσπου να φθάσουν εκεί/ π' αρχίζουν τα χωράφια,/ που πνίγει η βροχή στα τέρματα....» εκδόσεις Ίκαρος, Αθήνα, 1977.

¹⁴³ Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, ό.π., σσ. 140-141.

ο Παύλος Νιρβάνας καταγράφει τα πολλά επεισόδια που συνέβαιναν κατά τη διαδρομή του τραμ και του ηλεκτρικού. Ο Μ. Καραγάτσης ήταν «αντίπαλος» του τραμ και με ένα άρθρο του στο περιοδικό *Συγκοινωνία* (1950), προτείνει: «...Διεύρυνσις αρτηριών και κατάργησις τροchioδρόμων...». Βέβαια, την εποχή εκείνη το τραμ είχε αρχίσει να παρακμάζει.

Τα τραμ απεικονίστηκαν σε αρκετούς πίνακες ζωγραφικής του Σ. Αξιώτη, Γ. Σαββάκη, Β. Καμπέρη, και πολύ περισσότερο σε σκίτσα και γελοιογραφίες που σατίριζαν στιγμές της καθημερινότητας. Ακόμη και στα τραγούδια, τα τραμ και ο ηλεκτρικός αποτέλεσαν πηγή έμπνευσης για στίχους τραγουδιών από μεγάλους ερμηνευτές και δημιουργούς.

Ο Μίκης Θεοδωράκης με το «*Και περνούσανε τα τραμ*», ο Βασίλης Τσιτσάνης με το «*Απόψε κάνεις μπαμ, σε βλέπουν και φρενάρουνε και σταματούν τα τραμ*», ο Μανώλης Μητσιάς με το «*Πάρε τον ηλεκτρικό*» και άλλοι.

Τα τραμ «πρωταγωνιστούσαν» σε πολλές ταινίες του ελληνικού κινηματογράφου, κυρίως από το 1955 έως το 1971. «Πρωταγωνιστές» ήταν τα πράσινα, αλλά και τα κίτρινα τραμ, σε ταινίες όπως «*Κόκκινα τριαντάφυλλα*», «*Κυριακάτικο ζύπνημα*» «*Μαγική πόλη*». Επίσης τα τραμ του Πειραιά που ανήκαν στους Ε.Η.Σ. στην ταινία «*Ποτέ την Κυριακή*» και το τραμ του Περάματος στην ταινία «*Με πότισες φαρμάκι*» και σε άλλες.

Εκτός, από την απήχηση που είχαν τα τραμ στις τέχνες και τα γράμματα, οι εργαζόμενοί τους είχαν αναπτύξει πολιτιστική δραστηριότητα. Το 1924 ιδρύθηκε η «Λέσχη των Ελλήνων Σιδηροδρομικών» (Λ.Ε.Σ.). Μέλη της λέσχης αυτής ήταν όλοι όσοι εργάζονταν στα μέσα σταθερής τροχιάς. Από το 1928 έως το 1935 εξέδιδε το περιοδικό «*Σιδηροδρομική Επιθεώρησις*» και από το 1935 έως το 1982 το περιοδικό «*Συγκοινωνία*». Η Λ.Ε.Σ. ήταν πολυσήμαντη στην κοινωνική, αθλητική, εκδρομική, εκδοτική, πολιτιστική και ψυχαγωγική δραστηριότητα, στην ουσία υπήρξε μία «πολιτιστική συνύπαρξη» μέχρι το 1985.

Η Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών (Η.Ε.Μ.) είχε φιλαρμονική μπάντα, η οποία συμμετείχε τόσο στις παρελάσεις των εθνικών εορτών όσο και σε κοινωνικές και πολιτιστικές εκδηλώσεις της εποχής.

Τέλος, στις 22 Ιουνίου του 1979 εγκαινιάστηκε από τον Ο.Σ.Ε. το Σιδηροδρομικό Μουσείο της Αθήνας, στο οποίο στεγάζονται παλιές ατμάμαξες και οχήματα, καθώς επίσης και άλλα σιδηροδρομικά κειμήλια από το 1884 έως το 1900. Στο Μουσείο αυτό φιλοξενείται ένα αυτοσυντηρημένο τραμ παραλίας Πειραιά, ένα τροchioδρομικό όχημα Παραλίας και ένα Περάματος (όχι αποκατεστημένα). Αξίζει να σημειωθεί ότι το 1995 οι εργαζόμενοι στα τραμ των Ε.Η.Σ. και κυρίως από προτροπή του κ. Μανώλη Φωτόπουλου, συνταξιούχο του Η.Σ.Α.Π., στους συναδέλφους του στο Σύλλογο των Συνταξιούχων Η.Σ.Α.Π., αποφάσισαν να οργανώσουν ένα Μουσείο με αντικείμενα που είχαν σχέση με τα μέσα στα οποία εργάστηκαν. Το ονόμασαν «Μικρό Μουσείο» και

λειτουργήσε σε χώρο που είχαν αγοράσει (οι συνταξιούχοι), με δάνειο από την εταιρεία, που αποπληρώθηκε σταδιακά από τις δωρεές των μελών. Τελικά, το Νοέμβριο του 2005 εγκαινιάστηκε, φθάνοντας τα 2.000 εκθέματα. Η διεύθυνση του Η.Σ.Α.Π. έχει δεσμευτεί στο Σύλλογο των Συνταξιούχων να διαθέσει ένα μεγαλύτερο χώρο, ο οποίος θα πληροί τις προϋποθέσεις έτσι ώστε να μπορούν να τον επισκεφτούν άνθρωποι μεγάλης ηλικίας και άτομα με ειδικές ανάγκες.

4.3.9. Η κατάργηση των τραμ

Μετά το 1900, και για αρκετά χρόνια, τα τραμ γνώρισαν την «χρυσή εποχή» τους σχεδόν σε όλες τις σημαντικές πόλεις του κόσμου. Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, τα τραμ εξελίχθηκαν, αναπτύχθηκαν, προσφέροντας ταχεία και οικονομική μετακίνηση στους επιβάτες. Όμως, μετά από τριάντα περίπου χρόνια λειτουργίας των τραμ άρχισε η σταδιακή κατάργηση τους σε ολόκληρο τον κόσμο. Συγκεκριμένα, το οικονομικό κραχ του 1929 επηρέασε αρνητικά την οικονομική κατάσταση των τροχιοδρομικών εταιρειών, διαμορφώνοντας ευνοϊκές συνθήκες για την αντικατάσταση των τραμ από τα λεωφορεία. Από τις Η.Π.Α. ξεκίνησε η σταδιακή κατάργηση των τραμ, παρά τις αντιδράσεις των διοικήσεων των κυριοτέρων τροχιοδρομικών δικτύων της χώρας. Η δράση μεγάλων εταιρειών πετρελαιοειδών και παραγωγής αυτοκινήτων και ελαστικών, όπως ήταν η General Motors, η Mack, η Standard Oil και η Phillips Petroleum, κατάφερε να εξαφανίσει από το μεγαλύτερο μέρος της Αμερικής τα περισσότερα δίκτυα ηλεκτρικών τραμ. Η εξαφάνιση αυτή επιτεύχθηκε με την εξαγορά και την απορρόφηση άνω των ογδόντα τροχιοδρομικών δικτύων από την National City Lines, μία εταιρεία «βιτρίνα», η οποία συστάθηκε και χρηματοδοτήθηκε από το Oil and Automobil Lobby. Η συγκεκριμένη εταιρεία εξαγόρασε ένα μεγάλο αριθμό συστημάτων δημοσίων συγκοινωνιών, ξήλωσε τις γραμμές των τραμ και τα αντικατέστησε με τα λεωφορεία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, είναι η περίπτωση του Los Angeles, στην πόλη αυτή ξηλώθηκε το σύνολο των τραμ και στη θέση τους κατασκευάστηκαν αυτοκινητόδρομοι. Στην καταστροφή των τραμ βοήθησε και η κυβέρνηση των Η.Π.Α., η οποία το 1935 ψήφισε μία αντιμονοπωλιακή νομοθεσία. Η νομοθεσία αυτή προέβλεπε ότι οι εταιρείες παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, οι οποίες εκμεταλλεύονταν τα τραμ έπρεπε να διαχωριστούν από το συγκοινωνιακό τους σκέλος, με αποτέλεσμα να μη μπορούν αυτές να συνεργαστούν με τις εταιρείες των τραμ.

Την αρνητική πολιτική των Η.Π.Α. απέναντι στα τραμ τη μιμήθηκαν και άλλες χώρες, όπως η Μεγάλη Βρετανία, η Γαλλία, η Ισπανία και η Ελλάδα.

Συγκεκριμένα, από το 1949 είχε αρχίσει να φαίνεται το κυκλοφοριακό πρόβλημα στην Αθήνα. Η διάδοση των Ι.Χ. ήταν πολύ μεγάλη και έντονη. Το έτος αυτό ήταν το πρώτο έτος που συζητήθηκε η κατάργηση των τροχιοδρόμων. Ένα μεγάλο ποσοστό ατόμων από τον Ελληνικό Πολυτεχνικό Σύλλογο, υποστήριζε ότι τα τραμ έπρεπε να

καταργηθούν διότι εμπόδιζαν την κυκλοφορία και την κίνηση των Ι.Χ., πρότειναν δε, την αντικατάστασή τους με τρόλεϊ. Θεωρούσαν ότι τα τραμ ήταν αναχρονιστικά και «δυσκίνητα». Βέβαια, δικαίως την εποχή εκείνη επικρατούσε αυτή η θεωρία: Δεν γινόταν καλή συντήρηση των τραμ, με αποτέλεσμα να κάνουν θόρυβο κατά τη διέλευσή τους, ενώ επίσης τα οχήματα εξωτερικά ήταν παλαιά, δημιουργώντας μία όχι και τόσο ευχάριστη εικόνα και μία δυσαρέσκεια στους κατοίκους. Για όλους τους παραπάνω λόγους, το 1949 η Η.Ε.Μ. ζήτησε δάνειο για να αγοράσει τρόλεϊ, που θα αντικαθιστούσαν τα παλαιά τραμ.

Αξιίζει να αναφέρουμε ότι, το ίδιο έτος (1949)¹⁴⁴, ο μηχανικός Χρ. Οικονόμου σε ομιλία του σε εκδήλωση του Πολυτεχνικού Συλλόγου είχε υποδείξει λύσεις για το κυκλοφοριακό της Αθήνας και τρόπους αντιμετώπισης του προβλήματος των τραμ, οι οποίες ακόμη και σήμερα θα μπορούσαν να θεωρηθούν χρήσιμες. Σχετικά με το ζήτημα των τροchioδρόμων ο Χρ. Οικονόμου¹⁴⁵ ανέφερε τη σπουδαιότητά τους για την Αθήνα και ότι δεν θα έπρεπε να καταργηθούν, εφόσον ήταν το οικονομικότερο μεταφορικό μέσο. Το πιο σημαντικό μέρος της ομιλίας του ήταν εκείνο στο οποίο ανέφερε ότι ήταν προτιμότερο να κυκλοφορούν 134 τροchioδρομικά οχήματα, ανά ώρα, παρά 400 τουλάχιστον Ι.Χ., τόσο για τη μόλυνση του περιβάλλοντος, όσο και για την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Το 1953¹⁴⁶ έγινε συμφωνία μεταξύ της Η.Ε.Μ. και της Κυβέρνησης, η οποία προέβλεπε να καταργηθούν οι γραμμές Πατησίων - Αμπελοκήπων και Κυψέλης, μέσα σε ένα εξάμηνο. Παράλληλα, όμως, καθυστέρωσε η κατάργηση των τραμ της οδού Πατησίων και της λεωφόρου Βασιλίσσης Σοφίας. Στις 16 Νοεμβρίου του ίδιου έτους ο Κωνσταντίνος Καραμανλής (ο τότε Υπουργός Δημοσίων Έργων) και το συνεργείο του Υπουργείου οριστικοποίησε την απόφαση διακοπής των τροchioδρομικών συγκοινωνιακών γραμμών στον κόμβο των Χαυτείων. Από την ημερομηνία εκείνη και μετά ξεκίνησε η διαδικασία κατάργησης των τραμ στην Αθήνα. Η διαδικασία αυτή διήρκεσε δέκα χρόνια και θα μπορούσε να διακριθεί σε δύο περιόδους.

Η πρώτη περίοδος ήταν από το 1950 έως το 1957. Τη συγκεκριμένη περίοδο στόχος ήταν η απομάκρυνση των τραμ μόνον από την κεντρική περιοχή της πόλης. Υπήρχε σχέδιο για τη μετεγκατάσταση των τραμ σε περιφερειακούς Δήμους και συνοικισμούς του Λεκανοπεδίου που δεν είχαν ικανοποιητική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση. Τελικά, το σχέδιο αυτό δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ. Το 1952 οι μεταφερθέντες επιβάτες των τραμ ήταν 131.967.669, με μέσο όρο 171 ημερήσιων κινηθέντων οχημάτων. Όμως, το

¹⁴⁴Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, ό.π., σσ. 936-943.

¹⁴⁵Περιοδικό *Τεχνικά Χρονικά*, «Η γενική συνέλευση των Ελλήνων Τεχνικών της 3^{ης} Νοεμβρίου 1949», τεύχος 305, τόμος XXVI, σσ. 11-14.

¹⁴⁶Σάκης Κουρουζίδης, «Τραμ: των κινημάτων και της οικολογίας», (2003), περιοδ. Δαίμων της Οικολογίας, τεύχος 30, (2003), σ. 13.

1953 οι επιβάτες μειώθηκαν στους 125.412.435, με μέσο όρο 170 ημερήσιων κινηθέντων οχημάτων. Από το 1953 μέχρι το 1956 έγινε αισθητή η μείωση των επιβατών: Από τους 72.354.211 επιβάτες που ήταν το 1954, το 1955 ήταν 53.615.814 και το 1956 έφθασαν τους 47.690.409 επιβάτες. Παράλληλη με τη μείωση των επιβατών στα τραμ ήταν η μεγάλη αύξηση των μεταφερθέντων με τα λεωφορεία. Πιο συγκεκριμένα: Το 1954 οι επιβάτες των λεωφορείων ήταν 32.659.388¹⁴⁷, το 1955 ήταν 99.748.280 (67.361.025 για τα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία, 32.387.255 για τα θερμικά λεωφορεία) και το 1956 ξεπερνούσαν τα 100.000.000 στο σύνολό τους.

Η δεύτερη περίοδος ήταν από το 1957 έως το 1960. Το Μάιο του 1957 ξεκίνησαν πάλι οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της Η.Ε.Μ. και της Κυβέρνησης σχετικά με την αναδιοργάνωση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών της Η.Ε.Μ. Μετά από τέσσερις μήνες υπέγραψαν μία συμπληρωματική συμφωνία, με την οποία αποφασίζονταν η πλήρης κατάργηση των τροchioδρόμων στην Αθήνα και στον Πειραιά. Επίσης, η Η.Ε.Μ. θα είχε την εκμετάλλευση τεσσάρων γραμμών τρόλεϊ που λειτουργούσαν ήδη, καθώς και μίας καινούργιας γραμμής τρόλεϊ μεταξύ Καλλιθέας και σταθμού Λαρίσης.

Είχε αποφασιστεί ακόμη ότι η χρηματοδότηση για τη νέα γραμμή Καλλιθέα - Σταθμός Λαρίσης θα γινόταν μέσω δανείου (εξόφληση δεκαπενταετής, με τόκο 6%) και με τα χρήματα που θα εισέπραττε η εταιρεία από την εκποίηση τροchioδρομικών οχημάτων. Λόγω της κατάργησης των τραμ, θα απολυόταν το προσωπικό που εργαζόταν σε αυτά. Ωστόσο, προβλεπόταν πλήρης εξασφάλιση των μισθολογικών και των συνταξιοδοτικών τους δικαιωμάτων.

Η σύμβαση του 1957 συμπληρώθηκε από μία ακόμη συμφωνία που υπογράφηκε στις 5 Φεβρουαρίου του 1959 μεταξύ της Η.Ε.Μ. και του κράτους. Σκοπός της συμπληρωματικής συμφωνίας ήταν να παρατείνει για ένα μικρό χρονικό διάστημα τις προθεσμίες που είχε ορίσει η σύμβαση του 1957. Όμως, η συγκεκριμένη σύμβαση καταγγέλθηκε από το προσωπικό της Η.Ε.Μ. ως αντεργατική, λόγω των διατάξεών της.

Το 1957 τα τραμ μετέφεραν 47.357.955 επιβάτες, ενώ το 1958 μειώθηκαν ακόμη περισσότερο στους 42.490.422. Το 1959 είναι η χρονιά που καταργήθηκαν επίσημα τα τραμ της Η.Ε.Μ.¹⁴⁸. Στις 22 Ιουνίου αποσύρθηκαν οι γραμμές Ακαδημίας, Καλλιθέας, Τζιτζιφιών και Ιπποκράτους. Στις 16 Δεκεμβρίου του ίδιου έτους αποφασίστηκε η κατάργηση και των γραμμών Ομόνοια - Πετράλωνα, Ομόνοια - Ρουφ, Αριστείδου - Κολοκυνθού, Άγιος Βασίλειος - Παλαμήδι, Άγιος Βασίλειος - Νέο Φάληρο.¹⁴⁹ Πριν όμως καταργηθούν οι παραπάνω γραμμές, θεωρήθηκε ότι έπρεπε να λειτουργήσουν

¹⁴⁷ Δ. Λαμπίκης, «Το Τραμ το τελευταίο», άρθρο εφημ. *Αθηναϊκή*, 17/10/1955.

¹⁴⁸ Εφημ. *Ελευθερία*, 23 Ιουνίου 1959, σ. 1.

¹⁴⁹ Περιοδικό *Συγκοινωνία*, «Το τελευταίο Τραμ μετά 52 ετών ζωής τα Αθηναϊκά Τραμ... απεστρατεύτηκαν», (1960).

προσωρινά για λίγο καιρό τα τραμ σε αυτές, μέχρι να βρισκόταν ο μελλοντικός ανάδοχος που θα αναλάμβανε την εκμετάλλευσή τους με λεωφορεία. Για την προσωρινή λειτουργία των τραμ συμφώνησε η Η.Ε.Μ. με το Υπουργείο Συγκοινωνιών να μισθώσει 64 τροchioδρομικά οχήματα, καθώς επίσης και το αμαξοστάσιο του Κεραμικού για ένα διάστημα μέχρι επτά μήνες. Προβλεπόταν ακόμη ότι όσοι από τους 665 απολυμένους υπαλλήλους των τραμ ήθελαν, μπορούσαν να επαναπροσληφθούν για να εργαστούν στις τρεις γραμμές προσωρινά. Τέλος, οι καταργηθείσες γραμμές Αχαρνών, Σεπολίων και Ιπποκράτους, αντικαταστάθηκαν προσωρινά με λεωφορεία των ΚΤΕΛ.

Κατά το τελευταίο έτος λειτουργίας των τραμ (1959), η Η.Ε.Μ. χρησιμοποίησε 90 οχήματα. Από αυτά, τα 56 ήταν τετραξονικά για τις διαδρομές της Αθήνας, τα 13 διαξονικά επίσης για διαδρομές της Αθήνας και τα 21 ήταν διαξονικά για τις διαδρομές στην περιοχή του Πειραιά. Οι επιβάτες οι οποίοι μεταφέρθηκαν κατά τη διάρκεια του 1959 ήταν μόνο 29.267.564.

Τέλος, στις 15 Οκτωβρίου του 1960 έκανε την τελευταία του διαδρομή το τραμ αποχαιρετώντας τους κατοίκους-επιβάτες που τόσο πολύ το είχαν αγαπήσει και είχαν εξυπηρετηθεί από αυτό.

Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι πολλές χώρες της ηπειρωτικής Ευρώπης, όπως το Βέλγιο, η Ολλανδία, η Γερμανία, η Ελβετία, η Ιταλία και η Αυστρία, όχι μόνο διατήρησαν τα τραμ, αλλά, σε ορισμένες περιπτώσεις, ενδυνάμωσαν τη λειτουργία τους, με ανανέωση των οχημάτων και τη δημιουργία νέων γραμμών. Συγκεκριμένα, στη Γερμανία από το 1968 μέχρι και σήμερα έχουν αναβαθμιστεί ή και επεκταθεί ογδόντα τρία προϋπάρχοντα δίκτυα τραμ.

Ολοκληρώνοντας την ανάλυσή μας για την κατάργηση των τραμ στην Ελλάδα, αξίζει να αναφέρουμε ότι σε ολόκληρο τον κόσμο, από το 1978 και μετά, εβδομήντα ένα νέα δίκτυα των τραμ κατασκευάστηκαν, εικοσιτέσσερα είναι υπό κατασκευή και εβδομήντα βρίσκονται σε προγραμματισμό για την υλοποίηση της κατασκευής τους. Συγκεκριμένα, ακόμη και στην Ελλάδα από το 1978 και μετά άρχισαν να διατυπώνονται οι πρώτες μελέτες-απόψεις για την αναγκαιότητα επαναλειτουργίας του τραμ στην Αθήνα, αποδεικνύοντας για μία ακόμη φορά το πόσο λανθασμένη ήταν η απόφαση για κατάργηση της λειτουργίας των τραμ το 1960. Πρώτος ο συγκοινωνιολόγος Κ. Ζέκκος, το 1978, στη μελέτη του «Αθήνα: Συγκοινωνιακό και Κυκλοφοριακό Πρόβλημα –θεώρηση της δομής του χώρου και των μετακινήσεων– προτάσεις για τη διάρθρωση και ιεράρχηση του πλέγματος των δικτύων στο πολεοδομικό συγκρότημα», πρότεινε μεταξύ των άλλων για την κεντρική περιοχή της Αθήνας τη χρησιμοποίηση «τροchioδρόμων με κίνηση σε ανεξάρτητη τροχιά».

Το 1981 η Ειδική Υπηρεσία Αξόνων Κυκλοφορίας του Υπουργείου Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος (Υ.Χ.Ο.Π) με εντολή του τότε Υπουργού Γ. Πλυτά

εξέτασε την εφικτότητα και τις επιπτώσεις από την αξιοποίηση του διαδρόμου της παλαιάς γραμμής Λαυρίου.

Το 1983 ο νέος τότε Υπουργός του Υ.Χ.Ο.Π Αντ. Τρίτσης παρουσίασε μία πρόταση-μελέτη, η οποία προέβλεπε την συμπλήρωση των γραμμών Η.Σ.Α.Π και Ο.Σ.Ε με την κατασκευή ενός εκτεταμένου δικτύου μέσω σταθερής τροχιάς, το οποίο θα κλιμακωνόταν σταδιακά από επιφανειακές γραμμές σύγχρονου τραμ μέχρι μικτές (επιφανειακές-υπόγειες) γραμμές ελαφρού μετρό ή προμετρό που θα μπορούσαν μελλοντικά να μετατραπούν σε πλήρη μετρό.

Η υλοποίηση του σχεδίου του Αντ. Τρίτση δεν ήταν εύκολη, λόγω των όχι και τόσο καλών πολεοδομικών και κυκλοφοριακών συνθηκών που επικρατούσαν τότε στην Αθήνα, με αποτέλεσμα να απορριφθεί. Λίγο αργότερα αναλαμβάνει τα καθήκοντα του Υπουργού στο Υ.Χ.Ο.Π ο Ευαγγ. Κουλουμπής, ο οποίος θεωρούσε ότι η επανάλειψη του τραμ θα έπρεπε να αποτελεί απλά μία εναλλακτική λύση στις περιφερειακές επεκτάσεις του μετρό.

Μέχρι το 1989 δεν επανεξετάστηκε η λειτουργία «σύγχρονου» τραμ στις συγκοινωνίες της Αθήνας.

Το 1990 ο Δήμαρχος της Αθήνας, Αντ. Τρίτσης πρότεινε το παλαιότερο σχέδιο που είχε παρουσιάσει για το τραμ της Αθήνας, υποστηρίζοντας ότι η κατασκευή του τραμ θα αποτελέσει τον άξονα για μία μείζονα παρέμβαση γενικής πολεοδομικής ανάπλασης σε όλη την πόλη.

Τελικά, μετά από μία δεκαετία διαπραγματεύσεων, στις 5 Δεκεμβρίου του 2000 ο Υπουργός μεταφορών Χρ. Βερελής, μέσα σε ένα πανηγυρικό κλίμα στο Ζάππειο, ανακοίνωσε επίσημα την απόφαση για την υλοποίηση δικτύου «σύγχρονου» τραμ σε δύο φάσεις:

Γραμμές Α' φάσης (20,7 χλμ.):

1. Ζάππειο - Φιξ - Ν. Σμύρνη (9^{ος} άξονας Ελ. Βενιζέλου) - Π. Φάληρο - Ν. Φάληρο (σταθμός Η.Σ.Α.Π).
2. Π. Φάληρο - Αγ. Κοσμάς - Γλυφάδα.

Γραμμές Β' φάσης (21 χλμ.):

1. Πειραιάς - Κερατσίνι - Πέραμα.
2. Γουδή - Λ. Αλεξάνδρας - Πλατεία Αιγύπτου - Βοτανικός.
3. Πλατεία Αιγύπτου - Α. Πατήσια.

Εν όψει της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων τον Αύγουστο του 2004 στην Αθήνα το «σύγχρονο» τραμ εγκαινιάστηκε στις 19 Ιουλίου του 2004, χωρίς όμως να είναι τελείως έτοιμο.

Το «σύγχρονο» τραμ της Αθήνας έχει μήκος δικτύου 26,5 χλμ. διπλής γραμμής και συνίσταται από τους ακόλουθους κλάδους:

- Πλατεία Συντάγματος - Ν. Σμύρνη - Π. Φάληρο - Ν. Φάληρο (Σ.Ε.Φ. Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας), 14,2 χλμ.
- Π. Φάληρο - Γλυφάδα - Βούλα, 10,8 χλμ.
- Υπηρεσιακή γραμμή σύνδεσης με το αμαξοστάσιο Ελληνικού, 2,2 χλμ.

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία που προκύπτουν από την εταιρεία TRAM Α.Ε. η ημερήσια επιβατική κίνηση αγγίζει, κυρίως τους θερινούς μήνες, τους 64.000 επιβάτες και μάλιστα ο ένας στους τρεις επιβάτες του τραμ χρησιμοποιούσε προηγουμένως Ι.Χ ή ταξί, ενώ μόλις το 9,3% των μετακινήσεων που διεξάγονται με το τραμ είναι νέες μετακινήσεις. Με τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώνεται για μία ακόμη φορά η σπουδαιότητα ύπαρξης τραμ στην Αθήνα και η λανθασμένη κατάργησή του το 1960, η οποία επέφερε επιπλέον κόστος ανακατασκευής και επαναλειτουργίας του.

Κεφάλαιο 5

Τα περιφερειακά σιδηροδρομικά δίκτυα Νοτίου Ελλάδας

5.1. Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου

Κάνοντας μία σύντομη ιστορική αναδρομή στον ελλαδικό χώρο θα μπορέσουμε να κατανοήσουμε καλύτερα τη σκοπιμότητα της κατασκευής σιδηροδρόμων στην Πελοπόννησο.

Η Ελλάδα το 19^ο αιώνα ήταν πολύ μικρότερη, σε σχέση με σήμερα, τα σύνορά της έφθαναν λίγο πιο έξω από τη Λάρισα. Δεν υπήρχαν ούτε αμαξωτοί δρόμοι, ούτε λεωφορεία, αυτοκίνητα ή φορτηγά. Στις παραθαλάσσιες περιοχές υπήρχε αναπτυγμένη ναυσιπλοΐα, με αποτέλεσμα οι περιοχές αυτές να γνωρίζουν σημαντική οικονομική άνοδο. Στις ηπειρωτικές περιοχές όμως, οι συνθήκες δεν ήταν και τόσο ευνοϊκές, η συγκοινωνία διεξάγονταν με άμαξες και κάρρα, πάνω σε καρόδρομους. Στις ορεινές δε περιοχές υπήρχαν μερικά πολύ δύσβατα μονοπάτια, από τα οποία περνούσαν караβάνια με ζώα, μεταφέροντας εμπορεύματα από τη μία πόλη στην άλλη. Λόγω, των παραπάνω συνθηκών η μεταφορά των εμπορευμάτων κόστιζε πάρα πολύ¹⁵⁰.

Το 1882 στην πρωτεύουσα της Ελλάδας, στην Αθήνα, κυκλοφόρησαν τα πρώτα ιππήλατα τραμ. Η Πάτρα ήταν η δεύτερη σε πληθυσμό πόλη της χώρας. Την ίδια περίοδο είχαν ξεκινήσει οι πρώτες προσπάθειες για την εκσκαφή της διώρυγας στον Ισθμό της Κορίνθου.

Από την παραπάνω ιστορική σύντομη αναδρομή διαπιστώνουμε, ότι εύλογο ήταν την εποχή εκείνη να δημιουργηθεί η ανάγκη κατασκευής σιδηροδρομικού δικτύου γενικότερα σε ολόκληρη την Ελλάδα. Σε αυτό το κεφάλαιο θα προσπαθήσουμε να αναλύσουμε την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου.

¹⁵⁰Σ. Νικολόπουλος, «Ο Ελληνικός Οδοντωτός Σιδηρόδρομος Διακοφτού-Καλαβρύτων», (1), εκδόσεις IRON, (2003), σ. 8.

5.1.1. Η σύμβαση κατασκευής του δικτύου της Πελοποννήσου και η ίδρυση της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Πειραιάς - Αθήνα - Πελοπόννησος» (Σ.Π.Α.Π.)

Στη δεκαετία του 1870 είχαν υποβληθεί κατά περιόδους πολλές και ποικίλες προτάσεις για την κατασκευή σιδηροδρομικών δικτύων στην Πελοπόννησο, οι οποίες όμως είχαν απορριφθεί.

Στην επόμενη δεκαετία, τη δεκαετία του 1880, οι προσπάθειες για κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου στην Πελοπόννησο ήταν πιο έντονες. Συγκεκριμένα, μία πρώτη προσπάθεια έγινε το 1881 από τον τότε Πρωθυπουργό της Ελλάδας Αλέξανδρο Κουμουνδούρο. Ο Α. Κουμουνδούρος πρότεινε την κατασκευή δύο σιδηροδρομικών δικτύων με γραμμές διεθνούς πλάτους. Το ένα δίκτυο θα ξεκινούσε από τον Πειραιά και δια μέσου των Αθηνών θα κατέληγε στη Λάρισα, το δε άλλο δίκτυο θα ξεκινούσε από τον Πειραιά και δια μέσου των Αθηνών θα κατέληγε στην Πάτρα. Τότε διενεργήθηκε δημόσιος διαγωνισμός, στις 11 Αυγούστου του 1881, προκειμένου να ανατεθεί σε κατασκευαστική εταιρεία η κατασκευή των σιδηροδρομικών δικτύων. Το έργο, τελικά, ανατέθηκε στον L. Perdoux, με εκπρόσωπό του τον Ιταλό μηχανικό Εβαρίστο ντε Κίρικο.

Ο εκπρόσωπος, εκτός του γεγονότος ότι είχε υποβάλει την πιο συμφέρουσα οικονομική προσφορά, είχε επιπλέον προτείνει την κατασκευή επεκτάσεων των σιδηροδρομικών δικτύων, χωρίς καμία οικονομική επιβάρυνση από την πλευρά του ελληνικού κράτους. Οι επεκτάσεις αυτές αφορούσαν την κατασκευή στενής σιδηροδρομικής γραμμής από την Κόρινθο έως το Ναύπλιο. Τελικά, όμως, η κατασκευή της παραπάνω σιδηροδρομικής γραμμής της Πελοποννήσου δεν έγινε, εξαιτίας της οικονομικής ανεπάρκειας του L. Perdoux, ο οποίος αποσύρθηκε από το κατασκευαστικό έργο.

Στις 19 Απριλίου του 1882, ο νέος πρωθυπουργός της Ελλάδας, Χαρίλαος Τρικούπης ανέθεσε την κατασκευή του πελοποννησιακού σιδηροδρομικού δικτύου στη Γενική Πιστωτική Τράπεζα. Για το σκοπό αυτό, υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του Πρωθυπουργού Χ. Τρικούπη και του Διευθυντή της Γενικής Πιστωτικής Τραπέζης, Ι. Δούμα. Η σύμβαση αυτή αναφερόταν στην κατασκευή και εκμετάλλευση των σιδηροδρομικών γραμμών της Πελοποννήσου. Συγκεκριμένα, έκανε λόγο «...*περί κατασκευής, συστάσεως και χρήσεως σιδηροδρόμου από Πειραιώς διά Μεγάρων, Νέας Κορίνθου και Αργίου εις Πάτρας, και από Κορίνθου δι' Αργους εις Ναύπλιον, και από Αργους εις Μύλους Ναυπλίου...*». Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε στις 22.6.1882 με το νόμο ΑΜΣΤ'. Σύμφωνα με τη σύμβαση το έργο θα χρηματοδοτείτο από την ελληνική Κυβέρνηση με το ποσό των 20.000 δραχμών ανά χιλιόμετρο, το οποίο ποσό θα το κατέβαλε σε τέσσερις δόσεις κατά τη διάρκεια των κατασκευών.

Ένας από τους πιο σημαντικούς όρους της προαναφερθείσας σύμβασης, ήταν η υποχρέωση που αναλάμβανε η ανάδοχος εταιρεία του κατασκευαστικού έργου, η Γενική Πιστωτική Τράπεζα, να ιδρύσει ανώνυμη εταιρεία σιδηρόδρομου. Πράγματι, στις 17 Οκτωβρίου του 1882 η Γενική Πιστωτική Τράπεζα ίδρυσε την ελληνική ανώνυμη εταιρεία με τον τίτλο «Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου» (Σ.Π.Α.Π.), η οποία θα είχε το δικαίωμα εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου για ενενήντα εννέα χρόνια, με την προϋπόθεση ότι το ελληνικό κράτος θα είχε το δικαίωμα να εξαγοράσει το σιδηροδρομικό δίκτυο, έπειτα από δεκαπέντε χρόνια. Μέτοχοι της ανώνυμης εταιρείας ήταν η Γενική Πιστωτική Τράπεζα, η Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστεως, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, η Anglo-Foreign Banking Company Ltd, η Société Générale de L' Empire Ottoman καθώς και πενήντα περίπου κεφαλαιούχοι, εκ των οποίων αρκετοί ομογενείς του εξωτερικού¹⁵¹.

Το κεφάλαιο της εταιρείας αρχικά είχε ορισθεί σε 46.000.000 δραχμές, αποτελούμενο από 184.000 μετοχές των 250 δραχμών η κάθε μία.

Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείτο από επιφανείς Έλληνες, κυρίως από Διοικητές Τραπεζών και κεφαλαιούχους τραπεζίτες. Πρόεδρος του Δ.Σ εκλέχτηκε παμψηφεί, στις 16 Δεκεμβρίου του 1883, ο Μάρκος Ρενιέρης. Ο Μ. Ρενιέρης ήταν διακεκριμένος λόγιος και νομικός. Εκτός από Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου των Σ.Π.Α.Π., ήταν και Διοικητής της Εθνικής Τράπεζας (από τις 31 Μαΐου του 1869), καθώς επίσης και Πρόεδρος της εταιρείας «Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας». Διευθυντής της εταιρείας των Σ.Π.Α.Π. ήταν ο Φ. Πασκιέ, ο οποίος υπηρετούσε από το 1865 σε γαλλικά σιδηροδρομικά δίκτυα.

Η εταιρεία των Σ.Π.Α.Π. είχε την υποχρέωση να παραδώσει το έργο του σιδηροδρομικού δικτύου μέσα σε τέσσερα χρόνια, μετά την έναρξη των εργασιών.

Το 1882 επικρατούσαν δύο αντικρουόμενες απόψεις για το πλάτος της γραμμής που θα έπρεπε να έχει το πελοποννησιακό σιδηροδρομικό δίκτυο. Η μία άποψη προερχόταν από τον Πρωθυπουργό Χ. Τρικούπη, ο οποίος υποστήριζε ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο θα έπρεπε να γίνει μετρικού πλάτους. Η άλλη άποψη προερχόταν από την αντιπολίτευση, από τον Α. Κουμουνδούρο, ο οποίος υποστήριζε ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο θα έπρεπε να γίνει κανονικού πλάτους, γιατί μόνον έτσι θα μπορούσε η Ελλάδα να ενωθεί με ευρωπαϊκά δίκτυα και να βελτιώσει το εμπόριό της και κατ' επέκταση την οικονομική της ανάπτυξη.

Ο Χ. Τρικούπης γνώριζε πως η κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής με κανονικό πλάτος είχε μεγάλο κόστος, στο οποίο δε θα μπορούσε να ανταποκριθεί η ελληνική

¹⁵¹Κ. Ανδρουλιδάκης, «Οι Σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου (1882- 1962)», (3), (χ.χ), σ. 24.

Κυβέρνηση, επιπλέον, με την κατασκευή του σιδηροδρόμου απέβλεπε στην ταχεία εσωτερική ανάπτυξη της χώρας.

Τελικά, επικράτησε η άποψη του Πρωθυπουργού, Χ. Τρικούπη και λίγο αργότερα ξεκίνησαν τα έργα κατασκευής του πρώτου τμήματος του πελοποννησιακού σιδηροδρομικού δικτύου, δηλαδή του τμήματος από τον Πειραιά έως την Κόρινθο.

5.1.2. Η κατασκευή της γραμμής από τον Πειραιά στην Κόρινθο και η επέκτασή της μέχρι την Πάτρα

Στις 8 Νοεμβρίου του 1882 έγιναν τα εγκαίνια έναρξης κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής από τον Πειραιά στην Κόρινθο. Τα εγκαίνια πραγματοποιήθηκαν με μεγάλη επισημότητα και παρευρέθηκαν επιφανείς και εξέχουσες προσωπικότητες, όπως ο βασιλιάς Γεώργιος Α΄ και η βασίλισσα Όλγα.

Την επόμενη μέρα των εγκαινίων ξεκίνησαν με εντατικούς ρυθμούς οι εργασίες κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής. Διευθυντής της γενικής εργολαβίας ορίστηκε ο Ν. Βλάχκαλης.

Η εταιρεία των Σ.Π.Α.Π., κατά τη διάρκεια των κατασκευαστικών έργων, αντιμετώπισε πολλές δυσχέρειες και δυσκολίες, οι οποίες προέρχονταν τόσο από το Υπουργείο Εσωτερικών και το Τελωνείο, όσο και από τους κατοίκους που διέμεναν ή είχαν περιουσία στις περιοχές, στις οποίες θα κατασκευαζόταν το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Το Υπουργείο Εσωτερικών καθυστέρουσε την έγκριση των τεχνικών σχεδίων που υπέβαλλε η κατασκευαστική εταιρεία, και παράλληλα το Τελωνείο του Πειραιά αυθαίρετα φορολογούσε τα σιδηροδρομικά υλικά που έφθαναν στο λιμάνι, παρά το γεγονός πως η σύμβαση όριζε ότι δε θα υπήρχε φορολογία σε αυτά. Επίσης οι αντιδράσεις των ιδιοκτητών των οικοπέδων υπήρξαν έντονες, για το λόγο ότι ενώ είχαν απαλλοτριωθεί οι περιουσίες τους δεν είχαν λάβει τις ανάλογες αποζημιώσεις. Τέλος, οι χωρικοί της περιοχής της Ελευσίνας αντιδρούσαν στην κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής, προκαλώντας ακόμη και καταστροφές στα τμήματα που είχαν ήδη κατασκευαστεί.

Παρόλες, τις δυσχέρειες και τις δυσκολίες, οι εργασίες της κατασκευαστικής εταιρείας Σ.Π.Α.Π. προχωρούσαν σύμφωνα με το πρόγραμμα. Η κατασκευή του σιδηροδρομικού τμήματος Πειραιάς - Κόρινθος ολοκληρώθηκε σε δύο φάσεις: Η γραμμή ξεκίνησε από τον Πειραιά, με αφετηρία το σταθμό του Πειραιά, όπου και κατασκευάστηκε το σιδηροδρομικό εργοστάσιο στο οποίο θα γίνονταν οι επισκευές και η υποστήριξη του τροχαίου υλικού. Στη συνέχεια κατασκευάστηκε η σιδηροδρομική

γραμμή Αθήνα - Ελευσίνα - Μέγαρα - Καλαμάκι και παράλληλα ξεκίνησε η ενωτική σιδηροδρομική γραμμή Κόρινθος - Καλαμάκι.

Όλα τα σιδηροδρομικά υλικά που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή των γραμμών εκφορτώνονταν από τα ατμόπλοια στο λιμάνι της Κορίνθου, στην οποία υπήρχε το βασικό εργοτάξιο.

Η εταιρεία των Σ.Π.Α.Π. μέχρι να ολοκληρωθεί η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς - Κόρινθος, είχε συμβληθεί με ναυτιλιακές εταιρείες, προκειμένου να μεταφέρονται οι επιβάτες και τα εμπορεύματα από τον Κορινθιακό στο Σαρωνικό Κόλπο. Σύμφωνα με τη σύμβαση στις 19.4.1882, η εταιρεία των Σ.Π.Α.Π. είχε την υποχρέωση να προεκτείνει τη σιδηροδρομική γραμμή Πειραιάς - Κόρινθος μέχρι την αποβάθρα του λιμανιού, με σκοπό τη διευκόλυνση των ναυτιλιακών εταιρειών.

Στις 30 Ιουνίου του 1884 δόθηκε στην κυκλοφορία το τμήμα Πειραιάς - Ελευσίνα, μήκους 35.630 μέτρων, επίσης στις 12 Ιουλίου του ίδιου έτους δόθηκε στην κυκλοφορία η ενωτική σιδηροδρομική γραμμή Κόρινθος - Καλαμάκι, μήκους 9.560 μέτρων, και τέλος, στις 16 Σεπτεμβρίου παραδόθηκε στην κυκλοφορία το τμήμα Ελευσίνα - Μέγαρα, μήκους 20.400 μέτρων.

Στις 13 Μαρτίου του 1885 το Υπουργείο Εσωτερικών όρισε επιτροπή με σκοπό να παραλάβει το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής από τον Πειραιά έως την Κόρινθο. Η επιτροπή θεώρησε ότι η κατασκευή ήταν ικανοποιητικής πληρότητας και ποιότητας και γι' αυτό το λόγο στις 10 Απριλίου του 1885 υπογράφηκε το πρωτόκολλο της οριστικής παράδοσης-παραλαβής της σιδηροδρομικής γραμμής από τον Πειραιά στην Κόρινθο, μεταξύ του Υπουργείου Εσωτερικών και της κατασκευαστικής εταιρείας.

Την ίδια μέρα που υπογράφηκε το πρωτόκολλο αυτό, έγιναν και τα εγκαίνια της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς - Κόρινθος, χωρίς όμως να έχουν επίσημο χαρακτήρα. Τα έξοδα των εγκαινίων καλύφθηκαν από την κατασκευαστική εταιρεία, γιατί η εταιρεία των Σ.Π.Α.Π. ήταν απρόθυμη να οργανώσει τα εγκαίνια, εξαιτίας των μεγάλων εξόδων που θα προέκυπταν από την τελετή.

Από την επόμενη μέρα των εγκαινίων, δηλαδή στις 11 Απριλίου του 1885, ξεκίνησαν τα δρομολόγια του τμήματος. Καθημερινά γίνονταν δύο δρομολόγια, ένα το πρωί και ένα το απόγευμα.

Το σιδηροδρομικό τμήμα Πειραιάς - Κόρινθος περιελάμβανε αρχικά οκτώ σταθμούς και πέντε στάσεις. Λίγο αργότερα προστέθηκαν ακόμη τρεις σταθμοί. Συνολικά οι σταθμοί ήταν έντεκα: Ο Πειραιάς, η Αθήνα, τα Άνω Λιόσια, τα Καλύβια (*Ακρόπολις*), η Ελευσίνα, τα Μέγαρα, το Καλαμάκι, η Κόρινθος και οι μετέπειτα σταθμοί: Ν. Πέραμος, Αγ. Θεόδωροι και Ισθμός. Οι στάσεις ήταν πέντε: ο Αγ. Ιωάννης (*Ρέντης*), οι Μύλοι Αθηνών, τα Κάτω Λιόσια (*Αγ. Ανάργυροι*), ο Αγ. Νικόλαος και η Κινέττα.

Κατά μήκος της διαδρομής κατασκευάστηκαν εννέα μεγάλες γέφυρες, μεταξύ των οποίων και η γέφυρα του Ισθμού της Κορίνθου, η οποία δεχόταν μικτή κυκλοφορία,

οδική και σιδηροδρομική, είχε άνοιγμα 80 μέτρων και ύψος 52 μέτρων. Η γέφυρα αυτή ανατινάχτηκε την 1^η Μαΐου του 1941 από τους Άγγλους κατά την αποχώρησή τους, με σκοπό να δυσκολέψουν την πρόσβαση των Γερμανών στην Πελοπόννησο. Ακολούθησαν προσωρινές γεφυρώσεις, τόσο κατά τη διάρκεια της γερμανικής κατοχής όσο και μετά την απελευθέρωση.

Μία ακόμη γέφυρα, η οποία παρουσιάζει κατασκευαστικό ενδιαφέρον, ήταν η γέφυρα της Κακιάς Σκάλας, μήκους 52 μέτρων. Η γέφυρα αυτή είχε τέσσερα τσιμεντένια μεσόβαθρα και ο σκοπός της κατασκευής της ήταν να αντικαταστήσει την παλαιότερη μεταλλική γέφυρα, η οποία είχε καταστραφεί από τους Γερμανούς κατά την αποχώρησή τους.

Τέσσερις μήνες μετά την έναρξη λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς - Κόρινθος διαπιστώθηκε από τους μετόχους της εταιρείας των Σ.Π.Α.Π., ότι δεν επαρκούσαν οι οικονομικοί πόροι για τη συνέχιση του σιδηροδρομικού κατασκευαστικού έργου, δηλαδή για την επέκτασή του μέχρι την Πάτρα. Προκειμένου, να αντιμετωπιστούν τα οικονομικά προβλήματα της εταιρείας, αρχικά μείωσαν το μετοχικό κεφάλαιό της από 46 σε 25,3 εκατομμύρια δραχμές, στη συνέχεια δε υποχρέωσαν τους εργολάβους κατασκευής να πληρωθούν με μετοχές (περισσότερες όμως από ότι στο παρελθόν), και τέλος εξέδωσαν και ομολογιακό δάνειο ύψους 286.000 αγγλικών λιρών.

Με τις παραπάνω ενέργειες προχώρησε γρηγορότερα η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Κόρινθος - Πάτρα. Ουσιαστικά, αυτή η σιδηροδρομική γραμμή ήταν μία διαδρομή κατά μήκος του Κορινθιακού Κόλπου. Κατασκευαστικές δυσκολίες δεν παρουσιάστηκαν, λόγω του ομαλού πεδινού εδάφους. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια των εργασιών υπήρχε το πλεονέκτημα της εύκολης και γρήγορης πρόσβασης στα εργοτάξια των σιδηροδρομικών υλικών, τα οποία μεταφέρονταν μέσω θαλάσσης με ρυμουλκά και μαούνες.

Η ολοκλήρωση της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής καθυστερούσε, εξαιτίας της αδυναμίας της εταιρείας των Σ.Π.Α.Π. να εξοφλήσει εγκαίρως το δάνειο που είχε πάρει αλλά και εξαιτίας αυξανόμενων οικονομικών απαιτήσεων. Προκειμένου να επισπεύσει την ολοκλήρωση της γραμμής, η εταιρεία πήρε ακόμη ένα δάνειο, ύψους 1.000.000 δραχμών.

Τελικά, το τμήμα Κόρινθος - Πάτρα¹⁵² παραδόθηκε το 1887, δηλαδή ένα χρόνο μετά απ' ότι όριζε η σύμβαση στις 19.4.1882, και το συνολικό μήκος του τμήματος ήταν 130

¹⁵²Οι σταθμοί ήταν οι εξής: Κόρινθος, Βραχάτι, Κιάτο, Ξυλόκαστρο, Δερβένι. Ακράτα, Διακοφτό, Αίγιο, Καμάρες, Ψαθόπυργος, Ρίο, Πάτρα. Οι στάσεις ήταν οι εξής: Περιγιάλι, Άσσοι, Κοκκώνι, Βέλλο, Διμηνιό, Μελίσσι, Συκιά, Καμάρι, Πιτσά, Λυκοποριά, Στόμιο, Λυγιά, Αιγείρα, Πλάτανος, Τράπεζα, Ζαχλωρίτικα, Τρυπιά, Ροδιά, Ελίκη, Ριζόμυλος, Τεμένη, Διγελιώτικα, Μουρλά, Σελιανίτικα, Λαμπίρι, Ερινέος, Παναγοπούλα, Ροδινή, Δρέπανο, Αγ. Βασίλειος (*Πατρών*), Βερναρδέικα και Μποζαϊτικά.

χιλιόμετρα, στο οποίο λειτουργούσαν δώδεκα σταθμοί και τριάντα δύο στάσεις. Το κτίριο του σταθμού της Πάτρας αρχικά δε βρισκόταν πολύ κοντά στο λιμάνι και γι' αυτό το λόγο η μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους από και προς τα ατμόπλοια γινόταν με ιππήλατες άμαξες.

Σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, το ελληνικό κράτος έδωσε άδεια στην εταιρεία των Σ.Π.Α.Π. να επεκτείνει τη σιδηροδρομική γραμμή προς την παραλία, με την προοπτική της συνένωσής της με το σιδηροδρομικό τμήμα Πάτρα - Πύργος που ήταν υπό κατασκευή.

5.1.3. Γραμμή Διακοφτό - Καλάβρυτα: ο «οδοντωτός»

Η ιστορία των οδοντωτών σιδηροδρομικών γραμμών ξεκινάει από το πρώτο μισό του 19^{ου} αιώνα. Πολλοί από τους πειραματικούς σιδηρόδρομους που κατασκευάστηκαν τότε ήταν οδοντωτοί.

Ο πρώτος οδοντωτός σιδηρόδρομος του κόσμου κατασκευάστηκε το 1866 από τον Marsh. Ήταν ο πρώτος ορεινός σιδηρόδρομος στην Αμερική που ανέβαινε στο όρος Washington¹⁵³. Τέσσερα χρόνια, αργότερα, το 1870, κατασκευάστηκε ο πρώτος οδοντωτός σιδηρόδρομος της Ευρώπης, στην Ελβετία από το Rigggenbach. Από εκείνη την περίοδο και μετά η διάδοση των οδοντωτών γραμμών γίνεται πολύ γρήγορα. Ο βασικότερος λόγος κατασκευής τους ήταν η αδυναμία των τότε ατμαμαξών να έλκουν μεγάλα φορτία σε κλίση μεγαλύτερη των 4,5%.

Κατά τη διάρκεια της κατασκευής και της ανάπτυξης των οδοντωτών σιδηροδρόμων, χρησιμοποιήθηκαν τέσσερα συστήματα. Το πρώτο σύστημα ήταν η «κρεμαγιέρα¹⁵⁴» Rigggenbach, η οποία μπορούσε να αντέξει σε μεγάλες δυνάμεις και δεν υπόκειντο σε ουσιαστική φθορά. Το δεύτερο σύστημα που χρησιμοποιήθηκε ήταν η «κρεμαγιέρα» Abt, το τρίτο σύστημα ήταν η «κρεμαγιέρα» Strub, το οποίο είναι και το πιο πρόσφατο. Και τα τρία παραπάνω συστήματα χρησιμοποιήθηκαν για κλίσεις μέχρι 25%. Το τέταρτο σύστημα χρησιμοποιήθηκε μόνο για μία φορά, για κλίση 48%, και ονομαζόταν «κρεμαγιέρα» Locher.

Ο οδοντωτός σιδηρόδρομος λειτούργησε με όλα τα είδη ενέργειας έλξης, ατμό, ντίζελ και ηλεκτρισμό. Ανεξάρτητα με την πηγή ενέργειας της ελκτικής δύναμης, οι οδοντωτοί σιδηρόδρομοι κατατάσσονταν σε δύο κατηγορίες δικτύων: Στα αμιγή δίκτυα

¹⁵³ Σιδηροτροχιά, έκτατο αφιερωματικό τεύχος ΣΦΣ, (1), (1995), σ. 9.

¹⁵⁴ Μηχανισμός συστήματος διεύθυνσης, αποτελούμενος από ένα γρανάζι που συνεργάζεται με οδοντωτή ράβδο, η οποία έχει τη δυνατότητα να μετακινείται δεξιά-αριστερά. Η κίνηση αυτή μεταδίδεται στη συνέχεια στους τροχούς.

και στα μικτά δίκτυα. Στην πρώτη κατηγορία ανήκαν όλες οι γραμμές που παρουσίαζαν πολύ μεγάλες κατά μήκος κλίσεις, από 8% έως 48%. Τα δίκτυα αυτά ήταν μικρού μήκους και συνέδεαν μία πεδινή περιοχή με ένα ορεινό τουριστικό κέντρο. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκαν οι τουριστικές, αστικές και διεθνείς σιδηροδρομικές γραμμές. Στην περίπτωση αυτή, γινόταν συνδυασμός κίνησης συμβατικών και οδοντωτών κινητήριων τροχών των οχημάτων.

Η χρησιμοποίηση σιδηροδρομικών δικτύων που λειτουργούσαν με την τεχνική της οδοντωτής ράβδου παρουσίαζε σοβαρά πλεονεκτήματα, αλλά και μειονεκτήματα. Ένα από τα βασικότερα πλεονεκτήματα ήταν η δυνατότητα λειτουργίας των τραίνων, ανεξαρτήτως κλιματολογικών συνθηκών. Ένα ακόμη πλεονέκτημα ήταν η δυνατότητα χρησιμοποίησης των οδοντωτών σιδηροδρόμων σε εδάφη με μεταβαλλόμενη κατά μήκος κλίση. Όμως, η χρησιμοποίηση οδοντωτού δικτύου παρουσίαζε και κάποια βασικά μειονεκτήματα, όπως οι μικρές ταχύτητες των συρμών, το υψηλό κόστος του τροχαίου υλικού, λόγω του ειδικού εξοπλισμού «κρεμαγιέρας», και τέλος η απαίτηση επάνδρωσης του δικτύου με ειδικευμένο και αξιόπιστο προσωπικό.

Οι περισσότεροι οδοντωτοί σιδηρόδρομοι, μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, λόγω της ανάπτυξης της τεχνολογίας, καταργήθηκαν. Κάποιοι άλλοι έγιναν τουριστικά αξιοθέατα, όπως ο οδοντωτός Pilatusbahn της Ελβετίας και ο οδοντωτός Διακοφτό - Καλάβρυτα της Ελλάδας.

Ο οδοντωτός Διακοφτό - Καλάβρυτα συγκαταλέγεται στα έξι πιο διάσημα σιδηροδρομικά δίκτυα σε παγκόσμιο επίπεδο.

5.1.4. Οι συμβάσεις κατασκευής της γραμμής του οδοντωτού

Παρά το γεγονός ότι η γραμμή Διακοφτό¹⁵⁵ - Καλάβρυτα αποτελούσε εξαρχής τμήμα του δικτύου των Σ.Π.Α.Π., η κατασκευή της ήταν πολύ διαφορετική και παρουσίαζε πολλές ιδιαιτερότητες.

Ο Αλέξανδρος Φωτήλας (βουλευτής Καλαβρύτων) το 1889 ανέφερε, στον τότε Πρωθυπουργό της Ελλάδας, Χαρίλαο Τρικούπη, τη σπουδαιότητα δημιουργίας τοπικού σιδηροδρόμου κατά μήκος της εντυπωσιακής χαράδρας (*φαράγγι*) του Βουραϊκού ποταμού. Ο Χ. Τρικούπης πείστηκε και αποφάσισε την κατασκευή του οδοντωτού σιδηροδρόμου, συνολικού μήκους 22.600 μέτρων. Στις 10 Μαρτίου του 1889, υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του ελληνικού κράτους και της εταιρείας των Σ.Π.Α.Π., από την πλευρά του κράτους υπέγραψαν ο Πρωθυπουργός Χ. Τρικούπης, ο Υπουργός Εσωτερικών Στέφανος Δραγούμης και ο Υπουργός Δικαιοσύνης Δημήτριος

¹⁵⁵Το Διακοφτό, το 1889, λεγόταν Διακοπτόν.

Ρουπλιώτης, από την πλευρά της εταιρείας των Σ.Π.Α.Π. υπέγραψε ο Πρόεδρος της εταιρείας Α. Σιμόπουλος.

Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή, το κράτος θα αναλάμβανε με δικές του δαπάνες την κατασκευή της γραμμής Διακοφτό - Καλάβρυτα, καθώς επίσης και την υποχρέωση να την παραδώσει στην εταιρεία των Σ.Π.Α.Π., έτοιμη προς εκμετάλλευση. Επίσης, προέβλεπε την προμήθεια τριών ατμομηχανών, έξι βαγονιών πρώτης και δεύτερης θέσης, δέκα φορτηγών βαγονιών, την κατασκευή σταθμού στα Καλάβρυτα, στάση στη Ζαχλωρού και επισκευαστικό εργοστάσιο με αποθήκες στο Διακοφτό. Ακόμη, προέβλεπε την εγκατάσταση τηλεγραφικής και τηλεφωνικής γραμμής, τη φορολογική απαλλαγή της εταιρείας των Σ.Π.Α.Π., την ετήσια αποζημίωση της εταιρείας με 2.500 δραχμές ανά χιλιόμετρο και, τέλος, τη δέσμευση της εταιρείας για πραγματοποίηση δύο δρομολογίων την ημέρα.

Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε στις 7.4.1889 με το νόμο ΑΨΝΓ'.

Η μελέτη κατασκευής της γραμμής του οδοντωτού σιδηροδρόμου ανατέθηκε σε Γάλλους μηχανικούς. Σύμφωνα με την έκθεσή τους, ανέφεραν ότι το κόστος κατασκευής¹⁵⁶ θα έφτανε το 1.000.000 δραχμές, ενώ για τον αμαξιτό δρόμο θα ξεπερνούσε το 1.100.000 δραχμές.

Η υλοποίηση του έργου κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Διακοφτό - Καλάβρυτα ανατέθηκε στο Γάλλο εργολάβο Ατόν, με δεκάμηνη προθεσμία ολοκλήρωσης της κατασκευής. Οι Σ.Π.Α.Π. βοήθησαν τον εργολάβο, έχοντας άμεσο συμφέρον, μεταφέροντας ακόμη για λογαριασμό του μέχρι το Διακοφτό σιδηροδρομικά ή άλλα υλικά.

Στην αρχή οι κατασκευαστικές εργασίες προχωρούσαν κανονικά. Ο Πρωθυπουργός Χαρίλαος Τρικούπης, ενθαρρυσμένος από τις εργασίες, αποφάσισε να επεκτείνει τη σιδηροδρομική γραμμή από τα Καλάβρυτα μέχρι την Τρίπολη. Στις 30.5.1890 δημοσιεύτηκε ο νόμος ΑΩΜ', με τον οποίο εγκρινόταν η επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής και μάλιστα καθοριζόταν και η διαδρομή της, ξεκινώντας από το χάνι Κερτέζη, θα συνέχιζε στο Καστέλι, στα Μαζείκα, στη Φίλια, στο χάνι Δάρα, στο Λεβίδι και θα κατέληγε στην αρχαία Μαντινεία.

Όμως, μετά τα πρώτα χιλιόμετρα κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής προς τα Καλάβρυτα, άρχισαν οι καθυστερήσεις στα έργα, λόγω της ύπαρξης δύσβατου εδάφους. Το κόστος κατασκευής ύψους 1.000.000 δραχμών είχε δαπανηθεί όλο και ο αρχικός εργολάβος Ατόν, αδυνατώντας να προχωρήσει το έργο, παραιτήθηκε.

¹⁵⁶Σ. Νικολόπουλος, «Ο Ελληνικός Οδοντωτός Σιδηρόδρομος Διακοφτού-Καλαβρύτων», (1), εκδόσεις IRON, (2003), σ. 23.

Πολλοί διαφορετικοί εργολάβοι τον διαδέχθηκαν και το Διοικητικό Συμβούλιο των Σ.Π.Α.Π., φοβούμενο για την αρτιότητα του έργου, όρισε δικούς του μηχανικούς. Το προβλεπόμενο κόστος κατασκευής από 1.000.000 δραχμές αυξήθηκε στα 3.500.000 δραχμές. Η προθεσμία παράδοσης του έργου από δέκα μήνες αυξανόταν στα πέντε χρόνια.

Στα μέσα του 1894 η ελληνική Κυβέρνηση κάλεσε το Διοικητικό Συμβούλιο των Σ.Π.Α.Π. να παραλάβει τη σιδηροδρομική γραμμή Διακοφτό - Καλάβρυτα. Ωστόσο, η εταιρεία των Σ.Π.Α.Π. αρνήθηκε να το παραλάβει, θεωρώντας ότι τα τεχνικά έργα ήταν ελλιπή, καθώς επίσης ότι η συντήρηση του δικτύου θα ήταν πολυδάπανη και επιπλέον η τιμολόγηση των εισιτηρίων, που όριζε η σύμβαση στις 10.3.1889, ήταν ασύμφορη για την εταιρεία. Η ελληνική Κυβέρνηση αποδέχθηκε όλα τα παραπάνω τα οποία επεσήμανε η εταιρεία και υπέγραψε καινούργια σύμβαση στις 19 Δεκεμβρίου του 1894, στην οποία υπήρχαν οικονομικές βελτιώσεις για την εταιρεία Σ.Π.Α.Π. Όμως, η σύμβαση αυτή δεν εγκρίθηκε, με αποτέλεσμα να προκύψει νέα καθυστέρηση στην παράδοση της σιδηροδρομικής γραμμής Διακοφτό - Καλάβρυτα.

Στις 4 Ιουλίου του 1895 υπογράφηκε μία ακόμη σύμβαση μεταξύ του ελληνικού κράτους και της εταιρείας των Σ.Π.Α.Π., η οποία κυρώθηκε στις 7.8.1895 με το νόμο ΒΤΜΑ'. Σύμφωνα με τη νέα σύμβαση υπήρχε ο όρος ότι η Κυβέρνηση θα αναλάμβανε τη χρηματοδότηση για την κατασκευή από τους Σ.Π.Α.Π. μίας θολωτής στοάς μήκους 82 μέτρων. Επιπλέον, οι Σ.Π.Α.Π. θα αποκτούσαν το δικαίωμα εκμετάλλευσης των υδάτων του Βουραϊκού ποταμού για τα επόμενα πενήντα χρόνια.

Τελικά, η σιδηροδρομική γραμμή Διακοφτό - Καλάβρυτα παραλήφθηκε από τους Σ.Π.Α.Π. το Σεπτέμβριο του 1895.

Στις 10 Μαρτίου του 1896 ο οδοντωτός σιδηρόδρομος έκανε το πρώτο του δρομολόγιο.

5.1.5. Τα τεχνικά έργα και η λειτουργία της γραμμής

Η σιδηροδρομική γραμμή του οδοντωτού ήταν και συνεχίζει να είναι η στενότερη οδοντωτή γραμμή στον κόσμο, με πλάτος 75 εκατοστά. Είχε μικτή πρόσφυση στα τρία τμήματά της, συνολικού μήκους 3.400 μέτρων, κλίση μεγαλύτερη από 3,5% και διπλή οδόντωση τύπου Abt, στον άξονα της σιδηροδρομικής γραμμής. Στα υπόλοιπα τμήματα η σιδηροδρομική γραμμή ήταν απλής πρόσφυσης. Τα τεχνικά έργα της γραμμής ήταν πολλά. Διέθετε τοίχους αντιστήριξης, συνολικού μήκους 4.000 μέτρων, καθώς επίσης και λίθινες επενδύσεις επιχωματώσεων, συνολικού μήκους 500 μέτρων. Επιπλέον, διέθετε έξι σήραγγες συνολικού μήκους 200 μέτρων και σαράντα εννέα γέφυρες: Από αυτές τις τελευταίες, οι εικοσιπέντε ήταν μεταλλικές με άνοιγμα από 10 έως 60,90

μέτρα, οι δεκαπέντε ήταν μεταλλικές με άνοιγμα από 3 έως 10 μέτρα και τέλος οι εννέα ήταν λίθινες θολωτές με τόξα, από 4 έως 10 μέτρα.

Ακόμη, η σιδηροδρομική γραμμή Διακοφτό - Καλάβρυτα διέθετε λαξευτές σήραγγες σε βράχο ανοικτές από τη μία πλευρά, λίθινους αγωγούς για τα νερά πάνω από τις γραμμές, αλλά και κομψά λίθινα κτίρια σταθμών και φυλακίων. Το κτίριο του μηχανοστασίου του οδοντωτού, αποτελούσε τυπικό δείγμα της σιδηροδρομικής αρχιτεκτονικής για τα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Οι πύλες εισόδου του ήταν δύο και ήταν αψιδωτές. Στο μηχανοστάσιο γίνονταν και συνεχίζουν μέχρι και σήμερα να γίνονται, οι απαραίτητες τεχνικές υποστηρίξεις και η τακτική συντήρηση του τροχαίου υλικού.

Ο πρώτος σταθμός του οδοντωτού ήταν το Κάτω Μετόχι, στο μέρος αυτό υπήρχε παρακαμπτήρια γραμμή, με σκοπό τη διασταύρωση των αντιθέτως ερχόμενων αμαξοστοιχιών. Η επόμενη στάση ήταν στο Άνω Μετόχι (*Τρικλιά*). Μετά από μια διαδρομή 12,6 χιλιομέτρων, το τραίνο του οδοντωτού σταματούσε στο σταθμό της Ζαχλωρούς, ο οποίος βρισκόταν σε υψόμετρο 650 μέτρων. Ο σταθμός της Ζαχλωρούς, στα πρώτα χρόνια λειτουργίας του τραίνου του οδοντωτού, διέθετε μικρή αποθήκη σιδηροδρομικού υλικού. Επόμενος σταθμός ήταν η Κερπινή. Το τέρμα της σιδηροδρομικής γραμμής βρισκόταν στα Καλάβρυτα. Στα Καλάβρυτα ο σταθμός που υπήρχε ήταν διώροφος και Α΄ τάξεως¹⁵⁷. Παρόλο που δεν ήταν μεγάλος, διέθετε όλα τα λειτουργικά στοιχεία: Αίθουσα αναμονής, εκδοτήριο εισιτηρίων, σταθμαρχείο και αποθήκη εμπορευμάτων.

Η λειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής του οδοντωτού συνεχίζεται, όπως έχουμε ήδη προαναφέρει, από την εποχή της κατασκευής της έως και σήμερα.

Για ολόκληρες δεκαετίες ο οδοντωτός αποτελούσε το μοναδικό μηχανοκίνητο μέσο που εξυπηρετούσε τις μεταφορικές ανάγκες των περιοχών από το Διακοφτό έως τα Καλάβρυτα. Αρχικά, εκτελούνταν δύο δρομολόγια την ημέρα από κάθε κατεύθυνση, με διάρκεια διαδρομής 2 ώρες και 20 λεπτά. Το τραίνο ξεκινούσε από το Διακοφτό, έκανε στάση στο Κάτω Μετόχι, στο Άνω Μετόχι (*Τρικλιά*), στο Μέγα Σπήλαιο (*Ζαχλωρού*), στην Κερπινή και τερμάτιζε στα Καλάβρυτα. Μετά από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας και όταν άρχισαν να χρησιμοποιούνται οι αυτοκινητάμαξες, αυξήθηκαν τα καθημερινά δρομολόγια.

Σήμερα, τα δρομολόγια εκτελούνται αποκλειστικά για τουριστικούς λόγους, με διάρκεια διαδρομής περίπου 85 λεπτά.

¹⁵⁷ Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμων, «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι, η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα», εκδόσεις Μίλητος, (1997), σ. 223.

5.1.6. Η σχέση του οδοντωτού με τον τουρισμό

Ο οδοντωτός σιδηρόδρομος Διακοφτό - Καλάβρυτα και η διαδρομή του πλάι από το φαράγγι του Βουραϊκού ποταμού, αποτελούν ένα από τα ωραιότερα αξιοθέατα της Ελλάδας και η φήμη του είναι γνωστή σε διεθνές επίπεδο. Μάλιστα, ο ξένος τύπος έχει χαρακτηρίσει τον οδοντωτό σιδηρόδρομο έναν από τους πιο άξιους θαυμασμού, όχι μόνο στα Βαλκάνια, άλλα και σε ολόκληρη την Ευρώπη.

Ο οδοντωτός είναι το μοναδικό μέσο προβολής της ορεινής περιοχής των Καλαβρύτων και επιπλέον είναι πόλος έλξης τουριστών και εκδρομέων. Αποτελεί τον πιο ασφαλή και οικολογικό τρόπο μεταφοράς. Είναι αξιοσημείωτο ότι σε όλα τα χρόνια λειτουργίας του δεν έχει γίνει ούτε ένα ατύχημα.

Παρόλα όμως τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζει ο οδοντωτός σιδηρόδρομος, δεν αξιοποιείται με επάρκεια -κυρίως τουριστικά- όσο θα έπρεπε.

Το 1995 τα εισιτήρια του οδοντωτού ήταν 172.470¹⁵⁸ και η μέση πληρότητα του τραίνου 46%. Από το σύνολο των εισιτηρίων, τα 163.969 (95,10%) ήταν εισιτήρια για τα δώδεκα τακτικά δρομολόγια και τα υπόλοιπα 8.501 για τα εκατόν είκοσι πέντε έκτακτα δρομολόγια που έγιναν. Το 87,45% των επιβατών ταξίδεψε στη Β θέση, το 9,62% στην Α θέση και το 2,93% όρθιοι. Οι καλοκαιρινοί μήνες, τα Χριστούγεννα και το Πάσχα είναι περίοδοι όπου εμφανίζεται η μεγαλύτερη μέση κίνηση στο τρένο. Μήνες με χαμηλή κίνηση είναι ο Νοέμβριος, ο Δεκέμβριος και ο Φεβρουάριος. Οι πληρότητες του τραίνου κυμάνθηκαν από 11% μέχρι και 80% για τα κανονικά δρομολόγια, ενώ για τα έκτακτα υπερέβησαν το 100%. Η μέγιστη πληρότητα παρουσιάστηκε στο δρομολόγιο Διακοφτό - Καλάβρυτα και η ελάχιστη στο δρομολόγιο Καλάβρυτα - Διακοφτό. Η πληρότητα της Β θέσης έφθασε μέχρι και 94%, ενώ της Α θέσης δεν υπερέβη το 34%.

Επιβαλλόταν η εφαρμογή ενός αναπτυξιακού προγράμματος¹⁵⁹, με σκοπό την αναβάθμιση του οδοντωτού και των αξιοθέατων της περιοχής, το οποίο θα απέφερε περισσότερα οικονομικά οφέλη στις περιοχές από όπου διέρχεται, από το Διακοφτό μέχρι τα Καλάβρυτα.

Αρχικά προτάθηκε να αυξηθούν τα δρομολόγια, κυρίως σε μέρες και περιόδους αιχμής. Έκτακτες ή εκδρομικές άμαξες να δρομολογούνται ανάλογα με τις ανάγκες και την ζήτηση. Επίσης, σε όλα τα επιβατικά οχήματα θα έπρεπε να εγκατασταθεί μεγαφωνικό

¹⁵⁸Σύγχρονες σιδηροδρομικές μεταφορές: Πεδίο συνεργασίας δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, (1999), σσ. 170-171.

¹⁵⁹ Το συγκεκριμένο αναπτυξιακό πρόγραμμα έχει προταθεί από τα μέλη του Σ.Φ.Σ. «Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου», Βλ. Σιδηροτροχιά (1995), σσ. 42-47.

σύστημα, μέσω του οποίου να μεταδίδεται μαγνητοφωνημένη ή ζωντανή ξενάγηση στη διαδρομή. Επιπλέον, προτάθηκε η κράτηση των θέσεων να μπορεί να γίνεται ηλεκτρονικά και η τιμή του εισιτηρίου να διαφοροποιείται ανάλογα με την κατάσταση. Αν δηλαδή ο επιβάτης είναι από τις περιοχές που περνάει το τραίνο, πρέπει να πληρώνει πιο φθηνό εισιτήριο από τους τουρίστες επιβάτες. Τέλος, πολύ σημαντική θεωρήθηκε η επίτευξη της άμεσης σιδηροδρομικής σύνδεσης του χιονοδρομικού κέντρου του Χελμού, με την επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής του οδοντωτού.

Ήδη από το 1995, ο Οργανισμός Συγκοινωνιών Ελλάδας (Ο.Σ.Ε.) προέκρινε την επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής μέχρι το χιονοδρομικό κέντρο, μέσω της Αγίας Λαύρας.

Το Μάρτιο του 2007 άρχισαν τα έργα ανακαίνισης του σιδηροδρόμου Διακοφτό - Καλάβρυτα. Στις 13 Νοεμβρίου του 2008 ξεκίνησε να λειτουργεί ξανά το τραίνο, χωρίς όμως να έχει γίνει η επέκταση της γραμμής μέχρι το χιονοδρομικό. Το τροχαίο υλικό αυξήθηκε με την αγορά τριών καινούργιων υπερσύγχρονων βαγονιών. Βέβαια, μέχρι και σήμερα συνεχίζουν να λειτουργούν τα δύο μικρά βαγόνια που προϋπήρχαν καθώς και η ντιζελοηλεκτρική μηχανή.

Ο οδοντωτός αποτελεί τη βασική ελπίδα για βιώσιμη, ήπια οικοτουριστική ανάπτυξη και οικονομική ανασυγκρότηση της περιοχής.

Ανάλογοι, παραδοσιακής αξίας, μουσειακοί και τουριστικοί σιδηρόδρομοι στη Βρετανία, αξιοποιούνται σωστά και μάλιστα καλύπτουν μεγάλο μέρος του τουρισμού της. Ο αριθμός των επιβατών που εξυπηρετούν οι σιδηρόδρομοι αυτοί, είναι περίπου 65.000.000 επιβάτες το χρόνο.

Ο αρμόδιος φορέας που ασχολείται με τον οδοντωτό, έχοντας ως οδηγό του κυρίως το πώς ενεργεί η Βρετανία¹⁶⁰ σε ανάλογους τουριστικούς σιδηροδρόμους, θα πρέπει να δημιουργήσει μία ακόμη πιο θετική και εμπορική εικόνα του σιδηροδρομικού δικτύου Διακοφτό - Καλάβρυτα στη νευραλγική τουριστική αγορά, με την επέκτασή του μέχρι το χιονοδρομικό κέντρο. Υπολογίζεται ότι τα εισιτήρια που θα κόβονται μόνον από τους επισκέπτες του χιονοδρομικού κέντρου θα είναι 300.000 έως 350.000 και συνολικά θα φθάνουν τις 500.000 έως 550.000 εισιτήρια ετησίως.

5.1.7. Κατασκευή του τμήματος Κόρινθος - Άργος - Ναύπλιο

Μετά την πραγμάτευση για τον οδοντωτό και την κατασκευή του, συνεχίζουμε τη συζήτησή μας για τους σιδηροδρόμους της Πελοποννήσου αναφερόμενοι στην

¹⁶⁰ Σιδηροτροχιά, έκτατο αφιερωματικό τεύχος ΣΦΣ, (1995), σ. 47.

κατασκευή του τμήματος Κόρινθος - Άργος - Ναύπλιο. Στις 19 Απριλίου του 1882, όπως έχουμε ήδη προαναφέρει, υπογράφηκε η σύμβαση κατασκευής του πελοποννησιακού δικτύου. Σε αυτήν τη σύμβαση γινόταν αναφορά για την κατασκευή της δεύτερης σιδηροδρομικής γραμμής της Πελοποννήσου, η οποία ξεκινώντας από την Κόρινθο θα διέσχιζε το νομό Αργολίδας και θα κατέληγε στο Άργος και στο Ναύπλιο.

Αμέσως μετά την υπογραφή της σύμβασης δημιουργήθηκε μία φανατική διαμάχη μεταξύ των κατοίκων της πόλης του Άργους και των κατοίκων της πόλης του Ναυπλίου, σχετικά με το ποια πόλη είχε τα περισσότερα πλεονεκτήματα, προκειμένου να περάσει από αυτήν η σιδηροδρομική γραμμή.

Οι κάτοικοι του Άργους θεωρούσαν ότι εάν περνούσε η σιδηροδρομική γραμμή πρώτα από την πόλη τους και μετά συνέχιζε στους Μύλους Ναυπλίου, θα ήταν μικρότερη η διαδρομή και κατά συνέπεια πολύ μικρότερο το κόστος κατασκευής.

Οι κάτοικοι του Ναυπλίου θεωρούσαν ότι εάν περνούσε η σιδηροδρομική γραμμή πρώτα από την πόλη τους, θα εξυπηρετούσε περισσότερα χωριά και θα ήταν πολύ πιο οικονομικό το κόστος κατασκευής. Επιπλέον, ισχυρίζονταν πως η πόλη του Ναυπλίου είχε μεγαλύτερη εμπορευματική κίνηση σε σχέση με την πόλη του Άργους, λόγω του λιμανιού, στο οποίο συνέρρεαν πολλοί κάτοικοι από το εσωτερικό της Πελοποννήσου, και λόγω των παραλιών που διέθετε, οι οποίες κατά τη θερινή περίοδο συγκέντρωναν πολύ κόσμο.

Τελικά, η ελληνική Κυβέρνηση αποφάσισε ότι η σιδηροδρομική γραμμή θα περνούσε πρώτα από το Άργος και μετά από την πόλη του Ναυπλίου. Με τη λήψη της απόφασης αυτής αναμενόμενη ήταν η αντίδραση των κατοίκων του Ναυπλίου, οι οποίοι δε δίστασαν να κατηγορήσουν τους κατοίκους του Άργους ότι διέθεταν γνωριμίες και είχαν προσβάσεις στην ελληνική Κυβέρνηση.

Οι κατασκευαστικές εργασίες του σιδηροδρομικού τμήματος Κόρινθος - Άργος - Ναύπλιο ξεκίνησαν τον Ιούνιο του 1884, δύο χρόνια μετά την υπογραφή της σύμβασης. Στην Κόρινθο άρχισε να κατασκευάζεται η διακλάδωση προς νότο, ενώ στο Άργος και στο Ναύπλιο έγινε αρχικά μόνο η επιλογή του μέρους, στο οποίο θα κατασκευάζονταν οι σταθμοί.

Αρχικά, εγκαταστάθηκε μία πρόχειρη σιδηροδρομική γραμμή, προκειμένου να επιτευχθεί η μεταφορά των υλικών κατασκευής του σιδηροδρομικού τμήματος Κόρινθος - Άργος - Ναύπλιο.

Το Μάιο του 1885 οι κατασκευαστικές εργασίες είχαν προχωρήσει πάρα πολύ, είχε ολοκληρωθεί η γραμμή από το Ναύπλιο προς το Άργος και είχε τοποθετηθεί η σιδερένια γέφυρα στον ποταμό Ξηριά, λίγο πιο έξω από το Άργος.

Στις 13 Δεκεμβρίου του 1885 εκτελέστηκε το πρώτο ανεπίσημο δρομολόγιο του σιδηροδρόμου, το οποίο πραγματοποίησε τη διαδρομή Κόρινθος - Άργος - Ναύπλιο. Οι επιβάτες του τραίνου ήταν μόνο επίσημα πρόσωπα, τα οποία είτε ήταν τοπικοί βουλευτές, είτε αξιωματούχοι, είτε ανώτατα στελέχη της κατασκευαστικής εταιρείας. Επίσημα η σιδηροδρομική γραμμή άργησε αρκετούς μήνες να παραδοθεί, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών και λόγω ισχυρών βροχοπτώσεων.

Τα επίσημα εγκαίνια του σιδηροδρομικού τμήματος της Αργολίδας, τα οποία συνέπεσαν με την εθνική εορτή, έγιναν στις 25 Μαρτίου του 1886. Πλήθος επισήμων παρευρέθηκε στην εκδήλωση, όπως ο Πρωθυπουργός της Ελλάδας και η βασιλική οικογένεια.

Λίγο αργότερα, στις 11 Απριλίου του 1886, η επιτροπή του Υπουργείου Εσωτερικών παρέλαβε το σιδηροδρομικό τμήμα της Αργολίδας, συνολικού μήκους 74 χιλιομέτρων (η σιδηροδρομική γραμμή από την Κόρινθο έως τους Μύλους Ναυπλίου είχε μήκος 63 χιλιόμετρα και η διακλάδωση από το Άργος έως το Ναύπλιο είχε μήκος 11 χιλιόμετρα).

Συνολικά στο σιδηροδρομικό τμήμα Κόρινθος - Άργος - Ναύπλιο υπήρχαν πέντε γέφυρες ανοίγματος πάνω από 5 μέτρα.

Τα τακτικά δρομολόγια από την Αθήνα και την Κόρινθο άρχισαν στις 16 Απριλίου του 1886, ενώ τα τοπικά δρομολόγια από το Άργος προς το Ναύπλιο ξεκίνησαν τρεις μέρες αργότερα. Η πρώτη ατμομηχανή που έκανε τη συγκεκριμένη διαδρομή είχε το όνομα «Άργος». Στις 4 Αυγούστου του 1886 λειτούργησε και το σιδηροδρομικό τμήμα από το Άργος προς τους Μύλους Ναυπλίου. Τέλος, τα τοπικά δρομολόγια από το Άργος προς το Ναύπλιο αρχικά ήταν πέντε την ημέρα και αργότερα αυξήθηκαν σε έξι έως επτά.

Το σιδηροδρομικό τμήμα από την Κόρινθο μέχρι τους Μύλους Ναυπλίου είχε έξι σταθμούς και έξι στάσεις. Το τρένο ξεκινούσε από την Κόρινθο, στην οποία βρισκόταν και ο κεντρικός σταθμός, συνέχιζε στα Εξαμίλια (στάση), στα Αθήκια (στάση), στο Χιλιόμοδι (σταθμός), στον Αγ. Βασίλειο Νεμέας (σταθμός), στη Νεμέα (σταθμός), στα Φύχτια (στάση), στις Μυκήνες (στάση), στο Κουτσοπόδι (στάση), στο Άργος (σταθμός), στο Κεφαλάρι (στάση) και τερμάτιζε στο σταθμό των Μύλων Ναυπλίου.

Η σιδηροδρομική διακλάδωση από το Άργος έως το Ναύπλιο είχε δύο σταθμούς και δύο στάσεις. Ξεκινούσε από το Άργος (σταθμός) συνέχιζε στη Δαλαμανάρα (στάση), στην Τίρυνθα (στάση) και τερμάτιζε στο σταθμό του Ναυπλίου.

Τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του σιδηροδρομικού τμήματος Κόρινθος - Ναύπλιο, η διαδρομή γινόταν σε επτά ώρες, με μεγάλης διάρκειας σταθμεύσεις. Αργότερα, ο χρόνος διαδρομής που έκανε το τρένο μειώθηκε στις πέντε ώρες, φθάνοντας ακόμη και τις τρεις. Από τον Πειραιά για την Κόρινθο και αντίστροφα πραγματοποιούνταν δύο δρομολόγια την ημέρα και άλλα δύο από τον Πειραιά για το Άργος.

5.1.8. Κατασκευή των τμημάτων: Πύργος - Κατάκωλο και Πάτρα - Πύργος - Ολυμπία

5.1.8. α. Το τμήμα Πύργος - Κατάκωλο

Το 1878 κρίθηκε σκόπιμο να κατασκευαστεί η σιδηροδρομική γραμμή Πύργος - Κατάκωλο. Ο κυριότερος λόγος ήταν το γεγονός ότι ο Πύργος αποτελούσε σημαντικό γεωργικό και εμποροβιομηχανικό κέντρο του νομού Ηλείας, και -επομένως- έπρεπε να διευκολυνθούν οι εξαγωγές των γεωργικών προϊόντων και ιδιαιτέρως της σταφίδας. Μέσω του σιδηροδρόμου θα μεταφέρονταν τα γεωργικά προϊόντα στο λιμάνι του Κατάκωλου και στη συνέχεια θα φορτώνονταν στα πλοία με προορισμό άλλα λιμάνια της χώρας και του εξωτερικού.

Στις 13 Μαρτίου του 1881 ψηφίστηκε ο νόμος ΠΘ΄, με τον οποίο το ελληνικό κράτος έδινε την άδεια στο Δήμο Λετρινών του Πύργου να διεξάγει διαγωνισμό για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Πύργος - Κατάκωλο, με δικαίωμα εκμετάλλευσης τα εξήντα χρόνια. Ο νόμος ΠΘ΄ όριζε ότι το κόστος κατασκευής θα ήταν 80.000 δραχμές ανά χιλιόμετρο, επιπλέον όριζε ότι ο Δήμος Λετρινών θα αναλάμβανε τη διαδικασία και το κόστος των απαλλοτριώσεων, καθώς επίσης έδινε στο Δήμο Λετρινών το δικαίωμα συμμετοχής στα ετήσια κέρδη με ένα ποσοστό της τάξης 6%.

Τον Οκτώβριο του 1881 διενεργήθηκε ο διαγωνισμός και κατοχυρώθηκε στη Γενική Πιστωτική Τράπεζα. Οι κατασκευαστικές εργασίες ξεκίνησαν αμέσως και το Νοέμβριο του 1882 είχαν ολοκληρωθεί. Το 1882 η γερμανική εταιρεία Krauss προμήθευσε το σιδηρόδρομο Πύργος - Κατάκωλο με τρεις ατμάμαξες, οι οποίες έφεραν τα ονόματα «Πύργος», «Ηλεία» και «Ερμής». Αρχικά, γίνονταν μόνο δοκιμαστικά δρομολόγια και τελικά το Φεβρουάριο του 1883 ξεκίνησε η κανονική λειτουργία του σιδηροδρομικού τμήματος Πύργος - Κατάκωλο.

Την 1^η Ιουνίου του 1883 ιδρύθηκε η εταιρεία «Σιδηρόδρομος Πύργου - Κατάκωλου» (Σ.Π.Κ.), με σκοπό την εμπορική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου. Η εταιρεία αυτή ήταν ανεξάρτητη από τους Σ.Π.Α.Π. Η Γενική Πιστωτική Τράπεζα παραχώρησε στην εταιρεία Σ.Π.Κ. όλα τα δικαιώματά της. Το μετοχικό κεφάλαιο της νέας εταιρείας ήταν 1.450.000 δραχμές. Μέτοχοι της εταιρείας ήταν πολλοί Έλληνες κεφαλαιούχοι, κτηματίες, τραπεζίτες, αλλά και η Γενική Πιστωτική Τράπεζα.

Το 1890 η εταιρεία Σ.Π.Κ. εξαγοράστηκε από την εταιρεία «Σιδηροδρόμων Μεσημβρινής Ελλάδος», γνωστότερη ως «Σιδηρόδρομος Μύλων - Καλαμών». Όμως, η τελευταία ανέστειλε τη λειτουργία της, με αποτέλεσμα το σιδηροδρομικό δίκτυο Πύργος - Κατάκωλο να μη μπορεί να συνδεθεί με το δίκτυο των Σ.Π.Α.Π.

Η εμπορική κίνηση του Σ.Π.Κ. από το 1892 άρχισε να περιορίζετε σε μεγάλο βαθμό, λόγω πολλών παραγόντων, όπως της σταφιδικής κρίσης του 1892 καθώς επίσης και της νομοθεσίας του 1896 για το «*παρακράτημα*» της σταφίδας.

Η σιδηροδρομική γραμμή Πύργος - Κατάκωλο είχε μήκος 13 χιλιομέτρων και ήταν μετρικού πλάτους. Δεν περιελάμβανε ιδιαίτερα τεχνικά έργα, λόγω του επίπεδου και ομαλού εδάφους που διέσχιζε. Στον Πύργο¹⁶¹ υπήρχε σταθμός ανεξάρτητος από το σταθμό των Σ.Π.Α.Π., ο οποίος συστεγαζόταν με τις εργοστασιακές και μηχανοστασιακές εγκαταστάσεις του δικτύου των Σ.Π.Α.Π. Στο Κατάκωλο υπήρχε ένας σταθμός πολύ πιο μικρός από το σταθμό του Πύργου.

Η συγκεκριμένη σιδηροδρομική γραμμή διέσχιζε τις δύο πόλεις (Πύργος, Κατάκωλο) ως τροχιόδρομος και για αυτόν το λόγο το τροχαίο υλικό της και συγκεκριμένα οι ατμάμαξες ήταν τροchioδρομικού τύπου, με καλύμματα στα πλάγια, προκειμένου να προστατεύονταν τα φορεία και οι τροχοί. Το 1922 και το 1931 παραλήφθηκαν δύο ακόμη ατμομηχανές με τα ονόματα «*Αλφειός*» και «*Ολυμπία*».

Πριν το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο γίνονταν τέσσερα δρομολόγια την ημέρα. Ο σιδηρόδρομος ξεκινούσε από τον Πύργο, έκανε στάση στον Αγ. Ιωάννη και στα Γρανιτσέικα και τερμάτιζε στο Κατάκωλο. Το 1951 ο Σ.Π.Κ. εντάχθηκε στους Σ.Π.Α.Π. Από το 1951¹⁶² και μετά οι ατμάμαξες του Σ.Π.Κ. αντικαταστήθηκαν από ατμάμαξες των Σ.Π.Α.Π. Στα μέσα της δεκαετίας του 1960 στη σιδηροδρομική γραμμή Πύργος - Κατάκωλο τέθηκαν σε κυκλοφορία μονές αυτοκινητάμαξες Verdingen-MAN και διπλές αυτοκινητάμαξες Linke Hoffmann-MAN.

Τη δεκαετία του 1980 οι παλιές αυτοκινητάμαξες MAN αντικαταστήθηκαν από συρμούς, οι οποίοι έλκονταν είτε από ένα ρυμουλκούμενο όχημα αυτοκινητάμαξας Esslingen κατά τους χειμερινούς μήνες, είτε από μία επιβατάμαξα και μία σκευοφόρο κατά τους θερινούς μήνες.

Το τραίνο της σιδηροδρομικής γραμμής Πύργος - Κατάκωλο είχε αποκτήσει ψευδώνυμα από τους κατοίκους του Πύργου. Το αποκαλούσαν «*κωλοσούρη*» ή το «*τραίνο της αγάπης*». Είχε συνδεθεί με την κοινωνία του Πύργου, συνόδευε τους κατοίκους σε όλες τους τις εξορμήσεις για αναψυχή. Ακόμη, και σήμερα το τραίνο εξυπηρετεί τους λούόμενους με πέντε δρομολόγια την ημέρα κατά τη θερινή περίοδο και με ένα δρομολόγιο κατά τη χειμερινή περίοδο.

¹⁶¹Ο σταθμός αυτός καταργήθηκε το 1975.

¹⁶²Ετος ένταξης του Σ.Π.Κ. στους Σ.Π.Α.Π.

5.1.8. β. Το τμήμα Πάτρα - Πύργος - Ολυμπία

Στις 18 Αυγούστου του 1887 υπογράφηκε μία σύμβαση μεταξύ της εταιρείας των Σ.Π.Α.Π. και δύο άλλων εταιρειών, της εταιρείας Δημοσίων και Δημοτικών έργων και της εταιρείας Αεριόφωτος Πειραιώς. Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε στις 27.6.1887 με το νόμο ΑΦΛΑ΄. Με τη σύμβαση αυτή οι Σ.Π.Α.Π. παραχωρούσαν προσωρινά την κατασκευή της προέκτασης του σιδηροδρομικού δικτύου προς τον Πύργο στις δύο προαναφερθείσες εταιρείες. Ο λόγος που οδήγησε τους Σ.Π.Α.Π. σε αυτήν την ενέργεια ήταν η οικονομική τους δυσχέρεια και αδυναμία, η οποία είχε προκύψει από την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου από τον Πειραιά έως την Πάτρα. Ωστόσο, οι Πελοποννησιακοί Σιδηρόδρομοι, με τη σύμβαση αυτή διατηρούσαν το δικαίωμα να επανακτήσουν το προνόμιό τους για τέσσερα χρόνια, δίνοντας στους κατασκευαστές αποζημίωση 60.000 δραχμών ανά χιλιόμετρο της σιδηροδρομικής γραμμής.

Τελικά, η εταιρεία Δημοσίων και Δημοτικών έργων και η εταιρεία Αεριόφωτος Πειραιώς δε μπόρεσαν να εξασφαλίσουν τα αναγκαία κεφάλαια για την κατασκευή του σιδηροδρομικού τμήματος Πάτρα - Πύργος, με αποτέλεσμα να μην ολοκληρωθούν τα έργα. Αμέσως, η εταιρεία των Σ.Π.Α.Π. επανέκτησε το προνόμιο κατασκευής και εκμετάλλευσης του πελοποννησιακού δικτύου, δίνοντας αποζημίωση 2.600.000 δραχμές.

Πολύ γρήγορα ξεκίνησαν τα κατασκευαστικά έργα, με υπεύθυνο των τεχνικών έργων τον εργολάβο Cavallero και χωρίς να υπάρξουν ιδιαίτερες δυσκολίες. Η χάραξη της γραμμής Πάτρα - Πύργος έγινε σε πεδινό έδαφος.

Κάποιες καθυστερήσεις υπήρξαν στην κατασκευή της γέφυρας του ποταμού Πηνειού (στην Ηλεία) και στην κατασκευή του κτιρίου του σταθμού του Πύργου. Οι καθυστερήσεις αυτές οφείλονταν σε γραφειοκρατικές διαδικασίες του Υπουργείου ή ακόμη και σε μη έγκαιρη άφιξη των σιδηροδρομικών υλικών. Παρόλες τις καθυστερήσεις, όμως, η σιδηροδρομική γραμμή Πάτρα - Πύργος παραδόθηκε σταδιακά στην κυκλοφορία με τελευταίο της τμήμα αυτό από την Αμαλιάδα έως τον Πύργο.

Συγκεκριμένα, στις 15 Δεκεμβρίου του 1888 παραδόθηκε το τμήμα Πάτρα - Αχαΐα, μήκους 20.550 μέτρων. Το τμήμα από την Αχαΐα έως την Μανωλάδα ήταν έτοιμο στις 28 Μαΐου του 1889 και είχε μήκος 23.370 μέτρα. Περίπου τρεις μήνες αργότερα, στις 28 Αυγούστου του 1889, ήταν έτοιμο για λειτουργία το τμήμα Λεχαινά - Αμαλιάδα, μήκους 19.590 μέτρων. Τέλος, στις 29 Μαρτίου του 1890 παραδόθηκε και το τελευταίο σιδηροδρομικό τμήμα από την Αμαλιάδα έως τον Πύργο, με μήκος 21.270 μέτρα.

Συνολικά, λοιπόν ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο Πάτρα - Πύργος παραδόθηκε στην κυκλοφορία στις 29 Μαρτίου του 1890 με συνολικό μήκος 98.670 μέτρα.

Στις 24 Μαρτίου του 1890 υπογράφηκε η σύμβαση μεταξύ της εταιρείας των Σ.Π.Α.Π. και της ελληνικής Κυβέρνησης, η οποία αναφερόταν στην κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής από τον Πύργο έως την Ολυμπία. Η κατασκευή ανατέθηκε, ύστερα από τη διεξαγωγή ανάλογου διαγωνισμού, στους εργολάβους E. Coblyn και L. Veglio.

Την ίδια περίοδο κατασκευάζονταν παράλληλα και η ενωτική σιδηροδρομική γραμμή, που θα ένωνε τα δύο τμήματα Κόρινθος - Πάτρα και Πάτρα - Πύργος, η οποία και παραδόθηκε στην κυκλοφορία στις 27 Μαΐου του 1892.

Στις 30 Μαΐου του 1890 υπογράφηκε μία ακόμη σύμβαση μεταξύ της εταιρείας των Σ.Π.Α.Π. και της ελληνικής Κυβέρνησης, η οποία την ίδια μέρα, κυρώθηκε με το νόμο ΑΩΜΒ΄. Με τη σύμβαση αυτή δινόταν το δικαίωμα κατασκευής της σιδηροδρομικής διακλάδωσης Βαρθολομιό - Λουτρά Κυλλήνης στους Σ.Π.Α.Π. Το Φεβρουάριο του 1891 η κατασκευή της γραμμής κατακυρώθηκε στον εργολάβο E. Τριανταφυλλίδη. Όμως, ο συγκεκριμένος εργολάβος αδυνατούσε να ανταπεξέλθει στις οικονομικές απαιτήσεις του έργου, με αποτέλεσμα το κατασκευαστικό έργο της διακλάδωσης Βαρθολομιό - Λουτρά Κυλλήνης να παραχωρηθεί σε άλλους εργολάβους. Τελικά, το σιδηροδρομικό τμήμα Βαρθολομιό - Λουτρά Κυλλήνης παραδόθηκε σε λειτουργία την 1^η Ιουνίου του 1892 και είχε μήκος 9.250 μέτρα.

Η σύμβαση στις 18.5.1887 παραχωρούσε το δικαίωμα στις κατασκευαστικές εταιρείες του σιδηροδρομικού τμήματος Πάτρα - Πύργος, να επεκτείνουν το τμήμα μέχρι την Κυλλήνη. Πράγματι, η εταιρεία των Σ.Π.Α.Π. διενήργησε μειοδοτικό διαγωνισμό για την ανάθεση της κατασκευής της επέκτασης, το Νοέμβριο του 1890. Το διαγωνισμό τον κέρδισε ο εργολάβος E. Τριανταφυλλίδης και τελικά στις 29 Αυγούστου του 1891 παραδόθηκε και λειτούργησε το σιδηροδρομικό τμήμα Καβάσιλα - Κυλλήνη, μήκους 16.380 μέτρων.

Αν εξαιρέσουμε τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες που υπήρχαν το χειμώνα του 1890-1891, δεν υπήρξαν ιδιαίτερα κατασκευαστικά προβλήματα. Τελικά, η σιδηροδρομική γραμμή Πύργος - Ολυμπία τέθηκε σε λειτουργία στις 29 Αυγούστου του 1891 και είχε μήκος 20.840 μέτρα. Στους Πίνακες που ακολουθούν γίνεται αναφορά στους σταθμούς και στις στάσεις που υπήρχαν στις γραμμές Πάτρα - Πύργος, Πύργος - Ολυμπία καθώς και στις διακλαδώσεις Καβάσιλα - Κυλλήνη και Βαρθολομιό - Λουτρά Κυλλήνης.

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΠΑΤΡΑ - ΠΥΡΓΟΣ

Όνομασία	Κατάταξη
Πάτρα (Παραλία)	κεντρικός σταθμός
Πάτρα (Αγ. Ανδρέας)	κεντρικός σταθμός
Ιτιά (Ιτέα, Ιτέαι)	στάση
Παλουργιά	στάση
Μινδιλόγλι	στάση
Ροϊτικά	στάση
Μονοδένδρι	σταθμός Δ
Βραχνέικα	στάση
Τσουκαλέικα	στάση
Καμίνια	στάση
Αλυσσός	στάση
Αχαΐα	σταθμός Β
Νικηφορέικα	στάση
Καρέικα	στάση
Σαγέικα	σταθμός Γ
Λάππα	στάση
Αλή Τσελεπή	στάση
Νέα Μανωλάδα	σταθμός Γ
Μανωλάδα	σταθμός Γ
Κούρτεζι	στάση
Ρετούνη	στάση
Λεχαινά	σταθμός Β
Ανδραβίδα	στάση
Καβάσιλα	σταθμός Γ
Γαστούνη	σταθμός Β
Καρακούζι	στάση
Αμαλιάδα	σταθμός Β
Καρδαμά	στάση
Δουνέικα	στάση
Άγιος Ηλίας	στάση
Μυρτιά	στάση

Σκουροχώρι	στάση
Λαστέικα	στάση
Πύργος	κεντρικός σταθμός

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΠΥΡΓΟΣ - ΟΛΥΜΠΙΑ

Όνομασία	Κατάταξη
Πύργος	κεντρικός σταθμός
Λαμπέτι	στάση
Βαρβάσαινα	στάση
Αλφειός	σταθμός Γ
Κούκουρα (Σαλμώνη)	στάση
Στρέφη	στάση
Μπρούμα (Ηράκλεια)	στάση
Κριεκούκι (Πελόπιο)	σταθμός Δ
Πλάτανος (Ολυμπίας)	στάση
Ολυμπία	σταθμός Γ

ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΗ ΒΑΡΘΟΛΟΜΙΟ - ΛΟΥΤΡΑ ΚΥΛΛΗΝΗΣ

Όνομασία	Κατάταξη
Βαρθολομίο	σταθμός Γ
Λυγιά	στάση
Λουτρά Κυλλήνης (Λίντζι)	στάση

5.1.9. Κατασκευή του τμήματος Μύλοι Ναυπλίου - Καλαμάτα

Στις 12 Μαΐου του 1888 υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του Πρωθυπουργού Χαρίλαου Τρικούπη και του Πρόξενου του Βελγίου, Λουδοβίκου Ρόσσελς. Ο Λ. Ρόσσελς αντιπροσώπευε τον Ερνέστο Ρολέν, το γενικό διευθυντή της βελγικής «Διεθνούς Εταιρείας Οικοδομών και Εργολαβιών Δημοσίων Έργων». Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή, η βελγική εταιρεία θα αναλάμβανε την κατασκευή και εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής γραμμής από τους Μύλους Ναυπλίου, μέσω της Τρίπολης και του Λεονταρίου,

στην Καλαμάτα, μήκους 180 χιλιομέτρων. Επιπλέον, όριζε ότι η παράδοση της σιδηροδρομικής γραμμής από τον ανάδοχο θα έπρεπε να γίνει μέσα σε τρία χρόνια. Το κόστος κατασκευής θα καλύπτονταν από το ελληνικό κράτος, το οποίο θα έπαιρνε δάνειο ύψους 24.000.000 φράγκων.

Οι κατασκευαστικές εργασίες ξεκίνησαν στις αρχές του 1889 από τα δύο παραθαλάσσια άκρα, τους Μύλους Ναυπλίου και την Καλαμάτα. Ξεκίνησαν από αυτά τα σημεία γιατί η μεταφορά των σιδηροδρομικών υλικών γινόταν με ένα μικρό ατμόπλοιο και μαούνες -τις οποίες είχε στην κατοχή της η κατασκευαστική εταιρεία- μέχρι τις παραλίες.

Όταν ολοκληρώθηκαν οι κατασκευαστικές εργασίες στα δύο άκρα, τότε ξεκίνησαν οι εργασίες προς το εσωτερικό της σιδηροδρομικής γραμμής. Οι μεταφορές των σιδηροδρομικών υλικών και εργαλείων από τα λιμάνια προς το εσωτερικό, γίνονταν με σιδηροδρομικούς συρμούς.

Το 1890 ιδρύθηκε η «Εταιρεία Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος», με πρόεδρο τον Α. Συγγρό. Η εκμετάλλευση της υπό κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής παραχωρήθηκε από τη βελγική «Διεθνής Εταιρεία Οικοδομών και Εργολαβιών Δημοσίων Έργων» στην «Εταιρεία Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος». Μέχρι το τέλος του 1891 είχαν παραδοθεί στην εταιρεία για εκμετάλλευση δύο σιδηροδρομικά τμήματα: Από τους Μύλους Ναυπλίου έως την Τρίπολη και από την Καλαμάτα μέχρι το Διαβολίτσι, συνολικού μήκους 100 χιλιομέτρων.

Το Μάιο του 1891 έγιναν τα εγκαίνια της γραμμής από τους Μύλους Ναυπλίου μέχρι την Τρίπολη. Οι Σ.Π.Α.Π. την ημέρα των εγκαινίων διέθεσαν δύο αμαξοστοιχίες, μία για τους επίσημους και μία για τους υπόλοιπους προσκεκλημένους. Οι αμαξοστοιχίες θα ξεκίναγαν από την Αθήνα θα έφθαναν στο σταθμό των Μύλων Ναυπλίου των Σ.Π.Α.Π. και από εκεί θα συνέχιζαν τη διαδρομή τους μέχρι την Τρίπολη.

Όμως, το ίδιο έτος η ανάδοχος εταιρεία αντιμετώπιζε μεγάλες οικονομικές δυσκολίες με αποτέλεσμα να μη μπορεί να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της προς τους εργαζόμενους. Επειδή οι περισσότεροι εργαζόμενοι ήταν ξένοι και κυρίως Ιταλοί, η Ιταλική πρεσβεία προέβη πρώτη σε διάβημα προς την ελληνική Κυβέρνηση για την τακτοποίηση των πληρωμών. Σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα επενέβησαν και άλλες χώρες για τους δικούς τους πολίτες-εργαζόμενους. Τελικά, όμως, η ανάδοχος εταιρεία δε μπόρεσε να λύσει το πρόβλημα, παρά την παρέμβαση της ελληνικής Κυβέρνησης, με αποτέλεσμα το Δεκέμβριο του 1891 να κηρυχθεί έκπτωτη. Τον ίδιο μήνα και συγκεκριμένα στις 17 Δεκεμβρίου υπογράφηκε η σύμβαση μεταξύ της ελληνικής Κυβέρνησης και των Σ.Π.Α.Π., η οποία αναφερόταν στην παραχώρηση της γραμμής της «Εταιρείας Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος» στους Σ.Π.Α.Π., στις 15.1.1892, η σύμβαση αυτή εγκρίθηκε με το νόμο ΑΰΠΖ΄.

Οι Σ.Π.Α.Π. ήθελαν να αναλάβουν την κατασκευή και την ολοκλήρωση της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής γραμμής, διότι έβλεπαν ότι τα οικονομικά αποτελέσματα ήταν πολύ ικανοποιητικά από τη λειτουργία των σιδηροδρομικών τμημάτων Μύλοι Ναυπλίου - Τρίπολη και Διαβολίτσι - Καλαμάτα.

Οι όροι της σύμβασης αυτής, παραχωρούσαν στους «Πελοποννησιακούς Σιδηροδρόμους» την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής γραμμής από τους Μύλους Ναυπλίου μέχρι την Καλαμάτα. Επιπλέον, η ελληνική Κυβέρνηση έπρεπε να παραδώσει στους Σ.Π.Α.Π. όλα τα τεχνικά έργα, τα κτίρια, το τροχαίο υλικό και κάθε είδους άλλο υλικό του ημιτελούς σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς επίσης έπρεπε να αποζημιώσει όλους τους πιστωτές των έργων που είχαν ήδη κατασκευαστεί, δίνοντας επιπλέον οικονομική ενίσχυση 3.300.000 εκατομμυρίων δραχμών, με σκοπό την ολοκλήρωση του έργου.

Οι Σ.Π.Α.Π, σύμφωνα με τη σύμβαση, έπρεπε να συμπληρώσουν τυχόν ελλείψεις στα σιδηροδρομικά τμήματα που είχαν κατασκευαστεί, δηλαδή στους Μύλους Ναυπλίου - Τρίπολη και Διαβολίτσι - Καλαμάτα, αλλά και να κατασκευάσουν το σιδηροδρομικό τμήμα, το οποίο είχε απομείνει, δηλαδή το τμήμα Τρίπολη - Διαβολίτσι.

Τον Ιανουάριο του 1892, οι Σ.Π.Α.Π. παρέλαβαν δύο ολοκληρωμένα σιδηροδρομικά τμήματα. Επίσης, οι Σ.Π.Α.Π. ξεκίνησαν την εκμετάλλευση των σιδηροδρομικών τμημάτων την 1^η Φεβρουαρίου του 1892.

Από τις πρώτες ενέργειες των Σ.Π.Α.Π. ήταν να προβούν σε επισκευές στα δύο σιδηροδρομικά τμήματα, στο τμήμα Διαβολίτσι - Καλαμάτα και στο τμήμα Μύλοι Ναυπλίου - Τρίπολη. Το τμήμα Διαβολίτσι - Καλαμάτα δεν αντιμετώπιζε ιδιαίτερα προβλήματα, ενώ το τμήμα Μύλοι Ναυπλίου - Τρίπολη χρειαζόταν ενισχύσεις σε ορισμένες γέφυρες.

Μέχρι τα μέσα του 1895 οι Σ.Π.Α.Π. δεν είχαν ξεκινήσει τις κατασκευαστικές εργασίες του σιδηροδρομικού τμήματος Τρίπολη - Διαβολίτσι, λόγω γραφειοκρατικών και οικονομικών δυσχερειών. Το ελληνικό κράτος αδυνατούσε να πληρώσει τους πιστωτές και υπεργολάβους της κατασκευαστικής εταιρείας. Οι Σ.Π.Α.Π. προσπάθησαν να διευθετήσουν το πρόβλημα, μεσολαβώντας. Σκοπός τους ήταν να τακτοποιηθούν οι εκκρεμότητες του κράτους προς τους πιστωτές και τους υπεργολάβους.

Τελικά, στις 4 Ιουλίου του 1895 υπογράφηκε μία νέα σύμβαση μεταξύ των Σ.Π.Α.Π. και του ελληνικού κράτους. Σύμφωνα με τη νέα σύμβαση, οι Σ.Π.Α.Π. αναλάμβαναν την υποχρέωση να ολοκληρώσουν το σιδηροδρομικό έργο μέσα σε δύομισι χρόνια, ενώ παράλληλα θα λάμβαναν με μηνιαίες επιχορηγήσεις αποζημίωση συνολικού ύψους 3.300.000 δραχμών. Η σύμβαση αυτή εγκρίθηκε στις 7.8.1895 με το νόμο ΒΤΜΒ΄.

Αμέσως, μετά την υπογραφή της σύμβασης αυτής, οι Σ.Π.Α.Π. επανδρώθηκαν με προσωπικό από ικανούς και έμπειρους τεχνικούς, οι οποίοι μάλιστα ειδικεύονταν στην

κατασκευή γεφυρών. Επικεφαλής του κατασκευαστικού έργου ορίστηκε ο μηχανικός Γεώργιος Ι. Δούμας.

Στις 11 Δεκεμβρίου του 1895¹⁶³ ξεκίνησαν οι κατασκευαστικές εργασίες από την Τρίπολη, στο πρώτο τμήμα της διαδρομής προς νότο, μήκους 6 χιλιομέτρων. Κρίθηκε δε σκόπιμο να χωριστεί όλη η διαδρομή σε είκοσι τμήματα, τα οποία την επίβλεψή τους και την κατασκευή τους την είχαν αναλάβει διαφορετικοί εργολάβοι και κατασκευαστές, με σκοπό την αποτελεσματικότερη περάτωση του έργου.

Στις αρχές οι εργασίες προχωρούσαν χωρίς πολλές καθυστερήσεις. Οι μοναδικές καθυστερήσεις που υπήρξαν, προέρχονταν από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες κατά τη διάρκεια των χειμερινών μηνών.

Κατά τη διάρκεια των κατασκευαστικών εργασιών η Κυβέρνηση είχε διαθέσει στρατιωτικά αποσπάσματα από τριάντα ή πενήντα ανδρών για τη φύλαξη των έργων.

Σύμφωνα, με τη σύμβαση της 4.7.1895 το σιδηροδρομικό τμήμα Τρίπολη - Παράδεισια, μήκους 50 χιλιομέτρων, έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί το Μάιο του 1897. Όμως, αυτό δεν ήταν εφικτό, εξαιτίας των πολεμικών γεγονότων που προέκυψαν στην Κρήτη και στη Θεσσαλία, με αποτέλεσμα το Υπουργείο Εσωτερικών να δώσει παράταση για την παράδοση του έργου, μέχρι το Διαβολίτσι, για ένα χρόνο. Τελικά, το σιδηροδρομικό τμήμα Τρίπολη - Κούρταγα το παρέλαβε η επιτροπή του Υπουργείου Εσωτερικών στις 17 Αυγούστου του 1897 και δόθηκε στην κυκλοφορία στις 10 Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους.

Στις 11 Φεβρουαρίου του 1898 υπογράφηκε μία ακόμη σύμβαση, η οποία αναφερόταν στην ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής από Κούρταγα έως το Διαβολίτσι. Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε στις 19.3.1898 με το νόμο ΒΦΜΓ'.

Στις 29 Μαΐου του ίδιου έτους υπογράφηκε η σύμβαση που αφορούσε την κατασκευή σιδηροδρομικής διακλάδωσης από το Μπιλάλι (*Λεύκτρο*) μέχρι τη Μεγαλούπολη και κυρώθηκε με Βουλευτικό Διάταγμα στις 8 Ιουνίου του 1898.

Και για τις δύο παραπάνω συμβάσεις καταληκτική ημερομηνία για την αποπεράτωση των έργων, οριζόταν η 1^η Σεπτεμβρίου του 1899.

Στις 26 Μαΐου του 1899 δόθηκε σε κυκλοφορία το τμήμα Μπιλάλι (*Λεύκτρο*) - Μεγαλόπολη.

Στις 25 Οκτωβρίου του 1899 είχε αποπερατωθεί ολόκληρο το έργο κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής προς Καλαμάτα παραδόθηκε στην επιτροπή παραλαβής του Υπουργείου Εσωτερικών και στις 4 Νοεμβρίου η γραμμή δόθηκε στην κυκλοφορία.

¹⁶³Η ημέρα έναρξης των εργασιών είχε πανηγυρικό χαρακτήρα, παρευρέθηκαν ο Πρόεδρος και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου των Σ.Π.Α.Π.

Στον Πίνακα που ακολουθεί γίνεται αναφορά των σταθμών και των στάσεων ολόκληρου του σιδηροδρομικού τμήματος Μύλοι Ναυπλίου - Καλαμάτα..

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΥΛΟΙ ΝΑΥΠΛΙΟΥ - ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Ονομασία	Κατάταξη	Ονομασία	Κατάταξη
Μύλοι Ναυπλίου	σταθμός Β	Μπιλάλι (Λεύκτρο)	σταθμός Γ
Κιβέρι	στάση	Δεδέμπεη (Τριπόταμος)	στάση
Σπηλιωτάκι	στάση	Άνω Κούρταγα	σταθμός Δ
Κοτσώνη	στάση	Χράνοι	σταθμός Δ
Ανδρίτσα	σταθμός Δ	Ίσσαρι	σταθμός Δ
Αχλαδόκαμπος	σταθμός Γ	Δεσύλλα	σταθμός Δ
Μάσκλινα (Ελαιοχώρι)	σταθμός Γ	Διαβολίτσι	σταθμός Γ
Αγ. Σοφία	στάση	Κάτω Κούρταγα	στάση
Βέρτζοβα (Παρθένιο)	σταθμός Δ	Ματζάρι	στάση
Στενό	στάση	Ζευγολατιό	σταθμός Γ
Τρίπολη	κεντρικός σταθμός	Μαγούλα	στάση
Μπολέτα (Μάκρη)	στάση	Μελιγαλά	σταθμός Β
Καλογερικό	στάση	Σκάλα	στάση
Μάναρι	στάση	Τσεφερεμίνι (Βαλύρα)	σταθμός Γ
Φραγκόβρυση (Ασσέα)	σταθμός Δ	Μπάστα	στάση
Αθήναιο	στάση	Μπαλιάγα (Αριοχώρι)	στάση
Πάπαρης	στάση	Ασλάναγα (Μεσοποταμιά)	σταθμός Δ
Μαρμαριά	στάση	Μικρομάνη	στάση
Ανεμοδούρι	στάση	Θουρία - Καμάρι Θουρίας	στάση
Ρούτσι	στάση	Ασπρόχωμα	σταθμός Γ
Λεοντάριο	σταθμός Γ	Καλαμάτα	κεντρικός σταθμός

5.1.10. Κατασκευή των τμημάτων Πύργος - Καλό Νερό - Κυπαρισσία - Μελιγαλάς

Από τις αρχές του 1889 και για περίπου ένα εξάμηνο οι Σ.Π.Α.Π. εκπονούσαν μελέτες για την κατασκευή του τμήματος Πύργος - Καλό Νερό - Κυπαρισσία, καθώς και του τμήματος Καλό Νερό - Μελιγαλάς. Παρόλες όμως τις μελέτες που έγιναν, ο Πρωθυπουργός Χαρίλαος Τρικούπης, το Μάιο του 1890, παραχώρησε την κατασκευή όλων των παραπάνω τμημάτων στην ίδια κατασκευαστική εταιρεία¹⁶⁴, η οποία είχε αναλάβει και την κατασκευή του σιδηροδρομικού τμήματος Μύλοι Ναυπλίου - Καλαμάτα.

Εξαιτίας όμως του γεγονότος ότι η εταιρεία αυτή κηρύχτηκε έκπτωτη, η νοτιοδυτική διαδρομή της Πελοποννήσου είχε εγκαταλειφθεί μέχρι τις αρχές του 1900. Στις αρχές του 1900 το ελληνικό κράτος παραχώρησε την κατασκευή του τμήματος από τον Πύργο μέχρι το Μελιγαλά στους Σ.Π.Α.Π. Οι Σ.Π.Α.Π. χρησιμοποίησαν τις μελέτες κατασκευής που είχαν γίνει το 1889. Τελικά, στις 19 Μαρτίου του 1900 υπογράφηκε η σύμβαση μεταξύ της Κυβέρνησης και των Σ.Π.Α.Π. Από την πλευρά της Κυβέρνησης υπέγραψε ο Πρωθυπουργός, Γ. Ν. Θεοτόκης και από την πλευρά των Σ.Π.Α.Π, ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου, Παναγής Σκουζές.

Η σύμβαση αυτή είχε τους ίδιους όρους κατασκευής τόσο με αυτούς του τμήματος Πύργος - Μελιγαλάς όσο και με τους όρους κατασκευής του σιδηροδρομικού τμήματος Μύλοι Ναυπλίου - Καλαμάτα. Επίσης, οριζόταν ότι το ελληνικό κράτος θα κάλυπτε τα κατασκευαστικά έξοδα με έκδοση ομολογιακού δανείου ύψους 10.750.000 δραχμών, το οποίο θα αναλάμβανε η Εθνική Τράπεζα. Επιπλέον, με τη σύμβαση αυτή οι Σ.Π.Α.Π. εξασφάλιζαν τη μελλοντική κατασκευή των υπόλοιπων σιδηροδρομικών γραμμών από την Κυπαρισσία στην Πύλο και από το Λεοντάρι στη Σπάρτη, στην περίπτωση βέβαια που αποφάσιζε η Κυβέρνηση να τις κατασκευάσει. Τέλος, όριζε ότι η παράδοση του έργου θα έπρεπε να γίνει μέσα σε είκοσι εννέα μήνες. Στις 8.4.1900 κυρώθηκε η παραπάνω σύμβαση με το νόμο ΒΨΞ'.

Οι Σ.Π.Α.Π., αμέσως μετά την κύρωση της σύμβασης, ίδρυσαν μία ξεχωριστή υπηρεσία για την κατασκευή του σιδηροδρομικού τμήματος Πύργος - Μελιγαλάς, με σκοπό την καλύτερη επίβλεψη των εργασιών.

Το κατασκευαστικό έργο ξεκίνησε με εντατικούς ρυθμούς. Χρησιμοποιήθηκαν εύχρηστα υλικά που είχαν περισσέψει από την κατασκευή του σιδηροδρομικού τμήματος Μύλοι Ναυπλίου - Καλαμάτα, καθώς επίσης και καινούργια υλικά από το εξωτερικό, τα οποία έρχονταν με πλοία στο λιμάνι της Κυλλήνης. Με την εξαίρεση κάποιων καταστροφών στις σιδηροδρομικές γραμμές, λόγω ισχυρών βροχοπτώσεων, καθώς και

¹⁶⁴Η εταιρεία αυτή ήταν η βελγική «Διεθνής Εταιρεία Οικοδομών και Εργολαβιών Δημοσίων Έργων».

κάποιων ελλείψεων σε εργάτες, λόγω ασθενειών, η παραλαβή ολόκληρων των σιδηροδρομικών τμημάτων Πύργος - Κυπαρισσία και Καλό Νερό - Μελιγαλάς, έγινε στις 27-28 Αυγούστου του 1902 από την επιτροπή του Υπουργείου Εσωτερικών. Η παράδοση του έργου έγινε εμπρόθεσμα, χωρίς να υπάρξει ανάγκη καμιάς παράτασης πέρα από την ημερομηνία που όριζε η σύμβαση.

Στις 7 Σεπτεμβρίου του 1902 παραδόθηκαν στην κυκλοφορία τα σιδηροδρομικά τμήματα Πύργος - Κυπαρισσία και Καλό Νερό - Μελιγαλάς. Τα τμήματα αυτά είχαν συνολικό μήκος περίπου 29 χιλιόμετρα. Το τμήμα Πύργος - Κυπαρισσία είχε οκτώ σταθμούς και δώδεκα στάσεις, ενώ το τμήμα Καλό Νερό - Μελιγαλάς είχε τέσσερις σταθμούς και εννέα στάσεις.

Από τεχνική άποψη, η κατασκευή των σιδηροδρομικών τμημάτων Πύργος - Κυπαρισσία και Καλό Νερό - Μελιγαλάς δεν παρουσίαζε ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Εξαίρεση αποτελούσε η κατασκευή της μεγάλης μεταλλικής γέφυρας στο ποταμό Αλφειό. Η ελληνική Κυβέρνηση είχε ζητήσει η συγκεκριμένη γέφυρα να έχει διπλή χρήση, εξυπηρετώντας τόσο το σιδηρόδρομο, όσο και την εθνική οδό. Η θεμελίωση της γέφυρας άρχισε τον Οκτώβριο του 1900, η οποία και τελικά κατασκευάστηκε με στενά επιμήκη κενά κατά μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών, προκειμένου από τη μία να διέρχονται οι συρμοί και από την άλλη να διασχίζουν τη γέφυρα διάφορα είδη τροχοφόρων καθώς επίσης και οι πεζοί.

Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε ότι ένα μήνα μετά την έναρξη λειτουργίας των σιδηροδρομικών τμημάτων Πύργος - Κυπαρισσία και Καλό Νερό - Μελιγαλάς, υπήρξαν εκτεταμένες φθορές στις σιδηροδρομικές γραμμές, λόγω ισχυρών βροχοπτώσεων, με αποτέλεσμα να διακοπεί η κυκλοφορία του συρμού για πολλές ημέρες.

Σύμφωνα με τις προαναφερθείσες κατασκευές και λειτουργία όλων των παραπάνω τμημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου, από το 1886 έως και το 1905, οι συνολικές εισπράξεις, καθώς και οι ετήσιες χιλιομετρικές εισπράξεις, από τις σιδηροδρομικές μεταφορές, των Σ.Π.Α.Π., παρουσίασαν αύξηση με εξαίρεση τη διετία 1894-1896. Επιπλέον, παρατηρήθηκε ότι η ετήσια κίνηση των επιβατών ήταν κι αυτή αυξανόμενη με εξαίρεση την περίοδο της εξαετίας 1892-1897. Στον Πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται όλα τα παραπάνω στοιχεία.

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ Σ.Π.Α.Π. ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1886-1905

Έτος	Συνολικές εισπράξεις (σε χιλ. δραχ.)	Ετήσια χιλιομετρική είσπραξη (δραχ. ανά εγκατε- στημένο χλμ.)	Ετήσια κίνηση επιβατών (σε χιλιάδες άτομα)
1886	1.038	5.865	344
1887	1.424	5.856	466
1888	2.418	7.910	701
1889	2.737	7.980	813
1890	3.446	8.616	1.031
1891	3.973	9.506	1.189
1892	4.672	8.417	1.674
1893	4.405	7.937	1.456
1894	3.679	6.628	1.153
1895	3.807	6.859	1.258
1896	3.992	6.967	1.256
1897	4.358	7.399	1.401
1898	4.786	7.597	1.567
1899	4.809	7.456	1.596
1900	4.886	7.426	1.539
1901	5.643	8.576	1.622
1902	5.859	8.528	1.745
1903	6.377	8.502	1.885
1904	6.202	8.269	1.869
1905	6.162	8.216	1.749

Πηγή: Απολογισμός εταιρείας Σ.Π.Α.Π.

Στους Πίνακες που ακολουθούν γίνεται απλή αναφορά, ανά τμήμα, των σταθμών και των στάσεων.

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΠΥΡΓΟΣ - ΚΑΛΟ ΝΕΡΟ - ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ

Ονομασία	Κατάταξη	Ονομασία	Κατάταξη
Πύργος	κεντρικός σταθμός	Ζαχάρω	σταθμός Γ
Λαμπέτι	στάση	Μπισχίνι	στάση
Βαρβάσαινα	στάση	Κακόβατο	στάση
Αλφειός	σταθμός Γ	Θολό	σταθμός Δ
Βολάντζα	στάση	Γιαννιτσοχώρι	στάση
Αγουλινίτσα	σταθμός Γ	Μπούζι	στάση
Αγρίδι	στάση	Αγιαννάκη	στάση
Ανεμοχώρι	στάση	Βουνάκι	στάση
Σαμικό	σταθμός Δ	Καλό Νερό	σταθμός Γ
Καϊάφα	στάση	Κυπαρισσία	σταθμός Γ

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΚΑΛΟ ΝΕΡΟ - ΜΕΛΙΓΑΛΑΣ

Ονομασία	Κατάταξη	Ονομασία	Κατάταξη
Καλό Νερό	σταθμός Γ	Βασιλικό	στάση
Σιδηρόκαστρο	στάση	Κάστρο	στάση
Γλυκορίζιο	στάση	Μπούγα (Καλλιρόη)	στάση
Σανοβά	στάση	Ζευγολατιό	σταθμός Γ
Κοπανάκι	σταθμός Δ	Μαγούλα	στάση
Αετός	στάση	Μελιγαλάς	σταθμός Β

5.1.11. Το τραμ της Καλαμάτας και της Πάτρας

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα η Καλαμάτα ήταν μία πόλη με μεγάλη γεωργική, οικονομική και βιομηχανική ανάπτυξη¹⁶⁵. Στις 24 Μαρτίου 1908 δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ο νόμος ΓΡΕΒ¹⁶⁶, ο οποίος χορηγούσε την άδεια στο δήμο Καλαμών για σύμβαση κατασκευής και εκμετάλλευσης ηλεκτρικού τροχιοδρόμου στην πόλη των Καλαμών και στα περίχωρα.

Το έτος που κυκλοφόρησε για πρώτη φορά το τραμ ήταν το 1910. Εξυπηρετούσε τους κατοίκους για τις μετακινήσεις τους μέσα στην πόλη. Η γραμμή ήταν κυκλική, μονή, μετρική με παρακαμπτήριες τροχιές στα σημεία των διασταυρώσεων. Σύμφωνα με το νόμο, ο ανάδοχος όφειλε να πραγματοποιεί, τουλάχιστον, 24 δρομολόγια ημερησίως κατά τους θερινούς μήνες και 20 δρομολόγια κατά τους χειμερινούς. Η πορεία που ακολουθούσε ήταν από την παραλία μέχρι το μοναστήρι της Υπαπαντής, μέσω των οδών Ναυαρίνου και Φαρών. Στη συνέχεια πέρναγε από την κεντρική πλατεία, στο επάνω μέρος της πόλης και έφθανε στο λιμάνι, μέσω των οδών Υπαπαντής και Αριστοτέλους.

Τα οχήματα ήταν έξι και είχαν κατασκευαστεί από την εταιρεία Siemens. Διέθεταν 16 θέσεις μόνο για καθήμενους.

Οι κάτοικοι της Καλαμάτας θεωρούσαν ότι το τραμ ήταν πολύ χρήσιμο και εξυπηρετικό μεταφορικό μέσο. Το χρησιμοποιούσαν κατά κόρον. Το 1934 χρησιμοποιούσαν το τραμ της Καλαμάτας 700.000 επιβάτες και το 1935, 800.000 επιβάτες.

Τελικά, το τραμ της Καλαμάτας σταμάτησε να λειτουργεί την περίοδο της γερμανικής κατοχής.

Η Πάτρα¹⁶⁷ υπήρξε, μέχρι και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, ένα αστικό κέντρο, με σημαντική για την εποχή βιομηχανία, η οποία είχε τακτική συγκοινωνιακή σύνδεση με τα λιμάνια της Μεσογείου και της Αμερικής, είχε δηλαδή ένα διεθνές λιμάνι. Λόγω της

¹⁶⁵Ο πληθυσμός της Καλαμάτας στις αρχές του 20^{ου} αιώνα έφθανε τις δεκαέξι χιλιάδες κατοίκους.

¹⁶⁶Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμων, «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι, η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα», εκδόσεις Μίλητος, (1997), σ. 70.

¹⁶⁷Ο πληθυσμός της Πάτρας στις αρχές του 20^{ου} αιώνα έφθανε τις τριάντα επτά χιλιάδες κατοίκους.

ανάπτυξής της στη βιομηχανία¹⁶⁸, ήταν η πρώτη πόλη που είχε ηλεκτροφωτιστεί και φυσικά η πρώτη πόλη που απέκτησε ηλεκτρικό τραμ.

Τον Ιούλιο του 1899 ψηφίστηκε ο νόμος που αφορούσε την εκμετάλλευση και την κατασκευή του τραμ της Πάτρας. Το έτος 1900 εκτυπώθηκε στα ελληνικά και στα γαλλικά η «*Σύμβασις περί κατασκευής και εκμεταλλεύσεως τροchioδρόμων εν Πάτραις υπό της Ελληνικής Ηλεκτρικής Εταιρείας συστήματος Thompson-Houston*»¹⁶⁹. Τελικά, στις 6 Απριλίου του 1902 έγιναν τα εγκαίνια του ηλεκτρικού τροχιόδρομου της Πάτρας στο ηλεκτρικό εργοστάσιο της εταιρείας. Το δίκτυο αποτελείτο από δύο γραμμές. Η πρώτη γραμμή είχε μήκος 5.300 μέτρα, η οποία ξεκινούσε από το προάστιο Ιτιές, συνέχιζε στην οδό Αγ. Ανδρέου και κατέληγε στην Αγγλική Εκκλησία. Η δεύτερη γραμμή είχε μήκος 1.700 μέτρα, που ήταν διακλάδωση της πρώτης, διερχόταν από την πλατεία Γεωργίου, συνέχιζε στις οδούς Κορίνθου, Καλαβρύτων, Αγ. Γεωργίου, Παλαιών Πατρών Γερμανού, Αγ. Λαύρας και κατέληγε στην εκκλησία του Αγ. Αθανασίου.

Το τροχαίο υλικό της Πάτρας αποτελείτο αποκλειστικά από οχήματα κατασκευής Thomson-Houston. Τα οχήματα αυτά ήταν μικρά και διαξονικά. Οι σιδηροτροχιές είχαν πλάτος 1 μέτρο και είχαν κατασκευαστεί από την Ελληνική Ηλεκτρική Εταιρεία.

Λόγω του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου το τραμ της Πάτρας σταμάτησε να λειτουργεί. Υπήρξε μία προσπάθεια επαναλειτουργίας του το 1922 για μικρό χρονικό διάστημα. Τελικά όμως, μετά το 1922 σταμάτησε οριστικά να λειτουργεί το ηλεκτρικό τραμ.

5.1.12. Σιδηροδρομικές γραμμές που δεν ολοκληρώθηκαν

Την εποχή που κατασκευαζόταν το σιδηροδρομικό τμήμα Πάτρα - Πύργος, η ελληνική Κυβέρνηση είχε αποφασίσει την κατασκευή ορισμένων σιδηροδρομικών γραμμών, με αφετηρία τον Πύργο και με διαδρομές που θα επεκτείνονταν προς τα νότια και τα ανατολικά της Πελοποννήσου. Στις 7 Απριλίου του 1890 είχε ψηφιστεί ο νόμος ΑΨΩΑ΄, ο οποίος ενέκρινε την κατασκευή νέων σιδηροδρομικών γραμμών. Μεταξύ των νέων αυτών σιδηροδρομικών γραμμών, υπήρξαν και πολλές γραμμές, οι οποίες ενώ είχαν εγκριθεί δεν πραγματοποιήθηκε η κατασκευή τους ποτέ. Αναφερόμαστε

¹⁶⁸ Σ. Τσοτσόρογ, «*Η συγκρότηση του βιομηχανικού κεφαλαίου στην Ελλάδα (1898-1939), η Αργόσυρτη Εκβιομηχάνιση*», (1), Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, (1993).

¹⁶⁹ Ν. Κουτοσόπουλος, Δ. Ορφανουδάκης, «*Το Τραμ χθες και σήμερα*», (2001), σ. 30.

συγκεκριμένα στη σιδηροδρομική γραμμή Ολυμπία - Καρύταινα, στη σιδηροδρομική γραμμή Καρύταινα - Μεγαλόπολη - Λεοντάρι - Σπάρτη - Γύθειο και τέλος στη σιδηροδρομική γραμμή Καλάβρυτα - Τρίπολη.

5.1.12. α. Η γραμμή Κυπαρισσία - Πύλος

Με το νόμο ΑΩΜΗ΄ οριζόταν η ανάδοχη βελγική εταιρεία «Διεθνής Εταιρεία Οικοδομών και Εργολαβιών Δημοσίων Έργων», για την κατασκευή του σιδηροδρομικού τμήματος Πύργος - Κυπαρισσία και την επέκτασή του μέχρι την Πύλο. Η εταιρεία αυτή χαρακτηρίστηκε έκπτωτη και για το λόγο αυτό τα κατασκευαστικά έργα παρέμειναν ημιτελή για μεγάλο χρονικό διάστημα. Το 1900 και ενώ συνεχιζόταν η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής από τον Πύργο έως την Κυπαρισσία, επανήλθε το ζήτημα επέκτασης της γραμμής μέχρι την Πύλο, ή τουλάχιστον μέχρι τους Γαργαλιάνους. Διαπιστώθηκε, όμως, από το ελληνικό κράτος ότι λόγω της δυσμενούς οικονομικής κατάστασης δε θα μπορούσε αυτό να ανταπεξέλθει σε ένα τέτοιο κατασκευαστικό κόστος. Όταν το σιδηροδρομικό τμήμα Πύργος - Κυπαρισσία - Μελιγαλάς ολοκληρώθηκε και τέθηκε σε κυκλοφορία, η επέκτασή του μέχρι τους Γαργαλιάνους, μήκους 28 χιλιομέτρων, δεν είχε εγκριθεί από την ελληνική Κυβέρνηση. Για το λόγο αυτό η μετάβαση των επιβατών από την Κυπαρισσία μέχρι τους Γαργαλιάνους και την Πύλο γινόταν με ιππήλατα λεωφορεία.

Μία τελευταία κατασκευαστική προσπάθεια της σιδηροδρομικής γραμμής από την Κυπαρισσία έως την Πύλο έγινε το 1926, από τους Σ.Π.Α.Π. Ήταν η χρονιά κατά την οποία γίνονταν οι προσπάθειες της αναμόρφωσης και της ολοκλήρωσης των ελληνικών σιδηροδρομικών δικτύων. Οι Σ.Π.Α.Π. θέλησαν να εκμεταλλευτούν τις προσπάθειες αυτές που γίνονταν και ξεκίνησαν τη διαδικασία εξεύρεσης δανεισμού. Το ελληνικό κράτος, με τη σειρά του, ξεκίνησε τις απαλλοτριώσεις. Όμως, η οικονομική κρίση του 1931 αποτέλεσε τροχοπέδη στην όλη προσπάθεια, με αποτέλεσμα να εγκαταλειφθεί η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Κυπαρισσία - Πύλος.

5.1.12. β. Η γραμμή Ολυμπία - Καρύταινα

Η σιδηροδρομική γραμμή Ολυμπία - Καρύταινα, με απόφαση του Πρωθυπουργού Χαρίλαου Τρικούπη, θα κατασκευαζόταν από τους Σ.Π.Α.Π. Σύμφωνα με τους σχεδιασμούς θα ξεκινούσε από την Ολυμπία, θα προχωρούσε κατά μήκος του ποταμού Αλφειού, θα περνούσε από την Ηραία και την Εγκλένοβα (*Κρυονέρι*) και θα κατέληγε στην Καρύταινα.

Για την κατασκευή της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής γραμμής υπογράφηκε μία σύμβαση στις 25 Απριλίου του 1890, μεταξύ του Πρωθυπουργού Χ. Τρικούπη και του

Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου των Σ.Π.Α.Π., Α. Σιμόπουλου. Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε στις 30.5.1890 με το νόμο ΑΩΜΓ΄.

Οι όροι κατασκευής της σύμβασης ήταν ίδιοι με τους όρους σύμβασης κατασκευής του σιδηροδρομικού τμήματος Πύργος - Ολυμπία. Η μόνη διαφορά ήταν ότι το Δημόσιο, στο τμήμα Ολυμπία - Καρύταινα, θα αναλάμβανε την υποδομή, τις απαλλοτριώσεις και την κατασκευή των τεχνικών έργων, ενώ οι Σ.Π.Α.Π. θα έστρωναν τις σιδηροτροχιές, θα έκτιζαν τα κτίρια των σταθμών, θα προμηθεύονταν το τροχαίο υλικό καθώς και τον εξοπλισμό των εγκαταστάσεων. Επιπλέον, σύμφωνα με τη συγκεκριμένη σύμβαση, η σιδηροδρομική γραμμή Ολυμπία - Καρύταινα θα χωριζόταν σε τρία τμήματα με διαφορετικές προθεσμίες αποπεράτωσης για το καθένα¹⁷⁰.

Δυστυχώς όμως, το 1893 η Γενική Πιστωτική Τράπεζα πτώχευσε, ενώ επίσης κατά πολύ κατέστη δυσχερής και η οικονομική κατάσταση των Σ.Π.Α.Π. Αυτά τα δύο γεγονότα οδήγησαν στην αναστολή και την οριστική εγκατάλειψη της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής από την Ολυμπία έως την Καρύταινα.

5.1.12. γ. Η γραμμή Καρύταινα - Μεγαλόπολη - Λεοντάρι - Σπάρτη - Γύθειο

Η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Καρύταινα - Μεγαλόπολη - Λεοντάρι - Σπάρτη - Γύθειο είχε ανατεθεί στη βελγική εταιρεία «Διεθνής Εταιρεία Οικοδομών και Εργολαβιών Δημοσίων Έργων». Η κατασκευή της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής γραμμής θα γινόταν σε τρεις φάσεις. Αρχικά, θα κατασκευαζόταν το σιδηροδρομικό τμήμα Καρύταινα - Μεγαλόπολη - Λεοντάρι. Για το τμήμα αυτό είχε υπογραφεί σύμβαση στις 26 Δεκεμβρίου του 1889, η οποία στις 2.1.1890 επικυρώθηκε με το νόμο ΑΨΚΗ΄. Στη συνέχεια, θα κατασκευαζόταν το σιδηροδρομικό τμήμα Λεοντάρι - Σπάρτη - Ξηροκάμπι. Για το τμήμα αυτό είχε υπογραφεί σύμβαση στις 28 Μαρτίου του 1890, η οποία στις 30.5.1890 επικυρώθηκε με το νόμο ΑΩΜΗ΄. Τέλος, θα κατασκευαζόταν το σιδηροδρομικό τμήμα Ξηροκάμπι - Γύθειο, η σχετική σύμβαση υπογράφηκε στις 7 Μαΐου του 1890 και στις 2.6.1890 επικυρώθηκε με το νόμο ΑΩΝΔ΄.

Εξαιτίας του γεγονότος ότι η βελγική εταιρεία κηρύχθηκε έκπτωτη, παραχωρήθηκε στους Σ.Π.Α.Π. ολόκληρη η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής. Η βελγική εταιρεία δεν είχε προλάβει να κατασκευάσει κανένα τμήμα.

¹⁷⁰Η 1^η Ιανουαρίου του 1893 οριζόταν ως ημερομηνία αποπεράτωσης του πρώτου τμήματος, από την Ολυμπία έως την Ηραία, η 1^η Ιανουαρίου του 1894 οριζόταν ως ημερομηνία αποπεράτωσης του δεύτερου τμήματος, από την Ηραία έως την Εγκλένοβα (*Κρυονέρι*) και για το τρίτο τμήμα, από την Εγκλένοβα (*Κρυονέρι*) έως την Καρύταινα, οριζόταν ως ημερομηνία αποπεράτωσης η 1^η Ιανουαρίου του 1895.

Όλες οι κατασκευαστικές εργασίες αναστέλλονταν συνεχώς από το κράτος, για το λόγο ότι οι Σ.Π.Α.Π., την ίδια περίοδο, ασχολούνταν με την κατασκευή των σιδηροδρομικών τμημάτων Τρίπολη - Διαβολίτσι και Διακοφτό - Καλάβρυτα και οι οικονομικοί πόροι δεν επαρκούσαν για την ταυτόχρονη κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Καρύταινα - Μεγαλόπολη - Λεοντάρι - Σπάρτη - Γύθειο.

Το 1900 ανακινήθηκε το θέμα της κατασκευής της προαναφερθείσας σιδηροδρομικής γραμμής, με αφορμή την υπό κατασκευή σιδηροδρομική γραμμή Πύργος - Κυπαρισσία - Μελιγαλάς. Όμως, θεωρήθηκε ότι εφόσον δε θα κατασκευαζόταν η σιδηροδρομική γραμμή Ολυμπία - Καρύταινα, θα ήταν σκόπιμο να ξεκινήσει η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής από το Λεοντάρι, αντί από την Καρύταινα. Από το 1900 και μέχρι το 1927 ακολούθησαν μία σειρά από ενέργειες και γεγονότα, με τα οποία επιβραδύνθηκε η έναρξη κατασκευαστικών εργασιών της σιδηροδρομικής γραμμής Λεοντάρι - Γύθειο. Κατά τη διάρκεια των είκοσι επτά αυτών χρόνων κρίθηκε σκόπιμη η χάραξη νέας σιδηροδρομικής γραμμής από την Τρίπολη μέχρι τη Σπάρτη, έτσι ώστε να συνδέονταν απευθείας οι πρωτεύουσες της Αρκαδίας και της Λακωνίας.

Τελικά, στις αρχές του 1927 άρχισαν να εκτελούνται από το ελληνικό δημόσιο οι πρώτες χαράξεις των σιδηροδρομικών γραμμών, καθώς και τα πρώτα χωματουργικά έργα σε διάφορα σημεία της διαδρομής Τρίπολη - Σπάρτη. Δυστυχώς, όμως, διακόπηκαν όλα τα έργα, λόγω της γενικής οικονομικής κρίσης του 1931.

Αξίζει εδώ να αναφέρουμε ότι κατά τη διάρκεια των τριών αυτών δεκαετιών, δηλαδή από το 1900 έως το 1931, εν αναμονή της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής από την Τρίπολη έως τη Σπάρτη, η μετακίνηση των επιβατών γινόταν αρχικά με ιππήλατα λεωφορεία και αργότερα με αυτοκίνητα, σε ανταπόκριση με τη σιδηροδρομική γραμμή Άργος - Καλαμάτα.

5.1.12. δ. Η γραμμή Καλάβρυτα - Τρίπολη

Σύμφωνα, με το νόμο ΑΩΜ', ο οποίος ψηφίστηκε στις 30.5.1890, εγκρίθηκε η κατασκευή σιδηροδρόμου (πλάτους 75 εκατοστών) από τα Καλάβρυτα μέχρι την Τρίπολη και με προέκταση από το Διακοφτό έως τα Καλάβρυτα. Η προέκταση αυτή θα συνέδεε τις ορεινές περιοχές μεταξύ των Καλαβρύτων και της Τρίπολης, με τον Κορινθιακό κόλπο.

Την κατασκευή της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής γραμμής θα την αναλάμβανε το ελληνικό κράτος, όμως προέκυψαν πολλά κατασκευαστικά προβλήματα, τα οποία επέφεραν αύξηση των οικονομικών εξόδων. Εξαιτίας της αύξησης αυτής και της έλλειψης των απαραίτητων οικονομικών πόρων, η ελληνική Κυβέρνηση αναγκάστηκε να σταματήσει την προέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής έως την Τρίπολη.

5.1.13. Τεχνικά χαρακτηριστικά και το τροχαίο υλικό των Σ.Π.Α.Π.

Η Πελοπόννησος δεν είχε τα κατάλληλα αστικά κέντρα τα οποία θα μπορούσαν να εντυπωσιάσουν με τους σιδηροδρομικούς τους σταθμούς και να θεωρηθούν αρχιτεκτονικά μνημεία.

Οι σταθμοί των Σ.Π.Α.Π. κατασκευάστηκαν βάσει κάποιων τυποποιημένων σχεδίων, ανάλογα με τον πληθυσμό που θα εξυπηρετούσαν. Δε θεωρούνταν όμως ως δημόσια κτίρια και δεν αντιμετωπίζονταν από τον κόσμο με τον ίδιο σεβασμό όπως αντιμετωπίζουν τα Δημαρχεία ή τα σχολεία. Παρόλα αυτά, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί αποτελούσαν το επίκεντρο της οικονομικής και κοινωνικής ζωής της περιοχής.

Ανάλογα με την εμπορική τους σπουδαιότητα οι σταθμοί διακρίνονταν σε τέσσερις κατηγορίες: Σε σταθμούς Α, Β, Γ και Δ τάξης¹⁷¹. Το σε ποιά κατηγορία ανήκε ο κάθε σταθμός, καθοριζόταν από το μέγεθός του και την εξωτερική του εμφάνιση. Στην κατηγορία Α τάξης ανήκαν οι κεντρικοί σταθμοί, οι οποίοι είχαν την περισσότερη εμπορική και επιβατική κίνηση. Λειτουργούσαν κυρίως στις πρωτεύουσες των νομών της Πελοποννήσου και στον Πειραιά. Οι σταθμοί που ανήκαν στην κατηγορία Β τάξης στεγάζονταν συνήθως σε διώροφα κτίρια και ακολουθούσαν την αρχιτεκτονική των κεντρικών σταθμών. Οι σταθμοί Γ και Δ τάξης στεγάζονταν σε πέτρινα ισόγεια κτίρια με κεραμοσκεπή. Τέλος, οι στάσεις ήταν απλώς χώροι στάθμευσης των τραίνων.

Ο σπουδαιότερος σταθμός ολόκληρου του πελοποννησιακού σιδηροδρομικού δικτύου, ήταν ο μητροπολιτικός σταθμός της Αθήνας. Ο αρχιτεκτονικός του σχεδιασμός οφειλόταν στον αρχιτέκτονα Ερνέστο Τσίλερ και μάλιστα το κτίριο του σταθμού αποτελούσε μία μικρογραφία του σταθμού των «Chemins de Fer Orientaux», ο οποίος βρισκόταν στην Κωνσταντινούπολη. Ο σιδηροδρομικός σταθμός της Αθήνας ήταν ισάξιος πολλών ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών σταθμών κυρίως το 19^ο αιώνα.

Όλοι οι υπόλοιποι σταθμοί των σιδηροδρόμων της Πελοποννήσου παρουσίαζαν μεγάλη ποικιλομορφία στα κτίριά τους. Αυτό οφειλόταν στο γεγονός ότι κάθε σιδηροδρομικό τμήμα του δικτύου της Πελοποννήσου κατασκευάστηκε από διαφορετικές τεχνικές εταιρείες, σε διαφορετικές χρονικές περιόδους. Επόμενο ήταν λοιπόν, κάθε τεχνική εταιρεία να κατασκευάζει με διαφορετικό τρόπο τους σταθμούς, του κάθε σιδηροδρομικού τμήματος. Χαρακτηριστικά είναι τα παραδείγματα των σταθμών του σιδηροδρομικού τμήματος Μύλοι Ναυπλίου - Καλαμάτα, οι οποίοι κτιριακά ήταν τελείως διαφορετικοί από τους σταθμούς του σιδηροδρομικού τμήματος Πάτρα - Πύργος. Επίσης, οι σταθμοί των Μυκηνών και της Ολυμπίας ήταν τελείως διαφορε-

¹⁷¹Υποκεφάλαια 5.1.8.β.- 5.1.9.- 5.1.10. του κεφαλαίου «Τα περιφερειακά σιδηροδρομικά δίκτυα Νοτίου Ελλάδος», σσ. 166, 169, 174.

τικοί σε σχέση με όλους τους άλλους σταθμούς ολόκληρου του πελοποννησιακού δικτύου. Η αρχιτεκτονική των κτιρίων τους ήταν αρχαιοπρεπής.

Οι Σ.Π.Α.Π. διέθεταν συνολικά έντεκα μηχανοστάσια¹⁷², που ακολουθούσαν την αρχιτεκτονική των σταθμών στους οποίους συστεγάζονταν. Συνήθως κάθε μηχανοστάσιο είχε υπόστεγα συντήρησης και επισκευής του τροχαίου υλικού, χώρους εργαλειομηχανών, γραφεία προσωπικού καθώς και πολλούς βοηθητικούς χώρους.

Με την κατάργηση του ατμού, τα μηχανοστάσια προσαρμόστηκαν στις ανάλογες απαιτήσεις, με την ανακατασκευή των χώρων τους και την προμήθεια ανάλογων εργαλειομηχανών.

Για να μπορέσουμε στη συνέχεια να αναλύσουμε το τροχαίο υλικό από το οποίο αποτελούνταν το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου, σκόπιμο θα ήταν να διαχωρίσουμε το τροχαίο υλικό της σιδηροδρομικής γραμμής Διακοφτό - Καλάβρυτα από όλα τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά τμήματα του δικτύου της Πελοποννήσου.

Όπως έχουμε ήδη προαναφέρει¹⁷³, επίσημα η λειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Διακοφτό - Καλάβρυτα, ξεκίνησε στις 10 Μαρτίου του 1896. Στο ξεκίνημά της η σιδηροδρομική αυτή γραμμή είχε στη διάθεσή της τρεις ατμάμαξες. Μία ακόμη ατμάμαξα αγοράστηκε το 1899, η οποία διέθετε οκτώ βαγόνια. Όλες οι ατμάμαξες ήταν κατασκευασμένες στο γαλλικό εργοστάσιο Cail και είχαν βάρος 15,6 τόνους. Οι επιβατάμαξες αυτές είχαν ξύλινο αμάξωμα και ήταν διαχωρισμένες σε διαμερίσματα. Κάθε διαμέρισμα διέθετε τη δική του πόρτα.

Η σιδηροδρομική γραμμή Διακοφτό - Καλάβρυτα διέθετε μία θερινή (ανοικτή) επιβατάμαξα, με ένα διαμέρισμα Α θέσης έξι καθισμάτων και πέντε διαμερίσματα Β θέσης σαράντα καθισμάτων¹⁷⁴. Είχε επίσης, τρεις κλειστές επιβατάμαξες, που η κάθε μία από αυτές διέθετε ένα διαμέρισμα Α θέσης έξι καθισμάτων, τρία διαμερίσματα Β θέσης είκοσι τεσσάρων καθισμάτων και ένα διαμέρισμα σκευοφόρου. Επιπλέον, στο τροχαίο υλικό του δικτύου περιλαμβάνονταν και τέσσερις φορτάμαξες, εκ των οποίων δύο κλειστές και δύο ανοικτές, «γόνδολες».

Ο συνολικός χρόνος που έκαναν όλες οι ατμάμαξες για να διανύσουν τη διαδρομή από το Διακοφτό μέχρι τα Καλάβρυτα ήταν δύο ώρες και είκοσι λεπτά.

¹⁷²Οι σταθμοί που είχαν μηχανοστάσια ήταν: Του Πειραιά, της Κορίνθου, του Διακοφτού, των Πατρών, του Πύργου, της Κυπαρισσίας, της Ολυμπίας, της Καλαμάτας, του Λεονταρίου, της Τρίπολης και των Μύλων Ναυπλίου.

¹⁷³Υποκεφάλαιο 5.1.4., του κεφαλαίου «Τα περιφερειακά σιδηροδρομικά δίκτυα Νοτίου Ελλάδας», σ. 156.

¹⁷⁴Σιδηροτροχιά, Έκτακτο Αφιερωματικό Τεύχος, (1), (1995), σ. 32.

Αρκετά χρόνια αργότερα από τη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου Διακοφτό - Καλάβρυτα, προστέθηκε στο τροχαίο υλικό του, μία ακόμη κλειστή φορτάμαξα και μία κλειστή επιβατάμαξα (*η Καλυδών*), αυτή ήταν μεγάλης χωρητικότητας και διέθετε έξι διαμερίσματα Β θέσης, με σαράντα επτά καθίσματα συνολικά.

Το 1925 οι Σ.Π.Α.Π. αγόρασαν μία πέμπτη ατμάμαξα υπέρθερμου ατμού, υψηλότερης ισχύος και πολύ πιο οικονομικής λειτουργίας. Με την προμήθεια της συγκεκριμένης ατμάμαξας μειώθηκε ο χρόνος της διαδρομής που έκανε ο συρμός από το Διακοφτό στα Καλάβρυτα, στις δύο ώρες. Η ατμάμαξα αυτή είχε κατασκευαστεί στο γερμανικό εργοστάσιο Krupp και ζύγιζε 16 τόνους.

Λόγω της αυξημένης τουριστικής κίνησης, οι Σ.Π.Α.Π. τη δεκαετία του '50 ξεκίνησαν ένα πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του τροχαίου υλικού της σιδηροδρομικής γραμμής Διακοφτό - Καλάβρυτα. Αρχικά, τη μία από τις τρεις κλειστές ατμάμαξες τη μετέτρεψαν σε θερινή επιβατάμαξα με ένα πανοραμικό διαμέρισμα Α θέσης εννέα καθισμάτων, με τρία διαμερίσματα Β θέσης είκοσι τεσσάρων καθισμάτων και με ένα διαμέρισμα σκευοφόρου. Οι άλλες δύο κλειστές χειμερινές ατμάμαξες μετατράπηκαν το 1954 σε κλειστές επιβατάμαξες σύγχρονου μεταλλικού αμαξώματος με πανοραμικά παράθυρα και δεκαέξι καθίσματα Α θέσης, είκοσι τέσσερα καθίσματα Β θέσης και ένα διαμέρισμα σκευοφόρου. Τον ίδιο χρόνο το τροχαίο υλικό της σιδηροδρομικής γραμμής Διακοφτό - Καλάβρυτα αυξήθηκε κατά μία ατμάμαξα κεκορεσμένου ατμού. Η συγκεκριμένη ατμάμαξα είχε κατασκευαστεί εξ ολοκλήρου στο κεντρικό εργοστάσιο των Σ.Π.Α.Π., στον Πειραιά και ήταν ακριβώς η ίδια με τις τέσσερις αρχικές ατμάμαξες του γαλλικού εργοστασίου Cail.

Οι Σ.Π.Α.Π. επεδίωξαν να ηλεκτροκινήσουν τη σιδηροδρομική γραμμή Διακοφτό - Καλάβρυτα, με σκοπό να βελτιστοποιηθούν οι επιδόσεις του τροχαίου υλικού. Όμως, λόγω οικονομικών δυσχερειών η διοίκηση των Σ.Π.Α.Π. αποφάσισε να αγοράσει ντιζελοηλεκτρικές αυτοκινητάμαξες (Α/Α), με μελλοντική δυνατότητα να μπορούν να μετατραπούν σε ηλεκτρικές. Για το σκοπό αυτό το Μάρτιο του 1959 οι Σ.Π.Α.Π. παρέλαβαν τρεις αυτοκινητάμαξες από το γαλλικό εργοστάσιο Billard. Και οι τρεις διέθεταν από ένα τετραξονικό κινητήριο ηλεκτρικό όχημα (Α/Α) και από ένα τετραξονικό ιθυντήριο επιβατικό όχημα. Οι νέες αυτές αυτοκινητάμαξες μετέφεραν έως εκατό επιβάτες, και ανέπτυσαν ταχύτητα 40 χιλιόμετρα την ώρα στο ευθύγραμμο τμήμα και 12 χιλιόμετρα την ώρα στο οδοντωτό τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής με μέγιστη κλίση 15,2%.

Με την ανάπτυξη του τροχαίου υλικού και τη βελτίωση των χρόνων ανάπτυξης ταχυτήτων, ο χρόνος διαδρομής περιορίστηκε από τις δύο ώρες στα ογδόντα πέντε λεπτά και επιπλέον μειώθηκε το κόστος λειτουργίας των ατμαμαξών.

Το 1967 το σιδηροδρομικό δίκτυο Διακοφτό - Καλάβρυτα απέκτησε νέες αυτοκινητάμαξες, οι οποίες είχαν κατασκευαστεί στο γαλλικό εργοστάσιο Decauville. Οι νέες

αυτοκινητάμαξες ήταν πολύ ισχυρές και ο χρόνος της διαδρομής που έκαναν μειώθηκε στα εβδομήντα λεπτά. Με την παραλαβή των συγκεκριμένων αυτοκινηταμαξών καταργήθηκε η ατμήλατη κίνηση.

Το Καλοκαίρι του 1996 επανακυκλοφόρησε μία από τις πρώτες ατμομηχανές και ένα επιβατικό όχημα, τα οποία το 1896 αποτελούσαν, μαζί με άλλες ατμομηχανές και επιβατικά οχήματα, το τροχαίο υλικό του δικτύου. Η ατμομηχανή αυτή επισκευάστηκε στο κεντρικό εργοστάσιο του Πειραιά, κυρίως από συνταξιούχους τεχνικούς του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας, ενώ το επιβατικό βαγόνι από τους τεχνικούς του μηχανοστασίου της Πάτρας.

Όλα τα υπόλοιπα τμήματα του σιδηροδρόμου της Πελοποννήσου, τα οποία κατασκευάστηκαν σταδιακά, είχαν άρτια τεχνική υποστήριξη, η οποία εξασφάλιζε τα ανταλλακτικά του τροχαίου υλικού, ανάλογα με τις ανάγκες.

Οι Σ.Π.Α.Π. ήταν οι πρώτοι στην Ελλάδα οι οποίοι εφάρμοσαν¹⁷⁵ καινοτομίες τεχνολογικού χαρακτήρα και διακρίθηκαν για τις επιτυχημένες επιλογές κινητήριων μονάδων.

Όμως, υπήρχε μεγάλη ανομοιομορφία του τροχαίου υλικού σε ολόκληρο το πελοποννησιακό σιδηροδρομικό δίκτυο. Ένας κύριος παράγοντας, ο οποίος συνετέλεσε σε αυτήν την ανομοιομορφία ήταν το γεγονός ότι την περίοδο που οι Σ.Π.Α.Π. είχαν ανάγκη για προμήθεια νέου τροχαίου υλικού, έδειχναν προτίμηση στο εργοστάσιο που είχε ετοιμοπαράδοτες ατμομηχανές, ακόμη και εάν ο τύπος τους ήταν διαφορετικός από εκείνον που ήδη χρησιμοποιούσαν. Ένας εξίσου σημαντικός παράγοντας, ο οποίος και αυτός με τη σειρά του συνετέλεσε στην ανομοιομορφία του τροχαίου υλικού των Σ.Π.Α.Π., ήταν η ιδιομορφία ολόκληρου του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου. Άλλες περιοχές επέβαλαν πεδινή χάραξη και άλλες ορεινή. Σε κάθε μία περιοχή θα έπρεπε να χρησιμοποιηθεί ο κατάλληλος τύπος ατμαμαξών.

Στις 11 Απριλίου του 1885¹⁷⁶ ξεκίνησαν τα δρομολόγια του σιδηροδρομικού τμήματος Πειραιάς - Κόρινθος, έχοντας στην κατοχή τους οι Σ.Π.Α.Π. οκτώ ατμάμαξες. Τα ονόματά τους ήταν: *Πειραιεύς, Αθήναι, Ελευσίς, Μέγαρα, Ίσθμια, Κόρινθος, Κιάτον* και *Σικυών*.

Από το 1885 και μέχρι να ολοκληρωθεί το σιδηροδρομικό τμήμα Κόρινθος - Πάτρα, η κατασκευαστική εταιρεία χρησιμοποίησε πέντε ατμάμαξες, κατασκευής του 1884 από τη γερμανική εταιρεία Krauss, με σκοπό τη μεταφορά των σιδηροδρομικών υλικών για την κατασκευή του προαναφερθέντος τμήματος. Οι συγκεκριμένες ατμομηχανές, μετά

¹⁷⁵Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμων, «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι, η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα», εκδόσεις Μίλητος, (1997), σ. 197.

¹⁷⁶Υποκεφάλαιο 5.1.2., του κεφαλαίου «Τα περιφερειακά σιδηροδρομικά δίκτυα Νοτίου Ελλάδας», σ. 152.

την κατασκευή του σιδηροδρομικού τμήματος Κόρινθος - Πάτρα, παραδόθηκαν στους Σ.Π.Α.Π., τον Οκτώβριο του 1886. Έφεραν τα ονόματα: *Νεμέα, Μυκήναι, Άργος, Ναύπλιον και Κλεωναί*.

Η έλξη των πρώτων συρμών γίνονταν από οκτώ μηχανές, κατασκευής του 1884, από τη γερμανική εταιρεία Krauss. Ουσιαστικά στα πρώτα χρόνια εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου, κύριος και αποκλειστικός προμηθευτής ήταν η γερμανική εταιρεία Krauss. Επιπλέον, ο ρυθμός αύξησης των ατμαμαξών ήταν πιο έντονος, καθώς μεγάλωνε το μήκος των γραμμών του δικτύου και κατ' επέκταση αυξάνονταν οι ανάγκες εκμετάλλευσής του.

Η λειτουργία των ατμαμαξών γίνονταν σωστά εξαιτίας μίας εύστοχης απόφασης που είχαν πάρει οι Σ.Π.Α.Π. Συγκεκριμένα, κάθε μηχανοδηγός χρεωνόταν μία συγκεκριμένη ατμομηχανή και είχε εξ ολοκλήρου την ευθύνη για τη λειτουργία της. Ο μηχανοδηγός, με αυτόν τον τρόπο, ήταν σε θέση να γνωρίζει τέλεια τη συμπεριφορά της συγκεκριμένης ατμομηχανής και να αποκαθιστά γρήγορα και καλύτερα τις τυχόν βλάβες.

Μετά τις αρχικές προμήθειες, δηλαδή μετά το 1886 και για μία δεκαετία, οι μηχανές που παράγγελλαν οι Σ.Π.Α.Π. ήταν διπλής εκτόνωσης. Ακολούθησε μία τριακοπενταετία, στην οποία γίνονταν αλληπάλληλες παραγγελίες ατμαμαξών από τους Σ.Π.Α.Π. Συγκεκριμένα, τον Αύγουστο του 1886 παραγγέλθηκαν δύο ατμάμαξες Krauss, βάρους 34,8 τόνων η κάθε μία. Οι ατμάμαξες αυτές παρελήφθησαν το Μάρτιο του 1887. Ακόμη, τον Ιούνιο του ίδιου έτους οι Σ.Π.Α.Π. παρέλαβαν δύο ατμάμαξες από την ίδια κατασκευαστική εταιρεία, λίγο πιο ελαφρές από τις προηγούμενες, 31 τόνων η κάθε μία. Ένα χρόνο μετά, το 1888 παρελήφθησαν τέσσερις ατμάμαξες Krauss, βάρους 26,2 τόνων η κάθε μία, οι οποίες χρησιμοποιήθηκαν για τη σιδηροδρομική γραμμή Πάτρα - Πύργος. Οι συγκεκριμένες ατμάμαξες είχαν αποκτήσει τα ονόματα: *Πάτραι, Πύργος, Λεχαινά και Γαστούνη*.

Το Φεβρουάριο του 1889 παραγγέλθηκαν στον κατασκευαστή Société Alsacienne από τους Σ.Π.Α.Π. τέσσερις ατμάμαξες, βάρους 33 τόνων η κάθε μία. Όμως, η κατασκευή τους καθυστέρησε λόγω ορισμένων εσωτερικών διαφωνιών του Διοικητικού Συμβουλίου των Σ.Π.Α.Π, ως προς τις προδιαγραφές των ατμαμαξών Τελικά, παραδόθηκαν σε δύο δόσεις το 1890, δύο ατμάμαξες στην πρώτη δόση και δύο ατμάμαξες στη δεύτερη.

Ένα χρόνο μετά, το Μάρτιο του 1891, οι Σ.Π.Α.Π. παρήγγειλαν δύο ατμομηχανές βελγικής κατασκευής από το εργοστάσιο St Leonard, οι οποίες είχαν κατασκευαστεί για το μετρικό σιδηροδρομικό δίκτυο της Ισπανίας. Τελικά παρελήφθησαν τον Αύγουστο του ίδιου έτους και είχαν τα ονόματα: *Αίγιον και Ξυλόκαστρον*. Επίσης, στις αρχές του 1892 οι Σ.Π.Α.Π. προσέθεσαν στο τροχαίο υλικό τους, τρεις ακόμη ατμάμαξες Krauss, τις λεγόμενες «*μεγάλες μηχανές*», οι οποίες έφεραν διαξονικό

εφοδιοφόρο. Και οι τρεις αυτές ατμάμαξες, καταστράφηκαν στον γκρεμό της Κακιάς Σκάλας από τους Γερμανούς κατά την αποχώρησή τους από την Ελλάδα το 1944.

Στις αρχές του 1901 παραγγέλθηκαν από τους Σ.Π.Α.Π. έξι ατμάμαξες Société Alsacienne, προκειμένου να διατεθούν στην υπηρεσία κατασκευής του σιδηροδρομικού τμήματος Πύργος - Κυπαρισσία - Μελιγαλάς. Παρελήφθησαν μέσα στο 1902 και έφεραν τα ονόματα: *Νεμέα*, *Ταΰγετος*, *Καλάμαι*, *Βουραιϊκός*, *Ιθώμη*, *Ιναχος*. Το 1903 και το 1906 παρέλαβαν οι Σ.Π.Α.Π, ακόμη, τρεις ατμάμαξες Krauss, βάρους 36,4 τόνων η κάθε μία, οι οποίες έφεραν τα ονόματα: *Ερινεός*, *Ερύμανθος* και *Κράθις*.

Τον Ιούλιο του 1908 οι Σ.Π.Α.Π. παρήγγειλαν νέες ατμάμαξες, με σημαντικές τεχνικές καινοτομίες. Οι συγκεκριμένες ατμάμαξες ήταν κατασκευής Krauss και ήταν οι πρώτες ατμάμαξες υπέρθερμου ατμού σε ολόκληρο το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Επιπλέον, ήταν οι μοναδικές τύπου Mallet που κυκλοφορούσαν σε ελληνικό δίκτυο γενικής εκμετάλλευσης, διπλής εκτόνωσης, αρθρωτές με ανεξάρτητη κίνηση στους δύο μπροστινούς άξονες.

Το 1911 αυξήθηκε και άλλο το τροχαίο υλικό των Σ.Π.Α.Π., με τέσσερις ατμομηχανές Krauss, βάρους 36,5 τόνων η κάθε μία. Ένα χρόνο μετά παρελήφθησαν πέντε ατμάμαξες Henschel, βάρους 27 τόνων η κάθε μία και δύο ατμομηχανές Borsing, βάρους 46 τόνων η κάθε μία, όλες αυτές ήταν γερμανικής κατασκευής. Επιπλέον, το Φεβρουάριο του 1915 παραδόθηκαν στους σιδηροδρόμους της Πελοποννήσου τρεις ατμάμαξες Borsing, οι οποίες είχαν διαξονικό εφοδιοφόρο και βάρος 46 τόνους η κάθε μία. Τέλος, τον Ιανουάριο του 1925 παραγγέλθηκαν πέντε ατμάμαξες στο εργοστάσιο Linke-Hoffmann της Γερμανίας οι οποίες παρελήφθησαν τον Οκτώβριο του ίδιου έτους. Οι ατμάμαξες αυτές είχαν βάρος 47,5 τόνους η κάθε μία και έφεραν τριαξονικό εφοδιοφόρο. Με την παραλαβή και αυτών των ατμάμαξών οι Σ.Π.Α.Π. είχαν στην κατοχή τους ενενήντα επτά ατμάμαξες, για όλα τα σιδηροδρομικά τμήματά τους.

Το Φθινόπωρο του 1923 ξεκίνησαν οι πρώτες ενέργειες για την προμήθεια αυτοκινηταμαξών. Μάλιστα, στις 13 Σεπτεμβρίου του 1923 υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του Υπουργείου Συγκοινωνιών και των Σ.Π.Α.Π., η οποία έδινε τη δυνατότητα στους τελευταίους για την προμήθεια αυτοκινηταμαξών.

Μετά την υπογραφή της σύμβασης, ακολούθησε μία εξαετία συνεχών χρονοβόρων διαδικασιών, έγκρισης των προμηθειών και των σχετικών δαπανών από την πλευρά της ελληνικής Κυβέρνησης. Τελικά, το 1929 αποφασίστηκε η παραγγελία σε αγγλικό εργοστάσιο τριών αυτοκινηταμαξών, ισχύος 500 ίππων η κάθε μία¹⁷⁷. Σκοπός της παραγγελίας αυτής ήταν να χρησιμοποιηθούν οι αυτοκινητάμαξες στις μεγάλες σιδηροδρομικές διαδρομές Αθήνα - Πάτρα και Αθήνα - Καλαμάτα. Δυστυχώς, όμως,

¹⁷⁷Κ. Ανδρουλιδάκης, «Οι Σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου (1882-1962)», (3), (χ.χ), σ. 222.

δεν εκτελέστηκε ποτέ η συγκεκριμένη παραγγελία, λόγω της μη φερεγγυότητας του αγγλικού εργοστασίου.

Το 1934 οι Σ.Π.Α.Π. έλαβαν δάνειο ύψους 200.000 λιρών από το εξωτερικό, με σκοπό την εκτέλεση μίας μεγάλης παραγγελίας τροχαίου υλικού, η οποία συμπεριλάμβανε αυτοκινητάμαξες, επιβατάμαξες, φορτάμαξες και μηχανήματα εξοπλισμού των εργοστασίων-μηχανοστασίων. Πράγματι, παραγγέλθηκαν οκτώ μονές αυτοκινητάμαξες και τέσσερα ρυμουλκούμενα οχήματα από το γερμανικό εργοστάσιο Linke-Hoffmann. Γενικά, τα ρυμουλκούμενα οχήματα ήταν απλά επιβατικά βαγόνια χωρίς κινητήρια μηχανή και έμπαιναν πίσω από τα κινητήρια οχήματα με σκοπό να αυξήσουν τη χωρητικότητα του συρμού. Οι μονές αυτοκινητάμαξες αποτελούνταν από ένα όχημα, ενώ οι διπλές από δύο, τα οποία συνδέονταν μεταξύ τους αρθρωτά. Στις 11 Οκτωβρίου του 1937 έγιναν τα πρώτα δοκιμαστικά δρομολόγια με αυτοκινητάμαξες.

Εκτός από τα οχήματα που ήταν εξοπλισμένα με κινητήριες μηχανές, υπήρχε μεγάλος αριθμός και ποικιλία στο ελκόμενο τροχαίο υλικό των Σ.Π.Α.Π. Το ελκόμενο τροχαίο υλικό αποτελούνταν από επιβατικά και φορτηγά βαγόνια. Το 1884 τα επιβατικά βαγόνια ήταν τριάντα τέσσερα στον αριθμό, ενώ τα φορτηγά σαράντα έξι, δέκα κλειστά και τριάντα έξι ανοικτά. Το 1894 αυξήθηκαν, φθάνοντας τα εκατόν ογδόντα πέντε επιβατικά βαγόνια και τα πεντακόσια έξι φορτηγά συνολικά, εκ των οποίων τα διακόσια είκοσι πέντε ήταν κλειστά και τα διακόσια ογδόντα ένα ήταν ανοικτά. Το 1904 τα επιβατικά βαγόνια έφθασαν τα διακόσια δεκαπέντε, ενώ τα φορτηγά τα επτακόσια δέκα, τετρακόσια σαράντα οκτώ ήταν τα κλειστά και διακόσια εξήντα δύο ήταν τα ανοικτά. Τέλος, το 1914 τα επιβατικά βαγόνια είχαν αυξηθεί πάρα πολύ και έφθασαν σε αριθμό τα διακόσια πενήντα τρία, ενώ τα φορτηγά βαγόνια ήταν στο σύνολό τους οκτακόσια σαράντα έξι, εκ των οποίων τα πεντακόσια τριάντα τέσσερα κλειστά και τα τριακόσια δώδεκα ανοικτά.

Οι Σ.Π.Α.Π. είχαν δέκα τύπους τετραζονικών και ένδεκα τύπους διαζονικών οχημάτων, των οποίων η χωρητικότητά τους ήταν από δεκαέξι έως εξήντα επιβάτες. Επίσης, υπήρχε ένα διαζονικό όχημα «συμβουλίου», το οποίο το χρησιμοποιούσαν για τις μετακινήσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας.

Ακόμη, υπήρχαν δύο τετραζονικά οχήματα εστιατόρια, με δυνατότητα εστίασης τριάντα πέντε ατόμων. Την τροφοδοσία των οχημάτων αυτών την είχε αναλάβει η εταιρεία CIWL¹⁷⁸. Ένας επιπλέον τύπος επιβατικού βαγονιού ήταν το τετραζονικό βασιλικό όχημα, το οποίο είχε προσφερθεί από τους Σ.Π.Α.Π. για να μεταφέρεται η βασιλική οικογένεια. Το βασιλικό όχημα¹⁷⁹ ήταν υπερπολυτελές, με περίτεχνους εξώστες, κατασκευασμένο από ακριβό ξύλο, διέθετε επίσης ένα σαλόνι, δύο ιδιαίτερα

¹⁷⁸Η CIWL ήταν εκείνη η εταιρεία, η οποία είχε υπό την εκμετάλλευσή της το περίφημο τρένο Orient Express.

¹⁷⁹Το βασιλικό όχημα καταστράφηκε το 1950.

διαμερίσματα και μία πολυτελή τουαλέτα. Τέλος, οι Σ.Π.Α.Π. είχαν στην κατοχή τους επτά τύπους σκευοφόρων και ταχυδρομικών οχημάτων. Τα ταχυδρομικά οχήματα είχαν διπλή ιδιότητα, ήταν επιβατικά βαγόνια Γ θέσης και ταυτόχρονα ταχυδρομεία, επανδρωμένα με ταχυδρομικούς υπαλλήλους που μετέφεραν αλληλογραφία στις περιοχές από τις οποίες περνούσε ο σιδηρόδρομος.

Όλα τα επιβατικά βαγόνια είχαν Α και Γ θέση. Στην Α θέση τα καθίσματα ήταν βελούδινα και αναπαυτικά, ενώ στη Γ θέση υπήρχαν στενοί ξύλινοι πάγκοι. Η συνύπαρξη της Α και Γ θέσης στο ίδιο βαγόνι οφειλόταν στο γεγονός ότι οι εύποροι επιβάτες όταν ταξίδευαν, έπαιρναν μαζί τους και το υπηρετικό τους προσωπικό. Ο φωτισμός των επιβατικών βαγονιών γινόταν είτε με φωταέριο, είτε με λάμπες λαδιού ή πετρελαίου.

Τέλος, ολοκληρώνοντας την ανάλυσή μας για το τροχαίο υλικό των σιδηροδρόμων της Πελοποννήσου, θα πρέπει να αναφέρουμε τα είδη των εμπορικών βαγονιών. Τα εμπορικά βαγόνια ήταν κυρίως διαζονικά, είτε ανοικτά, είτε κλειστά φορτηγά βαγόνια. Υπήρχε ποικιλομορφία στους τύπους των βαγονιών, ανάλογα με το είδος των εμπορευμάτων που μετέφεραν. Υπήρχαν εμπορικά βαγόνια μεταφοράς ζώων, εμπορικά βαγόνια μεταφοράς υγρών, τα λεγόμενα «βυτιοφόρα» βαγόνια, καθώς και τα βαγόνια σκευοφόροι, τα οποία χρησίμευαν για τη μεταφορά μικρών δεμάτων και αποσκευών των επιβατών.

5.1.14. Επιχειρησιακές πρωτοβουλίες και επιχειρηματικές δραστηριότητες των Σ.Π.Α.Π.

Οι σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.), εκτός από άρτια οργανωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο, είχαν αναπτύξει και αξιολογη επιχειρησιακή δράση. Ασκούσαν μία επιθετική εμπορική πολιτική, η οποία αφορούσε πολύπλευρες εξωσιδηροδρομικές δραστηριότητες. Οι Σ.Π.Α.Π. παρείχαν ολοκληρωμένες υπηρεσίες που κάλυπταν την Αττική, την Πελοπόννησο, την Αιτωλοακαρνανία και τα νησιά του Ιονίου, με τη λειτουργία αυτοκινηταμαξών, ατμήλατων αμαξοστοιχιών καθώς και με αξιόπιστες οδικές και θαλάσσιες ανταποκρίσεις.

Με μία σειρά από επιχειρησιακές πρωτοβουλίες αυξάνονταν συνεχώς τα έσοδά τους. Οι Σ.Π.Α.Π. ήταν οι πρώτοι που παρείχαν τιμολογιακές διευκολύνσεις στο επιβατικό κοινό. Τύπωναν πίνακα δρομολογίων και διαφημιστικά φυλλάδια, τα οποία αποτελούσαν τουριστικό οδηγό ποιότητας για τους Έλληνες και ξένους επιβάτες. Επίσης, πρώτοι εισήγαγαν στην κοινωνία την έννοια της προαστιακής σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και καθιέρωσαν πυκνά δρομολόγια στις σιδηροδρομικές γραμμές Καλαμάτα - Μεσσήνη, Αθήνα - Λαύριο, Κόρινθος - Λουτράκι, Άργος - Ναύπλιο, Πύργος - Ολυμπία και Καβάσιλα - Κυλλήνη. Επιπλέον, δημιούργησαν αμαξοστοιχίες αναψυχής.

Ήταν το περίφημο «*Τραίνο των Γλεντζέδων*», το οποίο κυκλοφόρησε για πρώτη φορά τον Οκτώβριο του 1930. Απευθυνόταν στους πολύ πλούσιους κατοίκους της Αθήνας, οι οποίοι ήθελαν να παίζουν στο Καζίνο του Λουτρακίου. Το τραίνο αυτό διέθετε δύο πολυτελή επιβατικά βαγόνια και οι Σ.Π.Α.Π. προσέφεραν πλούσιο μπουφέ στους επιβάτες του. Αφετηρία του ήταν η Αθήνα και τέρμα του ο παλιός σιδηροδρομικός σταθμός του Ισθμού. Από το σταθμό του Ισθμού αυτοκίνητα της εταιρείας του Καζίνο μετέφεραν τους επιβάτες σε αυτό.

Μία ακόμη πολύ καλή επιχειρησιακή πρωτοβουλία των Σ.Π.Α.Π. ήταν η συνεργασία τους με τα ταχυδρομεία. Από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου, οι Σ.Π.Α.Π. συνεργάστηκαν με τα ταχυδρομεία. Η Διεύθυνση των ταχυδρομείων διαπίστωσε ότι τα πλεονεκτήματα που θα προέκυπταν από μία ενδεχόμενη συνεργασία με τους Σ.Π.Α.Π., και κατ' επέκταση από τη χρήση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, θα ήταν πολλά. Πράγματι, ζητήθηκε συνεργασία από τη διεύθυνση των ταχυδρομείων και έγινε αποδεκτή από τη Διοίκηση των Σ.Π.Α.Π., οι οποίοι πίστευαν ότι με αυτή τη συνεργασία θα αυξάνονταν τα κέρδη της εταιρείας.

Η διαδικασία που ακολουθούνταν, προκειμένου να διεκπεραιωθεί η μεταφορά της αλληλογραφίας των κατοίκων των πόλεων και χωριών από όπου διερχόταν η σιδηροδρομική γραμμή, ήταν συγκεκριμένη. Αρχικά, οι ιδιώτες αποστολείς της αλληλογραφίας πήγαιναν στους πιο κοντινούς σε αυτούς σιδηροδρομικούς σταθμούς, αγόραζαν τα απαραίτητα γραμματόσημα, τα οποία πωλούνταν στους σταθμούς και στη συνέχεια παρέδιδαν τα γράμματά τους στους σταθμάρχες. Ακολούθως τα γράμματα τα παραλαμβάνανε ο αρμόδιος ταχυδρομικός υπάλληλος και τα τοποθετούσε στον ειδικά διαμορφωμένο ταχυδρομικό χώρο ο οποίος βρισκόταν σε ορισμένα βαγόνια. Τέλος, οι σταθμάρχες του σταθμού στον οποίο προορίζονταν τα γράμματα, παραλάμβαναν τα γράμματα και τα παρέδιδαν στους παραλήπτες.

Οι Σ.Π.Α.Π. είχαν ανακατασκευάσει ορισμένα ολόκληρα βαγόνια σε ταχυδρομικά, τα οποία είχαν εξωτερική θυρίδα, ώστε οι αποστολείς να ταχυδρομούν κατευθείαν την αλληλογραφία τους στο βαγόνι.

Η συνεργασία των ταχυδρομείων με τους Σ.Π.Α.Π. δεν αρκέστηκε μόνο στη μεταφορά της αλληλογραφίας, αλλά και στη μεταφορά ταχυδρομικών δεμάτων.

Μία ακόμη συνεργασία των Σ.Π.Α.Π. ήταν με τα τηλεγραφέα. Ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο των Σ.Π.Α.Π. επικοινωνούσε με ενσύρματο τηλεγράφο, για υπηρεσιακά και λειτουργικά θέματα. Επόμενο, λοιπόν, ήταν οι σταθμάρχες να είχαν γνώση του αλφαβήτου των σημάτων μορς¹⁸⁰. Λαμβάνοντας, υπόψη τους όλα τα παραπάνω, οι διοικούντες τα δημόσια τηλεγραφέα επεδίωξαν τη συνεργασία τους με

¹⁸⁰Ζ. Πρωτοπαπός, «*Ιστορία του σταθμαρχικού κλάδου*» (2), (1994), σσ. 16-17

τους Σ.Π.Α.Π, στοχεύοντας στην αποτελεσματικότερη παροχή υπηρεσιών προς τους ιδιώτες.

Η εταιρεία των Σ.Π.Α.Π., εκτός από όλες τις προαναφερθείσες επιχειρησιακές πρωτοβουλίες της και συνεργασίες της με άλλες εταιρείες, ανέπτυξε και επιχειρηματική δραστηριότητα, πέρα από τη σιδηροδρομική. Σκοπός της εταιρείας ήταν να αυξήσει τόσο τα έσοδά της, όσο και το κύρος της. Συγκεκριμένα, μία επιχειρηματική της δραστηριότητα ήταν τα Λουτρά της Κυλλήνης. Την εποχή που κατασκευαζόταν το σιδηροδρομικό τμήμα Πάτρα - Πύργος, καθώς και οι διακλαδώσεις Καβάσιλα - Κυλλήνη και Βαρθολομιό - Λουτρά Κυλλήνης, η εταιρεία των Σ.Π.Α.Π. ζήτησε από το Υπουργείο Εσωτερικών να της παραχωρηθεί το δικαίωμα εκμετάλλευσης των Λουτρών Κυλλήνης για πενήντα χρόνια. Για το δικαίωμα αυτό υπογράφηκε στις 10 Μαΐου του 1890 σύμβαση μεταξύ του Υπουργείου Εσωτερικών και της εταιρείας των Σ.Π.Α.Π., η οποία στις 30.5.1890 εγκρίθηκε με το νόμο ΑΩΝΓ΄. Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή, στην εταιρεία των Σ.Π.Α.Π. είχαν παραχωρηθεί για εκμετάλλευση οι ιαματικές πηγές, ο δημόσιος χώρος ξηράς σε ακτίνα 500 μέτρων γύρω από τις πηγές, συμπεριλαμβανομένης και της ακτής, καθώς και μία επιπλέον έκταση 100 στρεμμάτων για την ανέγερση συνοικισμού. Οι Σ.Π.Α.Π. θα διατηρούσαν την κυριότητα κατά το 1/3 του χώρου, ως περιουσιακό στοιχείο, με την προϋπόθεση ότι θα τηρούσαν τους όρους της σύμβασης¹⁸¹.

Επιπλέον, η παραπάνω σύμβαση όριζε ότι οι Σ.Π.Α.Π. θα μπορούσαν να εκμεταλλευτούν την παραλία μπροστά από τις ιαματικές πηγές σε μήκος 1000 μέτρων, καθώς επίσης ότι θα είχαν την αποκλειστική χρήση κάθε ιαματικής ή πόσιμης πηγής, η οποία θα υπήρχε στην περιοχή της δικαιοδοσίας των Σ.Π.Α.Π. Τέλος, οι Σ.Π.Α.Π. αναλάμβαναν την υποχρέωση να κατασκευάσουν ένα πολυτελές ξενοδοχείο, ένα ξεχωριστό συγκρότημα τριάντα ισογείων δωματίων με λουτήρες, μία εκκλησία και δύο επιπλέον δεξαμενές σε απομονωμένο χώρο για τους λουόμενους που έπασχαν από μεταδοτικά νοσήματα.

Στις αρχές του 1891 ξεκίνησαν εντατικά οι εργασίες των Σ.Π.Α.Π. στα Λουτρά Κυλλήνης. Η πρώτη τους μέριμνα ήταν να απομακρύνουν τους λεπρούς ασθενείς οι οποίοι είχαν εγκατασταθεί στην ευρύτερη περιοχή, καθώς επίσης και να αποξηράνουν τα έλη.

Τα σχέδια κατασκευής του ξενοδοχείου εκπονήθηκαν από τον Έλληνα αρχιτέκτονα Σούλη. Τα κτίρια: Το «Μέγα Ξενοδοχείον» και το «Κατάστημα Λουτρών», ήταν αυτά που ξεχώριζαν σε ολόκληρη την περιοχή των Λουτρών Κυλλήνης. Όλος ο εξοπλισμός του ξενοδοχείου ήταν πολυτελείας και το «Κατάστημα Λουτρών» είχε εξοπλιστεί με

¹⁸¹Κ. Ανδρουλιδάκης, «Οι Σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου (1882- 1962)», (3), (χ.χ), σ. 126.

εγκαταστάσεις, οι οποίες ήταν εφάμιλλες με τις εγκαταστάσεις αντίστοιχων ευρωπαϊκών λουτρών.

Εκτός από το «*Μέγα Ξενοδοχείον*» υπήρχαν και μικρότερα κτίρια, πάνω από τριάντα, τα οποία ήταν μικρές ισόγειες κατοικίες του ενός δωματίου και απευθύνονταν κυρίως σε πελάτες που δεν είχαν μεγάλη οικονομική ευχέρεια. Επιπλέον, υπήρχε και ένας ξενώνας για τους απόρους. Στο συγκρότημα που είχαν κατασκευάσει οι Σ.Π.Α.Π. υπήρχε εκκλησία, καφενεία, θέατρα, ένα μικρό καζίνο, εστιατόρια, καθώς και καταστήματα πώλησης μικροαντικειμένων.

Η διοίκηση της εταιρείας των Σ.Π.Α.Π. είχε προτείνει την κατασκευή σιδηροδρόμου, ιππήλατου ή και μηχανοκίνητου, με στενό πλάτος της σιδηροδρομικής γραμμής (τύπου Decauville), ο οποίος θα συνέδεε το «*Κατάστημα Λουτρών*» με τις ιαματικές πηγές, την παραλία και το σιδηροδρομικό σταθμό του πελοποννησιακού δικτύου. Όμως, η πρόταση αυτή δεν έγινε ποτέ δεκτή από την ελληνική Κυβέρνηση, με αποτέλεσμα να μην υλοποιηθεί.

Τελικά, στις 27 Μαΐου του 1892 παραδόθηκε σε λειτουργία το «*Κατάστημα των Λουτρών*». Συνολικά, η δαπάνη κατασκευής ολόκληρου του συγκροτήματος ήταν πάνω από 500.000 δραχμές, με εκκρεμότητα την κατασκευή κάποιων συμπληρωματικών εγκαταστάσεων.

Αμέσως μετά το Μάιο, οι Σ.Π.Α.Π. δέχθηκαν πολλές προσφορές από επιχειρηματίες με σκοπό την ενοικίαση ολόκληρου του συγκροτήματος. Τελικά, μετά από διαγωνισμό ενοικιάστηκε το συγκρότημα, την 1^η Μαΐου του 1893, για μία δεκαετία με μίσθωμα για τα τρία πρώτα χρόνια 70.000 δραχμές, για τα επόμενα τέσσερα 75.000 δραχμές και για τα τελευταία τρία χρόνια 10.000 δραχμές.

Το Φεβρουάριο του 1893 η διοίκηση των Σ.Π.Α.Π. αποφάσισε να ιδρύσει μία ανεξάρτητη εταιρεία η οποία θα εκμεταλλευόταν τα Λουτρά της Κυλλήνης. Την ονόμασαν «Εταιρεία των Ιαματικών Υδάτων Κυλλήνης» και είχε μετοχικό κεφάλαιο 1.500.000 δραχμές. Το Διοικητικό Συμβούλιο της συγκεκριμένης εταιρείας ήταν στελεχωμένο από μέλη τα οποία προέρχονταν κυρίως από τους σιδηροδρόμους Πελοποννήσου και από κεφαλαιούχους. Όμως, η εταιρεία αυτή καταργήθηκε σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα το Σεπτέμβριο του 1893.

Δυστυχώς, από το Σεπτέμβριο του 1893¹⁸² και μετά άρχισαν να διαφαίνονται οι πρώτες δυσκολίες από τη λειτουργία των Λουτρών της Κυλλήνης. Ο ενοικιαστής τους δεν κατόρθωσε να πληρώσει ούτε την πρώτη δόση του ενοικίου που είχε συμφωνηθεί. Αποτέλεσμα, της κατάστασης αυτής ήταν να διακοπεί το συμβόλαιο μεταξύ του ενοικιαστή και των Σ.Π.Α.Π. Στη συνέχεια οι Σ.Π.Α.Π. αναζήτησαν καινούργιο

¹⁸²Κ. Ανδρουλιδάκης, «*Οι Σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου (1882- 1962)*», (3), (χ.χ), σ. 130.

ενοικιαστή, χωρίς όμως τελικά να βρεθεί κανένας ενδιαφερόμενος επιχειρηματίας. Τελικά, οι Σ.Π.Α.Π. αποφάσισαν να ασχοληθούν μόνοι τους με την εκμετάλλευση των λουτρών. Προσέλαβαν δικό τους προσωπικό και νοίκιαζαν κατά διαστήματα ορισμένα κτίρια ή μαγαζιά του συγκροτήματος σε μικρότερους επιχειρηματίες.

Ωστόσο, παρόλες τις προσπάθειες που κατέβαλαν οι Σ.Π.Α.Π. για να λειτουργεί το συγκρότημα των λουτρών με ευοίωνες συνθήκες δεν άργησε να έρθει η υποβάθμισή του. Η αιτία της υποβάθμισης του συγκροτήματος ήταν οι συνεχείς προστριβές των Σ.Π.Α.Π. με τους εκάστοτε ενοικιαστές, οι οποίοι δεν ενδιαφέρονταν να διατηρήσουν το συγκρότημα σε καλή κατάσταση.

Περνώντας τα χρόνια, τα κτίρια δε συντηρούνταν από κανέναν και έτσι σιγά-σιγά καταστράφηκαν ολοσχερώς είτε από τη φθορά του χρόνου, είτε σκόπιμα για διάφορους λόγους. Η αίγλη των Λουτρών της Κυλλήνης είχε χαθεί οριστικά και το μόνο που είχε απομείνει ήταν ερειπωμένα και εγκαταλελειμμένα κτίρια.

Μία άλλη επιχειρηματική πρωτοβουλία των Σ.Π.Α.Π., η οποία υλοποιήθηκε παράλληλα με την τουριστική αξιοποίηση των Λουτρών Κυλλήνης, ήταν η κατασκευή ενός πολυτελούς και μεγαλοπρεπούς ξενοδοχείου κοντά στο αρχαιολογικό Μουσείο της Ολυμπίας. Επέλεξαν οι Σ.Π.Α.Π. ένα λόφο, προκειμένου να κτιστεί το ξενοδοχείο και με σκοπό να μπορούν οι ένοικοι του ξενοδοχείου να βλέπουν αμφιθεατρικά τα αρχαία της πόλης. Το ξενοδοχείο ονομάστηκε «Ξένιος Δίας», το οποίο κατασκευάστηκε και διακοσμήθηκε επιμελώς, παρέχοντας στους επισκέπτες ποικίλες υπηρεσίες και φιλόξενο περιβάλλον.

Από την ανάλυση που προηγήθηκε μπορούμε να συμπεράνουμε με βεβαιότητα ότι η Διοίκηση των Σ.Π.Α.Π. είχε πράγματι δραστηριοποιηθεί έντονα, άλλοτε με περισσότερη και άλλοτε με λιγότερη επιτυχία, στον επιχειρηματικό τομέα, αυξάνοντας τα έσοδα της εταιρείας. Επιπλέον, όμως, οι Σ.Π.Α.Π. και στη σιδηροδρομική τους επιχειρηματικότητα είχαν πραγματοποιήσει πολλές κερδοφόρες επιχειρησιακές πρωτοβουλίες και είχαν κατορθώσει να προχωρήσουν αρκετές αξιόλογες συνεργασίες με άλλες επιχειρήσεις.

5.1.15. Η κατάσταση των Σ.Π.Α.Π. και η προσφορά τους στο Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο – αποκατάσταση των ζημιών από τον Πόλεμο

Στις 28 Οκτωβρίου του 1940 η Ιταλία κήρυξε αιφνιδιαστικά τον Πόλεμο κατά της Ελλάδας. Στην πολεμική κινητοποίηση της χώρας, η προσφορά του σιδηροδρόμου ήταν σημαντική και μεγάλη.

Για την πλήρη εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου ήδη είχαν καταστρωθεί σχέδια κινητοποίησης, μεταφορών, επιστράτευσης και αποκατάστασης ζημιών. Στην υλοποίηση των σχεδίων το προσωπικό των σιδηροδρόμων ενήργησε με σχεδόν στρατιωτική πειθαρχία, επιτυγχάνοντας τη μέγιστη απόδοση του δικτύου σε συρμούς ανά εικοσιτετράωρο. Επίσης, ο ελληνικός στρατός είχε επιτάξει όλα τα αυτοκίνητα-λεωφορεία των σιδηροδρόμων της Πελοποννήσου.

Κατά τη διάρκεια των πρώτων μηνών του Πολέμου, εξαιτίας του γεγονότος ότι οι μάχες γίνονταν σε αλβανικό έδαφος, δεν προκλήθηκαν καταστροφές στο πελοποννησιακό σιδηροδρομικό δίκτυο. Η διοίκηση όμως των Σ.Π.Α.Π. έλαβε κάποια προληπτικά μέτρα για την κατά το δυνατόν αποφυγή των καταστροφών του δικτύου από τα κατοχικά στρατεύματα. Αρχικά, κατασκεύασαν καταφύγια στους μεγάλους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Στη συνέχεια, κατασκεύασαν παρακαμπτήρια σιδηροδρομική γραμμή στην περιοχή του Ισθμού της Κορίνθου, μέχρι την Ποσειδωνία, έτσι ώστε σε περίπτωση που ο εχθρός κατέστρεφε τη γέφυρα της διώρυγας, να υπήρχε η δυνατότητα μεταβίβασης των επιβατών στην Ποσειδωνία.

Την Άνοιξη του 1941, όταν εισέβαλαν οι Γερμανοί στην Ελλάδα, η κατάσταση για το σιδηρόδρομο επιδεινώθηκε. Εξαιτίας λοιπόν της επιδείνωσης που δημιουργήθηκε, το Διοικητικό Συμβούλιο των Σ.Π.Α.Π. συνεδρίασε στις 8 Μαΐου του 1941, στο οποίο ο Γενικός Διευθυντής εξέθεσε την όλη κατάσταση που επικρατούσε. Ανέφερε, μεταξύ των άλλων, ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο των Σ.Π.Α.Π. είχε περιέλθει σε ζώνη πολεμικών επιχειρήσεων και είχε διακοπεί η συγκοινωνία. Μάλιστα, ανέφερε ότι από τις 23 Απριλίου είχαν σταματήσει οι τηλεγραφικές και τηλεφωνικές επικοινωνίες με το σιδηροδρομικό προσωπικό στους σταθμούς. Επιπλέον, ο Γενικός Διευθυντής είπε ότι είχε πληροφορίες σχετικά με το βομβαρδισμό του σταθμού της Κορίνθου, στις 25 Απριλίου. Τα θύματα ήταν πολλά, εκ των οποίων δύο άτομα από το σιδηροδρομικό προσωπικό και πολλοί άλλοι τραυματίες.

Στη συνέχεια, ο Γενικός Διευθυντής των Σ.Π.Α.Π. απαρίθμησε με κάθε λεπτομέρεια τις ζημιές τόσο του τροχαίου υλικού όσο και των κτιρίων του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου, κατά τη διάρκεια του Πολέμου. Για παράδειγμα, ανέφερε ότι την 1^η Μαΐου καταστράφηκε η γέφυρα της διώρυγας της Κορίνθου από τα αγγλικά στρατεύματα, επιχείρηση η οποία είχε ως σκοπό να καθυστερήσει η προέλαση των Γερμανών προς την Πελοπόννησο. Από την καταστροφή της γέφυρας υπήρξαν δυσμενείς συνέπειες, παρόλα αυτά οι τοπικές αμαξοστοιχίες αναγκάστηκαν να μεταφέρουν τα αγγλικά στρατεύματα και τους αιχμαλώτους.

Το Υπουργείο Συγκοινωνιών προσπάθησε να έρθει σε συνεννόηση με τις αρμόδιες γερμανικές αρχές, προκειμένου να επισκευαστεί η γέφυρα του Ισθμού. Για τις γερμανικές αρχές ήταν επιτακτική η ανάγκη επισκευής της γέφυρας του Ισθμού, με σκοπό την εύκολη και ταχεία πρόσβαση των γερμανικών στρατευμάτων στην Πελοπόννησο. Αρχικά είχαν συμφωνήσει στην εκ νέου κατασκευή της σιδηροδρομικής

και οδικής γέφυρας στον Ισθμό, αργότερα, όμως, άλλαξαν γνώμη και κατασκεύασαν στην Ποσειδωνία μόνο μία κινητή γέφυρα, πάνω σε πλοiάρια, για τη διέλευση των στρατιωτικών οχημάτων τους. Παράλληλα, οι ιταλικές στρατιωτικές αρχές αποφάσισαν την κατασκευή μίας σταθερής σιδηροδρομικής γέφυρας με μεταλλικό ιστό. Την 1^η Ιουνίου του 1941 λειτούργησε η πλωτή γέφυρα των Γερμανών και την 1^η Αυγούστου του ίδιου έτους λειτούργησε η σταθερή σιδηροδρομική γέφυρα των Ιταλών.

Κατά τη διάρκεια της γερμανικής Κατοχής οι ζημιές που προκλήθηκαν στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου δεν ήταν πολλές. Ο μοναδικός λόγος που δεν έγιναν καταστροφές από τους Γερμανούς, ήταν ότι είχαν συμφέρον να μην καταστραφεί το σιδηροδρομικό δίκτυο, γιατί τους εξυπηρετούσε στρατιωτικά και έπρεπε να το διατηρήσουν σε καλή κατάσταση. Οι καταστροφές γίνονταν κυρίως από τους αγωνιστές της αντίστασης, και αφορούσαν μόνο στο σιδηροδρομικό δίκτυο της κανονικής γραμμής.

Στις 13 Δεκεμβρίου του 1943 έγινε η μεγάλη καταστροφή των Καλαβρύτων. Οι Γερμανοί εκτέλεσαν για εκδίκηση και εν ψυχρώ 1.300 Καλαβρυτινούς. Όσοι κάτοικοι γλίτωσαν από την εκτέλεση είχαν πολύ σοβαρά προβλήματα επιβίωσης. Τα τρόφιμα του Διεθνούς Ερυθρού Σταυρού δε μπορούσαν να φτάσουν στα Καλάβρυτα, παρά μόνο μέσω του οδοντωτού σιδηροδρόμου. Ο οδοντωτός είχε κινδυνεύσει αρκετές φορές να ανατιναχτεί από τους αγωνιστές της αντίστασης, οι οποίοι πίστευαν ότι ο οδοντωτός είχε τέτοιες μεταφορικές ικανότητες, που θα μπορούσε να μεταφέρει τις γερμανικές δυνάμεις στα Καλάβρυτα και για αυτό το λόγο έπρεπε να καταστραφεί. Όμως, με την αυταπάρνηση και τον ηρωισμό του ιεροκήρυκα της Μητρόπολης Καλαβρύτων και Αιγιαλείας, Κωνσταντίνου Χρόνη, τελικά ο οδοντωτός σώθηκε και δεν ανατινάχτηκε.

Με την αποχώρηση όμως των Γερμανών, το φθινόπωρο του 1944, οι καταστροφές του πελοποννησιακού σιδηροδρομικού δικτύου ήταν πολύ μεγάλες. Οι Γερμανοί, εξαιτίας της δυσκολίας που είχαν να μεταφέρουν τη λεία από διάφορα υλικά του σιδηροδρομικού δικτύου μέσω του Ισθμού της Κορίνθου, προέβησαν σε όσο το δυνατόν περισσότερες καταστροφές του δικτύου. Ανατίναξαν τα κτίρια των μικρών σταθμών και των στάσεων, κατέστρεψαν πολλές γέφυρες, όπως τη σιδερένια γέφυρα του Ισθμού, τη γέφυρα του Αχλαδόκαμπου, της Κακιάς Σκάλας, της Κινέττας, του Ξυλοκάστρου, των Μυκηνών, της Γαστούνης, του Ψαθόπυργου και τη γέφυρα της Ακράτας. Συγκεκριμένα, στον Ισθμό της Κορίνθου οι Γερμανοί ανατίναξαν τη μεταλλική γέφυρα που είχαν κατασκευάσει οι Ιταλοί το 1941, καθώς επίσης και ορισμένα σημεία στα πλευρά της διώρυγας, με σκοπό να προκαλέσουν κατολίσθηση και να τη φράξουν. Επιπλέον, γκρέμισαν σχεδόν όλο το τροχαίο υλικό του σιδηροδρόμου μέσα στη διώρυγα. Τέλος, κατέστρεψαν και όλο το τροχαίο υλικό που υπήρχε στην περιοχή της Κακιάς Σκάλας.

Ο απολογισμός των καταστροφών ήταν πολύ μεγάλος. Μετά λοιπόν την απελευθέρωση, το κύριο μέλημα των Σ.Π.Α.Π. ήταν η αποκατάσταση των ζημιών στο

σιδηροδρομικό δίκτυο. Αρχικά, ξεκίνησαν με την ανακατασκευή των κατεστραμμένων μικρών γεφυρών. Η Διοίκηση των Σ.Π.Α.Π. έκρινε ότι η εξ ολοκλήρου ανακατασκευή της γέφυρας του Αχλαδόκαμπου θα ήταν ένα πολύ δαπανηρό έργο, γι' αυτό θεώρησαν σκόπιμο να κατασκευαστεί μία παρακαμπτήρια γραμμή με παλινδρόμηση (λύση του σύρτη).

Στη συνέχεια, η Διοίκηση των Σ.Π.Α.Π. αποφάσισε να κατασκευάσει τη γέφυρα της διώρυγας της Κορίνθου. Συγκεκριμένα, αποφάσισε την αποσυναρμολόγηση της πλωτής γέφυρας την οποία είχαν κατασκευάσει οι Γερμανοί και την αντικατάστασή της με μία καινούργια σιδηροδρομική μεταλλική γέφυρα. Η νέα μεταλλική γέφυρα τοποθετήθηκε σε ύψος περίπου 10 μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας, και ήταν στρατιωτικής κατασκευής, διαιρούμενη. Το 1946 ολοκληρώθηκε η κατασκευή της νέας γέφυρας, η οποία βρισκόταν λίγο νοτιότερα από το σημείο που βρισκόταν η παλαιά γέφυρα. Την 1^η Μαρτίου του 1946 έγιναν τα εγκαίνια.

Μέχρι το 1949 η διώρυγα παρέμενε κλειστή χωρίς να γίνεται η διέλευση των πλοίων, λόγω της ύπαρξης τεράστιων όγκων χωμάτων, τα οποία είχαν πέσει στη διώρυγα από τις ανατινάξεις των Γερμανών.

Εκτός από την ανακατασκευή του δικτύου του πελοποννησιακού σιδηρόδρομου, οι Σ.Π.Α.Π., μετά την απελευθέρωση, ανακατασκεύασαν και το τροχαίο υλικό. Αρχικά, το προσωπικό των Σ.Π.Α.Π. προσπάθησε να ανακατασκευάσει όσες ατμομηχανές, αυτοκινητάμαξες και βαγόνια είχαν καταστραφεί μερικώς από τους Γερμανούς. Παράλληλα, με τις ανακατασκευές αυτές και παρά την έλλειψη οικονομικών πόρων, η εταιρεία των Σ.Π.Α.Π. προχώρησε στην υλοποίηση ενός προγράμματος αγοράς νέου τροχαίου υλικού.

Πράγματι, μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1950 οι πελοποννησιακοί σιδηρόδρομοι είχαν κατορθώσει να ενισχύσουν το τροχαίο υλικό τους με περισσότερες από σαράντα ατμάμαξες και αυτοκινητάμαξες.

Σε αυτό το σημείο, και καθώς ολοκληρώνουμε την ανάλυση του υποκεφαλαίου αυτού σχετικά με τους σιδηροδρόμους της Πελοποννήσου, θα πρέπει να αναφέρουμε το πόσο αξιέπαινη και υπεράνθρωπη ήταν η προσπάθεια που κατέβαλε το προσωπικό των Σ.Π.Α.Π. με σκοπό την αποκατάσταση των καταστροφών του σιδηροδρομικού δικτύου και με μοναδικό κίνητρο τη γρήγορη επαναλειτουργία του.

5.1.16. Η συνένωση των Σ.Π.Α.Π. με τους Σ.Ε.Κ.

Εκτός από τους Σ.Π.Α.Π. υπήρχαν ακόμη τέσσερα σιδηροδρομικά δίκτυα στην Ελλάδα, τα οποία χρησιμοποιούσαν γραμμές μετρικού πλάτους: Το δίκτυο των

Σιδηροδρόμων Αττικής (Σ.Α.), το δίκτυο των Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδας (Σ.Β.Δ.Ε.), το δίκτυο των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας (Σ.Θ.) και τέλος το δίκτυο των Σιδηροδρόμων Πύργος - Κατάκωλο (Σ.Π.Κ.).

Το δίκτυο των σιδηροδρόμων Αττικής, όπως έχουμε ήδη αναφέρει σε προηγούμενο κεφάλαιο¹⁸³, χωριζόταν σε δύο κλάδους: Στον κλάδο που ξεκινούσε από την Αθήνα και κατέληγε στην Κηφισιά και στον κλάδο που ξεκινούσε από την περιοχή του Ηρακλείου και έφθανε στο Λαύριο. Με τη διάλυση της εταιρείας των σιδηροδρόμων Αττικής το 1929, οι δύο κλάδοι παραχωρήθηκαν σε δύο διαφορετικά δίκτυα. Ο μεν πρώτος κλάδος δόθηκε στους ηλεκτρικούς σιδηροδρόμους, ο δε δεύτερος δόθηκε στους Σ.Π.Α.Π. Οι Σ.Π.Α.Π. τη διαδρομή Ηράκλειο - Λαύριο τη χρησιμοποίησαν ως προαστιακό δίκτυο για περίπου δύο δεκαετίες. Όμως, το 1957, έπειτα από πιέσεις που δέχθηκαν από τους αυτοκινητιστές των Μεσογείων, σταμάτησαν να γίνονται τακτικά δρομολόγια από το Ηράκλειο προς το Λαύριο, γίνονταν μόνον έκτακτα δρομολόγια, και αυτά σε περιπτώσεις εορτών ή πανηγύρεων. Μετά από μία πενταετία, η σιδηροδρομική γραμμή από το Ηράκλειο προς το Λαύριο καταργήθηκε.

Το δίκτυο των σιδηροδρόμων της Βορειοδυτικής Ελλάδας (Σ.Β.Δ.Ε.)¹⁸⁴ από την αρχή της λειτουργίας του το 1890 και για περισσότερο από έξι δεκαετίες, λειτουργούσε υπό τη Διοίκηση μίας αυτόνομης εταιρείας. Το 1953, όμως, η εταιρεία αυτή αντιμετώπισε πολλά οικονομικά προβλήματα με αποτέλεσμα να αναγκαστεί το κράτος να ενσωματώσει το δίκτυο των Σ.Β.Δ.Ε. στους Σ.Π.Α.Π. Οι Σ.Β.Δ.Ε. παραχώρησαν στους Σ.Π.Α.Π. όχι μόνον ολόκληρο το τροχαίο υλικό τους, αλλά και το λειτουργικό υλικό το οποίο αφορούσε το πορθμείο στον Πατραϊκό κόλπο. Με τη λειτουργία του πορθμείου είχε επιτευχθεί η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων από την Πελοπόννησο στη Στερεά και αντίστροφα.

Η σύνδεση της σιδηροδρομικής γραμμής Κρυονέρι - Αργίνιο των Σ.Β.Δ.Ε. με τους Σ.Π.Α.Π. δεν ήταν εφικτή, λόγω του Πατραϊκού κόλπου. Προκειμένου, να υπάρξει σύνδεση ήταν απαραίτητη η χρήση του πορθμείου. Τελικά, η γραμμή Κρυονέρι - Αργίνιο σταμάτησε να λειτουργεί το 1975.

Η εταιρεία του δικτύου των θεσσαλικών σιδηρόδρομων¹⁸⁵ παρουσίασε πολλά οικονομικά προβλήματα κατά τη διάρκεια των πρώτων χρόνων λειτουργίας της. Τελικά, ενοποιήθηκε το 1955 με τους Σ.Ε.Κ., γιατί η ενοποίηση των θεσσαλικών

¹⁸³Υποκεφάλαιο 4.2., του κεφαλαίου 4 «Μέσα σταθερής τροχιάς στην Αττική», σ. 115.

¹⁸⁴Υποκεφάλαιο 5.1. του κεφαλαίου 5 «Περιφερειακά σιδηροδρομικά δίκτυα», σ. 149.

¹⁸⁵Υποκεφάλαιο 7.1. του κεφαλαίου 7 «Οι σιδηρόδρομοι της Θεσσαλίας», σσ. 247-252.

σιδηροδρόμων με τους Σ.Π.Α.Π. δεν ήταν εφικτή, λόγω της μεγάλης απόστασης που υπήρχε μεταξύ των δύο σιδηροδρομικών δικτύων.

Τέλος, οι σιδηρόδρομοι Πύργου - Κατάκωλου (Σ.Π.Κ.) από πολύ νωρίς παρουσίασαν και αυτοί μεγάλα οικονομικά προβλήματα. Για πολλά χρόνια λειτουργούσαν χωρίς να έχουν ουσιαστική διοίκηση και ο ανταγωνισμός ήταν οξύς από τους Σ.Π.Α.Π., κυρίως στο νομό Ηλείας. Το ελληνικό κράτος, προκειμένου να λύσει το πρόβλημα των Σ.Π.Κ., επέμεινε για πολλά χρόνια στην προσάρτηση της σιδηροδρομικής γραμμής Πύργος - Κατάκωλο στους Σ.Π.Α.Π. Αν και η αντίδραση από την πλευρά των Σ.Π.Α.Π. ήταν μεγάλη, τελικά το 1951 επετεύχθη η προσάρτηση των Σ.Π.Κ. στους Σ.Π.Α.Π.

Όμως, εκτός από όλα τα παραπάνω σιδηροδρομικά δίκτυα, και οι Σ.Π.Α.Π. είχαν αρχίσει από το 1930 να παρουσιάζουν μείωση των κερδών τους και αύξηση του οικονομικού ελλείμματός τους. Σε αυτήν την κατάσταση είχαν συντελέσει τόσο η δαπανηρή συντήρηση όλων των δικτύων, τα οποία βρίσκονταν στην κατοχή των Σ.Π.Α.Π., όσο και ο ανταγωνισμός των λεωφορείων, ο οποίος είχε οδηγήσει τους Σ.Π.Α.Π. σε μείωση των τιμών των εισιτηρίων. Στα τέλη του 1930 η οικονομική κατάσταση των Σ.Π.Α.Π. είχε χειροτερεύσει ακόμη περισσότερο, λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που επικρατούσε. Το ελληνικό κράτος προσπάθησε να βοηθήσει τους Σ.Π.Α.Π., όσο ήταν εφικτό, είτε με χρηματοδότηση, είτε με ανοχή ως προς την καθυστέρηση είσπραξης των φόρων.

Εντέλει, στις 8 Ιουνίου του 1940 δημοσιεύτηκε ο νόμος 2378, με τον οποίο οριζόταν η «...*ανάληψις υπό του ελληνικού δημοσίου της εκμεταλλεύσεως του σιδηροδρόμου Σ.Π.Α.Π. και εκκαθαρίσεως της ανώνυμης εταιρείας σιδηρόδρομου Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου...*».

Σύμφωνα με το νόμο αυτό το κράτος αναλάμβανε την υποχρέωση να επωμιστεί κάποια από τα οικονομικά βάρη της σιδηροδρομικής εταιρείας των Σ.Π.Α.Π., ενώ είχε τη δυνατότητα ελέγχου όλων των εσόδων και εξόδων της. Επιπλέον, ο νόμος προσδιόριζε ότι το καθεστώς διοίκησης των Σ.Π.Α.Π. θα ήταν το ίδιο με το καθεστώς διοίκησης που επικρατούσε πριν τη δημοσίευση του νόμου. Επίσης, θα καταμετρούνταν η περιουσία της εταιρείας των Σ.Π.Α.Π. και έπειτα από τη διεξαγωγή πλειστηριασμού θα την παρέδιδαν σε νέο ιδιοκτήτη.

Με την έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου και την κατάληψη της Ελλάδας, ο πλειστηριασμός αναβλήθηκε και οι Σ.Π.Α.Π. έλαβαν κάποια οικονομική βοήθεια από τους Γερμανούς κατακτητές, με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των δικών τους μεταφορικών αναγκών.

Από το 1950 και για μία περίπου δωδεκαετία, δημοσιεύονταν συνεχώς Διατάγματα και Υπουργικές Αποφάσεις σχετικά με τους τρόπους επίλυσης του προβλήματος της Διοίκησης της εταιρείας των Σ.Π.Α.Π. Το 1955, με το νόμο 3240, τέθηκαν οι Σ.Π.Α.Π. υπό κρατική εκμετάλλευση και ορίστηκαν ως κρατικό δίκτυο.

Τέλος, το 1962 με το Νομοθετικό Διάταγμα 4246 συντελέστηκε η συνένωση των Σ.Π.Α.Π. με τους Σ.Ε.Κ. Με τη συνένωση αυτή διασφαλιζόταν η συνέχιση λειτουργίας των σιδηροδρόμων Πελοποννήσου και γεννήθηκε η ελπίδα για τη βελτίωση του δικτύου με ταχείς ρυθμούς. Η βελτίωση, όμως, αυτή δεν επετεύχθη, λόγω του χαρακτηρισμού της από τη διοίκηση των Σ.Ε.Κ.¹⁸⁶ ως μη κερδοφόρα και κατ' επέκταση περιττή.

5.2. Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδας (Σ.Β.Δ.Ε.)

5.2.1. Συμβάσεις κατασκευής του δικτύου –κατασκευή και λειτουργία των Σ.Β.Δ.Ε.

Οι σιδηρόδρομοι της Βορειοδυτικής Ελλάδας πήραν το όνομα αυτό γιατί την εποχή της ιδρύσεώς τους τα βόρεια σύνορα της Ελλάδας έφταναν μέχρι τον Αμβρακικό κόλπο και κάλυπταν την τότε βορειοδυτική περιοχή της Ελλάδας.

Το 1887 ήταν ένα έτος συζητήσεων από την ελληνική Κυβέρνηση για την κατασκευή του δικτύου της βορειοδυτικής Ελλάδας. Ο τότε Πρωθυπουργός της Ελλάδας, Χαρίλαος Τρικούπης, θεώρησε ότι θα ήταν σκόπιμη η σιδηροδρομική σύνδεση του νομού Αιτωλοακαρνανίας με την Πάτρα (δια της θαλάσσιας οδού Μεσολογγίου - Πάτρας) και κατ' επέκταση με το πελοποννησιακό δίκτυο. Στις 24 Οκτωβρίου του 1887 υπογράφηκε η σύμβαση «Περί κατασκευής και χρήσεως σιδηροδρόμου πλάτους ενός μέτρου από Μεσολογγίου εις Αργίνιον», μεταξύ του Υπουργού Εσωτερικών Κ. Λομβέρδου και του Βέλγου Πρόξενου L. Rossels, ο οποίος ήταν εκπρόσωπος των Βέλγων εργοληπτών V. Mabille και L. Guinotte. Η σύμβαση κυρώθηκε στις 14.12.1887 με το νόμο ΑΦΠΖ'. Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή, υπήρχε τεχνική υποχρέωση σύμφωνα με την οποία το έργο θα έπρεπε να ολοκληρωθεί μέσα σε δύο χρόνια και να παραδοθεί για εκμετάλλευση από την κατασκευαστική εταιρεία σε μία Ανώνυμη Ελληνική Εταιρεία, η οποία θα ιδρυόταν από τους Βέλγους εργολήπτες V. Mabille και L. Guinotte. Η Ανώνυμη Ελληνική Εταιρεία θα είχε το δικαίωμα εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου της βορειοδυτικής Ελλάδας για ενενήντα εννέα χρόνια, με τη δέσμευση να μπορεί το κράτος στα πρώτα δεκαπέντε χρόνια λειτουργίας της γραμμής να εξαγοράσει το δικαίωμα εκμετάλλευσης. Στη σύμβαση αυτή υπήρχε δεσμευτικός όρος με τον οποίο το κράτος θα επιβαρυνόταν για τις απαλλοτριώσεις καθώς και για το συνολικό κόστος κατασκευής που ανερχόταν σε 3,8 εκατομμύρια βελγικά φράγκα. Το κράτος θα κάλυπτε τη δαπάνη αυτή με δάνειο.

¹⁸⁶Η διοίκηση των Σ.Ε.Κ., στην πλειοψηφία της, απαρτιζόταν από στελέχη των σιδηροδρομικών δικτύων κανονικού πλάτους.

Στη Βουλή πραγματοποιήθηκαν δύο συζητήσεις, στις 28 και 30 Νοεμβρίου του 1887, σχετικά με την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου της βορειοδυτικής Ελλάδας. Η Αντιπολίτευση ισχυρίστηκε και στις δύο συζητήσεις, ότι το δίκτυο θα ήταν άχρηστο. Κατά τη γνώμη της, το δίκτυο θα έπρεπε να επεκταθεί μέχρι την πόλη της Άρτας και να τερμάτιζε στο Αγρίνιο. Η Κυβέρνηση απέρριψε την πρόταση της Αντιπολίτευσης, λόγω της οικονομικής δυσχέρειας που θα είχε να αντιμετωπίσει το κράτος σε μία τέτοια ενδεχόμενη επέκταση.

Από τις 13 Ιουνίου του 1888 ξεκίνησαν οι εργασίες κατασκευής του πρώτου τμήματος του δικτύου, δηλαδή του τμήματος από το Μεσολόγγι μέχρι το Αγρίνιο. Η βελγική κατασκευαστική εταιρεία δε συνάντησε δυσκολίες και δεν χρειάστηκαν ιδιαίτερα τεχνικά έργα. Η ανάδοχος εταιρεία ολοκλήρωσε το έργο τον Αύγουστο του 1890 και το παρέδωσε στο ελληνικό κράτος έγκαιρα, μέσα στη συμβατική προθεσμία των δύο ετών, άρχισε δε να λειτουργεί και να χρησιμοποιείται από τους κατοίκους τον Οκτώβριο του ίδιου έτους.

Στις 29 Μαρτίου του 1889, έγινε μία συνεδρίαση στη Βουλή, στην οποία ο Πρωθυπουργός Χαρίλαος Τρικούπης τόνιζε τη σημασία του σιδηροδρομικού δικτύου της βορειοδυτικής Ελλάδας και πρότεινε την «...*προέκτασίν του προς Κραβασαράν και Άρταν, χάριν των περαιτέρω διεθνών συνδέσεων...*». Επιπλέον, ζητούσε την επέκταση του δικτύου κατά 16 χιλιόμετρα από το Μεσολόγγι μέχρι το Κρυονέρι και από εκεί τη δημιουργία ατμοπλοϊκής συγκοινωνίας με την Πάτρα. Για την επέκταση αυτή υπογράφηκε καινούργια σύμβαση, με νέους όρους. Πρόσθετη υποχρέωση του αναδόχου ήταν η κατασκευή αποβάθρας στο Κρυονέρι και η προμήθεια ατμόπλοιου τουλάχιστον 100 τόνων.

Όμως, οι Βέλγοι εργολήπτες δε συμφώνησαν με αυτή την πρόσθετη υποχρέωση, με αποτέλεσμα ο Χαρίλαος Τρικούπης να τους αφαιρέσει το δικαίωμα εκμετάλλευσης του πρώτου τμήματος, δηλαδή του τμήματος Μεσολόγγι - Αγρίνιο. Αμέσως μετά, η Κυβέρνηση αναζήτησε νέο εργολήπτη για την κατασκευή της επέκτασης Μεσολόγγι - Κρυονέρι. Αρχικά, ζήτησε από την εταιρεία Σιδηροδρόμων Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.) να αναλάβει την κατασκευή. Όμως, οι συνεννοήσεις μεταξύ του Χαρίλαου Τρικούπη και της εταιρείας Σ.Π.Α.Π., δεν είχαν θετικό αποτέλεσμα. Τελικά, ο Χαρίλαος Τρικούπης βρήκε νέο ανάδοχο κατασκευής του έργου, το Δεκέμβριο του 1889. Ο νέος ανάδοχος ήταν ο διευθυντής της Τράπεζας Βιομηχανικής Πίστεως, Χ. Αποστολίδης, ο οποίος απέκτησε και το δικαίωμα εκμετάλλευσης όλης της γραμμής Αγρίνιο - Μεσολόγγι - Κρυονέρι.

Πράγματι, στις 12 Δεκεμβρίου του 1889 υπογράφηκε η σύμβαση επεκτάσεως του δικτύου, μεταξύ του Πρωθυπουργού Χ. Τρικούπη, του Υπουργού Εσωτερικών Σ. Δραγούμη και του Χ. Αποστολίδη. Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε στις 2.1.1890 με το νόμο ΑΨΗΘ'. Με τη συγκεκριμένη σύμβαση υπήρχε η δέσμευση για τον Χ. Αποστολίδη να

ιδρύσει μία Ελληνική Ανώνυμη Εταιρεία και στη συνέχεια να της εκχωρήσει τα δικαιώματα εκμετάλλευσης ολόκληρου του δικτύου.

Ο Χ. Αποστολίδης ίδρυσε αυτή την ελληνική Ανώνυμη Εταιρεία το 1890. Συντάχθηκε το σχετικό καταστατικό της εταιρείας στις 20 Φεβρουαρίου του 1890 και κυρώθηκε με Βουλευτικό Διάταγμα στις 12 Μαρτίου του ίδιου έτους. Η εταιρεία είχε την επωνυμία «Σιδηρόδρομος της Βορειοδυτικής Ελλάδας» (Σ.Β.Δ.Ε.). Τα ιδρυτικά της μέλη ήταν άτομα επιφανή για την ελληνική κοινωνία. Το αρχικό μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ήταν 3.000.000 δραχμές.

Το καλοκαίρι του 1891 ολοκληρώθηκε η κατασκευή της προέκτασης της γραμμής, δηλαδή του τμήματος από το Μεσολόγγι έως το Κρυονέρι, καθώς και η αποβάθρα της παραλίας στο Κρυονέρι, η γέφυρα στον ποταμό Εύηνο, κοντά στο Ευηνοχώρι, και επίσης ολοκληρώθηκε η κατασκευή του ατμόπλοιου «Καλυδών».

Το Σεπτέμβριο του 1891 πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια ολόκληρου του δικτύου της Βορειοδυτικής Ελλάδας, μήκους 61,4 χιλιομέτρων, από το Κρυονέρι μέχρι το Αγρίνιο. Τα σπουδαιότερα τεχνικά έργα ολόκληρου του δικτύου ήταν οι δύο μεταλλικές γέφυρες στο Αγγελόκαστρο και στο Ευηνοχώρι.

Το 1896 η εταιρεία «Σιδηρόδρομος Βορειοδυτικής Ελλάδας» (Σ.Β.Δ.Ε.) αποφάσισε την κατασκευή διακλάδωσης από τη στάση Καλύβια μέχρι τον Αχελώο. Για την κατασκευή της συγκεκριμένης διακλάδωσης, μήκους 2 χιλιομέτρων, υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του κράτους και του Σ.Β.Δ.Ε. στις 9 Οκτωβρίου του 1896 και κυρώθηκε στις 10.1.1897 με το νόμο ΒΥΞΓ'. Η κατασκευή της διακλάδωσης ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε σε λειτουργία ένα χρόνο αργότερα, δηλαδή το 1897.

Στις 27 Οκτωβρίου του 1909 υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του κράτους και του Σ.Β.Δ.Ε. και κυρώθηκε στις 15.1.1910 με το νόμο ΓΦΜ'. Η σύμβαση αυτή προέβλεπε την κατασκευή της διακλάδωσης, η οποία θα ξεκινούσε από το Αιτωλικό και θα κατέληγε στην Κατοχή, μήκους 10 χιλιομέτρων. Προέβλεπε επίσης τη σύνδεση, μήκους ενός χιλιόμετρου, του σιδηροδρομικού σταθμού του Μεσολογγίου με το κέντρο της πόλης (πλατεία Μπότσαρη). Και τα δύο κατασκευαστικά έργα που προέβλεπε η σύμβαση, παραδόθηκαν και δόθηκαν προς εκμετάλλευση το 1912.

Το 1940 κατασκευάστηκε η σιδηροδρομική σύνδεση, μήκους 2,5 χιλιομέτρων, του σταθμού του Μεσολογγίου με το λιμάνι της πόλης. Σκοπός της κατασκευής αυτής της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν, η μεταφορά των προϊόντων από το εσωτερικό του νομού της Αιτωλοακαρνανίας προς το λιμάνι του Μεσολογγίου.

Συνολικά το δίκτυο μαζί με τις διακλαδώσεις του περιελάμβανε έξι σταθμούς και οκτώ στάσεις. Περιελάμβανε τους σταθμούς στο Κρυονέρι, στο Μεσολόγγι, στο Αγρίνιο, στο Αιτωλικό, στη Στάμνα και στο Αγγελόκαστρο. Επίσης, τις στάσεις Γαλατά, Ευηνοχώρι, Αλυκές, Καλύβια, Πλάτανος, Δοκίμιο, Νεοχώρι και Κατοχή. Στις στάσεις

υπήρχαν περίπου δέκα προαιρετικές θέσεις σταθμεύσεως αυτοκινήτων μόνο για επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών. Ένας από τους σπουδαιότερους σταθμούς ήταν ο σταθμός του Μεσολογγίου. Ήταν διώροφος και τον χρησιμοποιούσαν για τη στέγαση των γραφείων της διεύθυνσης του Σ.Β.Δ.Ε. Στον προαύλιο χώρο του σταθμού υπήρχε ένα εργοστάσιο επισκευών του τροχαίου υλικού, ένα μηχανοστάσιο συντήρησης ατμαμαξών, ένα αμαξοστάσιο συντήρησης βαγονιών, δύο κτίρια για αποθήκες υλικών, ένα κτίριο για αποθήκη αποσκευών και τέλος ένα κτίριο για καφεενείο.

Το 1943 οι Ιταλοί επιχείρησαν την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου μέχρι την Αμφιλοχία. Επιπλέον, αποξήλωσαν τις σιδηροδρομικές ράγες από το τμήμα Αιτωλικό - Κατοχή, προκειμένου να τις χρησιμοποιήσουν στην κατασκευή του τμήματος επεκτάσεως μέχρι την Αμφιλοχία. Όμως, με την κατάρρευση της Ιταλίας στο Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οι προσπάθειες επέκτασης του Βορειοδυτικού σιδηροδρομικού δικτύου εγκαταλείφθηκε.

5.2.2. Το τροχαίο υλικό του δικτύου και η εκμετάλλευσή του

Το 1893, δύο χρόνια μετά τη λειτουργία ολόκληρου του δικτύου των Σιδηροδρόμων της Βορειοδυτικής Ελλάδας, οι Σ.Β.Δ.Ε. προμηθεύτηκαν έξι ατμάμαξες. Οι ατμάμαξες ήταν βελγικής κατασκευής και μάλιστα κατασκευασμένες στο εργοστάσιο Couillet. Το αρχικά ελκόμενο υλικό αποτελείτο από δεκαεπτά επιβατάμαξες και πενήντα εννέα φορτάμαξες. Από αυτές τις πενήντα εννέα φορτάμαξες, οι δεκαεννέα ήταν κλειστές και οι σαράντα ανοικτές. Οι επιβατάμαξες ακολουθούσαν το σχεδιασμό των πολλαπλών θυρών, κάθε διαμέρισμα είχε δική του πόρτα. Το 1903 οι φορτάμαξες αυξήθηκαν σε αριθμό και έφθασαν τις εβδομήντα οκτώ. Το 1914 οι επιβατάμαξες αυξήθηκαν πάλι στις δεκαεννέα και οι φορτάμαξες έφθασαν τις ενενήντα τέσσερις.

Από το 1892 έως και το 1905 οι συνολικές εισπράξεις, καθώς και οι ετήσιες χιλιομετρικές εισπράξεις, από τις σιδηροδρομικές μεταφορές, του Σ.Β.Δ.Ε. κινούνται σε σταθερά αλλά και απογοητευτικά επίπεδα. Με το άνοιγμα, όμως, της διακλάδωσης του Αχελώου οι εισπράξεις ανέβηκαν πάρα πολύ, με εξαίρεση τη διετία 1900-1902. Επιπλέον, παρατηρήθηκε ότι η ετήσια κίνηση των επιβατών ήταν σταθερή και μάλιστα αρκετά χαμηλή σε σχέση με τα άλλα σιδηροδρομικά δίκτυα.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται όλα τα παραπάνω στοιχεία.

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ Σ.Β.Δ.Ε. ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1892-1905

Έτος	Συνολικές εισπράξεις (σε χιλιάδες, δρχ.)	Ετήσια χιλιομετρική εισπραξη (δρχ. ανά εγκατε- στημένο χλμ.)	Ετήσια κίνηση επιβατών (σε χιλιάδες άτομα)
1892	177	2.851	41
1893	203	3.274	40
1894	206	3.319	34
1895	204	3.290	34
1896	207	3.337	33
1897	294	4.748	66
1898	335	5.230	43
1899	330	5.158	40
1900	275	4.294	35
1901	268	4.181	36
1902	282	4.400	39
1903	329	5.138	40
1904	329	5.133	42
1905	303	4.734	40

Πηγή: Απολογισμός εταιρείας Σ.Β.Δ.Ε.

Από το 1910 έως και το 1943 οι Σ.Β.Δ.Ε. πραγματοποιούσαν εκτός από τα αρτηριακά δρομολόγια και τοπικά, από το Μεσολόγγι προς το Αιτωλικό και την Κατοχή. Ανάλογα με την επιβατική κίνηση, κάθε ατμάμαξα ενισχυόταν είτε με ένα είτε με δύο ρυμουλκούμενα οχήματα. Τα οχήματα αυτά ήταν Β θέσεως και χωρητικότητας 32 επιβατών. Προέρχονταν δε από την ανακατασκευή παλαιών επιβαταμαζών των Σιδηροδρόμων της Βορειοδυτικής Ελλάδας και είχαν ξύλινα καθίσματα. Πολλές φορές, ο αριθμός των δρομολογίων αυξανόταν από έκτακτες ατμήλατες επιβατικές αμαξοστοιχίες.

Από το 1940 και μετά άρχισε να φθείρεται, λόγω παλαιότητας, το τροχαίο υλικό και να μένει ασυντήρητο, με αποτέλεσμα να μειώνονται τόσο οι επιβατάμαξες, όσο και οι φορτάμαξες και μάλιστα μεγάλος αριθμός τους αχρηστεύτηκε. Συγκεκριμένα, το έτος 1940 οι επιβατάμαξες από δεκαεννέα που ήταν, μειώθηκαν στις δεκαπέντε και οι φορτάμαξες από ενενήντα τέσσερις έφθασαν τις ογδόντα τρεις. Το 1953¹⁸⁷ οι Σ.Β.Δ.Ε. προμηθεύτηκαν από την Ιταλία τρεις αυτοκινητάμαξες Breda με ογδόντα επτά θέσεις η καθεμία.

5.2.3. Συνδυασμένες μεταφορές των Σ.Β.Δ.Ε. με πλοία και η ενοποίηση του δικτύου της Βορειοδυτικής Ελλάδας με τους Σιδηροδρόμους Πελοποννήσου

Το σιδηροδρομικό δίκτυο των Σ.Β.Δ.Ε. ήταν πολύ κοντά προς την Πάτρα. Όμως, δεν μπορούσε να υπάρχει δια ξηράς επικοινωνία με την πόλη αυτή, για το λόγο ότι παρεμβαλλόταν ο Πατραϊκός κόλπος. Ο Χαρίλαος Τρικούπης, προκειμένου να υπάρξει θαλάσσια επικοινωνία, είχε δεσμεύσει τον ανάδοχο Χ. Αποστολίδη να κατασκευάσει αποβάθρα στην παραλία του Κρυονερίου, καθώς και να προμηθεύσει τους Σ.Β.Δ.Ε. μ'ένα ατμόπλοιο, με σκοπό τη μεταφορά των επιβατών από το Κρυονέρι στην Πάτρα και αντίστροφα.

Οι Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδας από το πρώτο έτος λειτουργίας τους είχαν συνδυασμένη χερσαία και θαλάσσια συγκοινωνία. Το πρώτο ατμόπλοιο που χρησιμοποιήσαν οι Σ.Β.Δ.Ε., ονομάστηκε «*Καλυδών*» και το δεύτερο «*Καλυδών II*». Μέχρι το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο χρησιμοποιήθηκε το «*Καλυδών II*», το οποίο κατά τη διάρκεια του Πολέμου καταστράφηκε. Οι Σ.Β.Δ.Ε. πήραν αποζημίωση για την καταστροφή αυτή και μαζί με ένα δάνειο ανασυγκρότησης του «Σχεδίου Μάρσαλ», αγόρασαν το Μάρτιο του 1951 τα 2/3 του πετρελαιοκίνητου πλοίου «*Καλυδών III*» από τον εφοπλιστή Ε. Νομικό. Οκτώ μήνες αργότερα αγόρασαν και το υπόλοιπο 1/3 του πλοίου. Το «*Καλυδών III*» ναυπηγήθηκε το 1944 και μέχρι το 1951 είχε άλλο όνομα: ονομαζόταν «*Larsen*». Ο αρχικός ιδιοκτήτης του ήταν η εταιρεία «Turner and Hickman LTD» και αργότερα η εταιρεία «Southern Steam-Ship LTD». Το «*Καλυδών III*» μετέφερε 200 επιβάτες κατά τη διάρκεια του χειμώνα και 270 επιβάτες κατά την καλοκαιρινή περίοδο.

Το τελευταίο πλοίο των Σ.Β.Δ.Ε. ήταν το «*Ρόδος*». Ήταν οπλιταγωγό-αποβατικό σκάφος, το οποίο οι Βορειοδυτικοί Σιδηρόδρομοι τροποποίησαν και το χρησιμοποίησαν ως πορθμείο σιδηροδρόμων και αυτοκινήτων. Είχε μεταφορική ικανότητα είτε δύο ατμαμαζών, είτε δύο αυτοκινηταμαζών, είτε οκτώ με εννέα φορταμαζών. Επίσης,

¹⁸⁷Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμων (ΣΦΣ), «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι, η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα», εκδόσεις Μίλητος, (1997), σ. 241.

μπορούσε να μεταφέρει δέκα με έντεκα φορτηγά ή λεωφορεία, καθώς και είκοσι ένα μικρά επιβατικά. Κατά τη χειμερινή περίοδο μπορούσε να μεταφέρει 130 επιβάτες και κατά τη θερινή περίοδο 215 επιβάτες.

Το «Ρόδος» πιθανολογείται ότι αγοράστηκε την περίοδο που ενοποιήθηκαν οι Σ.Β.Δ.Ε. με τους Σιδηροδρόμους της Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.), ήταν το μοναδικό σιδηροδρομικό πορθμείο στην Ελλάδα που εξυπηρέτησε σε ικανοποιητικό βαθμό τις σιδηροδρομικές μεταφορές ανάμεσα στην Αιτωλοακαρνανία και την Πελοπόννησο.

Η ενοποίηση των Σ.Β.Δ.Ε. με τους Σ.Π.Α.Π. έγινε το 1953, έπειτα από πολυετή προσπάθεια διαπραγματεύσεων για τη συνένωσή τους. Οι σκέψεις για ενοποίηση ξεκίνησαν όταν η εκμετάλλευση του δικτύου των Βορειοδυτικών Σιδηροδρομικών γραμμών δεν απέδωσε τα αναμενόμενα κέρδη. Υπήρχε μεγάλος ανταγωνισμός από τις ιππήλατες άμαξες, λόγω της μικρής και αραιοκατοικημένης περιοχής, την οποία εξυπηρετούσαν οι Σ.Β.Δ.Ε.

Παρόλη την κρατική υποστήριξη και τα καινούργια δάνεια που πήραν οι Σ.Β.Δ.Ε., η κατάσταση δε βελτιωνόταν. Επικρατούσε η άποψη, ότι θα λυνόταν το οικονομικό πρόβλημα εάν επεκτεινόταν ο σιδηρόδρομος προς Βορρά. Όμως, το ελληνικό κράτος δε μπορούσε να αντεπεξέλθει σε ένα τέτοιο κόστος, με αποτέλεσμα η μοναδική σκέψη για επίλυση του οικονομικού προβλήματος να ήταν η ενοποίηση των Σ.Β.Δ.Ε. με τους Σ.Π.Α.Π.

Το 1910, ο Γενικός Διευθυντής των Σ.Π.Α.Π., εισηγήθηκε σε συνεδρίαση του Διοικητικού τους Συμβουλίου την ενοποίηση των δύο εταιρειών. Το Διοικητικό Συμβούλιο αποδέχθηκε την ενοποίηση, με τον όρο οι δύο μετοχές των Σ.Β.Δ.Ε. να ισοδυναμούν με μία μετοχή των Σ.Π.Α.Π.

Ακολούθησε μία σειρά από διαπραγματεύσεις, οι οποίες κατέληξαν σε θετικό αποτέλεσμα. Δυστυχώς, όμως, δεν υλοποιήθηκε η ενοποίηση εξαιτίας των πολέμων που ακολούθησαν.

Στους πίνακες που ακολουθούν γίνεται αναφορά στο είδος των ατμαμαζών και αυτοκινηταμαζών σχετικά με τον κατασκευαστή τους, το έτος κατασκευής, τα τεχνικά χαρακτηριστικά καθώς και την κατάληξή τους.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΚΙΝΗΤΗΡΙΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (1000 mm)								
ΑΤΜΑΜΑΞΕΣ								
ΣΕΙΡΑ	ΤΕΜ.	ΔΙΑΤΑΞΗ ΑΞΟΝΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	ΕΤΟΣ	ΒΑΡΟΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ	ΙΣΧΥΣ ΣΕ HP	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΕ km/h	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1-5	05	C n2t	Couillet (Βέλγιο)	1888				Περιήλθαν στους ΣΠΑΠ με αριθμό ΣΠΑΠ Α1-5, μετέπειτα Α7001 - 7005. Η Α5 εκτίθεται στο Σιδηροδρομικό Μουσείο Αθηνών και η Α3 βρίσκεται στο Σιδηροδρομικό Πάρκο Καλαμάτας.
ΣΥΝΟΛΟ 05								

ΠΙΝΑΚΑΣ ΚΙΝΗΤΗΡΙΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (1000mm)								
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑΜΑΞΕΣ								
ΣΕΙΡΑ	ΤΕΜ.	ΔΙΑΤΑΞΗ ΑΞΟΝΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	ΕΤΟΣ	ΒΑΡΟΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ	ΙΣΧΥΣ ΣΕ HP	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΕ km/h	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
501-503	03	(1A) ' (A1) ' dm	Breda (Ιταλία)	1952	43.5	310	70	Κυκλοφόρησαν το 1953. Περιήλθαν στους ΣΠΑΠ με αριθμό ΑΚ 2Χ155.01 -03, μετέπειτα Α2501-2503. Μετά την κατάργηση του δικτύου των ΣΒΔΕ μεταφέρθηκαν στους Θεσσαλικούς Σιδηροδρόμους. Οι Α2501 και Α2502 μετατράπηκαν σε ρημούλκούμενα οχήματα με αριθμό Ρ0041 και Ρ0042 αντίστοιχα.
ΣΥΝΟΛΟ 03								

Το 1928 υπήρξε μία δεύτερη προσπάθεια ενοποίησης από την Εθνική Τράπεζα. Ακολούθησαν πολλές διαπραγματεύσεις, χωρίς όμως τελικά να υπάρξει ενοποίηση.

Το 1952 οι Σ.Β.Δ.Ε. πτώχευσαν και κατασχέθηκαν από το ελληνικό δημόσιο. Είναι η χρονιά που η Κυβέρνηση επίμονα ζητά την ένωση των Σ.Β.Δ.Ε. με τους Σ.Π.Α.Π. και παρόλες τις αντιδράσεις των Σ.Π.Α.Π., τελικώς υλοποιήθηκε η συνένωση το 1953.

Το 1962, με την ενσωμάτωση των Σ.Π.Α.Π. στους Σ.Ε.Κ. οι Σ.Β.Δ.Ε. αποτελούν πλέον τμήμα των Σ.Ε.Κ.

Με τα χρόνια το εμπορικό έργο των Σ.Β.Δ.Ε. μειωνόταν συνεχώς, δεδομένου ότι το δίκτυό τους είχε υποβαθμιστεί από την κεντρική σιδηροδρομική διοίκηση και από την όξυνση του ανταγωνισμού των αυτοκινήτων.

Από το 1970 έως το 1972 καταργήθηκε σταδιακά η λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου της Βορειοδυτικής Ελλάδας. Με την κατάργηση του δικτύου το πλοίο «Ρόδος» δεν είχε πλέον αντικείμενο λειτουργίας στους σιδηροδρόμους και διατέθηκε για λίγα

χρόνια στη πορθμειακή γραμμή Ρίου - Αντιρρίου. Γύρω στο 1980, ύστερα από πολλαπλές φθορές που υπέστη, παρέμεινε στη παραλία ανάμεσα στο Αντίρριο και την Ναύπακτο. Το 1982 έγειρε και βυθίστηκε κατά το ήμισυ. Ο Ο.Σ.Ε. το ανέλκυσε προκειμένου να αποφευχθεί η ρύπανση της θάλασσας από το πετρέλαιο.

5.3. Το δίκτυο Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνορα, ο «Λαρισσαϊκός» σιδηρόδρομος

5.3.1. Κατασκευή του δικτύου «Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος (Δεμερλή) - Σύνορα», τα εγκαίνια λειτουργίας του δικτύου και η εξέλιξή του

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1870, παρατηρήθηκε έντονη κινητικότητα από την πλευρά των κεφαλαιούχων ή μηχανικών με τη μορφή υποβολής προτάσεων προς τις ελληνικές Κυβερνήσεις. Οι προτάσεις αυτές αφορούσαν κατασκευές σιδηροδρομικών δικτύων σε διαδρομές προς τα σύνορα. Μία από τις προτάσεις ήταν η κατασκευή του σιδηροδρόμου με διαδρομή Πειραιάς - Αθήνα - Λαμία - Σύνορα, η οποία θεωρήθηκε ότι συγκέντρωνε τα περισσότερα πλεονεκτήματα σε σχέση με άλλες προτάσεις και μάλιστα τα τεχνικά έργα που θα απαιτούνταν για την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου δε θα ήταν και τόσο δύσκολα, γιατί θα διέσχιζε περισσότερες πεδινές περιοχές.

Για την υλοποίηση της συγκεκριμένης πρότασης η ελληνική Κυβέρνηση υπέγραψε σύμβαση με τον όμιλο Α. Συγγρού στις 31 Ιανουαρίου του 1873. Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε στις 30.5.1873 με το νόμο ΥΕΒ', ο οποίος προέβλεπε την κατασκευή του «Λαμιακού» σιδηρόδρομου (Πειραιάς - Αθήνα - Λαμία - Σύνορα) και όριζε την ημέρα στην οποία θα γίνονταν τα εγκαίνια για την έναρξη των εργασιών, στην περιοχή του Ρούφ. Πράγματι, στις 31 Οκτωβρίου του 1873 έγιναν τα εγκαίνια και ξεκίνησαν οι εργασίες κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου. Δυστυχώς, όμως, οι εργασίες σταμάτησαν μετά από λίγες ημέρες, λόγω των διαφωνιών που είχαν προκύψει μεταξύ της ελληνικής Κυβέρνησης και των κατασκευαστών, σχετικά με τη θέση του σιδηροδρομικού σταθμού στον Πειραιά. Οι διαφωνίες αυτές οδήγησαν, τελικά, στην οριστική ματαίωση της κατασκευής του σιδηροδρόμου.

Μετά από επτά χρόνια, τον Αύγουστο του 1881, η ελληνική Κυβέρνηση του Α. Κουμουνδούρου υπέγραψε σύμβαση με τον L. Perdoux, με την οποία ανέθετε σε αυτόν, το έργο κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου Πειραιάς - Πάτρα και Πειραιάς - Λάρισα. Όμως, ο L. Perdoux δεν ήταν διατεθειμένος να ξεκινήσει τις εργασίες, με αποτέλεσμα να θεωρηθεί έκπτωτος.

Το 1889 η ελληνική Κυβέρνηση με Πρωθυπουργό το Χαρίλαο Τρικούπη πρότεινε στη Βουλή νομοσχέδιο για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής από τον Πειραιά μέχρι τη Λάρισα. Το νομοσχέδιο αυτό ψηφίστηκε και η κατασκευή της γραμμής εγκρίθηκε με το νόμο ΑΨΜΕ΄ στις 7.4.1889. Στις 15 Ιουλίου του 1889 η ελληνική Κυβέρνηση υπέγραψε σύμβαση με τον W. Eckersley (εκπρόσωπος του αγγλικού ομίλου κεφαλαιούχων Eckersley, Godfrey και Liddelow), με σκοπό την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής από τον Πειραιά μέχρι τη Λάρισα και τα σύνορα¹⁸⁸. Για το σκοπό αυτό η ελληνική Κυβέρνηση πήρε δάνειο ύψους 90 εκατομμυρίων φράγκων. Παρά τις αλλεπάλληλες δυσχέρειες το έργο ξεκίνησε στις αρχές του 1891. Η κατασκευαστική εταιρεία είχε χωρίσει το σιδηροδρομικό δίκτυο σε τμήματα και είχε αναθέσει την κατασκευή κάθε τμήματος σε υπεργολάβους. Πολύ γρήγορα ωστόσο εμφανίστηκαν τα οικονομικά προβλήματα που προέκυπταν από το κατασκευαστικό έργο.

Ο Χαρίλαος Τρικούπης χρησιμοποίησε μέρος του δανείου κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου για την πληρωμή εξωτερικών χρεών της Ελλάδας. Οι υπεργολάβοι, από τα μέσα του 1891 αργούσαν να κάνουν τις πληρωμές στους εργάτες, με αποτέλεσμα να υπάρξουν απεργίες και διαμαρτυρίες από την πλευρά των εργατών και το έργο να παραμένει στάσιμο. Φθάνοντας στο Μάρτιο του 1894, διακόπηκαν οριστικά οι εργασίες κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου και ο ανάδοχος θεωρήθηκε έκπτωτος.

Το ημιτελές αυτό έργο ήταν φοβερά ζημιογόνο για την ελληνική Κυβέρνηση, για το λόγο ότι είχε απορροφήσει ένα μεγάλο χρηματικό κονδύλι και παρέμενε ανεκμετάλλευτο. Μετά το 1894 ακολούθησαν πολύ σημαντικά εθνικά θέματα, όπως ο ελληνοτουρκικός πόλεμος, με συνέπεια να μην υπάρχει ενδιαφέρον από την πλευρά της ελληνικής Κυβέρνησης για τη συνέχιση κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου.

Στις 9 Μαρτίου του 1900 η ελληνική Κυβέρνηση, με πρωθυπουργό το Γ. Θεοτόκη και Υπουργό Οικονομικών τον Α. Σιμόπουλο, υπογράφει σύμβαση με τον πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου, βαρόνο G. De Reutter, της εταιρείας «Συνδικάτο Κατασκευής Σιδηροδρόμων εν Ανατολή». Η σύμβαση αυτή «...περί κατασκευής και εκμεταλλεύσεως της γραμμής Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνορα...» όριζε τα βασικά τεχνικά στοιχεία της γραμμής. Συγκεκριμένα, όριζε ότι η σιδηροδρομική γραμμή θα ήταν διεθνούς πλάτους 1,435 μέτρα και θα ξεκινούσε από τον Πειραιά, θα συνέχιζε στην Αθήνα, το Μπογιάτι, τη Θήβα, τη Λιβαδειά, το Μπράλο, το Λιανοκλάδι και θα κατέληγε στον Παλαιοφάρσαλο, με δυο διακλαδώσεις από το Σχηματάρι μέχρι τη Χαλκίδα και από το Λιανοκλάδι μέχρι τη Στυλίδα.

¹⁸⁸Ζ. Πρωτοπαπάς, «Ο Λαρισαϊκός σιδηρόδρομος, ιστορία - ντοκουμέντα», (4), (2009), σσ. 14-15.

Επιπλέον, στη σύμβαση της 9^{ης} Μαρτίου του 1900 καθορίζονταν οι χρονικές προθεσμίες παράδοσης από την κατασκευαστική εταιρεία των τμημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου. Η προθεσμία παράδοσης για το τμήμα από τον Πειραιά μέχρι τη Λιβαδειά ήταν δύο χρόνια, από τον Πειραιά μέχρι τον Παλαιοφάρσαλο τέσσερα χρόνια, για το τμήμα από τον Παλαιοφάρσαλο μέχρι τη Λάρισα ενάμιση με δύο χρόνια και από Λάρισα μέχρι τα σύνορα δύο με δύομιση χρόνια.

Επιπροσθέτως, η σύμβαση στις 9.3.1900, η οποία υπογράφηκε μεταξύ της ελληνικής Κυβέρνησης και της κατασκευαστικής εταιρείας με το όνομα «Συνδικάτο Κατασκευής Σιδηροδρόμων εν Ανατολή» είχε ως όρο την υποχρέωση της παραπάνω εταιρείας να ιδρύσει μία ελληνική Ανώνυμη Εταιρεία, η οποία θα αναλάμβανε την εκμετάλλευση του δικτύου. Για την υλοποίηση του συγκεκριμένου όρου συνήλθαν τον Ιούνιο του 1901 στο Παρίσι οι κεφαλαιούχοι που αποτελούσαν την κατασκευαστική εταιρεία και ίδρυσαν την «Εταιρεία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων» (Ε.Ε.Σ.). Επίσης, η σύμβαση αυτή προέβλεπε ότι οι συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της Ε.Ε.Σ. έπρεπε να γίνονται στην ελληνική πρωτεύουσα. Επιπλέον, παρόλο που η σύμβαση καθόριζε ότι τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Ε.Ε.Σ. θα ήταν στην πλειοψηφία τους ελληνικής καταγωγής, τελικά τα περισσότερα μέλη προέρχονταν από την Αγγλία και τη Γαλλία και μειοψηφία ήταν οι Έλληνες σύμβουλοι. Η Ε.Ε.Σ. διοικείτο από ολιγομελή διοικούσα επιτροπή, η οποία είχε έδρα το Παρίσι.

Τα έργα κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου της γραμμής Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνορα ξεκίνησαν το Σεπτέμβριο του 1901. Η γραμμή είχε συνολικό μήκος 439 χιλιόμετρα και είχε χωριστεί σε πολλά τμήματα, στο καθένα από τα οποία εργάζονταν ομάδες χιλιάδων εργατών. Η γραμμή αυτή δόθηκε στην κυκλοφορία τμηματικά. Το πρώτο τμήμα Πειραιάς - Θήβα λειτούργησε στις 8 Μαρτίου του 1904, είχε μήκος 121 χιλιόμετρα και τα εγκαίνια της γραμμής είχαν ήδη γίνει στις 6 Μαρτίου του ίδιου έτους. Όλη η τελετή των εγκαίνιων ήταν μεγαλοπρεπής. Το δεύτερο τμήμα Μπράλος - Λιανοκλάδι λειτούργησε τον Ιούλιο του 1905.

Η κατασκευή, όμως, της γραμμής από το Λιανοκλάδι και μετά συνάντησε πολλές δυσκολίες. Η κατασκευαστική εταιρεία ζήτησε από την ελληνική Κυβέρνηση τον Οκτώβριο του 1904 να της δοθεί η άδεια επέκτασης της γραμμής από τον Παλαιοφάρσαλο μέχρι τη Λάρισα. Πράγματι, στις 6 Μαρτίου του 1906 η εταιρεία πήρε τη συγκεκριμένη άδεια. Μέχρι, όμως, το φθινόπωρο του 1907 η κατασκευαστική εταιρεία δεν είχε ολοκληρώσει το τμήμα Λιανοκλάδι - Παλαιοφάρσαλος και γιαυτό το λόγο ζήτησε από το κράτος νέα παράταση της προθεσμίας κατασκευής¹⁸⁹, η οποία και έγινε δεκτή. Τελικά, το τμήμα Λιανοκλάδι - Παλαιοφάρσαλος και το τμήμα Παλαιοφάρσαλος - Λάρισα λειτούργησαν στις 6 Σεπτεμβρίου του 1908 και το τμήμα Λάρισα - Παπαπούλι παραδόθηκε στις 22 Ιουλίου του 1909.

¹⁸⁹Κ. Ανδρουλιδάκης, «Οι σιδηρόδρομοι Κεντρικής Ελλάδας (1869-1969)», (2), (χ.χ), σ. 186.

Λίγο πριν ξεκινήσουν οι Βαλκανικοί Πόλεμοι η ελληνική Κυβέρνηση υποχρέωσε την Ε.Ε.Σ. να κατασκευάσει πολεμικές εγκαταστάσεις στους σταθμούς της γραμμής Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνορα για τη διευκόλυνση των στρατιωτικών μεταφορών. Το σιδηροδρομικό δίκτυο συνέβαλε θετικά κατά τη διάρκεια των πολέμων, μεταφέροντας στρατό και εφόδια προς τα σύνορα. Τον πρώτο ρόλο σε αυτή τη συμβολή την είχε το δίκτυο Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνορα, λόγω της γεωγραφικής του θέσης. Φυσικά, όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα που υπήρχαν τότε στην Ελλάδα, μετέφεραν συνεχώς, με αυξημένα δρομολόγια, τα στρατεύματα και το πολεμικό υλικό. Υπήρξε συνεργασία μεταξύ των δικτύων. Συγκεκριμένα, τα Πελοποννησιακά τραίνα συγκέντρωναν τους επιστρατευμένους από ολόκληρη την Πελοπόννησο στην Αθήνα και από την Αθήνα τα τραίνα της Ε.Ε.Σ. τους μετέφεραν στη Λάρισα και από εκεί στα σύνορα. Το Μάιο του 1917 ο γαλλικός στρατός κατέλαβε τη Λαμία και το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ε.Ε.Σ., ευτυχώς, η κατάληψη αυτή διήρκεσε λίγες εβδομάδες.

Μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους κύριο μέλημα του ελληνικού κράτους (εφόσον και η Μακεδονία ήταν πλέον ελληνική) ήταν η ύπαρξη ενωτικής γραμμής του σιδηροδρομικού δικτύου της Ε.Ε.Σ. με τα Μακεδονικά Σιδηροδρομικά Δίκτυα. Στις 12 και 25 Ιανουαρίου υπογράφηκαν δύο συμβάσεις ανάμεσα στο ελληνικό κράτος και την εταιρεία Batignolles. Η πρώτη σύμβαση αφορούσε την αγορά από την ελληνική Κυβέρνηση των μετοχών της Ε.Ε.Σ. και η δεύτερη σύμβαση αφορούσε την κατασκευή ενωτικού σιδηροδρόμου μεταξύ της γραμμής της Ε.Ε.Σ. και των γραμμών Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι και Θεσσαλονίκη - Σκόπια. Οριζόταν ως προθεσμία ολοκλήρωσης του έργου οι δεκαοκτώ με είκοσι μήνες, η δε συνολική αξία του έργου θα ανερχόταν σε 12 εκατομμύρια φράγκα.

Η ενωτική γραμμή θα είχε διεθνές πλάτος (1,435 μ.), θα ξεκινούσε από το τέρμα της υπάρχουσας γραμμής στο Παπαπούλι, θα διερχόταν από την Κατερίνη και θα κατέληγε σε ένα σημείο της γραμμής Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι. Το σημείο σύνδεσης θα ήταν το Πλατύ. Επιπλέον, προβλεπόταν η κατασκευή μίας άλλης μικρής ενωτικής γραμμής που θα ξεκινούσε από τη γέφυρα του Αξιού ποταμού της γραμμής Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι και θα κατέληγε στο σταθμό Γέφυρα της γραμμής Θεσσαλονίκη - Σκόπια. Το τμήμα Παπαπούλι - Κατερίνη είχε ολοκληρωθεί από τον Ιανουάριο του 1916, αλλά παραδόθηκε στις 15 Ιουνίου του 1916. Τα εγκαίνια της γραμμής Παπαπούλι - Πλατύ έγιναν στις 22 Μάιου του 1916. Αρχικά όμως, το τμήμα Κατερίνη - Πλατύ χρησιμοποιήθηκε για στρατιωτικές μεταφορές και ο πρώτος συρμός για τη Θεσσαλονίκη κυκλοφόρησε στις 14 Μαρτίου του 1918.

Αργότερα κατασκευάστηκε και η μικρή ενωτική γραμμή από τον ποταμό Αξιό μέχρι το σταθμό Γέφυρα. Με αυτό τον τρόπο συνδέθηκαν μεταξύ τους οι σιδηροδρομικές γραμμές Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι και Θεσσαλονίκη - Σκόπια.

Τόσο οι σιδηροδρομικές γραμμές της Μακεδονίας, όσο και η ενωτική γραμμή χρησιμοποιήθηκαν κατά κόρον για την κίνηση βαρέων στρατιωτικών συρμών. Αποτέλεσμα, της μεγάλης χρήσης ήταν να υποστούν φθορές τα σιδηροδρομικά δίκτυα τα οποία έπρεπε να αποκατασταθούν άμεσα. Η αποκατάσταση όμως, δεν ολοκληρώθηκε, λόγω της έναρξης του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Μετά το τέλος του Πολέμου, επεστράφησαν οι ατμάμαξες που είχε διαθέσει η εταιρεία Ε.Ε.Σ. στο στρατό. Οι βλάβες στις ατμάμαξες και στο δίκτυο ήταν πολύ μεγάλες και άμεσα έπρεπε να γίνουν μεγάλες προσπάθειες για την αποκατάστασή τους.

Τέλος, υπήρξε βελτίωση της λειτουργίας των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Ηλεκτροφωτίστηκαν οι σταθμοί του Πειραιά και της Αθήνας και εξετάστηκε από την εταιρεία Ε.Ε.Σ. η απόκτηση του δικτύου της στενής γραμμής Ωρωπός - Μαλακάσα.

5.3.2. Το τροχαίο υλικό του δικτύου

Η μελέτη για την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου της Ελληνικής Εταιρείας Σιδηρόδρομων (Ε.Ε.Σ.) εκπονήθηκε από τη γαλλική εταιρεία Batignolles. Επόμενο, ήταν, λοιπόν, τα διάφορα τεχνικά έργα τα οποία έγιναν για την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς και τα κυρίως κτίρια (π.χ. οι σταθμοί) που κτίστηκαν, να είχαν τη σφραγίδα της γαλλικής τεχνολογίας.

Οι σταθμοί του δικτύου εκτός από τα βασικά κτίρια είχαν και άλλα βοηθητικά, όπως κτίρια για τα εμπορεύματα, εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση του τροχαίου υλικού, μηχανοστάσια για τη συντήρηση των ατμαμαξών και των βαγονιών. Μηχανοστάσια υπήρχαν και στους σταθμούς της Θήβας, της Αμφίκλειας (*Δαδίου*), του Λιανοκλαδίου, του Δομοκού, της Χαλκίδας, της Λάρισας, της Κατερίνης και της Στυλίδας. Υπήρχαν τόσα πολλά μηχανοστάσια επειδή οι αμαξοστοιχίες μπορούσαν να αναπτύξουν μόνο χαμηλές ταχύτητες, η διάρκεια των δρομολογίων ήταν μεγάλη, με αποτέλεσμα οι ατμομηχανές να αναγκάζονταν να παραμένουν για μεγάλο χρονικό διάστημα μακριά από το εργοστάσιο του Πειραιά.

Το εργοστάσιο συντήρησης και επισκευής του τροχαίου υλικού είχε εγκατασταθεί στη συνοικία Λεύκα του Πειραιά ενώ η σύνθεση των αμαξοστοιχιών γινόταν στις εγκαταστάσεις του Αγ. Ιωάννου Ρέντη. Επιπλέον, στις εγκαταστάσεις αυτές υπήρχαν τα κεντρικά αμαξοστάσια και μηχανοστάσια του σιδηροδρομικού δικτύου της Ε.Ε.Σ. Οι εγκαταστάσεις που χρησιμοποιήθηκαν για την καλή λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου διακρίνονταν σε τρεις κατηγορίες: στις εγκαταστάσεις έλξης, στις εγκαταστάσεις γραμμής και στις εγκαταστάσεις εκμετάλλευσης. Στις εγκαταστάσεις έλξης ανήκαν το εργοστάσιο του Πειραιά και τα μικρά μηχανοστάσια που βρίσκονταν στους σταθμούς. Στις εγκαταστάσεις γραμμής ανήκαν οι σιδηροτροχιές καθώς και διάφορα

τεχνικά έργα, όπως οι γέφυρες και οι σήραγγες. Τέλος, στις εγκαταστάσεις εκμετάλλευσης ανήκαν τα κτίρια των σταθμών με ολόκληρο τον εξοπλισμό τους, τα βοηθητικά κτίρια εξυπηρέτησης επιβατών, οι αποθήκες εμπορευμάτων ή προϊόντων προς μεταφορά και διάφορα μηχανήματα, όπως το τηλεγραφικό δίκτυο.

Η Εταιρεία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων όλα τα χρόνια λειτουργίας της χρησιμοποίησε ατμομηχανές για την έλξη των αμαξοστοιχιών της. Την περίοδο από το 1904 έως το 1907 χρησιμοποιήθηκαν είκοσι τρεις ατμομηχανές, εκ των οποίων οι δεκατρείς είχαν κατασκευαστεί στη Γαλλία, στο γαλλικό οίκο Batignolles, και οι υπόλοιπες δέκα στο Βέλγιο, στον οίκο St. Leonard. Είχαν την αρίθμηση από το 101 έως και το 123 και ανήκαν στη σειρά Α.

Το 1907 η εταιρεία παρέλαβε επτά ατμάμαξες τύπου de Glen, γαλλικής κατασκευής, από το γαλλικό οίκο Batignolles. Ήταν τετρακύλινδρες Compound και διπλής εκτόνωσης. Είχαν την αρίθμηση από το 201 έως και το 207 και ανήκαν στη σειρά Β. Οι ατμάμαξες αυτές κυκλοφόρησαν το 1908 και είχαν καλύτερες επιδόσεις από τις προηγούμενες ατμάμαξες της σειράς Α. Το 1915 η εταιρεία προμηθεύτηκε ακόμη είκοσι νέες ατμάμαξες, αμερικανικής κατασκευής, από την εταιρεία American Locomotive Co (ALCO), τύπου Mikado, που αποτέλεσαν τη σειρά Γ και είχαν την αρίθμηση από το 401 έως και το 420. Οι νέες ατμάμαξες ήταν πολύ πιο ισχυρές από τις προηγούμενες. Ήταν οι πρώτες τέτοιου τύπου ατμάμαξες που χρησιμοποιήθηκαν στην Ελλάδα. Τη συγκεκριμένη περίοδο μόνο ο ελληνικός σιδηρόδρομος Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνορα και ο γαλλικός σιδηρόδρομος Παρίσι - Λυών - Μεσόγειος, διέθεταν ατμάμαξες τύπου Micado. Στα τέλη της δεκαετίας του 1940 και οι είκοσι ατμάμαξες της Ε.Ε.Σ. αποσύρθηκαν από την κυκλοφορία.

Μετά τη λήξη τόσο των Βαλκανικών Πολέμων, όσο και του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, αρκετό σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό οθωμανικής και βουλγαρικής προέλευσης περιήλθε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ε.Ε.Σ. Συγκεκριμένα, επτά ατμομηχανές Compound των βουλγαρικών σιδηροδρόμων με αρίθμηση Β 221, Ε 501, Η 621-622, Ζ 521-522 και Η 601, εντάχθηκαν στη δύναμη του σιδηροδρομικού δικτύου της Ε.Ε.Σ., καθώς και ένας αξιόλογος αριθμός επιβατικών βαγονιών, σκευοφόρων και φορταμαζών. Το πιο ιδιότυπο βαγόνι, το οποίο αξίζει να αναφέρουμε, ήταν το βαγόνι-καπνιστήριο. Είχε προέλθει από το προσωπικό συρμό του σουλτάνου Αβδούλ Αζίζ¹⁹⁰. Το βαγόνι αυτό αποτελεί ένα σπάνιο ιστορικό όχημα και σήμερα βρίσκεται στο Σιδηροδρομικό Μουσείο των Αθηνών.

Επιπλέον, μετά τη λήξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου περιήλθαν στο δίκτυο Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνορα, δέκα ατμάμαξες, ιδιοκτησίας του γαλλικού δικτύου Παρίσι - Λυών - Μεσόγειος, οι οποίες είχαν μεταφερθεί στη Θεσσαλονίκη από τα γαλλικά

¹⁹⁰Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμων (ΣΦΣ), «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι, η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα», εκδόσεις Μίλητος, (1997), σ. 86.

στρατεύματα και είχαν ενταχθεί στο ελληνικό δίκτυο με αρίθμηση από το 351 έως και το 360, με σειρά Δ.

Οι επιβατάμαξες, δηλαδή τα επιβατικά βαγόνια, διακρίνονταν σε τρεις τύπους Α, Β και Γ θέσεως, που ήταν πιο περιποιημένα και πιο ευρύχωρα βαγόνια από τους άλλους δυο τύπους. Τα επιβατικά βαγόνια τύπου Α και Β θέσεως είχαν απόβαρο 18 τόνων, ενώ της Γ θέσεως 12 τόνων. Όλοι οι τύποι βαγονιών χωρίζονταν με ενδιάμεσα τοιχώματα, ώστε να αποτελούν ξεχωριστά διαμερίσματα, τα οποία δεν επικοινωνούσαν μεταξύ τους¹⁹¹. Τα επιβατικά αυτά οχήματα ήταν τετραξονικά (τέσσερις άξονες με οκτώ τροχούς, δύο σε κάθε άξονα).

Είχαν κατασκευαστεί και δύο πολυτελείς επιβατάμαξες, οι οποίες μετέφεραν μόνο τη βασιλική οικογένεια. Το ένα βασιλικό βαγόνι ήταν τετραξονικό και το άλλο ήταν επικουρικό διαξονικό.

Εκτός από επιβατάμαξες και ατμάμαξες, στο τροχαίο υλικό της Ε.Ε.Σ. συμπεριλαμβάνονταν και οι φορτάμαξες, δηλαδή τα φορτηγά ή εμπορευματικά βαγόνια. Η χρησιμότητα και αυτών των βαγονιών ήταν μεγάλη, χρησίμευαν για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή ζώων. Οι φορτάμαξες διακρίνονταν σε δύο είδη, σε οχήματα με στέγη (τα κλειστά) και σε οχήματα χωρίς στέγη (τα ανοικτά). Τα ανοικτά οχήματα είχαν ψηλά, χαμηλά ή καθόλου πλευρικά τοιχώματα, ανάλογα με το είδος του εμπορεύματος που μετέφεραν. Υπήρχαν, επίσης, τα βυτιοφόρα βαγόνια, τα οποία χρησίμευαν για τη μεταφορά υγρών και οι σκευοφόροι, οι οποίοι μετέφεραν τις αποσκευές των επιβατών καθώς και μικρά δέματα.

Ολοκληρώνοντας την ανάλυση και παράθεση του τροχαίου υλικού του σιδηροδρομικού δικτύου της Ε.Ε.Σ., θα πρέπει να κάνουμε μία σύγκριση μεταξύ των συμβατικών υποχρεώσεων της εταιρείας που απέρρεαν από τη σύμβαση που υπογράφηκε στις 9 Μαρτίου του 1900, σχετικά με το τροχαίο υλικό, το οποίο θα έπρεπε να παραδώσει η κατασκευαστική εταιρεία για εκμετάλλευση (μετά την ολοκλήρωση κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου) και του τροχαίου υλικού που τελικά υπήρχε στην κατοχή της Ε.Ε.Σ. Αρχικά, η κατασκευαστική εταιρεία είχε τη συμβατική υποχρέωση να παραδώσει είκοσι δύο ατμάμαξες, δώδεκα βαγόνια-σκευοφόρους, σαράντα επτά επιβατικά βαγόνια και τριακόσια τριάντα οκτώ στο σύνολο φορτηγά βαγόνια (εκατόν εβδομήντα τρία φορτηγά κλειστά και εκατόν εξήντα πέντε φορτηγά ανοικτά).

Στα πρώτα χρόνια λειτουργίας του δικτύου της οι ατμάμαξες ήταν είκοσι, τα βαγόνια-σκευοφόροι επτά, τα επιβατικά βαγόνια είκοσι έξι και τα φορτηγά βαγόνια συνολικά εκατόν ενενήντα τρία. Το 1912 το τροχαίο υλικό αυξήθηκε σε αριθμό φθάνοντας τις τριάντα δύο ατμάμαξες, τα είκοσι βαγόνια-σκευοφόρους, τα είκοσι έξι επιβατικά

¹⁹¹Κ. Ανδρουλιδάκης, «Οι σιδηρόδρομοι Κεντρικής Ελλάδας (1869-1969)», (2), (χ.χ), σ. 227.

βαγόνια και τα τετρακόσια σαράντα έξι φορτηγά βαγόνια. Τέλος, το 1919 (έτος που σταμάτησε να λειτουργεί η Ε.Ε.Σ.), μαζί με την απόκτηση των εχθρικών λαφύρων οι ατμάμαξες έφθασαν σε αριθμό τις εβδομήντα μία, τα βαγόνια-σκευοφόροι τα είκοσι επτά, τα επιβατικά βαγόνια τα ογδόντα τέσσερα και τα φορτηγά βαγόνια τα οκτακόσια δέκα.

Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε ότι ο αριθμός και η ποιότητα του τροχαίου υλικού του σιδηροδρομικού δικτύου της γραμμής Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνο-ρα ήταν πολύ αξιόλογος, ποιοτικός και ικανοποιητικός σε αριθμό βαγονιών.

Κεφάλαιο 6

Οι σιδηρόδρομοι στο βορειοελλαδικό χώρο

6.1. Ιστορική προσέγγιση των σιδηροδρομικών γεγονότων και το χρονικό κατασκευής στο βορειοελλαδικό χώρο από το 1821 έως και τη δεκαετία του 1960

Από το 1821 έως το 1960 υπήρξε μία περίοδος συνεχών προσπαθειών ανεξαρτητοποίησης των Βαλκανικών χωρών¹⁹². Το 1918 διαλύθηκε η Αυστροουγγρική αυτοκρατορία και η Οθωμανική αυτοκρατορία υποχώρησε προς τα ασιατικά εδάφη. Την ίδια χρονιά οι χώρες Ρουμανία, Σερβία, Μαυροβούνιο, Αλβανία και Βουλγαρία έγιναν ανεξάρτητες.

Τη δεκαετία του 1860, με πρωτοβουλία των Άγγλων και των Γάλλων επιχειρηματιών, κατασκευάστηκαν κάποιες τοπικές σιδηροδρομικές γραμμές, οι οποίες εξυπηρετούσαν μόνον επιχειρηματικά συμφέροντα.

Το 1867 ο Σουλτάνος Αβδούλ Αζίζ συνειδητοποίησε ότι θα έπρεπε να συνδεθεί συγκοινωνιακά το οθωμανικό κράτος με τις Μεγάλες Δυνάμεις. Για το λόγο αυτό ο Α. Αζίζ κάλεσε τους Υπουργούς του να σχεδιάσουν μία σιδηροδρομική γραμμή που να ενώνει την Κωνσταντινούπολη με την Κεντρική Ευρώπη. Πράγματι, το 1870 οι Οθωμανοί σχεδίασαν μία σιδηροδρομική γραμμή, η οποία δε θα οδηγούσε μόνο προς το Βελιγράδι, αλλά, μέσω της Βοσνίας, θα τερμάτιζε στο Νόβι-Παζάρ, πολύ κοντά στο Σίσνακ της Κροατίας. Η γραμμή αυτή θα είχε δύο διακλαδώσεις, η μία προς το Βελιγράδι και η άλλη προς τη Θεσσαλονίκη. Επιπλέον, θα κατασκευαζόταν και μία ακόμη σιδηροδρομική γραμμή από τη Βάρνα μέχρι τη Ραιδεστό (περιοχή Αίνου).

Προκειμένου να υλοποιηθούν τα σχέδια κατασκευής των προαναφερθέντων σιδηροδρομικών γραμμών, στις 31 Μαρτίου του 1868 υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του οθωμανικού κράτους και της εταιρείας Van der Elst & Cie. Όμως, στις 12 Απριλίου του 1869 ακυρώθηκε η συγκεκριμένη σύμβαση και δεν πραγματοποιήθηκε κανένα έργο κατασκευής. Τον ίδιο χρόνο και μάλιστα στις 17 Απριλίου υπογράφηκε μία νέα σύμβαση μεταξύ του οθωμανικού κράτους και της εταιρείας του Βέλγου βαρόνου Hirsch, Société Impériale des Chemins de Fer de la Turquie d' Europe, με την οποία

¹⁹²Θ. Βελλιονίτης, Ν. Κλαδάς, Ν. Μοσχόπουλος, Η. Κυριακόπουλος, «Οι Βαλκανικοί και οι Ελληνοτουρκικοί Πόλεμοι», εκδόσεις Μέδουσα, (1999).

οριζόταν ότι μόνον η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου θα γινόταν από την εταιρεία του βαρόνου Hirsch, ενώ την εκμετάλλευσή του θα την είχε η εταιρεία των αυστριακών σιδηρόδρομων του νότου.

Οι εργασίες κατασκευής του δικτύου θα ξεκινούσαν από την Κωνσταντινούπολη, τη Θεσσαλονίκη, την Αλεξανδρούπολη και τη Μπάνια Λούκα, συγχρόνως¹⁹³. Με τη νέα σύμβαση καθορίζονταν οι πέντε σιδηροδρομικές γραμμές που έπρεπε να κατασκευαστούν από την εταιρεία. Η πρώτη γραμμή ήταν Κωνσταντινούπολη - Αδριανούπολη, μήκους 319 χιλιομέτρων, η δεύτερη γραμμή ήταν Αδριανούπολη - Σεράμπεϊ, μήκους 243 χιλιομέτρων, η τρίτη γραμμή ήταν Αδριανούπολη - Αλεξανδρούπολη, μήκους 149 χιλιομέτρων, η τέταρτη γραμμή ήταν Θεσσαλονίκη - Σκόπια, μήκους 243 χιλιομέτρων και τέλος η πέμπτη γραμμή ήταν Μπάνια Λούκα - Μποσάνσκι Νόβι, μήκους 102 χιλιομέτρων.

Όμως, το οθωμανικό κράτος επειδή αθέτησε πολύ σημαντικούς οικονομικούς όρους της νέας συμβάσεως που είχε υπογράψει, η εταιρεία του Hirsch κατήγγειλε τη σύμβαση, με αποτέλεσμα τη μη υλοποίηση των κατασκευαστικών έργων των πέντε σιδηροδρομικών γραμμών. Έπειτα από μικρό χρονικό διάστημα, υπογράφηκε νέο συμβόλαιο μεταξύ του οθωμανικού κράτους και της εταιρείας Hirsch, το οποίο προέβλεπε την κατασκευή άλλων σιδηροδρομικών γραμμών.

Το νέο αυτό συμβόλαιο όριζε την κατασκευή των εξής νέων σιδηροδρομικών γραμμών:

α Κωνσταντινούπολη - Μπέλλοβα, με διακλαδώσεις από την Αδριανούπολη προς την Αλεξανδρούπολη και από τον Τάρναβο προς την Ιάμπολη¹⁹⁴.

β Θεσσαλονίκη - Σκόπια - Μιτροβίτσε στο Κοσσυφοπέδιο.

γ Ντομπερλίν - Μπάνια Λούκα.

Οι εργασίες κατασκευής ξεκίνησαν στις 4 Ιουνίου του 1870. Υπήρξαν κάποιες καθυστερήσεις, λόγω του γαλλοπρωσικού πολέμου, ο οποίος ξέσπασε στις 19 Ιουλίου του 1870, με αποτέλεσμα να υπάρξει καθυστέρηση στην παράδοση των σιδηροδρομικών υλικών που είχαν παραγγελθεί στη Γαλλία. Ωστόσο, η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου συνεχίστηκε. Τον Ιούνιο του 1872 τέθηκε σε λειτουργία το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Αλεξανδρούπολη - Αδριανούπολη, μήκους 149 χιλιομέτρων, καθώς επίσης και το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Μπάνια Λούκα - Μποσάνσκι Νόβι, μήκους 102 χιλιομέτρων. Τον επόμενο χρόνο, στις 20 Ιουνίου του 1873, εγκαινιάστηκε το σιδηροδρομικό τμήμα Κωνσταντινούπολη - Σεράμπεϊ, μήκους 562 χιλιομέτρων. Επίσης, την ίδια χρονιά περατώθηκε και το σιδηροδρομικό τμήμα

¹⁹³ B. Gounaris, «Steam over Macedonia, 1870-1912, Socio-economic change and the railway factor East European Monographs, boulder», (1993).

¹⁹⁴ Τάρναβο, Ιάμπολη: πόλεις της ανατολικής Βουλγαρίας.

Θεσσαλονίκη - Σκόπια, μήκους 243 χιλιομέτρων, το οποίο αργότερα επεκτάθηκε κατά 118 χιλιόμετρα, μέχρι τη Μιτροβίτσε.

Δύο πολύ σημαντικά ιστορικά γεγονότα ήταν τα αίτια που οδήγησαν στην καθυστέρηση της κατασκευής των υπόλοιπων σιδηροδρομικών γραμμών. Αρχικά το 1875 πτώχευσε η Οθωμανική αυτοκρατορία και έπειτα το 1877 η Ρωσία επιτέθηκε στη διαλυμένη και καταρρέουσα Οθωμανική αυτοκρατορία και τελικά τη νίκησε. Επιπλέον, τον ίδιο χρόνο η Κύπρος περιήλθε από τους Οθωμανούς στους Βρετανούς και η Βοσνία Ερζεγοβίνη στους Αυστριακούς. Έπειτα από τις εξελίξεις αυτές, το οθωμανικό κράτος έκρινε ότι έπρεπε να ζητήσει βοήθεια από τη Γερμανία. Από το 1882 και μετά η γερμανική διείσδυση στην Τουρκία ενισχυόταν, με κύριο σκοπό των Γερμανών την εύκολη προσπέλασή τους στην Ανατολή. Η Γερμανία ανέλαβε την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Βιέννη - Κωνσταντινούπολη και την επέκτασή της από την πλευρά του Βοσπόρου, μέχρι τη Βαγδάτη, με πρόβλεψη εξόδου στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Με την πρόβλεψη αυτή η Γερμανία αποσκοπούσε στην εύκολη μεταφορά των αυστριακών εμπορευμάτων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και από κει στη Μεσόγειο.

Στις 9 Μαΐου του 1883 υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ της Αυστροουγγαρίας και της Βουλγαρίας, η οποία αναφερόταν στην αποπεράτωση των σχεδιασμένων σιδηροδρομικών γραμμών στα οθωμανικά εδάφη. Η σύμβαση αυτή ονομάστηκε «Σύμβαση των Τεσσάρων» και με αυτήν εξασφαλιζόνταν τα συμφέροντα των Γερμανών και Αυστριακών για τη χερσαία διέξοδό τους προς τη Μέση Ανατολή και την Κεντρική Ασία.

Όλες οι χώρες που υπέγραψαν τη συγκεκριμένη σύμβαση δεσμεύτηκαν να κατασκευάσουν, να συνδέσουν και να παραδώσουν σε συγκεκριμένη ημερομηνία¹⁹⁵ μία σειρά από σιδηροδρομικές γραμμές. Συγκεκριμένα, η Αυστροουγγαρία έπρεπε να παραδώσει τη σιδηροδρομική γραμμή από τη Βουδαπέστη μέχρι τα ουγγροσερβικά σύνορα. Η Σερβία έπρεπε να παραδώσει τη σιδηροδρομική γραμμή από το Βελιγράδι στη Νις¹⁹⁶, η οποία θα συναντούσε την αυστρουγγρική γραμμή. Η Οθωμανική αυτοκρατορία έπρεπε να παραδώσει την «ενωτική» της ήδη υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής Κωνσταντινούπολη - Μπέλοβα με τη σιδηροδρομική γραμμή, η οποία θα ξεκινούσε από τη Νις και θα κατέληγε στα οθωμανοβουλγαρικά σύνορα. Τέλος, η Βουλγαρία έπρεπε να παραδώσει τη σιδηροδρομική γραμμή από τη Νις μέχρι τα βουλγαροσερβικά σύνορα, η οποία θα ενωνόταν με την υπό κατασκευή σερβική σιδηροδρομική γραμμή.

¹⁹⁵Στις 15 Οκτωβρίου του 1886.

¹⁹⁶Πόλη της Σερβίας.

Το 1890 η Deutsch Bank διέθεσε τα απαραίτητα κεφάλαια για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία θα συνέδεε τη Θεσσαλονίκη με το Μοναστήρι, συνολικού μήκους 219 χιλιομέτρων. Η κατασκευή της συγκεκριμένης γραμμής ολοκληρώθηκε το 1894 και δύο χρόνια αργότερα, το 1896, επεκτάθηκε στην Ανατολική Μακεδονία και στη Θράκη, προκειμένου να ενωθεί με τη σιδηροδρομική γραμμή Αλεξανδρούπολη - Αδριανούπολη και να συνδέσει τη Θεσσαλονίκη με την Οθωμανική πρωτεύουσα.

Τον Οκτώβριο του 1908 προσαρτήθηκε η Βοσνία και η Ερζεγοβίνη στην Αυστρο-ουγγρική αυτοκρατορία. Ο αυστριακός στρατός ήθελε να υπάρξει συγκοινωνιακή σύνδεση της Αυστρίας με το δυτικό τμήμα της βαλκανικής χερσονήσου, αποσκοπώντας στην εύκολη πρόσβασή της στη Θεσσαλονίκη. Πράγματι, ανατέθηκε στη βελγική εταιρεία, Société Belge des Chemins de Fer η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία θα συνέδεε τη Βιέννη με τη Θεσσαλονίκη. Τελικά, όμως ολοκληρώθηκε μόνον το σιδηροδρομικό τμήμα Βιέννη - Aspang¹⁹⁷.

Η ελληνική Κυβέρνηση επεδίωκε να ενσωματώσει την Ελλάδα στο διεθνές εμπορικό κύκλωμα, με τη σιδηροδρομική ένωση της χώρας με τις αρτηρίες της Κεντρικής Ευρώπης. Η Αυστροουγγαρία, όμως, κρατούσε αρνητική στάση στις προσδοκίες της Ελλάδας, διότι θεωρούσε ότι η Ελλάδα αποτελούσε τροχοπέδη στα επεκτατικά της σχέδια.

Το 1912-1913 υπήρξε η εδαφική επέκταση και ο διπλασιασμός της Ελλάδας, με αποτέλεσμα τα επεκτατικά σχέδια της Αυστροουγγαρίας προς τη Θεσσαλονίκη να μη μπορέσουν να υλοποιηθούν.

Στις 2 Φεβρουαρίου του 1917 εγκαινιάστηκε η σιδηροδρομική γραμμή προς τη Μίκρα, (Θεσσαλονίκη), την οποία χρησιμοποιούσαν οι Ιταλοί και οι Γάλλοι για τη μεταφορά των συμμαχικών εφοδίων τους στις στρατιωτικές μονάδες¹⁹⁸. Με τη γραμμή αυτή, διακλαδώνονταν διάφορες σιδηροδρομικές γραμμές στενού πλάτους (60 εκατοστά). Συνολικά, η σιδηροδρομική γραμμή προς τη Μίκρα είχε μήκος 13.237 μέτρα και ήταν κατασκευασμένη από τους Γάλλους. Διέσχισε την παραλιακή λεωφόρο, περνούσε μπροστά από το Λευκό Πύργο, συνέχιζε παράλληλα με τις οδούς Λυσάνδρου και Κανάρη και κατέληγε στη Μίκρα.

Στο μακεδονικό μέτωπο, 1915-1918, οι σιδηρόδρομοι στενού πλάτους (60 εκατοστά), καθώς και οι εναέριοι σιδηρόδρομοι (*τελεφερίκ*) προσέφεραν ανεκτίμητες υπηρεσίες στον ελληνικό στρατό.

¹⁹⁷ Πόλη της Αυστρίας.

¹⁹⁸ Δ. Παπαδημητρίου, «Οι σιδηρόδρομοι στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965)», σ. 78.

Σταδιακά λειτούργησαν έντεκα σιδηροδρομικές γραμμές, οι οποίες βοήθησαν και εξυπηρετήσαν τις μετακινήσεις του ελληνικού στρατού σε πολλές πόλεις και περιοχές της Βορείου Ελλάδας, όπως στη Χαλκιδική, στη Φλώρινα, στην Ηρακλείτσα, στην Κατερίνη, στον Άψαλο¹⁹⁹, καθώς επίσης και σε ορισμένες πόλεις²⁰⁰ κατά μήκος του ποταμού Στρυμόνα²⁰¹.

Αργότερα, το Σεπτέμβριο του 1918, η συντριβή των Γερμανών και των Βουλγάρων, είχε ως αποτέλεσμα το μακεδονικό μέτωπο να εκκενωθεί από τα συμμαχικά στρατεύματα. Μετά από το 1918 όλες οι σιδηροδρομικές γραμμές της Θεσσαλονίκης είχαν εγκαταλειφθεί, μένοντας σε πολλά σημεία κατεστραμμένες.

Σύμφωνα, με τη συνθήκη της Λωζάννης, το 1923, το υπό γαλλική εκμετάλλευση δίκτυο των Ανατολικών Σιδηροδρόμων διχοτομήθηκε σε ελληνικό, με έδρα την Αλεξανδρούπολη και σε τουρκικό, με έδρα την Κωνσταντινούπολη.

Στις 27 Αυγούστου του 1925 υπογράφηκε σύμβαση, μεταξύ της ελληνικής Κυβέρνησης και της βελγικής εταιρείας Société Commerciale de Belgique, η οποία προέβλεπε την προμήθεια τροχαίου υλικού. Το τροχαίο υλικό²⁰² αποτελείτο από εκατόν δέκα ατμάμαξες και χίλια οκτακόσια πενήντα βαγόνια διαφόρων τύπων. Η ίδια βελγική

¹⁹⁹Η μεγαλύτερη πόλη της Αλμωπίας κατά την Αρχαιότητα.

²⁰⁰Αθ. Παδελόπουλος, «Οι Σιδηρόδρομοι της Ελλάδας», τόμ. Α', τεύχ. 1, Τ.Ε.Ε., (1935).

²⁰¹Συνολικά λειτούργησαν έντεκα διαδρομές. **α.** Σταυρός (Χαλκιδική) - Ακτή Ασπροβάλτας - Τσάγεζι (Ηρακλείτσα). Η γραμμή αυτή ολοκληρώθηκε το Μάιο του 1917, **β.** Σταυρός - Σαρακλί (κοντά στο Λαγκαδά Θεσσαλονίκης). Η γραμμή ολοκληρώθηκε την 1^η Απριλίου του 1918, **γ.** Άλωνα - Σκότσιβιρ (περιοχή της Φλώρινας), μήκους 42,4 χιλιομέτρων. Η γραμμή αυτή ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 1918, **δ.** Βέρτεκοπ (Σκύδρα) - Δραγουμάνιτσα (Άψαλο) - Σούμποσκο (Αριδαία), μήκους διαδρομής 28,895 χιλιομέτρων και Δραγουμάνιτσα (Άψαλο) - Τρέσινο (Ορμα), μήκους 13,386 χιλιομέτρων. Το δίκτυο αυτό λειτούργησε στο τέλος του 1916, **ε.** Κριστώνη - Ευκαρπία - Κεντρικό, με διακλάδωση Ευκαρπία - Βάθη, **στ.** Δίκτυο κατά μήκος της δυτικής όχθης του ποταμού Στρυμόνα. Το δίκτυο αυτό είχε τρεις κλάδους: **i.** Στρυμονικό - Ζευγολατιό - Χείμαρρος, **ii.** Άμπελοι - Δημητρίτσι - Λυγαριά - γέφυρα του χωριού Βαμβακούσας και **iii.** Λειβαδοχώρι - μικρή γέφυρα στο Στρυμόνα, **ζ.** Σιδηροδρομικός σταθμός Κατερίνης - Δράνιτσα (Μοσχοπόταμος), μήκους 28 χιλιομέτρων. Η γραμμή αυτή ολοκληρώθηκε το Σεπτέμβριο του 1918, **η.** Νεοχώρι - Σιδηροδρομικός σταθμός Αγγίστης, **θ.** Ξυλούπολη (Λιγκοβάνι) - Ελληνικό (Μίροβα), κατασκευάστηκε στα τέλη του 1916, **ι.** Μεταλλικό (Γιάννες) - σιδηροδρομική γραμμή Πολυκάστρου (Καρασούλι) - Καλινδοίων, **ια.** Σιδηροδρομικό σταθμό Γουμένισσας - Αξιούπολη (Μποέμιτσα) - Πηγή - Σκρά (βόρεια της οροσειράς του Πάικου). Η γραμμή ολοκληρώθηκε στα τέλη του 1917.

²⁰²Παρελήφθη το 1930.

εταιρεία, τον επόμενο χρόνο, 1926, σύναψε δάνειο ύψους 20.000.000 δολαρίων, προκειμένου να κατασκευαστούν οι σιδηροδρομικές γραμμές Θεσσαλονίκη - Τσάγεζι - Αγγίστρα καθώς και Λάρισα - Καλαμπάκα - Κοζάνη - Βέροια, με διακλάδωση, του τμήματος της Κοζάνης μέχρι το Αμύνταιο. Παρόλα τα πλεονεκτήματα που παρουσίαζε η πρώτη γραμμή, αυτή δεν ολοκληρώθηκε ποτέ εξαιτίας της παγκόσμιας κρίσης που ακολούθησε (1929-1931). Η δεύτερη γραμμή, στο τμήμα Κοζάνη - Βέροια, εξαιτίας του μεγάλου κόστους που είχε η κατασκευή της, δεν αποπερατώθηκε ποτέ. Το μοναδικό σιδηροδρομικό τμήμα που ολοκληρώθηκε ήταν η διακλάδωση Αμύνταιο - Κοζάνη²⁰³.

Μέχρι το 1929²⁰⁴ ορισμένα τμήματα των σιδηροδρομικών δικτύων της γραμμής Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι (S.M.), της γραμμής των Ανατολικών Σιδηροδρόμων (C.O.) και του ενωτικού σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκη - Κωνσταντινούπολη (J.S.C.), είχαν εξαγορασθεί από το ελληνικό δημόσιο. Συγκεκριμένα, τα σιδηροδρομικά τμήματα που είχαν εξαγορασθεί ήταν τα ακόλουθα: Το τμήμα Θεσσαλονίκη - Νέος Καύκασος, μήκους 181 χιλιομέτρων του δικτύου S.M., το τμήμα Θεσσαλονίκη - Ειδομένη, μήκους 78 χιλιομέτρων του δικτύου C.O. και το τμήμα Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη, μήκους 444 χιλιομέτρων του δικτύου J.S.C. Τα υπόλοιπα τμήματα των Ανατολικών Σιδηροδρόμων παρέμειναν στην κατοχή της Τουρκίας, της Γιουγκοσλαβίας και της Βουλγαρίας.

Σύμφωνα με δημοσιεύματα εφημερίδων του έτους 1940²⁰⁵, στην πολεμική κινητοποίηση της Ελλάδας, η προσφορά του σιδηροδρόμου ήταν μεγάλη. Το σύνολο, σχεδόν, των στρατευμάτων και των πολεμικών υλικών που είχαν συγκεντρωθεί στη Δυτική Μακεδονία, μεταφέρονταν σιδηροδρομικά. Για την ασφάλεια των τμημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου προβλεπόταν ιδιαίτερη φρούρηση.

Από τις αρχές Σεπτεμβρίου του 1944 τα γερμανικά στρατεύματα κατοχής άρχισαν να υποχωρούν από την Ελλάδα, επιφέροντας στη χώρα φοβερές καταστροφές. Οι Γερμανοί πρόέβησαν σε συστηματικές και ολοσχερείς καταστροφές του βορειο-ελλαδικού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, κυρίως στο τροχαίο υλικό (ατμάμαξες και βαγόνια), επιπλέον με την αποχώρησή τους πήραν ένα μέρος του τροχαίου υλικού και το μετέφεραν στην Κεντρική Ευρώπη. Μετά από πολλά χρόνια, κάποια οχήματα επεστράφησαν στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας.

Σύμφωνα με δημοσίευμα της εφημερίδας «Μακεδονία», το κόστος ζημιών που είχε υποστεί το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας και λόγω του εμφυλίου πολέμου, ήταν 21.300.000.000 δραχμές. Η αποκατάσταση των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών έγινε

²⁰³Έτος αποπεράτωσης, το 1954.

²⁰⁴Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμων, «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι, η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα», εκδόσεις Μίλητος, (1997), σ. 92.

²⁰⁵Παράρτημα, σ. 323.

με τη συμπάρσταση των Η.Π.Α., στο πλαίσιο της βοήθειας του σχεδίου Μάρσαλ. Η έναρξη εκτέλεσης των έργων αποκατάστασης έγινε το 1945 στη γραμμή Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Σβίλενγκρατ. Στους Σιδηρόδρομους του Ελληνικού Κράτους (Σ.Ε.Κ.) παραχωρήθηκε δωρεάν τροχαίο υλικό από την U.N.R.R.A. (United Nations Relief and Rehabilitations). Μέχρι το Δεκέμβριο του 1949 αποκαταστάθηκαν όλα τα τμήματα των σιδηροδρομικών γραμμών, με εξαίρεση το τμήμα μεταξύ Σκύδρας και Άγρας, το οποίο αποπερατώθηκε το 1950.

Τον Ιανουάριο του 1951 ξεκίνησε η επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Φλώρινα, μεταξύ Αμύνταιου και Κομάνου. Το κόστος κατασκευής του τμήματος Αμύνταιο - Κομάνο ήταν 22.000.000.000 δραχμών και αποπερατώθηκε τον Οκτώβριο του 1952. Το 1954 ολοκληρώθηκαν οι εργασίες επέκτασης της σιδηροδρομικής γραμμής έως την Κοζάνη και στις 30 Ιανουαρίου του 1955 πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια του τμήματος Πτολεμαΐδα - Κοζάνη, μήκους 34 χιλιομέτρων. Το τμήμα αυτό ήταν πολύ σημαντικό για το εμπόριο, διότι τόσο η σιδηροδρομική μεταφορά των διαφόρων μεταλλευμάτων της περιοχής, όσο και η μεταφορά των διαφόρων ειδών γενικού εμπορίου, μπορούσαν να γίνουν με πολύ χαμηλότερο κόστος από ότι με οποιοδήποτε άλλο μέσο. Επιπλέον, η μεταφορά των επιβατών με το σιδηρόδρομο θα ήταν πιο τακτική, ασφαλής και άνετη, σε αντίθεση με τη μεταφορά των επιβατών με οδικά μέσα, μέσω της οδικής αρτηρίας Κοζάνη - Βέροια - Θεσσαλονίκη, η οποία κατά τους χειμερινούς μήνες, λόγω της συσσώρευσης του χιονιού, καθιστούσε εξαιρετικά επικίνδυνα την κίνηση οδικών οχημάτων.

Η σιδηροδρομική γραμμή Αμύνταιο - Πτολεμαΐδα - Κοζάνη είχε πέντε σταθμούς και τρεις στάσεις²⁰⁶. Εξαιτίας του γεγονότος ότι η επιβατική κίνηση στο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Αμύνταιο ήταν πολύ αυξημένη, θεσπίστηκε για πρώτη φορά στους ελληνικούς σιδηροδρόμους ο θεσμός του συνδυασμένου δρομολογίου με δυο ξεχωριστές απολήξεις. Οι αμαξοστοιχίες της γραμμής Θεσσαλονίκη - Κοζάνη και Θεσσαλονίκη - Φλώρινα κυκλοφορούσαν ως ενιαίοι συρμοί μέχρι το Αμύνταιο και στο Αμύνταιο διαχωρίζονταν²⁰⁷. Με την εφαρμογή του συγκεκριμένου μέτρου είχε επιτευχθεί η εξοικονόμηση των καυσίμων καθώς και η μείωση των δαπανών συντήρησης και εκμετάλλευσης του τροχαίου υλικού. Για τη διευκόλυνση του μέτρου του συνδυασμένου δρομολογίου με δυο ξεχωριστές απολήξεις, η Διεύθυνση

²⁰⁶ Στάση Λακκιάς, σταθμός Φλώτα, στάση Πεντάβρυσου, σταθμός Πτολεμαΐδας, σταθμός Κομάνου, σταθμός Μαυροδεντρίου, στάση Δρεπάνου και σταθμός Κοζάνης.

²⁰⁷ Λεωτ. Παπαγιαννάκης, «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι 1882- 1910, γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις», εκδόσεις Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, (1990).

Περιφέρειας Θεσσαλονίκης (Δ.Π.Θ.) απέκτησε αυτοκινητάμαξες²⁰⁸ μάρκας Fiat, τύπου 1018 και τις ονόμαζαν ΑΑ.

Ολοκληρώνοντας το χρονικό της κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου στο βορειοελλαδικό χώρο, φθάνουμε στο έτος 1965, με την ανακατασκευή της γραμμής Στρυμόνας - Κούλα²⁰⁹, μήκους 16 χιλιομέτρων. Σκοπός της ανακατασκευής της συγκεκριμένης γραμμής, ήταν να υπάρξει σύνδεση μεταξύ των σιδηροδρομικών δικτύων της Ελλάδας, της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας.

Από το 1965 και μετά δεν υπήρξε κανένα κατασκευαστικό έργο για το σιδηροδρομικό δίκτυο στο βορειοελλαδικό χώρο. Οι σιδηροδρομικές γραμμές παρέμειναν οι ίδιες και δεν υπήρξαν προσπάθειες επέκτασης αυτών. Οι μοναδικές ενέργειες που έγιναν στο δίκτυο από την πλευρά του ελληνικού κράτους ήταν για την εξάλειψη των μειονεκτημάτων τα οποία προέκυπταν από τον τρόπο λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου. Κατασκευάστηκαν ανισόπεδες διαβάσεις, βελτιώθηκε το σύστημα σηματοδότησης²¹⁰, καθώς επίσης το 1966, για πρώτη φορά εφαρμόστηκε η αμφιδρόμηση στα τμήματα Θεσσαλονίκη - Πλατύ και Πειραιάς - Οινόη, μήκους 36 και 61 χιλιομέτρων, αντίστοιχα.

²⁰⁸ Δεκαέξι κινητήριες και οκτώ ρυμουλκούμενες αυτοκινητάμαξες.

²⁰⁹ Συνοριακός σταθμός στη Βουλγαρία.

²¹⁰ Εγκατάσταση σημάτων αυτόματης λειτουργίας.

6.2. Το δίκτυο σύνδεσης Θεσσαλονίκη - Σκόπια - Μιτροβίτσε

6.2.1 Τα εγκαίνια έναρξης εργασιών – η λειτουργία της γραμμής

Στις 10 Ιανουαρίου του 1871 ξεκίνησαν οι εργασίες κατασκευής του πρώτου τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής από τη Θεσσαλονίκη στα Σκόπια, με μία τελετή εγκαινίων στον εθνικό κήπο²¹¹ στην περιοχή Bescinarlar της Θεσσαλονίκης.

Το έργο κατασκευής της γραμμής ανατέθηκε στην εταιρεία του Ιταλού μηχανικού Henry Bariola. Η εταιρεία δεσμεύτηκε να ολοκληρώσει και να παραδώσει τα πρώτα 100 χιλιόμετρα της γραμμής Θεσσαλονίκη - Σκόπια μέσα σε ένα χρόνο, δηλαδή τον Ιανουάριο του 1872. Τελικά, όμως, αυτά τα πρώτα 100 χιλιόμετρα της σιδηροδρομικής γραμμής τέθηκαν σε λειτουργία με λίγη καθυστέρηση, τον Ιούνιο του 1872. Η διαδρομή Θεσσαλονίκη - Σκόπια γινόταν καθημερινά και διαρκούσε επτά ώρες, με μέση ωριαία ταχύτητα 35 χιλιόμετρα. Για ένα χρόνο ακόμα, μέχρι το 1873, συνεχίστηκαν τα έργα κατασκευής της ολοκλήρωσης του δικτύου σύνδεσης. Η σιδηροδρομική γραμμή κατευθύνθηκε βορειοδυτικά και, μέσω της κοιλάδας του ποταμού Αξιού, ξεπέρασε τα όρια της αρχαίας Μακεδονίας, και έφθασε στη Μιτροβίτσε²¹² (σύνορα Βοσνίας-Ερζεγοβίνης), με συνολικό μήκος 361 χιλιόμετρα.

Παρουσιάστηκαν όμως κάποιες τεχνικές δυσκολίες κατά τη διάρκεια της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Σκόπια - Μιτροβίτσε. Συγκεκριμένα, οι δυσκολίες ήταν στην κοιλάδα του Αξιού, μεταξύ Αξιούπολης και Δογάνης. Η συγκεκριμένη γέφυρα είχε πλάγια διάταξη και λίθινα βάθρα ανεπαρκών διαστάσεων και πλημμελούς θεμελίωσης, με άμεση συνέπεια τη δημιουργία συχνών καθιζήσεων.

Ο σιδηρόδρομος ξεκινούσε από τη Θεσσαλονίκη και έκανε είκοσι τρεις στάσεις, μαζί με το τέρμα στη Μιτροβίτσε²¹³ και την αφετηρία στη Θεσσαλονίκη.

²¹¹Ο εθνικός κήπος ιδρύθηκε από το Σαμπρί Πασά, την περίοδο της Οθωμανικής αυτοκρατορίας και του είχαν δώσει το όνομα Millet-Bagsesi, λίγο αργότερα του έδωσαν το όνομα Μπες-Τσινάρ, τέλος, το 1913 μετονομάστηκε σε κήπο Πριγκίπων.

²¹²Μιτροβίτσε ή αλλιώς Δημητροβίτσα. Το όνομά της σήμαινε πόλη του Αγ. Δημητρίου.

²¹³Οι στάσεις ήταν οι εξής: Θεσσαλονίκη, Στρατιωτική στάση, Αγκιάλος, Καβακλή, Τοπσίν, Καρά-Ογλού, Αμάτοβο, Ασπρος, Καρασούλι (*Πολύκαστρο*), Γουμένισσα, Τζέοβο ή Ζέχοβο (*Ειδομένη*), Σύνορα, Γευγελή, Μίροβτσε, Στρώμνιτσα, Δεμίρ-Καπού, Κρίβολακ, Βενέτσιανη-Γκράντσο, Κιουπουρλού, Ζελένικο, Φιρούσμπεν, Πρίστινα και Μιτροβίτσε.

Το τροχαίο υλικό αποτελείτο αρχικά από βαγόνια διαξονικά, και η έλξη γινόταν με τριαξονικές ατμομηχανές διαφόρων τύπων. Τα βαγόνια περιελάμβαναν διαμερίσματα Α, Β και Γ θέσης, ενώ τα διαμερίσματα και τα οχήματα επικοινωνούσαν μεταξύ τους μόνον εξωτερικά, μέσω ενός πλατύσκαλου.

Στον πίνακα που ακολουθεί γίνεται αναφορά στις ατμάμαξες που χρησιμοποιήθηκαν στο σιδηροδρομικό δίκτυο Θεσσαλονίκη - Σκόπια - Μιτροβίτσα. Από τις εκατόν εβδομήντα οκτώ ατμάμαξες στο σύνολο, οι σαράντα οκτώ περιήλθαν, αργότερα, στους Σιδηροδρόμους του Ελληνικού Κράτους (Σ.Ε.Κ.).

ΑΤΜΑΜΑΞΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΣΚΟΠΙΑ - ΜΙΤΡΟΒΙΤΣΑ

Τεμ.	Κατασκευαστής	Έτος	Παρατηρήσεις
10	Wiener Neustadt, Αυστρία	1871	Περιήλθαν στους Σ.Ε.Κ.
30	Hanomag, Γερμανία	1872	Εννέα μηχανές περιήλθαν στους Σ.Ε.Κ., τρεις περιήλθαν στους Τουρκικούς σιδηροδρόμους και μία στους Αυστριακούς στρατιωτικούς Σιδηροδρόμους
10	Hanomag, Γερμανία	1873	Τρεις περιήλθαν στους Σ.Ε.Κ., μία στους Τουρκικούς σιδηροδρόμους και μία στους Αυστριακούς στρατιωτικούς σιδηροδρόμους
04	Hanomag, Γερμανία	1875	Περιήλθαν στους Σ.Ε.Κ.
03	Wiener Neustadt, Αυστρία	1897	Περιήλθαν στους Τουρκικούς σιδηροδρόμους
03	Maffei, Γερμανία	1908	Περιήλθαν στους Τουρκικούς σιδηροδρόμους
03	Hanomag, Γερμανία	1911	--
01	Hanomag, Γερμανία	1914	Περιήλθε στους Σ.Ε.Κ.
10	StEG, Αυστρία	1888	Περιήλθαν στους Τουρκικούς σιδηροδρόμους
03	StEG, Αυστρία	1889	Περιήλθαν στους Σ.Ε.Κ.
01	StEG, Αυστρία	1892	Περιήλθε στους Σ.Ε.Κ.
02	Krauss, Γερμανία	1894	Περιήλθαν στους Τουρκικούς σιδηροδρόμους
03	Henschel, Γερμανία	1910	Περιήλθαν στους Τουρκικούς σιδηροδρόμους
03	Henschel, Γερμανία	1912	Περιήλθαν στους Τουρκικούς σιδηροδρόμους
03	Henschel, Γερμανία	1913	Περιήλθαν στους Τουρκικούς σιδηροδρόμους

10	Schneider- Creusot, Γαλλία	1927	Περιήλθαν στους Τουρκικούς σιδηροδρόμους
12	Batignolles, Γαλλία	1924	Περιήλθαν στους Σ.Ε.Κ., το 1954
08	Shsrp Stewart, Βρετανία	1868	--
08	Hanomag, Γερμανία	1875	Κατασκευάστηκαν για το σιδηρόδρομο Varna- Ruscruk και κατέληξαν στους σιδηροδρόμους C.O.
02	Hanomag, Γερμανία	1871	--
02	Schneider- Creusot, Γαλλία	1868	--
01	Schneider- Creusot, Γαλλία	1870	--
02	Graffenstaden, Γαλλία	1873	Προήλθαν από το σιδηρόδρομο Varna- Ruscruk
04	Franco- Belge, Γαλλία	1865	--
03	Franco- Belge, Γαλλία	1866	--
02	Franco- Belge, Γαλλία	1867	--
08	Krauss, Γερμανία	1875	--
06	Maffei, Γερμανία	1911	Περιήλθαν στους Τουρκικούς σιδηροδρόμους
04	Maffei, Γερμανία	1912	Περιήλθαν στους Τουρκικούς σιδηροδρόμους
04	Tubize, Βέλγιο	1872	Η μία περιήλθε στους Σ.Ε.Κ. και οι άλλες τρεις στους Αυστριακούς στρατιωτικούς σιδηροδρόμους
04	Krauss, Γερμανία	1874	Οι τρεις περιήλθαν στους Σ.Ε.Κ. και η μία στους Τουρκικούς σιδηροδρόμους
02	Tubize, Βέλγιο	1872	Μία περιήλθε στους Σ.Ε.Κ.
03	Budapest, Ουγγαρία	1918	--
04	StEG, Αυστρία	1878	Περιήλθαν στους Βουλγαρικούς σιδηροδρόμους

6.2.2. Η προσφορά της γραμμής στις εμπορικές δραστηριότητες

Η λειτουργία της γραμμής Θεσσαλονίκη - Σκόπια - Μιτροβίτσε, σε όλο της το μήκος, βοήθησε πάρα πολύ την ευρωπαϊκή βιομηχανία, στο εμπόριο και γενικότερα στην οικονομία. Διευκολύνθηκε πολύ η μεταφορά των προϊόντων, με αποτέλεσμα να αυξηθεί η εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πηγών που υπήρχαν στις περιοχές από τις οποίες διερχόταν ο σιδηρόδρομος. Τέτοιου είδους πλουτοπαραγωγικές πηγές ήταν η ξυλεία, ο ξυλάνθρακας και τα δημητριακά. Το κόστος μεταφοράς τους με το σιδηρόδρομο ήταν πολύ μικρότερο σε σύγκριση με το κόστος μεταφοράς τους με άλλα μεταφορικά μέσα.

Από το 1873, έτος ολοκλήρωσης της γραμμής, η Θεσσαλονίκη απέκτησε κυρίαρχη θέση μεταξύ των εμπορικών αγορών της Ανατολής. Η εισροή κατοίκων ήταν μεγάλη και αυξανόμενη. Παρατηρήθηκε ότι ο πληθυσμός της Θεσσαλονίκης μέσα σε μία δεκαπενταετία αυξήθηκε από 50.000 κατοίκους που ήταν το 1865 σε 90.000 το 1880. Επιπλέον, η νέα αυτή σιδηροδρομική γραμμή έδινε τη δυνατότητα και την προοπτική στη Θεσσαλονίκη να συνδεθεί με το δίκτυο των αυστριακών σιδηροδρόμων. Το ενδεχόμενο σιδηροδρομικής σύνδεσης των δικτύων θα διευκόλυνε τις συναλλαγές του ευρωπαϊκού εμπορίου στο Αιγαίο και τη Μεσόγειο, καθώς επίσης θα αύξανε τη διείσδυση των ευρωπαϊκών βιομηχανικών προϊόντων στη βαλκανική ενδοχώρα. Πράγματι, το 1888 το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Σκόπια εντάχθηκε στο σιδηροδρομικό δίκτυο Θεσσαλονίκη - Σκόπια - Βράνια - Βελιγράδι, μέσω Νις. Η ένταξη αυτή έδωσε τη δυνατότητα στην πόλη της Θεσσαλονίκης να συνδεθεί με την κεντρική και δυτική Ευρώπη, καθώς επίσης και τη δυνατότητα ένωσης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με την ηπειρωτική ενδοχώρα.

Παρόλα τα πλεονεκτήματα²¹⁴ που παρουσίαζε η Θεσσαλονίκη, δε μπορούσε να αναπτυχθεί οικονομικά μέχρι και το 1912²¹⁵, λόγω της οπισθοδρομικής τουρκικής διοίκησης. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις ήταν ανεπαρκείς, οι δε χερσαίες και οι θαλάσσιες συγκοινωνίες βρίσκονταν σε πολύ κακή κατάσταση.

²¹⁴Τα πλεονεκτήματα της ήταν τα εξής: Η γεωγραφική της θέση, το επιχειρηματικό πνεύμα των κατοίκων, η εμπορική άνθηση και η εξέλιξη της σιδηροδρομικής γραμμής.

²¹⁵Έτος απελευθέρωσης της Θεσσαλονίκης από τους Τούρκους.

6.3.Το δίκτυο σύνδεσης Αλεξανδρούπολη - Πύθιο - Αδριανούπολη

6.3.1. Η κατασκευή, το τροχαίο υλικό και η εξέλιξή του δικτύου

Το 1871 ήταν το έτος στο οποίο ξεκίνησαν όλες οι εργασίες κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου στις πόλεις: Αλεξανδρούπολη (*Δεδέαγατς*), Κωνσταντινούπολη και Αδριανούπολη. Οι κατασκευαστικές εργασίες διήρκεσαν έναν ολόκληρο χρόνο. Το δίκτυο παραδόθηκε το 1872.

Οκτώ χρόνια αργότερα, το 1880, η βουλγαρική κυβέρνηση εγκαινίασε τη σιδηροδρομική γραμμή Γιάμπολι - Πύργος, συνολικού μήκους 110 χιλιομέτρων. Τον ίδιο χρόνο κατασκευάστηκε η σιδηροδρομική διακλάδωση στο ύψος της πόλης του Πυθίου, με την οποία επιτεύχθηκε η ένωση της γραμμής Κωνσταντινούπολη - Σβίλενγκραδ με τη γραμμή Αλεξανδρούπολη - Αδριανούπολη.

Όπως προαναφέραμε, στις 24 Ιουλίου του 1923 υπογράφηκε η Συνθήκη της Λοζάνης, με την οποία προβλεπόταν ότι το δίκτυο των Ανατολικών Σιδηροδρόμων θα χωριζόταν σε ελληνικό, με έδρα την Αλεξανδρούπολη και σε τουρκικό, με έδρα την Κωνσταντινούπολη.

Στις 17 Οκτωβρίου του 1925, υπογράφηκε μία ακόμη σύμβαση, η οποία όριζε ότι η ελληνική Κυβέρνηση θα συνέχιζε να έχει τον έλεγχο της σιδηροδρομικής γραμμής Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο - Σύνορα²¹⁶. Τελικά, όμως, ο έλεγχος της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής γραμμής από την ελληνική Κυβέρνηση διήρκεσε μόνο τρία χρόνια, λόγω της νέας σύμβασης που υπογράφηκε μεταξύ της εταιρείας εκμετάλλευσης των Ανατολικών Σιδηροδρόμων και της ελληνικής Κυβέρνησης, το Φεβρουάριο του 1926.

Σύμφωνα με τη νέα αυτή σύμβαση, η οποία κυρώθηκε στις 11. 6.1928 με το νόμο 3751, τον έλεγχο της σιδηροδρομικής γραμμής Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο - Σύνορα θα τον είχε μία νέα γαλλοελληνική εταιρεία, με την επωνυμία Compagnie Franco-Hellénique de Chemin de Fer (CFFH), η οποία έφερε το ελληνικό όνομα Γαλλοελληνικοί Σιδηρόδρομοι (Σ.Γ.Ε.). Η εταιρεία Σ.Γ.Ε., η οποία είχε την έδρα διοικήσεώς της στο Παρίσι, ήταν μία εταιρεία επικερδής και λειτουργούσε ως ανεξάρτητη μονάδα.

Το τροχαίο υλικό της γραμμής Αλεξανδρούπολη - Πύθιο - Ορμένιο - ελληνοβουλγαρικά σύνορα παρουσίαζε μεγάλη ετερογένεια. Το βάρος των σιδηροτροχιών κυμαινόταν από 30 έως 46 κιλά ανά μέτρο και δέχονταν αμαξοστοιχίες με κατά άξονα βάρος μόνο μέχρι 16 τόνους. Προκειμένου, λοιπόν, να μπορέσουν οι σιδηροτροχιές να

²¹⁶Ι.Μ. Παναγιωτόπουλος, «Οι πρώτοι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι», εφημ. Πρωΐα, άρθρο 10/5/1936.

δεχθούν αμαξοστοιχίες με αξονικά φορτία είκοσι τόνων ήταν απαραίτητη η πλήρης ανακαίνιση του υλικού υποδομής της γραμμής.

Οι ατμάμαξες που χρησιμοποιήθηκαν προέρχονταν από το δίκτυο των Ανατολικών Σιδηροδρόμων (C.O.) και από το σιδηρόδρομο Παρισίων - Λυών - Μασσαλία (P.L.M.). Όλες οι ατμάμαξες είχαν αρίθμηση. Συγκεκριμένα, οι ατμάμαξες με τον αριθμό από 71 έως και 74 προέρχονταν από το δίκτυο C.O. και το 1911-1914 είχαν κατασκευαστεί στη Γερμανία από την εταιρεία Hanomag. Οι ατμάμαξες με αρίθμηση 101,102,105,-107,108,109 και 110 προέρχονταν από το δίκτυο C.O. και είχαν κατασκευαστεί το 1888 στην Αυστρία, από την εταιρεία StEG. Επίσης, οι ατμάμαξες με αρίθμηση 259 έως και 262, προέρχονταν και αυτές από το δίκτυο των Ανατολικών Σιδηροδρόμων. Είχαν κατασκευαστεί το 1924 στο εργοστάσιο Batingnolles, στη Γαλλία. Επιπλέον, οι ατμάμαξες με αρίθμηση 291 και 300 είχαν κατασκευαστεί το 1871-1875 στο εργοστάσιο Hanomag της Γερμανίας, για λογαριασμό του δικτύου των Ανατολικών Σιδηροδρόμων. Τέλος, οι ατμάμαξες με αρίθμηση O50 A25 και O50 A27 κατασκευάστηκαν το 1922 στην Αυστρία, στο εργοστάσιο StEG για λογαριασμό του σιδηροδρόμου Παρίσι - Λυών - Μασσαλία (P.L.M.).

Στις 7 Μαΐου του 1954 υπογράφηκε μία ακόμη σύμβαση σχετικά με τον έλεγχο και την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής γραμμής Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο - Σύνορα. Με τη συγκεκριμένη σύμβαση το ελληνικό κράτος μπορούσε να εξαγοράσει την προαναφερθείσα γραμμή, η οποία ήταν πλήρως εγκαταλειμμένη. Η γραμμή αυτή είχε αποκτήσει μία ιδιομορφία έπειτα από την οριστική διαμόρφωση των συνόρων της Τουρκίας με την Ελλάδα. Συγκεκριμένα, ένα τμήμα του σιδηροδρόμου εισερχόταν σε τουρκικό έδαφος²¹⁷ και αφού διερχόταν από το σταθμό της Αδριανούπολης, επαν-ερχόταν σε ελληνικό έδαφος και κατέληγε στα ελληνοβουλγαρικά σύνορα.

Το συνολικό μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής επί τουρκικού εδάφους ήταν 7,2 χιλιόμετρα και επί ελληνικού εδάφους ήταν 62,2 χιλιόμετρα. Οι τουρκικοί σιδηρόδρομοι με δικές τους ατμάμαξες αναγκάζονταν να διέρχονται από το τμήμα Πύθιο - ελληνοβουλγαρικά σύνορα²¹⁸, προκειμένου να εξυπηρετήσουν τις μεταφορικές τους ανάγκες. Όμως, το Σεπτέμβριο του 1971 δόθηκε στην κυκλοφορία από τους Τούρκους μία νέα σιδηροδρομική γραμμή, η οποία ήταν παρακαμπτήριος της ελληνικής διαδρομής. Η νέα αυτή γραμμή είχε σοβαρές οικονομικές επιπτώσεις στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδας (Ο.Σ.Ε.). Εξαιτίας, των επιπτώσεων αυτών ο Ο.Σ.Ε. κατασκεύασε μία γέφυρα στον ποταμό Άρδα²¹⁹ καθώς επίσης και μία νέα σιδηροδρομική

²¹⁷ Στη δυτική όχθη του ποταμού Έβρου.

²¹⁸ Πρ. Ματζαρίδης, «Σύντομο ιστορικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων» (1), εκδόσεις Οικολογική Βιβλιοθήκη, (1979).

²¹⁹ Είναι το σοβαρότερο έργο υποδομής, η μεγαλύτερη σε μήκος γέφυρα των ελληνικών σιδηροδρόμων. Έχει μήκος 636 μέτρα και είναι φτιαγμένη από προεντεταμένο σκυρόδεμα με 24 ανοίγματα.

γραμμή από τη Ν. Βύσσα έως τη Μαράσια, με σκοπό να μειώσει το οικονομικό έλλειμμα που είχε προκύψει. Η νέα γραμμή είχε μήκος 9,7 χιλιομέτρων και δόθηκε στην κυκλοφορία το 1975.

Το τραίνο της γραμμής Αλεξανδρούπολη - Πύθιο - ελληνοβουλγαρικά σύνορα, έκανε στάση σε είκοσι δύο πόλεις. Ξεκίναγε από την Αλεξανδρούπολη, συνέχιζε στις Φέρρες, στο Πέπλο, στο Τυχρό, στο Λαγινά, στο Σουφλί, στη Μάνδρα, στα Λάβαρα, στον Αμόριο, στο Διδυμότειχο, στο Πράγγι, στις Πετράδες, στα ελληνοτουρκικά σύνορα (προς την Κωνσταντινούπολη), στο Πύθιο, στο Χειμώνιο, στη Ν. Ορεστιάδα, στη Ν. Βύσσα, στα ελληνοτουρκικά σύνορα (είσοδος τριγώνου Καραγάτς), στην Αδριανούπολη, στα ελληνοτουρκικά σύνορα, στο Ορμένιο και τερμάτιζε στα ελληνοβουλγαρικά σύνορα.

6.3.2. Η Αλεξανδρούπολη ως πυρήνας ανάπτυξης

Όπως, ήδη έχουμε προαναφέρει, τον Ιούνιο του 1872 ολοκληρώθηκε και δόθηκε στην κυκλοφορία η γραμμή Αλεξανδρούπολη - Αδριανούπολη. Η γραμμή αυτή αποτελούσε τον κυριότερο παράγοντα εξέλιξης της Αλεξανδρούπολης από ένα μικρό αλιευτικό οικισμό σε σημαντική πόλη. Επιπλέον, η πόλη αυτή αποτελούσε τη μοναδική διέξοδο της Ανατολικής Ρωμυλίας και Βουλγαρίας στο Αιγαίο.

Η Αλεξανδρούπολη αποτελούσε σημαντικό πόλο έλξης εμπορικών συναλλαγών από ολόκληρο το Βαλκανικό χώρο, με αποτέλεσμα να προσελκύσει γρήγορα κατοίκους και από τις γύρω περιοχές. Συγκεκριμένα, το 45% των πρώτων οικιστών της πόλης ήταν ψαράδες, ναυτικοί και έμποροι, οι οποίοι προέρχονταν κυρίως από τον Αίνο²²⁰, το 35% ήταν κάτοικοι από τη Μαρώνεια, τη Μάκρη και τη Σαμοθράκη, ενώ το υπόλοιπο 20% προερχόταν από τον ευρύτερο χώρο της Δυτικής Μακεδονίας και της Ανατολικής Θράκης.

Η πόλη της Αλεξανδρούπολης σχεδιάστηκε από τους τεχνικούς του ρωσικού στρατού, οι οποίοι είχαν εγκατασταθεί στην πόλη κατά τη διάρκεια του ρωσοτουρκικού πολέμου (1877-1878).

Ένα από τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα της Αλεξανδρούπολης ήταν η γεωγραφική θέση του λιμανιού της, το οποίο επηρέαζε τις εμπορικές συναλλαγές παγκοσμίως. Μάλιστα, θεωρείτο το καλύτερο λιμάνι από όλα τα λιμάνια που βρίσκονταν στον Εύξεινο και στο Αιγαίο.

²²⁰ Δ. Παπαδημητρίου, «Οι σιδηρόδρομοι στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965)», (χ.χ), σ. 193.

Η Αλεξανδρούπολη εκτός από εμπορική ανάπτυξη είχε και βιομηχανική. Το 1874 κτίστηκε η πρώτη βιομηχανική μονάδα (ο ατμόμυλος), η οποία ιδρύθηκε από τον έμπορο αλεύρων Γ.Δ. Πρωτόπαπα. Η χρησιμότητα του σιδηροδρομικού δικτύου ήταν μεγάλη, για το λόγο ότι μέσω του δικτύου εξασφαλιζόταν ο ανεφοδιασμός σε σιτηρά και η διοχέτευση της παραγωγής (άλευρα, ζυμαρικά) σε όλη τη βαλκανική ενδοχώρα.

Τέλος, αξιοσημείωτη και άξια θαυμασμού ήταν η κατασκευή του φάρου, από την εταιρεία Administration générale des Phares de L' Empire Ottoman, τον Ιούνιο του 1880. Σκοπός της κατασκευής του φάρου²²¹ ήταν η διευκόλυνση και η κάλυψη των αυξανόμενων αναγκών του διαμετακομιστικού εμπορίου της πόλης.

6.4. Το δίκτυο σύνδεσης Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι

6.4.1. Η κατασκευή του δικτύου

Στις 28 Οκτωβρίου του 1890 υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του Υπουργού Εμπορίου και Δημοσίων Έργων της οθωμανικής Κυβέρνησης, Ράιφ Πασά, και του διευθυντή της Württembergische Vereinsbank της Στουτγάρδης, Alfred Kaulla, η οποία εξασφάλιζε στην οθωμανική Κυβέρνηση την αποκλειστικότητα της κατασκευής και εκμετάλλευσης της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι για χρονική περίοδο ενενήντα εννέα ετών.

Για την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι, ιδρύθηκε το 1890 μία τεχνική εταιρεία με κεφάλαιο 20.000.000 χρυσά φράγκα, το οποίο προερχόταν από τη Γερμανική Κεντρική Τράπεζα. Η συγκεκριμένη εταιρεία ήταν γαλλική και είχε την επωνυμία Chemins de Fer de Salonique á Monastir (S.M.). Επειδή, η Κεντρική Γερμανική Τράπεζα είχε διαθέσει τα χρήματά της για τη δημιουργία του κεφαλαίου της εταιρείας, η Γερμανία διατηρούσε τον έλεγχο της εταιρείας, παρόλο που η διοίκησή της γινόταν από τη γαλλική εταιρεία των Ανατολικών Σιδηροδρόμων. Η γαλλική εταιρεία των Ανατολικών Σιδηροδρόμων ήταν ο κυριότερος μέτοχος της εταιρείας S.M. και παρακρατούσε ποσοστό από τα μεικτά έσοδα της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι για την κάλυψη διοικητικών και λειτουργικών της εξόδων.

Σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης, η οποία είχε υπογραφεί στις 28 Οκτωβρίου του 1890, η οθωμανική Κυβέρνηση θα διατηρούσε το δικαίωμα μελλοντικής εξαγοράς της σιδηροδρομικής γραμμής, μετά από τριάντα χρόνια από την τεχνική εταιρεία που

²²¹Ο φάρος έχει εστιακό ύψος 27 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας.

είχε αναλάβει την κατασκευή του έργου. Επιπλέον, η σύμβαση εγγυόταν στην τεχνική εταιρεία ετήσιο πρόσοδο²²². Σε περίπτωση που οι εισπράξεις από την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι ήταν ανεπαρκή, το ετήσιο πρόσοδο θα έφθανε τα 14.300 χρυσά γαλλικά φράγκα ανά χιλιόμετρο.

Η κατασκευή της γραμμής Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι ξεκίνησε τον Ιούνιο του 1891 από τη γαλλική εργοληπτική εταιρεία του μηχανικού P. Vitalli. Το μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν 219 χιλιόμετρα και τα κατασκευαστικά έργα διήρκεσαν τρία χρόνια. Κατά τη διάρκεια των χρόνων κατασκευής της συγκεκριμένης γραμμής οι εργολάβοι αντιμετώπισαν πολλές δυσκολίες εξαιτίας του γενικού γεωφυσικού προσανατολισμού. Οι τοποθεσίες στις οποίες γίνονταν τα έργα περιβάλλονταν από όρη και υδρογραφικό δίκτυο με κατεύθυνση από βορρά προς νότο, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνει ακόμη περισσότερο τις εργασίες των εργατών. Επιπλέον, σημειώθηκαν πολλοί θάνατοι εργατών, που νοσούσαν από βαριές ασθένειες²²³, εξαιτίας των νερών που λίμναζαν στα έργα και στις γύρω περιοχές.

Σύμφωνα με τη σύμβαση στις 28.10.1890, υπήρχε όρος, ο οποίος όριζε ότι όλα τα κτήματα τα οποία βρίσκονταν στο μέρος που θα κατασκευαζόταν η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι, έπρεπε να απαλλοτριωθούν υποχρεωτικά και να αποζημιωθούν οι ιδιοκτήτες τους. Επιπλέον, στην περίπτωση που τα κτήματα ήταν υποθηκευμένα ή τελούσαν υπό κατάσχεση για απαιτήσεις του δημοσίου, η γαλλική εργοληπτική εταιρεία θα μπορούσε να προχωρήσει στην αγορά των συγκεκριμένων κτημάτων, καταθέτοντας τα χρήματα στο Κρατικό Αποταμιευτήριο ή στην Αυτοκρατορική Τράπεζα.

Συνολικά, απαλλοτριώθηκαν πολλά κτήματα, διότι η εργοληπτική εταιρεία είχε προγραμματίσει να κατασκευάσει στο μέλλον και δεύτερη σιδηροδρομική γραμμή, η οποία θα ήταν παράλληλη με τη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι.

Όπως, ήδη έχουμε προαναφέρει, τα έργα κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι ξεκίνησαν το 1891. Ο Ιούνιος ήταν ο πρώτος μήνας, κατά τον οποίο άρχισαν οι εργασίες με κατεύθυνση βορειοδυτικά της Θεσσαλονίκης και στη συνέχεια κατευθύνθηκαν κατά μήκος της λίμνης των Γιαννιτσών και της οδού Ν. Χαλκηδόνα - Αλεξάνδρεια - Βέροια.

Στις 6 Δεκεμβρίου του 1892 ολοκληρώθηκε το πρώτο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής μέχρι τη Σκύδρα, μήκους 96 χιλιομέτρων. Για το συγκεκριμένο τμήμα κατασκευάστηκαν τρεις γέφυρες. Η πρώτη κατασκευάστηκε στον ποταμό Εχέδωρο, μήκους 158 μέτρων, η δεύτερη στον ποταμό Αξιό (*Βαρδάρης*), μήκους 342 μέτρων και η τρίτη στον ποταμό Λουδία.

²²²Για τα 219 χιλιόμετρα θα έφθαναν τα 31.131.700 χρυσά γαλλικά φράγκα.

²²³Οι εργάτες υπέφεραν από ρίγη, ελώδεις πυρετούς και φυματίωση.

Το σιδηροδρομικό τμήμα Θεσσαλονίκη - Σκύδρα εξυπηρετούσε πέντε ενδιάμεσους σταθμούς: της Σίνδου, της Άδενδρου, της Αλεξάνδρειας, της Βέροιας και της Νάουσας.

Στις 15 Ιουνίου του 1894 ολοκληρώθηκε το δεύτερο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής από τη Σκύδρα μέχρι το Μοναστήρι, μήκους 123 χιλιομέτρων. Το συγκεκριμένο τμήμα εξυπηρετούσε οκτώ επιπλέον ενδιάμεσους σταθμούς: της Έδεσσας, της Άγρας, της Άρνισσας, του Αμυνταίου, του Ξινού Νερού, της Βεύης, της Φλώρινας και του Κέναλι.

Από την Έδεσσα έως την Άγρα διανοίχτηκαν οκτώ σήραγγες, εκ των οποίων η πιο κοντινή στην Άγρα είχε μήκος 683 μέτρα.

Όταν απελευθερώθηκε η Μακεδονία από τον τουρκικό ζυγό, το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι που βρισκόταν σε ελληνικό έδαφος, περιήλθε στο ελληνικό δημόσιο. Τα επόμενα δύο χρόνια που ακολούθησαν, 1914-1916, έγιναν έργα κατασκευής της ενωτικής γραμμής Παπαπούλι - Πλατύ, με αποτέλεσμα να επιτευχθεί η σύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου της νότιας Ελλάδας με το σιδηροδρομικό δίκτυο όλης της Ευρώπης.

6.4.2. Το τροχαίο υλικό και η εκμετάλλευση του δικτύου

Οι ανάγκες της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι σε τροχαίο υλικό καλύφθηκαν αρχικά με την τμηματική προμήθεια οκτώ ατμαμαζών κεκορεσμένου ατμού γερμανικής κατασκευής του εργοστασίου Esslingen. Η αρίθμηση που τους είχε δώσει η εταιρεία εκμετάλλευσης της γραμμής ξεκινούσε από το 501 και κατέληγε στο 508. Οι πρώτες δύο (501,502) είχαν κατασκευαστεί το 1892, ενώ οι υπόλοιπες έξι (503-508) είχαν κατασκευαστεί το 1894. Το 1908 η εταιρεία S.M. παρέλαβε δύο ατμάμαζες κεκορεσμένου ατμού με τριαξονικούς εφοδιοφόρους από το γερμανικό εργοστάσιο Maffei. Η αρίθμηση που είχαν οι συγκεκριμένες ατμάμαζες ήταν 509 και 510. Το 1912 το σιδηροδρομικό δίκτυο Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι απέκτησε ακόμη τρεις ατμάμαζες υπέρθερμου ατμού, οι οποίες είχαν κατασκευαστεί στο εργοστάσιο Borsig και είχαν την αρίθμηση 521, 522 και 523.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι δε διέθετε ούτε δικό του σταθμό στη Θεσσαλονίκη, αλλά ούτε και μηχανοεργοστάσια υποστήριξης του τροχαίου υλικού. Τις ελλείψεις αυτές τις κάλυπταν από τους Ανατολικούς Σιδηρόδρομους, με τη διάθεση των εγκαταστάσεών τους.

Ο σταθμός της Σκύδρας διέθετε εφεδρική ατμομηχανή, η οποία ωθούσε τις αμαξοστοιχίες που ανηφόριζαν προς την Άγρα. Επιπλέον, διέθετε ένα κλιμάκιο τροχοπεδητών, οι οποίοι αναλάμβαναν τη χειροκίνητη πέδηση των αμαξοστοιχιών στα επικλινή τμήματα της σιδηροδρομικής διαδρομής.

Το ελκόμενο τροχαίο υλικό της σιδηροδρομικής γραμμής αποτελείτο από δύο άμαξες Α και Β θέσης, εφοδιασμένες με τροχοπέδη, τρεις άμαξες Α και Β θέσης, τέσσερις άμαξες Γ θέσης, έξι άμαξες Γ θέσης εφοδιασμένες με τροχοπέδη, πέντε σκευοφόρους εφοδιασμένες με τροχοπέδη, εβδομήντα φορτάμαξες κλειστού τύπου με τροχοπέδη, πέντε φορτάμαξες ανοικτού τύπου με υψηλά πλευρικά τοιχώματα, πέντε φορτάμαξες ανοικτού τύπου με υψηλά πλευρικά τοιχώματα εφοδιασμένες με τροχοπέδη και τέλος δέκα διώροφες φορτάμαξες ζώων.

Ανάμεσα σε ένα συγκεκριμένο αριθμό βαγονιών υπήρχε πάντα ένα όχημα με χειροκίνητη τροχοπέδη.

Τα εισιτήρια της Α θέσης κόστιζαν περίπου τα διπλάσια χρήματα από αυτά της Γ θέσης. Αρχικά, τα κόμιστρα για τα εμπορεύματα ήταν πολύ ακριβά, με αποτέλεσμα ο σιδηρόδρομος να μην χρησιμοποιείται αρκετά από του επιχειρηματίες για τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους. Το Νοέμβριο του 1894 η εταιρεία S.M., προκειμένου να αυξηθεί η κίνηση των μεταφορών των εμπορευμάτων, εφάρμοσε μειωμένο τιμολόγιο χρέωσης των κομίστρων κατά 25%. Από τη νέα τιμολογιακή πολιτική επωφελήθηκαν ιδιαίτερα οι πόλεις Νάουσα και Έδεσσα, οι οποίες έγιναν οι κατεξοχήν παραγωγικές περιοχές. Οι επιχειρηματίες που διέθεταν την απαραίτητη οικονομική επιφάνεια μετέφεραν μέσω του σιδηροδρόμου νέα και ακριβά μηχανήματα απαραίτητα για το νέο βιομηχανικό σύστημα εργασίας που μόλις είχε κάνει την εμφάνισή του. Οι ομογενείς Ναουσαίοι επιχειρηματίες²²⁴, αφού ολοκληρώθηκε το σιδηροδρομικό δίκτυο, επεξέτειναν τις δραστηριότητές τους μέχρι την Έδεσσα. Η Έδεσσα προσέφερε ένα μοναδικό φυσικό πλεονέκτημα, τους καταρράκτες, οι οποίοι είχαν κινητήρια δύναμη που έφθανε τους 5.000 HP. Επιπλέον, στην Έδεσσα αναπτύχθηκε η υφαντουργία, η οποία και καθιερώθηκε ως ο σημαντικότερος βιομηχανικός κλάδος. Η Έδεσσα υπήρξε για πολλά χρόνια η βιομηχανική πρωτεύουσα της Μακεδονίας.

6.4.3. Η εξέλιξη του δικτύου από το 1897 έως και το 1955

Η σημασία της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι ήταν πολύ μεγάλη τόσο για τους Οθωμανούς στον πόλεμο που έγινε το 1897 όταν εκείνοι κατέλαβαν τη Θεσσαλία, όσο και για τους Έλληνες στον πόλεμο του 1912. Ο σιδηρόδρομος βοήθησε στην προώθηση του πολεμικού υλικού και την προέλαση του ελληνικού στρατού μέχρι τη Βέροια και το Αμύνταιο. Επιπλέον, η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη -

²²⁴ Δ. Παπαδημητρίου, «Οι σιδηρόδρομοι στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965)», (χ.χ), σ. 220.

Μοναστήρι συνετέλεσε στην απελευθέρωση της Έδεσσας²²⁵, εξαιτίας του γεγονότος ότι η Έδεσσα ήταν μία από τις πόλεις που διερχόταν ο σιδηρόδρομος.

Η συμβολή του σιδηροδρομικού δικτύου Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι ήταν εξίσου πολύ σημαντική κατά τη διάρκεια του Α΄ και Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η Θεσσαλονίκη είχε μετατραπεί σε κέντρο ανεφοδιασμού του μακεδονικού μετώπου από το 1915 έως και το 1918. Τη συγκεκριμένη περίοδο η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι ενισχύθηκε από τους συμμάχους της Entente και επιπλέον αναπτύχθηκε με την κατασκευή νέων γραμμών, προκειμένου να μπορεί να εξυπηρετήσει το μακεδονικό μέτωπο. Αρχικά, κατασκευάστηκε μία ενωτική γραμμή μεταξύ του σταθμού Αξιού της γραμμής Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι και του σταθμού Γέφυρα της γραμμής Θεσσαλονίκη - Σκόπια, για την κυκλοφορία στρατιωτικών αμαξοστοιχιών από τη Φλώρινα προς τη Γευγελή, χωρίς να προσεγγίζουν τη Θεσσαλονίκη. Στη συνέχεια οι σύμμαχοι της Entente κατασκεύασαν τοπικές σιδηροδρομικές γραμμές πλάτους 60 εκατοστών, με αφετηρίες τους σιδηροδρομικούς σταθμούς της Φλώρινας και της Σκύδρας, με σκοπό να ανεφοδιάζονταν οι συμμαχικές δυνάμεις της ορεινής περιοχής του Δοβροπόλιε, Βέτερνικ και Κόζιακ.

Η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι θεωρείτο ότι είχε ένα πολύ σημαντικό μειονέκτημα, είχε απότομη κλίση στο τμήμα από τη Σκύδρα έως την Άγρα. Παρόλο, όμως το μειονέκτημα αυτό εξυπηρετούσε όλους τους ανεφοδιασμούς των σερβικών, ιταλικών και γαλλικών στρατευμάτων.

Στις 17 Φεβρουαρίου του 1925 υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της γαλλικής κυβέρνησης, με την οποία η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι θα περιερχόταν στο ελληνικό δημόσιο, καταβάλλοντας το τελευταίο 29.140.000 φράγκα. Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε στις 11.6.1928 με το Νόμο 3751.

Στις 22 Μαΐου του 1928 υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του Υπουργού Συγκοινωνιών, Ιωάννη Μεταξά και του Γενικού Διευθυντή των Σ.Ε.Κ., Σ. Κορώνη, η οποία αφορούσε την κατασκευή διακλάδωσης, μήκους 5 χιλιομέτρων από το σταθμό της Φλώρινας (*Αρμενοχώρι*) της γραμμής Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι μέχρι την πόλη της Φλώρινας, καθώς και τη δημιουργία μηχανοστασίων για τις ατμάμαξες στο Αρμενοχώρι και στην πόλη της Φλώρινας.

Πράγματι, το έργο για την κατασκευή της διακλάδωσης ξεκίνησε το 1929 και στις 31 Μαΐου του 1931 ολοκληρώθηκε και εγκαινιάστηκε.

Το 1931 οι γιουγκοσλαβικοί κρατικοί σιδηρόδρομοι ξεκίνησαν την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Μοναστήρι - Πρίλεπ - Βέλες, μήκους 130 χιλιομέτρων, το

²²⁵Η απελευθέρωση της Έδεσσας έγινε στις 18 Οκτωβρίου του 1912.

1936 η κατασκευή ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε. Με τη νέα αυτή γραμμή επιτεύχθηκε η σύνδεση της παλαιάς γραμμής Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι με τη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη - Σκόπια - Μιτροβίτσε.

Κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκόσμιου Πόλεμου η εκμετάλλευση της γραμμής Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι είχε περιέλθει υπό τον έλεγχο των Γερμανών. Όταν τα γερμανικά στρατεύματα άρχισαν να υποχωρούν, το Σεπτέμβριο του 1944, από την Ελλάδα, προκάλεσαν, όπως προαναφέραμε, μεγάλες καταστροφές σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο. Οι καταστροφές ήταν ολοκληρωτικές, τόσο στις σιδηροδρομικές γραμμές, όσο και στο τροχαίο υλικό της γραμμής Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι. Η γέφυρα του Αξιού ανατινάχτηκε από τους Γερμανούς και καταστράφηκε μαζί με τα βάθρα της. Επίσης, κατέστρεψαν τη γέφυρα του Βουρδαρόβαση, τη γέφυρα της διώρυγας του Λουδία και τη γέφυρα του Βόδα (*Εδεσσαίος*). Επιπλέον, μεγάλη καταστροφή υπέστη και το σιδηροδρομικό τμήμα από τη Σκύδρα έως την Άγρα, στο οποίο οι Γερμανοί ανατίναξαν πέντε σήραγγες.

Αμέσως μετά την υποχώρηση των γερμανικών στρατευμάτων κύριο μέλημα της ελληνικής Κυβέρνησης ήταν η αποκατάσταση των καταστροφών του σιδηροδρομικού δικτύου Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι. Το τμήμα από την Άγρα μέχρι τη Φλώρινα αποκαταστάθηκε σχετικά γρήγορα και παραδόθηκε την Άνοιξη του 1945.

Τέλος, τον Ιανουάριο του 1951 ξεκίνησε η κατασκευή της διακλάδωσης προς την Πτολεμαΐδα και την Κοζάνη. Με την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου μέχρι την Κοζάνη επετεύχθη η πλήρης εκμετάλλευση των κοιτασμάτων του λιγνίτη στην ευρύτερη περιοχή της Πτολεμαΐδας.

6.5. Το δίκτυο σύνδεσης Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Κωνσταντινούπολη (ο ενωτικός σιδηρόδρομος)

6.5.1. Η κατασκευή και το τροχαίο υλικό του δικτύου

Οι οθωμανικές δυνάμεις, στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, θεωρούσαν ότι για στρατιωτικούς λόγους έπρεπε να κατασκευαστεί μία νέα σιδηροδρομική γραμμή που να συνέδεε απευθείας τη Θεσσαλονίκη με την Αλεξανδρούπολη. Συγκεκριμένα, ήθελαν οι Οθωμανοί να μπορεί να έχει ταχεία πρόσβαση ο στρατός τους στη Θεσσαλονίκη, στην Αλεξανδρούπολη και στην Κωνσταντινούπολη.

Στις 10 Σεπτεμβρίου του 1892 υπογράφηκε αυτοκρατορικό διάταγμα, με το οποίο δινόταν το προνόμιο κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη στο Γάλλο τραπεζίτη της Κωνσταντινούπολης Rene Beaudouy, αλλά και εκμετάλλευσής του για ενενήντα εννέα χρόνια.

Ο Rene Beaudouy για το σκοπό αυτό ίδρυσε μία εταιρεία, η οποία είχε την επωνυμία «Εταιρεία Σιδηροδρόμων της Jonction Salonique-Constantinople» (J.S.C.).

Στις 22 Ιουνίου του 1893 ξεκίνησαν τα έργα κατασκευής. Στις 22 Οκτωβρίου του ίδιου έτους είχε ολοκληρωθεί ένα τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Κωνσταντινούπολη, μέχρι τη Δοϊράνη. Ένα χρόνο μετά ολοκληρώθηκε και λειτούργησε το σιδηροδρομικό τμήμα από τη Δοϊράνη μέχρι την πόλη Νικηφόρος, το οποίο είχε μήκος 245 χιλιόμετρα. Στα τέλη του 1895 είχαν κατασκευαστεί τα 2/3 της σιδηροδρομικής γραμμής και τον Απρίλιο του 1896 ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη, μήκους 437 χιλιομέτρων.

Ο ενωτικός σιδηρόδρομος είχε δικές του εγκαταστάσεις επισκευής και συντήρησης του τροχαίου υλικού του, στις οποίες επισκευάζονταν όλες οι ατμομηχανές.

Αρχικά, για την εκτέλεση των δρομολογίων, υπήρχαν τριάντα μία ατμομηχανές κεκορεσμένου ατμού, τριών διαφορετικών τύπων και κατασκευασμένες από το 1894 έως το 1895. Αργότερα προστέθηκαν τρεις ακόμα ατμομηχανές, οι οποίες είχαν κατασκευαστεί το 1906 και το 1907. Η πλειοψηφία των ατμομηχανών είχαν κατασκευαστεί στην εταιρεία Wiener Neustadt, στην Αυστρία. Υπήρχαν όμως και κάποιες ατμομηχανές με αριθμηση 11-16, 101-108 και έτους κατασκευής το 1895, οι οποίες είχαν κατασκευαστεί στην εταιρεία SLM Winterthur, στην Ελβετία, καθώς και στην εταιρεία StEG της Αυστρίας.

Επιπλέον, ο ενωτικός σιδηρόδρομος είχε ενενήντα επιβατάμαξες, οι οποίες συνδύαζαν Α, Β και Γ θέση και τριάντα σκευοφόρους.

Οι φορτάμαξες που είχε στην κατοχή της η εταιρεία J.S.C. ήταν συνολικά επτακόσιες είκοσι οκτώ, εκ των οποίων οι πεντακόσιες είκοσι οκτώ ήταν κλειστές και οι διακόσιες ανοικτές.

Τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη, το τραίνο ξεκινούσε από το Πολύκαστρο και κατέληγε στις Φέρες. Αρκετά χρόνια αργότερα η εταιρεία J.S.C. κατέβαλε ένα μεγάλο χρηματικό ποσό στην εταιρεία των Ανατολικών Σιδηροδρόμων, με σκοπό να κατασκευαστούν οι σιδηροδρομικές γραμμές από τα Καλίνδοια στο Κιλκίς και τη Θεσσαλονίκη, μήκους 61 χιλιομέτρων, καθώς και από τον Ποταμό μέχρι την Αλεξανδρούπολη, μήκους 8 χιλιομέτρων. Η μοναδική υποχρέωση που είχε η εταιρεία J.S.C. κατά τη διάρκεια κατασκευής των προαναφερθέντων γραμμών, ήταν να δημιουργήσει στην Αλεξανδρούπολη ξεχωριστό σιδηροδρομικό σταθμό με μεγάλες εγκαταστάσεις. Πράγματι, ο σταθμός κατασκευάστηκε και η Αλεξανδρούπολη κατέληξε να έχει δύο σιδηροδρομικούς σταθμούς, το σταθμό των Ανατολικών Σιδηροδρόμων, ο οποίος ήδη προϋπήρχε, και το νέο σταθμό του ενωτικού σιδηροδρόμου. Δυστυχώς, όμως ο σταθμός του ενωτικού σιδηροδρόμου καταστράφηκε τον Οκτώβριο του 1915 κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Έκτοτε η εταιρεία J.S.C. δεν επισκεύασε ποτέ το σταθμό και θεώρησε ότι θα ήταν καλύτερα να κατασκευάζονταν πρόχειροι τερματικοί σταθμοί, για την κάλυψη των αναγκών της επιβατικής κίνησης.

Στα χρόνια που ακολούθησαν επήλθαν αρκετές αλλαγές στη λειτουργία και την υποδομή του ενωτικού σιδηροδρόμου. Στη δεκαετία του 1930 θεωρήθηκε άχρηστο και καταργήθηκε το ενωτικό τμήμα Καλίνδοια - Πολύκαστρο, για το λόγο ότι οι σιδηροδρομικές γραμμές των Σκοπίων και της Αλεξανδρούπολης λειτουργούσαν ανεξάρτητα. Αργότερα, αποδείχθηκε ότι η κατάργηση αυτή ήταν μία εσφαλμένη κίνηση. Επίσης, τη δεκαετία του 1930, με τη δημιουργία της λίμνης Κερκίνης, ανέβηκε η στάθμη του νερού του Στρυμόνα, με αποτέλεσμα να πλημμυρίσει ένα μεγάλο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου. Έπρεπε λοιπόν να μεταφερθεί η σιδηροδρομική γραμμή βορειότερα κατά 100 έως 150 μέτρα. Στη συνέχεια, λόγω της μεταφοράς, κατασκευάστηκαν δύο νέοι σταθμοί της Βυρώνειας και του Μανδρακίου. Την ίδια δεκαετία πραγματοποιήθηκε η ευθυγράμμιση του ποταμού Αγγίτη, με αποτέλεσμα να μεταφερθεί η σιδηροδρομική γραμμή δύο χιλιόμετρα βορειότερα, κοντά στο χωριό Αγγίστρα.

Η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη είχε στο σύνολό της είκοσι τέσσερις σταθμούς και είκοσι στάσεις²²⁶. Ο σταθμός της Αγκίστα καταργήθηκε το 1933 μετά από τις καταστροφικές πλημμύρες της 4^{ης} και 5^{ης} Φεβρουαρίου του ίδιου έτους. Αξίζει να αναφέρουμε ότι μέχρι και σήμερα οι περισσότεροι σταθμοί λειτουργούν στην αρχική τους μορφή, όπως για παράδειγμα οι σταθμοί των Σερρών, της Κομοτηνής και της Δράμας. Η Στρατιωτική στάση, ο Γαλλικός και η Κρηστώνη δημιουργήθηκαν όταν κατασκευάστηκε η ενωτική σιδηροδρομική γραμμή Καλίνδοια - Θεσσαλονίκη. Επίσης, όταν κατασκευάστηκε η σιδηροδρομική προέκταση Ποταμός - Αλεξανδρούπολη, δημιουργήθηκαν δύο νέοι σταθμοί: Ο σταθμός Στρατιωτική στάση Αλεξανδρούπολης και ο σταθμός της πόλης της Αλεξανδρούπολης.

Έξι από τους είκοσι τέσσερις σταθμούς του δικτύου διέθεταν μηχανοστάσια. Συγκεκριμένα, αυτοί ήταν ο σταθμός της Θεσσαλονίκης, του Πολυκάστρου, της Καλίνδοιας, της Δράμας, του Σιδηροκάστρου και της Αλεξανδρούπολης. Τα σημαντικότερα μηχανοστάσια ήταν αυτά της Θεσσαλονίκης και της Δράμας.

Τέλος, οι σταθμοί του ενωτικού σιδηροδρόμου διακρίνονταν σε σταθμούς Β και Γ τάξης και σε απλές στάσεις, Α τάξεως σταθμοί δεν υπήρχαν. Οι σταθμοί Β τάξης ήταν έξι: Ο σταθμός της Θεσσαλονίκης, των Σερρών, της Δράμας, της Ξάνθης, της Κομοτηνής και της Αλεξανδρούπολης. Από τους σταθμούς της Γ τάξης ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσίαζαν οι σταθμοί του Πολυκάστρου, του Σιδηροκάστρου και της Καλίνδοιας.

Οι τελευταίες επεκτάσεις του σιδηροδρομικού δικτύου Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη έγιναν σταδιακά και ολοκληρώθηκαν το 1937. Τη συγκεκριμένη περίοδο η εταιρεία Moniks-Gioulen ανέλαβε τη μετατροπή της κοίτης του ποταμού Στρυμόνα προς τα δυτικά, τη μετατροπή της λίμνης Κερκίνης²²⁷ σε αντιπλημμυρική και αποθηκευτική και τέλος την αποστράγγιση της λίμνης Αχινού.

Προκειμένου να μπορέσουν να υλοποιηθούν όλα τα παραπάνω κατασκευαστικά έργα, έπρεπε να επεκταθεί η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη. Πράγ-

²²⁶ Θεσσαλονίκη, Στρατιωτική στάση, Λαχανόκηποι, Φιλαδέλφεια, Γαλλικός, Κρηστώνη, Μεταλλικό, Καστανούσα, Καλίνδοια, Μέτρηση Πολυκάστρου, Μουριές, Ροδόπολις, Μανδράκι, Βυρώνεια, Στρυμόνας, Σιδηρόκαστρο, Σκοτούσσα, Σέρρες, Χρυσό, Γάζωρος, Νέα Ζίχνη, Δήμητρα, Αγκίστα (μέχρι το 1933), Δράμα, Αδριανή, Νικηφόρος, Πλατανιά, Παρανέστι, Νεοχώρι, Σταυρούπολη, Λιβερά, Τοξότες, Ξάνθη, Πολύσιτος, Τασμος, Πολύανθος, Κομοτηνή, Βέννα, Μέστη, Κίρκη, Λιγνιτωρυχείο, Ποταμός, Στρατιωτική στάση Αλεξανδρούπολης, Αλεξανδρούπολη.

²²⁷ Δ. Παπαδημητρίου, «Οι σιδηρόδρομοι στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965)», (χ.χ), σσ. 263-264.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΙΒΑΤΑΜΑΞΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟ ΒΟΡΕΙΟΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ ΣΤΙΣ
ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ ΤΟΥ 1930

Σειρά και αριθμός	Βάρος κενή (σε χλγ)	Απόβαρο (σε χλγ)	Μήκος σε μέτρα μεταξύ ακραίων αξόνων
Δγ. 71-75	34.500	4.500	3,150
Δζ. 111-114	36.500	5.300	3,400
Εβ. 231-232	41.700	6.300	5,865
Εγ. 241-243	48.900	7.100	6,150
Ζγ. 321-330	49.000	5.500	7,100
Ηβ. 411-421	46.300	5.400	4,200
Ηγ. 431-432	52.000	5.100	3,900
Ηδ. 441-443	52.000	5.100	3,900
Κβ. 811-825	63.200	6.200	5,600
Κβ. 846-860	63.200	6.200	5,600
Κγ. 861-868	62.600	8.000	5,900
Λα. 926-940	76.950	7.360	8,520

Πηγή: Δ. Παπαδημητρίου, «Οι σιδηρόδρομοι στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871- 1965)», (χ.χ), σσ. 263-264.

ματι, έγιναν σημαντικές επεκτάσεις: Από το σταθμό Χρυσού προς το εργοτάξιο του Πεθελίνου, μήκους 15 χιλιομέτρων, από το σταθμό Βυρωνείας προς το εργοτάξιο της λίμνης Κερκίνης, μήκους 15,8 χιλιομέτρων και από το εργοτάξιο της λίμνης Κερκίνης προς το χείμαρρο Γκουμού, (Αγ. Κυριακή) μήκους 9 χιλιομέτρων.

Με την προσθήκη και αυτών των τμημάτων, το συνολικό μήκος του ενωτικού σιδηροδρόμου έφθασε τα 506 χιλιόμετρα. Ολόκληρο το δίκτυο αποτελείτο από σιδηροτροχιές βάρους 30-34 κιλών ανά μέτρο. Σε όλο το μήκος της γραμμής υπήρχαν τριάντα πέντε σήραγγες εκ των οποίων είκοσι βρίσκονταν στην κοιλάδα του Νέστου.

6.5.2. Η εκμετάλλευση της γραμμής από τους εμπόλεμους στις πολεμικές επιχειρήσεις κατά το 1897, τον Α΄ και Β΄ Βαλκανικό Πόλεμο

Το πόσο μεγάλης σημασίας ήταν ο ενωτικός σιδηρόδρομος φάνηκε και από το πώς τον εκμεταλλεύτηκαν οι εμπόλεμοι σε όλες τις πολεμικές επιχειρήσεις που ακολούθησαν μετά την κατασκευή του. Στον πόλεμο του 1897 το χρησιμοποίησαν οι οθωμανικές δυνάμεις μεταφέροντας άνδρες, άλογα και πυροβόλα. Χωρίς την ύπαρξη του σιδηροδρόμου οι Οθωμανοί δε θα μπορούσαν να μεταφέρουν όλα τα παραπάνω, δεδομένου ότι η Ελλάδα έλεγχε το Αιγαίο με το στόλο της.

Κατά τη διάρκεια του Α΄ Βαλκανικού πολέμου οι Έλληνες ήλεγχαν το σιδηροδρομικό δίκτυο μέχρι τα ανατολικά της Θεσσαλονίκης, δηλαδή μόνο 14 χιλιόμετρα από ολόκληρο το δίκτυο. Το υπόλοιπο δίκτυο ήταν υπό τη δικαιοδοσία των Βουλγάρων. Παρόλα αυτά, οι Βούλγαροι, έπειτα από σχετική σύμβαση, είχαν το δικαίωμα εκμετάλλευσης ολόκληρου του σιδηροδρομικού δικτύου, προκειμένου να αποκτήσουν τη δυνατότητα να διεξάγουν τις πολεμικές επιχειρήσεις τους στην Ανατολική Θράκη.

Κατά τη διάρκεια του Β΄ Βαλκανικού Πολέμου, οι Βούλγαροι κατέλαβαν τη Γευγελή και τα στενά του Δεμίρ-Καπού, με σκοπό να καταλάβουν τη σιδηροδρομική γραμμή Αλεξανδρούπολη - Κρίβολακ. Στην περίπτωση που είχαν υπό τον έλεγχό τους τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική γραμμή, θα κατόρθωναν να μεταφέρουν τις επεκτατικές τους επιχειρήσεις πέρα από τη γραμμή αυτή. Επειδή, όμως, οι Βούλγαροι ηττήθηκαν στο Λαχανά στις 21 Ιουνίου του 1913, αναγκάστηκαν να υποχωρήσουν ανατινάζοντας τη σιδηροδρομική γέφυρα του Σιδηροκάστρου. Βέβαια, άμεσα, κατασκευάστηκε δίπλα στην κατεστραμμένη γέφυρα μία άλλη καινούργια γέφυρα, ξύλινη. Έπειτα από το γεγονός αυτό, ο ενωτικός σιδηρόδρομος έπαψε να έχει τη στρατιωτική σημασία που είχε, για το λόγο ότι τα μεγαλύτερα τμήματά του βρίσκονταν σε μικρή απόσταση από την οριοθετημένη γραμμή και ήταν εκτεθειμένα σε μία ενδεχόμενη εχθρική προσβολή ή και καταστροφή.

Κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου ο ενωτικός σιδηρόδρομος υπέστη και άλλες σημαντικές καταστροφές. Το Μάιο του 1916 ανατινάχθηκε από τη γαλλική φρουρά η γέφυρα του Δεμίρ-Καπού. Μέχρι να λήξει ο Πόλεμος η γέφυρα δεν είχε επισκευαστεί. Τελικά, οι εργασίες αποκατάστασης της γέφυρας ξεκίνησαν μετά την ανακωχή, το 1918 και ολοκληρώθηκαν ένα χρόνο μετά, το 1919.

Το 1921 ήταν ένα έτος πολύ σημαντικό για τον ενωτικό σιδηρόδρομο, ο οποίος εξαγοράστηκε από το ελληνικό δημόσιο και περιήλθε υπό τον έλεγχο των Σιδηροδρόμων του Ελληνικού Κράτους (Σ.Ε.Κ.).

Κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής από τη Ροδόπολη μέχρι την Αλεξανδρούπολη ήταν υπό βουλγαρική κατοχή. Με το

τέλος του Πολέμου η Βουλγαρία εξαναγκάστηκε να παραχωρήσει τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική γραμμή, παίρνοντας, όμως, χίλια τριακόσια βαγόνια και τριάντα ατμάμαξες από ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Ολοκληρώνοντας την ιστορική προσέγγιση της κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη, πρέπει να τονίσουμε ότι την εποχή που κατασκευάστηκε θεωρείτο ένα μεταφορικό μέσο σημαίνουσας σημασίας, κυρίως για στρατιωτικούς λόγους. Τα δημοσιεύματα των εφημερίδων της εποχής, σχολίαζαν θετικά και ανέλυναν την απόφαση περί αποπεράτωσης του προαναφερθέντος σιδηροδρομικού δικτύου.²²⁸

6.6. Το τραμ Θεσσαλονίκης

Το έτος 1888²²⁹ παραχωρήθηκε το προνόμιο κατασκευής και τριακοπενταετούς εκμετάλλευσης ιπποσιδηρόδρομου, μήκους 10 χιλιομέτρων, στον Χαμδή Μπέη (μετέπειτα δημάρχου της Θεσσαλονίκης). Αργότερα ιδρύεται η βελγική εταιρεία με κεφάλαιο ενάμιση εκατομμύριο βελγικών φράγκων, για τη διαδοχή της εκμετάλλευσης. Το 1891 η μισή γραμμή του τραμ ήταν έτοιμη. Στις 8 Μαΐου του 1893 άρχισε, ουσιαστικά, η λειτουργία του ιππήλατου τροχιόδρομου στη Θεσσαλονίκη. Η γραμμή είχε δύο κλάδους. Έναν κατά μήκος της παλαιάς παραλίας και έναν, που μέσω της Εγνατίας Οδού, κατέληγε στο σταθμό των Ανατολικών Σιδηροδρόμων και στην είσοδο του Μπερ Τσινάρ²³⁰.

²²⁸Άρθρο της εφημ. *Επιθεώρησης*: 3 Ιουνίου 1892.

«...Εξαιρετικήν σημασίαν απονέμει ο ευρωπαϊκός τύπος εις την νέαν σιδηροδρομικήν γραμμήν, ήτις πρόκειται να στρωθεί από Δεδεαγάτς εις Θεσσαλονίκην...»

«...Η κυβέρνησις παραχωρεί αποζημίωσιν 15.500 χιλιάδων φράγκων ανά χιλιόμετρον, παρέχει δι' ως εγγύησιν την δεκάτην των υπαρχιών, δι' ων θα διέρχεται η γραμμή. Εις την θυσία ταύτην υπεβλήθη η Πύλη, αποβλέψασα ιδίως εις στρατηγικούς λόγους. Δια της νέας γραμμής θα συνδεθώσι τα κυριώτερα κέντρα της ευρωπαϊκής Τουρκίας, η Κωνσταντινούπολις, η Αδριανούπολις, η Θεσσαλονίκη, η δι' απόστασις ήτις νυν δια πλοίου ανέρχεται εις 60 ώρες, θα συντομευθή κατά το ήμισυ ή και κατά τα δύο τρίτα. Ούτω θα μεταφέρονται ταχέως στρατεύματα εις Μακεδονίαν και εκ Μακεδονίας, δεν θα δύναται δε να διακόπτη την μεταφοράν ο ελληνικός στόλος. Ό,τι αφορά τις οικονομικές απόψεις της νέας γραμμής, τα γερμανικά φύλλα εκφράζουσιν ενδοιασμούς, αλλά τούτο πιθανώς διότι η παραχώρησις ιδόθη εις γαλλικήν εταιρίαν...».

²²⁹Ν. Κουντοσόπουλος, Δ. Ορφανουδάκης, «Το Τραμ χθες και σήμερα», σ. 27.

²³⁰Κήπος το 1836, τα σημερινά Σφαγεία.

Αρχικά, το τραμ τερμάτιζε κοντά στο Μπουγιούκ Ντερί (στάση Γεωργίου). Μετά από δύο χρόνια, το 1895, η γραμμή επεκτάθηκε ανατολικά, μέχρι το Ντεπό²³¹, ονομάστηκε δε και γραμμή των Εξοχών, γιατί εξυπηρετούσε τα εξοχικά προάστια με τις βίλες στις συνοικίες Αγ. Τριάδα, Καραγάτσια, Καμινίκια και Ντεπό. Με την επέκταση της γραμμής ολοκληρώθηκε και το δίκτυο.

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα ο ιππήλατος τροχιοδρόμος δεχόταν μεγάλο ανταγωνισμό από τα ταχύπλοα ατμοκίνητα πλοίαρτα, τα οποία συνέδεαν το τελωνείο με την περιοχή Μύλου Αλλατίνη. Εξαιτίας του ανταγωνισμού και για το λόγο ότι η κίνηση του τραμ ήταν αργή, αποφασίστηκε να γίνει ηλεκτροκίνητο. Το 1907 αγοράστηκαν 30 οχήματα βελγικής κατασκευής, του εργοστασίου Ateliers des Constructions Électriques, με κινητήρες 27-30 HP των 500-550 Volts και των 440 στροφών ανά λεπτό. Ήταν οχήματα για μετρική γραμμή. Η ταχύτητά τους έφθανε τα 20 χιλιόμετρα την ώρα. Από το 1908 το τραμ ήταν πια ηλεκτροκίνητο. Δημιουργήθηκαν δύο νέες γραμμές: Η πρώτη ήταν από το Ντεπό, μέσω της βασιλίσσης Όλγας, βασιλίσσης Σοφίας, Σιντριβάνι, Εγνατία, Γέφυρα, 26^{ης} Οκτωβρίου και κατέληγε στον παλαιό σιδηροδρομικό σταθμό και η δεύτερη γραμμή ξεκινούσε από το Ντεπό μέσω της βασιλίσσης Όλγας, Παραλία, Πλατεία Ελευθερίας και κατέληγε στο Τελωνείο.

Το 1923 κατασκευάστηκε η γραμμή των Εξοχών προς τη συνοικία Χαριλάου, μέσω της οδού 25^{ης} Μαρτίου. Η γραμμή αυτή ήταν μονή και εξυπηρετείτο από ένα βαγόνι χωρίς ρεμούλκα. Τη διετία 1926-1927 καταργήθηκε η διαδρομή κατά μήκος της παλαιάς παραλίας και αντικαταστάθηκε από νέα γραμμή, η οποία από το Λευκό Πύργο, μέσω διαγωνίου ανέβαινε την Τσιμισκή και τερμάτιζε στη Βενιζέλου. Την ίδια περίοδο επεκτάθηκε και η γραμμή της Εγνατίας από το Σιντριβάνι προς τη συνοικία Χαριλάου, μέσω της λεωφόρου Στρατού. Η γραμμή αυτή κατέληγε αρχικά στο Χιρς και κατά τη διετία 1949-1950 επεκτάθηκε μέχρι την οδό 25^{ης} Μαρτίου.

Αξίζει να αναφέρουμε ότι οι κάτοικοι της Θεσσαλονίκης αγάπησαν πολύ τον τροχιοδρόμο, αποτέλεσε δε βασικό στοιχείο της ζωής της πόλης. Το 1934 το χρησιμοποιούσαν περίπου 20.000.000 επιβάτες. Τα δρομολόγια πύκνωσαν και από ανά 5 λεπτά που γινόντουσαν, λόγω της αυξημένης ζήτησης, έγιναν ανά 3 λεπτά. Το 1936 προστέθηκαν άλλα τέσσερα κινητήρια οχήματα, μαζί με δυο ρυμουλκούμενα, τα οποία τα χρησιμοποιούσαν κυρίως στις ώρες αιχμής. Όλα μαζί τα οχήματα ήταν 100 (κινητήρια και ρυμουλκούμενα) με συνολική χωρητικότητα περίπου 5.000 επιβάτες.

Το 1954, με το πρόσχημα της ανακατασκευής των κεντρικών λεωφόρων, καταργήθηκε η γραμμή Ντεπό - Χαριλάου - Εγνατία - Πλατεία Βαρδαρίου.

²³¹Τερματικός σταθμός με τις εγκαταστάσεις του αμαξοστασίου.

Τέλος, υπογράφηκε μία σύμβαση με το ελληνικό δημόσιο, βάσει της οποίας, η συγκοινωνία διεκπεραιωνόταν από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης²³² (Ο.Α.Σ.Θ.).

6.7. Συμβολή των σιδηροδρόμων του Βορειοελλαδικού χώρου στην κοινωνική ζωή

Το προσωπικό των σιδηροδρόμων του βορειοελλαδικού χώρου συνέβαλε σημαντικά στην κοινωνική ζωή των κατοίκων, κυρίως της Θεσσαλονίκης. Ίδρυσαν συλλόγους, οι οποίοι προσέφεραν πολλές υπηρεσίες στον τομέα του αθλητισμού και του πολιτισμού γενικότερα. Αξίζει να αναφέρουμε, έστω και ονομαστικά, μερικούς συλλόγους. Ένας από τους σημαντικότερους και από τους πρώτους συλλόγους που ιδρύθηκαν ήταν ο «Θερμαϊκός». Στη συνέχεια ιδρύθηκε η λέσχη των σιδηροδρόμων Θράκης, η λεγόμενη «Θρακικός», η λέσχη των σιδηροδρομικών Κεντροδυτικής Μακεδονίας και η λέσχη του συλλόγου «Φίλων Σιδηροδρόμων Θεσσαλονίκης».

Στις 5 Ιουνίου 1925 έγινε η συνέλευση από τους υπαλλήλους του σιδηροδρόμου, με σκοπό την ίδρυση του συλλόγου «Θερμαϊκός». Του είχαν δώσει μάλιστα και την επωνυμία «Μουσικογυμναστικός Σύλλογος Σιδηροδρομικών» (Μ.Γ.Σ.).

Ο «Θερμαϊκός» ήταν πρωτοπόρος στο πλαίσιο του κοινωνικού και καλλιτεχνικού τομέα. Αρχικά, συγκρότησε ποδοσφαιρικό και αθλητικό τμήμα, διατηρώντας τρεις ομάδες ποδοσφαίρου. Επίσης, δέκα μέλη του ήταν αθλητές στο αγώνισμα της σφαιροβολίας, της λιθοβολίας και του τρεξίματος. Όλοι οι αθλητές ήταν πολύ αξιόλογοι, μάλιστα, οι περισσότεροι από αυτούς είχαν λάβει μέρος στους Α΄ Παμμακεδονικούς αθλητικούς αγώνες, οι οποίοι είχαν διεξαχθεί στις 12-14 Σεπτεμβρίου του 1925.

Το γήπεδο του ποδοσφαίρου βρισκόταν δίπλα στις σιδηροδρομικές γραμμές και ως αποδυτήρια οι αθλητές χρησιμοποιούσαν ένα παλιό βαγόνι, το οποίο τους το είχε παραχωρήσει η εταιρεία σιδηροδρόμων J.S.C.

Αρκετά χρόνια αργότερα, το γήπεδο ποδοσφαίρου μεταφέρθηκε δίπλα στο εργοστάσιο οχημάτων, σε χώρο συγκεκριμένο που παραχωρήθηκε από την εταιρεία των Σιδηροδρόμων του Ελληνικού Κράτους (Σ.Ε.Κ.). Κατά το 1955 οι Σ.Ε.Κ. παραχώρησαν στο «Θερμαϊκό» μία μεγάλη έκταση τριάντα στρεμμάτων, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί ως γήπεδο ποδοσφαίρου.

Ο «Θερμαϊκός» σύλλογος δεν είχε ιδρύσει μόνον ποδοσφαιρικό τμήμα, αλλά και τμήματα καλαθοσφαίρισης και πετοσφαίρισης. Επίσης, είχε και μουσικό τμήμα με

²³²Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμων, «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι, η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα», εκδόσεις Μίλητος, σ. 69.

φilarμονική ορχήστρα, αποτελούμενη από είκοσι έγχορδα όργανα και μία χορωδία. Η χορωδία του συλλόγου είχε πολλές διεθνείς διακρίσεις, όπως τον Απρίλιο του 1972 σε διαγωνισμό στο Montreux της Ελβετίας, όπου κατέκτησε την τρίτη θέση, καθώς επίσης και το 1979 που βραβεύτηκε στο φεστιβάλ, το οποίο διεξήχθη στο Arezzo της Ιταλίας.

Συνοψίζοντας όλα τα παραπάνω, διαπιστώνουμε ότι χάρις στην πρωτοβουλία των σιδηροδρομικών υπαλλήλων, οι κάτοικοι του βορειοελλαδικού χώρου μπόρεσαν να γνωρίσουν τις κοινωνικά και πολιτισμικά αγαθά, συμμετέχοντας σε αυτές και ξεπερνώντας εν μέρει τις άσχημες συνθήκες, οι οποίες είχαν δημιουργηθεί έπειτα από τη γερμανική Κατοχή και τον Εμφύλιο, αφήνοντας οριστικά πίσω τους μία εποχή καλλιτεχνικής απραξίας.

Κεφάλαιο 7

Οι σιδηρόδρομοι της Θεσσαλίας

Θα ήταν σκόπιμο πριν ξεκινήσουμε την ανάλυση για την κατασκευή και την πορεία των σιδηροδρόμων να προσεγγίσουμε ιστορικά τη Θεσσαλία και κατ' επέκταση το Βόλο από το 1881 έως και το 1955.

Το 1881 προσαρτήθηκε η Θεσσαλία στο ελληνικό κράτος, ύστερα από μία σειρά πολιτικών και πολεμικών εξελίξεων στα Βαλκάνια. Σκοπός της Ρωσίας ήταν να κατακτήσει την Κωνσταντινούπολη και τα Δαρδανέλια για να έχει διέξοδο προς το Αιγαίο. Για την εκπλήρωση του συγκεκριμένου αυτού σκοπού η Ρωσία προκάλεσε το 1875 διάφορες εξεγέρσεις στην Ερζεγοβίνη, στη Βοσνία και στη Βουλγαρία. Οι συγκεκριμένες χώρες το 1877 εναντιώθηκαν στους Οθωμανούς. Η Ελλάδα, από την πλευρά της, θέλησε να εκμεταλλευτεί την όλη κατάσταση και σκοπίμως έστειλε στρατεύματα στην Ήπειρο και τη Θεσσαλία. Τελικά, η Ρωσία με τη βοήθεια της Αγγλίας, της Γαλλίας και της Αυστρίας κατόρθωσε να νικήσει τους Οθωμανούς. Τον Ιούνιο του 1881 έγινε το συνέδριο του Βερολίνου, στο οποίο αποφασίστηκε να γίνει η προσάρτηση της Θεσσαλίας και ενός μέρους της Ηπείρου στην Ελλάδα. Οι Οθωμανοί, όμως, δε συμφώνησαν με την απόφαση του συνεδρίου. Τελικά, το Φεβρουάριο του 1881 στη διάσκεψη της Κωνσταντινούπολης, αποφασίστηκε ότι οι Οθωμανοί έπρεπε να υποχωρήσουν και να παραχωρήσουν στην Ελλάδα, τη Θεσσαλία και ένα μέρος της Ηπείρου.

Από το 1881 και μετά, ο Βόλος εισήλθε σε μία νέα περίοδο ανάπτυξης και μετασχηματισμών, καθώς αποτέλεσε ένα ακμαίο αστικό κέντρο. Ο πληθυσμός της πόλης αυξανόταν συνεχώς, συγκεκριμένα το 1881 ο Βόλος είχε 4.987 κατοίκους, ενώ το 1889 είχε 11.029 κατοίκους και στις αρχές του 20^{ου} αιώνα είχε φθάσει τους 23.563 κατοίκους²³³.

Ο Βόλος εθεωρείτο μία από τις πιο εμπορικές πόλεις, κατέφθαναν πολλοί επιχειρηματίες από άλλες χώρες, καθώς και αντιπρόσωποι από ξένους εμπορικούς οίκους για εμπορικούς ή επενδυτικούς λόγους. Το μοναδικό, όμως, μέσο μεταφοράς που διέθετε ο Βόλος για τη μεταφορά εμπορευμάτων και πρώτων υλών, ήταν το λιμάνι του. Οι οδικές συγκοινωνίες του Βόλου δεν ήταν σε καλή κατάσταση. Υπήρχαν τα καραβάνια²³⁴, με τα οποία γίνονταν οι μεταφορές των εμπορευμάτων από το Βόλο στη Λάρισα και στα Τρίκαλα. Τα συγκεκριμένα είδη μεταφοράς ήταν ασύμφορα οικονομικά, με υψηλό

²³³Γ. Νάθενας, Μ. Καραθάνου, «Το Τραϊνάκι του Πηλίου, από την πόλη των Αργοναυτών στο βουνό των Κενταύρων», εκδόσεις Μίλητος, (2004), σ. 19.

²³⁴Ίπποκίνητα οχήματα.

ποσοστό κινδύνου και καθυστερήσεις. Δώδεκα ώρες χρειαζόνταν για να πάνε τα εμπορεύματα από το Βόλο στη Λάρισα και τρεις ημέρες από το Βόλο στα Τρίκαλα. Κατά τη διάρκεια των οδικών μεταφορών, πολύ συχνό ήταν και το φαινόμενο επιθέσεων από ληστές.

Την ίδια περίοδο, το 1881, γεννήθηκε η ανάγκη δημιουργίας ενός μεταφορικού μέσου, το οποίο θα ήταν περισσότερο ασφαλές, θα μετέφερε τα εμπορεύματα σε σύντομο χρονικό διάστημα και με πολύ χαμηλό κόστος. Το μοναδικό μέσο το οποίο θα είχε όλα αυτά τα χαρακτηριστικά ήταν ο σιδηρόδρομος.

7.1. Η ίδρυση της εταιρείας «Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας» – η οικονομική πορεία της εταιρείας

Ο εργολάβος Θ. Μαυρογορδάτος, σύμφωνα με τη σύμβαση που είχε υπογραφεί στις 13 Μαΐου του 1882, είχε την υποχρέωση να ιδρύσει μία ελληνική ανώνυμη εταιρεία. Πράγματι, τον Οκτώβριο του 1882 ιδρύθηκε η εταιρεία με την επωνυμία «Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας» και βασικοί μέτοχοι ήταν η Εθνική Τράπεζα, η Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστεως, η Προνομιούχος Τράπεζα Ηπειροθεσσαλίας και η Τράπεζα της Κωνσταντινούπολης. Έδρα της εταιρείας ήταν η Αθήνα. Το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείτο από εννέα μέλη και είχε πλήρη δικαιοδοσία στη διαχείριση των υποθέσεων της εταιρείας. Αρχικά, και για δύο χρόνια, Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ήταν ο Γ. Βασιλείου. Μέχρι το 1952 η προεδρία του Διοικητικού Συμβουλίου άλλαξε πολλές φορές. Ενδεικτικά, αναφέρουμε ορισμένα ηχηρά ονόματα, τα οποία διατέλεσαν Πρόεδροι του Διοικητικού Συμβουλίου. Ο Μ. Ρενιέρης για το έτος 1884, ο Γ. Βασιλείου για την περίοδο 1885 έως και 1888, ο Θ. Βλαστός από το 1891 έως και το 1898, ο Ι. Βαλαωρίτης διατέλεσε Πρόεδρος από το 1899 έως το 1914, ο Α. Βλάχκαλης από το 1918 έως το 1921, ο Κ. Μωραΐτης από το 1936 έως το 1938 και τέλος ο Κ. Βερροϊόπουλος, ο οποίος ήταν και ο τελευταίος Πρόεδρος της εταιρείας «Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας», από το 1951 έως και το 1952.

Διευθυντής της εταιρείας ήταν ο Βέλγος μηχανικός Paul de Hees, ο οποίος είχε εργαστεί στην Κωνσταντινούπολη στους Ανατολικούς Σιδηροδρόμους. Ο Διευθυντής είχε την αρμοδιότητα να παρακολουθεί την πρόοδο των κατασκευαστικών εργασιών στην Ελλάδα και της κατασκευής του τροχαίου υλικού, το οποίο είχε παραγγελθεί στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης.

Η ασφάλεια της κυκλοφορίας των συρμών αποτελούσε κύρια μέριμνα της εταιρείας των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων, για αυτό και η παρακολούθηση των δρομολογίων,

των γραμμών και των συρμών γινόταν από ειδικό γραφείο, επανδρωμένο από ικανά και πεπειραμένα στελέχη. Επιπλέον, είχε συσταθεί ειδική υπηρεσία της αστυνομίας (η *αστυνομία των σιδηροδρόμων*), της οποίας ο σκοπός της ήταν η διαφύλαξη των εγκαταστάσεων του σιδηροδρόμου από κάθε είδους κακόβουλη ενέργεια.

Η οικονομική πορεία της εταιρείας των σιδηροδρόμων Θεσσαλίας από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας τους έως και το 1917 ήταν ασταθής, άλλοτε ανοδική και άλλοτε καθοδική. Η θεσσαλική παραγωγή συνδεόταν άμεσα με τα έσοδα της εταιρείας. Όταν το 1884 η θεσσαλική παραγωγή μειώθηκε, οδήγησε στην αντίστοιχη μείωση των εμπορικών μεταφορών με το σιδηρόδρομο. Το έτος αυτό, ήταν ένα έτος συνειδητοποίησης, από την πλευρά της Διοίκησης της εταιρείας των σιδηροδρόμων, ότι οι σιδηρόδρομοι είχαν άμεση εξάρτηση από τη γεωργική παραγωγή.

Αδιαμφισβήτητη ήταν η ικανότητα της Διοίκησης της εταιρείας των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων, ευρέσεως άλλων εμπορευμάτων προς μεταφορά, έπειτα από την πρώτη οικονομική πτώση των εσόδων της εταιρείας. Αρχικά, η Διεύθυνση των Ταχυδρομείων ζήτησε τη συνεργασία με τους σιδηρόδρομους, γνωρίζοντας τα πλεονεκτήματα που θα προέκυπταν. Συγκεκριμένα, ο σιδηρόδρομος ήταν ένα μέσο με το οποίο θα μπορούσε η αλληλογραφία να μεταφέρεται ευκολότερα και γρηγορότερα από άλλα μεταφορικά μέσα, ακόμη και σε περιοχές που μέχρι τότε ήταν απρόσιτες. Παρόλη, όμως, τη συνεργασία των Ταχυδρομείων με τους Σιδηρόδρομους τα έσοδα της εταιρείας δεν είχαν τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Ακολούθησε μία διετία, από το 1884 έως το 1886, με μεγάλη μείωση των εσόδων της εταιρείας. Το 1887, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, η αγροτική παραγωγή ήταν πολύ μικρή, με αποτέλεσμα για μία ακόμη φορά να μειωθούν τα έσοδα της εταιρείας των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων. Για μία περίπου δεκαετία αυτή η οικονομική αστάθεια διαιωνιζόταν και η Διοίκηση της εταιρείας αναγκάστηκε να προβεί σε αυστηρή οικονομική πολιτική, μειώνοντας ακόμη και το προσωπικό της.

Από το 1887 οι συνολικές εισπράξεις, καθώς και οι ετήσιες χιλιομετρικές εισπράξεις, από τις σιδηροδρομικές μεταφορές, των Σ.Θ., μετά τις πρώτες δυσκολίες από τις συνεχείς κακές χρονιές για τη γεωργία και την πολιτικοστρατιωτική κρίση, παρουσίασαν αξιοθαύμαστη σταθερότητα (κατά τη διάρκεια της κρίσης) με συνεχή άνοδο. Επιπλέον, παρατηρήθηκε ότι η ετήσια κίνηση των επιβατών ήταν αυξανόμενη ακόμη και κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης (1900-1902). Το 1900 ξεκίνησε η οικονομική ανάκαμψη της εταιρείας, η οποία διήρκεσε περίπου μία πενταετία, με συνεχή αύξηση των εσόδων. Σε αυτήν την οικονομική ανάκαμψη συνετέλεσαν τόσο η αύξηση της γεωργικής παραγωγής στη Θεσσαλία όσο και η προέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής από τα Λεχώνια μέχρι τις Μηλίες.

Η διεύθυνση της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας» υπέγραψε συμφωνία με την κατασκευαστική εταιρεία του σιδηροδρομικού δικτύου Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος -

Σύνορα, τον Οκτώβριο του 1904. Για τους θεσσαλικούς σιδηροδρόμους η συμφωνία αυτή σήμαινε σημαντικά προσωρινά έσοδα για την εταιρεία τους. Οι σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας θα αναλάμβαναν ένα πολύ σπουδαίο μεταφορικό έργο, θα μετέφεραν όλα τα υλικά κατασκευής, τα οποία θα έρχονταν στο λιμάνι του Βόλου, στον Παλαιοφάρσαλο (*Δεμερλί*). Όμως, η διοίκηση της εταιρείας των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων πίστευε ότι με την ολοκλήρωση του δικτύου Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνορα, ο ανταγωνισμός θα αυξανόταν πάρα πολύ και τα έσοδά της θα μειώνονταν. Προνοώντας, λοιπόν, η διοίκηση τις επιπτώσεις αυτές, ζήτησε από την ελληνική Κυβέρνηση να αναλάβει την εκμετάλλευση του νέου δικτύου.

Μετά από πολλές διαπραγματεύσεις το συγκεκριμένο αίτημα της διοίκησης δεν έγινε δεκτό. Οι προσπάθειες της διοίκησης για την αποφυγή των δυσμενών επιπτώσεων από την κατασκευή του προαναφερθέντος δικτύου δε σταμάτησαν, παράλληλα όμως ζήτησε από το προσωπικό του σιδηροδρόμου να κατασκευάσει «ενωτικές γραμμές», τόσο στη διασταύρωση των δύο δικτύων έξω από τον Παλαιοφάρσαλο, στο Σταυρό, όσο και στη Λάρισα. Με τις «ενωτικές γραμμές» θα υπήρχε διευκόλυνση στις μεταβιβάσεις των επιβατών και στις μεταφορτώσεις εμπορευμάτων από το σιδηροδρομικό δίκτυο Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνορα στο θεσσαλικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Οι «ενωτικές γραμμές» ήταν και η μοναδική συνεργασία μεταξύ των δύο παραπάνω δικτύων. Ουσιαστική συνεργασία δε μπορούσε να υπάρξει γιατί οι σιδηροδρομικές γραμμές των δύο σιδηροδρομικών δικτύων ήταν διαφορετικού εύρους, έτσι τα τραίνα του δικτύου Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνορα δε θα μπορούσαν να κινηθούν πάνω στις υπάρχουσες γραμμές του θεσσαλικού σιδηροδρομικού δικτύου. Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται όλα τα παραπάνω στοιχεία.

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ Σ .Θ. ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1884-1905

Έτος	Συνολικές εισπράξεις (σε χιλ. δραχ.)	Ετήσια χιλιμετρι- κή εισπραξη (δραχ. ανά εγκατε- στημένο χλμ.)	Ετήσια κίνηση επιβατών
1884	338	7.784	61
1885	692	5.450	126
1886	1.287	6.892	241
1887	960	4.717	149
1888	955	4.691	136
1889	1.002	4.910	137
1890	1.142	5.628	151
1891	1.632	8.000	179
1892	1.666	8.169	201
1893	1.551	7.601	209
1894	1.718	8.423	225
1895	1.599	7.839	238
1896	1.672	8.194	205
1897	1.833	8.983	322
1898	2.099	10.290	352
1899	1.880	9.213	311
1900	1.815	8.898	305
1901	1.660	8.138	286
1902	1.774	8.697	291
1903	2.003	9.819	307
1904	2.201	10.789	338
1905	2.159	10.582	346

Πηγή: Απολογισμός εταιρείας Σ.Θ.

Το 1914, παράλληλα με την κατασκευή της ενωτικής σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα - Λάρισα - Παπαπούλι κανονικού πλάτους 1,435 μέτρα με τα μακεδονικά δίκτυα, η ελληνική Κυβέρνηση ζήτησε από τους θεσσαλικούς σιδηροδρόμους να διευρύνουν τη γραμμή τους, προκειμένου να μπορέσουν να ενωθούν με όλα τα παραπάνω σιδηροδρομικά δίκτυα.

Πράγματι, το Μάρτιο του 1914 η Διοίκηση της εταιρείας των σιδηροδρόμων Θεσσαλίας υπέβαλε στην ελληνική Κυβέρνηση το σχέδιο της σχετικής σύμβασης και

προχώρησε στην πρόσληψη εξειδικευμένου προσωπικού, με σκοπό να γίνουν οι απαιτούμενες μελέτες διαπλάτυνσης της γραμμής από 1 μέτρο σε 1,435 μέτρα. Δυστυχώς, όμως, ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος αποτέλεσε εμπόδιο για την υλοποίηση της διαπλάτυνσης της σιδηροδρομικής γραμμής ολόκληρου του σιδηροδρόμου της Θεσσαλίας.

Η εταιρεία των σιδηροδρόμων Θεσσαλίας είχε ξεκινήσει με τις καλύτερες προϋποθέσεις και η Διοίκηση, όπως έχουμε προαναφέρει, είχε επανδρωθεί με εξέχουσες προσωπικότητες. Όμως, δεν έλειψαν και υπάλληλοι οι οποίοι αμαύρωσαν το όνομα της εταιρείας. Συγκεκριμένα, το 1917 το Διοικητικό Συμβούλιο, έπειτα από λεπτομερή έλεγχο όλων των οικονομικών υπηρεσιών της εταιρείας, διαπίστωσε ότι κατά την περίοδο από το 1908 έως και το 1917 υπήρξε έλλειμμα²³⁵ ύψους 2.200.000 δραχμών, ποσό το οποίο αντιστοιχούσε στο 12% των συνολικών εισπράξεων της εταιρείας την συγκεκριμένη δεκαετία. Για την περίοδο πριν το 1908 ο οικονομικός έλεγχος κατέστη αδύνατος, εξαιτίας των απολεσθέντων οικονομικών στοιχείων. Τελικά, οι υπάλληλοι, οι οποίοι είχαν εμπλακεί σε αυτό το οικονομικό σκάνδαλο απολύθηκαν από την εταιρεία και καταδικάστηκαν από τα δικαστήρια. Οι συγγενείς των ενόχων υπαλλήλων υποχρεώθηκαν από την εταιρεία να πληρώσουν τις οφειλές-χρέη. Οι συγγενείς επεδίωξαν διακανονισμό και τελικά πλήρωσαν σχεδόν όλα τα χρέη προς την εταιρεία των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων.

Οι Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας (Σ.Θ.) είχαν να αντιμετωπίσουν έναν ανταγωνισμό, ο οποίος προερχόταν από δύο κατευθύνσεις, από το σιδηροδρομικό δίκτυο Αθήνα - Λάρισα και -το σπουδαιότερο- από την ανάπτυξη των οδικών μεταφορών. Ο ανταγωνισμός που προερχόταν από τις οδικές μεταφορές οξύνθηκε το 1930. Αφορούσε όλες τις πόλεις από τις οποίες περνούσε το σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλίας. Η Διοίκηση των Σ.Θ. αντέδρασε άμεσα με διάφορες ενέργειες, προκειμένου να μην υπάρχει μεγάλη μείωση των επιβατών του σιδηροδρόμου. Για το σκοπό αυτό βελτιώθηκαν τα βαγόνια προσφέροντας μεγαλύτερες ανέσεις στους επιβάτες, καθώς επίσης χορηγήθηκαν και μεγαλύτερες εκπτώσεις στα εισιτήρια. Ακόμη, λόγω έλλειψης οδικών δικτύων, τα λεωφορεία χρησιμοποιούσαν τους διαδρόμους της σιδηροδρομικής ιδιοκτησίας που βρίσκονταν αριστερά και δεξιά των σιδηροδρομικών γραμμών. Η Διεύθυνση της εταιρείας των Σ.Θ., για να εμποδίσει τη χρήση και την πρόσβαση των λεωφορείων στην ιδιοκτησία της εταιρείας, δενδροφύτευσε τους συγκεκριμένους διαδρόμους. Επιπλέον, η εταιρεία των Σ.Θ. έστειλε επανειλημμένα διαβήματα στο Υπουργείο Συγκοινωνιών, ζητώντας να ληφθούν μέτρα κατά των λεωφορείων.

Τελικά, μετά από πολλές προσπάθειες της Διοίκησης της εταιρείας των Σ.Θ., στις 6 Ιουνίου του 1935, εκδόθηκε ο αναγκαστικός νόμος 6033, με τον οποίο κατοχυρώνονταν τα δικαιώματα των σιδηροδρόμων στις οδικές διαδρομές, οι οποίες

²³⁵Κ. Ανδρουλιδάκης, «Οι Σιδηρόδρομοι Κεντρικής Ελλάδας (1869- 1969)», (2), (χ.χ), σσ. 221-223.

ήταν παράλληλες με τις σιδηροδρομικές γραμμές. Η εταιρεία των Σ.Θ. δεν αρκέστηκε μόνο στο συγκεκριμένο νόμο, επεδίωξε επιπλέον και την ίδρυση εταιρείας οδικών μεταφορών. Για το σκοπό αυτό αγόρασε μετοχές από τις τρεις μεγαλύτερες ανταγωνιστικές εταιρείες αυτοκινήτων.

Το 1939 οι τρεις εταιρείες αυτοκινήτων συγχωνεύθηκαν σε μία, η οποία ονομάστηκε «Ανώνυμη Εταιρεία Συγκοινωνιών» (Α.Ε.Σ.). Τον αποκλειστικό έλεγχο της Α.Ε.Σ. τον είχε η εταιρεία των «Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας», οι οποίοι απέκτησαν άδειες οδικής κυκλοφορίας όχι μόνο στο Βόλο, αλλά σε διαδρομές του Πηλίου και στο εσωτερικό της Θεσσαλίας. Οι Σ.Θ. είχαν σκοπό να κατασκευάσουν ένα αυτοκινητοστάσιο, προκειμένου να στεγάζουν το στόλο από τα καινούργια λεωφορεία που θα προμηθεύονταν. Όμως, εξαιτίας της έναρξης του Β' Παγκοσμίου Πολέμου όλες οι δραστηριότητές τους αναστάλησαν.

7.2. Οι πρώτες προσπάθειες για την κατασκευή του δικτύου – η σύμβαση κατασκευής του έργου

Οι πρώτες κατασκευαστικές προσπάθειες για το σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλίας πραγματοποιήθηκαν στις 6 Ιουλίου του 1881 από το Υπουργείο Εσωτερικών, το οποίο προκήρυξε διαγωνισμό για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής από τον Πειραιά στη Λάρισα, καθώς επίσης και από τον Πειραιά στην Πάτρα. Υπήρξαν πολλές κατασκευαστικές προσφορές, από διάφορες εταιρείες αλλά επικράτησε η πιο συμφέρουσα από οικονομική άποψη: Η προσφορά του Ιταλού μηχανικού Εβαρίστο ντε Κίρικο, ο οποίος εκπροσωπούσε το Γάλλο εργολήπτη L. Perdoux. Το σημαντικότερο σημείο της προσφοράς αυτής ήταν ότι ο Ιταλός μηχανικός προσέφερε δωρεάν την κατασκευή δύο επεκτάσεων²³⁶ στα σιδηροδρομικά δίκτυα Πειραιάς - Λάρισα και Πειραιάς - Πάτρα. Οι επεκτάσεις αυτές ήταν από τη Λάρισα προς το Βόλο και από την Κόρινθο προς το Ναύπλιο. Τελικά, όμως, δεν ξεκίνησαν ποτέ τα έργα για τις σιδηροδρομικές γραμμές των επεκτάσεων, για το λόγο ότι η κατασκευαστική εταιρεία δεν είχε, όπως αποδείχτηκε, τις οικονομικές δυνατότητες.

Στις 11 Σεπτεμβρίου του 1881 υπογράφηκε νέα σύμβαση μεταξύ του Υπουργού Εσωτερικών Ν. Παπαμιχαλόπουλο και του εργολήπτη Εβαρίστο ντε Κίρικο, ο οποίος εκπροσωπούσε το νέο ανάδοχο Θεόδωρο Μαυρογορδάτο²³⁷. Η σύμβαση αυτή αποτελείτο από δεκατρία άρθρα και προέβλεπε την επέκταση της μετρικής σιδηροδρομικής γραμμής Λάρισα - Βόλος, συνολικού μήκους 60 χιλιομέτρων. Αμέσως μετά την

²³⁶Κ. Ανδρουλιδάκης, «Οι Σιδηρόδρομοι Κεντρικής Ελλάδας (1869- 1969)», (2), (χ.χ), σ. 44.

²³⁷Ο Θ. Μαυρογορδάτος ήταν Έλληνας τραπεζίτης στην Κωνσταντινούπολη.

υπογραφή της σύμβασης οι κατασκευαστικές εργασίες ξεκίνησαν από τη Λάρισα με κατεύθυνση προς το Γκερλί (*Αρμένιον*). Δυστυχώς, όμως, σταμάτησαν λόγω της αναρχίας και της ελλιπούς ασφάλειας που επικρατούσε στην ευρύτερη περιοχή του Βόλου, λόγω της πρόσφατης αποχώρησης των Οθωμανών.

Το 1882, και συγκεκριμένα το Μάρτιο, εκλέχτηκε στην πρωθυπουργία του ελληνικού κράτους ο Χαρίλαος Τρικούπης, ο οποίος πριν αναλάβει τα καθήκοντα της πρωθυπουργίας, επανεξέτασε τους διαγωνισμούς και τις συμβάσεις που αφορούσαν την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου, αποσκοπώντας στην επίτευξη ευνοϊκότερων όρων.

Ο Χαρίλαος Τρικούπης θεωρούσε ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο δε θα έπρεπε να περιορίζεται μόνο ανάμεσα στις δύο πόλεις της Λάρισας και του Βόλου, αλλά ότι θα έπρεπε να επεκταθεί και σε άλλες θεσσαλικές πόλεις. Ακολούθησε μία σειρά από διαπραγματεύσεις και συζητήσεις στη Βουλή, προκειμένου να βρεθεί ο σωστότερος τρόπος επέκτασης του σιδηροδρομικού δικτύου. Οι επικρατέστεροι τρόποι επέκτασης ήταν δύο. Ο πρώτος αναφερόταν στην επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου προς τη Λάρισα, τα Τρίκαλα και την Καλαμπάκα και ο δεύτερος τρόπος αναφερόταν στη χάραξη νέας σιδηροδρομικής γραμμής μήκους 142 χιλιομέτρων, η οποία θα περνούσε από το Βόλο, τα Φάρσαλα, την Καρδίτσα, τα Τρίκαλα και την Καλαμπάκα, με διασταύρωση στο Βελεστίνο.

Ο δεύτερος τρόπος έγινε δεκτός από τον Πρωθυπουργό Χαρίλαο Τρικούπη. Για την υλοποίηση του συγκεκριμένου τρόπου επέκτασης του σιδηροδρομικού δικτύου, στις 13 Μαΐου του 1882 υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του Πρωθυπουργού Χ. Τρικούπη και των πληρεξουσίων του εργολάβου Θ. Μαυρογορδάτου, οι Α. Hennebert και Εβαρίστο ντε Κίρικο. Η σύμβαση αυτή προέβλεπε, ότι η ελληνική Κυβέρνηση θα έδινε στην εργοληπτική εταιρεία 20.000 δραχμές ανά χιλιόμετρο κατασκευής της διαδρομής από το Βελεστίνο μέχρι την Καλαμπάκα, ενώ δε θα διέθετε κανένα χρηματικό ποσό για τη σιδηροδρομική γραμμή από το Βόλο μέχρι τη Λάρισα, λόγω ευκολίας στην κατασκευή της. Στις 22.6.1882 κυρώθηκε η σύμβαση με το νόμο ΑΜΗ'.

Τέλος, το ίδιο έτος που υπογράφηκε η σύμβαση, ο Εβαρίστο ντε Κίρικο ίδρυσε μία τεχνική εταιρεία με την επωνυμία «Enterprise de Chirico et Compagnie».

7.3. Η κατασκευή, η ολοκλήρωση, τα εγκαίνια, τα τεχνικά στοιχεία και οι αντιδράσεις για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος - Λάρισα

Μετά την υπογραφή και την κύρωση της σύμβασης στις 13.6.1882, τα κατασκευαστικά έργα προχώρησαν με πολύ γρήγορους ρυθμούς. Οι πρώτες σιδηροδρομικές γραμμές άρχισαν να στρώνονται στα τέλη του 1882. Την ίδια περίοδο η κατασκευαστική εταιρεία κάλεσε στο Βόλο το μηχανικό Delaporte, ο οποίος ήταν ειδικός στα λιμενικά έργα, προκειμένου να σχεδιάσει και να επιβλέψει την κατασκευή της ειδικής σιδηροδρομικής αποβάθρας στο λιμάνι του Βόλου. Η ειδική σιδηροδρομική αποβάθρα θα χρησίμευε και θα βοηθούσε πολύ στα σιδηροδρομικά έργα, επειδή τα υλικά κατασκευής θα μεταφέρονταν με ατμόπλοια στην Ελλάδα από το εξωτερικό. Επιπλέον, θα γινόταν η φόρτωση και η εκφόρτωση των εμπορευμάτων στα διάφορα πλεούμενα, με τη βοήθεια ενός τροχήλατου γερανού, ο οποίος θα μετακινιόταν πάνω σε σιδηροδρομικές γραμμές. Επάνω στην αποβάθρα θα υπήρχε ένας επιθαλάσσιος σιδηροδρομικός σταθμός (*αποβατήριο*), ο οποίος θα επικοινωνούσε με το τελωνείο. Η κατασκευή της αποβάθρας ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 1883. Ο επιθαλάσσιος σιδηροδρομικός σταθμός στα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του, φιλοξενούσε τέσσερις μαούνες²³⁸ και δύο λέμβους.

Όταν ξεκίνησαν τα κατασκευαστικά έργα, μετά τον Ιούνιο του 1882, άρχισαν παράλληλα και τα δυσμενή σχόλια εναντίον της εργοληπτικής εταιρείας. Οι κάτοικοι της Θεσσαλίας παραπονούνταν για την εισροή ξένων εργατών. Μέσω των εφημερίδων εξέφραζαν τα παράπονά τους, κατηγορώντας τους ξένους εργάτες για κλοπές και έλλειψη ήθους. Επιπλέον, οι ιδιοκτήτες των εκτάσεων που είχαν απαλλοτριωθεί από το ελληνικό κράτος, με σκοπό την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής, διαμαρτύρονταν ότι δεν είχαν λάβει τις ανάλογες αποζημιώσεις. Έντονες, όμως, ήταν και οι επικρίσεις από την Αντιπολίτευση, η οποία κατηγορούσε την Κυβέρνηση για αισχροκέρδεια. Υπήρχε η πληροφορία ότι το κόστος κατασκευής του σιδηροδρόμου της Θεσσαλίας ήταν 22.500.000 φράγκα. Θεωρούσε, λοιπόν, η αντιπολίτευση ότι ήταν υπερβολικά μεγάλο το ποσό και ότι θα μπορούσε να κατασκευαστεί ο σιδηρόδρομος με πολύ λιγότερο χρηματικό κόστος.

Τη δυσaréσκειά τους ορισμένοι κάτοικοι της Θεσσαλίας για τον σιδηρόδρομο την εξέφραζαν με τρόπους κακεντρεχείς και επικίνδυνους. Συγκεκριμένα, στις 28 Αυγούστου του 1883, κάποιοι τοποθέτησαν πέτρες στις σιδηροτροχιές με αποτέλεσμα μία ατμομηχανή που μετέφερε τα υλικά κατασκευής να εκτροχιαστεί, να τραυματιστεί ο μηχανοδηγός, και ο βοηθός του και να υπάρξουν μεγάλες υλικές ζημιές, ύψους 60.000

²³⁸Είναι γνωστά τα ονόματα των τριών από τις τέσσερις μαούνες: *Ιάσων*, *Κολοσσός* και *Αργώ*.

φράγκων, οι οποίες επιβάρυναν την κατασκευαστική εταιρεία. Με το ατύχημα αυτό κλονίστηκε η αξιοπιστία του σιδηροδρόμου και για αυτόν το λόγο η κατασκευαστική εταιρεία μαζί με την ελληνική Κυβέρνηση έστειλαν τρεις εμπειρογνώμονες στην περιοχή που γίνονταν τα έργα.

Οι εμπειρογνώμονες εξέτασαν με κάθε λεπτομέρεια τα έργα και κατέληξαν σε θετικά συμπεράσματα. Τα συμπεράσματά τους τα έγραψαν σε εκθέσεις²³⁹, οι οποίες δημοσιεύτηκαν και γνωστοποιήθηκαν σε όλους τους κατοίκους. Αποτέλεσμα, της δημοσιότητας αυτής ήταν να πιστούν και να αλλάξουν γνώμη οι κάτοικοι της Θεσσαλίας για το σιδηρόδρομο, να εντυπωσιαστούν και να περιμένουν με ανυπομονησία την έναρξη λειτουργίας του πρώτου τμήματος από το Βόλο στη Λάρισα.

Μέχρι τις 11 Ιουλίου του 1883 η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος - Λάρισα, μήκους 60 χιλιομέτρων είχε ολοκληρωθεί. Η κατασκευή της πραγματοποιήθηκε σταδιακά. Αρχικά στις 4 Φεβρουαρίου του 1883 είχαν ολοκληρωθεί τα δύο πρώτα χιλιόμετρα με αφετηρία το Βόλο. Στις 16 Απριλίου του ίδιου έτους είχαν ολοκληρωθεί τα επόμενα δεκαοκτώ χιλιόμετρα, μέχρι δηλαδή το Βελεστίνο. Στις 27 Απριλίου είχαν ολοκληρωθεί ακόμη είκοσι δύο χιλιόμετρα της σιδηροδρομικής γραμμής, ενώ στις 17 Μαΐου ολοκληρώθηκε η γραμμή μέχρι το Γκερλί (*Αρμένιον*). Στις 24 Ιουνίου του 1883 ολοκληρώθηκε η κατασκευή των επόμενων σαράντα χιλιομέτρων και η γραμμή έφθασε μέχρι το Τσουλάρ (*Μελία*). Τέλος, στις 2 Ιουλίου του 1883 κατασκευάστηκαν και τα τελευταία πενήντα χιλιόμετρα της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος - Λάρισα. Σε ολόκληρο αυτό το χρονικό κατασκευαστικό διάστημα ξεκίνησε και η κατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού στο Βόλο, υπό την επίβλεψη του εργολάβου Θ. Πετρόχειλου. Το συγκεκριμένο κτίριο του σταθμού θεωρήθηκε και συνεχίζει μέχρι σήμερα να θεωρείται αριστούργημα σιδηροδρομικής αρχιτεκτονικής με επιδράσεις πηλιορείτικης αισθητικής.

Τελικά, η σιδηροδρομική γραμμή Βόλος - Λάρισα εγκαινιάστηκε στις 22 Απριλίου του 1884 με μεγάλη επισημότητα, ανάλογη της σπουδαιότητας της γραμμής. Την ημέρα των εγκαινίων το τραίνο ξεκίνησε από το Βόλο και τερμάτισε στη Λάρισα. Και οι δύο πόλεις είχαν διακοσμηθεί εορταστικά. Προσκεκλημένοι ήταν πολλές εξέχουσες προσωπικότητες της εποχής, μεταξύ των άλλων και ο βασιλιάς Γεώργιος και τα μέλη της βασιλικής οικογένειας που έφθασαν στο Βόλο με τη θαλαμηγό «*Αμφιτρήτη*», ενώ άλλοι προσκεκλημένοι μετέβησαν με το ατμόπλοιο «*Θεσσαλία*».

Η πρώτη αμαξοστοιχία της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος - Λάρισα ξεκίνησε στις 10:30' από το Βόλο και έφθασε στη Λάρισα μέσα σε δύο ώρες και σαράντα πέντε λεπτά, δηλαδή στις 12:50', σε όλους τους σταθμούς που σταματούσε η αμαξοστοιχία επικρατούσε κλίμα ενθουσιασμού από τους κατοίκους των περιοχών.

²³⁹Κ. Ανδρουλιδάκης, «Οι Σιδηρόδρομοι Κεντρικής Ελλάδας (1869- 1969)», (2), (χ.χ), σ. 57.

Από την επόμενη μέρα των εγκαινίων η διαδρομή Βόλος - Λάρισα λειτούργησε κανονικά, πραγματοποιώντας δύο δρομολόγια την ημέρα. Παράλληλα, όμως, τα σιδηροδρομικά έργα συνεχίζονταν προς την Καλαμπάκα. Στην κατασκευή του συγκεκριμένου τμήματος υπήρξαν πολλές δυσκολίες, λόγω της ακαταλληλότητας του εδάφους και των συνεχιζόμενων αντιδράσεων της Αντιπολίτευσης. Παρόλες όμως τις δυσκολίες, η γραμμή Βόλος - Καλαμπάκα ολοκληρώθηκε και τέθηκε σε κυκλοφορία στις 13 Ιουνίου του 1886.

Για την κατασκευή ολόκληρου του σιδηροδρομικού δικτύου Λάρισα - Βόλος - Καλαμπάκα δεν έγιναν ιδιαίτερα τεχνικά έργα. Το έδαφος, στο οποίο κατασκευάστηκαν οι σιδηροτροχιές ήταν σχεδόν ομαλό. Οι μοναδικές δυσκολίες που παρουσιάστηκαν ήταν στο τμήμα Βελεστίνο - Καλαμπάκα, στο οποίο οι σιδηροτροχιές έπρεπε να τοποθετηθούν πάνω από τα θεσσαλικά ποτάμια. Για την τοποθέτηση αυτή των σιδηροτροχιών, κατασκευάστηκαν μεταλλικές γέφυρες με ανοίγματα από 50 εκατοστά έως και πάνω από 40 μέτρα. Οι γέφυρες αυτές ήταν στο σύνολό τους εβδομήντα μία. Συγκεκριμένα, εννέα στο τμήμα Βόλος - Λάρισα και εξήντα δύο στο τμήμα Βελεστίνο - Καλαμπάκα. Ενδεικτικά αναφέρουμε τέσσερις γέφυρες, οι οποίες ήταν από τις πιο μεγάλες. Η μεγαλύτερη ήταν του ποταμού Πηνειού με άνοιγμα 120 μέτρων, ακολουθούσε η γέφυρα του ποταμού Ενιπέα, με άνοιγμα 50 μέτρων, η μεταλλική γέφυρα του ποταμού Οργόζινου, με άνοιγμα 40 μέτρων και τέλος η γέφυρα του ποταμού Ληθαίου, με άνοιγμα 40 μέτρων.

Η σιδηροδρομική γραμμή Λάρισα - Βόλος - Καλαμπάκα ήταν στρωμένη με σιδηροτροχιές βάρους 21-25 κιλών ανά τρέχον μέτρο.

Κατά την έναρξη της λειτουργίας του δικτύου υπήρχαν δύο σταθμοί Α τάξεως, δύο σταθμοί Β τάξεως, τρεις σταθμοί Γ τάξεως, εννέα σταθμοί Δ τάξεως και επτά στάσεις. Κάθε σταθμός ήταν εξοπλισμένος και επανδρωμένος ανάλογα με τον όγκο των επιβατών και των εμπορευμάτων που εξυπηρετούσε. Οι σταθμοί Α τάξεως βρίσκονταν στις μεγαλύτερες πόλεις και διέθεταν μεγαλύτερα κτίρια από τους σταθμούς των άλλων κατηγοριών, οι σταθμοί Β τάξεως είχαν απλούστερη κατασκευή και εμφάνιση, ενώ οι σταθμοί Γ και Δ τάξεως είχαν την πιο απλή κατασκευή από όλες τις τάξεις.

Ο Βόλος και η Λάρισα, ως μεγαλύτερες πόλεις, διέθεταν σταθμούς Α τάξεως. Ο σταθμός στο Βόλο ήταν ο σπουδαιότερος σταθμός, γιατί εξυπηρετούσε τη μεταφορά τόσο των επιβατών όσο και των εμπορευμάτων από και προς το λιμάνι του Βόλου. Το κτίριο του σιδηροδρομικού σταθμού του Βόλου ήταν όμοιο με το κτίριο του σιδηροδρομικού σταθμού της Λάρισας, ενώ η Καρδίτσα και τα Τρίκαλα είχαν σταθμούς Β τάξεως, οι δε σταθμοί στο Βελεστίνο, τα Φάρσαλα και την Καλαμπάκα είχαν σταθμούς Γ τάξεως. Οι πόλεις που διέθεταν σταθμούς Δ τάξεως ήταν: το Γκερλί (*Αρμένιον*), το Τσουλάρ (*Μελία*), το Βούννομο, το Αερινό, το Ρήγαιο, το Ορμάν η Μαγούλα, το Παλαιοφάρσαλο, οι Σοφάδες, το Φανάρι και το Δροσερό. Επιπλέον, εκτός από τους σταθμούς αυτούς υπήρχαν και οι στάσεις, οι οποίες χρησίμευαν μόνο ως

σημεία προσωρινής στάθμευσης του συρμού για την επιβίβαση ή αποβίβαση των επιβατών. Οι περιοχές Κυψέλη, Σιτόχωρο, Ευύδριο, Γκερμπί, Μαγούλα, Κεφαλόβρυσο και Βασιλική διέθεταν μόνο στάσεις.

Αναμφίβολα, το σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλίας από το Βόλο έως την Καλαμπάκα ήταν ένα κατασκευαστικό έργο μεγάλης σημασίας τόσο για τους κατοίκους της Θεσσαλίας όσο και για το μεταποιητικό και εμπορικό κλάδο. Η σπουδαιότητα του σιδηροδρόμου δεν είχε γίνει αντιληπτή κατά το χρονικό διάστημα στο οποίο γίνονταν οι σιδηροδρομικές κατασκευές. Τότε μάλιστα είχαν εκδηλωθεί έντονες επικρίσεις και επιθέσεις κυρίως κατά της εργοληπτικής εταιρείας.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται όλοι οι σταθμοί και οι στάσεις της σιδηροδρομικής γραμμής Λάρισα - Βόλος - Καλαμπάκα, καθώς και οι ημερομηνίες έναρξης λειτουργίας τους.

ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΙ ΣΤΑΣΕΙΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΛΑΡΙΣΑ - ΒΟΛΟΣ - ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ

Όνομα σταθμών ή στάσεων	Έναρξη λειτουργίας
Λάρισα	23.4.1884
Βούνομο	23.4.1884
Μελία	23.4.1884
Κυψέλη	23.4.1884
Αρμένιον	23.4.1884
Βελεστίνο	23.4.1884
Βόλος	23.4.1884
Αερινό	13.11.1884
Ρήγαιο	13.11.1884
Ορμάν Μαγούλα	13.11.1884
Σιτόχωρο	13.11.1884
Φάρσαλα	13.11.1884
Ενύδριο	13.11.1884
Παλαιοφάρσαλος	30.6.1885
Σοφάδες	30.6.1885
Γκερμπί	3.10.1885
Καρδίτσα	3.10.1885
Φανάρι	9.3.1886
Μαγούλα	9.3.1886
Δροσερό	9.3.1886
Τρίκαλα	16.6.1886
Κεφαλόβρυσο	16.6.1886
Βασιλική	16.6.1886
Καλαμπάκα	16.6.1886

Η ημέρα της εκδήλωσης για τα εγκαίνια της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος - Λάρισα²⁴⁰, όπως έχουμε ήδη προαναφέρει, είχε αναμφισβήτητα μεγάλη επιτυχία. Κάτω

²⁴⁰22 Απριλίου 1884.

όμως από την επιτυχία αυτή υποκρύπτονταν και διάφορες πολιτικές σκοπιμότητες. Τα ανάκτορα εκμεταλλεύτηκαν την εκδήλωση αυτή για να αυξήσουν τη δημοτικότητα του βασιλιά, καθώς επίσης και η Κυβέρνηση για να διαφημίσει τα έργα της. Επίσης, η τότε Αντιπολίτευση επιχείρησε με κάθε τρόπο να καταδείξει τα λάθη της εργοληπτικής εταιρείας, κατηγορώντας την για σημαντικές παραλήψεις πρόσκλησης καλεσμένων²⁴¹ και για σκοπιμότητα ψυχαγωγίας μόνον της βασιλικής οικογένειας.

7.4. Το «τραινάκι» του Πηλίου, προτάσεις και επιλογή της γραμμής των 60 εκατοστών

Η κατασκευή του σιδηροδρόμου στη Θεσσαλία και οι ευεργετικές συνέπειες που είχε τόσο για τους κατοίκους της Θεσσαλίας όσο και για το εμπόριο, αλλά και το μεγάλο συγκοινωνιακό πρόβλημα που υπήρχε στην περιφέρεια του Πηλίου, οδήγησαν στην ανάγκη της κατασκευής ενός ακόμη σιδηροδρομικού δικτύου. Το Πήλιο από το 15^ο αιώνα και μετά αποτελούσε μία περιφέρεια, στην οποία είχαν εγκατασταθεί μετανάστες από διάφορες περιοχές της υπόδουλης Ελλάδας.

Μετά το ρωσοτουρκικό πόλεμο και τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή (1774), ευνοήθηκαν πολύ το ελληνικό εμπόριο και η ναυτιλία. Οι Πηλιορείτες ναυτικοί έφερναν στο Πήλιο πλούτο και προοδευτικές ιδέες ευρωπαϊκού διαφωτισμού. Σταδιακά και σε μία περίοδο περίπου εκατόν χρόνων, στο Πήλιο διαμορφώθηκε μία ιδιαίτερη αρχιτεκτονική με ιδιαίτερη παράδοση. Το Πήλιο ήταν μία περιοχή εύφορη με πλούσια γεωργική παραγωγή, που όμως δε μπορούσε να αναπτυχθεί οικονομικά, λόγω έλλειψης της απαιτούμενης συγκοινωνιακής υποδομής²⁴².

Στα τέλη του 1889 η Διοίκηση της εταιρείας των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων βλέποντας το ανεπτυγμένο εμπόριο που υπήρχε στο Πήλιο και την πλούσια γεωργική παραγωγή, αποφάσισε να κατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή η οποία θα συνέδεε το Βόλο με τις περιοχές του δυτικού Πηλίου, φθάνοντας αρχικά μέχρι τα Άνω Λεχώνια. Στόχος της εταιρείας, με την κατασκευή αυτή, ήταν να αυξήσει τα έσοδά της, με την προϋπόθεση ότι όλη η πηλιορείτικη παραγωγή θα διακινείτο μόνο μέσω των συρμών της εταιρείας.

Η απόφαση της Διοίκησης των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων σχετικά με τον τρόπο κατασκευής της νέας σιδηροδρομικής γραμμής και η επιλογή του πλάτους των 60

²⁴¹Επισήμαναν ότι δεν είχαν προσκληθεί οι αγωνιστές του αγώνα της Θεσσαλίας.

²⁴²Γ. Νάθενας, Μηλίτσα Καραθάνου, «Το Τραινάκι του Πηλίου, από την πόλη των Αργοναυτών στο βουνό των Κενταύρων», εκδόσεις Μίλητος, (2004), σ. 23.

εκατοστών είχε επιρροές από το γαλλικό τρόπο σιδηροδρομικών κατασκευών. Για την Ελλάδα, ο σιδηρόδρομος του Πηλίου ήταν ο πρώτος και μοναδικός σιδηρόδρομος πλάτους γραμμής 60 εκατοστών, ο οποίος σχεδιάστηκε μόνο για δημόσια συγκοινωνία και είχε δυσχερή χάραξη²⁴³. Βέβαια, στην Ελλάδα υπήρξαν δύο ακόμη σιδηροδρομικά δίκτυα 60 εκατοστών, τα οποία όμως κατασκευάστηκαν κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου μόνο ως στρατιωτικοί σιδηρόδρομοι.

7.4.1. Η κατασκευή της γραμμής Βόλος - Λεχώνια

Στις 16 Δεκεμβρίου του 1892 υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ της εταιρείας «Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας» και του ελληνικού κράτους σχετικά με την κατασκευή και την εκμετάλλευση του σιδηροδρόμου από το Βόλο έως τα Λεχώνια. Από την πλευρά της εταιρείας υπογράφηκε η σύμβαση από τον αντιπρόεδρό της Ι. Βαλαωρίτη, τον Κ. Κουστενόμπλ και τον Σ. Δέλτα και από την πλευρά του κράτους από τον Υπουργό Εσωτερικών Γ. Θεοτόκη. Η σύμβαση κυρώθηκε στις 30.3.1893 με το νόμο ΒρΗΒ²⁴⁴.

Σύμφωνα με τη σύμβαση η σιδηροδρομική γραμμή θα είχε πλάτος 60 εκατοστά και συνολικό μήκος 12 χιλιόμετρα. Η εταιρεία προκειμένου να καλύψει τα έξοδα κατασκευής, πήρε δάνειο ύψους 2.200.000 δραχμών.

Λόγω της οικονομικής κρίσης που υπήρχε το 1893 οι απαλλοτριώσεις καθυστέρησαν να γίνουν και λόγω των καθυστερήσεων αυτών τα κατασκευαστικά έργα άργησαν να ξεκινήσουν. Τελικά, ξεκίνησαν στις 24 Μαρτίου του 1894. Το έτος που ξεκίνησαν οι εργασίες κατασκευής ο Διευθυντής της εταιρείας των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων, Κ.

²⁴³ Την εποχή που η εταιρεία των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων επέλεξε το πλάτος της σιδηροδρομικής γραμμής, γινόταν στο Παρίσι η «Διεθνής Έκθεση του Παρισιού». Στη συγκεκριμένη έκθεση η ενδοεπικοινωνία μεταξύ των χώρων της έκθεσης γινόταν με αμαξοστοιχίες της εταιρείας του Paul Decauville, 6.500.000 επιβάτες έκαναν το γύρο της έκθεσης χωρίς να συμβεί κανένα ατύχημα. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των σιδηροδρόμων αυτών ήταν ότι το πλάτος τους ήταν μόνο 60 εκατοστά. Με την ολοκλήρωση της έκθεσης, το Υπουργείο Πολέμου και Δημοσίων Έργων της Γαλλίας ενέκρινε τη χρήση σιδηροδρόμων γενικής εκμετάλλευσης με πλάτος των γραμμών 60 εκατοστών. Με την έγκριση αυτή άρχισε παγκοσμίως η διάδοση των σιδηροδρομικών δικτύων με πλάτος 60 εκατοστά.

Την ίδια περίοδο ο μηχανικός Εβαρίστο ντε Κίρικο παρευρέθηκε στη Διεθνή Έκθεση και είδε την επιτυχία που είχε ο σιδηρόδρομος Decauville. Εντυπωσιασμένος επέστρεψε στη Ελλάδα και πρότεινε το σιδηροδρομικό δίκτυο Βόλος - Λεχώνια να κατασκευαστεί με πλάτος των γραμμών 60 εκατοστών.

²⁴⁴ Παράρτημα, σ. 302.

Κουστενόμπλ, πήγε στη δυτική Ευρώπη, προκειμένου να επιλέξει και να παραγγείλει τα καλύτερα υλικά και εξοπλισμό για την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου.

Όμως για λόγους υγείας, ο Κ. Κουστενόμπλ αντικαταστάθηκε από τον Εβερίστο ντε Κίρικο, ο οποίος με αυστηρότητα επόπτευσε τα κατασκευαστικά έργα. Με την εποπτεία του Εβερίστο ντε Κίρικο οι εργασίες προχωρούσαν πολύ γρήγορα και τελικά το Σεπτέμβριο του 1895 η σιδηροδρομική γραμμή Βόλος - Λεχώνια ήταν έτοιμη.

Κατά τη διάρκεια των κατασκευαστικών έργων οι αντιδράσεις των κατοίκων ήταν έντονες. Θεωρούσαν ότι οι αποζημιώσεις που θα τους έδινε η εταιρεία από τις απαλλοτριώσεις των κτημάτων τους θα ήταν πολύ λιγότερες από την πραγματική τους αξία. Το ζήτημα αυτό τέθηκε στη Βουλή και συζητήθηκε, χωρίς όμως να δοθεί λύση.

Παρόλες τις αντιδράσεις, τα εγκαίνια της νέας σιδηροδρομικής γραμμής έγιναν ένα μήνα μετά την ολοκλήρωση των εργασιών, τον Οκτώβριο του 1895. Τα εγκαίνια έγιναν σε πανηγυρικό κλίμα. Οι εφημερίδες της εποχής έγραφαν για την ημέρα των εγκαίνιων πολύ θετικά σχόλια. Σύμφωνα με τα δημοσιεύματα των εφημερίδων, ο συρμός ξεκίνησε στις εννέα το πρωί από το σταθμό του Βόλου και κατέληξε στα Άνω Λεχώνια. Οι ενδιάμεσοι σταθμοί που έκανε ήταν στην οδό Αριστείδου, στην οδό Ορμινίου, στην οδό Φιλελλήνων, στην Αγριά και στα Κάτω Λεχώνια με επιστροφή. Το εισιτήριο κόστιζε 90 λεπτά της δραχμής.

Από την πρώτη κιόλας μέρα λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος - Λεχώνια, τα οικονομικά έσοδα της εταιρείας των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων είχαν ανοδική πορεία. Η κερδοφορία από την εκμετάλλευση της συγκεκριμένης γραμμής είχε ξεπεράσει κάθε προσδοκία.

7.4.2. Ολοκλήρωση της γραμμής μέχρι το ορεινό Πήλιο, τις Μηλίες – τα τεχνικά χαρακτηριστικά του δικτύου – μελέτη επέκτασης μέχρι την Ζαγορά

Παράλληλα, με την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος - Λεχώνια, ξεκίνησαν και οι πρώτες ενέργειες για την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου προς το ορεινό και ανατολικό Πήλιο. Το 1896 ο τοπικός βουλευτής του Πηλίου Γ. Φιλάρετος ζήτησε από τον Ε. ντε Κίρικο να γίνει μελέτη επέκτασης του δικτύου προς τα Καλά Νερά, παραλιακά, και από εκεί με δύο κλάδους προς Ζαγορά και Μηλίνα.

Ο ντε Κίρικο στις 8 Σεπτεμβρίου του 1896, με σχετική επιστολή του²⁴⁵, συμφώνησε με την πρόταση του Γ. Φιλάρετου. Αμέσως μετά ξεκίνησαν οι ανάλογες μελέτες για την

²⁴⁵Παράρτημα, σ. 317.

επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής προς τις Μηλίες από μία ομάδα μηχανικών και με την επίβλεψη του υπουργού Α. Καντά.

Τελικά, στις 26 Φεβρουαρίου του 1900 υπογράφηκε η σύμβαση κατασκευής και εκμετάλλευσης της επέκτασης της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος - Λεχώνια. Η σύμβαση υπογράφηκε από τον Πρωθυπουργό και Υπουργό Εσωτερικών Γ. Θεοτόκη, από το μηχανικό Ε. ντε Κίρικο και το γενικό γραμματέα του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας των σιδηροδρόμων Θεσσαλίας Ι. Βαλαωρίτη. Η σύμβαση αυτή είχε την ίδια τεχνική περιγραφή με την πρώτη σύμβαση τις 16 Δεκεμβρίου του 1892. Η σύμβαση προέβλεπε ότι, αν στο νέο τμήμα, το οποίο θα κατασκευαζόταν, οι ετήσιες ακαθάριστες εισπράξεις ήταν κατώτερες των 12.000 δραχμών ανά χιλιόμετρο, τότε η ελληνική Κυβέρνηση θα έπρεπε να χρηματοδοτήσει την εταιρεία με το ποσό που θα υπολειπόταν μέχρι τις 12.000 δραχμές. Επιπλέον, η Κυβέρνηση κατοχύρωνε το δικαίωμά της να εξαγοράσει τη γραμμή Βόλος - Μηλίες μετά από είκοσι δύο χρόνια.

Η σύμβαση κυρώθηκε στις 8.4.1900 με το νόμο ΒΨΝΘ'. Δεν έλειψαν, βέβαια, και οι αντιδράσεις από τους Θεσσαλούς βουλευτές, οι οποίοι πίστευαν ότι η κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής γραμμής θα εξυπηρετούσε μόνο τις ψυχαγωγικές ανάγκες της αστικής τάξης του Βόλου.

Παρόλες τις αντιδράσεις, το κατασκευαστικό έργο ξεκίνησε και για το σκοπό αυτό εκδόθηκε δάνειο από την Εθνική Τράπεζα ύψους 2.000.000 δραχμών. Η κατασκευή του νέου σιδηροδρομικού τμήματος, παρουσίασε μεγάλες δυσκολίες και καθ' όλη τη διάρκεια των κατασκευαστικών έργων, τα δημοσιεύματα²⁴⁶ των εφημερίδων της εποχής κατέγραφαν με κάθε λεπτομέρεια τις εξελίξεις των έργων. Μετά τα Λεχώνια η χάραξη διερχόταν αναγκαστικά πάνω από μεγάλες χαράδρες, οπότε ήταν απαραίτητη η κατασκευή πολλών γεφυρών, επιπλέον δε η διέλευση από τα βουνά απαιτούσε εκβραχίσεις, σήραγγες και τοίχους αντιστήριξης²⁴⁷.

Η εταιρεία των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων, προκειμένου να φέρει σε πέρας όλα τα παραπάνω έργα, όρισε γενικό διευθυντή μελετών και κατασκευών το μηχανικό Ε. ντε Κίρικο. Εκτός από τον Ε. ντε Κίρικο, προσέλαβε και άλλους μηχανικούς και εξειδικευμένους υπαλλήλους. Η επιλογή έγινε κυρίως μέσω προκηρύξεων και διαγωνισμών. Ολόκληρη τη νέα σιδηροδρομική γραμμή, οι μηχανικοί τη χώρισαν σε κατασκευαστικά τμήματα και ο κάθε εργολάβος είχε αναλάβει την επίβλεψη ενός τμήματος.

Οι δυσκολίες όμως, που υπήρχαν στην κατασκευή του νέου σιδηροδρομικού τμήματος δεν προέκυψαν μόνο λόγω της ιδιομορφίας του εδάφους. Προέκυψαν δυσκολίες και καθυστερήσεις στα κατασκευαστικά έργα κυρίως από τους ιδιοκτήτες των εκτάσεων, οι

²⁴⁶Παράρτημα, σ. 324.

²⁴⁷Κ. Ανδρουλιδάκης, «Οι Σιδηρόδρομοι Κεντρικής Ελλάδας (1869- 1969)», (2), (χ.χ), σσ. 160-161.

οποίες θα απαλλοτριώνονταν. Οι ιδιοκτήτες των εκτάσεων δεν ήθελαν να παραδώσουν τις εκτάσεις τους, εάν πρώτα δεν εισέπρατταν το ποσό των αποζημιώσεων. Κατά τη διάρκεια των κατασκευών δεν έλειψαν και τα προβλήματα εξαιτίας των κλιματολογικών συνθηκών, οι οποίες προκάλεσαν σοβαρές ασθένειες στους εργάτες.

Δύο χρόνια αργότερα από την υπογραφή της σύμβασης, το Σεπτέμβριο του 1902, κατασκευάστηκε η λίθινη γέφυρα στο χείμαρρο των Μυρτακίων με τρεις θόλους. Επίσης, την ίδια περίοδο άρχισε η κατασκευή της γέφυρας του Καλορέμματος.

Τελικά, στα τέλη Ιουνίου του 1903 η σιδηροδρομική γραμμή Λεχώνια - Μηλιές ήταν έτοιμη και παραδόθηκε για έλεγχο στην αρμόδια επιτροπή²⁴⁸. Τα εγκαίνια της γραμμής έγιναν στις 2 Ιουλίου του 1903 και παρόλο που ήταν ανεπίσημα, είχε μαζευτεί αρκετός κόσμος για να γιορτάσει την έναρξη λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής.

Τους πρώτους μήνες λειτουργίας της νέας σιδηροδρομικής γραμμής παρουσιάστηκαν προβλήματα λόγω των δυνατών βροχών, οι οποίες προξένησαν μεγάλες καταστροφές στο ορεινό τμήμα του δικτύου. Αποτέλεσμα των καταστροφών αυτών ήταν να διακοπεί η λειτουργία του σιδηροδρόμου για ένα εξάμηνο. Όμως, κατά τη διάρκεια του εξαμήνου δεν έγιναν μόνο οι απαραίτητες επισκευές, αλλά και έργα βελτιώσεως της σιδηροδρομικής γραμμής.

Η σιδηροδρομική γραμμή Βόλος - Μηλιές είχε μήκος 28 χιλιόμετρα και η απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών ήταν 60 εκατοστά. Αξιοσημείωτο είναι το έργο των δύο γεφυρών του Άναυρου και του Βρύχωνα, στο πρώτο τμήμα της γραμμής από το Βόλο έως τα Άνω Λεχώνια. Στο δεύτερο τμήμα, από τα Άνω Λεχώνια μέχρι τις Μηλιές, κατασκευάστηκαν επτά λίθινες γέφυρες και μία μεταλλική, δύο σήραγγες, πέντε λίθινες ανισόπεδες διαβάσεις, εβδομήντα οκτώ υδρορροές και πολλοί τοίχοι αντιστήριξης. Οι επτά λίθινες γέφυρες είχαν τα ονόματα Κουφάλα, Μαλάκι, Καλόρεμμα, Δυορέμματα, Μαλτέζου, Μαυροειδή, Καρκαλά και η μεταλλική γέφυρα είχε το όνομα Ταξιάρχης. Αξιοσημείωτο είναι ότι στη γέφυρα του Ταξιάρχη οι ράγες διέγραφαν καμπύλη πάνω στον ευθύγραμμο φορέα της γέφυρας.

Η σιδηροδρομική γραμμή Βόλος - Μηλιές είχε συνολικά πέντε σταθμούς και οκτώ στάσεις. Ο συρμός ξεκινούσε από το Βόλο²⁴⁹ συνέχιζε στο Ορμίνιο, στη Φιλελλήνων,

²⁴⁸Η επιτροπή απαρτιζόταν από τους επιθεωρητές δημοσίων έργων Ιστιγόνη και Σούλη και από τον νομομηχανικό Μαγνησίας Α. Μαναράκη.

²⁴⁹Ο σταθμός του Βόλου άρχισε να λειτουργεί στις 12 Οκτωβρίου του 1895, καθώς και οι σταθμοί της Αγριάς και των Άνω Λεχωνίων. Οι σταθμοί της Γατζέας και των Μηλιών ξεκίνησαν να λειτουργούν στις 2 Ιουλίου του 1903. Οι στάσεις Ορμίνιο, Φιλελλήνων, Αγ. Κωνσταντίνος, Άναυρος και Κάτω Λεχώνια άρχισαν να λειτουργούν στις 12 Οκτωβρίου του 1895, ενώ οι στάσεις Αγ. Τριάδα, Πινακάτες και Αργυρέικα ξεκίνησαν να λειτουργούν στις 2 Ιουλίου του 1903.

στον Αγ. Κωνσταντίνο, στην Άναυρο, στην Αγριά, στα Κάτω Λεχώνια, στα Άνω Λεχώνια, στη Γατζέα, στην Αγία Τριάδα, στις Πινακάτες, στα Αργυρέικα και τερμάτιζε στις Μηλιές. Οι σταθμοί του Βόλου, της Αγριάς και των Μηλιών διέθεταν μηχανοστάσια. Στο μηχανοστάσιο του Βόλου γίνονταν οι επισκευές και η συντήρηση του τροχαίου υλικού, ενώ τα μηχανοστάσια της Αγριάς και των Μηλιών χρησίμευαν για τη διανυκτέρευση των ατμομηχανών.

Το τμήμα Λεχώνια - Μηλιές κατασκευάστηκε με σκοπό η γραμμή να επεκταθεί και να φτάσει μέχρι την Ζαγορά, απόσταση περίπου 45 χιλιομέτρων. Είχαν γίνει όλες οι απαραίτητες μελέτες για την κατασκευή της επεκτάσεως καθώς επίσης είχαν εντοπιστεί όλα τα απαιτούμενα τεχνικά έργα και οι απαιτούμενοι σταθμοί (Λαμπινό, Ξουρίτσι, Τσαγκαράδα, Αγ. Παρασκευή, Μούρεσι, Κισσός, Ανήλιο, Μακρυρράχη και Ζαγορά).

Με την κατασκευή της γραμμής μέχρι την Ζαγορά η εταιρεία των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων ήλπιζε ότι ο σιδηρόδρομος θα μπορούσε να ανταγωνιστεί τα λιμάνια της Αγριάς, της Γατζέας και των Καλών Νερών, μεταφέροντας αγροτικά προϊόντα του ανατολικού Πηλίου. Τελικά όμως, η γραμμή Μηλιές - Ζαγορά δεν κατασκευάστηκε ποτέ. Η μη δημιουργία της γραμμής αυτής αποτέλεσε ανασταλτικό παράγοντα στην ανάπτυξη τόσο της περιοχής του ανατολικού Πηλίου όσο και του σιδηροδρόμου. Λόγω έλλειψης επαρκούς συγκοινωνίας, πολλά αγροτικά προϊόντα δεν εξάγονταν, ή λόγω βραδύτητας της μεταφοράς αλλοιωνόνταν και καταστρέφονταν. Για μία σειρά ετών απασχόλησε τόσο τη διοίκηση της εταιρείας Σ.Θ., όσο και την ελληνική Κυβέρνηση, το θέμα κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής από τις Μηλιές έως την Ζαγορά. Η μεσολάβηση, όμως, των Πολέμων της δεκαετίας 1910-1920 αποτέλεσαν οριστικό ανασταλτικό παράγοντα υλοποίησης της κατασκευής επέκτασης της σιδηροδρομικής γραμμής μέχρι την Ζαγορά.

7.4.3. Το «τραινάκι» του Πηλίου στην κοινωνική ζωή των κατοίκων

Αναμφίβολα το «τραινάκι» του Πηλίου από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του έπαιξε πρωταρχικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής του Πηλίου.

Ο σιδηρόδρομος βοήθησε στη γρήγορη και ασφαλή διακίνηση της αγροτικής παραγωγής από τα χωριά του Πηλίου προς τις εξαγωγικές περιοχές και αντίστροφα. Μείωσε στο ελάχιστο το μεταφορικό κόστος της γεωργικής παραγωγής. Ο σιδηρόδρομος Βόλος - Μηλιές συνέβαλε στην εξέλιξη του Βόλου και στη δημιουργία του ως ενός από τα μεγαλύτερα εμπορικά και βιομηχανικά κέντρα της Ελλάδας. Ο Βόλος έγινε πόλος έλξης για πολλούς επενδυτές και επιχειρηματίες, οι οποίοι προέρχονταν από διάφορες περιοχές της Ελλάδας, ακόμη και από το εξωτερικό.

Παράλληλα, το «τραινάκι» του Πηλίου αποτέλεσε το κύριο και μοναδικό μεταφορικό μέσο για τους κατοίκους του Πηλίου, στα χρόνια της γερμανικής Κατοχής. Έσωσε χιλιάδες ζωές από την πείνα. Μετέφερε τρόφιμα και γεωργικά προϊόντα. Οι Βολιώτες εξασφάλισαν την ανταλλαγή ανάμεσα στο σιτάρι του κάμπου και τα ψάρια της λίμνης Κάρλας με το λάδι, τις ελιές και τα φρούτα του Πηλίου.

Επιπλέον, το «τραινάκι» χρησιμοποιήθηκε και από την Εθνική Αντίσταση για την καμουφλισμένη μεταφορά όπλων και μηνυμάτων. Το «τραινάκι» του Πηλίου δεν έπαιξε καθοριστικό ρόλο μόνο στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής κατά τη διάρκεια των Πολέμων, αλλά και στην κοινωνική και πολιτιστική πρόοδό της.

Ο σιδηρόδρομος συνδέθηκε άμεσα με τα ήθη, τα έθιμα, την τέχνη και τον πολιτισμό του Πηλίου. Έγινε αναπόσπαστο βασικό και πολύ αγαπητό στοιχείο της ζωής των κατοίκων του Πηλίου. Οι κάτοικοι ήταν αυτοί που του έδωσαν το όνομα «τραινάκι».

Το «τραινάκι» του Πηλίου συμμετείχε στις εκδηλώσεις που έκαναν οι κάτοικοι, πραγματοποιούσε έκτακτα δρομολόγια προκειμένου να μεταφέρει τους επισκέπτες στο χωριό που γινόταν η εκδήλωση. Τις Κυριακές και τις γιορτές το τρένο έφερνε στις Μηλιές πολλούς επισκέπτες, ενώ το Καλοκαίρι έφερνε και παραθεριστές. Σύμφωνα με μαρτυρίες των κατοίκων, το «τραινάκι» αποτελούσε το μεταφορικό μέσο προς την εκκλησία ακόμη και για το ζευγάρι που επρόκειτο να παντρευτεί, μαζί με τους καλεσμένους και τους συγγενείς του ζευγαριού.

Ακόμη, και στην εκπαίδευση βοήθησε το «τραινάκι». Μέχρι το 1895, έτος κατασκευής του σιδηροδρόμου, τα παιδιά που κατοικούσαν στα ορεινά χωριά του Βόλου δε μπορούσαν να συνεχίσουν τη μόρφωσή τους στο γυμνάσιο της πόλης του Βόλου, επειδή κυρίως τους χειμερινούς μήνες, η πρόσβαση, λόγω των καιρικών συνθηκών, ήταν δύσκολη. Από το 1895 και μετά, χρησιμοποιώντας το σιδηρόδρομο, μπορούσαν όποια παιδιά ήθελαν να συνεχίσουν τη μόρφωσή τους στο Βόλο. Διαπιστώθηκε, μάλιστα, ότι οι τελειόφοιτοι του γυμνασίου την περίοδο λειτουργίας του σιδηροδρόμου εικοσαπλασιάστηκαν, φθάνοντας το 1934 τους 580 μαθητές.

Το «τραινάκι» του Πηλίου έδωσε άλλο νόημα στην ζωή των κατοίκων των ορεινών οικισμών, κυρίως των γυναικών. Με το σιδηρόδρομο δόθηκε η δυνατότητα στις γυναίκες που βρίσκονταν σε πλήρη απομόνωση να ξεφύγουν από αυτήν και να γνωρίσουν την πόλη του Βόλου.

Η συμβολή του σιδηροδρόμου του Πηλίου ήταν πολύ μεγάλη και στον τομέα της τέχνης. Αποτέλεσε έμπνευση για πολλούς ανθρώπους της τέχνης. Ενέπνευσε ποιητές, στιχουργούς, πεζογράφους, γραφίστες, γλύπτες, εικονογράφους, θεατρικούς συγγραφείς ακόμη και σκηνοθέτες του κινηματογράφου και διαφημιστές. Πολλοί ζωγράφοι, όπως ο Βολανάκης, ο Θετταλός, η Μαρία Πώπ, ο Τζιόρτζιο ντε Κίρικο, καθώς και ο λαογράφος Κίτσος Μακρής αποθανάτισαν το «τραινάκι» του Πηλίου στα έργα τους.

Ο συνθέτης Μίκης Θεοδωράκης αφιέρωσε μία επική σύνθεση, την οποία ονόμασε «*Το τραινάκι του Πηλίου*». Ο ποιητής Κώστας Ουράνης²⁵⁰ έγραψε στο βιβλίο του με τίτλο «*Ταξίδια στην Ελλάδα*» για το «τραινάκι». Συγκεκριμένα, σε ένα απόσπασμα αναφέρει: «... έχετε ταξιδέψει μ' αυτό το λιλιπούτειο τραινάκι, που σκαρφαλώνει στο βουνό και πηγαίνει περίπατο με 20 χιλιόμετρα την ώρα; Ε! μ' αυτό είναι το κάτι άλλο! Γιατί αυτό δεν έχει όμοιό του. Δεν έχει και ύφος ότι εκτελεί συγκοινωνία, θαρρείς πως βγαίνει περίπατο για τη δική του ευχαρίστηση...».

Ο ζωγράφος και λογοτέχνης Τζιόρτζιο ντε Κίρικο που ήταν γιός του Ιταλού μηχανικού και διευθυντή των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων Εβαρίστο ντε Κίρικο, από μικρός είχε ερεθίσματα για το σιδηρόδρομο, τα οποία τον επηρέασαν πολύ και τον ενέπνευσαν στη μετέπειτα δημιουργική του πορεία. Στους περισσότερους ζωγραφικούς του πίνακες υπήρχε η φιγούρα του τραίνου, το οποίο αποτελούσε το βασικό εικαστικό στοιχείο του.

Τα περισσότερα ποιητικά κείμενα²⁵¹ του Τζιόρτζιο ντε Κίρικο απορρέουν από τις εντυπώσεις του για το «τραινάκι» του Πηλίου, τις οποίες τις είχε αποκτήσει κατά τη διάρκεια των παιδικών του χρόνων στο Βόλο.

Συμπεραίνουμε, λοιπόν, ότι η κατασκευή και η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δικτύου Βόλος - Μηλιές είχε ποικίλες και ευεργετικές συνέπειες για τους κατοίκους των περιοχών και γενικότερα για την ευρύτερη κοινωνία.

²⁵⁰Γ. Νάθενας, Μηλίτσα Καραθάνου, «*Το Τραινάκι του Πηλίου, από την πόλη των Αργοναυτών στο βουνό των Κενταύρων*», εκδόσεις Μύλητος, (2004), σσ. 140-141.

²⁵¹Α. Μπορεί κανείς να μετρήσει τις γραμμές.
Η ψυχή τις ακολουθεί και μεγαλώνει μαζί τους.
Το άγαλμα,
Το άσκοπο άγαλμα έπρεπε να στηθεί.
Ο κόκκινος τοίχος κρύβει κάθε τι το θνητό από το άπειρο.

.....
Τραίνα που περνούν.
.....

Β. Όταν ο ήλιος έφτασε στο κέντρο της ουράνιας αψίδας, ένα ρολόι εγκαινιάστηκε στο σιδηροδρομικό σταθμό της πόλης. Όλοι δάκρυσαν. Ένα τραίνο πέρασε σφυρίζοντας έξαλλα. Ένα κανόνι βρόντηξε. Αλίμονο, ήταν όλα τόσα όμορφα...

Από το βιβλίο Εβδόμερος, (1982).

Γ. Η νύχτα είναι βαθειά... ακονώ τον ήχο μιας άμαξας που πλησιάζει από μακριά... κάπου μακριά μια ατμομηχανή σφυρίζει. Η νύχτα είναι βαθειά....

Από το βιβλίο Αναμνήσεις από την ζωή μου, (1985).

7.5. Το τραμ Βόλου

Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα θεωρήθηκε αναγκαία η επιπλέον εκμετάλλευση του αστικού τμήματος της γραμμής Βόλος - Λεχώνια²⁵². Η γραμμή αυτή διέσχισε σε όλο του το μήκος τον πολυσύχναστο εμπορικό τομέα του Βόλου, την οδό Δημητριάδος. Στις υπάρχουσες τροχιές δρομολογήθηκε ατμήλατο τραμ σε αστική διαδρομή 2.800 μέτρων από το Βόλο έως τον Άναυρο, με χρόνο διαδρομής 20 λεπτά και με 16 δρομολόγια την ημέρα. Ξεκινούσε από το Βόλο και έκανε ενδιάμεσες στάσεις μέχρι να τερματίσει στον Άναυρο. Έκανε στάσεις στην Παλαιά, στο Τελωνείο, στο Ταχυδρομείο, στην Κωλέτη, στην Ιωλκό, στον Ορμήνιο, στον Αγ. Νικόλαο, στη Γαμβέτα, στη Φιλελλήνων, στην Κασσαβέτη, στη Βλαχάβα, στον Αγ. Κωνσταντίνο, στην Τσιμωνίδη, στο Νοσοκομείο και στο Μουσείο. Ουσιαστικά, αυτή η γραμμή ήταν προέκταση της γραμμής του τραίνου Βόλου - Πηλίου και ανήκε στους Σιδηροδρόμους της Θεσσαλίας.

Τους θερινούς μήνες η κίνηση και ζήτηση του τραμ ήταν εντονότερη. Για τους μήνες αυτούς τα βαγόνια που χρησιμοποιούσαν ήταν ανοιχτά στο πλάι και διέθεταν φρένα κενού. Τους χειμερινούς μήνες χρησιμοποιούσαν τις ατμάμαξες που ήταν κλειστές άμαξες των συρμών Βόλου - Μηλίας. Μόνο αυτούς τους μήνες χρησιμοποιούσαν και μία κλειστή διαξονική τροchioδρομική επιβατάμαξα Α θέσεως με τον αριθμό 1101.

Για τον τροchioδρομο του Βόλου χρησιμοποιήθηκε αρχικά η ατμομηχανή «Παγασάι», η οποία είχε κατασκευαστεί το 1898 στο εργοστάσιο Weldknecht. Επίσης, χρησιμοποιήθηκε η ατμοκίνητη αυτοκινητάμαξα τύπου Serpollet²⁵³. Η συγκεκριμένη αυτοκινητάμαξα παρουσίασε πολλά προβλήματα κατά τη λειτουργία της. Γι' αυτό το λόγο το 1910 αφαίρεσαν το λέβητά της και μετέτρεψαν το χώρο της σε σκευοφόρο. Τη χρησιμοποιούσαν μόνο ως απλή επιβατική άμαξα. Το 1912 προστέθηκαν στο τροχάιο υλικό δύο ακόμη ατμομηχανές η «Αργυρώ» και η «Δημητριάς». Από το 1915 έως το 1917 προστέθηκαν τέσσερις ακόμη ατμομηχανές, η «Άναυρος», η «Αγριά», η «Λεχωνία», και η «Ιωλκός»²⁵⁴, οι οποίες ήταν κατασκευής Deauville. Τέλος, το 1941, έτος επαναλειτουργίας του τροchioδρόμου, χρησιμοποιήθηκε η ατμομηχανή «Μαίρη», η οποία ήταν κατασκευής Jung.

Το 1932 αποφασίστηκε από τη διοίκηση των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας να διακοπεί η λειτουργία του τροchioδρόμου του Βόλου, επειδή θεώρησαν ότι δε συνέφερε από οικονομικής πλευράς. Με παρέμβαση, όμως, του Υπουργείου Συγκοινωνιών υπήρξε αναστολή διακοπής της λειτουργίας του, μέχρι να βγει η δικαστική απόφαση. Τελικά,

²⁵²Ο πληθυσμός του Βόλου στα τέλη του 19^{ου} αιώνα ήταν 16.000 κάτοικοι.

²⁵³Ν. Κουτοσόπουλος, Δ. Ορφανουδάκης, «Το Τραμ χτες και σήμερα», (2001), σ. 31.

²⁵⁴Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμων, «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι, η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα», εκδόσεις Μίλητος, σ. 277.

το Σεπτέμβριο του 1933, με δικαστική απόφαση, διακόπηκε η λειτουργία του ατμήλατου τραμ. Υπήρξαν δυο προσπάθειες επαναλειτουργίας του τραμ, αλλά για πολύ μικρό χρονικό διάστημα. Η πρώτη ήταν κατά τη διάρκεια της γερμανικής κατοχής και η δεύτερη το 1950. Μετά από αυτές τις δύο προσπάθειες επαναλειτουργίας επήλθε η οριστική κατάργηση του ατμήλατου τροχιόδρομου του Βόλου.

7.6. Οι προσπάθειες για την επέκταση του δικτύου

Κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου οι καταστροφές που είχαν επέλθει στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλίας ήταν μεγάλες. Με τη λήξη του Πολέμου κύριο μέλημα της εταιρείας των σιδηροδρόμων Θεσσαλίας ήταν η επισκευή των περισσότερων καταστροφών, τόσο στο τροχαίο υλικό όσο και στις εγκαταστάσεις του δικτύου. Το έργο της εταιρείας δεν ήταν καθόλου εύκολο, αφού η ελληνική Κυβέρνηση δεν τη βοηθούσε οικονομικά και επιπλέον το προσωπικό του σιδηροδρόμου ήταν εξαντλημένο, εξαιτίας του Πολέμου. Τελικά, κατόρθωσε η Διοίκηση της εταιρείας να πάρει δάνεια και να αποκαταστήσει τις ζημιές.

Ένα ακόμη μέλημα της εταιρείας ήταν η διαπλάτυνση και η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου. Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας», Α. Βλάχκαλης, αμέσως μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ξεκίνησε τις προσπάθειες για την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου. Ο Α. Βλάχκαλης πρότεινε τη διαπλάτυνση της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος - Καλαμπάκα, η οποία θα συνεχιζόταν μέχρι την Αυλώνα²⁵⁵. Επιπλέον, πρότεινε μία μετρική σιδηροδρομική γραμμή από το Βόλο μέχρι την Κοζάνη. Μέχρι το 1926 δεν είχε υλοποιηθεί καμία από τις προτάσεις του Α. Βλάχκαλη. Το 1926 το ελληνικό κράτος υπέγραψε τελικά τη σύμβαση με την εταιρεία «Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας», η οποία αφορούσε τη διαπλάτυνση του θεσσαλικού δικτύου. Όμως, το Γενικό Επιτελείο Στρατού τάχθηκε κατά της διαπλάτυνσης του δικτύου, με αποτέλεσμα να μην υλοποιηθεί για μία ακόμη φορά.

Το 1928 το ελληνικό κράτος υπέγραψε σύμβαση με «Βελγική Εμπορική Εταιρεία», η οποία αναφερόταν στην κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής διεθνούς εύρους, από την Καλαμπάκα μέχρι τη Βέροια. Μετά την υπογραφή της προαναφερθείσας σύμβασης η «Βελγική Εμπορική Εταιρεία» συνεργάστηκε για περίπου μία δεκαετία με τους σιδηροδρόμους Θεσσαλίας, με σκοπό τη μεταφορά των υλικών κατασκευής από το Βόλο στην Καλαμπάκα.

²⁵⁵Πόλη της Αλβανίας.

Μέσα σε χρονικό διάστημα τεσσάρων ετών, 1928-1932, είχε κατασκευαστεί ένα μεγάλο μέρος της σιδηροδρομικής γραμμής Καλαμπάκα - Βέροια. Όμως, λόγω της οικονομικής κρίσης που επικρατούσε, οι εργασίες διακόπηκαν και έμεινε το κατασκευαστικό έργο ημιτελές. Αρκετά χρόνια αργότερα, το 1937, οι σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας επεδίωξαν να αναλάβουν την κατασκευή επέκτασης της στενής γραμμής στη διαδρομή Καλαμπάκα - Κοζάνη - Αμύνταιο. Για μία ακόμη φορά δεν ξεκίνησαν οι εργασίες επέκτασης, λόγω της έναρξης του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου και στη συνέχεια του Εμφυλίου.

7.7. Το τροχαίο υλικό των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας

Από τις πρώτες μέρες λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου της Θεσσαλίας λειτουργούσαν εκατό ατμάμαξες μικρές. Επιπλέον, την ίδια περίοδο η εταιρεία των σιδηροδρόμων Θεσσαλίας είχε παραγγείλει τρεις ατμάμαξες αρθρωτές, κεκορεσμένου ατμού με χάλκινες εστίες και επίπεδους ατμοσύρτες τύπου Hagans, στο εργοστάσιο Weidknecht, συνολικής αξίας 119.000 φράγκων²⁵⁶. Οι συγκεκριμένες ατμάμαξες παρελήφθησαν από τους σιδηροδρόμους Θεσσαλίας το 1895, οι οποίες ήταν γαλλικής κατασκευής και η αρίθμησή τους ξεκινούσε από το 31. Η Διοίκηση της εταιρείας των Σ.Θ. τους είχαν δώσει τα ονόματα «*Αγριά*», «*Λεχώνια*», και «*Coustenoble*». Το μήκος της κάθε ατμάμαξας ήταν 6,67 μέτρα και η μέγιστη ταχύτητά τους ήταν 20 χιλιόμετρα την ώρα.

Το Καλοκαίρι του 1903, λόγω της επεκτάσεως του σιδηροδρομικού δικτύου μέχρι τις Μηλιές, η εταιρεία των Σ.Θ. παρέλαβε από το βελγικό εργοστάσιο Tubize δύο νέες ατμάμαξες συμβατικές, κεκορεσμένου ατμού, με χάλκινες εστίες και επίπεδους ατμοσύρτες. Η αρίθμησή τους ήταν 51 και 52 και είχαν τα ονόματα «*Τσαγκαράδα*» και «*Μηλέαι*». Η μέγιστη ταχύτητά τους ήταν 30 χιλιόμετρα την ώρα. Οι ατμάμαξες αυτές ανέλαβαν τα δρομολόγια Βόλος - Μηλιές εκτοπίζοντας σταδιακά τις παλαιότερες ατμάμαξες («*Αγριά*», «*Λεχώνια*» και «*Coustenoble*»).

Στα μέσα του 1905 αγοράστηκε μία μεταχειρισμένη ατμομηχανή από την εταιρεία των μεταλλείων Μπάλια, προκειμένου να εξυπηρετήσει τη γραμμή Βόλος - Μηλιές.

Το 1912 η εταιρεία των σιδηροδρόμων της Θεσσαλίας προμηθεύτηκε άλλες τρεις ατμάμαξες, ίδιες με τις ατμάμαξες της παραλαβής του 1903, από το εργοστάσιο Hainest-Pierre. Οι ατμάμαξες είχαν την αρίθμηση από 53 έως 55 και ονομάζονταν «*Βόλος*», «*Ιάσων*» και «*Πήλιο*».

²⁵⁶Μαζί με την παραγγελία των τριών ατμαμαζών, παραγγέλθηκε και μία ατμομηχανή για τον τροχιόδρομο του Βόλου.

Το 1913, έπειτα από δεκαοκτώ χρόνια λειτουργίας, αποσύρθηκαν οριστικά από την κυκλοφορία οι τρεις πρώτες ατμάμαξες «*Αγριά*», «*Λεχώνια*», «*Coustenoble*».

Με το πέρασμα δύο δεκαετιών από την έναρξη λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου της Θεσσαλίας, το τροχαίο υλικό του υπέστη πολλές φθορές. Τα βαγόνια επισκευάζονταν και ανακαινίζονταν στο εργοστάσιο του Βόλου, οι ατμομηχανές, όμως, σε ορισμένες περιπτώσεις είχαν τόσο εκτεταμένες φθορές που δε συνέφερε από οικονομικής πλευράς να επισκευαστούν. Για το λόγο αυτό η εταιρεία των Σ.Θ. ανανέωσε το τροχαίο υλικό, αγοράζοντας, για τη μετρική σιδηροδρομική γραμμή, πέντε ατμομηχανές από τη βελγική εταιρεία Société Métallurgique και τρεις από την εταιρεία A. Maffei. Επιπλέον, για τη σιδηροδρομική γραμμή του Πηλίου αγόρασε τρεις ατμομηχανές από τη βελγική εταιρεία Société Anonyme de Hainest Pierre. Εκτός από την παραγγελία του νέου τροχαίου υλικού, η εταιρεία των Σ.Θ. έκανε και ορισμένες βελτιώσεις στα επιβατικά βαγόνια, τοποθετώντας θέρμανση με σωλήνες ατμού και βελτιώνοντας το φωτισμό.

Κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, λόγω έλλειψης καυσίμων, στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλίας χρησιμοποιούσαν κακής ποιότητας λιγνίτη και ξύλα, με αποτέλεσμα να προκληθούν φθορές στις ατμάμαξες. Το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας», προχώρησε στην έκδοση ομολογιακού δανείου, ύψους 3.000.000 δραχμών, με σκοπό να κατορθώσει να αποκαταστήσει τις φθορές και να βελτιώσει γενικότερα τη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου. Με τη λήξη του Πολέμου η εταιρεία των Σ.Θ. θέλησε για μία ακόμη φορά να ανανεώσει το τροχαίο υλικό του δικτύου της. Πράγματι, το 1920 παραγγέλθηκαν τρεις ατμάμαξες στο Βέλγιο. Το εργοστάσιο κατασκευής όμως, λόγω των δυσχερειών που είχαν προκύψει από τον Πόλεμο, αδυνατούσε να παραδώσει άμεσα τις ατμάμαξες. Τελικά, παραδόθηκαν δύο χρόνια αργότερα, το 1922.

Μεγάλες όμως ζημιές έγιναν και προς το τέλος του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου, κατά την αποχώρηση των Γερμανών, έτσι καταστράφηκαν και αχρηστεύτηκαν οι ατμάμαξες με τα ονόματα «*Βόλος*» και «*Τσαγκαράδα*», Άλλες τρεις ατμάμαξες, οι «*Μηλέαι*», «*Ιάσων*» και «*Πήλιο*», που καταστράφηκαν μερικώς από τους Γερμανούς, και οι οποίες λίγους μήνες αργότερα, επισκευάστηκαν από τους σιδηροδρόμους Θεσσαλίας και τέθηκαν πάλι στην κυκλοφορία.

Το 1947 παρελήφθησαν από τη γραμμή Brunigbahn των ομοσπονδιακών ελβετικών σιδηροδρόμων πέντε μεταχειρισμένες ατμομηχανές.

Η εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας», κατόρθωσε να συμπεριληφθεί στο πρόγραμμα ανασυγκρότησης, προκειμένου να επισκευαστούν οι ζημιές, τόσο στο τροχαίο υλικό, όσο και στις εγκαταστάσεις του σιδηροδρομικού δικτύου οι οποίες είχαν προέλθει μετά την αποχώρηση των Γερμανών από τη Θεσσαλία.

Με τα συγκεκριμένα δάνεια όχι μόνο επισκευάστηκαν πολλές ζημιές της σιδηροδρομικής γραμμής και των σταθμών, αλλά και εξοφλήθηκαν οι πρώτες δόσεις από τις αγορές του καινούργιου τροχαίου υλικού. Συγκεκριμένα, η εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας», για τη μετρική σιδηροδρομική γραμμή, παρήγγειλε δεκατέσσερις αυτοκινητάμαξες στο εργοστάσιο A. Breda, έξι ατμάμαξες στο εργοστάσιο Arn. Jung της Γερμανίας. Για τη σιδηροδρομική γραμμή του Πηλίου η εταιρεία αγόρασε μία μεταχειρισμένη ατμάμαξα παλαιότερης κατασκευής Balduin²⁵⁷, των Η.Π.Α. Οι δεκατέσσερις αυτοκινητάμαξες και οι έξι ατμάμαξες παρελήφθησαν τμηματικά μέσα σε μία τριετία, από το 1950 έως και το 1952.

Τέλος, το 1955 οι Σιδηρόδρομοι του Ελληνικού Κράτους (Σ.Ε.Κ.) έστειλαν στο Βόλο τρεις ατμάμαξες Baldwin, οι οποίες είχαν αποκτηθεί από την εκποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου της γραμμής Σαρακλί - Σταυρός. Όμως οι μηχανικοί έλξης του τμήματος Βόλου δεν τις αποδέχθηκαν, διότι ήταν ανεπαρκείς ως προς την έλξη τους. Το τροχαίο υλικό των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας, αποτελείτο εκτός από ατμάμαξες και από επιβατικά βαγόνια, εμπορευματικά και φορτηγά βαγόνια επίσης. Τα επιβατικά βαγόνια ήταν στο σύνολό τους είκοσι τρία εκ των οποίων, εννέα ανοικτά και δεκατέσσερα κλειστά. Τα κλειστά βαγόνια ή οι κλειστές επιβατάμαξες διακρίνονταν σε τρεις κατηγορίες: Σε άμαξες Α θέσης, σε μικτές άμαξες Α και Γ θέσης, σε άμαξες Γ θέσης και σε μικτές άμαξες Γ θέσης με διαμέρισμα σκευοφόρου. Κάθε κατηγορία διακρίνονταν από τις άλλες για τις ανέσεις που παρείχε στους επιβάτες και διέφερε ως προς την εσωτερική διαρρύθμιση του βαγονιού, το μέγεθος του και την ποιότητα των καθισμάτων.

Τα ανοικτά βαγόνια ή ανοικτές επιβατάμαξες ήταν μόνο Γ θέσης. Εκτός από τις ανοικτές και κλειστές επιβατάμαξες, υπήρχαν στο θεσσαλικό σιδηροδρομικό δίκτυο και δυο επιβατικά βαγόνια επισήμων, το ΑΑ1 και το ΑΑ2. Το ΑΑ1 προοριζόταν για τη βασιλική οικογένεια, που είχε ανάλογη διαρρύθμιση, ενώ το ΑΑ2 προοριζόταν για τον εκάστοτε Πρωθυπουργό της Ελλάδας και για το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας των Σ.Θ. το οποίο δεν είχε την ίδια πολυτέλεια με το βαγόνι ΑΑ1 και το εσωτερικό του ήταν διαμορφωμένο σε αίθουσα με αρκετά γραφεία.

Τα εμπορευματικά-φορτηγά βαγόνια ήταν συνολικά δώδεκα. Διακρίνονταν σε κλειστά και ανοικτά. Τα κλειστά φορτηγά βαγόνια ή κλειστές φορτάμαξες, χρησιμοποιούντο για τη μεταφορά των αποσκευών και δεμάτων «μεγάλης ταχύτητας», ενώ τα ανοικτά φορτηγά βαγόνια ή ανοικτές φορτάμαξες χρησιμοποιούντο για εμπορεύματα «μικρής ταχύτητας», καθώς επίσης και για τη μεταφορά ευπαθών προϊόντων, τα οποία καλύπτονταν με πάνινα σκέπαστρα. Επιπροσθέτως, υπήρχαν και φορτάμαξες, οι οποίες είχαν μετατραπεί σε κλούβες για τη μεταφορά ζώων.

²⁵⁷Την είχαν ονομάσει «Ελλη».

Όλο το τροχαίο υλικό των σιδηροδρόμων της Θεσσαλίας επισκευαζόταν στο εργοστάσιο, το οποίο στεγαζόταν στο χώρο του σιδηροδρομικού σταθμού του Βόλου. Σε αυτό το χώρο υπήρχαν και οι κεντρικές αποθήκες όλων των υλικών που χρειαζόνταν για τις επισκευές. Βέβαια, υπήρχε η δυνατότητα για μικροεπισκευές και σε άλλους σταθμούς, όπως της Λάρισας και της Καλαμπάκας, οι οποίοι διέθεταν τα κατάλληλα μηχανοστάσια.

Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται συνοπτικά το τροχαίο υλικό, το σύνολο των ατμαμαξών, των επιβαταμαξών και φορταμαξών και για τις δύο σιδηροδρομικές γραμμές, τη μετρική γραμμή και τη γραμμή Πηλίου από τα πρώτα έτη λειτουργίας τους (1884 και 1895, αντίστοιχα) έως και το 1950.

ΜΕΤΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ του 1 μέτρου

Χρονολογίες	Ατμάμαξες	Επιβατάμαξες	Φορτάμαξες
1884-1886	12	48	178
1887	13	*	206
1888-1940	190	102	2840
1949	10	33	293
1950	11	36	319
Σύνολο	236	219	3836

Η ΓΡΑΜΜΗ ΤΟΥ ΠΗΛΙΟΥ των 60 εκατοστών

Χρονολογίες	Ατμάμαξες	Επιβατάμαξες	Φορτάμαξες
1895-1898	3	15	21
1899-1912	27	14	26
1913-1921	8	18	14
1922-1929	1	20	*
1930-1940	12	22	12
1949-1950	4	28	6
Σύνολο	59	117	79

Πηγή: Κ. Ανδρουλιδάκης, «Οι Σιδηρόδρομοι Κεντρικής Ελλάδας (1869-1962)», (2), (χ.χ).

7.8. Συμβολή των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων στον ελληνοτουρκικό Πόλεμο

Πριν ξεσπάσει ο ελληνοτουρκικός πόλεμος, οι Θεσσαλικοί σιδηρόδρομοι είχαν ξεκινήσει από το Μάρτιο του 1897 συνεργασία με τον ελληνικό στρατό, προκειμένου να αντιμετωπίσουν την τουρκική εισβολή. Οι σιδηροδρομικοί τεχνίτες μαζί με τον ελληνικό στρατό εκτέλεσαν οχυρωματικά έργα, προκειμένου να προστατεύσουν κάποια εκτεθειμένα σημεία του σιδηροδρομικού δικτύου και κυρίως να προστατευθούν οι γέφυρες.

Παρόλο που το τροχαίο υλικό και το προσωπικό των σιδηροδρόμων δεν επαρκούσε για μεγάλες μετακινήσεις στρατιωτικών μονάδων, οι στρατιωτικές μεταφορές γίνονταν ασταμάτητα. Ο σιδηρόδρομος μετέφερε στρατιώτες, τραυματίες ή άμαχους στο Βόλο, οι οποίοι στη συνέχεια μεταφέρονταν στη νότια Ελλάδα και στα νησιά. Επίσης, ο σιδηρόδρομος μετέφερε δωρεάν τα υλικά του Ερυθρού Σταυρού, ενώ πολλά φορτηγά βαγόνια είχαν μετατραπεί σε κινητά νοσοκομεία για την παροχή πρώτων βοηθειών στους τραυματίες. Προκειμένου δε να προστατευόταν το σιδηροδρομικό δίκτυο από τους Οθωμανούς, τόσο η Διοίκηση της εταιρείας των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων όσο και οι σιδηροδρομικοί υπάλληλοι προέβησαν σε κάποιες ενέργειες, χωρίς όμως να είναι επιτυχείς.

Αρχικά, είχαν προσπαθήσει οι σιδηροδρομικοί υπάλληλοι να συγκεντρώσουν όλο το τροχαίο υλικό στο Βόλο. Η προσπάθεια αυτή δεν πέτυχε, γιατί οι Οθωμανοί στρατιώτες είχαν ήδη καταλάβει το σιδηροδρομικό σταθμό του Βόλου. Επιπλέον, αφαιρέθηκαν από τις ατμομηχανές οι διωστήρες²⁵⁸ από τους Έλληνες σιδηροδρομικούς και μεταφέρθηκαν στα πλοία του ελληνικού στρατού με σκοπό να διαφυλαχθούν. Όμως, οι Οθωμανοί απειλούσαν το διευθυντή Εβαρίστο ντε Κίρικο της εταιρείας των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων ότι εάν δεν επανέφερε τους διωστήρες στη θέση τους, θα κατέστρεφαν τελείως το σιδηροδρομικό δίκτυο. Οι Οθωμανοί βλέποντας ότι ο Εβαρίστο ντε Κίρικο αντιστεκόταν του αφαίρεσαν όλες τις αρμοδιότητες που είχε μέχρι τότε και όρισαν νέο διευθυντή τον J. Zaeringer. Τελικά, κατόρθωσαν να μετακινήσουν κάποιες ατμομηχανές, αλλά δε μπορούσαν να τις χρησιμοποιήσουν, λόγω έλλειψης έμπειρων μηχανοδηγών.

Τα τουρκικά στρατεύματα παρόλα αυτά κατέστρεψαν ένα μεγάλο μέρος του σιδηροδρομικού δικτύου. Ξήλωσαν τμήματα της σιδηροδρομικής γραμμής, λεηλάτησαν τους σιδηροδρομικούς σταθμούς και αντικατέστησαν το ικανό προσωπικό του σιδηροδρόμου με άπειρους στρατιώτες. Με την παρακμή του σιδηροδρόμου, που είχε

²⁵⁸ Διωστήρες: Μοχλοί που μετέφεραν την κίνηση από τη μηχανή στους τροχούς, χωρίς τους διωστήρες δε μπορούσε να μετακινηθεί μία αμαξοστοιχία.

προκαλέσει ο τουρκικός στρατός, δε γίνονταν μεταφορές εμπορευμάτων οι δε επιβάτες ήταν ελάχιστοι.

Στις 19 Ιουλίου του 1897 υπογράφηκε η ανακωχή μεταξύ της Ελλάδας και της Τουρκίας. Μετά την υπογραφή, ο Εβαρίστο ντε Κίρικο ανέλαβε και πάλι τη διεύθυνση της εταιρείας των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων και προσπάθησε να ανασυγκροτήσει το σιδηροδρομικό δίκτυο, επισκευάζοντας το τροχαίο υλικό και τα σιδηροδρομικά τεχνικά έργα που είχαν υποστεί ζημιές. Επίσης, βοήθησε τους πρόσφυγες παρέχοντάς τους προσωρινή στέγαση δωρεάν στις εγκαταστάσεις της εταιρείας, και δωρεάν μεταφορά με το σιδηρόδρομο στις πόλεις, στις οποίες κατοικούσαν πριν τον ελληνοτουρκικό Πόλεμο.

Τέλος, στις 25 Μαΐου του 1898 αποχώρησαν τα οθωμανικά στρατεύματα από το Βόλο και έτσι ο σιδηρόδρομος επανήλθε σταδιακά στην κανονική του καθημερινή λειτουργία.

7.9. Οι καταστροφές στους σιδηροδρόμους κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου – η κρατικοποίηση της εταιρείας Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας (Σ.Θ.)

Με την κήρυξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου οι σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας χρησιμοποιούνταν μόνο για στρατιωτικές μεταφορές, καθώς επίσης όλα τα αυτοκίνητα των Σ.Θ. είχαν επιταχθεί από τον Ελληνικό στρατό. Υπήρχε, τότε, ο φόβος από τη Διοίκηση της εταιρείας των σιδηροδρόμων Θεσσαλίας ότι οι Γερμανοί θα βομβάρδιζαν τις γέφυρες και τους σταθμούς του δικτύου. Εξαιτίας του συγκεκριμένου φόβου, η Διοίκηση έλαβε τα μέτρα της. Συγκεκριμένα, έδωσε εντολή στους υπαλλήλους της να λειτουργούν τους σιδηροδρομικούς σταθμούς μόνο κατά τις αφίξεις και τις αναχωρήσεις των τρενών. Επίσης, είχε ζητήσει να καμουφλαριστούν οι γέφυρες ώστε να μη διακρίνονται από τα γερμανικά στρατεύματα. Όμως, παρόλα τα μέτρα αυτά, από την άνοιξη του 1941 άρχισαν οι εμπρησμοί και οι καταστροφές του σιδηροδρομικού δικτύου, τόσο από τους Γερμανούς, όσο και από τους Άγγλους και τους Ιταλούς. Οι αρχικές ζημιές του σιδηροδρομικού δικτύου προκλήθηκαν το 1941 από τους Άγγλους, οι οποίοι ανατίναξαν τη μεταλλική γέφυρα κοντά στην Καλαμπάκα. Στη συνέχεια οι Ιταλοί βομβάρδισαν αρκετούς σιδηροδρομικούς σταθμούς και στις 17 Απριλίου του 1941 οι Γερμανοί κατέλαβαν το Βόλο, με αποτέλεσμα να διακοπεί η λειτουργία των σιδηροδρόμων για δέκα μέρες.

Όλες οι ζημιές αποκαταστάθηκαν μερικώς από τους Γερμανούς, οι οποίοι είχαν πρόθεση να χρησιμοποιήσουν το σιδηρόδρομο για τη μεταφορά του στρατού τους. Επιπλέον, επειδή δεν υπήρχαν άλλα οδικά μεταφορικά μέσα παρά μόνο τα λεωφορεία των Σ.Θ., οι Γερμανοί επέτρεψαν την κυκλοφορία τους σε όλη τη Θεσσαλία και μέχρι τα Γιάννενα και την Αθήνα. Όμως, λόγω της έλλειψης των καυσίμων, τα δρομολόγια των λεωφορείων ήταν πολύ περιορισμένα.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλίας δέχθηκε επιθέσεις και από τις αντιστασιακές ομάδες της Θεσσαλίας. Συγκεκριμένα, το Μάρτιο του 1943 οι ομάδες αυτές πραγματοποίησαν σαμποτάζ σε σιδηροδρομικές γέφυρες και σε στρατιωτικές αμαξοστοιχίες. Οι ζημιές που επήλθαν ήταν αρκετές. Η εταιρεία των σιδηροδρόμων της Θεσσαλίας, την ίδια περίοδο δεχότανε πιέσεις από την ιταλική στρατιωτική διοίκηση των σιδηροδρόμων για αποκατάσταση των ζημιών. Η εταιρεία δεν είχε τους απαραίτητους πόρους για την αποκατάσταση των ζημιών, με αποτέλεσμα να ζητήσει βοήθεια από την ελληνική Κυβέρνηση, η οποία δε μπορούσε να βοηθήσει εξαιτίας της οικονομικής δυσχέρειας που είχε.

Το 1943 οι Γερμανοί ανέλαβαν τη διοίκηση των Σ.Θ. και αποκατέστησαν επιπλέον κάποιες ζημιές. Το Δεκέμβριο του ίδιου χρόνου ένα τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου της Θεσσαλίας επαναλειτουργήσε κανονικά.

Με την αποχώρησή τους τα γερμανικά στρατεύματα, το Νοέμβριο του 1944, προκάλεσαν πολλές καταστροφές στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλίας. Οι εργασίες αποκατάστασης των καταστροφών ξεκίνησαν αμέσως μετά την αποχώρηση των Γερμανών από τη Θεσσαλία.

Τα δρομολόγια τόσο του σιδηροδρόμου της Θεσσαλίας, όσο και της σιδηροδρομικής γραμμής του Πηλίου επαναλειτουργήσαν όλα σταδιακά.

Μετά το 1949 παρουσιάστηκαν πολύ σοβαρά οικονομικά προβλήματα, τα οποία οδήγησαν στην πτώχευση της εταιρείας των Σ.Θ. Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα ήταν ο ανεξέλεγκτος ανταγωνισμός από τα οδικά μεταφορικά μέσα. Συγκεκριμένα, τα φορτηγά αυτοκίνητα αναλάμβαναν όλες τις μεταφορές και διανομές των εμπορευμάτων από τους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Επιπλέον, τα υπεραστικά λεωφορεία είχαν αναλάβει όλα τα υπεραστικά δρομολόγια των λεωφορείων της Α.Ε.Σ. Ένα ακόμη πρόβλημα πολύ σημαντικό που προέκυψε την ίδια περίοδο, ήταν οι δυσβάσταχτες οικονομικές υποχρεώσεις της εταιρείας των Σ.Θ, οι οποίες προέρχονταν κυρίως από τα ανεξόφλητα δάνεια. Όλα αυτά τα προβλήματα οδήγησαν τον Υπουργό Συντονισμού, το 1952, να προτρέψει τη Διοίκηση της εταιρείας Σ.Θ. «...να κηρυχθούν εις κατάσταση πτωχέσεως...». Πράγματι, το 1955 η εταιρεία «Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας» κρατικοποιήθηκε και ενσωματώθηκε στους Σιδηροδρόμους του Ελληνικού Κράτους (Σ.Ε.Κ.).

7.10. Η παρακμή του τραίνου του Πηλίου

Κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου το σιδηροδρομικό δίκτυο του Πηλίου υπέστη πολλές ζημιές, όπως προαναφέραμε. Με το τέλος του Πολέμου άρχισε σιγά-σιγά να παρακμάζει το «τραινάκι» του Πηλίου. Σε αυτό βοήθησε η διάνοιξη αμαξωτών δρόμων προς τα χωριά του Πηλίου. Το αυτοκίνητο άρχισε να υπερισχύει έναντι του σιδηροδρόμου, λόγω της ευκολίας στη μετακίνηση που μπορούσε να προσφέρει, καθώς και της ταχύτητας που μπορούσε να αναπτύξει.

Ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1960, άρχισε η ελληνική Κυβέρνηση να συζητά το θέμα κατάργησης του σιδηροδρόμου του Πηλίου. Θεωρούσε ότι ήταν ένα αντιοικονομικό μέσο για την ίδια, εξαιτίας της μείωσης της επιβατικής κίνησης και αύξησης της χρήσης του αυτοκινήτου. Στις συζητήσεις που ακολούθησαν στη Βουλή σχετικά με την κατάργηση του σιδηροδρόμου του Πηλίου δεν υπήρξαν αντιπροτάσεις. Δεν υπήρξε καμία σκέψη προώθησης του τραίνου ως τουριστικού αξιοθέατου, με σκοπό την εξασφάλιση της βιωσιμότητάς του, ούτε προσπάθεια εκσυγχρονισμού του, προκειμένου να αυξηθεί η επιβατική κίνηση.

Πράγματι, στις 20 Ιουνίου του 1971, το «τραινάκι» του Πηλίου πραγματοποίησε το τελευταίο του δρομολόγιο. Οι αντιδράσεις του κόσμου για την κατάργηση του σιδηροδρομικού δικτύου του Πηλίου δεν ήταν και τόσο έντονες, πίστευαν ότι επρόκειτο για μία προσωρινή αναστολή της κυκλοφορίας και όχι για την οριστική κατάργησή του.

7.11. Ενέργειες για την επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Άνω Λεχώνια - Μηλιές

Μετά τον Ιούνιο του 1971 και αφού πέρασε μία δεκαετία, υπήρξε έκδηλο ενδιαφέρον από τον κόσμο ώστε να επαναλειτουργήσει η σιδηροδρομική γραμμή του Πηλίου. Συγκεκριμένα, το Δεκέμβριο του 1981 πραγματοποιήθηκε μία εκδήλωση με θέμα τη σωτηρία του παραδοσιακού τραίνου. Στην εκδήλωση αυτή για πρώτη φορά έγινε δημόσια συζήτηση για το «τραινάκι» του Πηλίου και μάλιστα προτάθηκε η καθιέρωσή του ως τουριστικού μέσου μεταφοράς. Την ίδια μέρα που έγινε η εκδήλωση, συγκροτήθηκε μία επιτροπή, η οποία θα αγωνιζόταν για την επαναλειτουργία του τραίνου. Μέλη της επιτροπής ήταν πολλοί ευαισθητοποιημένοι πολίτες που αγαπούσαν το «τραινάκι». Για μία περίπου διετία η επιτροπή προσπαθούσε να βρει οικονομικούς

πόρους, προκειμένου να καλυφθούν τα έξοδα επαναλειτουργίας του τραίνου του Πηλίου²⁵⁹.

Τα επόμενα πέντε χρόνια ήταν πολύ δύσκολα για την επιτροπή. Οι υποσχέσεις για την επαναλειτουργία του που έδινε ο Οργανισμός Συγκοινωνιών της Ελλάδας (Ο.Σ.Ε.) δεν ικανοποιούσαν την επιτροπή. Επίσης, οι κοινοτάρχες των περιοχών της Αγριάς και των Λεχωνίων αντιδρούσαν και δεν ήθελαν την επαναλειτουργία του τραίνου. Πίστευαν ότι με την επαναλειτουργία του θα προέκυπταν πολλά κυκλοφοριακά προβλήματα στις κοινότητές τους. Μέσα σε αυτά τα πέντε χρόνια δημιουργήθηκε μία νέα συντονιστική επιτροπή, η οποία ίδρυσε ένα συντονιστικό όργανο, με την επωνυμία «*Φίλοι του Τραίνου*». Ο αγώνας της νέας επιτροπής για την επαναλειτουργία του τραίνου του Πηλίου συνεχίστηκε με μεγάλο σθένος.

Τόσο η νέα επιτροπή, όσο και το συντονιστικό όργανο, είχαν πολλούς συμμάχους και φίλους στον αγώνα τους²⁶⁰ από όλη την Ελλάδα. Μεταξύ των συμμάχων και φίλων υπήρχαν και σπουδαίες προσωπικότητες των Τεχνών και των Γραμμάτων. Ο αγώνας αυτός ήταν πολύ δύσκολος, οι άνθρωποι που αγωνίζονταν για το «τραινάκι» πολλές φορές έθεταν ακόμα και την ζωή τους σε κίνδυνο.

Τελικά, η τότε Υπουργός Πολιτισμού Μελίνα Μερκούρη, χαρακτήρισε το «τραινάκι» του Πηλίου ιστορικό διατηρητέο μνημείο, το οποίο χρειαζόταν ειδική κρατική προστασία. Οι εγκαταστάσεις του θεωρήθηκαν ότι αποτελούσαν αντιπροσωπευτικό δείγμα αρχιτεκτονικής και το τροχαίο υλικό ήταν μοναδικό στην Ελλάδα, από τα ελάχιστα σωζόμενα στον κόσμο. Όλα τα παραπάνω κυρώθηκαν με την υπουργική απόφαση ΥΠΠΕ/ ΔΠΠΠ/ Γ/ 20387/ 1282/ 6-5-85.

Ο Νομάρχης Ευριπίδης Καφαντάρης διέθεσε το ποσό των 1.500.000 δραχμών στους «*Φίλους του Τραίνου*», προκειμένου να συνταχθούν οι απαραίτητες μελέτες σκοπιμότητας για το «τραινάκι του Πηλίου».

Το 1988 κατόρθωσαν οι «*Φίλοι του Τραίνου*» να εντάξουν το έργο επισκευής και επαναλειτουργίας του σιδηροδρόμου στα Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα (Μ.Ο.Π.), με επιχορήγηση αρχικά 124.000.000 δραχμές και στη συνέχεια 940.000.000 δραχμές.

Αμέσως μετά από την επιχορήγηση, ξεκίνησαν βαθμιαία τα έργα αποκατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου. Με το χρηματικό ποσό της επιχορήγησης αποκαταστάθηκαν

²⁵⁹Σύμφωνα με μελέτη του Ο.Σ.Ε. τα έξοδα θα έφθαναν το ποσό των 25.000.000 δραχμών.

²⁶⁰Σύμμαχοί τους ήταν τα επιμελητήρια, ο Αθηναϊκός τύπος, τα πολιτικά κόμματα και πολλοί ακόμη μαζικοί φορείς, φθάνοντας και ξεπερνώντας τους ογδόντα. Επιπλέον, είχαν την υποστήριξη εκατόν πενήντα δύο σωματείων απόδημων Μαγνησιωτών και Θεσσαλών.

οι γραμμές από τον Άναυρο μέχρι την Αγριά, ανακατασκευάστηκαν πέντε επιβατικά βαγόνια εκ των οποίων τα τέσσερα κλειστά και ένα ανοικτό, καθώς επίσης και η ατμάμαξα «Ιάσων». Την ίδια περίοδο με τα έργα αποκατάστασης και ανακατασκευής άρχισαν δοκιμαστικές διαδρομές και εκδρομικά δρομολόγια στο σιδηροδρομικό τμήμα Βόλος - Άναυρος.

Το 1993 και για έξι μήνες έγινε ένα πρόγραμμα μαθητείας νέων μηχανοδηγών και θερμαστών στις ατμάμαξες του Πηλίου. Παράλληλα, όμως, το «τραινάκι» του Πηλίου, κυκλοφορούσε σε καθημερινή βάση με δρομολόγιο από το Βόλο μέχρι το σταθμό Αγριάς. Δυστυχώς, όμως, η συνύπαρξη του σιδηροδρόμου με τα αυτοκίνητα και τις μοτοσυκλέτες ήταν πολύ δύσκολη, και έτσι δεν έλειψαν και κάποια ατυχήματα (1994).

Ορμώμενος από τα ατυχήματα αυτά ο Δήμαρχος του Βόλου έδωσε εντολή να σκεπαστούν και να ασφαλιστούν οι σιδηροδρομικές γραμμές της οδού Δημητριάδος, προκειμένου να μη διερχόταν το τραίνο από τη συγκεκριμένη οδό.

Τη διετία 1995-1996 ολοκληρώθηκαν οι εργασίες αποκατάστασης και ανακατασκευής των σιδηροδρομικών σταθμών, των γεφυρών και γενικότερα όλων των τεχνικών έργων κατά μήκος του σιδηροδρομικού τμήματος Αγριά - Μηλιές, ενώ παράλληλα γινόταν η αποκατάσταση του τμήματος Άνω Λεχώνια - Μηλιές. Στο σταθμό των Άνω Λεχωνίων κατασκευάστηκε εκ νέου χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων και προσωρινό υπόστεγο μηχανοστασίου για τη στέγαση του τροχαίου υλικού.

Τελικά, στις 25 Μαΐου του 1996 έγιναν τα επίσημα εγκαίνια ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής από τα Άνω Λεχώνια μέχρι τις Μηλιές. Στα εγκαίνια παρευρέθηκαν πολλές εξέχουσες προσωπικότητες, αλλά και απλός κόσμος, ο οποίος ήθελε να πανηγυρίσει για την επαναλειτουργία του ορεινού σιδηροδρομικού τμήματος Άνω Λεχώνια - Μηλιές.

Ολοκληρώνοντας, την παρουσίασή μας για την επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού τμήματος Άνω Λεχώνια - Μηλιές του σιδηροδρόμου του Πηλίου, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι από το 1996 μέχρι και σήμερα το «τραινάκι» του Πηλίου λειτουργεί κανονικά τα Σαββατοκύριακα, τις αργίες και για ορισμένες Τετάρτες με ένα δρομολόγιο την ημέρα. Οι μήνες λειτουργίας του είναι από τον Απρίλιο μέχρι το Νοέμβριο, λόγω όμως των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούν στην περιοχή, τους υπόλοιπους μήνες δε λειτουργεί. Μάλιστα, η επιβατική κίνηση είναι μεγάλη, παρόλο που δεν προβάλλεται όσο θα έπρεπε. Το «τραινάκι» του Πηλίου, ετησίως μετακινεί από 4.500 έως και 9.000 επιβάτες και εκτελεί 60 με 85 δρομολόγια, συνολικά²⁶¹.

²⁶¹Γ. Νάθενας, Μηλίτσα Καραθάνου, «Το Τραινάκι του Πηλίου, από την πόλη των Αργοναυτών στο βουνό των Κενταύρων», εκδόσεις Μίλητος, (2004), σ. 189.

Τελικά, θα μπορούσαμε να πούμε ότι αναμφίβολα υπάρχει περιθώριο και δυνατότητα για περαιτέρω αύξηση τόσο των δρομολογίων όσο και της επιβατικής κίνησης, με άμεση συνέπεια την αύξηση των εσόδων του τραίνου αυτού. Για παράδειγμα σε ανάλογους ξένους μουσειακούς τουριστικούς σιδηροδρόμους, η επιβατική κίνηση φθάνει μέχρι και τους 200.000 επιβάτες ετησίως.

Κεφάλαιο 8

Από την ιδιωτική πρωτοβουλία (1867) στο κρατικό μονοπώλιο (1976)

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα, όταν ήδη το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο ξεπερνούσε τα 170.000 χιλιόμετρα και το δίκτυο 18 ευρωπαϊκών χωρών ξεπερνούσε τα 10.000 χιλιόμετρα²⁶², ο σιδηρόδρομος, όπως άλλωστε και το σύνολο των τεχνολογικών καινοτομιών, θα ξεκινήσει τα πρώτα βήματα στην αγροτική Ελλάδα με αρκετή καθυστέρηση και σημαντικά προβλήματα. Η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου επιχειρήθηκε να υλοποιηθεί στο πλαίσιο συμβάσεων παραχωρήσεως του δικαιώματος κατασκευής και εκμετάλλευσης τμημάτων σιδηροδρομικού δικτύου, ο μεγάλος αριθμός των οποίων οφείλεται αφενός μεν στις περιορισμένες οικονομικές δυνατότητες των ενδιαφερομένων κεφαλαιούχων, αφετέρου δε στις αποτυχημένες προσπάθειες που συνόδευσαν τα αρχικά εγχειρήματα.

Στο τέλος του 19^{ου} αιώνα το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας ελέγχεται από πέντε ανώνυμες εταιρείες. Την εταιρεία «Σιδηρόδρομος Αθήνα - Πειραιάς» (Σ.Α.Π) και την εταιρεία «Σιδηρόδρομος Αττικής», για το δίκτυο περιοχής πρωτεύουσας, την εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Πειραιάς - Αθήνα - Πελοπόννησος (Σ.Π.Α.Π) για το δίκτυο νότιας Ελλάδας, την εταιρεία «Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας» (Σ.Θ) και τέλος, την εταιρεία «Ελληνικών Σιδηροδρόμων» (Ε.Ε.Σ) για τη συνδετήρια γραμμή Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνορα.

Η προσάρτηση της Μακεδονίας μετά το πέρας των Βαλκανικών Πολέμων και η απόκτηση από το ελληνικό κράτος των πρώην οθωμανικών σιδηροδρόμων της Μακεδονίας και της Θράκης, αποτέλεσε την αφετηρία της κρατικής παρέμβασης για τον έλεγχο των σιδηροδρομικών δικτύων.

Στο πλαίσιο αυτό εξαγοράστηκαν το 1914 οι μετοχές της Ε.Ε.Σ και κατά συνέπεια το σιδηροδρομικό δίκτυο Πειραιάς - (παλαιά) Σύνορα, το οποίο μαζί με τα δίκτυα Μακεδονίας Θράκης αποτέλεσε τον κορμό του κρατικού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας τη λειτουργία και εκμετάλλευση του οποίου ανέλαβε το νεοϊδρυθέν (1920) ΝΠΔΔ «Σιδηρόδρομοι του Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ).

²⁶²Ε. Hobsbawm, «Η εποχή του κεφαλαίου 1848-1857», Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης (Μ.Ι.Ε.Τ.), (1994), σσ. 88-89.

Παρά την πρόθεση της ελληνικής Κυβέρνησης να κρατικοποιηθεί και η εταιρεία Σ.Π.Α.Π και να ενταχθεί από το 1918 στο εθνικό δίκτυο το δίκτυο νότιας Ελλάδας, η εταιρεία Σ.Π.Α.Π. θα παραμείνει στον ιδιωτικό τομέα καθώς επίσης και ο σιδηρόδρομος Αθήνα - Πειραιάς (Σ.Α.Π), οι Σιδηρόδρομοι Αττικής (Σ.Α.) και ο Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας (Σ.Θ.). Τελικά οι Σ.Α. θα παραχωρήσουν το τμήμα δικτύου Αθήνα - Κηφισιά στην εταιρεία Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι διάδοχο εταιρεία των Σ.Α.Π το δε τμήμα δικτύου Ηράκλειο - Λαύριο στην Σ.Π.Α.Π. Κατόπιν αυτών, το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο ήδη από το μεσοπόλεμο ελέγχεται από τον κρατικό Σ.Ε.Κ και τις ιδιωτικές εταιρείες Σ.Π.Α.Π, Ε.Η.Σ διάδοχο του Σ.Α.Π και Σ.Α η οποία θα πτωχεύσει το 1952 και θα ενταχθεί στην Σ.Ε.Κ (1953).

Παρά τη μονοπωλιακή τους θέση και την κρατική στήριξη και παρά τις συμπληρωματικές δραστηριότητες οι σιδηροδρομικές εταιρείες σημείωσαν αρνητικές επιδόσεις, με ελάχιστες εξαιρέσεις και μόνο για ορισμένα χρονικά διαστήματα. Οι περιορισμένης κλίμακας επενδυτικές προσπάθειες με στόχο τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη του δικτύου κατά κανόνα κατέληξαν σε αδιέξοδες καταστάσεις υπό το βάρος των απαιτήσεων της εξόφλησης των σχετικών δανείων, γεγονός καθοριστικό για τις δυνατότητες αντιμετώπισης ανταγωνιστικών μέσων μεταφοράς όπως τα φορτηγά αυτοκίνητα και τα λεωφορεία που ενισχύουν τη θέση τους μετά τη μεταπολεμική περίοδο.

Η αδυναμία εκσυγχρονισμού των περιφερειακών σιδηροδρομικών δικτύων, με κραυγαλέο παράδειγμα αυτό των Σ.Π.Α.Π, η με βήμα σημειωτόν ανάπτυξη του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου στην Αθήνα όταν στις περισσότερες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες το «μετρό» ολοκληρώθηκε περί τα τέλη του 19^{ου} αιώνα ή έστω στις αρχές του 20^{ου}, σε συνδυασμό με το ιδιαίτερο ενδιαφέρον των ιδιωτών για την ανάπτυξη παράπλευρων δραστηριοτήτων και τέλος η επιβάρυνση των διαχειριστικών προβλημάτων λόγω των σκανδάλων διαφθοράς, αποτέλεσαν βασικές αιτίες της αρνητικής πορείας των ιδιωτικών εταιρειών στην οποία σε κάθε περίπτωση, συνέβαλε η πολύ αργή ανάπτυξη του παραγωγικού ιστού και η έλλειψη της βούλησης για υλοποίηση ενός στρατηγικού αναπτυξιακού σχεδιασμού για το σιδηρόδρομο και τα μέσα μεταφοράς γενικότερα.

Η εντεινόμενη αδυναμία υγιούς λειτουργίας των εταιρειών οδήγησε σταδιακά στην ολοκλήρωση της κρατικής παρέμβασης και στην δημιουργία του κρατικού μονοπωλίου του Ο.Σ.Ε και του Η.Σ.Α.Π όπως συνοπτικά και κατά περίπτωση παρουσιάζεται στη συνέχεια.

8.1. Ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος Αθήνα - Πειραιάς

Από τις ιδιωτικές εταιρείες Σ.Α.Π (1867) και Ε.Η.Σ (1925)

στον κρατικό Η.Σ.Α.Π (1976)

Μετά τις αποτυχημένες προσπάθειες δώδεκα ετών (1855-1867) με τελευταία αυτή της ανάθεσης κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα - Πειραιάς στον Άγγλο κεφαλαιούχο Εδουάρδο Πίκεριγκ (1867) το έργο ανέλαβε η εταιρεία αγγλικών συμφερόντων «Ανώνυμος Εταιρεία των επί Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμων» η οποία ιδρύθηκε το 1868. Μετά την ολοκλήρωση του έργου τα επίσημα εγκαίνια της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής γραμμής έγιναν στις 27 Φεβρουαρίου 1869²⁶³

Κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της εταιρείας Σ.Α.Π. δεν υπήρχαν τα αναμενόμενα οικονομικά αποτελέσματα. Παρόλες τις διευκολύνσεις και ρυθμίσεις που συμφωνήθηκαν με το ελληνικό κράτος, η εταιρεία Σ.Α.Π. αδυνατούσε να αντιμετωπίσει τις δυσχέρειες και τελικά το 1875 το σύνολο των μετοχών της μεταβιβάστηκε στην Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστης έναντι του ποσού των 60.000 λιρών Αγγλίας. Ο νέος Πρόεδρος της εταιρείας Π. Καλλιγιάς, στο πλαίσιο αντιμετώπισης των συνεπειών της αρνητικής οικονομικής πορείας της εταιρείας ίδρυσε το Φεβρουάριο του 1880 μία νέα εταιρεία με κεφάλαιο 4.000.000 δραχμές. Η νέα εταιρεία έτυχε σημαντικής δανειοδότησης προκειμένου να ολοκληρωθούν οι κατασκευές του σιδηροδρομικού δικτύου και επέτυχε να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της ικανοποιητικά και σταδιακά να προωθήσει τα έργα «προέκτασης» και εκσυγχρονισμού. Η εταιρεία ενισχύθηκε περαιτέρω μετά τη συγχώνευση το Μάρτιο του 1898 με την κατασκευαστική «Εταιρεία Προεκτάσεως» η οποία κυρώθηκε το 1900 με το νόμο ΒΨΞΕ. Ο περαιτέρω εκσυγχρονισμός με την ηλεκτροκίνηση του σιδηροδρόμου το 1904 σηματοδοτεί μία νέα περίοδο για την εταιρεία Σ.Α.Π. η οποία το 1925 στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης των συγκοινωνιών της πρωτεύουσας συμμετείχε στο σχηματισμό των εταιρειών Η.Ε.Μ. και Ε.Η.Σ. που ανέλαβε το έργο του ΣΑΠ.

Έκτοτε το περιορισμένο αναπτυξιακό πρόγραμμα της εταιρείας η οποία έως το 1949 επέτυχε να λειτουργήσει σε μία εικοσιπενταετία μόλις τρεις νέους σταθμούς και να επεκτείνει το δίκτυο μόλις μέχρι το σταθμό Αττικής (1949), σε συνδυασμό με τον εντεινόμενο κατά τη μεταπολεμική περίοδο ανταγωνισμό του «νέου» μέσου μαζικής μεταφοράς, του αστικού λεωφορείου, είχε ως αποτέλεσμα την προβληματική οικονομική λειτουργία της επιχείρησης. Τα αρνητικά αυτά αποτελέσματα δεν ανεστράφησαν ακόμα και μετά την ένταξη των πράσινων λεωφορείων στο στόλο των

²⁶³Υποκεφάλαιο 4.1.1 του κεφαλαίου «Οι σιδηρόδρομοι Αθήνα - Πειραιάς», σ. 94

μέσων μεταφοράς της εταιρείας. Η αδυναμία κάλυψης των υποχρεώσεων της εταιρείας από το διαχρονικά αυξανόμενο δανεισμό οδήγησε τελικά, στην κρατικοποίηση της εταιρείας το 1976 οπότε την εκμετάλλευση και λειτουργία ανέλαβε το νεοϊδρυθέν Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου με τη μορφή Α.Ε και την επωνυμία «Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών - Πειραιώς» (Η.Σ.Α.Π)

8.1.α Η εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Αττικής» (Σ.Α)

Στο πλαίσιο της επίλυσης αστικής διαφοράς μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου και της ελληνικής εταιρείας «Μεταλλουργία Λαυρίου» συμφωνήθηκε όπως ανασταλεί η πληρωμή των απαιτήσεων του δημοσίου και τα αντίστοιχα ποσά να διατεθούν για την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου Αθήνα - Λαύριο.

Για το σκοπό αυτό ιδρύθηκε το Δεκέμβριο του 1882 η εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Αττικής» (Σ.Α) με κεφάλαιο 5.400.000 δρχ. η οποία και υλοποίησε την κατασκευή και ανέλαβε την εκμετάλλευση του δικτύου.

Από το συνολικό δίκτυο των Σ.Α το τμήμα Αθήνα - Κηφισιά περιήλθε από το 1925 υπό τον έλεγχο της εταιρείας Η.Ε.Μ στο πλαίσιο σχετικής σύμβασης εκμετάλλευσης και τελικά από το 1954 στην Ε.Η.Σ στο πλαίσιο ολοκλήρωσης του ηλεκτρικού σιδηροδρομικού δικτύου Πειραιάς - Αθήνα - Κηφισιά το οποίο κρατικοποιήθηκε το 1976.

Το τμήμα του δικτύου Ηράκλειο - Λαύριο περιήλθε από το 1929 στον έλεγχο των Σ.Π.Α.Π και αποτέλεσε τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου Νότιας Ελλάδας που επίσης κρατικοποιήθηκε, το 1955 ενσωματώθηκε στον Σ.Ε.Κ το 1962 και τελικά στον ΟΣΕ το 1976.

8.2. *Οι ιδιωτικές εταιρείες στη Νότια Ελλάδα*

8.2.α. Η εταιρεία Σιδηρόδρομοι Πειραιάς - Αθήνα - Πελοπόννησος (Σ.Π.Α.Π.)

Για την κατασκευή των σιδηροδρομικών γραμμών της Πελοποννήσου υπογράφηκε σύμβαση στις 19 Απριλίου του 1882 μεταξύ του Πρωθυπουργού Χ. Τρικούπη και του Διευθυντή της Γενικής Πιστωτικής Τραπέζης, Ι. Δούμα. Ένας από τους πιο σημαντικούς όρους της σύμβασης αυτής ήταν η υποχρέωση που αναλάμβανε η Γενική Πιστωτική Τράπεζα να ιδρύσει ανώνυμη εταιρεία.

Πράγματι, στις 17 Οκτωβρίου του 1882 ιδρύθηκε η ελληνική ανώνυμη εταιρεία με τον τίτλο «Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου» (Σ.Π.Α.Π.)²⁶⁴. Η εταιρεία αυτή είχε το δικαίωμα εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου για ενενήντα χρόνια, με την προϋπόθεση ότι το ελληνικό κράτος θα είχε το δικαίωμα να εξαγοράσει το σιδηροδρομικό δίκτυο έπειτα από δεκαπέντε χρόνια. Το κεφάλαιο της εταιρείας αρχικά είχε οριστεί σε 46.000.000 δραχμές, αποτελούμενο από 184.000 μετοχές των 250 δραχμών η κάθε μία.

Η εταιρεία των Σ.Π.Α.Π. κατά τη διάρκεια των κατασκευαστικών έργων αντιμετώπισε πολλές δυσχέρειες και δυσκολίες. Παρόλες, όμως, τις συνθήκες αυτές, οι εργασίες της εταιρείας προχωρούσαν σύμφωνα με το πρόγραμμα. Τελικά, το τμήμα Πειραιάς - Κόρινθος ολοκληρώθηκε στις 11 Απριλίου του 1885.

Τέσσερις μήνες μετά την έναρξη λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς - Κόρινθος διαπιστώθηκε από τους μετόχους της εταιρείας Σ.Π.Α.Π. ότι δεν επαρκούσαν οι οικονομικοί πόροι για τη συνέχιση του σιδηροδρομικού κατασκευαστικού έργου, για την επέκτασή του μέχρι την Πάτρα. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα οικονομικά προβλήματα της εταιρείας αρχικά μείωσαν το μετοχικό κεφάλαιο από 46.000.000 σε 25.300.000 δραχμές, στη συνέχεια υποχρέωσαν τους εργολάβους κατασκευής να πληρωθούν με μετοχές. Για το σκοπό αυτό εξέδωσαν ομολογιακό δάνειο ύψους 286.000 αγγλικών λιρών.

Οι Σ.Π.Α.Π. αδυνατούσαν να εξοφλήσουν εγκαίρως το δάνειο και για αυτό το λόγο πήραν ακόμη ένα δάνειο ύψους 1.000.000 δραχμών. Τελικά, το τμήμα Κόρινθος - Πάτρα παραδόθηκε το 1887.

Οι Σ.Π.Α.Π. είχαν αρχίσει από το 1930 να παρουσιάζουν μείωση των κερδών τους και αύξηση του οικονομικού ελλείμματός τους. Σε αυτήν την κατάσταση είχαν συντελέσει τόσο η δαπανηρή συντήρηση όλων των δικτύων, τα οποία βρίσκονταν στην κατοχή τους, όσο και ο ανταγωνισμός των λεωφορείων, ο οποίος είχε οδηγήσει τους σιδηροδρόμους σε μείωση των τιμών των εισιτηρίων. Στα τέλη του 1930 η οικονομική κατάσταση της εταιρείας είχε χειροτερεύσει ακόμη περισσότερο, λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που επικρατούσε. Το ελληνικό κράτος προσπάθησε να βοηθήσει τους Σ.Π.Α.Π., όσο ήταν αυτό εφικτό, είτε με χρηματοδότηση, είτε με ανοχή ως προς την καθυστέρηση είσπραξης των φόρων.

Εντέλει, στις 8 Ιουνίου του 1940 δημοσιεύτηκε ο νόμος 2378, με τον οποίο οριζόταν η «...ανάληψις υπό του ελληνικού δημοσίου της εκμεταλλεύσεως του σιδηροδρόμου Σ.Π.Α.Π. και εκκαθαρίσεως της ανώνυμης εταιρείας σιδηρόδρομου Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου...». Σύμφωνα με το νόμο αυτό το κράτος αναλάμβανε την υποχρέωση

²⁶⁴Υποκεφάλαιο 5.1.1. του κεφαλαίου «Τα περιφερειακά σιδηροδρομικά δίκτυα Νότιας Ελλάδας», σ. 150.

να επωμιστεί κάποια από τα οικονομικά βάρη της σιδηροδρομικής εταιρείας των Σ.Π.Α.Π., ενώ είχε τη δυνατότητα ελέγχου όλων των εσόδων και εξόδων της. Επιπλέον, ο νόμος προσδιόριζε ότι το καθεστώς διοίκησης των Σ.Π.Α.Π. θα ήταν το ίδιο με το καθεστώς διοίκησης που επικρατούσε πριν τη δημοσίευση του νόμου. Επίσης, θα καταμετρούνταν η περιουσία της εταιρείας και έπειτα από τη διεξαγωγή πλειστηριασμού θα την παρέδιδαν σε νέο ιδιοκτήτη.

Με την έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου και την κατάληψη της Ελλάδας, ο πλειστηριασμός αναβλήθηκε και οι Σ.Π.Α.Π. έλαβαν κάποια οικονομική βοήθεια από τους Γερμανούς κατακτητές, με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των δικών τους μεταφορικών αναγκών.

Από το 1950 και για μία περίπου δωδεκαετία, δημοσιεύονταν συνεχώς Διατάγματα και Υπουργικές Αποφάσεις σχετικά με τους τρόπους επίλυσης του προβλήματος της Διοίκησης της εταιρείας. Το 1955, με το νόμο 3240, τέθηκαν οι Σ.Π.Α.Π. υπό κρατική εκμετάλλευση και ορίστηκαν ως κρατικό δίκτυο.

Τέλος, το 1962 με το Νομοθετικό Διάταγμα 4246 συντελέστηκε η συνένωση των Σ.Π.Α.Π. με τους Σ.Ε.Κ. Με τη συνένωση αυτή διασφαλιζόταν η συνέχιση λειτουργίας των σιδηροδρόμων Πελοποννήσου και γεννήθηκε η ελπίδα για τη βελτίωση του δικτύου με ταχείς ρυθμούς. Η βελτίωση, όμως, αυτή δεν επετεύχθη, λόγω του χαρακτηρισμού της από τη διοίκηση των Σ.Ε.Κ. *ως μη κερδοφόρα και κατ' επέκταση περιττή*.

8.2.β. Η εταιρεία «Σιδηρόδρομος Πύργου - Κατάκωλου» (Σ.Π.Κ.)

Την 1^η Ιουνίου του 1883 ιδρύθηκε η εταιρεία «Σιδηρόδρομος Πύργου - Κατάκωλου» (Σ.Π.Κ.) με σκοπό την εμπορική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου των συγκεκριμένων περιοχών. Η εταιρεία αυτή ήταν ανεξάρτητη από τους Σ.Π.Α.Π. Το μετοχικό κεφάλαιό της ήταν 1.450.000 δραχμές. Μέτοχοι της εταιρείας ήταν πολλοί Έλληνες κεφαλαιούχοι, κτηματίες, τραπεζίτες και η Γενική Πιστωτική Τράπεζα²⁶⁵.

Το 1890 η εταιρεία Σ.Π.Κ. εξαγοράστηκε από την εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Μεσημβρινής Ελλάδος», γνωστότερη ως «Σιδηρόδρομος Μύλων - Καλαμών». Όμως, η τελευταία ανέστειλε τη λειτουργία της, με αποτέλεσμα το σιδηροδρομικό δίκτυο Πύργος - Κατάκωλο να μη μπορεί να συνδεθεί με το δίκτυο των Σ.Π.Α.Π.

Η εμπορική κίνηση του Σ.Π.Κ. από το 1892 άρχισε να περιορίζεται σε μεγάλο βαθμό λόγω της σταφιδικής κρίσης του 1892 και της νομοθεσίας του 1896 για το «παρακράτημα» της σταφίδας. Επιπλέον, για πολλά χρόνια ο Σ.Π.Κ. λειτουργούσε χωρίς να

²⁶⁵Υποκεφάλαιο 5.1.8.α. του κεφαλαίου «Τα περιφερειακά σιδηροδρομικά δίκτυα Νότιας Ελλάδας», σ. 164.

έχει ουσιαστική διοίκηση και ο ανταγωνισμός ήταν οξύς από τους Σ.Π.Α.Π., κυρίως στο νομό Ηλείας.

Το ελληνικό κράτος, προκειμένου να λύσει το πρόβλημα του Σ.Π.Κ., επέμεινε για πολλά χρόνια στην προσάρτηση της σιδηροδρομικής γραμμής Πύργος - Κατάκωλο στους Σ.Π.Α.Π. Τελικά, το 1951 επιτευχθεί η προσάρτηση του Σ.Π.Κ. στους Σ.Π.Α.Π.

8.2.γ. Η εταιρεία Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος

Το 1890 ιδρύθηκε η εταιρεία «Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος», με πρόεδρο τον Α. Συγγρό. Η εκμετάλλευση της υπό κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής Μύλοι Ναυπλίου - Τρίπολη και Καλαμάτα - Διαβολίτσι παραχωρήθηκε από τη βελγική εταιρεία «Διεθνής Εταιρεία Οικοδομών και Εργολαβιών Δημοσίων Έργων» στην εταιρεία «Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος».

Το Μάιο του 1891 έγιναν τα εγκαίνια της γραμμής από τους Μύλους Ναυπλίου μέχρι την Τρίπολη. Το ίδιο έτος η εταιρεία «Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος» άρχισε να αντιμετωπίζει μεγάλες οικονομικές δυσκολίες με αποτέλεσμα να μη μπορεί να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της προς τους εργαζομένους. Το Δεκέμβριο του 1891 κηρύχθηκε έκπτωτη και στις 17 του ίδιου μήνα υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ της ελληνικής Κυβέρνησης και των Σ.Π.Α.Π. σχετικά με την παραχώρηση της σιδηροδρομικής γραμμής της εταιρείας «Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος» στους Σ.Π.Α.Π.

8.2.3. Οι ιδιωτικές εταιρείες της βορειοδυτικής Ελλάδας

Το πρώτο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου της βορειοδυτικής Ελλάδας ξεκίνησε από το Μεσολόγγι και κατέληγε στο Αγρίνιο. Την κατασκευή του την είχε αναλάβει το Δεκέμβριο του 1887 μία βελγική εταιρεία που θα έπρεπε να το παραδώσει για εκμετάλλευση σε μία ανώνυμη ελληνική εταιρεία, η οποία θα ιδρυόταν από τους Βέλγους εργολήπτες V. Mabille και L. Guinotte. Το τμήμα ολοκληρώθηκε τον Αύγουστο του 1890.

Για την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου Μεσολόγγι - Κρυονέρι η ελληνική Κυβέρνηση όρισε νέο ανάδοχο, το Διευθυντή της Τράπεζας Βιομηχανικής Πίστης, Χ. Αποστολίδη, ο οποίος απέκτησε και το δικαίωμα εκμετάλλευσης όλης της σιδηροδρομικής γραμμής Αγρίνιο - Μεσολόγγι - Κρυονέρι. Υπήρχε, όμως, η δέσμευση για το Χ. Αποστολίδη να ιδρύσει μία ανώνυμη ελληνική εταιρεία και στη συνέχεια να εκχωρήσει σε αυτήν τα δικαιώματα εκμετάλλευσης ολόκληρου του δικτύου.

8.2.3.α. Η εταιρεία Σιδηρόδρομος Βορειοδυτικής Ελλάδας (Σ.Β.Δ.Ε.)

Στις 20 Φεβρουαρίου του 1890 ο Χ. Αποστολίδης ίδρυσε μία ελληνική ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Σιδηρόδρομος της Βορειοδυτικής Ελλάδος» (Σ.Β.Δ.Ε.). τα ιδρυτικά μέλη ήταν άτομα επιφανή στην ελληνική κοινωνία το δε αρχικό μετοχικό κεφάλαιο ήταν 3.000.000 δραχμές²⁶⁶.

Η εκμετάλλευση του δικτύου των Βορειοδυτικών Σιδηροδρομικών γραμμών δεν απέδωσε τα αναμενόμενα κέρδη για την εταιρεία των Σ.Β.Δ.Ε. Παρόλη την κρατική υποστήριξη και τα καινούργια δάνεια που πήραν οι Σ.Β.Δ.Ε. η κατάσταση δε βελτιωνόταν.

Το 1910 ο Γενικός Διευθυντής των Σ.Π.Α.Π. εισηγήθηκε σε συνεδρίαση του Διοικητικού τους Συμβουλίου την ενοποίηση των δύο εταιρειών, των Σ.Β.Δ.Ε. με τους Σ.Π.Α.Π. το Διοικητικό Συμβούλιο αποδέχθηκε την ενοποίηση με τον όρο ότι οι δύο μετοχές των Σ.Β.Δ.Ε. να ισοδυναμούν με μία μετοχή των Σ.Π.Α.Π. Εξαιτίας, όμως, των Πολέμων που ακολούθησαν δεν υλοποιήθηκε η ενοποίηση.

Το 1928 υπήρξε μία δεύτερη προσπάθεια ενοποίησης από την Εθνική Τράπεζα. Ακολούθησαν πολλές διαπραγματεύσεις, χωρίς όμως να υπάρξει ενοποίηση.

Το 1952 οι Σ.Β.Δ.Ε πτώχευσαν και κατασχέθηκαν από το ελληνικό δημόσιο.

Το 1953 υλοποιήθηκε τελικά η συνένωση των Σ.Β.Δ.Ε. με τους Σ.Π.Α.Π.

Με τα χρόνια το εμπορικό έργο των Σ.Β.Δ.Ε. μειωνόταν συνεχώς, λόγω της υποβάθμισης του δικτύου από την κεντρική σιδηροδρομική διοίκηση και από την όξυνση του ανταγωνισμού των αυτοκινήτων. Από το 1970 έως το 1972 καταργήθηκε σταδιακά η λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου της Βορειοδυτικής Ελλάδας.

Για την κατασκευή του δικτύου Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνορα («Λαρισαϊκός» σιδηρόδρομος), στις 15 Ιουλίου του 1889 η ελληνική Κυβέρνηση υπέγραψε σύμβαση με τον W. Eckersley. Το έργο ξεκίνησε το 1891, εξαιτίας όμως των οικονομικών προβλημάτων που προέκυψαν από το κατασκευαστικό έργο διακόπηκαν οι εργασίες το Μάρτιο του 1894 και ο ανάδοχος θεωρήθηκε έκπτωτος.

Το Μάρτιο του 1900 η ελληνική Κυβέρνηση υπέγραψε σύμβαση με τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου βαρόνο G. De Reutter της κατασκευαστικής εταιρείας «Συνδικάτο Κατασκευής Σιδηροδρόμων εν Ανατολή» με σκοπό την ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δικτύου. Η κατασκευαστική εταιρεία αναλάμβανε την υποχρέωση να

²⁶⁶Υποκεφάλαιο 5.2.1. του κεφαλαίου «Τα περιφερειακά σιδηροδρομικά δίκτυα Νότιας Ελλάδας», σ. 200.

ιδρύσει μία ελληνική ανώνυμη εταιρεία, η οποία θα αναλάμβανε την εκμετάλλευση του δικτύου.

8.2.3.β. Η Εταιρεία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων (Ε.Ε.Σ.)

Για την κατασκευή του δικτύου Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνορα («Λαρισαϊκός» σιδηρόδρομος), στις 15 Ιουλίου του 1889 η ελληνική Κυβέρνηση υπέγραψε σύμβαση με τον W. Eckersley. Το έργο ξεκίνησε το 1891, εξαιτίας όμως των οικονομικών προβλημάτων που προέκυψαν από το κατασκευαστικό έργο διακόπηκαν οι εργασίες το Μάρτιο του 1894 και ο ανάδοχος θεωρήθηκε έκπτωτος.

Το Μάρτιο του 1900 η ελληνική Κυβέρνηση υπέγραψε σύμβαση με τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου βαρόνο G. De Reutter της κατασκευαστικής εταιρείας «Συνδικάτο Κατασκευής Σιδηροδρόμων εν Ανατολή» με σκοπό την ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δικτύου. Η κατασκευαστική εταιρεία αναλάμβανε την υποχρέωση να ιδρύσει μία ελληνική ανώνυμη εταιρεία, η οποία θα αναλάμβανε την εκμετάλλευση του δικτύου. Μετά το πέρας των Βαλκανικών Πολέμων τον Ιανουάριο του 1914 το ελληνικό δημόσιο εξαγόρασε το 100% των μετοχών της Ε.Ε.Σ.

Τον Ιούνιο του 1901 συνήλθαν οι κεφαλαιούχοι της κατασκευαστικής εταιρείας «Συνδικάτο Κατασκευής Σιδηροδρόμων εν Ανατολή» και ίδρυσαν την «Εταιρεία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων» (Ε.Ε.Σ.). Η Ε.Ε.Σ. διοικείται από ολιγομελή διοικούσα επιτροπή, η οποία είχε έδρα το Παρίσι.

8.2.4. Οι ιδιωτικές εταιρείες της Θεσσαλίας

Για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής της Θεσσαλίας Βόλος - Λάρισα, υπογράφηκε στις 13 Μαΐου του 1882²⁶⁷ η σύμβαση μεταξύ του Πρωθυπουργού Χ. Τρικούπη και των πληρεξούσιων εργολάβων Θ. Μαυρογορδάτου, οι Α. Hennebert και Εβαρίστο ντε Κίρικο. Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή, ο Θ. Μαυρογορδάτος είχε την υποχρέωση να ιδρύσει μία ελληνική ανώνυμη εταιρεία.

8.2.4.α. Εταιρεία Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας (Σ.Θ.)

Τον Οκτώβριο του 1882 ιδρύθηκε η εταιρεία με την επωνυμία «Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας» (Σ.Θ.) με βασικούς μετόχους την Εθνική Τράπεζα, την Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστεως, την Προνομιούχο Τράπεζα Ηπειροθεσσαλίας και την Τράπεζα Κωνσταντινούπολης. Έδρα της εταιρείας Σ.Θ. ήταν η Αθήνα.

²⁶⁷Υποκεφάλαιο 7.1. του κεφαλαίου «Οι σιδηρόδρομοι της Θεσσαλίας», σ. 247.

Η οικονομική πορεία της εταιρείας από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας της έως και το 1917 ήταν ασταθής, άλλοτε ανοδική και άλλοτε καθοδική, επειδή η θεσσαλική παραγωγή συνδεόταν άμεσα με τα έσοδα της εταιρείας.

Τον Οκτώβριο του 1904 η διεύθυνση της εταιρείας υπέγραψε συμφωνία με την κατασκευαστική εταιρεία του σιδηροδρομικού δικτύου Πειραιάς - Παλαιοφάρσαλος - Σύνορα, γεγονός που επέφερε σημαντικά προσωρινά έσοδα για την εταιρεία. Οι σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας θα αναλάμβαναν ένα πολύ σπουδαίο μεταφορικό έργο, θα μετέφεραν όλα τα υλικά κατασκευής, τα οποία θα έρχονταν στο λιμάνι του Βόλου στον Παλαιοφάρσαλο.

Το 1917 το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας Σ.Θ., έπειτα από λεπτομερή έλεγχο όλων των οικονομικών υπηρεσιών της εταιρείας, διαπίστωσε ότι κατά την περίοδο από το 1908 έως και το 1917 υπήρξε έλλειμμα ύψους 2.200.000 δραχμών, ποσόν το οποίο αντιστοιχούσε στο 12% των συνολικών εισπράξεων της εταιρείας τη συγκεκριμένη δεκαετία.

Οι σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας είχαν να αντιμετωπίσουν έναν ανταγωνισμό, ο οποίος προερχόταν από δύο κατευθύνσεις: από το σιδηροδρομικό δίκτυο Αθήνα - Λάρισα και από την ανάπτυξη των οδικών μεταφορών. Ο ανταγωνισμός αυτός οξύνθηκε το 1930 και αφορούσε όλες τις πόλεις από τις οποίες περνούσε το σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλίας. Μάλιστα δε παρά την απόκτηση δικαιώματος ανάπτυξης οδικών μεταφορών (αναγκαστικός νόμος 6033/6 Ιουνίου 1935) η θέση της εταιρείας δεν βελτιώθηκε ουσιαστικά.

Μετά το 1949 παρουσιάστηκαν πολύ σοβαρά προβλήματα, λόγω του ανεξέλεγκτου ανταγωνισμού από τα οδικά μεταφορικά μέσα και των δυσβάστακτων οικονομικών υποχρεώσεων της εταιρείας Σ.Θ., οι οποίες προέρχονταν από τα ανεξόφλητα δάνεια.

Εξαιτίας των παραπάνω προβλημάτων, το 1952 ο Υπουργός Συντονισμού προέτρεψε τη Διοίκηση των Σ.Θ. να κηρύξει πτώχευση. Το 1953 η εταιρεία κρατικοποιήθηκε και ενσωματώθηκε στους Σ.Ε.Κ.

8.3 Η εταιρεία Σιδηρόδρομοι του Ελληνικού Κράτους (Σ.Ε.Κ.)

8.3.1. Η ίδρυση της εταιρείας Σ.Ε.Κ.

Αν και κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων υπήρξε αποτελεσματική συνεργασία ανάμεσα στο κράτος και τις σιδηροδρομικές εταιρείες, εντούτοις προέκυψαν πολλές δυσκολίες στις μεταξύ τους συνεννοήσεις.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι επικρατούσε στους πολιτικούς η άποψη ότι θα ήταν πιο εύκολη η συνεννόηση μεταξύ των σιδηροδρομικών εταιρειών και του κράτους, αν γινόταν κρατικοποίηση των σιδηροδρόμων. Η πρώτη προσπάθεια για κρατικοποίηση έγινε το 1914 και αφορούσε την εταιρεία των ελληνικών σιδηροδρόμων (Ε.Ε.Σ.), με την εξαγορά από το ελληνικό κράτος, όλων των μετοχών της εταιρείας. Στη συνέχεια, το 1918 οι πελοποννησιακοί σιδηρόδρομοι (Σ.Π.Α.Π.) κρατικοποιήθηκαν με επίταξη της εταιρείας από την ελληνική Κυβέρνηση. Όμως, η συγκεκριμένη κρατικοποίηση δεν είχε τα θετικά αποτελέσματα που αναμένονταν, γιατί οδήγησε στην αδικαιολόγητη αύξηση του προσωπικού και επομένως, στην αύξηση των οικονομικών εξόδων της εταιρείας.

Μέχρι το 1920 υπήρχαν στην Ελλάδα δύο κρατικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις: η Ε.Ε.Σ. και οι Σ.Π.Α.Π., με πολλά προβλήματα και αρνητικά αποτελέσματα για την οικονομία της χώρας. Η τότε ελληνική Κυβέρνηση θεώρησε ότι η λύση των προβλημάτων που είχαν προκύψει, θα ήταν η ίδρυση ενός ενιαίου οργανισμού για τους σιδηροδρόμους, στον οποίο θα υπάγονταν η Ε.Ε.Σ. και οι Σ.Π.Α.Π. Για το σκοπό αυτό ψηφίστηκε ο νόμος 2144 στις 18.3.1920 *«Περί Διοικήσεως των Σιδηροδρόμων του Ελληνικού Κράτους»*, ο οποίος όριζε τις διαδικασίες που θα καθόριζαν την ενιαία διοικητική οργάνωση του οργανισμού²⁶⁸.

Ο ενιαίος οργανισμός που ιδρύθηκε ήταν νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου (ΝΠΔΔ) και είχε την επωνυμία: «Σιδηρόδρομοι του Ελληνικού Κράτους» (Σ.Ε.Κ.).

Στους Σ.Ε.Κ. έπρεπε να υπαχθούν και τα δίκτυα της Ε.Ε.Σ, των Σ.Π.Α.Π., καθώς επίσης των πρώην οθωμανικών σιδηροδρόμων της Μακεδονίας και της Θράκης (οι περιοχές αυτές βρίσκονταν πλέον στην ελληνική επικράτεια), και τέλος, όσες σιδηροδρομικές εταιρείες θα εξαγοράζονταν μελλοντικά από το κράτος.

Πράγματι, τα δίκτυα Μακεδονίας και Θράκης ενοποιήθηκαν με τους Σ.Ε.Κ. Συγκεκριμένα, ενοποιήθηκαν οι σιδηρόδρομοι Θεσσαλονίκη - Μοναστήρι, οι ανατολικοί σιδηρόδρομοι, ο ενωτικός σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκη - Κωνσταντινούπολη και ο σιδηρόδρομος Σαρακλί (*Ηράκλειο*) - Σταυρός.

Οι δυσκολίες για την ενοποίηση των Σ.Π.Α.Π. με τους Σ.Ε.Κ. ήταν πολλές. Μία από τις πιο σημαντικές ήταν ότι οι πελοποννησιακοί σιδηρόδρομοι χρησιμοποιούσαν μετρικό πλάτος (60 εκατοστά) και όχι διεθνές. Επιπλέον, η διοίκηση των Σ.Π.Α.Π., που ήταν ιδιωτική, υποστήριζε ότι τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρείας θα ήταν πολύ καλύτερα εάν η εκμετάλλευση παρέμενε ιδιωτική και όχι δημόσια. Τελικά, το 1922 με το νόμο 2976 έληξε η επίταξη των Σ.Π.Α.Π. και παραχωρήθηκε πάλι στην εταιρεία η εκμετάλλευση του δικτύου.

²⁶⁸ «Κανονισμός υπηρεσίας γραμμής και έργων του Σ.Ε.Κ.», (1923).

Τους Σ.Ε.Κ., σύμφωνα με το νόμο 2144, τους επέστρεψε το Υπουργείο Συγκοινωνιών, τα δε μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου έπρεπε να είναι από εννέα έως δώδεκα άτομα, από τα οποία τέσσερα άτομα ήταν μόνιμα και τα υπόλοιπα ορίζονταν από το ελληνικό κράτος με τριετή θητεία²⁶⁹.

8.3.2. Ενέργειες των Σ.Ε.Κ. κατά το διάστημα 1920-1940

Η λειτουργία της εταιρείας των Σ.Ε.Κ. ξεκίνησε αμέσως μετά τη λήξη του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου. Οι καταστροφές που είχαν επέλθει στα σιδηροδρομικά δίκτυα από τις πολεμικές επιχειρήσεις, αλλά και η κακή συντήρηση των ατμομηχανών, ήταν μεγάλες. Συνεπώς, το πρώτο κύριο μέλημα των Σ.Ε.Κ. ήταν η αποκατάσταση των καταστροφών των σιδηροδρομικών δικτύων. Η αποκατάσταση όμως αυτή δεν ήταν εύκολη υπόθεση, λόγω των τεράστιων προβλημάτων που υπήρχαν στην οργάνωση του ενοποιημένου δικτύου. Επίσης, μεγάλο πρόβλημα υπήρχε και στο προσωπικό, εξαιτίας της μεγάλης εθνοτικής ανομοιομορφίας που υπήρχε στο νέο δίκτυο. Οι Σ.Ε.Κ. ωστόσο κατέβαλαν μεγάλες προσπάθειες για να λειτουργήσει κανονικά το ενοποιημένο δίκτυο. Η Διοίκηση των Σ.Ε.Κ. ίδρυσε μία υπηρεσία, η οποία ήταν ειδική για την αποκατάσταση των σιδηροτροχιών και των γεφυρών του δικτύου. Επικεφαλής της υπηρεσίας αυτής ήταν ο μηχανικός Λ. Σνάιντερ. Ο Λ. Σνάιντερ με την υπηρεσία αποκατάστασης κατόρθωσε να επισκευαστούν αρκετές από τις γέφυρες σε μικρό χρονικό διάστημα και έτσι η κατάσταση του δικτύου έφθασε σε ανεκτά επίπεδα.

Στις 27 Αυγούστου του 1925 το ελληνικό κράτος υπέγραψε σύμβαση με τη «Βελγική Εμπορική Εταιρεία», με την οποία προβλεπόταν η αντικατάσταση και η ενίσχυση της υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής, η προμήθεια νέου τροχαίου υλικού, η μελέτη και η κατασκευή νέων σιδηροδρομικών γραμμών²⁷⁰. Με τη σύμβαση αυτή η βελγική εταιρεία έπρεπε να ολοκληρώσει τις εργασίες της μέσα σε πέντε έως έξι χρόνια. Τελικά, μέχρι το 1930 είχε πραγματοποιηθεί μόνον το ένα σκέλος της σύμβασης, δηλαδή η αντικατάσταση των παλαιών σιδηροτροχιών σε μήκος πάνω από 400 χιλιόμετρα. Από το 1935 και μετά έγινε μία πιο συστηματική προσπάθεια για τη βελτίωση των γεφυρών της γραμμής, η οποία και ολοκληρώθηκε μέσα στο 1940, πριν να ξεσπάσει ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος.

Το τροχαίο υλικό που παρέλαβαν οι Σ.Ε.Κ. περιελάμβανε πάνω από εκατόν πενήντα ατμάμαξες, οι οποίες προέρχονταν από διαφορετικά δίκτυα και από λάφυρα των πολέμων. Οι ατμάμαξες αυτές είχαν πολύ μεγάλες φθορές και οι Σ.Ε.Κ. έπρεπε να τις επισκευάσουν. Επίσης, την περίοδο 1922-1923 έγιναν προσπάθειες από τους Σ.Ε.Κ. προμήθειας νέου τροχαίου υλικού, το οποίο τελικά παρελήφθη το 1923. Επρόκειτο για

²⁶⁹Νομοθεσία διέπουσα τους Σ.Ε.Κ., (1929).

²⁷⁰Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους, «Νομοθεσία διέπουσα τους Σ.Ε.Κ.», εκδόσεις Σ.Ε.Κ., (1929).

πέντε μεταχειρισμένες ατμάμαξες προερχόμενες από τα ελβετικά δίκτυα. Τον επόμενο χρόνο οι Σ.Ε.Κ. παρήγγειλαν στην Αυστροουγγρική εταιρεία StEG δέκα ατμάμαξες. Από το 1925 και μετά έγιναν διαδοχικές παραγγελίες ατμαμαζών στην κατασκευαστική εταιρεία StEG, φθάνοντας τις ογδόντα ατμάμαξες. Τέλος, το 1930 παρελήφθησαν ακόμη είκοσι ατμάμαξες από τους Σ.Ε.Κ., οι οποίες ήταν κατασκευασμένες σε διάφορα βελγικά εργοστάσια.

Μέχρι το 1940 δεν έγινε καμιά προμήθεια άλλων ατμομηχανών, διότι κρίθηκε επαρκής ο αριθμός των ατμαμαζών για την κάλυψη των αναγκών του σιδηροδρομικού δικτύου.

Οι Σ.Ε.Κ. είχαν ασχοληθεί με την προμήθεια μόνον των ατμομηχανών και όχι με την προμήθεια αυτοκινηταμαζών, μέχρι το Μάιο του 1934, μήνα κατά τον οποίο οι Σ.Ε.Κ. υποχρεώθηκαν από το Υπουργικό Συμβούλιο να αγοράσουν δύο αυτοκινητάμαξες από την αυστριακή εταιρεία Wiener-Locomotiv-Fabrik. Οι Σ.Ε.Κ. όμως δεν ήθελαν να παραλάβουν τις αυτοκινητάμαξες αυτές, διότι δεν ανταποκρίνονταν στις προσδοκίες τους, για το λόγο αυτό τα δύο οχήματα χρησιμοποιήθηκαν στη Μακεδονία και κυρίως στα δρομολόγια Θεσσαλονίκη - Σέρρες.

Η προμήθεια νέου τροχαίου υλικού των Σ.Ε.Κ. έγινε και σε επιβατικά οχήματα καθώς και σε σκευοφόρους. Το 1924 υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ των Σ.Ε.Κ. και του κατασκευαστικού βελγικού οίκου Familleureux, η οποία αφορούσε την προμήθεια πενήντα τριών επιβατικών οχημάτων Α, Β και Γ θέσεων και σκευοφόρων. Ένα χρόνο μετά οι Σ.Ε.Κ. παρήγγειλαν ακόμη δέκα οχήματα. Τελικά, επειδή το 1927 οι Σ.Ε.Κ. δεν παρέλαβαν ολόκληρη την παραγγελία, το 1929 αναγκάστηκαν να κάνουν νέα παραγγελία είκοσι έξι νέων επιβατικών οχημάτων, ενώ αργότερα το 1934, παραγγέλθηκαν ακόμη σαράντα οχήματα και τέλος το 1936 είκοσι τέσσερις επιβατάμαξες.

Ωστόσο οι Σ.Ε.Κ., δεν ασχολήθηκαν μόνο με την ανανέωση του τροχαίου υλικού, αλλά και με την κατασκευή των δύο νέων κτιριακών εγκαταστάσεων των σταθμών, της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Από το 1924 και μετά, το θέμα κατασκευής των δύο αυτών κτιριακών εγκαταστάσεων απασχόλησε πολύ το Υπουργείο Συγκοινωνιών. Κατά καιρούς έγιναν μελέτες, αλλά δεν προχώρησε καμία εργασία κατασκευής. Το 1930 έγιναν κάποιες ενέργειες μόνο για το σταθμό της Θεσσαλονίκης, όπως η εξεύρεση της τοποθεσίας του νέου σταθμού, οι απαλλοτριώσεις και η προκήρυξη αρχιτεκτονικού διαγωνισμού.

Το 1937 ξεκίνησαν οι εργασίες κατασκευής του σταθμού της Θεσσαλονίκης, οι οποίες όμως σταμάτησαν με την έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Οι εργασίες κατασκευής του νέου σταθμού της Αθήνας ξεκίνησαν το 1938, οι οποίες όμως είχαν την ίδια τύχη με αυτές του σταθμού της Θεσσαλονίκης.

Οι Σιδηρόδρομοι του Ελληνικού Κράτους, όπως προαναφέραμε, επικέντρωσαν όλο το βάρος των προσπαθειών τους στην αποκατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου από τις

καταστροφές οι οποίες είχαν προκληθεί κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Το κράτος συνέβαλε στις προσπάθειες των Σ.Ε.Κ., προσφέροντας οικονομική βοήθεια, παράλληλα όμως σχεδίαζε την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου και σε άλλες περιοχές. Προκειμένου να υλοποιηθεί η επέκταση αυτή, το ελληνικό κράτος υπέγραψε στις 27 Αυγούστου του 1925 σύμβαση με τη «Βελγική Εμπορική Εταιρεία».

Η πρώτη γραμμή που άρχισε να κατασκευάζεται το 1928 από τη βελγική εταιρεία είχε διεθνές πλάτος σιδηροτροχιών (1,435μ.) με διαδρομή Καλαμπάκα - Κοζάνη - Βέροια και προβλεπόμενο μήκος 180 χιλιόμετρα. Μετά από τρία κατασκευαστικά χρόνια, 1928-1930, οι εργασίες διακόπηκαν λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Η γραμμή αυτή παρέμεινε ημιτελής και δεν ολοκληρώθηκε ποτέ.

Στις 21 Μαρτίου του 1928 ψηφίστηκε ο νόμος 3465, με τον οποίο το ελληνικό κράτος ανέθετε στους Σ.Ε.Κ. την κατασκευή μικρών σιδηροδρομικών διακλαδώσεων, με κατεύθυνση από τους σταθμούς που βρίσκονταν έξω από τις πόλεις, προς τις αντίστοιχες πόλεις. Ο νόμος αυτός αναφερόταν σε συγκεκριμένες πόλεις: στη Λιβαδειά, στη Φλώρινα, στα Γιαννιτσά και στη Νάουσα. Όμως, κατασκευάστηκε μόνο η διακλάδωση προς τη Φλώρινα. Οι εργασίες κατασκευής ξεκίνησαν προς τα τέλη του 1929 και ολοκληρώθηκαν το Μάιο του 1931, τον ίδιο μήνα έγιναν και τα εγκαίνια της σιδηροδρομικής γραμμής από το σταθμό της Φλώρινας έως την πόλη της Φλώρινας, μήκους 6 χιλιομέτρων.

Μελετώντας τις ενέργειες των Σ.Ε.Κ. διαπιστώνουμε ότι κατέβαλλαν κάθε προσπάθεια για να προσελκύσουν επιβατικό κοινό και πελατεία εμπορευματικών μεταφορών.

Πιο συγκεκριμένα, η παρουσίαση μερικών από τις πιο χαρακτηριστικές ενέργειες των Σ.Ε.Κ., επιβεβαιώνει την εκ μέρους τους ικανότητα της εκμετάλλευσης των κάθε μεταφορικών καταστάσεων ανάλογα με την εποχή²⁷¹. Μία πρώτη ενέργεια των Σ.Ε.Κ. ήταν η ένταξή τους, στο διεθνές δρομολόγιο Simplon Orient Express, με πολυτελείς ταχείες αμαξοστοιχίες και με διαδρομή από τον Πειραιά και την Αθήνα μέχρι το Παρίσι. Μία ακόμη ενέργεια ήταν η χρησιμοποίηση κλιναμαξών σε δρομολόγια του εξωτερικού και οχημάτων-εστιατορίων σε δρομολόγια του εσωτερικού. Επιπλέον, το 1933 οι Σ.Ε.Κ. εφάρμοσαν νέο τιμολογιακό σύστημα, σύμφωνα με το οποίο τα τιμολόγια σε μεταφορές μεγάλων αποστάσεων ήταν μειωμένα σε σχέση με τα τιμολόγια του παλαιότερου τιμολογιακού συστήματος. Με τις νέες τιμολογήσεις υπήρξε αύξηση της σιδηροδρομικής πελατείας. Υπενθυμίζουμε ότι οι Σ.Ε.Κ. επεδίωξαν μία στενή συνεργασία με τα ελληνικά ταχυδρομεία για την διεκπεραίωση της ιδιωτικής αλληλογραφίας από την Αλεξανδρούπολη μέχρι τη Φλώρινα και τον Πειραιά. Η

²⁷¹ Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους, «*Νομοθεσία διέπουσα τους Σ.Ε.Κ.*», συμπλήρωμα, εκδόσεις Σ.Ε.Κ., (1934).

συγκεκριμένη συνεργασία ήταν αποτελεσματική και μάλιστα αναπτύχθηκε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1930.

Η εξάπλωση του αυτοκινήτου είχε αρχίσει από τα τέλη της δεκαετίας του 1920 και έγινε εντονότερη από το 1930 και μετά. Αποτέλεσμα της εξάπλωσης του αυτοκινήτου ήταν η δημιουργία ανταγωνισμού ανάμεσα στο αυτοκίνητο και στο σιδηρόδρομο. Στα ορεινά μέρη ο ανταγωνισμός ήταν μικρότερος, εξαιτίας της μη ύπαρξης καλού οδικού δικτύου. Στις πεδινές όμως περιοχές, ο ανταγωνισμός ήταν εντονότερος. Το οδικό δίκτυο επεκτεινόταν με ικανοποιητικούς ρυθμούς, με αποτέλεσμα να υπάρχει ο φόβος για την κυριαρχία των αυτοκινήτων μέσα σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα. Οι Σ.Ε.Κ. αντέδρασαν, προκειμένου να μην επαληθευτεί ο φόβος αυτός, και επηρέασαν το ελληνικό κράτος υπέρ τους. Ουσιαστικά, πίεσαν το κράτος να ψηφίσει το νόμο 6033 στις 7 Φεβρουαρίου 1934, με τον οποίο εμποδιζόταν η ανεξέλεγκτη κυκλοφορία των λεωφορείων. Ένα χρόνο μετά, το 1935, ψηφίστηκε νέος νόμος, με τον ίδιο αριθμό, ο οποίος κατοχύρωνε τα δικαιώματα των σιδηροδρόμων στις οδικές διαδρομές που βρίσκονταν παράλληλα με τις σιδηροδρομικές γραμμές.

Οι Σ.Ε.Κ. εφήρμοσαν επιθετική πολιτική και ενήργησαν με στρατηγική στο πλαίσιο του ανταγωνισμού των αυτοκινήτων με το σιδηρόδρομο. Εκτός από την επιβολή του νόμου, οι Σ.Ε.Κ. προμηθεύτηκαν τις πρώτες αυτοκινητάμαξες, με σκοπό την αύξηση του ανταγωνισμού έναντι των αυτοκινητιστών της Μακεδονίας, μείωσαν δε την τιμή των επιβατικών εισιτηρίων, καθώς επίσης και τα κόμιστρα του σιδηροδρομικού δικτύου. Επιπλέον, συνεργάστηκαν με τις εταιρείες των αυτοκινητιστών, στις οποίες επέβαλαν αυστηρούς όρους και υποχρέωσαν τα συνεργαζόμενα αυτοκίνητα-λεωφορεία να φέρουν το σήμα των Σ.Ε.Κ. Επιπροσθέτως, το 1937 οι Σ.Ε.Κ. ζήτησαν και τελικά απέκτησαν το δικαίωμα εκτέλεσης δρομολογίων υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών σε διάφορες περιοχές της χώρας. Το ίδιο έτος ιδρύθηκε η «Αυτοκινητιστική Υπηρεσία των Σ.Ε.Κ.». Το 1940 και λίγο πριν ξεσπάσει ο Πόλεμος, η αυτοκινητιστική δραστηριότητα των Σ.Ε.Κ. είχε ανερχόμενη πορεία, με αποτέλεσμα το κράτος να παραχωρήσει στους Σ.Ε.Κ. νέες λεωφορειακές γραμμές.

Μετά την 28 Οκτωβρίου του 1940 και κατά τη διάρκεια της επιστράτευσης, η βοήθεια των Σ.Ε.Κ. ήταν μεγάλη. Το σιδηροδρομικό δίκτυο μετέφερε στρατιώτες και πολεμικό υλικό στο μέτωπο. Με την κατάρρευση του μετώπου, οι κατακτητές, όπως προαναφέραμε έθεσαν την εκμετάλλευση του δικτύου των Σ.Ε.Κ. στην υπηρεσία των αρχών Κατοχής.

Οι καταστροφές που υπέστησαν οι Σ.Ε.Κ. κατά τη διάρκεια της γερμανικής υποχώρησης, αποτέλεσαν πανευρωπαϊκό ρεκόρ. Τον Οκτώβριο του 1944 κυκλοφόρησαν δέκα ατμάμαξες πορείας και ελιγμών, δεκαεπτά επιβατάμαξες, δύο εκδρομικά οχήματα, δέκα σκευοφόροι και πεντακόσιες είκοσι εννέα φορτάμαξες.

Το προσωπικό των Σ.Ε.Κ. κατέβαλε υπεράνθρωπες προσπάθειες, προκειμένου να επισκευάσει και να ανασυνθέσει το τροχαίο υλικό. Λίγο πριν το τέλος της δεκαετίας του 1940, είχαν αποκατασταθεί ογδόντα επιβατάμαξες, σαράντα τέσσερα εκδρομικά οχήματα, πενήντα μία σκευοφόροι και οχήματα-ταχυδρομεία, χίλιες πεντακόσιες εξήντα φορτάμαξες και δεκατρείς μηχανές γερμανικές κατασκευής Henschel (1910), οι οποίες είχαν εγκαταλειφθεί μαζί με κάποιες παλαιές πρωσικές επιβατάμαξες διαφόρων τύπων από τους Γερμανούς, κατά την αποχώρησή τους από την Ελλάδα.

Με τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου οι Σ.Ε.Κ. είχαν στην κατοχή τους πέντε μηχανές εσωτερικής καύσης. Από το 1950 άρχισε και η απόκτηση των αυτοκινηταμαξών. Συγκεκριμένα, το 1950 παρελήφθησαν δεκαέξι αυτοκινητάμαξες ιταλικής κατασκευής από το εργοστάσιο Fiat, το 1958 από το ίδιο εργοστάσιο παρελήφθησαν ακόμη δέκα αυτοκινητάμαξες, το δε 1962 από τη Γερμανία παρελήφθησαν είκοσι αυτοκινητάμαξες.

Την 1^η Ιανουαρίου του 1970, με το Ν.Δ. 674/1970, ιδρύθηκε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε., νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου), με σκοπό την ενιαία οργάνωση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Ο Ο.Σ.Ε. αποτελεί μετεξέλιξη των Σ.Ε.Κ.

Ο Ο.Σ.Ε. συνέχισε το έργο των Σ.Ε.Κ., σχετικά με τον εκσυγχρονισμό και την αύξηση του τροχαίου υλικού. Πράγματι, το 1976 παρέλαβε ακόμη δώδεκα αυτοκινητάμαξες από το ουγγρικό εργοστάσιο κατασκευής Ganz Mavag. Επιπλέον, το 1990 προσέθεσε στο τροχαίο υλικό του δώδεκα αυτοκινητάμαξες τύπου Intercity από το εργοστάσιο AEG-LEW της Γερμανίας καθώς και είκοσι πέντε προαστιακές αυτοκινητάμαξες MAN από τα ελληνικά ναυπηγεία. Τέλος, το 1995 οκτώ αυτοκινητάμαξες AEG παρελήφθησαν από τον Ο.Σ.Ε.

Ολοκληρώνοντας την ανάλυσή μας για τους Σιδηροδρόμους του Ελληνικού Κράτους (Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος), διαπιστώνουμε ότι η σημασία του οργανισμού αυτού δεν περιοριζόταν στο μεταφορικό έργο αλλά ότι επρόκειτο για ένα πολυσυλλεκτικό φορέα που εκλήθη να συντονίσει και να ενώσει ετερόκλητα στοιχεία και κατασκευές διαφόρων σκοπιμοτήτων. Η σημερινή διάρθρωση του διεθνούς εύρους σιδηροδρομικού δικτύου της Ελλάδας, όπως αναφέραμε και πιο πάνω, δεν είναι αποτέλεσμα μίας συγκροτημένης μελέτης και μακρόπνοης πολιτικής από ένα διαμορφωμένο κράτος, αλλά αποτελεί συνένωση δικτύων άλλων εθνοτήτων στο πλαίσιο άλλων γεωπολιτικών συνθηκών. Παρόλα αυτά όμως, με το πέρασμα των χρόνων επήλθε μία προσαρμογή αυτών των ελληνικών σιδηροδρομικών δικτύων και λειτουργιών προς τις απαιτήσεις του επιβατικού κοινού.

ΣΥΝΟΨΗ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ

Η υπερεκατονταετής περίοδος (1869-1974) της ιστορίας των ελληνικών μέσων σταθερής τροχιάς αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα της διαχείρισης από το ελληνικό πολιτικοοικονομικό και κοινωνικό σύστημα ενός μείζονος σημασίας ζητήματος για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό της χώρας.

Τα μέσα σταθερής τροχιάς με τη χρήση αυτοκινηταμαξών και ηλεκτρικής ενέργειας αποτελούν βασική καινοτομία στο χώρο των χερσαίων μεταφορών από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα και εξής.

Η μεταφορά και ενσωμάτωση στον ελληνικό παραγωγικό ιστό των καινοτομιών αυτών υπακούει στο γενικό κανόνα της καθυστερημένης μεταφοράς και διάχυσης νέων τεχνολογιών στις οικονομίες της Βαλκανικής και όχι μόνο.

Στην περίπτωση των ελληνικών σιδηροδρόμων και λοιπών αστικών μέσων σταθερής τροχιάς η καινοτομία θα προωθηθεί ικανοποιητικά έστω και καθυστερημένα αμέσως μετά την εκδήλωση ενεργού ενδιαφέροντος το 1875 από το ελληνικό τραπεζικό κεφάλαιο (Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστωσης, Σ.Π.Α.) και την έκφραση της πολιτικής βούλησης από την κυβέρνηση του Χαρίλαου Τρικούπη (1882) που αποτέλεσε και το έναυσμα για την εκδήλωση συνολικότερου ενδιαφέροντος από το ελληνικό αλλά και αλλοδαπό τραπεζικό κεφάλαιο (1882, Σ.Π.Α.Π. και Σ.Θ., 1889 Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδας, 1890 Εταιρεία Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδας, 1900 Εταιρεία Ελληνικών Σιδηροδρόμων). Η έλλειψη στρατηγικής και συνολικότερων σχεδίων ανάπτυξης, σε συνδυασμό με τις ισχυρές πιέσεις επί μέρους ομάδων συμφερόντων στο πλαίσιο υπερεκτιμημένων προσδοκιών ή άλλων σκοπιμοτήτων είχαν ως συνέπεια να υπογραφούν σειρά συμβάσεων παραχώρησης στο πλαίσιο των οποίων οι νεοϊδρυθέσες σιδηροδρομικές εταιρείες δεν είχαν πιθανότητες επιβίωσης και είτε διέκοψαν τη λειτουργία των είτε απορροφήθηκαν από τις βασικές εταιρείες Σ.Π.Α.Π. για τη νότια Ελλάδα, Σ.Α.Π. για το μητροπολιτικό σιδηρόδρομο Αθήνας και την κρατική εταιρεία Σ.Ε.Κ. για τον κορμό του εθνικού δικτύου Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη μετά το πέρας των βαλκανικών πολέμων και του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Σταθμός για τις εξελίξεις στα μέσα σταθερής τροχιάς αποτέλεσε η δεκαετία του 1920 στη διάρκεια της οποίας: 1. Ιδρύεται η κρατική εταιρεία Σ.Ε.Κ. (ν. 2144/18.03.1920) και επιχειρείται ανεπιτυχώς η ενοποίηση του υπεραστικού σιδηροδρομικού δικτύου και 2. Επιχειρείται το 1925 η αναδιάρθρωση των συγκοινωνιών της πρωτεύουσας με κυρίαρχη παρουσία της Power and Traction Finance Company και την ίδρυση των εταιρειών Ε.Η.Σ. (Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι) που διαδέχεται τον Σ.Α.Π. και την Η.Ε.Μ. (Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών) που αναλαμβάνει τα λοιπά μέσα σταθερής τροχιάς.

Μετά την υποχώρηση του ελληνικού δημοσίου (ν. 2976/1922) σε σχέση με τις αρχικές του προθέσεις και αποφάσεις για την κρατικοποίηση της εταιρείας Σ.Π.Α.Π. και την ενιαιοποίηση του εθνικού δικτύου και μετά την ίδρυση των εταιρειών Ε.Η.Σ. και Η.Ε.Μ. (1925), στον

ιδιωτικό τομέα παρέμειναν οι σιδηρόδρομοι νότιας Ελλάδας (Σ.Π.Α.Π.), οι (Σ.Θ.) και τα μέσα σταθερής τροχιάς περιοχής πρωτευούσης (Ε.Η.Σ και Η.Ε.Μ.).

Στα πενήντα χρόνια που μεσολάβησαν έως την κρατικοποίηση τόσο του εθνικού υπεραστικού σιδηροδρόμου δικτύου (ν. 4246/1962), όσο και των μέσων σταθερής τροχιάς στην Αθήνα (1976) οι ιδιωτικές εταιρείες θα λειτουργήσουν με κεντρικό στόχο τη μεγιστοποίηση του συνολικού οφέλους από την άμεση και έμμεση εκμετάλλευση της μονοπωλιακής θέσης των εταιρειών και όχι με στόχο τον εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη των δικτύων και εγκαταστάσεων.

Αντί του εκσυγχρονισμού και της ανάπτυξης οι εταιρείες αφ' ενός μεν θα επιλέξουν την αναζήτηση παραπλεύρων δραστηριοτήτων (π.χ τουριστικές επενδύσεις) και την ανάπτυξη άκρως ανταγωνιστικών δραστηριοτήτων με την ανάπτυξη παραπλεύρων στόλων λεωφορείων αφ' ετέρου δε τα δύο περιφερειακά σιδηροδρομικά δίκτυα (Σ.Π.Α.Π. και Σ.Θ.) θα χρησιμοποιηθούν ως μηχανισμοί έμμεσων και σε πολλές περιπτώσεις προσωπικών εσόδων των στελεχών και των μετόχων των εταιρειών στο πλαίσιο ανορθολογικών και ευκαιριακών προμηθειών με συνέπεια τη συγκέντρωση ενός ανομοιομορφου και σε πολλές περιπτώσεις μη συμβατού με τη χρήση εξοπλισμού, ενώ παράλληλα το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν θα εκσυγχρονιστεί και θα παραμείνει με τα καθυστερημένα χαρακτηριστικά (γραμμές μετρικού πλάτους) των μέσων του 19^{ου} αιώνα.

Ανάλογες είναι και οι επιλογές στην περίπτωση του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου της πρωτεύουσας όπου αντί της προώθησης και υλοποίησης ενός εκσυγχρονιστικού και αναπτυξιακού προγράμματος για την αντιμετώπιση του ισχυρού ανταγωνισμού των λεωφορείων, επιλέγεται η ενεργή δραστηριοποίηση και στον τομέα των ανταγωνιστικών αυτών νέων μέσων με στόχο τα ευκαιριακά και άμεσα οικονομικά οφέλη. Άμεση ορατή συνέπεια των επιλογών αυτών ήταν η δραματική καθυστέρηση στον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη του δικτύου του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου με αρνητικές συνέπειες ως προς τη θέση του στην ανταγωνιστική αγορά των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Έτσι, η μεν ολοκλήρωση του δικτύου των σταθμών του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου Κηφισιά-Αθήνα - Πειραιάς ολοκληρώνεται εκατό (100) χρόνια μετά από την έναρξη λειτουργίας των Σ.Π.Α. και το μετρό κατασκευάζεται στις αρχές του 21^{ου} αιώνα όταν στις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις αποτέλεσε υπόθεση του τέλους του 19^{ου} αιώνα ή έστω των αρχών του 20^{ου} αιώνα. Αν στις «αντικειμενικές» αδυναμίες, λόγω του επιπέδου του διαθέσιμου στελεχιακού δυναμικού (management, σχεδιασμό, λειτουργία) και στις «κερδοσκοπικές» επιλογές (παράλληλη ανάπτυξη ανταγωνιστικών μέσων, λοιπές δραστηριότητες, προσανατολισμός και υλοποίηση ευκαιριακών προμηθειών) προστεθούν και τα φαινόμενα διαφθοράς στην οικονομική λειτουργία, το ζήτημα της ανορθολογικής διαχείρισης των εταιρειών και γενικότερα του σιδηροδρόμου είναι αυταπόδεικτο, η δε πορεία προς την υπερχρέωση και την αδιέξοδη λειτουργία αναμενόμενη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΝΟΜΟΙ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

1. Απόσπασμα του νόμου ΤΖ΄, περί συστάσεως του σιδηροδρόμου Αθήνα- Πειραιάς

(Ν. ΤΖ΄ δημοσιευθείς εν τη «Εφημερίδι της Κυβερνήσεως» αριθ. 48 της 28 Δεκεμβρίου 1855 και αριθ. 34 της 23 Σεπτεμβρίου 1857).

ΟΘΩΝ

ΕΛΕΩ ΘΕΟΥ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ψηφισάμενοι ομοφώνως μετά της Βουλής και της Γερουσίας απεφασίσαμεν και διατάττομεν.

Άρθρον 1

Τη βασιλική εγκρίσει δύναται να παραχωρηθή εις ιδιώτην ή εταιρίαν δικαίωμα αποκλειστικόν προς σύστασιν Σιδηροδρόμου απ' Αθηνών εις Πειραιά επί τη βάσει των διατάξεων του παρόντος Νόμου.

Άρθρον 2

Περί διαρκείας του προνομίου ίδε το άρθρον 1 του νόμου ΥΙΕ΄ και την δια του νόμου ΤΠΖ΄ επικυρωθείσαν σύμβασιν σελ. 8 και 47.

Άρθρον 3

Περί ενάρξεως της κατασκευής του σιδηροδρόμου και εγγυήσεως προς τον σκοπόν τούτον.

Άρθρον 4

Ο απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηρόδρομος χαρακτηρίζεται έργον δημοσίας ανάγκης, επομένως ο εργολάβος έχει δικαίωμα εις καταναγκαστικήν εκποίησην επ' εκείνων των γηπέδων και οικοπέδων, τα οποία ήθελον κριθή αναγκαία.

1) Εις τον Σιδηρόδρομον και εις το περίφραγμα αυτού και εις τους οικισμούς των επιστατών και οδοφυλάκων.

2) Εις την σύστασιν κτιρίων και καταστημάτων κατά τους σταθμούς και τα επιβατήρια και αποβατήρια μέρη.

3) Εις την εξόρυξιν και μεταφοράν χωμάτων καθ' όσον η προσωρινή αυτών χρήσις ήθελεν αποδειχθή μη αρκούσα.

4) Εις την τυχόν κατασκευήν οδών επί τω σκοπώ του να τεθώσιν εις συνάφειαν και άλλα μέρη μετά του Σιδηροδρόμου.

Τα εθνικά γήπεδα και οικόπεδα, τα οποία ο Σιδηρόδρομος και τα παραρτήματα του ήθελον καταλάβει θέλουν παραχωρηθή δωρεάν εις τον εργολάβον, υπόχρεον να πλήρωση μόνον την αξίαν των επ' αυτών τυχόν οικοδομημάτων και φυτειών.

Άρθρον 5

Περί εφαρμογής του δικαιώματος της εκποίησης εις τας περιπτώσεις τας ενδιαλαμβανομένας εις το προηγούμενον άρθρον αποφασίζει ο Νομάρχης ακούων την γνώμην πενταμελούς επιτροπής, διοριζόμενης παρ' αυτού, και συγκειμένης εξ ενός μηχανικού, ενός δικηγόρου, ενός ιδιοκτήτου, ενός εμπόρου και του Δημάρχου του Δήμου, εις την περιφέρειαν του οποίου κείται το κτήμα. Δύνανται δε αμφότερα τα μέρη να εκκαλέσωσι την απόφασιν του Νομάρχου εις το Υπουργείον των Εσωτερικών.

Ο κύριος τον κτήματος, του οποίου ζητείται η εκποίησης, ή ο επίτροπος αυτού έχει δικαίωμα να εκκαλέση την απόφασιν μόνον εντός οκτώ ημερών, λογιζομένων από της ημέρας, καθ' ην αύτη ήθελε τω κοινοποιηθή.

Άρθρον 6

Της εκποίησης προηγείται πάντοτε αποζημίωσις επί τη βάσει εκουσίου συμβιβασμού· εν αποτυχία αυτού η αποζημίωσις ενεργείται επί τη βάσει εκτιμήσεως, γενομένης υπό επιτροπής συγκειμένης υπό του Νομάρχου, ως Προέδρου αυτής, του Προέδρου των Πρωτοδικών, του Δημάρχου, ενός πληρεξουσίου του εργολάβου, και ενός του κυρίου του κτήματος. Η επιτροπή αποφασίζει δια πλειονοψηφίας, έχουσα μέτρον της εκτιμήσεως όχι την αξίαν την οποίαν έλαβε το κτήμα δια του συστηθησομένου σιδηροδρόμου, ή παραρτήματός τινος αυτού, αλλά την οποίαν είχε πριν η κατασκευή του σιδηροδρόμου ή του παραρτήματος κοινοποιηθή. Εκδοθείσης της αποφάσεως, και ενεργουμένης της αποζημιώσεως, ο κύριος του κτήματος υποχρεούται να παραδώση αυτό εις τον εργολάβον, και χρείας ούσης καταναγκάζεται υπό της Κυβερνήσεως.

Άρθρον 7

Πλην του δικαιώματος της καταναγκαστικής εκποίησης παραχωρείται εις τον εργολάβον και δικαίωμα παροδικής χρήσεως ξένων γαιών προς εξόρυξιν χωμάτων, λίθων, χαλίκων και άμμου και προς σύστασιν διαμέσων οδών προς μετακόμισιν του υλικού.

Η αποζημίωσις, δια την παροδικήν χρήσιν των γαιών τούτων, γίνεται απαραλλάκτως ως και η δια την καταναγκαστικήν εκποίηση ως μέτρον δε εις το προσδιωρισμένον της αποζημιώσεως λαμβάνεται η εκ της χρήσεως ελάττωσις της αξίας των γαιών.

Άρθρον 8

Η ξυλεία, ο σίδηρος και άπαν εν γένει το προς κατασκευήν του Σιδηροδρόμου αναγκαίον υλικόν, προς δε τα οχήματα, αι φορτηγοί άμαξαι, αι ακίνητοι και κινηταί μηχαναί, τα παντός είδους εργαλεία, τα προσδιωρισμένα εις την σύσταση και την κατά πρώτον πλήρη ενέργειαν του Σιδηροδρόμου απαλλάσσονται της πληρωμής παντός τέλους κατά την εις το Κράτος εισαγωγήν των.

Άρθρον 9

Άνευ αδείας του Υπουργείου των Εσωτερικών δεν δύνανται ο εργολάβος ν' απαλλοτριώσει κανέν των εις τον σιδηρόδρομον ή τα παραρτήματα αυτού ανηκόντων γηπέδων, οικοπέδων ή κτιρίων.

Άρθρον 10

Προς μεταφοράν ανθρώπων και πραγματειών δια του Σιδηροδρόμου θέλει γίνεσθαι χρήσις της δυνάμεως του ατμού. Χρήσις άλλης φυσικής δυνάμεως δεν δύναται να γίνη, ειμή μετά προηγουμένην έγκριση της Κυβερνήσεως.

Άρθρον 11

Περί τιμολογίου μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων ιδέ αρθρ. ζ' της από 14 Οκτωβρίου 1867 συμβάσεως επικεκυρωμένης δια του νόμου ΣΜΑ' σελ. 20-21 και το αρθρ. 27 και επόμε. της από 23 Δεκεμβρίου 1868 συμπληρ. συμβάσεως εγκριθείσης δια του από 18 Ιανουαρίου 1869 Β. Διατάγματος σελ. 32-33.

Η τιμή δια την μεταφοράν των πραγματειών θέλει προσδιορισθή επί τη βάσει της κατ' είδος διαιρέσεως αυτών εις τρεις τάξεις· και δια μεν τα της πρώτης τάξεως δεν δύναται να υπερβαίνη τα 50 λεπτά, δια δε τα της δευτέρας τα 40 λεπτά και δια τα της τρίτης τα 30 λεπτά τας εκατόν οκάδας.

Αι τιμαί αύται δεν ισχύουσι δια τας ογκώδεις και αδιαιρέτους πραγματείας, αίτινες ζυγίζουσι πλέον των διακοσίων οκάδων, ούτε δι' εκείνας, αίτινες έχουσai όγκον ημίσεως κυβικού Β. πήχεως ζυγίζουσιν ολιγότερον των εκατόν οκάδων, η τιμή δια την μεταφοράν των τοιούτων πραγματειών θέλει προσδιορίζεσθαι δι' ιδιαιτέρας μεταξύ των φορτωτών και του εργολάβου συμφωνίας.

Άρθρον 12

Πλην των δια του κανονισμού του Σιδηροδρόμου και εξ άλλων αστυνομικών λόγων απαγορευμένων πραγματειών, όλων των λοιπών την μεταφοράν οφείλει να διευκολύνη ο εργολάβος άνευ διακρίσεως προσώπων, επιφυλαττομένων όμως των εις την Κυβέρνησιν παραχωρηθέντων δικαιωμάτων δια την στρατιωτικήν, ναυτικήν και ταχυδρομικήν υπηρεσίαν (άρθρον 20, §ζ').

Άρθρον 13

Τας μεταξύ του εργολάβου και των ιδιωτών περί εφαρμογής του τιμολογίου διαφοράς, λύει δι' αποφάσεως του ο Νομάρχης, επιφυλαττομένης της προσφυγής εις το Υπουργείον των Εσωτερικών.

Άρθρον 14

Παραχωρείται εις τον εργολάβον το δικαίωμα να ενεργή υπό την επιτήρηση της Κυβερνήσεως την αστυνομίαν της οδού δι' ιδίων υπαλλήλων, οίτινες διαφροντίζουσιν αυτήν κατά τον υπό του Υπουργείου των Εσωτερικών εκδοθησόμενον κανονισμόν.

Οι επί τούτω υπό τον εργολάβου διοριζόμενοι έχουσι, καθ' όσον αφορά τα επί της οδού αστυνομικά αυτών καθήκοντα, τας ιδιότητας των δημοσίων αστυνομικών οργάνων.

Άρθρον 15

Ο εργολάβος οφείλει να διατηρή τον Σιδηρόδρομον και τα διαμετακομιστικά μέσα διηλεκώς εις τοιαύτην κατάστασιν, ώστε η μεταφορά να γίνηται ασφαλώς και συμφώνως προς τον σκοπόν της επιχειρήσεως· δύναται να υποχρεωθή εις τούτο διοικητικώς.

Άρθρον 16

Δι' άλλων εργολάβων σύστασις δευτέρου σιδηρού δρόμου, όστις έχων την αυτήν με τον πρώτον διεύθυνσιν να ενόνη τας δύο πόλεις, δεν συγχωρείται καθ' όλην την διάρκειαν του αποκλειστικού δικαιώματος.

Τα άρθρα 17 και 18 περί επεκτάσεως του Σιδηροδρόμου και συστάσεως διακλάδώσεων κατηργήθησαν υπό του νόμου ΡΝΖ' της 22 Φεβρ. 1866 σελ. 16.

Άρθρον 19

Ληξιάσης της διαρκείας του αποκλειστικού δικαιώματος, ο Σιδηρόδρομος μεθ' όλων των ακινήτων παραρτημάτων αυτού, τιθέμενος υπό του εργολάβου εις καλήν κατάστασιν, μεταβαίνει, αυτοδικαίως, εις την πλήρην κυριότητα της Κυβερνήσεως αναλαμβανούσης την ενέργειάν του ή απ' ευθείας, ή δι' ενοικιάσεως προς όφελος του Δημοσίου.

Τα λοιπά μετακομιστικά μέσα, ήτοι τας μηχανάς, αμάξας, και άλλα κινητά, δύναται να προσαποκτήση η Κυβέρνησις, δι' ιδιαιτέρας μετά του εργολάβου συμφωνίας.

Άρθρον 20

Η Κυβέρνησις θέλει διαπραγματευθή μετά του αναδεχθησομένου την επιχείρησιν εργολάβου, και αποφασίσει από κοινού.

α') Την γραμμήν του Σιδηροδρόμου, και την διεύθυνσιν αυτής δι' όλων των διαμέσων σημείων.

β') Το είδος της κατασκευής του Σιδηροδρόμου, και τα αφορώντα τα μετακομιστικά μέσα.

γ') Τα περί διαρκείας του αποκλειστικού δικαιώματος.

δ') Το Τιμολόγιον.

ε') Τον ελάχιστον όρον των καθ' εκάστην αναχωρήσεων και την ταχύτητα της κινήσεως.

ς') Τας σχέσεις της εργολαβίας προς την Γεν. Διεύθυνσιν των Ταχυδρομείων, και προς την στρατιωτικήν και ναυτικήν διοίκησιν.

ζ') Τας οφειλομένας υπό του εργολάβου αποζημιώσεις δια την τυχόν απώλειαν ή βλάβην των μεταφερομένων πραγμάτων.

η') Τα αφορώντα την περίστασιν, καθ' ην ο εργολάβος ήθελε παύσει εκπληρών τους γενικούς ή μερικούς όρους της συμφωνίας.

θ') Τα περί μετοχών και των υποχρεώσεων των μετόχων, εάν η εργολαβία παραχωρηθή εις εταιρίαν, και περί των σχέσεων αυτής προς την Κυβέρνησιν και προς το κοινόν.

ι') Τ' αφορώντα το εφορευτικόν της Κυβερνήσεως δικαίωμα.

Ο παρών Νόμος ψηφισθείς υπό της Βουλής και της Γερουσίας και παρ' Ημών κυρωθείς θέλει δημοσιευθή δια της «Εφημερίδος της Κυβερνήσεως» και εκτελεσθή ως Νόμος του Κράτους.

2. Απόσπασμα του Νόμου ΒρΗΒ'30 Μαρτίου 1893

(Σχετικά με τον σιδηρόδρομο Βόλος - Λεχώνια - γέφυρα Κουφάλας)

Περί κατασκευής και εκμεταλλεύσεως σιδηροδρόμου από Βόλου εις Λεχώνια μετά προεκτάσεως και διακλαδώσεως προς την γέφυραν Κουφάλας.

Ψηφισάμενοι ομοφώνως μετά της Βουλής, απεφασίσαμεν και διατάσσομεν:

Άρθρον μόνον

Εγκρίνεται καθ' όλα αυτής τα μέρη η μεταξύ του Γ. Ν. Θεοτόκη Υπουργού των Εσωτερικών, ενεργούντος εν ονόματι της Ελληνικής Κυβερνήσεως, αφ' ενός, και των κ.κ. Ι. Βαλαωρίτου αντιπροέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου, Κ. Κουστενόβλ διευθυντού της εκμεταλλεύσεως, και Σ. Δέλτα γενικού γραμματέως, αντιπροσωπευόντων την εταιρείαν του σιδηροδρόμου Θεσσαλίας, αφ' ετέρου, συνομολογηθείσα την 16ην Δεκεμβρίου 1892 εξ άρθρων 29 επομένη σύμβασις περί κατασκευής και εκμεταλλεύσεως Σιδηροδρόμου από Βόλου εις Λεχώνια μετά προεκτάσεως και διακλαδώσεως προς την γέφυραν Κουφάλας, ως και η συνημμένη αυτή εξ άρθρων 54 συγγραφή.

Σύμβασις

Περί κατασκευής και εκμεταλλεύσεως σιδηροδρόμου από Βόλου εις Λεχώνια. Μεταξύ του κ. Γεωργ. Θεοτόκη Υπουργού επί των Εσωτερικών, ενεργούντος εν ονόματι της Ελληνικής Κυβερνήσεως και υπό τον όρον της νομοθετικής εγκρίσεως, αφ' ενός, και των κ.κ. Ιω. Βαλαωρίτου, αντιπροέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου, Κ. Κουστενόβλ, διευθυντού της χρήσεως, και Σ. Δέλτα, γενικού γραμματέως, αντιπροσωπευόντων την εταιρείαν του σιδηροδρόμου Θεσσαλίας, αφ' ετέρου,

Συνομολογήθησαν τα εξής:

Αντικείμενον της Συμβάσεως

Άρθρον 1

Η Κυβέρνησις εκχωρεί την κατασκευή και την εκμετάλλευσιν του σιδηροδρόμου από Βόλου εις Λεχώνια δι' Αγριάς, εις την εταιρείαν του σιδηροδρόμου Θεσσαλίας, αποδεχομένην ταύτας, επί χρονικόν διάστημα ίσον τω υπολειπομένω δια την παραχώρησιν των γραμμών Βόλου - Λαρίσσης και Βελεστίνου - Καλαμπάκας.

Η εκχώρησις αύτη γίνεται υφ' ους όρους ορίζει η παρούσα σύμβασις και η ταύτη συνημμένη συγγραφή.

Άδεια εκδόσεως ενυποθήκων ομολογιών

Άρθρον 2

Επιτρέπεται τη εταιρεία του σιδηροδρόμου Θεσσαλίας να εκδίδη ομολογίας ενυπόθηκους της δυνάμει της παρούσης συμβάσεως κατασκευασθησομένης σιδηροδρομικής γραμμής και των διακλαδώσεων και προεκτάσεων αυτής. Η υποθήκη αποκτάται δι' εγγραφής υπέρ των ανωνύμων ομολογιούχων, επιμέλεια της εταιρείας, εν τοις βιβλίοις των υποθηκών του υποθηκοφυλακείου Βόλου, δυνάμει της περί εκδόσεως των ομολογιών πράξεως της εταιρείας. Η υποθήκη παρέχει εις τους ομολογιούχους μόνον δικαίωμα προτιμήσεως κατά την τάξιν της εγγραφής της υποθήκης επί των καθαρών προσόδων της σιδηροδρομικής γραμμής, ουδέν δε δικαίωμα παρέχει επί της εκμεταλλεύσεως.

Εκτελεστέα Έργα

Άρθρον 3

Η εταιρεία αναλαμβάνει την εντελή κατασκευήν και εγκατάστασιν του περί ου πρόκειται σιδηροδρόμου, δύναται δε να χρησιμοποιή το συνεργείον, τας αποθήκας μηχανών και αμαξών, τον σταθμόν και τα εξαρτήματα αυτού ως και το αποβατήριον του σιδηροδρόμου Θεσσαλίας εν Βόλω δια την παρούσαν γραμμήν.

Η κατασκευή γενήσεται συμφώνως προς την τη παρούση συμβάσει συνημμένην συγγραφήν, ήτις αποτελεί αναπόσπαστον μέρος ταύτης της συμβάσεως.

Πλάτος της γραμμής

Άρθρον 4

Η γραμμή έσεται απλή, εξαιρεθεί αταθμών τινων παρακάμψεως. Η οδός θα έχη πλάτος 0,60 μεταξύ των εσωτερικών χειλέων των ράβδων.

Διάρκεια των εργασιών

Άρθρον 5

Αι εργασίαι θ' αρχίσωσιν εντός έξι μηνών από της υπό της Κυβερνήσεως εγκρίσεως των σχεδιογραφημάτων και διατομών, θα διεξάγονται δ' ούτως, ώστε ν' αποπερατωθώσιν εντός δύο και ημίσεως ετών από της δημοσιεύσεως του νόμου του κυρούντος την προκειμένην σύμβασιν. Αλλ' εν περιπτώσει ανωτέρας βίας, προσηκόντως βεβαιωμένης, δύνανται να επεκταθώσιν αι προθεσμίαι της εκτελέσεως των έργων δι' αποφάσεως του Υπουργείου επί χρονικόν διάστημα ίσον προς το της διακοπής των εργασιών.

.....

Εκμετάλλευσις

Απαγόρευσις συστάσεως ιδιαίτερας εταιρείας εκμεταλλεύσεως

Άρθρον 14

Απαγορεύεται εις την ανάδοχον εταιρείαν να ίδρυση χωριστήν εταιρείαν δια την εκμετάλλευσιν του σιδηροδρόμου. Αι συμβάσεις δια την εκμετάλλευσιν ταύτην, ας ήθελε συνομολογήσει η εταιρεία προς το συμφέρον αυτής, θα υπόκεινται εις την έγκρισιν της Κυβερνήσεως.

Προσωρινή εκμετάλλευσις

Άρθρον 15

Η ανάδοχος δικαιούται ν' αρχίση την εκμετάλλευσιν της γραμμής κατά διαδοχικά τμήματα, περιοριζόμενα μεταξύ δύο αλληπαλλήλων σταθμών καθ' όσον και εφ' όσον τα τμήματα ταύτα παραλαμβάνονται υπό των παρά της Κυβερνήσεως εντεταλμένων. Η παραλαβή αύτη γενήσεται τη αιτήσει του αναδόχου της επιχειρήσεως ένα μήνα το βραδύτερον, αφ' ης επιδοθή η αίτησις αύτη προς το Υπουργείον.

Συντήρησις της γραμμής

Άρθρον 16

Διαρκούσης της παραχωρήσεως, ο σιδηρόδρομος και τα παραρτήματα αυτού, ως και το κινητόν και ακίνητον αυτού υλικόν, πρέπει να τηρώνται εις αρίστην κατάστασιν συντηρήσεως, δαπάναις της αναδόχου, εν εναντία περιπτώσει, μετά την προσήκουσαν πρόσκλησιν, η Κυβέρνησις θέλει προνοεί περί των επιδιορθώσεων, δαπάνη της αναδόχου.

Αριθμός αμαξοστοιχιών

Άρθρον 17

Ο αριθμός των καθ' ημέραν τακτικών αμαξοστοιχιών έσται τουλάχιστον δύο καθ' εκάστην διεύθυνσιν, εφ' όσον η ακαθάριστος είσπραξις είναι κατωτέρα των επτά χιλιάδων δραχμών κατά χιλιόμετρον από δε επτά χιλιάδων δραχμών και επέκεινα εισπράξεων ακαθαρίστων εφ' εκάστου χιλιομέτρου και δια πάσαν αύξησιν δύο χιλιάδων δραχμών ακαθαρίστων εισπράξεων κατά χιλιόμετρον, η Κυβέρνησις δύναται ν' απαίτηση δι' εκάστην διεύθυνσιν την προσθήκην μιας αμαξοστοιχίας καθ' εκάστην ημέραν.

....

Εξαγορά

Άρθρον 22

Εις πάσαν εποχήν, μετά την παρέλευσιν των είκοσι πέντε πρώτων ετών της συμβάσεως, η Κυβέρνησις έχει το δικαίωμα να εξαγόραση ολόκληρον την παραχώρησιν του σιδηροδρόμου.

Προς κανονισμόν της τιμής της εξαγοράς καταστρώνονται τα καθαρά ετήσια έσοδα, τα αποκτηθέντα υπό της εταιρείας κατά τα επτά έτη τα αμέσως προγενέστερα της εξαγοράς, εξ αυτών αφαιρούνται αι καθαραί εισπράξεις των δύο ατυχέστερων ετών και προσδιορίζονται αι καθαραί εισπράξεις των άλλων πέντε ετών.

Η κατά μέσον όρον καθαρά αύτη πρόσδοδος αποτελεί το ετήσιον ποσόν το οφειλόμενον και αποτινόμενον εις την ανάδοχον καθ' έκαστον έτος μέχρι της λήξεως της παραχωρήσεως.

Προς εξασφάλισιν αυτού απομένει υπέγγυος η καθαρά είσπραξις του σιδηροδρόμου.

Ουδέποτε το ποσόν της πληρωτέας ετήσιας δόσεως θα είναι έλασσον της καθαράς προσόδου του τελευταίου των επτά ετών, άπερ εχρησίμευσαν προς προσδιορισμόν της ετησίας δόσεως.

Αντί ταύτης δύναται να καταβληθή εις την εταιρείαν εφ' άπαξ το αντίστοιχον κεφάλαιον, κεφαλοποιουμένης της ετησίας δόσεως προς 5 τοις εκατόν.

....

Προεκτάσεις και διακλαδώσεις

Άρθρον 25

Αν η Κυβέρνησις παραχώρηση νέας γραμμάς διερχομένης ή παραλλήλως ή δια των αυτών κύριων σημείων, δεν θα επιτρέψη εκ τους αναδόχους αυτών την είσπραξιν διοδίων και κομίστρων μεταξύ των σημείων τούτων.

Η εταιρεία τη αδεία και εγκρίσει του Υπουργείου των Εσωτερικών δύναται ν' αναλάβη την κατασκευήν και χρήσιν προεκτάσεων και διακλαδώσεως της γραμμής Βόλου - Λεχωνίων καθ' άπασαν την χερσόνησον του Πηλίου υπό τους εν τη παρούση συμβάσει και τη συνημμένη συγγραφή περιεχόμενους όρους, αν δι' αυτάς δεν παρεχώρησεν η Κυβέρνησις το προνόμιον εις άλλην εταιρείαν ή δεν ανελήφθησαν υπό της Κυβερνήσεως υποχρεώσεις προς τρίτον. Εν πάση περιπτώσει δεν κωλύεται η Κυβέρνησις να εκχώρηση τα γραμμάς ταύτας εις άλλους με την επιφύλαξιν της α' παραγράφου.

Προέκτασις και διακλάδωσις προς την γέφυρα της Κουφάλας

Άρθρον 26

Η εταιρεία θέλει εκτελέσει προέκτασιν της γραμμής αυτής μέχρι της δημοσίας οδού της ανερχομένης προς την γέφυραν της Κουφάλας και εντεύθεν διακλάδωσιν επί της οδού ταύτης μέχρι 1000 μ. εάν η μέχρι του σημείου τούτου εκ του σταθμού Λεχωνίων δημοσία οδός κατασκευασθή υπό όρους επιτρέποντας την δίοδον της σιδηροδρομικής γραμμής κατά τους όρους ανωφερείας και καμπύλων τους περιεχομένους εν τη συγγραφή των όρων, και αν το πλάτος της δημοσίας οδού επιτρέψη την επ' αυτής

εγκατάστασιν της γραμμής και την εγκατάστασιν στάσεως μετά παρακαμπηρίων γραμμών εις το τέρμα της διακλαδώσεως επί τμήματος οριζοντίου μήκους τουλάχιστον 150 μέτρων άνευ απαλλοτριώσεων εις βάρος της εταιρείας.

Επί της ούτω κατασκευασθησομένης προεκτάσεως και διακλαδώσεως ή επί ετέρας αυτών, η ανάδοχος εταιρεία δικαιούται να περιορισθή εις την μεταφοράν εμπορευμάτων.

.....

Άδεια συστάσεως θαλασσίων λουτρών

Άρθρον 28

Επιτρέπεται εις την ανάδοχον εταιρείαν να εγκαταστήση εις εν ή πλειότερα σημεία της ακτής, ορισθησόμενα υπό του Υπουργού τη προτάσει της εταιρείας, θαλάσσια λουτρά και καφεστιατόρια και να σύνδεση ταύτα μετά της γραμμής Βόλου - Λεχωνίων σιδηροδρομικώς.

Σιδηρόδρομος πλάτους 0,60 από Βόλου εις Λεχώνια

Συγγραφή

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α' ΧΑΡΑΞΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

Χάραξις

Άρθρον 1

Ο περί ου η παρούσα συγγραφή σιδηρόδρομος είναι προωρισμένος εις την μεταφοράν επιβατών και εμπορευμάτων.

Η γραμμή αρχομένη από του σταθμού Βόλου του Σιδηροδρόμου Θεσσαλίας και διερχόμενη δια ή πλησίον της Αγριάς απολήγει εις Λεχώνια.

Επιτρέπεται να διέλθῃ δια των δημοσίων οδών Βόλου - Λαρίσης, Βόλου - Αγριάς και Αγριάς - Λεχονίων.

Η έλξις θα γίνηται δι' ατμομηχανών ή δια μηχανών οιουδήποτε άλλου συστήματος δυναμένων να εκπληρώσι κανονικώς την δι' άρθρου 17 της συμβάσεως οριζομένην υπηρεσίαν αμαξοστοιχιών. Επιτρέπεται τη αναδόχῳ Εταιρεία να εγκαταστήσῃ προσωρινώς ή διαρκώς, εφ' όλης της γραμμής ή εφ' ενός ή πολλών τμημάτων αυτής υπηρεσίαν τροchioδρόμων και σκευαγωγίας, μεταχειριζομένη ως κινητήριον δύναμιν ίππους ή μηχανάς κατ' εκλογήν της Εταιρείας.

.....

Άρθρον 5

Οι χωματισμοί, αι σήραγγες και τα τεχνικά έργα κατασκευασθήσονται δι' απλήν οδόν, εκτός αριθμού τινός παρακαμπτηρίων σταθμών.

Πλάτος της οδοῦ. Τύπος κινητού υλικού

Άρθρον 6

Το πλάτος της οδοῦ μεταξύ των εσωτερικών χειλέων των ράβδων έσεται 0,60.

Το πλάτος των ατμαμαξών και του κινητού υλικού, περιλαμβανομένων απασών των εξοχών, ιδίως εκείνων των εκατέρωθεν βαθμίδων, έσεται έλαττον των 2μ.00, το δε ύψος του κινητού υλικού άνω των ράβδων έσεται το πολύ 2μ.85.

Όπου η γραμμή έσεται διπλή, το πλάτος της εν τω μεταξύ οδοῦ μετρούμενον μεταξύ των εξωτερικών χειλέων των ράβδων έσεται 2μ.20.

Το πλάτος των ερεισμάτων, ήτοι των μερών των περιλαμβανομένων εκατέρωθεν μεταξύ του εξωτερικού χείλους της σιδηράς ράβδου και της άνω κόψεως του σκυρωτού (ballast) θα είναι 0.45.

Το πάχος του σκυρωτού έσεται τουλάχιστον 0,20 επί στερεού εδάφους 0,30 επί αργιλώδους και 0,40 επί βορβορώδους εδάφους, παρά τον πόδα δ' εκάστης κλιτύος του σκυρωτού κατασκευασθήσεται βάθρον (banquette) πλάτους τοιούτου, ώστε η κόψις του βάθρου τούτου να ευρίσκεται εις απόστασιν 0,45 τουλάχιστον από της κατακορύφου, της μάλλον προεχούσης, του κινητού υλικού.

Η ανάδοχος θέλει ανορύξει κατά μήκος της γραμμής τάφρους ή αύλακας προς αποξήρανσιν της οδού, τα δ' έργα ταύτα έξουσι το αναγκαίον πλάτος, όπως εξασφαλίζωσι την εκροήν των υδάτων.

Ευθυγραμμίαι και καμπύλαι. Ανωφέρειαι και κατωφέρειαι

Άρθρον 7

Το ελάχιστον όριον των ακτινών έσται 30 μέτρα, εφ' όσον τούτο είναι εφικτόν και δεν προκύπτει πραγματική οικονομία. Μόνον εις τα δυσχερή μέρη δύναται να μειωθή η ακτίς εις 20 μ.

Αι μέγισται θεμελιώδεις κλίσεις δεν θα υπερβαίνουνσι 0μ.05. Αι κλίσεις της αυτής φοράς θα συναρμόζονται δια παραβολής.

Τμήμα οριζόντιον μήκους 20 μέτρων τουλάχιστον θα παρατίθεται μεταξύ δύο κλίσεων αντιθέτων.

Εις τους σταθμούς η ελαχίστη ακτίς δύναται να κατέλθη μέχρις 20 μέτρων.

Παρά τους σταθμούς και επί μήκους κατ' ελάχιστον 50 μέτρων δέον να ώσιν αι ανωφέρειαι και αι κατωφέρειαι κατά το ήμισυ κατώτεραι της θεμελιώδους ανωφέρειας, της αντιστοιχούσης εις το τμήμα.

Σταθμοί και στάσεις

Άρθρον 8

Η ανάδοχος υποχρεούται προ πάσης εκτελέσεως να υποβάλη λεπτομερή σχεδιαγράφηματα των σταθμών και στάσεων περιλαμβάνοντα:

- 1) Οριζοντιογραφίαν υπό κλίμακα 1/500 δεικνύουσας τας γραμμάς, τα κρηπιδώματα, τας οικοδομάς και την εσωτερικήν αυτών διαίρεσιν και την διάταξιν των πέριξ αυτών.
- 2) Πρόσοψιν των οικοδομών υπό κλίμακα 1/100.

Η διάταξις των σταθμών και στάσεων πρέπει να γίνη τοιουτοτρόπως, ώστε:

- α) Να καθίσταται εύκολος και όσον το δυνατόν οικονομική η προσπέλασις των επιβατών και η προσκομιδή των εμπορευμάτων.
- β) Να τοποθετηθώσιν όσον το δυνατόν συγκεντρωμένοι αι διάφοροι οικοδομαί.
- γ) Να η δυνατόν να εκτελήται ταχέως η τακτοποίησις των συρμών δια της ατμαμάξης, χωρίς να εκτοπίζονται αι άμαξαι των επιβατών.

Κατά συνέπειαν:

- 1) Αι γραμμαί αι προωρισμέναι δια την υπηρεσίαν των εμπορευμάτων πρέπει να διακλαδώνται πέραν του πεζοδρομίου, έχουσι την αυτήν με τας αμαξοστοιχίας φοράν.
- 2) Οι υδραυλικοί γερανοί θα στηθώσι πέραν των πεζοδρομίων.
- 3) Ο σταθμός των εμπορευμάτων θα τοποθετηθεί παραπλεύρως ή έναντι του σταθμού των επιβατών.

Δύνανται να συστηθώσιν απλαί στάσεις προσωριναί ή οριστικά μετά ή άνευ παρακαμπτηρίου γραμμής. Η θέσις των τοιούτων στάσεων ορισθήσεται υπό του Υπουργού τη προτάσει της αναδόχου.

Τα οχήματα και αι φορτάμαζαι του τροchioδρόμου και της σκευαγωγικής υπηρεσίας δύνανται να σταματώσιν εις οιονδήποτε σημείον της γραμμής, ίνα παραλαμβάνωσι και αφήνωσι επιβάτας και εμπορεύματα.

Αποκατάστασις οδών συγκοινωνίας

Άρθρον 9

Η εταιρεία υποχρεούται να αποκαθιστά τας διακοπτομένας υπό της σιδηροδρομικής γραμμής συγκοινωνίας κατά τας εγκρινομένας υπό του Υπουργού διατάξεις.

Διάβασις άνωθεν των οδών

Άρθρον 10

Οσάκις ο σιδηρόδρομος διέρχεται άνωθεν εθνικής, επαρχιακής ή δημοτικής οδού, το άνοιγμα του οδoαγωγού (pont viaduc) ορίζεται υπό της υπηρεσίας του ελέγχου κατά τας επιτοπίους περιστάσεις ουδέποτε όμως δύναται τούτο να ή έλασσον των εξ μέτρων δι' εθνικήν οδόν, πέντε μέτρων δι' επαρχιακήν και τεσσάρων μέτρων δια τας δημοτικάς.

Αι εν ανάγκη κατασκευασθησόμεναι δίοδοι διά πεζούς ή ζώα έξουσι πλάτος κατ' ελάχιστον δύο μέτρων. Δια τους αφιδωτούς οδoαγωγούς το υπό την κλείδα ύψος από του εδάφους έσεται κατ' ελάχιστον πέντε μέτρων.

Δια τους δ' οριζοντίων σιδηρών δοκών κατασκευαζομένους οδoαγωγούς το υπό τας δοκούς ύψος έσεται τεσσάρων μέτρων και τριάκοντα υφεκατομέτρων κατ' ελάχιστον.

Το μεταξύ των θωρακείων πλάτος έσεται ουχί έλασσον των τεσσάρων μέτρων και 30 υφεκατ. δια τα μέρη, ένθα υπάρχει διπλή γραμμή και ουχί έλασσον των δύο μέτρων και 85 υφεκατ. δια τα μέρη ένθα η γραμμή είναι απλή. Το ύψος των θωρακείων τούτων εν ουδεμία περιπτώσει δύναται να ή έλασσον των ογδοήκοντα εκατοστών.

Διάβασις υπό τας οδούς

Άρθρον 11

Όταν ο σιδηρόδρομος διέρχεται κάτωθεν οδών ή διαβάσεων οιονδήποτε, το μεταξύ των θωρακείων πλάτος της υποβασταζούσης την οδόν ή την διάβασιν γέφυρας ορισθίσεται υπό της υπηρεσίας του ελέγχου, κατά τους όρους τους διατυπωθέντας εν τω προηγουμένω άρθρω δια το άνοιγμα της γραμμής γεφυρών ή των διόδων δια τους πεζούς και τα ζώα.

Το άνοιγμα της γέφυρας μεταξύ των ακροβάθρων έσεται ουχί έλασσον των 4μ.30 δια τα μέρη ένθα η γραμμή έσεται διπλή και 2,85 δια τα μέρη ένθα αύτη έσεται απλή. Τα πλάτη ταύτα απαιτούνται τουλάχιστον μέχρις ύψους δύο μέτρων άνω των ράβδων. Η κατακόρυφος απόστασις υπεράνω των έξωτερικών σιδηρών ράβδων εκάστης γραμμής δια την διάβασιν των αμαξοστοιχιών έσεται κατ' ελάχιστον όρον 2,80.

Διάβασις ισόπεδοι

Άρθρον 12

Όταν η σιδηρά γραμμή εγκατασταθή επί οδοϋ, θα τοποθετήται όσον το δυνατόν προς το εν μόνον μέρος αυτής.

Εις τα τμήματα, ένθα η γραμμή θα εγκαθίσταται μετά ράβδων κεχωσμένων, αι σιδηραί ράβδοι θα τίθενται εις την επιφάνειαν του εδάφους συμφώνως προς την διατομήν της οδοϋ και άνευ ουδεμιάς τροποποιήσεως της διατομής αυτής, πλην ειδικής αδείας του Υπουργού, θα μένη πλάτος ελεύθερον τριών τουλάχιστον μέτρων μετρουμένων από της άκρας εξοχής του υλικού του σιδηροδρόμου, ώστε να γίνηται διασταύρωσις μετά μιας μόνης αμάξης. Εις τας διελεύσεις πόλεων ή χωρίων το πλάτος τούτο δύναται να περιορισθή εις 2μ.50 τη εγκρίσει του Υπουργού.

Εις τα τμήματα, ένθα η γραμμή θα τίθηται υψηλότερα της οδοϋ, θα μένη πλάτος ελεύθερον τουλάχιστον 4μ.50 μετρουμένων από του ποδός του πρανούς της σιδηροδρομικής οδοϋ.

Οσάκις η γραμμή διέρχεται παρά την ακτήν, θα τοποθετήται προς το μέρος της θαλάσσης, πλην ειδικής αδείας του Υπουργού.

.....

Αριθμός και σχηματισμός αμαξοστοιχιών

Άρθρον 36

Ο αριθμός των καθ' ημέραν τακτικών αμαξοστοιχιών έσεται τουλάχιστον δύο καθ' εκάστην διεύθυνσιν εφ' όλης της γραμμής.

Αι αμαξοστοιχίαι δύναται να ώσι μικταί και να περιλαμβάνωσι μιας μόνης τάξεως οχήματα κατ' εκλογήν της αναδόχου Εταιρείας, εν πάση όμως περιστάσει δέον να υπάρχωσι άμαξαι τρίτης θέσεως.

.....

Σκευαγωγία

Άρθρον 44

Δια την σκευαγωγικήν υπηρεσίαν, περί ης γίνεται λόγος εν τω άρθρω 1ω η εταιρεία δύναται να τοποθετή, χωρίς εκ τούτου να παρεμποδίζηται η δημοσία κυκλοφορία, κινητάς διακλαδώσεις, ώστε δι' αυτών να φέρωσιν ή να λαμβάνωσιν αι φορτάμαξαι τα

εμπορεύματα προ της θύρας ή εντός του καταστήματος των αποδεκτών και αποστολέως. Τα εισπρακτέα επί τούτω τέλη εγκριθήσονται υπό του Υπουργού των Εσωτερικών τη προτάσει της αναδόχου εταιρείας.

3. Απόσπασμα του Νόμου ΒΨΝΘ'8 Απριλίου 1900

(σχετικά με την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος - Λεχώνια μέχρι τις Μηλιές)

Περί κυρώσεως συμβάσεως δια την κατασκευήν και εκμετάλλευσιν σιδηροδρομικής γραμμής Βόλου - Λεχωνίων μέχρι Μηλεών.

Άρθρον μόνον

Εγκρίνεται καθ' όλα αυτής τα μέρη η μεταξύ των κ.κ. Γ. Ν. Θεοτόκη, Προέδρου του Υπουργικού Συμβουλίου και Υπουργού επί των Εσωτερικών και Αναγύρου Σιμοπούλου, Υπουργού επί των Οικονομικών, ενεργούντων εν ονόματι της Ελληνικής Κυβερνήσεως, αφ' ενός, και των κ.κ. Ιωάννου Βαλαωρίτου, Προέδρου του διοικητικού συμβουλίου και Ε. Δε Κηρύκου εντεταλμένου συμβούλου, αντιπροσωπευόντων την εταιρείαν του Σιδηροδρόμου Θεσσαλίας, αφ' ετέρου, συνομολογηθείσα εν Αθήναις την 26 Φεβρουαρίου 1900 και επομένη τω παρόντι εξ άρθρων 12 σύμβασις «περί κατασκευής και εκμεταλλεύσεως σιδηροδρομικής γραμμής Βόλου - Λεχωνίων μέχρι Μηλεών».

Σύμβασις

Περί κατασκευής και εκμεταλλεύσεως της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλου - Λεχωνίων μέχρι Μηλεών.

Μεταξύ των κ.κ. Γεωργίου Θεοτόκη, Προέδρου του Υπουργικού Συμβουλίου και Υπουργού των Εσωτερικών και Α. Σιμοπούλου, Υπουργού των Οικονομικών ενεργούντων εν ονόματι της Ελληνικής Κυβερνήσεως και υπό τον όρον της νομοθετικής εγκρίσεως αφ' ενός, και των κ.κ. Ι. Βαλαωρίτου, Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου, και Ε. de Chirico, εντεταλμένου Συμβούλου αντιπροσωπευόντων την εταιρείαν του Σιδηροδρόμου Θεσσαλίας αφ' ετέρου

Συνομολογήθησαν τα εξής.

Άρθρον 1

Συμφώνως τω άρθρ. 25 της δια του νόμου ΒΡΗΒ' της 30 Μαρτίου 1893 κυρωθείσης συμβάσεως περί κατασκευής και εκμεταλλεύσεως σιδηροδρόμου από Βόλου εις Λεχώνια η Κυβέρνησις εγκρίνει και η εταιρεία του σιδηροδρόμου Θεσσαλίας αναδέχεται την υποχρέωσιν όπως προεκτείνη από Λεχωνίων μέχρι Μηλέας την υφισταμένην ήδη σιδηροδρομικήν γραμμήν μεταξύ Βόλου και Λεχωνίων.

Η παραχώρησις της γραμμής Λεχωνίων - Μηλέας γίνεται επί χρονικόν διάστημα ίσον τω υπολειπομένω δια την παραχώρησιν των γραμμών Βόλου - Λαρίσσης και Βελεστίνου -Καλαμπάκας.

Άρθρον 2

Η παραχώρησις της κατασκευής και της εκμεταλλεύσεως της από Λεχωνίων μέχρι Μηλέας προεκτάσεως γίνεται υπό τους αυτούς όρους της από 16 Δεκεμβρίου 1892 συμβάσεως περί κατασκευής και εκμεταλλεύσεως της από Βόλου εις Λεχώνια σιδηροδρομικής γραμμής και της συνημμένης τη συμβάσει ταύτη συγγραφής.

Επομένως εφαρμόζονται αι διατάξεις πάντων των άρθρων των ειρημένων συμβάσεων και συγγραφής εφ' όσον δεν τροποποιούνται δια της παρούσης συμβάσεως.

Άρθρον 3

Δια την κατασκευήν και εκμετάλλευσιν της από Λεχωνίων μέχρι Μηλεών προεκτάσεως του σιδηροδρόμου Βόλου -Λεχωνίων η Ελληνική Κυβέρνησις εγγυάται εις την ανάδοχον εταιρείαν του σιδηροδρόμου Θεσσαλίας ότι αι ακαθάριστοι εισπράξεις της από Λεχωνίων μέχρι Μηλεών προεκτάσεως δεν θα ώσι κατώτεροι δώδεκα χιλιάδων δρχ. κατ' έτος και χιλιόμετρον. Επομένως η Κυβέρνησις υποχρεούται εν η περιπτώσει αι ακαθάριστοι εισπράξεις της προεκτάσεως δεν ήθελον ανέλθη εις το ποσόν των 12.000 δρχ. κατ' έτος και χιλιόμετρον να καταβάλλη προς την εταιρείαν του σιδηροδρόμου Θεσσαλίας την επί έλαττον διαφοράν μεταξύ των ακαθαρίστων εισπράξεων και της εγγυημένης ετησίας χιλιομετρικής εισπράξεως των δρχ. 12.000.

Άρθρον 4

Προς καθορισμόν των ετησίων χιλιομετρικών ακαθαρίστων εισπράξεων της από Λεχωνίων μέχρι Μηλεών προεκτάσεως δεν θα λαμβάνονται υπ' όπιν αι κατά χιλιόμετρον ετήσιοι ακαθάριστοι εισπράξεις της όλης γραμμής Βόλου - Μηλεών, αλλά θα τηρήται ιδιαίτερος λογαριασμός των εισπράξεων της προεκτάσεως, επομένως οι λογαριασμοί των εισπράξεων της προεκτάσεως θα τηρώνται κεχωρισμένως εν τοις λογιστικοίς βιβλίοις της εταιρείας και θα δημοσιεύονται κεχωρισμένως εν τω ισολογισμώ.

Επί των εκδιδομένων εισιτηρίων και φορτωτικών δια μεταφοράς από των σημείων της γραμμής Βόλου - Λεχωνίων εις την γραμμήν Λεχωνίων - Μηλέας και τ' ανάπαλιν θα αναγράφονται ιδιαιτέρως αι εις εκάστην γραμμήν αναλογούσαι εισπράξεις.

Δια τον υπό του Κράτους έλεγχον των εισπράξεων οφείλει η εταιρεία τη αιτήσκει της αρμοδίου υπηρεσίας του Δημοσίου να προσαγάγη αυτώ πάντα τα δικαιολογητικά έγγραφα των λογαριασμών της. Β. Διάταγμα θέλει ορίσει τας διατυπώσεις καθ' ας αύτη οφείλει να δικαιολογή προς την Κυβέρνησιν υπό τον έλεγχον του Υπουργού των Εσωτερικών τας ακαθάριστους εισπράξεις της γραμμής ως και τον τρόπον καθ' ον θα διεξάγεται ο έλεγχος αυτών και ο καθορισμός του λογαριασμού του υπό του Κράτους οφειλομένου ποσού προς συμπλήρωσιν της χιλιομετρικής εγγυήσεως.

Η εταιρεία δεν υποχρεούται να διαφυλάττει τα δικαιολογητικά των εισπράξεων και σχετικών λογαριασμών πλέον της πενταετίας.

Το μήκος όπερ θα χρησιμεύσει ως βάση του υπολογισμού δια την εκ 12.000 δρχ. χιλιομετρικήν εγγύησιν θα ορίζεται λαμβανομένων ως άκρων σημείων των αξόνων των δια τους επιβάτας κτιρίων των άκρων σταθμών της γραμμής.

Το μήκος τούτο θα ορισθή εκ συμφώνου επί τη βάσει καταμετρήσεως του άξονος της γραμμής άμα τη αποπερατώσει αυτής υπό αντιπροσώπου της Κυβερνήσεως και αντιπροσώπου της αναδόχου εταιρείας. Εάν πρόκυψη κλάσμα χιλιομέτρου ή εγγύησις οφείλεται μόνον κατ' αναλογίαν του κλάσματος αυτού.

.....

Άρθρον 8

Επί της γραμμής Λεχωνίων - Μηλεών θα κυκλοφορώσιν ημερησίως δύο τουλάχιστον τακτικά αμαξοστοιχία επιβατών καθ' εκάστην διεύθυνσιν.

Εν Αθήναις τη 26 Φεβρουαρίου 1900

Ο επί των
Εσωτερικών Υπουργός

Γ. ΘΕΟΤΟΚΗΣ

Ο επί των
Οικονομικών Υπουργός

Α. ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ

Οι αντιπροωπεύοντες την Εταιρείαν «Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας»

E. DE CHIRICO

I. ΒΑΛΛΑΩΡΙΤΗΣ

4. Απόσπασμα σύμβασης, της εταιρείας Σ.Α.Π, της 23^{ης} Δεκεμβρίου του 1868

....

Άρθρον 4

Τας επί της οδού Πλούτωνος και εφ' όλης της παραλίας Πειραιώς τεθησομένας σιδηράς ράβδους του ιπποσιδηροδρόμου ο κ. Πίκεριγκ οφείλει να θέση ούτω πως, ώστε η άνω επιφάνεια αυτών να κήται ισοπέδως ταις επιφανείαις των διατρεχομένων οδών.

Άρθρον 5

Προς διευκόλυνσιν της μετακομίσεως των πραγματειών και της συγκοινωνίας, η Κυβέρνησις αναδέχεται να ενεργήση να διαπλατυνθή η οδός Πλούτωνος εις τρόπον, ώστε να έχη αύτη 20 μέτρων πλάτος, πριν ή ο σιδηρόδρομος τεθή εις ενέργειαν.

Άρθρον 6

Υποβολή διαγραμμάτων κ.τλ.

Άρθρον 7

Η μεταξύ των εσωτερικών χειλέων των σιδηρορράβδων απόστασις είναι ενός μέτρου και 44/100 τουλάχιστον. Εάν δε, προϊόντος του χρόνου τεθή εις ενέργειαν διπλούς Σιδηρόδρομος, η μεταξύ των δύο Σιδηροδρόμων απόστασις είναι δύο μέτρων τουλάχιστον. Το πλάτος του μεν απλού Σιδηροδρόμου προσδιορίζεται εις μέτρα πέντε και 40/100, του δε διπλού εις οκτώ και 30/100, μη συμπεριλαμβανομένων των πρανών, ως και των εκατέρωθεν τάφρων, ων εκάστη έχει πλάτος ενός μέτρου περίπου.

Άρθρον 8

Αι γραμμαί, αι αποτελούσαι τον διάδρομον της οδού συνδέονται δια καμπύλων, έχουσών ακτίνα ουχί μικροτέραν των 500 μέτρων. Το μέγιστον των ανωφερειών και κατωφερειών δεν υπερβαίνει τα (18) δέκα οκτώ χιλιοστά κατά μέτρον.

Άρθρον 9

Πλην των αγροτικών οδών, τας οποίας ο Σιδηρόδρομος είναι επιτετραμμένον να διασταυροί επί της επιφανείας των, τας λοιπάς πρέπει να διασταυροί, διερχόμενος άνωθεν ή κάτωθεν αυτών, εκτός αν τοπικάί περιστάσεις, ων η εκτίμησις ανήκει εις το υπουργείον των Εσωτερικών, αντίκηνται εις τούτο.

....

Άρθρον 15

Εν περιπτώσει, καθ' ην οιασδήποτε τάξεως οδοί ήθελον διασταυρωθή κατά την επιφάνειαν αυτών υπό του Σιδηροδρόμου, αι σιδηραί ράβδοι δεν είναι επιτετραμμένον ούτε να υψωθώσιν, ούτε να καταβιβασθώσι πλέον των 0,03 από της επιφανείας των οδών. Πύλαι

κλείουσιν εκατέρωθεν τον Σιδηρόδρομον παντού, όπου το Υπουργείον των Εσωτερικών κρίνει το μέτρον τούτο αναγκαίον.

Φύλακες υπό της εταιρείας πληρωνόμενοι, διαχειρίζονται και επιτηρούσι τας πύλας ταύτας.

....

Άρθρον 17

Ο κ. Πίκεριγκ χρεωστεί, χρώμενος τω υλικώ του τόπου, να κατασκευάση τουλάχιστον τας κεφαλάς των θόλων, τας γωνίας, τα υπόβαθρα, τας πλίνθους, θωρακεία και τα άκρα των εσχάρων (radiers) δια ξεστών συνώμων λίθων (pierre de taille).

Αι σιδηραί ράβδοι και τα λοιπά συνιστώντα τον Σιδηρόδρομον στοιχεία, πρέπει να ώσι καλής ποιότητος και κατάλληλα προς τον προορισμόν των, το δε βάρος των σιδηρών ράβδων είναι τουλάχιστον ανά τρέχον μέτρον 28 οκάδων.

....

Άρθρον 26

Αι ατμομηχαναί και οι λέβητες αυτών πρέπει να ήναι κατεσκευασμένοι κατά τα τελειότερα γνωστά πρότυπα.

Τα οχήματα και των τριών τάξεων πρέπει ωσαύτως να ήναι κατά τα εν χρήσει τελειότερα πρότυπα, και εστηριγμένα επί ελάστρων· και τα μεν της Α' και Β' τάξεως σκεπαστά, κεκλεισμένα με κρυσταλίλους υέλους· τα δε της τρίτης τάξεως σκεπαστά ωσαύτως και κεκλεισμένα με απλάς υέλους.

....

Άρθρον 28

Αν η Εταιρία νομίση εύλογον να ελάττωση την τιμήν της δια των οχημάτων της Γ' τάξεως μεταγωγής των προσώπων και της μεταφοράς των εμπορευμάτων, αι ηλαττωμένα διατιμήσεις δεν επιτρέπεται ν' αυξήσωσιν η μετά παρέλευσιν τριών μηνών τουλάχιστον δια τα πρόσωπα, και εξ μηνών δια τας πραγματείας. Πάσα μεταβολή επί του τιμολογίου της μεταφοράς των πραγματειών και μεταγωγής των προσώπων της Γ' τάξεως προαναγγέλλεται ένα μήνα δια τοιχοκολλημένων διακηρύξεων, και κοινοποιείται προς την Νομαρχίαν Αττικής και Βοιωτίας. Εξαιρούνται αι έκτακτοι περιστάσεις, καθ' ας η Εταιρία ήθελε κρίνει εύλογον να ελάττωση τα διόδια· πλην η ελάττωσις αύτη δεν επιτρέπεται να διαρκέση πλειότερον των τριών ημερών.

Άρθρον 29

Πας επιβάτης, ούτινος η αποσκευή ζυγίζει ολιγώτερον των είκοσιν οκάδων, δεν υποχρεούται εις πληρωμήν κομίστρων.

Άρθρον 30

Ο κύριος Πίκεριγκ υποχρεούται να μεταφέρει δωρεάν την αλληλογραφία της Κυβερνήσεως, τα λοιπά δημόσια έγγραφα και χρήματα, ως και την αλληλογραφία των ιδιωτών, την δια του Γενικού Ταχυδρομείου αποστελλομένην.

Άρθρον 31

Ο κύριος Πίκεριγκ υποχρεούται ωσαύτως να μεταφέρει τα κατά διαταγήν της Κυβερνήσεως αποστελλόμενα στρατιωτικά αποσπάσματα ή στρατιώτας, ως και τα όπλα, πολεμοφόδια και λοιπά αναγκαία, με το ήμισυ του τιμήματος, του προσδιοριζομένου δια τους ιδιώτας και τα πράγματα αυτών. Η αυτή υποχρέωσις επιβάλλεται και δια την μεταφοράν των υποδίκων και καταδίκων.

....

Άρθρον 36

Ο ελάχιστος όρος των καθ' εκάστην αναχωρήσεων από μεν της 1ης Οκτωβρίου μέχρις της 1ης Απριλίου προσδιορίζεται εις οκτώ, από δε της 1ης Απριλίου μέχρι της 1ης Οκτωβρίου εις δώδεκα, εκτός εκτάκτου δημοσίας ανάγκης, ότε ο εργολάβος οφείλει, προσκαλούμενος υπό του Νομάρχου, να επαυξήση τον αριθμόν των αναχωρήσεων. Αι ώραι των αναχωρήσεων προσδιορίζονται υπό του κ. Πίκεριγκ και της Διευθύνσεως των ταχυδρομείων κατά λόγον της ανάγκης, λαμβανομένων ιδίως υπ' όψιν των κατάπλων και απόπλων των ατμοκινήτων εν τω λιμένι Πειραιώς. Ο προσδιορισμός του ελαχίστου όρου των αναχωρήσεων δύναται να μεταβληθή τη Βασιλική εγκρίσει.

Άρθρον 37

Η ταχύτης της κινήσεως επί τον Σιδηροδρόμου δεν επιτρέπεται να είναι κατωτέρα των 30 σταδίων καθ' ώραν, ούτε ανωτέρα των 50

....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ-ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ-ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΑ

1. Αποσπάσματα της επιστολής ντε Κίρικο προς το βουλευτή Γ. Φιλάρετο, στις 8 Σεπτεμβρίου του 1896, σχετικά με την επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος - Λεχώνια μέχρι Ζαγορά και Μηλίες.

...Δεν θα χορηγήσω υμίν, φίλε βουλευτά, τεχνικάς πληροφορίες, διότι ταύτας θέλετε εύρει εν τη Εκθέσει της υπό του κ. Υπουργού των Εσωτερικών διορισθείσης και κατά Δεκέμβριον του 1895 το Πήλιον διατρεξάσης Επιτροπής ως και εν υποβληθησομένη τω Υπουργείω τοιαύτη υπό του κ. Καντά Α., Κυβερνητικού μηχανικού, μετά την αποπεράτωσιν των μελετών εις ας σήμερον ούτος ενασχολείται.

Δύναμαι εν τούτοις να αναφέρω ότι το τεχνικόν μέρος της προεκτάσεως της γραμμής Λεχωνίων είναι εν μέρει λελυμένον και εντός ολίγου και εν τω συνόλω αυτού έσεται τοιούτον, όταν ο Μηχανικός Κύριος Καντάς αποπεράτωσιν τας μελετάς αυτού. Θέλω ήτοι να είπω, ότι δια μεν της εκθέσεως της ανωτέρω μνημονευομένης επιτροπής εγένετο ήδη γνωστόν αντί ποίου ποσού δύναται να κατασκευασθή η από Λεχωνίων μέχρι Μηλίνης προέκτασις, δια δε της υποβληθησομένης προσεχώς τοιαύτης υπό του Κυρίου Καντά θα γίνη γνωστόν αντί ποίου ποσού δύναται να κατασκευασθή η από Καλών Νερών μέχρι Ζαγοράς διακλάδωσις. Λέγω δε από Καλών Νερών μέχρι Ζαγοράς, διότι το μεταξύ τούτων και των Λεχωνίων τμήμα είναι κοινόν δι' αμφοτέρας τας γραμμάς.

Λυομένου όμως του τεχνικού ζητήματος δεν λύεται και το οικονομικόν, διότι, ως προφορικώς είπον υμίν, η γραμμή ή αι γραμμαί του Πηλίου δεν είναι δυνατόν να κατασκευασθώσι άνευ επιχορηγήσεως του Κράτους.

Το Κράτος θέλει χορηγήσει τοιαύτην; Ιδού το σοβαρόν σημείον του ζητήματος εφ' ου ιδίως θέλω γνωρίσει υμίν τας σκέψεις μου.

Μετά πολλών μέχρι της σήμερον συνεζήτησα και γνώμας αντήλλαξα περί του επί του Πηλίου Σιδηροδρόμου, υπέρ της κατασκευής του οποίου απροκαλύπτως ετάχθη το μεγαλύτερον αυτών μέρος και φρονεί ότι το Κράτος οφείλει να έλθη επίκουρον δια την συντέλεσιν έργου τόσον κοινωφελούς.

Υπάρχουσιν όμως και οι τα εναντία φρονούντες ή μάλλον τινές οίτινες, καίτοι αναγνωρίζοντες την χρησιμότητα του Σιδηροδρόμου τούτου, ευρίσκουσιν ουχ ήττον ότι η οικονομική κρίσις εις ην ευρίσκεται ο τόπος και αι επιβαλλόμεναι μεγάλαι και άμεσοι θυσίαι προς αποπεράτωσιν της γραμμής Πειραιώς - Συνόρων δεν επιτρέπουσι σήμερον εις το Κράτος να δαπανήση ή να εγγυηθή δια κατασκευήν Σιδηροδρόμου τοπικού συμφέροντος και διασχίζοντος όρη.

Το επιχείρημα τούτο εκ πρώτης όψεως φαίνεται αρκετά ισχυρόν, κατ' εμέ όμως είναι σχετικόν αν εξετάση τις το ζήτημα κατά βάθος και προσηκόντως.

Αναμφισβητήτως δέον το ταχύτερον να αποπερατωθή η κυριωτέρα σιδηροδρομική γραμμή της Ελλάδος ήτις, καθισταμένη διεθνής δια της συνενώσεώς της μετά των Οθωμανικών Σιδηροδρόμων, έσεται εις εκ των κυριωτέρων παραγόντων της οικονομικής ανανήψεως και του μέλλοντος του τόπου δια των διεξόδων ας θέλει ανοίξει, δια της αγνώστου μέχρι τούδε εν Ελλάδι εμπορικής κινήσεως ην θέλει δημιουργήσει, και δια του χρυσού ον οι πολυπληθείς ξένοι θέλουσιν αφήνει εν τω τόπω...

...Η διεθνής όμως γραμμή δεν πρέπει να εμπόδιση την κατασκευήν της του Πηλίου, ήτις ουδόλως είναι τοπικού συμφέροντος όπως τινές ενασμενίζονται λέγοντες. Η γραμμή αυτή ενδιαφέρει άπαν το Κράτος, ένεκα των ιδιαιτέρων όλως όρων υφ' ους ευρίσκεται το όρος τούτο και ένεκα της μεγίστης επιρροής ην το μέχρι σήμερα αποκεκλεισμένον Πήλιον θέλει έχει επί της πόλεως Βόλου και εφ' απάσης της Θεσσαλίας, επαρχίας ήστινος την βελτίωσιν ήτε Κυβέρνησις και άπαντες επιζητούσι, καθότι πρόκειται περί εξαιρετικώς εθνικού συμφέροντος. Τούτο δε μαρτυρούσιν αι διάφοροι επιτροπαί αίτινες εστάλησαν εις Θεσσαλίαν όπως κατά βάθος μελετήσωσι τα της Επαρχίας ταύτης και επιφέρωσι ριζικωτάτας μεταβολάς.

Ουχί μόνον μυθολογικούς και ιστορικούς είναι διάσημον όρος το Πήλιον, αλλά και εκ των σπουδαιότατων εμπορικών παραγόντων...

...Εν Ελλάδι όμως δεν υπάρχει δεύτερον διαμέρισμα όπερ δια μόνης της κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής πλάτους εξήκοντα εκατοστών, δύναται να χορήγησιν *ipso facto* αφθονίαν προϊόντων προς εξαγωγήν και μίαν Ελβετίαν εις την Ελλάδα. Σιδηρόδρομος όθεν τοιαύτα δυνάμενος να φέρη αποτελέσματα, δεν δύναται να θεωρηθή ως μέλλον να εξυπνήτηση τοπικά μόνον συμφέροντα, διότι από της επαύριον της ενάρξεως της εκμεταλλεύσεώς του, θέλει δώσει εις τον τόπον αμέσως τε και εμμέσως πλείονα των όν θέλουσι δαπανηθή προς κατασκευήν αυτού.

Επί τινος άλλου Ελληνικού όρους ευρίσκει τις τόσα χωρία, ή μάλλον μικράς πόλεις, πληθύν τόσων μικρών ιδιοκτητών, κατοίκους τόσον πλουσίους και εγγραμμάτους, τόσα προϊόντα και μεταλλεύματα;

Ουδαμού.

Ουδ' είνε μικρόν η διευκόλυνσις της συγκοινωνίας εις 50 περίπου χιλιάδας κατοίκων πεπροικισμένων δια σπανίας εργατικότητας και επιχειρηματικού πνεύματος, οίτινες υπό τας σημερινάς μάλιστα ανάγκας του αιώνος μας, εντός πεπολιτισμένου Κράτους, μένουσιν αποκεκλεισμένοι ολόκληρον τον χειμώνα εν ταις οικίαις των, αποκεχωρισμένοι εντελώς του λοιπού κόσμου μετά του οποίου δια τοσούτων εμπορικών και κοινωνικών συμφερόντων συνδέονται!

Γνωρίζετε ότι η Θεσσαλία εν γενει δεν ευπορεί κατά δυστυχίαν και ότι η πόλις του Βόλου την ανάπτυξιν αυτής την οφείλει εις τους σιδηροδρόμους, εις τα ατμόπλοια, και εις τους εις το εξωτερικόν πλουτούντας και εις την πατρίδα των επανερχομένους κατοίκους του Πηλίου. Φαντάζεσθε όμως οποία τις δύναται να ήναι η ανάπτυξις του Βόλου όταν καταστή δυνατή η δις της ημέρας, κατά τας περιστάσεις, μετάβασις εις

Ζαγοράν, Τσαγκαράδαν, Κισσόν, Αργαλαστήν, και λοιπά χωρία; Φαντάζεσθε οποία εμπορική κίνησις θέλει υπάρχει εις την πόλιν ταύτην, οποίαν επίδρασιν θέλει έχει επί της παραγωγής των πεδιάδων της Θεσσαλίας τοιούτον κέντρον καταναλώσεως και ποίας ωφελείας θα ήναι πρόξενος εις άπαν το Κράτος πόλις προς βοράν αυτού κειμένη με τοιαύτην ανάπτυξιν και με λιμένα τοσούτον ακμάζοντα;

Εις υμάς τον τόσον καλώς γνωρίζοντα τον τρόπον ανήκει η απάντησις.

Ποία δε κίνησις επιβατών ταξειδευόντων χάριν υποθέσεων, εκτός των περιηγητών, θέλει υπάρχει επί της γραμμής του Πηλίου, δύνασθε να σχηματίσητε μικράν ιδέαν εκ της μικράς γραμμής Βώλου - Λεχωνίων, ήτις ναι μεν διέρχεται θαυμάσιας τοποθεσίας και δύναται να παραβληθή μόνον με τον κόλπον της Γενούης, είναι όμως βραχεία και καταλήγει εις μέρος μη ον εμπορικών κέντρον ουδέ πολυάνθρωπον και εις ο ουδέν έτι εγένετο όπως προσελκυσθή ο κόσμος.

Τούτων ούτως εχόντων η του Κράτους συνδρομή προς κατασκευήν του επί του Πηλίου σιδηροδρόμου είναι επιβαλλομένη και απαραίτητος...

...Επί του Πηλίου ευρίσκει τις άπαντα τα στοιχεία ταύτα συνηνωμένα και έτοιμα, μόνον δε ο Σιδηρόδρομος μένει να κατασκευασθή, όπως τα πάντα λειτουργήσωσιν αμέσως, όπως το εμπόριον και η βιομηχανία λάβωσι τάχιστα πάσαν την ανάπτυξιν, ης είναι επιδεκτικά εις τα εν λόγω μέρη.

Άμα κατασκευασθή ο Σιδηρόδρομος, ο Μακρυρραχιώτης, ο Τσαγκαραδιώτης, ο Προμυριώτης συνηθισμένους να ταξιδεύη, να συναλλάσσεται με μακρινάς χώρας, δεν θέλει βεβαίως μένει μ' εσταυρωμένους τους βραχίονας, αλλά θ' αρχίση να εργάζεται και θα προαγάγη και αναπτύξη το εμπόριον και την βιομηχανίαν του δια των ιδίων αυτού χρημάτων και κεφαλαίων.

Εις τόπον ένθα παράγεται τοσαύτη ποσότης ελαίου, οπωρών και λαχανικών, ένθα είναι δυνατόν να κατασκευασθώσιν οίνοι και τυροί πρώτης ποιότητος, ένθα υπάρχει ξυλεία τόσον περιζήτητος, ως η αγριοκαστανέα, μεταλλεία αργυρούχου μολύβδου, χρωμίου και άλλων μεταλλευμάτων, εκτεταμένα λατομεία πλακών εκ των οποίων γίνεται σήμερον εξαγωγή 3000 τόννων κατ' έτος, και λατομεία μαρμάρου, υπάρχει βεβαίως άμεσος τροφή δια πληθυσμόν τόσον πυκνόν, ενεργητικόν, ευφυά ως ο του Πηλίου, όστις ευθύς ως εύρη μέσον ευκόλου συγκοινωνίας, και πολλά άλλα θέλει πράξει και τα υπάρχοντα θέλει βεβαίως αναπτύξει και βελτιώσει...

...Ελθωμεν ήδη και εις την κίνησιν των επιβατών:

Ουδόλως ας υποτεθή ότι ασήμαντον πλεονέκτημα είνε να υπάρχη εν Ελλάδι τόπος δυνάμενος να καταστή διαμονή θερινή και χειμερινή, ιδίως όμως θερινή, προσιτή δε εις όλα τα βαλάντια.

Σήμερον αγνοεί τις πού να καταφυγή κατά το θέρος όπως εύρη ολίγην δρόσον, σκιάν, ύδωρ, άφθονους οπώρας και λαμπράν επί της θαλάσσης θέαν.

Οι πλείστοι των εις το εξωτερικόν κατά τους θερινούς μήνας μεταβαινόντων Ελλήνων καθώς και πολλοί εκ της Ανατολής θα έρχονται εις το Πήλιον, ως και πάντες όσοι, καίτοι

επιθυμούντες να αποφύγωσι τον καύσωνα των πόλεων, δεν δύνανται να επιχειρήσωσι μακρά ταξείδια δι έλλειψιν επαρκών μέσων.

Οι μεταβαίνοντες επίσης εις Αιδηψόν χάριν λουτρών, και ων ο αριθμός κατά παν έτος αυξάνει, δεν θέλουσιν επιστρέψει εις Αθήνας ή αλλαχού πριν ή επισκεφθώσι το Πήλιον. Τα τρία τέταρτα των εις Ελλάδα καταρχομένων ξένων βεβαίως δεν θα απέρχωνται ταύτης πριν ή ιδώσι το Πήλιον όταν γνωρίζωσιν ότι η εις αυτό μετάβασις και ευχερής είνε και ότι θα εύρωσι κατοικίαν και ανάπαυσιν.

Αυτό μόνον το από Βόλον εις Ζαγοράν ταξείδιον είναι εκ των πλέον θαυμάσιων εκδρομών, οίαι ουδέ εν Ελβετία υπάρχουν, διότι εκεί λείπει η θάλασσα.

Βεβαίαν δε τούτου απόδειξιν έχομεν τον αριθμόν των ξένων, οίτινες την παρελθούσαν άνοιξιν επεσκέφθησαν το Πήλιον και οίτινες παρά τας δυσκολίας του ταξιδιού επανήλθαν καταγοητευμένοι εκ της εκδρομής των.

Υπολογίσατε την κίνησιν ταύτην, φίλε Κύριε, και θέλετε ιδει οποίον εξαγόμενον θέλει δώσει. Προσθήκη θέλγητρου τόσον σημαντικού εις την Ελλάδα είναι αύξησις του πλούτου αυτής, αύξησις των εσόδων του Κράτους.

Απόλυτος όμως μείωσις αυτού θα ήτο εάν συν τω Σιδηροδρόμω δεν κατεσκευάζοντο Ξενοδοχεία, επιπλωμένοι οικίαι, καφενεία και θέατρα με όψιν όλως ευρωπαϊκήν.

Κατ' εμέ όμως, πάντα ταύτα θέλουσιν αναμφιβόλως γίνει και γνωρίζω μάλιστα Ελβετόν τινά, λίαν ειδικόν περί τα τοιαύτα, όστις θέλει συστήσει ξενοδοχείον επί του Πηλίου αμέσως ως η γραμμή κατασκευασθή.

Τα αδύνατα προ τινων ετών κατέστησαν δυνατά σήμερον. Ότε κατά πρώτον εγένετο λόγος περί των Ολυμπιακών Αγώνων οποσα δεν ελέχθησαν περί του αδυνάτου της επιτυχίας αυτών.

Επέτυχαν μ' όλα ταύτα και νυν σκέπτονται να συνεχίσωσιν αυτούς εις μεγαλειτέραν κλίμακα.

Εις τοιούτου είδους επιχειρήσεις αρκεί να γίνη το κυριώτερον, όπερ εν τη προκειμένη περιπτώσει είναι ο Σιδηρόδρομος, τα δε λοιπά έρχονται μόνα των...

...Αι οδοί είναι αναμφιλέκτως λίαν χρήσιμοι και το αναγκαίον συμπλήρωμα παντός Σιδηροδρόμου, ον όμως ουδέποτε δύνανται ν' αντικαταστήσωσι.

Των προϊόντων του Πηλίου μέγα μέρος απαιτεί ταχείαν μεταφοράν, το δε σύνολον αυτών οικονομικήν τοιαύτην, τα κάρρα δε και οι ημίονοι δεν δύνανται ουδέν τούτων.

Όσον αφορά τους επιβάτας, βεβαίως τα τρία τέταρτα αυτών θέλουσι προτιμήσει να μη επισκεφθώσι το Πήλιον αν πρόκειται να πράξωσι τούτο εφ' αμάξης αντί Σιδηροδρομικού οχήματος. Εκτός τούτου δέον να ληφθή υπ' όψει ότι η οδός θέλει στοιχίσει τόσον όσον και η υποδομή της σιδηροδρομικής γραμμής και ότι η συντήρησις της θέλει είσθαι επίσης λίαν δαπανηρά, αν όχι αδύνατος, ένεκα των πολλών χιονών και των ορέων δι' ων αυτή θα διέρχεται, και ένεκα των οποίων και η χρήσις αυτής θα καθίσταται κατά τον χειμώνα ιδίως δυσκολωτάτη.

Ο Σιδηρόδρομος δύναται να καταστήση το Πήλιον διαμονήν θερινήν, τόπον θεραπείας και αναρρώσεως (sanatorium). Δι' αυτού ευχερώς και υπό αρίστας συνθήκας θα

μετακομίζονται αι οπώραι, τα λάχανα και τα μεταλλεύματα, ενώ τοιούτόν τι δεν δύναται να κατορθωθή δια κατασκευής οδού.

Το Πήλιον ένεκα του εξωτερικού σχήματός του και όπως εντελώς εξυπηρετήται είχεν ανάγκην γραμμής εχούσης ως αφετηρίαν τα Λεχώνια και ήτις διατρέχουσα καθ' ολοκληρίαν αυτό, θα κατέληγεν εις Ζαγοράν, και βραδύτερον ίσως εις σημείον πλέον απομακρυσμένον απόκρημνοι όμως από της ανατολικής πλευράς βράχοι και επ' αρκετόν διήκοντες καθιστώσι δυσχερή την χάραξιν γραμμής τοιαύτης.

Δέον λοιπόν, ως τούτο προείδεν η εκ Μηχανικών Επιτροπή, να κατασκευασθώσι δύο γραμμαί: μία εκ Καλών Νερών μέχρι Μηλίνης και ετέρα εκ του αυτού σημείου, δια του όρους διερχόμενη εις Ζαγοράν. Η εκμετάλλευσις όμως δύο κεχωρισμένων γραμμών θα απήτει μεγάλας δαπανάς, αι δε γραμμαί αύται δεν είναι της αυτής σπουδαιότητος.

Ούτω, λαμβανομένων υπ' όψει των σημερινών μέσων, η έναρξις δέον να γίνη εκ της γραμμής Ζαγοράς. Δεν θέλω να είπω ότι δεν πρέπει να κατασκευασθώσιν αμφοτέροι οι γραμμαί, η μία όμως τούτων είναι απαραίτητος, ενώ η ετέρα δύναται ν' αναβληθή εις εποχήν καθ' ην άπαντες θέλομεν γνωρίζει τι αποφέρει η πρώτη...

...Παρατηρητέον προσέτι, όσον αφορά τους επιβάτας και την σύγκρισιν της κινήσεώς των μεταξύ του Πηλίου και των γειτόνων πεδιάδων, ότι μόνον οι έχοντες απόλυτον ανάγκην μεταβαίνουσιν εις Λάρισσαν, Τρίκκαλα ή Καρδίτζαν, ενώ επί του Πηλίου εκτός αυτών πρέπει να υπολογίζη τις και τους δι' απλήν ευχαρίστησιν ταξιδεύσοντας, τούθ' όπερ μεγίστην παρουσιάζει διαφοράν.

Όσον αφορά τον πληθυσμόν του Βώλου και των ορεινών χωρίων, ο μεν Βώλος δύναται να θεωρηθή ως πόλις έχουσα 16-18.000 κατοίκους, τα δε προάστειά της 40-45.000, ώστε εις ειδικάς περιστάσεις η μεταξύ Βώλου και των χωρίων του Πηλίου κίνησις επιβατών έσεται συχνότερα παρά η μεταξύ Βώλου και Λαρίσσης παραδείγματος χάριν. Εάν λοιπόν η κίνησις του δια της γραμμής Βώλου - Λαρίσσης εξυπηρετουμένου πληθυσμού είναι 1 κατ' έτος και κατά κάτοικον, η του δια της γραμμής Βώλου - Ζαγοράς έσεται αναμφιβόλως τριπλάσια...

...Συνελόντι ειπείν, αγαπητέ φίλε και κύριε, είμαι της γνώμης ότι η γραμμή του Πηλίου είναι χρησιμωτάτη, ότι δεν δύναται να θεωρηθή μόνον ως τοπικού συμφέροντος, ότι θέλει αποφέρει πολλά και ότι συμφέρον έχουσι το τε Κράτος και οι αμέσως ενδιαφερόμενοι να χορηγήσωσι την δια την κατασκευήν αυτής απαιτουμένην εγγύησιν ή εισφοράν.

Ο όλως αφοσιωμένος υμίν

Ε. ΚΗΡΥΚΟΣ

2. Απόσπασμα ανακοίνωσης από το πρώτο δρομολόγιο του σιδηροδρόμου Αθήνα - Πειραιάς

- Η εταιρεία καθόρισε το δρομολόγιο του σιδηροδρόμου δια της ακολούθου ανακοινώσεώς της, εκδοθείσης την 25 Φεβρουαρίου 1869.
- Ειδοποιείται το κοινόν ότι αι εργασίαι του σιδηροδρόμου άρχονται την 28 ισταμένου κατά το δρομολόγιο τούτο, όπερ ισχύει μέχρι νεωτέρας ειδοποιήσεως.
- Αναχωρήσεις: Καθ' εκάστην εκ Πειραιώς εις τας ώρας 6, 7, 9, 11, 2, 3.30, 5.30, 7. Εκτάκτως κατά Κυριακήν και Δευτέραν εις τας 4.45 π.μ.
- Καθ' εκάστην εξ' Αθηνών εις τας 6.30, 8.30, 10.30, 12, 3, 5, 6.30, 8. Εκτάκτως κατά Κυριακήν και Δευτέραν εις τας 5.15.
- Τιμαί των θέσεων: Α' θέσις δρχ. 1, Β' θέσις λ. 75, Γ' θέσις λ. 45.
- Οι επιβάται δεν δύνανται πρίν πληρώσωσι το δικαίωμα της μεταβάσεως των και λάβωσι το εισιτήριόν των πλησιάσωσιν επί των πρό των αμαξοστοιχιών διαδρομών.
- Παιδιά 3 μέχρι 12 ετών θέλουσι πληρώνει το ήμισυ των δικαιωμάτων.
- Επιτρέπεται εις τους επιβάτας Α' θέσεως να φέρωσιν αποσκευήν βάρους 50 οκάδων. Εις τους της Β' θέσεως οκ. 40 και εις τους Γ' θέσεως οκ. 30. Εκάστη πεντάς οκάδων επί πλέον του ορισθέντος βάρους θέλει πληρώνει λ. 10.
- Η εταιρεία θέλει καταβάλλει πάσαν δυνατήν προσπάθειαν όπως εξασφαλίση την ακριβή αναχώρησιν και άφιξιν των αμαξοστοιχιών, ουδέποτε όμως υποχρέωσιν περί τούτου αναλαμβάνει.

Ο Γεν. Διευθυντής Μ. C. Tidmarsch

3. Αποσπάσματα από εφημερίδες σχετικά με την καθοριστική συμβολή των σιδηροδρομικών στην άμεση και επιτυχή επιστράτευση

«...Παρακολουθώ και θαυμάζω. Τι ήρωες! Τι ήρωες αφανείς και... ανύμνητοι. Κανείς αλήθεια δεν μιλά για τους δικούς των ηρωισμούς. Ως τόσον είναι αληθινοί ηρωισμοί πολεμιστών. Πολεμιστών ενός αγώνος χιλίων μαχών αφού σχεδόν κάθε στιγμή είναι και μία μάχη. Μάχη εναντίον του λάθους. Μάχη εναντίον της κοπώσεως. Μάχη εναντίον της παραμικράς αβλεψίας εφ' όσον από την παραμικρότερη απροσεξία,

αβλειψία, ραθυμία μπορεί να προέλθη μια καταστροφή με πλήθος τα θύματα και ίσως με μοιραίες για τη νίκη τις συνέπειες... εχρειάσθη να κάνουν θαύματα...»

«*Νέα Ελλάδα*», 26.11.1940

«...Όλοι, μηδενός εξαιρουμένου, οι σιδηροδρομικοί, αδιαφόρως ηλικίας, έμειναν εις τας επάλξεις, προώθησαν την κινητοποίησιν και οι σιδηροδρομικοί συρμοί λειτούργησαν με ακρίβειαν και μεθοδικότητα, που θα εξήλευαν κράτη με αρτιώτερον δίκτυον και αρτιότεραν πολεμικήν παρασκευή. Δεν εκοιμήθησαν επί ημέρας, δεν ανεπαύθησαν ουδέ ώραν...»

«*Εστία*», 20.11.1940

«...Εις κάποιο δίκτυον όπου εκινούντο άλλοτε τέσσαρες συρμοί ημερησίως, εκινήθησαν κατά την επιστράτευσιν εξήκοντα αμαξοστοιχίαι. Και τι αμαξοστοιχίαι! Πόσα οχήματα! Τι φόρτος! Διά να γίνη όμως ότι έγινεν, οι σιδηροδρομικοί μας ειργάσθησαν νυχθημερόν. Ούτε ύπνος, ούτε ανάπauσις. Αλλ' η εθνική των θέλησις επολλαπλασίασε τας ικανότητας των. Με τοιαύτην κίνησιν δεν εσημειώθη ούτε εν δυστύχημα, ούτε μία ανωμαλία...»

«*Τύπος*», 24.11.1940

«...Επί συνόλου 200 ωρών ειργάσθησαν τας 175. Ήρωες, επάνω στις μηχανές, στα βαγόνια, άγρυπνοι στις διακλαδώσεις των γραμμών και στους σιδηροδρομικούς σταθμούς, ήσαν από τους κυριωτέρους συντελεστές του θαύματος, της ταχυτάτης και απροσκόπτου στρατιωτικής μας κινητοποιήσεως...»

«*Βραδυνή*», 21.12.1940

«...Κατά τας πρώτας ημέρας έβλεπον συχνά τα εχθρικά αεροπλάνα υπεράνω των συρμών που εκινούντο, υπεράνω των σταθμών, είχαν όμως, μαζί με όλους τους Έλληνας, την ικανοποίησιν ότι ο εχθρός δεν κατώρθωσεν ουδ' επ' ελάχιστον να παρακωλύση, ή να επιβραδύνη τας μεταφοράς. Αι υπηρεσίαι των σιδηροδρομικών δεν είναι εξ' εκείνων που είναι εμφανείς και κάμνουν εντύπωσιν. Είναι η σιωπηρά και πίστη και άοκνος επιτέλεσις του καθημερινού καθήκοντος με περισσούς κόπους και όχι ακινδύνως. Και είναι δίκαιον να αναγνωρισθή ότι το επιτελούν αξίως...»

«*Πρωΐα*», 21.11.1940.

4. Απόσπασμα δημοσιεύματος Serpieri, με το οποίο πρότεινε στην κυβέρνηση να πουλήσει την επιχείρησή του στο δημόσιο, έναντι μιας λογικής αποζημίωσης

«...Είμεθα έτοιμοι ν' αντικαταστήσωμεν το Δημόσιον εις την θέσιν μας παραχωρούντες εις αυτό... τους Αμερικανικούς σιδηροδρόμους, τον κατασκευαζόμενον ήδη

ατμοσιδηρόδρομον, μετά των ατμομηχανών και λοιπού υλικού, ον αποδεχόμεθα ν' αποπερατώσωμεν...»

«Αιών», 13.12.1871

5. Αποσπάσματα δημοσιευμάτων Βολιώτικου Τύπου 1901-1903 σχετικά με την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος - Λεχώνια - Μηλιές

*Έναρξιν εργασιών του σιδηροδρόμου Λεχωνίων - Μηλεών
Πότε άρχονται - Άφιξις υλικού - Οι προσληφθησόμενοι εργάται*

«Επεστράφησαν εγκεκριμένοι υπό του υπουργείου αι απαλλοτριώσεις των υπό του σιδηροδρόμου Λεχωνίων - Μηλεών καταληφθησομένων κτημάτων, αλλ' επί μήκους μόνον 4.200 μ. Ήδη δεν υπολείπεται άλλη τις διατύπωσης δια την έναρξιν των εργασιών της κατασκευής της γραμμής, πληροφορούμεθα δε θετικώς ότι αύται θ' αρχίσουν μετά τρεις ημέρας το πολύ, ήτοι από την αρχήν της προσεχούς εβδομάδος, θα προσληφθούν δε επί του παρόντος διακόσιοι περίπου εργάται.

Την 27ην τρέχοντος αναμένεται εξ Ευρώπης το πρώτον φορτίον υλικού κατασκευής ανερχόμενον εις 50 τόνους περίπου του οποίου το ήμισυ θα εκφορτωθεί εις την θέσιν «Μαλάκι» επίνειον των Λεχωνίων, ίνα ευρίσκεται πλησιέστερον της γραμμής, το δε άλλο ήμισυ ενταύθα. Επίσης η εταιρία θα φέρη και σιδηρόδρομον με μικρά βαγόνια δια των οποίων θα μεταφέρεται το προς επιχωμάτωσιν υλικόν».

«Η Θεσσαλία», 13.7.1901

Προοδευτική εργασία - Πόσοι εργάται εργάζονται - Ασθένεια εργατών

«Η εργασία σιδηροδρόμου Λεχωνίων - Μηλεών γίνεται πυρετώδης. Νυν εργάζονται περί τους 200 εργάτας. Κατ' αυτούς όμως κατά τας πληροφορίας μας θα προστεθούν και έτεροι 100. Μερικοί εργολάβοι μη δυνάμενοι εκ της αφόρητου ζέστης να εργασθούν την ημέρα, εργάζονται την νύκτα μέχρι μεσονυκτίου. Πολλοί εξ αυτών ησθένησαν και επί τούτω την παρελθούσαν Κυριακήν μετέβη ενταύθα ο ιερεύς των Δυτικών εις τα Λεχώνια και εδεήθη τω Υψίστω υπέρ της υγείας αυτών, καθ' όσον οι πλείστοι των εργατών εισίν Ιταλοί...».

«Η Θεσσαλία Βόλου», 24 Ιουλίου 1901

«Αι εργασίαι του σιδηροδρόμου Λεχωνίων - Μηλεών προχωρούν. Προχθές όμως, ένεκα του άνισου ημερομισθίου, απεχώρησαν οι εντόπιοι εργάται και έμειναν ήδη μόνον οι Ιταλοί και οι εκ του εσωτερικού της Θεσσαλίας».

«Θεσσαλική», 22.8.1901

«Το Υπουργείον των Εσωτερικών συνέστησε εις την Εταιρίαν των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας, όπως προσλάβη και πάλιν τους απολυθέντος εργάτας, οι οποίοι ειργάζοντο εις την γραμμήν Λεχωνίων - Μηλεών».

«Θεσσαλική», 7.11.1901

«Αφίκετο εξ Αθηνών ο σύμβουλος των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων κ. Ε. Κηρύκος».

«Τύπος» (πρώην Θεσσαλική), 9.1.1902

«Αφίκοντο εκ του ταξιδιού του μέλιτος ο κ. Αθ. Πολίτης διευθυντής του Σιδηροδρόμου μετά της αξιοτίμου συζύγου του».

«Τύπος», 27.1.1902

«Επί 15 ημέρας αδιακόπως δι' όλων των ατμοπλοίων εκ Πειραιώς εις τον λιμένα μας καταφθάνωσιν άπειροι άνθρωποι εις την εργατικήν ανήκοντες τάξιν. Μέχρι σήμερα υπολογίζεται ότι έχουσι έλθει πλέον των 1.000 εργατών, όπως εύρωσιν εργασίαν εις την πόλιν, εις το εσωτερικόν της Θεσσαλίας και προ παντός εις τον Σιδηρόδρομον Μηλεών. Ως επί το πλείστον οι εργάται ούτοι έρχονται εκ του κέντρου της Πελοποννήσου».

«Πανθεσσαλική», 27.1.1902

«Ένεκεν του απροσδόκητου ψύχους όπερ ενέσκηπεν οι εργάται του σιδηροδρόμου Λεχωνίων - Μηλεών δεν ειργάσθησαν την πρωίαν της χθες. Μετά μεσημβρίαν όμως επανέλαβαν τας εργασίας των. Ο αριθμός των εν τη γραμμή εργαζομένων εργατών ανέρχεται εις 800, εις ους εντός του τρέχοντος μηνός θα προστεθώσι και έτεροι διακόσιοι».

«Τύπος», 12.2.1902

Η Πρόοδος των Εργασιών - Η Αποπεράτωσις μιάς Γέφυρας

«Αι εργασίαι δια την κατασκευήν του σιδηροδρόμου Λεχωνίων - Μηλεών εξακολουθούσι δραστηρίως. Ήδη οι περισσότεροι των εργατών καταγίνονται εις τας προκαταρκτικάς εργασίας του τρίτου τμήματος της γραμμής, η παρά την Κουφάλαν δε μεγάλη λίθινη γέφυρα ευρίσκεται εις το πέρας της. Η γέφυρα κατά την ομολογίαν των ιδόντων αυτήν εγένετο καλλιτεχνικωτάτη και στερεά με τρεις παμμεγέθεις θόλους».

«Τύπος», 2.4.1902

*Σχετικώς με τα δημοσιευόμενα τρομακτικά νέα περί απεργίας και
ταραχωδών επεισοδίων συμβάντων εν Λεχωνίοις υπό των εργατών
της κατασκευαζομένης γραμμής Λεχωνίων - Μηλεών, ελάβομεν το
κάτωθι έγγραφον της Αστυνομίας Λεχωνίων:*

«Αξιότιμε κ. Συντάκτα,

Διαψεύσατε παρακαλώ τα εν τη υπό χθεσινήν ημερομηνίαν δημοσιευθέντα εν τη Θεσσαλία υπό την επικεφαλίδαν *Απεργία εργατών, Απειλούμεναι ταραχαί, Ενέργειαι των αρχών*, 5 εργάται Ιταλοί διεφώνησαν ως προς το ημερομίσθιον με τον εργολάβον και εξήτησαν να πληρωθούν και να απέλθωσιν. Μετήγαγον τους εν λόγω εργάτας ενώπιον του κ. Ματέα, αρχιμηχανικού της Εταιρείας και συνεβιβάσθησαν, επληρώθησαν και απήλθον.

Λεχώνια 19.9.1902»

«Πανθεσσαλική», 21.9.1902

«40 περίπου εκ των εργατών των εργαζομένων εις την κατασκευήν του σιδηροδρόμου Λεχωνίων - Μηλεών απεχώρησαν των εργασιών διότι προσεβλήθησαν υπό πυρετού. Αφ' ενός μεν εκ τούτου, αφ' ετέρου δε και ως εκ του ελεινού καιρού, αι εργασίαι της κατασκευής διεκόπησαν εν μέρει. Μετά τινα χρόνον αφικνούνται εξ Ιταλίας άνω των 500 εργατών, οι οποίοι θα εργασθώσιν εις την ιδίαν γραμμήν».

«Τύπος», 22.10.1902

«Αι δια την κατασκευήν του σιδηροδρόμου Λεχωνίων - Μηλεών εργασίαι οσημέραι βαίνουσιν επί τα πρόσω. Εις την κατασκευαζομένην γέφυραν του σιδηροδρόμου Λεχωνίων - Μηλεών έξωθι της κωμοπόλεως ταύτης ως και εις όλην την γραμμήν ειργάζοντο οι εργάται και κατά τας Κυριακάς. Επειδή όμως κτίστης τις, Δρακιώτης, ολισθήσας έπεσεν από ύψους 6-7 μέτρων και τον έσχατον διατρέχον κίνδυνον μετεφέρθη εις το εν Καλοίς Νεροίς Νοσοκομείον *Ταιταιλιάνειον*, οι εργάται απέδωσαν το δυστύχημα εις την μη τήρησιν της Κυριακής αργίας, αυτοστιγμεί δε πάντες απήργησαν, δηλώσαντες ότι αρνούνται εις το εξής να εργασθώσι κατά τας Κυριακάς και εορτάς».

«Τύπος», 28.10.1902

Διακοπή των εργασιών - Ένεκα του χειμώνας

«Ένεκα του ενσκήψαντος βαρύτατου χειμώνας και της πεσούσης αφθόνου χιόνος, ήτις εις αρκετό πάχος εκάλυψεν την κατασκευαζομένην γραμμήν Μηλεών - Λεχωνίων, οι εργάται ηναγκάσθησαν καθ' όλην την τρέχουσαν εβδομάδα να διακόψωσιν τας εργασίας των, αίτινες θα επαναληφθώσιν μετά την αποκατάστασιν του καιρού».

«*Η Θεσσαλία Βόλου*», 11.1.1903

Μεταφορά υλικού - Αι εργασίαι

«Εκ πληροφοριών μαθάνομεν ότι εις διάφορα σημεία του σιδηροδρόμου Μηλεών - Λεχωνίων, κατεσκευάσθησαν αρκεταί παραφυάδες πρόχειροι γραμμαί προς ευχερεστέραν μεταφοράν του υλικού και προς διευκόλυνσιν των εργασιών, αίτινες κατά το λήξαν εικοσαήμερον σχεδόν διεκόπησαν ένεκα του βαρυτάτου χειμώνας και της αφθόνου χιόνος, ήτις είχε καλύψει άπασαν την γραμμήν».

«*Η Θεσσαλία Βόλου*», 23.1.1903

Αι Αφιχθείσαι Μηχαναί

«Την πρωΐαν της προχθές παρελήφθησαν εκ του τελωνείου αι παραγγελθείσαι εις Ευρώπην υπό της Γενικής Διευθύνσεως των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων δύο ατμομηχαναί δια την χρήσιν της γραμμής Μηλεών - Λεχωνίων. Σήμερον δια την μίαν των δυο τούτων μηχανών θα γίνωσιν αι ανάλογοι δοκιμαί».

«*Η Θεσσαλία Βόλου*», 2.6.1903

Σύστασις επιτροπής - Σταθμός Βυζίτσης

«Χθες μετέβησαν παρά του κ. Αθ. Πολίτη διευθυντή των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας οι κ.κ. Αργύριος Χαδούλης, Ιωάννης Ιωαννίδης, Δημήτριος Ψυχούλης και Γεώργιος Τσιτσιλιανόπουλος, οίτινες έκαμαν προς αυτόν τας δεούσας παραστάσεις δια την αδικίαν, ην υφίστανται οι τε κάτοικοι Βυζίτσης ως και η εταιρία του σιδηροδρόμου Μηλεών - Λεχωνίων, διότι εις την περιφέρειαν Βυζίτσης ούτε σταθμός ούτε στάσις καν τις εγένετο. Ο κ. Πολίτης υποδεξάμενος αυτούς ευγενέστατα, τους υπεσχέθη ότι θέλει φροντίση δια την άρσιν της ως άνω αδικίας».

«*Η Θεσσαλία Βόλου*», 17.6.1903

Πότε παραλαμβάνεται - Αφιζις μηχανικών

«Την προσεχή εβδομάδα παραλαμβάνεται υπό της διορισθείσης υπό του Υπουργείου επιτροπής αποτελουμένης εκ των μηχανικών κ.κ. Ισιγώνη και Σοφή και του νομομηχανικού Μαγνησίας κ. Μαναράκη ο σιδηρόδρομος Μηλεών - Λεχωνίων».

«*Η Θεσσαλία Βόλου*», 27.6.1903

Παράπονα κατοίκων – Το ρεύμα Μαλτέζου

«Οι κάτοικοι της κωμοπόλεως Αγ. Γεωργίου δι' αναφοράς των προς τας ενταύθα αρχάς, διετύπωσαν παράπονα κατά της διεύθυνσεως των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων, ήτις δια των συντελουμένων εργασιών της γραμμής Μηλεών - Λεχωνίων κατέστρεψεν το ολίγον έξωθεν της κωμοπόλεως ρεύμα Μαλτέζου. Η διεύθυνσις της εταιρίας ως ην εγένοντο γνωστά τα παράπονα ταύτα υπεσχέθη την εντός ολίγων ημερών διόρθωσιν του ρεύματος τούτου εκ του οποίου ως γνωστόν υδρεύονται οι πέριξ κήπου».

«*Η Θεσσαλία Βόλου*», 29.6.1903

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Απολογισμός του μεταφορικού έργου του Σιδηροδρόμου στην Ελλάδα από το 1933 έως το 1976

Θεωρούμε σκόπιμο να παραθέσουμε και να αναλύσουμε, στις επόμενες σελίδες, μερικούς στατιστικούς Πίνακες οι οποίοι αφορούν τα χρονικά διαστήματα 1933-1938²⁷², 1967-1976.

²⁷² Σιδηρόδρομοι του Ελληνικού Κράτους, (1940), σσ., 38-41, 54-55, 58-59, 91-94, 96, 99.

Πιο συγκεκριμένα, στους συρμούς οι οποίοι ήταν ταχείς, ο αριθμός μεταφερθέντων επιβατών με κανονικό τιμολόγιο, από τους 11.893 για την Α θέση το 1933-1934 αυξήθηκε στους 15.382 το 1937-1938. Για τη Β θέση το 1933-1934 ο αριθμός των μεταφε-

Συνέχεια πίνακα →

Γραμμή — Ligne	539	540	541	542	543	544	545	546	547	548	549	550	551	552	553	554
	Μεταφορά επιβατών —															
	Έπιβάται —															
	συρμοί ταχείς —															
	Αριθμός μεταφερθέντων Έπιβατών —															
	μέ κανονικόν τιμολόγιον — à la taxe normale				μέ έκπτωσης επί του τιμολογίου — avec reduction de la taxe											
					50 % { enfants				από 15 % de 50 % { divers				μετ' επιστροφής aller et retour			
	θέσεως — en classe			έν όλω en tout	θέσεως — en classe			έν όλω en tout	θέσεως — en classe			έν όλω en tout	θέσεως — en classe			έν όλω en tout
	I	II	III		I	II	III		I	II	III		I	II	III	
	Αριθμός —															
—	—	—	539+540 +541	—	—	—	543+544 +545	—	—	—	547+548 +549	—	—	—	551+552 +553	

Π. Π. P. P.	5.744	18.782	102.174	126.700	979	3.492	18.513	22.984	2.301	2.942	4.674	9.917	4.560	14.030	52.299	70.889	
Θ. Α. S. A.	2.402	7.676	120.284 32.615**	162.977	198	886	15.500	16.584	820	1.062	3.401	5.283	638	4.227	63.640 24.944**	93.449	
Θ. Φ. S. F.	3.345	13.393	93.752	140.490	622	2.700	20.345	23.667	2.277	3.130	5.231	10.638	2.502	12.985	64.677 528**	80.692	
Θ. Ε. S. I.	1.408	8.072	23.279	32.759	35	294	3.627	3.956	280	1.304	2.138	3.722	7	234	18.146	18.387	
έν όλω en tout	7.155	29.141	269.930	306.226	855	3.880	39.472	44.207	3.377	5.496	10.770	19.643	3.147	17.446	171.935	192.528	
Σύνολον Total	12.899	47.923	372.104	432.926	1.834	7.372	57.985	67.191	5.678	8.438	15.444	29.560	7.707	31.476	224.234	263.417	
Π. Π. — P. P. Χρήσιμα — Exercices	1937-38	5.939	16.572	67.086	89.597	797	1.689	9.058	11.544	1.561	3.076	3.920	8.557	3.138	12.515	30.659	46.312
	36-37	5.176	12.570	36.362	54.108	605	1.046	5.308	5.959	758	1.764	1.576	4.098	3.989	14.220	32.674	50.883
	35-36	4.605	12.401	39.283	56.289	651	940	5.229	6.820	359	1.342	1.120	2.821	2.119	15.140	41.203	59.462
	34-35	4.050	14.025	53.793	71.868	513	668	3.742	4.923	184	878	1.573	2.585	2.420	10.707	43.000	56.127
	33-34	4.130	16.452	57.831	78.414	575	829	3.911	5.315	110	951	2.222	3.283	2.580	13.930	46.426	62.936
Θ. Α. Φ. Ε. — S. A. S. F. S. I. Χρήσιμα — Exercices	1937-38	9.443	33.613	428.923	471.979	879	2.804	45.868	49.551	2.395	5.622	9.712	17.729	3.568	19.327	231.207	254.602
	36-37	9.874	31.416	317.373	358.663	799	2.083	30.606	33.488	1.436	3.895	5.503	10.834	4.010	17.363	169.898	191.271
	35-36	8.573	29.676	287.014	325.263	865	1.972	24.544	27.381	865	3.081	4.767	8.713	3.334	17.625	145.554	166.513
	34-35	8.038	28.900	252.489	289.427	668	1.201	13.375	15.244	658	1.949	4.837	7.444	3.723	16.954	127.349	148.026
	33-34	7.763	30.420	241.005	279.188	765	1.322	9.859	11.946	566	1.866	6.254	8.686	2.910	14.740	88.454	106.104
Σύνολον — Total Χρήσιμα — Exercices	1937-38	15.382	50.185	496.009	561.576	1.676	4.493	54.926	61.095	3.956	8.698	13.632	26.286	6.706	32.342	261.866	300.914
	36-37	15.050	43.986	353.735	412.771	1.404	3.129	35.914	40.447	2.194	5.659	7.079	14.332	7.999	31.583	202.572	242.154
	35-36	13.178	42.077	326.297	381.552	1.516	2.912	29.773	34.201	1.224	4.423	5.887	11.534	6.453	32.765	186.757	225.975
	34-35	12.088	42.925	306.282	361.295	1.181	1.869	17.117	20.167	792	2.827	6.410	10.029	6.143	27.661	170.349	204.153
	33-34	11.893	46.873	298.836	357.602	1.340	2.151	13.770	17.261	676	2.817	8.476	11.969	5.490	28.670	134.880	169.040
Σ. Σ. — S. S. Χρήσιμα — Exercices	1937-38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	36-37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	35-36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	34-35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	33-34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ρθέντων επιβατών ήταν 46.873, ενώ το 1937-1938 έφθασε τους 50.185 επιβάτες. Για τη Γ θέση ο αριθμός των μεταφερθέντων επιβατών ήταν 298.836 το 1933-1934 και έφθασε στους 496.009 επιβάτες το 1937-1938.

555	556	557	558	559	560	561	562	563	564	565	566	567	568	569	570
— Trafic Voyageurs															
— Voyageurs															
— trains Express															
— Nombre de Voyageurs transportés															
— normale															
50 % { στρατιωτικοί militaires				Σύνολον — Total				δωρεάν — gratuitement				Επί τοις % του συνόλου των μεταφερθέντων επί πληρωμή επιβατών έκδοσης θέσεως pourcentage du total des voyageurs transpor- tés contre paiement de chacune des lignes			
θέσεως — en classe				θέσεως — en classe				θέσεως — en classe				θέσεως — en classe			
έν όλω en tout				έν όλω en tout				έν όλω en tout				έν όλω en tout			
I	II	III		I	II	III		I	II	III		I	II	III	
— Nombre												%			
—	—	—	555+556 +557	559+543 +547+ 551+555	540+544 +548+ 552+556	541+545 +549+ 553+557	559+560 +561	—	—	—	563+564 +565	559×(100) 638	560×(100) 638	561×(100) 638	562×(100) 638
4.784	3.987	14.117	22.888	18.368	43.233	191.777	253.378	4.470	2.213	966	7.649	0,9	2,1	9,2	12,2
5.361	3.308	17.032	25.701	9.419	17.159	219.857 57.529**	303.994	2.245	4.135	8.405	14.785	0,5	1,1	17,1	18,7
3.494	3.124	8.729	15.347	12.240	35.332	192.734 528**	240.834	4.849	3.619	1.206	9.674	0,9	2,5	13,6	17,0
626	208	1.386	2.220	2.356	10.112	48.576	61.044	1.551	2.996	3.321	7.868	1,1	4,6	22,2	27,9
9.481	6.640	27.147	43.268	24.015	62.603	519.254	605.872	8.645	10.750	12.932	32.327	0,8	1,9	15,9	18,6
14.625	10.627	41.264	66.156	42.383	105.896	711.031	859.250	13.115	12.963	13.898	39.976	0,8	2,0	13,3	16,1
4.413	3.091	10.801	18.305	15.848	36.943	121.524	174.315	3.796	1.493	799	6.088	0,8	1,9	6,1	8,8
3.827	2.837	9.020	15.684	14.355	32.437	84.940	131.732	2.722	1.346	923	4.991	0,8	1,7	4,5	7,0
3.560	3.192	8.135	14.887	12.294	33.015	94.970	140.279	3.340	1.455	1.178	5.973	0,7	1,8	5,4	7,9
3.945	2.282	8.983	15.210	11.062	28.560	111.091	150.713	3.554	1.886	2.149	7.589	0,9	2,2	8,8	11,9
3.743	2.117	8.950	14.810	11.138	34.280	119.340	164.758	4.696	5.177	5.274	15.147	1,1	3,3	11,5	15,9
11.221	8.306	44.596	64.123	27.506	70.172	760.306	857.984	7.026	10.130	12.372	29.528	0,9	2,4	25,3	28,6
9.176	6.372	33.271	48.819	25.295	61.129	556.651	643.075	7.111	8.800	12.598	28.509	0,9	2,2	19,9	23,0
8.357	6.734	29.227	44.318	21.994	59.088	491.106	572.188	8.214	8.363	11.508	28.085	0,9	2,3	19,2	22,4
7.166	4.949	31.843	43.958	20.253	53.953	429.893	504.099	8.445	9.395	7.425	25.265	0,9	2,5	19,8	23,2
6.533	4.235	21.786	35.554	18.537	52.583	367.358	438.478	8.543	15.413	10.508	34.464	1,1	3,0	21,0	25,1
15.634	11.397	55.397	82.428	43.354	107.115	881.830	1.032.299	10.822	11.623	13.171	35.616	0,9	2,1	17,8	20,8
13.003	9.209	42.291	64.503	39.650	93.566	641.591	774.807	9.833	10.146	13.521	33.500	0,9	2,0	13,7	16,6
11.917	9.926	37.362	59.205	34.288	92.103	586.076	712.467	11.554	9.818	12.686	34.058	0,8	2,1	13,6	16,5
11.111	7.331	40.826	59.168	31.315	82.513	540.984	654.812	11.999	11.281	9.574	32.854	0,9	2,4	15,8	19,1
10.276	6.352	30.726	47.364	29.675	86.863	486.698	603.236	13.239	20.590	15.782	49.611	1,1	3,1	17,5	21,7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Στους κοινούς επιβατικούς και μικτούς συρμούς, παρατηρείται στα κανονικά τιμολόγια, συνολικά και για τις τρεις θέσεις, μία αύξηση στον αριθμό των μεταφερθέντων επιβατών από 1.283.232 για τα έτη 1933-1934 και σε 1.565.051 για τα έτη 1937-1938. Επίσης, στα τιμολόγια με επιστροφή υπήρξε σχεδόν διπλασιασμός και για τις τρεις θέσεις στον αριθμό των μεταφερθέντων επιβατών. Συγκεκριμένα, το

Συνέχεια πίνακα →

Γραμμή — Ligne	571	572	573	574	575	576	577	578	579	580	581	582	583	584	585	586																									
	Μεταφορά επιβατών —																																								
	Επιβάται —																																								
	συρμοί Κοινοί επιβατικοί και Μικτοί —																																								
	Αριθμοί μεταφερθέντων επιβατών —																																								
	με κανονικών τιμολογίων à la taxe normale				με έκπτωσην επί του τιμολογίου — avec reduction de la taxe																																				
					50 % { enfants				από 15% έως 50% { divers				μετ' επιστροφής aller et retour																												
	θέσεως — en classe				θέσεως — en classe				θέσεως — en classe				θέσεως — en classe																												
	I			II	III	en tout			I			II	III	en tout			en tout																								
	I			II	III	en tout			I			II	III	en tout			I			II	III	en tout																			
	Αριθμός —																																								
—			—			—			571+572 +573			—			—			—			575+576 +577			—			—			579+580 +581			—			—			583+584 +585		
Π. Π. P. P.	5.471	22.741	662.499	690.717	687	3.110	86.009	89.806	786	1.497	7.984	10.267	4.828	21.128	475.669 327.346*	829.171																									
Θ. Α. S. A.	1.577	8.839	657.320	667.736	100	810	75.188	79.098	187	449	5.840	6.426	1.442	12.996	377.791 36.056*	428.285																									
Θ. Φ. S. F.	1.716	10.152	471.358	483.226	449	2.480	86.412	89.291	561	1.374	9.013	10.948	1.061	11.414	395.790 88.761*	497.026																									
Θ. Ε. S. E.	39	328	31.066	31.433	12	34	6.456	6.502	7	20	924	951	52	725	108.329 3.636*	112.744																									
en tout	3.332	19.319	1.159.744	1.182.395	561	3.274	168.056	171.891	705	1.843	15.777	18.325	2.555	25.135	1.010.365	1.038.055																									
Σύνολον Total	8.808	42.066	1.822.243	1.873.112	1.248	6.384	254.065	261.697	1.491	3.340	23.761	28.592	7.383	46.263	1.813.580	1.867.226																									
Π. Π. — P. P. Χρήσιμος — Exercices	1937-38	8.611	30.535	628.730	667.876	841	2.905	83.550	87.296	612	1.237	6.827	8.676	7.951	30.604	825.639	864.194																								
	36-37	6.998	20.832	563.109	590.939	652	2.183	80.076	82.911	400	624	2.868	3.892	10.104	37.204	842.755	890.063																								
	35-36	6.335	18.766	543.920	569.021	538	1.631	64.544	66.713	386	632	4.973	5.991	12.073	49.733	794.156	855.962																								
	34-35	5.395	20.254	534.628	560.277	408	1.545	50.113	52.066	394	728	14.472	15.594	5.629	23.528	295.577	324.734																								
	33-34	5.829	20.602	481.503	507.834	436	1.835	35.608	37.879	380	656	4.230	5.266	4.889	23.328	186.372	214.589																								
Θ. Α. Θ. Ε. — S. A. S. F. S. E. Χρήσιμος — Exercices	1937-38	3.613	17.642	875.920	897.175	377	2.300	112.143	114.820	480	1.300	13.824	15.604	2.954	33.851	877.818	914.623																								
	36-37	4.158	17.501	858.945	880.604	524	2.431	107.226	110.181	488	1.980	6.317	8.785	4.590	36.245	924.269	965.104																								
	35-36	3.854	16.861	868.116	888.831	458	2.014	100.034	102.506	356	1.016	14.792	16.164	4.580	32.311	773.141	810.332																								
	34-35	3.435	19.898	824.273	847.606	298	1.859	73.468	75.625	445	991	24.117	25.553	1.849	17.415	497.489	516.753																								
	33-34	3.641	18.536	753.121	775.298	397	1.883	47.160	49.440	354	836	16.466	18.656	1.506	9.880	312.012	322.948																								
Σύνολον — Total Χρήσιμος — Exercices	1937-38	12.224	48.177	1.504.650	1.565.051	1.218	5.205	195.693	202.116	1.092	2.537	20.651	24.280	10.905	64.455	1.703.457	1.778.817																								
	36-37	11.156	38.333	1.422.054	1.471.543	1.176	4.614	187.302	193.092	888	2.604	9.185	12.677	14.694	73.449	1.767.024	1.855.167																								
	35-36	10.189	35.627	1.412.036	1.457.852	996	3.645	164.578	169.219	742	1.648	19.765	22.155	16.953	82.044	1.567.297	1.666.294																								
	34-35	8.890	40.152	1.358.901	1.407.883	706	3.404	123.681	127.691	839	1.719	38.589	41.147	7.478	40.943	793.066	841.487																								
	33-34	9.470	39.138	1.234.624	1.283.232	833	3.718	82.768	87.319	734	1.492	21.696	23.922	5.945	33.208	498.334	537.537																								
Σ. Σ. — S. S.	90	739	43.543	44.362	41	81	2.616	2.838	—	—	78	78	6	170	4.790 9.220*	14.186																									
Χρήσιμος — Exercices	1937-38	179	985	42.313	43.477	34	239	2.837	3.110	—	—	10	10	13	164	9.484	9.661																								
	36-37	147	684	38.890	39.721	17	48	1.530	1.595	—	—	189	189	16	73	3.635	3.724																								
	35-36	126	1.026	36.985	38.137	17	56	1.936	2.009	—	—	54	54	2	108	6.344	6.454																								
	34-35	158	1.228	38.258	39.644	44	52	1.865	1.961	—	—	145	145	20	138	1.047	1.205																								
	33-34	155	739	29.465	30.359	7	34	1.180	1.221	—	—	156	156	4	56	734	794																								

1933-1934 οι μεταφερθέντες επιβάτες ήταν 537.537, ενώ το 1937-1938 έφθασαν τους 1.778.817. Επιπλέον, για όλες τις σιδηροδρομικές γραμμές το ποσοστιαίο σύνολο των μεταφερθέντων επί πληρωμή επιβατών αυξήθηκε από 77,1% το 1933-1934 σε 78,9% το 1937-1938.

587	588	589	590	591	592	593	594	595	596	597	598	599	600	601	602
— Trafic Voyageurs															
— Voyageurs															
— trains voyageurs Ordinaires et Mixtes															
— Nombre de Voyageurs transportés															
normale				Σύνολον — Total				δωρεάν — gratuitement				*Επί τοίς % το συνόλου των μεταφερθέντων επί πληρωμή επιβατών έκαστης γραμμής pourcentage du total des voyageurs transportés contre paiement de chacune des lignes			
50 % { στρατιωτικοί militaires															
Θέσεως — en classe			έν όλω en tout	Θέσεως — en classe			έν όλω en tout	Θέσεως — en classe			έν όλω en tout	Θέσεως — en classe			έν όλω en tout
I	II	III		I	II	III		I	II	III		I	II	III	
— Nombre															
—	—	—	587+588 +589	571+578 +579+583	572+576 +580+584	573+577 +581+585	591+592 +593	—	—	—	595+596 +597	591×(100) 638	592×(100) 638	593×(100) 638	594×(100) 638
4.466	24.806	172.319	201.591	16.238	73.288	1.732.026	1.821.552	1.871	10.407	16.873	28.651	0,8	3,5	83,5	87,8
5.621	9.888	110.999	126.508	8.877	32.982	1.227.138 36.056*	1.305.058	809	3.372	8.236	12.417	0,6	2,0	77,7	80,3
3.290	7.697	87.705	98.632	7.017	33.067	1.050.278 88.761*	1.179.123	2.903	9.624	23.556	36.083	0,5	2,3	80,2	83,0
750	503	5.114	6.367	860	1.610	151.889 3.638*	157.997	389	1.248	2.615	4.252	0,4	0,7	71,0	72,1
9.601	18.088	203.818	231.507	16.754	67.659	2.557.760	2.642.173	4.101	14.244	34.407	52.752	0,5	2,1	78,3	80,9
14.067	42.894	376.137	433.098	32.992	140.947	4.289.786	4.463.725	5.972	24.651	50.780	81.403	0,6	2,6	80,4	83,6
5.363	22.903	138.085	166.351	33.378	88.184	1.682.831	1.794.393	1.086	2.838	4.711	8.635	1,2	4,5	85,5	91,2
6.083	26.094	143.050	175.227	24.237	86.927	1.631.858	1.743.032	1.435	3.945	6.886	12.266	1,3	4,6	87,1	93,0
5.324	9.648	115.725	130.697	24.656	80.140	1.523.318	1.628.384	1.882	6.972	11.107	19.961	1,4	4,6	86,1	92,1
6.198	11.457	141.594	159.249	18.024	57.512	1.036.384	1.111.920	3.219	15.511	23.842	42.572	1,4	4,6	82,1	88,1
5.216	10.189	88.326	103.731	16.750	56.610	796.039	869.399	3.579	15.425	24.447	43.451	1,6	5,5	77,0	84,1
7.866	14.385	159.438	181.689	15.290	69.478	2.039.143	2.123.911	2.821	12.101	29.098	44.020	0,5	2,3	68,0	70,8
8.570	12.380	164.896	185.846	18.330	70.537	2.061.653	2.150.520	3.398	14.698	35.180	53.276	0,7	2,5	73,5	76,7
8.353	11.238	136.553	156.149	17.901	63.440	1.892.641	1.973.982	3.296	15.123	35.208	53.627	0,7	2,5	74,1	77,3
7.802	11.079	173.837	192.718	13.829	51.242	1.593.184	1.658.255	3.163	16.987	29.362	49.512	0,7	2,3	73,5	76,5
6.422	9.665	123.013	139.100	11.870	40.800	1.252.772	1.305.442	2.589	15.525	20.617	35.731	0,7	2,3	71,6	74,6
13.229	37.288	297.523	348.040	38.668	157.662	3.721.974	3.918.304	3.907	14.939	33.809	52.655	0,3	3,2	74,9	78,9
14.653	38.474	307.946	361.073	42.567	157.474	3.693.511	3.893.552	4.833	18.643	42.066	65.542	0,9	3,3	79,0	83,2
13.677	20.886	252.283	286.846	42.557	143.850	3.415.959	3.602.366	5.178	23.095	46.315	73.588	1,0	3,3	79,0	83,3
14.000	22.536	312.431	351.967	31.853	108.754	2.629.568	2.770.175	6.382	32.498	53.204	92.084	0,9	3,2	76,6	80,7
11.638	19.854	211.339	242.831	28.620	97.410	2.048.811	2.174.841	6.168	27.950	45.064	79.182	1,0	3,5	73,6	77,1
26	74	2.337	2.439	163	1.154	53.366 9.220*	63.903	36	272	706	1.014	0,3	1,8	97,9	100,0
25	59	2.277	2.361	251	1.447	56.921	58.619	41	314	739	1.094	0,4	2,5	97,1	100,0
21	34	1.840	1.895	201	839	46.084	47.124	34	359	675	1.068	0,4	1,8	97,8	100,0
59	63	2.764	2.886	204	1.253	48.083	49.540	47	403	646	1.086	0,4	2,5	97,1	100,0
88	126	3.371	3.585	310	1.544	44.686	46.540	43	315	492	850	0,7	3,3	96,6	100,0
106	90	2.386	2.582	272	919	33.921	5.112	36	262	376	674	0,8	2,6	96,0	100,0

Από τη μελέτη της σιδηροδρομικής χρήσης των ετών 1933-1938, διαπιστώνεται ότι για όλα σχεδόν τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ελλάδας ότι οι εισπράξεις των Σ.Ε.Κ., από τη

Συνέχεια πίνακα →

Γραμμή — Ligne	763	764	765	766	767	768	769	770	771	772	773	774	
	Εισπράξεις Έκμεταλλεύσεως —												
	Εισπράξεις —												
	Έξ Έπιβατών —												
	μέ κανονικόν τιμολόγιον à la taxe normale				μέ έκπτωσιν επί του τιμολογίου —								
	θέσεως—en classe			έν όλῳ — en tout	50 % { παῖδες enfants			έν όλῳ — en tout	15% - 50% { διάφοροι divers			έν όλῳ — en tout	
	I	II	III		I	II	III		I	II	III		
	Δραχμαὶ —												
	—	—	—	763+764+765	—	—	—	767+ 768+ 769	—	—	—	771+ 772+ 773	
	Π. Π. P. P.	6.047.263	13.297.242	48.687.732	68.032.237	442.881	1.479.868	3.989.547	5.912.296	667.008	823.140	1.352.059	2.842.207
Θ. Α. S. A.	1.255.177	3.095.262	25.007.202 1.458.809**	30.816.450	51.549	218.011	3.487.431	3.756.981	130.695	191.199	714.060	1.035.954	
Θ. Φ. S. F.	456.848	1.706.085	14.416.066	16.578.999	47.607	182.318	1.992.860	2.222.785	87.971	150.122	568.060	806.153	
Θ. Ε. S. I.	172.433	802.674	2.038.639	3.013.746	3.353	23.857	178.479	205.689	26.819	94.659	148.691	270.169	
έν όλῳ en tout	1.884.458	5.604.021	42.920.716	50.409.195	102.509	424.186	5.658.760	6.185.455	245.485	435.980	1.430.811	2.112.276	
Σύνολον Total	7.931.721	18.901.263	91.608.448	118.441.432	545.390	1.904.054	9.648.307	12.097.751	912.493	1.259.120	2.782.870	4.954.483	
Π. Π. — P. P. Χρήματ—Exercices	1937-38	5.818.695	12.590.857	43.879.193	62.288.745	460.823	1.201.592	3.350.644	5.013.059	604.974	943.503	1.060.544	2.609.021
	36-37	5.977.470	11.257.808	33.917.341	51.152.619	418.238	752.622	2.736.677	3.907.537	416.647	817.447	575.674	1.809.768
	35-36	4.842.330	8.812.720	29.295.510	42.950.560	339.147	553.581	1.897.334	2.790.062	153.761	434.689	407.486	995.936
	34-35	4.227.464	9.048.898	28.670.894	41.947.256	274.574	335.381	1.464.929	2.074.884	99.162	301.914	703.310	1.104.386
	33-34	3.843.737	9.640.080	27.692.215	41.176.032	263.148	308.324	1.083.400	1.654.872	75.916	386.947	384.134	846.997
Θ. Α.Θ.Φ.Ε.—S.A.S.F.S.I. Χρήματ—Exercices	1937-38	1.990.213	5.521.145	46.122.587	53.633.945	71.258	272.318	3.715.409	4.058.985	199.683	401.829	1.231.969	1.823.481
	36-37	2.310.147	4.902.511	35.567.595	42.780.253	120.900	285.960	2.795.342	3.202.202	123.691	315.288	510.298	949.277
	35-36	1.886.244	4.134.750	30.127.508	36.148.502	135.413	231.446	2.205.777	2.572.636	83.105	224.082	623.315	930.502
	34-35	1.860.212	4.550.556	30.988.490	37.399.258	80.237	150.396	1.316.241	1.546.874	61.127	144.145	670.304	875.576
	33-34	1.951.402	4.884.805	30.741.583	37.577.790	113.731	150.278	906.629	1.170.638	28.871	109.590	552.548	691.009
Σύνολον—Total Χρήματ—Exercices	1937-38	7.808.908	18.112.002	90.001.780	115.922.690	532.081	1.473.910	7.066.053	9.072.044	804.657	1.345.332	2.282.513	4.432.502
	36-37	8.287.617	16.160.319	69.484.936	93.932.872	539.138	1.038.582	5.532.019	7.109.739	540.338	1.132.735	1.085.972	2.759.045
	35-36	6.728.574	12.947.470	59.423.018	79.009.062	474.560	785.027	4.103.111	5.362.698	236.866	658.771	1.030.801	1.926.438
	34-35	6.087.676	13.599.454	59.659.384	79.346.514	354.811	485.777	2.781.170	3.621.758	160.289	446.059	1.373.614	1.979.962
	33-34	5.795.139	14.524.885	58.433.798	78.753.822	376.879	458.602	1.990.029	2.825.510	104.787	496.537	963.682	1.538.006
Σ. Σ. S. S.	8.610	45.490	918.231	972.331	1.746	4.558	31.476	37.780	—	—	2.489	2.489	
Σ. Σ.—S. S. Χρήματ—Exercices	1937-38	14.892	54.091	914.461	983.444	1.557	6.953	32.527	41.037	—	—	232	232
	36-37	13.367	42.084	905.193	960.644	761	1.547	23.371	25.679	—	—	5.506	3.506
	35-36	10.426	51.900	828.323	890.649	729	1.623	21.230	23.582	—	—	691	691
	34-35	12.840	61.995	760.884	835.719	1.914	1.605	20.181	23.700	—	—	2.887	2.887
	33-34	15.622	56.189	597.345	669.156	398	1.149	11.916	13.463	—	—	3.486	3.486

μεταφορά των επιβατών αυξήθηκαν από 115.085.647 το 1933 σε 211.785.971 δραχμές το 1938, ποσό πολύ σημαντικό για την ελληνική οικονομία γενικότερα.

775	776	777	778	779	780	781	782	783	784	785	786
Recettes d'exploitation											
Recettes											
Du trafic Voyageurs											
avec reduction de la taxe normale											
μετ' επιστροφής aller et retour				50 % { στρατιωτικοί militaires				Σύνολον — Total			
θέσεως — en classe				θέσεως — en classe				θέσεως — en classe			
έν όλω — en tout				έν όλω — en tout				Σύνολον — Total			
I	II	III		I	II	III		I	II	III	
Drachmes											
—	—	—	775+ 776+ 777+	—	—	—	779+780+781	763+767+ 771+775+ 779	764+768+ 772+776+ 780	765+769+ 773+777+ 781	783+784+785
3.022.666	7.689.829	19.025.015 3.304.793*	33.042.303	2.334.758	2.346.618	8.812.071	13.493.447	12.514.576	25.636.697	81.866.424 3.304.793*	123.322.490
268.478	1.711.891	12.810.171 570.128* 1.137.228**	16.497.896	1.436.243	985.667	3.662.582	6.084.492	3.142.142	6.202.030	45.681.436 570.128* 2.596.037**	58.191.773
130.105	1.292.832	9.041.723 902.629* 28.026**	11.895.315	339.771	417.552	1.635.580	2.392.903	1.062.302	3.748.909	27.654.289 902.629* 28.026**	33.396.155
4.419	46.657	1.638.596 48.529*	1.738.201	43.783	23.492	105.338	172.613	250.807	991.339	4.109.743 48.529*	5.400.418
403.002	3.051.380	26.177.030	29.631.412	1.819.797	1.426.711	5.403.500	8.650.008	4.455.251	10.942.278	81.590.817	96.988.346
3.425.668	10.741.209	48.506.838	62.673.715	4.154.555	3.773.329	14.215.571	22.143.455	16.969.827	36.578.975	166.762.034	230.310.836
2.704.463	6.235.120	22.854.363	31.793.946	1.791.522	2.076.023	7.217.706	11.085.251	11.380.477	23.047.095	78.362.450	112.790.022
2.772.662	6.399.012	24.682.344	33.854.018	1.085.950	1.801.628	5.798.936	9.286.514	11.270.967	21.028.517	67.710.972	100.010.456
2.227.628	6.551.414	17.444.824	26.223.866	1.406.974	1.366.728	4.436.674	7.210.376	8.969.840	17.719.132	53.481.828	80.170.800
1.565.827	4.315.140	9.304.194	15.185.161	2.025.396	1.468.315	9.719.906	13.213.617	8.192.423	15.469.648	49.863.233	73.525.304
1.310.312	3.898.894	6.654.386	11.893.592	1.502.322	935.644	4.299.139	6.737.105	6.995.435	15.169.889	40.143.274	62.308.598
549.610	3.800.532	26.487.128	30.837.260	1.464.957	978.785	6.198.536	8.642.275	4.275.721	10.974.599	83.745.629	98.995.949
725.337	3.207.171	22.117.427	26.049.935	1.540.697	803.401	3.047.139	5.396.237	4.820.772	9.519.331	64.037.801	78.377.904
571.324	2.578.403	16.350.955	19.500.682	4.198.372	1.025.911	4.411.041	6.635.324	3.874.458	8.194.592	53.718.596	65.787.646
316.771	1.444.284	10.441.140	12.202.195	917.279	725.481	4.828.701	6.471.461	3.235.626	7.014.862	48.244.876	58.495.364
239.429	1.024.871	6.893.955	8.158.255	901.833	673.158	3.606.366	5.181.357	3.235.266	6.842.702	42.701.081	52.779.049
3.254.073	10.035.642	49.341.491	62.631.206	3.256.479	3.054.808	13.416.242	19.727.529	15.656.198	34.021.694	162.108.079	211.785.971
3.497.999	9.606.183	46.799.771	59.903.953	3.226.647	2.610.029	8.846.075	14.682.751	16.091.739	30.547.848	131.748.773	178.388.360
2.798.952	9.129.817	33.795.779	45.724.548	2.605.346	2.392.639	8.847.715	13.845.700	12.844.298	25.913.724	107.200.424	145.958.446
1.882.598	5.759.434	19.745.334	27.387.356	2.942.675	2.193.796	14.548.607	19.685.078	11.428.049	22.484.510	98.108.109	132.020.668
1.549.741	4.923.765	13.578.341	20.051.847	2.404.155	1.608.802	7.905.505	11.918.462	10.230.701	20.012.591	82.844.355	115.085.647
335	8.142	90.488 124.521*	223.486	1.052	1.804	44.873	47.729	11.743	59.994	1.087.557 124.521*	1.253.815
900	8.670	158.351	167.921	1.327	1.518	41.183	44.028	18.676	71.232	1.146.754	1.236.662
1.784	6.054	90.053	97.891	784	897	41.792	43.473	16.696	50.682	1.065.915	1.133.193
242	4.715	63.763	68.720	2.084	1.687	43.665	52.436	13.481	59.925	962.672	1.036.078
1.116	4.484	21.538	21.138	2.900	2.280	51.131	56.311	18.770	70.364	856.621	945.755
218	2.054	13.725	15.997	3.760	2.033	22.337	28.130	19.998	61.425	648.809	730.232

Από τη μελέτη των στοιχείων του παρακάτω πίνακα, διαπιστώνουμε ότι οι ποσοστιαίες εισπράξεις των Σ.Ε.Κ. από τις εμπορικές σιδηροδρομικές μεταφορές μεγάλης ταχύτητας συνολικά, το 1933-1934 ήταν 18,4%, το 1934-1935 ήταν 17,3%, το 1935-1936 17,2%, το 1936-1937 αυξήθηκε κατά πολύ φθάνοντας το 21,2%, αλλά το 1937-1938 επήλθε πτώση φθάνοντας το 18,5%. Επιπλέον, η μέση εισπραξη ανά μεταφερθέντα τόνο αυξήθηκε μεταξύ των ετών 1934-1935 και των ετών 1937-1938 από 331,20 σε 350,16.

Γραμμή — Ligne	817	818	819	820	821	822	823	824	825	826	827	828	829	830	831	832	833	834	835	836	
	Εισπράξεις εκμεταλλεύσεως — Recettes d'exploitation																				
	Εισπράξεις εξ Έμπορευμάτων — Recettes du trafic Marchandises																				
	Έπι τοις %ο των Εισπράξεων δι Έμπορευμάτων έκαστης γραμμής Pourcentage par rapport aux Recettes du trafic Marchandises de chacune des lignes						Μέση εισπραχθείσα ανά μεταφερθέντα Τόννον Recette moyenne par Tonne transportée						Μέση εισπραχθείσα ανά Χιλιομετρικόν Τόννον Recette moyenne par Tonne-Kilomètre								
	Έμπορικαί Μεταφοραί Transports Commerciaux						Έμπορικαί Μεταφοραί Transports Commerciaux						Έμπορικαί Μεταφοραί Transports Commerciaux								
	Μεγάλη ταχύτης Grande vitesse			Μεγάλη ταχύτης Grande vitesse			Μεγάλη ταχύτης Grande vitesse			Μεγάλη ταχύτης Grande vitesse			Μεγάλη ταχύτης Grande vitesse			Μεγάλη ταχύτης Grande vitesse			Μεγάλη ταχύτης Grande et Petite vitesse		
	Μικρά Αρματα et "Εμπορεύματα et Marchandises	Ζωα — Animaux	έν όλω en tout	Μικρά ταχύτης Petite vitesse	Μεγάλη και Μικρά ταχύτης Grande et Petite vitesse	Έμπορικαί Μεταφοραί Transports en Service	Μικρά Αρματα et "Εμπορεύματα et Marchandises	Ζωα — Animaux	έν όλω en tout	Μικρά ταχύτης Petite vitesse	Μεγάλη και Μικρά ταχύτης Grande et Petite vitesse	Έμπορικαί Μεταφοραί Transports en Service	Μικρά Αρματα et "Εμπορεύματα et Marchandises	Ζωα — Animaux	έν όλω en tout	Μικρά ταχύτης Petite vitesse	Μεγάλη και Μικρά ταχύτης Grande et Petite vitesse	Έμπορικαί Μεταφοραί Transports en Service	Μικρά Αρματα et "Εμπορεύματα et Marchandises	Ζωα — Animaux	έν όλω en tout
	%						Δραχμαί — Drachmes														
	805× (100) 815	808× (100) 815	809× (100) 815	812× (100) 815	813× (100) 815	814× (100) 815	805 710	808 713	809 714	812 717	813 718	814 719	815 720	805 729	808 732	809 733	812 736	813 737	814 738	815 739	
	Π. Π. P. P.	13,2	6,2	19,4	80,6	100,0	—	613,67	495,36	569,98	271,13	301,86	0,001	214,06	2,117	1,476	1,858	1,262	1,346	0,00002	1,199
Θ. Α. S. A.	7,5	2,3	9,8	90,2	100,0	—	857,96	260,83	557,55	159,48	171,46	0,01	133,93	4,967	1,402	3,108	1,348	1,427	0,0001	1,192	
Θ. Φ. S. F.	10,0	3,5	13,5	86,5	100,0	—	208,85	106,14	166,64	93,04	98,95	0,35	90,25	4,152	1,481	2,821	1,409	1,511	0,006	1,392	
Θ. Ε. S. I.	0,9	4,0	4,9	95,1	100,0	—	559,34	126,59	148,62	77,11	78,97	—	68,74	8,458	1,605	1,900	1,032	1,055	—	0,959	
έν όλω en tout	7,1	2,9	10,0	90,0	100,0	—	407,44	155,79	278,44	118,74	125,96	0,06	105,87	4,682	1,465	2,873	1,298	1,373	0,001	1,191	
Σύνολον Total	10,2	4,6	14,8	85,2	100,0	—	524,11	298,52	424,70	163,48	179,89	0,03	143,07	2,598	1,473	2,101	1,281	1,359	0,0005	1,195	
Π. Π. — P. P. Χρήσιμα — Exercices	1937-38	13,1	10,9	24,0	76,0	100,0	—	519,70	480,56	501,22	240,19	230,48	0,02	215,85	1,837	1,213	1,490	1,239	1,291	0,0002	1,169
	36-37	13,4	16,4	29,8	70,2	100,0	—	455,72	478,78	468,10	191,31	232,27	0,32	178,45	1,632	1,217	1,375	1,258	1,291	0,004	1,154
	35-36	9,7	13,2	22,9	77,1	100,0	—	415,09	510,98	465,29	229,45	259,54	0,06	203,70	1,728	1,259	1,423	1,310	1,334	0,0007	1,203
	34-35	10,9	15,0	25,9	74,1	100,0	—	460,13	499,72	482,28	201,43	237,24	0,15	197,45	2,090	1,242	1,497	1,631	1,594	0,002	1,428
	33-34	10,9	16,4	27,3	72,7	100,0	—	586,83	486,54	484,41	192,93	230,87	0,15	189,25	2,474	1,237	1,546	1,640	1,613	0,002	1,462
Ε. Α. Φ. Ε. — S. A. S. F. S. I. Χρήσιμα — Exercices	1937-38	7,2	5,4	12,6	87,4	100,0	—	398,22	134,14	215,95	117,63	124,78	0,02	106,66	4,642	1,519	2,467	1,275	1,358	0,0002	1,189
	36-37	6,9	6,5	13,4	86,6	100,0	—	411,41	126,47	196,42	113,20	120,02	0,01	103,53	4,677	1,600	2,418	1,233	1,320	0,0001	1,183
	35-36	4,9	6,9	11,8	88,2	100,0	—	500,73	132,11	189,42	109,25	114,98	0,07	96,07	6,279	1,565	2,263	1,277	1,346	0,0013	1,200
	34-35	3,7	7,0	10,7	89,3	100,0	—	439,62	169,57	215,39	111,28	117,33	0,11	108,94	5,215	2,152	2,701	1,326	1,402	0,002	1,318
	33-34	3,7	6,7	10,4	89,6	100,0	—	386,67	148,37	190,60	102,53	107,71	0,50	100,82	4,598	2,152	2,661	1,318	1,391	0,006	1,292
Σύνολον — Total Χρήσιμα — Exercices	1937-38	10,3	8,2	18,5	81,5	100,0	—	471,37	265,11	350,16	166,28	174,13	0,02	144,70	2,305	1,295	1,711	1,258	1,323	0,0002	1,178
	36-37	10,0	11,2	21,2	78,8	100,0	—	438,46	257,32	319,69	136,57	155,38	0,15	129,05	2,142	1,314	1,608	1,243	1,306	0,002	1,169
	35-36	7,2	10,0	17,2	82,8	100,0	—	441,02	252,50	307,77	143,34	157,83	0,06	129,40	2,302	1,353	1,636	1,292	1,340	0,001	1,201
	34-35	6,8	10,5	17,3	82,7	100,0	—	453,65	288,30	336,69	134,76	150,36	0,13	135,30	2,560	1,477	1,773	1,430	1,480	0,002	1,364
	33-34	7,1	11,3	18,4	81,6	100,0	—	450,53	283,72	331,20	127,58	143,81	0,30	129,53	2,840	1,428	1,768	1,436	1,488	0,004	1,367
Σ. Σ. S. S.	—	—	—	100,0	100,0	—	—	—	—	47,61	47,61	—	47,10	—	—	—	1,547	1,547	—	1,527	
Σ. Σ. — S. S. Χρήσιμα — Exercices	1937-38	4,2	—	4,2	95,8	100,0	—	470,23	—	470,23	88,80	91,97	—	88,22	8,801	—	8,801	2,271	2,345	—	2,260
	36-37	10,5	—	10,5	89,5	100,0	—	458,26	—	458,26	94,67	103,30	—	89,69	7,859	—	7,859	2,485	2,678	—	2,236
	35-36	10,2	—	10,2	89,8	100,0	—	304,86	—	304,86	99,17	106,50	—	98,24	5,578	—	5,578	2,661	2,811	—	2,564
	34-35	13,6	—	13,6	86,4	100,0	—	366,22	—	366,22	92,35	102,82	—	97,05	6,500	—	6,500	2,369	2,594	—	2,402
	33-34	19,2	—	19,2	80,8	100,0	—	334,90	—	334,90	83,38	97,44	—	91,85	5,371	—	5,371	1,913	2,182	—	2,044

Μελετώντας συνολικά τις εισπράξεις εκμετάλλευσης, τόσο από τη μεταφορά επιβατών όσο και από τη μεταφορά των εμπορευμάτων, διαπιστώνουμε ότι υπήρξε μία πολύ μεγάλη αύξηση μεταξύ των ετών 1933-1934 και των ετών 1937-1938. Συγκεκριμένα, το 1933-1934 οι συνολικές εισπράξεις των Σ.Ε.Κ. ήταν 285.089.857, ενώ το 1937-1938 έφθασε στα 490.586.369 δραχμές.

Γραμμή — Ligne	837	838	839	840	841	842	843	844	845	846	847	848	849	850				
	Εισπράξεις εκμεταλλεύσεως — Recettes d'exploitation																	
	Σύνολον Εισπράξεων — Recettes Totale																	
	Εκ μεταφορών — Du trafic						*Επί τοις % του συνόλου των εισπραχθέντων έκαστης γραμμής Pourcentage par rapport au recet-tes totales de chacune des lignes				ανά Χμ. εκμεταλλεύσεως par Km. exploité	ανά Χιλιόμετρον συρμών par train Kilomètre	ανά Χιλιόμετρον άξονα par Essieux Kilomètre	ανά Χμ. Όφελιμον άτμαζών par Km. Utiles locomotives				
	Επιβατών (επιβατών και αποσκευών) Voyageurs (voyageurs et bagages)	Εμπορευμάτων Marchandises	Επιβατών και Εμπορευμάτων Voyageurs et Marchandises	Αποσκευές (επιβατών και εμπορευμάτων) Accessoires des trafic (voyageurs et marchandises)	Λοιποί εισπραχθέντες των εκ μεταφορών En dehors du trafic	Σύνολον Total	Εισπράξεις Recettes de Voyageurs	Εισπράξεις Εμπορευμάτων Recettes de Marchandises	Αποσκευές des recettes accessoires	Λοιποί εισπραχθέντες των εκ μεταφορών Recettes en dehors du trafic								
	Δραχμαί — Drachmes						%								Δραχμαί — Drachmes			
	802	815	837+838	—	—	839+840 +841	837x(100) 842	838x(100) 842	840x(100) 842	841x(100) 842					842 3	842 243	842 334	842 246
Π. Π. P. P.	124.717.221	156.796.995	281.514.216	3.125.272	1.364.817	286.004.305	43,6	54,8	1,1	0,5	540.143	105,99	3,14	103,82				
Θ. Α. S. A.	58.653.300	88.400.917	147.054.217	924.396	1.819.245	149.797.858	39,2	59,0	0,6	1,2	333.892	91,54	3,09	97,33				
Θ. Φ. S. F.	33.800.670	37.200.864	71.001.534	574.988	141.056	71.717.578	47,1	51,9	0,8	0,2	343.082	93,95	3,56	93,38				
Θ. Ε. S. I.	5.510.828	22.367.231	27.878.059	132.710	5.996	28.016.765	19,7	79,8	0,5	—	365.516	88,84	2,53	88,84				
en Διάρ en tout	97.964.798	147.969.012	245.933.810	1.632.094	1.966.297	249.532.201	39,3	59,3	0,6	0,8	339.809	91,91	2,13	95,15				
Σύνολον Total	222.682.019	304.766.007	527.448.026	4.757.366	3.331.114	535.536.506	41,6	56,9	0,9	0,6	423.742	98,93	3,13	99,59				
Π. Π. — P. P. Χρήσιμα — Exercices	1937-38	114.043.320	143.809.995	257.853.315	2.880.644	1.213.208	261.947.167	43,5	54,9	1,1	0,5	494.709	98,15	2,92	97,66			
	36-37	100.898.941	102.688.792	203.587.733	2.444.262	1.716.082	207.748.077	48,6	49,4	1,2	0,8	392.350	102,64	2,77	97,63			
	35-36	80.976.581	102.998.208	183.974.789	1.814.942	1.422.797	187.212.528	43,2	55,0	1,0	0,8	353.567	98,06	2,77	94,24			
	34-35	74.276.385	80.692.616	154.969.001	1.556.130	1.396.622	157.921.753	47,0	51,1	1,0	0,9	298.249	99,20	2,85	95,30			
	33-34	63.015.129	79.427.093	142.442.222	958.230	639.068	144.039.520	43,8	55,1	0,7	0,4	272.031	101,48	2,86	96,61			
Θ. Α. Θ. Φ. Ε. — S. A. S. F. S. I. Χρήσιμα — Exercices	1937-38	99.794.818	132.938.236	232.733.054	1.566.256	2.285.206	236.584.516	42,2	56,2	0,6	1,0	322.177	101,38	3,32	105,42			
	36-37	78.948.326	115.304.345	194.253.171	985.573	2.213.632	197.452.426	40,0	58,4	0,5	1,1	268.887	95,54	3,13	95,90			
	35-36	66.338.471	108.309.193	174.647.664	748.582	1.062.070	176.458.316	37,6	61,4	0,4	0,6	240.268	96,19	3,14	95,94			
	34-35	58.962.194	104.944.022	163.906.216	1.466.489	1.283.503	166.656.208	35,4	62,9	0,9	0,8	226.921	99,47	3,34	98,93			
	33-34	53.275.072	89.372.563	142.647.635	1.309.512	968.201	144.925.348	36,7	61,7	0,9	0,7	197.332	90,58	3,16	90,43			
Σύνολον — Total Χρήσιμα — Exercices	1937-38	213.838.138	276.748.231	490.586.369	4.446.900	3.498.414	498.531.683	42,9	55,5	0,9	0,7	394.462	99,66	3,10	101,20			
	36-37	179.847.267	217.993.637	397.848.904	3.429.785	3.929.764	405.200.503	44,4	53,8	0,8	1,0	320.614	99,05	2,94	96,78			
	35-36	147.315.052	211.307.401	358.622.453	2.563.524	2.484.867	363.670.844	40,5	58,1	0,7	0,7	287.732	97,14	2,94	95,06			
	34-35	133.228.579	185.636.638	318.875.217	3.022.619	2.680.125	324.577.761	41,1	57,2	0,8	0,8	256.803	99,34	3,09	97,13			
	33-34	196.290.201	168.799.656	285.089.857	2.267.742	1.607.269	288.964.868	40,2	58,4	0,8	0,6	228.626	95,71	3,00	93,41			
Σ. Σ. S. S.	1.289.254	1.481.674	2.770.928	406	—	2.771.334	46,5	53,5	—	—	42.066	37,33	1,04	37,33				
Σ. Σ. — S. S. Χρήσιμα — Exercices	1937-38	1.238.866	875.622	2.114.488	1	22	2.114.511	58,6	41,4	—	—	32.096	43,96	1,16	43,96			
	36-37	1.136.208	796.340	1.932.548	233	—	1.932.781	58,8	41,2	—	—	29.338	42,05	1,14	42,07			
	35-36	1.038.394	683.843	1.722.242	350	100	1.722.692	60,3	39,7	—	—	26.149	38,97	1,17	39,18			
	34-35	948.268	586.294	1.534.562	1.715	—	1.536.277	61,7	38,2	0,1	—	23.319	35,73	1,05	34,85			
	33-34	732.970	552.674	1.285.644	2.725	—	1.288.369	56,9	42,9	0,2	—	19.556	29,78	0,92	29,78			

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα για τα έτη 1937-1938, σχετικά με τη μεταφορά των εμπορευμάτων κατά τους κυριότερους σταθμούς, διαπιστώνουμε ότι συνολικά οι περισσότερες αποστολές εμπορευμάτων και ζώων με συρμούς μεγάλης ταχύτητας γίνονταν από το σιδηροδρομικό σταθμό της Χαλκίδας, ενώ οι λιγότερες αποστολές από το σταθμό της Αμφίκλειας. Επιπλέον, παρατηρούμε ότι στις αφίξεις των εμπορευμάτων και των ζώων συνολικά από συρμούς μικρής και μεγάλης ταχύτητας, τη μεγαλύτερη κίνηση την είχε ο σιδηροδρομικός σταθμός του Πειραιά και τη μικρότερη κίνηση ο σιδηροδρομικός σταθμός του Δομοκού.

Κυριότεροι Σταθμοί	1.308	1.309	1.310	1.311	1.312	1.313	1.314	1.315	1.316	1.317	1.318	1.319	Principales Gares
	Μεταφορά εμπορευμ. κατά κυριωτέρ. Σταθμούς—Trafic marchand, par princip. Gare												
	Εμπορεύματα και Ζώα — Marchandises et Animaux												
	Αποστολές — Expéditions						Αφίξεις — Arrivages						
	Μεγάλη ταχύτης Grande vitesse			Μικρά ταχύτης Petite vitesse	Υπηρεσιακά μεταφοραί Transports en service *	Σύνολον Total	Μεγάλη ταχύτης Grande vitesse			Μικρά ταχύτης Petite vitesse	Υπηρεσιακά μεταφοραί Transports en service *	Σύνολον Total	
	Εμπορεύματα Marchandises	Ζώα Animaux	Εν όλω En tout				Εμπορεύματα Marchandises	Ζώα Animaux	Εν όλω En tout				
	Τόννοι — Tonnes												
—	—	1.308+1.309	—	—	1.310+1.311 +1.312	—	—	1.314+1.315	—	—	1.316+1.317 +1.318		
Πειραιεύς	5.727,1	53,3	5.780,4	54.749,2	9.621,4	70.151,0	4.269,3	4.186,7	8.456,0	113.075,1	36.505,7	158.036,8	Pirée
Αθήναι	1.564,1	171,8	1.735,9	27.572,1	2.765,8	32.073,8	16.219,0	13.164,0	29.383,0	71.250,3	3.852,4	104.485,7	Athènes
Χαλκίς	7.260,5	106,6	7.367,1	20.449,8	48.369,3	76.186,2	216,2	89,3	305,5	16.769,9	701,4	17.776,8	Chalkis
Θήβαι	148,8	144,2	293,0	12.660,8	258,3	13.212,1	56,9	176,8	233,7	7.713,6	196,4	8.145,7	Thivé
Αλιάρτος	194,3	101,5	295,8	14.718,0	70,5	15.084,3	38,3	57,3	95,6	6.075,5	281,6	6.752,7	Aliartos
Λεβάδεια	87,1	334,9	422,0	8.865,8	463,4	9.751,2	325,0	260,6	585,6	8.808,0	1.431,2	10.824,8	Léviaia
Αμφίκλεια	8,8	249,1	257,9	1.624,4	464,8	2.342,1	64,0	88,9	152,9	1.510,0	9.155,7	10.818,6	Amficia
Λιανοκλάδι	60,8	1.066,3	1.127,1	1.908,2	1.860,6	4.895,9	76,7	9,5	86,2	2.954,5	7.632,6	10.673,3	Lianoclaia
Λαμία	230,1	159,9	390,0	10.136,3	1.126,3	11.652,6	367,1	25,6	392,7	11.342,5	6.915,5	18.650,7	Lamia
Στυλίσ	1.444,2	184,3	1.628,5	6.573,9	72,7	8.275,1	22,0	9,4	31,4	1.004,8	439,5	1.475,7	Stilis
Άγγεϊται	46,8	757,0	803,8	21.774,6	264,5	22.842,9	18,2	272,0	290,2	1.790,5	1.128,9	3.209,6	Anguie
Δομοκός	43,1	490,1	533,2	608,1	29.667,3	24.818,6	8,4	9,7	18,1	307,4	414,7	740,2	Domokos
Παλιοφάρσαλος	382,3	3.559,1	3.941,4	1.136,4	143,6	5.231,4	55,2	114,0	169,2	1.707,8	10.080,7	11.957,7	Paléofarsalos
Παλαιοφ. Θεσ/κῶν	2.437,3	782,6	3.219,9	6.882,5	13,6	10.116,0	139,2	5,4	144,6	10.015,9	16,4	10.176,9	Paléof. de Thessalie
Λάρισα	4.793,3	2.566,4	7.359,7	15.435,3	10.820,8	33.615,8	742,0	367,1	1.109,1	42.710,8	27.696,6	71.516,5	Larissa
Κατερίνα	2.598,7	349,4	2.948,1	21.835,5	1.174,1	25.957,7	572,5	9,3	581,8	13.502,7	26.533,1	40.617,6	Katerina
Ελευθ. Σερβική Ζώνη	—	—	—	15.924,4	—	15.924,4	—	—	—	175.949,4	—	175.949,4	Zone franche Serbe
Ελευθέρα Ζώνη	2,3	—	2,3	58.994,8	4.206,7	63.143,8	2,1	—	2,1	33.521,9	68,4	33.589,4	Zone franche
Θεσ/νίκη θ.α. θ.φ. θ.ε.	17.235,7	11.360,7	28.596,4	361.809,1	55.694,2	446.099,7	17.178,7	19.433,1	36.611,8	431.719,5	34.442,8	502.774,1	Salonique S.A., S.F., S.I.
Ροδόπολις	183,4	141,1	324,5	2.551,8	551,5	3.427,8	147,2	5,9	153,1	5.277,0	1.280,2	6.710,3	Rodopolis
Σέρραι	180,6	246,6	427,2	17.048,1	425,7	17.901,0	577,7	431,5	1.009,2	41.605,7	825,8	43.440,7	Serré
Άγγιστα	11,6	0,8	12,4	1.778,2	202,1	1.992,7	165,7	0,9	166,6	5.999,1	315,6	6.481,3	Anguista
Δράμα	960,7	539,6	1.500,3	29.583,7	1.580,1	32.664,1	1.514,6	1.293,5	2.808,1	71.406,0	13.453,5	87.667,6	Drama
Ξάνθη	724,7	353,3	1.078,0	15.263,5	390,5	16.732,0	841,7	1.365,4	2.207,1	26.360,6	427,3	28.995,0	Xanthi
Κομοτινή	735,3	1.353,7	2.089,0	15.209,1	432,5	17.730,6	569,6	545,9	1.115,5	27.274,3	1.073,0	29.462,8	Komotini
Αλεξανδρούπολις	1.572,9	1.414,0	2.986,9	30.653,6	854,4	34.494,9	195,1	290,1	485,2	31.573,0	4.954,4	37.012,6	Alexandroupolis
Πλατύ	59,8	98,9	158,7	4.281,7	18,0	4.468,4	70,0	56,2	131,2	8.655,4	676,4	4.463,0	Platy
Βέροια	471,0	490,1	961,1	13.961,9	257,4	15.180,4	268,2	912,6	1.180,8	13.161,5	196,3	14.588,6	Verria
Νάουσα	509,3	96,3	605,6	11.597,8	3,4	12.206,8	226,9	537,9	764,8	9.336,9	150,7	10.252,4	Naooussa
Σκύδρα	405,6	134,4	540,0	15.873,0	675,3	17.088,3	136,3	178,6	314,9	8.581,5	1.870,4	10.766,8	Skydra
Έδεσσα	454,9	5,0	459,9	4.148,2	418,5	5.036,6	357,8	2,2	360,0	12.170,1	504,3	13.034,4	Edessa
Αμύνταιον	301,0	371,4	672,4	16.451,7	17,6	17.141,7	460,5	332,0	792,5	11.120,5	407,0	12.320,0	Amyntaion
Φλώρινα	152,9	61,7	214,6	4.617,5	110,3	4.942,4	504,1	304,8	808,9	15.086,4	1.707,1	17.602,4	Florina
Ιδومένη	16,1	0,7	16,5	331,7	103,2	451,4	13,1	0,4	13,5	499,3	270,0	782,8	Idoméni

[illegible]

Συνέχεια πίνακα →

339

1.342	1.343	1.344	1.345	1.346	1.347	1.348	1.349	1.350	1.351	1.352	1.353	1.354	1.355	1.356	1.357	1.358	1.359	1.360	1.361			
Trafic Voyageurs par gare et Section km.																					Lignes, Gares et Sections km. Expéditrices	
Nombre de voyageurs ayant circulé																						
Dans la ligne P. P.																						
Destinataires						Εἰς τὰς γραμ. ἑσωτερικοῦ Dans l'intérieur				Εἰς τὸ ἔξωτερον. A l'extérieur				Γενικὸν σύνολον γραμμῆς Π. Π. Total général de la ligne P. P.								

Επιπλέον, στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλονίκης, παρατηρείται αυξημένη κίνηση επιβατών στον κεντρικό σταθμό της Δράμας με 187.293 επιβάτες, της Θεσσαλονίκης με 170.345 επιβάτες, της Κομοτηνής με 122.338 επιβάτες και της Ξάνθης με 109.499 επιβάτες.

Γ ρ α μ μ ή		1.862 1.868 1.864 1.865 1.866 1.867 1.868 1.869 1.870 1.871 1.872 1.873 1.874 1.875 1.876 1.877 1.878 1.879 1.880																				
		Μεταφορά Έπιβατών κατά Σταθμούς και Χμ. Τμήματα —																				
		Αριθμός επιβατών κυκλοφορούντων —																				
		Έντός της γραμμής Θ. Α. — Dans la ligne S. A.																				
		Κύριοι Σταθμοί και Χμ. Τμήματα προορισμού—Gares principales et Sections Km. destinataires																				
Θεσ/ίκη Salonique	σταθμός-gare	πό- λεως en ville	κέν- τρικος cen- tral	Σταθμός-gare Ramppe Militaire	5 — 97	Ροδόπολις Rodopolis	98 — 162	Ξάνθη Séré	163 — 206	Άγγιστα Anguita	Φωτολείβος, Καλός Άγος Fotolivos, Kalos agros	Δράμα Drama	233 — 327	Ξάνθη Xanthi	328 — 374	Κομοτινή Komotini	375 — 440	Άλεξανδρούπολις Alexandroupolis	Έπιβάτ. συμπληρωματικοί Voyageurs supplémentaires	Έν όλω En tout		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.362 έως à 1379		
Θ. Α.	Θ. Α.	Σταθμός κεντρικός	6.032	↔	5.905	55.001	5.781	18.101	31.771	1.736	772	526	28.297	979	3.989	96	3.565	216	3.421	.	166.188	
		Στρατιωτική Στάσις	—	↔	660	11	68	25	5	3	1	39	3	15	—	4	2	1	.	6.288		
		5 — 97	—	↔	27.675	5.208	3.998	2.144	356	96	57	1.427	154	74	12	196	5	76	.	126.015		
		Ροδόπολις	—	↔	27.594	—	15.679	3.260	211	19	24	317	65	24	—	16	12	6	.	31.772		
		98 — 162	—	↔	6.416	7	5.716	↔	33.388	34.194	3.037	635	176	3.395	178	160	1	68	8	129	142.188	
		Ξάνθη	—	↔	17.740	53	3.647	14.542	30.837	↔	43.883	7.273	1.511	19.097	809	1.265	43	707	46	1.249	148.468	
		163 — 206	—	↔	37.310	3	1.650	3.059	30.563	↔	6.873	2.826	1.190	9.780	289	248	27	154	78	87	82.593	
		Άγγιστα	—	↔	1.742	1	355	227	2.986	47.407	8.323	↔	730	10.201	363	50	8	45	4	31	23.416	
		Φωτολείβος	—	↔	765	—	113	17	593	7.427	3.069	↔	2.791	18.254	550	65	15	25	6	14	27.376	
		Καλός Άγος	—	↔	549	—	63	33	195	1.751	1.324	689	1.052	↔	82.182	5.900	338	5.228	217	3.765	195.369	
		Δράμα	—	↔	31.833	—	865	399	2.982	18.193	9.583	10.718	23.166	↔	27.265	34.632	1.005	2.812	382	1.026	179.202	
		233 — 327	—	↔	1.187	—	154	76	206	887	285	349	540	82.189	26.207	↔	23.130	29.135	1.002	9.484	106.972	
		Ξάνθη	—	↔	4.046	5	60	27	135	1.290	198	54	77	5.284	33.045	↔	7.482	30.609	371	727	72.548	
		328 — 374	—	↔	197	—	35	3	5	63	28	7	11	432	1.177	↔	7.565	↔	24.884	21.970	115.814	
		Κομοτινή	—	↔	3.053	—	128	12	80	617	91	46	19	4.665	2.818	↔	28.271	29.160	↔	7.839	13.295	63.359
		375 — 440	—	↔	—	235	—	22	7	26	83	87	3	5	254	455	1.153	426	28.761	10.708	↔	54.239
		Άλεξανδρούπολις	—	↔	3.230	—	62	11	131	552	73	23	12	3.662	908	9.817	644	21.013	14.101	↔	5.283	8.876
		Έπιβάται συμπληρωματικοί	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5.283	3.593	
		Έν όλω	6.032	170.345	6.326	123.800	29.413	139.973	149.664	79.162	23.513	31.888	187.293	177.447	109.499	69.952	122.338	59.879	55.281	8.876	1.550.683	
Έσωτερικών	Π. Π.	—	↔	—	1.115	113	2.930	3.457	17	132	33	8.001	1.244	2.506	21	2.215	11	2.178	.	23.973		
		—	↔	64	196	32	351	1.442	7	14	6	2.055	10	830	13	520	7	951	.	6.498		
		—	↔	—	2.475	6	277	1	—	—	1	1	—	—	—	3	—	—	.	2.764		
		—	↔	340	—	—	—	59	—	—	—	175	—	322	—	524	—	—	↔	1.420		
Έξωτερικών	Θ. Α.	—	↔	293	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	↔	293		
		—	↔	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	14		
		—	↔	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.053	—	1.053		
Γενικών σύνολων γραμμής Θ. Α.	Διά συρμών περιττών	—	→	—	5.969	87.122	11.151	74.792	76.294	56.125	11.770	7.046	100.864	114.091	49.758	32.191	75.302	35.088	59.479	5.283	802.235	
	Διά συρμών άρτιων	6.032	170.978	421	40.464	18.413	68.739	78.329	23.061	11.889	24.882	96.661	64.610	63.399	37.795	50.298	24.809	—	3.593	784.373		
	Έν γένει	6.032	170.978	6.390	127.586	29.564	143.531	154.623	79.186	23.659	31.928	197.525	178.701	113.157	69.986	125.600	59.897	59.479	8.876	1.586.698		
	Κατά θέσεις	I	13	3.513	12	1.307	297	2.501	1.758	60	69	36	2.575	1.004	1.312	149	1.449	105	970	—	17.130	
II	17	11.526	73	3.130	485	2.809	6.657	550	484	340	7.735	3.019	3.608	494	3.686	365	2.331	—	44.329			
III	6.002	155.939	6.305	123.149	28.782	138.221	146.208	78.756	23.106	31.552	187.215	174.678	108.237	69.343	120.465	59.427	56.178	8.876	1.522.259			

Τέλος, οι περισσότεροι επιβάτες, όπως προαναφέραμε και σε προηγούμενο Πίνακα σελ.279 προτιμούσαν την Γ θέση, η οποία ήταν και η πιο οικονομική σε σχέση με την Α και Β θέση. Συγκεκριμένα, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί της Θεσσαλονίκης, της Βέροιας, της Νάουσας, της Σκύδρας, της Έδεσσας, του Αμύνταιου και της Φλώρινας έκοψαν περισσότερα εισιτήρια για την Γ θέση από ότι για τη Β και Α θέση. Συνολικά, από τα 871.060 εισιτήρια που κόπηκαν, τα 817.317 κόπηκαν για την Γ θέση, τα 42.697 κόπηκαν για τη Β θέση και τα 11.046 κόπηκαν για την Α θέση.

Γ ρ α μ μ ή		1.394 1.395 1.396 1.397 1.398 1.399 1.400 1.401 1.402 1.403 1.404 1.405 1.406 1.407 1.408 1.409																
		Μεταφορά 'Επιβατών κατά σταθμούς και Χμ. τμήματα																
		Αριθμός επιβατών κυκλοφορούντων																
		Έντος της γραμμής Θ. Φ. — Dans la ligne S. F.																
		Κύριοι Σταθμοί και Χμ. τμήματα Προορισμού—Gare principales et Sections Km. Destinataires																
Θεσσαλονίκη Salonique	1 — 36	Πλατύ Pity	Γκά Λουτρός Βερροίας Κουλούρα Ghida, Loutra Véria Kouloura	Βέρροια Véria	Νάουσα Naoussa	*Επισκοπή, Περίά Episkopi, Péria	Σκύδρα Skýdra	*Έδεσσα Edessa	111 — 160	*Αμύνταιον Amyntaion	162 — 194	Φλώρινα Florina	Παπαγιάννη, Μυρσίνη, Νέος Καύκασος Papagianni, Myrtini, Neos Kakassos	*Επιβάτες συμπληρωματικοί Voyageurs supplémentaires	*Έν όλω En tout			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.394 έως 1.408			
Θ. Φ.	Θεσσαλονίκη	→	98.776	25.788	21.989	39.214	16.264	894	5.376	19.871	1.624	18.345	1.067	12.984	117	262.309		
	1 — 36	←	3.377	5.113	1.886	2.580	684	39	177	444	239	646	184	154	1	120.986		
	Πλατύ	→	101.927	3.535	4.857	8.273	760	58	407	637	114	1.811	66	893	—	101.892		
	Γκά Λουτρός Βερροίας Κουλούρα	→	78.227	5.789	5.907	28.610	1.411	172	291	529	40	519	77	89	13	74.176		
	Βέρροια	→	24.219	1.791	4.152	6.356	567	8.690	1.706	3.462	4.985	293	999	209	609	2	98.361	
	Νάουσα	→	41.178	2.189	6.411	26.581	680	2.412	3.114	5.527	483	592	44	439	—	44.837		
	*Επισκοπή, Πετριά	→	18.569	834	512	1.721	10.590	299	7.523	—	—	—	—	—	—	12.691		
	Σκύδρα	→	—	—	—	—	4.625	244	—	—	—	—	—	—	—	—		
	*Έδεσσα	→	6.419	116	217	334	4.125	3.126	7.619	22.270	896	2.502	503	479	2	48.608		
	111 — 160	→	21.120	328	373	519	5.060	4.802	3.725	19.152	7.713	3.879	536	2.106	78	69.391		
	*Αμύνταιον	→	1.871	218	129	53	335	441	120	720	7.425	2.463	3.380	561	835	25	19.821	
	162 — 194	→	20.058	458	435	503	1.044	552	54	2.381	3.658	4.691	5.331	10.475	168	49.808		
	Φλώρινα	→	1.269	146	81	80	301	43	6	441	327	571	3.566	1.016	8.266	2.128	19.206	
	Παπαγιάννη, Μυρσίνη Νέος Καύκασος	→	14.822	64	189	74	521	358	8	419	1.742	866	9.816	8.170	7.424	191	44.473	
	*Επιβάτες συμπληρωματικοί	→	64	—	—	26	4	1	—	1	1	1	104	1.804	6.241	277	8.715	
	*Έν όλω	→	329.743	117.621	43.400	70.886	101.704	41.757	17.536	43.464	67.416	21.239	46.159	20.533	43.570	10.426	2.006	977.280
	*Εξωτερικών	Π. Π.	→	177.252	4.532	1.584	5.663	1.456	—	516	1.976	72	4.295	54	2.484	1	199.885	
Θ. Α.		→	—	5	41	2	568	12	2	10	184	68	578	7	150	6	1.633	
Θ. Ε.		→	—	1	—	6	3	—	—	1	4	45	4	—	—	—	64	
Γαλλο-Έλλην. Στάθμοι Τμήμα Έλληνικών		→	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
*Εξωτερικών	Θ. Α.	→	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Θ. Φ.	→	708	—	2	—	7	3	—	1	38	8	37	25	1.297	16	2.142	
	Θ. Ε.	→	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Γενικών σύνολων γραμμής Θ. Φ.	Διά συμφων. Περιττών	→	—	102.159	30.942	36.231	85.278	29.277	5.582	20.877	56.427	12.832	37.550	9.655	39.963	10.156	917	477.846
	Διά συμφων. Άρτιων	→	507.703	20.000	12.501	36.247	22.667	13.951	11.776	23.115	13.191	8.600	13.523	10.964	7.538	293	1.089	703.158
	*Έν γένει	→	507.703	122.159	43.443	72.478	107.945	43.228	17.358	43.992	69.618	21.432	51.073	20.619	47.501	10.449	2.006	1.181.004
	I	→	7.906	442	145	122	998	160	13	148	570	141	555	96	709	84	—	12.089
	II	→	30.136	846	544	610	3.157	1.556	145	409	2.533	232	2.305	185	2.601	104	—	45.363
III	→	469.661	120.871	42.754	71.746	103.790	41.512	17.200	43.435	66.515	21.059	48.213	20.338	44.191	10.261	2.006	1.123.592	

Μέσα σε μία δεκαετία, από το 1967 έως και το 1976, παρατηρήθηκε ότι ο μέσος ρυθμός αύξησης του σιδηροδρομικού έργου σε χιλιομετρικούς επιβάτες και σε χιλιομετρικούς τόνους εμπορευμάτων ήταν της τάξης 3,6% και 4,7%, αντίστοιχα. Για τη διεκπεραίωση του συγκεκριμένου μεταφορικού έργου το 1976 δαπανήθηκαν 1.714.445.791 δραχμές για τους επιβάτες και 1.784.674.740 δραχμές για τα εμπορεύματα. Συνεπώς, το κόστος μεταφοράς ανά χιλιομετρικό επιβάτη ανήλθε σε 1.083 δραχμές και ανά χιλιομετρικό τόνο εμπορεύματος σε 2.113 δραχμές. Στον πίνακα που ακολουθεί, παρατίθεται το μεταφορικό έργο του σιδηροδρόμου για την προαναφερθείσα δεκαετία.

ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΚΑΤΑ ΕΤΗ 1967-1976

Έτος	Χιλιομετρικοί Επιβάτες	Χιλιομετρικοί Τόνοι
1967	1.150.386	562.948
1968	1.333.284	548.081
1969	1.437.087	586.889
1970	1.530.754	688.148
1971	1.635.104	748.143
1972	1.563.046	755.649
1973	1.570.740	797.902
1974	1.594.173	901.956
1975	1.552.706	930.677
1976	1.582.681	844.495

Πηγή: Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, (1977), σ. 29.

Το 1975 οι τόνοι των εμπορευμάτων, οι οποίοι μεταφέρθηκαν με τους σιδηροδρόμους του Ο.Σ.Ε. έφτασαν τα 4.000.000. Συγκεκριμένα, μεταφέρθηκαν 451.000 τόνοι δημητριακών, 426.000 τόνοι υγρών καυσίμων, 504.000 τόνοι λιπασμάτων, 298.000 τόνοι στερεών καυσίμων, 362.000 τόνοι σιδήρου και χυτοσιδήρου, 361.000 τόνοι τεύτλων, 249.000 τόνοι μεταλλευμάτων, 157.000 τόνοι ξυλείας, 180.000 τόνοι φρούτων, 78.000 χημικών, 144.000 τόνοι εσπεριδοειδών, 84.000 τόνοι μηχανημάτων και τέλος 706.000 τόνοι διαφόρων άλλων εμπορευμάτων.

Το 1976, σύμφωνα με τα οικονομικά στοιχεία του Ο.Σ.Ε., τα συνολικά έσοδα του Ο.Σ.Ε. ήταν 4.360.000.000 δραχμές, εκ των οποίων 953.000.000 δραχμές προήλθαν από εισπράξεις μεταφοράς επιβατών, 996.500.000 δραχμές από εισπράξεις μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ τα υπόλοιπα 2.410.500.000 δραχμές προήλθαν από διάφορα έσοδα, όπως πρόσδοι, τόκοι και εργασίες, από έσοδα προερχόμενα από το Κράτος, καθώς επίσης και από τα έσοδα από την κίνηση των λεωφορείων του Ο.Σ.Ε.

Από τα παραπάνω οικονομικά στοιχεία, διαπιστώνουμε ότι τα έσοδα από τις εισπράξεις των μεταφορών των επιβατών, των εμπορευμάτων, από τα λεωφορεία και από τις προσόδους, τους τόκους και τις εργασίες, καλύπτουν το 57,2% των συνολικών εσόδων και το υπόλοιπο 42,8% προέρχεται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Από το 1976 έως το 1991 παρατηρούμε ότι η επιβατική και εμπορευματική κίνηση με το σιδηρόδρομο αυξήθηκε πάρα πολύ, επιφέροντας τεράστια κέρδη στον Ο.Σ.Ε.

Γενικά, το μεταφορικό έργο του σιδηροδρόμου το 1976 καλυπτόταν κατά 50% από το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη, κατά 18% από το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα - Πάτρα - Καλαμάτα, κατά 17% από το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Καβάλα - Έβρος και το υπόλοιπο 15% από όλες τις υπόλοιπες σιδηροδρομικές γραμμές σε ολόκληρη την Ελλάδα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

BIBLIA – ΛΕΥΚΩΜΑΤΑ

- Αγγελομάτης Χ., «Χρονικόν μεγάλης τραγωδίας: Το έπος της Μικράς Ασίας», εκδόσεις Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα, 2005
- Alexander G., «Η Ελλάδα στη δεκαετία 1940-1950: ένα έθνος σε κρίση», εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα, 1984
- Αλιβιζάτος Β., «Η γεωργική Ελλάς και η εξέλιξή της», Αθήνα, 1930
- Αναστασιάδης Γ., Βακαλόπουλος Κ., 20^{ός} αιώνας, *Τα Κορυφαία Γεγονότα*, τόμ. Γ', εκδόσεις Αλέξανδρος
- Ανδρουλιδάκης Κ., (1): *Οι Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι (1881-1955)*, Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμκερής», Δήμος Καλαμαριάς
(2): *Οι σιδηρόδρομοι Κεντρικής Ελλάδας (1869-1969)*, Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμκερής», Δήμος Καλαμαριάς
(3): *Οι Σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου (1882-1962)*, Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμκερής», Δήμος Καλαμαριάς
- Αντωνόπουλος Κ., «Εθνική Αντίστασις 1941-1945», Αθήνα, 1964
- Βεργόπουλος Κ., «Το αγροτικό ζήτημα στην Ελλάδα, Η κοινωνική ενσωμάτωση της γεωργίας», Γ' έκδοση, εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα, 1975
- Βελλιονίτης Θ., Κλαδάς Ν., Μοσχόπουλος Ν., Κυριακόπουλος Η., *Βαλκάνια, Οι Βαλκανικοί και οι Ελληνοτουρκικοί Πόλεμοι*, εκδόσεις Μέδουσα, Αθήνα, 1999
- Βελτμέγιερ Χένρι, Πέτρας Τζέιμς, «Η παγκοσμιοποίηση χωρίς μάσκα. Ο Ιμπεριαλισμός στον 21^ο αιώνα», εκδόσεις ΚΨΜ, Αθήνα, 2005
- Berend Ivan, «An economic history of twentieth century Europe, publications Gutenberg, 2006
- Berstein Serge, Pierre Milza, (1): «Η ιστορία της Ευρώπης, η ευρωπαϊκή συμφωνία και η Ευρώπη των εθνών 1815-1919», τόμ. 2, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1997
(2): «Η ιστορία της Ευρώπης. Διάσπαση και ανοικοδόμηση της Ευρώπης, 1919 έως σήμερα», τόμ. 3, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1997
- Βετσόπουλος Απ., «Η Ελλάδα και το Σχέδιο Μάρσαλ, Η μεταπολεμική ανασυγκρότηση της ελληνικής οικονομίας», εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα, 2007
- Βλασσόπουλος Ν. Θεόδωρος, *Οικονομική αξιολογήσις των σχεδίων επενδύσεων και ο τομέας των μεταφορών*, Αθήνα, 1974
- Bukharin Nikolai, «The imperialism and world economy», publications The Merlin Press, London, 1972

- Βουρνάς Τ., «Ιστορία της σύγχρονης Ελλάδος: Πόλεμος 1940-1941, Κατοχή, Εθνική Αντίσταση, Απελευθέρωση, Δεκέμβριος 1944, Βάρκιζα», εκδόσεις Τολίδης, Αθήνα, 1980
- Γιαννόπουλος Γ., *Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες*, τόμ. 1, εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη, 1988
- Γκάνστον Μπιλ, *Φορτηγά, Λεωφορεία και Τραμ*, εκδόσεις Εξερευνητές, 1988
- Γρηγοριάδης Φ., «Γερμανοί, Κατοχή, Αντίστασις 1941-1943», τόμ. 5 και 6, εκδόσεις Νεόκοσμος, Αθήνα, 1973-1974
- Churchill W., μεταφρ. Σαμαράκης Α., «Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος», εκδόσεις Ελληνική Μορφωτική Εστία, Αθήνα
- Cruickshank C., «Greece 1940-1941», εκδόσεις Davis-Poynter, London, 1976
- Δεσποτόπουλος Α., «Η συμβολή της Ελλάδος στην έκβαση των δύο Παγκοσμίων Πολέμων», εκδόσεις Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα, 1996
- Δοξιάδης Α. Κωνσταντίνος, *Η πρωτεύουσά μας και το μέλλον της Αθήνας*, Αθήνα, Σεπτέμβριος 1960
- Δραγούμης Φ., «Βαλκανικοί Πόλεμοι, 1912-1913: ημερολόγιο», εκδόσεις Δωδώνη, Αθήνα, 1988
- Dulles Allen, «The Marsall Plan», providence: Berg, 1993
- Dreyfus F., Marx Roland, Poidevin Raymond, «Γενική ιστορία της Ευρώπης: Η Ευρώπη από το 1789 μέχρι το 1848», Τόμος 5, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1990
- ΕΗΣ, *Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι (1869-1969)*, Αθήνα, 1970
- Ελληνική Επιτροπή Στρατιωτικής Ιστορίας, «The great national rally, 1912-1913: First Balkan War, εκδόσεις Hellenic Committee of Military History, Αθήνα, 1992
- European Conference of Ministers of Transport, (ECMT) *Trends in the transport sector*, (1970-1978).
- Evans R.J.W., «The coming of the First World War», εκδόσεις Clarendon Press, Oxford, 1988
- Gounaris C. Basil, *Steam over Macedonia, 1870-1912. Socio-economic change and the railway factor East European Monographs*, Boulder. Distributed by Columbia University Press, New York, 1993
- Ζέκκος Κ., *Αθήνα: Συγκοινωνιακό και Κυκλοφοριακό Πρόβλημα*, Αθήνα, 1978
- ΗΣΑΠ, (1): *130 χρόνια Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών - Πειραιώς*, Γραφείο Δημοσίων Σχέσεων ΗΣΑΠ, Αθήνα, 1999
- (2): *Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών - Πειραιώς Α.Ε.*, Αθήνα, 2006
- Hobsbawm E., (1): «Η εποχή του κεφαλαίου 1848-1857», Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης (Μ.Ι.Ε.Τ.), Αθήνα, 1994
- (2): «Η εποχή των επαναστάσεων 1789-1848», Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης (Μ.Ι.Ε.Τ.), Αθήνα, 1997
- (3): «Η εποχή των Άκρων. Ο σύγχρονος 20^{ός} αιώνας 1914-1991», εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα, 1999
- Hogan Michael, «The Marsall Plan: America, Britain and the reconstruction of western Europe 1947-1952», publications Cambridge University Press, 1987

- Joll James, «Europe since 1870, an International history», publications Penguin Books Ltd., 1984
- Κ.Ο του ΚΚΕ, «ΟΣΕ: Η ανάπτυξη του Σιδηροδρόμου, προβλήματα - απόψεις - προτάσεις», Αθήνα, Μάιος 1987
- Καιροφύλας Ι., (1): *Η Αθήνα του Μεσοπολέμου*, Αθήνα, Εκδόσεις Φιλιππότη, Αθήνα, 1984
(2): *Τα Τραμ με τ' άλλα*, Αθήνα, Εκδόσεις Φιλιππότη, Αθήνα, 1985
(3): *Η Αθήνα μετά τον Πόλεμο*, Αθήνα, Εκδόσεις Φιλιππότη, Αθήνα, 1988
- Καλλιβερετάκης Λ., «Η δυναμική του αγροτικού εκσυγχρονισμού στην Ελλάδα του 19^{ου} αιώνα», Μορφωτικό Ινστιτούτο Αγροτικής Τράπεζας, Αθήνα, 1990
- Κανελλόπουλος Π., «Τα χρόνια του μεγάλου πολέμου 1939-1944: ιστορική αναδρομή και κείμενα», Αθήνα, 1964
- Κανονισμός του προσωπικού του Σιδηροδρόμου του Σ.Ε.Κ, Έκδοση Τυπογραφείο Σ. Βλαστού, Αθήνα, 1899
- Καράγιωργας Ο., «Προχωρώντας στο χρόνο (1961-1985)», εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα, 1997
- Κέδρος Α., «Η Ελληνική Αντίσταση: 1940-1944», εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα, 1983
- ΚΕΠΕ, (1): «Μεταφορές, Πρόγραμμα αναπτύξεως 1976-1980», εκδόσεις ΚΕΠΕ 13, Αθήνα, 1976
(2): «Οδικές, αστικές και υπεραστικές μεταφορές. Πρόγραμμα αναπτύξεως 1976-1980», εκδόσεις ΚΕΠΕ 18, Αθήνα, 1976
- Κεπέσης Ν., *Ο Δεκέμβρης του 1944*, εκδόσεις Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1984
- Κολιόπουλος Ι., (1): «Ιστορία της Ευρώπης 1870-1919», εκδόσεις Παρατηρητής, 1984
(2): «Νεότερη Ευρωπαϊκή Ιστορία 1789-1945, από την Γαλλική Επανάσταση μέχρι τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο», εκδόσεις Βάνιας, Θεσσαλονίκη, 1987
- Κονοφάος Β., *Η Συμβολή του Υπόγειου Σιδηροδρόμου δια την επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος των Αθηνών*, Αθήνα, 1960
- Κορώνης Σπ., *Ιστορικοί σημειώσεις επί της ελληνικής σιδηροδρομικής πολιτικής*, Αθήνα, 1934
- Κουτοσόπουλος Ν., Ορφανουδάκης Δ., *Το Τραμ χτες και σήμερα*, Πειραιάς, 2001
- Κρεμμυδάς Β., «Εισαγωγή στην οικονομική ιστορία της Ευρώπης (16^{ος}- 20^{ος} αιώνας), εκδόσεις Τυπωθήτω, 2006
- Κτενιάδης Ν., *Οι πρώτοι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι*, έκδοση, Τυπογραφείο Γ. Η. Καλλέργη & ΣΙΑ, Αθήνα, 1936
- Λένιν Ι., *Ο Ιμπεριαλισμός, ανώτατο στάδιο του καπιταλισμού*, εκδόσεις Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 2005
- Leon G., «Greece and the Great Powers, 1914-1917», εκδόσεις Institute for Balkan Studies, Θεσσαλονίκη, 1974
- Λούξεμπουργκ Ρόζα, «Η συσσώρευση του κεφαλαίου Ι», Διεθνής Βιβλιοθήκη, 2006
- Mackenzie P., «The Second World War in Europe», εκδόσεις Longman, London, 1999
- Ματζαρίδης Πρ., (1): *Σύντομο ιστορικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων*, εκδόσεις Οικολογική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 1979
(2): *Συνοπτικό ιστορικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων*, Αθήνα, 1996

- Μελάς Σ., «Οι πόλεμοι 1912-1913: (Μακεδονία-Ηπειρος-Αιγαίον, ο πόλεμος της διπλωματίας)», εκδόσεις Μπίρης, Αθήνα, 1958
- Μηλιαράκης Α., *Διάγραμμα Σιδηροδρόμου Αττικής*, Αθήνα, εκδόσεις βιβλιοπωλείον της Εστίας, 1886
- Mommsen Wolfgang, Osterhammel Jurger, «Imperialism and after: Continuities and discontinuities», publications Allen and Unwin, London, 1986
- Morgenthau H., μεταφρ. Κασεσιάν Ι., «Τα μυστικά του Βοσπόρου: Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, εκστρατεία Καλλίπολης, Νεότουρκοι, διωγμοί Ελλήνων, γενοκτονία Αρμενίων», εκδόσεις Τροχαλία, Αθήνα, 1989
- Μουρμούρης Ι., «Οικονομική των μεταφορών, ανάπτυξη, επένδυση, διοίκηση και εφαρμογές», εκδόσεις Σταμούλη, 2006
- Μπασιάκος Π., (1): *Γενικός Κανονισμός Υπηρεσίας Εκμεταλλεύσεως Σιδηροδρόμων Αττικής*, Αθήνα, 1906
(2): *Σιδηρόδρομοι Αττικής: Κατασκευή και Εκμετάλλευσις*, Αθήνα, 1889
- Μπεκιάρης Δ., Χρηστίδης Μ., «Εξέλιξις και ανάπτυξις των οδικών υπεραστικών μεταφορών εν Ελλάδι», εκδόσεις Υπουργείον Ναυτιλίας-Μεταφορών και Επικοινωνιών, Αθήνα, 1973
- Μπεκίρης Β., «Από τα Δεκεμβριανά στον Εμφύλιο σπαραγμό (1944-1949)», εκδόσεις Περί Τεχνών, Αθήνα, 2010
- Νάθνας Γιώργος, Καραθάνου Μηλίτσα, *Το Τραϊνάκι του Πηλίου, από την πόλη των Αργοναυτών στο βουνό των Κενταύρων*, εκδόσεις Μίλητος, Αθήνα, 2004
- Νατσούλης Νικόλαος, *Τα χερσαία μεταφορικά μέσα, από απόψεως φορολογίας, συναλλάγματος κ.λπ.*, Αθήνα, 1953
- Νικολόπουλος Σ., (1): *Ο Ελληνικός Οδοντωτός Σιδηρόδρομος Διακοφτού - Καλαβρύτων*, εκδόσεις IRON, Αθήνα, 2003
(2): *Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου, το ωραιότερο ταξίδι*, εκδόσεις IRON, Αθήνα, 2004
- Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής συγκοινωνίας, *Από τα Παμφορεία στο Μετρό, 170 Χρόνια Δημόσιες Συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων*, τόμοι 1-2, εκδόσεις Μίλητος, Αθήνα, 2007
- Παδελόπουλος Αθ., *Οι Σιδηρόδρομοι της Ελλάδας*, τόμ. Α΄ τεύχος 1, ΤΕΕ, Αθήνα, 1935
- Παναγάκος Π., «Συμβολή εις την Ιστορίαν της δεκαετίας 1912-1922», Αθήνα, 1960
- Παναγιωταράκος Δ., «Σιδηροδρομική Ασφάλεια Μεταφορών Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΑΜΕΕ), στην Ελλάδα», 18/1/2005
- Παναγιωτόπουλος Β., «Ιστορία του νέου ελληνισμού 1770-2000», τόμ. 8, εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2003-2004
- Πανταζής Κ., «Συμβολή εις την Ιστορίαν της Μικρασιατικής Εκστρατείας, 1919-1922», εκδόσεις Δωδώνη, Αθήνα, 1966
- Παπαγιαννάκης Λευτ., *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι 1882-1910, γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις*, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα, 1990
- Παπάγος Αλ., «Ο πόλεμος της Ελλάδος, 1940-1941», εκδόσεις Οι Φύλοι του Βιβλίου, Αθήνα, 1945

- Παπαδημητρίου Δ., *Οι σιδηρόδρομοι στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965)*, Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμερκής», Δήμος Καλαμαριάς
- Παπαϊωάννου Θ., *Το Τραμ το τελευταίο... Μία βόλτα με το τραμ του χτες στην Αθήνα και στα περίξ*, εκδόσεις Ηλιοτρόπιο, Αθήνα, 2004
- Παπανδρέου Ανδ., «Ιμπεριαλισμός και οικονομική ανάπτυξη», 2 έκδοση, εκδόσεις Νέα Σύνορα, Αθήνα, 1975
- Παρίκος Γ., «Μεταφορές και επικοινωνίες», εκδόσεις Ίων, Αθήνα, 1998
- Πετμεζάς Σ., «Η ελληνική αγροτική οικονομία κατά το 19^ο αιώνα: η περιφερειακή διάσταση», Πανεπιστημιακές εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο, 2003
- Προφυλλίδης Β., «Οικονομική των μεταφορών», Γ΄ έκδοση, εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα, 2004
- Πρωτοπαπαδάκης Δ., «Προθέρμανσις, Προθερμαντήρες, Πρόσφυσις, Σιδηροδρομικά Σήματα, Σήραγγες, Σιδηρόδρομοι, Τροχιογέφυραι», άρθρα στη *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια* «Πυρσός»
- Πρωτοπαπάς Ζ., (1): *Ιστορία λέσχης Ελλήνων σιδηροδρομικών-πολιτιστικού-μορφωτικού κέντρου σιδηροδρομικών*, Αφιέρωμα στα 70 χρόνια από την ίδρυση του πολιτιστικού φορέα των σιδηροδρομικών 1924-1994, Αθήνα, 1994
(2): *Ιστορία του σταθμαρχικού κλάδου*, Αθήνα, 1994,
(3): *Ιστορία του Κλειδούχου*, έκδοση Π.Σ.Π.Ε. (Πανελλήνιου Συνδέσμου Προσωπικού Ελιγμών ΟΣΕ), Αθήνα, 2004
(4): *Ο Λαρισαϊκός σιδηρόδρομος, ιστορία-ντοκουμέντα*, Αθήνα, 2009
- Πρωτοπαπάς Ζ., Τσάτσος Στ., Κολιός Δ., *Ιστορία του σιδηροδρομικού συνδικαλιστικού κινήματος στην Ελλάδα*, τόμ. Α΄, 1882-1940, Αθήνα, 1995, τόμ. Β΄, 1941-2000, Αθήνα, 2001
- Ruau R., μεταφρ. Νίκα Ν., «Οι τελευταίες ημέρες της Σμύρνης», εκδόσεις Ιστορητής, Αθήνα, 1993
- Πώποτα Α., *Το Τραϊνάκι του Πηλίου, εκστρατεία για την επαναλειτουργία του*, Νοέμβριος 1982
- Ροδάκης Π., «Δεκέμβρης 1944», εκδόσεις Επικαιρότητα, Αθήνα, 1984
- Richards D., «Ιστορία της σύγχρονης Ευρώπης 1789-2000», εκδόσεις Παπαδήμας, 2001
- Rottman Gordon, «Βαρσοβία, χερσαίες δυνάμεις του Συμφώνου», Publishing Osprey, Paperback, 1987
- Σακελλαρόπουλος Δ. Θεόδ., (1): *Θεσμικός Μετασχηματισμός και Οικονομική Ανάπτυξη, Κράτος και Οικονομία στην Ελλάδα, 1830-1922*, εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα, 1991
(2): *Οικονομία, Κοινωνία Κράτος στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου*, εκδόσεις Πληροφόρηση, Αθήνα, 1991
- Σαλαμπάσης Δ., «Αεροπορικές Μεταφορές: φέρνοντας τον κόσμο πιο κοντά στον άνθρωπο», Αθήνα, 2006
- Σαπήρας Ι., *Όταν στην Αθήνα κυκλοφορούν τα Τραμ*, Αθήνα, εκδόσεις Φιλιππότη, 2001
- Σαραντόπουλος Α., Αλεξίου Ν., «Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος», Ακαδημία Επιστημών της ΕΣΣΔ, εκδόσεις Μέλισσα, Αθήνα, 1965

- Σαρηγιάννης Γ., «*Αθήνα 1830-2000. Εξέλιξη-Πολεοδομία-Μεταφορές*», εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 2000
- Shepard Clough, Rapp Richard, «Ευρωπαϊκή οικονομική ιστορία: Η οικονομική ανάπτυξη του δυτικού πολιτισμού», Τόμος Β΄, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1980
- Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους, *Νομοθεσία διέπυσε τους ΣΕΚ*, εκδόσεις ΣΕΚ, Αθήνα, 1929
- Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους, *Νομοθεσία διέπυσε τους ΣΕΚ*, συμπλήρωμα, εκδόσεις ΣΕΚ, Αθήνα, 1934
- Σιδηρόδρομοι του Ελληνικού Κράτους, *Στατιστική-χρήσις 1938-1939*, Αθήνα, 1940
- Σιδηρόδρομος Αθηνών - Πειραιώς, Νόμοι, Διατάγματα και Συμβάσεις περί του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου, Αθήνα, 1874
- Σιδηρόδρομος Αθηνών - Πειραιώς, Νόμοι, Διατάγματα και Συμβάσεις περί του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου, Αθήνα, 1902
- Σκλαβούνος Γ., (1): «Η επίδραση των συγκοινωνιών στη μεταπολεμική κοινωνικοοικονομική διάρθρωση του χώρου», άρθρο στον κατάλογο της έκθεσης: Η Αθήνα όπως (δεν) φαίνεται, ΥΠΠΟ-ΣΑΔΑΣ, Αθήνα, 20/12/1985 έως 20/2/1986
(2): *Από την Πόλη και τον Τοπικό στον Περιφερειακό και τον Παγκόσμιο*, Δοκίμια για τις Συγκοινωνίες, την Ανάπτυξη και το Περιβάλλον, εκδόσεις Γόρδιος, Αθήνα, 2006
- Σκουλάς Γ., *Σταθμοί, Τραίνα και Ορίζοντες*, εκδόσεις Θεμέλιο/Εικόνα, Αθήνα, 1997
- Σταθάκης Γ., «Το Δόγμα Τρούμαν και το Σχέδιο Μάρσαλ, η ιστορία της αμερικανικής βοήθειας στην Ελλάδα», εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα, 2004
- Στεριώτης Π. Κίμωνας, *Αγροτική και Βιομηχανική Ανάπτυξη: Η Διεθνής και η Ελληνική Εμπειρία*, τόμ. Α΄, εκδόσεις Σμπίλιας, «Το Οικονομικό», Αθήνα, 1986
- Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), *Οι θέσεις του ΣΕΣ*, ειδική έκδοση με την ευκαιρία της συμπλήρωσης 25 χρόνων από την ίδρυση του ΣΕΣ, Αθήνα, Ιούλιος 2003
- Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμων (ΣΦΣ) *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι, η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα*, εκδόσεις Μίλητος, Αθήνα, 1997
- Το έτος 2003: Με Δώδεκα Φωτογραφίες από την Ιστορία του Τραμ στην Ελλάδα, εκδόσεις Επί Χάρτου, Αθήνα, 2002
- Τρίχα Λύντια, *Ο Χαρίλαος Τρικούπης και τα δημόσια έργα*, εκδόσεις Καπόν, Αθήνα, 2001
- Τσοκόπουλος Βάσιος, *Μεγάλα τεχνικά έργα στην Ελλάδα (τέλη 19^{ου} αρχές 20^{ου} αιώνα)*, εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1999
- Τσοτσροός Ν. Στάθης, (1): *Η Συγκρότηση του Βιομηχανικού Κεφαλαίου στην Ελλάδα (1898-1939), η Αργόσυρτη Εκβιομηχάνιση*, τόμ. Α΄, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα, 1993
(2): *Η Συγκρότηση του Βιομηχανικού Κεφαλαίου στην Ελλάδα (1898-1939), Οι Ανώνυμες Εταιρείες*, τόμ. Β΄, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα, 1994

- Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, Γενικό Επιτελείο Στρατού, Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, «Η εκστρατεία εις την Μικράν Ασίαν, 1919-1922», εκδόσεις Διεύθυνσις Ιστορίας Στρατού, Αθήνα, 1960-1965
- Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, Σιδηρόδρομοι-Αεροδρόμια-Αστικές συγκοινωνίες, επιχειρησιακό πρόγραμμα κοινοτικού πλαισίου στήριξης 2000-2006
- Υπουργείο Συγκοινωνιών, «Οδικές, σιδηροδρομικές και εναέριες μεταφορές: σημερινή κατάσταση και προβλέψεις για το μέλλον», εκδόσεις Υπουργείο Συγκοινωνιών, Αθήνα, 1977
- Φαλάγκας Σ., *Μεταφορά βιομηχανικών προϊόντων*, Αθήνα, 1982
- Ferro M., μεταφρ. Κατσιλιέρη Τ., «Ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος 1914-1918», εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 1993
- Φιλαδελφεύς Α., *Η συγκοινωνία μας*, Αθήνα, 1908
- Φραγκιαδής Αλ., *Ελληνική Οικονομία (19^{ος}-20^{ός} αιώνας)*, εκδόσεις Νεφέλη, Αθήνα, (χ.χ)
- Φραγκόπουλος Γ. Στυλιανός, *Ιστορία της τεχνολογίας, με παρεμβάσεις σε συναφή γεγονότα που επηρέασαν την επιστήμη, την τεχνολογία και τον πολιτισμό, 2000-2008*, (υπό έκδοση)
- Φραντζεσκάκης Ι., Γιαννόπουλος Γ., *Σχεδιασμός των μεταφορών και κυκλοφοριακή τεχνική*, τόμ. 1, Αθήνα, 1977
- Χάρβεϊ Ντέιβιντ, «Ο νέος Ιμπεριαλισμός», εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 2006
- Χαρίτος Ι., «Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος 1914-1918, Συμμαχική απόβασις εις Δαρδανέλλια (1915), Δυτικόν μέτωπον χάρτης», εκδόσεις Διονύσης και Βασίλης Λουκόπουλος, Αθήνα
- Χάροβιτς Ντέιβιντ, «Ιμπεριαλισμός και Επανάσταση», εκδόσεις Νέα Σύνορα, Αθήνα, 1975
- Χατζηιωσήφ Χ., «Ιστορία της Ελλάδας τον 20^ό αιώνα», τόμ. 3, εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα, 1999-2007
- Χρηστίδης Μ., Μπέκιαρης Δ., *Εξέλιξις και Ανάπτυξις των Σιδηροδρομικών Μεταφορών εν Ελλάδι*, Υπουργείο Ναυτιλίας-Μεταφορών και Επικοινωνιών, Αθήνα, 1973
- Χριστοφάκης Σ. Μανώλης, (1): *Πολιτική Υποδομών Μεταφορών*, Αθήνα, 2000
(2): *Πολιτική Υποδομών Μεταφορών και Περιφερειακή Ανάπτυξη*, Αθήνα, 2006
- Ψυρούκης Ν., «Η Μικρασιατική Καταστροφή 1918-1923. Η Εγγύς Ανατολή μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο», εκδόσεις Επικαιρότητα, Αθήνα, 1974
- Warren B., «Imperialism», publications Verso, London, 1980
- Wells.G.H, μετάφ. Γερογιάννης Κ., *Παγκόσμιος Ιστορία, Ο Αιών των Μεγάλων Δυνάμεων*, βιβλίο όγδοο, εκδόσεις Δέλτα

ΑΡΘΡΑ ΕΦΗΜΕΡΙΔΩΝ – ΠΕΡΙΟΔΙΚΩΝ

- Ακρόπολις* εφημ., «Τα Ηλεκτρικά Τραμ», άρθρο 19/9/1908
- Αυτοκινητιστών* εφημ., *Συγκοινωνιακός και Τουριστικός οδηγός στην Ελλάδα*, έκδοση Ιουλίου 1947
- Εθνος* εφημ., «Η συγκοινωνία δια του Τραμ», άρθρο, 28/9/1915

- Ελεύθερο Βήμα* εφημ., (1): «Σύσκεψις δια τας εκτροχιάσεις των Τραμ, αντικατάστασις του παλαιού υλικού», άρθρο, 5/8/1935
 (2): «Τα ζητήματα των τροchioδρομικών», άρθρο, 25/10/1932
 (3): «Το δεκάλεπτον δια τας συντάξεις των τροchioδρομικών», άρθρο, 5/10/1932
 (4): «Τροchioδρομική γραμμή πλατείας Αμερικής - Συντάγματος», άρθρο, 26/6/1932
- ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., «ΕΡΓΟΣΕ: Συνοπτική παρουσίαση της εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ και των σημαντικών έργων», περιοδ. *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχος 13, Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2005
- Εστία* εφημ., «Συγκρούσεις Ηλεκτρικών Τραμ», άρθρο, 30/10/1908
- Ιωάννου Ι., «Παλαιό Φάληρο: Το χρονικό μίας όμορφης πόλης», περιοδ. *Παληρικά Νέα*, Παλαιό Φάληρο, 1988
- Καλογιάννης Γ., «Ηλεκτροκίνητα συστήματα τηλεματικής ελέγχου και ασφάλειας Τραμ», περιοδ. ΤΕΕ, Αθήνα, 12 Ιανουαρίου 2006
- Καραβασίλης Μ., «Με τι μετακινούνται οι Ευρωπαίοι συμπολίτες μας; Εμείς... ίσως κάποτε με τραμ», περιοδ. *Δαίμων της Οικολογίας*, τεύχος 16, Ιούνιος 2002
- Καραμήτσος Φ., «Η ανάπτυξη των δημοσίων μεταφορών», περιοδ. *Οικονομία και Κοινωνία*, Αύγουστος 1979
- Κουρουζίδης Σ., (1): «Επιτέλους Τραμ», περιοδ. *Δαίμων της Οικολογίας*, τεύχος 11, Ιανουάριος 2002
 (2): «Μην πυροβολείτε Τραμ και Προαστιακό», περιοδ. *Δαίμων της Οικολογίας*, τεύχος 20, Νοέμβριος 2003
 (3): «Τραμ: των κινημάτων και της οικολογίας», περιοδ. *Δαίμων της Οικολογίας*, τεύχος 30, Οκτώβριος 2003
 (4): *Και περνούσανε τα Τραμ..*, Ευώνυμος Οικολογική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2003
- Λαμπίκης Δ., «Το Τραμ το τελευταίο», εφημ. *Αθηναϊκή*, 17/10/1955
- Logistics and Management, περιοδ. 2006
- Μακεδονία* εφημ., Επιλογές, «Τρένα μηχανές ονείρων», 2008
- Μέγας Β., «Πολιτική και σχεδιασμός μέσων μεταφοράς. Οι αστικές συγκοινωνίες στο Παρίσι, σε σύγκριση με την Αθήνα και άλλες πρωτεύουσες», περιοδ. *Τεχνικά Χρονικά*, τόμ. 8, τεύχ. 2, Αθήνα, 1988
- Μπάσμπουρος Γ., «Σύντομη Ιστορική Αναδρομή στους Ηλεκτρικούς Σιδηροδρόμους Αθήνα - Πειραιάς», περιοδ. *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχος 4, Ιούλιος-Αύγουστος 1993
- Νάθενας Γιώργος, (1): «Το Τραμ της Αθήνας, μύθος και πραγματικότητα», εφημ. *Η Καθημερινή*, «Επτά Ημέρες», 6/3/2005
 (2): «Το Τραμ τότε και σήμερα», περιοδ. *Τραίνα και Άνθρωποι*, τεύχ. 12, 1986
- Νιρβάνας Παύλος, «Ως επί τροχιών», εφημ. *Εστία*, άρθρο 17/2/1925
- Παναγιωτόπουλος Ι. Μ., «Οι πρώτοι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι», εφημ. *Πρωία*, άρθρο 10/5/1936

- Παπαϊωάννου Γ., «Η ηλεκτροκίνησης του σιδηροδρόμου της Κηφισιάς: ποία λύσεις αποτελεί έγκλημα κατά της πρωτεύουσας και των προαστίων», εφημ. *Το Βήμα* άρθρο 23/1/1931
- Παπαϊωάννου Δ., «Μετρό και Τραμ», περιοδ. *Νέα Οικολογία*, τεύχος 157, Νοέμβριος 1997
- Παπακριβόπουλος Β., «Τραμ: Η Γαλλική εμπειρία», περιοδ. *Δαίμων της Οικολογίας*, τεύχος 12, Φεβρουάριος 2002
- Πετράκης Ν., «Περί του Τραμ της Αθήνας και της ουσίας του κοινωνικού διαλόγου», περιοδ. *Δαίμων της Οικολογίας*, τεύχος 13, Μάρτιος, 2002
- Πρωτοπαπάς Ζ., «Λογοτεχνία και Σιδηρόδρομος», περιοδ. *Συγκοινωνία*, 1962
- Πυργίδης Χρ., Νάθενας Γ., «100 χρόνια Οδοντωτός Σιδηρόδρομος», έκτακτο αφιερωματικό τεύχος 13, περιοδ. *Σιδηροτροχιά*, ΣΦΣ, 1996
- Σαράφης Α., «Μία δόξα που εκηδεύθη χθες, το τελευταίο ταξίδι του Σιδηροδρόμου Κηφισιάς», εφημ. *Ο Τύπος*, 8/8/1938
- Σιδηροτροχιά*, περιοδ. (1): έκτακτο αφιερωματικό τεύχος ΣΦΣ, 1995
 (2): περιοδική έκδοση ΣΦΣ, τεύχος 33, ΣΦΣ, Ιούνιος 2008
 (3): περιοδική έκδοση ΣΦΣ, τεύχος 34, ΣΦΣ, Δεκέμβριος 2008
 (4): περιοδική έκδοση ΣΦΣ, τεύχος 35, ΣΦΣ, Ιούνιος 2009
- Σμπαρούνης Ν., «Η δεύτερη νεότητα των Τραμ», εφημ. *Η Καθημερινή «Επτά Ημέρες»*, με αφιέρωμα στα τραμ, Αθήνα, 6 Μαρτίου 2005
- Σπυράκος Β., Ζαρτολούδης Ι., Καραθανάσης Γ., Μωϋζές Ε., ΕΡΓΟΣΕ: «Σύγκριση υφιστάμενης και νέας σιδηροδρομικής γραμμής Λιανοκλαδίου - Δομοκού σε σχέση με παραμέτρους εκμετάλλευσης», περιοδ. *Τεχνικά Χρονικά*, 1/2006, Ιανουάριος-Φεβρουάριος 2006, σελ.32
- Σπυράκος Β., Κανελλάς Π., Ξουραφάς Β., ΕΡΓΟΣΕ: «Το γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών στην ΕΡΓΟΣΕ ως σύγχρονο εργαλείο διαχείρισης των μελετών-έργων», περιοδ. *Τεχνικά Χρονικά*, 5/2006, Σεπτέμβριος- Οκτώβριος 2006
- Σπυράκος Β., Μιχαλόπουλος Α., ΕΡΓΟΣΕ: «Σιδηροδρομικός εμπορευματικός σταθμός Θριάσιου Πεδίου», περιοδ. *Τεχνικά Χρονικά*, 3/2006, Μάιος-Ιούνιος 2006
- Συγκοινωνία* περιοδ., Το τελευταίο Τραμ, μετά 52 ετών ζωής τα Αθηναϊκά Τραμ... απεστρατεύθηκαν, 1960
- Τα Νέα* εφημ. «Ιπποσιδηρόδρομοι», άρθρο 11/12/ 1881
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, Πρακτικά ΤΕΕ, ειδική έκδοση περιοδ. *Τεχνικά Χρονικά*, 1993
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, περιοδ. *Τεχνικά Χρονικά*, Σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, διήμερο 3/93, Α΄ μέρος, Αθήνα, Μάιος-Ιούνιος 1993,
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, περιοδ. *Τεχνικά Χρονικά*, Σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, διήμερο 4/93, Β΄ μέρος, Αθήνα, Ιούλιος-Αύγουστος 1993
- Τραμ Α.Ε, Διμηνιαίο περιοδ. «Στάσεις Τραμ», 3/4/2009
- Τραμ Α.Ε, *Επέκταση δικτύου Τραμ στον Πειραιά*, Δεκέμβριος 2008
- Τραμ Α.Ε, *Προτεραιότητα στο μήνυμά σας*
- Τρικεριώτης Κ., «Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος Αθηνών - Κηφισιάς», περιοδ. *Συγκοινωνία*, τεύχη ετών 1956,1957

–Φασούλας Σπύρος, *140 χρόνια σιδηροδρομικής σύνδεσης της Αθήνας με τον Πειραιά*, περιοδ. *Σιδηροτροχιά*, τεύχος 35, Ιούνιος 2009

ΜΕΛΕΤΕΣ – ΕΡΕΥΝΕΣ – ΗΜΕΡΙΑΔΕΣ

- Αθανασακόπουλος Θ. Δ., Κ.Ε.Π.Ε., *Μελέτες 42, Τιμολογιακή και Επενδυτική Πολιτική των Μεταφορών: Η περίπτωση των Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών*, Αθήνα, 1994
- Αργυρόπουλος Ι., Φανάκης Θ., Σφέτσος Σ., «Στοιχεία κατασκευής, λειτουργίας και ποιότητας υπηρεσιών - Προοπτικές ανάπτυξης δικτύου Τραμ», Ημερίδα ΤΕΕ με θέμα: Ηλεκτροκίνητα μέσα μεταφοράς στην Ελλάδα, υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές, 12-13 Ιανουαρίου 2006
- Αύφαντοπούλου Γ., «Ο ρόλος του δυτικού άξονα στην ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών δικτύων και η σημερινή κατάσταση των σιδηροδρομικών συνδέσεων στη ΝΑ Ευρώπη», Ημερίδα: «Δυτικός σιδηροδρομικός άξονας-το μεγάλο έργο των διευρωπαϊκών δικτύων», Πάτρα, 13 Μαΐου 2006
- Βαγδάτης Π., Αδαμίδης Γ., «Συστήματα ηλεκτρικής κίνησης στην ηλεκτρική έλξη και εφαρμογή τους στην Ελλάδα», Ημερίδα ΤΕΕ με θέμα: Ηλεκτροκίνητα μέσα μεταφοράς στην Ελλάδα, υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές, 12-13 Ιανουαρίου 2006
- Γουδέλης Αναστ., *Η.Σ.Α.Π: 100 χρόνια ηλεκτροκίνησης*, Ημερίδα ΤΕΕ με θέμα: Ηλεκτροκίνητα μέσα μεταφοράς στην Ελλάδα, υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές, 12-13 Ιανουαρίου 2006
- Επιχειρηματικό σχέδιο ΟΣΕ, Ιούλιος 1996
- Κανονισμός υπηρεσίας γραμμής και έργων, Αθήνα, 1923
- Καράγιωργας Π., «Ανακλινόμενοι συρμοί τύπου New Pendolino 200 χλμ/ώρα+ για τις ανάγκες της νέας γραμμής υψηλών ταχυτήτων, Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη», Ημερίδα, Ιανουάριος 2006
- Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (Κ.Ε.Π.Ε.), *Εκθέσεις 6 για το πρόγραμμα 1988-1992, Μεταφορές*, Αθήνα, 1989
- Κεφάλας Γ., Ηλιόπουλος Α., «Σύστημα Ισχύος Έλξης (ΣΙΕ) Τραμ Αθηνών: Υποσταθμοί», ημερίδα ΤΕΕ με θέμα: Ηλεκτροκίνητα μέσα μεταφοράς στην Ελλάδα, υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές, 12-13 Ιανουαρίου 2006
- Νάθνας Γιώργος, «Προαστιακός Σιδηρόδρομος Αθήνας-Λειτουργικός σχεδιασμός, απαιτούμενα χαρακτηριστικά», Τεχνική Έκθεση για την επιτροπή προαστιακού Σιδηροδρόμου Αθηνών του ΟΣΕ, Αθήνα, 2003
- Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος-Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων-Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμων, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Συγκοινωνιών, «Σύγχρονες σιδηροδρομικές μεταφορές: Πεδίο συνεργασίας δημοσίου και ιδιωτικού τομέα», Πρακτικά επιστημονικής ημερίδας, Αθήνα, 5 Νοεμβρίου 1999
- Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ), *Πρόγραμμα επενδύσεων, σενάρια για το μέλλον*, Αθήνα, Σεπτέμβριος 1995
- Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε, *Έκθεση πεπραγμένων 1986*, Αθήνα, 1987

- Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, *Προκαταρκτική μελέτη οικονομικής ευστάθειας 15ετούς προγράμματος επενδύσεων των ελληνικών σιδηροδρόμων*, Σεπτέμβριος 1977
- ΟΡΣΑ, Μεταφορές, Τομέας Μεταφορών ΟΡΣΑ, Οργανισμός, Αθήνα, 1987
- Παπακωνσταντή Μ., Καλογιάννης Γ., «Συστήματα ηλεκτροκίνησης και ελέγχου κινητήρων οχήματος Τραμ», Ημερίδα ΤΕΕ με θέμα: Ηλεκτροκίνητα μέσα μεταφοράς στην Ελλάδα, υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές, 12-13 Ιανουαρίου 2006
- Πλουμίδης Μ., «(Catenary Τραμ αλυσοειδείς τροφοδοσία) μορφή, υλικά, τροφοδοσία με ρεύμα, αισθητική ένταξη σε πόλεις», Ημερίδα ΤΕΕ με θέμα: Ηλεκτροκίνητα μέσα μεταφοράς στην Ελλάδα, υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές, 12-13 Ιανουαρίου 2006
- SGTE, ΥΔΕ (Υπηρεσίες Δημοσιονομικού Ελέγχου), *Προμελέτη Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου Αθηνών*, 1966
- ΣΑΠ, *Καταστατικό της εταιρίας Σιδηροδρόμων Αθηνών-Πειραιώς*, Αθήνα, 1913
- Σαρηγιάννης Γ., «Το συγκοινωνιακό πρόβλημα της Αθήνας και η ιστορία του», ημερίδα του Σωματίου Εργαζομένων της ΕΑΣ, 1988
- ΣΕΣ «Έρευνα στις μεταφορές στην Ελλάδα», 3^ο Διεθνές Συνέδριο, 19-20 Μαΐου 2006
- ΣΕΣ-ΣΦΣ «Σιδηροδρομικές Μεταφορές το 2000», Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου ΣΕΣ-ΣΦΣ στο Βόλο, αίθουσα ΤΕΕ, 15 και 16 Μαΐου 1997
- Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ), 1969, *Εκθεσις πεπραγμένων*
- Σοφάκος Ν., «Ηλεκτροκίνητα μέσα μεταφοράς, το παρελθόν, το παρόν και το μέλλον», Ημερίδα ΤΕΕ με θέμα: Ηλεκτροκίνητα μέσα μεταφοράς στην Ελλάδα, υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές, 12-13 Ιανουαρίου 2006
- Σπηλιόπουλος Θ., Χουχούλης Π., «Αεροδρόμια και Αεροπορικές Μεταφορές», Πάτρα, 2005
- Σταθόπουλος Αντ., Πυργίδης Χρ., *Γνωμοδότηση για τη δημιουργία δικτύου σύγχρονου Τραμ στην περιοχή της Αθήνας-τελική έκθεση*, ΥΜΕ, Αθήνα, 2000
- Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), «Θαλάσσιες μεταφορές 1987», Επιστημονική Διημερίδα
- Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), *Οι μεταφορές και η Τοπική Αυτοδιοίκηση*, Πρακτικά Συνεδρίου ΣΕΣ 17 και 18/2/1992
- Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), *Σύγχρονες Σιδηροδρομικές μεταφορές: πεδίο συνεργασίας Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα*, Πρακτικά Επιστημονικής Ημερίδας ΣΕΣ, ΣΕΣ-ΟΣΕ-ΣΦΣ, 1999
- Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), *Οδοιπορικό για τις μετακινήσεις στην Αθήνα της επόμενης δεκαετίας, από την ολοκληρωτική συμφόρηση στη βιώσιμη κινητικότητα*, Δεκέμβριος 2008
- Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), 1^ο Συνέδριο, Πρακτικά έρευνας στις μεταφορές στην Ελλάδα, 21-22 Φεβρουαρίου 2002
- Τσαμπούλας Δ., «Προαστιακός στη Δυτική Αττική: Αστική οικονομική ανάπτυξη» Ημερίδα, 1/6/2005
- ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΜΠ, Ερευνητικό πρόγραμμα: *Στρατηγικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική*, Ιούνιος 2004

- ΥΧΟΠ, *Μελέτη εφικτότητας και επιπτώσεων αξιοποίησης διαδρόμου παλαιάς γραμμής Λαυρίου*, Αθήνα, 1981
- ΥΧΟΠ, *Μέσα σταθερής τροχιάς-Σχεδιασμός δικτύου*, Αθήνα, 1984
- ΥΧΟΠ, *Σύστημα μεταφορών-τομεακό κείμενο*, Ρυθμιστικό '83, Αθήνα, 1983
- Fuchs Andreas «Ts GTDP, Modern electrical propulsion systems for rolling stock», Ημερίδα ΤΕΕ με θέμα: Ηλεκτροκίνητα μέσα μεταφοράς στην Ελλάδα, υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές, 12-13 Ιανουαρίου 2006

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ – ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΟΠΤΙΚΟΑΚΟΥΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ

- VIDEO, Επέκταση Τραμ στον Πειραιά, Δεκέμβριος 2008
- VIDEO, Τραμ Α.Ε. *Εταιρική παρουσίαση*
- www.sfs.gr
- www.tramsa.gr

Συντομογραφίες:

ΚΕΠΕ= Κέντρο Προγραμματισμού & Οικονομικών Ερευνών	ΤΕΕ= Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος
ΟΡΣΑ= Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας	ΥΔΕ= Υπηρεσίες Δημοσιονομικού Ελέγχου
ΟΣΕ= Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος	ΥΜΕ= Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών
ΣΑΔΑΣ= Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών	ΥΧΟΠ= Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού Περιβάλλοντος
	ΥΠΠΟ= Υπουργείο Πολιτισμού