

422
701

Τ.Ε.Ι. ΠΕΙΡΑΙΑ
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

"Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΗΣ ΛΑΜΙΑΣ"



ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ
ΚΑΛΟΤΥΧΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ
ΕΥΦΤΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΨΗ - ΕΙΣΗΓΗΣΗ
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ :
ΠΟΠΗ Π. ΘΕΟΔΩΡΑΚΑΚΟΥ - ΒΑΡΕΛΙΔΟΥ
Δρ. Αρχ. Μηχ. - Πολεοδ. Ε.Μ.Π.

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ :
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ
Δρ. Αρχ. Μηχ. - Πολεοδ. Ε.Μ.Π.

ΑΘΗΝΑ
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2000

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο	1
Η ΦΘΙΩΤΙΔΑ ΚΑΙ Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΛΑΜΙΑΣ	1
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
1. Το χτίσιμο της πόλης	3
2. Το όνομα της πόλης	4
3. Λαμία γίνεται γνωστή	5
4. Λατρεία	6
5. Λαμιακός πόλεμος	7
6. Αντίοχος με τον Αννίβα στην Λαμία	8
7. Βυζαντινή Περίοδος	10
8. Οι Φράγκοι και οι Καταλανοί	11
9. Τουρκοκρατία	12
10. Η μετεπαναστατική Λαμία	14
11. Λαμία λευτερώνεται	15
12. Τα τζαμιά	16
13. Το κάστρο	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο	24
Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ	24
ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ	24
Η ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΑ	24
ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΩΣ ΤΟ 1881	25
1. Ο σιδηρόδρομος Αθηνών-Πειραιώς	25
2. Σιδηροδρομικά σχέδια για την υπόλοιπη χώρα	28
ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	35
Η ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ	35
«ΕΤΟΣ ΜΗΔΕΝ»: Η ΣΥΛΛΗΨΗ	36
Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	50
Ι. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	51
1. Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατάκωλου	51

2. Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου	53
α) Αρχικό δίκτυο έως Μύλους-Πάτρα	53
β) Από την ιδιωτική στην κρατική πρωτοβουλία	56
γ) Μύλοι-Καλαμάτα	57
δ) Διακοφτό-Καλάβρυτα	61
ε) Πύργος-Κυπαρισσία-Μελιγαλά	63
II. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	66
III. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΤΤΙΚΗΣ	69
IV. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	72
V. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΡΙΣΗΣ-ΣΥΝΟΡΩΝ	75
VI. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ	80
ΤΡΙΤΟ ΜΕΡΟΣ	82
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΣ	82
Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ Ο.Σ.Ε.	85
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο	86
Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΗΣ ΛΑΜΙΑΣ	86
ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΕΣ	93
1. Πόρτες-Παραθύρα	93
2. Πάγκοι καθισμάτων	104
3. Κιγκλιδώματα	109
ΕΠΙΚΑΛΥΨΕΙΣ	122
1. Επιστρώσεις	122
2. Επιχρίσματα	122
ΣΤΕΓΑΣΤΡΟ	123
ΚΤΙΡΙΑ ΜΕ ΦΕΡΟΝΤΑ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΑΠΟ ΤΟΙΧΟΠΟΙΑ	128
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	128
1. Σεισμική δράση σχεδιασμού	129
2. Αντοχή τοιχοποιίας σε θλίψη	130
3. Αντοχή τοιχοποιίας σε εφελκυσμό	131
4. Τιμές αντοχών σχεδιασμού	131
ΑΝΤΙΣΕΙΣΜΙΚΗ ΘΩΡΑΚΙΣΗ	132
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	134



Το ιστορικό κέντρο της Λαμίας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

Η ΦΘΙΩΤΙΔΑ ΚΑΙ Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΛΑΜΙΑΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η κοιλάδα του Σπερχειού ποταμού, σύμφωνα με την άποψη των γεωλόγων, όπως του Α. Philipson για παράδειγμα, σχηματίστηκε στη διάρκεια του τριτογενή γεωλογικού αιώνα, δηλαδή πριν από πολλά εκατομμύρια χρόνια. Κατοικήθηκε δε από μακρινές και πανάρχαιες εποχές. Σε τούτο συνέβαλαν οι άριστες κλιματολογικές συνθήκες και το εύφορο και πρόσφορο έδαφός της. Τόσο πλούσια ήταν τούτη η περιοχή που ο μεν Όμηρος αποκαλεί τη Φθία “ερίβωλον” και “ερίβώλακα”, ενώ ο Διονύσιος ο Αλικαρνασσεύς την θεωρεί σαν το πιο γόνιμο και παραγωγικό μέρος της Ελλάδας.

Αρχαιολογικές έρευνες που έγιναν στον αιώνα μας σε γειτονικές θέσεις της Λαμίας (Λιανοκλάδι, Φουρνοσπηλιά, Αμούρι, Μπεκή, Πλατάνια), έφεραν στο φως κατάλοιπα οικισμών της Μέσης και της Νεότερης Νεολιθικής Εποχής. Τούτο σημαίνει πως η κοιλάδα του Σπερχειού κατοικήθηκε από την 5η π.χ. χιλιετία, τουλάχιστον. Αργότερα, και στο τέλος της τέταρτης χιλιετίας τούτη η περιοχή κατακλύστηκε από τους Κάρες, τους Λέγεσες, τους Δρύοπες ή τους Πελασγούς, που για αιώνες κατοικούσαν στη Μικρά Ασία.

Το 2000 π.χ. σημειώνεται εισβολή των Αρίων – Ινδοευρωπαίων – απ’ τους οποίους προέρχεται και η φυλή των Αχαιών, δηλαδή η πρώτη ελληνική φυλή. Αφού διώξανε καμπόσους από τους προκάτοχους και ενσωματώθηκαν με τους υπόλοιπους, εγκαταστάθηκαν και στην κοιλάδα του Σπερχειού, δημιούργησαν τη Φθία και την Ελλάδα, σημαντικά κέντρα του Μυκηναϊκού Πολιτισμού, και πήραν μέρος στον Τρωικό Πόλεμο.

Έχει κατά καιρούς αμφισβητηθεί αν η Φθία και η Ελλάδα ήταν πόλεις ή περιοχές. Σαν πιο αξιόπιστη μαρτυρία θεωρούμε εκείνη του Ομήρου, που τις αναφέρει μάλλον σαν πόλεις και μάλιστα κοντά στις όχθες του Σπερχειού και από τις οποίες αργότερα βαφτίστηκαν και οι περιοχές τους.¹

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 11)

”Νυν αν τους, όσοι το Πελασγικόν Άργος έναιον, οι τ’ Άλον οι τ’ Αλόπην, οι τε Τρηχίν’ ενέμοντο, οι τ’ είχαν Φθίην η δ’ Ελλάδα καλλιγυναίκα”.

Σύμφωνα με τη μελέτη του καθηγητή Αντ. Χατζή, οι Έλληνες ή Έλλανες ήταν κάτοικοι της πόλης Έλλη ή Έλλα, που βρισκόταν στις όχθες του Σπερχειού και που τ’ αρχικό του όνομα ήταν Ελλάς κι έτσι η χώρα μέσα απ’ την οποία περνούσε ονομάστηκε Ελλάδα.

Στο τέλος του Μυκηναϊκού Πολιτισμού εμφανίσθηκαν οι Δωριείς, φυλή με κατώτερο πολιτισμικό επίπεδο, τραχείς και πολεμόχαροι, βαριά οπλισμένοι με δόρατα και σιδηροκατασκευάστες πανοπλίες, κατέστρεψαν ίσως πολλά μνημεία του πολιτισμού των Αχαιών.

Κατά τη διάρκεια των Περσικών Πολέμων τη Φθιώτιδα την κατοικούσαν οι Αχαιοί Φθιώτες, οι Αινιάνες, οι Οιταίοι και οι Μαλιείς, που κατ’ άλλους ιστορικούς φέρονται σαν τους ιδρυτές της Λαμίας, και κατ’ άλλους σαν τους κατακτητές της στα 413 π.χ. και οι οποίοι όμως αργότερα της κατέστησαν μια απ’ τις πιο σπουδαίες πόλεις τους και πρωτεύουσα της περιοχής, δίνοντάς της τη θέση της Τραχίνας.¹

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 11)

1. Το χτίσιμο της πόλης

Η Λαμία, η πρωτεύουσα του νομού Φθιώτιδας, μέχρι τα 1950 ήταν χτισμένη πάνω σε δυο λόφους που'ναι οι απολήξεις της Όθρυος, της Ακρολαμίας και του πευκοφύτου εξώστη του Αγίου Λουκά. Σήμερα όμως σκεπάζει όχι μονάχα τούτους τους λόφους μα έχει ξεχυθεί, όπως η λάβα του ηφαιστείου, σ' όλες τις τριγύρω πλαγιές, τις ρεματιές, τις γόνιμες και άγονες περιοχές μέχρι τον κάμπο του Σπερχειού.

Το πότε ακριβώς χτίστηκε δεν το γνωρίζουμε γιατί ούτε ο Ηρόδοτος, που περιγραφεί την πορεία του Ξέρξη, την αναφέρει και τούτο ίσως γιατί δεν υπήρχε, ίσως γιατί ήταν μικρή και ασήμαντη ή ίσως γιατί δεν ήταν στο δρόμο του, μα ούτε και ο Θουκυδίδης, που περιγράφει την εκστρατεία του Βρασιίδα στα 424 π.χ. προς τη Θράκη, αν και πέρασε μέσα απ' την Ηράκλεια για τη Μελιταία, αναφέρει τίποτα για τη Λαμία. Μνημονεύεται για πρώτη φορά απ' το Δημήτριο Καλλατιανό στα 427 π.χ. εξ αιτίας του τρομακτικού και καταστρεπτικού σεισμού της περιοχής:

“Δημήτριος δ' ο Καλλατιανός τους καθ' όλην την Ελλάδα γενόμενους ποτέ σεισμούς διηγούμενος των τε Λιχάδων νήσων και του Κηναίου τα πολλά καταδυναί φήσι, τα τε θερμά τα εν Αιδινηώ και Θερμοπόλαις επί τρεις ημέρας επισχεθέντα πάλιν ρυήναι, τα δ' εν Αιδινηώ και καθ' ετέρας αναρραγήναι πηγάς. Ωρεών δε το προς θαλάττη τείχος και των οικιών περί επτακοσίας συμπεσείν, Εχίνον τε και Φαλάρων και Ηρακλείας της Τραχίνος, των μεν πολύ μέρος πεσείν, Φαλάρων δε και εξ' εδάφους ανατροπήναι το κτίσμα παραπλήσια δε συμβήναι και Λαιμιεύσι και Λαρισσαίοις ...”.

Σχετικά με την ίδρυση της πόλης λέγεται ότι χτίστηκε στα 426 π.χ. απ' τους Μαλιείς σαν αντίβαρο και για λόγους στρατιωτικούς, επειδή κείνη τη χρονιά οι Σπαρτιάτες έχτισαν την Ηράκλεια στη θέση της παλιάς Τραχίνας.

Στο ότι είναι μάλλον έργο των Μαλιέων συνηγορεί και το γεγονός ότι το δυτικό μέρος του Φρουρίου της πόλης είναι πολυγωνικό, δηλαδή τρόπος δόμησης του τέλους του 6ου και των αρχών του 5ου π.χ. αιώνα. Ίσως όμως και να χτίστηκε και από κάποιους άλλους και να κατακτήθηκε απ' τους Μαλιείς στα 413 π.χ. (όπως γράψαμε πιο πάνω). Κανείς δε γνωρίζει τον ιδρυτή της επακριβώς.¹

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 13)

2. Το όνομα της πόλης

Το πώς, από ποιους, πότε και με ποια αιτιολόγηση η πόλη βαφτίστηκε Λαμία δεν το γνωρίζουμε με ακρίβεια. Ξέρουμε μονάχα πως τούτο ήτανε το αρχικό της όνομα και πως στη συνέχεια το 'χασε κανά δυο φορές, μα το ξαναπόχτησε.

Κατά τη μυθολογία η Λαμία χτίστηκε απ' το Λάμο ή Λάμιο, το γιο του Ηρακλή και της Ομφάλης, της ακόλαστης χήρας – βασίλισσας της Λυδίας που αγόρασε απ' τον Ερμή τον Ηρακλή. Μαζί της ο Ηρακλής έκανε κι άλλους δυο γιους: τον Αγέλαο και τον Ύλλο.

Μια άλλη εκδοχή, παρμένη απ' τη μυθολογία και πάλι, είναι ότι χτίστηκε απ' τη Λαμία, τη Βασίλισσα των Τραχινίων, θυγατέρα του Ποσειδώνα. Τούτο το συμπέρασμα βγαίνει απ' τα Φωκικά του Παυσανία:

“Την δε πρότερον γενομένη Σίβυλλαν, ταύτην ταις μάλιστα ομοίως ούσαν αρχαίαν εύρισκον, ην θυγατέρα Έλληνες Διός και Λαμίας της Ποσειδωνός φασιν είναι, και χρησμούς τε αυτήν γυναικών πρότην άσαι και υπό τνω Λιβύβν Σίβυλλαν λέγουσιν ονομασθήναι”.

Η λέξη Λαμία ετυμολογικά συγγενεύει με το λαιμός ή λάμος, που σημαίνει χάσμα, βάραθρο ή και αχόρταγος, λαίμαργος. Γνωστό πως μέσα από την πόλη περνούσε μεγάλο και βαθύ ρέμα. Στη βορειοανατολική πλευρά της Πλατείας Λαού, σε πρόσφατη ανασκαφή για ανοικοδόμηση αποκαλύφτηκε ένα βαθύ φαράγγι με μπόλικο τρεχούμενο νερό. Άλλωστε και τα πλατάνια της είναι αδιάψευστοι μάρτυρες. Δεν αποκλείεται, λοιπόν, η Λαμία να ονομάστηκε έτσι από τούτο το ρέμα και τις πολλές της λάμιες που ζούσαν κείνα τα χρόνια στην πυκνή της βλάστηση.

Υπάρχει κι άλλη μια θεωρία ακόμα. Ίσως πιο αξιόπιστη. Ο Αριστοτέλης αναφέρει ότι η λέξη Λαμία είναι γένους θηλυκού, ονόματος επιθέτου και σημαίνει την περιοχή, τη χώρα, την πόλη που βρίσκεται ανάμεσα σε δύο λόφους. Και μιας και τούτο όντως συμβαίνει, γιατί να μη λάβουμε τούτη την εκδοχή σαν την πιο σωστή.

Γύρω στα 19 μ.χ. η Λαμία για πρώτη φορά χάνει τ' όνομά της και λέγεται Σεβαστή. Μάρτυρας η ακόλουθη περιγραφή:

*“Η πόλις σεβαστήων Λαμιέων Μνασιλαΐδα παρά μόνον, φύσει δε Ξενοφάντου αρετής ένεκεν και ευνοίας της εις αυτήν”.*¹

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 13)

Πότε ξαναπήρε το όνομα Λαμία δε γνωρίζουμε, όπως επίσης δεν γνωρίζουμε πότε και από ποιους μετονομάστηκε Ζητούνι. Ίσως τούτο να' γινε στους χρόνους του Ιουστινιανού.

Την πρωτοαπαντάμε σαν Ζητούνι στη 8η Οικουμενική Σύνοδο, στα 869. Εμφανίζεται δε με μια ποικιλία παραλλαγών, όπως: Ζητούνιον, Ζηρτούνιον, Ζητόνιον, Gipton (κατά τους βυζαντινούς χρόνους), Situn (κατά την περίοδο της φραγκοκρατίας), El Sito (κατά τη σύντομη κατοχή των Καταλανών) και Ιζντίν κατά τους χρόνους της τουρκοκρατίας.

Πολλοί ιστορικοί προσπάθησαν να δώσουν κάποια εξήγηση όσον αφορά την προέλευση της λέξης. Μερικοί πιστεύουν πως προέρχεται απ' το τούρκικο ή αραβικό Zeitun που πάει να πει ελιά. Άλλοι λένε πως προέρχεται απ' τη σλαβική λέξη σιτόνιον, που σημαίνει η σιτοβόλος περιοχή ή "*πέραν του ποταμού κειμένη χώρα*". Όλες όμως εικασίες. Τίποτα σίγουρο.

3. Η Λαμία γίνεται γνωστή

Εξ αιτίας της γεωγραφικής της θέσης, επειδή δηλαδή είναι στο πέρασμα από βορρά για νότο και τ' ανάπαλιν, σύντομα έγινε γνωστή κι απόχτησε μια περίοπτη θέση, γι' αυτό σχεδόν απ' την ίδρυσή της ξεκινάει κι η τρανή της ιστορία.

Διοικείται από τρεις άρχοντες, από ένα στρατηγό, από έναν ίππαρχο καθώς επίσης και από Βουλή, όπως μαρτυρεί η πιο κάτω σωζόμενη επιγραφή: "*στρατηγέοντος των Αιτωλών Ι... Αρσινέος αγαθά τύχα α πόλις α Λαμιέων και α Βουλή ...*". (Αρχαιολογική Εφημερίς Αθηνών, 1838).

Στα μέσα του 4ου π.χ. αιώνα με πόσο 600 μων οι Λαμιώτες συνέβαλαν στο χτίσιμο ναού στους Δελφούς.

Πολλές φορές επιφανείς και διακεκριμένοι κάτοικοι της πόλης ορίστηκαν σαν δικαστές ή διαιτητές για τη διαλεύκανση σοβαρών και αμφισβητήσιμων υποθέσεων. Παράδειγμα η διαφορά μεταξύ Αθηναίων και Βοιωτών που προέκυψε από την οριοθέτηση των συνόρων τους, κατά τους χρόνους του Δημητρίου του Πολιορκητού.¹

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 14)

Πρέπει ν' αγαπούσανε το δίκιο, γιατί από επιγραφή μαθαίνουμε ότι *“επήνεσαν και χρυσώ στεφάνω εστεφάνωσαν τους δικαστάς ένεκα δικαιοσύνης ...”*. (Αρχαιολογική Εφημερίς Αθηνών, 1846, αρ. 1056).

Από άλλη επιγραφή γίνεται γνωστό ότι οι ιερομνήμονες του Αμφικτυονικού Συνεδρίου στα 246 π.Χ. έδωσαν κάποια προνόμια σε δύο Λαμιώτες, γιατί διακόσμησαν το Ναό της Προνάου Αθηνάς.

Στα 395 π.Χ. οι Λαμιώτες μαζί με τους Μαλιείς με αρχηγό τους το Λύσανδρο, πολέμησαν στη μάχη του Αλίαρτου ενάντια στους Αθηναίους και τους συμμάχους του Θηβαίους, Κορινθίους και Αργείους.

Στα 326 π.Χ. μαζί με τους Θηβαίους πολέμησαν στη μάχη της Μαντινείας, το δε 371 π.Χ. ακολούθησαν το θεσσαλό Ιάσωνα για να πολεμήσουν τους Πέρσες.

Στη διάρκεια της πολιτικής και οικονομικής ανόδου του Μακεδονικού Κράτους, η Λαμία βρέθηκε κάτω απ' την κυριαρχία των Μακεδόνων και μετατράπηκε σε μακεδονικό φρούριο στα 344 π.Χ. Ένας μεγάλος αριθμός Λαμιωτών πολέμησε εναντίον των Περσών και έφτασε μέχρι και τα Γαυγάμηλα ακόμα.

4. Η λατρεία

Οι θεοί που λατρεύτηκαν στη Λαμία και την ευρύτερη περιοχή ήταν πολλοί. Και πρώτα απ' όλους ο Ζευς, ο *“πατήρ ανδρών τε θεών τε”*, κατά τον Όμηρο. Ήταν ο θεός – προστάτης της φυλής των Αχαιών. Στην περιοχή μας ονομαζόταν Πελασγικός ή Δωδωναίος. Σε τούτον το γενάρχη προσεύχεται ο Αχιλλέας όταν λέγει: *“Ζευ, άναξ, Δωδωναίε, Πελασγικέ, τηλόθι ναίων, Δωδώνης μεδέων δυσχειμέρου”*. (Ιλιάδα, Β' στ. 233).

Μας είναι ιστορικά γνωστό πως στην αρχαία Ανθήλη, κωμόπολη κοντά στα Θερμοπύλια, υπήρχε ναός προς τιμή της θεάς Δήμητρας. Επίσης στη διάρκεια των Αμφικτυονιών, που γίνονταν εδώ και μάλιστα δυο φορές το χρόνο, όλοι οι περίοικοι του Μαλιακού Κόλπου στέλνανε αντιπροσώπους που προσέφεραν πανηγυρικές θυσίες σε τούτη τη θεά. Σε ανασκαφή που έγινε στα 1876 βρέθηκαν τρία αγάλματα και το ένα από τούτα παρίστανε τη Δήμητρα.¹

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 15)

Στα 1888 βρέθηκε στη Λαμία άγαλμα της θεάς Αθηνάς και ήτανε έργο του σπουδαίου γλύπτη Πραξιτέλη.

Ο Ποσειδώνας επίσης λατρευόταν στη Λαμία. Τούτη η λατρεία μαρτυρείται από το ναό που βρέθηκε κοντά στο χωριό Λυγαριά, που ήταν αφιερωμένος στο όνομά του καθώς επίσης και απ' το ότι στη μυθολογία αναφέρεται πως η πόλη χτίστηκε από τη Λαμία, κόρη του ολύμπιου θεού, γι' αυτού και η ιδιαίτερη λατρεία στον πατέρα της.

Άλλες θεότητες που λατρεύτηκαν στη Λαμία ήταν ο Διόνυσος – βρέθηκε ναός του – και η Αφροδίτη, της οποίας βρέθηκαν δύο αγάλματα στις ανασκαφές του 1876, τα οποία χρονολογούνται απ' την 3η π.Χ. εκατονταετηρίδα.

5. Ο Λαμιακός Πόλεμος

Οι δημοκρατικοί κάτοικοι της Αθήνας θεώρησαν το γεγονός του θανάτου του Μεγαλέξαντρου, στα 323 π.Χ., μεγάλη ευκαιρία για ν' απαλλαγούν απ' το βαρύ μακεδονικό ζυγό, Για τούτο συνενώθηκαν μ' άλλους Έλληνες ομοϊδεάτες, φτιάξανε ένα στρατό από κάπου 30.000 άνδρες, όρισαν αρχηγό τους το Λεωσθένη, κι ανενόχλητοι πορευτήκανε μέχρι τη Λαμία.

Απ' την άλλη μεριά, οι Μακεδόνες μ' αρχηγό τους τον Αντίπατρο, που 'χε μονάχα 13.000 πεζικάριους και καμιά εξακοσαριά καβαλαραίους, διάβηκαν το Σπερχειό και κατέλαβαν την Ηράκλεια.

Ο Λεωσθένης, έχοντας αριθμητική υπεροχή, συνέχεια προσπαθούσε με αψιμαχίες να προκαλέσει τον Αντίπατρο σε πόλεμο. Τούτος όμως, γνωρίζοντας τη μειονεκτική του θέση, *“έδραμεν εις την Λαμίαν, εισέβαλε εις την πόλιν και ωχυρώθη εν' αυτή”*.

Πολλές οι επιθέσεις των Αθηναίων μα άκαρπες. Τα τείχη της Λαμίας προστάτευαν τους Μακεδόνες. Μη έχοντας άλλο τρόπο ν' αναγκάσουν τον Αντίπατρο και το στρατό του να εμπλακεί σε πόλεμο, οι Αθηναίοι σκάψανε βαθιά τάφρο τριγύρω της Λαμίας, ελπίζοντας ότι η *“έλλειψις των χρεωδοστών ήθελεν αναγκάσει αυτούς εις παράδοσιν”*.¹

Έτσι άρχισαν οι στερήσεις, η πείνα, η δίψα και οι αρρώστιες. Ο Αντίπατρος, βλέποντας την απελπιστική κατάσταση του στρατού του, ζήτησε ειρήνη. Ανένδοτος ο Λεωσθένης, που ήθελε την άνευ όρων παράδοση του μακεδονικού στρατού. Και ενώ

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 15)

όλα έδειχναν πως ο Αντίπατρος θα παραδινόταν, η μοίρα επιφύλαξε κάτι το απροσδόκητο για τον Αθηναίο αρχηγό. Μια πέτρα, σε κάποια μικροσυμπλοκή, ξέφυγε και τον χτύπησε στο κεφάλι. Τρεις μέρες αργότερα ξεψύχησε.

“Του δε Αντιπάτρου τοις τας τάφρους ορύττουσιν επιθεμένου, και συμπλοκής γενομένης, ο Λεωσθένης παραβοηθών τοις ιδίοις και πληγείς εις την κεφαλήν λίθω, παραχρήμα μεν έπεσε και λιποψυχήσας εις την παρεμβολήν απεκομίσθη, τη τρίτη δε ημέρα τελευτήσαντος αυτού και ταφέντος ηρωικώς δια την εν τω πολέμω δόξαν ο δήμος Αθηναίων ...”.

Τη θέση του Λεωσθένη πήρε ο Αντίφιλος, Αθηναίος, που διακρινόταν για την πολεμική του ανδρεία.

Οι Μακεδόνες βλέποντες πως ο Αντίπατρος εξακολουθούσε να 'ναι σε δεινή θέση, έστειλαν το Λεοννάτο με 20.000 πεζικάριους και 2.500 καβαλαραίους. Οι Έλληνες σύμμαχοι, φοβούμενοι την ερχόμενη ενίσχυση, έλυσαν την πολιορκία και προσπάθησαν να σταματήσουν το Λεοννάτο προτού ενωθεί με τον Αντίπατρο. Μάχη φοβερή ξέσπασε λίγο πιο έξω απ' τη Λαμία. Ο Λεοννάτος σκοτώθηκε. Ο Αντίπατρος έτρεξε να βοηθήσει το στρατό του σκοτωμένου αρχηγού. Ταυτόχρονα οι Μακεδόνες λάβανε κι άλλη στρατιωτική βοήθεια που 'φτασε απ' την Ασία με αρχηγό τον Κρατερό. Νέα εξοντωτική μάχη ξέσπασε στην Κρανώνα της Λάρισας. Χρόνος της ο Σεπτέμβρης του 322 π.Χ. Νικητές οι Μακεδόνες.

Η Λαμία ξανάπεσε στα χέρια των Μακεδόνων. Έμεινε κάτω απ' το ζυγό τους μέχρι το 302, χρονιά που λευτερώθηκε απ' το Δημήτριο τον Πολιορκητή.

6. Ο Αντίοχος με τον Αννίβα στη Λαμία

Στη διάρκεια του 3ου π.Χ. αιώνα η Λαμία γνώρισε μια απ' τις πιο ανθηρές περιόδους στην ιστορία της αλλά συνάμα και την ολοκληρωτική. Σε τούτα τα γεγονότα συνετέλεσαν οι Αιτωλοί με τους οποίους οι Λαμιώτες συμμάχησαν.¹

Οι Αιτωλοί, λαός τραχύς, γενναίος, πλεονέκτης και φύσει ελεύθερος, είναι οι μόνοι που όχι μόνο δε βρέθηκαν κάτω από την κυριαρχία των Μακεδόνων, μα και τους πολέμησαν αποτελεσματικά και επέβαλαν την επιρροή τους πάνω σ' άλλες πόλεις. Στα 212 π.Χ. οι Λαμιώτες και οι Αιτωλοί συμμάχησαν με τους Ρωμαίους για να

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 16)

πολεμήσουν τους Μακεδόνες. Τούτο όμως το πάντρεμα με τους Ρωμαίους ήταν η αρχή των πολλών δεινών που ακολούθησαν για τη Λαμία και την υπόλοιπη Ελλάδα.

Στα 208 π.Χ. ο Μακεδόνας αρχηγός Φίλιππος ο Ε' συγκρούστηκε με τους Αιτωλούς και τους Λαμιώτες μέσα στη Λαμία, τους νίκησε και τους ανάγκασε να κλειστούν στο Φρούριο. Στα 207 π.Χ. οι Αιτωλοί υπέγραψαν συνθήκη ειρήνης με το Φίλιππο, ομοίως και οι Ρωμαίοι στα 205 π.Χ. Λίγο αργότερα όμως, κατά το 200 π.Χ. οι Ρωμαίοι αθέτησαν τη συμφωνία ειρήνης και επιτέθηκαν κατά του Φιλίππου.

Οι Αιτωλοί, μισώντας τους Ρωμαίους επειδή δεν τους έδωσαν τα όσα είχαν συμφωνήσει για την υποστήριξή τους κατά του Φιλίππου, αποφάσισαν να κάνουν συνέλευση στη Λαμία. Σε τούτο το ιστορικό γεγονός κάλεσαν τον Αντίοχο, το μεγάλο Σύριο βασιλιά, που ήρθε στη Λαμία συνοδευόμενος απ' τον Αννίβα. Τούτος ο Καρχηδόνιος στρατηγός έγινε αντικείμενο θαυμασμού, περπάτησε στα λαμιώτικα στενοσόκακα και χρειάστηκαν ώρες πολλές να περάσει μέσα από τα πλήθη μέχρι να φτάσει στον τόπο της συνέλευσης στην οποία και μίλησε.

Η συνέλευση ανακήρυξε τον Αντίοχο αρχιστράτηγο όλων των συμμάχων στον πόλεμο κατά των Ρωμαίων. Δεν τον υποστήριξαν όμως έμπρακτα – όπως του είχαν υποσχεθεί, με αποτέλεσμα το 191 π.Χ., να νικηθεί απ' το Ρωμαίο Ακίλιο στα Θερμοπύλια. Στη συνέχεια ο Ακίλιος συμμάχησε με τον Φίλιππο και επιτέθηκαν κατά της Λαμίας, η οποία αντιστάθηκε, γεγονός που τους ανάγκασε να την πολιορκήσουν για να αναγκάσουν τους Λαμιώτες να παραδοθούν. Θα άντεχαν πολύ, αν ο Ακίλιος δεν έκανε, το 190 π.Χ., πολλές ταυτόχρονες και ξαφνικές επιθέσεις στην ήδη εξασθεμένη Λαμία. Σε μια ξαφνική τέτοια πρωινή επίθεση η πόλη καταλήφθηκε μέσα σε λίγες ώρες, λεηλατήθηκε ανηλεώς και ότι τρόφιμα και ρουχισμός υπήρχαν μοιράστηκαν στους στρατιώτες. Η Λαμία καταστράφηκε ολοκληρωτικά και για αιώνες ήταν σχεδόν ξεχασμένη και ανύπαρκτη.¹

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 16)

7. Η Βυζαντινή περίοδος

Στην περίοδο της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας η Λαμία μνημονεύεται για πρώτη φορά στα πρακτικά της 3ης Οικουμενικής Συνόδου που έγινε στα 431 μ.Χ. στην Έφεσο και στην οποία πήρε μέρος ο επίσκοπός της, ο Σεκουδιανός. Τη συναντάμε ξανά σε γραπτό κείμενο το 531 μ.Χ., όταν ένας απ' τους ιερείς της, ο Πατρίκιος, ταξίδεψε στη Ρώμη για να συναντήσει το Πάπα και να του επιδώσει επιστολή του Μητροπολίτη της Λάρισας, στην οποία παραπονιόταν γιατί ο Πατριάρχης της Κωνσταντινούπολης τον είχε καθαίρει.

Αναφέρεται άλλη μια φορά ακόμα τ' όνομά της. Τούτο συμβαίνει το 551 μ.Χ., στην εποχή του Ιουστινιανού, όταν ένας φοβερά μεγάλος και καταστρεπτικός σεισμός αφάνισε όχι μονάχα τη Λαμία, μα και ολόκληρη την τριγύρω περιοχή. Από τούτη τη χρονιά και για αιώνες η Λαμία πέφτει σε παρακμή. Χάνεται. Ανάμεσα στο 551 μ.Χ. και στο 869 μ.Χ. και στην οποία πήρε μέρος ο εκπρόσωπός της, ο "Γεώργιος, Επίσκοπος Ζητουνίου", όνομα που θα κρατήσει μέχρι το 1836.

Είναι γνωστό ότι οι Λαμιώτες ασπάστηκαν το Χριστιανισμό από νωρίς, πιθανά ανάμεσα στα 50 και 52 μ.Χ., δηλαδή την εποχή που και γείτονές μας Υπατιαίοι άκουσαν το Ευαγγέλιο για πρώτη φορά από τον Ηρωδίαωνα, έναν από τους εβδομήντα Αποστόλους. Δε μας είναι όμως γνωστό αν ο Ηρωδίαωνας ήταν εκείνος που πρωτομύησε τους Λαμιώτες στο Χριστιανισμό ή κάποιος άλλος. Ένα άλλο γεγονός που συνέβη κατά την περίοδο της διάδοσης του Χριστιανισμού είναι το πέρασμα απ' τη Λαμία των αποστόλων Παύλου και Λουκά στο ταξίδι τους απ' την Κόρινθο για τη Μακεδονία. Μερικού απ' τους ιστορικούς το αμφισβητούν. Πιστεύουν πως η πορεία που ακολούθησαν ήταν απ' τη Στυλίδα στην Πελασγία και κατόπιν στον Αλμυρό. Άλλοι πιστεύουν πως πέρασαν απ' τη Λαμία για το Δομοκό κι από εκεί στα Φάρσαλα. Το πιθανότερο είναι να ακολούθησαν τη δεύτερη πορεία, μιας και η Λαμία από αρχαιωτάτων χρόνων ξακουστή, αφού υπήρξε κάποτε πρωτεύουσα και τόπος πολλών πολέμων.¹

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 16)

8. Οι Φράγκοι και οι Καταλανοί

Οι Σταυροφόροι, με το πρόσχημα της τάχα απελευθέρωσης των Αγίων Τόπων απ' τους άπιστους, κατέλαβαν την Κωνσταντινούπολη στις 13 του Απρίλη στα 1204. Μιας και γίνηκαν κυρίαρχοι της Βασιλίδας των Πόλεων, δημιούργησαν δικό τους κράτος, επέλεξαν για βασιλιά τους τον κόμητα της Φλάνδρας, Βαλδουίνο και μοίρασαν το Βυζαντινό Κράτος αναμεταξύ τους, κόβοντάς το Μονφερατικό. Τούτος ίδρυσε τη Βαρωνία του Ζητουνίου, την Αυθεντία της Γραβιάς και τη Μαρκιωνία της Βοδονίτσας. Φαίνεται δε πως ήτανε γενναιόδωρος, γιατί αμέσως μας “παραχώρησε” στο Τάγμα των Ναϊτών.

Φοβερές και τρομερές οι επιπτώσεις της Φραγκοκρατίας σ' ολόκληρη την Ελλάδα, μα και στη Λαμία. Στα 1275 η πόλη “συν γυναιξί και τέκνοις” δίνεται προίκα από το σεβαστοκράτορα Ιωάννη στο Γουλιέλμο Δελαρός, γοα το γάμο του με την Ελάνη, κόρη του Ιωάννη. Το ίδιο δε γεγονός επαναλαμβάνεται στα 1316, όταν ο νόθος γιος του βασιλιά των Καταλανών Φρειδερίκου, Ντον Αλφόνσο Φαδρίγ, πήρε για γυναίκα του την κόρη του Βονιφάτιου της Καρύστου.

Η Λαμία έγινε τόπος τρομακτικών συγκρούσεων ανάμεσα στους Φράγκους και τους Βυζαντινούς μέχρι τη χρονιά που πέρασε στα χέρια του Δεσπότη της Ηπείρου, βρήκε κάποια ηρεμία, που όμως δεν κράτησε παρά ελάχιστο χρόνο, γιατί οι Φράγκοι την ξαναυποδουλώσανε.

Στα 1319 γνώρισε καινούριους αφέντες. Γνώρισε τους Καταλανούς. Νέες περιπέτειες για τους Λαμιώτες. Ληλασίες, αιματοχυσία, το χάσιμο κάθε αστικού δικαιώματος, η στέρηση περιουσιακών τίτλων, η ανακήρυξη της Νέας Πάτρας (Υπάτης) ως πρωτεύουσας της περιοχής και με επισκοπική έδρα, είναι μερικά απ' τα πάμπολλα που τούτοι πράξανε για να κατακτήσουν τη Λαμία πόλη ασήμαντη, δευτερεύουσας σημασίας και φέουδο του αφέντη και δυνάστη Φαδρίγου.

Και ενώ θα περίμενε κανείς με το θάνατο του βάνουσου Καταλανού να λυτρωθούν οι κάτοικοι, έγινε το αντίθετο, γιατί τον διαδέχτηκε ο γιος του Πέτρος, φοβερότερος του πατέρα. Στα 1356 αναλαμβάνει ο νεότερος αδελφός, Ιάκωβος Φαδρίγος, και στα 1367 ο γιος του, Αλφόνσος Λουδοβίκος Φαδρίγος, που ήτανε κόμης των Σαλώνων και αυθέντης της Λαμίας.¹

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 17)

Και σα να μην έφτανε η βαρβαρότητα των Καταλανών, ήτανε και οι Αλβανοί που ανάμεσα στα 1320 και 1365 κατέβαιναν κατά εκατοντάδες, πολεμούσαν τους Καταλανούς, λεηλατούσαν τη Λαμία και γύρω στα 1365 λέγεται ότι την κυρίεψαν κιόλας.

Στη συνέχεια πολλά λέγεται ήταν τα δεινά που επεφύλαξε η μοίρα σε τούτη την πόλη. Οι κατακτητές της την άρπαζαν τότε ο ένας και τότε ο άλλος. Έτσι στα 1393 το Ζητούνι για πρώτη φορά καταλαμβάνεται απ' τους Τούρκους που νίκησαν τους Καταλανούς. Στα 1402 πέφτει στα χέρια των Βυζαντινών που το ξαναθυμήθηκαν. Αρχηγός τούτης της κατοχής ο Κατακουζηνός ο Στραβομύτης. Στα 1423 ξαναγίνεται απόκτημα των Τουρκών. Το κράτησαν μέχρι τα 1444 για να το ξαναπάρουν οι Βυζαντινοί και να το διαφεντέψουν μέχρι το 1446, δηλαδή για 387 χρόνια θα βρεθεί κάτω απ' τη μπότα των Τούρκων και θα λευτερωθεί στις 28 του Μάρτη στα 1833.

9. Η τουρκοκρατία

Στη διάρκεια της μακρόχρονης τουρκικής κατοχής, οι συνθήκες ζωής των κατοίκων του Ζητουνίου ήταν όμοιες και απαράλλαχτες με εκείνες του λαού της υπόλοιπης τουρκοκρατούμενης χώρας. Ο ραγιάς κατάντησε έρμαιο κι ένα τίποτα στα χέρια των πασάδων, των αγάδων και κατοπινά των κοτσαμπάσηδων.

Από τη μια ο κεφαλικός φόρος και το παιδομάζωμα και από την άλλη τα τσιφλίκια των πασάδων, γονάτιζαν τον έρημο ραγιά που προσπαθούσε να επιβιώσει από μια χούφτα πετροχώραφα. Και δεν του έφτανε μονάχα τούτο. Έπρεπε να αποδίδει στον αφέντη το ένα πέμπτο της μιζέριας του.

Στην περίοδο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, το Ζητούνι υπήρξε στρατιωτικό, πολιτικό και εμπορικό κέντρο. Στην εποχή δε του Σέλημ του Β' (1566-1574) ήταν βιλαέτι, δηλαδή είχε γενικό διοικητή και καδή.

Μιας και ήτανε στρατιωτικό κέντρο διατηρούσε ένα μεγάλο αριθμό στρατιωτών, συνήθως από 5.000 μέχρι 10.000. Και τούτο σήμαινε εξαναγκασμό των κατοίκων σε ανεύρεση τροφής, στέγης, ζωοτροφής, απάνθρωπες αγγαρείες, εξευτελισμούς και ταπεινώσεις.¹

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 18)

Όλα τούτα και πολλά ακόμα, προστιθεμένων και των κοτσαμπάσηδων, αναγκάσανε τους Έλληνες να γίνουνε κλέφτες και αρματωλοί. Οι Ζητουνιάτες δεν αποτέλεσαν εξαίρεση.

Τα χρόνια ετούτα οι κάτοικοι της πόλης ήτανε ένα συνοθύλευμα λαών και φύλων, όπως Τούρκοι, Έλληνες, Αρμένιοι, Λατίνοι, Γύφτοι και Εβραίοι. Μας τα λένε οι πολλοί και αξιόλογοι περιηγητές και αξιωματούχοι που διάβηκαν την πόλη μας. Ανάμεσα σε τούτους και ο Μωάμεθ ο Β΄ που την άνοιξη του 1458 πέρασε από εδώ διαβαίνοντας για την Πελοπόννησο.

Αν και σε όλη τη διάρκεια των τεσσάρων αιώνων οι συνθήκες ζωής ήτανε άθλιες, δε μπόρεσαν να σβήσουν τη ψυχή του Έλληνα που περίμενε τη στιγμή της αποτίναξης του ζυγού. Ήρθε κάποτε, την έφεραν οι σίχοι του Ρήγα, οι εργάτες της Φιλικής Εταιρείας στο 18ο αιώνα και η αποστασία του Αλή Πασά.

Και σαν η φλόγα της Επανάστασης ξεπήδησε στην Πελοπόννησο, *“η Ρούμελη παρά τον άμεσον κίνδυνον και τας απειλάς, δεν ολιγορούσε. Εστέναζε μόνον και περίμενε την καλήν στιγμήν, δια να ριφθή πάνοπλος εις τον αγώνα, όπως το έκαμε μετά ολίγον, και έδωκε τα εκπληκτικότερα ηρωικά κατορθώματα, αίμα, πείραν πολεμικής και στρατηγικούς εγκεφάλους”*. Σύμβολο ηρωισμού, αυταπάρνησης και αδάμαστης ψυχής ο Θανάσης Διάκος, που ήξερε πολύ καλά πως ο θάνατός του κείνη τη στιγμή άξιζε πιότερο για το Γένος και από τη ζήση του.

Μετά την απελευθέρωση, η Λαμία κινδύνευσε να παραμείνει στις τουρκοκρατούμενες περιοχές. Μα ύστερα από ένα τιτάνιο διπλωματικό αγώνα ανάμεσα στην Τουρκία και στην Ελλάδα για την οριοθέτηση των συνόρων, νικήτρια αναδείχτηκε η Ελλάδα, και έτσι η Λαμία απόκτησε τη λευτεριά της. Το Βασιλικό Διάταγμα που εκδόθηκε στις 10 του Φλεβάρη στα 1833 όριζε την παραλαβή του Φρουρίου από τις Ελληνικές Αρχές, όμως τούτο δεν πραγματοποιήθηκε πριν από τις 28 του Μάρτη στα 1833. Ημέρα, μήνας και χρόνος της πολυπόθητης λευτεριάς. Η Λαμία πια όριζε τον εαυτό της.¹

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 18)

10. Η μετεπαναστατική Λαμία.

Το πρώτο φαινόμενο, άξιο μνημόνευσης, που σημειώνεται μετά την οριοθέτηση των συνόρων και το λευτέρωμα της πόλης, είναι το φευγικό των τούρκικων οικογενειών για την ακόμα τουρκοκρατούμενη Θεσσαλία και το βιαστικό ξεπούλημα της περιουσίας τους που “εν μια νυκτί” πέρασε από τους αγάδες σε ελάχιστους Έλληνες, τους αργότερα γνωστούς ως μεγαλοτσιφλικάδες. Έτσι το σύνολο των Ελλήνων βρέθηκαν από ραγιάδες Τούρκων, σκλάβοι και δούλοι των συμπατριωτών τους!

Ακολουθούν οι λοιμώδεις αρρώστιες, οι ελονοσίες ο δάγκειος πυρετός και η μεγάλη παιδική θνησιμότητα. Πώς και με τι να πολεμήσεις τούτα, που έμοιαζαν με κεφάλια Λερναίας Ύδρας που όσα και αν έκοβες τελειωμό δεν είχαν!

Μακεδόνες, Θεσσαλοί και Ηπειρώτες καταφθάνουν στην πόλη μας για να αποκτήσουν την ελληνική ιθαγένεια και να βρουν κάποιο μεροκάματο. Κι όσοι καταφέρνουν να περάσουν το τούρκικο προξενείο που λειτουργεί στη Λαμία (1857-1881) και το τελωνείο, θεωρούν τον εαυτό τους πολύ τυχερό.

Ακολουθεί ο ερχομός του Όθωνα. Έρχεται τούτος ο δεκαοχτάχρονος “Βασιλιάς” το Γενάρη στα 1833. Ανήλικος καθώς είναι φέρνει μαζί του δυο τρεις Αντιβασιλιάδες για να τον ορμητεύουν και ταυτόχρονα να διοικούν μέχρι να τρανέψει. Και σαν να μην έφταναν τούτοι κουβάλησε μαζί του και κάμποσες δεκάδες χιλιάδες Βαυαρούς στρατιώτες. Όλοι τους μαζί, “Βασιλιάς”, Αντιβασιλιάδες και στρατός προξένησαν τόσα δεινά στο χιλιόπαθο λαό που, τα όσα παθήματα ανιστορήσαμε μέχρι τώρα είμαι μηδαμινά σε σύγκριση με τα όσα υπέφερε ο λαός μέχρι τα 1862, που διώχτηκε άρον άρον.

Δε θα τα αναφέρουμε όλα. Ένα μονάχα θα αναφέρουμε. Τούτο είναι το θέμα “Ληστεία” που για πολλές δεκαετίες ταλάνισε και ξεζούμισε τον ήδη “στεγνωμένο” ελληνικό λαό.

*“Η ληστεία στην μεταπαναστατική Ελλάδα και ιδιαίτερα η μορφή που πήρε στη Στερεά, συνδέεται άμεσα με την εδαφική ρύθμιση του ελληνικού ζητήματος και την οργάνωση του νεοσυστάτου κράτους... Πήρε όμως απειλητικές διαστάσεις μετά το 1833 και συγκεκριμένα μετά τη διάλυση των ατάκτων στρατευμάτων του Αγώνα από τους Βαυαρούς αντιβασιλείς τον Μάρτιο του ίδιου χρόνου”.*¹

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 18)

Οι πολλές και απανωτές συσκέψεις, τα πολύωρα συμβούλια και οι νόμοι, που ο ένας ακύρωνε τον άλλο, δε μπόρεσαν γιατί ο αγωνιστής, ο μπαρουτοχτυπημένος Έλληνας πολεμιστής του 1821 αδικήθηκε κατάφωρα, κυνηγήθηκε άγρια και δεν του αναγνωρίστηκε ηθικά και υλικά ο τιάνιος αγώνας του. Διώχτηκε, μέσα στον τόπο του, από τον Όθωνα και το συνάφι του.

Και σαν οι νόμοι δεν έβαζαν φραγμό, ίδρυσαν την Οροφυλακή με 8 τάγματα, που στα 1838 είχε έδρα στη Λαμία και στο Αγρίνιο και συστάθηκαν, την ίδια χρονιά, δύο στρατοδικεία: Ένα στην πόλη μας και το άλλο στο Μεσολόγγι. Φέρανε και τη λαιμητόμο! Αποτέλεσμα μηδέν. Η ληστεία συνέχιζε “ακάθεκτη”.

Στα 1835 λειτουργεί στη Λαμία το πρώτο ελληνικό σχολείο και στα 1850 ιδρύεται το γυμνάσιό μας. Στα 1855 αρχίζει το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο, εκδίδονται εφημερίδες, τυπώνονται βιβλία, εμφανίζεται το συντεχνιακό και συνδικαλιστικό πνεύμα, ιδρύεται το υποκατάστημα της Εθνικής Τράπεζας στα 1860, και στα 1875 φτάνουν τα πρώτα θεατρικά “μπουλούκια”. Δίδονται ελληνικά ονόματα στους δρόμους της πόλης στα 1858, ιδρύονται οι πρώτοι υγειονομικοί σταθμοί. Διορίζεται δήμαρχος ο Νίκος Χρυσοβέργης στα 1836 και η “Ιερά Σύνοδος του Βασιλείου της Ελλάδος” και το διοικητικό μέρος της Αυτοκέφαλης Εκκλησίας ανέθεσαν τα καθήκοντα επισκόπου της Επισκοπής της Φθιώτιδος στον Ιάκωβο Μητρόπουλο.

11. Η Λαμία λευτερώνεται.

Η επανάσταση του 1821 τελείωσε στα 1829. Η Στερεά Ελλάδα λευτερώθηκε ολάκερη, εκτός από το Ζητούνι, που έμεινε στα χέρια των Τούρκων μέχρι τα 1833, χρονιά που οι Μεγάλες Δυνάμεις αποφάσισαν να του δώθει η λευτεριά.

Τούτο το σπουδαίο γεγονός πανηγυρίστηκε δεόντως και οι εφημερίδες του καιρού εκείνου το έκαναν πρωτοσέλιδο. Μια από αυτές, η “Αθηνά” του Ναυπλίου, με ημερομηνία 12 Απρίλη 1833, περιέγραψε την παράδοση της Ακρολαμίας (Φρουρίου) και τη λευτεριά μας με τούτα εδώ τα λόγια:¹

“Από ανθρώπους ελθόντας εκ Ζητουνίου μανθάνομεν ότι παρεδόθη η Ακρόπολις τούτου εις τα βασιλικά στρατεύματά μας. Λέγουν ότι οι Οθωμανοί ηθέλησαν να περιπλέξουν τρόπον τινά τα πράγματα ως προς την παράδοσιν της Ακροπόλεως ταύτης,

¹ Νίκος Δαβανέλλος “ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης”, ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 79)

αλλά τα στρατεύματά μας χωρίς να χάσουν καιρόν, επλησίασαν εις την πύλην της Ακροπόλεως, απαιτήσαντα αποτόμως την παράδοσίν της, και ούτως εκπλαγέντες οι Οθωμανοί, χωρίς να χάσουν ούτε στιγμήν εσυμφώνησαν και την παρέδωκαν εις ολίγον διάστημα ωρών. Οι Οθωμανοί ενόμισαν ότι ο Σ. Μονάρχης μας ήθελε τούς θεωρήσει με το όμμα εκείνο, με το οποίον εθεωρούν ούτοι τους ραγιάδες, όθεν και μετά την παράδοσιν δεν ετολμούσαν να πλησιάσουν, ουδέ εις αυτούς τους ναούς των, αλλά ούτε εις τους μιναρέδες των να ανεβαίνουν, δια να προσκαλέσουν τους ομόθρησκους των εις τας τελετάς κατά την συνήθειάν των. Τούτο παρατηρήσας ο αρχηγός των στρατευμάτων μας επροσκάλεσε τους σημαντικότερους Οθωμανούς, προς τους οποίους εξέφρασε την θρησκευτικήν ελευθερίαν την οποίαν χορηγούν όλοι οι νόμοι της Ελλάδος, κατά την διάθεσιν του Σ. Μονάρχου μας εις το να υπερασπίζη απροσωπολήπτως όλους τους υπηκόους του και όχι μόνον κατά την θρησκευτικήν των ελευθερίαν, αλλά και κατά την ασφάλειαν του προσώπου των, της ιδιοκτησίας και τιμής (ιρτζί) των κτλ., δικαιώματα τα οποία βέβαια δεν έχαιρον ποτέ πραγματικά και αυτοί οι Οθωμανοί υπό την Κυβέρνησίν των. Εις έναν λόγον τους είπεν, ότι όποια δικαιώματα έχουν οι Έλληνες, θέλουν έχουν και αυτοί, και ούτω τους παρεκίνησε να εξακολουθήσουν τας θρησκευτικάς των τελετάς κατά τα έθιμα των. Οι Οθωμανοί λοιπόν του μέρους εκείνου, απολαύοντες ήδη δικαιώματα τοιαύτα, είναι κατά πάντα ευχαριστημένοι και ζώντες με άκραν ασφάλειαν και ησυχίαν, εύχονται υπέρ του Σ. Βασιλέως μας. Αι ακροπόλεις λοιπόν των Αθηνών, Καραύπαμπα-Ευρίπου και Ζητουνίου ευρισκόμεναι μέχρι τούδε εις χείρας των Οθωμανών επέρασαν ήδη υπό την εξουσίαν της Κυβερνήσεώς μας.”

12. Το Κάστρο

Άλλοτε η Λαμία είχε δύο, το ένα κατάντικρυ από το άλλο. Το ένα της κάστρο στο λόφο του Αγίου Λουκά και το άλλο στον απέναντι λόφο, σε εκείνο τον τεράστιο χαλκομέτωπο βράχο. Και τα δυο ενώνονταν μ’ έναν οδοντωτό τοίχο που κατηφόριζε τις πλαγιές των δυο λόφων κι έφτανε δίπλα απ’ τα τωρινά μας θέατρα. Σμίγαν στην οδό Υψηλάντου, που ’τανε τότε ποτάμι με πέντε πετρόχιστα, σκαλιστά γεφύρια. Όμως, εκείνο του Αγίου Λουκά, φαίνεται πως ήτανε ντελικάτο, γι’ αυτό και δεν πολυάντεξε. Έπεσε. Χάθηκε. Στη θέση του υπάρχει σήμερα το ομώνυμο γραφικό εκκλησάκι.¹

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 163)

Το άλλο κάστρο στέκει εκεί αγέρωχο. Στέκει εκεί κολλημένο σε τούτο το γιγαντιαίο παρακλάδι της Όθρυος. Βρίσκεται εδώ απ' τον 6ο π.Χ. αιώνα, από τότε που οι παλιοί μας πρόγονοι, οι Μαλιείς, κατοίκησαν τούτο το σημείο της γης. Εδώ, πάνω σε τούτα τα τροχάλια χτίστηκαν οι πρώτοι μας μαχαλάδες. Εδώ, τα πρώτα φτωχικά σπίτια παίζαν κρυφτούλι με τα θεόρατα κοτρώνια και τ' αγριοπούρναρα.

Την ονόμασαν Ακρολαμία. Κι από τότε γνώρισε άρχοντες και προύχοντες. Γνώρισε ξένους και ντόπιους αφέντες. Γνώρισε Βυζαντινούς, Φράγκους, Καταλανούς, Τούρκους ... Όλοι τους το ζήλεψαν, το κυρίεψαν, το κατοίκησαν, το τράνεψαν, το δυνάμωσαν με χτίσματα για τη δικιά τους προστασία.

Όπου κι αν σταθείς, όπου κι αν κοιτάξεις θα δεις τούτο το μεγαλόπρεπο, επιβλητικό χτίσμα που φαντάζει δεσποτικά πάνω από μια ξεχειλωμένη πόλη, πάνω σ' ένα βράχο που έχει υψόμετρο 210μ.

Τούτο είναι το χλιοτραγουδισμένο μας Φρούριο:

“Λαλούδι της Μονεμπασιάς
και Κάστρο της Λαμίας
και Παλαμήδι τ' Αναπλιού
άνοιξε να μπω μέσα ...”

Να και η ιστορία του η μακραίωνη, καθώς την έγραφε ο καστρολόγος Ι.Θ. Σφηκόπουλος:

“Πολλές ενδείξεις έχουμε ότι από την εποχή του Ιουστινιανού και μέχρι την άλωση της Πόλης από τους Φράγκους, πάνω στην Ακρόπολη της αρχαίας Λαμίας, την Ακρολαμία, οι Βυζαντινοί είχαν δημιουργήσει Μεσαιωνικό Κάστρο”.

“Επί πλέον ένα γράμμα του Πάπα Ινοκέντιου του ΙΙΙ το επιβεβαιώνει. Σ' αυτό το γράμμα περιλαμβάνεται μεταξύ των άλλων και η λέξη *Castrum de situm super Ravenica*. Η λέξη *situm* πρέπει να ισοδυναμεί μ' αυτή του Ζητουνίου, ονομασία που πήρε η Λαμία τον 9ον αιώνα, όταν μαθαίνουμε πως ο Επίσκοπος Λαμίας, ο Γεώργιος, προσονομάζεται για πρώτη φορά Επίσκοπος Ζητουνίου. Το όνομα αυτό θα επικρατήσει όλο το Μεσαίωνα σχεδόν μέχρι την μετά την Επανάσταση του 1821 απελευθέρωση”.¹

“Ο Schlumberger, ο Κ. Οικονόμου εξ Οικονόμων και ο αείμνηστος καθηγητής Π. Καλλιγιάς υποστηρίζουν ότι πρόκειται για σλαβική λέξη, που κατά το δεύτερον, υπονοεί

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 163)

Σιτώνιον, δηλαδή σιτοβόλο χώρα και κατά το τρίτον Zadun δηλαδή η πέρα του ποταμού κειμένη χώρα. Υπάρχει και μία άλλη εγκαταλειφθείσα εκδοχή ότι προέρχεται από την τουρκική λέξη Zeitoun, δηλαδή Ελαιά”.

“Ο Εβραίος περιηγητής Ραββίνος Βενιαμίν της Τουδέλης λέγει ότι αναφέρεται πόλις με το όνομα Σινοπόταμον, το οποίον, όπως γράφει ο Ι. Βορτσελάς, ο Archer, ο εκδότης του οδοιπορικού του Εβραίου περιηγητού, νομίζει πως πρέπει να διαβαστεί Zeitoun sur la riviere, δηλαδή το Ζητούνι κοντά στον ποταμό”.

“Δεν ξέρουμε αν ο Έλληνας Διοικητής έφερε αντίσταση στον Μομφερατικό. Καμμία πηγή ελληνική ή φράγκικη δεν το αναφέρει. Πάντως πρέπει να υποθέσει κανείς, ότι αφού ο Λέων Σγουρός, που είχε καταλάβει την περιοχή, είχε τραβηχτεί στις Θερμοπύλες για να αντισταθεί στους Φράγκους, δεν θα πρέπει να υπήρξε αντίσταση στην κατάληψη της Λαμίας”.

“Επίσης τίποτα δεν ξέρουμε για το αξιόμαχο του τότε Κάστρου”.

“Μετά την κατάληψή του από τους Φράγκους ο Βονιφάτιος ο Μομφερατικός έφτιαξε εδώ μια βαρωνία και την παράδωσε στο ιερό πολεμικό Τάγμα των Ναϊτών”.

“Το Κάστρο αν και επισκευάστηκε από τους Φράγκους δεν έμεινε για πολύ στα χέρια τους. Οι μεγάλες στρατιωτικές επιτυχίες του Θεόδωρου Αγγέλου Δούκα Κομνηνού, Δεσπότη της Ηπείρου φέρανε το Κάστρο πάλι πίσω σε ελληνικά χέρια. Αυτό πρέπει να έγινε γύρω στα 1223 και μετά”.

“Αργότερα το 1275 ύστερα από την απόκρουση των στρατευμάτων της Νίκαιας από τον Ιωάννη Άγγελο Δούκα Κομνηνό, Δούκα των Νέων Πατρών (Υπάτης) και τον Ιωάννη Ντε Λα Ρος, Δούκα των Αθηνών, μαθαίνουμε πως το Κάστρο της Λαμίας με άλλα δόθηκε προίκα στον αδερφό του δεύτερου, Γουλιέλμο Ντε Λα Ρος, που παντρεύτηκε κόρη του Ιωάννη. Ακόμη πιο ύστερα ο υιός του Γουλιέλμου, Γκυ Ντε Λα Ρος, το δωρίζει μαζί με άλλα κάστρα στο Βονιφάτιο Ντα Βερόνα, ένα άσημο ιππότη της Εύβοιας, που τον έχρισε Ιππότη”.

“Όταν μετά το θάνατο του Δούκα Νέων Πατρών Κωνσταντίνου, του Ιωάννη ΙΙ Αγγέλου Δούκα Κομνηνού και μικρανεψιού του, πήρε τον όρκο πίστης των Φεουδαρχών του Δουκάτου στο Κάστρο της Λαμίας”.¹

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 163)

“Από τότε και μέχρι το 1311 έμεινε στα χέρια των Φράγκων και κατά ένα τρόπο έδρα και σταθμός του τελευταίου Δούκα των Αθηνών, Βάλτερ Ι Ντε Μπριέν, στις επιχειρήσεις που έκανε μαζί με τους Καταλανούς και μετά εναντίον των Καταλανών”.

“Έπειτα από το θάνατο του Βάλτερ Ι, όπως φαίνεται, το Κάστρο και η Λαμία πέρασαν στα χέρια του Έλληνα Δούκα των Νέων Πατρών, Ιωάννη ΙΙ Αγγέλου Δούκα Κομνηνού, που διεκδικούσε και το Δουκάτο των Αθηνών από τους Καταλανούς”.

“Όταν όμως πέθανε το 1318, το Ελληνικό Δουκάτο Νέων Πατρών διαλύεται και το Κάστρο με τη Λαμία καταλαμβάνονται από τον Γενικό Βικάριο του Καταλανικού Δουκάτου των Αθηνών, του Αλφόνσου Φάδριγ (Φρειδερίκου), πιθανότητα την άνοιξη του 1319”.

“Ο Αλφόνσος που παντρεύτηκε την κόρη του παλιού κυρίαρχου του Κάστρου, Βονιφάτιου Ντα Βερόνα, το διεκδίκησε λέγοντας ότι του ανήκει σαν προικώο. Αυτή υπήρξε και η πρόφαση για την κατάληψη του μεγαλύτερου μέρους του Δουκάτου των Νέων Πατρών”.

“Η κατάληψη αυτή έγινε γιατί μετά τη συνθήκη ειρήνης με τους Ενετούς υπήρχαν διαθέσιμες ετοιμοπόλεμες δυνάμεις. Από το 1319 μέχρι το 1393 το Κάστρο έμεινε στα χέρια των Ισπανών (Καταλανών)”.

“Το 1338 από τον Αλφόνσο περιέχεται στους διαδόχους του και ο μεν Horpf υποστηρίζει ότι περιήλθε στο υιό του Αλφόνσου, Βονιφάτιο. Ο Α. Rubio Y Lluch γράφει ότι αφού το παρέλαβε ο πρωτότοκος υιός του Αλφόνσου, Πέτρος Φάδριγ, Κόμης των Σαλώνων, όταν πέθανε το πήρε ο αδελφός του Ιάκωβος σύμφωνα με προϋπάρχοντα κληρονομικό όρο του πατέρα του Αλφόνσου”.

“Τα επιχειρήματά του και οι συλλογισμοί του είναι τέτοια που νομίζω πως τον δικαιώνουν”.

“Την πλάνη του Horpf αποδίδει σε σύγχυσή του που αφείλεται στον ταυτισμό του ονόματος Gittina (κατ’ αυτόν Πύργου κοντά στην Αθήνα) σε Giffina που ταυτίζεται με το Citon”.

“Επίσης θεωρεί εσφαλμένη τη γνώμη του Miller ότι ο Πέτρος Ντε Που, αντιπρόσωπος του Γενικού Βικαρίου του Δουκάτου Αθηνών Ματθαίου Μογκάντα, υπήρξε ποτέ κύριως του Ζητουνίου”.¹

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 163)

“Μετά το θάνατο του Ιακώβου Φάδριγ, το Κάστρο περιέχεται στο γιό του Λουδοβίκο Φάδριγ και μετά το θάνατο αυτού στην κόρη του Μαρία, που την εποτρόπευε η μητέρα της Ελένη Καντακουζηνή, δισέγγονη του αυτοκράτορα Ιωάννη του ΣΤ΄ Καντακουζηνού και εξαδέλφη του Δεσπότη του Μυστρά Θεόδωρου Ι. Παλαιολόγου”.

“Αυτή, όπως μας γνωρίζει ο Ισπανός καθηγητής A. Rubio Y Lluch, αποκαλείται σε επιστολή που της έστειλε ο Βασιλιάς Πέτρος Nobili Eleni Assanina: Despina: Comitissi dela Sola e del Cito, δηλαδή Κόμησσα των Σαλώνων και του Ζητουνίου”.

“Το 1393 το Κάστρο καταλαμβάνεται από τους Τούρκους που προσκλήθηκαν από τον Επίσκοπο Ζητουνίου Σάββα, που από απλός παπάς χειροτονήθηκε Επίσκοπος από τον Μητροπολίτη της Λαρίσης”.

“Για την χειροτονία αυτή, ο μεν Μητροπολίτης κήθηκε σε απολογία από τον Πατριάρχη στην Πόλη, ο δε Σάββας κηρύχτηκε αργός”.

“Έπειτα από την ήττα του Σουλτάνου Βαγιαζήτ του Ιου και το θάνατό του το 1403, το Κάστρο καταλαμβάνεται από το Δεσπότη του Μυστρά Θεόδωρο Ι. Παλαιολόγο”.

“Μάλιστα την κατάληψη αυτή αναγνώρισε και ο Τούρκος Σουλτάνος Σουλεϊμάν. Έτσι το Κάστρο αυτό είναι το πρώτο που ξανάρχεται πάλι σε ελληνικά χέρια. Η παράδοση που συμφωνήθηκε αργότερα από το Θεόδωρο στους Ιωαννίτες Ιππότες φαίνεται πως ποτέ δεν πραγματοποιήθηκε”.

“Το 1410, εποχή που διαλύθηκε η Μαρκιωνία της Βοδονίτσας, το προσβάλανε οι Τούρκοι χωρίς να μπορέσουν να το πάρουν”.

“Σώζεται μάλιστα το όνομα του υπερασπιστού του που λέγονταν Σεβαστόπουλος”.

“Το ίδιο συνέβη και στα 1423 όταν το πρόσβαλε ο Τουραχάν Πασάς, αντιστάθηκε και πάλι με επιτυχία διοικούμενο από τον Καντακουζηνό τον Στραβομύτη. Είναι το μοναδικό κομμάτι της στερεάς μαζί με τη γύρω περιοχή του, που έχει παραμείνει ελληνικό μέσα στην τουρκική πλημμύρα της εποχής εκείνης των αρχών και μέσων του 15ου αιώνα”.¹

“Το 1444 βρίσκεται στα χέρια του Κωνσταντίνου Παλαιολόγου, όταν αυτός επιχειρούσε την τελευταία προσπάθεια για τη δημιουργία νέου ελληνικού κράτους που θα αντικαθιστούσε την Βυζαντινή Αυτοκρατορία που πέθανε. Το 1446 μετά την ήττα

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης"

του Ουνιάδη και την υποχώρηση του Κωνσταντίνου στον Ισθμό, περιέρχεται οριστικά στα χέρια των Τούρκων μέχρι την Ελληνική Επανάσταση του 1821”.

13. Τα τζαμιά

Πολλά ήτανε τα μνημεία λατρείας και τέχνης που στόλιζαν τη Λαμία στη διάρκεια της τόσης μακραιώρης ιστορίας της. Μνημεία που με το πέρασμα των χρόνων έγιναν έργα θαυμασμού, καλλιτεχνικού ενδιαφέροντος και πόλος έλξης των περιηγητών. Όμως από τη μια ο παμφάγος χρόνος και από την άλλη η κακορίζικη αδιαφορία των ανθρώπων, γκρέμισαν τούτα τα αριστουργήματα, τα σημεία αναφοράς κάθε μελετητή, ιστορικού και παρατηρητικού πολίτη, τα συγκριτικά στοιχεία των πολιτισμών που κατά καιρούς αφήκαν πίσω τους οι τόσοι μας κατακτητές και στη θέση τους χτίστηκαν νέα για να πέσουν και τούτα και τα κατοπινά που μεταχτίστηκαν και έτσι να έχουμε τόσο βάνανυσα αποκόψει κάθε “ομφάλιο λώρο” σύνδεσης με το παρελθόν.

Τέτοια μνημεία, που σήμερα τα βρίσκουμε μονάχα σε καμιά γκραβούρα, ήτανε τα τρία τζαμιά της πόλη μας, τρία μονάχα στα μετεπαναστατικά χρόνια, γιατί στη διάρκεια της μακρόχρονης σκλαβιάς υπήρχαν πολλά και κατά πως μας λένε οι περιηγητές, ήτανε κομψοτεχνήματα και έργα μεγάλης μαστοριάς και τέχνης.

Το ένα στεκότανε εκεί που είναι σήμερα το 6ο Γυμνάσιο, στην οδό Υψηλάντου, δίπλα από το καλοκαιρινό μας θέατρο. Λεγότανε “Κουρσούμ Τζαμί” και από το δικό του όνομα βαφτίσανε και την τριγύρω συνοικία. Δίπλα του βρισκότανε το Τουρκικό Διοικητήριο και παραδίπλα το σεράι του Χαλήλ Μπέη, διοικητή της πόλης. Να και μια αξιόλογη μαρτυρία:

*“Επί της αρκτικής πλευράς του εν Λαμία και παρά την Δημοσίαν των Αρρένων Σχολήν διασωζομένου οθωμανικού τεμένους (Κουρσούμ Τζαμί) φέρεται γεγραμμένη οθωμανική χρονιολογία, εις την εποχήν της εγκαινιάσεώς του, υποθέτουμεν αναφερομένη, και έτη σημειούσα 1233 Εγείρας, ήτοι 1816 από Χριστού γεννήσεως”.*¹

Συμπεραίνουμε, λοιπόν, πως τούτο το τζαμί χτίστηκε στις αρχές του 19ου αιώνα.

Άμα λευτερωθήκαμε, εδώ, σε τούτο το τζαμί στεγάστηκε το Δημοτικό Σχολείο Λαμίας και μάλιστα για κάμποσα χρόνια. Τούτη η γραπτή μαρτυρία μας λέει κάμποσα:

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 81)

"Προ πέντε ετών ήδη εις τον προϋπολογισμόν του Δήμου Λαμίας περιελήφθη η δαπάνη δια την ανέγερσιν δημοτικού σχολείου, καταλλήλου δια την πρωτεύουσαν του νομού και αναλόγου φια τον πληθυσμόν των παιδων. Το σχολείον έμελλε να ανεγερθή εις το αυτό μέρος, ένθα προ 25 ετών και μέχρι σήμεραν υπάρχει, ήτοι εις τινά οθωμανικόν ναόν".

Το τζαμί αυτό κατεδαφίστηκε στα 1911.

Το δεύτερο τζαμί βρισκόταν μέσα στο Φρούριο και έχουμε αδιάψευστο μάρτυρα την γκραβούρα μας. Δεν ξέρουμε πότε χτίστηκε. Γνωρίζουμε όμως πώς καταστράφηκε στις 10 Αυγούστου στα 1871, όταν πάνω του έπεσε ένας τρομαχτικός κεραυνός και το έκανε σκόνη και κουρνιαχτό.

Το τρίτο τζαμί ήτανε στο κέντρο της πόλης, στην οδό Ρήγα Φεραίου, λίγο πιο κάτω από την Πλατεία Ελευθερίας, εκεί που είναι τώρα η Στρατιωτική Λέσχη. Αριστούργημα τέχνης. Μεγαλόπρεπο και μολυβδοσκέπαστο ήτανε τούτο το "οθωμανικό τέμενος" μέχρι τη χρονιά που βρήκαμε τη λευτεριά μας, γιατί κατοπινά έγινε νοσοκομείο, στρατιωτικό νοσοκομείο.

"Οθωμανικόν τέμενος, εν τω κέντρω της πόλεως Λαμίας κείμενον, μετέβαλε το δημόσιον εις στρατιωτικόν νοσοκομείον προ χρόνων πολλών".

Τούτο το τζαμί κατεδαφίστηκε στον αιώνα μας.

Αυτά τα λίγα, μα αρκετά κατοπιστικά για την ιστορία των τζαμιών της πόλης μας. Αφού οι μαρτυρίες από το παρελθόν είναι τόσο λίγες και λειψές.

14. Ο Σιδηρόδρομος

Στα 1872 ιδρύθηκε εταιρεία από Έλληνες κεφαλαιούχους με σκοπό την κατασκευή του "Λαμιακού Σιδηροδρόμου" από τον Πειραιά μέχρι τα σύνορα, που τότε, όπως είναι γνωστό, βρίσκονταν στην Όρθρυ, στο Μοναστήρι της Αντίνιτσας.

Επειδή όμως οι εργασίες για την κατασκευή του γίνονταν με πολύ αργό ρυθμό ο Δήμαρχος της πόλης Κωνσταντίνος Κρίτσας (1872 - 1874) και το δημοτικό συμβούλιο κάλεσαν τους Λαμιώτες σε μεγάλο συλλαλητήριο διαμαρτυρίας το Νοέμβρη του 1873.¹

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 249)

Τούτη η πρώτη προσπάθεια, δυστυχώς, ναυάγησε λίγο μετά τη δημιουργία. Είκοσι οκτώ χρόνια αργότερα, στα 1900, ξανάρχισε νέα και πετυχημένη προσπάθεια τούτη τη φορά, απ' τη γαλλική εταιρεία Μπατινιόλ και ο σιδηρόδρομος έφτασε μέχρι τη Λάρισα. Γι αυτό και ο σταθμός των Αθηνών ακόμα και σήμερα λέγεται σταθμός Λαρίσης. Θα λεγότανε σταθμός Λαμίας αν η πρώτη προσπάθεια είχε καρποφορήσει...

Στη Φθιώτιδα, το πρώτο τρένο μπήκε στα 1905. Έφτασε μέχρι το σταθμό του Μπράλου. Λίγα χρόνια αργότερα και μετά το φτιάξιμο της Γέφυρας της Παπαδιάς, του Ασωπού και του Γοργοπόταμου και αφού ανοίχτηκαν οι σήραγγες και ιδιαίτερα εκείνη του Μπράλου, που έχει μήκος 1.109 μέτρα, έφτασε στο Λιανοκλάδι. Από εκεί εύκολη η υπόθεση της διακλάδωσης για την Αγία Μαρίνα και τη Στυλίδα.

Μεγάλη η συμβολή του στην ανάπτυξη της Φθιώτιδας αφού όλο το εμπόριο και η επιβατική κίνηση γινότανε σιδηροδρομικώς, μιας και το κόστος ήτανε πολύ χαμηλότερο από εκείνο των αυτοκινήτων. Για πολλά χρόνια αποτέλεσε το μονοπώλιο. Και όχι μονάχα γιατί ήτανε φθηνότερο μα ήτανε και πιο γρήγορο και μεγαλύτερη ασφάλεια παρείχε.¹

¹ Νίκος Δαβανέλλος "ΛΑΜΙΑ, το χρονικό μιας πόλης", ΑΘΗΝΑ 1994 (σελ. 249)

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ

Η ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΑ

Το ανεξάρτητο ελληνικό κράτος θα αντιμετωπίσει πολύ γρήγορα το πρόβλημα των σιδηροδρόμων. Και τούτο παρά την τραγική κατάσταση της εσωτερικής συγκοινωνίας και τις τεράστιες ανάγκες κεφαλαίων για την οργάνωσή του (διοικητική και στρατιωτική).

Πράγματι, εκτός από την αποκατάσταση θαλάσσιας συγκοινωνίας (με ελληνικά και ξένα πλοία) ανάμεσα σε Πειραιά, Ερμούπολη, Ύδρα, Καλαμάτα, Πάτρα η χερσαία συγκοινωνία (οδικό δίκτυο) είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη. Ταυτόχρονα, η ανεπάρκεια της παραγωγικής μηχανής και η χαμηλή συσσώρευση κεφαλαίου οδηγούν στο εξωτερικό δανεισμό που με τη βοήθεια των Προστάτιδων Δυνάμεων θα έχει ως αποτέλεσμα δύο διαδοχικές πτωχεύσεις (1827,1843) και τον ουσιαστικό αποκλεισμό του ελληνικού κράτους από τη διεθνή χρηματαγορά ως το 1879.

Ωστόσο, ο σιδηροδρομικός οργανισμός στις ανεπτυγμένες χώρες αποτελεί πρόκληση. Ο νέος θεός θα ταυτισθεί με την ανάπτυξη, και η ισχυρή ιδεολογία που εκπέμπει θα διαχυθεί νωρίς και εκεί ακόμη όπου δεν μπορεί να λειτουργήσει παρά μόνο στο χώρο του χώρου. Στην Ελλάδα το όνειρο θα κρατήσει κάπου μισό αιώνα. Χρειάστηκαν συζητήσεις 22 χρόνων και άλλα 12 χρόνια για να κατασκευαστούν, μεταξύ 1857-69, μόνο 8,5χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής, ενώ τον ίδιο καιρό οι Αμερικανοί κατασκεύαζαν τον Διηπειρωτικό τους, προχωρώντας 10-17χλμ. την ημέρα! Για την υπόλοιπη χώρα η συζήτηση περιορίζεται σε "άσκηση επί χάρτου".

Στην κρίσιμη όμως δεκαετία 1870-80, νέες τάσεις αποκρυσταλλώνονται στην εσωτερική και διεθνή σκηνή. Διαθρωτικές και συγκυριακές θα επιτρέψουν στη Χώρα να αναπνεύσει αισιόδοξα, έστω και για λίγο. Από το 1882 η Ελλάδα του Τρικούπη θα ξεκινήσει τη δική της σιδηροδρομική προσπάθεια.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

1. Ο σιδηρόδρομος Αθηνών-Πειραιώς

Ήδη από τις αρχές του 1835, ο Γάλλος Φραγκίσκος Φεραλδής προτείνει στην ελληνική κυβέρνηση την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών-Πειραιώς. Ο τύπος της εποχής συνιστά όχι μόνο την αποδοχή αλλά και την ενίσχυση του έργου, "όπερ θέλει δώσει εις την Ελλάδα και ιδίως εις την πόλιν των Αθηνών μεγάλα καλά και όπερ επί πλέον θέλει συμβάλει εις την εμπύχωσιν της αναπτύξεως της βιομηχανίας εις Ελλάδα".

Αξίζει να σημειωθεί ότι μόλις τον ίδιο χρόνο, το καλοκαίρι του 1835, ολοκληρώνεται η κατασκευή του πρώτου αμαξιτού δρόμου Αθηνών-Πειραιώς, ενώ στα τέλη του ίδιου χρόνου ο Βαυαρός Στρογγ αναλαμβάνει με σύμβαση την εκμετάλευση της αντίστοιχης συγκοινωνίας με αμάξια.

Η πρόταση του Φεράλδη θα αποσχολήσει την κοινή γνώμη της πρωτεύουσας για είκοσι χρόνια. Κατά διαστήματα, ο τύπος της εποχής αναφέρεται στην πορεία των διαπραγματεύσεων και αναρωτιέται γιατί δεν εγκρίνεται η αρχική πρόταση. Ωστόσο, η πολιτική και στρατιωτική ρευστότητα που επικρατεί μέσα και γύρω από τα σύνορα του νεαρού ελληνικού κράτους δε θα του επιτρέψουν να ασχοληθεί σοβαρά με το θέμα πριν από το 1855.

Στον Αλέξανδρο Μαυροκορδάτο (Πρωθυπουργό και Υπουργό Εσωτερικών) και στην κυβέρνησή του ανήκει η πρωτοβουλία του πρώτου ελληνικού νομοσχεδίου περί σιδηροδρόμων. Το νομοσχέδιο για την κατασκευή της γραμμής Αθηνών-Πειραιώς εισάγεται στη βουλή στις 16 Ιουνίου 1855, εγκρίνεται στις 18 Ιουλίου και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως με τα στοιχεία ΤΖ', στις 22 Νοεμβρίου του ίδιου χρόνου. Ο Μαυροκορδάτος εκφράζει την πίστη του ότι η σιδηροδρομική σύνδεση Αθηνών-Πειραιώς θα συντομεύσει κατά τα τέσσερα πέμπτα τη διαδρομή, προς όφελος των κατοίκων και των εμπορικών τους σχέσεων, των περιηγητών και των "ξένων πολεμικών πλοίων". Άλλωστε, η αποδοτικότητα της γραμμής είναι εξασφαλισμένη, ακόμη και αν απορροφήσει τη μισή κίνηση της Πειραιϊκής οδού, που συνολικά εκτιμάται στα 900 άλογα την ημέρα.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Η κατασκευή και εκμετάλευση της γραμμής θα παραχωρηθεί σε ιδιωτικό φορέα, γιατί απαιτεί "μεγάλα κεφάλαια, εμπορικών και τεχνικών γνώσεων" και γιατί το κράτος, έχοντας ήδη αναλάβει το άνοιγμα του πορθμού της Ευβοίας και τη δαπάνη για την ίδρυση της πρώτης ατμοπλοϊκής εταιρίας – που η ίδια κυβέρνηση και βουλή αποφάσισαν λίγους μήνες νωρίτερα- δεν είναι σε θέση να αναλάβει και αυτό το έργο ούτε επιθυμεί να περιορίσει «την βιομηχανική ενέργεια των ιδιωτών».

Το νομοσχέδιο παραχωρεί στον μελλοντικό ανάδοχο: αποκλειστικότητα για 55 χρόνια (χρόνος που υπολογίζεται διπλάσιος από τον αναγκαίο για την απόσβεση της επένδυσης), αναγκαστική απολλοτρίωση των απαραίτητων ιδιωτικών γηπέδων και δωρεάν παροχή των εθνικών, παροδική χρήση ξένης περιουσίας (για την προμήθεια υλικών: χώμα, πέτρες, χαλίκια, άμμος), ατέλεια εισαγωγής (ξυλείας, σιδήρου, μηχανών, οχημάτων), δυνατότητα επεκτάσεων και διακλαδώσεων, είσπραξη κομίστρων και δικαίωμα αστυνόμευσης της γραμμής. Αντίστοιχα, ο ανάδοχος υποχρεώνεται: να καταθέσει εγγύηση 30.000δρχ., να ολοκληρώσει το έργο μέσα σε δύο χρόνια από την υπογραφή της σύμβασης, να χρησιμοποιήσει για κίνηση ατμό και μόνο, να συντηρεί τη γραμμή, να επιτρέψει τη σύνδεσή της με άλλη γραμμή, αν δεν την έχει αναλάβει ο ίδιος, να παραχωρήσει στο κράτος την κυριότητα της γραμμής και του κινητού υλικού μετά τη λήξη της σύμβασης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το νομοσχέδιο συνειδητά δεν προσδιορίζει ανώτατο όριο κέρδους ούτε συμμετοχή του κράτους πέρα από κάποιο συγκεκριμένο όριο, δεν αναγνωρίζει δικαίωμα ανταγωνισμού σε άλλες παράλληλες μελλοντικές γραμμές, και δεν επιφυλάσσει στο κράτος δικαίωμα εξαγοράς ύστερα από ορισμένο χρόνο. Ο Μαυροκορδάτος πιστεύει ότι σε νεοσύστατα κράτη, όπως το ελληνικό, "συμφέρει αι πρώται επιχηρήσεις να αποφέρωσι κέρδη μεγαλύτερα, διότι η επιτυχία προκαλεί εισαγωγή νέων εφευρέσεων, ενώ η αποτυχία αποθαρύνει και αποτρέπει τας τοιαύτας δοκιμάς".

Έτσι, προς το τέλος του Κριμαϊκού πολέμου, που ήδη έχει ασκήσει κάποια ευνοϊκή επίδραση στην ελληνική οικονομία, το κράτος, πιο συγκροτημένο τώρα, μοιάζει αποφασισμένο να τονώσει με την παρέμβασή του την επενδυτική δραστηριότητα, προσελκύοντας διεθνή (ξένα και ελληνικά) ιδιωτικά κεφάλαια. Άλλωστε, αποκλεισμένο το ίδιο από τη διεθνή χρηματαγορά, δεν μπορεί να καταφύγει σε εξωτερικό δανεισμό.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Με αυτές τις συνθήκες, η εισαγωγή του σιδηροδρόμου και γενικότερα του ατμού, που έχουν ταυτιστεί με την ανάπτυξη, προϋποθέτουν την παροχή ελκυστικών διευκολύνσεων.

Πράγματι, το νομοσχέδιο θα προκαλέσει το ενδιαφέρον του ιδιωτικού κεφαλαίου. Γάλλοι, Άγγλοι και Έλληνες κεφαλαιούχοι θα υποβάλουν προτάσεις που θα συζητηθούν για δύο ακόμη χρόνια. Η πρόταση των ελλήνων κεφαλαιούχων θα υποστηριχθεί έντονα από μερίδα του τύπου, που επικρίνει τις προτάσεις των ξένων «ως μη συμφερούσας εις τον τόπον» και προτρέπει την ελληνική κυβέρνηση να αποδεχθεί τις προτάσεις των ελλήνων κεφαλαιούχων «καθ' όσον οι προτάσεις αυτών και ωφέλιμοι είναι αλλά και η αναδεχόμενη εταιρεία είναι ελληνική, αποβλέπουσα ως εκ τούτου όχι μόνον εις το ίδιον αυτής συμφέρον αλλά και εις το του έθνους».

Τελικά στη δημοπρασία της 30/11/1857 θα πάρουν μέρος δύο όμιλοι: ο γαλλικός, με αντιπρόσωπο τον Φρ. Φεράλδη, και ο ελληνικός, που τον αποτελούσαν οι: Γ. Σταύρου (Διοικητής Ε.Τ.Ε), Σ. Σίνας, Ελένη Τοσίτσα, Ν. Ανάργυρος, Α. Παπαδάκης, Κ. Δουρούτης, Α. Κορομηλάς, Χ. Τισαμενός και Π. Καλλιγιάς. Ωστόσο, παρά την πίεση της αντιπολίτευσης, η δημοπρασία θα καταχωρωθεί στον γαλλικό όμιλο, που δέχτηκε τελικά προνόμιο 72 χρόνων αντί των 75 που ζητούσε ο ελληνικός. Οι επικρίσεις του αντιπολιτευόμενου τύπου θα συνεχιστούν και μετά την υπογραφή της σύμβασης με τον Φεράλδη (10/11/1857), του οποίου η εταιρεία "ξένη ούσα, δεν αποβλέπει ή εις κερδοσκοπικούς σκοπούς".

Οι προβλέψεις αυτές κατά κάποιον τρόπο θα δικαιωθούν. Στα τέλη του 1858 η εταιρεία του Φεράλδη, υπολογίζοντας το κόστος κατασκευής της γραμμής σε 3 εκ. δρχ. αντί 1,5 εκ. δρχ. που είχαν προϋπολογιστεί, θα κάνει ένσταση και θα ζητήσει να επεκταθεί η κρατική εγγύηση κέρδους 5% και για τα 3 εκ. δρχ. Στις αρχές του 1861 ο Φεράλδης θα κηρυχθεί έκπτωτος και η νέα δημοπρασία (10/03/1861) θα κατακυρωθεί στους γάλλους Δεκάζ, Δελαορανσή και τον Παγανέλην. Αλλά τα πολιτικά γεγονότα που ακολουθούν δεν θα επιτρέψουν τη συνέχιση της κατασκευής, και η δεύτερη γαλλική εταιρεία θα κηρυχθεί και αυτή έκπτωτη, για να αναλάβει τον Οκτώβριο του 1867 τρίτη εταιρεία, αγγλική τώρα, με τον Εδ. Πίκεριγκ, με την υποχρέωση όμως να διαθέσει στο ελληνικό κοινό το ένα τρίτο των μετοχών της ελληνικής εταιρείας που θα ιδρύσει.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Πράγματι, η εταιρεία διαθέτει 2.000 μετοχές των 500 φράγκων, που τις αγοράζει όλες ο αθηναίος τραπεζίτης Γ. Σκουζές. Ούτε ο Πίκεριγκ όμως θα μπορέσει να τελειώσει το έργο και στα τέλη του 1868 θα αναλάβει τέταρτη εταιρεία με τους άγγλους Εδ. Ουάκκιο (βουλευτή) και Ερ. Τέυλερ (μηχανικό), οι οποίοι θα ολοκληρώσουν και θα παραδώσουν το έργο (8,5 χλμ. ως το Θησείο) το Φεβρουάριο του 1869 στην "Α.Ε. του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου". Στο πρώτο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας θα συμμετέχουν οι: Α. Σκουζές, Ι. Σκαλτσούνης και Δ. Δαμασκηνός.

Κατά τη διάρκεια του 1874 η αγγλική εταιρεία θα μεταβιβάσει τα δικαιώματά της ΤΒΠ (Τρέπεζα Βιομηχανικής Πίστεως), η οποία θα ιδρύσει τον επόμενο χρόνο την τελική "Εταιρεία του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου". Στο μετοχικό κεφάλαιο των 5.658.800 δρχ. θα συμμετέχουν οι αδελφοί Μητσόπουλοι με 8%. Στο τέλος του 1875 το μερίδιο της ΤΒΠ έχει περιοριστεί στο 84%, ποσό που αντιπροσωπεύει το 70% του συνολικού ενεργητικού της τράπεζας ή το 77% του μετοχικού της κεφαλαίου. Έτσι, η εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών- Πειραιώς (με τη διακλάδωση Φαλήρου, τα λουτρά και το θέατρο, που βαθμιαία κατασκευάζονται εκεί) θα είναι η κύρια δραστηριότητα της ΤΒΠ, που ιδρύθηκε το 1873 από κεφάλαια ομογενών. Τράπεζα και σιδηροδρομική εταιρεία θα έχουν κοινό πρόεδρο των διοικητικών συμβουλίων τους τον Θ. Ν. Γκίκα.

2. Σιδηροδρομικά σχέδια για την υπόλοιπη χώρα

Μετά το πρώτο νομοσχέδιο του Μαυροκορδάτου το 1855, που εγκαινιάζει τη σιδηροδρομική πολιτική της χώρας, οι προτάσεις για σιδηροδρομικά έργα θα πληθύνουν. Είναι η εποχή που ο Κριμαϊκός Πόλεμος έχει αποδείξει την αποφασιστική στρατηγική σημασία του σιδηροδρόμου. Είναι ακόμη η εποχή που οι Άγγλοι και Γάλλοι τραπεζίτες αρχίζουν να επεκτίνουν τη χρηματοδοτική τους δραστηριότητα έξω από τα σύνορα της χώρας τους, αναζητώντας ευρύτερα περιθώρια κέρδους. Η προτίμησή τους στρέφεται ιδιαίτερα στα σιδηροδρομικά σχέδια, αφού η εγγύηση ελάχιστου ποσοστού κέρδους που προσφέρουν οι κυβερνήσεις, εξαιτίας της στενότητας κεφαλαίων, εξισώνει τις μετοχές με εισοδήματα (ομολογίες).¹

Ταυτόχρονα το αγγλικό και το γαλλικό κράτος θα συνεργήσουν σ' αυτή την έξοδο που βλέπουν να εξυπηρετεί άριστα τα γεωπολιτικά τους σχέδια. Έτσι, οι επιθυμίες των

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

μεν και οι ανάγκες των δε θα συναντηθούν εκεί όπου υπάρχουν οι αναγκαίες προϋποθέσεις, συχνά με εντυπωσιακά αποτελέσματα.

Η σιδηροδρομική προσπάθεια θα ξεκινήσει σε νέες, μεσογειακές και παραδουνάβιες χώρες. Η αύξηση των δικτύων μεταξύ 1855 και 1870 θα είναι εκπληκτική: στην Ισπανία (από 500 σε 5.400 χλμ.), στην Ιταλία (από 1.000 σε 6.400 χλμ.), στην Αυστροουγγαρία (από 3.000 σε 9.600 χλμ.), στη Ρωσία (από 1.200 σε 10.700 χλμ.), ενώ το συνολικό ευρωπαϊκό δίκτυο θα υπερδιπλασιαστεί. Πίσω από τα περισσότερα σχέδια θα βρεθούν οι ίδιοι τραπεζίτες, άλλοτε συνεργάτες και άλλοτε ανταγωνιστές.

Στην Ελλάδα η "συνάντηση" αυτή δε θα γίνει δυνατή πριν από τα τέλη της δεκαετίας 1870-1880. Ο αποκλεισμός της από τη διεθνή χρηματαγορά και η εσωτερική της οικονομική αλλά και κοινωνικοπολιτική κατάσταση δε θα της επιτρέψουν να εκμεταλλευτεί την ευκαιρία. Έτσι, η συζήτηση γύρω από τις προτάσεις που θα υποβληθούν θα περιοριστεί σε μια ενδιαφέρουσα "άσκηση επί χάρτου".

Ήδη από το 1859 η αγγλική εταιρεία Λήδερς προτείνει την κατασκευή της γραμμής Πειραιώς- Αθηνών- Συνόρων, η οποία, μέσο Τουρκίας, θα κατέληγε στη Σόφια. Το γεγονός δεν είναι τυχαίο: η διέξοδος προς το βορρά, για οικονομικούς αλλά και στρατηγικούς λόγους, αποτελεί, από την ίδρυση του ελληνικού κράτους και ως τις μέρες μας ακόμη, ένα από τα βασικά προβλήματα της χώρας, όταν για άλλα κράτη η διέξοδος προς το νότο έπαιζε σημαντικό ρόλο στη γεωπολιτική τους δραστηριότητα. Η συγκεκριμένη αυτή γραμμή θα απασχολήσει το ελληνικό κράτος επί εξήντα ολόκληρα χρόνια, πολλά από τα οποία πέρασαν με συζητήσεις.

Τον ίδιο καιρό, ο ελληνογάλλος διπλωμάτης Φωκίων Ρωκ κάνει άλλες προτάσεις στις ελληνικές κυβερνήσεις και στην εθνική τράπεζα για σιδηροδρομικά σχέδια, αλλά η χώρα είναι απορροφημένη στην εσωτερική της πολιτική διαμάχη.¹

Το 1868 ο βαρόνος Louis De Normand, που αντιπροσωπεύει ευρύ όμιλο κεφαλαιούχων, προτείνει ένα μεγάλοπνοο σχέδιο από τρεις γραμμές: α) Σούνιο-Αθήνα-Βόρεια Σύνορα, β) Λακωνικός κόλπος (ένα από τα κυριότερα λιμάνια)-Τρίπολη-Κόρινθος-ένωση με πρώτη γραμμή και γ) Αμβρακικός κόλπος-ένωση με πρώτη γραμμή κοντά στη Λαμία. Το σχέδιο προβλέπει ακόμη θαλάσσια επικοινωνία με τους ιταλικούς σιδηροδρόμους στο Μπρίντζι. Έτσι, ο άξονας βορράς- νότος (που επεκτείνεται)

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

συμπληρώνεται με τον άξονα ανατολή- δύση και με δεύτερη διεξοδο προς βορρά, μέσο Ιταλίας. Ζωηρή αντίδραση προκάλεσαν τα ανταλλάγματα που ζήτησε ο όμιλος για την ολοκλήρωση του έργου (συνολικής δαπάνης περίπου 140 εκ. δρχ.) σε επτά χρόνια. Ανταλλάγματα που παρουσιάζουν εντυπωσιακές αναλογίες με το αμερικανικό υπόδειγμα: α) δωρεάν ξυλεία από τα δημόσια δάση, β) παραχώρηση της εκμετάλλευσης όλων των μεταλλικών υδάτων, μεταλλείων, ορυχείων, λατομείων, δημόσιων δασών, που μένουν ανακμετάλλευτα και απέχουν έως 20 χλμ. από τις σιδηροδρομικές γραμμές, γ) παρακράτηση των κερδών ως 10% και συμμετοχή του κράτους (50%) πάνω από το όριο αυτό. Η υπόσχεση ότι θα κατατεθεί εγγύηση 300.000 δρχ. και θα παραχωρηθεί η ιδιοκτησία του δικτύου στο κράτος έπειτα από 25 χρόνια, χωρίς οικονομική επιβάρυνση, με την προϋπόθεση να ανακεφαλαιώνεται το κρατικό μερίδιο στα κέρδη (τα μισά πάνω από το 10%), θεωρήθηκε καθαρή ειρωνεία.

Τον Αύγουστο του 1869 ο διάσημος μηχανικός Βιτάλης, ο οποίος είχε κατασκευάσει τη γραμμή Καλαβρίας-Σικελίας, προτείνει την κατασκευή της γραμμής Αθηνών-Κραβασαρά (305 χλμ., συνολικής δαπάνης 60 εκ. δρχ.), που θα διέσχιζε τη Θήβα, τα παράλια της Κωπαΐδας και τον Παρνασσό (με υπόγεια σήραγγα). Ατμοπλοϊκή συγκοινωνία θα εξασφάλιζε τη σύνδεση της γραμμής με την ιταλική που κατέληγε στο Μπρίντζι και κατά συνέπεια με τη δυτική και κεντρική Ευρώπη.

Το «αλλόκοτον» σχέδιο Βιτάλη απορρίπτεται, αλλά η συζήτηση γύρω από την κατεύθυνση της γραμμής που θα ενσωματώσει το ελληνικό δίκτυο στις διεθνείς αρτηρίες προς την ανατολή, έχει ήδη επιβληθεί. Μετρώντας χιλιομετρικές αποστάσεις και ώρες, πολλοί είναι βέβαιοι ότι ο Πειραιάς, το Θωρικό, ο Μεσσηνιακός ή ο Λακωνικός κόλπος είναι τα πλησιέστερα προς το Σουέζ άκρα της Ευρώπης και ότι υπερτερούν σε σχέση με το Μπρίντζι, τη Θεσσαλονίκη ή και το Βόλο έστω κι αν οι διαφορές αφορούν λίγες δεκάδες χιλιόμετρα ή λίγες ώρες. Η γραμμή Πειραιώς-Αθηνών-Λαμίας-Συνόρων μονοπωλεί τη συζήτηση, και συχνά η σημασία της παίρνει μυθικές διαστάσεις.

Η κατασκευή της υποτίθεται πώς θα υποχρεώσει τον "Ταχυδρόμο των Ινδιών" και το διεθνές εμπόριο να περάσουν από την Ελλάδα! "Η Ελλάς είναι το καταλληλότερον να χρησιμεύσει ως γέφυρα μεταξύ ταύτης και εκείνων (των πλουσιότερων χωρών της Ασίας).¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Όταν γίνει τούτο, η πατρίς ημών θα εύρη νέας πηγάς εργασίας και πλουτισμού, και μάλιστα εάν επιτύχη ο σκοπός των εταιρειών, αι οποίαι πριτίθενται να ενώσωσι δια σιδηροδρόμων την Ελλάδα, ένθεν μεν με την Ιταλίαν, ένθεν δε διά της Τουρκίας με την Γερμανία". Ιδεολογική φυγή μπροστά στην τραγική κατάσταση των χερσαίων συγκοινωνιών της γεωργικής Ελλάδας. Το 1869 η μεταφορά σίτου από τα Καλάβρυτα στο Αίγιο κοστίζει 10-12 λεπτά/οκά, ενώ από τη Ρωσσία στην Ελλάδα μόνο 5 λεπτά. Το αλεύρι απειεί πολύ μεγαλύτερη δαπάνη για να μεταφερθεί από τη Λιβαδειά στον Πειραιά από ότι από την Οδησό στην Αθήνα! Στο διάστημα 1835-1872 έχουν κατασκευαστεί μόνο 312 μίλια αμαξιτοί δρόμοι.

Έτσι, το 1870 η κυβέρνηση Βούλγαρη δέχεται την πρόταση του Γάλλου μηχανικού Ε. Πιάτ για την κατασκευή της γραμμής Πειραιώς-Συνόρων, και η σύμβαση που υπογράφεται στις 26/06/1870 εγκρίνεται με Β.Δ. τον Ιούνιο του επόμενου χρόνου. Ο εργολάβος καταθέτει 300.000 δρχ. εγγύηση και αναλαμβάνει να ολοκληρώσει το έργο σε πέντε χρόνια. Το Σεπτέμβριο του 1871 έγινε γνωστό ότι ο Αρχικαγκελάριος της Αυστρίας Βάινστ συγκάλεσε στη Βιέννη επιτροπή για την σύνδεση των αυστριακών σιδηροδρόμων με τους οθωμανικούς, με κατάληξη τη Θεσσαλονική. Ο τύπος προτρέπει την κυβέρνηση να ζητήσει την προέκταση της γραμμής ως τον Πειραιά. Έτσι, η γραμμή που παραχωρήθηκε στον Πιάτ θα γινόταν τμήμα του μεγάλου δικτύου που θα ένωνε την Ευρώπη με την Ινδία. Η πρόταση ελπίζεται να γίνει δεκτή, αφού ο Πειραιάς είναι πιο κοντά στο Πορτ-Σαΐδ, κι αυτό θα διευκόλυνε τον Πιάτ να ιδρύσει μια εταιρεία με τη συμμετοχή ίσως των πλούσιων ομογενών.

Με την κατάσταση που διαμορφώνεται, το ενδιαφέρον των ξένων κεφαλαιούχων φουντώνει. Ένα μήνα αργότερα, τον Οκτώβριο του 1871, όμιλος Γάλλων κεφαλαιούχων που αντιπροσωπεύουν το Credit Foncier της Ελβετίας προτείνει στην ελληνική κυβέρνηση την κατασκευή της γραμμής: Πειραιάς-Κόρινθος-Ναύπλιο-Τρίπολη-Σπάρτη-Γύθειο-Αρμυρός (κοντά στην Καλαμάτα) με διακλάδωση για την Πάτρα και τα δυτικά τμήματα της Πελοποννήσου. Θα απαιτήσουν όμως την έκπτωση του Πιάτ και την ανάθεση σ' αυτούς της γραμμής Πειραιώς-Λαμίας-Συνόρων. Οι όροι τους κρίνονται ασύμφοροι, γιατί θα στοίχιζαν στο κράτος 3 εκ. δρχ. το χρόνο, ενώ με το ίδιο κόστος θα μπορούσε να στηριχθεί εταιρεία με ελληνική διεύθυνση.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Το Δεκέμβριο του ίδιου χρόνου, ο ίδιος γαλλικός όμιλος από τους Clement Duvernois και A. Fornerod θα επαναλάβει την πρόταση μόνο για τη γραμμή Πειραιώς-Αρμυρού. Η απόρριψη και της νέας πρότασης επικρίνεται τώρα, γιατί πιστεύεται ότι ο Αρμυρός μπορεί να είναι η κατάληξη του ευρωπαϊκού δικτύου, αντί για τη Θεσσαλονίκη ή το Βόλο, όπως προτείνει η Τουρκία. Άλλωστε με την κατασκευή των άλλων γραμμών, από Πειραιά προς τη Λαμία και προς τον Αμβρακικό κόλπο, κινδυνεύουν τα οικονομικά συμφέροντα της Πελοποννήσου, του μεγαλύτερου και πιο προσοδοφόρου τμήματος του κράτους.

Οι προτάσεις απορρίπτονται η μία μετά την άλλη, αλλά και ο Πιάτ δεν κατορθώνει να σχηματίσει εταιρεία, παρά τις διαβεβαιώσεις του ότι υποστηρίζεται από Γάλλους και Βέλγους τραπεζίτες. Έτσι, το 1872, όμιλος Ελλήνων κεφαλαιούχων με εκπροσώπους τον Α. Συγγρό και τον Σ. Σκουλούδη της Τράπεζας Κωνσταντινουπόλεως προτείνει να αναλάβει τη γραμμή Πειραιώς-Λαμίας-Συνόρων, ενώ ο όμιλος του Βατατζή προτείνει παράλληλα δύο νέες γραμμές: Πόρτο Ράφτη-Αθήνα-Κόρινθος-Αίγιο-Πάτρα-Ρίο και Αντίριο-Μεσολόγγι-Αχελώος-Πρέβεζα. Η σύνδεση Ρίο-Αντίριο θα εξασφαλιζόταν με φέρι-μπότ που θα μετέφερε ολόκληρη την αμαξοστοιχία! Η πρόταση του Συγγρού γίνεται δεκτή, και η σχετική σύμβαση υπογράφεται από την κυβέρνηση Ε. Δεληγεώργη τον Ιανουάριο του 1873 και επικυρώνεται με το νόμο ΥΕΒ'30.05.1873. Με τις γραμμές αυτές, δηλώνει ο τότε πρωθυπουργός, "θα μεταβληθή η χώρα εις τόπον διαβάσεως μεταξύ Ανατολής και Δύσεως, λόγω της γεωγραφικής της θέσεως".

Οι νέοι ανάδοχοι θα ιδρύσουν την εταιρεία του "Λαμιακού Σιδηροδρόμου", με διευθυντή το μηχανικό Πιάτ. Στην κατασκευή θα αποφασίσει να πάρει μέρος και η ΓΠΤ (Γενική Πιστωτική Τράπεζα), που μόλις έχει ιδρυθεί (1872) από όμιλο ομογενών κεφαλαιούχων. Και αυτή όμως η προσπάθεια θα λήξει άδοξα. Τα έργα θα διακοπούν οριστικά λίγες μέρες μετά την έναρξή τους (Οκτώβριος 1873), με αφορμή τη διένεξη εταιρείας-Κυβερνήσεως για τη θέση του σταθμού στον Πειραιά, διένεξη που θα εξελιχθεί σε μακρόχρονο δικαστικό αγώνα.¹

Μιά άλλη, τέλος, μεγαλόπνοη πρόταση, που σκοπεύει να καταστήσει την Ελλάδα κρίκο "της ενώσεως μεταξύ Ανατολής και Δύσεως αφ' ενός και της Ευρώπης απάσης αφ' ετέρου", υποβάλλεται τον Ιούνιο του 1879 από τον κόμη ντε Μουτρεσύ.

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Στο σχέδιο περιλαμβάνονται τέσσερις γραμμές: (α) Πειραιάς-Λαμία-Σύνορα-Λάρισα-Θεσσαλονίκη, με διακλαδώσεις Θήβα-Χαλκίδα, Λιβαδειά-Άσπρα Σπίτια, Λαμία-Στυλίδα. (β) Πόρτο Ράφτη-Κόρινθος-Πάτρα-Μεσολόγγι-Κραβασαράς-Ιωάννινα, με διακλαδώσεις για Βόνιτσα και Πρέβεζα. (γ) Ιωάννινα-Μέτσοβο-Τρίκαλα-Λάρισα και (δ) Κουτσοπόδι-Άργος-Ναύπλιο και Μεγαλόπολη-Σπάρτη. Η πρόταση, υποβάλλεται τον καιρό των διαπραγματεύσεων, μετά τη συνθήκη του Βερολίνου, για την παραχώρηση της Ηπειροθεσσαλίας στην Ελλάδα, απαιτεί ωστόσο από το κράτος: (α) την παροχή για 99 χρόνια της αναγκαίας γης για την κατασκευή των γραμμών, (β) τα ακαλλιέργητα δημόσια και δημοτικά γήπεδα που συνορεύουν με τις γραμμές, (γ) όλες τις κρατικές ή δημοτικές λίμνες και έλη και (δ) τα λατομεία, μεταλλεία και ανθρακωρυχεία που βρίσκονται 10 χλμ. από τις γραμμές.

Ύστερα από μισό περίπου αιώνα ανεξαρτησίας, η χώρα δεν έχει εφοδιαστεί παρά με 9 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής και πολλά όνειρα. Είναι αλήθεια ότι η πύκνωση της προβληματικής γύρω από το σιδηροδρομικό (αλλά και ευρύτερα το συγκοινωνιακό) πρόβλημα της χώρας, μετά τα μέσα της δεκαετίας 1860-1870, θα συντελέσει θετικά στη δημιουργία σιδηροδρομικής συνείδησης και στη σχετικά ολοκληρωμένη σύλληψη του δυνατού δικτύου. Κανείς δεν αμφιβάλει πια για την αναγκαιότητα της κατασκευής του και καμιά πειστική εναλλακτική λύση δεν αντιπροτείνεται. Παράλληλά, όλες οι γραμμές που θα κατασκευαστούν αργότερα, αλλά και αυτές που δε θα κατασκευαστούν ποτέ, έχουν ήδη προταθεί από την ιδιωτική πρωτοβουλία. Έτσι το κράτος, που δεν έχει ακόμα οργανώσει ικανή τεχνική υπηρεσία-δέχεται ή απορρίπτει, αλλά δεν προτείνει-διαθέτει μια συνολική θεώρηση του δυνατού θεώρηση του δυνατού δικτύου, τουλάχιστον αυτού που επιτρέπει ή επιβάλλει η γεωγραφία του τόπου.¹

Είναι όμως το ίδιο αλήθεια ότι η προβληματική αυτή θα φορτιστεί ιδεολογικά και γεωπολιτικά. Ο σιδηρόδρομος θα μυθοποιηθεί ως αναγκαία και ικανή συνθήκη για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Ο ερχομός του θα σήμαινε αυτόματα μεταφορά τεχνικής, εμπορικών γνώσεων και κεφαλαίων (ιδιαίτερα των παροικιακών), που θα επέτρεπαν την επιτάχυνση της αναπτυξιακής διαδικασίας. Ταυτόχρονα η χώρα, φυσική γέφυρα Δύσης-Ανατολής, κατασκευάζοντας το δίκτυό της, θα μπορούσε να ενταχθεί στον όμιλο των χωρών που συμμετέχουν στο "δρόμο των Ινδιών" και στη διακίνηση του κύριου όγκου του διεθνούς εμπορίου, και να επωφεληθεί από την κατανομή του

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

πλεονάσματος άλλων χωρών. Το σιδηροδρομικό όνειρο θα ενταχθεί, έτσι, στην υπηρεσία της Μεγάλης Ιδέας για την ανασυγκρότηση του "έσω" και "έξω" ελληνισμού.

Ιδεολογία και γεωπολιτική θα πάρουν τις αποστάσεις τους από την κοινωνικοοικονομική πραγματικότητα της χώρας. Οι δυνάμεις που την οδηγούν δε θα απασχοληθούν σοβαρά με τη δεύτερη αυτή διάσταση του προβλήματος, δηλαδή το κοινωνικό και οικονομικό πλαίσιο, μέσα στο οποίο ο σιδηρόδρομος λειτούργησε ως συνθήκη αναγκαία (στην από νωρίς βιομηχανική Αγγλία) και ικανή (σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, όπου ωστόσο η βιομηχανία ήταν από καιρό "εν τω γίνεσθαι") για να επιταχυνθεί η διαδικασία της εκβιομηχάνισης. Η αδυναμία όμως αυτή είναι κατανοητή στην έντονα γεωργική και προκαπιταλιστική Ελλάδα, όπου ο διαχωρισμός γεωργίας-βιομηχανίας θα αργήσει να πραγματοποιηθεί οικονομικά και να κατακτηθεί κοινωνικά.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ

Η ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ

Το 1880, μισού αιώνα προετοιμασία έχει αποδώσει μόνο 9 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής. Τον επόμενο χρόνο θα υπογραφεί η οριστική σύμβαση για τη μικρή γραμμή Πύργου-Κατακόλου. Ωστόσο, το 1882 μπορεί να χαρακτηριστεί ως "έτος μηδέν" της ελληνικής σιδηροδρομικής εποχής. Τη χρονιά αυτή ο Χαρίλαος Τρικούπης, στην πρώτη ουσιαστική πρωθυπουργία του, θα υπογράψει οριστικές συμβάσεις για τρία δίκτυα (Θεσσαλίας, Πελοποννήσου και Αττικής) συνολικού μήκους 700 χλμ. περίπου. Ταυτόχρονα, η συζήτηση στη βουλή (Μάιος 1882) θα καλύψει την προοπτική άλλων 700 χλμ. περίπου (Αθήνα-Λάρισα-Σύνορα, Βορειοδυτική Ελλάδα, υπόλοιπα Πελοποννήσου). Η σημαντική αυτή συζήτηση είναι η πρώτη, και ίσως η τελευταία, που θα αντιμετωπίσει σφαιρικά το πρόβλημα. Συνολική σύλληψη της σιδηροδρομικής γραμμής – στα πλαίσια της γενικής συγκοινωνιακής – πολιτικής του κράτους και των διαφόρων τάσεων της πολιτικής εξουσίας, θέματα στρατηγικής (δυνατό δίκτυο, τύπος δικτύου, τρόπος κατασκευής και εκμετάλλευσης κτλ.) διαμορφώνονται κατά τρόπο σχεδόν οριστικό: οι υπόλοιπες συζητήσεις της εικοσαετίας μοιάζουν να περιορίζονται σε θέματα τακτικής για την πραγματοποίηση του αρχικού σχεδίου (πηγές χρηματοδότησης, συμμετοχή του κράτους κτλ.).

Από το 1883 το ώριμο πια όνειρο αρχίζει να γίνεται πράξη. Ωστόσο, η σκληρή πραγματικότητα και η ανεξέλεγκτη συγκυρία, εσωτερική και εξωτερική, θα δυσκολέψουν σημαντικά τη διαχρονική ανάπτυξη του δικτύου: ενώ κατά την πρώτη δεκαετία (1883-1892) η μέση ετήσια αύξηση του ενεργού δικτύου είναι 91 χλμ./χρόνο, τη δεύτερη (1893-1902) δεν ξεπερνά τα 15 χλμ./χρόνο. Το 1902 λειτουργούν συνολικά 1.065 χλμ. και έχουν υπογραφεί οι οριστικές συμβάσεις για 520 χλμ. ακόμη, που θα παραδοθούν σταδιακά ως το 1910 (65 χλμ./χρόνο). Θα χρειαστούν διαβουλεύσεις είκοσι χρόνων και τριάντα χρόνια για την κατασκευή, για να ολοκληρωθεί στο μεγαλύτερο μέρος του το αρχικό σχέδιο, που στο μεταξύ έχει διευρυνθεί, ώστε να καλύψει πληρέστερα την πελοποννησιακή ενδοχώρα. Είκοσι χρόνια σιδηροδρομικής προσπάθειας με τη σφραγίδα του τρικουπικού θετικισμού.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

«ΕΤΟΣ ΜΗΔΕΝ»: Η ΣΥΛΛΗΨΗ

"Εντός 4 εως 5 το πολύ ετών ου μόνον ο απ'Αθηνών εως Πατρών και εως Ναυπλίου σιδηρόδρομος, αλλά ολόκληρον το σύμπλεγμα των εσωτερικών ημών σιδηροδρόμων πρέπει να είναι κατασκευασμένον. Δεν είναι επιτετραμμένον εις την Ελλάδα να περιμένη πλειότερον. Περιέμεινε μέχρι τινός, διότι τα μέσα αυτής δεν τη επέτρεπον να πράξη εξ ιδίων, η δε πίστις της δεν τη επέτρεπε να χρησιμοποιήση προς κατασκευήν σιδηροδρόμων ξένα κεφάλαια. Ήδη όμως τη επιτρέπει τοιαύτην την ενέργειαν η πίστις αυτής, και τα μέσα αυτής τη επιτρέπει να ανταποκριθή εις τας υποχρεώσεις, τας οποίας δια της πίστεως θέλει αναλάβει".

Με αυτά τα λόγια ο Χαρίλαος Τρικούπης θα θεμελιώσει, το Μάιο του 1882, την ελληνική σιδηροδρομική προσπάθεια, σημαντική διάσταση της "τρελής δεκαετίας" του. Πράγματι, οι τελευταίες προσπάθειες του προκατόχου του δεν έχουν ακόμη αποδώσει. Στις 13/03/1881 με το νόμο ΠΘ' επιτρέπεται στο δήμο Λετρίνων να προχωρήσει στην κατασκευή της γραμμής Πύργου-Κατακόλου (13 χλμ.), που τελικά παταχωρείται στη ΓΠΤ με εγγύηση από το δήμο για κέρδος 6%. Ακόμη, στις 31/08/1881 ο Κουμουνδούρος υπογράφει σύμβαση με τον L. Perdoux για την κατασκευή των γραμμών Πειραιώς-Λαρίσης και Πειραιώς-Πατρών (με διακλάδωση: Κόρινθος-Ναύπλιο-Μύλοι), διεθνούς πλάτους 1,43 μ. (η διακλάδωση αφορούσε γραμμή πλάτους 0,70 μ., στρωμένη πάνω στον αμαξιτό δρόμο) και συνολικής δαπάνης 108 εκ. δρχ. (66,7 και 41,3 αντίστοιχα) με εγγύηση από το κράτος για ετήσιο κέρδος 5% ή 5,4 εκ. δρχ. Τέλος, στις 13/09/1881 ο Κουμουνδούρος υπογράφει σύμβαση με το μηχανικό E.de Chirico, αντιπρόσωπο του Κωνσταντινουπολίτη τραπεζίτη Θ. Μαυρογορδάτου, για την κατασκευή της γραμμής Λαρίσης-Βόλου, χωρίς καμιά κρατική εγγύηση ή άλλου είδους υποχρέωση.

Από τις γραμμές αυτές, μόνο η πρώτη (Πύργος-Κατάκολο) θα πραγματοποιηθεί όπως προγραμματίστηκε. Στη δεύτερη περίπτωση, ο ανάδοχος θα δηλώσει αδυναμία να εκτελέσει τις υποχρεώσεις του, αν δεν αναθεωρηθούν οι όροι της σύμβασης. Αλλά και ο Τρικούπης είναι τελείως αντίθετος με τους βασικούς της όρους (πλάτος 1,43 μ. και κρατική εγγύηση για κέρδος 5%).¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Στην τρίτη περίπτωση ο Τρικούπης θεωρεί ότι η ανάθεση μόνο του εύκολου τμήματος (Λάρισα-Βόλος) θα δυσκολέψει την κατασκευή του υπόλοιπου θεσσαλικού δικτύου. Γι' αυτό θα επιδιώξει να ακυρωθεί η σύμβαση του L. Perdoux, χωρίς να παρακρατηθεί η εγγύηση των 720.000 δρχ., για να μην υπάρξουν καθυστερήσεις, και ακόμη να αναθεωρηθεί η σύμβαση του Θ. Μαυρογορδάτου. Το Μάιο θα προκαλέσει μια μεγάλη συζήτηση στη βουλή, όπου φέρνει για έγκριση, σχεδόν ταυτόχρονα, τρία νέα νομοσχέδια. Το πρώτο αφορά τη γραμμή Πειραιώς-Πατρών με διακλάδωση Κόρινθος-Ναύπλιο-Μύλοι (αυτόνομη τώρα και όχι σε μέρος του αμαξιτού δρόμου). Η ΓΠΤ, που αναλαμβάνει το έργο, έχει τη δυνατότητα επιλογής, για την κατασκευή με τους ίδιους όρους, ανάμεσα στις γραμμές Πατρών-Πύργου (ή Κατακόλου) και Μεσολογγίου-Αγρινίου (ή Άρτας). Με το δεύτερο αναθεωρείται η σύμβαση του Θ. Μαυρογορδάτου, που προβλέπει τώρα, εκτός από τη γραμμή Βόλου-Λαρίσης, διακλάδωση από Βελεστίνο προς Καρδίτσα-Τρίκαλα-Καλαμπάκα. Με το τρίτο υποχρεώνεται η Εταιρεία Μεταλλουργιών Λαυρίου να κατασκευάσει τη γραμμή Αθηνών-Λαυρίου με διακλάδωση Ηράκλειο-Κηφισιά.

Η ακύρωση των συμβάσεων του Κουμουνδούρου και οι καινούριες βάσεις των συμβάσεων του Τρικούπη δημιουργούν τις προϋποθέσεις για μια μετωπική σύγκρουση των δύο παρατάξεων. Έτσι, η ζοηρή και ευρύτατη συζήτηση στη βουλή, στις 20, 24 και 25/05/1882, δεν αφορά μόνο τα τρία νομοσχέδια, αλλά επεκτείνεται και σε γραμμές εκτός συμβάσεων (Αθήνα-Λάρισα, Μύλοι-Καλαμάτα, κτλ.), που μαζί με τις πρώτες καλύπτουν το σύνολο σχεδόν του δυνατού δικτύου, κάπου 1.400 χλμ. Δύο σφαιρικές και ευδιάκριτες στρατηγικές θα συγκρουστούν: η μια με κύριους εκφραστές της τους: Χ. Τρικούπης και Π. Καλλιγά, και η άλλη με τους: Α. Κουμουνδούρο, Λ. Δεληγεώργη, Γ. Ζηνόπουλο, Α. Πετιμεζά και Κ. Καραπάνο.

Ο Χ. Τρικούπης, με τις συμβάσεις του για τις γραμμές Θεσσαλίας και Πελοποννήσου, εισάγει δύο νέα δεδομένα:

- Το πλάτος των γραμμών ορίζεται σε 1,0 μ. αντί για 1,43 μ. (διεθνώς παραδεκτή διάσταση) των συμβάσεων του Κουμουνδούρου.

- Η επιβάρυνση του κράτους ορίζεται σε επιχορήγηση του κατασκευαστή με 20.000δρχ./χλμ. αντί για την εγγύηση του ελάχιστου κέρδους 5%.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Ταυτόχρονα, προβλέπεται συμμετοχή του κράτους, μετά την πρώτη δεκαπενταετία, κατά 50% στα κέρδη της εταιρείας που υπερβαίνουν το 7% και αφού οι μέτοχοι έχουν εισπράξει 7% από τη σύσταση της εταιρείας. Ο Κουμουνδούρος, αντίθετα, προέβλεπε συμμετοχή του κράτους στα κέρδη που υπερβαίνουν το 5%, ώσπου να ισοσκελιστεί η επιβάρυνσή του, τα προηγούμενα χρόνια, για την εξασφάλιση του 5%. Τέλος, ο Τρικούπης εξοπλίζει το κράτος με δικαίωμα εξαγοράς της εταιρείας έπειτα από δεκαπέντε χρόνια και δικαίωμα ιδιοκτησίας στο 50% των αποθεματικών της κεφαλαίων κατά την εξαγορά ή τη λήξη της σύμβασης.

Ωστόσο, οι διαφορές αυτές δε θα γίνουν κατανοήτες και δε θα πάρουν τις πραγματικές τους διαστάσεις, αν δεν ενταχθούν στα πλαίσια της συνολικής σύλληψης των δύο παρατάξεων. Πρέπει να διευκρινιστεί ότι ο Τρικούπης δε δίνει καμιά χιλιομετρική επιχορήγηση για το τμήμα Βόλου-Λαρίσης, που θεωρείται ιδιαίτερα εύκολο και προσοδοφόρο, ούτε για τη γραμμή Αθηνών-Λαυρίου, γιατί η ανάδοχος εταιρεία οφείλει πολύ περισσότερα στο κράτος. Άλλωστε, στην περίπτωση της προβλέπεται συμμετοχή του κράτους κατά 50% στα κέρδη της που υπερβαίνουν το 3%. Πράγματι, το δικαστήριο έχει αναγνωρίσει χρέος 6 εκ. δρχ. της εταιρείας των μεταλλουργιών Λαυρίου προς το κράτος, αλλά ο δικαστικός αγώνας προβλέπεται μακρόχρονος. Τα δύο μέρη συμφωνούν τελικά να παραιτηθούν αμοιβαία από τη χρονοβόρα διαδικασία και να διαθέσει η εταιρεία το κεφάλαιο των 6 εκ. δρχ. για την κατασκευή της γραμμής με τους παρακάτω όρους:

1. Η στρατηγική του Χ. Τρικούπη στηρίζεται σε δύο βασικές υποθέσεις και μία γενική αρχή:

- Υπόθεση πρώτη: Η αυτόματη ενσωμάτωση της χώρας στο διεθνές εμπορικό κύκλωμα – και επομένως ο διεθνής χαρακτήρας του σιδηροδρομικού της δικτύου – δεν είναι εξασφαλισμένη, ούτε καν πιθανή, για το άμεσο μέλλον.

- Υπόθεση δεύτερη: Η εσωτερική πραγματικότητα της χώρας – ορεινή, αραιοκατοικημένη και με "μικράν γεωργικήν, εμπορικήν και βιομηχανικήν ανάπτυξιν" – δεν επιτρέπει ελπίδες κέρδους, τουλάχιστον τα πρώτα χρόνια, και προσδιορίζει έτσι με σαφήνεια τον τοπικό χαρακτήρα του δικτύου.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

- Γενική αρχή: Το κράτος-οδηγός οφείλει, επιδιώκοντας το μικρότερο δυνατό συνολικό κόστος και τη μικρότερη δυνατή δική του επιβάρυνση, να εκμεταλλευτεί τη βελτίωση της εξωτερικής του πίστης και προσελκύοντας ελληνικά και διεθνή κεφάλαια να προωθήσει στο συντομότερο διάστημα (4-5 χρόνια) την κατασκευή ολόκληρου του εσωτερικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Ο Τρικούπης προτιμά τη στενή γραμμή (1,0 μ.) - τοπικού χαρακτήρα, λόγω χαμηλότερης ταχύτητας και μικρότερων ανέσεων – γιατί το επιβάλει ο χαμηλός βαθμός ανάπτυξης της χώρας. Άλλωστε, η διεθνής γραμμή (1,43 μ., ταχύτερη και ανετότερη) θα κόστιζε σημαντικά περισσότερο (εξαιτίας του μεγαλύτερου βάρους των γραμμών, και του μήκους των ξύλινων υποστηριγμάτων, αλλά κυρίως εξαιτίας των μεγαλύτερων καμπυλών και των αναγκαίων τούνελ) ιδιαίτερα στην ορεινή ενδοχώρα, εξαντλώντας έτσι τους περιορισμένους πόρους του κράτους. Για τους ίδιους λόγους προτιμά τη χιλιομετρική επιχορήγηση από την εγγύηση ελάχιστου κέρδους. Για τη γραμμή Πειραιάως-Πατρών (περίπου 210 χλμ.), π.χ., όπως την είχε προγραμματίσει ο Κουμουνδούρος (πλατιά και με εγγύηση 5%), το κράτος αναλάμβανε μόνιμη υποχρέωση να εξασφαλίζει στην εταιρεία 2.065.000 δρχ./χρόνο (5% κεφαλαίου 41,3 εκ. δρχ.). Το ποσό αυτό θα έπρεπε να καταβάλλεται ολόκληρο τα πρώτα χρόνια που δεν προβλέπονταν κέρδη, ιδιαίτερα για πλατιά γραμμή που απαιτεί υψηλότερες δαπάνες εκμετάλλευσης. Αντίθετα, με το σύστημα του Τρικούπη, το κράτος τώρα επιβαρύνεται με 5 εκ. δρχ. συνολικά (20.000 δρχ.*210 χλμ.+ 800.000 περίπου για απαλλοτριώσεις) που θα καταβάλει σε τρία χρόνια. Το ποσό αυτό ο Τρικούπης υπολογίζει να το δανειστεί με τόκο 7% και μόνιμη επιβάρυνση του κράτους 350.000 δρχ. Έτσι, ακόμη κι αν άλλες δυσκολότερες γραμμές (όπως η γραμμή Μύλων-Τριπόλεως-Καλαμών, 200 χλμ. περίπου) απαιτήσουν μεγαλύτερη μόνιμη επιβάρυνση (400-500.000 δρχ./χρόνο), ο Τρικούπης πιστεύει ότι με το κεφάλαιο των 2.100.000 δρχ., που διακινδύνευε ο Κουμουνδούρος για μια μόνο γραμμή, μπορεί να κατασκευαστεί, σε 4-5 χρόνια, όλο το δίκτυο των τοπικών σιδηροδρόμων της χώρας.¹

Ο Τρικούπης βιάζεται να εκμεταλλευτεί την ευκαιρία που του προσφέρει μία ευνοϊκή συγκυρία, η οποία, όπως πιστεύει, δεν θα διατηρηθεί για πολύ. Η Ελλάδα, για να πραγματοποιήσει τις φιλοδοξίες της, πρέπει να επιταχύνει την οικονομική της ανάπτυξη και την πολιτική της οργάνωση. Κι αυτό προϋποθέτει βελτίωση της οικονομικής και θεσμικής υποδομής με τη φροντίδα του κράτους. Για την ταχύτερη

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

πραγματοποίηση της πρώτης, θα επιδιώξει τη μικρότερη δυνατή επιβάρυνση του κράτους και τη μεγαλύτερη δυνατή συμμετοχή του ελληνικού και ξένου κεφαλαίου. Ειδικότερα για τη συγκοινωνιακή υποδομή, θα αναλάβει φιλόδοξο πρόγραμμα οδοποιίας, πιστεύοντας ότι με το ίδιο κόστος (για το κράτος) θα μπορέσει να κατασκευάσει γρήγορα το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας. Πράγματι, το ποσό των 20.000 δρχ./χλμ., που αποτελεί την κρατική επιχορήγηση προς τον κατασκευαστή, δεν είναι τυχαίο. Αντιστοιχεί ακριβώς στη δαπάνη "την οποίαν το Δημόσιον ήθελεν υποστή ίνα κατασκευάση αμαξιτάς οδούς", πράγμα άλλωστε που επαληθεύεται δέκα χρόνια αργότερα από την έκθεση του Εδουάρδου Λώ.

Βέβαια, ο Τρικούπης έχει πλήρη συνείδηση ότι ορισμένες δύσκολες γραμμές θα επιβαρύνουν περισσότερο το κράτος, αλλά δεν δέχεται να εγγυηθεί το κέρδος των εταιρειών. Σ' αυτή την περίπτωση, προτιμά να αναλάβει το κράτος την κατασκευή για λογαριασμό του, με έκδοση ειδικού δανείου. Αυτό σκέπτεται να κάνει για τη γραμμή Αθηνών-Λαρίσης, τη μόνη που θεωρεί εξ ορισμού με διεθνή χαρακτήρα (1,43 μ.), αφού, αργά ή γρήγορα, πρόκειται να συνδέσει την πρωτεύουσα με την Ευρώπη. Αν πρόκειται το κράτος να εγγυηθεί για όλο τον επιχειρηματικό κίνδυνο, γιατί να μην τον αναλάβει μόνο του, αφού μπορεί να πια να βρει κεφάλαια στη διεθνή χρηματαγορά με τους ίδιους περίπου όρους, και να διατηρήσει την πλήρη ιδιοκτησία, όπως άλλωστε αρχίζουν να κάνουν πολλά ευρωπαϊκά κράτη για λόγους οικονομικούς αλλά και πολιτικούς. Βέβαια, το κράτος δεν είναι καλός επιχειρηματίας, αλλά και ο ιδιωτικός φορέας "ο λαμβάνων το προνόμιον τούτο (εγγύση κέρδους) ουδέν έχει συμφέρον όπως αυξήσωσι τα κέρδη της εταιρείας, εν όσω δεν ελπίζει να υπερβώσι ταύτα τον όρο του ηγγυημένου τόκου". Όμως, καθαρό κέρδος 5%, ιδιαίτερα για διεθνή γραμμή, δε φαίνεται καθόλου πιθανό τα πρώτα χρόνια. Με τη βελτίωση της οικονομικής και πολιτικής υποδομής και την προσέλκυση διεθνών κεφαλαίων, ο Τρικούπης πιστεύει ότι η χώρα θα γνωρίσει καλύτερες μέρες. Γι' αυτό φροντίζει "όπως οι σιδηρόδρομοι ούτοι, όταν αι περιστάσεις καταστάσιν ευνοϊκώτεροι, όταν η συγκοινωνία αυξηθή, όταν η ανάπτυξης της χώρας είναι τοιαύτη, ώστε να επιτρέπη να χαρακτηρισθώσιν ως διεθνείς οι σιδηρόδρομοι, οίτινες σήμερον δια τοιούτους λόγους χαρακτηρίζονται ως σιδηρόδρομοι τοπικής συγκοινωνίας, αντικατασταθώσι δι' ευρέων σιδηροδρόμων".¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Ορίζει συμβατικά τη χρονική απόσταση από το σημείο αυτό σε δεκαπέντε χρόνια και διατηρεί το δικαίωμα εξαγοράς της εταιρείας (κρατικοποίηση) για την εφαρμογή της πολιτικής του κράτους.

Στην πραγματικότητα όμως, δεν σκέπτεται να το ασκήσει. Το δικαίωμα της εξαγοράς για τον Τρικούπη "είναι φόβητρον" γιατί "μόλις οι σιδηρόδρομοι θα αρχίσωσι να εισέρχονται εις το στάδιον της ευπορίας" και η εταιρεία, μετά τις αρχικές της ζημιές, "φθάση μετά 15 έτη εις το ισοζύγιον, πραγματοποιούσα και κέρδος" η απειλή "ότι θέλει εξαγορασθή... θα αναγκάση την εταιρείαν, ίνα υποκύψη εις πάσαν εύλογον απαίτησιν του κράτους".

Αλλά και για την περίπτωση που ο φορέας παραμένει ιδιωτικός, εξασφαλίζεται η συμμετοχή του κράτους κατά 50% στα κέρδη της εταιρείας που υπερβαίνουν το 7% μετά τη δεκαπενταετία. Θα μπορούσαν όμως οι μέτοχοι να συμφωνήσουν στην αποθεματοποίηση του κέρδους που υπερβαίνει το 7%, για να μην αποδώσουν στο κράτος το μερίδιό του. Γι'αυτό οι συμβάσεις του Τρικούπη προβλέπουν ότι "το αποθεματικόν κεφάλαιον διανέμεται εξ ίσου μετά της κυβερνήσεως εν περιπτώσει εξαγοράς ή καθ'ήν ώρα διαλυθή η εταιρεία".

Και ο Τρικούπης, που πρωταρχικός του στόχος είναι να εξασφαλίσει στο κράτος τη δυνατότητα να παίζει τον πρωτοποριακό ρόλο και να προλάβει να οργανώσει γρήγορα τον οικονομικό και πολιτικό του χώρο, θα συμπληρώσει:

"Εγώ, κύριοι, δεν έρχομαι να υποστηρίξω ενώπιον της βουλής ουδέν σύστημα, δεν είμαι ούτε υπέρ της συγκεντρώσεως, ούτε υπέρ της αποκεντρώσεως (εννοεί μία ή πολλές εταιρείες), ούτε υπέρ των στενών σιδηροδρόμων, ούτε υπέρ των ευρέων σιδηροδρόμων. Δεν είμαι ούτε υπέρ της κατασκευής των σιδηροδρόμων παρά του Δημοσίου, ούτε υπέρ της κατασκευής αυτών υπό εταιρείων απολύτως. Πάντα ταύτα τα εξετάζω σχετικώς". Και αφού αναπτύξει την άποψή του ότι τελικό κριτήριο πρέπει να είναι η ελάχιστη δυνατή επιβάρυνση του Δημοσίου, θα καταλήξει: "Επομένως παρακαλώ την Βουλήν εις τα ζητήματα περί των σιδηροδρόμων να μην αναχωρή από αρχών γενικών... διότι τα ζητήματα ταύτα δεν είναι ζητήματα θεωρίας, είναι ζητήματα πρακτικά, ζητήματα συμφέροντος.¹

Πρέπει να εξετάζονται κατά τασπαρουσιαζόμενας περιστάσεις. Επί ηθικών, επί συνταγματικών και κοινοβουλευτικών ζητημάτων οφείλομεν να ακολουθώμεν

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

απαρεγκλίτως τας θεωρίας, επί ζητημάτων όμως βιομηχανικών, επί ζητημάτων υλικού συμφέροντος οφείλομεν τας θεωρίας να τας έχωμεν ως γενικόν οδηγόν, αλλά οφείλομεν να εξετάζωμεν αυτά τα πράγματα, να εγκαταλείπωμεν δε την θεωρίαν οσάκις αι περιστάσεις αποδεικνυούσιν ότι η θεωρία ήθελε μας στοιχίσει ακριβά".

2. Η στρατηγική της αντιπολίτευσης, παρά τις ιδιαίτερες αποχρώσεις των διαφόρων ομάδων, μπορεί να συμπυκνωθεί στις παρακάτω υποθέσεις και γενικές αρχές:

- Υπόθεση πρώτη: Η ενσωμάτωση της χώρας στο διεθνές εμπορικό κύκλωμα μπορεί και πρέπει να είναι ο πρωταρχικός στόχος της κρατικής πολιτικής. Οι βασικές γραμμές του σιδηροδρομικού δικτύου μπορούν και πρέπει να έχουν διεθνή χαρακτήρα (1,43 μ.).

- Υπόθεση δεύτερη: Ο σιδηρόδρομος είναι η αναγκαία και ικανή συνθήκη για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, αλλά μόνο ο πλατύς, γιατί είναι ταχύτερος, οικονομικότερος (για μεγάλο όγκο μεταφορών), ανετότερος και ακριβέστερος. Άλλωστε, μόνο αυτός είναι ανανταγωνιστικός (σε σχέση με τη ναυτιλία) για τις ελληνικές συνθήκες, ιδιαίτερα για τις βασικές παραλιακές γραμμές (π.χ. Πειραιάς-Πάτρα).

- Γενική αρχή: Το κράτος –σώφρων προστάτης – οφείλει να εφοδιάσει βαθμιαία τη χώρα με τις βασικές γραμμές που θα συντελέσουν στην ανάπτυξή της, και την ενδοχώρα με φτηνές τοπικές γραμμές-τροφοδότες (0,75 μ.), προστατεύοντας ταυτόχρονα τα συμφέροντα των μικρών και μεγάλων κεφαλαιούχων που πρόκειται να είναι κυρίως Έλληνες.

Ο Α. Κουμουνδούρος πιστεύει ότι, όπως η γραμμή Αθηνών-Λαρίσης, έτσι και η γραμμή Αθηνών-Πατρών "πρέπει να είναι ευρεία, διότι θέλει είσθαι δρόμος διεθνής και μεταφοράς εμπορευμάτων". Γιατί ελπίζει ότι η φυσική της συνέχεια, η γραμμή Μεσολογγίου-Αγρινίου-Άρτας, θα επεκταθείως την Αυλώνα και τα Ιωάννινα, για να ενωθεί από την Αυλώνα ατμοπλοϊκώς με το Μπρίντιζι και την ιταλική διεθνή γραμμή, και από τα Ιωάννινα με τη σχεδιαζόμενη δαλματική γραμμή.¹

Κατά τον Κ. Καραπάνο, η κατάληξη της γραμμής πρέπει να είναι το Άκτιο, που απέχει από το Μπρίντιζι μόνο 8-10 ώρες: "η τοιαύτη πλησίασις δύναται ωσαντως να

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

συντελέση όπως διέρχεται δια της Ελλάδος το ταχυδρομείον Αγγλίας και Ινδιών, όπερ, ως γνωρίζομεν, αποφέρει σπουδαίας ωφελείας".

Ο Α. Πετιμεζάς πιστεύει ότι, όχι μόνο η γραμμή Αθηνών-Πατρών, αλλά και η γραμμή Αθηνών-Λαυρίου πρέπει να είναι διεθνής, γιατί "ο λιμήν του Θωρικού μίαν ημέραν θα χρησιμεύση ως τόπος από τον οποίον θα αναχωρή το ταχυδρομείον και τα εμπορεύματα τα κατεπείγοντα δια τας Ινδίας από την Ευρώπην, και ταναπάλιν". Και αφού υπενθυμίσει ότι, σύμφωνα με τη μελέτη του Αυστριακού πρόξενου στη Σύρο, το Θωρικό είναι "ο πλησιέστερος λιμήν προς τον Ισθόν του Σουέζ", θα καταλήξει: "Το ταχυδρομείον το οποίον έρχεται από τας Ινδίας, δια να φθάση εις την Δυτικήν Ευρώπην ταχύτερον, θα λαμβάνη τον σιδηρόδρομον από του Θωρικού μέχρι Ρίου, εντεύθεν μέχρι Αυλώνος, εκείθεν δε δια θαλάσσης θα μεταβαίνη δια του Βρεντησίου εις την Ευρώπην. Και αν τα γράμματα των Ινδιών έρχονται δια την αρκτικήν Ευρώπην, Ρωσσίαν κτλ., τότε βεβαίως θα ακολουθήση την άλλην γραμμήν (προς Λάρισα)". Ο Γ. Ζηνόπουλος θεωρεί την Πάτρα το πλησιέστερο λιμάνι της χώρας προς την Ευρώπη (Τεργέστη, Μπρίντιζι, Μασσαλία) και τη γραμμή Αθηνών-Πατρών ως προέκταση της γραμμής Αθηνών-Λαρίσης και επομένως με διεθνή χαρακτήρα. Ο Λ. Δεληγεώργης, πιο διστακτικός, δε θεωρεί δεδομένο τον διεθνή χαρακτήρα της γραμμής Αθηνών-Πατρών-Αυλώνος, πριν να κατασκευαστεί η δαλματική γραμμή. Πιστεύει όμως ότι "εκ Βρεντησίου εις Πάτρας θα μεταβαίνωσι πολλοί επιβάται και ίσως θα μεταφέρωνται και τα εμπορεύματα εκείνα, τα οποία θέλουσι την ταχύτητα", για να καταλήξει ότι τρεις γραμμές τουλάχιστον (Αθήνα-Λάρισα, Αθήνα-Πάτρα και Αθήνα-Καλαμάτα) "πρέπει να γίνωσιν ευρείαι είτε ως διεθνείς, είτε ως εθνικαί και γενικού συμφέροντος". Ωστόσο, συμφωνεί με τον Τρικούπη ότι οι εσωτερικές συνθήκες (ορεινή και αραιοκατοικημένη ενδοχώρα, χαμηλός βαθμός ανάπτυξης και οικονομική καχεξία του κράτους) επιβάλλουν τον στενό σιδηρόδρομο για τις άλλες περιοχές της χώρας. Αλλά και ο Κουμουνδούρος έχει υποδείξει ότι, εκτός από τις αναγκαίες διεθνείς γραμμές, οι υπόλοιπες, "δια τα μέρη εκείνα, εις τα οποία δεν είναι μέγα και ευρύτατον το εμπόριον", θα μπορούσαν να κατασκευαστούν στενές, και μάλιστα μόνο 0,75 μ., με πολύ χαμηλή δαπάνη, ισοσκελίζοντας έτσι την επιβάρυνση που απαιτούν οι διεθνείς γραμμές.¹

Η ανανεωμένη θεώρηση της Ελλάδας ως "φυσικής γέφυρας μεταξύ Δύσης και Ανατολής" κάνει την αντιπολίτευση να συγκλίνει προς την ιδέα ενός δυαδικού

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

συστήματος σιδηροδρόμων: από τη μιά μεριά ένα ακτινωτό σύστημα διεθνών γραμμών με κέντρο την Αθήνα [Αθήνα-Λάρισα-Θεσσαλονίκη, Αθήνα-Πάτρα-Μπρίντιζι ή Αυλώνα-Μπρίντιζι ή Ιωάννινα-δαλματικές γραμμές, Αθήνα-Λαύριο (Θωρικό)-Σουέζ, Αθήνα-Καλαμάτα (ή Γύθειο)-Σουέζ] και από την άλλη μεριά. τοπικές και πολύ στενές γραμμές-τροφοδότες.

Ωστόσο, οι πλατιές γραμμές θεωρούνται αναγκαίες και για αναπτυξιακούς λόγους. Ο Πετιμεζάς θεωρεί γενικά τη συγκοινωνία "παράγωγο του πλούτου, της αναπτύξεως, του πολιτισμού, της ευημερίας και της ευδαιμονίας του τόπου". Ακόμη και ο περισσότερο ρεαλιστής Δελιγεώργης, αφού αναπτύξει την πίστη του ότι ο σιδηρόδρομος "υπήρξε και υπάρχει εν Ευρώπη το δραστηριότερον και μεγαλουργότερον μέσον της υλικής αναπτύξεως αυτής" και αφού αναρωτηθεί γιατί τα ευρωπαϊκά κράτη προτίμησαν, με ελάχιστες εξαιρέσεις, τις πλατιές γραμμές, θα καταλήξει: "Η αιτία είναι ευνόητος, μόνον οι πλατείς σιδηρόδρομοι δίδουσι τοιαύτην ταχύτητα και συντόμευσιν των αποστάσεων, προσφέρουσι τόσω μεγάλας υπηρεσίας εις το έμποριον, τοσαύτην ακρίβειαν εις την κυκλοφορίαν, τοσαύτην ασφάλειαν και τοιαύτας ευκολίας, ώστε κατά παραβολήν προς τα συνήθη μέσα της συγκοινωνίας, είτε δια ξηράς είτε δια θαλάσσης, επιτυγχάνουσι την υπεροχήν εκείνην, ήτις εντός βραχέος χρόνον και εις πολλώ μεγαλύτερον βαθμόν πολλαπλασιάζει την κυκλοφορίαν, προκαλεί την μεγαλυτέραν κατανάλωσιν, αυξάνει την παραγωγήν και το εμπόριον και προάγει την κοινωνίαν και αυξάνει τα εισοδήματα του κράτους".

Εξάλλου, σε σχέση με την ατμοπλοϊκή συγκοινωνία, μόνο η πλατιά γραμμή είναι ανταγωνιστική. Στο θέμα αυτό, και ιδιαίτερα για τη γραμμή Πειραιώς-Πατρών, ή άποψη όλων των στελεχών της αντιπολίτευσης ταυτίζεται. Με τη διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου, ή ατμοπλοϊκή συγκοινωνία θα είναι και ταχύτερη (περί τα 16 μίλια /ώρα ή 29 χλμ. /ώρα αντί 25 χλμ. /ώρα για τον στενό σιδηρόδρομο, όπως υπολογίζει ο Δελιγεώργης) και ανετότερη για τους επιβάτες και οικονομικότερη για τα εμπορεύματα. Είναι καλύτερα λοιπόν να κατασκευαστούν πλατιές γραμμές "πανταχού... βαθμίδον και κατ'ολίγον" παρά να καταδικαστεί η χώρα "να υπηρετήται υπό στενών γραμμών, αίτινες δεν φέρουσι μεγάλας ωφελείας, και μάλιστα εν Ελλάδι, όπου υπάρχει πανταχόθεν η δια θαλάσσης συγκοινωνία" (Δελιγεώργης).¹

BIBΛΙΟΘΗΚΗ
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

"Δεν είναι της απολύτου ανάγκης η δια ξηράς συγκοινωνία, όπου η δια θαλάσσης είναι συχνή, ταχεία και εύκολος", υποστηρίζει ο Ζηνόπουλος, ενώ ο Κουμουνδούρος θα δηλώσει ότι "ήθελον προτιμήσει, προκειμένου τοιούτου σιδηροδρόμου, να αναβάλω την κατασκευήν...".

Την ενσωμάτωση της χώρας στο διεθνές σιδηροδρομικό δίκτυο θα ακολουθούσε η εσωτερική της ανάπτυξη, γιατί από την Ελλάδα θα περνούσε ο διεθνής εμπορικός πλούτος και, αξιοποιούμενος με αυτόν τον τρόπο, ο πλατύς σιδηρόδρομος θα προκαλούσε την εσωτερική κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη. Για όλους αυτούς τους λόγους, το κράτος πρέπει να αναλάβει την πρόσθετη επιβάρυνση που συνεπάγονται οι πλατιές γραμμές. Αλλά ταυτόχρονα πρέπει, με την εγγύηση ελαχίστου κέρδους 5 %, να προστατεύσει και να ενθαρρύνει τους μικρούς και μεγάλους κεφαλαιούχους που θα συμμετάσχουν στην πραγματοποίηση του έργου. Ο Κουμουνδούρος πιστεύει ότι θα υπάρξει κέρδος, οπότε, με το δικό του σύστημα, το κράτος θα επιβαρυνθεί ελάχιστα στην αρχή ή και καθόλου. Άλλωστε, αν προδικάζεται η μη αποδοτικότητα των γραμμών, τούτο "σημαίνει ότι ούτε απολύτως αναγκαία αμέσως, ούτε ωφέλιμοι είναι", ενώ αν γίνουν -κατά τον Ζηνόπουλο- τότε "θα δυστυχήσωσι βεβαιότερον εκείνοι, οιτινες θα εμπιστευθώσι τα κεφάλαιά των... δι' ο προτιμώ το σύστημα της εγγυήσεως, υφ' ό δεν κινδυνεύουσι τουλάχιστον τα κεφάλαια των δυστυχών". Τέλος, κατά τον Δεληγεώργη, υπέρ του συστήματος για την εγγύηση των τόκων, "όπερ είναι το βαρύτερον δια το Δημόσιον αλλά και το ασφαλέστερον", συνηγορούν το γεγονός ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν "είναι πάντοτε αρκούντως προσοδοφόροι, όπως τα κεφάλαια προσδράμωσιν", αλλά και το ότι "τον σιδηρόδρομον Πατρών... πρόκειται να κατασκευάσωσιν έντοπια ελληνικά κεφάλαια"

Εκτός όμως από την αντιπαράθεση της δικής της στρατηγικής, η αντιπολίτευση θα ασκήσει οξύτατη κριτική στον Τρικούπη, κριτική που θα στραφεί κυρίως γύρω από:

- την έλλειψη μελετών και τη μη προκήρυξη διαγωνισμού
- τη σκόπιμη διόγκωση του κόστους της πλατιάς γραμμής

(ο Τρικούπης το εμφανίζει κατά 25-35 % μεγαλύτερο από το κόστος της στενής, ενώ ο Ζηνόπουλος μόνο κατά 15 %)¹

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

- τη διάσπαση του δικτύου σε πολλές εταιρείες, πράγμα που θα δυσκολέψει την κατασκευή των άγονων γραμμών

- την αδυναμία να μετατραπεί η στενή, σε πλατιά γραμμή – η μετατροπή, υποστηρίζει ο Πετιμεζάς, σημαίνει ουσιαστικά νέα κατασκευή, ενώ, κατά τον Ζηνόπουλο, η εξαγορά είναι ουσιαστικά αδύνατη, αν η εταιρεία έχει αρχίσει να κερδίζει, λόγω υψηλού κόστους, και άχρηστη αν ζημιώνει

- την αδυναμία να εξυπηρετηθούν οι στρατιωτικές, ανάγκες της χώρας

- την ανάθεση της κατασκευής όχι σε τεχνικές εταιρείες, αλλά σε τράπεζες που η μεσολάβησή τους μπορεί να εξελιχθεί σε απλή κερδοσκοπική επιχείρηση.

3. Ο Τρικούπης στις δευτερολογίες του θα απαντήσει αντίστοιχα ότι:

- ο όγκος των κεφαλαίων που διαθέτουν οι τράπεζες και η υψηλή εγγύηση που καταθέτουν αποτελεί πρόσθετη εξασφάλιση ότι το έργο θα ολοκληρωθεί

- η σύνταξη μελετών για την προκήρυξη ουσιαστικού διαγωνισμού μόνο καθυστέρηση μπορεί να φέρει, ενώ η σημασία τους είναι πολύ σχετική, μια και το έργο δε γίνεται για λογαριασμό του κράτους –άλλωστε ο Τρικούπης σκέπτεται να φέρει στην Ελλάδα ξένους ειδικούς για το σχεδιασμό των δημοσίων έργων, πράγμα που το κάνει λίγο άργότερα (γαλλική τεχνική αποστολή)

- το κόστος της πλατιάς γραμμής δεν αφορά μόνο την κατασκευή, αλλά και την εκμετάλλευση. Έτσι, η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι για έσοδα κάτω από 9.000 δρχ./χλμ. η γραμμή είναι ζημιογόνος, ενώ στην Ελλάδα "απέχομεν πολύ έτι της ελπίδος του να έχωμεν κατ' αρχάς και 8.000 φράγκων ακαθάριστον έσοδον κατά χιλιόμετρον".

Εκεί όμως που ο Τρικούπης θα επιμείνει περισσότερο είναι τα θεμέλια της στρατηγικής της αντιπολίτευσης. Το δίλημμα του Κουμουνδούρου (ή ο σιδηρόδρομος θα κερδίζει, οπότε να γίνει διεθνής, ή θα χάνει, οπότε να μη γίνει καθόλου) απορρίπτεται. Για τον Τρικούπη ο σιδηρόδρομος στην αρχή θα χάνει, αλλά μετά (έστω σε δεκαπέντε χρόνια) θα κερδίζει.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Ο Κουμουνδούρος, βέβαια, στηρίζει την πίστη του ότι θα υπάρξει κέρδος από την αρχή στο ότι η γραμμή θα γίνει διεθνής μέσω Αυλώνας. Αλλά "έχομεν σήμερον την γραμμίν του Αυλώνος;... ποίος μας εγγυάται ότι θέλομεν πότε φθάσει από Άρτης μέχρι Αυλώνος;". Κι αν αυτό γίνει σε δεκαπέντε χρόνια, έχουμε τη δυνατότητα μετατροπής της γραμμής. "Αλλ' η γραμμή του Αυλώνος είναι διεθνής; ...διεθνή εννοούμε την γραμμίν εκείνην, ήτις συνδέει τους σιδηροδρόμους, περί ων πρόκειται, μετά σιδηροδρόμων άλλου κράτους, αμέσως, άνευ διακοπής θαλάσσης, ο σιδηρόδρομος όμως ούτος θα διακόπτεται υπό της μεγάλης Αδριατικής θαλάσσης και υπό της μικράς θαλάσσης του ημετέρου Κορινθιακού κόλπου". Θα μπορούσε να θεωρηθεί σχετικά διεθνής με την "συνένωσιν της γραμμής της ηπειρωτικής μετά των δαλματικών γραμμών... Αλλά τοιαύτα τίνα μοί φαίνεται ότι δεν επιτρέπεται να λάβωμεν υπ' όψιν σήμερον, ως πρακτικώς πιθανά, ως αρκούντως πιθανά, ίνα μας πείσωσι να κατασκευάσωμεν τους σιδηροδρόμους ημών, απεκδεχόμενοι την εκτέλεσιν των άλλων σιδηροδρόμων των προηγόντων από της Δαλματίας κατά τας τοιαύτας πιθανότητας και υφιστάμενοι πάσας τας ζημίας της τοιαύτης κατασκευής, εν η περιπτώσει αί εικοτολογίαί αύται δεν αποδειχθώσι βάσιμοι".

Μόνο η γραμμή Καλαμάτας θα μπορούσε να θεωρηθεί διεθνής, ως προέκταση της γραμμής Αθηνών-Λαρίσης-Θεσσαλονίκης. "Το διεθνές της γραμμής ταύτης στηρίζεται επί της ελπίδος, την οποίαν δυνάμενα να έχωμεν, ότι αί Καλάμαι θα είναι το ευρωπαϊκόν άκρον της συγκοινωνίας των δια του σιδηροδρομου μεταβιβαζομένων εις Αίγυπτον και δι' Αιγύπτου εις την Ινδικήν. Αλλ' αύτη η ελπίς δεν είναι θετική... Ουδόλως είναι βέβαιον ότι το έμποριον των Ινδιών μετά της Ευρώπης δια της Αιγύπτου θέλει προτιμήσει τον σταθμόν των Καλαμών μάλλον ή άλλους, έστω και απωτέρους της Αιγύπτου, αλλά παρέχοντας άλλα πλεονεκτήματα». Άλλωστε, εξαιτίας του ορεινού εδάφους, η κατασκευή πλατιάς γραμμής ως την Καλαμάτα θα απαιτήσει τέτοια δαπάνη, «ώστε να μη δυνάμεθα να κατασκευάσωμεν άλλην γραμμίν".

Την ίδια αμφιβολία θα εκφράσει και ο Καλλιγιάς, που θα συμπληρώσει ότι, αν το κράτος κατασκεύαζε αμαξιτούς δρόμους με 20.000 δρχ./χλμ. "όλοι ήθελον επαινέσει το έργον...¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Διότι όμως δια της αυτής δαπάνης γίνεται συνάμα και σιδηρόδρομος ηγέρθησαν τσαύται αμφισβητήσεις και εγεννήθησαν τόσαι θεωρίαι... Περί τίνος κηδόμεθα; Είναι ζήτημα θεωρίας;... υπάρχει αυθεντία υπέρ της μιας γνώμης ή της άλλης;...". Και αναφέρει πολλούς ειδικούς που υποστηρίζουν την κατασκευή στενού σιδηροδρόμου με την ελάχιστη δυνατή δαπάνη, σύμφωνα με το παράδειγμα των Αμερικανών. Ο Καλλιγιάς θεωρεί ότι πρέπει να γίνει αυτό που επιβάλλουν οι οικονομικές δυνατότητες του κράτους και οι συν-θήκες της χώρας. "Δια ποίαν αιτίαν δεν αναπτύσσεται η γεωργία εν Ελλάδι, όσον έπρεπε ν' αναπτυχθή; Διότι η έλλειψις μέσων συγκοινωνίας είναι το κώλυμα. Διότι ο σίτος, τον οποίον μεταφέρει η Ακαρνανία εις λιμένα τινά, απαιτεί τόσην δαπάνην, ώστε ο εκ Ρωσίας κομιζόμενος είναι ευθηνότερος. Δια τούτο δεν συμφέρει τω γεωργώ να σπείρη περισσότερο ή όσον είναι η σιτάρκειά του".

Σε σχέση, τέλος, με τον ανταγωνισμό των ατμοπλοίων, ο Καλλιγιάς αναρωτιέται: "Διατί παρεμβαίνει αυτό το ζήτημα; Αυτό αφορά την εταιρείαν, το κράτος δεν έχει συμφέρον. Απανταχού όμως όπου επολλαπλασιάσθησαν τα μέσα συγκοινωνίας, η άμιλλα, αντί να ελαττώση τα κέρδη των αμιλλωμένων, απεναντίας ηύξησεν αυτά". Ο Τρικούπης μόνο έμμεσα θίγει το θέμα, θεωρώντας τη γραμμή της Πάτρας "μικρόν τεμάχιον του συμπλέγματος το οποίον πρέπει να κατασκευασθή εν διαστήματι βραχυτάτω".

4. Κατά τη θεμελιώδη συζήτηση του Μαΐου του 1882, διακρίνονται με ικανοποιητική σαφήνεια δύο συνολικές θεωρήσεις του ελληνικού σιδηροδρομικού προβλήματος. Η αντιπαράθεσή τους δε βασίζεται απλά και μόνο στα τεχνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά της κατασκευής και εκμετάλλευσης του δικτύου πηγάζει πρώτα άπ' όλα από τη συνολική σύλληψη των προοπτικών της ελληνικής κοινωνίας και οικονομίας. Το σιδηροδρομικό πρόβλημα της χώρας δεν είναι περιθωριακό. Αντίθετα, μαζί με το δημοσιονομικό και το στρατιωτικό αποτελούν τους άξονες της πολιτικής διαμάχης της εποχής. Έτσι οι "θέσεις" των διαφόρων τάσεων της πολιτικής εξουσίας στα θέματα αυτά αποτελούν συγκεκριμένη έκφραση της πολιτικής βούλησης και αντίληψής τους για τις δυνατότητες και τις προοπτικές της χώρας.¹

Το σιδηροδρομικό δίκτυο που προτείνει ο Κουμουνδούρος και γενικότερα η αντιπολίτευση που συσπειρώνεται γύρω του, διεθνές και ακτινωτό από την πρωτεύουσα

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

προς τα ακραία λιμάνια της χώρας, υποφέρει από την αντίληψη ότι η ανάπτυξη και ο πλούτος θα έρθουν άπ'έξω. Η Ελλάδα μπορεί και πρέπει να διεκδικήσει, εν μέρει τουλάχιστο, την ένταξή της στη "λέσχη" των ευρωπαϊκών χωρών εις βάρος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας που βρίσκεται σε διάλυση. Φυσική γέφυρα μεταξύ Δύσης και Ανατολής, θα λειτουργήσει ως αναγκαίος μεσολαβητικός κρίκος στη διακίνηση του κύριου όγκου του διεθνούς εμπορίου. Η ωφέλεια θα είναι άμεση –συμμετοχή στην κατανομή των μεταφερομένων πλεονασμάτων- αλλά και έμμεση. Ο εμπορικός και ο σιδηροδρομικός οργασμός θα προωθήσουν την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας. Το κράτος πρέπει να εξασφαλίσει την ομαλή εξέλιξη της μεγάλης πορείας, προστατεύοντας τους μικρούς κυρίως κεφαλαιούχους από την κερδοσκοπία.

Περισσότερο ρεαλιστής ο Τρικούπης, αντιλαμβάνεται ότι το "ευρωπαϊκό προσκλητήριο» δεν είναι μια αναγκαιότητα αλλά μια δυνατότητα, δε θα είναι χάρισμα", αλλά "κατάκτηση" που θα συμβαδίσει με την εσωτερική ανάπτυξη της χώρας. Το διεθνές κεφάλαιο δε μεταναστεύει μόνο για βραχυπρόθεσμους κερδοσκοπικούς λόγους. Αναζητεί παράλληλα νέες αναπτυσσόμενες αγορές και "ώριμους" πολιτικά και κοινωνικά χώρους για να αναπτύξει τη δραστηριότητά του σε μονιμότερη βάση. Ιδιαίτερα, το ελληνικό παροικιακό κεφάλαιο, που αναζητεί ταυτόχρονα το δικό του κράτος. Ο Τρικούπης βιάζεται να εκμεταλλευτεί την ευκαιρία. Η ταχύτατη δημιουργία (σε 4-5 χρόνια) ομοιόμορφου εσωτερικού σιδηροδρομικού δικτύου μοιάζει στα χέρια του πρόσφορο μέσο για την πολιτική ενοποίηση της χώρας (διαμελισμένης σε σχετικά στεγανά πολιτικά φέουδα), τη διεύρυνση της εσωτερικής αγοράς και την πρόσκληση (πρόκληση) προς τα ξένα και ελληνικά χρηματιστηριακά κεφάλαια, με την ελπίδα ότι εκτός από τη βραχυπρόθεσμη κερδοσκοπία, θα αναπτύξουν πολύπλευρη οικονομική και βιομηχανική δραστηριότητα, με βάση τη διευρυνόμενη εσωτερική αγορά. Το κράτος πρέπει να εξοικονομήσει τις δυνάμεις του για να αξιοποιήσει κάθε δυνατότητα που θα του παρουσιαστεί .

Η άποψη του Τρικούπη θα επιβληθεί και οι διαπιστώσεις του θα επιβεβαιωθούν, δε θα επιτευχθούν όμως οι στόχοι και οι ελπίδες του: ούτε η κατασκευή του δικτύου θα ολοκληρωθεί στις προθεσμίες που φιλοδοξούσε, ούτε οι επιπτώσεις από την κατασκευή του θα είναι οι αναμενόμενες.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Δεν είναι γνωστό πόσο πίστευε πραγματικά ο Χ. Τρικούπης στη δυνατότητα κατασκευής του δικτύου των εσωτερικών σιδηροδρόμων μέσα σε πέντε χρόνια. Γεγονός είναι ότι η ολοκλήρωση του έργου θα απαιτήσει 4-5 φορές περισσότερο χρόνο. Γεγονός όμως επίσης είναι ότι ο Τρικούπης θα ξεκινήσει ορμητικά: από τα 1.065 χλμ., που λειτουργούν στο τέλος της εικοσαετίας 1882-1902, τα μισά (543 χλμ.) έχουν παραδοθεί στην κυκλοφορία κατά την πρώτη πενταετία (1882-1887). Από τα επόμενα χρόνια και πέρα, πολλοί λόγοι θα επιβάλουν μιά φθίνουσα εξέλιξη στην επέκταση του δικτύου. Στο δεύτερο μισό της "τρελής δεκαετίας" του Τρικούπη (1887-1892) θα προστεθούν με εξαιρετική δυσκολία 374 χλμ. ακόμη. Κατά την πενταετία που αρχίζει με την πτώχευση του κράτους (1892-1897) μόνο 50 χλμ. Θα παραδοθούν στην κυκλοφορία, κι αυτά τα δύο τελευταία χρόνια. Την τελευταία πενταετία της περιόδου το ενδιαφέρον της χώρας για τους σιδηροδρόμους θα ξαναζωντανέψει. Στο διάστημα 1897-1902 θα παραδοθούν βέβαια μόνο 100 χλμ., αλλά έχουν κλείσει οι οριστικές συμφωνίες και είναι υπό κατασκευή άλλα 520 χλμ., που θα παραδοθούν τμηματικά ως το 1909.

Μέσα σε ένα χρόνο από τη μεγάλη συζήτηση του Μαΐου 1882, τέσσερις νέες σιδηροδρομικές ανώνυμες εταιρείες έχουν προστεθεί στην "Εταιρεία του απ'Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου": οι εταιρείες "Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατακόλου", "Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου", "Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας" και "Σιδηρόδρομοι Αττικής". Η "Εταιρεία των Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδος", το 1890, και η "Εταιρεία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων", το 1902, ολοκληρώνουν οριστικά το κύκλωμα των διαχειριστών του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

I. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

1. Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατακόλου

Με το νόμο ΠΠΘ' /13.3.1881 έχει επιτραπεί στο Δήμο Λετρίνων να προκηρύξει διαγωνισμό για την κατασκευή και εκμετάλλευση γραμμής 13 χλμ. από τον Πύργο ως το λιμάνι Κατάκολο. Το κόστος κατασκευής ορίζεται σε 80.000 δρχ./χλμ. (ανώτατο όριο) και η διάρκεια της εκμετάλλευσης σε εξήντα χρόνια. Ο δήμος επιβαρύνεται με τις αναγκαίες απαλλοτριώσεις και με εγγύηση ελάχιστου κέρδους 6%. Παράλληλα, θα συμμετέχει κατά 50 % στα κέρδη που υπερβαίνουν το 6 % και θα ορίζει επίτροπό του στο Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας. Στον ανάδοχο παρέχεται ακόμη δωρεάν ξυλεία από τα εθνικά δάση και ατέλεια για όλα τα εισαγόμενα υλικά.

Ο διαγωνισμός γίνεται τον Οκτώβριο του ίδιου χρόνου και την κατασκευή αναλαμβάνει η ΓΠΤ, που ολοκληρώνει το έργο σε ενάμιση χρόνο. Για την εκμετάλλευση της γραμμής ιδρύεται την 1.6.1883 η Α.Ε. "Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατακόλου", στην οποία η ΓΠΤ παραχωρεί όλα τα δικαιώματά της για 1.400.000 δρχ. (108.000 δρχ./χλμ.). Το μετοχικό κεφάλαιο της νέας εταιρείας ορίζεται σε 1.450.000 δρχ. και οι πρώτοι μέτοχοι είναι: (α) η ίδια η ΓΠΤ, με Διευθυντή τον Ι. Δούμα, (β) η ομάδα των: Κ. Καραπάνου, Ιωάν. Νεγρεπόντη, Ι. Σερπιέρη, Σ. Οικονόμου, Χρ. Ζωγράφου Εφέντη και Μιχ. Νεγρεπόντη που εκπροσωπεί η ΓΠΤ, και (γ) οι κτηματίες και βουλευτές: Ανδρ. Αυγερινός και Β. Βουδούρης, οι κτηματίες: Εύαγ. Βαλτατζής, Αρ. Παπούδωφ και Μιλτ. Αξελός, οι τραπεζίτες: Μεν. Νεγρεπόντης, Κ Βούρος και Αθ. Μουτσόπουλος, ο εμποροκτηματίας Γ. Μαντζαβίνος, ο εμπορομεσίτης Ξεν. Κυριαζής, ο δήμαρχος Λετρίνων Π. Αυγερινός και οι: Δ. Σγούτας, Μιχ. Μελάς και Γ. Παρίσης. Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας αποτέλεσαν οι: Ανδρ. Αυγερινός (Πρόεδρος), Α. Παπούδωφ, Μιλτ. Αξελός, Β. Βουδούρης και Ν. Βλάχκαλης.

Από το ξεκίνημά της, η εταιρεία θα επιδιώξει την απαλλαγή της από την επιτήρηση του Δήμου, καθώς και την κατάργηση της συμφωνίας για τη συμμετοχή του Δήμου στα κέρδη που υπερβαίνουν το 6%, με αντάλλαγμα την παραίτησή της από την εγγύηση για το ποσοστό αυτό. Η εταιρεία υποστηρίζει ότι ο Δήμος εμποδίζει την αύξηση των δαπανών για την οργάνωσή της και την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού των αμαξών.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Αντίθετα, ο Δήμος θεωρεί α.νειλικρινείς τους ισολογισμούς της εταιρείας και αρνείται να πληρώσει τα αναγκαία ποσά για την εξασφάλιση του 6%. Ο δικαστικός αγώνας φαίνεται να δικαιώνει το Δήμο, αλλά το νέο Δημοτικό Συμβούλιο που εκλέγεται το 1887 (με δήμαρχο τον Π. Αυγερινό) αποφασίζει την παραίτηση του Δήμου από τη συμμετοχή του στην εταιρεία, με αντάλλαγμα την κατάργηση του συσσωρευμένου χρέους του Δήμου (174.000 δρχ. ή 12% του μετοχικού κεφαλαίου). Ωστόσο, είναι αξιοσημείωτο ότι από την επόμενη χρονιά και ως το 1891 η εταιρεία διανέμει μέρισμα 7-8 %.

Το 1890 η εταιρεία εξαγοράζεται από την "Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος" που έχει αναλάβει την εκμετάλλευση της γραμμής Μύλων-Καλαμών και την κατασκευή και εκμετάλλευση συμπλέγματος 220 χλμ. στην πελοποννησιακή ενδοχώρα. Η αναστολή όμως της δραστηριότητας της νέας εταιρείας δημιουργεί αδιέξοδο για την εταιρεία Πύργου-Κατακόλου. Ως τις αρχές του 20ου αιώνα θα ανήκει σε εταιρεία που ουσιαστικά δεν υπάρχει. Επιπλέον, η κατάσταση αυτή εμποδίζει τη σύνδεση της μικρής γραμμής με το δίκτυο των ΣΠΑΠ. Έτσι, η λειτουργία της γραμμής Πατρών-Πύργου, το 1890, και της γραμμής Πύργου-Κυπαρισσίας, το 1902, περιορίζει σημαντικά τα έσοδα από επιβάτες της απομονωμένης γραμμής. Ταυτόχρονα, η σταφιδική κρίση που ξεσπά τα 1892 και η νομοθεσία του 1896 για το παρακράτημα (η οποία ευνοεί τη σιδηροδρομική μεταφορά του παρακρατήματος προς την Πάτρα) συντελούν στη μείωση και της εμπορικής κίνησης της γραμμής Πύργου-Κατακόλου.

Η μικρή εταιρεία θα μείνει έτσι όπως γεννήθηκε, μια μικρή ιδιαίτερη περίπτωση στο περιθώριο της ελληνικής σιδηροδρομικής εποχής, ενώ η πορεία της συνδέεται από νωρίς με τη φθίνουσα εξέλιξη του Πύργου και της περιοχής του.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

2. Σιδηρόδρομοι Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ)

α) Αρχικό δίκτυο *έως* Μύλους-Πάτρα- Πύργο-Ολυμπία-Κυλλήνη

Με τη σύμβαση που υπογράφει στις 19.4.1882 ο Χ. Τρικούπης με τη ΓΠΤ (Διευθυντής Ι. Δούμας) προβλέπεται η κατασκευή μέσα σε τέσσερα χρόνια της γραμμής Πειραιώς-Πατρών, με διακλαδώσεις Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο και Άργος-Μύλοι, και της γραμμής Πατρών-Πύργου (ή Κατακόλου) ή Μεσολογγίου-Αγρινίου (ή Άρτας). Το κράτος επιβαρύνεται με επιχορήγηση 20.000 δρχ./χλμ., ενώ ο ανάδοχος καταβάλλει εγγύηση 1-1,4 εκ. δρχ. αντίστοιχα, ανάλογα με τη γραμμή που θα επιλέξει. Η διάρκεια της εκμετάλλευσης ορίζεται σε 99 χρόνια. Το κράτος όμως έχει δικαίωμα εξαγοράς μετά την πρώτη δεκαπενταετία, και συμμετέχει κατά 50 % στα καθαρά κέρδη που υπερβαίνουν το 7 %, με την προϋπόθεση ότι οι μέτοχοι έχουν εισπράξει 7 % σφρευτικά από τη σύσταση της εταιρείας. Στον ανάδοχο παραχωρούνται ακόμη η αναγκαία γη και ατέλεια για τα εισαγόμενα υλικά. Η σύμβαση επικυρώνεται με το νόμο ΑΜΣΤ' /22.06.1882, και στις 07.07.1882 η ΓΠΤ δηλώνει προτίμηση στη γραμμή Πατρών-Πύργου.

Στις 17.10.1882 ιδρύεται η Α.Ε. "ΣΠΑΠ", στην οποία η ΓΠΤ παραχωρεί όλα τα δικαιώματά της για 4 εκ. δρχ. και 95.000 δρχ. /χλμ. Το μετοχικό κεφάλαιο της νέας εταιρείας, που θα εισπράτει την κρατική επιχορήγηση των 20.000 δρχ. /χλμ., ορίζεται σε 46.000.000 δρχ. (184.000 μετοχές των 250 δρχ.). Οι πρώτοι μέτοχοι είναι: (α) οι τραπεζίτες: ΓΠΤ, ΤΒΠ, ΕΤΕ, Anglo-Foreign Banking Company Ltd, Societe Generale de l'Empire Ottoman, και (β) οι: Ε. Βαλτατζής, Κ. Βούρος, Κ. Καραπάνος, Α. Μουτσόπουλος, Τ. Μουτσόπουλος, Μιχ. Μελάς, Βασ. Μελάς, Ι. Νεγροπόντης, Μεν. Νεγροπόντης, Γ. Ψύχας, Ε. Ψύχας, Δ. Σγούτας, Αρ. Παπούδωφ, Α. Σιμόπουλος, Γ. Μαντζαβίνος, Μ. Αξελός, Β. Βουδούρης, Ι. Σερπιέρης, Ν. Δαμασκηνός, Α. Πετσάλης, Α. Κορδέλλας, Π. Λάμπρου, Δ. Μακκάς, Σ. Δέγλερης, Κ. Ιωαννόπουλος, Κ. Κωστής, Κ. Ισχόμαχος, Η. Ποταμιάνος, Κ. Δούμας, Σ. Οικονόμου, Ν. Βλάχκαλης, Π. Δαμάσκος, Ι. Χριστοφίδης, Δ. Βαφειαδάκης, Σπ. Ευλαμπίου, Ν. Παπαδάμ, Σ. Πρώμιος, Ι. Αντωνιάδης, Ν. Κούπας, Γ. Αφεντούλης, Γ. Γαλάτης, Δ. Βασιλείου, Κ. Σεβαστόπουλος, Π. Ροδοκανάκης, Υιοί Ροδοκανάκη και Σία, Αφοί Βαλλιάνου, Κ. Ζάππας. Τέλος, το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο των ΣΠΑΠ αποτέλεσαν, στις 16.12.1882, οι: Μ. Ρενιέρης, (Διοικητής της ΕΤΕ), πρόεδρος, Ε. Βαλτατζής, Κ. Βούρος, Κ. Καραπάνος, Μ. Μελάς, Α. Μουτσόπουλος, Γ. Ψύχας, Μεν. Νεγροπόντης, Α. Παπούδωφ, Δ. Σγούτας και Α. Σιμόπουλος.

Τον Νοέμβριο του 1882 αρχίζει η κατασκευή της γραμμής, αλλά η εταιρεία σύντομα θα αντιμετωπίσει δυσκολίες: οι μέτοχοι καθυστερούν την καταβολή του κεφαλαίου που τους αναλογεί, και οι σταφιδοπαραγωγοί προβάλλουν αντίσταση στην κατάληψη της αναγκαίας γης και καθυστερούν την εκτέλεση των έργων. Βέβαια, τον Μάιο του 1884 εγκαινιάζεται το τμήμα Πειραιάς-Κόρινθος και τον Σεπτέμβριο του 1885 το τμήμα Κόρινθος-Κιάτο, αλλά οι πόροι της εταιρείας εξαντλούνται. Έτσι η πρώτη Γενική Συνέλευση της εταιρείας, τον Αύγουστο του 1885, θα πάρει ριζοσπαστικές αποφάσεις για να αποφύγει την πτώχευσή της:

-το χρέος της εταιρείας προς τη ΓΠΤ μειώνεται από 4 σε 1,5 εκ. δρχ., όπως έχει συμφωνηθεί και εγκριθεί με το Β.Δ./3.8.1885

- το μετοχικό κεφάλαιό της μειώνεται από 46 σε 25,3 εκ. δρχ. ή 92.000 μετοχές των 275 δρχ. (οι μετοχές αντιπροσωπεύουν πραγματικό κεφάλαιο 220 δρχ. Οι υπόλοιπες 55 δρχ. θα καλύπτονται από την κρατική επιχορήγηση, σύμφωνα με τον παραπάνω Β.Δ.)

-οι εργολάβοι κατασκευής υποχρεώνονται αντί για μετρητά να πάρουν 12.500 από τις 27.000 μετοχές που έχει η εταιρεία στα χέρια της από αναγκαστική εκποίηση

-σε συμφωνία με το κράτος, η κατασκευή της γραμμής Πατρών-Πύργου αναβάλλεται και η προθεσμία παραδόσεώς της παρατείνεται για δύο χρόνια (ως την 31.12.1888)

-για την ολοκλήρωση της γραμμής ως την Πάτρα και τους Μύλους εκδίδεται ομολογιακό δάνειο ονομαστικού κεφαλαίου 286.000 £, με εγγύηση πρώτης υποθήκης στην κινητή και ακίνητη περιουσία της εταιρείας. Οι ομολογίες παραχωρούνται στον αγγλικό τραπεζικό οίκο "R. Raphael & Sons" προς 83 % (πραγματικό κεφάλαιο 237.000 £), ονομαστικό τόκο 6 % (πραγματικό 7 %), χρεολύσιο 1 %, ενώ η απόσβεση προβλέπεται σε 66 εξαμηνιαίες δόσεις των 10.010 £.

Οι αποφάσεις αυτές αποτελούν αντικείμενο ιδιαίτερης σύμβασης με το κράτος (23.10.1885, Κυβέρνηση Θ. Δηλιγιάννη), που επικυρώνεται με το νόμο, ΑΣΟΒ/5.11.1885. Ωστόσο, παρά την κυβερνητική συμπαράσταση και το "βαρύ" εξωτερικό δάνειο, η εταιρεία δυσκολεύεται να ολοκληρώσει το έργο.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Τον Μάρτιο του 1887 δεν μπορεί να εισπράξει τις 77.000 £ που απομένουν από το δάνειο των 286.000 £, αν δεν παραδώσει ένα τμήμα από τα 90 χλμ. που υπολείπονται και που απαιτεί ακόμη δαπάνη 1.800.000 δρχ. Η αδυναμία οφείλεται αποκλειστικά στους μετόχους, εφόσον το καθυστερούμενο μετοχικό κεφάλαιο υπολογίζεται σε 1.882.500 δρχ. Η εταιρεία ζητά επείγον δάνειο 1.800.000 δρχ., με εγγύηση δεύτερης υποθήκης στην κινητή και ακίνητη περιουσία της, που δέχεται να παραχωρήσει η ΕΤΕ στο άρτιο με τόκο 7 %, χρεολύσιο 1 % και με την προϋπόθεση να δοθεί πρόσθετη εγγύηση από το κράτος. Ο Χ. Τρικούπης δέχεται, και η σχετική σύμβαση εγκρίνεται με το νόμο 'ΑΥΙΒ' /31.3.1887. Έτσι, ως το τέλος του ίδιου χρόνου παραδίδεται και λειτουργεί ολόκληρη η γραμμή Πειραιώς-Πατρών (306 χλμ.) με ένα χρόνο καθυστέρηση σε σχέση με την αρχική σύμβαση.

Παράλληλα όμως οι ΣΠΑΠ, τον Μάιο του 1887, παραχωρούν προσωρινά το δικαίωμα κατασκευής και εκμετάλλευσης της γραμμής Πατρών-Πύργου στις εταιρείες Δημοσίων και Δημοτικών Έργων (Πρόεδρος Ο. Γκίκας) και Αερίοφωτος Πειραιώς (Πρόεδρος Μ. Μελάς). Οι ΣΠΑΠ διατηρούν το δικαίωμα να εξαγοράσουν τη γραμμή μέσα σε τέσσερα χρόνια και με 60.000 δρχ./χλμ. Οι δύο εταιρείες αρχίζουν την κατασκευή, αλλά δυσκολεύονται να εξασφαλίσουν τα αναγκαία κεφάλαια για την ολοκλήρωση του έργου έτσι, τον Νοέμβριο του 1887, αποφασίζουν να συνάψουν δάνειο 3 εκ. δρχ., που κατά 50 % το αναλαμβάνει η ΕΤΕ. Ωστόσο, δεν κατορθώνουν να απορροφήσουν το δάνειο ως τα μέσα του 1888, και στα τέλη του ίδιου χρόνου οι ΣΠΑΠ εξαγοράζουν για 2.600.000 δρχ. τα δικαιώματά τους. Ταυτόχρονα, με τη μεσολάβηση της ΓΠΤ, θα εκδώσουν νέο ομολογιακό δάνειο 240.000 £, που αναλαμβάνει πάλι ο οίκος "R. Raphael & Sons" προς 89%, με 5% τόκο και εγγύηση πρώτης υποθήκης στη γραμμή Πατρών-Πύργου και δεύτερη στη γραμμή Πειραιώς-Πατρών. Το νέο δάνειο προορίζεται για την πληρωμή των 2.600.000 δρχ. της εξαγοράς, την ολοκλήρωση της γραμμής Πατρών-Πύργου και την εξόφληση του δανείου 1.800.000 δρχ. της ΕΤΕ. Η παράδοση της γραμμής γίνεται τμηματικά ως τον Μάρτιο του 1890.¹

Δεν προλαβαίνει να τελειώσει η γραμμή Πύργου, και οι ΣΠΑΠ, ενθαρρυμένοι από τα πρώτα καλά αποτελέσματα της εκμετάλλευσής της, αποφασίζουν να αναλάβουν την κατασκευή και εκμετάλλευση των νέων γραμμών: (α) Καβάσιλα- Λιμάνι Κυλλήνης (17 χλμ.) με διακλάδωση: Βαρθολομιό-Λουτρά Κυλλήνης (12 χλμ.) και παράλληλη εκμετάλλευση για 50 χρόνια των Λουτρών Κυλλήνης, (β) Πύργος-Ολυμπία (21 χλμ.)

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

και (γ) Ολυμπία-Καρύταινα (50 χλμ.). Σύμφωνα με τις σχετικές συμβάσεις, η κρατική επιχορήγηση ορίζεται σε 15.000 δρχ./χλμ. για την πρώτη γραμμή και 20.000 δρχ./χλμ. για τη δεύτερη. Στην περίπτωση της τρίτης, το κράτος αντί για επιχορήγηση αναλαμβάνει την κατασκευή της εξαιρετικά δύσκολης υποδομής, ενώ η εταιρεία συμμετέχει με τεχνικούς και 6.000 δρχ./χλμ. Το κράτος παρέχει επίσης δωρεάν την αναγκαία γη και ατέλεια των εισαγομένων υλικών. Η χρονική διάρκεια της εκμετάλλευσης ταυτίζεται με τη διάρκεια της σύμβασης του αρχικού συμπλέγματος, αλλά ενώ οι όροι της εκμετάλλευσης για την πρώτη γραμμή παραμένουν οι ίδιοι (όριο του 7 %), για τις δύο άλλες γραμμές ορίζεται τύπος εκμετάλλευσης. Σύμφωνα με τον τύπο, αναγνωρίζεται στην εταιρεία πάγια αποζημίωση 9.000 δρχ./χλμ., ενώ το κράτος συμμετέχει κατά 50 % στα έσοδα που υπερβαίνουν τις 9.000 δρχ./χλμ. (αφού στο μεταξύ έχουν καλυφθεί προηγούμενες ζημίες της εταιρείας).

Για την κατασκευή των νέων γραμμών οι συμβάσεις επιτρέπουν έκδοση ομολογιακού δανείου συνολικού ύψους 6 εκ. δρχ., με εγγύηση πρώτης υποθήκης. Το δάνειο αναλαμβάνουν οι τράπεζες ΕΤΕ και ΓΠΤ (από 50%) προς 90%, με τόκο 5 %, χρεολύσιο 1 /4 % και χρονική διάρκεια 62,5 χρόνια. Οι μισές ομολογίες δίνονται σε δημόσια εγγραφή προς 95 % τον Ιούνιο του 1890, ενώ τις άλλες μισές τις κρατά για λογαριασμό της η ΕΤΕ. Το πραγματικό προϊόν του δανείου (5.400.000 δρχ.) κατατίθεται στη ΓΠΤ με τόχο 5 % και χορηγείται σταδιακά με την πάροδο των έργων. Πράγματι, οι δύο πρώτες γραμμές παραδίδονται σταδιακά ως τις αρχές του 1892. Το κράτος όμως καθυστερεί την κατασκευή της υποδομής για την τρίτη, και με την πτώχευση του 1893 η γραμμή αυτή αναβάλλεται οριστικά.

β) Από την ιδιωτική στην κρατική πρωτοβουλία

Το 1887 ο Χ. Τρικούπης, κατά τη δεύτερη πρωθυπουργία του, αποφασίζει την ενεργότερη συμμετοχή του κράτους στη σιδηροδρομική του προσπάθεια. Η πρώτη πενταετία (1883- 1887) έχει διαψεύσει τις αρχικές του ελπίδες για την ταχύτατη κατασκευή του δικτύου με την ελάχιστη κρατική επιβάρυνση (20.000 δρχ./χλμ.). Οι συμβάσεις που έχουν υπογραφεί καλύπτουν μόλις 700 χλμ., και από αυτά μόνο τα 540 χλμ. έχουν αποδοθεί στην κυκλοφορία.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Πράγματι, για μονιμότερους αλλά και για συγκυριακούς λόγους (αφορία Θεσσαλικού κάμπου στα χρόνια 1883-85, στρατιωτική κινητοποίηση στα 1885-86 με σοβαρές πολιτικές και οικονομικές συνέπειες κτλ.), οι σιδηροδρομικές εταιρείες (ιδιαίτερα της Πελοποννήσου και της Θεσσαλίας) δεν πάνε καλά και η ιδιωτική πρωτοβουλία εμφανίζεται απρόθυμη για νέα έργα. Οι ανάδοχοι τράπεζες δεν είναι άμοιρες ευθυνών γι' αυτή την κατάσταση και τα χρηματιστηριακά τους παιχνίδια έχουν από νωρίς προκαλέσει έντονη δυσφορία. Ταυτόχρονα, όμως, ο αποκλεισμός του Πειραιά το 1885 από τις μεγάλες δυνάμεις έχει ενισχύσει τη συλλογική βούληση για επιτάχυνση της κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου. Έτσι, ως το 1891 ο Τρικούπης θα υπογράψει νέες συμβάσεις για 1.100 χλμ. περίπου, από τα οποία τα 800 χλμ. για λογαριασμό του κράτους (Μύλοι-Καλαμάτα, Διακοφτό-Καλάβρυτα-Τρίπολη, Μεσολόγγι-Αγρίνιο, και Αθήνα-Λάρισα-Σύννορα) και τα υπόλοιπα με το προσφιλές του σύστημα της χιλιομετρικής επιχορήγησης (Πύργος-Ολυμπία-Καρύταινα-Κυλλήνη, Καρύταινα-Μεγαλόπολη-Λεοντάρι, Πύργος-Πύλος-Μελιγαλά, Λεοντάρι-Σπάρτη-Γύθειο, και Αγρίνιο-Κρυονέρι). Ωστόσο, το δεύτερο αυτό μεγαλόπνοο τρικουπικό σχέδιο θα χρειαστεί είκοσι χρόνια για να πραγματοποιηθεί -και όχι ολόκληρο. Στο τέλος της πενταετίας 1888-1892 μόνο 210 χλμ. περίπου θα έχουν προστεθεί στα 700 των αρχικών συμβάσεων.

γ) Μύλοι-Καλαμάτα

Τον Απρίλιο του 1887 μαζί με την οριστική σύμβαση για τη γραμμή Μεσολογγίου-Αγρινίου, ο Τρικούπης εισάγει στη Βουλή νομοσχέδιο που επιτρέπει στην Κυβέρνηση την κατασκευή και εκμετάλλευση της γραμμής Μύλων-Καλαμών με βάση τα σχέδια της γαλλικής αποστολής και τη σύναψη δανείου 24 εκ. φρ. για το σκοπό αυτό, με εγγύηση τα έσοδα της γραμμής, ή και άλλα έσοδα του κράτους, αν χρειαστεί. Η αντιπολίτευση τον κατηγορεί ότι το νομοσχέδιο αυτό είναι παραπλανητικό («καρύκευμα» και «απλούν αέρα» το αποκαλεί ο Θ. Δηλιγιάννης), για να αποσπάσει την έγκριση της Βουλής για τη γραμμή Μεσολογγίου-Αγρινίου που έχει υποσχεθεί προεκλογικά στην ιδιαίτερη πατρίδα του.¹

Ωστόσο, τον Απρίλιο του 1888 ο Τρικούπης υπογράφει σύμβαση με τον Βέλγο πρόξενο Louis Rossels (αντιπρόσωπο του Ernest Rollin, Γ. Διευθυντή της Διεθνούς

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Εταιρείας Οικοδομών και Εργολαβιών Δημοσίων Έργων) για την κατασκευή της γραμμής μέσα σε τρία χρόνια.

Ο ανάδοχος αναλάμβανε στο άρτιο ολόκληρο το δάνειο, ληξιπρόθεσμο σε 90 χρόνια, με τόκο 6%, και με υποχρέωση να καταθέσει αμέσως στην Εθνική Τράπεζα το 80% του ποσού, και τραπεζική εγγύηση για το υπόλοιπο 20%. Οι ομολογίες διατέθηκαν στον οίκο "A. Gibbs & Son" προς 80% (πραγματικό κεφάλαιο 19.200.000 φρ.) και για το 20% εγγυήθηκε η βελγική τράπεζα Deloy. Τον Ιούνιο του 1888 έγινε μετατροπή του δανείου σε 950.480 £ με σημαντικό όφελος του οίκου Gibbs. Από το αρχικό δάνειο, 21.600.000 φρ. θα κάλυπταν το κόστος κατασκευής (180 χλμ. * 120.000 φρ./χλμ.), 500.000 φρ. τις απαλλοτριώσεις και 1.900.000 τους ενδιάμεσους τόκους ως την ολοκλήρωση του έργου. Για την εκμετάλλευση της γραμμής ο ανάδοχος θα αποζημιωνόταν με 4.000 δρχ./χλμ. και 50 % από τα παραπάνω έσοδα.

Και ενώ τα έργα άρχιζαν τους πρώτους μήνες του 1889, ο Τρικούπης παραχωρεί στον E. Rollin την κατασκευή και εκμετάλλευση της γραμμής Καρύταινας-Μεγαλόπολης-Λεονταρίου στα τέλη του ίδιου χρόνου και των γραμμών Πύργου-Πύλου-Μελιγαλά και Λεονταρίου-Σπάρτης-Γυθείου τον Μάιο του 1890. Τον Ιούνιο του ίδιου χρόνου ιδρύεται η "Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων της Ελλάδος", που το πρώτο της Διοικητικό Συμβούλιο αποτελούν οι: Α. Συγγρός (Πρόεδρος), Σ. Στρέιτ, Ι. Βαλαωρίτης, Χ. Αποστολίδης, Σ. Δειμής και E. Rollin. Ο τελευταίος παραχωρεί στη νέα εταιρεία το δικαίωμα για την εκμετάλλευση της γραμμής Μύλων-Καλαμών και το δικαίωμα για την κατασκευή και εκμετάλλευση των νέων γραμμών, 220 χλμ., με αντάλλαγμα 3.700.000 δρχ. σε μετοχές και 19.483.000 δρχ. σταδιακά για την εργολαβία τους. Μάλιστα η νέα εταιρεία αποφασίζει να συνάψει δάνειο 20 εκ. δρχ. πραγματοποιούμενο σταδιακά, με τόκο 6,5 % και ληξιπρόθεσμο σε 66 χρόνια, ενώ η Εθνική Τράπεζα αποφασίζει να αναλάβει το 9% του δανείου. Ωστόσο, το δάνειο αυτό πραγματοποιήθηκε μόνο έως 2.200.000 δρχ. πραγματικό κεφάλαιο και χρησιμοποιήθηκε για την εξαγορά της εταιρείας "Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατακόλου".

Από τα τέλη όμως του 1890, ο E. Rollin αντιμετωπίζει δυσκολίες στην ολοκλήρωση της γραμμής Μύλων-Καλαμών. Τον Νοέμβριο του 1890 το έλλειμμά του υπολογίζεται σε 560.000 δρχ. και τον Φεβρουάριο του 1891 σε 1.200.000 δρχ.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Ωστόσο, ο Θ. Δηλιγιάννης (Πρωθυπουργός από τον Νοέμβριο του 1890) διευκολύνει με προκαταβολές τον ανάδοχο, και τον Μάιο του 1891 του δίνει παράταση να χρόνο για την ολοκλήρωση της γραμμής, χωρίς υποχρέωση πληρωμής πρόσθετων ενδιάμεσων τόκων. Τον Ιούνιο του ίδιου χρόνου η ΤΒΠ συμφωνεί να παραχωρήσει δάνειο 2 εκ. δρχ. στον E. Rollin για την ολοκλήρωση των έργων, αλλά η συμφωνία, μετά την έγκρισή της με σχετικό Β.Δ., ακυρώνεται από την Τράπεζα, γιατί το κείμενο της αλλοιώθηκε επιβαρύνοντας την ΤΒΠ με τις υποχρεώσεις του άναδοχου σε περίπτωση πτώχευσης του τελευταίου (άποψη Θεοτόκη-Τρικούπη) ή γιατί εκτίμησε ότι το ποσό δεν επαρκεί για να σωθεί η επιχείρηση (άποψη Δηλιγιάννη). Έτσι στις 17.12.1891 το κράτος κηρύσσει έκπτωτο τον E. Rollin και παρακρατεί την εγγύηση των 450.000 φρ. που είχε καταθέσει στην ΤΒΠ.

Ως την εκπτώση του E. Rollin έχουν παραδοθεί σε προσωρινή κυκλοφορία τα τμήματα Μύλοι-Τρίπολη και Καλαμάτα-Διαβολίτσι (σύνολο 103 χλμ.), που εκμεταλλεύεται η Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων, με ενθαρρυντικά πρώτα αποτελέσματα. Αλλά ενώ για την ολοκλήρωση του τμήματος Τρίπολη-Διαβολίτσι (77 χιλιόμετρα) χρειάζονται 5.300.000 δρχ., το κράτος διαθέτει μόνο 2.600.000 δρχ. (2 εκ. δρχ. από το δάνειο των 24 εκ. δρχ., και 600.000 δρχ. που αντιστοιχούν στην εγγύηση των 450.000 φρ.). Στις διαπραγματεύσεις για την ολοκλήρωση του έργου υποβάλλουν προτάσεις ο Αντ. Βλαστός, ο Γάλλος Ruges, που τον καιρό εκείνο κατασκευάζει τμήμα της γραμμής Αθηνών-Λαρίσης, και οι εταιρείες ΣΠΑΠ και Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος. Οι προτάσεις των δύο τελευταίων είναι ευνοϊκότερες και σχεδόν ταυτίζονται σε συνολική απαίτηση από το Δημόσιο 3,3 εκ. δρχ. Η Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων, που διαθέτει το δικαίωμα εκμετάλλευσης, πιστεύει ότι θα προκριθεί και έχει ήδη συνάψει δάνειο 3.679.000 δρχ., ληξιπρόθεσμο σε 66 χρόνια, με τόκο 4% και εγγύηση τις μετοχές της εταιρείας Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατακόλου, τα έσοδα της γραμμής Μύλων-Καλαμών και υποθήκη στις νέες γραμμές που θα αρχίσει ταυτόχρονα να κατασκευάζει το δάνειο αναλαμβάνουν κατά 2.279.000 δρχ. η Τράπεζα Ηπειροθεσσαλίας, και από 700.000 δρχ. οι τράπεζες ΕΤΕ και ΤΒΠ.¹

Ο Θ. Δηλιγιάννης όμως, για πολιτικούς μάλλον λόγους, προτιμά να αναθέσει στους ΣΠΑΠ την κατασκευή του τμήματος Τρίπολη-Διαβολίτσι και να τους παραχωρήσει την εκμετάλλευση ολόκληρης της γραμμής Μύλων-Καλαμών, αφαιρώντας την από την Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων, η οποία, κατά τη γνώμη του, είχε

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

παράνομα αναλάβει την εκμετάλλευση από τον E. Rollin. Έτσι όμως, η δραστηριότητα της Εταιρείας των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων αναστέλλεται και ματαιώνεται η κατασκευή των νέων γραμμών που η εταιρεία είχε συνδέσει με την εκμετάλλευση της γραμμής Μύλων-Καλαμών οι περισσότερες από αυτές δεν κατασκευάστηκαν ποτέ.

Στη σύμβαση με τους ΣΠΑΠ προβλέπεται η κατασκευή του τμήματος Τρίπολη-Διαβολίτσι μέσα σε ένα χρόνο, αποζημίωση 3.300.000 δρχ. (2.600.000 δρχ. που υπάρχουν, και 700.000 δρχ. πρόσθετη επιβάρυνση του κράτους) και, για τη συμπλήρωση του αναγκαίου ποσού, αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας κατά 5.000.000 φρ. με έκδοση 10.000 προνομιούχων μετοχών προς 84% (πραγματικό κεφάλαιο 4.200.000 φρ.) και τόκο 5% (πραγματικός 6%).²⁶ Τα έργα όμως θα άρχιζαν εφόσον η Κυβέρνηση αποζημίωνε τους Έλληνες και ξένους πιστωτές του E. Rollin, με ποσό περίπου 500.000 δρχ., ώστε να μην προβάλουν αντίσταση στη συνέχιση της κατασκευής για την αποζημίωση των ξένων πιστωτών οι πρεσβευτές των Μεγάλων Δυνάμεων είχαν κάνει ταυτόσημη διακοίνωση, την οποία απέρριψε ο Δηλιγιάννης. Από τη στιγμή όμως αυτή, η πορεία της ολοκλήρωσης της γραμμής θα ακολουθήσει την οικονομική κρίση της εταιρείας και του κράτους και το ξεπέρασμά της. Πράγματι, μέσα στο 1892 η εταιρεία θα εκδώσει 10.000 προνομιούχες μετοχές των 500 φρ., αλλά θα διαθέσει μόνο 6.000, αξίας 3 εκ. δρχ. Και αυτό όμως το κεφάλαιο θα χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη άλλων αναγκών της εταιρείας. Το 1893, με την πτώχευση της ΓΠΤ, οι ΣΠΑΠ κάνουν το μεγαλύτερο μέρος των καταθέσεών τους (2.150.000 δρχ.), και τη διοίκηση της εταιρείας αναλαμβάνει ο όμιλος Σκουζέ. Τρεις όμως ακόμη λόγοι φέρνουν την εταιρεία σε κατάσταση χρεοκοπίας: (α) η μείωση των εσόδων της από εμπορεύματα, λόγω της σταφιδικής κρίσης (β) η μείωση των εσόδων από εμπορεύματα και επιβάτες, κυρίως στη διαδρομή Πειραιάς-Πάτρα, λόγω του οξύτατου ανταγωνισμού με την ατμοπλοϊκή συγκοινωνία, μετά τη λειτουργία του Ισθμού της Κορίνθου, (γ) η υποτίμηση της δραχμής (η αγγλική λίρα από 25 δρχ. έφτασε τις 36,83 το 1892, τις 39,92 το 1893, τις 45,33 το 1894) και η αντίστοιχη επιβάρυνση του τοκοχρεολυσίου των εξωτερικών δανείων της εταιρείας (286.000 και 240.000 £).¹

Η νέα διοίκηση αντιμετωπίζει την κατάσταση με ριζοσπαστικά μέτρα. Απολύει μέρος του προσωπικού και μειώνει τις αποδοχές του υπόλοιπου, μειώνει τις τιμές των εμπορευμάτων κατά 50-60% και των επιβατών κατά 15-30%, όπου η θαλάσσια επικοινωνία είναι ανταγωνιστική, συνάπτει προσωρινά δάνεια. 32.000 £ από τους R.

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Raphael & Sons, Υιούς Ροδοκανάκη & Σία και Ιονική Τράπεζα, για να ανταποκριθεί στις εξωτερικές υποχρεώσεις της εταιρείας. Για τρία χρόνια αναστέλλεται η καταβολή των χρεολυσίων και μειώνονται τα επιτόκια, από 6 σε 5% και από 5 σε 3% για τα δυο δάνεια R. Raphael των 286.000 και 240.000Ε αντίστοιχα και από 5 σε 2% για το δάνειο της ΕΤΕ των 6.000.000 δρχ. Ταυτόχρονα, με τη δημοσιονομική κρίση και την πτώχευση του κράτους, καμιά από τις κυβερνήσεις που εναλλάσσονται δεν εκπληρώνει την υποχρέωση του Δημοσίου να αποζημιώσει τους Έλληνες και ξένους εργάτες και πιστωτές του E. Rollin.

Το 1895 ο Θ. Δηλιγιάννης αποφασίζει να πληρώσει αποζημιώσεις 400.000 δρχ. και ανανεώνει, με μικρές τροποποιήσεις, τη σύμβαση με τους ΣΠΑΠ για την κατασκευή και εκμετάλλευση του τμήματος Τρίπολη-Διαβολίτσι. Στο τέλος του 1896 παραδίδεται το τμήμα Τρίπολη-Κούρταγα (52 χλμ.), αλλά τα 3.300.000 δρχ. που χορήγησε το κράτος εξαντλούνται, ενώ με τη νέα επιστράτευση και την πολιτική και οικονομική κρίση που την ακολουθεί, η εταιρεία δυσκολεύεται να βρει εργατικά χέρια και να εκδώσει τις 4.000 προνομιούχες μετοχές που δεν είχε διαθέσει το 1892. Στις αρχές του 1898 η κυβέρνηση Θ. Δηλιγιάννη (με υπουργό οικονομικών τον διοικητή της ΕΤΕ Σ. Στρέιτ) και οι ΣΠΑΠ υπογράφουν νέα σύμβαση, που προβλέπει: α) μετατροπή των προνομιούχων μετοχών αξίας 3 εκ. δρχ. σε ομολογίες, με μείωση του επιτοκίου από 5% σε 3%, προσθήκη χρεολύσιου 3/8% και εγγύηση τα 6/10 από το μερίδιο της εταιρείας στα κέρδη (>4.000 δρχ./χλμ.) της γραμμής, β) ακύρωση των υπολοίπων 4.000 προνομιούχων μετοχών και σύναψη δανείου 2.600.000 δρχ. προς 85%, επιτόκιο 5%, χρεολύσιο 1/4% και εγγύηση τα 4/10 των κερδών της γραμμής και, σε περίπτωση ανάγκης, το μερίδιο του δημοσίου, γ) επιχορήγηση 200.000 δρχ. για την προσθήκη διακλάδωσης 5χλμ. ως τη Μεγαλόπολη. Το νέο δάνειο αναλαμβάνουν, τον Ιούνιο του 1898, οι τράπεζες ΕΤΕ (436.000 δρχ.), ΤΒΠ (160.000 δρχ.), Αθηνών (1.270.000 δρχ.), Σκουζέ (734.000 δρχ.), και η γραμμή ολοκληρώνεται τον Νοέμβριο του 1899.¹

δ) Διακοφτό-Καλάβρυτα

Ανάλογη τύχη με τη γραμμή Μύλων-Καλαμών είχε και η μικρή γραμμή Διακοφτού-Καλαβρύτων (21 χλμ.). Τον Μάρτιο του 1889 ο Χ. Τρικούπης αποφασίζει την κατασκευή της γραμμής για λογαριασμό του κράτους. Κατά τις εκτιμήσεις της

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Γαλλικής Αποστολής, η δαπάνη για την κατασκευή της γραμμής (πλάτους 0,75 μ.) δεν ξεπερνούσε το 1 εκ. δρχ. και δαπάνες για τη συντήρηση τις 10.000 δρχ./χρόνο, ενώ η μεταφορά ενός επιβάτη ή τόνου εμπορευμάτων θα κόστιζε 2,30 δρχ. Κατά τις ίδιες εκτιμήσεις, για αμαξιτό δρόμο η δαπάνη κατασκευής θα ξεπερνούσε το 1.100.000 δρχ., οι δαπάνες για τη συντήρηση τις 77.000 δρχ./χρόνο και το κόστος μεταφοράς τις 5 δρχ./επιβάτη και τις 15 δρχ./τόνο για τα εμπορεύματα. Στηριζόμενος στις εκτιμήσεις αυτές, ο Τρικούπης χαρακτηρίζει τη γραμμή πειραματική, πιστεύοντας ότι, σε περίπτωση που θα επαληθευθούν, ολόκληρο το πρόγραμμα των σμαξιτών δρόμων της χώρας μπορεί να αντικατασταθεί με το οικονομικότερο σύστημα των πολύ στενών σιδηροδρόμων (0,75 μ.). Μάλιστα ένα χρόνο άργοτερα, τον Μάιο του 1890, αποφασίζει την κατασκευή και του τμήματος Καλάβρυτα-Τρίπολη (90 χλμ., πλάτους 0,75 μ.), δαπάνης 3.900.000 δρχ. Ταυτόχρονα, υπογράφει με τους ΣΠΑΠ σύμβαση για την εκμετάλλευση των γραμμών για 92 χρόνια. Σύμφωνα με τον τύπο εκμετάλλευσης που όριζε η σύμβαση, η εταιρεία θα έπαιρνε ετήσια αποζημίωση 2.500 δρχ./χλμ., ενώ τα επιπλέον έσοδα θα κατανέμονταν από 50% στην εταιρεία και το κράτος.

Το τμήμα Διακοφτό-Καλάβρυτα αναλαμβάνει να κατασκευάσει σε δέκα μήνες ο Γάλλος εργολάβος Ατών. Πολλοί όμως εργολάβοι διαδέχονται τον Ατών, και τα 21 χλμ. δε θα ολοκληρωθούν πριν περάσουν πέντε χρόνια το τελικό κόστος τους πλησιάζει τα 3,5 εκ. δρχ. Η αποτυχία του πειράματος θα οδηγήσει σε ματαίωση της γραμμής Καλαβρύτων-Τριπόλεως και οι ΣΠΑΠ θα ζητήσουν αναθεώρηση των όρων εκμετάλλευσης. Πράγματι, το 1895 ο Δηλιγιάννης συμφωνεί να αυξηθεί η ετήσια αποζημίωση της εταιρείας από 2.500 σε 4.000 δρχ./χλμ. για τα πρώτα δεκαπέντε χρόνια. Ταυτόχρονα, το κράτος διαθέτει 105.000 δρχ. για συμπληρωματικά έργα, και το τιμολόγιο της αρχικής σύμβασης αυξάνεται κατά 150 % τέλος, παραχωρείται στους ΣΠΑΠ το δικαίωμα να εκμεταλλεύονται για 50 χρόνια τα νερά του Βουραϊκού χειμάρρου, με σκοπό την παραγωγή ηλεκτρισμού για τις ανάγκες των ΣΠΑΠ και των γειτονικών πόλεων.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

ε) Πύργος-Κυπαρισσία-Μελιγαλά

Το 1899 οι ΣΠΑΠ, που το 1897 έχουν επιτύχει τριετή παράταση του συμβιβασμού με τους πιστωτές τους, βρίσκονται πάντα σε κατάσταση χρεοκοπίας έχοντας ήδη ξεκαθαρίσει την εκκρεμότητα των προνομιούχων μετοχών (μετατροπή σε ομολογίες μειωμένου επιτοκίου και ακύρωση των υπολοίπων), προχωρούν σε ριζοσπαστικές πρωτοβουλίες για να αποφύγουν την επικείμενη πτώχευση. Οι διαπραγματεύσεις με τους πιστωτές καταλήγουν σε συμφωνία, η οποία προβλέπει:

-περιορισμό του μετοχικού κεφαλαίου των ΣΠΑΠ σε 12 εκ. δρχ. (92.000 παλιές μετοχές και 28.000 νέες, προς 100 δρχ.)

-μετατροπή του βαρύτερου δανείου R. Raphael των 286 χιλ. Ε, που έχει περιοριστεί λόγω αποσβέσεων σε 255 χιλ. Ε, με μείωση του επιτοκίου από 6% σε 4,5% και του χρεολυσίου από 1% σε 3/8% και με έκδοση, για το σκοπό αυτό, των 12.750 από τις 28.000 νέες μετοχές. Το νέο δάνειο των 255.000 £ αναλαμβάνουν οι W. J. Raphael (55.000 £), Υιοί Ροδοκανάκη και Σία (75.000 £), Ζαφιρόπουλος και Ζαφίρης (20.000 £), Γ. Π. Σκουζές (45.000 £) και Εθνική Τράπεζα (20.000 £)

-ρύθμιση με την ΕΤΕ του δανείου των 6 εκ. δρχ. με οριστική μείωση του επιτοκίου από 5% σε 3,5% και αύξηση του χρεολυσίου από 1/4% σε 1/2%.

Ο διακανονισμός, με ευνοϊκότερους όρους, των υποχρεώσεων των ΣΠΑΠ (εκτός από το δάνειο των 240.000 £ και των προσωρινών δανείων), αναπτερώνει τις ελπίδες της εταιρείας. Έτσι, στα τέλη του 1899 διαπραγματεύεται την κατασκευή (για λογαριασμό του κράτους) και εκμετάλλευση της γραμμής Πύργου-Κυπαρισσίας με διακλάδωση Καλόνερο-Μελιγαλά (94 χλμ.) -τμήμα του συμπλέγματος που έχει εγκαταλειφθεί από την Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος. Τον Μάρτιο του 1900 οι: Γ. Θεοτόκης (κράτος), Π. Σκουζές (ΣΠΑΠ) και Σ. Στρέιτ (ΕΤΕ), υπογράφουν σύμβαση που προβλέπει την κατασκευή και εκμετάλλευση της γραμμής με τους όρους της γραμμής Μύλων-Καλαμών, εκτός από την ετήσια αποζημίωση της εταιρείας, που κλιμακώνεται ανάλογα με τα έσοδα (ελάχιστη 4.200 δρχ. /χλμ. Για έσοδα έως 6.000 δρχ./χλμ., μέγιστη 52 % για έσοδα πάνω από 13.000 δρχ. /χλμ.), ενώ τα υπόλοιπα τα καρπώνεται το Δημόσιο.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Η παράδοση της γραμμής προβλέπεται να γίνει σε δύο χρόνια και η διάρκεια της εκμετάλλευσης ορίζεται ίση με τη διάρκεια του υπόλοιπου συμπλέγματος των ΣΠΑΠ. Το κόστος του έργου υπολογίζεται σε 10.575.000 δρχ., που θα καλυφθούν με έκδοση δημόσιου ομολογιακού δανείου 11.750.000 δρχ. προς 90%, ληξιπρόθεσμο σε 65 χρόνια, με επιτόκιο 5% και εγγύηση τα πλεονάσματα από τα έσοδα της Διεθνούς Επιτροπής Ελέγχου και σε περίπτωση ανάγκης, το μερίδιο τού Δημοσίου στα έσοδα της γραμμής. Πράγματι, μετά την έγκριση της σύμβασης από τη ΔΕΕ και τη Βουλή, η ΕΤΕ αναλαμβάνει το σύνολο του δανείου, κρατά ομολογίες 2.225.000 δρχ. και 4.525.000 δρχ. για λογαριασμό δικό της και συνεργατών της και εκδίδει σε δημόσια εγγραφή τις υπόλοιπες, αξίας 5 εκ. δρχ.

Κατά τη διάρκεια όμως του 1900 νέα γεγονότα θα ανατρέψουν την εξαιρετικά ευαίσθητη ισορροπία της εταιρείας: νέα πτωτική τάση της δραχμής (1 £=39,6 δρχ. το 1899, 41,2 δρχ. το 1901, 42,5 δρχ. το 1902), διπλασιασμός της τιμής του κάρβουνου (από 18 σελ./τόνο το 1899 σε 36 το 1900), καταστροφή σημαντικού μέρους της σταφιδικής παραγωγής, λόγω περονόσπορου, έκτακτες δαπάνες 470.000 δρχ. για τη γραμμή Μύλων-Καλαμών εξαιτίας πλημμυρών και καθιζήσεων. Έτσι, στα τέλη του χρόνου οι ΣΠΑΠ βρίσκονται για μια ακόμη φορά σε κατάσταση χρεοκοπίας, και οι ακάλυπτες υποχρεώσεις τους υπερβαίνουν τις 800.000 δρχ. Η εταιρεία καταφεύγει στο κράτος, που δέχεται να τη βοηθήσει: με συμφωνία της κυβέρνησης (Γ. Θεοτόκης) και της αξιωματικής αντιπολίτευσης (Θ. Δηλιγιάννης), το Δημόσιο χορηγεί στην εταιρεία δάνειο 3 εκ. δρχ. σε τρεις δόσεις (1901, 1902, 1903), με επιτόκιο 5,5 % και χρεολύσιο 0,5 %. σε αντάλλαγμα: (α) καταργείται το σωρευμένο χρέος προς τους μετόχους (7 % το χρόνο σε αρχικό μετοχικό κεφάλαιο 20.240.000 δρχ.), που έχει φτάσει τα 23.000.000 δρχ. (β) μειώνεται το προστατευόμενο ποσοστό κέρδους από 7 σε 5 % (γ) το 5 % υπολογίζεται στο νέο μετοχικό κεφάλαιο των 12 εκ. δρχ. και όχι σωρευτικά (δ) τα καθαρά κέρδη που υπερβαίνουν το 5 % κατανέμονται από 50 % στο κράτος και την εταιρεία (ε) για την εξόφληση του νέου δανείου θα χρησιμοποιηθούν ως και το 50 % των καθαρών κερδών που πραγματοποιεί η εταιρεία από την εκμετάλλευση όλων των γραμμών (και των κρατικών, όπου η κατανομή των κερδών γίνεται με τους γνωστούς τύπους εκμετάλλευσης).¹

Κατά τη σύμβαση, η πρώτη δόση του δανείου (1 εκ. δρχ.) θα κάλυπτε τα εσωτερικά κυμαινόμενα χρέη (δάνεια ΕΤΕ και Σκουζέ για αγορά κάρβουνου), τα τοκοχρεολύσια

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

των εξωτερικών δανείων και 300.000 δρχ. για το σχηματισμό κεφαλαίου κινήσεως η δεύτερη, το σύνολο των εξωτερικών κυμαινόμενων χρεών της εταιρείας και η τρίτη, τις ανάγκες της σε κινητό (τροχαίο) υλικό και πάγιες εγκαταστάσεις (εργοστάσιο συντήρησης στην Τρίπολη, σταθμοί, αποθήκες κτλ.).

Με τη συμπαράσταση του κράτους, οι ΣΠΑΠ θά γνωρίσουν καλύτερες μέρες και όχι μόνο θα ολοκληρώσουν τη γραμμή Πύργου-Κυπαρισσίας-Μελιγαλά στην προβλεπόμενη προθεσμία (Σεπτέμβριος 1902), αλλά θα μπορέσουν, το 1901, για πρώτη φορά έπειτα από δέκα χρόνια, να μοιράσουν μέρισμα 1,5%, που θα αυξηθεί σταδιακά έως 3,5% το 1905. Το 1906 η εταιρεία θα κάνει μια νέα απόπειρα να αυξήσει το μετοχικό της κεφάλαιο κατά 3 εκ. δρχ., για την εξόφληση του κρατικού δανείου χωρίς όμως επιτυχία. Θά πραγματοποιηθεί μόνο το μισό κεφάλαιο (1.500.000 δρχ.). Με συμπληρωματικό όμως δάνειο 2.000.000 δρχ., που αναλαμβάνουν η Τράπεζα Ανατολής, και ο Δ. Σγούτας, με συμμετοχή και της ΕΤΕ, εξοφλείται το δάνειο του Δημοσίου. Μέ σκοπό την εξόφληση των εξωτερικών δανείων της και του δανείου της Τραπεζής Ανατολής, η εταιρεία αποφασίζει, το 1910, να συνάψει δάνειο 20 εκ. φρ. Το δάνειο όμως αυτό περιορίζεται, τον επόμενο χρόνο, σε 12,5 εκ. φρ., που προορίζονται για την εξόφληση του δανείου των 240.000 £ που έληγε το 1914 και του δανείου της Τραπεζής Ανατολής, για την ανανέωση υλικού και για κεφάλαιο κινήσεως. Το δάνειο, ληξιπρόθεσμο σε 62 χρόνια, ανέλαβαν προς 82%, επιτόκιο 4%, χρεολύσιο 3/8% οι τράπεζες ΕΤΕ (4.250.000 φρ.), Ανατολής (2.000.000 φρ.) και Αθηνών (6.250.000 φρ.). Οι δυο πρώτες διέθεσαν ομολογίες 1.850.000 φρ. στις Τράπεζες Comptoir National d'Escompte de Paris (1.500.000), Γ. Σκουζέ (250.000) και στον Φ. Σερπιέρη (100.000)

Το 1900 ολοκληρώνεται η «συζήτηση» και το 1902 η κατασκευή του δικτύου Πελοποννήσου. Το 1902 έχουν κατασκευαστεί και λειτουργούν 763 χλμ. (ΣΠΑΠ: 750, Σιδ. Πύργου-Κατακόλου: 13) και έχει ματαιωθεί η κατασκευή 260 χλμ. ακόμη (Καλάβρυτα-Τρίπολη, Ολυμπία-Καρύταινα-Λεοντάρι-Σπάρτη-Γύθειο, Κυπαρισσία-Πύλος). Το ανανεωμένο κρατικό ενδιαφέρον, κατά τη δεκαετία 1900-10, για την κατασκευή ορισμένων γραμμών της πελοποννησιακής ενδοχώρας δε θα έχει κανένα θετικό αποτέλεσμα. 461 χλμ. ιδιωτικές γραμμές και 302 χλμ. κρατικές (Μύλοι-Καλαμάτα 185, Διακοφτό-Καλάβρυτα 23, Πύργος-Κυπαρισσία-Μελιγαλά 94 χλμ.) συνθέτουν την οριστική εικόνα τον πελοποννησιακού δικτύου.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Μετά το 1902 η προσπάθεια περιορίζεται στην ανασυγκρότηση και οικονομική εξυγίανση της μεγαλύτερης ίσως ελληνικής εταιρείας, που νοσούσε ήδη από τη γέννησή της.

II. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Με τη νέα σύμβαση που υπογράφει τον Μάιο του 1882 (Νόμος ,ΑΜΗ' /22.6.1882) ο Χ. Τρικούπης με τον Θ. Μαυροκορδάτο, προβλέπεται η κατασκευή των γραμμών Βόλου-Βελεστίνου-Λαρίσης (60 χλμ.) και Βελεστίνου-Φαρσάλων-Καρδίτσας- Τρικάλων- Καλαμπάκας (142 χλμ.) και η εκμετάλλευσή τους με τους ίδιους περίπου όρους που ίσχυαν για τη γραμμή Πειραιώς-Πατρών. Η χιλιομετρική ωστόσο επιχορήγηση των 20.000 δρχ. περιορίζεται στο δεύτερο τμήμα της γραμμής, γιατί το τμήμα Βόλος-Λάρισα θεωρείται ιδιαίτερα εύκολο και προσοδοφόρο.

Με την παραχώρηση του προνομίου, ο τραπεζικός οίκος Κωνσταντινουπόλεως «Fils A. Manrogordato» εξασφαλίζει στην επιχείρηση τη συμμετοχή πολλών ελληνικών κεφαλαίων τον εσωτερικού και της διασποράς (ΓΠΤ, ΤΒΠ, τράπεζες Κωνσταντινουπόλεως και πολλοί ομογενείς). Η ΕΤΕ δέχεται την προσφερόμενη από τον ανάδοχο συμμετοχή κατά 3 % και παράλληλα ζητά και πετυχαίνει 1 % επιπλέον για λογαριασμό των συμβούλων της Γ. Βασιλείου και Π. Λάμπρου. Τον Οκτώβριο του 1882 ιδρύεται η Εταιρεία των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας, στην οποία ο Μαυρογορδάτος εκχωρεί όλα τα δικαιώματά του στην τιμή των 22.500.000 φρ. Ο ίδιος και οι συμμετέχοντες στην κατασκευή θα εισπράξουν και την κρατική επιχορήγηση. Το μετοχικό κεφάλαιο της νέας εταιρείας ορίζεται σε 23.000.000 δρχ. (92.000 μετοχές X 250 δρχ.). Ωστόσο, η έκδοση των μετοχών σε δημόσια εγγραφή θα αποτύχει (θα διατεθούν μόνο 8.348) και τις μετοχές αναλαμβάνουν οι συμμετέχοντες στην κατασκευή: (α) Στην Κωνσταντινούπολη: Banque de Constantinople, Societe Ottomane de Change et de Valeurs, Societe Generale de l'Empire Ottoman, Credit General Ottoman, A. Barker, N. Blessa, E. Eugenidi, S. Fernandez, K. Hazzopulo, J. Siamanogtou, Z. Stefanovich, L. Zarifi, (β) στην Αθήνα: ΕΤΕ, ΤΒΠ, Γ. Βασιλείου, Π. Λάμπρου, Κληρονόμοι Ε. Χαριλάου και Ε.Κεχαγία, Παρίσης-Νομικός και Σία, Π. Σημιριώτης, (γ) στο Βόλο: Α. Μαθιουδάκης, (δ) στο Λονδίνο: J. Lafontaine, M. Paepatti & Co, M. Rodocanachi, L. Rodocanachi & Co, (ε) στο Παρίσι: Th. Godjamanoglou, Th.

Sevastopoulo, J. Giinzburg, (ς) στΗ Μασσαλία: Th. Rodocenachi, S. Metaxas, (ς) στην Τεργέστη: G. Scaramanga, (η) στο Κάιρο: G. Le Chevalier, xxi (θ) στην Αλεξάνδρεια: C. Zervudachi. Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας απετέλεσαν οι: Μ. Ρενιέρης, Πρόεδρος, Π. Θεολόγου, Ι. Χωρέμης, Γ. Αθηνογένης, Ε. Χαρίλαος και Ξ. Ψαράς.

Τον Απρίλιο του 1884 εγκαινιάζεται το τμήμα Βόλος-Λάρισα και τα υπόλοιπα τμήματα παραδίδονται σταδιακά ως τον Ιούνιο του 1886. Το πραγματικό κόστος του δικτύου Θεσσαλίας, σύμφωνα με τον απολογισμό του Μαυρογορδάτου, είναι 20,8 εκ. φρ.: 15,5 εκ. για αποζημίωση του εργολάβου (202 χλμ. χ 76.778 φρ./χλμ.), 1,05 εκ. για μελέτες και διεύθυνση κατασκευής, 2,22 εκ. για τροχαίο υλικό, 1,40 εκ. γενικά έξοδα (από τα οποία 0,5 εκ. είναι η προμήθεια του Μαυρογορδάτου) και 0,63 εκ. λόγω της αποτυχίας της διάθεσης των μετόχων. Τα έσοδα του αναδόχου και των συμμετόχων του είναι 25,0 εκ. φρ.: 22,5 εκ. από το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας εκμεταλλεύσεως και 2,5 εκ. από την κρατική επιχορήγηση. Έτσι η μιστοχή των 250 δρχ. κόστισε πραγματικά στους μετόχους 199 δρχ. ($20,8 - 2,5 = 18,3$ εκ.: 92.000 μετοχές = 199 δρχ./μετοχή). Ωστόσο, το κέρδος αυτό των μετόχων (25 %) έχει θεωρητική μόνο αξία, γιατί για αρκετά χρόνια η ~εταιρεία μόλις που καλύπτει τις δαπάνες της. Μια σειρά κακές χρονιές έχουν περιορίσει τη σιτοπαραγωγή σε χαμηλά επίπεδα και η Θεσσαλία έχει μετατραπεί από καθαρά εξαγωγική σε εισαγωγική περιοχή. Έτσι, αντίθετα από τις προβλέψεις της εταιρείας, η χιλιομετρική είσπραξη μειώνεται και οι εισπράξεις από εμπορεύματα καλύπτουν μόλις το 45-50 % τον συνόλου. Η πολιτική και οικονομική κρίση των ετών 1885-88 χειροτερεύει την κατάσταση, και στο διάστημα 1887- 1889 η εταιρεία δε μοιράζει καθόλου μέρισμα (2 % τδ 1886).

Κατά τη διάρκεια του 1887 η εταιρεία υποχρεώνεται να δανειστεί 1:515.000 δρχ. για την εκτέλεση συμπληρωματικών έργων. Οι όροι όμως του δανείου είναι δυσμενείς, και για την εξόφλησή του συνάπτει, το 1890, με την ΕΤΕ νέο δάνειο 1.400.000 δρχ., ληξιπρόθεσμο σε 50 χρόνια, με τοχοχρεολύσιο 5,5 %, και ανοιχτό λογαριασμό 600.000 δρχ. προς 6 %.

Με τη βελτίωση της κατάστασής της, μετά το 1889, η εταιρεία αποφασίζει να κατασκευάσει τη γραμμή Βόλου-Λεχονίων (13 χλμ., πλάτους 0,60 μ.) χωρίς κρατική επιχορήγηση.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Τον Δεκέμβριο του 1892 υπογράφεται η σχετική σύμβαση με το κράτος και στις αρχές του επόμενου χρόνου η ΕΤΕ δέχεται να χορηγήσει στην εταιρεία δάνειο 2.200.000 δρχ. (πραγματικό κεφάλαιο 2 εκ. δρχ.) με επιτόκιο 5%. Λόγω όμως της οικονομικής κρίσης, η κατασκευή αρχίζει μόλις το 1894 και ολοκληρώνεται το 1896.⁴² Η μικρή αυτή γραμμή αποδεικνύεται ζημιογόνος, και το 1900, όταν η εταιρεία αποφασίζει την προέκτασή της ως τις Μηλιές (15 χλμ.), ζητά από το κράτος να της εγγυηθεί έσοδα 12.000 δρχ./χλμ. (συνολικά 180.000 δρχ./χρόνο). Η απαίτηση της εταιρείας γίνεται δεκτή, παρά τις ισχυρές αντιδράσεις Θεσσαλών βουλευτών που υποστηρίζουν ότι η κατασκευή της γραμμής προορίζεται να καλύψει ψυχαγωγικές ανάγκες των κατοίκων του Βόλου, όταν παραγωγικές περιοχές, όπως τα Τρίκαλα, εξυπηρετούνται με ένα δρομολόγιο την ημέρα. Τον επόμενο χρόνο (1901), η εταιρεία εξασφαλίζει νέο δάνειο 2 εκ. δρχ. από την ΕΤΕ με επιτόκιο 5%, και το 1902 συμπληρωματικό δάνειο 800.000 δρχ. Η προέκταση παραδίδεται στην κυκλοφορία το 1903, αλλά και αυτή αποδεικνύεται ζημιογόνος (τα έσοδά της δεν ξεπερνούν τις 30-40.000 δρχ./χρόνο), και για το κράτος και για την εταιρεία: οι τόκοι των δανείων απορροφούν την κρατική εγγύηση και δεν καλύπτουν τα έξοδα για την εκμετάλλευση της γραμμής.¹

Έτσι, το 1903, διαμορφώνεται οριστικά το δίκτυο Θεσσαλίας, συνολικού μήκους 230 χλμ. Από το 1902 η εταιρεία των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας συγκεντρώνει την προσοχή της σε παρασιδηροδρομικές δραστηριότητες, με στόχο την αύξηση των εσόδων της και την προετοιμασία της για τον επερχόμενο ανταγωνισμό με το σιδηρόδρομο Πειραιώς-Λαρίσης. Ο διορατικός Α. Πολίτης, Γενικός Διευθυντής της εταιρείας από το 1900, θα αντιπαραθέσει στη σκληρή αμυντική γραμμή του Μαυρογορδάτου, που δεν ήθελε την ένωση των δύο γραμμών, επιθετική στρατηγική, με κύρια σημεία της: (α) την εγκατάσταση θαλάσσιων λουτρών κοντά στο Βόλο για την αύξηση της επιβατικής κίνησης (β) την αγορά σύγχρονων μηχανημάτων (άξιας 80.000 φρ.) για την κατασκευή αρτεσιανών φρεάτων (βάθους 300 μ.) με στόχο την αύξηση της γεωργικής παραγωγής της Θεσσαλίας, και κατά συνέπεια της κίνησης εμπορευμάτων (γ) την οργάνωση για τον ίδιο λόγο πρότυπου αγροκτήματος 100 στρεμμάτων στους Σοφάδες (δ) την εγκατάσταση στο Βόλο σύγχρονου κυλινδρόμυλου (ημερήσιας δυναμικότητας 50-100 τόνων και κόστους 670.000-900.000 φρ.), με στόχο την προσέλκυση του θεσσαλικού σίτου στο Βόλο και τη μεταποίησή του σε συνθήκες

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

άνταγωνιστικές με τον Πειραιά (ε) τη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων της εταιρείας στο Βόλο για τη συγκράτηση του ρεύματος εισαγωγών-εξαγωγών της Θεσσαλίας από τη θάλασσα. Τα μέτρα αυτά, συμπληρωμένα με τιμολογιακές και άλλες διευκολύνσεις της εταιρείας, θα μπορούσαν να εμποδίσουν τη νέα (πλατιά) γραμμή να απορροφήσει τη θεσσαλική παραγωγή (που προορίζεται για τον Πειραιά και την ηπειρωτική Ελλάδα), υποβαθμίζοντας έτσι τη στρατηγική σημασία του Βόλου και περιορίζοντας το θεσσαλικό δίκτυο στο ρολό του απλού "τροφοδότη".

III. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΤΤΙΚΗΣ

Ταυτόχρονα με τις συμβάσεις για τα δίκτυα Πελοποννήσου και Θεσσαλίας, ο Χ. Τρικούπης υπογράφει και τρίτη σύμβαση τον Μάιο του 1882 (Νόμος ,ΑΜΖ'/22.6.1882) με την εταιρεία των Μεταλλουργείων Λαυρίου (Πρόεδρος Διοικητικού Συμβουλίου: Δ. Μουτσόπουλος), για την κατασκευή μέσα σε τρία χρόνια της γραμμής Αθηνών-Λαυρίου με διακλάδωση Ηράκλειο (ή Χαλάνδρι)-Κηφισιά, συνολικού μήκους 76 χλμ. Όπως και στις άλλες συμβάσεις, η διάρκεια της εκμετάλλευσης ορίζεται σε 99 χρόνια, με δικαίωμα εξαγοράς μετά την πρώτη δεκαπενταετία. Δεν παρέχεται όμως χιλιομετρική επιχορήγηση για την κατασκευή, ενώ το Δημόσιο συμμετέχει κατά 50% στα σωρευτικά κέρδη της νέας εταιρείας που υπερβαίνουν το 3 % (αντί 7 %). Η εταιρεία των Σιδηροδρόμων Αττικής ιδρύεται τον Δεκέμβριο του 1882 και το μετοχικό της κεφάλαιο, που ορίζεται σε 6 εκ. δρχ., το διαθέτει αποκλειστικά η εταιρεία των Μεταλλουργείων Λαυρίου.

Παρά τη μικρή σημασία της γραμμής αυτής στο πλαίσιο της γενικής σιδηροδρομικής προσπάθειας της Χώρας, οι ιδιαίτερα ευνοικοί για το Δημόσιο όροι της αρχικής σύμβασης και η εξέλιξή της εταιρείας κατά την εξεταζόμενη περίοδο φωτίζουν ενδιαφέρουσες πτυχές της στρατηγικής του Τρικούπη, των αντιπάλων και των διαδόχων του.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Πράγματι, όταν υπογράφεται η σύμβαση, Δημόσιο και εταιρεία βρίσκονται στα δικαστήρια. Από αρκετά χρόνια, το Δημόσιο ζητούσε από τον Σερπιέρη, προκάτοχο της εταιρείας, φόρο και δικαιώματα επικαρπίας 30%, που μαζί με τους τόκους είχαν εκτιμηθεί, το 1882; σε 6.000.000 δρχ. Κατά τη διάρκεια όμως του δικαστικού αγώνα, ο Σερπιέρης παραχώρησε τα δικαιώματά του στη νέα εταιρεία αυτή αρνείται να πληρώσει τα χρέη του Σερπιέρη και καταφεύγει στα δικαστήρια. Και ενώ ο δικαστικός αγώνας προβλέπεται μακρόχρονος, ο Χ. Τρικούπης και ο Φ. Νέγρης (Διευθυντής της εταιρείας) συμφωνούν στην αναστολή του και στη διάθεση του αμφισβητούμενου κεφαλαίου για την κατασκευή του δικτύου Αττικής με τους παραπάνω ευνοϊκούς όρους για το Δημόσιο. Ο Τρικούπης πιστεύει στην ταχύτατη ανάπτυξη της πρωτεύουσας και των προαστίων της έτσι, κατά τη γνώμη του, η γραμμή αυτή είναι απαραίτητη για την εξυπηρέτηση των αυξανόμενων αναγκών του λεκανοπεδίου και θα αποδειχθεί σύντομα πιο προσοδοφόρα από τις άλλες, προς όφελος του κράτους, το οποίο χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση (επιχορήγηση) συμμετέχει στα κέρδη που υπερβαίνουν το 3%. Γι' αυτό και δε διστάζει να παραιτηθεί από τις χρονοβόρες διαδικασίες για τη διεκδίκηση των 6.000.000 δρχ. "Αλλωστε, έπειτα από δεκαπέντε χρόνια το κράτος μπορεί να εξαγοράσει το σιδηρόδρομο και να καρπώνεται τα ανερχόμενα κέρδη, που τότε θα πρέπει να πλησιάζουν το 7 %.

Οι προβλέψεις του Τρικούπη θα επαληθευτούν με εκπληκτική ακρίβεια, αλλά η εταιρεία των Σιδηροδρόμων της Αττικής θα επιχειρήσει να εξουδετερώσει και τα δύο όπλα που διαθέτει το Δημόσιο, σύμφωνα με τη σύμβαση: το όριο του 3 %, την εξαγορά μετά τη δεκαπενταετία. Και θα το επιτύχει σε δυο φάσεις: στην πρώτη (1891) με την ανοχή των αντιπάλων του, στη δεύτερη (1901) με την ανοχή των διαδόχων του.¹

Πράγματι, ενώ η γραμμή ολοκληρώνεται και εγκαινιάζεται τα 1885, πέντε μόλις χρόνια αργότερα, το 1890, η εταιρεία αποδίδει 3 %. Και ενώ έμενε να συμπληρωθεί το 3 % και για τα τέσσερα προηγούμενα χρόνια για να αρχίσει η συμμετοχή του κράτους, το 1891 η εταιρεία ζητά τροποποίηση της αρχικής σύμβασης. Προτείνει, και Θ. Δηλιγιάννης δέχεται, να δαπανήσει 500.000 δρχ. για εξωραϊσμό της Κηφισιάς, με αντάλλαγμα τη μεταβολή του ορίου του 3% σε 7%. Ο Τρικούπης θεωρεί απαράδεκτη την παραχώρηση του κράτους, γιατί το 2 % (μισο της διαφοράς) η 108.000 δρχ. (2 % μετοχικού κεφαλαίου 5.400.000 δρχ.) αντιπροσωπεύει τον τόκο κεφαλαίου 1.500.000 δρχ., τριπλάσιου από τη δαπάνη της εταιρείας, ενώ ανάλογα αυξάνεται το κόστος της

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

πιθανής μελλοντικής εξαγοράς. Ο Δηλιγιάννης, αντίθετα, πιστεύει ότι η εξέλιξη του προαστιακού πληθυσμού δε δικαιολογεί αισιοδοξία για το μέλλον της εταιρείας εξάλλου, για τη συμπλήρωση του 3 % των προηγούμενων χρόνων θα χρειαστούν περίπου 25 χρόνια, αλλά και τότε το μερίδιο του Δημοσίου θα είναι ελάχιστο και θα αντιπροσωπεύει κεφάλαιο πολυ μικρότερο από την άμεση δαπάνη της εταιρείας, η οποία θα χρειαστεί ένα αιώνα περίπου για να φτάσει το όριο του 7 % (χωρίς ωστόσο να ερμηνεύσει την απαίτηση της εταιρείας για αύξηση του ορίου).

Πριν περάσουν όμως δέκα ακόμη χρόνια (δεκαπέντε από τη λειτουργία της εταιρείας), το 1900, η εταιρεία "πιάνει" το όριο του 7%. Την ίδια χρονιά όμως αρχίζει και το δικαίωμα του κράτους να την εξαγοράσει. Ταυτόχρονα, η εταιρεία αντιμετωπίζει κίνδυνο ανταγωνισμού από την Εταιρεία των Τροchioδρόμων Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων, που σχεδιάζει τη δημιουργία γραμμής ιπποσιδηροδρόμου Αθήνα-Χαλάνδρι-Μαρούσι-Κεφαλάρι, με προοπτική ηλεκτροκίνησής της (tram-ways). Έτσι, στα τέλη του 1900 η εταιρεία των Σιδηροδρόμων της Αττικής ζητά νέα τροποποίηση της αρχικής σύμβασης. Προτείνει και ο θεοτόκης, τώρα, δέχεται να δαπανήσει 600.000 δρχ. για την κατασκευή άλσους στην Κηφισιά με εστιατόριο, θέατρο, καφεενείο και διάφορα περίπτερα και εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρισμού για τον ηλεκτροφωτισμό του άλσους και των γύρω δρόμων, με αντάλλαγμα την αναστολή του δικαιώματος εξαγοράς για είκοσι χρόνια και την απαγόρευση κατασκευής τροchioδρόμου προς την ίδια κατεύθυνση. Η νέα παραχώρηση του κράτους εγκρίνεται με την υποστήριξη και της αξιωματικής αντιπολίτευσης (Θ. Δηλιγιάννης), και παρά την ισχυρή αντίδραση μικρής ομάδας βουλευτών από τους: Σ. Δραγούμη, Φ. Νέγρη, Ν. Λεβίδη, Γ. Παπαδιαμαντόπουλο. Οι δύο πρώτοι, και κυρίως ο Σ. Δραγούμης, υποστηρίζοντας τη στρατηγική του Τρικούπη, θεωρούν απαράδεκτη την παρεμπόδιση του ανταγωνισμού, ενώ υπολογίζουν ότι τα κέρδη της εταιρείας υπερκαλύπτουν τους τόκους των αναγκαίων για την εξαγορά της κεφαλαίων.¹

Οι δυο τελευταίοι, κυρίως ο Ν. Λεβίδης, κατηγορούν πρόσθετα το νομοσχέδιο ως: (α) πλουτοκρατικό, γιατί ασχολείται με τον ηλεκτροφωτισμό του συνοικισμού των πλουσίων της Κηφισιάς, αλλά όχι και του παραδοσιακού χωριού, και παραμελεί τις συγκοινωνιακές ανάγκες του Χαλανδρίου (β) μονοπωλιακό, γιατί απαγορεύει τον ανταγωνισμό και τη βελτίωση των συγκοινωνιών, χωρίς έστω να ελέγχει τις τιμές της

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

εταιρείας, ενώ παράλληλα ευνοεί τα χρηματιστηριακά παιχνίδια της εταιρείας και του Δ. Σγούτα, που επιδιώκουν την αύξηση της αξίας των μετοχών της.

Έτσι, ενώ οι προβλέψεις του Τρικούπη, που δικαιολογούσαν το συμβιβασμό του με την εταιρεία των Μεταλλουργιών Λαυρίου, επαληθεύονται, τα βέβαια κέρδη του Δημοσίου επιστρέφονται στην εταιρεία (μοναδική μέτοχο των Σιδηροδρόμων της Αττικής), με ανταλλάγματα αμφίβολης αξίας, αλλά ιδιαίτερης σημασίας για το στενό κύκλωμα των πολιτικών και οικονομικών παραγόντων της Χώρας, που δημιουργούσαν με εκπληκτική ταχύτητα τον πλούσιο συννοικισμό της Κηφισιάς.

IV. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Η γραμμή Μεσολογγίου-Αιτωλικού-Αγρινίου είναι Η πρώτη που κατασκευάζεται για λογαριασμό του κράτους. Ο Τρικούπης προτιμά πάντα το προσφιλές του σύστημα των ιδιωτικών σιδηροδρόμων με χιλιομετρική επιχορήγηση από το κράτος, καθώς και με συμμετοχή του κατά 50 % στα κέρδη που υπερβαίνουν το 7%. Ωστόσο, η αποθάρρυνση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, μετά τη σχετική οικονομική αποτυχία των σιδηροδρόμων Πελοποννήσου και Θεσσαλίας, τον οδηγεί στην απόφαση για ενεργότερη συμμετοχή του κράτους στην προώθηση της σιδηροδρομικής του προσπάθειας.

Στη σύμβαση που υπογράφει τον Οκτώβριο του 1887 με τον Βέλγο πρόξενο L. Rossels (πληρεξούσιο των Βέλγων V. Mabilie και L. Guinotte), προβλέπεται η κατασκευή μέσα σε δυο χρόνια της γραμμής Μεσολογγίου-Αγρινίου, συνολικού κόστους 3.756.720 φρ. (44 χλμ. X 85.380 φρ. /χλμ.). Το ποσό αυτό αναγνωρίζεται ως κρατικό δάνειο, ληξιπρόθεσμο σε 99 χρόνια, και το αναλαμβάνουν στο άρτιο οι κατασκευαστές, με τοχοχρεολύσιο 6 %. Η διάρκεια της εκμετάλλευσης ορίζεται σε ενενήντα εννέα χρόνια, με δικαίωμα εξαγοράς μετά την πρώτη δεκαπενταετία και με αποζημίωση 4.000 δρχ. /χλμ. και 50 % από τα επιπλέον ακαθάριστα έσοδα. Τέλος, όπως πάντα το κράτος επιβαρύνεται με τις απαλλοτριώσεις, ενώ παρέχεται ατέλεια για την εισαγωγή των αναγκαίων υλικών.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

εταιρείας, ενώ παράλληλα ευνοεί τα χρηματιστηριακά παιχνίδια της εταιρείας και του Δ. Σγούτα, που επιδιώκουν την αύξηση της αξίας των μετοχών της.

Έτσι, ενώ οι προβλέψεις του Τρικούπη, που δικαιολογούσαν το συμβιβασμό του με την εταιρεία των Μεταλλουργείων Λαυρίου, επαληθεύονται, τα βέβαια κέρδη του Δημοσίου επιστρέφονται στην εταιρεία (μοναδική μέτοχο των Σιδηροδρόμων της Αττικής), με ανταλλάγματα αμφίβολης αξίας, αλλά ιδιαίτερης σημασίας για το στενό κύκλωμα των πολιτικών και οικονομικών παραγόντων της Χώρας, που δημιουργούσαν με εκπληκτική ταχύτητα τον πλούσιο συννοικισμό της Κηφισιάς.

IV. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Η γραμμή Μεσολογγίου-Αιτωλικού-Αγρινίου είναι Η πρώτη που κατασκευάζεται για λογαριασμό του κράτους. Ο Τρικούπης προτιμά πάντα το προσφιλές του σύστημα των ιδιωτικών σιδηροδρόμων με χιλιομετρική επιχορήγηση από το κράτος, καθώς και με συμμετοχή του κατά 50 % στα κέρδη που υπερβαίνουν το 7%. Ωστόσο, η αποθάρρυνση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, μετά τη σχετική οικονομική αποτυχία των σιδηροδρόμων Πελοποννήσου και Θεσσαλίας, τον οδηγεί στην απόφαση για ενεργότερη συμμετοχή του κράτους στην προώθηση της σιδηροδρομικής του προσπάθειας.

Στη σύμβαση που υπογράφει τον Οκτώβριο του 1887 με τον Βέλγο πρόξενο L. Rossels (πληρεξούσιο των Βέλγων V. Mabile και L. Guinotte), προβλέπεται η κατασκευή μέσα σε δυο χρόνια της γραμμής Μεσολογγίου-Αγρινίου, συνολικού κόστους 3.756.720 φρ. (44 χλμ. X 85.380 φρ. /χλμ.). Το ποσό αυτό αναγνωρίζεται ως κρατικό δάνειο, ληξιπρόθεσμο σε 99 χρόνια, και το αναλαμβάνουν στο άρτιο οι κατασκευαστές, με τοχοχρεολύσιο 6 %. Η διάρκεια της εκμετάλλευσης ορίζεται σε ενενήντα εννέα χρόνια, με δικαίωμα εξαγοράς μετά την πρώτη δεκαπενταετία και με αποζημίωση 4.000 δρχ. /χλμ. και 50 % από τα επιπλέον ακαθάριστα έσοδα. Τέλος, όπως πάντα το κράτος επιβαρύνεται με τις απαλλοτριώσεις, ενώ παρέχεται ατέλεια για την εισαγωγή των αναγκαίων υλικών.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Το σύστημα αυτό (κρατικό δάνειο, κατασκευή για λογαριασμό του κράτους, εκμετάλλευση βάσει τύπου -συνήθως 4.000 δρχ. /χλμ.+50%) κατά τον Τρικούπη έχει το πλεονέκτημα ότι αποφεύγει την τραπεζική μεσολάβηση και εξασφαλίζει από την αρχή στο κράτος το 50% των καθαρών εσόδων, αφού το ποσό των 4.000 δρχ./χλμ. αντιστοιχεί, σύμφωνα με τη διεθνή εμπειρία, στην ελάχιστη δαπάνη λειτουργίας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (οι δαπάνες των σιδηροδρόμων Θεσσαλίας και Πελοποννήσου κυμαίνονται από 5.000-6.000 δρχ. /χλμ.). Έτσι, αν δεν καταστεί δυνατό να εφαρμοστεί το αρχικό σύστημα, ο Τρικούπης σκέπτεται να εφαρμόσει το σύστημα της γραμμής Μεσολογγίου-Αγρινίου, όπως και γίνεται τελικά με τις γραμμές Μύλων-Καλαμών, Διακοφτού-Καλαβρύτων, Πύργου-Κυπαρισσίας-Μελιγαλά, Αθηνών-Λαρίσης. Αντίθετα, η αντιπολίτευση τον κατηγορεί ότι το νέο του σύστημα είναι χειρότερο από την εγγύηση ελάχιστου κέρδους που έχει απορρίψει, ότι το χοχρεολύσιο 6 % για 99 χρόνια και σε συνάλλαγμα είναι «βαρύ», ότι η δαπάνη 85.380 φρ./χλμ. είναι δυσανάλογα μεγάλη.

Δυο χρόνια αργότερα, η γραμμή είναι έτοιμη, αλλά ο Τρικούπης θέλει να την επεκτείνει ως το Κρυονέρι (λιμάνι), για να συνδεθεί ατμοπλοϊκά με την Πάτρα και τις γραμμές των ΣΠΑΠ. Για την προέκταση Μεσολόγγι-Κρυονέρι (16 χλμ.) ο Τρικούπης θέλει να εφαρμόσει το αρχικό του σύστημα, προσφέροντας επιχορήγηση 320.000 δρχ. (20.000 δρχ. /χλμ.) και τη δαπάνη για την κατασκευή της γέφυρας του Ενήνου (που κόστισε τελικά 80.000 δρχ.), με υποχρέωση του αναδόχου να εφοδιάσει την εταιρεία εκμετάλλευσης με ένα ατμόπλοιο τουλάχιστον 100 T και την απαραίτητη αποβάθρα στο Κρυονέρι. Για τα 16 χλμ. η εταιρεία θα κρατήσει ως αποζημίωση 9.000 δρχ./χλμ. και 50 % από τα επιπλέον ακαθάριστα έσοδα. Αν τα έσοδα είναι μικρότερα από 9.000 δρχ. /χλμ., το έλλειμμα αναπληρώνει η εταιρεία από τα δικαιώματα του κράτους στα επόμενα χρόνια. Οι Βέλγοι όμως δε δέχονται να αναλάβουν το έργο με τέτοιους όρους. Ο Τρικούπης τότε τους αφαιρεί το δικαίωμα εκμετάλλευσης της κρατικής γραμμής Μεσολογγίου-Αγρινίου, την οποία προσφέρει, τον Δεκέμβριο του 1889, μαζί με την κατασκευή και εκμετάλλευση της προέκτασης της, στον Χ. Αποστολίδη. Στις αρχές του επόμενου χρόνου ο Αποστολίδης ιδρύει την εταιρεία Σιδηροδρόμου της Βορειοδυτικής Ελλάδος με μετοχικό κεφάλαιο 3 εκ. δρχ. (15.000 μετοχές των 200 δρχ.), πρώτο Πρόεδρο Διοικητικού Συμβουλίου τον Θ. Γκίκα και μέλη τους: Ι. Βαλαωρίτη, ΙΙ. Καλλιγά, ΙΙ. Μπασιάκο, L. Rossels, Σ. Τυπάλδο, Γ. Αντωνόπουλο.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Τον Αύγουστο του 1890, ο Χ. Αποστολίδης παραλαμβάνει από τους Βέλγους και το κράτος το τμήμα Μεσολόγγι-Αγρίνιο και το παραδίδει στην εταιρεία το τμήμα λειτουργεί τον Οκτώβριο του ίδιου χρόνου. Τον επόμενο χρόνο παραδίδει την προέκταση της γραμμής, το ατμόπλοιο και την αποβάθρα, με αντάλλαγμα, εκτός από την κρατική επιχορήγηση των 400.000 δρχ., 13.000 μετοχές της εταιρείας και 700.000 δρχ. Το τελευταίο ποσό δανείζεται η εταιρεία από την ΕΤΕ με τοχοχρεολύσιο 6% (διάρχεια 36 χρόνων) και εγγύηση την καθαρή πρόσοδο ολόκληρης της γραμμής.

Από το ξεκίνημά της η εταιρεία αντιμετωπίζει προβλήματα: λόγω των μικρών αποστάσεων πού καλύπτει, ο ανταγωνισμός με τις άμαξες είναι οξύτατος τα ακαθάριστα εσοδά της δεν ξεπερνούν τις 3.000 δρχ. /χλμ. και δεν καλύπτουν τις δαπάνες λειτουργίας της. Το 1893 δανείζεται πάλι από την ΕΤΕ 400.000 δρχ. προς 6%, για να καλύψει τις ανάγκες της. Αλλά η οικονομική κρίση και η μικρή κίνηση εμπορευμάτων δεν επιτρέπουν καμιά ουσιαστική βελτίωση.

Το 1896 αποφασίζεται η κατασκευή της διακλάδωσης Καλύβια-Αχελώος (2 χλμ.) για την εκμετάλλευση της τοπικής ξυλείας. Το κράτος επιχορηγεί την κατασκευή με 40.000 δρχ., ενώ η εταιρεία δανείζεται από την ΕΤΕ 326.000 δρχ. προς 5%. Η διακλάδωση παραδίδεται σε εκμετάλλευση το 1897. Η μεταφορά της ξυλείας του Αχελώου και η αύξηση της επιβατικής κίνησης, που προκαλεί η επιστράτευση, βελτιώνουν τη θέση της εταιρείας, αλλά τα ακαθάριστα έσοδα της μόλις ξεπερνούν τις 5.000 δρχ. /χλμ. Η αύξηση της μεταφερόμενης ξυλείας υπερκαλύπτει στα επόμενα χρόνια τη μείωση των εισπράξεων από στρατιωτικές μεταφορές, όμως η μείωση της σταφιδοπαραγωγής, στα χρόνια 1900-02, λόγω περονόσπορου, προκαλεί σημαντική πτώση των εισπράξεων της εταιρείας, μια και η ξυλεία χρησιμοποιείται κυρίως για τα σταφιδοκιβώτια που κατασκευάζονται στην Πάτρα! Έτσι το 1903, έπειτα από δεκατρία χρόνια λειτουργίας, η εταιρεία διαπιστώνει ότι "ουδεμία ουσιώδης μεταβολή της καταστάσεως δύναται να επιτευχθή, άνευ ανωτέρας αρωγής προς επέκτασιν του σιδηροδρομικού ήμων συμπλέγματος".

Ο στόχος της εταιρείας θα πραγματοποιηθεί το 1909, Όταν αποφασίζεται η κατασκευή δύο διακλαδώσεων (συνολικά 11 χλμ.), μιας προς το κέντρο του Μεσολογγίου, και άλλης από το Αιτωλικό προς τις κωμοπόλεις Νεοχώριο και Κατοχή.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Για το σκοπό αυτό η εταιρεία περιορίζει το μετοχικό της κεφάλαιο σε 1.500.000 δρχ. και δανείζεται 2.000.000 δρχ. (400.000 δρχ. για τις νέες γραμμές, και το υπόλοιπο για την εξόφληση των προηγούμενων δανείων της). Ταυτόχρονα, καταργούνται οι οφειλές του κράτους προς την εταιρεία (1.351.293 δρχ. για την κάλυψη των ελλειμμάτων του τμήματος Μεσολόγγι-Κρυονέρι) και της εταιρείας προς το κράτος (61.007 δρχ., 50% των πλεονασμάτων του τμήματος Μεσολόγγι-Αγρίνιο) και καθιερώνεται ενιαίος τύπος για ολόκληρη τη γραμμή (αποζημίωση της εταιρείας: 5.000 δρχ. /χλμ.+50% από τα επιπλέον ακαθάριστα έσοδα).

V. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΡΙΣΗΣ-ΣΥΝΟΡΩΝ

Παράλληλα με τις γραμμές Μύλων-Καλαμών, Διακοφτό-Καλαβρύτων, Μεσολογγίου-Αγρινίου, ο Χ. Τρικούπης, ολοκληρώνοντας τη δεύτερη φάση της σιδηροδρομικής πολιτικής του, διαπραγματεύεται την κατασκευή, για λογαριασμό του κράτους, της κεντρικής γραμμής Αθηνών-Λαρίσης-Συνόρων. Μετά την αποτυχία των προσπαθειών της δεκαετίας 1870-80, η ματαίωση της σύμβασης του Κουμουندούρου (1881) έχει αποδειχθεί μοιραία για το ελληνικό κράτος. Η απροθυμία της ιδιωτικής πρωτοβουλίας να αναλάβει την ελληνική διεθνή γραμμή (πλάτους 1,43 μ.), χωρίς έγγυση ελάχιστου κέρδους και χωρίς εξασφάλιση του διεθνούς της χαρακτήρα (σύνδεση με Ευρώπη), καθυστερεί την κατασκευή της. Η επιστράτευση το 1885 και ο αποκλεισμός το 1886 των ελληνικών ακτών από τις Μεγάλες Δυνάμεις, που στέλνουν τους στόλους τους από τη Σούδα στον Πειραιά και εμποδίζουν την αποστολή με πλοία του Ιου Συντάγματος στο Βόλο, επιβεβαιώνουν με δραματικό τρόπο τη στρατηγική σημασία της γραμμής.

Ο Τρικούπης διαπραγματεύεται στην αρχή την ανάθεση της κατασκευής και εκμετάλλευσης της γραμμής σε εταιρεία που θα αναλάβει το αντίστοιχο κρατικό δάνειο (όπως έγινε και στις γραμμές Μύλων-Καλαμών και Μεσολογγίου-Αγρινίου) και θα εξασφαλίσει τη σύνδεση της γραμμής με το τουρκικό δίκτυο.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Ωστόσο, λίγο αργότερα η βελτίωση της εξωτερικής πίστης του κράτους του επιτρέπει να αποσυνδέσει το δάνειο από την κατασκευή της γραμμής. Τον Μάρτιο του 1889 ο Τρικούπης αποφασίζει να εκδώσει δάνειο πραγματικού κεφαλαίου 80.000.000 φρ., υποστηρίζοντας ότι η αποσύνδεση του δανείου θα επιτρέψει την προκήρυξη διαγωνισμού και τη μείωση της δαπάνης από 225.000 σε 160.000 φρ. /χλμ. Η αντιπολίτευση αντιτείνει ότι το μεγαλύτερο μέρος από τη μείωση της χιλιομετρικής δαπάνης οφείλεται σε νέα χάραξη της γραμμής και εκτίμηση της ανάλογης δαπάνης από τη Γαλλική Αποστολή (Θ. Δηλιγιάννης), και το υπόλοιπο στη διαφορά πραγματικού και ονομαστικού κεφαλαίου του δανείου, που στην πρώτη περίπτωση επιβαρύνει το χιλιομετρικό κόστος, εφόσον η εταιρεία αναλαμβάνει στο άρτιο το δάνειο, ενώ στη δεύτερη δε συμβαίνει το ίδιο, γιατί επιβαρύνεται άμεσα το κράτος (Ρικάκης). Οι Δηλιγιάννης και Καραπάνος υποστηρίζουν ακόμη ότι η αυτόνομηση του δανείου θα διευκολύνει τη διαθεσή του για άλλους σκοπούς (κάλυψη ελλειμμάτων του προϋπολογισμού κτλ.). Ο Δηλιγιάννης, τέλος, υπολογίζει τα δάνεια του Τρικούπη από τον Δεκέμβριο του 1887 ως τον Μάρτιο του 1889 για σιδηροδρομικά και άλλα δημόσια έργα τουλάχιστον σε 220 εκ. δρχ., εκφράζει το φόβο πως ξεπερνούν τις δυνατότητες της Χώρας και κατηγορεί τους τρικουπικούς, όχι γιατί δεν προβλέπουν την επερχόμενη καταστροφή, αλλά γιατί "φρονούσιν, ότι δεν δύνανται πλέον να την αποφύγωσι, και εργάζονται ούτω, δια να κερδίσωσιν ό,τι δύνανται εκ της καταστροφής".¹

Η αντιπολίτευση υποστηρίζει ταυτόχρονα ότι το να μην εξασφαλιστεί η σύνδεση της γραμμής με αντίστοιχη προέκταση των τουρκικών γραμμών (και κατά συνέπεια με την Ευρώπη) αποτελεί στρατηγικό και οικονομικό μειονέκτημα η Χώρα θα υποχρεωθεί σε υποχωρήσεις, απέναντι στην Τουρκία, για να επιτύχει τη σύνδεση, και θα επιβαρυνθεί με σημαντική πρόσθετη δαπάνη στη σχεδόν βέβαιη περίπτωση που η Τουρκία θα διαλέξει άλλο σημείο σύνδεσης. Αντίθετα, ο Τρικούπης πιστεύει ότι η αποσύνδεση του δανείου από την κατασκευή, και της κατασκευής από την τουρκική συγκατάνευση είναι στα χέρια του ελληνικού κράτους στρατηγικό και οικονομικό πλεονέκτημα: η κατασκευή της γραμμής θα υποχρεώσει την Τουρκία να προεκτείνει το δικό της δίκτυο ως τα σύνορα, για τους ίδιους ακριβώς στρατηγικούς λόγους για τους οποίους ως τώρα εμπόδιζε το έργο αλλά η κακή οικονομική κατάσταση της Τουρκίας δε θα της επιτρέψει να δανειστεί για να κατασκευάσει τη δική της γραμμή, παρά μονο αν τη συνδέσει με την ελληνική στο σημείο που το ελληνικό κράτος θα έχει διαλέξει.

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

"Σπεύσατε να ψηφίσετε το νομοσχέδιον, διότι μόνον δια της ψηφίσεως αυτού εξασφαλίζετε την ενωσιν", υποστηρίζει ο Τρικούπης, για να καταλήξει: "Βελτιωθείσης οικονομικής καταστάσεως... ηδυνάμεθα να επιβάλωμεν τον νόμον".

Στο διαγωνισμό κερδίζει αγγλικός όμιλος κεφαλαιούχων (πήρε μέρος και ένας γαλλικός) και τον Ιούλιο του 1889 υπογράφεται σύμβαση με τον αντιπρόσωπο του W. Eckersley. Τον Σεπτέμβριο του ίδιου χρόνου εγκρίνεται με Β.Δ. η σύμβαση, και τον Μάιο του 1890 προκηρύσσεται δάνειο ονομαστικού κεφαλαίου 89.875.000 φρ. (ή 3.595.000 £). Τα 45 εκ. φρ. (1.800.000 £) αναλαμβάνουν αμέσως οι C. J. Hambro and Sons και National Bank fur Deutschland προς 89% (πραγματικό κεφάλαιο 40.050.000 φρ.) και τοκοχρεολύσιο 5% (πραγματικό 5,6%). Λίγο αργότερα όμως, οι ίδιοι οίκοι παραιτούνται από το δικαίωμά τους να αναλάβουν το υπόλοιπο μισό του δανείου. Η αξιοπιστία του ελληνικού κράτους στη διεθνή χρηματαγορά έχει αρχίσει να καταρρέει, και καθώς το δάνειο δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί, ο Τρικούπης στρέφεται στην εσωτερική αγορά. Τον Δεκέμβριο του 1890 η ΓΠΤ αναλαμβάνει άλλα 15 εκ. φρ. προς 86% (πραγματικό κεφάλαιο 12.900.000 φρ.), γρήγορα όμως παραιτείται και αυτή από το δικαίωμά της για 14.875.000 φρ. ακόμη. Έτσι, από το δάνειο αυτό καλύπτεται με ιδιαίτερη δυσκολία κεφάλαιο ονομαστικό 60.000.000 φρ. και πραγματικό 52.950.000 φρ., ενώ μένουν ακάλυπτα τα υπόλοιπα 29.875.000 φρ.

Αλλά και της κατασκευής η τύχη δεν είναι καλύτερη: στα μέσα του 1893 η αγγλική εταιρεία δε διαθέτει άλλα κεφάλαια για τη συνέχιση των έργων, ενώ έχει ήδη εισπράξει από το κράτος 21.800.000 φρ. Ταυτόχρονα, ο Τρικούπης έχει χρησιμοποιήσει το δάνειο για την πληρωμή εξωτερικών χρεών που δεν κάλυπταν τα τακτικά έσοδα του κράτους. Ο δικαστικός αγώνας προβλέπεται αμφίρροπος, γι' αυτό ο Τρικούπης προσφεύγει στη διαιτησία Γερμανού μηχανικού, ο οποίος διαπιστώνει ότι η εταιρεία, αρχίζοντας από τα εύκολα τμήματα, έχει εισπράξει γύρω στα 3.000.000 φρ. παραπάνω από την αξία των έργων που έχει εκτελέσει. Έπειτα από αποτυχημένες προσπάθειες συμβιβασμού, τον Μάρτιο του 1894 το κράτος αποφασίζει να κηρύξει έκπτωτη την εταιρεία και να παρακρατήσει την εγγύηση των 2 εκ. φρ. Ο Θεοτόκης υπολογίζει αργότερα την τελική αξία των έργων σε 19 εκ. φρ.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Η οικονομική κρίση που έχει ξεσπάσει ματαιώνει την κατασκευή της γραμμής, αλλά το ενδιαφέρον για την ολοκλήρωσή της ξαναφουντώνει μετά τον πόλεμο του 1897. Τον Μάρτιο του 1900 ο Γ. Θεοτόκης υπογράφει σύμβαση για την ολοκλήρωση της κατασκευής με το "Συνδικάτο Κατασκευής Σιδηροδρόμων έν'Ανατολή", που εκπροσωπεί ο βαρόνος G. de Reuter. Κατά τη σύμβαση, το κράτος παραχωρεί το προηγούμενο έργο, που η αξία του, στην κατάσταση που βρίσκεται μετά από φθορές 6 χρόνων, ύπολογίζεται σε 14.000.000 φρ., και υποχρεώνεται να εκδώσει δάνειο πραγματικού κεφαλαίου 35.000.000 φρ. για το τμήμα Πειραιάς-Δεμερλή, και αργότερα πρόσθετο έως 10 εκ. φρ. για το τμήμα Δεμερλή-Λάρισα- Σύννορα με εγγυημένο επιτόκιο 5 %. Από την πλευρά του, το Συνδικάτο αναλαμβάνει το πρώτο δάνειο και εξασφαλίζει δικαίωμα προτίμησης για το δεύτερο. Υποχρεώνεται ακόμη να ιδρύσει ελληνική εταιρεία μετοχικού κεφαλαίου 10 εκ. δρχ., από τα οποία τα 8 εκ. δρχ. αποτελούν συνεισφορά του Συνδικάτου στη δαπάνη κατασκευής και τα 2 εκ. δρχ. τό κεφάλαιο για την κίνηση της νέας εταιρείας. Για την εκμετάλλευση, η αποζημίωση της εταιρείας κλιμακώνεται από 4.800 δρχ. /χλμ. για ακαθάριστα έσοδα κάτω από 6.000 δρχ. /χλμ. έως 50 % για ακαθάριστα έσοδα πάνω από 18.000 δρχ. /χλμ. Από τα καθαρά έσοδα η εταιρεία θα εισπράττει τόκο 6% για τα 8 εκ. δρχ. και τα υπόλοιπα κέρδη θα μοιράζονται κατά 7,5 % στην εταιρεία και κατά 92,5 % στο κράτος.¹

Η κριτική της αντιπολίτευσης στρέφεται σε τέσσερα κυρίως σημεία: (α) Θεωρεί άσκοπη την επιβολή νέας φορολογίας στον καπνό (2,2 δρχ. /οκά), για την εξυπηρέτηση του δανείου, και υποστηρίζει ότι αυτό πρέπει να γίνει με μείωση των εξογκωμένων κρατικών δαπανών (Δηλιγιάννης, Καραπάνος). Για τον Θεοτόκη όμως και τα έπιχειρήματά του δεν αντικρούονται με πειστικό τρόπο οι αυξημένες κρατικές δαπάνες συμβαδίζουν με την απόλυτα αναγκαία (μετά το 1897) αναδιάρθρωση του κρατικού μηχανισμού, και ιδιαίτερα του Στρατου και των Σωμάτων Ασφαλείας (σύσταση Διοικητικής Αστυνομίας και Χωροφυλακής). (β) Η ανάθεση της διαχείρισης της νέας φορολογίας και της εγγύησης του δανείου στη Διεθνή Οικονομική Επιτροπή θεωρείται απαράδεκτη επέκταση του ελέγχου των Μεγάλων Δυνάμεων και πλήγμα στην εθνική αξιοπρέπεια της Χώρας (Δηλιγιάννης, Καραπάνος). Ο Θεοτόκης αντιπαραθέτει την ανάγκη στοιχειώδους πολιτικού ρεαλισμού. (γ) Θεωρεί (Ρικάκης, Μομφεράτος) ανοξιόπιστο το συνδικάτο, που ιδρύθηκε δύο χρόνια νωρίτερα, με ονομαστικό μετοχικό κεφάλαιο 12.000 £, από επτά άσημους Άγγλους, ένα δικηγόρο και έξι λογιστές και

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

γραμματείς, οι οποίοι έχουν καταθέσει πραγματικό κεφάλαιο 1 £ ο καθένας. Ο Θεοτόκης, ωστόσο, αποκαλύπτει ότι πίσω από το Συνδικάτο βρίσκονται, έστω και χωρίς άμεση δέσμευση οι: J.Gouin, Πρόεδρος της κατασκευαστικής εταιρείας Batignolles (που έχει στο ενεργητικό της τον πύργο του Άιφελ) και Αντιπρόεδρος της Γαλλικής Τράπεζας, και ο E. Erlanger, γνωστός Άγγλος τραπεζίτης. (δ) Θεωρεί ότι η συμφωνία για την ίδρυση της νέας εταιρείας τρεις μήνες μετά τον τερματισμό του πολέμου του Τράνσβαλ θα καθυστερήσει την έναρξη των έργων. Πράγματι, αντίθετα με τις προβλέψεις του Θεοτόκη, ο πόλεμος θα είναι μακρόχρονος και η εκτέλεση της σύμβασης θα καθυστερήσει δύο χρόνια. Τον Φεβρουάριο του 1902 ο εκπρόσωπος του Συνδικάτου βαρόνος G. de Reuter, ο J. Gouin και ο E. Erlanger ιδρύουν την "Εταιρεία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων" με μετοχικό κεφάλαιο 10 εκ. δρχ. και της μεταβιβάζουν όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της αρχικής σύμβασης. Οι ίδιοι αναλαμβάνουν ταυτόχρονα κρατικό δάνειο 43.750.000 φρ. προς 80 % (πραγματικό κεφάλαιο 35 εκ. φρ.) και επιτόκιο 4 % (πραγματικό 5 %), για να το εκδώσουν τμηματικά σε δημόσια εγγραφή. Η έκδοση του πρώτου τμήματος (22.000.000 φρ.) γίνεται τον Μάρτιο του 1902 από τις τράπεζες C. Hambro and Sons (London), Von Erlanger und Soehne (Frankfurt) και ΕΤΕ προς 83,5%, και του δεύτερου (21.750.000 φρ.) τον Ιούνιο του 1904 από τις τράπεζες C. Hambro and Sons (London), Credit Algerien (Paris), Εθνική Τράπεζα Αιγύπτου (Κάιρο) και ΕΤΕ, προς ~ 84%.

Τον Μάρτιο του 1904 παραδίδονται στην κυκλοφορία τα πρώτα 121 χλμ. και ως το τέλος του ίδιου χρόνου άλλα 103 χλμ. Τον Ιούνιο του 1906 υπογράφεται πρόσθετη σύμβαση για την κατασκευή από την ίδια εταιρεία της προέκτασης Δεμερλή-Λάρισα-Σύνορα. Ταυτόχρονα, το κράτος εκδίδει συμπληρωματικό δάνειο 12,5 εκ. φρ. προς 80% (πραγματικό κεφάλαιο 10 εκ. φρ.) και επιτόκιο 4 % (πραγματικό 5 %). Η παράδοση της γραμμής ως τα σύνορα (Παπούλι, 441 χλμ.) ολοκληρώνεται στα τέλη του 1909.¹

Έτσι, περίπου πενήντα χρόνια μετά τις πρώτες σκέψεις για την κατασκευή της, σαράντα χρόνια μετά την πρώτη σχετική σύμβαση και τριάντα χρόνια μετά την έναρξη της ελληνικής σιδηροδρομικής προσπάθειας, ολοκληρώνεται η σημαντική αυτή σιδηροδρομική αρτηρία. Η σύνδεσή της όμως με το ευρωπαϊκό δίκτυο θα πραγματοποιηθεί μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους και η λειτουργία της θα συντελέσει αποφασιστικά στην εξέλιξη των επιχειρήσεων και την προσάρτηση της Μακεδονίας. Στις αρχές του 1914 το ελληνικό κράτος εξαγοράζει από την εταιρεία κατασκευών

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Betignolles την Εταιρεία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων για 13 εκ. φρ. (40.000 μετοχές των 325 φρ.) και αποφασίζει τη σύνδεση της γραμμής Πειραιώς-Παπούλι και των μακεδονικών γραμμών με την κατασκευή του τμήματος Παπούλι-Πλατύ (89 χλμ., κόστους 12.000.000 φρ.), που ολοκληρώνεται το 1916.

VI. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Στις αρχές του 1889 ο Τρικούπης παραχωρεί στον επιχειρηματία Στέφανο Ψύχα το δικαίωμα να κατασκευάσει μέσα σε δύο χρόνια το τμήμα Θησείο-Μοναστηράκι-Ομόνοια. Η γραμμή πρέπει να είναι διπλή, το τμήμα Μοναστηράκι-Ομόνοια, όπως και ο σταθμός Ομονοίας, πρέπει να είναι υπόγεια. Η διάρκεια της εκμετάλλευσης ορίζεται σε 99 χρόνια και ο ανάδοχος ιδρύει για το σκοπό αυτό την Εταιρεία της Προεκτάσεως του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου.

Στη νέα εταιρεία η ΕΤΕ δίνει δυο δάνεια: το πρώτο 1,5 εκ. δρχ. προς 5,5 %, και το δεύτερο 800.000 δρχ. προς 5 %. Η προέκταση ολοκληρώνεται το 1892, άλλα ενώ οι επιτροπές ελέγχου που ορίζει το κράτος εγκρίνουν την εκμετάλλευσή της, η παλιά εταιρεία του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου έχει αντίθετη γνώμη. Ανάμεσα στις δύο εταιρείες ξεκινά μακρόχρονος δικαστικός αγώνας, άλλα τον Μάιο του 1895 η νέα εταιρεία παίρνει προσωρινή άδεια λειτουργίας.

Τον Μάρτιο του 1900 αποφασίζεται η συγχώνευση των δύο εταιρειών και προβλέπεται η ηλεκτροκίνηση της ενιαίας γραμμής Πειραιώς-Ομονοίας. Σε αντάλλαγμα, η διάρκεια της εκμετάλλευσης της παλιάς εταιρείας παρατείνεται για έξι χρόνια (τα δύο αντιστοιχούν στην κατάργηση της νέας εταιρείας και τα τέσσερα στη δαπάνη εξηλεκτρισμού) και κατοχυρώνεται το μονοπώλιο της στη συγκοινωνία Αθηνών-Πειραιώς. Η τελευταία αυτή παραχώρηση προκαλεί την έντονη αντίδραση της Εταιρείας των Ιπποσιδηροδρόμων Αθηνών-Πειραιώς και περιχώρων και των υποστηρικτών της στη Βουλή (Δ. Ράλλης, Α. Μομφεράτος).¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Η εταιρεία αυτή, που ιδρύθηκε το 1880, έχει αναλάβει την κατασκευή και εκμετάλλευση εννέα γραμμών όμως, η ανάπτυξή της εμποδίζεται από το προνόμιο της σιδηροδρομικής εταιρείας που η νέα σύμβαση κατοχυρώνει οριστικά.

Η Εταιρεία του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου έχει πραγματοποιήσει, το 1891, το πρώτο της δάνειο 1,5 εκ. δρχ. προς 80 % (πραγματικό κεφάλαιο 1.200.000 δρχ.) και επιτόκιο 4 % (πραγματικό 5 %) που έχει αναλάβει η ΕΤΕ. Το 1898 συνάπτει δεύτερο δάνειο 1.250.000 δρχ. Μεταξύ 1902 και 1905, οπότε πραγματοποιείται ο εξηλεκτρισμός της, δανείζεται ακόμη 6.000.000 δρχ. περίπου, από τα οποία 1.100.000 δρχ. αναλαμβάνει η Ελληνική Ηλεκτρική Εταιρεία και 3.000.000 φρ. ΕΤΕ με τον Κωνσταντινουπολίτη τραπεζίτη Ε. Ευγενίδη.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

ΤΡΙΤΟ ΜΕΡΟΣ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΣ

Όπως είπαμε και προηγουμένως το 1889 παραχωρείται στους ΣΠΑΠ η κατασκευή και εκμετάλλευση γραμμής οδοντωτού σιδηροδρόμου που θα συνδέσει το Διακοφτό με τα Καλάβρυτα, και ολοκληρώνεται το 1896. Νέα τμήματα δικτύου παραδίδονται ή ανατίθεται η κατασκευή τους. Μόνοι παραπονεμένοι οι κάτοικοι της Λακωνίας αν και υπάρχουν προτάσεις για δημιουργία διακλάδωσης από το Λεοντάρι Αρκαδίας προς Σπάρτη και Γύθειο. Είναι χαρακτηριστική η αγόρευση του Λάκωνος βουλευτή Γ. Μαυρομιχάλη τον Οκτώβριο του 1902, ο οποίος αφού παραδεχτεί ότι οι νέες παραλιακές γραμμές είναι χρήσιμες λέει: "Ημάς όμως τους Μεσογείους αφήνει εις την αρχέγονον κατάστασιν της δι'ημιόνων συγκοινωνίας. Ημείς όμως οι κάτοικοι των δύο νομών Λακωνίας και Λακεδαίμονος που μένομεν, μη δεν είμεθα Έλληνες; Μη δε πληρώνουμε φόρους;"

Το δίκτυο ολοκληρώνεται το 1904 και οι ΣΠΑΠ παίρνουν το 1922 μορφή εταιρείας υπό ιδιωτική εκμετάλλευση, ενώ το 1929 αγοράζουν τη γραμμή Νέου Ηράκλειου-Λαυρίου στην Αττική. Εφαρμόζουν δυναμικές πολιτικές μάρκετινγκ, εκμεταλλεόμενοι μεταξύ άλλων τουριστικούς προορισμούς. Αξιομνημόνευτο το "Τρένο των γλεντζέδων" που δρομολογήθηκε το 1930 και προσέφερε στους επιβάτες του πολυτελή μετάβαση στο καζίνο του Λουτρακίου. Μέρος του δικτύου των ΣΠΑΠ είναι και η γραφικότητα διαδρομής στην Κακιά Σκάλα, που θα χαθεί όταν λειτουργήσει η νέα χάραξη της γραμμής μέσα από σήραγγα. Ας ελπίσουμε τουλάχιστον ότι θα δρομολογηθούν σε αυτό το σημείο της διαδρομής τρένα τουριστικού ενδιαφέροντος.

Το 1940 οι ΣΠΑΠ περνούν υπό δημόσια εκμετάλλευση. Το συνολικό μήκος του δικτύου έχει φθάσει τα 730 χλμ. Το τέλος του πολέμου βρίσκει το δίκτυο της Πελοποννήσου να μετρά τεράστιες απώλειες, καθώς οι Γερμανοί ανατινάζουν φεύγοντας 82 γεφύρια και ρίχνουν μηχανές και βαγόνια σε γκρεμούς. Το 1953 οι ΣΠΑΠ αναλαμβάνουν τη γραμμή Αγγινίου-Μεσολογγίου-Κρυονερίου που έως τότε διαχειρίζονταν οι ΣΒΔΕ (Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος). Το δίκτυο αυτό είχε μήκος κύριας γραμμής 62 χλμ. και κατασκευάστηκε το 1890.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Αργότερα απέκτησε και τρεις διακλαδώσεις προς το κέντρο του Μεσαλογγίου, το Αιτωλικό, την Κατοχή και τον Ποταμό Αχελώο. Ο Χαρίλαος Τρικούπης κατηγορήθηκε από τους αντιπάλους του ότι κατασκεύασε με δαπάνες του κράτους (πρώτη φορά χωρίς ευθύνη ιδιωτών) για ψηφοθηρικούς λόγους, λόγω καταγωγής από το Μεσολόγγι. Ο ίδιος όμως είχε σχέδια για επέκταση της γραμμής προς Ήπειρο και Θεσσαλία αλλά και ζεύξη στο Ρίο-Αντίρριο. Το χαρακτηριστικό του δικτύου είναι ότι είχε στην κατοχή του ατμόπλοιο, τη θρυλική «Καλυδώνα», η οποία παρελάμβανε τους επιβάτες και τα εμπορεύματα από το Κρυονέρι όπου έφθανε το τρένο έως την αποβάθρα. Από εκεί οι επιβάτες έφθαναν ατμοπλοϊκώς στην Πάτρα.

Στην επιστράτευση του 1940 η γραμμή έπαιξε καίριο ρόλο στη μεταφορά στρατευμάτων προς τα αλβανικά σύνορα, ενώ αργότερα οι Ιταλοί κατακτητές προσπάθησαν να την επεκτείνουν προς Αμφιλοχία ξηλώνοντας τις γραμμές της διακλάδωσης του Αιτωλικού. Η γραμμή σταμάτησε να λειτουργεί επί δικτατορίας το 1970 λόγω υπερβολικών ελλειμάτων, αφού δεν έγινε ποτέ κάποια σοβαρή επέκτασή της. Αντιθέτως είχαν κατασκευασθεί δρόμοι και το πορθμείο Ρίο-Αντιρρίου εξυπηρετούσε τα αυτοκίνητα σε πολύ μικρότερο χρονικό διάστημα. Το 1995 ελήφθη η απόφαση για επαναλειτουργία της γραμμής καθώς η επισκευή μπορούσε να γίνει με μικρές επεμβάσεις. Το έργο ανατέθηκε μάλιστα σε εργολάβο με προϋπολογισμό 1 δις. δρχ., αλλά οι εκταμιεύσεις δεν ξεκίνησαν ποτέ. Τα υλικά που είχαν παραληφθεί έμειναν να σκουριάζουν και οι αρμόδιοι να λένε ότι δεν έχει νόημα ένα τέτοιο έργο που είναι «τυφλό», αφού δεν καταλήγει σε κάποιο λιμάνι. Σκέψεις για εκμετάλλευση της γραμμής γαι τουριστικούς σκοπούς με παλαιές ατμάμαξες δεν έχουν μελετηθεί επισήμως. Και το χειρότερο; Η κατασκευαζόμενη σήμερα γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου δεν έχει πρόβλεψη για γραμμή σιδηροδρόμου.

Οι ΣΠΑΠ υφίστανται μία ακόμη ήττα το 1957 όταν διακόπτεται η λειτουργία του σιδηροδρόμου Αθηνών-Λαυρίου ύστερα από πιέσεις των αυτοκινηστών. Χάνεται έτσι για πάντα έναε πολύ σημαντικός διάδρομος που θα μπορούσε να αποσυμφορεί το Λεκανοπέδιο. Το 1962 οι ΣΠΑΠ ενοποιούνται με τους Σιδηροδρόμους του Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ), την εταιρεία που είναι πρόδρομος του σημερινού ΟΣΕ. Σήμερα εκτελούνται με κοινοτική συγχρηματοδότηση έργα εκσυγχρονισμού, όπως η δημιουργία διπλής γραμμής κανονικού πλάτους προς Κόρινθο.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Αν τα έργα συνεχιστούν, ο σιδηρόδρομος θα μπορέσει να δώσει εναλλακτική οδό προαστιακής μετακίνησης σε όσους εργάζονται στην Αθήνα αλλά επιθυμούν π.χ. να κατοικούν στα δυτικά παράλια της Αττικής ή του Κορινθιακού. Εκφράζονται, όμως, φόβοι ότι όσο μεγάλο μέρος του δικτύου (κάτω από την Κόρινθο και την Πάτρα) εγκαταλείπεται και το τροχαίο υλικό δεν ανανεώνεται, τα δρομολόγια θα μειώνονται συνεχώς και αυτό θα οδηγήσει στην οριστική κατάργηση ενός σιδηροδρόμου που συνέβαλαν όσο λίγοι στην οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας.¹

¹ Λευτέρης Παπαγιαννάκης "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), ΑΘΗΝΑ 1982

Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ ΟΣΕ

Το 1970, έτος ιδρύσεως του ΟΣΕ, που αναλαμβάνει όλους τους ελληνικούς σιδηροδρόμους (πλην του ηλεκτρικού), θα διακοπεί η κυκλοφορία των τρένων στην διακλάδωση Λειανοκλάδι-Λαμία-Στυλίδα, η οποία θα επαναληφθεί το 1991. Η γιουγκοσλαβική κρίση θα δυσκολέψει πολύ τη ζωή του ΟΣΕ καθώς διακόπτονται ουσιαστικά τα απ'ευθείας δρομολόγια προς το εξωτερικό αλλά και τοπικές γραμμές όπως η Φλώρινα-Κρεμενίτσα-Βίτολα.

Το τμήμα Αθηνών-Θεσσαλονίκης θεωρείται έως σήμερα το "χαϊδεμένο" παιδί του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου καθώς απορροφά το μεγαλύτερο μέρος των κοινοτικών κονδυλίων για τον εκσυγχρονισμό του. Βάσει των προβλέψεων του Επιχειρησιακού Σχεδίου του ΟΣΕ, το τμήμα αυτό είναι ένα από εκείνα που μπορεί να αποφέρουν κέρδη. Σήμερα εκτελούνται έργα, όπως οι μεγάλες σήραγγες στα Τέμπη, τον Πλαταμώνα, το Καλλίδρομο, ώστε η διαδρομή να συντομευθεί σημαντικά.¹

Η ποιότητα των υπηρεσιών στον άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης ανέβηκε αισθητά από το 1989 όταν κυκλοφόρησαν οι συρμοί Ιντερσίτι, που κατασκευάστηκαν ειδικά για τον ΟΣΕ από κοινοπραξία μιας δυτικογερμανικής και μιας ανατολικογερμανικής εταιρείας. Ο συρμός Ιντερσίτι έχει πετύχει και το ρεκόρ ταχύτητας στο ελληνικό δίκτυο τρέχοντας με 165 χλμ. στις 21 Νοεμβρίου 1989 στο τμήμα Δομοκός-Παλαιοφάρσαλος.

Ο ΟΣΕ συνεχίζει το έργο του μέχρι σήμερα, ολοκληρώνοντας των εκτελούμενων έργων στον άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης και έμφαση στην πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων της γραμμής (αύξηση των ταχυτήτων σε 160 km/h με δηζελοκίνηση και 200 km/h με ηλεκτροκίνηση).²

¹ Εφημερίδα Καθημερινή "Ενθετο 7 ημέρες, Αφιέρωμα στους Ελληνικούς Σιδηροδρόμους 15/10/1995"

² "Σιδηροτροχιά Περιοδική" έκδοση Σ.Φ.Σ. Τεύχος 17 Δεκέμβριος 1998

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο

Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΗΣ ΛΑΜΙΑΣ

Ο σιδηροδρομικός σταθμός μιας πόλης είναι ένα από τα πιο σημαντικά δημόσια κτίριά της. Χαρακτηρίζει την ευρύτερη περιοχή, συμπυκνώνει και μαρτυρεί την ιστορική και κοινωνικοοικονομική της πορεία. Οι που κατασκευάστηκαν στην πρώτη ηπειρωτική γραμμή του σιδηροδρόμου ταυτίστηκαν με την αρχή της βιομηχανικής επανάστασης στη χώρα μας. Είναι κτίρια επώνυμα στο λαό, που χάραξαν μνήμες, ταίριαξαν ή χώρισαν ανθρώπους, επιστρατεύτηκαν αλλά και υποδέχθηκαν πρώτα τα τρένα της ειρήνης. (Φωτ. 1, 2)¹

Ο σταθμός με το ρολόι του είναι ένα σημάδι της πόλης, κι αυτό δεν συμβαίνει τυχαία. (Φωτ. 3, 4) Η τυπολογία των παλιών ελληνικών σταθμών είναι ευανάγνωστη. Απλές, λειτουργικές κατόψεις στην εμπειρία της εφαρμοσμένης στρατιωτικής αρχιτεκτονικής και συμμετρικές όψεις σε βασικά γεωμετρικά σχήματα (τετράγωνο, κύκλος, τρίγωνο) με στοιχεία των αρχιτεκτονικών τάσεων της εποχής (νεοκλασική, παραδοσιακή, κεντροευρωπαϊκή και οθωμανική αρχιτεκτονική). Η ιεράρχησή τους σε Α, Β, Γ και Δ τάξη καταδεικνύει τον επιβατικό φόρτο που καλούνται να εξυπηρετήσουν. Η επαναληπτικότητα της κατασκευής τους με τα τυποποιημένα σχέδια ανάγει τους σταθμούς και τα βοηθητικά τους κτίρια σε ένα μαζικό βιομηχανικό προϊόν της εποχής εκείνης.

Ο σταθμός της Λαμίας χτισμένος στις αρχές του αιώνα από τη γαλλική εταιρεία Batignoiles, ακολουθεί την αρχιτεκτονική τους και όχι την ελληνική αρχιτεκτονική της εποχής. Έτσι οι Γάλλοι επηρεασμένοι από το κύμα της χώρας τους κατασκεύασαν ένα κτίριο που τα χαρακτηριστικά του είναι οι μεγάλες διαστάσεις. Πρόκειται για κτίριο Α τάξης, δυο ορόφων (ισόγειο και ένας όροφος) κατασκευασμένο από πέτρα. Για την ακρίβεια πρόκειται για μια λαξευμένη λιθοδομή που οι πέτρες έχουν σχήμα αχιβάδας.

Ο σιδηροδρομικός σταθμός βρίσκεται στο νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης και το κτίριο που περιγράφουμε είναι το κεντρικό κτίριο του στάθμου της Λαμίας και

¹ Εφημερίδα Καθημερινή "Ενθετο 7 ημέρες, Αφιέρωμα στους Ελληνικούς Σιδηροδρόμους 15/10/1995"

βρίσκεται στην βορινή πλευρά του σταθμού. Επίμηκες, διαμπερές και συμμετρικό, το κτίριο σχεδιάστηκε στη σημερινή του μορφή το 1912-13. Ένας κεντρικός εξέχων όγκος, με το ρολόι στην κορυφή, συστέλλεται αριστερά και δεξιά σε δυο επιμήκης ισόγεια τμήματα. Στο ισόγειο οι εκατέρωθεν μεγάλες πλευρές του κτιρίου είναι όμοιες με τη διαφορά ότι στην εσωτερική πλευρά του κτιρίου βρίσκεται το στέγαστρο στην αποβάθρα επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών. Η κάθε πλευρά έχει 9 ανοίγματα (πόρτες και παράθυρα). Όπως φαίνεται και στα αρχικά σχέδια του κτιρίου σχεδόν όλα τα ανοίγματα ήταν πόρτες εκτός από το δεξιό τμήμα του κτιρίου που υπάρχουν δυο παράθυρα. Σήμερα λόγω των διαχρονικών επεμβάσεων που έχουν γίνει κυρίως στο εσωτερικό του κτιρίου μερικές πόρτες έχουν μετατραπεί σε παράθυρα. Στη δυτική πλευρά του κτιρίου υπάρχει πόρτα που είναι για την πρόσβαση στις σκάλες που οδηγούν στον όροφο. Στην ανατολική πλευρά βρίσκονται δυο παράθυρα. (Φωτ. 5) Πριν γίνει η πεζοδρόμηση της οδού που περνά μπροστά από το σταθμό το επίπεδο του δρόμου ήταν ποιο χαμηλό από το σημερινό και γι' αυτό υπήρχαν σκαλάκια μπροστά στις πόρτες. Οι μεσαίες τρεις πόρτες είχαν ένα ενιαίο σκαλοπάτι ενώ οι υπόλοιπες είχαν η κάθε μια τα δικά τους σκαλοπάτια. Στο ισόγειο βρίσκονται τα γραφεία, οι αίθουσες αναμονής, η έκδοση των εισιτηρίων, μια αποθήκη και ο χώρος των αποσκευών. Το ύψος του ισόγειου είναι 4.25 μ..

Ο όροφος έχει από 5 παράθυρα στις δυο μεγάλες πλευρές. Τα παράθυρα της νότιας πλευράς φέρουν προστατευτικό κάγκελο.(φωτ. 9) Οι άλλες δυο πλευρές έχουν από ένα μικρό παράθυρο για τα WC. Στη δυτική πλευρά υπάρχει και δεύτερο μικρό παράθυρο. Μεταξύ πρώτου και δεύτερου ορόφου τρέχουν περιμετρικά του κτιρίου δυο λωρίδες κατασκευασμένες από τούβλα. Το κενό μεταξύ των λωρίδων είναι χρώματος λευκού δημιουργώντας αντίθεση με τις λωρίδες που είναι κόκκινες. Το χρώμα του ορόφου είναι κίτρινο. Άλλα χρώματα που κυριαρχούν είναι το κόκκινο και το λευκό. Το ύψος του ορόφου είναι 3.50 μ.. Το ίδιο μοτίβο (1 λωρίδα) υπάρχει μεταξύ του ορόφου και της στέγης. Στην κεραμοσκεπή βρίσκετε το ρολόι και στον κορφιά της στέγης μεταλλικό διακοσμητικό. Επίσης φαίνονται και οι πέντε καμινάδες που σήμερα δεν χρησιμοποιούνται γιατί σήμερα η θέρμανση έχει αντικατασταθεί από καλοριφέρ. Στον όροφο βρίσκονται δωμάτια,τουαλέτες και μια κουζίνα που εξυπηρετούν τις ανάγκες του προσωπικού του σταθμού.

Ο σταθμός αποτελείται και από άλλα κτίρια. Παραπλεύρος του κεντρικού κτιρίου, στη δυτική του πλευρά κατά σειρά υπάρχουν το WC του σταθμού (κτίριο Β), το

πλυντήριο (κτίριο Γ) το οποίο δεν χρησιμοποιείτε σήμερα, κατοικίες προσωπικού (κτίριο Δ,Ε,Ζ), γραφεία εργοδηγών και αποθήκες (κτίριο Η,Θ) και το δραιοστάσιο (κτίριο Ι). Στην κάτω πλευρά του σταθμού από δυτικά προς τα ανατολικά βρίσκεται η αποθήκη ξυλείας (κτίριο Κ), μια υπόγεια αποθήκη υγρών καυσίμων (κτίριο Λ), το σιδηρουργείο (κτίριο Ν), και μια αποθήκη (κτίριο Ξ). Αριστερά και δεξιά του κεντρικού κτιρίου υπάρχει κήπος ο οποίος είναι περιφραγμένος με κιγκλιδώματα. Η οριοζοντιογραφία του σταθμού όπως και το εσωτερικό των κτιρίων φαίνονται στο σχέδιο Νο1.

Το κεντρικό κτίριο όπως αναφέραμε αποτελείται από το ισόγειο και ένα όροφο. Το ισόγειο εξυπηρετεί όλες τις πρωτεύοντες και βασικές ανάγκες του σταθμού. Μπαίνοντας από τις κεντρικές εισόδους του κτιρίου βρισκόμαστε στην κεντρική αίθουσα (4). Όπως βλέπουμε στην κάτοψη του ισόγειου (αριθμός σχεδίου Νο2), αριστερά της κεντρικής αιθούσης είναι οι αίθουσες αναμονής (1,2) και οι σκάλες που οδηγούν στον όροφο. Οι σκάλες δεν είναι προσβάσιμες από το εσωτερικό του κτιρίου αλλά μόνο από την εξωτερική δυτική πλευρά του κτιρίου. Από τα δεξιά της κεντρικής αιθούσης υπάρχει ο πάγκος και ο χώρος των αποσκευών (5) και τα εκδοτήρια των εισιτηρίων (6). Πίσω από αυτούς τους χώρους είναι οι επικοινωνίες του σταθμού (7) και το γραφείο κίνησης (8). Στον χώρο (9,10,11) βρίσκεται ο κεντρικός σταθμάρχης, η επιθεώρηση και το γραφείο του επιθεωρητή. Τέλος υπάρχει μια δεύτερη σκάλα η οποία οδηγεί στον όροφο και είναι προσβάσιμη από το εσωτερικό και το εξωτερικό του κτιρίου.

Η παραπάνω περιγραφή είναι η σημερινή εσωτερική μορφή του κτιρίου. Με την παροδο των χρόνων έχουν γίνει αρκετές επεμβάσεις στο εσωτερικό του ισόγειου. Αρχικά τα εκδοτήρια των εισιτηρίων ήταν στην απέναντι πλευρά από όπου είναι σήμερα και βρίσκονταν μέσα στο χώρο της σημερινής κεντρικής αίθουσας. Η αλλαγή αυτή αύξησε τα τετραγωνικά της αιθούσης. Εκεί που σήμερα είναι τα εκδοτήρια των εισιτηρίων ήταν ο χώρος των αποσκευών. Τέλος μια ακόμα αλλαγή είναι ότι στη θέση του γραφείου του επιθεωρητή ήταν η αποθήκη υλικών απογραφής. Η προηγούμενη εσωτερική διαρρύθμιση από την υπάρχουσα φαίνεται στο σχέδιο Νο1.

Ο όροφος ο οποίος χρησιμοποιείται ως κατοικίες των εργαζομένων στον Ο.Σ.Ε. δεν έχει υποστεί αλλαγές διαχρονικά όπως το ισόγειο. Ο όροφος είναι χωρισμένος σχεδόν στη μέση και αποτελείται από δυο τμήματα. Το ένα τμήμα αποτελείται από τρία δωμάτια, μια κουζίνα, ένα WC, και μια αποθήκη. Το άλλο τμήμα αποτελείται από

τέσσερα δωμάτια, μια κουζίνα, ένα χολ και ένα WC. Και στα δυο τμήματα η πρόσβαση σε αυτά γίνεται με τις δυο ξεχωριστές σκάλες που περιγράψαμε στο ισόγειο, και βρίσκονται στην ανατολική και δυτική πλευρά του ορόφου. Η κάτοψη του ορόφου φαίνεται στο σχέδιο Νο1.



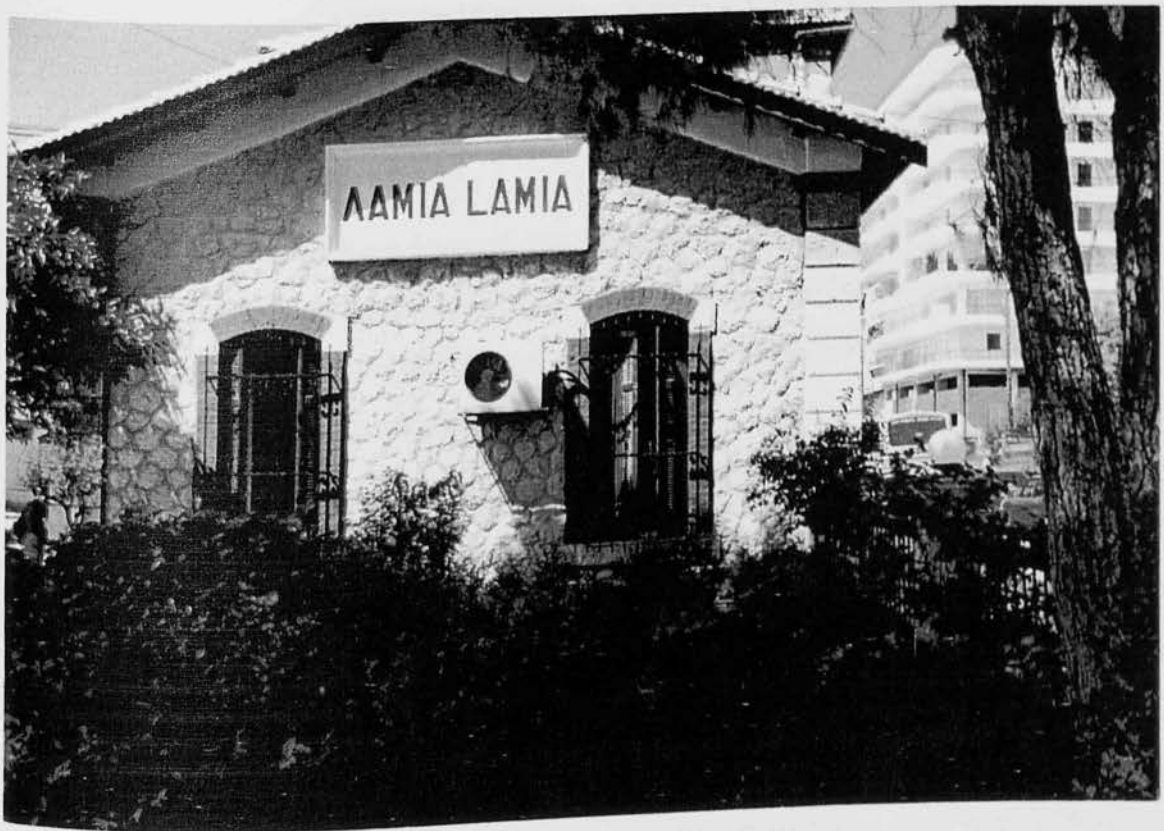
Φωτ. 1) Η πρόσοψη του σταθμού της Λαμίας



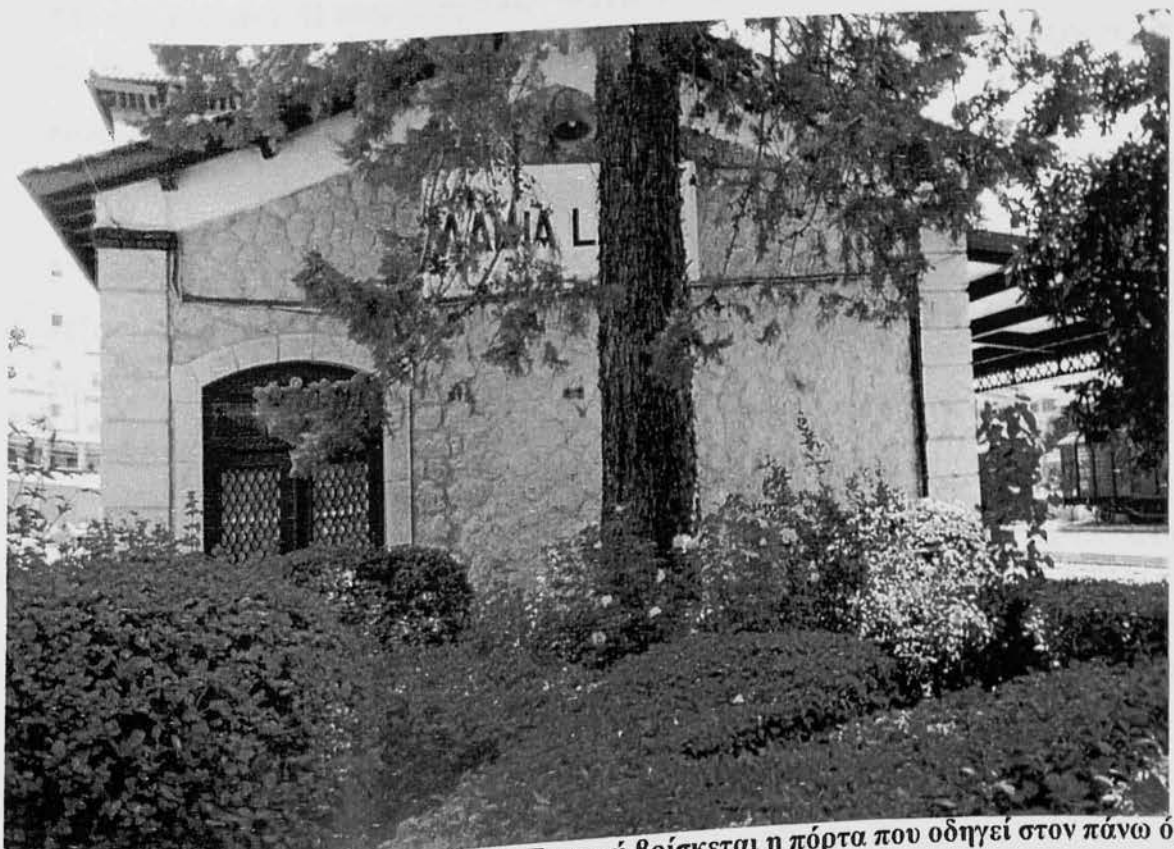
Φωτ. 2) Στη νότια πλευρά του σταθμού βρίσκεται η αποβάθρα



Φωτ. 3,4) Το ρολόι του σταθμού. Από αυτό φαίνεται η αρχιτεκτονική τάση των Γάλλων



Φωτ. 5) Η ανατολική πλευρά του σταθμού. Σε αυτή βρίσκονται τα δυο παράθυρα



Φωτ. 6) Η δυτική πλευρά του σταθμού. Σε αυτή βρίσκεται η πόρτα που οδηγεί στον πάνω όροφο

1. Πόρτες-Παράθυρα

Όπως είπαμε το κτίριο διατηρεί την γαλλική αρχιτεκτονική που υπήρχε στις αρχές του αιώνα, δηλαδή τα χαρακτηριστικά του είναι ο όγκος του και οι μεγάλες διαστάσεις. Το ίδιο συμβαίνει στις πόρτες και στα παράθυρα που παρόλο που έχουν αντικατασταθεί διατηρούν το χαρακτήρα της εποχής.

Οι πόρτες είναι τύπου ταμπλαδωτές με τζαμιλίκια. Το τετράζυλο (κάσσα) είναι τύπου μπατικού πλάτους 23 εκατοστών. Όλες οι πόρτες είναι δίφυλλες και έχουν τη μορφή και τις διαστάσεις που φαίνονται στα παρακάτω σχέδια. Το πλάτος του ανοίγματος της κάθε πόρτας είναι 1,52 μέτρα και μαζί με το διακοσμητικό πέτρινο περίγραμμα που υπάρχει γύρω από την πόρτα το πλάτος του ανοίγματος φτάνει τα 2,13 μέτρα. Το ύψος της πόρτας είναι 2,45 μέτρα και μαζί με τα τζαμιλίκια που βρίσκονται πάνω από την πόρτα και το καμπυλωτό περίγραμμα το ύψος είναι στα 3,56 μέτρα. Όπου υπάρχουν τζαμιλίκια στις πόρτες υπάρχει και διακοσμητική σφυρήλατη σιδεριά της μορφής που φαίνεται στο σχέδιο. Στο επάνω μέρος, πάνω από τα δυο φύλλα της πόρτας υπάρχουν τρία τζαμιλίκια τα οποία ανοίγουν οριζόντια. Οι υαλοπίνακες έχουν πάχος 4 χιλιοστά. Η στερέωση τους γίνεται με στόκο και καρφίδια ή με μεταλλικούς συνδέσμους πάνω στον ξύλινο σκελετό. Τα δυο φύλλα της πόρτας στηρίζονται στο κούφωμα με τρεις αρθρωτούς μεντεσέδες.

Περιμετρικά των πόρτων υπάρχει μια λωρίδα από τούβλα. Η λωρίδα που βρίσκεται στο κομμάτι πάνω από την πόρτα είναι καμπυλωτό. Στο επάνω μέρος αριστερά και δεξιά το περίγραμμα διακόπτεται από δυο πέτρες λαξευμένες πολυγωνικές. Σε όλες τις πόρτες το περίγραμμα είναι όπως το περιγράψαμε εκτός από μια η οποία βρίσκεται στη δυτική πλευρά του κτιρίου και χρησιμοποιείται για την πρόσβαση στον όροφο. Σε αυτή το περίγραμμα δεν είναι από τούβλα αλλά από πέτρα.

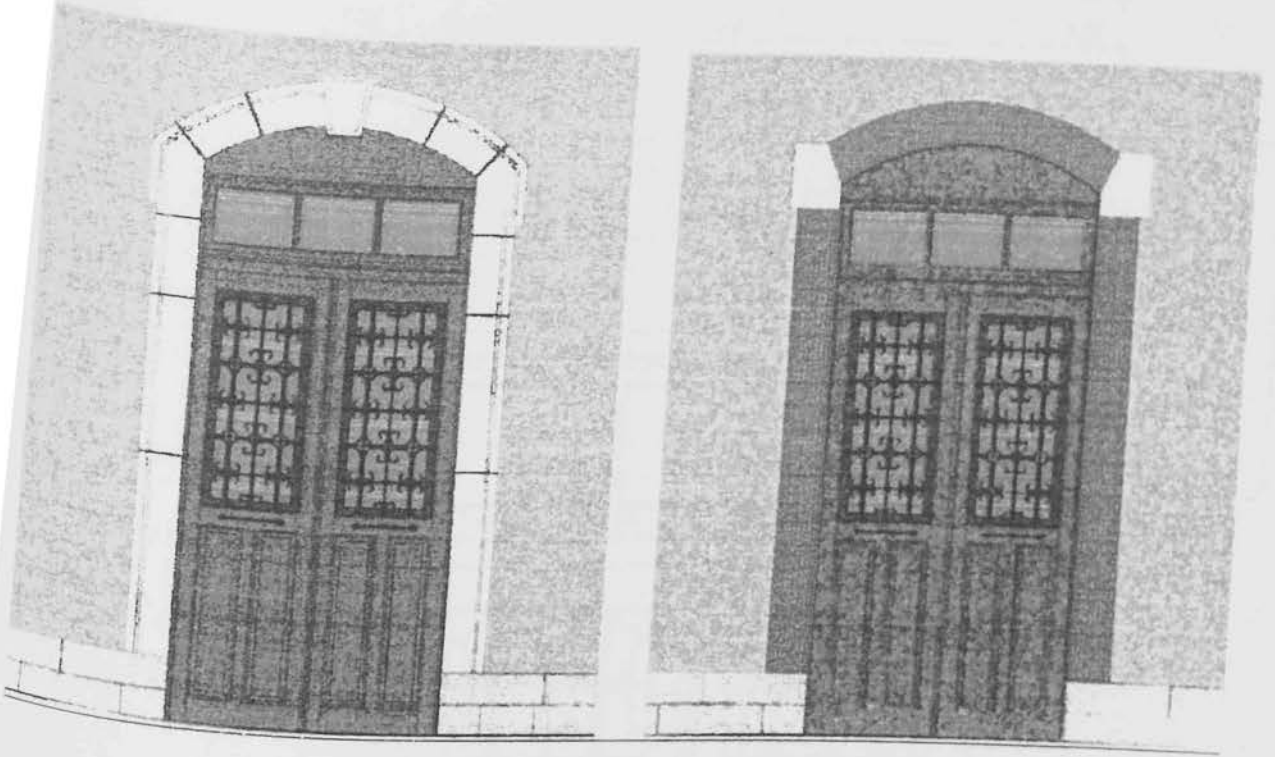
Το χρώμα των πόρτων, όπως και των περιγραμμάτων γύρω από τις πόρτες πάνω στις τοιχοποιίες είναι κόκκινο στο χρώμα του κεραμιδιού.

Όπως οι πόρτες έτσι και τα παράθυρα έχουν μεγάλες διαστάσεις και διατηρούν το γαλλικό στυλ. Δίνουν την εντύπωση του όγκου και του βάρους. Έχουν πλάτος ανοίγματος 1,10 μέτρα και ύψος 2,00 μέτρα.

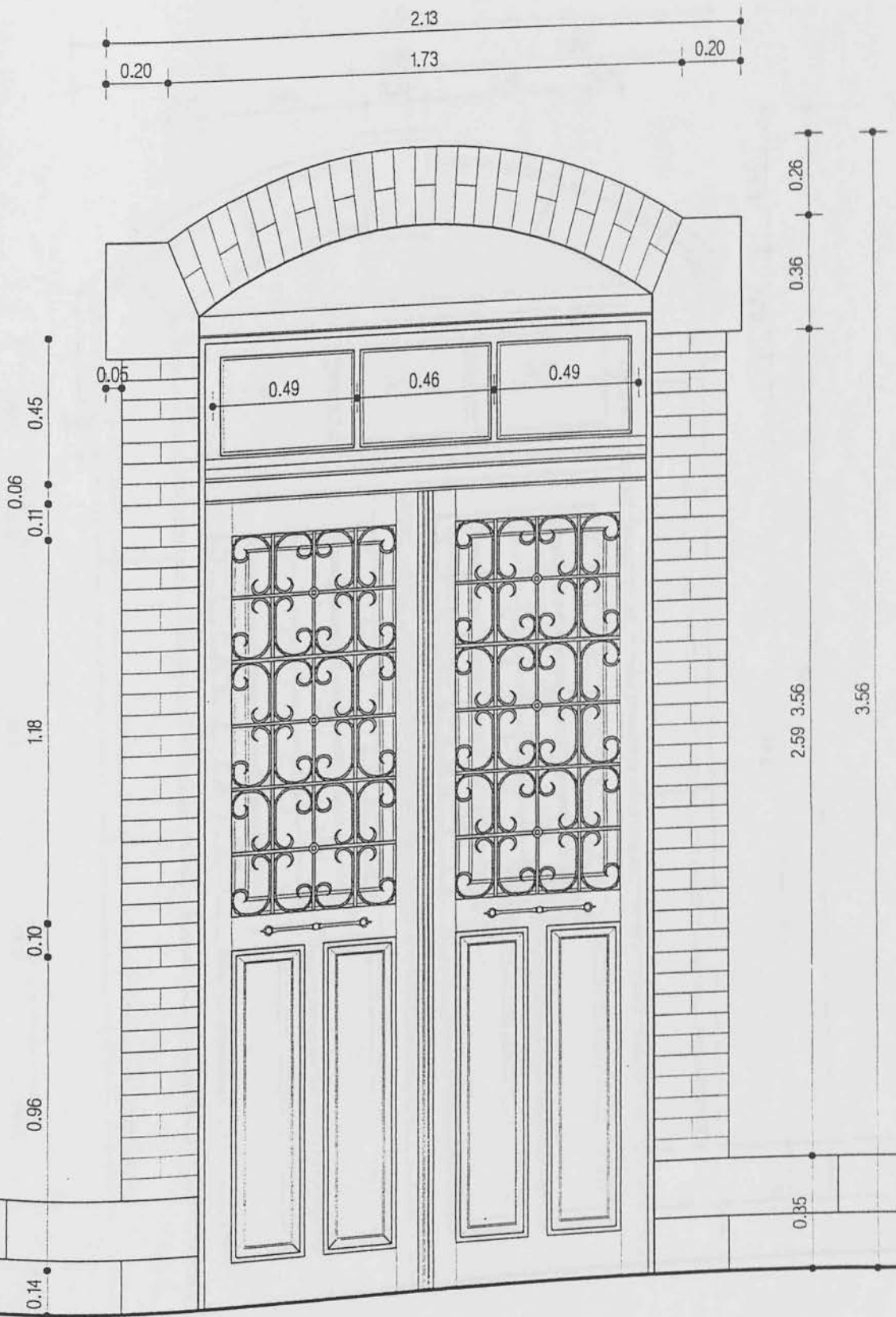
Είναι ξύλινα, και η ξυλεία είναι τύπου σουηδική, προελεύσεως Σουηδίας. Η περιστροφή των θυρών γίνεται περί οριζόντιο άξονα και είναι παράθυρα δίφυλλα. Τα εξώφυλλα είναι γαλλικού τύπου δηλαδή περιλαμβάνουν τους ορθοστάτες την άνω τραβέρσα διαστάσεων 80 εκ. X 13 εκ., ενδιάμεση τραβέρσα διαστάσεων 8 εκ. X 8 εκ. και κάτω τραβέρσα διαστάσεων 9 εκ. X 9 εκ.. Επίσης περιλαμβάνουν τα πλαίσια των εξωφύλλων πάχους 4 εκ. και πάχους 24 εκ. και 27 εκ. τα οποία σε κάθε παράθυρο είναι 4. Τα φυλλαράκια που βρίσκονται μέσα στα πλαίσια των εξωφύλλων και είναι τοποθετημένα κάθετα σε αυτά έχουν διαστάσεις 1,2 εκ. X 4 εκ. και πλάτος που εξαρτάτε από τις διαστάσεις του πλαισίου. Οι υαλοπίνακες έχουν πάχος 4 χιλιοστά και είναι 4 σε κάθε φύλλο. Η στερέωση τους γίνεται με καρφιά και στόκο πάνω στον ξύλινο σκελετό. Με τη σειρά του το κάθε φύλλο του παραθύρου στηρίζετε και περιστρέφετε με τρεις ορειχάλκινους μεντεσέδες επάνω στο κούφωμα. Με τον ίδιο τρόπο στηρίζονται και τα εξώφυλλα. Τα πλαίσια μεταξύ τους συνδέονται και αυτά με τρεις μεντεσέδες.

Όπως και στις πόρτες έτσι και στα παράθυρα περιμετρικά υπάρχει μια λωρίδα από τούβλα σε χρώμα κόκκινο όπως και τα εξώφυλλα. Το περβάζι του παραθύρου είναι λευκό όπως και το ξύλινο κάσωμα των παραθύρων. Πάνω αριστερά και δεξιά το περίγραμμα διακόπτεται από λαξευμένες (επεξεργασμένες) πέτρες χρώματος λευκού.

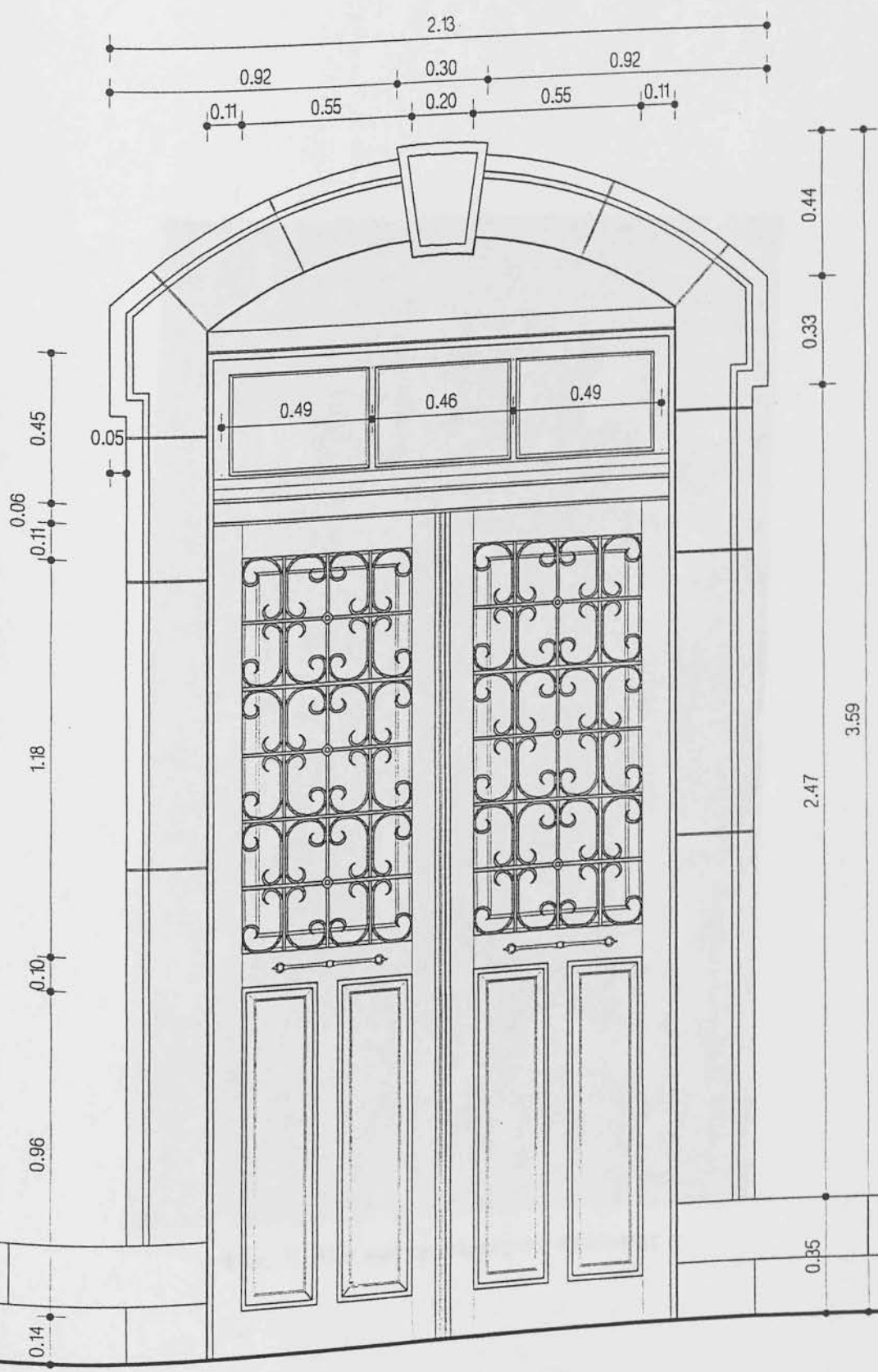
Πόρτες με τζάμια.



Οι πόρτες είναι ταμπλαδοτές με τζαμιλίκια. Το τετράζυγλο (κάσσα) είναι μπατικού πλάτους μέχρι 23 εκ.. Στα σημεία όπου υπάρχουν τζαμιλίκια είναι τοποθετημένοι σφυρήλατη σιδεριά . Η πόρτα είναι δίφυλλη και γενικά έχει τη μορφή που φένεται στο σχέδιο.



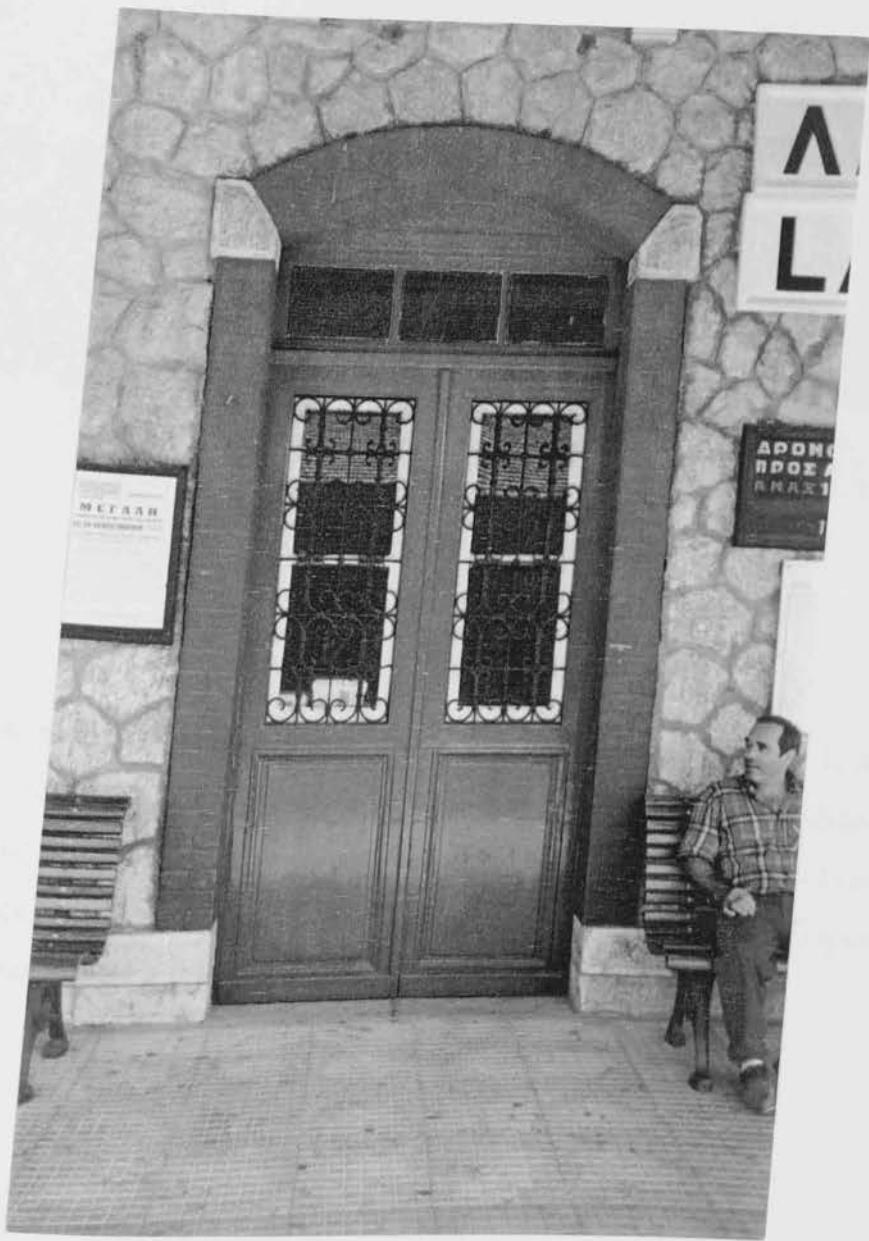
Κυρια Εξωθυρα-Εισοδος Σ.Σ.



Κυρια Εξωθυρα-Εισόδος Σ.Σ.

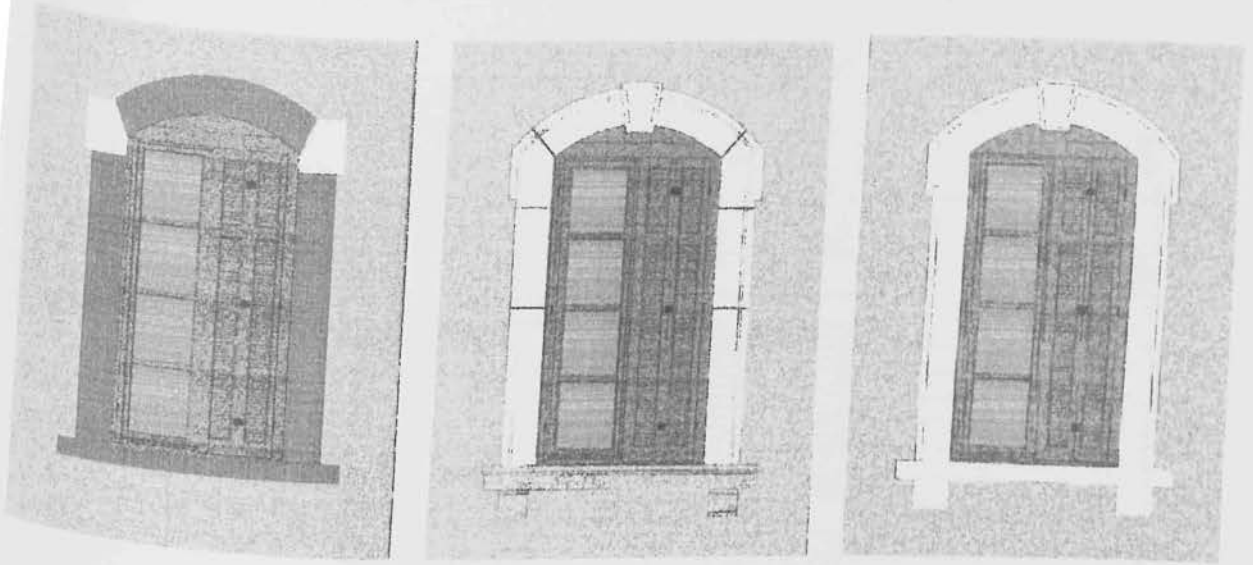


Φωτ. 7) Μία από τις πόρτες της πρόσοψης

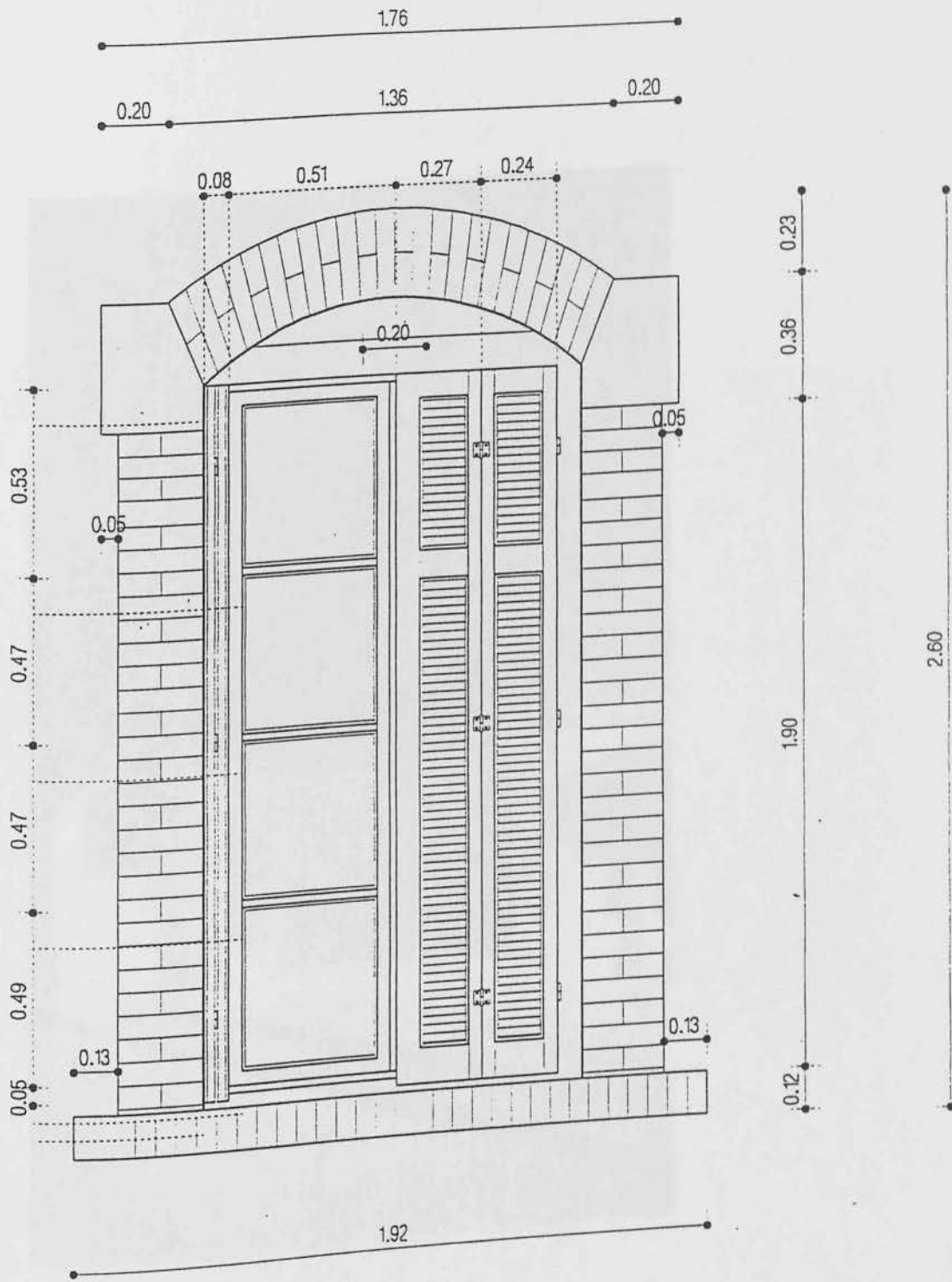


Φωτ. 8) Η πόρτα που οδηγεί στην αποβάθρα

Παραθυρόφυλλα γαλλικά. Παράθυρα και εξωστόθυρες.



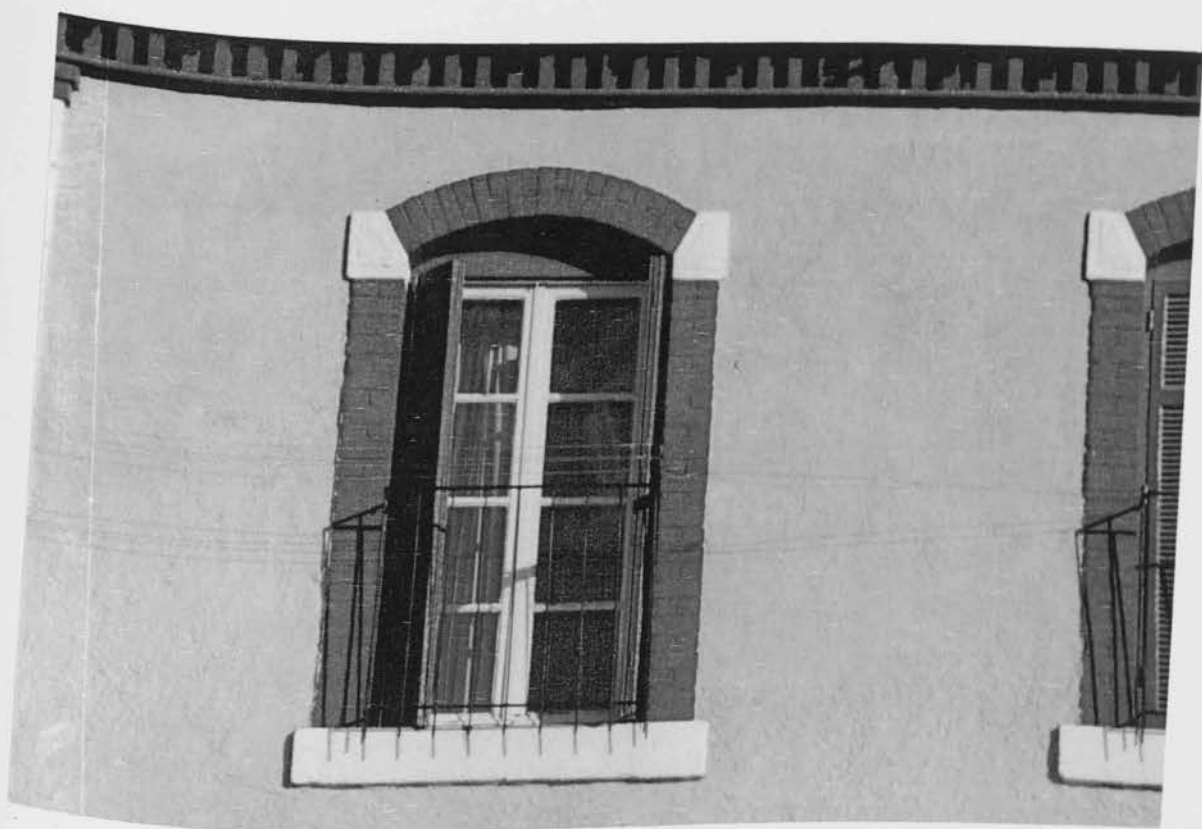
Η ξυλεία των παραθύρων είναι τύπου Σουηδική, προελεύσεως Σουηδίας. Η περιστροφή των θυρών γίνεται περί οριζόντιο άξονα και είναι δίφυλλα. Τα εξώφυλλα είναι γαλλικού τύπου δηλαδή περιλαμβάνουν τους ορθοστάτες την άνω τραβέρσα διαστάσεων 80 X 13 εκ. , ενδιάμεση τραβέρσα διαστάσεων 8X 8 εκ., κάτω τραβέρσα διαστάσεων 9 X 9 εκ. τα πλαίσια των εξωφύλλων πάχους 4 εκ. , φυλλαράκια διαστάσεων 1,2 X 4 εκ.



Τυπικό κουφωμά Γαλλικού τύπου



Φωτ. 9) Ένα παράθυρο από την πλευρά της αποβάθρας

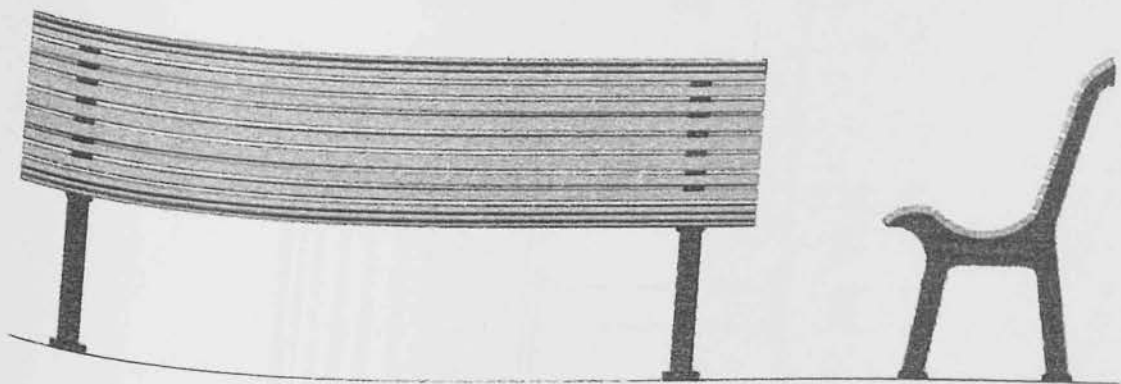


Φωτ. 10) Ένα από τα παράθυρα του πάνω ορόφου από την πλευρά της αποβάθρας

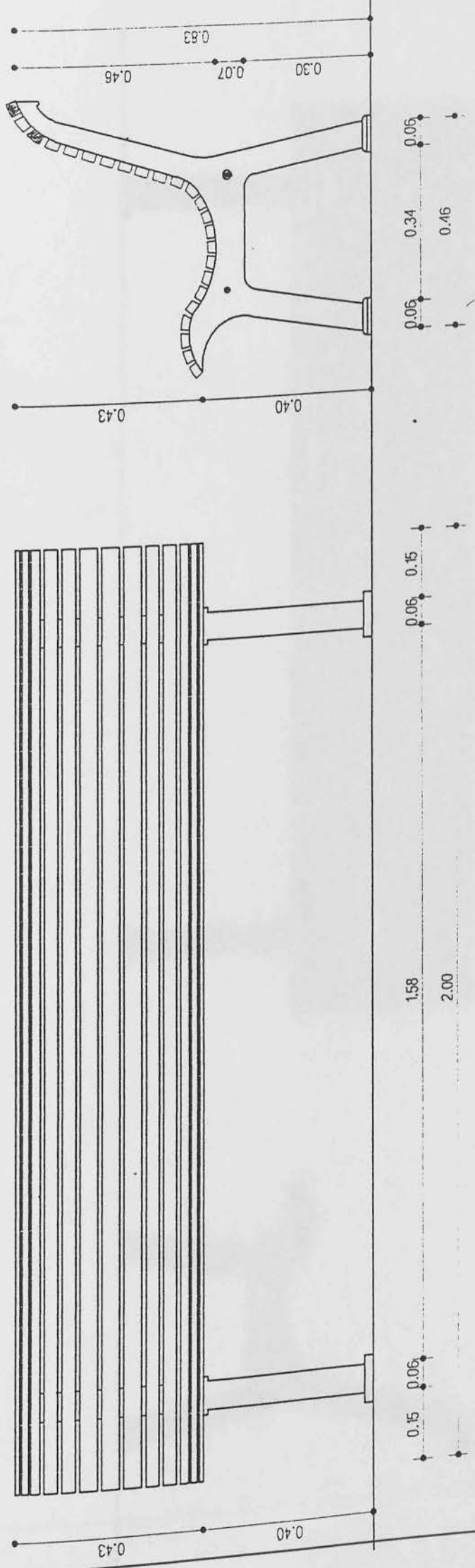
2. Πάγκοι καθισμάτων

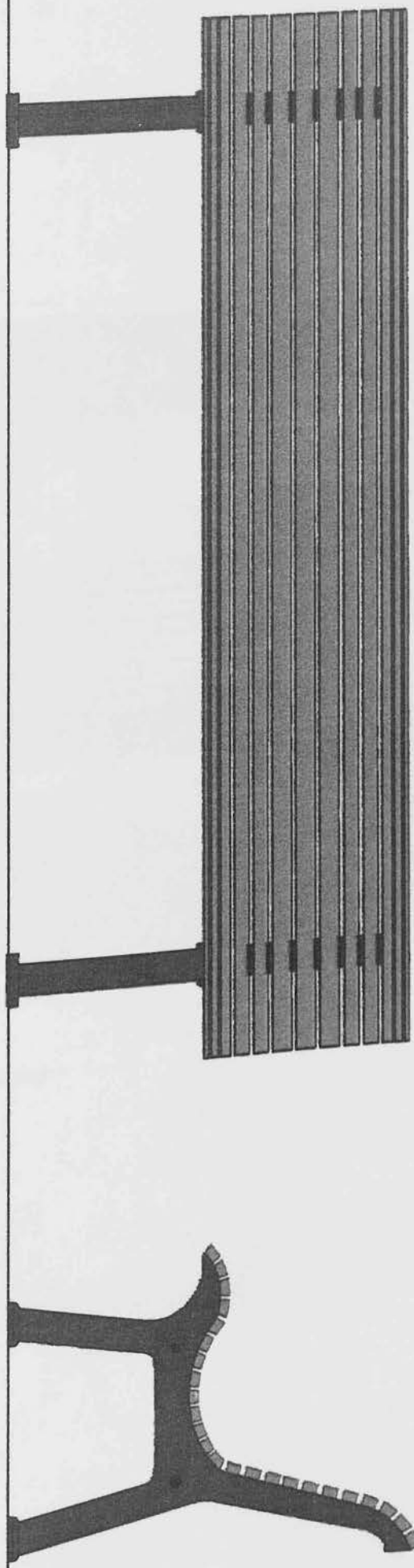
Τα καθίσματα (πάγκοι αναμονής επιβατικού κοινού) είναι τα παραδοσιακά καθίσματα που είχαν οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και που αποτελούνται από οριζόντια τοποθετημένες λωρίδες ξυλείας πάχους 3 εκ. πάνω σε σκελετό από σφυρήλατο σίδηρο. Οι ξύλινες λωρίδες είναι βερνικωμένες με αντίστοιχη προεργασία στο ξύλο για την προστασία του από τους μύκητες. Το ύψος των καθισμάτων είναι 83.00 εκ., το μήκος τους 2.00 μ. και το πλάτος 46.00 εκ..

Πάγκοι καθισμάτων.



Τα καθίσματα (πάγκοι αναμονής επιβατικού κοινού) είναι τα παραδοσιακά καθίσματα που είχαν οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και που αποτελούνται από οριζόντια τοποθετημένες λωρίδες ξυλείας πάχους 3 εκ. πάνω σε σκελετό από σφυρήλατο σίδηρο.







Φωτ. 11) Πάγκος καθισμάτων

3. Κιγκλιδώματα

Τα κιγκλιδώματα που περιβάλλουν τους κήπους του σταθμού οι οποίοι βρίσκονται στα αριστερά και στα δεξιά του κεντρικού σταθμού είναι σύνθετα μεταλλικά κιγκλιδώματα για αστική περιοχή και αποτελούνται από τα κάτωθι στοιχεία.

Από προκατασκευασμένους ορθοστάτες οπλισμένου σκυροδέματος με εσωτερικό οπλισμό 4Φ12 ST III και συνδετήρες Φ8/20 (STI). Τα τέσσερα Φ12, πριν τοποθετηθούν οι κολώνες, εξείχαν στεβλωμένα στη βάση έτσι τοποθετήθηκαν κολυμπητά σε αντίστοιχο σκάμα 95 x 50 εκ. .Εσωτερικά οι κολώνες φέρουν πλαστική σωλήνα για την καλωδίωση του φωτιστικού που φέρει στο πάνω μέρος .

Στις προκατασκευασμένες αυτές κολώνες έχουν αποτυπωθεί οι σκοτίες και η όλη προσομοίωση του τούβλου. Αυτό έχει γίνει βάζοντας πάνω στην επιφάνεια της κολώνας έτοιμο θιξοτροπικό κονίαμα χρωματισμένο στη μάζα του. Αυτό το κονίαμα είναι αργής πήξεως και ιδιαίτερα εύπλαστο έτσι ώστε με ειδικό τριβίδι να έχει επιτευχθεί η προσομοίωση του τούβλου. Το χρώμα της κονιάς είναι λευκό και έτσι όλη η κολώνα έχει λευκό χρώμα.

Στη βάση της κολώνας και στο άνω μέρος είναι τοποθετημένα αντίστοιχα προκατασκευασμένα φουρούσια από λευκό τσιμέντο και ελαφρό εσωτερικό οπλισμό 2Φ10 και τσερκάκια.

Η ενδιάμεση καθαρή απόσταση μεταξύ των κολώνων είναι 3 μέτρα και 36 εκατοστά.

Στο εσωτερικό μέρος των κολωνών, αυτό δηλαδή που είναι προς το κιγκλίδωμα και όπως φαίνεται και στο σχέδιο των λεπτομερειών είναι τοποθετημένες με κόλληση δυο λάμες οι οποίες χρησιμοποιούνται για την στήριξη του κιγκλιδώματος.

Οι προκατασκευασμένες αυτές κολώνες στο άνω μέρος φέρουν στρογγυλό φωτιστικό από υλικό δυσκολόθραυστο. Η βάση του φωτιστικού είναι από χυτοσίδηρο παραδοσιακό με περιμετρικά νεοκλασικά φυλλαράκια και είναι βιδωμένο πάνω σε ειδική φλάντζα.

Το κιγκλίδωμα αποτελείται από πλαίσιο που προσδιορίζουν δυο δίδυμες στραντζαριστές δοκοί μήκους 3 μέτρων από γαλβανισμένη λαμαρίνα d=15 χιλιοστών στις οποίες εμπεριέχεται «σάντουιτς» το διακοσμητικό μοτίβο από μασίφ σφυρήλατο σίδηρο πάχους d=15 χιλ. σχηματίζοντας καίτια 15 εκ. x 15 εκ. με πλεκτές

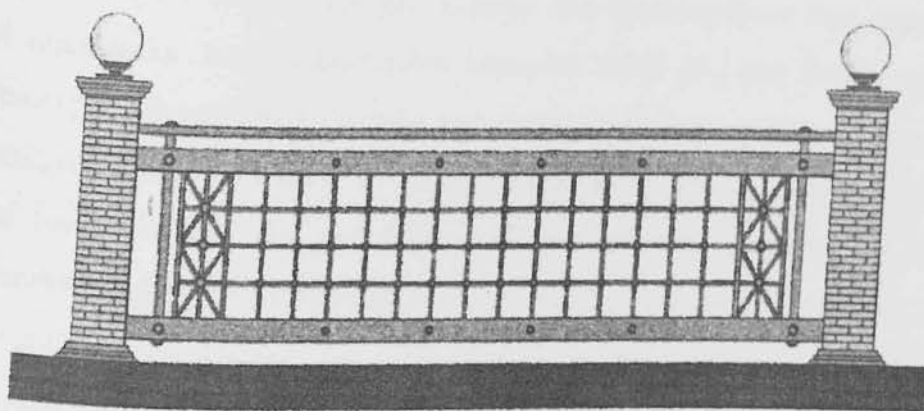
νεοκλασικές ροζέτες (κόμπους) στο σημείο τομής μεταξύ τους. Εκατέρωθεν του γεωμετρικού μοτίβου υπάρχει επί νέο σταυροειδές μοτίβο με τις διαγώνιες του να συγκλίνουν στο κέντρο επίσης σε κόμβο.

Η κατασκευή αυτή δένεται αφ' ενός στα άκρα της σε δυο στραντζαριστούς ορθοστάτες γαλβανισμένους λαμαρίνας $d=1.5 \ 40 \times 20$ εκ. με διαμερή άξονα με διακοσμητική κωνική κεφαλή $\Phi 40$ με εσωτερικές βόλτες για να βιδώνει στον άξονα.

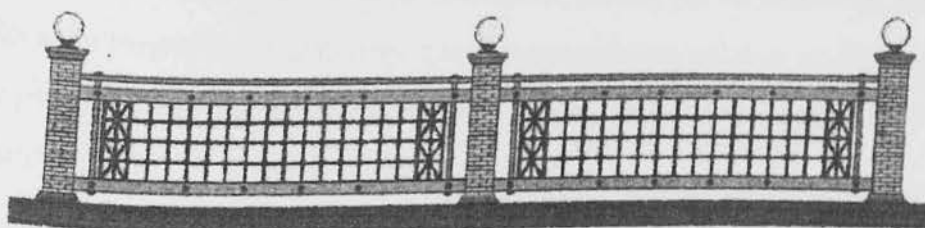
Η κατασκευή στο άνω μέρος φέρει χειροληστήρα από γαλβανισμένη στραντζαριστή δοκό 40×60 εκ. πλάκα $d = 15$ χιλ. με τέσσερα διαμερή σημεία στήριξης. Όλα τα παραπάνω φαίνονται και στο σχέδιο λεπτομερειών.

Τα κιγκλιδώματα που περιγράφουμε παραπάνω βρίσκονται από την εξωτερική πλευρά του σταθμού, δηλαδή στην πλευρά που βλέπει στο δημόσιο δρόμο. Από την εσωτερική πλευρά οι κήποι περιφράσσονται με άλλου είδους κιγκλιδώματα που είναι χαμηλού ύψους (0,33 εκ.). Το σχήμα τους είναι σχήμα "τουλίπας", νεοκλασικού σχεδιασμού και στηρίζεται σε ορθοστάτες ανά πολλαπλάσια του ίδιου μεγέθους.

Μεταλλικό κιγκλίδωμα εντός Αστικής περιοχής.



Περιφραγή εντός αστικής περιοχής



Αναπτυγµα περιφραξής

Από προκατασκευασμένους ορθοστάτες λεύκου οπλισμένου τσιμέντου με εσωτερικό οπλισμό 4Φ12 STIII και συνδετήρες Φ8/20 (STI). Τα τέσσερα Φ12 στη βάση εξέχουν στρεβλωμένα όπου και έχουν τοποθετηθεί κολυμπυτα σε αντίστοιχο σκάμμα 95 X 50 που έχει τοποθετηθεί και αλφαδιαστεί σύμφωνα με τους οριζόντιους άξονες.

Εσωτερικά οι προκατασκευασμένες κολώνες φέρουν πλαστική σωλήνα Φ 40 για την καλωδίωση του φωτιστικού που φέρει στο άνω μέρος.

Στις προκατασκευασμένες αυτές κολώνες έχουν αποτυπωθεί οι σκοτίες και όλη η εν γένει προσομείωση του τούβλου. Στη βάση της κολώνας και στο άνω μέρος τοποθετούνται αντίστοιχα προκατασκευασμένα διακοσμητικά φουρούσια από λευκό τσιμέντο και ελαφρό εσωτερικό οπλισμό 2Φ10 και τσερκάκια. Η ενδιάμεση καθαρή απόσταση μεταξύ των κολωνών είναι 3 μ. και 36 εκ. στο εσωτερικό μέρος των κολωνών (αυτό δηλαδή που κατά προς το κιγκλίδωμα και ως φαίνεται στο σχέδιο λεπτομερειών (σχετικά με τα κέντρα) τοποθετούνται με κόλληση δυο λάμες ανοξείδωτες μασίφ 3 χιλ. με οπή Φ10 για τη διαμπερή στήριξη του κιγκλιδώματος.

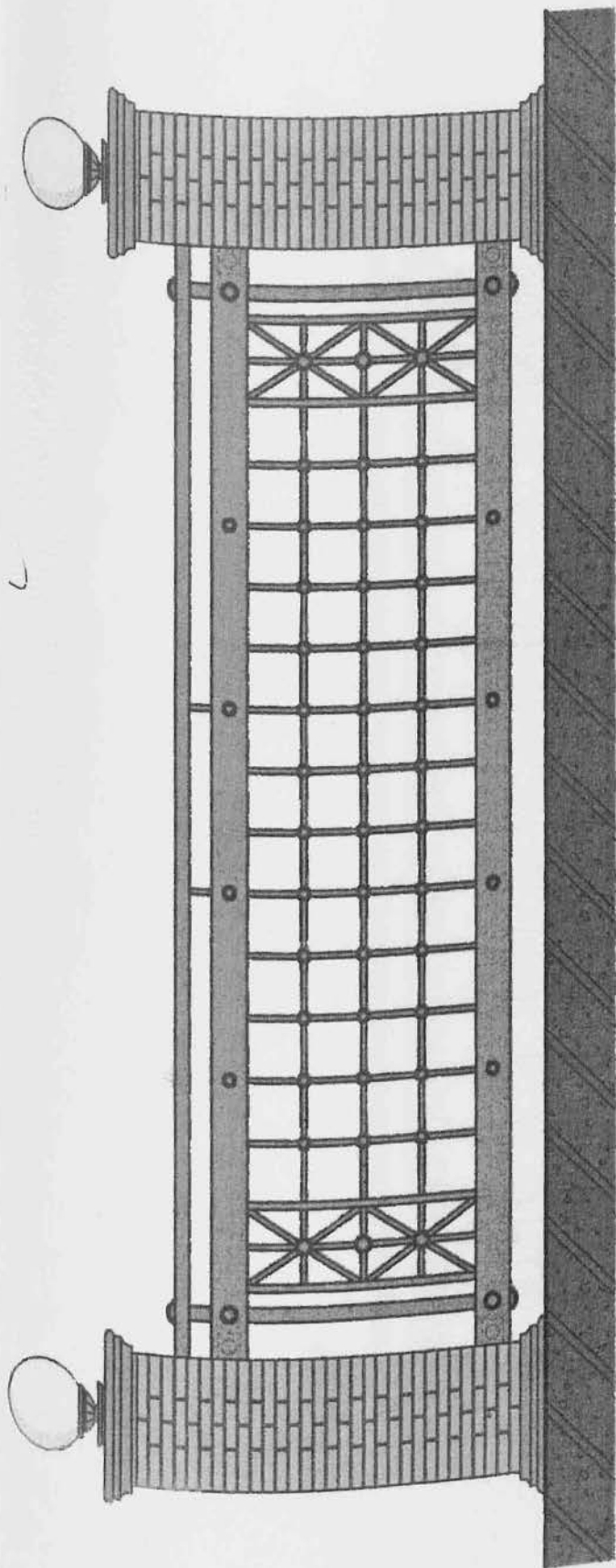
Οι προκατασκευασμένες αυτές κολώνες φέρουν στο άνω μέρος φωτιστικό στρογγυλό Φ 25

από γαλακτερό PVC. Η βάση του φωτιστικού είναι από χυτοσίδηρο παραδοσιακό με περιμετρικά νεοκλασσικά φυλλαράκια και είναι βιδωμένο πάνω σε ειδική πλαστική φλάντζα.

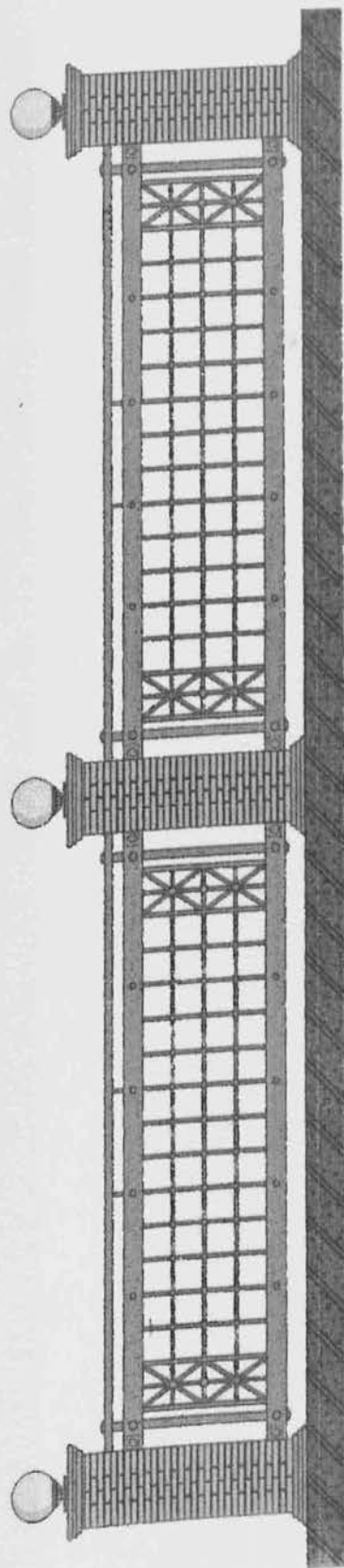
Το κυκλίδωμα αποτελείται από πλαίσιο που προσδιορίζουν δυο στραντζαριστές δοκοί μήκους 3μ. από γαλβανισμένη λαμαρίνα $d=15$ χιλ. στις οποίες εμπεριέχεται "σάντουιτς" το διακοσμητικό μοτίβο από μασίφ σφυρήλατο σίδηρο πάχους $d=15$ χιλ. σχηματίζοντας καΐτια 15 εκ. x 15 εκ. με πλεκτές νεοκλασσικές ροζέτες (κόμπους) στο σημείο τομής μεταξύ τους εκατέρωθεν του γεωμετρικού μοτίβου υπάρχει επί νέο σταυροειδές μοτίβο με τις διαγώνιες του να συγκλίνουν στο κέντρο επίσης σε κόμβο.

Η κατασκευή αυτή δένεται αφ' ενός στα άκρα της σε δυο στραντζαριστούς ορθοστάτες γαλβανισμένους λαμαρίνας $d=1,5$ 40 x 20 εκ. με διαμπερή άξονα με διακοσμητική κωνική κεφαλή $\Phi 40$ με εσωτερικές βόλτες για να βιδώνεται στον άξονα, αφ' ετέρου δε στηρίζεται επάνω στην προκατασκευασμένη κολώνα με λάμες φέρουσες τρύπα για διαμπερή στήριξη επίσης για άξονα $\Phi 20$ και κεφαλή $\Phi 40$ κωνική διακοσμητική.

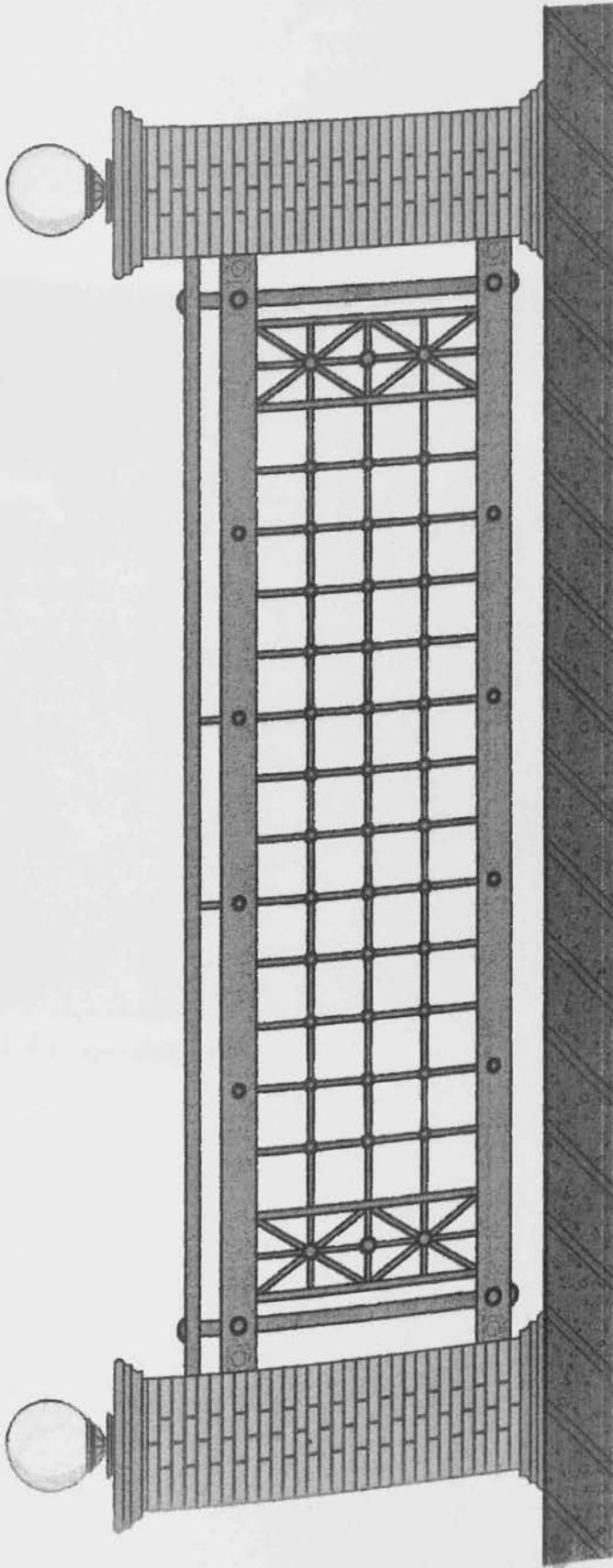
Η κατασκευή στο άνω μέρος φέρει χειροληστήρα από γαλβανισμένη δοκό 40 x 60 πλάκα $d=25$ χιλ. με τέσσερα διαμπερή σημεία στήριξης ως αναφέρεται παραπάνω και σύμφωνα με το κατασκευαστικό σχέδιο των λεπτομερειών.



Περιφραξη εντος αστικης περιοχης



Αναπτυχμα περιφραξης



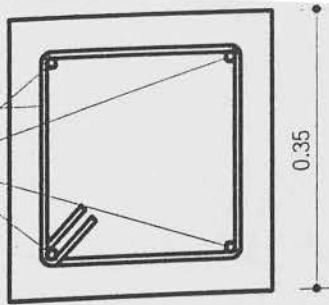
Περιφραξη εντος αστικης περιοχης



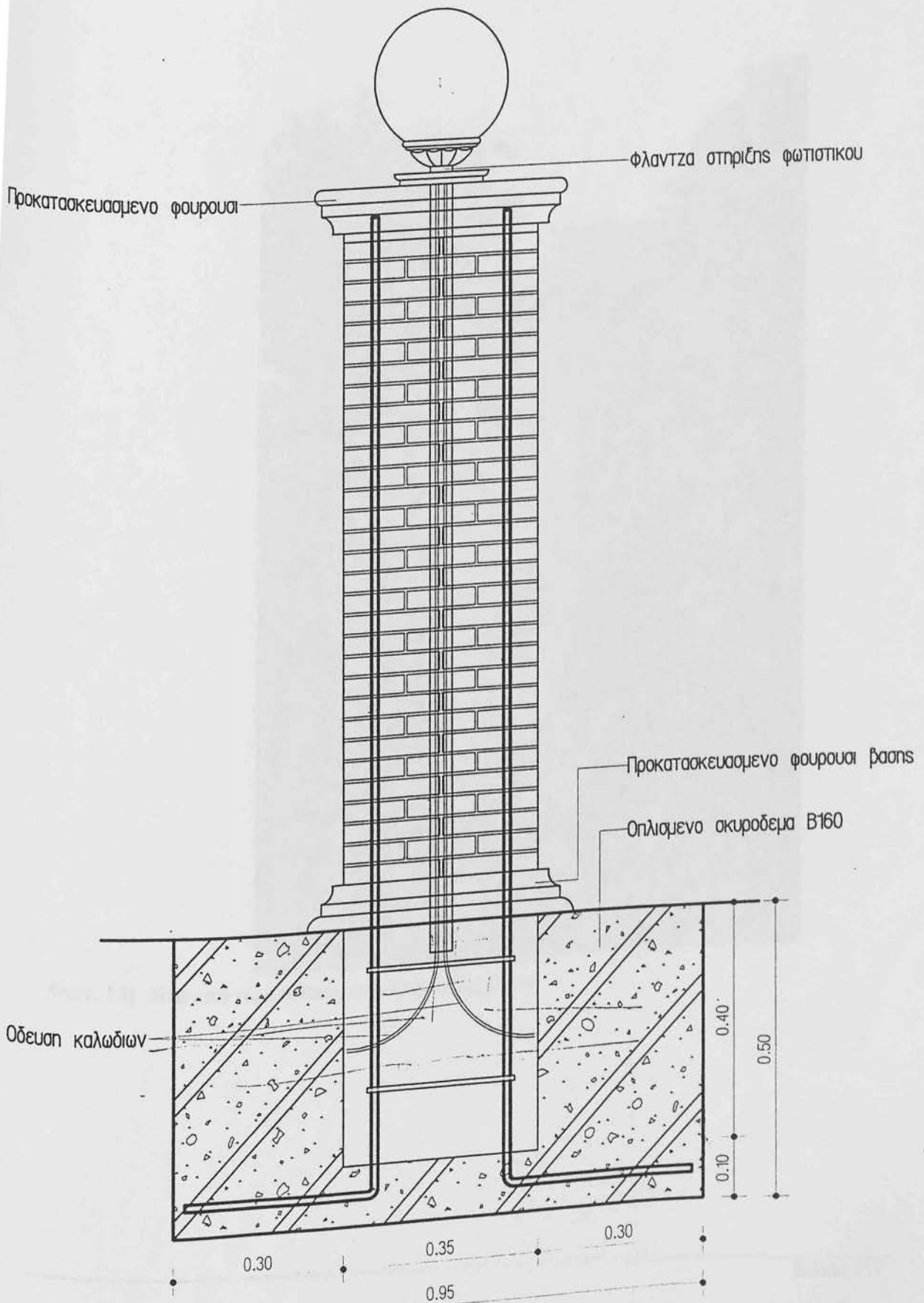
Φωτ. 12) Τα κυκλιδώματα

Συνδ. $\phi 8/20$ St I

4 $\phi 12$ St III



Οπλισμος προκατασκευασμενης κολωνας



Τροπος εγκυβρωτισμου κολωνας

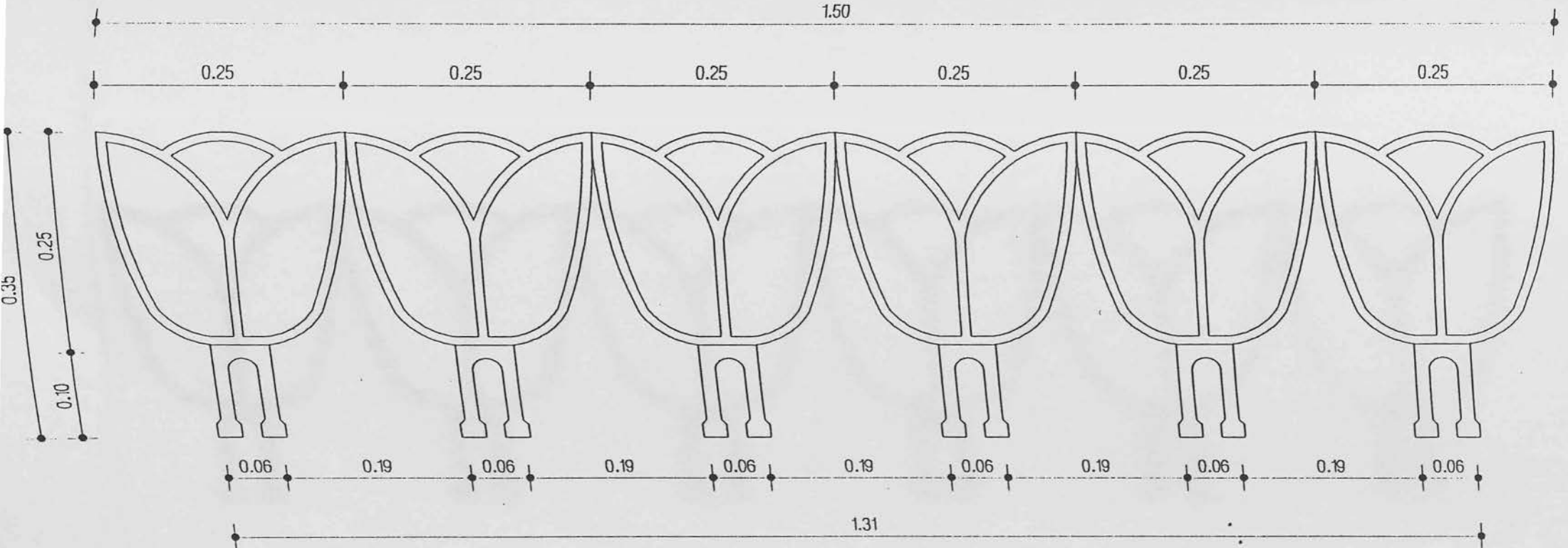


Φωτ. 13) Μία από τις κολώνες των κιγκλιδωμάτων

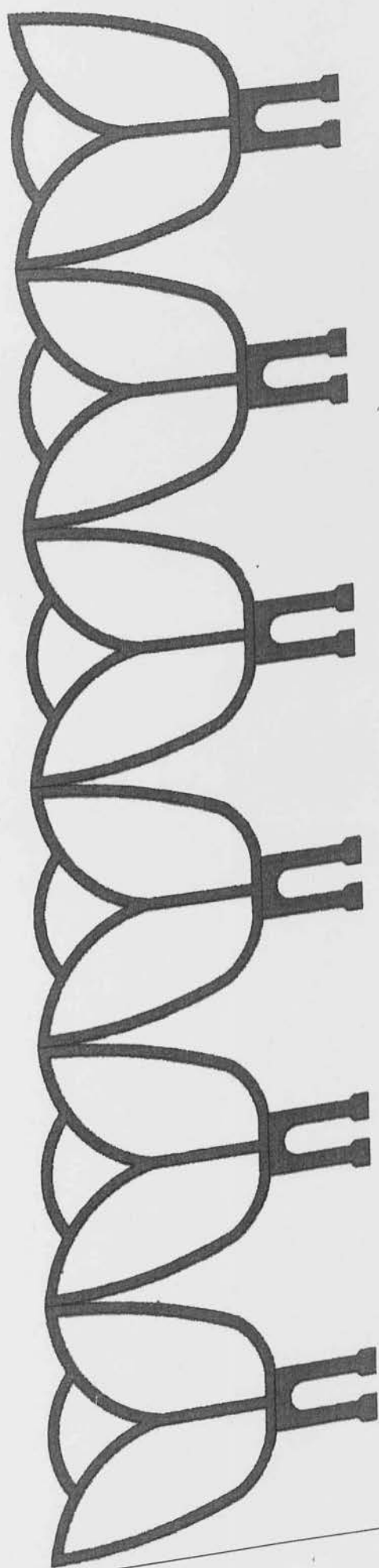
Κιγκλίδωμα περίφραξης παρτεριών σχήματος τουλίπας.



Χυτοπρεσσαριστό χαμηλό κιγκλίδωμα περίφραξης παρτεριών νεοκλασικού σχεδιασμού σχήματος «τουλίπα» ύψους 0,33 μ. (ως σχέδιο λεπτομερειών) με στήριξη σε ορθοστάτες ανά πολλαπλάσια του ιδίου μεγέθους του (δυνατότητα συγκόλλησης τους αναμεταξύ των στοιχείων εντός πρεκιού από οπλισμένο σκυρόδεμα διαστάσεων 40 εκ. X 20 εκ.



Χυτοπρεσσαριστο χαμηλο
κιγκλιδωμα περιφραξης παρτεριων



Χυτοπρεσσαριστο χαμηλο
κιγκλιδωμα περιφραξης παρτεριων



Φωτ. 14) Κιγκκλίδωμα περίφραξης παρτεριών σχήματος τουλίπας

1. Επιστρώσεις

Στις αρχές του αιώνα που κατασκευάστηκε ο σταθμός και μέχρι τα μισά της δεκαετίας του εβδομήντα η επίστρωση των χώρων γύρω από το κεντρικό κτίριο ήταν με χαλίκι. Σήμερα η επίστρωση έχει γίνει με πλάκες τσιμέντου. Οι πλάκες αυτές είναι πλευράς 30 εκ. και πάχους 3 εκ., με αρμούς με μέγιστο πλάτος 5 χιλ., ορθογωνισμένες και τοποθετημένες μετά από κατάβρεγμα με άφθονο νερό σε υπόστρωμα πάχους 2 εκ., από τσιμεντοκονία.

2. Επιχρίσματα

Τα επιχρίσματα των τοίχων του κτιρίου είναι σε τρεις στρώσεις .

Τα επιχρίσματα των τοίχων του κτιρίου είναι σε τρεις στρώσεις .
Η πρώτη στρώση που είναι το «πιτσιλιστό», με μέσο πάχος 6 χιλ., δια μεσοκόκκου.

Η δεύτερη στρώση είναι το «λάσπωμα», δια άμμου μεσοκόκκου ελάχιστου πάχους μετά την πρώτη στρώση 14 χιλ. εκτελούμενη σε δυο στρώσεις.

Η Τρίτη στρώση είναι η τριπτή, δια μαρμαροκονίας. Το πάχος της στρώσεως είναι 6 χιλ. έως 7 χιλ.. Η τελική (επιφανειακή, τριπτή) στρώση έχει εκτελεστεί σε δυο φάσεις (περιόδους). Κατά την πρώτη φάση, στο αστάρωμα, έχει διαστρωθεί το κονίαμα σε λεπτό πάχος και έχει προωθηθεί εντός των πόρων και των πολύ μικρών κοιλοτήτων της δεύτερης στρώσης (λασπώματος). Ακολούθως μόλις η εργασία της πρώτης φάσης (αστάρωμα) εμφανίζεται να αποδίδει (άρχισε να τραβάει) και να συνδέεται με τη δεύτερη στρώση, τότε έχει διαστρωθεί ελαφρώς η εξώτατη μεμβάνη, το ψίλο, της δεύτερης φάσης της τελευταίας στρώσης.

Οι χρωματισμοί που κυριαρχούν στο κτίριο είναι το κίτρινο με το οποίο είναι βαμμένος ο όροφος, και επίσης το γκρι, που είναι το χρώμα της πέτρας του ισογείου. Το έντονο κόκκινο όμως, είναι αυτό που σου κεντρίζει το ενδιαφέρον, με το οποίο είναι βαμμένα πόρτες και παράθυρα. Υπάρχει και το λευκό το οποίο χρωματίζει τις κολώνες οι οποίες φαίνονται από το εξωτερικό του κτιρίου και τρέχουν σε όλο το ύψος του .

Τα είδη των χρωματισμών που έχουν χρησιμοποιηθεί είναι:

Χρωματισμοί κοινοί σε επιφάνειες επιχρισμάτων με πλαστικό χρώμα σε δυο στρώσεις, χωρίς να έχει προηγηθεί σπατουλάρισμα, δηλαδή προετοιμασία των επιφανειών και αστάρωμα με πλαστικό χρώμα και διάστρωση δυο στρώσεων πλαστικού χρώματος. Επίσης έχει χρησιμοποιηθεί πλαστικό χρώμα τύπου Relief, σε δυο στρώσεις. Η πρώτη στρώση έχει γίνει με πινέλο ή και με κύλινδρο και το δεύτερο στρώμα με σπάτουλα και μετα περάστηκε με τον κύλινδρο πριν ξεραθεί, για να επιτευχθεί η άγρια επιφάνεια .

Ο χρωματισμός των επιφανειών των εξωτερικών επιχρισμάτων έχει γίνει με ακρυλικό χρώμα σε τρεις στρώσεις

Οι ξύλινες επιφάνειες έχουν χρωματιστεί με ρυπουλίνη από συνθετικές ρητίνες μιας στρώσης, αφού πρώτα προηγήθηκε επεξεργασία του ξύλου με τρίψιμο με γυαλόχαρτο, σπατουλάρισμα, ελαιοχρωματισμός με βελατούρα, τρίψιμο με υαλόχαρτο ψιλό και στη συνέχεια διαστρώθηκε η ρυπουλίνη.

Οι σιδερένιες επιφάνειες έχει γίνει με ελαιοχρώμα μινίου μια στρώση και άλλες δυο στρώσεις ελαιοχρώματος .

ΣΤΕΓΑΣΤΡΟ

Το στέγαστρο βρίσκεται στην εσωτερική πλευρά του σταθμού και είναι στο χώρο επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών από τα τρένα .

Είναι φτιαγμένο από προκατασκευασμένα στοιχεία από χυτοσίδηρο, ατσάλι και ξύλο.

Το στέγαστρο αποτελείται από πέντε κολώνες από σφυρήλατο χυτοσίδηρο ύψους 2.50 μέτρα. Κάθε κολώνα στο κάτω ένα τέταρτο του ύψους της έχει σχήμα εξαγωνικό και φέρει υπόβαθρο βάσης η οποία είναι και αυτή εξαγωνή. Το υπόλοιπο τμήμα εκτός της κορυφής είναι κυλινδρικό διακοσμημένο με αυλακώσεις που τρέχουν παράλληλα σε όλο αυτό το τμήμα. Πάνω από το τέλος των αυλακώσεων υπάρχει ένα δαχτυλίδι από το οποίο ξεκινάνε ανάγλυφα φυλλαράκια. Τέλος η κολώνα καταλήγει σε κιονόκρανο κορινθιακού ρυθμού. Πάνω από το τέλος της κολώνας, το οποίο είναι μια τετράγωνη βάση υπάρχει υπό γωνία το κεφάλι ενός λιονταριού.

Κάθε κολώνα φέρει στη βάση της από μια φλάντζα εφοδιασμένη με τέσσερις οπές για τη στήριξη της στο έδαφος με πάκτωση.

Πάνω σε όλες τις κολώνες στηρίζονται δυο δοκοί από χυτοσίδηρο οι οποίοι τρέχουν σε όλο το μήκος του υπόστεγου. Οι δυο δοκοί εμπεριέχουν «σάντουιτς» το διακοσμητικό μοτίβο από μασίφ χυτοσίδηρο. Το μοτίβο είναι σταυροειδές (σχήμα X και το ένα δίπλα στο άλλο), με τις διαγώνιες τους να συγκλίνουν στο κέντρο σε κόμβο. Η ένωση των δοκών με το διακοσμητικό μοτίβο γίνεται με ήλους. Από την εξωτερική πλευρά του υπόστεγου φαίνεται ένα ξύλινο δοκάρι, που τρέχει σε όλο το μήκος του υπόστεγου και είναι στηριγμένο και δεμένο επάνω στις δοκούς που αναφέραμε παραπάνω. Η στήριξη και το δέσιμο γίνεται με βέργες σιδήρου τοποθετημένα υπό γωνία (σε σχέση με τις δοκούς και το δοκάρι), ανά μικρά διαστήματα και σε ίσες αποστάσεις.

Η στέγη στηρίζεται σε δοκάρια διατομής I, που είναι τοποθετημένα κάθετα και εγκάρσια σε σχέση με τη στέγη. Τα κάθετα στο υπόστεγο είναι τα ποίο μεγάλα (σε διατομή), πάνω στα οποία στηρίζονται τα οριζόντια. Τα τελευταία είναι τρία στον αριθμό, απέχουν ίσες αποστάσεις μεταξύ τους, και τρέχουν σε όλο το μήκος της στέγης. Τα κάθετα με τη σειρά τους στηρίζονται από τη μια πλευρά με την πάνω από τις δυο δοκούς που αναφέραμε παραπάνω και στην και στην άλλη πλευρά είναι χωνευτά (πακτωμένα) στον τοίχο του κτιρίου. Η στέγη στηρίζεται και σε προεξοχές που υπάρχουν στο κτίριο.

Η στέγη είναι ξύλινη και αποτελείται από λωρίδες ξυλείας που είναι βερνικωμένες με αντίστοιχη προεργασία για προστασία του ξύλου από μύκητες. Από πάνω η ξύλινη στέγη καλύπτεται από στρατζαριστή λαμαρίνα.

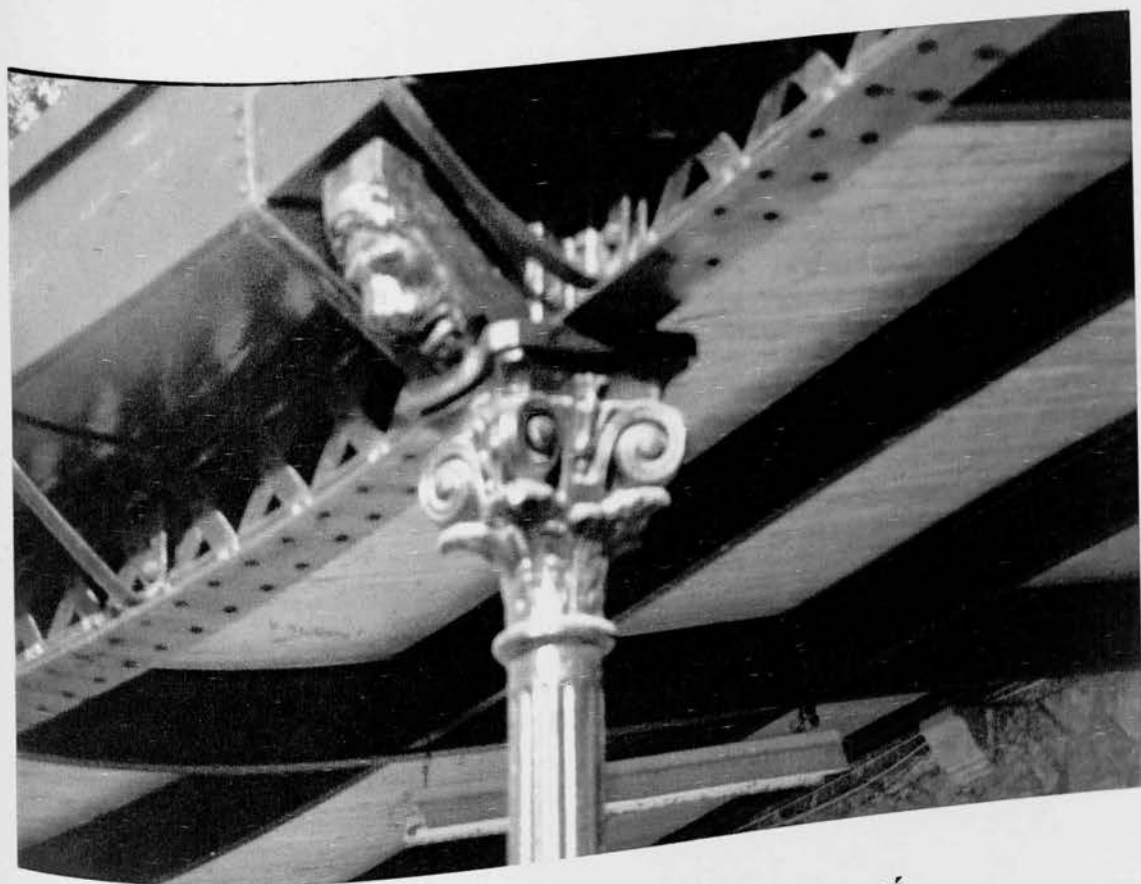


Φωτ. 15, 16) Το στέγαστρο του σταθμού





Φωτ. 17) Κολώνα από σφυρήλατο χυτοσίδηρο ύψους 2.50 μέτρα



Φωτ. 18) Πάνω μέρος κολώνας. Διακρίνεται το κεφάλι ενός λιονταριού

ΚΤΙΡΙΑ ΜΕ ΦΕΡΟΝΤΑ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΑΠΟ ΤΟΙΧΟΠΟΙΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η γνώση μας για την συμπεριφορά των κτιρίων από τοιχοποιία όταν υποβάλλονται σε σεισμό είναι ανεπαρκής, μολονότι η τοιχοποιία είναι ένα από τα αρχαιότερα δομικά «υλικά».

Επιπλέον, είναι διαδεδομένη η άποψη, και μεταξύ των μηχανικών, ότι η τοιχοποιία είναι υλικό ακατάλληλο για την κατασκευή αντισεισμικών κτιρίων.

Είναι αλήθεια ότι, κατά τη διάρκεια των σεισμών των τελευταίων δεκαετιών, τα κτίρια από φέρουσα τοιχοποιία υπέστησαν συχνά σοβαρές βλάβες ή και κατέρρευσαν, ενισχύοντας την γενική δυσπιστία για την αντισεισμική ικανότητα της τοιχοποιίας.

Παρ'όλα αυτά, προσεκτικότερη εξέταση των κατασκευών που υπέστησαν σοβαρές βλάβες αποκαλύπτει τις πραγματικές αιτίες της τρωτότητάς τους, οι οποίες είναι οι εξής:

- Απουσία οποιασδήποτε μελέτης
- Κακή ποιότητα υλικών
- Κακή κατασκευή
- Απουσία έστω και στοιχειώδους συντηρήσεως παλιών κατασκευών
- Προσθήκες κατ'επέκταση ή καθ' ύψος από φέρουσα τοιχοποιία ή και από οπλισμένο σκυρόδεμα με αποτέλεσμα τη μεταβολή του στατικού σχήματος της κατασκευής.

Είναι σημαντικό δε ότι όλα αυτά τα οικοδομήματα οφείλουν την ικανοποιητική αντισεισμική συμπεριφορά τους όχι σε λεπτομερείς και ακριβείς μεθόδους υπολογισμού, αλλά σε κανόνες ορθής συλλήψεως και καλής δομήσεως.¹

Το κύριο εμπόδιο για την κατασκευή αντισεισμικών κτιρίων από τοιχοποιία είναι η ψαθυρότητα του υλικού. Πράγματι, οι άοπλοι τοίχοι παρουσιάζουν σημαντική μείωση της αποκρίσεώς τους, όταν η μετατόπιση που τους επιβάλλεται ξεπεράσει την μετατόπιση που αντιστοιχεί στην αντοχή του τοίχου (μικρή πλαστιμότητα). Η ιδιότητα αυτή της άοπλης τοιχοποιίας επιβάλλει σημαντικό περιορισμό στο πλήθος των ορόφων που μπορούν να κατασκευαστούν σε σειсмоγενείς περιοχές: λόγω της μικρής

¹ Θ. Τάσιος, Ε. Βιντζηλαιου, Α. Τροχάνης "Σχέδιο κανονισμού για τον υπολογισμό κτιρίων από τοιχοποιία" ΑΘΗΝΑ 1983

πλαστιμότητας της τοιχοποιίας η σεισμική δύναμη υπολογισμού θα ήταν πολύ μεγάλη και θα απαιτούνταν απαγορευτικά μεγάλα πάχη τοίχων για να την παραλάβουν.

1. Σεισμική δράση σχεδιασμού

Η συνολική οριζόντια σεισμική δύναμη σχεδιασμού μιας κατασκευής υπολογίζεται από την ακόλουθη σχέση

$$V = \varepsilon \times W$$

όπου

$W = G + \lambda P$ το σύνολο των μονίμων κατακόρυφων φορτίων της κατασκευής αυξημένο κατά το ποσοστό των κινητών φορτίων που είναι πιθανόν να συνυπάρχει με την δράση του σεισμού

$\varepsilon =$ σεισμικός συντελεστής

Ο σεισμικός συντελεστής υπολογίζεται από την ακόλουθη σχέση:

$$\varepsilon = I \cdot \alpha \frac{\ddot{a}_s \max}{g} \beta \cdot \frac{1}{k}$$

όπου I : συντελεστής εξαρτώμενος από την σπουδαιότητα του κτιρίου. Παίρνει τιμές από 1.0 έως 1.4.

$\ddot{a}_s \max / g$: η αναμενόμενη μέγιστη επιτάχυνση του σεισμού ανηγμένη στην επιτάχυνση της βαρύτητας.

α : δυναμικός συντελεστής που εκφράζει τον λόγο της μέγιστης επιταχύνσεως της κατασκευής προς την μέγιστη επιτάχυνση του εδάφους (συντελεστής ενισχύσεως). Και για τα κτίρια από τοιχοποιία (όπως και για τα κτίρια από οπλισμένο σκυρόδεμα ο συντελεστής α , και για απόσβεση 5%, μπορεί να ληφθεί ίσος με 2.50.¹

β : συντελεστής εξαρτώμενος από τα χαρακτηριστικά του εδάφους θεμελιώσεως και την ιδιοπερίοδο ταλαντώσεως της κατασκευής. Τα κτίρια από τοιχοποιία είναι πολύ άκαμπτα. Έχουν, επομένως, μικρή ιδιοπερίοδο ταλαντώσεως (<0.4 sec). Συνεπώς, για όλα τα είδη εδαφών, κινούμαστε στην οριζόντια περιοχή του φάσματος αποκρίσεως.

¹ Θ. Τάσιος, Ε. Βιντζηλαίου, Α. Τροχάνης "Σχέδιο κανονισμού για τον υπολογισμό κτιρίων από τοιχοποιία" ΑΘΗΝΑ 1983

Έτσι, στην περίπτωση των κτιρίων από τοιχοποιία ο συντελεστής β ισούται με τη μονάδα.

k : συντελεστής συμπεριφοράς. Είναι δείκτης της πλαστιμότητας της κατασκευής, δηλαδή, της ικανότητάς της να απορροφά ενέργεια μέσω μη ελαστικής-πλαστικής συμπεριφοράς, υπό μεγάλου εύρους ανακυκλίσεις παραμορφώσεων, χωρίς ουσιώδη μείωση της αποκρίσεως. Για κτίρια από τοιχοποιία, ο συντελεστής συμπεριφοράς λαμβάνει τις ακόλουθες τιμές:

- 1.50 για άοπλη τοιχοποιία (μόνον με οριζόντια διαζώματα)
- 2.00 για άοπλη τοιχοποιία (με οριζόντια και κατακόρυφα διαζώματα)
- 2.50 για οπλισμένη τοιχοποιία

Ας υποθέσουμε ότι πρόκειται να κατασκευάσουμε σε μια περιοχή, στις ίδιες εδαφικές συνθήκες, δύο ίδιας σπουδαιότητας και ίδιου μεγέθους κτίρια: ένα με φέροντα οργανισμό πλαίσια από οπλισμένο σκυρόδεμα ($k=3.5$) και ένα με φέροντα οργανισμό τοιχοποιία ($k=1.5 \div 2.5$). Ο σεισμικός συντελεστής που θα ληφθεί υπόψη κατά τον υπολογισμό του κτιρίου από τοιχοποιία πρέπει να είναι $1.40 \div 2.30$ φορές τον σεισμικό συντελεστή για το κτίριο από πλαίσια οπλισμένο σκυρόδεμα. Αντίθετα, σύμφωνα με τον ισχύοντα αντισεισμικό κανονισμό και για τα δύο κτίρια η σεισμική δύναμη θα ήταν η ίδια.

2. Αντοχή τοιχοποιίας σε θλίψη (f_{wc})

Η αντοχή της τοιχοποιίας σε θλίψη προσδιορίζεται μέσω συμβατικών δομικών σε μικρών διαστάσεων δοκίμια στο εργαστήριο. Επειδή όμως δεν είναι πρακτικώς δυνατόν να προσφεύγει ο μηχανικός ή ο κατασκευαστής για κάθε οικοδομή σε εργαστηριακές μεθόδους για τον προσδιορισμό της αντοχής της τοιχοποιίας, οι σύγχρονοι κανονισμοί δίνουν πίνακες που συσχετίζουν την χαρακτηριστική αντοχή σε θλίψη των δομικών μονάδων και του κονιάματος με την χαρακτηριστική αντοχή σε θλίψη της τοιχοποιίας.¹

¹ Θ. Γάσιος, Ε. Βιντζηλαιου, Α. Τροχάνης "Σχέδιο κανονισμού για τον υπολογισμό κτιρίων από τοιχοποιία" ΑΘΗΝΑ 1983

3. Αντοχή τοιχοποιίας σε εφελκυσμό (f_w)

Προσδιορίζεται πειραματικώς συνήθως μέσω δοκιμών διαγώνιας θλίψεως. Η αντοχή τοιχοποιίας σε εφελκυσμό είναι συνήθως το 1/5 ως το 1/20 της αντοχής της σε θλίψη.

4. Τιμές αντοχών σχεδιασμού ($f_{w,c,d}, f_{w,t,d}$)

Οι τιμές σχεδιασμού των αντοχών της τοιχοποιίας προκύπτουν από τις χαρακτηριστικές τιμές διαιρούμενες με έναν μερικό συντελεστή ασφαλείας γ_m

$$\text{δηλαδή: } f_{w,d} = \frac{f_{wk}}{\gamma_m}$$

Ο συντελεστής, χαρακτηριστικός της στάθμης του ποιοτικού ελέγχου τόσο στο εργοστάσιο παραγωγής των δομικών μονάδων, όσο και στο εργοτάξιο λαβαίνει υπόψη την πιθανότητα αποκλίσεως της αντοχής της τοιχοποιίας από την χαρακτηριστική της τιμή, την πιθανότητα αποκλίσεως της αντοχής της τοιχοποιίας στην κατασκευή από εκείνη που μετρήθηκε στο εργοστάσιο (λόγω κακής κατασκευής, κακής συντηρήσεως, καιρικών συνθηκών κλπ.), τα τοπικά αδύνατα σημεία της τοιχοποιίας λόγω κακής κατασκευής, την μείωση της αντοχής λόγω γεωμετρικών ανακρίβειών στην κατασκευή κλπ. Ο συντελεστής γ_m έχει τιμές από 2.0 μέχρι 3.5.¹

¹ Θ. Τάσιος, Ε. Βιντζηλαίου, Α. Τροχάνης "Σχέδιο κανονισμού για τον υπολογισμό κτιρίων από τοιχοποιία" ΑΘΗΝΑ 1983

ΑΝΤΙΣΕΙΣΜΙΚΗ ΘΩΡΑΚΙΣΗ

Το κτίριο πληρεί ικανοποιητικά τις προϋπόθεσης και τους κανόνες αντισεισμικής θωράκισης που ισχύουν για τα πέτρινα κτίρια. Το κτίριο είναι συμμετρικό σε κάτοψη, έτσι αποφεύγονται οι στρέψεις λόγω του σεισμού και συνεπώς η συγκέντρωση βλαβών σε ορισμένες κρίσιμες περιοχές. Η απλότητα που έχει η κάτοψη (ορθογωνική χωρίς εσοχές και εξοχές), έχει ως αποτέλεσμα το κτίριο να συμπεριφέρεται καλύτερα όταν υπόκειται σε σεισμική δράση. Οι διαστάσεις του κτιρίου είναι μέσα στα επιτρεπόμενα όρια με αποτέλεσμα να έχουν αποφευχθεί οι δυσμενείς αλληλεπιδράσεις (ανωδομής – θεμελίωσης) λόγω διαφορετικών εδαφικών μετακινήσεων στη περίπτωση σεισμού. Το κτίριο είναι σε γενικές γραμμές απλό χωρίς υπερβολικά διακοσμητικά στοιχεία που προεξέχουν (κορνίζες – μαρκίζες) και μεγάλου πλάτους εξώστες.¹

Οι φέροντες τοίχοι είναι ομοιόμορφα κατανομημένοι και κατά τις δυο διευθύνσεις και σε αριθμό και ως προς τη φέρουσα ικανότητα αντοχής τους, ώστε να παραλαμβάνουν τα σεισμικά φορτία και να αποφεύγονται οι εκκεντρότητες. Οι φέροντες τοίχοι είναι ακλόνητα συνδεδεμένοι με τις πλάκες του δαπέδου. Τα δάπεδα των ορόφων εξασφαλίζουν τη διαφραγματική λειτουργία έτσι κατανέμονται τα οριζόντια φορτία λόγω σεισμού, στα κατακόρυφα στοιχεία. Τα ανοίγματα διατάσσονται συμμετρικά στην κάτοψη και δεν μετακινούνται από το ισόγειο στον όροφο, εξασφαλίζοντας ομοιόμορφη κατανομή τις ακαμψίας και της αντοχής και στις δυο διευθύνσεις του κτιρίου. Δεν είναι τοποθετημένα σε περιοχές οι οποίες καταπονούνται άμεσα με συγκεντρωμένα φορτία, όπως στηρίξεις δοκών και υπερκείμενα διαζώματα. Όλα τα πρέκια βρίσκονται στην ίδια στάθμη. Τα ανοίγματα δεν διακόπτουν διαζώματα και διαφράγματα (δάπεδα). Ένας άλλος κανόνας ο οποίος και αυτός εφαρμόζεται στο κεντρικό κτίριο του σταθμού είναι ότι το συνολικό μήκος των ανοιγμάτων σε κάθε τοίχο δεν υπερβαίνει το ήμισυ του συνολικού μήκους του τοίχου. Τα διαζώματα διατάσσονται στη στάθμη των δαπέδων όλων των ορόφων και στη στέψη όλων των φερόντων και μη τοίχων (και κάτω από τη στέγη).²

Τα διαζώματα το οποία αντιπροσωπεύουν ένα πλαισιακό σύστημα στο οριζόντιο επίπεδο το οποίο μεταφέρει τα οριζόντια σεισμικά φορτία από τα οριζόντια διαφράγματα (πλάκες, πατώματα) στους φέροντες τοίχους.

¹ Θ. Τάσιος, Ε. Βιντζηλαιου, Α. Τροχάνης "Σχέδιο κανονισμού για τον υπολογισμό κτιρίων από τοιχοποιία" ΑΘΗΝΑ 1983

² ΤΕΕ "Οδηγίες για την κατασκευή αντισεισμικών κατοικιών" (αφίσσαες)

Επίσης συνδέει ικανοποιητικά τους φέροντες τοίχους και εμποδίζει την αποκόλληση των εγκάρσιων τοίχων στις γωνίες των συνδέσεων. Σε συνδυασμό με τα κατακόρυφα διαζώματα στις συνδέσεις εγκαρσίων και στις γωνίες του κτιρίου συμβάλουν σημαντικά στην αύξηση της αντοχής και της πλαστιμότητας της τοιχοποιίας. Οι κανονισμοί συνιστούν ότι για κτίρια από λιθοδομή ακόμα και σε ζώνη χαμηλής σεισμικότητας το μέγιστο ύψος να περιορίζεται σε 6.00 μέτρα δηλαδή μέχρι δυο ορόφους. Το κεντρικό κτίριο του σταθμού έχει δυο ορόφους, το ισόγειο και των πρώτο όροφο, οι οποίοι όμως ξεπερνούν σε ύψος τα 6.00 μέτρα. Το ύψος του κτιρίου είναι σχεδόν στα 8.50 μέτρα χωρίς τη στέγη. Τα 8.50 μέτρα δεν είναι ένα υπερβολικό νούμερο και σε συνδυασμό με το μεγάλο εμβαδόν του κτιρίου λειτουργεί ικανοποιητικά στα σεισμό και αντιστέκεται στα σεισμικά φορτία.^{1 2}

¹ Θ. Τάσιος, Ε. Βιντζηλαιου, Α. Τροχάνης "Σχέδιο κανονισμού για τον υπολογισμό κτιρίων από τοιχοποιία" ΑΘΗΝΑ 1983

² ΤΕΕ "Οδηγίες για την κατασκευή αντισεισμικών κατοικιών" (αφίσσες)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ΛΑΜΙΑ, Το χρονικό μιας πόλης. Ν. Δαβανέλος, Αθήνα 1994
2. Εφημερίδα Ελεύθερος Τύπος. Αφιέρωμα στους σιδηροδρόμους
3. Σιδηροτροχιά περιοδική έκδοση Σ.Φ.Σ. Τεύχος 17 Δεκέμβριος 1998
4. ΤΕΕ: "Οδηγίες για την κατασκευή αντισεισμικών κατοικιών"
(αφίσσες)
5. Θ. Τάσιος, Ε. Βιντηλαίου, Α. Τροχάνης: "Σχέδιο κανονισμού για τον υπολογισμό κτιρίων από τοιχοποιία". Αθήνα 1983
6. Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910). ΑΘΗΝΑ 1982 Λευτέρη Παπαγιαννάκη
Γεωπολιτικές-Οικονομικές και Κοινωνικές διαστάσεις.
Μελέτες Οικονομικής Ιστορίας
Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τράπεζας