



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών
— ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΟ 1837 —

Σχολή Θετικών Επιστημών
Τμήμα Ιστορίας και Φιλοσοφίας της Επιστήμης

Πτυχιακή Εργασία

Η ιστορία της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς - Δεμερλή - Σύνορα
: Διαμάχες για το ζήτημα της χάραξης

Βασίλης Λαγωνίκας

00916

Τριμελή Συμβουλευτική Επιτροπή

Αριστοτέλης Τύμπας, Καθηγητής, Ι.Φ.Ε.

Διονύσης Παρασκευόπουλος, Επιστημονικός Συνεργάτης, Ι.Φ.Ε.

Χρήστος Καραμπάτσος, Μεταδιδακτορικός Υπότροφος, Ι.Φ.Ε.

Περίληψη

Το θέμα της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η ιστορία της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς - Δεμερλή – Σύνορα (ΠΔΣ). Στο πρώτο κεφάλαιο θα αναφερθεί η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε σχετικά με τη δευτερογενή βιβλιογραφία και τις πρωτογενείς πηγές ενώ στη συνέχεια θα σημειωθούν οι θεωρητικές προσεγγίσεις σχετικά με τον τρόπο συνδιαμόρφωσης τεχνολογίας, οικονομίας, κοινωνίας και πολιτικής. Για να επιτευχθεί αυτό, θα χρησιμοποιηθεί η προσέγγιση του Th. Hughes για τα Large Technical Systems και τη σημασία της αντιμετώπισης τεχνικών δυσχερειών, η άποψη της G. Hecht περί Τεχνοπολιτικής και συνδιαμόρφωσης τεχνολογίας και πολιτικών, οικονομικών και στρατιωτικών σχεδιασμών. Καθώς επίσης η προσέγγιση των E.P. Thompson και J. Scott περί Ηθικής Οικονομίας και των αιτιών αντίστασης των κατοίκων στην εισαγωγή-εγκατάσταση της τεχνολογίας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα προσδιοριστεί το χρονικό πλαίσιο μέσα στο οποίο εντάσσεται η προσπάθεια του ελληνικού κράτους να κατασκευάσει μια σιδηροδρομική γραμμή που θα συνδέει την Αθήνα με τα βόρεια σύνορά του. Ως αφετηρία των προσπαθειών θεωρούμε το 1871, ενώ την ολοκλήρωση της γραμμής θα την προσδιορίσουμε το 1914 με την κατασκευή του ενωτικού τμήματος Παπαπούλι - Πλατύ. Αφού σταθούμε στην ιστορία της αντιμετώπισης των τεχνικών δυσκολιών και στη διαμόρφωση των τεχνικών χαρακτηριστικών της γραμμής, θα μιλήσουμε για προτάσεις που κατατέθηκαν προς το ελληνικό κράτος αλλά και σχέδια που είδαν το φως της δημοσιότητας τόσο τη δεκαετία 1868 - 1878, καθώς και σε προτάσεις που έγιναν από έλληνες μηχανικούς, τις επόμενες δεκαετίες, οι οποίες αναδεικνύουν το ζήτημα της ενδεχομενικότητας στην περίπτωση της επιλογής χάραξης και την αλληλεπίδραση της τεχνολογίας με γεωπολιτικούς παράγοντες.

Στο τρίτο κεφάλαιο θα μιλήσουμε για ιστορίες που εξελίσσονται γύρω από ζήτημα της επιλογής χάραξης της γραμμής. Η διαμάχη μεταξύ του μηχανικού Κ. Ξυδή και του νομομηχανικού Δ. Διαμαντίδη, η άποψη του Ι. Μεταξά για τη σιδηροδρομική πολιτική του ελληνικού κράτους και ο ρόλος του στρατού στην επιλογή της χάραξης, η αντιπαράθεση σχετικά με το σημείο σύνδεσης της γραμμής ΠΔΣ με τους Οθωμανικούς σιδηροδρόμους και ο ανταγωνισμός των «Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων» και του ΠΔΣ για το πέρασμα της γραμμής από τη Λάρισα, αποτελούν ιστορίες συνδιαμόρφωσης μεταξύ τεχνολογίας, στρατιωτικών σχεδιασμών και οικονομικών συμφερόντων. Ενώ στο τέλος θα μιλήσουμε για τη συνδιαμόρφωση μεταξύ τεχνολογίας και κοινωνίας. Θα δούμε

τις αντιδράσεις των κατοίκων στο πέρασμα του σιδηροδρόμου από τις περιοχές τους προσπαθώντας να βρούμε τους λόγους άρνησης αποδοχής της τεχνολογίας του σιδηροδρόμου.

Στόχος της εργασίας είναι να δοθεί μια ερμηνεία σχετικά με την επιλογή του ελληνικού κράτους να κατασκευάσει μια σιδηροδρομική γραμμή προς τα βόρεια σύνορά του, καθώς επίσης και τον τρόπο που αυτή η επιλογή βρίσκεται σε αλληλεπίδραση με κοινωνικούς, οικονομικούς και γεωπολιτικούς παράγοντες.

Summary

The subject of this thesis is the history of the railway line Piraeus - Demerli - Border (PDS). The first chapter introduces to the methodology followed regarding the secondary literature and the primary sources. Also, to theoretical approaches on the co-shaping of technology, economy, society and politics that were chosen for this thesis. These are the Large Technical Systems by Thomas Hughes, which pays attention to the importance of dealing with technical difficulties, Gabrielle Hecht's conceptualization of Technopolitics, and the approach of E.P. Thompson and J. Scott on the so-called Moral Economy, which is helpful in acknowledging the causes of peasant resistance to the introduction-installation of new technologies.

In the second chapter, we consider 1871 as the starting point of the efforts of the Greek state to construct a railway line that would connect Athens to its northern borders. The completion of the line became possible in 1914, with the construction of the part Papapouli - Plati. We pay attention to the history of technical difficulties and how the technical characteristics of the line were shaped through addressing them, and discuss proposals submitted to the Greek state regarding plans that saw the light of publicity in the decade 1868 – 1878. We also discuss proposals introduced by Greek engineers in the following decades, which highlight the issue of historiographical contingency in the case of the history of drawing the railway line.

In the third chapter, we introduce stories that evolve around the issue of where to draw the railway line at. We specifically follow the controversy between the engineer K. Xydis and the law engineer D. Diamantidis, the view of I. Metaxas, (military, transport ministry and dictator) on the railway policy of the Greek state and the role of the army in the issue of drawing the railway line, the controversy over the connection point of the PDS railway to the Ottoman railways, and, the competition of the "Thessalian Railways" and the PDS railway for the crossing point of the railway at Larissa. Moreover, we introduce to the reactions of the peasants to the passage of the railway

from their areas, point to the reasons for their refusal to accept the railway technology in general and the certain drawing of the railway line in particular.

The thesis aims at offering and interpretation of the decision by the Greek state to build a railway line with direct towards its northern borders, as well as to highlight how this decision interacted with social, economic and geopolitical factors.

Περιεχόμενα :

Εισαγωγή : σελ. 5-8

Κεφάλαιο 1ο) Μεθοδολογία και Θεωρητικό πλαίσιο: σελ 9-20

1.1) Μεθοδολογία: σελ. 9-15

1.2) Θεωρητικό πλαίσιο: σελ.16-20

Κεφάλαιο 2ο) Η Ιστορία μιας σιδηροδρομικής γραμμής. Μία ή πολλές ιστορίες; σελ. 21-37

2.1) Εισαγωγή στην ιστορία κατασκευής και λειτουργίας της γραμμής ΠΔΣ: σελ. 21-26

2.2) Η διαμόρφωση των τεχνικών χαρακτηριστικών της γραμμής ΠΔΣ: σελ. 27-30

2.3) Η σημασία της μη-επιλογής : Προτάσεις που «απέτυχαν» να υλοποιηθούν: σελ. 31-37

Κεφάλαιο 3ο) Πολλές ιστορίες μέσα σε μία : Η χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής ΠΔΣ:
σελ. 38-59

3.1) Διαφωνίες για τη χάραξη : η διαμάχη Κ. Ξυδή και Δ. Διαμαντίδη: σελ. 38-41

3.2) Η διαμόρφωση της σιδηροδρομικής γραμμής στο ευρύτερο γεωπολιτικό πλαίσιο : η συζήτηση για το σημείο σύνδεσης: σελ. 42-46

3.3) Ο ρόλος του στρατού στη χάραξη της γραμμής. : Η σιδηροδρομική πολιτική του κράτους, σύμφωνα με τον Ι. Μεταξά: σελ. 47-50

3.4) Η συνδιαμόρφωση τεχνολογίας και οικονομίας : Η περίπτωση της διαμάχης «Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων» και «ΠΔΣ»: σελ. 51-54

3.5) «Οι εχθροί του σιδηροδρόμου» : Ο Αϊ γιώργης και το σιδερένιο φίδι: σελ. 55-59

Συμπεράσματα: σελ. 60-64

Βιβλιογραφία: σελ. 65-66

Εισαγωγή

«Θα περιμένουμε μην τυχόν περάσει

Το τραίνο μας με το πολύτιμο φορτίο

Το τραίνο μιας άλλης ώρας

Μιας άλλης χώρας που σύνορα δεν έχει.

Θα περιμένουμε μην τυχόν περάσει

Το τραίνο που δεν μπορεί μια και ξεκίνησε να σταματήσει

Τώρα σε σήραγγα μπορεί να βρίσκεται

Μπορεί να βρίσκεται σε δύσκολο βουνό

Ίσως σε κάμπο με πλημμύρα

Σε τόπο που νά' ναι μεσημέρι

Ή σ' άλλον που νά' ναι βράδυ

Μα θα περάσει...»

Ανδρέας Εμπειρικός - Θα περιμένουμε (Αθήνα 14.8.1934)

Ξεκινώντας την έρευνα για την ιστορία κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς - Δεμερλή - Σύνορα (ΠΔΣ) διαπιστώνουμε ότι το ζήτημα της εισαγωγής του σιδηροδρόμου αποτελεί ένα εξαιρετικά περίπλοκο ζήτημα, όπου η εξέλιξη της τεχνολογίας διαπλέκεται διαρκώς με την πολιτική στρατηγική του ελληνικού κράτους και τους οικονομικούς ανταγωνισμούς εντός και εκτός της επικράτειάς του, ενώ οι αντιδράσεις κατοίκων και εργατών θα αποτελέσουν ένα ιδιαίτερο σημείο της αφήγησής μας.

Εξ αρχής και με βάση το θεωρητικό πλαίσιο μέσα στο οποίο θα εντάξουμε την αφήγησή μας, στοχεύουμε να αναδειχθεί η συνδιαμόρφωση της τεχνολογίας και των πολιτικών, οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών. Η προσπάθεια να ερμηνεύσουμε τις τεχνικές επιλογές που έγιναν κατά τη διάρκεια κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής, που έφτανε μέχρι τα βόρεια σύνορα του ελληνικού κράτους, έκανε εμφανές ότι μια προσέγγιση που βλέπει ως γραμμική και αναπόφευκτη την εξέλιξη που είχε η τεχνολογία αδυνατεί να ερμηνεύσει τους λόγους που οδήγησαν στην επιλογή χάραξης του σιδηροδρόμου προς το βορρά, ιδιαίτερα όταν έρχεται αντιμέτωπη με προτάσεις για διαφορετική χάραξη, που κατατέθηκαν τόσο πριν όσο και μετά την κατασκευή της γραμμής.

Έτσι στο δεύτερο κεφάλαιο, επιχειρείται μια εισαγωγή στην ιστορία της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς - Δεμερλή - Σύνορα, όπου η παράθεση των ιστορικών συμβάντων μας προϊδεάζει για τις συνθήκες μέσα στις οποίες θα πραγματοποιηθεί η κατασκευή. Το χρονικό πλαίσιο που επιλέγουμε εξυπηρετεί πολυποίκιλα τις επιδιώξεις της διπλωματικής καθώς αναδεικνύει ότι η κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής που να φτάνει στα σύνορα δεν αποτελούσε σχέδιο μιας συγκεκριμένης κυβέρνησης ούτε εκφράστηκε σε μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Αντιθέτως, όλες οι κυβερνήσεις των τελευταίων δεκαετιών του 19ου αιώνα και των πρώτων του 20ου πρότειναν την ίδια κατεύθυνση. Αυτή η οπτική είναι απαραίτητη προκειμένου να κατανοηθεί το πώς η κατασκευή σιδηροδρόμου εντάσσεται στο πλαίσιο που διαμόρφωσε η «Μεγάλη Ιδέα». Επίσης η περιγραφή ορισμένων τεχνικών χαρακτηριστικών της γραμμής, όπως συνδέονται με τα μεγάλα και τεχνικά δύσκολα έργα στην περιοχή του Μπράλου, καταδεικνύουν αυτό που ο Hughes ονομάζει *reverse salients*, τα προβλήματα δηλαδή που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι μηχανικοί προκειμένου ο σιδηρόδρομος να αποκτήσει, σύμφωνα με τον ίδιο, το απαραίτητο μομέντουμ. Ενώ τα τεχνικά χαρακτηριστικά των ατμαμαξών που χρησιμοποιούνται εκείνη την περίοδο αφενός ανταποκρίνονται στις ανάγκες που καλούνταν να ικανοποιήσει ο σιδηρόδρομος αφετέρου μας δείχνουν ότι το τεχνολογικό επίπεδο των σιδηροδρόμων του ελληνικού κράτους δεν υπολείπεται σε σχέση με τα ανταγωνιστικά κράτη των Βαλκανίων. Τέλος, η παράθεση των εναλλακτικών προτάσεων που κατατέθηκαν αποτελούν χρήσιμο υλικό για να μπορέσουμε να αντικρούσουμε ντετερμινιστικές προσεγγίσεις και να αναδείξουμε την ενδεχομενικότητα στην ιστορία της τεχνολογίας.

Στο τρίτο κεφάλαιο εστιάζουμε σε ιστορίες που αναδεικνύουν την πολυπλοκότητα που έχει η εξέλιξη ενός σιδηροδρομικού δικτύου και κυρίως πτυχές που εντοπίζεται η συνδιαμόρφωση τεχνολογίας και κοινωνίας. Με όχημα το ερμηνευτικό πλαίσιο που μας παρέχει η έννοια της «Τεχνοπολιτικής», θα προσπαθήσουμε να ερμηνεύσουμε τις αντιπαραθέσεις μεταξύ μηχανικών για το ζήτημα της χάραξης, τη συνδιαμόρφωση της τεχνολογίας με τις επιδιώξεις του στρατού και τα οικονομικά συμφέροντα της εποχής. Με βάση την προσέγγιση περί σχέσης τεχνολογίας και «ηθικής οικονομίας» θα επιχειρηθεί να έρθουν σε πρώτο πλάνο και οι αντιδράσεις των κατοίκων απέναντι στο πέρασμα του σιδηροδρόμου από τις περιοχές τους καθώς και οι αντιστάσεις των εργαζομένων στην προσπάθεια της εταιρείας εκμετάλλευσης της γραμμής να έχει τον έλεγχο πάνω στην οργάνωση του εργασιακού χρόνου των εργατών.

Η διαμάχη του Κ. Ξυδή με τον Δ. Διαμαντίδη δεν είναι η μόνη διαμάχη μηχανικών για την ορθότητα της επιλογής της συγκεκριμένης χάραξης, Η δημοσίευση όμως των άρθρων αυτών σε ένα όργανο συζήτησης όπως είναι το περιοδικό Αρχιμήδης, των μελών της κοινότητας των μηχανικών,

καθώς επίσης η μορφή απάντησης και ανταπάντησης, μας εξυπηρετεί να επισημάνουμε μια σειρά στοιχεία για το πώς αντιλαμβάνονταν οι μηχανικοί τη σημασία των τεχνικών χαρακτηριστικών, αλλά και το πώς σύμφωνα με τους ίδιους η επιλογή των συγκεκριμένων τεχνικών χαρακτηριστικών εξυπηρετούσε ευρύτερες ανάγκες τόσο του κράτους όσο και οικονομικούς. Το άρθρο του Ι. Μεταξά σχετικά με τη σιδηροδρομική πολιτική του ελληνικού κράτους θα αποτελέσει τη βάση της αφήγησής μας σχετικά με το ρόλο του στρατού στη διαμόρφωση της χάραξης της γραμμής ΠΔΣ. Επικουρικά σε αυτό τα δημοσιεύματα στον τύπο, αλλά και τα στοιχεία από τη Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, έρχονται να ενισχύσουν τη σημασία μιας τεχνοπολιτικής προσέγγισης για την εξέλιξη του σιδηροδρόμου. Η δημιουργία ειδικού τάγματος σιδηροδρομικών αποδεικνύει το σχεδιασμό που υπήρχε για τη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου από τον ίδιο το στρατό, ενώ διαπιστώνουμε ότι ακόμα και η επιχειρηματολογία βουλευτών για την επιλογή της μιας ή της άλλης χάραξης βασιζόταν στην εξυπηρέτηση στρατιωτικών αναγκών. Τέλος, το γεγονός ότι η ολοκλήρωση της κατασκευής της γραμμής και η ένωση με το ευρωπαϊκό δίκτυο πραγματοποιείται από το Τάγμα Μηχανικών του στρατού, εκτός από τη στενή σχέση στρατού και σιδηροδρόμου σε επίπεδο σχεδιασμού, μας δείχνει ότι το ελληνικό κράτος είχε τις τεχνικές δυνατότητες για να σχεδιάσει και να κατασκευάσει μια σιδηροδρομική γραμμή.

Η ύπαρξη ανταγωνισμών μεταξύ σιδηροδρόμου και πλοίων στα τέλη του 19ου αιώνα είναι γνωστή από διάφορες μελέτες που αναλύουν τα χαρακτηριστικά αυτών των ανταγωνισμών, τις αιτίες και τα αποτελέσματά τους. Στην παρούσα διπλωματική θα σταθούμε στον ανταγωνισμό μεταξύ της «Εταιρείας Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας» και της «Εταιρείας Ελληνικών Σιδηροδρόμων». Οι «Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι» ιδρύονται το 1882 και κατασκευάζουν το σιδηροδρομικό δίκτυο που διέσχιζε τη Θεσσαλία, με κεντρικό σταθμό στο Βόλο, συνδέουν το Βόλο με τη Λάρισα, την Καρδίτσα και τα Τρίκαλα. Λόγω του εδάφους, που δεν απαιτεί δύσκολα και κοστοβόρα έργα, οι «Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι» κατασκευάζονται γρήγορα και κυριαρχούν στις μεταφορές στην περιοχή. Η κατασκευή όμως της σιδηροδρομικής γραμμής ΠΔΣ, δημιουργεί έναν έντονο ανταγωνισμό που θα εκφραστεί πιο έντονα με αφορμή το πέρασμα της γραμμής από τη Λάρισα ή όχι. Ο ανταγωνισμός αυτός αναδεικνύει τον τρόπο συνδιαμόρφωσης τεχνολογίας και οικονομίας, καθώς η εξέλιξη της τεχνολογίας αλλάζει και τους οικονομικούς συσχετισμούς.

Μία από τις στοχεύσεις αυτής της διπλωματικής ήταν και να αναδειχθούν κοινωνικοί δρώντες που συνήθως απουσιάζουν από την αφήγηση της ιστορίας του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα. Οι κάτοικοι της υπαίθρου και οι εργάτες στην κατασκευή και λειτουργία του σιδηροδρόμου διαδραματίζουν ενεργό ρόλο στη συνδιαμόρφωση τεχνολογίας και κοινωνίας. Η ανάγκη ομογενοποίησης του χώρου, όπως σημειώνεται στη δευτερογενή βιβλιογραφία, αποτέλεσε κεντρικό διακύβευμα για το

ελληνικό κράτος εκ συστάσεώς του. Η διαρκής επέκταση των εδαφών δημιουργούσε εκ νέου την ανάγκη ομογενοποίησης, με τον σιδηρόδρομο να διαδραματίζει βασικό ρόλο. Μέσα από την εστίαση σε γεγονότα αντιπαράθεσης κατοίκων και εταιρείας κατασκευής, επιτυγχάνεται η ανάδειξη γεγονότων που μέχρι πρότινος παρέμεναν αθέατα, ίσως και αδιάφορα. Ιδιαίτερα οι αντιδράσεις των κατοίκων της υπαίθρου χαρακτηρίζονται τις περισσότερες φορές ως δεισιδαιμονίες, αγνοώντας ότι οι αιτίες των αντιδράσεων εδράζονταν στη διαμάχη σχετικά με τον έλεγχο του εδάφους, σε ποιον θα ανήκουν τα χωράφια, τα δάση και τα βουνά.

Για να μπορέσουμε να ερμηνεύσουμε την εξέλιξη της κατασκευής και λειτουργίας των σιδηροδρομικών γραμμών στην Ελλάδα, προτείνουμε να τη δούμε μέσα στο κοινωνικό, πολιτικό και οικονομικό πλαίσιο που διαμορφώνεται τόσο εντός του ελληνικού κράτους όσο και διεθνώς. Η αναζήτηση των εξελίξεων σε αυτά τα πεδία δεν υποβαθμίζει την ιστορία της τεχνολογίας, αντιθέτως η σύνθεσή τους, είναι εξαιρετικά γόνιμη και μας παρέχει τα εργαλεία για να εξηγήσουμε τους λόγους για τους οποίους επικρατεί η μία έναντι της άλλης επιλογής, τις αιτίες για καθυστερήσεις ή την κυριαρχία ενός τεχνολογικού συστήματος έναντι κάποιου άλλου.

Κεφάλαιο 1ο : Μεθοδολογία και Θεωρητικό πλαίσιο

1.1) Μεθοδολογία

α) Δευτερογενής Βιβλιογραφία :

Το χτίσιμο της αφήγησης της ιστορίας κατασκευής και λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής ΠΔΣ βασίστηκε σε μια σειρά βιβλίων της δευτερογενούς βιβλιογραφίας, προκειμένου να αντληθούν πληροφορίες για τα γεγονότα εκείνης της περιόδου, αλλά και για να αξιοποιήσουμε τις προσεγγίσεις που έχουν βασιστεί για την ανάλυσή τους και τα συμπεράσματα που έχουν καταλήξει οι συγγραφείς τους.

Λευτέρης Παπαγιαννάκης, *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882 – 1910): Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 1990.*

Το συγκεκριμένο βιβλίο έχει χρησιμοποιηθεί στις περισσότερες έρευνες για την ιστορία των σιδηροδρόμων στον ελλαδικό χώρο κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών του 19ου αιώνα. Στη συγκεκριμένη εργασία θα χρησιμοποιηθεί αφενός ως οδηγός σε σχέση με τις πρωτογενείς πηγές που μπορούμε να ανατρέξουμε και αφετέρου ως βοηθός στο χτίσιμο μια αφήγησης που θα ενσωματώνει διαφορετικές πτυχές που καθόρισαν την εξέλιξη του σιδηροδρόμου στο ελληνικό κράτος. Η ανάδειξη των γεωπολιτικών, οικονομικών και κοινωνικών διαστάσεων είναι βασική στόχευση της διπλωματικής, σε αντίθεση όμως με την προσέγγιση του Λ. Παπαγιαννάκη θα προσεγγισθούν υπό το πρίσμα της αλληλεπίδρασης μεταξύ τεχνολογικής εξέλιξης και των γεωπολιτικών, οικονομικών και κοινωνικών διαστάσεων, κάτι που στην έρευνα του Παπαγιαννάκη απουσιάζει. Στο βιβλίο του Λ. Παπαγιαννάκη κυριαρχεί το οικονομικό στοιχείο, τόσο όσον αφορά τις οικονομικές λεπτομέρειες των συμβάσεων και των σχετικών δανείων όσο και τα οικονομικά στοιχεία σχετικά με τη λειτουργία των σιδηροδρομικών εταιρειών.

Σημείο διαφοροποίησης της παρούσας εργασίας με το βιβλίο του Λ. Παπαγιαννάκη αποτελεί και το χρονικό πλαίσιο μέσα στο οποίο εξελίσσεται η αφήγηση. Σύμφωνα με το συγγραφέα, το ερευνητικό ενδιαφέρον για τους σιδηρόδρομους εστιάζεται, και εν πολλοίς εξαντλείται, στην «πρώτη» φάση κατασκευής σιδηροδρομικών γραμμών, με το περίφημο «σχέδιο Τρικούπη».

Βασικό χαρακτηριστικό του βιβλίου, αποτελεί μια περιγραφή που παίρνει ως δεδομένα τα σύγχρονα σύνορα του ελληνικού κράτους, τις σύγχρονες γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις.

Tympas, A. and Anastasiadou I. 2006. Constructing Balkan Europe: The Modern Greek Pursuit of an “Iron Egnatia”, in *Networking Europe: Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe*, 25-49.

Στην επιχειρηματολογία της παρούσας διπλωματικής θα χρησιμοποιήσουμε το παραπάνω κεφάλαιο, τόσο όσον αφορά το γενικό πλαίσιο και την ευρύτερη προσέγγιση της Ιστορίας της Τεχνολογίας, όσο και για τη σημασία που δίνει στην ιστορία της σιδηροδρομικής σύνδεσης του ελληνικού κράτους με την Ευρώπη. Εστιάζοντας σε εναλλακτικές προτάσεις που κατά καιρούς επανέρχονται αναδεικνύεται η πολυπλοκότητα που υπάρχει στην προσπάθεια μιας ιστορικής αφήγησης σχετικά με την κατασκευή και λειτουργία ενός σιδηροδρόμου. Όπως αναφέρουν οι Τύμπας και Αναστασιάδου, στην προσπάθειά μας να αφηγηθούμε την ιστορία του σιδηροδρόμου, στην περίπτωση μας της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς – Δεμερλή – Σύνορα, θα πρέπει να έχουμε διαρκώς υπόψη ότι τα σύνορα της Ελλάδας και της Ευρώπης μεταβάλλονται διαρκώς. Η απόρριψη μιας γραμμικής εξέλιξης της τεχνολογίας σε συνδυασμό με τη ρευστότητα στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων αλλά και παγκόσμια έχουν ιδιαίτερη σημασία για να αποφύγουμε απλοποιημένα ερμηνευτικά πλαίσια, που αδυνατούν να δώσουν πειστικές εξηγήσεις για τους λόγους που οδήγησαν στην επιλογή της συγκεκριμένης χάραξης αλλά και στην απόρριψη άλλων προτάσεων, οι οποίες δεν στερούνταν επιχειρημάτων.

Σε συμφωνία με τις επιλογές των συγγραφέων, θα βασιστεί και η παρούσα εργασία σε μια συμμετρική προσέγγιση των «επιτυχιών» και των «αποτυχιών», αλλά και στην αντίληψη ότι η ιστορία θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως ανοιχτό αποτέλεσμα σύγχρονων ανταγωνιστικών τεχνολογιών και όχι ως ένα εξελικτικό ξεδίπλωμα διαχρονικά ανώτερων τεχνικών. Επίσης, κεντρικό πυλώνα της αφήγησης και της ερμηνείας για την διαμόρφωση της ιστορίας της τεχνολογίας του σιδηροδρόμου έχει η διαλεκτική σχέση ανάμεσα στους πολέμους που διεξήχθησαν για την επέκταση του ελληνικού κράτους προς τον Βορρά και των επιλογών που έγιναν, τόσο οικονομικές όσο και τεχνικές, σε σιδηροδρομικά έργα, ανάμεσα στα οποία και η σιδηροδρομική γραμμή Πειραιάς – Δεμερλή – Σύνορα.

Από το συγκεκριμένο κεφάλαιο, βοηθητική στην προσπάθεια συμμετρικής προσέγγισης των προτάσεων που τελικά δεν επιλέχθηκαν στάθηκε η περιγραφή αυτών των προτάσεων. Με αυτόν τον τρόπο γίνεται κατανοητό ότι στο περιβάλλον εκείνης της εποχής η επιλογή της χάραξης για τον σιδηρόδρομο που θα του έδινε διέξοδο προς την Ευρώπη όχι μόνο δεν ήταν εξ αρχής προσδιορισμένη, όπως φαντάζει σήμερα, αλλά, αντιθέτως, μπορεί να εξηγηθεί μόνο εάν λάβουμε υπόψη την ακόλουθη παρατήρηση: «Η σύνδεση με την Ευρώπη μέσω της γραμμής του Αιγαίου δεν έχει πολύ νόημα, εάν ειδωθεί με μια στατική ερμηνεία του χάρτη λόγω του Οθωμανικού φραγμού.

Ωστόσο αυτά, τα ελληνικά σχέδια και επενδύσεις υπέθεταν ότι οι επερχόμενοι πόλεμοι θα σάρωναν την Οθωμανική Αυτοκρατορία»¹, καθώς επίσης ότι «Τα ανταγωνιστικά σχέδια για τη χάραξη της Σιδηράς Εγνατίας αντανακλούσαν ανταγωνιστικά πολιτικά συμφέροντα»².

Irene Anastasiadou. In Search of a Railway Europe, Transnational Railway Developments in Interwar Europe, 2009, το 5ο κεφάλαιο με τίτλο «The Co-construction of the European and the National in the Case of the Greek railways,» ...

Με βάση την αφήγηση της Ειρ. Αναστασιάδου θα επιχειρηθεί να ερμηνευθούν μια σειρά ζητημάτων, όπως ο καθοριστικός ρόλος της Μεγάλης Ιδέας στη διαμόρφωση της πολιτικής και οικονομικής ατζέντας, η σύνδεση της ανάπτυξης των συνόρων του ελληνικού κράτους και των σιδηροδρόμων και κατ' επέκταση η σύνδεση ανάμεσα στην κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών και στις οικονομικές ανάγκες και κρατικές στρατηγικές σε ένα διεθνές περιβάλλον. Αυτές είναι ορισμένες μόνο από τις ιστορίες του συγκεκριμένου κεφαλαίου που χρησιμοποιούνται στην προσέγγιση του θέματος. Σύμφωνα με την Ειρήνη Αναστασιάδου, η κατασκευή των μεγάλων σιδηροδρομικών αξόνων στα Βαλκάνια ήταν σχεδιασμός των Μεγάλων Δυνάμεων προκειμένου να συνδέσουν τη δυτική και κεντρική Ευρώπη με τη Μέση Ανατολή.

Για να μπορέσουμε όμως, να εξηγήσουμε τις επιλογές που κάνουν λιγότερο ισχυρά κράτη, θα πρέπει να εντοπίζουμε τα σημεία όπου αυτά τα κράτη κάνουν τους δικούς τους σχεδιασμούς και τις δικές τους συμμαχίες. Η περίπτωση της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής ΠΔΣ είναι μια τέτοια περίπτωση. Η σταθερή δηλαδή επιλογή του Ελληνικού Κράτους να κατασκευάσει μια σιδηροδρομική γραμμή που θα κατευθύνεται προς τα Βόρεια σύνορα, με διεθνές πλάτος, δεν μπορεί να εξηγηθεί ούτε με τεχνικούς όρους ούτε με όρους πολιτικής και οικονομικής υποτέλειάς του στις επιλογές των Μεγάλων Δυνάμεων. Δεν είναι τυχαίο ότι ως γεγονός που ανέδειξε τη σημασία κατασκευής μιας τέτοιας σιδηροδρομικής γραμμής θεωρείται ο Κριμαϊκός Πόλεμος και η αδυναμία του Ελληνικού Κράτους να στείλει στρατό στα σύνορα λόγω του αποκλεισμού του λιμανιού του Πειραιά από τις Μεγάλες Δυνάμεις. Όταν δηλαδή έγινε εμφανής η ανάγκη κατασκευής ενός έργου που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για να ξεπεραστούν οι διαφορετικοί και ενίοτε ανταγωνιστικοί σχεδιασμοί των Μεγάλων Δυνάμεων.

¹ Tympas, A. and Anastasiadou I. 2006. Constructing Balkan Europe : The Modern Greek Pursuit of an “Iron Egnatia”, in Networking Europe : Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, σελ 30.

² Tympas. and Anastasiadou. Constructing Balkan Europe, σελ 37.

Γ.Β. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους 1830-1920*, ΠΕΚ, Ηράκλειο 2017.

Για την κατανόηση των οικονομικών αναγκών και των κρατικών στρατηγικών που επηρέασαν την κατασκευή των σιδηροδρομικών γραμμών βασιζόμαστε στο βιβλίο αυτό. Σύμφωνα με τον Δερτιλή, «[ό]λες ανεξαιρέτως οι κυβερνήσεις ακολούθησαν πολιτική υψηλών στρατιωτικών δαπανών...Η τρικουπική εξαίρεση αντανakλά μιαν απλή διαφοροποίηση τακτικής στο αλυτρωτικό θέμα...Ο Τρικούπης δεν μπορούσε και πιθανότατα δεν διανοηθηκε ποτέ να αντιστρατευθεί τον διεκδικητικό εθνικισμό, την κυρίαρχη ιδεολογία της εποχής και το θεμέλιο της νομιμότητας του κράτους και του καθεστώτος»³. Με αυτή την προσέγγιση γίνεται πιο εύκολα κατανοητός ο σταθερός προσανατολισμός του ελληνικού κράτους στη χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής προς το Βορρά, καθώς επίσης και η επιρροή του στρατού στην επιλογή τόσο της χάραξης όσο και μιας σειράς τεχνικών χαρακτηριστικών του σιδηροδρόμου. Όπως γράφει ο Δερτιλής: «Για τις ελληνικές κυβερνήσεις, οι στρατιωτικοί σκοποί του δικτύου είχαν ιδιαίτερη, ίσως και πρωταρχική σημασία», «Επομένως, με την λογική εκείνης της εποχής, η οικονομική πλευρά των επενδύσεων στους σιδηροδρόμους ήταν στόχος σημαντικός αλλά δευτερεύων σε σύγκριση με τους πρωτεύοντες στρατιωτικούς σκοπούς του δικτύου»⁴.

Η προσπάθεια να τεθούν στο προσκήνιο ως ενεργοί δρώντες οι κάτοικοι της υπαίθρου στην ιστορία κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής ΠΔΣ, απαιτεί να σχηματίσουμε μια εικόνα για τις συνθήκες που αντιμετώπιζαν. Η ανατροπή της επικρατούσας εικόνας ως δεισιδαίμονες και «αντινεωτεριστές» απαιτεί να ανιχνεύσουμε τους λόγους για τους οποίους δεν υποδέχονταν θετικά την έλευση του σιδηροδρόμου σε ορθολογικά κριτήρια που βασίζονταν σε υπαρκτά προβλήματα και δυσκολίες που δημιουργούσε η συγκεκριμένη τεχνολογία. Οι κλειστές κοινωνίες της υπαίθρου αντιμετώπιζαν σοβαρά προβλήματα αλλά μπορούσαν και τα διαχειρίζονταν, με ελεγχόμενη μετανάστευση και καλλιέργειες που επέτρεπαν την αυτάρκεια⁵.

Επομένως η ανάγκη κατασκευής δρόμων, σιδηροδρομικών γραμμών και λοιπών έργων που ευνοούσαν την μετακίνηση εντός της ενδοχώρας, αφορούσε το κράτος. Ένα κράτος που δημιουργείται ουσιαστικά εκ του μηδενός το 1830, ένα κράτος που διαρκώς επεκτείνεται με τις προσαρτήσεις περιοχών και επομένως εντάσσει στην επικράτειά του καινούργιες περιοχές. Η ανάγκη ομογενοποίησης του χώρου προηγείται και αποτελεί προϋπόθεση για την ικανοποίηση του αλυτρωτισμού.

³ Γ.Β. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους 1830-1920*, ΠΕΚ, Ηράκλειο 2017, σελ 360-361.

⁴ Γ.Β. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους 1830-1920*, σελ 749..

⁵ Γ.Β. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους 1830 - 1920*, σελ 64

Ένα δεύτερο στοιχείο για να μπορέσουμε να καταλάβουμε τη στάση των κατοίκων της υπαίθρου είναι οι συνθήκες κάτω από τις οποίες μετανάστευαν στις πόλεις. Το γεγονός δηλαδή ότι δεν μετανάστευαν μαζικά, αλλά ακόμα και αυτοί που τελικά έφευγαν δεν το έκαναν υπό καθεστώς πίεσης αντίστοιχο με αυτό που αντιμετώπισαν οι χωρικοί, π.χ στην Αγγλία, τους έδωσε τη δυνατότητα να αναζητήσουν κάτι καλύτερο από το να γίνουν απελπισμένο εργατικό δυναμικό, όπως υπηρετικό προσωπικό ή δημόσιοι υπάλληλοι⁶, ενώ στην ύπαιθρο δεν είχαν κανένα λόγο να παρατήσουν τα χωράφια τους για να πάνε να εργαστούν στην κατασκευή σιδηροδρόμων. Και ασ σημειωθεί ότι ακόμη και για ανειδίκευτο προσωπικό, οι εργολάβοι είχαν εργάτες από άλλες χώρες.

Διονύσης Α. Παρασκευόπουλος, Ατμοκίνηση στην Ελλάδα του 19ου αιώνα: Οι ατμάμαξες των ελληνικών σιδηροδρόμων (1868-1909), Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα 2014.

Η διδακτορική διατριβή του Δ. Παρασκευόπουλου παρέχει αναλυτική περιγραφή των τεχνικών χαρακτηριστικών των ατμαμαξών που χρησιμοποιήθηκαν στους σιδηρόδρομους του Ελληνικού Κράτους, κάτι όχι και τόσο σύνηθες στη βιβλιογραφία που αφορά το σιδηρόδρομο στην Ελλάδα. Το σχολιάζει άλλωστε και ο ίδιος στην εισαγωγή της διατριβής. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά των ατμαμαξών αποδεικνύονται εξαιρετικά χρήσιμα στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με το επίπεδο της τεχνολογίας στην Ελλάδα εκείνη την περίοδο. Η ελκτική τους δύναμη, το σύστημα ανεφοδιασμού, η χρήση τους για μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών καθώς επίσης η συγκριτική τους αξιολόγηση σε σχέση με τα διεθνή standards αποτελούν πληροφορίες που μας βοηθούν να εξάγουμε μια σειρά συμπεράσματα για το σχεδιασμό όσον αφορά τη χρήση της γραμμής. Η αναλυτική τους περιγραφή μας επιτρέπει να κατανοήσουμε καλύτερα το τεχνικό επίπεδο των σιδηροδρόμων του ελληνικού κράτους και τις προοπτικές για τις οποίες επιλέγονται οι συγκεκριμένες ατμάμαξες.

Χρ. Καραμπάτσος, Από το Αυτοκίνητο «Μηχανή της Περιπέτειας» στο «Περίφημον Μηχάνημα» της Σιγαροποιίας, Κρίσιμα Επεισόδια από την Ιστορία της Τεχνολογίας στην Ελλάδα, 1900-1920, Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα 2016

Η διατριβή του Χρ. Καραμπάτσου θα αποτελέσει βασικό βοήθημα για τον τρόπο προσέγγισης του θέματος. Η εισαγωγή του αυτοκινήτου μας βοηθάει να κατανοήσουμε αντίστοιχες συνθήκες που διαμορφώνονται με την εισαγωγή του σιδηροδρόμου, όπως είναι η διαμάχη για τον έλεγχο του χώρου. Επίσης η έννοια του «παγκόσμιου τεχνικού ταυτόχρονου», αποδεικνύεται χρήσιμο στο να

⁶ Γ.Β. Δερτιλής, Ιστορία του Ελληνικού Κράτους 1830 - 1920, ΠΕΚ, Ηράκλειο 2017, σελ 302.

αντιληφθούμε ότι οι τεχνολογικές εξελίξεις στο ελληνικό κράτος δεν είναι ούτε καθυστερημένες ούτε μοναδικές, αντιθέτως εντάσσονται σε μια κοινή σχεδόν χρονική στιγμή, σχεδόν σε παγκόσμιο επίπεδο.

β) Πρωτογενείς πηγές :

Οι πρωτογενείς πηγές αποτελούνται κατά βάση από τη σχετική αρθρογραφία σε εφημερίδες της εποχής. Τα χρονικά όρια στα οποία έγινε η σχετική αναζήτηση είναι από το 1893 μέχρι και το 1912. Ένα χρονικό διάστημα που ορίζει σε μεγάλο βαθμό και το πλαίσιο μέσα στο οποίο εξελίσσεται η αφήγησή μας. Το μεγάλο χρονικό διάστημα και κατ' επέκταση ο μεγάλος όγκος υλικού που θα έπρεπε να ερευνηθεί αντιμετωπίστηκε κατά βάση εστιάζοντας στις εφημερίδες ΕΜΠΡΟΣ και ΣΚΡΙΠ, οι οποίες έχουν το πλεονέκτημα να διαθέτουν τη δυνατότητα αναζήτησης άρθρων εκείνης της περιόδου με λέξης κλειδιά και επιπλέον να εκπροσωπούν τις δύο κύριες πολιτικές τάσεις, όντας ταυτόχρονα δύο από τις μεγαλύτερες σε κυκλοφορία εφημερίδες της εποχής. Εκτός από αυτές τις δύο εφημερίδες χρησιμοποιήθηκαν μια σειρά άλλων, όπως οι ΚΑΙΡΟΙ, το ΑΣΤΥ η ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ ή ΑΙ ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ κλπ, εφημερίδες είτε εκδιδόμενες στην Αθήνα είτε στην επαρχία. Τα κριτήρια επιλογής τους ήταν κατά βάση η αναφορά τους σε άρθρα της δευτερογενούς βιβλιογραφίας, όπως στο βιβλίο του Λευτέρη Παπαγιαννάκη, ή στο βιβλίο «Ζήσης Πρωτοπαπάς (επ.) «Ο ΛΑΡΙΣΑΪΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ», εκδόσεις Συνδέσμου Σιδηροδρομικών «ΛΑΡΙΣΑΪΚΟΣ». Αθήνα 2009» κ.α. Τα περισσότερα άρθρα ξαναδιαβάστηκαν καθώς κρίθηκε απαραίτητο να αναγνωστούν κάτω από ένα διαφορετικό πρίσμα ερμηνείας. Μια επιλογή που βοήθησε να εντοπιστούν λεπτομέρειες που θεωρήθηκαν δευτερευούσης σημασίας. Επίσης έγινε και μια τυχαία επιλογή άρθρων από εφημερίδες που είτε είχαν δημοσιεύσει κάτι σχετικό εκείνη την περίοδο οπότε κρίθηκε σκόπιμο να ελεγχθούν και οι κοντινές ημερομηνίες, ή εφημερίδες που εκδίδονταν τοπικά, οι οποίες δίνουν περισσότερες λεπτομέρειες για γεγονότα που στις αθηναϊκές εφημερίδες πέρναγαν «στα ψιλά».

Για την αρθρογραφία σε περιοδικά κατά βάση επιλέχθηκε η αναζήτηση στη βιβλιοθήκη του ΤΕΕ. Η αναζήτηση σχετικών άρθρων εστίασε στα περιοδικά της εποχής, π.χ. Αρχιμήδης, Έργα και Τεχνικά Χρονικά, στα οποία θα βρούμε τον κύριο όγκο αρθρογραφίας σχετικά με τις εξελίξεις όσον αφορά τον σιδηρόδρομο στην Ελλάδα. Ένα γενικό κριτήριο αναζήτησης ήταν η αναφορά σε σιδηροδρομικά ζητήματα, όπως η διαμάχη για την ορθότητα της χάραξης της γραμμής των Ξυδών και Διαμαντίδη, ή το ζήτημα της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρόμων, η οργανωτική τους διάρθρωση κλπ. Χρονικό πλαίσιο αναζήτησης αποτέλεσε η δεκαετία του 1910 με τη δεκαετία του 1930, καθώς τότε αρχίζει μια σειρά άρθρων ελλήνων κυρίως μηχανικών, με βάση την εμπειρία από

την κατασκευή και λειτουργία της γραμμής ΠΔΣ αλλά και του συνόλου των σιδηροδρομικών δικτύων εκείνης της εποχής. Προφανώς και συμπεριλαμβάνονται ορισμένα άρθρα εκτός αυτού του χρονικού πλαισίου, φτάνοντας και μέχρι τη δεκαετία του 1950, οπότε αρκεί να έχουν αναφορά στις συνθήκες και τα γεγονότα της περιόδου που εξετάζουμε.

Εκτός από τη βιβλιοθήκη του ΤΕΕ, αρχειακό υλικό βρέθηκε και σε εκδόσεις ανθρώπων που σχετίζονταν και εργασιακά με τον σιδηρόδρομο, όπως ο κ. Κωνσταντίνος Ανδρουλιδάκης, το τρίτομο έργο του οποίου έδωσε πλήθος πληροφοριών για την ιστορική εξέλιξη της κατασκευής, ενώ και ο ίδιος προσωπικά παρείχε αρχειακό υλικό, αρθρογραφία σε εφημερίδες κλπ, που είχε στη διάθεσή του, όπως το τεύχος 52, Ιούνιος 2018 του περιοδικού «ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ», το οποίο είναι αφιερωμένο στο τμήμα Τιθορέα – Μπράλος – Λιανοκλάδι και παρέχει εκτενείς λεπτομέρειες για τα τεχνικά χαρακτηριστικά, για σήραγγες και γέφυρες που μέχρι και σήμερα αναγνωρίζονται για την εφευρετικότητα που έδειξαν οι μηχανικοί για να ξεπεράσουν τις δυσκολίες που αντιμετώπισαν. Επίσης, συλλεκτικές εκδόσεις από τους Φίλους των Σιδηροδρόμων αποτέλεσαν χρήσιμο συμπλήρωμα ενώ και συνάδελφοι όπως ο Φραγκίσκος Έλλιουτ παρείχαν δυσεύρετο υλικό και πληροφορίες, με κυριότερο την έκδοση «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΟΥ ΚΙΝΗΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, 'Α Τόμος (1882 – 1940), Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών, Έρευνα, Μελέτη, Εξιστόρηση Ζήσης Πρωτοπαπάς - Σταμάτης Τσάτσος – Δημήτρης Κολιός, Αθήνα 1995», μια έκδοση που βοήθησε αρκετά στην αναζήτηση σχετικής αρθρογραφίας σε εφημερίδες της εποχής, αναδεικνύοντας την παρουσία των εργατών στην εξέλιξη του σιδηροδρόμου. Μαρτυρίες από στελέχη της διοίκησης της εταιρείας που εκμεταλλευόταν τη σιδηροδρομική γραμμή βρέθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν στην εργασία από το επετειακό τεύχος του περιοδικού «ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ» τον Μάρτιο του 1954 για τα πενήντα χρόνια από την έναρξη λειτουργίας της γραμμής.

1.2) Θεωρητικό Πλαίσιο

Το θεωρητικό πλαίσιο, μέσα στο οποίο θα επιχειρηθεί να εξηγηθούν μια σειρά ερωτήματα που προκύπτουν εξετάζοντας τα γεγονότα τόσο κατά τη διάρκεια κατασκευής όσο και τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής, θα μπορούσε να σκιαγραφηθεί μέσα από τα εργαλεία που μας δίνει η θεωρία των Large Technical Systems (Hughes), η έννοιας της «Τεχνοπολιτικής» (Hecht) και η προσέγγιση που συνδέει την τεχνολογία με την «Ηθική Οικονομία» (E. P. Thompson & James C. Scott)

Ο σιδηρόδρομος εντάσσεται αδιαμφισβήτητα σε αυτό που προσδιορίζεται ως Large Technical System (LTS). Έχουν γίνει διάφορες προσπάθειες ορισμού του συγκεκριμένου όρου, γεγονός που καταδεικνύει την δυσκολία αλλά και την πολυπλοκότητα που υπάρχει στο να προκύψει ένας και σαφής ορισμός του τι εστί LTS. Δεν είναι τυχαίο ότι ο Hughes (1983, x), σημειώνει ήδη από τον πρόλογο του βιβλίου του ότι το μοντέλο που προτείνει θέτει μεν τα τεχνολογικά συστήματα ως τη μονάδα ανάλυσης αλλά με μια χαλαρή δομή και περισσότερο ως σημεία αναφοράς για περαιτέρω έρευνα. Στην εισαγωγή του βιβλίου περιγράφει πώς αντιλαμβάνεται τα Large Technical Systems και τα τέσσερα στάδια ανάπτυξής τους. Το πρώτο στάδιο αφορά την ανακάλυψη και ανάπτυξή του, με τους εφευρέτες-επιχειρηματίες να έχουν τον κυρίαρχο ρόλο σε σχέση με τους υπόλοιπους επαγγελματίες που εμπλέκονται στη λειτουργία του συστήματος. Η δεύτερη φάση σχετίζεται με τη μεταφορά τεχνογνωσίας από τη μία περιοχή και κοινωνία στην άλλη. Σε αυτή τη φάση διαπιστώνεται μια περισσότερο συμμετρική σχέση μεταξύ των παραγόντων (επιχειρηματίες, εφευρέτες, κεφαλαιούχοι, managers). Η τρίτη φάση παρουσιάζει, σύμφωνα άλλωστε και με τον Hughes, το μεγαλύτερο ενδιαφέρον. Εδώ, το μοντέλο που προτείνει ο Hughes ασχολείται με την ανάπτυξη του συστήματος και χρησιμοποιεί τον όρο reverse salients για να περιγράψει ορισμένα κρίσιμα προβλήματα που εμφανίζονται κατά τη λειτουργία του συστήματος. Η εμφάνιση αυτών των προβλημάτων και η επιτυχής ή όχι αντιμετώπισή τους έχουν ιδιαίτερη σημασία, καθώς ενδεχόμενη αποτυχία αφήνει ανοιχτό το δρόμο για την ανάδειξη ανταγωνιστικών συστημάτων. Το ξεπέρασμα των κρίσιμων αυτών προβλημάτων θεωρείται απαραίτητη προϋπόθεση για να περάσει το σύστημα στην τέταρτη φάση του όπου πλέον αποκτά το απαραίτητο momentum για να επικρατήσει και να καθιερωθεί.

Στην περίπτωση του σιδηροδρόμου είναι απαραίτητη η συνδυαστική χρήση της «Τεχνοπολιτικής» ως προσεγγίσης στην Ιστορία της Τεχνολογίας. Η «Τεχνοπολιτική», έτσι όπως την εισαγάγει η Hecht (2009, 15), χρησιμοποιείται όταν αναφερόμαστε στην στρατηγική που ακολουθείται με υλικούς όρους για τον σχεδιασμό ή τη χρήση της τεχνολογίας, προκειμένου να ενσωματωθούν

ή/και να τεθούν συγκεκριμένοι πολιτικοί στόχοι. Σημειώνει μάλιστα ότι για την έρευνα και συγγραφή αυτού του βιβλίου, χρησιμοποίησε συνδυαστικά μεθόδους και θεωρίες των Τεχνολογικών Σπουδών (Technology Studies) με αντίστοιχες μεθόδους και θεωρίες από την πολιτική και πολιτιστική ιστορία. Η Hecht εστιάζει κυρίως σε μια υβριδική μορφή εξουσίας που ενσωματώνεται σε τεχνουργήματα, συστήματα και πρακτικές.⁷

Δύο σημεία που αναφέρει στην εισαγωγή του «The Radiance of France, Nuclear Power and National Identity after World War II» χρησιμοποιούνται και στην παρούσα εργασία. Αφενός η προσπάθεια ανάδειξης των σημείων εκείνων, όπου η τεχνολογία, η πολιτική και η κουλτούρα, αλληλοκατασκευάζονται και αφετέρου η αντίληψη ότι η προσπάθεια εξήγησης της πολιτικής και της κουλτούρας, εμπλουτίζει τις εξηγήσεις που δίνουμε για την εξέλιξη της τεχνολογίας. Όπως άλλωστε αναφέρει και η ίδια «[τ]ο να λαμβάνουμε σοβαρά υπόψη την πολιτική και την κουλτούρα ως αντικείμενα ανάλυσης, εμβαθύνει σε μεγάλο βαθμό την κατανόησή μας της τεχνολογικής αλλαγής»⁸.

Τόσο η κατασκευή όσο και η λειτουργία ενός σιδηροδρομικού δικτύου είναι μια, πολύπλοκη, ιδιαίτερα παρεμβατική στη διαμόρφωση της κοινωνικής οργάνωσης, διαδικασία. Για αυτό και είναι γόνιμη μια αντίληψη που θέτει την τεχνολογία ως αιτία αλλά και αποτέλεσμα των κοινωνικών αλλαγών και δυναμικών. Απορρίπτοντας την ουδετερότητα της τεχνολογίας, η παρούσα διπλωματική χρησιμοποιεί τον τρόπο προσέγγισης της Τεχνοπολιτικής για να μπορέσει να εξηγήσει μια σειρά από τεχνικές επιλογές κατά τη διάρκεια της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής ΠΔΣ. Επιλογές που με μια αντίληψη γραμμικής εξέλιξης της τεχνολογίας δεν μπορούν να απαντηθούν. Μέσα από αυτή την προσέγγιση μπορεί να επιτευχθεί και η αντιμετώπιση του αναχρονισμού. Ένας αναχρονισμός που προβάλλει ως αυτονόητες σχεδόν όλες τις επιλογές που έγιναν, ο οποίος αφήνει στο περιθώριο τόσο τις διαφωνίες όσο και τους ανταγωνισμούς που εκδηλώθηκαν. Ένα παράδειγμα αναχρονισμού αποτελεί η αποδοχή ως αυτονόητου του τερματισμού της γραμμής στο Παπαπούλι, καθώς παραλείπονται οι διαπραγματεύσεις με την Οθωμανική Αυτοκρατορία σχετικά με το σημείο σύνδεσης και δεν αναφέρονται τα άλλα σημεία όπου θα μπορούσε να οριστούν ως τερματικός σταθμός της γραμμής. Επίσης, αναχρονιστικός τρόπος ανάγνωσης της ιστορίας του σιδηροδρόμου είναι αυτός που καταλήγει σε αποδοχή της

⁷ G. Hecht, *Entangled Geographies Empire and Technopolitics in the Global Cold War*, 2011 MIT, σελ.3: “Underlying much of our analysis is the notion of technopolitics, a concept that captures the hybrid forms of power embedded in technological artifacts, systems, and practices”, “The allure of technopolitical strategies is the displacement of power onto technical things, a displacement that designers and politicians sometimes hope to make permanent”.

⁸ G. Hecht, *The Radiance of France, Nuclear Power and National Identity after World War II*, 2009 Massachusetts Institute of Technology, σελ. 10.

συγκεκριμένης χάραξης ως αυτονόητης, χωρίς να επιχειρηθεί να εξηγηθεί για πιο λόγο απορρίφθηκαν οι άλλες προτάσεις.

Για να αποφύγουμε τον αναχρονισμό, θα πρέπει να τοποθετούμε διαρκώς την ερμηνεία μας στο πλαίσιο της Ελλάδας των τελευταίων δεκαετιών του 19ου αιώνα. Η ταχεία, συγκριτικά, αύξηση των εδαφών του ελληνικού κράτους (μέσα σε μια πενηνταετία σχεδόν διπλασίασε την επικράτειά του, στα όρια των σημερινών συνόρων) μπορεί να δημιουργεί μια δυσκολία να δούμε την Ελλάδα ως κατά βάση μεσογειακή χώρα και ένα σιδηροδρομικό νησί.⁹ Φαίνεται ότι η γραμμή Πειραιάς – Δεμερλή – Σύνορα εξυπηρετεί περισσότερο το ιδεολογικό όχημα της «Μεγάλης Ιδέας» και τις προσδοκίες που αυτή γεννούσε παρά τις οικονομικές και κοινωνικές ανάγκες της εποχής. Η άμεση σύνδεση της τεχνολογίας του σιδηροδρόμου με τη «Μεγάλη Ιδέα», τον πυρήνα της ιδεολογίας που καθόριζε την πολιτική του ελληνικού κράτους εκείνη την περίοδο, εξηγεί μια σειρά επιλογών, με κύρια αυτή της κατεύθυνσης της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής γραμμής προς τον Βορρά. Κατά τη γνώμη μου, με εργαλείο την έννοια της Τεχνοπολιτικής μπορεί να δοθεί πραγματικά πειστική εξήγηση ως προς το γιατί τελικά επιλέχθηκε το διεθνές πλάτος γραμμών, σε αντίθεση με όλο το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο που είχε το στενό πλάτος του ενός μέτρου. Όπως θα δούμε, η διαμάχη για το χαρακτήρα της γραμμής Πειραιάς – Δεμερλή - Σύνορα εκδηλώνεται ακόμα και μετά το πέρας της κατασκευής, γεγονός που δείχνει ότι παρόλο που κυριαρχεί η άποψη ότι η συγκεκριμένη γραμμή είχε διεθνή χαρακτήρα και επομένως ήταν αυτονόητο ότι θα έχει και «διεθνές» πλάτος, τόσο στους κύκλους των μηχανικών όσο και σε σχετικά δημοσιεύματα της εποχής επιμένουν εκτιμήσεις, με βάση τις οποίες ο κύριος ρόλος της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν να εξυπηρετεί εσωτερικές ανάγκες¹⁰.

Με βάση την προσέγγιση των Large Technical Systems και την έννοια της «Τεχνοπολιτικής» μπορούμε να δούμε ότι η τεχνολογία και ο σχεδιασμός μιας σιδηροδρομικής γραμμής, όπως αυτή του ΠΔΣ, αποτελούν τα μέσα υλικής έκφρασης της επεκτατικής πολιτικής του ελληνικού κράτους αλλά και την στρατηγική σημασία που είχε για το ελληνικό κράτος η ομογενοποίηση του χώρου του. Για να αποφύγουμε όμως τις σκοπέλους του τεχνολογικού ντετερμινισμού, μπορούμε να αξιοποιήσουμε, επιπλέον, μια εστίαση στην ενδεχομενικότητα που θα βασίζεται στην, ανάδειξη των διαφορετικών-εναλλακτικών προτάσεων ως προς τη χάραξη και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του σιδηροδρομικού δικτύου.

⁹ Irene Anastasiadou, *In Search of a Railway Europe, Transnational Railway Developments in Interwar Europe*, 2008, σελ 175.

¹⁰ Πιο συγκεκριμένα και όσον αφορά τη διαμάχη Κ. Ξυδή και Δ. Διαμαντίδη, που θα δούμε στη συνέχεια στο Irene Anastasiadou, *In Search of a Railway Europe*, σελ 177.

Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των διαφορετικών προτάσεων σχετικά με τη χάραξη, τα τεχνικά χαρακτηριστικά που είχαν οι ατμομηχανές, οι τεχνικές δυσκολίες στην κατασκευή γεφυρών και σιδηρόδρομων δεν αποτελούν απλό συμπλήρωμα στην αφήγηση της ιστορίας, αλλά μία από τις πτυχές ενός τεχνολογικού συστήματος όπου η τεχνολογία και η πολιτική συνδιαμορφώνονται.

Μια επίσης σημαντική αλλά υπομελετημένη πτυχή της ιστορίας κατασκευής και λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς - Δεμερλή - Σύνορα έχει να κάνει με την επίδραση της σιδηροδρομικής τεχνολογίας στις τοπικές κοινωνίες. Η ενίσχυση της κρατικής παρουσίας σε χωριά και περιοχές, στις οποίες ήταν προηγουμένως αποσπασματική, σε συνδυασμό με τη δημιουργία πολυπληθών εργοταξίων ενός πολυεθνικού εργατικού δυναμικού, οι συνθήκες εργασίας και οι κινητοποιήσεις των εργατών, οι αντιδράσεις κατοίκων στην προέλαση του σιδηροδρόμου στις περιοχές τους, είναι στοιχεία που συνδέονται άμεσα με την ιστορία του σιδηροδρόμου. Με βάση την προσέγγιση περί σχέσης τεχνολογία και «ηθικής οικονομίας» θα επιχειρηθεί να αναδειχθεί αυτή η σύνδεση

Θα χρησιμοποιηθούν κατά βάση το σκεπτικό που εκφράζεται από τον E.P Thomson και τον James C. Scott. Σύμφωνα με τον E.P. Thomson, (1971, 77), η επικρατούσα προσέγγιση για το ρόλο και τις αντιδράσεις των χωρικών στις οικονομικές και κοινωνικές εξελίξεις συμπυκνώνεται στην έκφραση «εξεγέρσεις της κοιλιάς» και περιορίζεται σε έννοιες όπως στοιχειώδεις, ενστικτώδεις, πείνα. Επίσης τονίζει την περιστασιακή αναφορά στους χωρικούς ακόμα και σε γεγονότα που είχαν έντονη παρουσία. Ο ίδιος αντιθέτως επισημαίνει ότι στο σύνολο των αντιδράσεων του «πλήθους», θα διαπιστώσουμε την ύπαρξη μιας λογικής που χαρακτήριζε τις ενέργειές τους. Υπάρχει δηλαδή μια γενική συναίνεση σχετικά με το τι πρέπει να γίνει που ξεπερνά το μοτίβο του φόβου ή της άμυνας.

Σύμφωνα με τον Scott, (1977, 3), εάν κατανοήσουμε την αγανάκτηση και την οργή που τους οδηγούσε να ρισκάρουν τα πάντα θα συλλάβουμε αυτό που ο ίδιος ονομάζει «ηθική οικονομία». Την έννοια που δίνουν οι ίδιοι στην οικονομική δικαιοσύνη και στον δικό τους ορισμό της εκμετάλλευσης. «Το πρόβλημα της εκμετάλλευσης και της εξέγερσης δεν είναι απλά πρόβλημα θερμίδων και εισοδήματος, αλλά είναι ένα ζήτημα που αφορά την αντίληψη των χωρικών περί κοινωνικής δικαιοσύνης, περί δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, περί αμοιβαιότητας»¹¹.

Όσο προχωρούσε η έρευνά μου, κυρίως μέσα από τις εφημερίδες της εποχής, προέκυπταν ιστορίες αντίδρασης των κατοίκων στο πέρασμα του σιδηροδρόμου από τις περιοχές τους. Στο σημείο αυτό

¹¹ James C. Scott, "The Moral Economy of the Peasant, Rebellion and Subsistence in Southeast Asia, πρόλογος, σελ. vii, Yale University Press, 1976".

ιδιαίτερα χρήσιμη αποδεικνύεται η προσέγγιση της «Ηθικής Οικονομίας». Επειδή μας επιτρέπει να εντοπίσουμε αυτές τις ιστορίες αλλά και να τις εξηγήσουμε ως κομμάτι των διαφορετικών «κόσμων», των κυρίαρχων τάξεων και των χωρικών. Τα σαμποτάζ στις γραμμές και στα τρένα, οι διαμαρτυρίες για καταστροφές στα χωριά και τα χωράφια, παρουσιάζονται στην κυρίαρχη αφήγηση ως «προκαταλήψεις» και συντηρητικότητα απέναντι στην πρόοδο που έφερνε ο σιδηρόδρομος. Ο σιδηρόδρομος, τόσο στη γραμμή του ΠΔΣ όσο και σε άλλα κομμάτια του σιδηροδρομικού δικτύου, έπαιξε και το ρόλο πολιορκητικού κριού για τις κλειστές κοινωνίες της ελληνικής υπαίθρου.

Κεφάλαιο 2ο) Η Ιστορία μιας σιδηροδρομικής γραμμής :

Μία ή πολλές ιστορίες;

«Ο σιδηρόδρομος απαιτούσε - και παντού κατακτούσε εξουσίες επί των ανθρώπων και της φύσης...δικαιώματα που ήσαν, και εξακολουθούν να είναι, χωρίς προηγούμενο σε εποχές ειρήνης»¹²

2.1) Εισαγωγή στην ιστορία κατασκευής και λειτουργίας της γραμμής ΠΔΣ.

Αρχικά θα επιχειρήσουμε μία καταγραφή των γεγονότων με χρονολογική σειρά. Με αυτό τον τρόπο θα έχουμε μια πρώτη εισαγωγή στην ιστορία κατασκευής και λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς – Δεμερλή – Σύνορα αλλά και θα γίνει περισσότερο σαφές το χρονολογικό πλαίσιο.

Ως αφετηρία έναρξης κατασκευής της γραμμής που επρόκειτο να συνδέσει τον Πειραιά με τα σύνορα μεταξύ Ελληνικού Κράτους και Οθωμανικής Αυτοκρατορίας επιλέγεται η, αποτυχημένη όπως αποδείχθηκε, απόπειρα του 1873 για κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής από τον Πειραιά μέχρι τη Λαμία.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1870, με το ελληνικό κράτος να αναπτύσσεται οικονομικά, εντοπίζεται η πρώτη συγκροτημένη προσπάθεια κατασκευής σιδηροδρόμων που θα ενώνουν το λιμάνι του Πειραιά με τα σύνορα του ελληνικού κράτους εκείνη την περίοδο. Κεντρικό ρόλο στις εξελίξεις θα έχουν οι ομογενείς, οι οποίοι έχουν το απαιτούμενο κεφάλαιο για να αναλάβουν επενδύσεις τέτοιου μεγέθους¹³. Οι δύο γραμμές που επιλέγονται είναι η γραμμή Αθήνα – Ρίο – Βόνιτσα και η γραμμή Πειραιάς – Αθήνα – Λαμία. Δύο χαράξεις που επανέρχονται διαρκώς στο προσκήνιο και σχεδόν πάντα ανταγωνιστικά η μία με την άλλη. Στην συγκεκριμένη περίπτωση κυριαρχεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των δύο διαφορετικών τραπεζικών μπλοκ που αναλαμβάνουν την κατασκευή των δύο γραμμών. Από τη μία ο όμιλος του Ευάγγελου Βαλτατζή και από την άλλη ο όμιλος του Ανδρέα Συγγρού. Η διαμάχη μεταξύ των δύο θα καταλήξει στην επικράτηση του δεύτερου και στην ίδρυση εκ μέρους του της Γενικής Πιστωτικής Τράπεζας¹⁴.

Το 1873, μια ομάδα ελλήνων κεφαλαιούχων υπό την Τράπεζα Κωνσταντινουπόλεως, ανέλαβε το έργο για σιδηρόδρομο που θα διέσχιζε την Αττική και θα πέρναγε από τη Θήβα, Λειβαδιά και Λοκρίδα. Την πρόταση υπέβαλε ο διευθυντής και αντιπρόσωπος της τράπεζας ο Στέφανος

¹² Tony Judt, *Η δόξα των Σιδηροδρόμων*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 2013, σελ 13.

¹³ Γ.Β. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους 1830 – 1920*, ΠΕΚ, 2017, σελ 501

¹⁴ «Έτσι, λοιπόν, το δίκτυο των ομογενών κεφαλαιούχων που ακολουθούσε τον Συγγρό στις νέες περιπέτειές του στην Ελλάδα συνδέθηκε με ένα ισχυρό εγχώριο δίκτυο, που ήδη συμμετείχε στο πλέγμα εξουσίας», Γ. Β. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους 1830 – 1920*, ΠΕΚ, 2017, σελ. 551.

Σκουλούδης. Η σύμβαση υπογράφηκε στις 31 Ιανουαρίου μεταξύ του πρωθυπουργού Επ. Δεληγιώργη και του εκπροσώπου της Τράπεζας, Ανδρέα Συγγρό. Ο νόμος κύρωσης του έργου ήταν ο νόμος ΥΕΒ' στις 30 Μαΐου 1873. Ενώ όμως υποτίθεται ότι θα ξεκινούσε η εφαρμογή του έργου εντός πέντε μηνών, τελικά το έργο δεν ολοκληρώθηκε ποτέ, καθώς προέκυψαν διαφωνίες μεταξύ κυβέρνησης και κατασκευαστών για την αφετηρία του σιδηροδρομού¹⁵. Η πρώτη προσπάθεια κατασκευής σιδηροδρόμου στην Ελλάδα θα βρεθεί αντιμέτωπη με μια σειρά προβλήματα και ανταγωνισμούς, που έχουν ως αποτέλεσμα να μην προχωρήσει καμία από τις δύο σιδηροδρομικές γραμμές.

Ενδεικτικό της απροθυμίας του ελληνικού κράτους να προχωρήσει η κατασκευή της γραμμής Πειραιάς – Αθήνα – Λαμία είναι οι όροι οι οποίοι τίθενται προς την κατασκευάστρια εταιρεία, όπως το σημείο αφετηρίας του σιδηροδρόμου. Μια διαμάχη που θα οδηγήσει στον τερματισμό των εργασιών και την αναβολή της κατασκευής για τις επόμενες δεκαετίες. Ενώ για την γραμμή Αθήνα – Ρίο – Βόνιτσα δεν υπάρχουν ιδιαίτερες πληροφορίες εκτός από μερικές σκόρπιες αναφορές¹⁶, στις οποίες αναφέρεται ότι η εν λόγω γραμμή θα ακυρωθεί λόγω κωλυσιεργίας του Βαλτατζή να καταθέσει τις απαιτούμενες χρηματικές εγγυήσεις.

Μετά την προσάρτηση της Θεσσαλίας και της Άρτας το 1880, οι μέχρι πρότινος ατελέσφορες προσπάθειες του ελληνικού κράτους να υλοποιηθούν οι μελέτες που είχαν κατατεθεί από διάφορες κοινοπραξίες τραπεζών, κατασκευαστών και μηχανικών, αρχίζουν να παίρνουν σάρκα και οστά. Το 1881 και αφού έχει προηγηθεί η προσάρτηση της Θεσσαλίας και της Άρτας, υπογράφεται σύμβαση για κατασκευή δύο σιδηροδρομικών γραμμών διεθνούς εύρους (1,44μ). Η μία προβλεπόταν να ξεκινάει από τον Πειραιά και να καταλήγει στην Πάτρα και η άλλη να συνδέει το λιμάνι του Πειραιά με τα σύνορα με την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Η σύμβαση υπογράφεται μεταξύ του τότε πρωθυπουργού Αλέξανδρο Κουμουνδούρο και με τον Γάλλο εργολάβο L. Perdoux.

Στον τόμο με τίτλο «Οι Σιδηρόδρομοι της Κεντρικής Ελλάδος» του Κ. Ανδρουλιδάκη έχουμε ακόμα περισσότερες λεπτομέρειες για την προσπάθεια κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής από Πειραιά μέχρι Λάρισα. Έχει ενδιαφέρον να δούμε τι έλεγε η μελέτη της Γαλλικής Αποστολής, η οποία είχε έρθει μετά από αίτηση του ελληνικού κράτους για να καλύψει την απουσία έμπειρου τεχνικού προσωπικού: «Η μελέτη που εκπονήθηκε το 1883 προέβλεπε χάραξη προς τα δυτικά, ώστε η σιδηροδρομική διαδρομή να περνάει από την Ελευσίνα και μετά να προχωρεί βόρεια, με

¹⁵ «Εγγραφα αφορώντα την μεταξύ της κυβερνήσεως και της εταιρίας του σιδηροδρόμου Λαμίας αναφύεισαν διένεξιν ως προς την εν πειραιεί κεφαλὴν αὐτοῦ, Αθηνησι, τύποις Ανδρέου Κορομηλά, 1873»

¹⁶ Γ.Β. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους 1830 – 1920*, ΠΕΚ, 2017, σελ.495, 552, 572

πιθανότητα να διέρχεται και μέσα από την πόλη της Λαμίας»¹⁷. Η σύμβαση όμως ακυρώνεται με την ανάληψη της πρωθυπουργίας από τον Χαρίλαο Τρικούπη. Με αιτιολόγηση την άρνηση της εταιρίας να δεχτεί αναπροσαρμογή των όρων της σύμβασης, ο Τρικούπης ακυρώνει τον διεξαχθέντα διαγωνισμό και πραγματοποιεί νέο και «τρεις μήνες αργότερα, στις 15.7.1889, η Κυβέρνηση υπογράφει σύμβαση με τον W. Eckersley, εκπρόσωπο του αγγλικού ομίλου κεφαλαιούχων Eckersley, Godfrey και Liddelow, για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής από τον Πειραιά μέχρι τη Λάρισα και τα σύνορα».¹⁸

Και σε αυτή την περίπτωση κατά τη διάρκεια της συζήτησης στη βουλή, η οποία διήρκεσε δύο μέρες (27-28.3.1889), μία από τις κύριες ενστάσεις ήταν ότι η Οθωμανική Αυτοκρατορία δεν θα προχωρούσε σε σύνδεση των σιδηροδρόμων της με τη γραμμή Πειραιάς – Σύνορα, γεγονός που καθιστούσε εξαιρετικά δύσκολη την εξεύρεση κεφαλαίων για την αποπεράτωση της κατασκευής και αφετέρου άλλαζε το διεθνή χαρακτήρα που ήταν το κύριο ζητούμενο για τη συγκεκριμένη γραμμή.

Τα οικονομικά προβλήματα είχαν ως αποτέλεσμα η εταιρία να εγκαταλείψει το έργο και να κηρυχθεί έκπτωτη στα μέσα του 1893. Στο ενδιάμεσο όμως, η Γενική Πιστωτική Τράπεζα (ΓΠΤ) αναλαμβάνει μέρος του δανείου σε μια προσπάθεια να ξεπεραστούν οι οικονομικές δυσκολίες αλλά και να μπορέσει να συμμετέχει και η ίδια στην εκμετάλλευση του έργου. Το αποτέλεσμα όμως δεν ευοδώνεται, με αποτέλεσμα την παραίτηση και της ΓΠΤ από την προσπάθεια. Η κατασκευή του έργου όμως θα ξεκινήσει παρόλες τις προαναφερθείσες δυσκολίες. Ήδη από το 1891, όπως κατ' εκτίμηση¹⁹ αναφέρει ο Κ. Ανδρουλιδάκης, έχουν ξεκινήσει οι εργασίες αρχικά από τις παραθαλάσσιες περιοχές, δηλαδή από τον Πειραιά, την Χαλκίδα και την Αγία Μαρίνα στη Λαμία. Προφανώς, η ευκολία μεταφοράς των υλικών που θα εισάγονταν μέσω των λιμανιών ήταν βασικός παράγοντας αυτής της επιλογής.

Η επόμενη προσπάθεια και αυτή που κατέληξε στην κατασκευή της γραμμής ξεκινάει από το 1898 με μια ομάδα αντιπροσώπων αγγλικής εταιρείας, η οποία επισκέπτεται τη γραμμή, καταγράφει τα

¹⁷ Κ. Ανδρουλιδάκη, *Οι Σιδηρόδρομοι της Κεντρικής Ελλάδος*, Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμκέρης» Δήμου Καλαμαριάς 2005, σελ 173.

¹⁸ Πιο συγκεκριμένα, η σύμβαση αναφέρεται στην κατασκευή του νέου δικτύου, σε γραμμή διεθνούς εύρους «αρχόμενη από Πειραιώς, διερχομένην δια των Αθηνών, Μπογιάτι, Τανάγρας, Θηβών, Μπράλου Λαμίας, Δομοκού και Παζαρακίου ή προσεγγίζουσαν τα άνω σημεία και απολήγουσαν εις τα οθωμανικά μεθόρια δια Λαρίσης, είτε απ' ευθείας είτε δια διακλαδώσεως. Από της κυρίας ταύτης γραμμής αναχωρούσι διακλαδώσεις δια την Χαλκίδα και τον λιμένα της Λαμίας». Η σύμβαση κυρώθηκε με το Β.Δ./ 24.9.1889 Κ. Ανδρουλιδάκη, *Οι Σιδηρόδρομοι της Κεντρικής Ελλάδος*, Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμκέρης» Δήμου Καλαμαριάς 2005, σελ 174.

¹⁹ Κ. Ανδρουλιδάκη, *Οι Σιδηρόδρομοι της Κεντρικής Ελλάδος*, Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμκέρης» Δήμου Καλαμαριάς 2005 σελ 175

ημιτελή έργα και καταθέτει προτάσεις για την ολοκλήρωση του έργου. Ήταν η εταιρία με την επωνυμία Συνδικάτο Κατασκευής Σιδηροδρόμων εν Ανατολή (Eastern Railway Construction Syndicate Limited). Έχοντας το από 29.12.1899 πληρεξούσιο του Συνδικάτου, μία νέα αντιπροσωπεία της εταιρίας, αποτελούμενη από τον βαρόνο G. De Reuter και τον ομογενή κεφαλαιούχο Δ. Γεωργιάδη από την Κωνσταντινούπολη, έρχεται στην Αθήνα τον Ιανουάριο του 1900, και σε συνεργασία με τους εκπροσώπους του Υπουργείου Εσωτερικών εκπονούν σύμβαση «περί κατασκευής και εκμεταλλεύσεως της γραμμής Πειραιά – Δεμερλή – Συνόρων. Η σύμβαση υπογράφεται στις 9.3.1900. Από ελληνικής πλευράς υπογράφει ο Πρωθυπουργός Γ. Θεοτόκης και ο Υπουργός Οικονομικών Α. Σιμόπουλος, ενώ για λογαριασμό της κατασκευαστικής εταιρίας ο πρόεδρος του Διοικητικού της Συμβουλίου βαρόνος G. De Reuter».²⁰

Σύμφωνα με τη σύμβαση,²¹ η εταιρεία είχε συγκεκριμένους χρονικούς περιορισμούς για να παραδώσει τα επιμέρους τμήματα της γραμμής. Από την έναρξη των εργασιών θα έπρεπε εντός δύο ετών να παραδοθεί σε χρήση το τμήμα Πειραιάς – Λιβαδειά, ενώ εντός τεσσάρων χρόνων θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί το έργο μέχρι το Δεμερλή. Για το τμήμα Δεμερλή – Λάρισα αφηνόταν ένα χρονικό διάστημα έως δύο χρόνια, ενώ από τη Λάρισα μέχρι τα σύνορα περίπου δύομιση χρόνια, χωρίς όμως να έχει αποφασιστεί ακριβώς το σημείο κατάληξης στα σύνορα²². Στις υποχρεώσεις του κράτους ήταν να παραδοθούν στην κατασκευαστική εταιρία τα έργα που είχαν ήδη πραγματοποιηθεί την προηγούμενη περίοδο, με μια εκτιμώμενη αξία γύρω στα 15 εκατ. φράγκα. Ταυτόχρονα υποχρεούταν να παραδώσει και ότι υλικό, ατμομηχανές και βαγόνια είχαν αγοραστεί.

Τεχνικός Διευθυντής των κατασκευών ήταν ο Γάλλος μηχανικός Κάρολος Μπαρμπιέρ, Αρχιμηχανικός ο Γάλλος Γεώργιος Μπερώ, και μηχανικοί κατασκευής οι Γάλλοι Ωμπλέ και Μερλ, οι Άγγλοι Σάουθγουελ και Τρίτραμ, οι Έλληνες Συνέσιος και Κορκοτσάκης καθώς και ο Ιταλός Γκαρτζούλο. Η κατασκευαστική εταιρία εκπονεί μια σειρά μελετών και υποβάλει στο γραφείο

²⁰ Κ. Ανδρουλιδάκη, Οι Σιδηρόδρομοι της Κεντρικής Ελλάδος, Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμκέρης» Δήμου Καλαμαριάς 2005, σελ 177

²¹ «Η σύμβαση απαρτιζόταν από 58 άρθρα ενώ η τεχνικοοικονομική «συγγραφή» περιλάμβανε άλλα 78, στα οποία περιγράφονταν με κάθε λεπτομέρεια οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των συμβαλλομένων μερών. Τα βασικά τεχνικά στοιχεία του δικτύου ήταν ίδια με εκείνα της συμβάσεως Eckersley. Η σιδηροδρομική γραμμή θα ήταν διεθνούς πλάτους (1,44 μ) θα ξεκινούσε από τον Πειραιά, και περνώντας από Αθήνα, Μπογιάτι, Θήβα, Λιβαδειά, Μπράλο και Λιανοκλαδι θα κατέληγε στο Δεμερλή (Παλαιοφάρσαλο). Θα υπήρχαν επίσης και οι δύο διακλαδώσεις, από Σχηματάρι μέχρι Χαλκίδα και από Λιανοκλάδι μέχρι Στυλίδα δια μέσου Λαμίας και Αγίας Μαρίνας» Κ. Ανδρουλιδάκη, *Οι Σιδηρόδρομοι της Κεντρικής Ελλάδος*, Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμκέρης» Δήμου Καλαμαριάς 2005, σελ 178

²² Σύμφωνα με τον Αναστ. Λεμπέση, ο οποίος είχε διατελέσει Διευθυντής του Υπουργείου Συγκοινωνιών : «Το σημείον των συνόρων εις το οποίον θα απέληγεν η γραμμή αφίνετο ακαθόριστον. Παρείχετο η δυνατότητες (άρθρο 33 του συνημμένου εις τον Νόμον σχεδίου συμβάσεων) συνδέσεως με την Τουρκίαν είτε δια της κοιλάδος των Τεμπών, είτε διά της Ελασσώνος είτε δια της Καλαμπάκας», περιοδικό ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ έτος ΚΑ', αριθ. 3, Μάρτιος 1954, σελ. 629.

ελέγχου²³ που είχε συσταθεί από το υπουργείο Εσωτερικών προκειμένου να μπορεί να ελέγχει τις εκθέσεις, τους υπολογισμούς τα σχέδια και τα σχεδιαγράμματα σχετικά με την εξέλιξη των εργασιών. Υπήρχε μάλιστα και μια τετραμελής ομάδα μηχανικών του υπουργείου, η οποία επέβλεπε επί τόπου τις κατασκευές. Μια δεκαετία μετά την πρώτη προσπάθεια, το ελληνικό κράτος έχει αποκτήσει την απαιτούμενη τεχνογνωσία για να μπορεί να κρίνει τί και πώς πρέπει να γίνει. Σύμφωνα με τη σύμβαση, η έναρξη των εργασιών βρισκόταν σε άμεση εξάρτηση με την εξέλιξη του πολέμου «των Μπόερς». Γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα τα έργα να ξεκινήσουν τελικά μετά από δύο χρόνια.

Στις 8 Μαρτίου 1904 παραδίδονται στην κυκλοφορία τα πρώτα 121 χλμ. Τα επίσημα εγκαίνια είχαν ήδη τελεστεί στις 6 Μαρτίου 1904. Για τα εγκαίνια μπορούμε να βρούμε μια σειρά δημοσιευμάτων που τα περιγράφουν, όπου στα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων κυριαρχούν αναλυτικές περιγραφές για τις προετοιμασίες τόσο από το σταθμό του Πειραιά όσο και στη Χαλκίδα, για την εκκίνηση των αμαξοστοιχιών και την τελετή έναρξης λειτουργίας του σιδηροδρόμου. Θα σταθούμε σε δύο αποσπάσματα από την εφημερίδα ΣΚΡΙΠ που τονίζουν τόσο την άμεση εμπλοκή του στρατού στη διεύθυνση του σιδηροδρόμου όσο και τα μικροατυχήματα που μπορεί να συμβούν και στις «καλύτερες» οικογένειες. Το πρώτο αναφέρει : «Ζωηρός σχολιάζεται η απουσία του αρχηγού του Στρατιωτικού Οίκου του Βασιλέως κ. Ι. Παπαδιαμαντοπούλου, όστις μολονότι σύμβουλος της Εταιρίας δεν παρέστη κατά τα εγκαίνια», ενώ το δεύτερο στέκεται στο γεγονός ότι όταν έφθασε η βασιλική αμαξοστοιχία δεν άνοιγε η πόρτα του συρμού με αποτέλεσμα για περισσότερο από 10 λεπτά να μείνει η βασιλική οικογένεια εγκλωβισμένη μέσα στο τρένο «Και τώρα είμεθα αυστηρότατα φυλακισμένοι, είπεν αστειευόμενος ο Βασιλεύς. Επί δέκα λεπτά πράγματι παρέμειναν οι Βασιλείς εντός του βαγονιού, επί τέλους δε εξήλθον δια της θύρας του παραπλεύρως βαγονίου, συγκοινωνούντος με το Βασιλικόν».²⁴

Όπως προβλεπόταν και από τη σύμβαση, η γραμμή δινόταν στην κυκλοφορία τμηματικά. Τον Μάρτη του 1904 λειτουργεί το τμήμα Πειραιάς – Θήβα ενώ το τμήμα Μπράλος – Λιανοκλάδι τον Ιούλιο του 1905. Αντίθετα, η κατασκευή από το Λιανοκλάδι και μετά συνάντησε δυσχέρειες και θα καθυστερήσει δυο χρόνια. Φτάνοντας στο 1906 και προκειμένου να ολοκληρωθεί και το τελευταίο τμήμα της γραμμής εκδίδεται νέο ομολογιακό δάνειο, με έναν σχετικά ενδιαφέροντα όρο. Ότι μετά από δύο χρόνια από την ολοκλήρωση της γραμμής, εάν δεν έχει πραγματοποιηθεί η σύνδεση με τους Οθωμανικούς σιδηροδρόμους, οι ανάδοχοι είναι υποχρεωμένοι να κατασκευάσουν

²³ Προϊστάμενος του γραφείου ήταν ο επιθεωρητής κ. Ισιγώνης και μέλη οι νομομηχανικοί Γεωργιάδης και Αραβαντινός, οι μηχανικοί Μπαλάνος, Σκλάβος και Μπιτσάκης καθώς και οι εργοδηγοί Ραγκαβόπουλος, Λαμπρόπουλος και Σχινάς. Εμπρός 16.5.1902, σελ 2.

²⁴ Σκριπ, 7.3.1904, σελ 2.

διακλάδωση 4,5 χιλ από το Παπαπούλι μέχρι την παραλία, νότια του Πλαταμώνα. Προβλέπονται συγκεκριμένα χαρακτηριστικά για την κατασκευή της προβλήτας που θα κατασκευαζόταν στην παραλία και θα εξυπηρετούσε καθημερινή ακτοπλοϊκή συγκοινωνία μέχρι τη Θεσσαλονίκη. Εδώ η σύνδεση με τους Οθωμανικούς σιδηροδρόμους φαίνεται ότι δεν αποτελεί απαρέγκλιτο όρο για το διεθνή χαρακτήρα του σιδηροδρόμου και ο συνδυασμός σιδηροδρομικής και ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας δεν αποτελεί αποτρεπτικό παράγοντα.

Η περίφημη και πολυσυζητημένη ένωση με τους Οθωμανικούς Σιδηροδρόμους δεν θα πραγματοποιηθεί ποτέ. Οι Βαλκανικοί Πόλεμοι θα οδηγήσουν σε διάλυση την Οθωμανική Αυτοκρατορία και στη ριζική αλλαγή συνόρων στη Βαλκανική Χερσόνησο. Το ελληνικό κράτος θα καταφέρει να πολλαπλασιάσει την εδαφική του επικράτεια κατακτώντας το μεγαλύτερο μέρος της Μακεδονίας και αποκτώντας δικαιώματα εκμετάλλευσης του μέρους των Ανατολικών Σιδηροδρόμων που βρίσκονταν στα νεοαποκτηθέντα εδάφη. Φτάνουμε στο 1914, οπότε στις 11 Μάρτη, με τον Νόμο 162, εγκρίνεται η σύμβαση εξαγοράς από το κράτος όλων των μετοχών του δικτύου ΠΔΣ που ανήκαν στην εταιρεία Batignolles. Με τον Νόμο 163 της ίδιας μέρας εγκρίθηκε η σύμβαση κατασκευής της ενωτικής γραμμής (Παπαπούλι – Πλατύ). Αυτή η μέρα (11/3/1904) μπορεί να θεωρηθεί ως το τέλος της ιστορίας που αφορά τη σιδηροδρομική γραμμή Πειραιά – Δεμερλή – Σύνορα, με τα εγκαίνια λειτουργίας του ενωτικού τμήματος Παπαπούλι – Πλατύ, στις 9/5/1916. Το ενδιαφέρον όσον αφορά το κομμάτι Παπαπούλι – Πλατύ είναι ότι ενώ η κατασκευή της γραμμής την είχε αναλάβει η Μπατινιόλ, εξαιτίας και της έναρξης του Α' Π.Π. η γαλλική εταιρία αποχώρησε και η κατασκευή της γραμμής έγινε από το ελληνικό κράτος και μάλιστα από το Τάγμα Σιδηροδρόμων, το οποίο ανέλαβε την κατασκευή της γραμμής.

2.2) Η διαμόρφωση των τεχνικών χαρακτηριστικών της γραμμής ΠΑΣ.

Θα σταθούμε λίγο πιο αναλυτικά στα τεχνικά χαρακτηριστικά μιας σειράς έργων που πραγματοποιήθηκαν στην ευρύτερη περιοχή του Μπράλου. Ο λόγος εστίασης σε αυτά τα έργα έχει να κάνει με το γεγονός ότι το πέρασμα της σιδηροδρομικής γραμμής από αυτή την περιοχή αποτέλεσε αντικείμενο διαμάχης από την εποχή κατάρτισης της μελέτης της Γαλλικής Αποστολής αλλά και μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής. Παράλληλα τα συγκεκριμένα έργα χαρακτηρίζονται από εξαιρετική δυσκολία στην κατασκευή τους όπου μπορούμε να δούμε τους τρόπους με τους οποίους οι μηχανικοί προσπάθησαν να ξεπεράσουν αυτές τις δυσκολίες αλλά και τις σχέσεις ανάμεσα στους μηχανικούς της εταιρείας κατασκευής και τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες.

Η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής στην περιοχή του Μπράλου χαρακτηρίζεται από μια σειρά έργα ιδιαίτερης δυσκολίας και καταδεικνύει το υψηλό επίπεδο κατασκευαστικής ικανότητας των μηχανικών και των εργατών που απασχολήθηκαν στα συγκεκριμένα έργα. Ας σταθούμε λοιπόν στα τέσσερα μεγάλα έργα της περιοχής 1) τη «μεγάλη σήραγγα του Μπράλου», 2) τη γέφυρα του Μπράλου, 3) τη γέφυρα του Ασωπού και 4) τη γέφυρα του Γοργοπόταμου.

Η σήραγγα του Μπράλου κερδίζει με το σπαθί της το επίθετο «μεγάλη» καθώς αποτέλεσε για περίπου έναν αιώνα τη μεγαλύτερη σήραγγα στην ελληνική επικράτεια, με μήκος 2.109μ. Η νότια είσοδος της βρίσκεται στην χ.θ. 196+965, το υψηλότερο υψόμετρό της, στα 408,9μ., βρίσκεται στο μέσο της, και η σιδηροδρομική της γραμμή έχει μέγιστη κλίση 21%²⁵. Ήταν ένα έργο στο οποίο απασχολούνταν εκατοντάδες εργάτες και οι εργασίες χαρακτηρίζονταν από ιδιαίτερη ένταση και δυσκολία καθώς είχαν να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα που δημιουργούσαν το υπέδαφος αλλά και το μέγεθος του έργου.

Το επόμενο σημαντικό έργο στην περιοχή αποτελεί η γέφυρα του Μπράλου ή αλλιώς η γέφυρα της Παπαδιάς. Μια μεταλλική γέφυρα που βρίσκεται 6 χιλιόμετρα βορειότερα του σιδηροδρομικού σταθμού του Μπράλου και «κατασκευάστηκε την περίοδο μεταξύ του 1904 και 1906, από σχέδια που είχαν εκπονήσει Ιταλοί μηχανικοί και την εκτέλεση ανέλαβαν ιταλοί τεχνίτες. Κατά την αρχική της κατασκευή, είχε συνολικό μήκος 322,5μ. και συνολικό βάρος μεταλλικών μερών 1.310t.»²⁶

Για την κατασκευή της συγκεκριμένης γέφυρας δεν αναφέρονται ιδιαίτερα προβλήματα, πέρα από τα αναμενόμενα προβλήματα λόγω του μεγέθους της. Σημειώνεται μάλιστα ότι τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της, μέχρι και τη δεκαετία του 1920, δεν είχε σημειωθεί κάποιος κίνδυνος αστάθειας ή

²⁵περιοδικό ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ Τευχος 52 – Ιούνιος 2018, σελ 9

²⁶περιοδικό ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ Τευχος 52 – Ιούνιος 2018. σελ 11.

αστοχίας υλικού, ενώ και η απόκλιση που παρουσιάστηκε 20 χρόνια αργότερα λόγω ολισθήσεως του εδάφους αντιμετωπίστηκε άμεσα από τους μηχανικούς των ΣΕΚ (Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους).

Η περίπτωση της γέφυρας του Ασωπού, η οποία βρίσκεται ανάμεσα στον Μπράλο και στο Λιανοκλαδι και σε ύψος 100 μέτρων από το φαράγγι του Ασωπού, έχει μεγαλύτερη ιδιαιτερότητα όσον αφορά τα τεχνικά της χαρακτηριστικά καθώς τόσο το μεγάλο μήκος όσο και το μεγάλο βάθος καθιστούσαν ζήτημα προς διερεύνηση και επίλυση τον τρόπο κατασκευής μιας γέφυρας που θα μπορούσε να συνδυάσει τη σταθερότητα με το μικρότερο δυνατό κόστος. Το αποτέλεσμα ήταν μια πρωτότυπη σύλληψη και κατασκευή. Η πρωτοτυπία έγκειται στην κατασκευή ενός τριαρθρωτού τόξου στο ένα άκρο της γέφυρας. Στο σχετικό διαγωνισμό που πραγματοποιήθηκε προκειμένου να κατατεθούν μια σειρά προτάσεων σχετικά με την κατασκευή της γέφυρας, νικήτρια του διαγωνισμού ήταν η κατασκευαστική εταιρεία «Batignolles». Σύμφωνα με το περιοδικό «ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ» (2018, 12), «Το σχέδιο της γέφυρας που πρότεινε η εταιρεία ήταν επινοήση του διευθυντή της, Paul Bodin, με το μεγαλύτερο ανοίγμα της τοξωτό, σε μήκος επαρκές για να ενωθεί το βαθύ φαράγγι, ενώ είχε αρκετά μεγάλο πλάτος για την άνετη εγγραφή της καμπύλης. Η κατασκευή του ανοίγματος αποτελείτο από ένα μεγάλο τοξωτό μέρος, ενώ αριστερά και δεξιά η γέφυρα αποτελείται από ευθύγραμμα τμήματα που προσέγγιζαν το τόξο υπό γωνίες $30^{\circ} 10'$ και $50^{\circ} 39'$, αντίστοιχα. Η όλη διάταξη επέτρεπε ώστε το φορτίο που θα προκαλείτο από τη διέλευση των τραίνων να κατανέμεται αρκετά ομοιόμορφα μεταξύ των δοκών της γραμμής, και ταυτόχρονα να υπάρχει μεγάλη ευστάθεια και λογική χρησιμοποίηση ποσοτήτων μεταλλικού υλικού, με αποτέλεσμα αξιόλογη οικονομία.»²⁷

Εκτός από την περιγραφή για τα χαρακτηριστικά κατασκευής της γέφυρας, έχει ενδιαφέρον ο τρόπος συναρμολόγησης της. Είχαν πραγματοποιηθεί δοκιμές συναρμολόγησης των διαφόρων τμημάτων της γέφυρας στη Γαλλία προκειμένου να είναι όσο το δυνατόν πιο σίγουροι ότι δεν θα βρεθούν προ εκπλήξεως όταν θα έπρεπε να γίνει η συναρμολόγηση στο φαράγγι του Ασωπού. Προκειμένου να γίνει η συναρμολόγηση κατασκευάστηκαν δευτερεύουσες σήραγγες, οι οποίες με κατάλληλες προσθήκες (αγκυρώσεις, εντατήρες, εγκάρσιων δοκών κλπ) ουσιαστικά λειτουργούσαν ως «εναέριες» σκαλωσιές και με τη βοήθεια ενός κρεμαστού παλάγου εξοπλισμένου με ένα μικρό καρότσι ήταν εφικτή η μεταφορά των υλικών από τη μία άκρη του φαραγγιού μέχρι την άλλη έχοντας τη δυνατότητα με ένα δεύτερο καλώδιο να φτάσουν τα υλικά στο κατάλληλο σημείο και βάθος.²⁸

²⁷ περιοδικό ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ, Τεύχος 52 – Ιούνιος 2018, σελ 12.

²⁸ περιοδικό ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ, Τεύχος 52 – Ιούνιος 2018, σελ 14.

Η γέφυρα του Γοργοπόταμου, στη χ.θ. 241+720, είναι η τελευταία γέφυρα της ορεινής περιοχής του Μπράλου πριν από το Λιανοκλάδι. Το συγκεκριμένο έργο είχε απασχολήσει εξ αρχής και την εταιρεία που είχε αναλάβει την κατασκευή του σιδηροδρόμου Πειραιάς – Σύνορα τη δεκαετία του 1890. Το χαλαρό και ασταθές έδαφος πάνω στο οποίο θα κατασκευάζονταν οι βάσεις στήριξης της γέφυρας δημιουργούσαν δυσκολίες. Δυσκολίες που παρέμεναν άλυτες και κατά τη διάρκεια κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής την πρώτη δεκαετία του 20ου αιώνα. Η αναγκαιότητα κατασκευής της γέφυρας προκειμένου να μπορέσει να προχωρήσει η κατασκευή συνολικά του σιδηροδρόμου καθιστούσε ακόμα πιο επιτακτική την ανάγκη επίλυσης των προβλημάτων που είχαν εντοπιστεί.

Η ανάγκη ολοκλήρωσης της κατασκευής είχε ως συνέπεια να παραβλεφθούν ορισμένες κατασκευαστικές λεπτομέρειες, κυρίως όσον αφορά τα θεμέλια της γέφυρας. Παραλείψεις που δεν μπορούσαν να περάσουν απαρατήρητες και σίγουρα δεν επέτρεπαν στο κράτος να μείνει αδιάφορο. Ως συνέπεια το ειδικό γραφείο ελέγχου της κατασκευής της γραμμής επέμεινε σε μια σειρά αλλαγές όσον αφορά την κατασκευή της γέφυρας και τελικά αποφασίστηκε «να αλλάξει εντελώς η θεμελίωση και γενικά η στερέωση των επικίνδυνων βάθρων της πλευράς του Πειραιά.»²⁹

Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο όσον αφορά τα τεχνικά χαρακτηριστικά της σιδηροδρομικής γραμμής ΠΔΣ, όπως και σε κάθε σιδηροδρομικό δίκτυο, είναι οι ατμάμαξες που χρησιμοποιήθηκαν. Πληροφορίες όσον αφορά αυτό το ζήτημα θα αντλήσουμε από τη διδακτορική διατριβή του Δ. Παρασκευόπουλου³⁰. Στην περιγραφή που κάνει του χρονοδιαγράμματος αγοράς ατμαμαξών και της διαμόρφωσης της συνολικής ελκτικής δύναμης που είχε το δίκτυο θα σταθούμε σε δύο στοιχεία. Αφενός ότι οι παραγγελίες γίνονται κατά βάση στο εργοστάσιο της Batignolles, της εταιρείας που είχε αναλάβει την κατασκευή και λειτουργία της γραμμής, αφετέρου στο σχόλιο που γίνεται για την παραγγελία που πραγματοποιήθηκε το 1907 «για 7 ατμάμαξες κορυφαίας κατηγορίας, ακόμη και με διεθνή κριτήρια της σειράς Β στο εργοστάσιο Batignolles.»³¹. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά των οποίων χαρακτηρίζονται ζηλευτά από οποιοδήποτε μεγάλο ευρωπαϊκό δίκτυο.

Επίσης σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτει διαπιστώνουμε ότι από το 1904, οπότε και όπου ξεκινάει η λειτουργία της γραμμής μέχρι και το 1910 ο Μ.Ο. της ελκτικής δύναμης του δικτύου με βάση τα χιλιόμετρα αυξάνεται μέχρι και το 1908, οπότε διπλασιάζεται για να μειωθεί τα επόμενα χρόνια, παραμένοντας αυξημένος σε σχέση με την έναρξη λειτουργίας. Θα μπορούσαμε ίσως να

²⁹ περιοδικό ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ, Τευχος 52 – Ιούνιος 2018, σελ 18.

³⁰ Διονύσης Α. Παρασκευόπουλος, Ατμοκίνηση στην Ελλάδα του 19ου αιώνα: Οι ατμάμαξες των ελληνικών σιδηροδρόμων (1868-1909), Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα 2014.

³¹ Διονύσης Α. Παρασκευόπουλος, Ατμοκίνηση στην Ελλάδα του 19ου αιώνα, σελ 224 και 22

συμπεράνουμε ότι η εταιρεία το 1908 ουσιαστικά προετοιμάζεται για τις επεκτάσεις των επόμενων χρόνων μέχρι το Παπαπούλι για αυτό και παρατηρούμε αυτή τη θεαματική αύξηση.

Στα συμπεράσματα του Δ. Παρασκευόπουλου σχετικά με τα χαρακτηριστικά των ατμαμαξών που χρησιμοποιήθηκαν στη σιδηροδρομική γραμμή που εκμεταλλευόταν η ΕΕΣ θα επισημάνουμε τη διαπίστωση ότι με βάση τον αριθμό αλλά και την ποιότητα των ατμαμαξών που παραγγέλθηκαν σε αυτή την αρχική περίοδο λειτουργίας της γραμμής, υπάρχουν οι τεχνικές προδιαγραφές για να ανταποκριθεί η ΕΕΣ στις απαιτήσεις που έχει μια σιδηροδρομική γραμμή διεθνούς χαρακτήρα. Βέβαια, θα πρέπει να σημειωθεί ότι εκτός από τη σύνδεση με το διεθνές δίκτυο, η οποία δεν επετεύχθη παρά μόνο μετά τη λήξη των Βαλκανικών Πολέμων, τα τεχνικά χαρακτηριστικά που περιγράφονται εξυπηρετούν παράλληλα και τις πιο άμεσες ανάγκες του δικτύου, για μεταφορά στρατιωτικών δυνάμεων τόσο στο εσωτερικό της χώρας όσο και στα σύνορα³².

Όσον αφορά το ζήτημα της επιδομής, αποτελεί γενική εκτίμηση ότι επικράτησε η ανάγκη γρήγορης κατασκευής οπότε και η ποιότητα των υλικών τέθηκε σε δεύτερη μοίρα. Επιπλέον η εταιρεία που ανέλαβε την κατασκευή και λειτουργία της γραμμής, η Batignolles, κατά βάση ήταν εταιρεία που είχε ως αντικείμενο την κατασκευή σιδηροδρόμων αλλά και ατμομηχανών όπως είδαμε παραπάνω. Η εκμετάλλευση της γραμμής δεν ήταν στα άμεσα αντικείμενα δραστηριοποίησής της, ενώ επικράτησε από ότι φαίνεται και η λογική της φθηνότερης και γρηγορότερης κατασκευής ώστε όταν αργότερα το ελληνικό κράτος θα αγόραζε τη γραμμή να μπορούσε να αποσβέσει σχετικά εύκολα την επένδυσή της. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι σιδηροτροχιές για το τμήμα Πειραιάς - Παπαπούλι να είναι ξύλινες μέχρι και το 1914 και να υποστούν μεγάλες φθορές λόγω της υπερβολικής χρήσης τους κυρίως κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων.

³² Διονύσης Α. Παρασκευόπουλος, Ατμοκίνηση στην Ελλάδα του 19ου αιώνα: Οι ατμάμαξες των ελληνικών σιδηροδρόμων (1868-1909), Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα 2014, σελ 223 - 224.

2.3) Η σημασία της μη-επιλογής : Προτάσεις που «απέτυχαν» να υλοποιηθούν.

Για να γίνει καλύτερα κατανοητή η σημασία που είχε η επιλογή της συγκεκριμένης χάραξης για τη τη σιδηροδρομική γραμμή που θα συνέδεε το ελληνικό κράτος με τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους, θα πρέπει να σταθούμε στις εναλλακτικές προτάσεις που έγιναν τόσο πριν την κατασκευή της γραμμής όσο και μετά την ολοκλήρωση των εργασιών. Επιπλέον, η συνολική αναφορά των προτάσεων που κατατέθηκαν χρησιμεύουν σε μια συμμετρική προσέγγιση μεταξύ των διαφορετικών επιλογών που υπήρξαν, μια προσέγγιση που μας επιτρέπει να αντιληφθούμε ότι δεν υπήρξε κάποια «αδιαμφισβήτητη ανωτερότητα» της χάραξης που επιλέχθηκε έναντι των υπολοίπων. Αντιθέτως, μέσα και από την περιγραφή των προτάσεων, του περιβάλλοντος μέσα στο οποίο κατατέθηκαν, του σκεπτικού των ανθρώπων που τις πρότειναν, γίνεται ευκρινές ότι η τεχνολογική εξέλιξη καθορίζεται από τις κοινωνικές, πολιτικές και οικονομικές συνθήκες ενώ ταυτόχρονα αποτελεί καθοριστικό παράγοντα στη διαμόρφωση αυτών των συνθηκών.

Όπως διαπιστώνουμε ανατρέχοντας στη σχετική ιστοριογραφία, η συζήτηση για την κατασκευή σιδηροδρόμων, ξεκίνησε να απασχολεί το ελληνικό κράτος από τα πρώτα χρόνια δημιουργίας του. Ήδη από το 1843 κατατίθεται σχέδιο σύνδεσης της Αθήνας με τον Πειραιά, σχέδιο που θα γίνει πράξη το 1869. Ενώ δεν θα λείψουν εκείνα τα χρόνια και άλλες προτάσεις για την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών που να συνδέουν την Αθήνα με τα σύνορα του κράτους. Το 1859 η αγγλική εταιρεία Λύδερς πρότεινε την κατασκευή γραμμής Πειραιά – Αθήνα – Σύνορα όπου μέσω Τουρκίας θα κατέληγε στη Σόφια, ενώ την ίδια περίοδο ο ελληνογάλλος διπλωμάτης Φωκίων Ρωκ καταθέτει κατά καιρούς στις ελληνικές κυβερνήσεις παρόμοιες προτάσεις. Το 1868 κατατίθεται μία πρόταση από τον Βαρόνο Luis de Normand, «ο οποίος αντιπροσωπεύει ένα ευρύ όμιλο κεφαλαιούχων» και «προτείνει ένα μεγαλόπνοο 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 Μπρίντιζι.»³³

Την ίδια χρονιά (1868) κυκλοφορεί το βιβλίο με τίτλο «Περί της ευρωπαϊκής σημασίας του συστήματος των Ουγγραυστριακών σιδηροδρόμων» του προξένου της Αυστροουγγαρίας στη Σύρο, Hahn. Ο Hahn είχε διακριθεί στον δικαστικό κλάδο στην Ελλάδα στη συνέχεια προσελήφθη στην υπηρεσία της αυστριακής Κυβέρνησης, όπου διετέλεσε αρχικά πρόξενός της στα Ιωάννινα και αργότερα στη Σύρο³⁴. Το συγκεκριμένο σχέδιο περιγράφει αναλυτικά τρεις σιδηροδρομικούς

³³ Λ. Παπαγιαννάκης, *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1882-1910): Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις* σελ 53, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1990, σελ. 53.

³⁴ Κτενιάδης, *Οι πρώτοι ελληνικοί σιδηρόδρομοι*, Αθήνα 1936, σελ 21.

άξονες και επιχειρηματολογεί γιατί η σύνδεση του Πειραιά με την Πεστη και τη Βιέννη (ΑυστροΟυγγαρία) υπερτερεί έναντι των άλλων σχεδίων, τα οποία πρότειναν σύνδεση του Πειραιά με το Μπρίντιζι ή με την Τεργέστη³⁵. Οι άξονες που περιγράφει είναι οι εξής : Πρώτον η σύνδεση του Πειραιά με το Μπρίντιζι, μια γραμμή που προσομοιάζει αρκετά με την πρόταση που θα καταθέσει λίγο αργότερα ο Vitali, ενώ τα μειονεκτήματα που παραθέτει αφορούν τις τεχνικές δυσκολίες και την ανάγκη θαλάσσιας σύνδεσης με την Ιταλία. Στη συνέχεια υπάρχει η πρόταση σύνδεσης του Πειραιά με την Αλβανο-Δαλματική γραμμή. Αναφέρει ότι η συγκεκριμένη γραμμή θα εξυπηρετούσε την εμπορική κίνηση όχι μόνο του επινείου της Αυτοκρατορίας (μάλλον της Βρετανικής) στην Τεργέστη αλλά για όλα τα άλλα επίνειά της, αντιθέτως για «τους ουγγραυστριακούς σιδηροδρόμους, η γραμμή αυτή είναι όλως απόκεντρος.», «Ωστε εν τω αλβανο-δαλματικώ σιδηροδρόμω πρέπει να θεωρήσωμεν ως επικρατούντα τον χαρακτήρα της του ταχέος εμπορίου γραμμής».³⁶ Τέλος είναι η «Μακεδονο-δαρδανική γραμμή». Η σύνδεση δηλαδή του Πειραιά με το Λονδίνο «δια Πέστης και της Βιέννης». Το ενδιαφέρον σε αυτή την πρόταση είναι το γεγονός ότι το σύνολο των παρατηρήσεων σχετικά με τα πλεονεκτήματά της αφορούν περιοχές εκτός των συνόρων του ελληνικού κράτους και απευθύνονται προς την Αυστροουγγαρία καθώς σύμφωνα με τον Hahn αυτή η γραμμή θα χρησιμεύσει (στους Αυστριακούς) όχι μόνο για το «ταχύ» αλλά και για το «μέγα» εμπόριο γιατί αυτοί (οι Αυστριακοί) είναι οι κύριοι παραγωγοί βιομηχανικών προϊόντων στην περιοχή και πρέπει να εκμεταλλευτούν τις πρώτες ύλες που παράγει η περιοχή της Μακεδονίας.

Θα μπορούσαμε να πούμε ότι στόχος του ήταν να προωθήσει ένα σιδηροδρομικό σχέδιο που εφόσον ολοκληρωνόταν θα μπορούσε να αξιοποιηθεί για τα συμφέροντα της Αυστρο-Ουγγαρίας. Η πρόταση του Hahn έρχεται σε μια περίοδο όπου η παρουσία της Αυστροουγγαρίας γίνεται όλο και πιο έντονη στην περιοχή, ειδικότερα όσον αφορά τα σιδηροδρομικά ζητήματα, με συμμετοχή στην κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών. Σύμφωνα με το σκεπτικό του Hahn ήταν απαραίτητη η κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής που θα συνέδεε τον σιδηροδρομικό άξονα Βιέννη – Κωνσταντινούπολη – Βαγδάτη με τη Θεσσαλονίκη διασχίζοντας τα Βαλκάνια. Δίνεται η εντύπωση ότι βασικός στόχος ήταν η Θεσσαλονίκη και δευτερευόντως ο Πειραιάς, μια επισήμανση που ενδεχομένως να εξηγεί το γεγονός ότι ο Γερμανο-Αυστριακός άξονας παρόλη την εμπλοκή του στο ζήτημα, δεν επενέβει σοβαρά στη διένεξη Ελλάδας – Οθωμανικής Αυτοκρατορίας σχετικά με το ζήτημα της σύνδεσης των σιδηροδρόμων.

³⁵ Κτενιάδης, Οι πρώτοι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, σελ. 21-25

³⁶ Κτενιάδης, Οι πρώτοι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, σελ 23

Παρόλο που το βιβλίο του Hahn αφορούσε τα σχέδια της Αυστροουγγαρίας όσον αφορά τους σιδηροδρόμους και κυρίως στην περιοχή της Βαλκανικής Χερσονήσου, η άποψή του για τη σιδηροδρομική σύνδεση του Πειραιά με την Ευρώπη έτυχε αποδοχής και από την πλευρά ελλήνων βουλευτών, οι οποίοι υποστήριζαν την πρότασή του στις συζητήσεις του 1882³⁷. Ένα χρόνο αργότερα, τον Αύγουστο του 1869, ο M. Vitali, ένας Γαλλο-Ιταλός μηχανικός, καταθέτει στην ελληνική κυβέρνηση ένα «αλλόκοτο» σχέδιο για σύνδεση του Πειραιά με το Μπρίντιζι. Νομίζω έχει ενδιαφέρον ότι από τον Κτενιάδη καθιερώνεται αυτός ο χαρακτηρισμός ενός σχεδίου που σύμφωνα και με τον ίδιο τον Κτενιάδη χαρακτηρίζεται από επισταμένη μελέτη και πληρότητα. Ο Vitali άλλωστε ήταν ήδη γνωστός για τη συμμετοχή του στην κατασκευή σιδηροδρόμων όπως στο τμήμα Calabria – Sicily.

Η εξήγηση για τους λόγους που οδηγούν στον χαρακτηρισμό «αλλόκοτο» δίνεται εάν σταθούμε σε ένα απόσπασμα από την πρόταση που καταθέτει ο Vitali (Κτενιάδης, 1936, 25) «Η Ελλάς, λέγει επιγραμματικώτατα, έχει ανάγκην ειρήνης, χρημάτων, οδών και χειρών. Αντί δε, παρέχοντες πράγματα τη Τουρκία να σκοτώνονται οι Έλληνες, περιοδικώς, δίδοντες εις τα υπό την Τουρκίαν έθνη την ευκαιρίαν να αποσπώσι τα χρήσιμα αυτοίς, λαμβάνονοντα παραχωρήσεις, ας η Ελλάς επλήρωσε δια του αίματος και του χρήματος των τεκνών της, ας φροντίσουν καλύτερον να κατασκευάσουν συγκοινωνίας, να φυτεύσουν δένδρα και να αποκτήσουν ησυχίαν και φρόνησιν»³⁸ Με άλλα λόγια, ο Vitali πρότεινε στο ελληνικό κράτος να σταματήσει τις ένοπλες συγκρούσεις με την Οθωμανική Αυτοκρατορία και να ασχοληθεί με την οικονομική ανάπτυξη του κράτους. Μια επιλογή όμως που θα έβαζε τέρμα στους σχεδιασμούς για εδαφική επέκταση.

Η πρόταση του Vitali αναφερόταν σε σιδηρόδρομο 305 χιλιομέτρων, οποίος θα συνέδεε την Αθήνα με το Μπρίντιζι. Ο σιδηρόδρομος θα περνούσε από την Θήβα, θα διέτρεχε την Κωπαΐδα, θα διερχόταν τον Παρνασσό μέσω υπόγειας σήραγγας και μετά αφού θα διερχόταν 3η σήραγγα θα κατέληγε στη Βόνιτσα. Από εκεί θα κατευθυνόταν βορειοανατολικά μέχρι το Καρπενήσι, θα διέτρεχε τον κάμπο του Σπερχειού. Εκεί προβλεπόταν η κατασκευή 4ης σήραγγας προκειμένου να καταλήξει ο σιδηρόδρομος στον Παγασητικό. Σύμφωνα με τον προϋπολογισμό του Vitali το έργο θα κόστιζε 67 εκατομμύρια. Η πρότασή του ήταν είτε να παραχωρηθεί σε ξένη εταιρεία συγκεκριμένο οικονομικό αντάλλαγμα είτε να εκδοθεί εσωτερικό δάνειο.

Στην πρόταση του Vitali αναβιώνει η διαδρομή της αρχαίας Εγνατίας Οδού, μια διαδρομή που όπως θα δούμε επανέρχεται στο προσκήνιο ως εναλλακτική πρόταση σύνδεσης των ελληνικών

³⁷ Κτενιάδης, Οι πρώτοι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, σελ 25.

³⁸ Κτενιάδης, Οι πρώτοι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, σελ.11

σιδηροδρόμων με τους ευρωπαϊκούς. Ο Vitali πρότεινε ένα σχήμα που θα έδινε στο ελληνικό κράτος τη δυνατότητα να αποφύγει, όσο ήταν δυνατόν, να περνάει ο σιδηρόδρομος από Οθωμανικά εδάφη και θα συνδεόταν άμεσα, αν παραβλέψουμε την ανάγκη θαλάσσιας σύνδεσης, με τους Ιταλικούς σιδηροδρόμους³⁹. Χαρακτηριστικό της μελέτης που είχε προηγηθεί είναι τα σχόλια που κάνει ο Vitali σχετικά με την κατάσταση της γεωργίας, της συγκοινωνίας και της δημόσιας ασφάλειας που επικρατούσαν στην περιοχή. Επιβεβαιώνοντας την αντίληψη που συνδέει την τεχνολογία με τις οικονομικές, οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες σε μια σχέση αλληλεπίδρασης.

Στις 27 Ιουλίου 1879 υποβλήθηκε πρόταση του κόμη ντε Μουτρεσύ στο Υπουργείο Εσωτερικών για κατασκευή και εκμετάλλευση τεσσάρων σιδηροδρομικών γραμμών. Η πρώτη ήταν η γραμμή Πειραιάς – Θεσσαλονίκη, με ενδιάμεσες στάσεις στην Αθήνα, Θήβα, Λαμία και Λάρισα, με 3 διακλαδώσεις στη Θήβα προς τη Χαλκίδα, στη Λειβαδιά προς τον κόλπον «Ασπροσπιτίων» και στη Λαμία προς τη Στυλίδα. Η δεύτερη Πόρτο Ράφτη – Ιωάννινα με ενδιάμεσες στάσεις στην Αθήνα, Κόρινθο, Πάτρα, Μεσολόγγι και Κραβασάρα με διακλαδώσεις στη Βόνιτσα και στην Πρέβεζα. Η 3η θα ήταν Σκόπια – Θεσσαλονίκη – Λάρισα – Τρίκαλα – Μέτσοβο – Ιωάννινα και η 4η θα ήταν Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα με 2 διακλαδώσεις από το Κουτσοπόδι στο Ναύπλιο μέσω του Άργους και η άλλη από τη θέση Κιοζέ μέσα από τη Μεγαλόπολη προς τη Σπάρτη.

Στο σχέδιο Μουτρεσύ, εκφράζεται η άποψη ότι η «[η] Ελλάς...κείμενη εις την μεσηβρινήν εσχατιάν της Ευρώπης, πρέπει να καταστή ο κρίκος της ενώσεως μεταξύ Ανατολής και Δύσεως αφ' ενός, και της Ευρώπης απάσης αφ' ετέρου.» και γι' αυτό και προτείνεται ένα ολοκληρωμένο σχέδιο σιδηροδρομικής κάλυψης της ευρύτερης περιοχής της Βαλκανικής Χερσονήσου. Χαρακτηριστικά, αναφέρονται ως κέντρα του «ενωτικού κρίκου», ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη και η Τεργέστη. Το ενδιαφέρον είναι ότι αυτή η πρόταση εντάσει την Ελλάδα στη Βαλκανική πριν από την προσάρτηση της Θεσσαλίας και της Άρτας, μια εξέλιξη που έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην αλλαγή προσανατολισμού του Ελληνικού κράτους από μια μεσογειακή χώρα σε τμήμα των Βαλκανίων.

Τα πρώτα χρόνια το Ελληνικό Κράτος προσπαθεί να σταθεί στα πόδια του και να βρει λύσεις για τα τεράστια οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζει. Επομένως είναι αναμενόμενο αφενός να δυσκολεύεται να υλοποιήσει τις όποιες προτάσεις έχει στα χέρια του, δυσκολίες όχι μόνο οικονομικής φύσεως αλλά και έλλειψης υλικοτεχνικής υποδομής και εξειδικευμένου προσωπικού. Παρόλα αυτά αποτελεί γενικευμένη πεποίθηση των εκφραστών των συμφερόντων και σχεδιασμών

³⁹ Tympas, A. and Anastasiadou i. 2006. Constructing Balkan Europe : The Modern Greek Pursuit of an “Iron Egnatia”, in *Networking Europe : Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe*, σελ 29-30.

του Ελληνικού Κράτους (Κυβέρνηση και Θρόνος) ότι η κατεύθυνση είναι προς τον Βορρά⁴⁰. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1870 οι ομογενείς κάνουν όλο και πιο αισθητή την παρουσία τους στις οικονομικές και πολιτικές εξελίξεις. Κεφαλαιούχοι που έχουν ήδη στήσει τα επιχειρηματικά τους δίκτυα εντός της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας αλλά και στην Ευρώπη διαπιστώνουν ότι υπάρχουν οι κατάλληλες οικονομικές ευκαιρίες για να συμμετέχουν στις εξελίξεις εντός του Ελληνικού Κράτους. Σε αυτό το πλαίσιο αρχίζουν να υλοποιούνται ορισμένα σχέδια κατασκευής σιδηροδρομικών γραμμών, όπως είδαμε με την περίπτωση της γραμμής Πειραιάς – Αθήνα – Λαμία, η οποία τελικά απέτυχε ή την περίπτωση της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών – Λαυρίου.

Οι προτάσεις που ήδη έχουν περιγραφεί είναι προτάσεις από μηχανικούς ή διπλωμάτες που διέγνωσαν στην περίπτωση του Ελληνικού Κράτους προοπτικές όχι μόνο οικονομικής εκμετάλλευσης αλλά κυρίως την εξυπηρέτηση ευρύτερων κρατικών σχεδιασμών, γι' αυτό και οι προτάσεις αφορούν κατά αποκλειστικότητα γραμμές διεθνούς μήκους και γραμμές που αποτελούν επί της ουσίας τμήματα ευρύτερων σιδηροδρομικών αξόνων. Η τελική επιλογή όμως της χάραξης της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν του ελληνικού κράτους και τους δικούς του σχεδιασμούς και επιδιώξεις εξυπηρετούσε, προσαρμοσμένους βέβαια στο ευρύτερο διεθνές περιβάλλον. Μια επιλογή όπου εκτός από την κατεύθυνση προς τα βόρεια σύνορα, συμπεριλάμβανε διεθνές πλάτος, φθηνά υλικά και ισχυρές ατμάμαξες. Τεχνικές προδιαγραφές που ευνόησαν την επέκταση του ελληνικού κράτους και διαμόρφωσαν τους γεωπολιτικούς συσχετισμούς στην περιοχή των Βαλκανίων.

Η επιλογή αυτή γίνεται μέσα σε ένα συγκεκριμένο ιδεολογικό – πολιτικό πλαίσιο, με τη «Μεγάλη Ιδέα» να αποτελεί τον πυρήνα του κρατικού σχεδιασμού για επέκταση στη Βαλκανική Χερσόνησο, ενώ όσον αφορά το διεθνές περιβάλλον οι διακρατικοί ανταγωνισμοί εκδηλώνονται και στο πεδίο της τεχνολογικής εξέλιξης με τη δημιουργία δύο κύριων σιδηροδρομικών αξόνων. Ο πρώτος ο οποίος εξυπηρετούσε κυρίως γαλλικά και αγγλικά συμφέροντα και έφτανε μέχρι το Μπρίντιζι και ο δεύτερος ο οποίος εξυπηρετούσε Γερμανο-Αυστριακά συμφέροντα και πέραγε από Κωνσταντινούπολη⁴¹.

Αφού κατασκευάζεται η σιδηροδρομική γραμμή Πειραιάς – Δεμερλή – Σύνορα και στη συνέχεια συνδέεται μέσω και της επέκτασης του Ελληνικού Κράτους στα εδάφη που μέχρι πρότινος ανήκαν

⁴⁰ «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». Λ. Παπαγιαννάκης, *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1882-1910) Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις*, σελ 53, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1990.

⁴¹ Dionysis Paraskevopoulos, *Choosing Locomotives in the Formative Period of the Greek Railways, 1880-1910*, σελ 49

στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, νέες προτάσεις κατατίθενται για την αναβάθμιση και επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου⁴². Θα αναφέρουμε άλλες δύο προτάσεις που κατατίθενται τα επόμενα χρόνια από έλληνες μηχανικούς, οι οποίοι θα διατελέσουν και στελέχη των σιδηροδρομικών εταιρειών ή/και των αρμόδιων υπουργείων.

Αρχικά θα σταθούμε στην πρόταση που καταθέτει ο μηχανικός Σπήλιος Αγαπητός, όπως αναδημοσιεύεται στο περιοδικό Έργα. Ο Αγαπητός διατυπώνει τον προβληματισμό ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας έχει μόνο μία διέξοδο προς τον Βορρά, μέσω της Γιουγκοσλαβίας εκείνη την εποχή. Για να αντιμετωπιστεί αυτό το μειονέκτημα προτείνει αφενός τη σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο της Βουλγαρίας, με την προϋπόθεση βέβαια το Βουλγαρικό Κράτος να κατασκευάζε το τμήμα που απαιτούνταν μέχρι τη Σόφια. Αφετέρου και εδώ είναι το ενδιαφέρον, προτείνει την επέκταση του δικτύου στη Δυτική Ελλάδα μέχρι το Ιόνιο και μέσω της Αλβανίας να φτάσει στο λιμάνι του Αυλώνα και από εκεί με θαλάσσια σύνδεση στην Ιταλία με προορισμό τη Ρώμη και τη Δυτική Ευρώπη. Στην πρόταση του Αγαπητού βλέπουμε ένα σιδηροδρομικό σχέδιο που έχει την Ελλάδα στο κέντρο και επιδιώκει τη διασύνδεσή της με τα κράτη με τα οποία συνορεύει καθώς επίσης τη δημιουργία δύο σιδηροδρομικών αξόνων με τη Θεσσαλονίκη στο κέντρο⁴³.

Για να το συνδέσουμε και με τη σιδηροδρομική γραμμή που μας ενδιαφέρει σε αυτή την εργασία, στην πρόταση του Αγαπητού διαπιστώνουμε πώς οι τεχνολογικές επιλογές καθορίζουν τις κοινωνικές, οικονομικές και πολιτικές συνθήκες της κάθε εποχής. Περίπου δέκα χρόνια μετά την ολοκλήρωση της γραμμής Πειραιάς - Δεμερλή - Σύνορα και την επέκταση του ελληνικού κράτους οι συσχετισμοί εντός του έχουν αλλάξει δραματικά και η επιλογή κατασκευής μιας σιδηροδρομικής γραμμής που διασχίζει κάθετα την επικράτεια και μάλιστα στο ανατολικό άκρο της διαμορφώνει και τα αντίστοιχα κέντρα εξουσίας, πολιτικά και οικονομικά. Η επέκταση του δικτύου προς τη δυτική Ελλάδα είναι διακύβευμα. Πλέον η συζήτηση ξεκινά έχοντας ως δεδομένα τα σημεία από τα οποία μπορεί να επεκταθεί το δίκτυο, σημεία που θα ήταν τελείως διαφορετικά εάν είχε επιλεγεί η κατασκευή μιας σιδηροδρομικής γραμμής παρόμοιας με την πρόταση του Vitali ή όπως είχε υπογράψει ο Κουμουνδούρος. Επίσης χαρακτηριστικός είναι και ο χάρτης που παρατίθεται στην πρόταση του Αγαπητού. Η Πελοπόννησος που μέχρι πριν από λίγα χρόνια ήταν το κέντρο των αποφάσεων δεν κρίνεται απαραίτητο να συμπεριληφθεί στο χάρτη, όπου απλώς αναφέρονται η Πάτρα και η Κόρινθος. Τέλος στη συγκεκριμένη πρόταση διαπιστώνουμε και την αλλαγή οπτικής

⁴² Ήδη από το Μάη του 1916 διατυπώνεται, στο περιοδικό *Βιομηχανική και Βιοτεχνική Επιθεώρησης*, η πρόταση για επέκταση του δικτύου σε κάποιο λιμάνι της Ηπείρου στο Ιόνιο. Tympas, A. and Anastasiadou i. 2006. Constructing Balkan, σελ 35

⁴³ Tympas, A. and Anastasiadou i. 2006. Constructing Balkan Europe, σελ 36

του ελληνικού κράτους όσον αφορά τη θέση του στους γεωπολιτικούς συσχετισμούς δύναμης εκείνη την εποχή. Έχοντας κυριαρχήσει στα νότια Βαλκάνια νιώθει αρκετά δυνατό για να αναζητήσει διμερές σχέσεις με τα υπόλοιπα κράτη της περιοχής, να καταστρώσει σχέδια που πλέον αντανακλούν τους δικούς του ιδιαίτερους σχεδιασμούς και όχι να προσαρμόζεται στα σχέδια και τις προτάσεις άλλων κρατών.

Τέλος θα αναφερθούμε στο σχέδιο που πρότεινε ο Γ. Ευστρατιάδης με τίτλο Γενικόν Σχέδιον Εθνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου. Η συγκεκριμένη πρόταση είχε δημοσιευθεί στο περιοδικό «Συγκοινωνία» στο τεύχος Μάρτιος – Δεκέμβρης 1956, ενώ κυκλοφόρησε αυτοτελώς το 1957. Το σχέδιο του Ευστρατιάδη χαρακτηρίζεται ως ολιστικό⁴⁴ καθώς περιλαμβάνει μια συνολική πρόταση για τη διαμόρφωση του σιδηροδρομικού δικτύου εντός του ελληνικού κράτους αλλά και μια συγκεκριμένη οπτική για το πώς θα πρέπει να διαμορφωθούν τα σημεία σύνδεσής του με την Ευρώπη.

Στο σχέδιό του, η σύνδεση με την Ιταλία παραμένει όπως και στην περίπτωση του Αγαπητού, κεντρικό διακύβευμα. Στη συγκεκριμένη περίπτωση για να επιτευχθεί αυτό προκρίνεται η κατασκευή μιας γραμμής διεθνούς πλάτους που θα διασχίζει τη βόρεια Πελοπόννησο μέσω Κορίνθου, θα κατέληγε στην Πάτρα και από εκεί θα πέρναγε από το Ρίο στο Αντίρριο για να καταλήξει σε κάποιο λιμάνι του Ιονίου προτού περάσει μέσω θαλάσσης στην Ιταλία. Εδώ βλέπουμε την ταύτιση με προηγούμενα σχέδια κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής, όπως η γραμμή Πόρτο – Ράφτη – Ρίο – Βόνιτσα (1870) ή η γραμμή Πειραιάς – Πάτρα (1881). Όπως στο σχέδιο του Αγαπητού έτσι και εδώ στον πυρήνα της πρότασης βρίσκεται η εξυπηρέτηση των αναγκών και των σχεδιασμών του ελληνικού κράτους, διαμορφωμένο μέσα στο πλαίσιο της λήξης του εμφυλίου πολέμου. Το ελληνικό κράτος τοποθετείται στο στρατόπεδο των δυτικών δυνάμεων με τα υπόλοιπα Βαλκανικά Κράτη να είναι στην πλευρά του «Ανατολικού Μπλοκ». Επομένως πρέπει να βρεθεί εναλλακτική διαδρομή που να μην προϋποθέτει είσοδο στην Αλβανία, χωρίς όμως να το αποκλείει καθώς οι βλέψεις του ελληνικού κράτους για επέκταση προς τη Νότια Αλβανία, παρέμεναν και παραμένουν ανοιχτές.

⁴⁴ Tympas, A. and Anastasiadou i. 2006. Constructing Balkan Europe : The Modern Greek Pursuit of an “Iron Egnatia”, in Networking Europe : Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, σελ 40

Κεφάλαιο 3ο) Πολλές ιστορίες μέσα σε μία: Η χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής ΠΔΣ.

3.1) Διαφωνίες για τη χάραξη : η διαμάχη Κ. Ξυδή και Δ. Διαμαντίδη.

Το ζήτημα της χάραξης έχει κεντρική θέση στη συζήτηση για τη σιδηροδρομική γραμμή ΠΔΣ, όχι μόνο πριν την τελική επιλογή αλλά και μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής. Για να γίνει κατανοητή η εξέλιξη αυτών των διαφωνιών, θα σταθούμε στη μελέτη που κατέθεσε η Γαλλική Αποστολή το 1882 σχετικά με τη χάραξη της γραμμής. Διαβάζοντας τη μελέτη, σε μετάφραση του Κ. Ανδρουλιδάκη, ήδη από τα προκαταρκτικά σχόλια διαπιστώνουμε τη δυσκολία που αντιμετώπισαν οι γάλλοι μηχανικοί να ολοκληρώσουν τη μελέτη. Δυσκολία που εστιάζεται κυρίως στα ελλιπή τεχνικά μέσα που διέθετε το ελληνικό κράτος και κυρίως όσον αφορά την ύπαρξη λεπτομερών χαρτών που θα μπορούσαν να αποτελέσουν τη βάση για το σχεδιασμό της γραμμής. Η πλήρης έλλειψη αξιόπιστων χαρτών ανάγκασε τους μηχανικούς να καταπιαστούν με την επί τόπου έρευνα και μελέτη των περιοχών όπου πρόκειται να περάσει η σιδηροδρομική γραμμή. Από τους υπεύθυνους πάντως της Γαλλικής Αποστολής κρίνεται πως η επιτόπια μελέτη ήταν αξιόπιστη και υψηλών προδιαγραφών, σε επίπεδο μάλιστα που μπορούσε να συγκριθεί με τις καλύτερες που έχουν πραγματοποιηθεί στη Γαλλία.

Πριν αναφερθούμε σε ορισμένες λεπτομέρειες από την επιτόπια εξέταση και έρευνα, πρέπει να σημειώσουμε την αναφορά που κάνουν στη χάραξη που είχαν προτείνει Αυστριακοί μηχανικοί πριν από τη Γαλλική Αποστολή, χωρίς όμως να προσδιορίζεται το πότε και υπό ποιους όρους πραγματοποιήθηκε η συγκεκριμένη πρόταση. Η προμελέτη των Αυστριακών προτείνει μία χάραξη που ξεκινώντας από τον Πειραιά και την Αθήνα, περνάει πάνω από τον Μαραθώνα, διασχίζει την κοιλάδα του Ωρωπού και κατευθύνεται στη Θήβα. Στη συνέχεια, αφού περάσει από τη Λιβαδειά ανεβαίνει μέχρι το Δαδί και στη συνέχεια διασχίζει την οροσειρά της Οίτης για να συνεχίσει προς την κοιλάδα του Σπερχειού. Αφού φτάσει στη Λαμία διασχίζει την κορυφή του όρους Όθρυ και μέσω μιας σήραγγας 3 ως 4 χλμ θα έφτανε μέχρι την πεδιάδα των Φαρσάλων. Τέλος σχεδόν σε ευθεία γραμμή, όπως επισημαίνεται και στην αναφορά της Γαλλικής Αποστολής, θα κατέληγε στη Λάρισα. Η συγκεκριμένη χάραξη θα είχε μήκος μεγαλύτερο από 365 χλμ και εκτιμώμενη δαπάνη περίπου 80 εκ. φράγκα.

Σύμφωνα με την πρόταση της Γαλλικής Αποστολής, για το πρώτο τμήμα της γραμμής προκρίνεται η χάραξη που θα πέραγε από Ελευσίνα, Μάνδρα, θα διέσχιζε τον Κιθαιρώνα και θα έφτανε σε ευθεία γραμμή στη Θήβα. Έχει ενδιαφέρον ότι αναφέρονται και άλλες δύο προτάσεις σχετικά με

την πιθανή χάραξη που θα μπορούσε να έχει ο σιδηρόδρομος μέχρι τη Θήβα. Η μία είναι η πρόταση που είχε γίνει δεκτή και από τους Αυστριακούς μηχανικούς η οποία πρόκρινε τη χάραξη γραμμής που να περνάει από τον Μαραθώνα και στη συνέχεια να κατευθύνεται προς τη Θήβα, ενώ η άλλη, όπου δεν αναφέρεται από ποιον είχε προταθεί, προέβλεπε να περνάει η γραμμή από την περιοχή της Φυλής να φτάνει στο οροπέδιο της Σκούρτας και από εκεί να κατέβαινε στη Θήβα. Για το τμήμα στην ευρύτερη περιοχή του Μπράλου, όπου τελικά πέρασε ο σιδηρόδρομος, οι γάλλοι μηχανικοί εκθέτουν αρκετά αναλυτικά τους λόγους που τους οδήγησαν στην απόρριψη να χαραχθεί γραμμή που πέρναγε από τον Μπράλο και θα διέσχιζε τον Σπερχειό καθώς θα ήταν απαραίτητο να κατασκευαστούν μια σειρά σήραγγες και γέφυρες, όπως άλλωστε και έγινε, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι δυσκολίες που δημιουργούσαν οι βαθείς χείμαρροι και οι απότομες πλευρές.

Συγκρίνοντας τη χάραξη που πρότεινε η Γαλλική Αποστολή με την χάραξη που κατασκευάστηκε υπάρχουν δύο σημαντικές διαφορές. Η γαλλική πρόταση προέκρινε την παράκαμψη του ορεινού όγκου της Πάρνηθας μέσω της Ελευσίνας και στη συνέχεια παρέκαμπε προς την παραλία και περνούσε από τις Θερμοπύλες σε αντίθεση με την επιλεγθείσα χάραξη όπου περνούσε από την περιοχή του Μαραθώνα και στη συνέχεια από το Μπράλο. Αυτές οι διαφοροποιήσεις θα έχουν κεντρική θέση στην αντιπαράθεση που θα υπάρξει τα επόμενα χρόνια σχετικά με την σκοπιμότητα και αποτελεσματικότητα τόσο των επιμέρους επιλογών όσο και για τις συνέπειες που είχαν στα χαρακτηριστικά της σιδηροδρομικής γραμμής στο σύνολό της. Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι και στα δύο αμφιλεγόμενα τμήματα, η επιλεγθείσα τελικά χάραξη ακολούθησε την πρόταση των Αυστριακών μηχανικών.

Ένα γεγονός που δίνει μεγαλύτερο ενδιαφέρον στη διαμάχη για το πια χάραξη έπρεπε τελικά να επιλεγθεί είναι η επισήμανση που σημειώνεται και στο περιοδικό ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ στο αφιέρωμα που κάνει στο τμήμα Τιθορέα – Μπράλος – Λιανοκλάδι: «Είναι ενδιαφέρον το ότι, από την Τιθορέα μέχρι το Λιανοκλάδι, αυτή η προτεινόμενη αρχικά χάραξη συμπίπτει με την σημερινή, με εξαίρεση τις δύο δίδυμες σήραγγες του Καλλιδρόμου που δεν είχαν προβλεφθεί τότε».⁴⁵ Βλέπουμε δηλαδή ότι η πρόταση της Γαλλικής Αποστολής, τελικά υιοθετείται τελικά στη νέα χάραξη που πραγματοποιείται αρκετές δεκαετίες αργότερα.

Το 1911, μόλις έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή της γραμμής, υπάρχει διένεξη μεταξύ μηχανικών σχετικά με την ορθότητα της χάραξης της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς – Δεμερλή - Σύνορα. Ο μηχανικός Κ. Ξυδής δημοσιεύει τρία άρθρα στο περιοδικό Αρχιμήδης σχετικά με τα σοβαρά όπως ο ίδιος καταλογίζει λάθη και παραλείψεις που έγιναν στη χάραξη και κατασκευή της γραμμής

⁴⁵ περιοδικό ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ , Τεύχος 52 – Ιούνιος 2018, σελ 6.

ΠΔΣ⁴⁶. Ως απάντηση ο νομομηχανικός Δ. Διαμαντίδης υπερασπίζεται τις μελέτες που είχαν προηγηθεί και τις τελικές επιλογές που έγιναν όσον αφορά την κατασκευή⁴⁷. Στη συγκεκριμένη διένεξη υπάρχουν μια σειρά σημεία που αξίζει να καταδειχθούν. Καταρχάς έχει ενδιαφέρον η λεπτομερής επιχειρηματολογία υπέρ ή κατά της επιλεγμένης χάραξης. Μαθηματικοί υπολογισμοί, χάρτες, οικονομικά στοιχεία προσπαθούν να μας πείσουν για την αντικειμενική αλήθεια των δύο μηχανικών.

Η κριτική που ασκείται από τον Κ. Ξυδή εστιάζεται στις τρεις κυριότερες οροσειρές που διέσχισε η γραμμή του «Λαρισαϊκού». Σε αυτές των Κιθαίρων, της Οίτης και της Όρθρου. Όπως σημειώνει ο Ξυδής (Ξυδής, 1911, 114), η αγγλική εταιρεία που ανέλαβε την κατασκευή το 1889, κρίνοντας ως ανεπαρκή τη μελέτη της γαλλικής αποστολής έκανε νέα, η οποία μάλιστα εγκρίθηκε από το τότε τμήμα των σιδηροδρόμων. Ο ίδιος θεωρεί ότι το διάστημα από το 1893, όταν και η αγγλική εταιρεία κηρύχθηκε έκπτωτη και σταμάτησαν οι εργασίες μέχρι το 1901, οπότε η καινούργια εταιρεία που είχε αναλάβει την κατασκευή ξεκίνησε εκ νέου την κατασκευή. Αποτελούσε ένα εύλογο και επαρκές χρονικό διάστημα για να γίνουν νέες μελέτες σχετικά με τη χάραξη και να διορθωθούν τα λάθη που σημειώνει ο ίδιος.

Ο νομομηχανικός Δ. Διαμαντίδης επιχειρεί να αντικρούσει ένα προς ένα τα επιχειρήματα του Ξυδή (Διαμαντίδης, 1911, 1). Με ανάλογο ύφος, με μαθηματικούς υπολογισμούς, με χάρτες και σχόλια σχετικά με την ποιότητα του εδάφους και του υπεδάφους παρουσιάζει κι αυτός με τη σειρά του μια επιστημονικά τεκμηριωμένη άποψη σχετικά με τη χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής. Το ενδιαφέρον στοιχείο του άρθρου απάντησης του Δ. Διαμαντίδη βρίσκεται στα συμπεράσματα που τελικά εξάγει. Μέσα σε λίγες γραμμές, ο υπερασπιστής της ορθότητας της επιλογής χάραξης, καταρρίπτει τη σταθερή άποψη που επικρατούσε στο σύνολο του τύπου, των πολιτικών αλλά και των εταιριών που ενεπλάκησαν στην κατασκευή του έργου. Σύμφωνα με τον Δ. Διαμαντίδη η γραμμή Πειραιώς – Λαρίσης – Συνόρων έχει «υποτιθέμενη διεθνή σημασίαν», κι αυτό γιατί παραθέτοντας για άλλη μια φορά μαθηματικούς υπολογισμούς υποστηρίζει ότι «δια το ταχυδρομείον των Ινδιών και δια τους εκ Παρισίων και Λονδίνου εις Αίγυπτον μεταβαίνοντας δεν θα προκύπη οικονομία τις χρόνου δια της γραμμής Πειραιώς εν σχέσει προς την δια Brindisi οδόν».⁴⁸

⁴⁶ Κ. Ξυδής, «Ο σιδηρόδρομος Πειραιώς – Λαρίσης : υποδεικνυόμενα σφάλματα κατά την χάραξιν της γραμμής», Αρχιμήδης έτ. ΙΑ', αρ. 10, 1911, σελ. 113 – 119, · Αρχιμήδης έτ. ΙΑ', αρ. 11, 1911 σελ. 120 – 123, · Αρχιμήδης έτ. ΙΒ', αρ. 4, 1911, σελ. [37] - 40

⁴⁷ Δ. Διαμαντίδης «Ο σιδηρόδρομος Πειραιώς - Λαρίσης : η επίκρισις της χαράξεως», Αρχιμήδης έτ. ΙΒ', αρ. 1, 1911, σελίδες 1-8.

⁴⁸ Διαμαντίδης, «Ο σιδηρόδρομος Πειραιώς – Λαρίσης», σελ 1-8.

Στην απάντηση⁴⁹ του Κ. Ξυδή (Ξυδής, 1911, 38) προς τον Δ. Διαμαντίδη έχει ενδιαφέρον η εκ διαμέτρου αντίθετη αντίληψη τόσο ως προς τη σημασία των έργων που είχαν πραγματοποιηθεί από την αγγλική εταιρεία μέχρι το 1893 αλλά και την αδιαμφισβήτητη διεθνή σημασία της γραμμής. Ειδικότερα ως προς το διεθνή χαρακτήρα της γραμμής αυτό που μπορεί να σημειωθεί είναι ότι το πώς γίνεται αντιληπτός ο χαρακτήρας της γραμμής καθορίζει και το συνολικότερο σχεδιασμό της γραμμής ως προς την προτεραιότητα στην ικανοποίηση των τοπικών αναγκών. Επίσης στην απάντηση του Κ. Ξυδή βρίσκουμε ρητή αναφορά στην παρουσία στελεχών του στρατού στην κατάθεση προτάσεων σχετικά με τη βέλτιστη χάραξη της γραμμής. Αναφέρει συγκεκριμένα τον μετέπειτα δικτάτορα Ιωάννη Μεταξά, ο οποίος είχε υποδείξει άλλη διεύθυνση, η οποία θα ακολουθούσε την ανατολική όχθη της λίμνης Ξυνιάδος, θα έτεμνε κάθετα την οδό Δομοκού – Λαμίας και δια της κοιλάδας του Κακάρα θα κατέληγε στην πεδιάδα της Θεσσαλίας. Ο Κ. Ξυδής παραθέτει μια σειρά πλεονεκτημάτων της συγκεκριμένης πρότασης που ξεχωρίζει η στρατιωτική σημασία της καθώς θα διέρχεται από σημείο όπου θα μπορούσε να αποτελέσει σημείο συγκέντρωσης και δράσης του στρατού.

⁴⁹ Ξυδής, «Ο σιδηρόδρομος Πειραιώς – Λαρίσης» σελίδες 37-40.

3.2) Η διαμόρφωση της σιδηροδρομικής γραμμής στο ευρύτερο γεωπολιτικό πλαίσιο : η συζήτηση για το σημείο σύνδεσης.

«το αναλλοίωτον της φιλίας, εγγυάται το αναλλοίωτον της κοινότητας των συμφερόντων, αποτελεί λυπηράν ανωμαλίαν το ότι η ένωση του ημετέρου μεθοριακού σιδηροδρόμου μετά του ευρωπαϊκού δικτύου είναι ακόμη εκκρεμές ζήτημα». *Σκριπ*, 9.10.1903, σ. 1

Ένα ζήτημα που θα μείνει μετέωρο καθόλη τη διάρκεια της κατασκευής και λειτουργίας της γραμμής ΠΔΣ, είναι το ζήτημα της ένωσης της γραμμής με τους Οθωμανικούς σιδηροδρόμους. Το οποίο θα «λυθεί» μόνο μετά το τέλος των Βαλκανικών Πολέμων, την επέκταση του ελληνικού κράτους στη Μακεδονία και την κυριότητα των γραμμών που ανήκαν στους «Ανατολικούς Σιδηροδρόμους». Από εκείνο το σημείο η συζήτηση για την ένωση των γραμμών παύει να αποτελεί θέμα διακρατικών συζητήσεων καθώς οι γραμμές που πρόκειται να ενωθούν βρίσκονται εντός του ελληνικού κράτους. Η ιδιαιτερότητα του συγκεκριμένου ζητήματος έγκειται στο γεγονός ότι το σημείο κατάληξης της σιδηροδρομικής γραμμής και η επακόλουθη σύνδεσή της με ένα ευρύτερο σιδηροδρομικό δίκτυο καθορίζει τη χάραξη που θα επιλεγεί, ενώ παράλληλα επηρεάζει και τα κεφάλαια που πρόκειται να επενδυθούν αφού αλλάζουν τα χαρακτηριστικά της γραμμής και τις επενδυτικές προσδοκίες αντίστοιχα. Η αδυναμία συμφωνίας με την Οθωμανική Αυτοκρατορία για το σημείο σύνδεσης επηρεάζει την προθυμία του ιδιωτικού κεφαλαίου να επενδύσει σε ένα έργο χωρίς εξασφαλισμένη σύνδεση με το ευρύτερο ευρωπαϊκό δίκτυο⁵⁰.

Στην περίπτωση όμως της σιδηροδρομικής γραμμής ΠΔΣ βλέπουμε να υπάρχει μια συζήτηση που ξεκινάει από την επαναδιαπραγμάτευση της σύμβασης από τον Τρικούπη το 1889 και να συνεχίζεται με αμείωτη ένταση όλα τα υπόλοιπα χρόνια μέχρι και τα έτη διεξαγωγής των Βαλκανικών Πολέμων. Το γεγονός ότι έχουμε την κατασκευή αλλά και τη λειτουργία μιας γραμμής χωρίς να γνωρίζει κανείς προς τα που θα συνεχίσει η χάραξή της, κάνει ακόμα πιο ενδιαφέρουσα την ιστορία. Παράλληλα η συζήτηση για τη σύνδεση αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα των διακρατικών σχέσεων και γεωπολιτικών σχεδιασμών, οι οποίοι επηρεάζουν την πορεία των συζητήσεων και τις προοπτικές σύνδεσης.

Για να ξετυλίξουμε το κουβάρι αυτής της ιστορίας θα σταθούμε στη συζήτηση στη Βουλή το 1889 και την αντιπαράθεση μεταξύ κυβέρνησης και αντιπολίτευσης για το κατά πόσο μπορεί να ξεκινήσει η κατασκευή χωρίς να έχει προηγηθεί συμφωνία για το σημείο σύνδεσης. Ενδιαφέρουσα είναι η επιχειρηματολογία του Τρικούπη⁵¹, όπου σε αντίθεση με την επιφυλακτικότητα της

⁵⁰ Λ. Παπαγιαννάκης, *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1882 - 1910), Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις*, σελ 127, 'B' Έκδοση.

⁵¹ Irene Anastasiadou, *In Search of a Railway Europe, Transnational Railway Developments in Interwar Europe, 2009*”, σελ 176.

αντιπολίτευσης επιμένει ότι η ολοκλήρωση της κατασκευής θα είναι το βασικό όπλο του ελληνικού κράτους για να πετύχει μια συμφέρουσα συμφωνία για το σημείο σύνδεσης. Επίσης σε άρθρα εφημερίδων της εποχής, κυρίως στο ΣΚΡΙΠ και το ΕΜΠΡΟΣ, θα βρούμε αρκετά στοιχεία για το πώς εξελίχθηκε αυτή η ιστορία.

Κατά τη διεξαγωγή των συζητήσεων στη βουλή (27-28.3.1889) για την υπογραφή της σύμβασης κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς – Δεμερλή – Σύνορα, μία από τις κύριες ενστάσεις ήταν ότι η Οθωμανική Αυτοκρατορία δεν θα προχωρούσε σε σύνδεση των σιδηροδρόμων, γεγονός που καθιστούσε εξαιρετικά δύσκολη την εξεύρεση κεφαλαίων για την αποπεράτωση της κατασκευής και άλλαζε το διεθνές χαρακτήρα που ήταν το κύριο ζητούμενο για τη συγκεκριμένη γραμμή. Λίγα χρόνια αργότερα όμως και με τις εργασίες να έχουν τελικά ξεκινήσει, σύμφωνα με άρθρο στην εφημερίδα ΕΥΡΙΠΟΣ, διαπιστώνουμε ότι το 1893 υπάρχει συγκεκριμένο σχέδιο από την πλευρά της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας για την ένωση των σιδηροδρόμων, προτείνοντας μάλιστα δύο διαφορετικές γραμμές που θα ξεκινούν από τους Ανατολικούς Σιδηροδρόμους και θα ενώνονται με τον ελληνικό. Οι δύο γραμμές σύμφωνα με το άρθρο θα σχηματίζουν ένα Χ, η μεν πρώτη γραμμή θα ξεκινά από τη γραμμή της Θεσσαλονίκης και μέσω Βέροιας θα καταλήγει στα Τρίκαλα ενώ η δεύτερη θα ξεκινά από τον Βορρά τέμνοντας τη Μακεδονία και μέσω Ελασσόνας να καταλήξει στη Λάρισα. Στο άρθρο αναφέρονται μάλιστα και συγκεκριμένοι όμιλοι κεφαλαιούχων που έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για την κατασκευή αυτών των γραμμών⁵².

Το 1899, με την νέα σύμβαση για κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής μέχρι τα σύνορα να βρίσκεται προ των πυλών, βρίσκουμε δύο ενδεικτικά άρθρα στην εφημερίδα ΕΜΠΡΟΣ με αναφορά για προτάσεις των εμπόρων στην Καβάλα⁵³ για σύνδεση των Ανατολικών Σιδηροδρόμων με τα ελληνικά σύνορα μέσω Ελασσόνας, κάτι αντίστοιχο δηλαδή με την πρόταση του 1893, αλλά και δηλώσεις ευρωπαϊκών εταιρειών ότι δεν θα αναλάβουν την κατασκευή και εκμετάλλευση του σιδηροδρόμου Πειραιάς – Σύνορα εάν δεν εξασφαλιστεί πρώτα η σύνδεση με το Οθωμανικό δίκτυο⁵⁴. Μια σειρά άρθρα που αναφέρονται στην προοπτική ένωσης της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς – Δεμερλή - Σύνορα με τους Οθωμανικούς βρίσκουμε και το 1903. Τόσο στο ΕΜΠΡΟΣ όσο και στο ΣΚΡΙΠ θα βρούμε σχετική αρθρογραφία, η οποία εκφράζει ένα θετικό κλίμα μεταξύ ελληνικού κράτους και Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Η εμφάνιση του βουλγαρικού κράτους στο προσκήνιο και οι επιδιώξεις του για επέκταση προς τη Μακεδονία το καθιστούν τον βασικό εχθρό,

⁵² Εύριπος (Χαλκίδα), 23.1.1893, σελ 2.

⁵³ Εμπρος, 27.3.1899, σελ 2

⁵⁴ Εμπρός, 3.8.1899, σελ 2

δίνοντας πάτημα σε απόψεις που προέκριναν τη συνεργασία με την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Στα συγκεκριμένα άρθρα⁵⁵ αφενός καλλιεργείται η αίσθηση ότι η συμφωνία για τη σύνδεση πρόκειται να συμβεί από στιγμή σε στιγμή ενώ παράλληλα τονίζονται οι φιλικές σχέσεις με την Πύλη, με χαρακτηριστικότερο το άρθρο στο ΣΚΡΙΠ όπου μεταξύ άλλων αναφέρει ότι «το αναλλοίωτον της φιλίας, εγγυάται το αναλλοίωτον της κοινότητος των συμφερόντων, αποτελεί λυπηράν ανωμαλίαν το ότι η ένωση του ημετέρου μεθοριακού σιδηροδρόμου μετά του ευρωπαϊκού δικτύου είναι ακόμη εκκρεμές ζήτημα!»⁵⁶

Οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο δεν αφήνουν ανεπηρέαστο και το ζήτημα της ένωσης των σιδηροδρόμων. Τα Βαλκάνια βρίσκονται υπό διαρκή αναταραχή με νέα κράτη να κάνουν την εμφάνισή τους όπως η Βουλγαρία και η Σερβία, Η ΑυστροΟυγγαρία διεκδικεί ισχυροποίηση της θέσης της στην περιοχή ενώ η Ρωσία βρίσκει στο βουλγαρικό, κατά κύριο λόγο, αλλά και σερβικό κράτος το πάτημα για να ελέγξει τα βόρεια Βαλκάνια και από εκεί να βρει διέξοδο προς την Ευρώπη. Παράλληλα η Οθωμανική Αυτοκρατορία αντιμετωπίζει οικονομικά, κοινωνικά και πολιτικά ζητήματα, με αποτέλεσμα την εμφάνιση και επικράτηση των Νεότουρκων το 1908.

Όλα τα παραπάνω αλλάζουν διαρκώς τις εκτιμήσεις και τις προοπτικές ένωσης των Ανατολικών Σιδηροδρόμων με τη γραμμή ΠΔΣ. Καθόλη τη διάρκεια του 1908 δημοσιεύονται άρθρα⁵⁷ σε εφημερίδες που ασχολούνται με αυτό το ζήτημα. Χαρακτηριστικά θα αναφέρουμε άρθρο στο ΣΚΡΙΠ (28.1.1908, 1) στο οποίο διαπιστώνεται η εχθρική πλέον στάση της Ρωσίας ως προς την ένωση των σιδηροδρόμων, υπονοώντας το άρθρο ότι αυτό οφείλεται στη στήριξη της Ρωσίας προς το βουλγαρικό κράτος και στις βλέψεις που αυτό είχε για επέκταση προς τα νότια Βαλκάνια. Ενώ στο ΣΚΡΙΠ (25.3.1908, 3) υπάρχει η τοποθέτηση του Δραγούμη στη συζήτηση της βουλής, όπου αναφέρεται στη στήριξη της Αυστροουγγαρίας στο ζήτημα της ένωσης.

Παράλληλα στη σχετική αρθρογραφία της περιόδου φαίνεται ότι η συζήτηση του ελληνικού κράτους με την Οθωμανική Αυτοκρατορία βάζει ξανά στο επίκεντρο το ζήτημα της ένωσης, ένα ζήτημα που συνδέεται και με άλλα θέματα διμερών σχέσεων. Όπως πληροφορούμαστε από το ΣΚΡΙΠ τόσο στις 4.2.1908 όσο και στις 3.7.1908, η Οθωμανική Αυτοκρατορία συμμετέχει ενεργά στη συζήτηση της ένωσης πιέζοντας να συνδεθεί αυτό με μια συμφωνία ανταλλαγής «εγκληματιών» όπως τους ονομάζει, κάτι που απορρίπτεται από την ελληνική πλευρά, όπως απορρίπτεται και η πρόθεση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας να συνδεθούν οι σιδηρόδρομοι μέσω της ενδοχώρας καθώς το ελληνικό κράτος επιδιώκει σύνδεση παραλιακά, μέσω Κατερίνης.

⁵⁵ Εμπρός 1.4.1903 σελ 2. Εμπρός 5.4.1903 σελ 2. Σκριπ 9.10.1903 σελ 1. Σκριπ 12.11.1903 σελ 4.

⁵⁶ Σκριπ, 9.10.1903, σελ 1

⁵⁷ Σκριπ, 28.1.1908 σελ 1 - 4.2.1908, σελ 1 - 7.2.1908, σελ 6 - 25.3.1908, σελ 3 - 3.7.1908, σελ 1.

Σε σχέση με τη συζήτηση εντός της Ελλάδας, υπάρχει ένα σχετικό άρθρο στο ΣΚΡΙΠ (10.3.1908,1) του βουλευτή Αιγιαλείδη, ο οποίος καταθέτει με αρκετές λεπτομέρειες την άποψή του για το βέλτιστο σημείο σύνδεσης. Το ενδιαφέρον σε αυτό το άρθρο είναι ότι καταρχάς διατυπώνεται μια άποψη διαφορετική από την επικρατούσα καθώς προβάλλονται μια σειρά επιχειρήματα για τα πλεονεκτήματα που έχει η σύνδεση μέσω της ενδοχώρας, διατυπώνεται μάλιστα ο ισχυρισμός ότι αυτοί που διαφωνούν με αυτή την προσέγγιση στρέφονται ενάντια στα συμφέροντα της Ελλάδας καλώντας μάλιστα την Αγγλία να αντιληφθεί ότι θα πρέπει να στηρίζει την Ελλάδα και τη σύνδεση του σιδηροδρόμου με το υπόλοιπο δίκτυο προκειμένου να αντιμετωπίσει τις επιδιώξεις της Ρωσίας για επέκταση στα Βαλκάνια.

Στο συγκεκριμένο άρθρο βρίσκουμε μια διαφορετική προσέγγιση για το πώς θα εξυπηρετηθούν οι βλέψεις του ελληνικού κράτους για ισχυροποίηση του ρόλου του στα Βαλκάνια και πιο συγκεκριμένα στη Μακεδονία. Επίσης για άλλη μία φορά βλέπουμε πώς το ευρύτερο πολιτικό και οικονομικό γίνεσθαι καθορίζει και τις τεχνικές προεκτάσεις ενώ δεν πρέπει να μας διαφεύγει ότι, οι οικονομικοί ανταγωνισμοί όπως αναφέρονται και στο άρθρο δυσχεραίνουν την υλοποίηση μιας πρότασης. Διαβάζουμε χαρακτηριστικά: «Προς την δια τοιαύτης όμως γραμμής ένωσιν αντιτίθεται το πολύ της δαπάνης οδού από Καλαμπάκας μέχρι Κιπρουλή εκτάσεως 337 χιλιομέτρων μετά της διαπλατύνσεως της υπάρχουσας από Δεμερλί μέχρι Καλαμπάκας γραμμής του Θεσσαλικού σιδηροδρόμου. Αντιτίθεται δε προ πάντων και η θέλησις εκείνων εις τας πολιτικάς επί της Μακεδονίας βλέψεις των οποίων ούτε η ενίσχυσις της ελληνικής επιρροής είνε ευάρεστος, ούτε δια τα εμπορικά αυτών συμφέροντα συμφέρει να τραπή από της Θεσσαλονίκης προς άλλην διεύθυνσιν το ρεύμα της ευρωπαϊκής κινήσεως και του μακεδονικού εμπορίου».⁵⁸

Φτάνοντας μέχρι και το 1912 η συζήτηση για το ζήτημα της ένωσης συνεχίζεται, με τη «λύση» μέσω των Βαλκανικών Πολέμων να πλησιάζει. Εκείνη την περίοδο η εκτίμηση ότι η ένωση θα επιτευχθεί φαίνεται ότι ενισχύεται όπως διαπιστώνουμε από την άποψη του Ελ. Βενιζέλου, πρωθυπουργού εκείνη την περίοδο, σύμφωνα με την αναδημοσίευση συζήτησης στη Βουλή στο ΕΜΠΡΟΣ⁵⁹ (11.2.1912, 4) ενώ και η εταιρία που έχει κατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή Πειραιάς – Δεμερλή – Σύνορα, η Batignolles έρχεται σε συζητήσεις με την Οθωμανική Κυβέρνηση και καταθέτει πρόταση για σύνδεση των σιδηροδρόμων μέσω Βέροιας, μια πρόταση που εκτιμάται από την εφημερίδα ότι θα βρει ανταπόκριση (8.1.1912, 4)⁶⁰.

⁵⁸ Σκριπ, 10.3.1908, σελ 1.

⁵⁹ Εμπρός 11.2.1912, σελ 4.

⁶⁰ Εμπρός, 8.1.1912, σελ 4.

Κλείνοντας αυτή την εξιστόρηση των συζητήσεων και επαφών που πραγματοποιήθηκαν από τα τέλη του 19ου αιώνα μέχρι και την έναρξη των Βαλκανικών πολέμων θα παραθέσουμε ένα σχόλιο από την εφημερίδα ΕΜΠΡΟΣ (18.10.1912, 3) με τους Βαλκανικούς Πολέμους σε εξέλιξη και τον ελληνικό στρατό να προχωρά στη Μακεδονία: «Δέκα έτη επάλαισεν η Ελλάς δια να επιτύχει την ένωσιν του σιδηροδρόμου των συνόρων με τους Τουρκικούς. Διαπραγματεύσεις, μεσολαβήσεις, παραχωρήσεις, υποσχέσεις επιτροπαί τίποτε εξ' όλων αυτών δεν έφερον αποτέλεσμα. Αλλ' ό,τι δεν έγινε εντός δέκα ετών, συνέβη εντός δέκα ημερών τώρα. Οι Τούρκοι δεν ήθελον να ιδούν τον Ελληνικό Σιδηρόδρομον εις την Βέρροϊαν. Τι να λέγουν όμως τώρα που βλέπουν εκεί τον Ελληνικόν στρατόν;»

3.3) Ο ρόλος του στρατού στη χάραξη της γραμμής. : Η σιδηροδρομική πολιτική του κράτους, σύμφωνα με τον Ι. Μεταξά.

«Μέσα εις το πλήθος των διαφόρων αναγκών του Κράτους και της Κοινωνίας, αι οποίαι από πολλού, από δεκαετηρίδων, εύρηκαν την ικανοποίησιν των δια της κατασκευής σιδηροδρομικών γραμμών, μία ανάγκη επέζηεν ισχυρότερον δια τους απ' Αθηνών και προς βορράν σιδηροδρόμους. Η ανάγκη η στρατιωτική». Ι.Μεταξάς, «Η Σιδηροδρομική Πολιτική του Κράτους», *Τεχνικά Χρονικά*, 1 Απριλίου 1932,σελ 421.

Ο ρόλος του στρατού και ευρύτερα των στρατιωτικών σχεδιασμών στην ανάπτυξη του σιδηροδρόμου και πιο συγκεκριμένα στην επιλογή της χάραξης προς τον Βορρά είναι ένα ζήτημα που ενώ έχει επισημανθεί από το σύνολο της σιδηροδρομικής ιστοριογραφίας, εν τούτοις χρειάζεται να αναδειχθεί, με μεγαλύτερη ένταση. Ειδικά τα σημεία εκείνα στα οποία μπορούμε να εντοπίσουμε την παρέμβαση των στρατιωτικών επιτελείων στην επιλογή της χάραξης, τους ευρύτερους στρατηγικούς στόχους του ελληνικού κράτους αλλά και το πώς τελικά χρησιμοποιήθηκε η σιδηροδρομική γραμμή Πειραιάς – Δεμερλή - Σύνορα τόσο την περίοδο πριν όσο και κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών πολέμων.

Τόσο σε επίπεδο ιδεολογίας όσο και σε πρακτικό επίπεδο, ο στρατός επηρέασε καθοριστικά μια σειρά επιλογών. Ιδεολογικά είχε κεντρικό ρόλο στην επιβολή του σιδηροδρόμου ως φορέα προόδου και ανάπτυξης καθώς η αποδοχή του δεν ήταν δεδομένη από τις τοπικές κοινωνίες, ενώ δεν έλειπαν και οι αντιστάσεις οικονομικών και πολιτικών συμφερόντων που θίγονταν από τις αλλαγές που θα έφερνε ο σιδηρόδρομος. Δεν είναι τυχαίο ότι στην πίεση που ασκούνταν για να περάσει από συγκεκριμένες πόλεις, όπως η Λαμία, χρησιμοποιήθηκε, κατά κύριο λόγο, η αναφορά στη χρησιμότητα αυτής της επιλογής στους στρατιωτικούς σχεδιασμούς. Ο ρόλος του στρατού γίνεται εμφανής και από τη συμμετοχή στρατιωτικών σε διευθυντικές θέσεις των εταιριών εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων αλλά και από την παρουσία του μηχανικού τάγματος του στρατού στην κατασκευή γραμμών.

Όπως έχει ήδη σημειωθεί από τη δευτερογενή βιβλιογραφία, τα γεγονότα του Κριμαϊκού Πολέμου έχουν καταδείξει τη σημασία του σιδηροδρόμου στα σχέδια του ελληνικού κράτους για επέκταση προς τον Βορρά. Η ισχυρή ελληνική ναυτιλία δεν μπορούσε να εξασφαλίσει την απαιτούμενη μαζικότητα αλλά και ταχύτητα μεταφοράς στρατευμάτων, ειδικά σε περιπτώσεις όπως κατά τη διάρκεια του Κριμαϊκού Πολέμου, όπου τα σχέδια αυτά ερχόντουσαν σε αντίθεση με τις επιδιώξεις των Μεγάλων Δυνάμεων της εποχής⁶¹. Ένα προφητικό⁶² δημοσίευμα στην εφημερίδα ΣΚΡΙΠ

⁶¹ Irene Anastasiadou, In Search of a Railway Europe, Transnational Railway Developments in Interwar Europe, 2009, σελ. 175 The mobilization of the army that year and the 1886 blockage of the Greek coastline by the major powers, who sent their fleet from Souda (Crete) to Piraeus and prohibited the expedition of ships to Volos, confirmed the military importance of the line.

⁶² «Το πρώτον βήμα προς την Μακεδονίαν δεν είναι τα συλλαλητήρια, οι εθνικοί λόγοι, τα ενθουσιαστικά άρθρα και αι δεκάδραχμαι εισφοραί. Το πρώτον βήμα προς τα σύνορά μας, προς τας υπό τόσων, ξενικών στοιχείων, απειλουμένας

(24.11.1895, 1) σημείωνε τη σημασία του σιδηροδρόμου, ενώ ταυτόχρονα επισήμανε τις κομβικές ελλείψεις της στρατιωτικής οργάνωσης για να ανταποκριθεί στις ανάγκες των καιρών.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η τοποθέτηση στη Βουλή στις 9 Μάρτη του 1903 από τον βουλευτή Φθιώτιδος Ευταξία, ο οποίος επιχειρηματολογεί υπέρ της σύνδεσης του σιδηροδρόμου με την πόλη της Λαμίας. Στη συγκεκριμένη αγόρευση μπορούμε να βρούμε πολλά στοιχεία που χαρακτηρίζουν τη ρητορική σχετικά με τον σιδηρόδρομο Πειραιάς – Δεμερλή - Σύνορα. Προβάλλει τα οικονομικά στοιχεία τα οποία συνηγορούν υπέρ της άμεσης σύνδεσης της Λαμίας με τον σιδηρόδρομο, ενώ παράλληλα υποβαθμίζει το διεθνή χαρακτήρα του σιδηροδρόμου, σημειώνοντας, τις αντιρρήσεις της τουρκικής πλευράς να δεχτεί μια χάραξη που δεν την εξυπηρετούσε ούτε από εμπορική άποψη ούτε από στρατιωτική. Ο πυρήνας όμως των επιχειρημάτων έχει να κάνει με τη στρατηγική θέση της Λαμίας ως προς τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει τους στρατιωτικούς σχεδιασμούς του κράτους τόσο για την άμυνά του όσο και για την επίθεσή του. Υποβαθμίζει τα επιχειρήματα που υποστηρίζουν ότι η χάραξη έξω από τη Λαμία είναι απαραίτητη προκειμένου να μειωθεί η χρονική απόσταση από τον Πειραιά μέχρι τα σύνορα. Επαναφέροντας το φάντασμα της ήττας του 1897 βάζει στο κέντρο της συζήτησης για τη χάραξη της γραμμής όχι τα τεχνικά δεδομένα αλλά τις στρατιωτικές ανάγκες⁶³.

Αλλά και το ζήτημα της σύνδεσης με τους τουρκικούς σιδηροδρόμους καθορίζεται από τους στρατιωτικούς σχεδιασμούς και τη χρησιμότητα που θα έχει το σημείο σύνδεσης στην εξυπηρέτησή τους. Ο Βουλευτής Αιγιαλείδης, εκθέτει αναλυτικά τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των δύο πιθανών σημείων σύνδεσης. Μέσω Βέροιας και κεντρικής Μακεδονίας από τη μια, μέσω Τεμπών και παραλιακά από την άλλη: «Και η μεν πρώτη τούτων μεσόγειος ούσα και διερχόμενη από ευφόρου εδάφους και πυκνού πληθυσμού, εξυπηρετεί τοπικώς αμφοτέρων των χωρών τα εμπορικά συμφέροντα, διότι θέλει καταστήσει των μερών τούτων την εμπορικήν επικοινωνίαν ζωηροτέραν και την μεταφόραν των προϊόντων ευχερεστέραν προς τε την Λάρισσαν και την Θεσσαλονίκην, αλλ' είνε εντελώς ασύμφορος από της απόψεως της δαπάνης, της διεθνούς συγκοινωνίας και της στρατιωτικής δι' ημάς χρησιμότητος».⁶⁴

ελληνικάς χώρας θα ήτο συντελεσμένον σχεδόν μέχρι σήμερον, ως προεικάζετο, σιδηροδρομικόν έργον της ενόψεως ολοκλήρου της χώρας με τους μεθορίουσ σταθμούς μας. Αλλ' η μακροχρόνιος βορβοροβουτηγημένη πολιτική μας και εις την επιχειρήσιν ταύτην ήτις θα διηκόλυνε και θα ανέπτυσσε την συγκοινωνίαν και το εμπόριον της χώρας εν ειρήνη και ήτις θα μεταβίβαζεν εις δύο ημέρας τα ελληνικά τάγματα από τα κέντρα της χώρας εκεί, όπου η πατρίς θα εκάλει τους άνδρας των εις εκπλήρωσιν του υψηλοτέρου καθήκοντός των εδείχθη μωρά και ανίκανος, ποταπή και αηδής», Σκριπ, 24.11.1895, σελ 1.

⁶³ Εμπρός, 7.3.1903, σελ 1 και 9.3.1903, σελ 4.

⁶⁴ Σκριπ, 11.3.1908, σελ 1.

Ενδεικτικό του ρόλου που αποκτά ο σιδηρόδρομος στο σχεδιασμό των στρατιωτικών κινήσεων, είναι η περιγραφή των στρατιωτικών ασκήσεων που πραγματοποιούνται το 1908. Τα γυμνάσια περιγράφονται με εξαιρετική λεπτομέρεια σε τουλάχιστον τέσσερα φύλλα⁶⁵. Πλέον ο σιδηρόδρομος αποκτά κεντρική θέση τόσο στη μεταφορά των στρατευμάτων όσο και ως περιβάλλον γύρω από το οποίο πραγματοποιούνται μάχες. Το 1912 είναι το έτος έναρξης των Βαλκανικών Πολέμων, είναι η περίοδος όπου όλοι οι προηγούμενοι σχεδιασμοί τίθενται σε εφαρμογή και μπορούμε να δούμε πλέον τον σιδηρόδρομο ως οργανικό κομμάτι των πολεμικών επιχειρήσεων. Για άλλη μια φορά τα στρατιωτικά γυμνάσια θα αποτελέσουν θέμα για τις εφημερίδες που θα περιγράψουν με κάθε λεπτομέρεια τις κινήσεις του στρατού.

Η σημασία που είχε η γραμμή ΠΔΣ φαίνεται και από ένα επιπλέον άρθρο που δημοσιεύεται στο ΣΚΡΙΠ (30.9.1912, 4), στο οποίο εκτός από τα διθυραμβικά σχόλια για την επιτυχία της επιστράτευσης, τόσο όσον αφορά την ταχύτητα όσο και τον αριθμό των επιστρατευθέντων, υπάρχει ξεχωριστή αναφορά στη σημασία που είχε η συγκεκριμένη σιδηροδρομική γραμμή. Με τίτλο «Η συνδρομή της συγκοινωνίας μας» περιγράφεται εν συντομία ο ρόλος που διαδραμάτισε ο σιδηρόδρομος στη μεταφορά των στρατευμάτων⁶⁶. Αναφέρει μάλιστα και ειδικό σταθμό εντός των στρατιωτικών αποθηκών του Ρουφ, ο οποίος συνδεόταν απευθείας με την κεντρική σιδηροδρομική γραμμή. Ενδεικτική της σημασίας που είχε ο σιδηρόδρομος στους στρατιωτικούς σχεδιασμούς, αλλά και του πώς αυτοί οι σχεδιασμοί επηρέασαν και την τεχνική εξέλιξη του σιδηροδρόμου, είναι η σύμβαση που υπογράφηκε μεταξύ του Ταμείου Αμύνης και της εταιρείας των Ελληνικών Σιδηροδρόμων για κατασκευή από τη δεύτερη στον σταθμό «Ορφανά» (κοντά στη Λάρισα) αμαξοστασίου «πλήρες δια τέσσερας ατμάμαξας μετά συνδετηρίου γραμμής και ισοπεδώσεως μετά φρεατίων, μηχανουργείου και οικήματος προσωπικού» αλλά και ένα «κρηπίδωμα γαιανθράκων».⁶⁷

Η σημασία που δίνει ο στρατός στο σιδηρόδρομο γενικότερα μπορεί να φανεί και μελετώντας την ιστορία του Τάγματος Μηχανικού. Μια μονογραφία που κατατέθηκε στη Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (ΔΙΣ, 1999) μας δίνει μια αρκετά λεπτομερή εικόνα για την εξέλιξη και τη σημασία που είχε το Τάγμα Μηχανικού στην οργάνωση αλλά στην ικανότητα του στρατού να χρησιμοποιήσει τον σιδηρόδρομο. Επίσης μπορούμε να δούμε την ανάδειξη της σημασίας που είχε στην στρατιωτική οργάνωση, μέσα από την εμφάνιση του λόχου σιδηροδρόμων, με τον Νόμο ΑΤΚΤ της 31ης Δεκεμβρίου 1885, όπου δημιουργήθηκε ένα Σύνταγμα Μηχανικού, με δύο τάγματα των πέντε

⁶⁵ Σκριπ, 16-17-20-21.9.1908

⁶⁶ Σκριπ, 30.9.1912, σελ 4.

⁶⁷ Εμπρός, 31.7.1912, σελ 2.

λόχων το κάθε ένα. Ο λόγος που άλλαξε η συνήθης συγκρότηση ενός τάγματος μέσω τεσσάρων λόχων είχε να κάνει με τη δημιουργία ενός λόχου σιδηροδρομικών αλλά και τηλεγραφητών.

Ενώ το 1910, με νόμο, γίνεται νέος οργανισμός του Στρατού και πλέον το Μηχανικό περιλαμβάνει εκτός από έναν ξεχωριστό και εν λειτουργία λόχου Σιδηροδρομικών, και Τμήμα Επιθεώρησης Μηχανικού (με τεχνικό συμβουλευτικό τμήμα, τμήμα μόνιμου οχυρώσεως και τμήμα συγκοινωνιών). Τον Ιανουάριο του 1912 και σε νέο οργανισμό του Στρατού, το ζήτημα των συγκοινωνιών και του σιδηροδρόμου αναβαθμίζεται ακόμα περισσότερο με τη δημιουργία ενός Τάγματος Συγκοινωνιών με δύο λόχους τηλεγραφητών, ένα λόχο σιδηροδρομικών, και ένα λόχο ασυρμάτων και αεροπλοΐας.

Η σημασία που είχε ο σιδηρόδρομος στην οργάνωση του στρατού, κυρίως όσον αφορά την ταχύτητα μεταφοράς στρατευμάτων αποτελεί κοινό τόπο. Χαρακτηριστικό του ρόλου που διαδραματίζει ο στρατός στην επιλογή της χάραξης είναι το άρθρο του Ιωάννη Μεταξά (Μεταξάς, 1932, 420) στο περιοδικό Τεχνικά Χρονικά, στο οποίο υπερασπίζεται τη σιδηροδρομική πολιτική του κράτους. Στο συγκεκριμένο άρθρο–παρέμβαση, ο Μεταξάς, λίγα χρόνια πριν αναλάβει ως δικτάτορας τη διακυβέρνηση της χώρας, εκφράζει όχι μόνο την πρόταση για στενή σύνδεση στρατού και κράτους αλλά επίσης τη σύνδεση στρατού και σιδηροδρόμου. Ας μην ξεχνάμε ότι ο ίδιος διετέλεσε και Υπουργός Συγκοινωνιών. Λέει λοιπόν: «Μέσα εις το πλήθος των διαφόρων αναγκών του Κράτους και της Κοινωνίας, αι οποίαι από πολλού, από δεκαετηρίδων, εύρηκαν την ικανοποίησιν των δια της κατασκευής σιδηροδρομικών γραμμών, μία ανάγκη επέιξεν ισχυρότερον δια τους απ' Αθηνών και προς βορράν σιδηροδρόμους. Η ανάγκη η στρατιωτική» και συνεχίζει ακόμα πιο ξεκάθαρα λίγο παρακάτω: «Την δε σφραγίδα της στρατιωτικής ανάγκης η οποία επέισε και έδωκε την τελευταίαν ώθησιν δια την κατασκευήν του Λαρισαϊκού, την βλέπει κανείς εις την χάραξιν της σιδηροδρομικής ταύτης γραμμής, η οποία αντί ν' ακολουθήση την δι' Ελατείας ή δι' Αταλάντης κατεύθυνσιν η οποία ήτο και η από πάσης άλλης απόψεως καλλιτέρα, ηκολούθησε την δια του Μπράλου διάβασιν η οποία τοσούτων τεχνικών περιπετειών εγένετο πρόξενος, τα οποίας όλοι γνωρίζετε», κλείνει την αναφορά του στο πόσο μεγάλο ρόλο είχε η κάλυψη των στρατιωτικών αναγκών στην τελική επιλογή της χάραξης της γραμμής αναφερόμενος στο τελευταίο κομμάτι του σιδηροδρόμου που ένωνε τον «Λαρισαϊκό» με τους μακεδονικούς σιδηροδρόμους. Εδώ σημειώνει ότι ενώ τόσο πολιτιστικά όσο και στρατιωτικά συμφέροντα προέκριναν τη συνέχιση της γραμμής μέχρι τους Μακεδονικούς με μια χάραξη στο εσωτερικό της χώρας, μια «καθαρώς στρατιωτική ανάγκη» επέβαλλε την παραλιακή χάραξη προκειμένου να επιτευχθεί η ταχύτερη δυνατή ένωση.

3.4) Η συνδιαμόρφωση τεχνολογίας και οικονομίας : Η περίπτωση της διαμάχης «Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων» και «ΠΑΣ»

Ένα ακόμα πεδίο όπου διαπιστώνεται η αλληλεπίδραση της τεχνολογίας με τις ευρύτερες οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές συνθήκες είναι οι οικονομικοί ανταγωνισμοί που εκδηλώνονται κατά τη διάρκεια κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής. Ανταγωνισμοί που επηρεάζουν την πραγματοποίηση των έργων ή τα τεχνικά χαρακτηριστικά της αλλά και ανταγωνισμοί που το αποτέλεσμά τους καθορίζεται από την παρουσία της Τεχνολογίας.

Ένα τεχνολογικό σύστημα, όπως είναι ο σιδηρόδρομος, έχει μεγάλη αλληλεπίδραση με τις ευρύτερες κοινωνικο-πολιτικές συνθήκες πριν ακόμα ξεκινήσει να λειτουργεί. Δεν είναι τυχαίο ότι ήδη από το 1872 και όταν υπάρχει η πρώτη απόπειρα κατασκευής σιδηροδρόμου που θα συνδέει την Αθήνα και τον Πειραιά με τα σύνορα του ελληνικού κράτους, λαμβάνουν χώρα μια σειρά διαμάχες με τη μορφή τεχνικών ζητημάτων, όπως είναι το σημείο αφετηρίας του σιδηρόδρομου⁶⁸. Διαμάχες όπου διαπιστώνουμε οικονομικούς ανταγωνισμούς τόσο μεταξύ των κεφαλαιούχων που εμπλέκονταν στην κατασκευή των σιδηροδρόμων⁶⁹ όσο και με τα διαφορετικά οικονομικά συμφέροντα που εκδηλώνονται εκείνη την εποχή στον Πειραιά, ένα λιμάνι που διαμορφωνόταν εκείνη την περίοδο και επομένως είχε τη δική του δυναμική ως προς το πως θα διαμορφωνόταν ο χώρος.

Διαπιστώνουμε ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των δύο ομίλων που αντιμάχονταν για τον έλεγχο της Γενικής Πιστωτικής Τράπεζας⁷⁰ το 1872, υπό την ηγεσία του Ανδρέα Συγγρού και του Ευάγγελου Βαλτατζή, θα μεταφερθεί και στο πεδίο του σιδηροδρόμου καθώς αμφότεροι θα υπογράψουν συμβάσεις για κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών. Όσον αφορά την τραπεζική διαμάχη, ο Συγγρός βγαίνει κερδισμένος αλλά στην κατασκευή του σιδηροδρόμου θα βρεθεί αντιμέτωπος με την άρνηση της κυβέρνησης να του παραχωρήσει την περιοχή που ήθελε στον Πειραιά ως αφετηρία του σιδηροδρόμου, δίνοντάς του εναλλακτικές που δεν τις έκανε δεκτές και θέτοντας ως προϋπόθεση να δώσει την έγκρισή της η εταιρία του Βαλτατζή. Ο Πειραιάς, άλλωστε, θα αποτελέσει πεδίο συνεχών αντιπαραθέσεων όσον αφορά τους χώρους που θα χρησιμοποιήσει η εταιρεία που εκμεταλλευόταν τη σιδηροδρομική γραμμή Πειραιάς – Δεμερλή – Σύνορα. Η Ηετιώνεια ακτή θα αποτελέσει το μήλον της έριδος για αρκετά χρόνια μεταξύ της εταιρείας του «Λαρισαϊκού», της Λιμενική Επιτροπής Πειραιά και του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιά σχετικά με

⁶⁸ Έγγραφα αφορώντα την μεταξύ της κυβερνήσεως και της εταιρίας του σιδηροδρόμου Λαμίας αναφύεισαν διένεξιν ως προς την εν πειραιεί κεφαλίν αυτού, Αθηνησι, τύποις Ανδρέου Κορομηλά, 1873.

⁶⁹ Γ.Β. Δερτιλής, Ιστορία του Ελληνικού Κράτους 1830 – 1920, ΠΕΚ, 2017, σελ 502.

⁷⁰ Γ.Β. Δερτιλής, Ιστορία του Ελληνικού Κράτους 1830 – 1920, ΠΕΚ, 2017, σελ 495.

την «παράτυπη» κατοχή των κτημάτων της περιοχής από την εταιρία «Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι» και την πίεση από την πλευρά της Λιμενικής Επιτροπής Πειραιά να κατασκευαστεί εκεί το Τελωνείο του λιμανιού.

Η αλληλεπίδραση μεταξύ τεχνολογίας και οικονομικών συμφερόντων θα φανεί ακόμα πιο ξεκάθαρα στην περίπτωση της διαμάχης μεταξύ της «Εταιρείας Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας» και της «Εταιρείας Ελληνικών Σιδηροδρόμων». Από το 1900, έτος υπογραφής της σύμβασης για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς – Δεμερλή – Σύνορα, υπάρχουν αντιδράσεις από τους εμπόρους της Λάρισας και από βουλευτές της περιοχής για το γεγονός ότι δεν προβλεπόταν ρητά η κατασκευή της γραμμής μέχρι τη Λάρισα. Αντιθέτως ως τέρμα του σιδηροδρόμου προβλεπόταν το Δεμερλή και η επέκταση της γραμμής αφέθηκε αόριστα στη διάθεση της Κυβέρνησης για το πώς και το πότε θα προχωρούσε το έργο από το Δεμερλή μέχρι τη Λάρισα και από εκεί μέχρι τα σύνορα.

Όπως άλλωστε σημειώνουν και βουλευτές στις σχετικές συζητήσεις εκείνης της περιόδου, βασικός λόγος καθυστέρησης κατασκευής της γραμμής μέχρι τη Λάρισα αποτέλεσαν οι αντιδράσεις των «Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων». Η εταιρία που τους εκμεταλλευόταν αντιλαμβανόταν ότι η λειτουργία της γραμμής Πειραιάς – Δεμερλή – Σύνορα θα αποκτούσε κεντρική σημασία στο συνολικό σιδηροδρομικό δίκτυο, δίνοντας έναν περισσότερο περιφερειακό και συμπληρωματικό ρόλο στο δίκτυό της.

Το γεγονός ότι η λειτουργία της γραμμής μέχρι τη Λάρισα δεν υπόκειται μόνο σε τεχνικά ζητήματα, αλλά αντιθέτως είχε έντονο το στοιχείο του οικονομικού ανταγωνισμού, φαίνεται και από το γεγονός ότι ενώ η εταιρεία εκμετάλλευσης είχε αιτηθεί από τον Οκτώβριο του 1904 να επεκταθεί η γραμμή από το Δεμερλή στη Λάρισα, η κυβέρνηση θα κάνει τελικά δεκτό το αίτημα τον Μάρτη του 1906. Η καθυστέρηση μάλιστα στην κατασκευή του τμήματος Λιανοκλάδι – Δεμερλή είχε ως αποτέλεσμα η γραμμή να φτάσει στη Λάρισα το Σεπτέμβριο του 1908. Έχει ενδιαφέρον να δούμε ορισμένα άρθρα εκείνης της περιόδου, στα οποία φαίνεται η αλληλεπίδραση μεταξύ τεχνολογίας και οικονομικών συμφερόντων. Πιο συγκεκριμένα, θα σταθούμε σε άρθρα του 1900, στα οποία βλέπουμε τις διαμαρτυρίες για το γεγονός ότι ο σιδηρόδρομος δεν θα φτάσει μέχρι τη Λάρισα. Βλέπουμε δηλαδή ότι η πίεση από την πλευρά της εταιρίας «Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι» προς την κυβέρνηση είχε ως αποτέλεσμα να αλλάξουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του σιδηροδρόμου. Ενώ με σημείο αναφοράς άρθρα του 1908 θα διαπιστώσουμε ότι όταν τελικά ο σιδηρόδρομος θα φτάσει μέχρι τη Λάρισα, θα λειτουργήσει καθοριστικά στην διαμόρφωση των οικονομικών σχέσεων, συσχετισμών και ανταγωνισμών.

Στην αρθρογραφία το 1900 στις εφημερίδες ΣΚΡΙΠ και ΕΜΠΡΟΣ διαπιστώνουμε τις έντονες αντιδράσεις που προκάλεσε η απόφαση να μην φτάσει ο σιδηρόδρομος μέχρι τη Λάρισα. Το ζήτημα αποκτά κεντρικά πολιτικά χαρακτηριστικά με δημοσιεύματα να αναφέρονται στην επιθυμία του Βασιλιά να φτάσει τελικά ο σιδηρόδρομος στη Λάρισα, με περιγραφές συλλαλητηρίων διαμαρτυρίας στη Λάρισα⁷¹, αποστολή επιτροπής Λαρισαίων επιφορτισμένων να πιέσουν για να αλλάξει η απόφαση⁷², μέχρι και για τους τριγμούς που προκλήθηκαν στην κυβερνητική πλειοψηφία λόγω της πίεσης που δεχόντουσαν οι βουλευτές από την περιοχή της Λάρισας⁷³. Συγκεκριμένα, άρθρο⁷⁴ στο ΕΜΠΡΟΣ (28.1.1900, 3) αναφέρει το σκεπτικό της Κυβέρνησης να ορίσει ως τερματικό σταθμό το Δεμερλή προκειμένου να μην θιγούν τα οικονομικά συμφέροντα των «Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων», παρόλο που η Batignolles δήλωνε ότι το κόστος για την «επέκταση» προς τη Λάρισα θα συμπεριλαμβάνεται στη συμφωνημένη τιμή.

Μπορούμε να διαπιστώσουμε την αλλαγή που έχει επέλθει λόγω της επέκτασης τελικά της γραμμής μέχρι τη Λάρισα και την πίεση που δέχεται η «Εταιρεία Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας». Αντιδράσεις εκδηλώνονται σε μια σειρά περιοχών όπως η Καλαμπάκα αλλά και ο Βόλος⁷⁵, ζητώντας σύνδεση των δρομολογίων των δύο εταιρειών ώστε να υπάρχει αυθημερόν σύνδεση με την Αθήνα αλλά και μείωση των κομίστρων από τους «Θεσσαλικούς Σιδηροδρομους» στο ύψος των τιμών που είχε ο «Λαρισαϊκός».⁷⁶ Πλέον η «Εταιρεία Ελληνικών Σιδηροδρόμων» είναι αυτή που καθορίζει τις τιμές των εισιτηρίων ενώ τα ωράρια των δρομολογίων της είναι αυτά με τα οποία οι «Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι» ρυθμίζουν τα δρομολόγιά τους.

Επίσης, στο ΣΚΡΙΠ (14.10.1908, 3), βρίσκουμε άρθρο με τίτλο «Η Μονομαχία του Δεμερλή»,⁷⁷ το οποίο παρέχει λεπτομέρειες σχετικά με την επίπτωση που είχε στα τεχνικά χαρακτηριστικά της σιδηροδρομικής γραμμής ο ανταγωνισμός μεταξύ των δύο εταιρειών. Η λειτουργία της γραμμής μέχρι τη Λάρισα, καθιστούν τη γραμμή ΠΔΣ, ως την κεντρική σιδηροδρομική γραμμή του ελληνικού κράτους και πλέον οι πιέσεις και οι ανησυχίες εκφράζονται από τους εμπόρους του Βόλου, οι οποίοι θεωρούν ότι θα χάσουν την ηγεμονία τους ως κεντρικό λιμάνι της περιοχής στη μεταφορά εμπορευμάτων.

Τέλος, επικουρικά στην προσέγγιση που θέλει την τεχνολογία ενεργό παράγοντα στη διαμόρφωση των οικονομικών συνθηκών θα αναφέρουμε την προσέγγιση ανάμεσα στις ακτοπλοϊκές εταιρείες

⁷¹ Σκριπ, 24.1.1900, σελ 2.

⁷² Σκριπ 7.3.1900, σελ 2

⁷³ Σκριπ 30.1.1900, σελ 2 - 9.3.1900, σελ 3 - 11.3.1900, σελ 2.

⁷⁴ Εμπρός 28.1.1900, σελ 3.

⁷⁵ Σκριπ, 30.4.1908, σελ 6.

⁷⁶ Σκριπ, 29.12.1908. σελ 2.

⁷⁷ Σκριπ, 14.10.1908, σελ 3.

και τους «Θεσσαλικούς Σιδηροδρόμους» για να αντιμετωπιστεί οι «κοινός εχθρός», ο «Λαρισαϊκός». Σύμφωνα με δημοσίευμα του ΣΚΡΙΠ με τίτλος «Οικονομικός πόλεμος κατά του Λαρισαϊκού», «[η] λειτουργία του Λαρισαϊκού Σιδηροδρόμου μέχρι Λαρίσης ως ην επόμενον συνήνωσε τας εκτελούσας την γραμμήν Ευβοϊκού Ατμοπλοϊκας Εταιρείας και την Εταιρείαν του Θεσσαλικού Σιδηροδρόμου δια την παραδοχήν από κοινού διατιμήσεως ναύλου δυναμένων να ανταγωνισθή τον Λαρισαϊκόν».⁷⁸

⁷⁸ Σκρίπ, 18.9.1908, σελ 4

3.5) «Οι εχθροί του σιδηρόδρομου» : Ο Αϊ γιώργης και το «σιδερένιο φίδι».

«Όμως, η σιδηροδρομική πολιτική δεν είχε μόνο ενθέρμους θιασώτες, μέσα κι έξω από την Ελλάδα, είχε και τους αντιπάλους της. Ήσαν οι αντνεωτεριστές που εναντιώνοντο σε κάθε προσπάθεια εισαγωγής από τη Δύση νέων μεθόδων. Επίσης, ήταν ο αμαθής λαός που δεν μπορούσε να αντιληφθεί τη χρησιμότητα του σιδηροδρόμου, και οι δεισιδαίμονες, που θεωρούσαν το σιδηρόδρομο διαβολικό μηχανήμα»: Συνοπτικό Ιστορικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, Επιμέλεια Πρ. Ματζαρίδη, Αθήνα 1984, σελ 17.

Στην εργογραφία για την ιστορία που αφορά τις σιδηροδρομικές γραμμές στην Ελλάδα θα βρούμε πλήθος αναφορών στις συμβάσεις που υπογράφηκαν και στα χρήματα που ξοδεύτηκαν, όπως επίσης θα βρούμε περιγραφές, μελέτες, σχόλια και συμπεράσματα από μηχανικούς, διευθυντές, υπουργούς, πρωθυπουργούς, τραπεζίτες κ.α. Δεν θα βρούμε όμως αναφορές για την άποψη των κατοίκων της υπαίθρου για την εισαγωγή της σιδηροδρομικής τεχνολογίας στην επικράτεια του ελληνικού κράτους. Όπως αναφέρεται και στην περιγραφή του θεωρητικού πλαισίου μέσα στο οποίο κινείται η παρούσα εργασία, αποτελεί επιδίωξη να αναδειχθούν οι αντιδράσεις σε τοπικό επίπεδο για το πέρασμα του σιδηροδρόμου από την ύπαιθρο. Οι αναφορές θα περιοριστούν σε γεγονότα που αφορούν τις περιοχές που πέρασε η γραμμή ΠΔΣ, με ορισμένες αναφορές σε γεγονότα σε άλλες σιδηροδρομικές γραμμές καθώς λειτουργούν ενισχυτικά. Η αναζήτηση των γεγονότων έγινε στις εφημερίδες της εποχής καθώς οι κάτοικοι της υπαίθρου δεν έχουν καταγράψει οι ίδιοι τις απόψεις και την ιστορία τους. Οπότε αναγκαστικά θα πρέπει να εξάγουμε συμπεράσματα εμμέσως μέσα από τα δημοσιεύματα. Το ενδιαφέρον στην ανάδειξη της ιστορίας των κατοίκων της υπαίθρου, εκτός από το γεγονός ότι αποτελεί μια «κρυφή» ιστορία, βρίσκεται στο ότι συνδέει με υλικούς όρους το θεωρητικό σχήμα αλληλεπίδρασης της τεχνολογίας και της κοινωνίας.

Πριν ξεκινήσουμε με τα δημοσιεύματα του τύπου, είναι χρήσιμο να σταθούμε σε μια περιγραφή της συνθήκης που επικρατούσε στην ύπαιθρο, για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε τη στάση και τις συμπεριφορές των κατοίκων αυτών των περιοχών. Ο σιδηρόδρομος και γενικότερα τα δημόσια έργα λειτουργούσαν ως πολιορκητικός κριός προκειμένου να σπάσουν τα στεγανά των κλειστών κοινωνιών της υπαίθρου, στεγανά που οφείλονταν και στο φυσικό περιβάλλον όπου ο σιδηρόδρομος με τις γέφυρες, τις σήραγγες και τις σιδηροτροχιές άλλαζε άρδην. Ο Δερτιλής (2017, 419) σημειώνει όσον αφορά τη στάση των κατοίκων της υπαίθρου απέναντι στην κρατική εξουσία: «διότι αν αληθεύει ότι κάπως έτσι αντιλαμβάνονταν οι απλοί άνθρωποι την κρατική εξουσία ήταν φυσικό να θεωρούν το κράτος εμπόδιο της ισότητας όπως την αντιλαμβάνονταν: κυρίως ως άτομα δευτερευόντως ως μέλη μικρών τοπικών κοινωνιών με δικούς τους ηθικούς και εξουσιαστικούς

κανόνες ποτέ ως πολίτες ενός κράτους δικαίου του οποίου την έννοια άλλωστε αγνοούσαν οι περισσότεροι». ⁷⁹

Όσον αφορά το ζήτημα του σιδηροδρόμου, το νομικό οπλοστάσιο του κράτους ενισχύεται ήδη από το 1884, με την έκδοση νόμων και βασιλικών διαταγμάτων περί ασφάλειας και αστυνομίας. Με τον νόμο «ΑΡΚΒ' 12/24 Απριλίου 1884, περί των αδικημάτων κατά της ασφάλειας των σιδηροδρόμων» και τον «ΑΡΟΒ' 5/17 Απριλίου 1884, ασφάλειας και αστυνομίας των σιδηροδρόμων» Στον ΑΡΚΒ' έχουμε διατάξεις που προβλέπουν ποινές για ενέργειες όπως η τοποθέτηση εμποδίων στις γραμμές ή ο εμπρησμός βαγονιών ενώ στον ΑΡΟΒ' υπάρχουν διατάξεις για επιβολή ποινών όταν υπάρχουν κατασκευές πέριξ των σιδηροδρομικών γραμμών που δημιουργούν πρόβλημα στις εταιρείες των σιδηροδρόμων. Διαπιστώνουμε δηλαδή τη συγκρότηση ενός νομοθετικού πλέγματος για την αντιμετώπιση επιθέσεων προς τους σιδηροδρόμους αλλά και την υπεράσπιση του δικαιώματος των εταιρειών να έχουν τον πρώτο λόγο για τον έλεγχο του χώρου γύρω από τις σιδηροδρομικές γραμμές, σταθμούς κλπ. Επί της ουσίας δηλαδή για εκτάσεις που διαπερνούν το σύνολο της επικράτειας του κράτους. Ιδιαίτερη έκταση καταλαμβάνει το 2ο κεφάλαιο του ΑΡΟΒ' με τίτλο «Περί αστυνομίας των σιδηροδρόμων». Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο περιγράφεται αναλυτικά ο ρόλος και οι αρμοδιότητες υπαλλήλων επιφορτισμένων με την αστυνόμευση ολόκληρου του σιδηροδρομικού δικτύου. Αρμοδιότητες που περιλαμβάνουν το δικαίωμα σύλληψης και τη συνεργασία με τη χωροφυλακή.

Από τους πρώτους μήνες έναρξης των εργασιών στις αρχές της δεκαετίας του 1890, οι κάτοικοι στην ύπαιθρο θα βρεθούν αντιμέτωποι με τις συνέπειες της εισαγωγής του σιδηροδρόμου στις περιοχές που κατοικούσαν. Η βίαιη αλλαγή του χώρου και του τρόπου ζωής τους έδινε άλλο περιεχόμενο στο σιδηρόδρομο. Περιεχόμενο πολύ διαφορετικό από αυτό που είχε για το κράτος, τους κεφαλαιούχους της εποχής και τους μηχανικούς, για τους οποίους αποτελούσε αδιαπραγμάτευτη τεχνολογική πρόοδο. Από το 1891 βρίσκουμε δημοσιεύματα στο Άστυ και στην εφημερίδα *Θερμοπούλα*, όπου περιγράφονται οι διαμαρτυρίες των κατοίκων στο χωριό Σαρμουσακλή (Ροδίτσα είναι η τωρινή ονομασία), (Ζήσης Πρωτοπαπάς, 2009, 21) ⁸⁰. Στη συγκεκριμένη περίπτωση η εταιρεία αποφάσισε να αλλάξει την κοίτη του ποταμού προκειμένου να κατασκευάσει γέφυρα στο σημείο που την εξυπηρετούσε με αποτέλεσμα την καταστροφή τόσο των κτημάτων τους όσο και των σπιτιών τους από την εκτροπή των υδάτων στον χείμαρρο «Ξηργιά». ⁸¹

⁷⁹ Γ.Β. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους 1830 - 1920*, ΠΕΚ, Ηράκλειο 2017, σελ 419.

⁸⁰ Ζήσης Πρωτοπαπάς (επ), «Ο ΛΑΡΙΣΑΪΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ», εκδόσεις Συνδέσμου Σιδηροδρομικών «ΛΑΡΙΣΑΪΚΟΣ», 2009, σελ 21.

⁸¹ Το Άστυ, 25-26.9.1891 και *Θερμοπούλα*, 21.9.1891.

Ενώ το παράδειγμα στην περίπτωση των αντιδράσεων που προκλήθηκαν στο Σχηματάρι θα μας δείξει όχι μόνο τη διαφορετική αντίληψη σχετικά με το τι αποτελεί βελτίωση και πρόοδο μεταξύ κατασκευάστριας εταιρείας και κατοίκων, αλλά και τη σημασία που έχει στην επιβολή της τεχνολογίας η συνδρομή του κρατικού μηχανισμού. Σύμφωνα με δημοσίευμα στο ΕΜΠΡΟΣ (16.9.1902, 4), ο αστυνόμος Σχηματαρίου έλαβε εντολή από το Υπουργείο Εσωτερικών να καλέσει τους χωρικούς, οι οποίοι έθεταν ανυπέρβλητες δυσκολίες στην εταιρεία ως προς το να συνεχίσει τις εργασίες, και να τους υποδείξει τη χρησιμότητα του κατασκευαζόμενου έργου «παρέχων πάσαν προστασίαν και υποστήριξιν εις τους εργάτας της Εταιρείας».⁸² Με λίγα λόγια είκοσι χρόνια μετά την εκκίνηση των εργασιών για την κατασκευή σιδηροδρόμων στο ελληνικό κράτος, οι χωρικοί στην ελληνική ύπαιθρο παρέμεναν εχθρικοί στην προοπτική να περάσει αυτό το «σιδερένιο φίδι» από τα μέρη τους.

Οι αντιδράσεις θα συνεχιστούν και θα ενταθούν την επόμενη χρονιά. Διαβάζοντας τα άρθρα των εφημερίδων διαπιστώνουμε ότι διαρκώς προκύπτουν προστριβές, διαμάχες και αντιπαραθέσεις μεταξύ των κατοίκων των χωριών και της εταιρείας, η οποία βρίσκεται σε στενή συνεργασία με το κράτος για την αντιμετώπιση των αντιδράσεων. Η θεσμική έκφραση της εφαρμογής των νόμων αυτών εκφράζεται σε δημοσιεύματα που μας πληροφορούν, π.χ., ότι το υπουργείο Εσωτερικών ενημέρωσε την εταιρεία κατασκευής του σιδηροδρόμου ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες έχουν ενημερωθεί «να καταδιώκουν και τιμωρούν πάντα προξενούντα βλάβην εις την κατασκευαζομένην γραμμήν του σιδηροδρόμου».⁸³ Η ενημέρωση αυτή έρχεται ως απόρροια των κλοπών υλικών της ήδη υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής και της σχετικής κινητοποίησης του κρατικού μηχανισμού⁸⁴. Η μάχη μεταξύ εταιρείας και κατοίκων δεν σταματά, αντιθέτως οξύνεται διαρκώς όπως μπορούμε να αντιληφθούμε από σχετικό δημοσίευμα στο ΕΜΠΡΟΣ (3.2.1903, 2) που περιγράφει τις αντιδράσεις των κατοίκων στην προσπάθεια της εταιρείας να πάρει χαλίκια από έκταση η οποία «ήτο ιδιοκτησία του χωρίου». Οι πυροβολισμοί μάλιστα των χωροφυλάκων προς τους κατοίκους, από ότι φαίνεται δεν έμειναν αναπάντητοι καθώς στις 14.2 ομάδα ατόμων πυροβόλησε προς τους χωροφύλακες και αγροφύλακες της αστυνομίας Τανάγρας⁸⁵.

Ένα παρόμοιο περιστατικό καταγράφεται στις 26 Μαΐου του 1903, όταν «[τ]ο αρχηγείον της Χωροφυλακής δι' εγγράφου του προς την Εταιρείαν του Σιδηροδρόμου Πειραιώς – Λαρίσσης εγνωστοποίησεν ότι διέταξε την ενίσχυσιν των από Θηβών μέχρι Λαμίας συσταθέντων στρατιωτικών σταθμών. Το μέτρον τούτο ελήφθη υπό της εταιρίας προς τήρησιν της τάξεως, ήτις

⁸² Εμπρός, 16.9.1902, σελ 4.

⁸³ Εμπρός, 16.2.1903, σελ 2.

⁸⁴ Εμπρός, 11.1.1903, σελ 2 και Σκριπ, 11.1.1903, σελ 2.

⁸⁵ Εμπρός, 3.2.1903, σελ 2 και Εμπρός, 14.2.1903, σελ 2.

καθ' εκάστην διασαλεύεται υπό τον διαφόρων κακοποιών στοιχείων παρεμβαλλόντων ούτω μεγάλας δυσχέρειας εις την εξακολούθησιν των εργασιών του σιδηροδρόμου. Την διαταχθείσαν ενίσχυσιν θα χορηγήσει η Μοιραρχία Βοιωτίας, ήτις επί τούτω διατάχθη χθες».⁸⁶ Μια εξέλιξη αναμενόμενη αν λάβουμε υπόψη ότι ήδη από τον Μάρτη του 1903 η ειδική υπηρεσία του ελέγχου του σιδηροδρόμου Πειραιώς – Λαρίσης προειδοποιούσε τη Χωροφυλακή ότι θα χρειαστεί η ενίσχυση των δυνάμεων στην περιοχή της Λαμίας για τη φρούρηση της γραμμής⁸⁷. Η φρούρηση των γραμμών ερχόταν ως απάντηση στις αντιδράσεις των κατοίκων απέναντι στην κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής στα εδάφη όπου οι κάτοικοι αυτών των περιοχών κινούνταν, διέσχισαν, βοσκούσαν τα κοπάδια τους, καλλιεργούσαν, ζούσαν. Ως επιβεβαίωση αυτού του ισχυρισμού, διαβάζουμε στο ΕΜΠΡΟΣ (25.5.1903, 1) ότι οι κάτοικοι της Λιβαδειάς βρίσκονται «εν ευ λόγω εξεγέρσει» γιατί η εταιρεία κατασκευής του σιδηροδρόμου είχε καταστρέψει το χαντάκι το οποίο χρησιμοποιούσαν για άρδευση των βαμβακοφυτειών.⁸⁸

Η πολιτιστική πτυχή αυτής της μάχης για τον έλεγχο του χώρου εκφράζεται με εξαιρετικό τρόπο στην περιγραφή μιας εκδρομής που κάνουν οι δικηγόροι των Αθηνών τον Απρίλιο του 1904, μόλις ξεκινά τη λειτουργία του ο σιδηρόδρομος Αθήνα - Χαλκίδα. Σύμφωνα με την περιγραφή, μόλις οι δικηγόροι φτάνουν στο Σχηματάρι βρίσκουν ένα αυτοσχέδιο καφενείο και αποφασίζουν να πιουν καφέ. Και τότε, σύμφωνα, με την αφήγηση: «Όλοι επιπίπτουν. Οι χωρικοί τα χάνουν και δίδουν την θέσιν των εις τους δικηγόρους, οι οποίοι με τα μπρίκια εις το χέρι ψήνουν μόνοι των τον καφέ και τον πίνουν. Ένας μανιακός καφεπότης - μη δικηγόρος αυτός - πέρνει μαζί το φλιτζάνι του εις το βαγόνι δια να απολαύση τον καφέ. Ο χωρικός τον πέρνει από πίσω αλλά κανείς δεν γνωρίζει την ελληνικήν και ο καφεπότης μη δυνάμενος να συνεννοηθή ακούεται φωνάζων : Μωρέ τόσαις μέραις τώρα περνά ο σιδηρόδρομος και δεν εμάθατε ακόμη ελληνικά»;⁸⁹ Αποκαλυπτικό του τρόπου με τον οποίο γινόταν αντιληπτό το κράτος από τους κατοίκους της υπαίθρου αλλά και του ρόλου του σιδηροδρόμου ως εργαλείο διεμβόλισης των στεγανών που είχαν οι τοπικές κοινωνίες είναι ένα άρθρο που δημοσιεύεται το 1908, λίγο καιρό μόνο πριν φτάσει η γραμμή στα σύνορα. Σύμφωνα με τον αρθρογράφο ο σιδηρόδρομος θα χρησιμεύσει για να «ανέβει» το πολιτιστικό επίπεδο των κατοίκων στη Στερεά αλλά και για να ενισχύσει την επίδραση του κέντρου στις απομονωμένες αυτές περιοχές, καθώς οι μόνες κρατικές υπηρεσίες με τις οποίες έρχονταν σε επαφή ήταν οι εισπράκτορες και οι στρατιωτικοί⁹⁰.

⁸⁶ Σκριπ, 26.5.1903, σελ 2.

⁸⁷ Εμπρός, 20.3.1903, σελ 2.

⁸⁸ Εμπρός, 25.5.1903, σελ 1.

⁸⁹ Σκριπ, 2.4.1904, σελ 2.

⁹⁰ Σκριπ, 25.8.1908, σελ 1.

Αλλά και από την πλευρά τους οι τοπικές κοινωνίες έβρισκαν τον τρόπο να εκφράσουν την αντίθεσή τους σε αυτούς που εισέβαλαν στο χώρο τους. Διαβάζουμε λοιπόν στο ΕΜΠΡΟΣ (11.5.1912, 3): «Οι έφεδροι ξαπλωμένοι κατά γης αναπαύονται εξηντλημένοι από την πολυήμερον πορεία. Ο καταυλισμός των θα εγίνετο εντός του χωρίου. Οι Μενιδιάται όμως τους είπαν ότι έχουν επιδημίαν μηνιγγίτιδος και καλά θα κάμουν να μην έλθουν εις καμμίαν επικοινωνίαν μαζί των»⁹¹ ενώ ένας εκ των στρατιωτών αναφέρει αγανακτισμένος ότι η ταλαιπωρία τους οφείλεται στον ήλιο και στους Μενιδιάτες, οι οποίοι σύμφωνα με τον ίδιο επικαλέστηκαν ψευδώς την επιδημία μηνιγγίτιδας προκειμένου να μην έρθουν σε επαφή με τους στρατιώτες.

Ακόμη και οι επιθέσεις προς τα τρένα δεν θα σταματήσουν. Ένα μήνα πριν την έναρξη των Βαλκανικών Πολέμων, με τα τρένα να μεταφέρουν στρατιώτες, άγνωστοι συνεχίζουν να τοποθετούν αντικείμενα στις γραμμές. Όπως διαβάζουμε στο ΕΜΠΡΟΣ (28.9.1912, 3), άγνωστος τοποθέτησε πέτρες στις γραμμές του τρένου, με κίνδυνο να εκτροχιαστούν τρένα που μετέφεραν στρατιώτες στο μέτωπο. Μάλιστα ο συντάκτης της αναφοράς δεν διστάζει να προτείνει την εφαρμογή του νόμου του Λύντς προκειμένου να συνετιστεί όχι μόνο ο συγκεκριμένος δράστης αλλά και όποιος άλλος τολμήσει να τον μιμηθεί λέγοντας χαρακτηριστικά «Ένας παράφρων», όπως χαρακτηρίζεται αυτός που τοποθέτησε τις πέτρες στις γραμμές, «είναι άχρηστος προς τον εαυτόν του, προς την κοινωνίαν, προς την οικογένειάν του, προς την Πολιτείαν. Οι ταξιδεύοντες έφεδροι είναι χρήσιμοι πολλαπλώς». Αυτή η τακτική της τοποθέτησης αντικειμένων στις γραμμές, εντοπίζεται και σε άλλα μέρη του ελλαδικού χώρου, «Πλησίον της σιδηροδρομικής στάσεως Καϊάφα εγένετο νέα απόπειρα εκτροχιάσεως του τρένου Κυπαρισσίας. Άγνωστοι κακούργοι ετοποθέτησαν εις την γραμμήν μέγαν κορμόν πεύκης, ευτυχώς παρασυρθέντα υπό της μηχανής. Αι επανειλημμένα απόπειραι εμποιούσι κατάπληξιν». Διαπιστώνουμε ότι εχθρικές συμπεριφορές εκδηλώνονται σε μια ιδιαίτερα κρίσιμη χρονική στιγμή, όπως είναι αυτή των Βαλκανικών Πολέμων, που πολύ απείχαν από το θαυμασμό και την αποδοχή του σιδηροδρόμου.

⁹¹ Εμπρος, 11.5.1912, σελ 3.

Συμπεράσματα

Το ενδιαφέρον με τη σιδηροδρομική γραμμή Πειραιάς - Δεμερλή - Σύνορα είναι ότι συμυκνώνει τον κρατικό σχεδιασμό του τέλους του 19ου αιώνα και αρχών του 20ου. Στην προσπάθειά του να επεκταθεί, το ελληνικό κράτος χρησιμοποιεί ως ιδεολογικό όχημα τη «Μεγάλη Ιδέα». Μια επέκταση που έχει ως προϋπόθεση την επικράτηση του κρατικού μηχανισμού στο εσωτερικό της επικράτειάς του. Όπως μάλιστα αναφέρει ο Χρ. Χατζηιωσήφ,⁹² «Η διαδικασία ενοποίησης...Στηρίχθηκε στην επέκταση των υλικών υποδομών, στην ενίσχυση του πλέγματος των διοικητικών υπηρεσιών και την απόδοση ομογενοποιητικών ιδεολογικών μηχανισμών», «Το κράτος ήταν αυτό που έκανε τη μεγαλύτερη χρήση των νέων μέσων επικοινωνίας και όχι οι πολίτες...Οι πολιτικές προσδοκίες που είχαν επενδυθεί στη γραμμή Πειραιάς - Λάρισα - Σύνορα εκπληρώθηκαν στους Βαλκανικούς Πολέμους με την ταχύτερη προώθηση των επιστράτων στο μέτωπο, από ό,τι στον πόλεμο του 1897».⁹³

Για να γίνει κατανοητή η σύνδεση της σιδηροδρομικής γραμμής ΠΔΣ με το στρατηγικό σχεδιασμό του ελληνικού κράτους για εδαφική επέκταση προς το Βορρά, επιλέχθηκε ως χρονικό πλαίσιο οι αρχές της δεκαετίας του 1870 με τα μέσα της δεκαετίας του 1910, και πιο συγκεκριμένα η περίοδος 1873 - 1914. Μπορεί επί Τρικούπη, τη δεκαετία του 1880, να υλοποιήθηκε ένα εξαιρετικά μεγάλων διαστάσεων σχέδιο που αφορούσε την κατασκευή σιδηροδρομικών δικτύων εντός του ελληνικού κράτους, αλλά τουλάχιστον όσον αφορά τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική γραμμή ο σχεδιασμός και η υλοποίηση του έργου είχε ξεκινήσει μια δεκαετία πριν, ενώ η ολοκλήρωσή του έγινε πολύ αργότερα και σε ένα τελείως διαφορετικό πλαίσιο. Η απόφαση δηλαδή του ελληνικού κράτους να κατασκευάσει μία σιδηροδρομική γραμμή που θα συνδέει την Αθήνα με τα Βόρεια σύνορα το 1873 δεν είναι και δεν θα μπορούσε να αφορά το σχεδιασμό του Τρικούπη. Θέτοντας ως ολοκλήρωση της κατασκευής το 1914, επιτυγχάνονται δύο στόχοι. Αφενός καταδεικνύεται η άμεση σύνδεση του σιδηροδρόμου με τους Βαλκανικούς Πολέμους και τη «Μεγάλη Ιδέα» και αφετέρου η λεπτομέρεια ότι το ενωτικό τμήμα κατασκευάζεται από το Τάγμα Μηχανικών του στρατού αποδεικνύει ότι το ελληνικό κράτος έχει τις δυνατότητες να κατασκευάζει αλλά και να σχεδιάζει, όπως βλέπουμε με τις προτάσεις Ελλήνων μηχανικών, τεχνικά έργα του μεγέθους ενός σιδηροδρόμου.

⁹² Χρ. Χατζηιωσήφ (επ), Ιστορία της Ελλάδας του 20ου αιώνα, Οι Απαρχές 1900 - 1920, Α1 τόμος, σ.11.

⁹³ «Ειδήσεις, διαταγές αλλά και στρατιωτικά αποσπάσματα για την τήρηση της τάξης μεταφέρονταν με μεγαλύτερη ταχύτητα και αύξαναν την αποτελεσματικότητα του κρατικού μηχανισμού», Χρ. Χατζηιωσήφ (επ), Ιστορία της Ελλάδας του 20ου αιώνα, Οι Απαρχές 1900 - 1920, Α1 τόμος, σ.11.

Όσον αφορά το τεχνικό επίπεδο, μέσα από την περιγραφή της κατασκευής μιας σειράς τεχνικών έργων επιχειρείται να καταδειχθεί, ότι τουλάχιστον όσον αφορά τους σιδηροδρόμους το ελληνικό κράτος, όχι μόνο δεν αποτελεί το φτωχό συγγενή αλλά αντιθέτως και σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές του στα Βαλκάνια, βρίσκεται σε αρκετά καλή θέση. Σε αυτό το συμπέρασμα μας οδηγούν μια σειρά από γεγονότα και στοιχεία. Το γεγονός ότι το ελληνικό κράτος με βάση των υπολογισμό χιλιόμετρα σιδηροδρόμου ανά 100 χλμ ή ανά πληθυσμό⁹⁴ ξεπερνά όχι μόνο την Τουρκία και τη Βουλγαρία αλλά και χώρες όπως η Ρωσία, η Ρουμανία, η Ιταλία κλπ., αλλά και με βάση τη συγκριτική μελέτη που κάνει ο Δ. Παρασκευόπουλος (2014, 232) σχετικά με τις ατμάμαξες που χρησιμοποιήθηκαν στους σιδηροδρόμους του ελληνικού κράτους, το σύνολο των ατμαμαξών ήταν σε υψηλό επίπεδο, τουλάχιστον όσον αφορά τα τεχνικά τους χαρακτηριστικά⁹⁵

Παράλληλα, η εξέταση των εναλλακτικών προτάσεων, που κατατέθηκαν τόσο πριν την έναρξη των εργασιών όσο και τις επόμενες δεκαετίες μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής, μας επιτρέπει να αντιληφθούμε ευκρινέστερα ότι η επιλογή για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής προς τα Βόρεια σύνορα δεν ήταν αποτέλεσμα κάποιων υπέρτερων τεχνικών χαρακτηριστικών, ούτε αυτονόητη επιλογή για την επίτευξη σύνδεσης με το ευρωπαϊκό δίκτυο. Αντιθέτως, η πληθώρα των προτάσεων που κατατέθηκαν, αντανακλούν αφενός την ύπαρξη πλεονεκτημάτων της κάθε πρότασης και αφετέρου φέρνουν στο προσκήνιο την ενδεχομενικότητα ως προϋπόθεση της ιστοριογραφίας. Η επιλογή των τεχνικών βρίσκεται σε διαρκή διαλεκτική σχέση με τα ευρύτερα κοινωνικά, οικονομικά και πολιτικά πλαίσια της κάθε περιόδου, όπου η επικράτηση της μιας πρότασης έναντι κάποιας άλλης καθορίζεται από τα ευρύτερα πλαίσια, αλλά την ίδια στιγμή η επιλογή και η υλοποίηση αυτής της τεχνικής επιλογής τα επηρεάζει.

Η διαρκής αναφορά στο πώς θα εξυπηρετούσε η λειτουργία της συγκεκριμένης γραμμής τους στρατηγικούς, δηλαδή τους στρατιωτικούς, σχεδιασμούς του ελληνικού κράτους, έκανε αναγκαία μια ιδιαίτερη αναφορά σε αναφορές στρατιωτικών, με χαρακτηριστική την αρθρογραφία του Ι. Μεταξά στα *Τεχνικά Χρονικά*. Ο Μεταξάς επισημαίνει ότι σαφώς υπάρχει κρατική σιδηροδρομική πολιτική ενώ ταυτόχρονα σημειώνει ότι ο καθορισμός μιας σειράς τεχνικών προδιαγραφών του σιδηροδρόμου έγινε από τα στρατιωτικά επιτελεία. Αναλογιζόμενοι μάλιστα την πληθώρα στρατιωτικών στελεχών σε διευθυντικές θέσεις επιβεβαιώνεται ο ισχυρισμός ότι υπάρχει στενή σχέση σιδηροδρόμου και στρατού. Η σύνδεση σιδηροδρόμου και στρατού είναι εύκολα ορατή και

⁹⁴ Δ. Παρασκευόπουλος, *Ατμοκίνηση στην Ελλάδα του 19ου αιώνα: Οι ατμάμαξες των ελληνικών σιδηροδρόμων (1868 – 1909)*, Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα 2014, σελ 236.

⁹⁵ Δ. Παρασκευόπουλος, *Ατμοκίνηση στην Ελλάδα του 19ου αιώνα: Οι ατμάμαξες των ελληνικών σιδηροδρόμων (1868 – 1909)*, Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα 2014, σελ 232.

μέσα από τη δευτερογενή βιβλιογραφία. Ειδικότερα η σιδηροδρομική γραμμή ΠΔΣ όπως σημειώθηκε και στην αρχή, συμπυκνώνει την κρατική πολιτική της περιόδου.

Ένα ακόμα σημείο όπου φαίνεται η συνδιαμόρφωση τεχνολογίας και γεωπολιτικών συνθηκών είναι η αδυναμία επίτευξης συμφωνίας για το σημείο σύνδεσης μεταξύ των Οθωμανικών σιδηροδρόμων και του «Λαρισαϊκού». Βλέπουμε εδώ ότι οι διαφορετικές στρατηγικές των δύο κρατών είναι ο κύριος λόγος της αδυναμίας επίτευξης συμφωνίας. Η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής ως κομμάτι του σχεδιασμού του ελληνικού κράτους οδηγεί και σε αδιέξοδο της συζητήσεως για το σημείο σύνδεσης καθώς και από την πλευρά της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας υπάρχουν παρόμοιες προσεγγίσεις και σίγουρα δεν θα συμφωνούσαν σε ένα σχεδιασμό που, όπως αποδείχθηκε, στράφηκε εναντίον τους. Επίσης στο συγκεκριμένο ζήτημα μπορούμε να δούμε τις αλλαγές στους γεωπολιτικούς συσχετισμούς και στρατηγικές των Μεγάλων Δυνάμεων. Αυτό που διαπιστώνουμε σύμφωνα και με τα άρθρα που βρήκαμε είναι ότι το βασικό διακύβευμα είναι ο έλεγχος στην περιοχή της Μακεδονίας, ενώ η σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τον Πειραιά έρχεται σε δεύτερο πλάνο και συμπληρωματικά στην προσπάθεια ενίσχυσης του ρόλου της Θεσσαλονίκης ως κέντρο του νότιου τμήματος του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου.

Όπως μπορεί να διαπιστώσει ο ερευνητής, ο σχεδιασμός ενός συγκοινωνιακού δικτύου εκτός από τους προαναφερόμενους ανταγωνισμούς, υπάρχει και ο αμιγής οικονομικός ανταγωνισμός μεταξύ εταιρειών που είτε εμπλέκονται στην κατασκευή και εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου, είτε δραστηριοποιούνται σε άλλα δίκτυα, όπως ήταν το ακτοπλοϊκό δίκτυο ή το οδικό δίκτυο. Ξεφεύγει κατά πολύ των δυνατοτήτων αυτής της διπλωματικής να καταπιαστεί με αυτούς τους ανταγωνισμούς, γι' αυτό και εστιάζουμε στον ανταγωνισμό που εκδηλώθηκε ανάμεσα στους «Θεσσαλικούς Σιδηροδρόμους» και της «Εταιρείας Ελληνικών Σιδηροδρόμων». Η αντιπαράθεση για το εάν και πότε θα περάσει η γραμμή ΠΔΣ από τη Λάρισα, έχει ως πυρήνα της την αμφισβήτηση της ηγεμονίας του δικτύου των «Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων» στη μεταφορά εμπορευμάτων και της υπεροχή του Βόλου ως κεντρικό λιμάνι της περιοχής. Η επέκταση τελικά της γραμμής ΠΔΣ μέχρι τη Λάρισα και στη συνέχεια στα σύνορα, αλλάζει τελείως τους συσχετισμούς με τους «Θεσσαλικούς Σιδηροδρόμους» να μετατρέπονται σε περιφερειακό τμήμα του υπόλοιπου σιδηροδρομικού δικτύου. Ο έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών που εκμεταλλεύονταν τις σιδηροδρομικές γραμμές, τα διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά που είχαν, οι διαφορετικές κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες μέσα στις οποίες λειτουργούσαν μας δείχνουν ότι τα σιδηροδρομικά δίκτυα, εκείνη την εποχή, λειτουργούν ανεξάρτητα και ανταγωνιστικά το ένα με το άλλο. Το σιδηροδρομικό δίκτυο ενοποιείται μετά την κατασκευή του

ενωτικού τμήματος Παπαπούλι - Πλατύ και την εξαγορά από το κράτος των σιδηροδρομικών δικτύων.

Μέσα από το πρωτογενές υλικό που παρέχουν οι εφημερίδες ξεκινήσαμε την ένταξη στην αφήγηση της παρουσίας δρώντων που συνήθως μένουν στο περιθώριο. Οι ανώνυμοι κάτοικοι ενώ έχουν διαρκή και καθοριστική παρουσία στις εξελίξεις, μέσα από τις αντιδράσεις και τις διαμαρτυρίες, τα ατυχήματα, την ανυπακοή έναντι των κανονισμών που επιχειρούν να επιβάλλουν κράτος και εταιρείες για την απρόσκοπτη λειτουργία του σιδηροδρόμου, τελικά εξαφανίζονται κάτω από το βάρος των επίσημων μαρτυριών που αποτελούν τη βάση για τη συγγραφή μιας ιστορίας και της εξαγωγής συμπερασμάτων. Μαρτυρίες όμως που προέρχονται από συγκεκριμένα άτομα, από συγκεκριμένες κοινωνικές κατηγορίες, με συγκεκριμένες κοινωνικές, πολιτικές και οικονομικές στοχεύσεις. Χαρακτηριστικό ως προς αυτό είναι μια ματιά στα ονόματα των Γενικών Διευθυντών του δικτύου του ΠΔΣ⁹⁶. Θα διαπιστώσουμε ότι υπάρχει άμεση σχέση ανάμεσα στη διεύθυνση της εταιρείας, των κρατικών μηχανισμών (υπουργεία και στρατός) και της επιστημονικής – τεχνικής κοινότητας, καθώς οι ίδιοι άνθρωποι εναλλάσσονται σε αυτούς τους ρόλους και τοποθετούνται δημόσια είτε ως εκπρόσωποι του κράτους (ως υπουργοί, στελέχη του στρατού) είτε εκφέρουν γνώμη για τεχνικά ζητήματα ως μηχανικοί. Κλείνοντας, η έρευνα για την χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς - Δεμερλή - Σύνορα καταφέρει να αναδείξει την πολυπλοκότητα των σχέσεων και των ανταγωνισμών που συνδιαμορφώνονται με τα τεχνικά χαρακτηριστικά που τελικά επιλέγονται.

Το τμήμα που φέρνει στο προσκήνιο τις αντιπαραθέσεις μεταξύ κατασκευάστριας εταιρείας και κατοίκων όπου θα πέραγε η σιδηροδρομική γραμμή, με αφετηρία μια προσέγγιση που απορρίπτει την αντίληψη μιας γραμμικής και απρόσκοπτης τεχνολογικής εξέλιξης, επιχειρεί να καταρρίψει τους ισχυρισμούς περί «δαισιναιμονίας» και να αναδείξει τη διαμάχη για τον έλεγχο του χώρου, ως κύρια αιτία της αντίθεσης των κατοίκων στην κατασκευή του σιδηροδρόμου.

Εδώ θα είχε αξία να σημειωθεί ότι, παρόλο που ως θέμα η ιστορία του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα μπορεί να φαντάζει κορεσμένο, η έρευνα σε συγκεκριμένες πτυχές του ζητήματος αναδεικνύει όχι ιδιαίτερα χρήσιμες διαστάσεις. Οι στρατηγικές επιλογές του ελληνικού κράτους εκείνη την περίοδο, οι οικονομικοί ανταγωνισμοί, η στάση των τοπικών κοινωνιών βρίσκουν τα αντίστοιχά τους στο σήμερα. Οι επενδύσεις που γίνονται και θα γίνουν για την επέκταση και αναβάθμιση του δικτύου, οι συζητήσεις για σύνδεση με τα υπόλοιπα κράτη των Βαλκανίων, η αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών και στον τομέα των μεταφορών ευρύτερα, μας δείχνουν ότι θα πρέπει να

⁹⁶ περιοδικό ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ έτος ΚΑ', αριθ. 3, Μάρτιος 1954, σελ. 628.

στραφούμε στην ιστορία της τεχνολογίας του σιδηροδρόμου για να καταλάβουμε το παρόν αλλά και να ψηλαφίσουμε το μέλλον. Ένα μέλλον που εξελίσσεται μέσα σε διαρκώς μεταβαλλόμενους γεωπολιτικούς συσχετισμούς και με τα κράτη να επιδιώκουν αλλαγή των συνόρων.

Βιβλιογραφία

Ξενόγλωσση:

1. A. Tympas και I Anastasiadou. 2006. Constructing Balkan Europe: The Modern Greek Pursuit of an “Iron Egnatia”, in *Networking Europe: Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe*, 25-49.
2. Dionysis Paraskevopoulos, Choosing Locomotives in the Formative Period of the Greek Railways, 1880-1910”, στο *History of Technology Volume 33*, 2017, Ian Inkster (ed), Stathis Arapostathis and Aristotle Tympas (eds)
3. E. P. Thompson, «The Moral Economy of the English Crowd in the Eighteenth Century», *Past & Present*, No. 50, Feb. 1971, 76-136.
4. G. Hecht, *Entangled Geographies Empire and Technopolitics in the Global Cold War*, , The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 2011.
5. G. Hecht, *The Radiance of France, Nuclear Power and National Identity after World War II*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 2009.
6. Irene Anastasiadou. In Search of a Railway Europe, *Transnational Railway Developments in Interwar Europe*, 2009, το 5ο κεφάλαιο με τίτλο «The Co-construction of the European and the National in the Case of the Greek railways,»
7. James C. Scott, *The Moral Economy of the Peasant, Rebellion and Subsistence in Southeast Asia*, Yale University Press, 1977.
8. T. P. Hughes, *Networks of Power: Electrification in Western Society 1880 – 1930*, The Johns Hopkins University Press, 1983.

Ελληνόγλωσση

1. Α. Παρασκευόπουλος, Ατμοκίνηση στην Ελλάδα του 19ου αιώνα: Οι ατμάμαξες των ελληνικών σιδηροδρόμων (1868-1909), Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα 2014.
2. Γ. Β. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους 1830 – 1920*, ΠΕΚ, 2017
3. Γ. Ευστρατιάδου, *Το Γενικό Σχέδιον Εθνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου*, 1957. Τεχνικά Χρονικά, 1957, τεύχος 398 (144), σελ. 301.
4. Γ.Π. Βουγιούκα, *Το σιδηροδρομικόν Πρόβλημα*, 1932, Αρχείο Κιτσίκη, Τ.Ε.Ε. - Τμήμα Ανατ. Κρήτης (No. 1154)
5. Ζήσης Πρωτοπαπάς (επ.) Ο Λαρισσαϊκός Σιδηρόδρομος, Εκδόσεις Συνδέσμου Σιδηροδρομικών «ΛΑΡΙΣΑΪΚΟΣ», Αθήνα, 2009.
6. Έγγραφα αφορώντα την μεταξύ της κυβερνήσεως και της εταιρίας του σιδηροδρόμου Λαμίας αναφύεισαν διένεξιν ως προς την εν Πειραιεί κεφαλήν αυτού, Αθήνησι, τύποις Ανδρέου Κορομηλά, 1873
7. ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΟΥ ΚΙΝΗΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, ‘Α Τόμος (1882 – 1940), Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών, Έρευνα, Μελέτη, Εξιστόρηση: Ζήσης Πρωτοπαπάς - Σταμάτης Τσάτσος – Δημήτρης Κολιός, Αθήνα 1995.
8. Κ. Ανδρουλιδάκη, *Οι Σιδηρόδρομοι της Κεντρικής Ελλάδος*, Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμκέρης» Δήμου Καλαμαριάς, Θεσσαλονίκη, 2005.
9. Λευτέρης Παπαγιαννάκης, *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882 – 1910) Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις*, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα, 1990.
10. Ν.Σ. Κτενιάδης, *Οι πρώτοι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, πρωτότυπος ιστορική μελέτη*, Αθήναι, 1936.
11. Σπ. Β. Κορωνής, *Η δημόσια επιχείρησις εις την Ελλάδα*, Αθήναι, 1941.
12. *Συνοπτικό Ιστορικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων*, Αθήνα, 1984.
13. Χρ. Καραμπάτσος, Από το Αυτοκίνητο «Μηχανή της Περιπέτειας» στο «Περίφημον Μηχάνημα» της Σιγαροποιίας, Κρίσιμα Επεισόδια από την Ιστορία της Τεχνολογίας στην Ελλάδα, 1900-1920, Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα 2016.
14. Χρ. Χατζηωσήφ (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας του 20ου αιώνα, Οι Απαρχές 1900 - 1920*, Α' Τόμος, Α Μέρος, 1999, Εκδόσεις Βιβλιόραμα.
15. Tony Judt, *Η δόξα των Σιδηροδρόμων*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 2013, μετ. Κωστούλα Σκλαβενίτη.

Περιοδικά

1. Δ. Διαμαντίδης, «Ο σιδηρόδρομος Πειραιώς - Λαρίσης: η επίκρισις της χαράξεως», *Αρχιμήδης* έτ. ΙΒ', αρ. 1, 1911, σ. 1-8.
2. Ι.Μεταξάς, «Η Σιδηροδρομική Πολιτική του Κράτους», *Τεχνικά Χρονικά*, 1932, σ.420-428.
3. «Νόμοι και Βασιλικά Διατάγματα περί Ασφάλειας και Αστυνομίας των Σιδηροδρόμων», Σιδηρόδρομοι Β.Δ. Ελλάδος, 1884.
4. Κ. Ξύδης, «Ο σιδηρόδρομος Πειραιώς – Λαρίσης : υποδεικνύμενα σφάλματα κατά την χάραξιν της γραμμής», *Αρχιμήδης* έτ. ΙΑ', αρ. 10, 1911, σελ. 113 – 119 · *Αρχιμήδης* έτ. ΙΑ', αρ. 11,1911 σ. 120 – 123, · *Αρχιμήδης* έτ. ΙΒ', αρ. 4, 1911 σ. [37] - 40
5. περιοδικό ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ Τευχος 52 – Ιούνιος 2018
6. περιοδικό ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ έτος ΚΑ', αριθ. 3, Μάρτιος 1954

Εφημερίδες

Εμπρός, Εύριπος (Χαλκίδα), Σκριπ, Θερμοπύλαι