

Πριν από 130 χρόνια περίπου, η Ελλάδα ήταν πολύ μικρότερη κι αδύναμη, και τα σύνορα έφταναν λίγο πιο έξω από τη Λαμία. Δεν υπήρχαν ούτε αμαξιτοί δρόμοι ούτε το βασικό και προσιτό σήμερα μεταφορικό μέσον, το αυτοκίνητο, Ι.Χ., λεωφορείο ή φορτηγό. Το σιδηροδρομικό δίκτυο είχε αρχίσει να σχεδιάζεται και να διαμορφώνεται, αλλά δεν είχε τεθεί σε πλήρη λειτουργία. Στα παράλια η κατάσταση ήταν αρκετά καλή, χάρη στην ανεπτυγμένη ναυσιπλοΐα, που βοήθησε πολλές πόλεις να γνωρίσουν σημαντική πρόοδο. Στην ηπειρωτική χώρα όμως το σκηνικό ήταν διαφορετικό. Η συγκοινωνία διεξαγόταν στα πεδινά με άμαξες και κάρα, πάνω σε υποτυπώδεις καρόδρομους. Όσο για τα ορεινά, εκεί η κατάσταση ήταν τραγική. Από τα λιγιστά και δύσβατα μονοπάτια περνούσαν, μεταφέροντας εμπορεύματα από το ένα μέρος στο άλλο, καραβάνια με τετράποδα και αγωγιάτες που πεζοπορούσαν δίπλα στα φορτωμένα ζώα. Υπό τις συνθήκες αυτές, ήταν φυσικό να κοστίζει η μεταφορά μίας οκάς σταριού από τα Καλάβρυτα στο Αίγιο 10-12 λεπτά, ενώ από τη μακρινή Ρωσία στην Ελλάδα στοίχιζε το μισό. Πέρα όμως από το τεράστιο οικονομικό κόστος, έντονη ήταν και η κοινωνική απομόνωση των απρόσιτων περιοχών.



Ο Χαρίλαος Τρικούπης, πρωθυπουργός τότε της Ελλάδος, θέλησε να δημιουργήσει τοπικά

σιδηροδρομικά δίκτυα, με αφετηρία κάποια σημεία δίπλα στο κυρίως σιδηροδρομικό δίκτυο και με πλάτος γραμμής 75 εκατοστά. Ο Τρικούπης προωθούσε τις γραμμές μικρού εύρους, γιατί διέβλεπε ότι το «μικρό» τρένο έχει μεγαλύτερη ευελιξία, αληθινό προσόν για μια ορεινή χώρα, αλλά είναι και οικονομικότερο στην κατασκευή του. Έτσι, το Μάρτιο του 1889 η κυβέρνησή του αποφασίζει την κατασκευή της γραμμής από το Διακοφτό -Διακοπτόν τότε- στα Καλάβρυτα. Η μελέτη ανατίθεται σε Γάλλους επιστήμονες. Τα στοιχεία της αποκαλύπτουν ότι το κόστος της κατασκευής θα έφτανε το 1.000.000 δραχμές, ενώ για αμαξιτό δρόμο θα ξεπερνούσε το 1.100.000. Ακόμη, ότι το κόστος για κάθε μετακινούμενο άτομο και κάθε τόνο εμπορευμάτων θα πλησίαζε στην περίπτωση του τρένου τις 2,30 δραχμές, ενώ οδικώς η μετακίνηση του επιβάτη θα έφτανε τις 5 δραχμές και των εμπορευμάτων τις 15 δραχμές για κάθε τόνο. Και, τέλος, ότι ο χρόνος τον οποίο θα απαιτούσε η κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου ήταν οι δέκα μήνες. Η σύμβαση της κατασκευής του δικτύου του οδοντωτού και της εκμετάλλευσής του για 92 χρόνια ανατίθεται στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ). Εκ μέρους του κράτους υπογράφουν ο πρόεδρος του Υπουργικού Συμβουλίου Χαρίλαος Τρικούπης, ο υπουργός Εσωτερικών Στέφανος Δραγούμης και ο υπουργός Δικαιοσύνης Δημήτριος Ρουπλιώτης, και εκ μέρους των ΣΠΑΠ ο πρόεδρος της εταιρείας Α.Ν. Σιμόπουλος. Η σύμβαση που επικυρώθηκε με τον νόμο ΑΨΝΓ' του 1889 προέβλεπε τα εξής: «Προμήθεια 3 ατμομηχανών, 6 βαγονιών πρώτης και δευτέρας θέσεως, και 10 φορτηγών βαγονιών. Κατασκευή σταθμού στα Καλάβρυτα, στάσης στη Ζαχλωρού και επισκευαστικού εργοστασίου με αποθήκες στο Διακοφτό.

Εγκατάσταση τηλεγραφικής και τηλεφωνικής γραμμής. Φορολογική απαλλαγή της εταιρείας. Ετήσια αποζημίωση της εταιρείας με 2.500 δραχμές το χιλιόμετρο και καταμερισμό των τακτικών εσόδων εξίσου μεταξύ αυτής και του κράτους. Δέσμευση της εταιρείας για πραγματοποίηση δύο δρομολογίων την ημέρα»



Το όραμα του Χαριλάου Τρικούπη είναι να φτάσει το τρένο ως την Αρκαδία. Έτσι, ένα χρόνο μετά την υπογραφή της πρώτης σύμβασης, αποφασίζει την κατασκευή του τμήματος από τα Καλάβρυτρα μέχρι την Τρίπολη, με μήκος 90 χλμ. και κόστος 3.900.000 δραχμές. Στο μεταξύ η κατασκευή του δικτύου από το Διακοφτό ως τα Καλάβρυτα ανατίθεται στον

Γάλλο εργολάβο Ατόν. Αλλά... Πολλοί άλλοι τον διαδέχονται, το προβλεπόμενο δεκάμηνο γίνεται πενταετία, και το ένα εκατομμύριο διογκώνεται σε τριάμισι. Αυτές οι υπερβάσεις θα γίνουν η αιτία για να μην πραγματοποιηθεί ποτέ η συνέχεια της γραμμής. Το 1895, όταν πρωθυπουργός ήταν ο Δηλιγιάννης, οι ΣΠΑΠ πετυχαίνουν αναθεώρηση της σύμβασης. Το τροχαίο υλικό μειώνεται και η εταιρεία αποκτά το δικαίωμα να χρησιμοποιεί για 50 χρόνια τα νερά του Βουραϊκού για την παραγωγή ηλεκτρικού ρεύματος. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφέρουμε ότι οι Γάλλοι τεχνικοί είχαν προτείνει εξ αρχής την ηλεκτροκίνηση της γραμμής, με παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από φράγματα που θα μπορούσαν να κατασκευασθούν μεταξύ 3ου και 15ου χιλιομέτρου, εκμεταλλευόμενα τους αλλεπάλληλους καταρράκτες που δημιουργεί η ροή του ποταμού. Αλλά οι προτάσεις τους και τα πορίσματα των μελετών έμειναν στα χαρτιά. Εκτός από τη μελέτη και το σχεδιασμό του δικτύου, που οφείλονται σε Γάλλους τεχνικούς, στο έργο δουλεύουν πολλοί Ιταλοί εργάτες που έχουν την εμπειρία των ορεινών σιδηροδρόμων των Άλπεων.



Λόγω του δυσπρόσιτου εδάφους και των φτωχών τεχνικών μέσων της εποχής, το όλο εγχείρημα αποδεικνύεται πολύ πιο δύσκολο απ' ό,τι υπολόγιζαν οι σχεδιαστές. Επιπλέον, τα συνεργεία δέχονται και τις συνεχείς επιθέσεις ληστών. Για την αντιμετώπισή τους, η εταιρεία αναγκάζεται να χρησιμοποιήσει ένοπλους φρουρούς. Παρ' όλα αυτά, το έργο θεωρείται κατασκευαστικός άθλος, ακόμη και με τα σημερινά δεδομένα. Για πέντε συνεχή χρόνια, οι εργασίες προχωρούν άλλοτε με αργό ρυθμό κι άλλοτε με γρήγορο. Τα φουρνέλα αντηχούν στο φαράγγι. Οι εργάτες ανοίγουν τούνελ, χτίζουν τοιχία αντιστήριξης, φτιάχνουν γέφυρες, στρώνουν σιδηροτροχιές. Φτάνουμε έτσι στις 10 Μαρτίου 1896, όταν ο ελληνικός οδοντωτός πραγματοποιεί το πρώτο του δρομολόγιο. Κατά την πρώτη περίοδο, της ατμοκίνησης, η διαδρομή διαρκεί δύομισι ώρες, με ενδιάμεσες στάσεις στο Μετόχι (Τρικλία), στο Μέγα Σπήλαιο (Ζαχλωρού) και στην Κερπινή, για την ύδρευση των ατμομηχανών και την εξυπηρέτηση των επιβατών. Η πρώτη ουσιαστική αναβάθμιση θα γίνει

ΑΤΜΟΚΙΝΗΣΗ

Συντάχθηκε απο τον/την Administrator

Τρίτη, 31 Μάιος 2011 11:46 - Τελευταία Ενημέρωση Πέμπτη, 09 Ιούνιος 2011 21:12

το 1959, με την παραλαβή τριών αμαξοστοιχιών από τον γαλλικό οίκο Billard. Τα νέα τραίνα παίρνουν 100 επιβάτες, αναπτύσσουν στα τμήματα με τις απλές ράγες ταχύτητα 40 χλμ. και στα οδοντωτά 12 χλμ. την ώρα, και χρειάζονται για τη διαδρομή 85 λεπτά. Έτσι, μαζί με τις ατμομηχανές, τα δρομολόγια πυκνώνουν σε έξι από το Διακοφτό κι άλλα έξι από τα Καλάβρυτα.