

Δημήτρης Κυπριωτάκης

«Ένα από τα όνειρα της προόδου ...»¹

Το ζήτημα της δημιουργίας σιδηροδρόμου στην Κρήτη (1880-1930)

ABSTRACT

For Crete, the second half of the 19th century constituted a transitional period which reached its peak with the implementation of the conditions in the Halepa Pact. Under the resulting circumstances, the need for a better connection between local and international trade networks intensified. The enhancement and construction of new transport networks, spreading between cities, ports and the main productive areas of the mainland, was one of the basic requirements needed to achieve this.

Within this context, the first proposals regarding the possibility of constructing a railway network came to the forefront, introducing a series of lengthy efforts which lasted for almost half a century. However, these initiatives, originating with private individuals, did not bear fruit, as the distrust and fear of the local population, combined with the hesitation of the authorities led to various problems.

In the period of the Cretan State, the dominant perception with regards to the modernization of the island significantly altered the situation, as the railway was imbued with a symbolic value. The subsequent failures of the Cretan Government led to a widespread feeling of disappointment and aggravating discussions concerning the construction of other, more basic infrastructure which would contribute not only to the increase of domestic agricultural production but also to the development of trade, permitting the eventual materialization of more complex and burdensome construction works such as the railway.

The last era essentially began at the time of the Unification of Crete with Greece and the resulting situation after the end of the First World War. The high labour cost, the difficulties in importing construction material, as well as the preponderance of the most important competitor of the railway – the motor car – led to the concentration of all efforts on the improvement and expansion of the motorway.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: δημόσια έργα, δρόμοι, λιμάνι, σιδηρόδρομος, τραίνο, εμπόριο, Κρητική Πολιτεία, Rossels, Σαββάκης, Πεζανός, αυτοκίνητο, επιμελητήριο Μεσαράς

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ύπαρξη ενός σημαντικού αριθμού σχεδίων και προτάσεων από το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα και έπειτα, αναφορικά με την κατασκευή ενός ή περισσότερων σιδηροδρομικών δικτύων στην Κρήτη, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελούσε μέρος μιας ευρύτερης προσπάθειας προσαρμογής των τοπικών εμπορικών δικτύων και πρακτικών στις νέες συνθήκες. Δυο είναι οι βασικές παράμετροι που συνέβαλαν στη δημιουργία της τάσης αυτής: αφενός μεν η ανάπτυξη

¹ *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 2842, 28 Οκτωβρίου 1924.

από τη δεκαετία του 1880 και έπειτα ενός ασφαλέστερου σε σχέση με το παρελθόν πλαισίου χάρη στη Σύμβαση της Χαλέπας, αφετέρου δε η σταδιακή επέκταση ήδη από τα μέσα του 19ου αιώνα της χρήσης του ατμόπλοιου στην ανατολική Μεσόγειο.² Υπό τις συνθήκες αυτές, η σύνδεση της τοπικής οικονομίας με το εξαγωγικό εμπόριο έγινε ακόμα πιο στενή, καθιστώντας ιδιαίτερα δελεαστική την προοπτική επέκτασης της εμπορικής δραστηριότητας πέρα από τις κύριες παραγωγικές ζώνες στις πυκνοκατοικημένες περιοχές της ενδοχώρας, αλλά και των άλλων παράλιων περιοχών, που βρίσκονταν μακριά από τα κύρια εμπορικά κέντρα.

Ένα από τα βασικά προβλήματα της μελέτης του ζητήματος αυτού θα πρέπει να θεωρηθεί η απουσία ενός σταθερού πλαισίου καθώς από το 1880 μέχρι και το 1930, όταν παύει πλέον κάθε συζήτηση σχετική με τον σιδηρόδρομο, μεσολαβεί μισός αιώνας στη διάρκεια του οποίου η Κρήτη περνάει διαδοχικά από το καθεστώς της Οθωμανικής κυριαρχίας στην περίοδο της Κρητικής Πολιτείας, για να ενταχθεί εν τέλει στο ελληνικό κράτος το 1913. Κάθε μια από τις περιόδους αυτές διαφοροποιείται από τις υπόλοιπες ως προς τρία κύρια χαρακτηριστικά με πρωταρχικό τα πρόσωπα ή τους φορείς εκείνους που αναλαμβάνουν να προωθήσουν και να υποστηρίξουν το εκάστοτε έργο, παράγοντας που σε συνάρτηση με το ευρύτερο κοινωνικό και οικονομικό πλαίσιο καθόριζε ουσιαστικά τον τρίτο, ο οποίος δεν ήταν άλλος από τη μορφή και τον σκοπό που το έργο αυτό θα έπρεπε να εξυπηρετεί.

Ωστόσο παρά τις όποιες διαφορές, ορισμένες παράμετροι που εμφανίζονται ήδη από τα τέλη του 19ου αιώνα παρέμειναν σε μεγάλο βαθμό σταθερές, συνεχίζοντας ανεξάρτητα από τις επιμέρους μεταβλητές να επηρεάζουν σε ουσιαστικό βαθμό, τουλάχιστον μέχρι και την έλευση του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, όχι μόνο το ζήτημα του σιδηροδρόμου αλλά και κάθε άλλη προσπάθεια υλοποίησης μικρών και μεγάλων δημόσιων έργων στην Κρήτη.

2. ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ

Με εξαίρεση ορισμένα σχέδια που είχε προσπαθήσει να υλοποιήσει στις αρχές της δεκαετίας του 1870 ο Ρεούφ Πασάς ως διοικητής του νησιού, η πρώτη πρόταση σχετικά με την κατασκευή ενός σιδηροδρομικού δικτύου στην Κρήτη κάνει την εμφάνισή της μια δεκαετία αργότερα.³ Ειδικότερα την άνοιξη του 1880 ο γαλλικής υπηκοότητας Χανιώτης μηχανικός Λεωνίδα Λυγκούνης, ιδιοκτήτης του εμπορικού οίκου *Lyghounes Pers et Fils*, ζήτησε άδεια για την κατασκευή μιας γραμμής ανάμεσα στη Σούδα και τα Χανιά με την προοπτική, όταν και εφ' όσον οι σχετικές μελέτες απεδείκνυαν ότι το έργο αυτό θα μπορούσε ν' αποβεί κερδοφόρο, να επεκταθεί μέχρι και την Κίσσαμο.⁴

² Manos Perakis (Ιούνιος 2013), "Structural transformation under radical political changes on the island of Crete 1877-1913", *International Journal of Maritime History*, XXV, No.1, 127-148.

³ Το σχέδιο του Ρεούφ Πασά αφορούσε τη δημιουργία μιας γραμμής ανάμεσα στην πόλη Αζιζιέ, που ο ίδιος είχε ιδρύσει κοντά στη Σούδα και τα Χανιά, όπως και μιας δεύτερης που θα ένωνε το Ηράκλειο με το Τυμπάκι, βλ. Κάλλια Καλλιτάκη-Μερτικοπούλου (1988), *Ελληνικός Αλυτρωτισμός και Οθωμανικές Μεταρρυθμίσεις. Η περίπτωση της Κρήτης 1868-1877*, Αθήνα, Εστία, 228. Πράγματι αγοράστηκε από την Αγγλία ατμάμαξα και χρησιμοποιήθηκε για τη συγκοινωνία Χανίων-Σούδας χωρίς όμως να κινείται σε ράγες, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα τη σταδιακή φθορά της λόγω της ακαταλληλότητας του δρόμου και την εγκατάλειψή της ήδη από τα πρώτα χρόνια, βλ. Ελπίς Μελαΐνα (2008), *Περιηγήσεις στην Κρήτη 1866-1870*, μτφρ. Ιωάννα Μυλωνάκη, Ηράκλειο, Π.Ε.Κ., 293.

⁴ Το αίτημα του Λυγκούνη αναπαράγεται σε αναθηματικό υπόμνημα το 1884 στην επίσημη κυβερνητική εφημερίδα, βλ. εφ. *Κρήτη*, 13 Νοεμβρίου 1884, αριθ. 738, συνεδρίαση της Γενικής Συνέλευσης της 22 Ιουνίου 1884. Ένα ιδιαίτερο



Εικ. 1. Πρόταση Λεωνίδα Λυγκούνη (1880).

Επιπλέον, στην αίτηση αυτή σημειωνόταν ότι υπό τους ίδιους όρους θα μπορούσε μελλοντικά να αναλάβει και την κατασκευή μιας ακόμα μεγαλύτερης σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Ηρακλείου και Μεσαράς, φτάνοντας μέχρι και στους Καλούς Λιμένες. Η πρόταση του Λυγκούνη έγινε δεκτή τέσσερα χρόνια μετά την κατάθεσή της, ωστόσο οι αντιδράσεις ορισμένων ομάδων, που θεωρούσαν ότι τα συμφέροντά τους θίγονταν, οδήγησαν στην ακύρωση κάθε προσπάθειας υλοποίησης της.⁵

Εξίσου άτυχη υπήρξε η πρόταση του υποπρόξενου του Βελγίου Louis Rossels,⁶ που το 1894, ενεργώντας ως εντολοδόχος ομάδας επενδυτών, προσπάθησε σε συνεργασία με τον Κρητικό μηχανικό Μιχαήλ Σαββάκη να προωθήσει τη δημιουργία ενός δικτύου 330 χλμ. με



Εικ. 2. Πρόταση Louis Rossels (1894).

χαρακτηριστικό του σχεδίου αυτού αποτελούσε η πρόθεση του Λυγκούνη να επιδιώξει τη χρηματοδότησή του μέσω τοπικών κεφαλαίων. Το σύνολο του κατασκευαστικού κόστους, όπως και της εξαγοράς των αναγκαίων γαιών, θα επιβάρυνε αποκλειστικά την εταιρία, ζητώντας από το Κρητικό δημόσιο μοναχά την απαλλαγή των αναγκαίων υλικών από τους φόρους εισαγωγής και την παροχή προστασίας αλλά και βοήθειας για τις απαλλοτριώσεις.

⁵ Μάνος Περάκης (2008), *Το τέλος της Οθωμανικής Κρήτης. Οι όροι κατάρρευσης του καθεστώτος της Χαλέπας (1878-89)*, Βιβλιόραμα, 259, όπως και William Miller (1898), *Travels and politics in the Near East*, London, T. Fisher Unwin, 347.

⁶ Σχετικά με τη δράση του L. Rossels, βλ. Λευτέρης Παπαγιαννάκης (1990), *Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910). Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις*, Αθήνα, Μ.Ι.Ε.Τ., 104 και 123. Η πρόταση αυτή θα πρέπει να ενταχθεί στο πλαίσιο της ευρύτερης τάσης της περιόδου, τάσης διαφόρων ευρωπαϊκών κατασκευαστικών εταιριών ν' επεκτείνουν τη δράση τους στη Μεσόγειο, βλ. P.M. Kalla-Bishop (1970), *Mediterranean Island Railways*, New York, Kelley, 15.

σημείο εκκίνησης τα Χανιά και κατεύθυνση προς τις άλλες δυο μεγάλες πόλεις, απ' όπου στη συνέχεια θα στρέφονταν προς τον κάμπο της Μεσαράς. Ο Rossels έσπευσε να διαπραγματευτεί απευθείας με την Οθωμανική κυβέρνηση επιτυγχάνοντας την αρχική έγκριση του σχεδίου του. Ωστόσο η όλη προσπάθεια απέτυχε τόσο λόγω των γεγονότων της περιόδου, όσο και της διστακτικότητας των τοπικών αρχών να εμπλακούν στην υλοποίηση ενός τόσο περίπλοκου και ακριβού έργου.⁷ Πολύ σύντομα το ζήτημα υποβαθμίστηκε για να ξεχαστεί στη συνέχεια, παρ' ότι την ίδια περίοδο εντοπίζεται η διατύπωση μιας ακόμα πρότασης για την κατασκευή ενός μικρότερου δικτύου από τον ιδιώτη Αντρέα Κοπάση.⁸

3. Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ

Στις αρχές του 20ού αιώνα και ιδιαίτερα κατά την περίοδο της Κρητικής Πολιτείας, το ζήτημα της κατασκευής ή μη ενός σιδηροδρομικού δικτύου στην Κρήτη αποτέλεσε μέρος της ευρύτερης αντιπαράθεσης αναφορικά με το αναπτυξιακό μοντέλο που θα έπρεπε να εφαρμοστεί. Όλες οι πλευρές δέχονταν ότι πέραν πάσης αμφιβολίας η δημιουργία ενός συγκοινωνιακού δικτύου θα συνέβαλε σε ουσιαστικό βαθμό στην επέκταση και ενδυνάμωση της τοπικής γεωργικής παραγωγής και του εμπορίου. Το είδος, όμως, του δικτύου αυτού, η έκταση και κυρίως ο χρόνος κατά τον οποίο θα έπρεπε να υλοποιηθεί, αποτελούσαν αντικείμενο διαμάχης ανάμεσα σ' όσους υποστήριζαν ότι η ανάληψη έργων αυτής της μορφής έπρεπε να προηγηθεί της όποιας άλλης παρέμβασης έναντι όσων θεωρούσαν ότι δεδομένων των υφιστάμενων οικονομικών συνθηκών έργα υψηλού κόστους και αμφίβολης απόδοσης, όπως ο σιδηρόδρομος, δεν θα ήταν παρά μια ακόμα περιττή και κυρίως ακριβή πολυτέλεια, που δεν θα προσέφερε παρά μόνο πρόσθετα φορολογικά βάρη, δεσμεύοντας την τοπική οικονομία σ' έναν αέναο κύκλο χρέους. Κατ' αυτούς η όποια προτεραιότητα έπρεπε να δοθεί στην κατασκευή ενός στοιχειώδους οδικού δικτύου προκειμένου μέσω αυτού να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες, ώστε σε μεταγενέστερο χρόνο να είναι σε θέση να υποστηρίξουν, αλλά και να ωφεληθούν ουσιαστικά από άλλες μεγαλύτερης έκτασης παρεμβάσεις.⁹

Παρά τους όποιους δισταγμούς το Κρητικό Δημόσιο επιχείρησε το 1900 την υλοποίηση του σχεδίου Rossels, προβαίνοντας στην προκήρυξη του έργου χωρίς όμως να υπάρξει κάποιο αποτέλεσμα. Η αποτυχία του διαγωνισμού αυτού, που θα πρέπει να αποδοθεί στους δυσβάστακτους για τα δεδομένα της εποχής όρους της προτεινόμενης σύμβασης,¹⁰ οδήγησε στη δημιουργία του Νόμου 442/1901, βάσει του οποίου ο σχεδιασμός του έργου ανατίθeto

⁷ Μανώλης Αρκολάκης (2005), «Σιδηρόδρομοι Κρήτης. Νεωτερικότητα και ανολοκλήρωτοι σχεδιασμοί στην περίοδο της Κρητικής Πολιτείας (1899-1913)», Λύδια Σαπουνάκη-Δρακάκη (επιμ.), *Η Ελληνική πόλη σε ιστορική προοπτική*, Αθήνα, Διόνικος, 236.

⁸ Χρυσούλα Τζομπανάκη (2011), *Η αρχιτεκτονική στην Κρήτη: η περίοδος των νεότερων χρόνων*, τόμος Β1, Ηράκλειο, Εκδόσεις Χρυσούλα Τζομπανάκη, 108. Δεν κατέστη δυνατόν να επιβεβαιωθεί αν το πρόσωπο αυτό ταυτίζεται με τον καταγόμενο από τα Σφακιά αρχαιολόγο Ανδρέα Κοπάση, μετέπειτα ηγεμόνα της Σάμου.

⁹ Ενδεικτικά βλ. εφ. *Αλήθεια*, αριθ. 20, 24 Φεβρουαρίου 1901.

¹⁰ Το νέο σχέδιο βασιζόταν σ' εκείνο του Rossels, κατανεμόταν όμως σε έξι διαφορετικά τμήματα. Στη σχετική προκήρυξη αναφερόταν ξεκάθαρα ότι οι ανάδοχοι εταιρίες όφειλαν να ενεργήσουν χωρίς να «[...] υποβάλλωσι την Κρητικήν Πολιτείαν εις οιοδήποτε είδους δαπάνην διά τε την κατασκευήν και εκετάλλευσιν [του σιδηροδρόμου]», με μοναδικό αντάλλαγμα το δικαίωμα εκμετάλλευσης της γραμμής για 50 έτη με προκαθορισμένες τιμές εισιτηρίων και κομίστρων, σε μια περίοδο κατά την οποία η ύπαρξη κρατικών επιχορηγήσεων, στην όποια μορφή τους αποτελούσε απαραίτητη προϋπόθεση για την υλοποίηση ενός τέτοιου έργου, βλ. *Ε.Ε.Κ.Π.*, τ.χ. Γ', αριθ. 9, 6 Μαρτίου 1900.



Εικ. 3. Πρώτη προκήρυξη Κρητικού Δημοσίου (1900).

στις αρμόδιες δημόσιες υπηρεσίες, ενώ για πρώτη φορά δινόταν μεγαλύτερη έμφαση στη γραμμή Ηρακλείου-Μεσαράς.¹¹ Οι συγκεκριμένες όμως υπηρεσίες αποδείχθηκαν ανεπαρκείς,¹² οδηγώντας το 1902 στην προκήρυξη νέου διεθνούς μειοδοτικού διαγωνισμού,¹³ με τον οποίο το έργο ανέλαβε η Βρετανική εταιρία Ford Ironworks. Λόγω του ιδιαίτερα ακριβού σχεδίου που παρουσίασε, αλλά και ενός οικονομικού σκανδάλου, η μελέτη πέρασε στη γερμανική Lenyet et Cre, η οποία παρουσίασε τη δική της εκδοχή το 1903.¹⁴

Ωστόσο, ο παλαιότερος συνεργάτης του Rossels Μιχ. Σαββάκης με την ιδιότητα του επιθεωρητή των δημόσιων έργων δεν ενέκρινε την καταβολή της συμφωνημένης αμοιβής στην εταιρία, επικαλούμενος ατέλειες και ασυμφωνίες ως προς τις αρχικές προδιαγραφές.¹⁵ Δυο χρόνια αργότερα αντιδρώντας σ' ένα ακόμα σχέδιο που παρουσίασε το 1904 ο Γάλλος μηχανικός Edouard Quellenec,¹⁶ προτείνοντας τη σύναψη ενός μεγάλου εξωτερικού δανείου για τα έργα του σιδηροδρόμου και των λιμανιών, ο Σαββάκης παρουσίασε τη δική του πρόταση, στην οποία σε αντίθεση με τις παλαιότερες θέσεις του προέταξε αντί της δημιουργίας ενός σιδηροδρομικού δικτύου την κατασκευή συνολικά 1.000 χλμ. αμαξιτών οδών, προειδοποιώντας ότι «εάν Κυβέρνησις τις ή Βουλή ζητήσει δι' αλμάτων γιγαντιαίων να εξουδετερώση τα επιπροσθούντα φυσικά εμπόδια, ασφαλώς θα οδηγήση τον τόπον προ του ικριώματος της οικονομικής αυτοκτονίας».¹⁷ Στη λογική αυτή ο σιδηρόδρομος μπορούσε ν' αποτελέσει μια μελλοντική μόνο προοπτική, όπου και πάλι όμως αποκλειόταν η κατασκευή ενός ενιαίου δικτύου, προκρίνοντας τη δημιουργία μικρών τοπικών διαδρομών, ικανών να εξυπηρετήσουν την επικοινωνία

¹¹ Ε.Ε.Κ.Π., τ.χ. Α', αριθ. 73, 16 Σεπτεμβρίου 1901.

¹² Τζομπανάκη, ό.π., 142.

¹³ Ε.Ε.Κ.Π., τ.χ. Γ', φ. 16, 21 Μαρτίου 1901. Η σχετική διακήρυξη, που αφορούσε μόνο τον σχεδιασμό, συνοδεύτηκε από τη δημιουργία του Νόμου 542/1903, που εξουσιοδοτούσε την κυβέρνηση να προβεί σε νέο διεθνή διαγωνισμό για την κατασκευή του σιδηροδρόμου μόλις ολοκληρωνόταν η σχετική μελέτη, βλ. Ε.Ε.Κ.Π., τ.χ. Α', αριθ. 39, 18 Ιουλίου 1903.

¹⁴ Αρκολάκης, ό.π., 237.

¹⁵ Η πράξη αυτή θεωρείται ότι είχε ως επακόλουθο την απόλυσή του από την υπηρεσία, βλ. εφ. *Νέα Ελευθερία*, αριθ. 79, 25 Δεκεμβρίου 1904. Δυο δεκαετίες αργότερα ο μηχανικός της Λιμενικής Επιτροπής Μ. Μπισσάνης δικαίωσε τον Σαββάκη για τη στάση του, επισημαίνοντας ότι κατά την εξέταση της μελέτης τού 1903 διαπίστωσε ότι πράγματι παρουσίαζε προβλήματα, βλ. *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 2905, 1 Ιανουαρίου 1925.

¹⁶ Εφ. *Νέα Έρευνα*, αριθ. 231, 24 Νοεμβρίου 1904.

¹⁷ Εφ. *Ελλάς*, αριθ. 77, 28 Ιανουαρίου 1905.

μόνο των ιδιαίτερα παραγωγικών περιοχών με τα παράλια, έχοντας ως μακροπρόθεσμο στόχο την ανάδειξη της Σούδας ως κεντρικού εξαγωγικού λιμανιού της Κρήτης.¹⁸

Δεν είναι γνωστό αν και ποιες υπήρξαν οι αντιδράσεις στο σχέδιο του Σαββάκη. Όταν όμως, πέντε χρόνια αργότερα, το 1910, απαντώντας σε σχετικό ερώτημα της Κρητικής κυβέρνησης, ο Ιταλός μηχανικός Luigi Luigi υποστήριξε ένα αντίστοιχο σχέδιο, προτείνοντας τη δημιουργία ενός εκτεταμένου σιδηροδρομικού δικτύου το οποίο θα επέτρεπε στη Σούδα ν' αναδειχθεί στο κύριο εξαγωγικό λιμάνι του νησιού.¹⁹ Οι εφημερίδες του Ηρακλείου έσπευσαν να κατακρίνουν τόσο τον ίδιο όσο και την κυβέρνηση, υποστηρίζοντας ότι το αποτέλεσμα της υλοποίησης των προτάσεων αυτών δεν θα ήταν παρά ο «[...] εμπορικός θάνατος των διαφόρων εμπορικών κέντρων του νησιού».²⁰

Η παράμετρος που αναδεικνύεται μέσα από την αντίδραση αυτή δεν είναι άλλη από τη διαχρονική, φανατική, προσήλωση της κάθε περιοχής στην προάσπιση των δικών της ιδιαίτερων παραγωγικών και οικονομικών δομών και προνομίων, σε σημείο τέτοιο ώστε έθετε εκτός συζήτησης κάθε παρέμβαση που θα μπορούσε μακροπρόθεσμα να οδηγήσει στην αποδυνάμωση ή την κατάργησή τους, ανατρέποντας οριστικά τις υφιστάμενες ισορροπίες, ακόμα και αν αυτό αποσκοπούσε στη συλλογική, οικονομική ανάπτυξη του νησιού.²¹ Επί της ουσίας, η παράμετρος αυτή σε συνάρτηση με τον διαχρονικό φόβο ως προς τη δέσμευση της τοπικής οικονομίας σ' ένα έργο με υπέρμετρο κόστος και χωρίς εξασφαλισμένα αποτελέσματα θα πρέπει να θεωρηθούν οι κύριοι παράγοντες που απέτρεψαν την κατασκευή ενός σιδηροδρομικού δικτύου, τόσο στα χρόνια της Κρητικής Πολιτείας όσο και αργότερα.

Ωστόσο, αν και καθοριστικής σημασίας οι παράγοντες αυτοί δεν επαρκούν για να αιτιολογηθεί το γεγονός της συνολικής απουσίας σιδηροδρομικών έργων από το νησί και ιδιαίτερα η εγκατάλειψη κατά τα επόμενα χρόνια των πολυάριθμων σχεδίων για την κατασκευή του περίφημου σιδηρόδρομου Μεσαράς. Μια ενδεχόμενη απάντηση στο ερώτημα αυτό θα μπορούσε να προέλθει από την ύπαρξη μιας διαφορετικής, ισχυρής εναλλακτικής, όπως αυτή της κατασκευής δρόμων.

Παρ' ότι η τάση αυτή εδραιώνεται οριστικά μόνο μετά από την επικράτηση του αυτοκινήτου, δηλαδή μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, παρουσιάζεται ήδη ισχυρή στα χρόνια της Κρητικής Πολιτείας.²² Το πλεονέκτημα άλλωστε που συνεπαγόταν το συγκεκριμένο είδος κατασκευής ήταν σημαντικό: απαιτούσε τη δέσμευση πολύ μικρότερων κεφαλαίων, τα οποία μπορούσαν να διατίθενται σταδιακά, διακόπτοντας και συνεχίζοντας ένα έργο όταν και εφ'

¹⁸ Ειδικότερα προτεινόταν η κατασκευή τεσσάρων γραμμών: Ηράκλειο-Μεσαρά, Μεσαρά-Ιεράπετρα, Καστέλι Κισσάμου και Χανιά-Σούδα, βλ. Αρκολάκης, *ό.π.*, 238.

¹⁹ *Ε.Ε.Κ.Π.*, τ.χ. Α', αριθ. 71, 12 Οκτωβρίου 1910.

²⁰ *Εφ. Ήδη*, αριθ. 197, 6 Νοεμβρίου 1910.

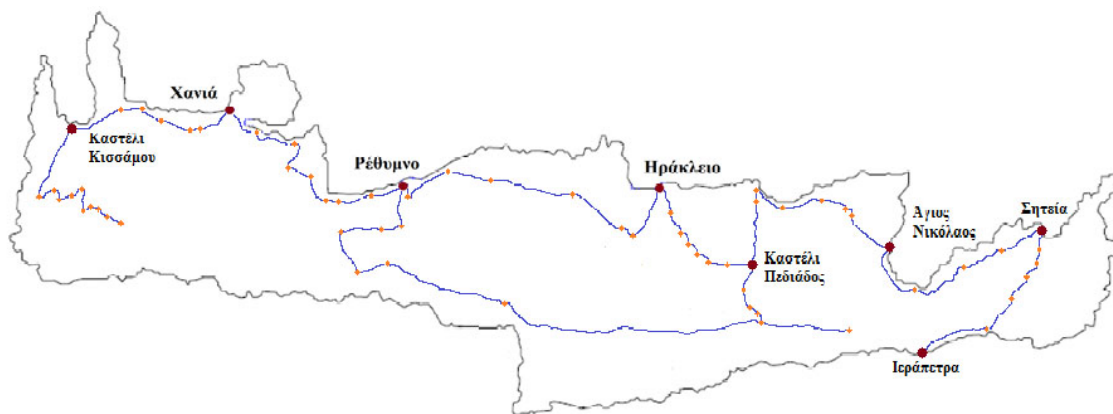
²¹ Στο ίδιο πλαίσιο θα πρέπει να ενταχθούν και οι αντιπαραθέσεις που εμφανίζονται το 1911 με αφορμή το ζήτημα του σιδηρόδρομου σχετικά με την προτεραιότητα ή μη του κάθε νομού στην εκτέλεση συγκοινωνιακών έργων, ενδεικτικά βλ. *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 24, 25 Σεπτεμβρίου 1911, όπως και *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 71, 18 Αυγούστου 1912.

²² Χαρακτηριστική είναι η έλλειψη ανταπόκρισης στο σχέδιο που παρουσίασε για τον σιδηρόδρομο ο καταγόμενος από τη Μεσαρά βουλευτής Δευκαλίων Πωλιουδάκης τον Σεπτέμβριο του 1907, βλ. Πρακτικά της Βουλής των Κρητών, συνεδρίαση ΚΕ', 19 Σεπτεμβρίου 1907, έναντι του σχεδίου που παρουσίασε το καλοκαίρι του 1908 ο Κωνσταντίνος Φούμης στην Κρητική Βουλή, αναφορικά με την επέκταση και συντήρηση του οδικού δικτύου, βλ. Πρακτικά της Βουλής των Κρητών, συνεδρίαση ΛΗ', 21 Ιουλίου 1908.

όσον υπήρχε η δυνατότητα, ή να χρησιμοποιηθούν βραχυπρόθεσμα αλλού, καλύπτοντας άλλες ανάγκες. Επιπλέον, τα απαραίτητα υλικά μπορούσαν σε μεγάλο βαθμό να προέλθουν από το ίδιο το νησί ενώ δεν απαιτείτο εξειδικευμένο προσωπικό, γεγονός που σε συνδυασμό με τη μακρά διάρκεια εκτέλεσης των έργων επέτρεπε την απασχόληση του τοπικού πληθυσμού.

Κυρίως, όμως, σε αντίθεση με τον σιδηρόδρομο, οι δρόμοι μπορούσαν να φτάσουν ουσιαστικά παντού προσεγγίζοντας σχεδόν κάθε περιοχή, ή αντίστροφα να κατασκευαστούν με τέτοιο τρόπο ώστε να εξυπηρετήσουν συγκεκριμένες μόνο περιοχές, βελτιώνοντας τα προγενέστερα δίκτυα χωρίς να θέσουν σε κίνδυνο τις υφιστάμενες ισορροπίες. Κρίνοντας δε από τις αναφορές διάφορων βουλευτών για τα αιτήματα που λάμβαναν από τις περιφέρειές τους σχετικά με τις ανάγκες για νέες οδούς ή για παρεμβάσεις και αλλαγές επί των ήδη εκτελούμενων έργων, φαίνεται ότι ήδη από την πρώτη αυτή δεκαετία του 20ού αιώνα είχαν αρχίσει να αναπτύσσονται ορισμένες ιδιαίτερες μορφές εξάρτησης ανάμεσα στους πολίτες και τους αντιπροσώπους τους, καθιστώντας τα δημόσια έργα ένα ιδανικό πεδίο συνδιαλλαγής.²³

Στην αναίρεση του εμποδίου αυτού αποσκοπούσε η ολιγοσέλιδη μελέτη που παρουσίασε το 1908 ο Σισίνης Πεζανός, μηχανικός βρισκόμενος στην υπηρεσία του Κρητικού Δημοσίου.²⁴ Επικρίνοντας τη μέχρι τότε ισχύουσα πολιτική, ο Πεζανός προχώρησε ένα βήμα παραπέρα ως προς τα συνήθη επιχειρήματα των οπαδών του σιδηροδρόμου, υποστηρίζοντας ότι το ενδεχόμενο ένα δημόσιο έργο ν' αποδειχθεί μη κερδοφόρο ή ακόμα και ζημιογόνο δεν θα έπρεπε ν' αποτελεί εμπόδιο, δεδομένου ότι υπό τους όρους αυτούς ελάχιστα έργα οδοποιίας έπρεπε να είχαν γίνει στην Κρήτη. Στον αντίποδα, η υλοποίηση του δικού του σχεδίου αναφορικά με τη δημιουργία μιας εκτεταμένης γραμμής συνολικού μήκους 598 χλμ. προϋπέθετε την εγκατάλειψη οποιασδήποτε επέκτασης ή άλλης παρέμβασης, όχι μόνο επί του κύριου οδικού δικτύου αλλά ακόμα και επί των μικρότερων τοπικών οδών, προκειμένου με τον τρόπο αυτό να εξοικονομηθούν τα αναγκαία κεφάλαια υπέρ του σιδηροδρόμου και να περιοριστεί ο ανταγωνισμός.²⁵



Εικ. 4. Πρόταση Σισίνης Ε. Πεζανού (1908).

²³ Ενδεικτική είναι η συζήτηση που διεξήχθη στην Κρητική Βουλή το καλοκαίρι του 1908, βλ. Πρακτικά της Βουλής των Κρητών, συνεδρίαση ΜΖ', 24 Ιουλίου 1908.

²⁴ Σισίνης Π. Κοκκέβης (1982), *Κρήτη-Κοκκέβης*, Αθήνα, 14.

²⁵ Σισίνης Πεζανός (χ.χ.), *Μελέτη περί κατασκευής σιδηροδρόμων εν Κρήτη*, Αθήνα, .

4. Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΜΕΣΑΡΑΣ

Το σχέδιο του Πεζανού απετέλεσε την τελευταία ουσιαστική πρόταση για την κατασκευή ενός σιδηροδρόμου που θα κάλυπτε το σύνολο του νησιού, δεδομένου ότι το σύνολο των σχεδίων και των προτάσεων που εντοπίζονται κατά τα επόμενα χρόνια επικεντρωνόταν αποκλειστικά και μόνο στη προοπτική σύνδεσης του Ηρακλείου με τον κάμπο της Μεσαράς. Σε μεγάλο βαθμό η επικράτηση της τάσης αυτής υπήρξε μια μορφή συμβιβασμού, η αποδοχή μετά από τόσες αποτυχημένες προσπάθειες ότι η τοπική οικονομία δεν ήταν σε θέση να υποστηρίξει τόσο την κατασκευή όσο και τη λειτουργία ενός εκτεταμένου σιδηροδρομικού δικτύου, επιλέγοντας αντ' αυτού την κατασκευή μιας μικρότερης αλλά προσοδοφόρας, όπως θεωρούνταν, διαδρομής.

Σύμφωνα με τον τοπικό τύπο, τα οφέλη από την υλοποίηση του συγκεκριμένου έργου θα ήταν πολλαπλά καθώς θεωρούνταν προϋπόθεση για την προώθηση άλλων σημαντικών παρεμβάσεων, όπως ήταν η αποξήρανση των εκτεταμένων βαλτωδών περιοχών της πεδιάδας και η ενίσχυση του αναλογικά περιορισμένου πληθυσμιακού δυναμικού της με νέους κατοίκους.²⁶ Με τον τρόπο αυτό, θ' επιτυγχάνονταν όχι μόνο η αύξηση της παραγωγής και κατ' επέκταση του εμπορίου, αλλά ίσως ακόμα και η πολυπόθητη, ιδιαίτερα στα χρόνια του Μεσοπολέμου, διατροφική αυτάρκεια του νησιού.²⁷ Επιπλέον, ορισμένες εφημερίδες υποστήριζαν ότι οι θέσεις εργασίας που θα προέκυπταν κατά την υλοποίηση του έργου θα ήταν ικανές ν' ανακόψουν ακόμα και το μεταναστευτικό ρεύμα των αρχών του αιώνα,²⁸ ενώ ήδη από το 1914 εμφανίζονται και αρκετές προτάσεις για την αξιοποίησή του ως μέσου ενίσχυσης του τουρισμού.²⁹

Την προοπτική αυτή αφορούσε το νέο νομοθετικό πλαίσιο που δημιουργήθηκε στις αρχές του 1911, οδηγώντας στην προκήρυξη ενός ακόμα διαγωνισμού το επόμενο έτος με αντικείμενο την κατασκευή μιας γραμμής από το Ηράκλειο μέχρι το Τυμπάκι.³⁰ Ωστόσο οι όροι που περιελάμβανε η σχετική προκήρυξη προκάλεσαν την αντίδραση του τοπικού τύπου που έσπευσε να προειδοποιήσει ότι ορισμένες ελλείψεις στον σχεδιασμό, κυρίως όμως η μικρή διαφορά του κόστους μεταφοράς με βάση τις προκαθορισμένες τιμές των εισιτηρίων σε σχέση με τα ήδη υφιστάμενα μέσα, θα καθιστούσε σταδιακά τον σιδηρόδρομο ένα έργο άχρηστο και ζημιογόνο, καταδικασμένο να καταλήξει όπως «[...] ο σιδηρόδρομος Θεσσαλίας, τον οποίον

²⁶ Σχετικά με την κατάσταση του κάμπου της Μεσαράς, βλ. ενδεικτικά Ιωσήφ Χατζιδάκης (1881), *Περιήγησις εις Κρήτην*, Ερμούπολη, 27, όπως και Πρακτικά της Βουλής των Κρητών, συνεδρίαση ΚΕ', 19 Σεπτεμβρίου 1907.

²⁷ *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 2830, 16 Οκτωβρίου 1924. Ενδεικτικός της αντίληψης αυτής είναι ο χαρακτηρισμός της Μεσαράς ως μιας ξεχασμένης «Εδέμ της Κρήτης», βλ. Νικόλαος Σταυράκης (1890), *Στατιστική του πληθυσμού της Κρήτης*, Αθήνα, 35, ή ως «μικρά Αίγυπτος», βλ. Δευκαλίων Πωλιουδάκης, Πρακτικά της Βουλής των Κρητών, συνεδρίαση ΚΕ', 19 Σεπτεμβρίου 1907.

²⁸ *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 69, 4 Αυγούστου 1912.

²⁹ Οι πρώτες σχετικές αναφορές εντοπίζονται το 1914, όταν σε άρθρο της *Ίδης* αναφερόταν ότι με την κατασκευή του σιδηροδρόμου «[...] θα αυξηθώσι και οι άδελφοι του τόπου πόροι, διότι πολλὰ δεκάδες χιλιάδων αρχαιολόγων και περιηγητών θα επισκέπτονται τακτικώς κατ' έτος την ημετέραν Νήσον, καθ' όσον μάλιστα ο σιδηρόδρομος θα συνδέη την πόλιν του Ηρακλείου με τα τέσσαρα σπουδαιότερα αρχαιολογικά της Κρήτης κέντρα ήτοι την Κνωσόν, Γορτύνην, Φαιστόν και Αγ. Τριάδα», βλ. *Ίδη*, αριθ. 36, 2 Απριλίου 1914. Μόλις μια μέρα μετά η *Νέα Εφημερίς* επικαλείται την πρόθεση του «[...] εν Αλεξανδρεία [...] διευθυντού του γραφείου των παγκοσμίων ταξιδιών Κουκ [...]» να περιλάβει το Ηράκλειο στους προορισμούς του μόλις ολοκληρωθεί το λιμάνι και ο σιδηρόδρομος, υπολογίζοντας ότι ετησίως θα μπορούσαν ν' επισκέπτονται το νησί 125.000 με 140.000 περιηγητές, βλ. *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 208, 3 Απριλίου 1914.

³⁰ Σχετικά με τους όρους και τα δικαιώματα, βλ. *Ε.Κ.Κ.Π.*, αρ. 59, 20 Ιουνίου 1911.



Εικ. 5. Δεύτερη προκήρυξη Κρητικού Δημοσίου (1911).

συναγωνίζονται τα κάρρα».³¹ Παρά τους όποιους ενδοιασμούς, οι ίδιες εφημερίδες έσπευσαν σύντομα να καλλιεργήσουν ένα θετικό κλίμα επισημαίνοντας το έντονο ενδιαφέρον από μέρους των ξένων εταιριών που, όπως υποστήριζαν, καθιστούσε εξασφαλισμένη την υλοποίηση του έργου³² για να αλλάξουν και πάλι στάση, όταν λίγους μήνες αργότερα φάνηκε ότι το όλο ζήτημα καρκινοβατούσε.³³

Εν τέλει, μειοδότηρια εταιρία αναδείχθηκε η Γαλλική Société Française d'entreprises de Dragages et de Travaux Rubrics με έδρα το Παρίσι, χωρίς όμως οι διαπραγματεύσεις που ακολούθησαν να οδηγήσουν σε κάποιο ουσιαστικό αποτέλεσμα. Τον Φεβρουάριο του 1912, η εταιρία απέστειλε επιστολή διαμαρτυρίας προς την κυβέρνηση, ζητώντας την επίσπευση των διαδικασιών και την αποζημίωσή της για τις όποιες καθυστερήσεις, αιτήματα που απερρίφθησαν ως αβάσιμα και ανεδαφικά.³⁴ Λίγες μέρες αργότερα, η ανακοίνωση περί της ακύρωσης της σύμβασης προκάλεσε την οργή των κατοίκων της Μεσαράς, οδηγώντας στην πρώτη, όπως επισημαίνεται, λαϊκή διαμαρτυρία με αφορμή «τα έργα της παραγωγής».³⁵

Τα γεγονότα που ακολούθησαν μέχρι την Ένωση ελάχιστα περιθώρια άφησαν για την ανάληψη μιας νέας προσπάθειας, ενώ με την ένταξη της Κρήτης στο ελληνικό κράτος το ζήτημα του σιδηροδρόμου, αλλά και γενικότερα των δημόσιων έργων, πέρασε πλέον στη δικαιοδοσία των κρατικών αρμόδιων υπηρεσιών με επακόλουθο την αναδιάταξη των υφιστάμενων ισορροπιών και τον σημαντικό περιορισμό της δυνατότητας των επιμέρους τοπικών, μικρών και μεγάλων, συμφερόντων να παρέμβουν άμεσα στη λήψη των σχετικών αποφάσεων.³⁶

³¹ *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 12, 3 Ιουλίου 1911. Η κριτική στράφηκε κυρίως ενάντια στον Πεζανό, ο οποίος ως διευθυντής των δημοσίων έργων είχε πρωταγωνιστικό ρόλο στην όλη υπόθεση, βλ. *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 12, 3 Ιουλίου 1911, όπως και *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 28, 23 Οκτωβρίου. 1911.

³² *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 14, 17 Ιουλίου 1911.

³³ *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 38, 1 Ιανουαρίου 1912.

³⁴ *Ε.Ε.Κ.Π.*, αρ. 58, 10 Ιουλίου 1912, Πρακτικό συνεδρίασης Νο 27. Σύμφωνα με μεταγενέστερο άρθρο, η ίδια η κυβέρνηση επιδίωξε την ακύρωση του διαγωνισμού με την πεποίθηση ότι, αν προκηρυσσόταν νέος, θα επιτυγχάνονταν καλύτερες τιμές. Ωστόσο μετά την κατάρρευση της συμφωνίας καμία νέα μειοδοσία δεν έγινε, βλ. *Ήδη*, αριθ. 368, 2 Απριλίου 1914.

³⁵ *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 69, 4 Αυγούστου 1912.

³⁶ Ενδεικτικό της αποδυνάμωσης των τοπικών παραγόντων και της εξάρτησης από την κεντρική εξουσία είναι άρθρο που δημοσιεύεται στη *Νέα Εφημερίδα*, τον Σεπτέμβριο του 1913, όπου εκφράζεται απογοήτευση για την ακύρωση της επίσκεψης του πρωθυπουργού, στον οποίο θα ετίθετο το ζήτημα του σιδηροδρόμου, προτρέποντας τον Εμπορικό

Η τελευταία απόπειρα πριν από την έλευση του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου δεν αφορούσε τον σιδηρόδρομο ειδικά, άλλα την προσπάθεια σύνταξης ενός συνολικού σχεδίου από ομάδα Γάλλων μηχανικών υπό την επίβλεψη του αρχιμηχανικού Ρενάρ. Αδράχνοντας την ευκαιρία, οι εφημερίδες του Ηρακλείου έσπευσαν να προβάλλουν ως προτεραιότητα το ζήτημα του σιδηροδρόμου,³⁷ προτείνοντας και παρουσιάζοντας ποικίλες εκδοχές των παλαιότερων σχεδίων και επαναλαμβάνοντας συνεχώς σε αλληπάλληλα άρθρα τα πολυάριθμα οφέλη που θα προέκυπταν από την κατασκευή του.³⁸

5. Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ

Σε σχέση με τις αρχές του αιώνα, ο Μεσοπόλεμος αποτελεί μια εντελώς διαφορετική περίοδο, όπου η υπόθεση του σιδηροδρόμου αποκτά έναν μάλλον δευτερεύοντα χαρακτήρα ως ένα διαρκές αίτημα της τοπικής κοινωνίας προς το κράτος, χωρίς όμως την ύπαρξη μιας σταθερής, ενιαίας μορφής διεκδίκησης.³⁹ Υπό τους όρους αυτούς, οι σχετικές πιέσεις υποχωρούσαν για ν' αναπτρωθούν όταν και όποτε οι πολιτικές περιστάσεις διέκλειντο ευνοϊκά προς την υλοποίηση του συγκεκριμένου έργου. Όπως χαρακτηριστικά σχολίαζε με απογοήτευση αλλά και καυστική διάθεση ο «Επικαιρογράφος» της *Νέας Εφημερίδος* την άνοιξη του 1926: «Παρέρχονται μήνες χωρίς ούτε λέξεις να λέγεται ή να γράφεται γι' αυτόν. Και όλως αιφνιδίως ένας υπουργός ή ένας δημοσιογράφος μάς ξυπνά για να μας πει ότι ετελείωσαν τα ψέμματα [...]. Αυτές τις μέρες πάλιν βρισκόμεθα στην περίοδο του ξυπνήματος. Ο σιδηρόδρομος Μεσσαράς πρέπει να θεωρείται γεγονός τετελεσμένον. Τόσο τετελεσμένον ώστε εγώ που εσκόπευα να κάμω κατά την άνοιξιν ένα ταξιδάκι έως εκεί το ανέβαλα για να πάω του χρόνου με τον σιδηρόδρομον».⁴⁰

Δεν είναι τυχαίο ότι, με εξαίρεση την ανεπιτυχή προσπάθεια ανακίνησης του ζητήματος από τον τύπο το 1920,⁴¹ οι πρώτες προτάσεις περί σιδηροδρόμου για την περίοδο αυτή εντοπίζονται κατά την επίσκεψη του Πλαστήρα στο Ηράκλειο τον Ιούλιο του 1923.⁴² Ανάλογες ελπίδες εκφράστηκαν και κατά το επόμενο έτος όταν μετά την ανάληψη του Υπουργείου Συγκοινωνιών από τον καταγόμενο από την Μεσαρά Γεώργιο Μαρή⁴³ διαδόθηκε η φήμη ότι είχε αναλάβει

Σύλλογο ν' αναλάβει δράση καταρτίζοντας και στέλλοντας γι' αυτό τον σκοπό ειδική επιτροπή στην Αθήνα, βλ. *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 138, 14 Σεπτεμβρίου 1913. Λίγες μέρες αργότερα, οι προτροπές αυτές κάνουν ξανά την εμφάνισή τους με αφορμή την περιοδεία του νέου Γενικού Διοικητή Κρήτης, Λουκά Ρούφου, βλ. *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 149, 13 Οκτωβρίου 1913, όπως και *Ίδη*, αριθ. 348, 30 Οκτωβρίου 1913.

³⁷ *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 210, 10 Απριλίου 1914, όπως και *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 222, 23 Μαΐου 1914.

³⁸ Ενδεικτικά βλ. *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 149, 13 Οκτωβρίου 1913, όπως και *Ίδη*, αριθ. 368, 2 Απριλίου 1914.

³⁹ Όπως χαρακτηριστικά σημειωνόταν σε άρθρο του 1914 αναφορικά με την αποτυχία των μέχρι τότε προσπαθειών, «[...] οι τόμοι των μελετών και σχεδίων [...] στοιβάχθηκαν σε κασόνια και πετάχτηκαν στα υπόγεια του υπουργείου των Οικονομικών της Κρήτης για να μεταφερθούν μετά από χρόνια στ' άλλα υπόγεια του υπουργείου στις Αθήνας! Δεκαπέντε χρόνια μούχλα υπογείων! [...]», βλ. *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 2843, 29 Οκτωβρίου 1924.

⁴⁰ *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 3301, 7 Μαρτίου 1926.

⁴¹ Με μια σειρά άρθρων την άνοιξη του 1920, η *Νέα Εφημερίς* προσπάθησε να προωθήσει ένα ενιαίο σχέδιο που αφορούσε τη συνδυασμένη κατασκευή νέου λιμανιού στο Ηράκλειο και του σιδηροδρόμου, βλ. *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 1434, 19 Μαρτίου 1920, όπως και *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 1479, 12 Μαΐου 1920. Τον Ιούνιο όμως το πολιτικό γραφείο του πρωθυπουργού ανακοίνωσε ότι η υπάρχουσα μελέτη είχε κριθεί ως ανεπαρκής και η όποια δράση θ' αναβαλλόταν μέχρι τη σύνταξη καινούριας, βλ. *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 1499, 4 Ιουνίου 1920.

⁴² *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 2418, 19 Ιουλίου 1923.

⁴³ *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 2830, 16 Οκτωβρίου 1924.

προσωπική πρωτοβουλία για την προώθηση του έργου, φήμη την οποία έσπευσε και ο ίδιος να επιβεβαιώσει λίγες μέρες αργότερα ανακοινώνοντας ότι διέταξε να ξεκινήσει η σχετική προετοιμασία.⁴⁴

Με αφορμή το γεγονός αυτό εμφανίζεται ιδιαίτερη κινητικότητα επί του θέματος στον τοπικό τύπο, με έντονη αρθρογραφία, συχνή αποστολή ανακοινώσεων και τηλεγραφημάτων από τους τοπικούς πληρεξούσιους, άλλα και την οργάνωση τον Νοέμβριο του 1924 ενός ακόμα συλλαλητηρίου υπέρ του σιδηροδρόμου στις Μοίρες και κατάθεσης σχετικού ψηφίσματος.⁴⁵ Εντός του ευνοϊκού αυτού πλαισίου, ο μηχανικός της Λιμενικής Επιτροπής Παναγιώτης Μπιτσάνης δημοσίευσε τη δική του μελέτη στις αρχές του 1925, προτείνοντας μια νέα διαδρομή μέσω Πεδιάδας η οποία θα εισερχόταν στον κάμπο της Μεσαράς από τα ανατολικά, έχοντας τη δυνατότητα μελλοντικά να επεκταθεί προς τα ανατολικά μέχρι τη Νεάπολη.⁴⁶ Παρά τη θετική υποδοχή των προτάσεων του από τον τύπο καμία ουσιαστική πρόοδος δεν σημειώθηκε, γεγονός που αποδόθηκε για άλλη μια φορά στην πολιτική συγκυρία, την πτώση της κυβέρνησης Μιχαλακοπούλου και την επιβολή της δικτατορίας του Παγκάλου.⁴⁷

Ωστόσο, ήδη από το φθινόπωρο του 1925 εμφανίζονται αναφορές σχετικά με την εκδήλωση ενδιαφέροντος από δυο εταιρίες, μια ελβετική και μια βελγική, στις οποίες η δεύτερη είχε εκφράσει την πρόθεσή της να χρηματοδοτήσει εξ ολοκλήρου το έργο.⁴⁸ Σύντομα όμως έγινε κατανοητό ότι το ενδεχόμενο της εξωτερικής χρηματοδότησης ανήκε στη σφαίρα του φανταστικού, καθώς νέα δημοσιεύματα κατέστησαν σαφές ότι η οποιαδήποτε προοπτική υλοποίησης του σιδηροδρόμου θα συνδεόταν άρρηκτα με την επιβολή ειδικής τοπικής φορολογίας.⁴⁹

Στο πλαίσιο συζήτησης σχετικά με την παροχή ή μη υποστήριξης στο ζήτημα του σιδηροδρόμου η αντιπαράθεση που προκάλεσε η είδηση αυτή στους κόλπους του Δ.Σ. του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Ηρακλείου (Ε.Β.Ε.Η.) είναι ενδεικτική των προθέσεων των κύριων παραγόντων της τοπικής οικονομίας μέσα από τις οποίες διαπιστώνεται η διατήρηση σε μεγάλο βαθμό των προγενέστερων αντιλήψεων και επιφυλάξεων. Κατά την εισήγησή του, το μέλος του Δ.Σ. και αντιπρόεδρος του Εμπορικού Συλλόγου Ηρακλείου Θεόδωρος Κουφάκης, ανέφερε, πέρα από τα συνήθη σχόλια περί της ανάγκης ανάπτυξης της Μεσαράς, το καταστροφικό για το Ηράκλειο ενδεχόμενο της δημιουργίας ενός νέου λιμανιού στις νότιες ακτές σε περίπτωση μη υλοποίησης του έργου. Τη θέση αυτή αμφισβήτησε ο βιομήχανος Ανδρέας Καστελλάκης υποστηρίζοντας ότι κανένα τέτοιο λιμάνι δεν θα μπορούσε ν' ανταγωνιστεί αυτό του Ηρακλείου, για να λάβει από τον Κουφάκη την απάντηση ότι από τα νότια παράλια «[...] διέρχονται περί τα 30 μικρά και μεγάλα ατμόπλοια καθ' εκάστη, εξυπηρετούντα μεγάλες γραμμές Ευρώπης, Αφρικής και Ασίας και δύναται ευχερέστατα να παραλαμβάνουσιν

⁴⁴ *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 2839, 25 Οκτωβρίου 1924.

⁴⁵ *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 2846, 1 Νοεμβρίου 1924.

⁴⁶ *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 2905, 1 Ιανουαρίου 1925, όπως και *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 2906, 4 Ιανουαρίου 1925.

⁴⁷ *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 2640, 6 Μαρτίου 1924.

⁴⁸ *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 3304, 10 Μαρτίου 1926.

⁴⁹ *Νέα Εφημερίς*, αριθ. 3308, 16 Μαρτίου 1926.

εκ του λιμένος τούτου τα εξαγόμενα προϊόντα».⁵⁰ Σύντομα η όλη συζήτηση περιορίστηκε στο ζήτημα της χρηματοδότησης και στη φήμη περί της επιβολής έκτακτης τοπικής φορολογίας, για να καταλήξει στην απόφαση υποστήριξης του αιτήματος περί σιδηροδρόμου υπό την προϋπόθεση να μην σταματήσουν τα έργα επί των δημόσιων οδών και να μην επιβληθεί σχετική φορολογία.

Δεν είναι σαφή τα αίτια που για άλλη μια φορά το σχέδιο εγκαταλείφθηκε, ωστόσο τόσο οι αντιδράσεις στην προοπτική της έκτακτης φορολόγησης όσο και οι αναταραχές που προκάλεσε η πτώση του καθεστώτος Παγκάλου θα μπορούσαν να αιτιολογήσουν επαρκώς το γεγονός. Για άλλη μια φορά το ζήτημα του σιδηροδρόμου τέθηκε στο περιθώριο μέχρι το 1928, όταν εκδηλώθηκε ενδιαφέρον από τον βελγικό όμιλο *Comptoir Commercial pour le Proche Orient* για την κατασκευή της γραμμής Ηράκλειο-Τυμπάκι.⁵¹ Όπως και το 1926, η πρόταση τέθηκε ξανά σε συζήτηση στο Δ.Σ. του Ε.Β.Ε.Η., όπου χωρίς ιδιαίτερα σχόλια αυτή τη φορά αποφασίστηκε η αποστολή σχετικού υπομνήματος για τη σημασία του έργου, συμπληρώνοντας όμως παρακάτω με σαφήνεια ότι «[...] η εκτέλεσις του προκειμένου έργου δεν πρέπει να βαρύνει τους φορολογικώς υπερβεβαρημένους πολίτας [...]».⁵²

Η υπόθεση παρέμεινε στάσιμη μέχρι τα τέλη του 1929, οπότε και το Υπουργείο Συγκοινωνιών έσπευσε ν' ανακοινώσει ότι η σιδηροδρομική γραμμή Μεσαράς θα υλοποιούνταν άμεσα.⁵³ Το ζήτημα έκανε την εμφάνισή του στις εφημερίδες τον Ιανουάριο του 1930, ήδη όμως από τον Δεκέμβριο το Ε.Β.Ε.Η. είχε λάβει σχετική επιστολή, όπου ανακοινωνόταν η αποτυχία των διαπραγματεύσεων με τον βελγικό όμιλο και η πρόθεση του Υπουργείου ν' αναλάβει την εκτέλεση του έργου υπό την προϋπόθεση της επιβολής ειδικής φορολογίας ύψους 113.000.000 δραχμών, προτείνοντας ως εναλλακτική την επέκταση και συντήρηση της αμαξιτής οδού Ηρακλείου-Μοιρών.

Στην περίπτωση αυτή, η απόφαση του Δ.Σ. υπήρξε άμεση και σαφής. Κοινή συναινέσει των μελών συντάχθηκε μια σύντομη απάντηση όπου αναφερόταν ότι το συμβούλιο «[...] θεωρεί αναντιρρήτως προτιμότερα την αποκατάστασιν τής δι' αυτοκινήτου συγκοινωνίας και μάλιστα υπό τας κρατούσας χαλεπάς διά τον τόπον οικονομικής περιστάσεις»,⁵⁴ σπεύδοντας ωστόσο, πριν από την αποστολή της να ζητήσει την άποψη και των άλλων τοπικών αρχών, του Δήμου και της Νομαρχίας, αρνούμενο ν' αναλάβει εξ ολοκλήρου την ευθύνη της απόρριψης του έργου.⁵⁵

⁵⁰ Ε.Β.Ε.Η., Πρακτικά Δ.Σ., τ. 2, 25 Ιουνίου 1926, 39.

⁵¹ Εφημ. *Ανόρθωσις*, αριθ. 2089, 25 Σεπτεμβρίου 1928.

⁵² Ε.Β.Ε.Η., Πρακτικά Δ.Σ., τ. 2, 30 Οκτωβρίου 1928, 233.

⁵³ Εφημ. *Ανόρθωσις*, αριθ. 2477, 4 Ιανουαρίου 1930.

⁵⁴ Ε.Β.Ε.Η., Πρακτικά Δ.Σ., τ. 3, 27 Δεκεμβρίου 1929, 95.

⁵⁵ Η απάντηση της Νομαρχίας ακολουθούσε την ίδια περίπου γραμμή με αυτή του συμβουλίου του Επιμελητηρίου. Ο Δήμος Ηρακλείου δεν απάντησε καθώς, τουλάχιστον μέχρι και τις 9 Φεβρουαρίου δεν είχε διεξαχθεί σχετική συζήτηση, άλλα ο διευθυντής του Ε.Β.Ε.Η. Ιωάννης Μεταξάς επικαλέστηκε προφορική του συζήτηση με τον Δήμαρχο Ηρακλείου Ανδρέα Παπαδάκη, απ' όπου προέκυπτε ότι οι θέσεις τους ταυτίζονταν, βλ. Ε.Β.Ε.Η., Πρακτικά Δ.Σ., τ. 3, 9 Φεβρουαρίου 1930, 109. Αντίστοιχη ήταν και η τοποθέτηση του Γενικού Διοικητή Κρήτης Γεωργίου Κατεχάκη, ο οποίος υποστήριξε ότι «[...] αι στιγμαί καθ' ας ανεκινήθη και πάλιν το ζήτημα [...] ήσαν τελείως ακατάλληλαι [...] γνωστού όντος ότι ο κόσμος σήμερον ευρίσκεται υπό δεινήν οικονομικήν κρίσιν, εκτός του ότι και οι προτάσεις ήσαν τελείως ασύμφοροι διά τον νομόν», βλ. *Ανόρθωσις*, αριθ. 2496, 28 Ιανουαρίου 1930.

Το περιεχόμενο της τελικής απάντησης με την οποία τέθηκε οριστικά και αμετάκλητα τέλος στην όποια προσπάθεια υλοποίησης του σιδηροδρόμου, προσδιορίστηκε στη συνεδρίαση της 9ης Φεβρουαρίου 1930, όπου με τη σύμφωνη πλέον γνώμη όλων των αρχών ανακοινώθηκε ότι με δεδομένη την οικονομική συγκυρία προτεινόταν για άλλη μια φορά το έργο, «[...] ν' αναβληθί δι' ευθετικότερον χρόνον το τοιούτον [...]».⁵⁶

Δεν πρέπει ωστόσο η αρνητική αυτή απάντηση να θεωρηθεί μοναχά μια απλή αντίδραση στην πρόταση για επιβολή πρόσθετης φορολογίας. Στις αρχές της δεκαετίας του 1930, η οικονομία του Ηρακλείου είχε ήδη επιβαρυνθεί σημαντικά με τη χρηματοδότηση ενός άλλου μεγάλου έργου, του νέου λιμανιού, που όχι μόνο είχε διαρκέσει διπλάσιο χρόνο σε σχέση με τον αρχικό προγραμματισμό, αλλά επιπλέον είχε απορροφήσει σημαντικά κεφάλαια, απειλώντας σε συνδυασμό με την ευρύτερη οικονομική κρίση να καταστήσει πραγματικότητα τον φόβο της υπερχρέωσης. Επιπλέον, η περιθωριοποίηση του σιδηροδρόμου εξαιτίας του αυτοκινήτου αποτελούσε πλέον μια κυρίαρχη τάση όχι μόνο στην Κρήτη ή την Ελλάδα, αλλά και σε πολλά άλλα μέρη του κόσμου και ιδιαίτερα στις νησιωτικές εκείνες περιοχές όπου οι αναλογικά μικρές αποστάσεις επέτρεπαν την εξυπηρέτηση των τοπικών αναγκών μέσω του αυτοκινήτου.⁵⁷

Πίνακας 1. Σύνολο προτάσεων, σχεδίων και διαγωνισμών για την κατασκευή σιδηροδρόμου στην Κρήτη (1880-1930)			
Έτος	Προκήρυξη / Σύνταξη σχεδίου	Μορφή	Έκταση
1880	Λυγκούνης Λεωνίδας / Lyghounes Pers et Fils	πρόταση	τοπική / γραμμή Μεσαράς
1894	Louis Rossels	πρόταση	συνολική
1895	Κοπάσης Ανδρέας	πρόταση	γενική
1900	Κρητικό Δημόσιο	προκήρυξη	συνολική
1902	Κρητικό δημόσιο / Ford ironworks	σχεδιασμός	συνολική
1903	Κρητικό δημόσιο / Lenyet et Cre	σχεδιασμός	συνολική
1904	Edouart Quellenec	πρόταση	γραμμή Μεσαράς
1904	Σαββάκης Μιχαήλ	πρόταση	τοπικά δίκτυα
1907	Πωλιουδάκης Δευκαλίων	πρόταση	γραμμή Μεσαράς
1908	Πεζανός Ε. Σισίννης	πρόταση	συνολική
1911	Κρητικό Δημόσιο / Γαλλική Εταιρία	προκήρυξη	γραμμή Μεσαράς κ' επέκταση
1913	Ελληνικό Δημόσιο / Γαλλική αποστολή	σχεδιασμός	γραμμή Μεσαράς
1925	Μπιτσάνης Παναγιώτης	πρόταση	γραμμή Μεσαράς κ' επέκταση
1926	Ελληνικό Δημόσιο/ Γαλλική Εταιρία	πρόταση	γραμμή Μεσαράς
1928	Ελληνικό Δημόσιο/ Βελγική Εταιρία	πρόταση	γραμμή Μεσαράς
1929	Ελληνικό Δημόσιο	πρόταση	γραμμή Μεσαράς

⁵⁶ Ε.Β.Ε.Η., Πρακτικά Δ.Σ., τ. 3, 9 Φεβρουαρίου 1930, 109.

⁵⁷ Ηλίας Καφάογλου (2013), *Ελληνική αυτοκίνηση 1900-1940. Άνθρωποι, δρόμοι, οχήματα, αγώνες*, Αθήνα, Ύψιλον, 216. Σχετικά με την υποχώρηση του σιδηροδρόμου στα νησιά της Μεσογείου, βλ. Kalla-Bishop, *ό.π.*, 75.

6. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Στο μεταίχμιο ανάμεσα στα τέλη του 19ου και τις αρχές του 20ού αιώνα, η Κρήτη θεωρούνταν ένα νησί χωρίς ουσιαστικές υποδομές, που θα μπορούσε όμως μέσω των κατάλληλων παρεμβάσεων, τον εκσυγχρονισμό των εσωτερικών συγκοινωνιών και των λιμενικών εγκαταστάσεων, ν' αναδειχθεί σε εμπορικό και παραγωγικό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου. Οπωσδήποτε η αστάθεια της περιόδου αυτής και η προσμονή για την οριστική διευθέτηση του «Κρητικού ζητήματος» ευθύνονται εν μέρει για την εγκατάλειψη των σχεδίων που έκαναν την εμφάνισή τους κατά το διάστημα αυτό. Ωστόσο, τα ουσιαστικά εμπόδια δεν θα πρέπει ν' αναζητηθούν μόνο στα πολεμικά, πολιτικά ή άλλα γεγονότα, αλλά αφ' ενός στις κυρίαρχες αντιλήψεις που αναδύονται σταδιακά, όταν πλέον η Οθωμανική κυριαρχία άρχισε να υποχωρεί, αφετέρου δε στις τεχνολογικές αλλαγές που δημιουργήσαν νέες ανάγκες και εναλλακτικές.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι στα χρόνια του Μεσοπολέμου η τοπική κοινωνία έκανε ό,τι μπορούσε προκειμένου να εξασφαλίσει την υλοποίηση των μεγάλων αυτών έργων, χωρίς όμως να είναι πρόθυμη να προχωρήσει πέρα από τα σαφή και συγκεκριμένα όρια που η ίδια είχε θέσει. Στην πραγματικότητα είναι ιδιαίτερα αμφίβολο αν ο σιδηρόδρομος μπορούσε να συμβάλει με τρόπο ουσιαστικό στην τοπική ανάπτυξη, ακόμα και αν επιτυγχανόταν η υπέρβαση των άμεσων προβλημάτων, όπως η απουσία επαρκούς χρηματοδότησης, το υψηλό κατασκευαστικό και λειτουργικό κόστος ή ακόμα, σ' ένα πιο ουσιαστικό επίπεδο, ο φόβος που αναπόφευκτα προκαλούσε η προοπτική της αναδιάρθρωσης των υφιστάμενων οικονομικών ισορροπιών και η επιβάρυνση από τον υπέρμετρο εξωτερικό δανεισμό.

Στο συμπέρασμα αυτό συνηγορούν και τα μάλλον απογοητευτικά αποτελέσματα από την υλοποίηση του άλλου «ονείρου της προόδου», του νέου λιμανιού του Ηρακλείου, επιβεβαιώνοντας ότι η όποια προσπάθεια αυτής της μορφής ήταν εκ των προτέρων καταδικασμένη, εφόσον διενεργείτο εντός ενός πλαισίου που οριζόταν από τις γενικότερες αγκυλώσεις, τον συντηρητισμό αλλά και την πεισματική πρόσδεση των τοπικών παραγόντων σ' ένα συγκεκριμένο σύστημα παραγωγής, το οποίο παρά τον δυσλειτουργικό του χαρακτήρα αντιμετωπιζόταν από όλους, ακόμα και μετά το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, ως μια κατάσταση η οποία δεν μπορούσε και δεν έπρεπε να αλλάξει.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- P.M. Kalla-Bishop (1970), *Mediterranean Island Railways*, New York, Kelley.
- William Miller (1898), *Travels and politics in the Near East*, London, T. Fisher Unwin.
- Manos Perakis (2013), "Structural transformation under radical political changes on the island of Crete 1877-1913", *International Journal of Maritime History*, 25, τχ. 1, 127-148.
- Μανώλης Αρκολάκης (2005) «Σιδηρόδρομοι Κρήτης. Νεωτερικότητα και ανολοκλήρωτοι σχεδιασμοί στην περίοδο της Κρητικής Πολιτείας (1899-1913)», Λύδια Σαπουνάκη-Δρακάκη (επιμ.), *Η Ελληνική πόλη σε ιστορική προοπτική*, Αθήνα, Διόνικος.
- Κάλλια Καλλιτάκη-Μερτικοπούλου (1988), *Ελληνικός Αλυτρωτισμός και Οθωμανικές Μεταρρυθμίσεις. Η περίπτωση της Κρήτης 1868-1877*, Αθήνα, Εστία.
- Ηλίας Καφάογλου (2013), *Ελληνική αυτοκίνηση 1900-1940. Άνθρωποι, δρόμοι, οχήματα, αγώνες*, Αθήνα, Ύψιλον.
- Σισίννης Π. Κοκκέβης (1982), *Κρήτη-Κοκκέβης*, Αθήνα.
- Ελπίς Μέλαινα (2008), *Περιηγήσεις στην Κρήτη 1866-1870*, μτφρ. Ιωάννα Μυλωνάκη, Ηράκλειο, Π.Ε.Κ.
- Λευτέρης Παπαγιαννάκης (1990), *Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910). Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις*, Αθήνα, Μ.Ι.Ε.Τ.
- Σισίννης Πεζανός (χ.χ.), *Μελέτη περί κατασκευής σιδηροδρόμων εν Κρήτη*, Αθήνα.
- Μάνος Περάκης (2008), *Το τέλος της Οθωμανικής Κρήτης. Οι όροι κατάρρευσης του καθεστώτος της Χαλέπας (1878-89)*, Βιβλιόραμα.
- Νικόλαος Σταυράκης (1890), *Στατιστική του πληθυσμού της Κρήτης*, Αθήνα.
- Χρυσούλα Τζομπανάκη (2011), *Η αρχιτεκτονική στην Κρήτη: η περίοδος των νεότερων χρόνων*, τόμος Β1, Ηράκλειο, Εκδόσεις Χρυσούλα Τζομπανάκη.
- Ιωσήφ Χατζιδάκης (1881), *Περιήγησις εις Κρήτην*, Ερμούπολη.

ΠΗΓΕΣ

- Αλήθεια*: 1901.
- Ανόρθωσις*: 1928, 1930.
- Ελλάς*: 1905.
- Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Ηρακλείου (Ε.Β.Ε.Η.), *Πρακτικά Δ.Σ.*: 1928-1930.
- Επίσημος Εφημερίς της Κρητικής Πολιτείας* (Ε.Ε.Κ.Π.): 1900-1901, 1903, 1910-1912.
- Εφημερίς της Γεν. Διοικήσεως Κρήτης*: 1884.
- Ίδη*: 1910, 1914.
- Νέα Ελευθερία*: 1904.
- Νέα Έρευνα*: 1904.
- Νέα Εφημερίς*: 1911-1914, 1920, 1923-1926.
- Πρακτικά της Βουλής των Κρητών*: 1907-1908.