



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ, ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΩΝ ΑΓΑΘΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΝΕΟΤΕΡΗ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΙΣΤΟΡΙΑ:
ΝΕΕΣ ΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ»

ΔΙΑΤΡΙΒΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ
ΤΗΣ ΜΑΚΡΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑΣ
(Α.Μ.:1012201903030)

Θέμα: «Η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου:
Αφετηρίες, πρωταγωνιστές και προοπτικές»



Επιβλέπουσα Καθηγήτρια: Χρυσάνθη Παπαδοπούλου
Συνεπιβλέπουσα Καθηγήτρια: Ελένη Ζυμή
Συνεπιβλέπων Καθηγητής: Θανάσης Χρήστου

ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2021

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Πρόλογος	3
Εισαγωγή	4

Α΄ Κεφάλαιο

Ιστορικές καταβολές του έργου	6
1.1. Οι πρώτες προσπάθειες διόρυξης του Ισθμού.....	7
1.2. Η διάνοιξη του Ισθμού μετά το τέλος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.....	11
1.3. Δίολκος.....	12

Β΄ Κεφάλαιο

Η απόφαση της χάραξης και η εκκίνηση των εργασιών.....	15
2.1. Επιλογή χάραξης της διώρυγας της Κορίνθου.....	21
2.2. Η εκκίνηση και η εκτέλεση των εργασιών.....	23
2.3. Η διαμόρφωση του χώρου του Ισθμού	25
2.4. Μηχανήματα και υλικά	27
2.4.1. Πλωτά μηχανήματα	27
2.4.2. Τροχαία μηχανήματα.....	28
2.5. Το εργατικό δυναμικό και ο ρυθμός των εργασιών	30

Γ΄ Κεφάλαιο

Η ιστορική σημασία της διώρυγας.....	35
3.1. Η Διεθνής Εταιρεία της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου	43
3.2. Η Γαλλική αποστολή δημοσίων έργων στην Ελλάδα.....	45
3.3. Η διάλυση της Διεθνούς Εταιρείας της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου.....	49
3.4. Η ίδρυση της Ελληνικής Εταιρείας της Διώρυγας της Κορίνθου	52
3.5. Η προσφορά της «Ελληνικής Εταιρείας» στην ολοκλήρωση του έργου.....	55
3.6. Η Νέα Εταιρεία της Διώρυγας της Κορίνθου	62
3.7. Χαρίλαος Τρικούπης και δημόσια έργα.....	66

Δ΄ Κεφάλαιο

Η σημασία της διώρυγας στην οικονομία και την ναυτιλία της Ελλάδας.....	69
4.1. Προοπτικές της κατασκευής της διώρυγας – αντιδράσεις.....	69
4.2. Ο Πειραιάς, η Πάτρα και η διώρυγα.....	74

4.3. Ο πόλεμος των ναυτιλιακών εταιρειών.....	78
4.4. Η διώρυγα της Κορίνθου σήμερα	80
4.4.1. Κανονισμός Ναυσιπλοΐας	84
Επίλογος.....	86
Πηγές και Βιβλιογραφία	88
Παράρτημα.....	90
Περίληψη	94

Πρόλογος

Η διόρυξη του Ισθμού της Κορίνθου είναι ένα από τα σπουδαιότερα έργα που πραγματοποιήθηκαν στον τόπο μας από τα αρχαία χρόνια έως στις μέρες μας .Η ενοποίηση του Κορινθιακού και του Σαρωνικού κόλπου έγινε προς το τέλος του 19ου αιώνα.

Το να συνδέουμε το Αιγαίο πέλαγος με το Ιόνιο είναι ουσιαστικά σαν να συνδέουμε την Ανατολική Μεσόγειο με την Δυτική εξυπηρετώντας διεθνείς μεταφορές φορτίων και επιβατών.

Τα πλεονεκτήματα που παρέχει η διώρυγα στα πλοία που θα την χρησιμοποιούν είναι η οικονομία χρόνου που θα έχουν αφού για να φτάσουν στον προορισμό τους δεν χρειάζεται να κάνουν το γύρο της Πελοποννήσου, οικονομία καυσίμων αφού τα ναυτικά μίλια που θα διανύσουν θα είναι λιγότερα μέσω της διώρυγας, και βέβαια τα πλοία έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες να έχουν ένα ασφαλές ταξίδι άρα λιγότερες ζημιές και ασφάλιστρα.

Εν ολίγοις, η διόρυξη του Ισθμού της Κορίνθου είναι ένα θαυμάσιο έργο, ένα τεχνολογικό επίτευγμα και έχει σημαντικά οφέλη. Παίζει σημαντικό ρόλο όχι μόνο στο μεσογειακό εμπόριο, αλλά και στο εμπόριο ολόκληρου του κόσμου.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους βοήθησαν στην ολοκλήρωση της μεταπτυχιακής μου διατριβής και των μεταπτυχιακών μου σπουδών.

Ευχαριστώ ειλικρινά τον κ. Θανάση Χρήστου, υπεύθυνο του μεταπτυχιακού αυτού προγράμματος, καθηγητή του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου και συνεπιβλέπων καθηγητή της παρούσας διατριβής, για την άψογη συνεργασία μας, για το ακαδημαϊκό του υπόβαθρο που με ενέπνευσε να αναλάβω το συγκεκριμένο θέμα και για το ότι ήταν πάντα εκεί να με καθοδηγεί και να μου λύνει τις όποιες μου απορίες προκύπτανε στην πορεία .

Επίσης, ευχαριστώ την καθηγήτρια, κυρία Παπαδοπούλου Χρυσάνθη επιβλέπουσα της παρούσας διατριβής, και την συνεπιβλέπουσα καθηγήτρια κυρία Ζύμη Ελένη , για την ουσιαστική βοήθειά τους για το πέρας του μεταπτυχιακού μου.

Τέλος, θα ήθελα να αφιερώσω αυτή την εργασία και να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στα παιδιά μου Κωνσταντίνο και Νικόλα – Παναγιώτη καθώς και στο σύζυγό μου Γιώργο για τη συμπαράσταση που μου έδειξαν αυτά τα δύο χρόνια που διήρκησε το μεταπτυχιακό μου.

Εισαγωγή

Η διώρυγα της Κορίνθου θεωρείται από μεγαλύτερα έργα υποδομής του 19ου αιώνα, το κανάλι της Κορίνθου προσελκύει πάντα το ενδιαφέρον πολλών ερευνητών και εμπειρογνομόνων, επειδή είναι ένα μοναδικό αποτέλεσμα τεχνολογίας του περασμένου αιώνα, το οποίο και εξακολουθεί να λειτουργεί έως και σήμερα. Από την αρχαιότητα, ο Ισθμός της Κορίνθου ήταν πάντα η πιο σημαντική στρατηγική τοποθεσία στην Ελλάδα και μία από τις πιο σημαντικές στρατηγικές τοποθεσίες στην Ανατολική Μεσόγειο. Η διώρυξη του ήταν μια μεγάλη ανάγκη από την αρχαιότητα, επειδή η κατασκευή του Καναλιού θα έλυσε πολλά προβλήματα και θα προωθούσε τη ναυσιπλοΐα και το εμπόριο.

Σκοπός αυτής της διατριβής είναι να εξετάσουμε την κατασκευή της διώρυγας της Κορίνθου τόσο από ιστορική όσο και από τεχνική πλευρά. Να μελετήσουμε τις αφετηρίες, τους πρωταγωνιστές και τις προοπτικές που διαφαίνονταν μέσα από την διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου ενός έργου που για να κατασκευαστεί συντέλεσε στην χρεωκοπία δύο εταιρειών της γαλλικής «Διεθνής Εταιρεία της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου» και της ελληνικής «Εταιρείας της Διώρυγας της Κορίνθου» καθώς και ολόκληρου του ελληνικού κράτους.

Στο πρώτο κεφάλαιο επιχειρείται η ανάδειξη των ιστορικών καταβολών του έργου, μέσω των προσπαθειών διώρυξης από την αρχαιότητα έως και την εποχή μετά το τέλος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στον Δίολκο, του πρώτου έργου μεταφοράς σταθερής τροχιάς.

Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται η απόφαση της χάραξης και η εκκίνηση των εργασιών της κατασκευής της διώρυγας καθώς και η επιλογή του κατάλληλου τρόπου χάραξης της, η διαμόρφωση του χώρου του Ισθμού πριν την διώρυξή του, τα μηχανήματα, τα υλικά, και το εργατικό δυναμικό που χρησιμοποιήθηκε για το σκοπό αυτό.

Στο τρίτο κεφάλαιο επιχειρείται να αναδειχτεί η ιστορική σημασία της διώρυγας. Παρουσιάζονται οι εταιρείες κατασκευής του έργου, η Γαλλική αποστολή δημοσίων έργων στην Ελλάδα καθώς και ο ρόλος του Χαριλάου Τρικούπη στην πορεία κατασκευής της διώρυγας.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η σημασία της διώρυγας στην οικονομία και τη ναυτιλία της Ελλάδας. Αναλύονται οι προοπτικές αλλά και οι αντιδράσεις που υπήρχαν για την κατασκευή της. Αναφορά γίνεται και στις πόλεις Πειραιά και Πάτρα

που ευνοήθηκαν από την κατασκευή του έργου καθώς και τον πόλεμο που δέχτηκε η διώρυγα από ναυτιλιακές εταιρείες.

Ολοκληρώνοντας παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά της διώρυγας της Κορίνθου σήμερα καθώς και ο κανονισμός ναυσιπλοΐας που τη διέπει.

Α΄ Κεφάλαιο

Ιστορικές καταβολές του έργου

Ο Ισθμός λόγω της θέσης του ήταν το κύριο κέντρο εμπορίου της Ελλάδας το οποίο συνέβαλε σημαντικά στην ανάπτυξη και την ευημερία της Κορίνθου. Οι Κορίνθιοι ιδιαίτερα της Αρχαϊκής Εποχής είναι αυτοί που ελέγχουν τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ του Ιονίου και του Αιγαίου. Η οικογένεια Κυψελίδη είναι μια οικογένεια που δημιουργεί τη βάση για πλούτο και ευμάρεια, και η Κόρινθος έφτασε στο αποκορύφωμά της ανάπτυξής της.

Η Κόρινθος ιδιαίτερα στον τομέα του εμπορίου έδειξε μεγάλο ενδιαφέρον για τη βορειοδυτική Ελλάδα αλλά και την ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Ως εκ τούτου, ίδρυσε εμπορικές θέσεις και αποικίες εκεί, αφού πρώτα δημιούργησε εμπορικούς σταθμούς τόσο στο Ιόνιο πέλαγος όσο και την Ήπειρο. Προχώρησε στην πρώτη φάση αποικισμού προς τα δυτικά ιδρύοντας την Κέρκυρα και τις Συρακούσες.

«Σε μια δεύτερη φάση, οι Κυψελίδες οργάνωσαν συστηματικό αποικισμό περιοχών της Αιτωλοακαρνανίας, της Ηπείρου και των ακτών της Αδριατικής. Έτσι στο τέλος του τελευταίου τετάρτου του 7ου αι. π.Χ. ίδρυσαν αποικίες σε προϋπάρχοντες οικισμούς. Αυτοί ήταν, του Μολύκρειο και η Χαλκίς από τις δύο πλευρές του Αντιρρίου, το Ανακτόριο (625 π.Χ.), του Σόλλιο (620 π.Χ.) και η Ηράκλεια (620 π.Χ.) στον Αμβρακικό κόλπο, η Λευκάς και η Αμβρακία στην περιοχή της Ηπείρου, η Επίδαμνος (626 π.Χ.) στις ακτές της Ιλλυρίας, η Απολλωνία (588 π.Χ.) στον κάτω ρου του ποταμού Αώου»¹. Έτσι παρατηρούμε ότι στις αρχαίες και κλασικές περιόδους, η Κόρινθος ελέγχει το εμπόριο της Ηπείρου, της Ιλλυρίας και της Μεγάλης Ελλάδας μέσω των αποικιών της. Πολλά από τα είδη που εισάγει περιλαμβάνουν σιτηρά, ξύλο, κτηνοτροφικά προϊόντα και μέταλλα, ενώ εξάγει χαλκού, κεραμικά κ.λπ. Αυτό το εμπόριο απαιτεί μόνιμη συντήρηση ενός ισχυρού στόλου και μεγάλων λιμανιών.

«Η τυραννία του Περιάνδρου στην Κόρινθο (625-585 π.Χ.) ήταν εποχή μεγάλης ακμής και πλούτου. Είναι, λοιπόν, λογικό να αποδώσουμε σε αυτόν την κατασκευή του λιμένα Λεχάιου, του Δίολκου και κατ' επέκταση, του λιμένα των Κεγχρεών. Και τούτο διότι η ύπαρξη των δύο λιμένων, επέβαλε και τη σύνδεση τους, μέσω του Δίολκου, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη μεταφορά πλοίων και

¹A. Παπαφωτίου, *Ο Δίολκος στον Ισθμό της Κορίνθου*, Κόρινθος 2007, σ. 12

φορτίων από τον ένα κόλπο στον άλλο. Αυτά ήταν μεγάλα έργα για την εποχή τους. Απαιτούσαν συνεπώς σωστό προγραμματισμό, ικανό σχεδιασμό και καλή εκτέλεση, προϋπέθεταν οικονομική ισχύ και τεχνογνωσία»².

«Ένα από τα σημαντικότερα αιτήματα των στασιαστών του 1848 με πανελλήνια εμβέλεια ήταν η εφαρμογή ή, ακριβέστερα, η πραγμάτωση του άρθρου 105 του Συντάγματος του 1844, το οποίο υποσχόταν γενικά και αόριστα ότι: “Δι’ ιδιαιτέρων Νόμων, και όσον ένεστι ταχύτερον, πρέπει να ληφθή πρόνοια περί των εξής αντικειμένων” και ανέφερε σε δέκα παραγράφους τα προς επίλυση ζητήματα που πολύ επιγραμματικά ήταν: το εκκλησιαστικό, η παιδεία, η διανομή γης, η ελευθεροτυπία, η βελτίωση της φορολογίας, η εξυγίανση της δικαιοσύνης, η θεσμοθέτηση οργανισμού εθνοφυλακής και τέλος η στήριξη της γεωργίας, της βιομηχανίας, του εμπορίου και της ναυτιλίας»³.

Τον 19^ο αιώνα, μια εποχή που χαρακτηρίζεται από βιομηχανική πρόοδο και τεχνολογική ανάπτυξη στη Δύση, στην Ελλάδα γίνεται μια προσπάθεια να προσαρμοστεί στο παράδειγμα της Ευρώπης που έχει ήδη ξεκινήσει η εκβιομηχάνισή της.

Αυτές οι προσπάθειες επικεντρώθηκαν σε έργα υποδομής που είναι απαραίτητα για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας. Η διάνοιξη του Κορινθιακού Ισθμού πραγματοποιήθηκε ταυτόχρονα με την εκτέλεση άλλων έργων που στοχεύουν στην καλύτερη επικοινωνία και μεταφορά.

1.1.Οι πρώτες προσπάθειες διόρυξης του Ισθμού

«Οι πρώτες απόπειρες της διόρυξης του Ισθμού χρονολογούνται επί εποχής του τυράννου της Κορίνθου, Περίανδρου (625-585 π.Χ.) ενός από τους επτά σοφούς της Αρχαιότητας»⁴.

Ο Περίανδρος ήταν ο πρώτος που εμπνεύστηκε και σχεδίασε το πως θα γινόταν η τομή του Ισθμού. Μέχρι τότε, τόσο το εμπόριο όσο και η ναυτιλία από την Ανατολή έως την Δύση είχαν αναπτυχθεί αρκετά και τα προϊόντα της Κορίνθου κατέφθαναν σε όλο τον κόσμο. Οι ιδρυθείσες αποικίες παρέχουν ασφάλεια στα ταξίδια και ενδυνάμωση της πόλης. Επομένως, η Κόρινθος στην εποχή του Περίανδρου ήταν

² Α. Παπαφωτίου, *ό. π.*, σ.18

³ Θ. Χρήστου, *Προσεγγίσεις στη Νεότερη Ελληνική Ιστορία. Από το Ρήγα Βελεστινλή (1757-1798) έως την εμπλοκή της Ελλάδας στο Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (1940-1941)*, Αθήνα 2001, σ. 130

⁴ Μ. Δήμητρας, *Ο Ισθμός της Κορίνθου*, Αθήνα 1883, σ. 38

το κέντρο όλου του αρχαίου κόσμου. Τα δύο κύρια λιμάνια της Κορίνθου, το Λέχαιο στον Κόλπο της Κορίνθου και οι Κεγχρεές στον Σαρωνικό, εξασφαλίζουν τη ροή ανθρώπων, αγαθών και ιδεών από την Ανατολή και τη Δύση.

Μικρότερα λιμάνια βρίσκονταν στις ακτές των δύο κόλπων Λεχαιού και Κεγχρεών καθώς και εμπορικοί σταθμοί. Τα δύο λιμάνια συνδέονται μεταξύ τους με τον Διόλκο για να σχηματίσουν μια λειτουργική, στρατιωτική και οικονομική μονάδα. Ο Περίανδρος όμως δεν ήταν αυτός που εκτέλεσε την τομή του Ισθμού. Η τομή του Ισθμού δεν έρχεται μόνο σε σύγκρουση με τεχνικά και οικονομικά προβλήματα, αλλά και σε αντίθεση με τις θρησκευτικές πεποιθήσεις που υπήρχαν εκείνη την εποχή. Με βάση αυτές θεοί και ειδικά ο Ποσειδώνας, που ολόκληρη η περιοχή του Ισθμού ήταν αφιερωμένη σε αυτόν θα εξοργιζόταν.

«Εξάλλου ο χρησμός της Πυθίας υπήρξε αρνητικός και απέτρεψε τη διάνοιξη. Ισθμόν δε μη πυργουτε μηδ' ορύσσετε Ζευσ γαρ έθηκε νήσον ως και εβούλετο. Πύργους να υψώνετε δεν πρέπει στον Ισθμό, ουδέ και τάφρους να ανοίγετε. Ο Δίας εάν ήθελε, νησί θα το είχε κάνει»⁵.

Χρειάστηκαν περίπου τρεις αιώνες για την εμφάνιση του Δημητρίου του Πολιορκητή (337-283 π.Χ.). Το 306 π.Χ. προσπάθησε να κατασκευάσει μια διώρυγα στον Ισθμό για να προωθήσει τη ναυτιλία και το εμπόριο στη χερσόνησο της Πελοποννήσου. Ωστόσο, οι μηχανικοί και οι αρχιτέκτονες του έργου τον σταμάτησαν αφού έβγαλαν απόφαση ότι η κατασκευή του έργου θα κατάστρεφε μέρος της Αίγινας και άλλων γειτονικών νησιών του Σαρωνικού Κόλπου.

Αυτό συνέβη επειδή πίστευαν ότι η στάθμη του νερού στον Κορινθιακό κόλπο είναι υψηλότερη από εκείνη του Σαρωνικού κόλπου.

Το 44 π.Χ. μετά από πρόταση της ρωμαϊκής Συγκλήτου, ο αυτοκράτορας Καίσαρας αποφάσισε να αποκαταστήσει την Κόρινθο ως ρωμαϊκή αποικία με το όνομα «Colonia Laus Julia Corinthiensis». Η πόλη της Κορίνθου ήταν εντελώς ακατοίκητη για περίπου 102 χρόνια αφού το 146 π.Χ. οι Ρωμαίοι την είχαν καταστρέψει συθέμελα. Ο Ιούλιος Καίσαρας ήθελε να προχωρήσει στην κατασκευή του έργου είτε από φιλοδοξία, είτε για να διευκολυνθεί το εμπόριο της Ιταλίας με τα κράτη της Ανατολή. Την μελέτη της τομής του Ισθμού την ανέθεσε στον μηχανικό Ανιηνώ. Ο Ιούλιος Καίσαρας δεν προχώρησε στην έναρξη των εργασιών πιθανότατα επηρεασμένος από τις θρησκευτικές δοξασίες για την διόρυξη του Ισθμού.

⁵ Μ. Δήμητσας, *ό. π.*, σ. 41

Ύστερα από το χαμό του Ιουλίου Καίσαρα, το 37 π.Χ., ο Καλιγούλας, είτε από υπέρμετρες φιλοδοξίες, είτε προσπαθώντας να μιμηθεί τον Καίσαρα, ξεκίνησε την προσπάθεια να σκάψει ένα κανάλι στον Ισθμό της Κορίνθου και άρχισε ανάλογες έρευνες. Μετά το βίαιο χαμό του αυτοκράτορα, οι εργασίες σταμάτησαν.

Τα πολλά κανάλια που διένοιξε ο ρωμαϊκός κόσμος για την προώθηση του εμπορίου έδειξε επίσης την μεγάλη σημασία που είχε το εμπορίου και την υποστήριξη της Ρώμης μέσω τεχνικών έργων μεγάλου ή μικρού μεγέθους.

Με τον Νέρωνα να ανεβαίνει στο θρόνο, το 67 μ.Χ., ξεκίνησε η πιο αποφασιστική προσπάθεια διάτρησης του Ισθμού. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του στην Ελλάδα, συμμετείχε στα Ίσθμια. Εκεί, του ήρθε η ιδέα της διάνοιξης του Ισθμού.

Ο Νέρωνας ανακοίνωσε την έναρξη της ανασκαφής σε μια μεγαλοπρεπή τελετή, τραγούδησε έναν ύμνο στη βασίλισσα των θαλασσών, την Αμφιρίτη, και στον «βασιλιά» Ποσειδώνα, αλλά και σε τοπικούς ήρωες που είχαν ιδιαίτερη θέση στα Ίσθμια όπως: Μελικέρτη και Λευκοθέα.

Ο αυτοκράτορας χρησιμοποίησε μία χρυσή τσάπα για να σκάψει το έδαφος και έτσι έκανε την αρχή της διόρυξης. 30.000 εργάτες διαφόρων εθνοτικών ομάδων (Έλληνες, Ρωμαίοι, Εβραίοι), που περίμεναν κατά μήκος του Καναλιού ξεκίνησαν το σκάψιμο.

«Οι τελευταίοι ξεπερνούσαν τους 6.000 άνδρες και είχαν σταλεί από τον Βεσπασιανό μετά την καταστολή της επανάστασής στην Ιουδαία. Μετά τη διακοπή των εργασιών στη διώρυγα πολλοί απ' αυτούς, πουλήθηκαν σαν σκλάβοι. Είναι πιθανόν σε άλλους να δόθηκε η ελευθερία τους καθώς και γη σε περιοχές γύρω από τον Ισθμό και να εγκαταστάθηκαν στην Κόρινθο. Αρκετοί έγιναν ενοικιαστές της γης, ενώ άλλοι δούλεψαν στα λατομεία που υπήρχαν στην περιοχή του Ισθμού πριν απελευθερωθούν»⁶.

Για τον Νέρωνα το έργο αυτό ήταν πολύ σημαντικό αφού ήταν ο ίδιος μαζί με τους μηχανικούς του που επέβλεπε την εξέλιξη των εργασιών. Δημιουργήθηκαν δύο ομάδες οι οποίες εργαζόταν ταυτόχρονα, η μια ομάδα εργαζόταν στον Κορινθιακό κόλπο και η άλλη στον Σαρωνικό. Ανασκάφτηκαν συνολικά πιο πολλά από 2.000 μέτρα σε μήκος, περίπου 60 μέτρα σε πλάτος και βάθος έως 20 μέτρα.

Κρίνοντας από το Ενετικά σχέδια, γύρω στο 1687, εκτός από τις δύο κύριες τάφρους, υπάρχει και μια άλλη τρίτη τάφρος. Η τρίτη αυτή τάφρος είναι κάθετη προς

⁶ Μ. Δήμητσας, *ό. π.*, σ. 45

την τρέχουσα κεντρική τάφρο του Ισθμού και είναι η ανατολική επέκταση της μεγάλης χαράδρας, της οποίας το μήκος είναι το μεγαλύτερο. Οι εργασίες διάνοιξης δεν ξεκινούν από τη θάλασσα, αλλά ξεκινούν σχετικά μακριά από αυτή.

Το 1882 που ξεκίνησαν οι εργασίες διόρυξης του Ισθμού ανακαλύφθηκαν 26 πηγάδια διαφόρων μεγεθών με βάθος γύρω στα 20 μέτρα αλλά και αρκετές τάφροι και χωματισμοί δεξιά και αριστερά της τομής, τα παραπάνω φαίνεται να έχουν κατασκευαστεί την εποχή του Νέρωνα.

«Οι εργασίες συνεχίζονταν απρόσκοπτα για δυο μήνες υπό την επίβλεψη του Νέρωνα, ο οποίος θεωρούσε ότι με αυτό το έργο θα ξεπερνούσε και τον ίδιο τον Ηρακλή»⁷.

«Αυτό συνεχίστηκε μέχρι την επείγουσα μετάβασή του Νέρωνα στη Ρώμη, εξαιτίας στάσεως που εκδηλώθηκε και στην οποία έλαβαν μέρος οι περισσότερες επαρχίες της αυτοκρατορίας. Το έργο συνεχίστηκε, για κάποιο χρονικό διάστημα, με την επίβλεψη του Βεσπασιανού. Σταμάτησε όμως οριστικά, μετά τη δολοφονία του Νέρωνα»⁸.

Κατά το 2^ο μ.Χ. αιώνα επιθυμία για την διόρυξη του Ισθμού έδειξε ο βαθύπλουτος Ηρώδης ο Αττικός. Σκοπός του ήταν η διευκόλυνση της ναυσιπλοΐας αλλά και η δόξα που θα έπαιρνε ο ίδιος μέσα από το όλο εγχείρημα. Ο λόγος που δεν προχώρησε στην διόρυξη ήταν ο φόβος απέναντι στον αυτοκράτορα και όχι θρησκευτικές δοξασίες και προλήψεις που είχαν σκοντάψει προηγούμενες προσπάθειες.

Πέρασαν 16 αιώνες χωρίς καμία προσπάθεια διόρυξης του Ισθμού, έως την εποχή που την Ελλάδα κυρίευσαν οι θαλασσοκράτορες Βενετοί. Το 1867 οι Βενετοί για την ευκολία της ναυσιπλοΐας και για τη διάσπαση και αποχωρισμό της Πελοποννήσου από την υπόλοιπη Ελλάδα επιχείρησαν την διόρυξη του Ισθμού ξεκινώντας όμως από την Κόρινθο.

«Κατά τις πρώτες εκσκαφές όμως ανάβλυζε αίμα από τη γη και έντρομοι εγκατέλειψαν το έργο από το σημείο αυτό. Αυτοί όμως δεν σταμάτησαν και στράφηκαν προς το Καλαμάκι. Αλλά και εκεί παρουσιάστηκε το ίδιο φαινόμενο, τρομοκρατημένοι από το γεγονός και ακούγοντας προλήψεις και δεισιδαιμονίες των ντόπιων εγκατέλειψαν την όλη προσπάθεια»⁹.

⁷ Μ. Δήμητσας, *ό. π.*, σ. 43

⁸ Α. Παπαφωτίου, *ό. π.*, σ. 32

⁹ Μ. Δήμητσας, *ό. π.*, σ. 49

1.2. Η διάνοιξη του Ισθμού μετά το τέλος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας

Με το τέλος της Οθωμανικής αυτοκρατορίας και την ανάληψη της κυβέρνησης της Ελλάδος από τον Ιωάννη Καποδίστρια η ιδέα της κατασκευής μιας διώρυγας στην Κόρινθο μπορούσε να είναι εφικτή.

«Ο Κυβερνήτης από τους πρώτους κιόλας μήνες του 1828 δρομολόγησε με εμπνευσμένο και αποτελεσματικό τρόπο την οργάνωση του διοικητικού μηχανισμού. Επάνδρωσε τις δημόσιες υπηρεσίες και έστησε την ανύπαρκτη επαρχιακή διοίκηση λιτά και ολιγοέξοδα. Ανασύνταξε τις δυνάμεις του στρατού και του στόλου, πάταξε τη ληστεία στην ύπαιθρο και την πειρατεία στη θάλασσα, αποκαθιστώντας ένα κλίμα ασφάλειας και ευνομίας, απαραίτητο για την άνθιση του εμπορίου και συνακόλουθα της οικονομίας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την εξασφάλιση των αναγκαίων οικονομικών πόρων για τις λειτουργικές απαιτήσεις της πολιτείας»¹⁰.

Ο Ι. Καποδίστριας έδωσε στον Virlet d'Aoust την εντολή για την μελέτη της διόρυξης του Ισθμού ακολουθώντας την ίδια τομή πάνω στα ίχνη του Νέρωνα. Ο Virlet d'Aoust έκρινε ότι προκειμένου να κατασκευαστεί το παραπάνω έργο έπρεπε να δαπανηθούν γύρω στα 40.000.000 φράγκα, ποσό που δεν μπορούσε να διατεθεί λόγω του περιορισμένου προϋπολογισμού του νεοσύστατου κράτους. Ο ίδιος ο Virlet d'Aoust εξέθετε πολύ αργότερα, στις 17 Ιουνίου του 1881, σε ανακοίνωση του στη Γεωγραφική Εταιρεία (Societe de Geographie) τα διαβήματά του προς την ελληνική κυβέρνηση.

«Το 1829 βρισκόμουν στην Ελλάδα, ως μέλος της επιστημονικής αποστολής που ακολουθούσε το εκστρατευτικό σώμα της Αιγύπτου, έχοντας αποστολή την απελευθέρωση της δυστυχούς αυτής χώρας από το ζυγό των Τούρκων και των Αιγυπτίων του Ιμπραήμ Πασά. Ο κόμης Καποδίστριας, επιφανής πολιτικός άνδρας και τότε κυβερνήτης της Ελλάδος, επιθυμώντας την προσχώρησή μου στην υπηρεσία του ελληνικού κράτους με την ιδιότητα του διευθυντή δημοσίων έργων, με παρακάλεσε να ασχοληθώ με το θέμα της αποξήρανσης λιμνών και κυρίως με το πρόβλημα της τομής του Ισθμού της Κορίνθου. Του παρουσίασα λοιπόν λεπτομερή προϋπολογισμό του έργου που είχε καταρτιστεί με πολλή μετριοπάθεια και για τη σύνταξη του δεν είχα λάβει καθόλου υπόψη τις σημερινές διαστάσεις των πλοίων του εμπορικού και του πολεμικού ναυτικού, παρ' όλα αυτά ανερχόταν σε 40.000.000 περίπου φράγκα. Η

¹⁰ Θ. Χρήστου, *Από την εθνοσυνέλευση της Επιδαύρου (1821) έως την ενσωμάτωση της Δωδεκανήσου (1947)*, Αθήνα 1999, σ. 30-31

δαπάνη αυτή ήταν υπέρογκη εκείνη την εποχή για την ελληνική κυβέρνηση για να διανοηθεί ότι θα αναλάμβανε μόνη της όλα τα έξοδα της διόρυξης»¹¹.

Το έτος 1852 ο Έλληνας μηχανικός από την Κρήτη Λεωνίδα Λυγούνης, διευθυντής τότε των έργων του Νείλου, κατέθεσε ένα νέο σχέδιο διάνοιξης του Ισθμού. Το σχέδιο το συνόδευαν εκθέσεις που τις είχαν συντάξει οι συνεργάτες του Α. Ν. Κωστή και Α. Bodaret. Η τότε κυβέρνηση το έκρινε ανεδαφικό και το έβαλε στα αρχεία της με το πρόσχημα ότι η διώρυγα του Σουέζ δεν είχε ακόμα περατωθεί και η ολοκλήρωση της θεωρήθηκε προβληματική. Κατά συνέπεια το ίδιο θα ίσχυε και για διάνοιξη της ελληνικής διώρυγας.

Η διώρυγα όμως του Σουέζ παρόλες τις πολλές και ποικίλες δυσκολίες και αντιδράσεις διορύχθη με την επιμονή και θέληση του Φερδινάνδου ντε Λεσέψ.

«Έτσι η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου, σαν μικρός αδελφός αυτής του Σουέζ, φάνταζε εφικτή αφού θα συντελούσε στην συγκοινωνία και το εμπόριο όλου του κόσμου αφού σαν συμπλήρωμα της διώρυγας του Σουέζ θα ήταν η τελειοποίηση της ένωσης Δύσεως και της Ανατολής»¹².

«Αργότερα το 1862 ο Γάλλος μηχανικός Grimaud de Caux και ο Βαυαρός μηχανικός Dubnitz έδειξαν ενδιαφέρον για το έργο. Ο Dubnitz κατάρτισε τη μελέτη και την χωροστάθμησή του Ισθμού. Με σκοπό την διόρυξη του Ισθμού, είχε συσταθεί μια εταιρεία η οποία πρότεινε στην ελληνική κυβέρνηση η διάνοιξη να ακολουθήσει την τομή που είχε σχεδιαστεί από τους μηχανικούς του Νέρωνα και αυτό γιατί φαινόταν η συντομότερη αλλά και η πλέον οικονομικότερη στην εκτέλεσή της»¹³.

1.3. Δίορκος

Ο δίορκος είναι ο δρόμος που βρίσκεται κατά μήκος του Ισθμού και είχε κατασκευαστεί για τη μεταφορά πλοίων που κατέπλεαν τόσο στο λιμάνι του Κορινθιακού κόλπου όσο και στο λιμάνι του Σαρωνικού, προκειμένου να φτάσουν στον προορισμό τους, περνώντας στην άλλη πλευρά του Ισθμού. Θεωρείται παγκοσμίως, το πρώτο μεταφορικό μέσον σταθερής τροχιάς.

Η στενή λωρίδα γης η οποία ένωνε την χερσόνησο της Πελοπόννησο με την υπόλοιπη Ελλάδα εμπόδιζε την άμεση και γρήγορη επαφή ανάμεσα στους δύο

¹¹ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *Η Διώρυγα της Κορίνθου, Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα 1989, σ. 16-17

¹² Μ. Δήμητσας, *Ο Ισθμός της Κορίνθου*, Αθήνα 1883, σ. 49

¹³ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 17

κόλπους. Έτσι, το ταξίδι γινόταν μακροχρόνιο και αρκετά δύσκολο. Ο υποχρεωτικός περίπλους της Πελοποννήσου φαίνεται να είναι αρκετά επισφαλής, και μάλιστα ιδιαίτερα στον θαλάσσιο χώρο του Μαλέα (Κάβο Μαλιά). Τον 8^ο π.χ. αιώνα που ιδρύθηκαν οι Δυτικές αποικίες έγινε εντονότερη η ανάγκη κατασκευής ενός τέτοιου έργου που θα έδινε λύση στα παραπάνω προβλήματα. Από την εποχή αυτή, όταν στην Κόρινθο βασίλευε ο οίκος των Βακχιαδών, τα πλοία που έπλεαν με κατεύθυνση Ανατολή προς Δύση, μετακινούνταν συνήθως διαμέσου του Ισθμού, χωρίς να έχει κατασκευαστεί κανένα ειδικό έργο, για κάτι τέτοιο. Από τη διάσχιση αυτή των πλοίων η Κόρινθος εισέπραττε αρκετά διόδια, ώστε να είναι μέσα στις πλουσιότερες πόλεις της Ελλάδας.

Ο Περίανδρος τον 6ο π.χ. αιώνα κατασκεύασε κατά μήκος του Ισθμού, και στο στενότερο σημείο του, έναν δρόμο στρωμένο με πλάκες, μέσω του οποίου τα πλοία μετακινούνταν πάνω σε οχήματα που είχαν τροχούς. Παλαιότερη μαρτυρία για τον Δίολκο είναι αυτή του Θουκυδίδη ο οποίος υπονοεί όταν γράφει για τη μεταφορά των κορινθιακών πλοίων στη διάρκεια του Πελοποννησιακού πολέμου από τον Κορινθιακό «εις την προς Αθήνας θάλασσαν»¹⁴. Ο Αριστοφάνης χρησιμοποιεί την εικόνα της λειτουργίας του Δίολκου για κάποιο λογοπαίγνιο στις Θεσμοφοριάζουσες. Ο Πολύβιος μαρτυρεί ότι το 217 π.χ. στον Β΄ πόλεμο της Συμμαχίας από τον Δίολκο πέρασε ο στόλος του Φιλίππου Γ΄, ο δε Δίων ο Κάσσιος εξιστορεί τη διάβαση από τον Ισθμό των πλοίων του Αυγούστου μετά το τέλος της ναυμαχίας του Ακτίου περίπου το 31 π.χ.

«Οι συστηματικές ανασκαφές όμως, από το 1956 έως το 1962, αποκάλυψαν μεγάλο μέρος του δρόμου, που επέτρεψαν να καθοριστεί η πορεία του, ενώ βρέθηκε και η αφετηρία του στον Κορινθιακό Κόλπο. Τα ανασκαφικά δεδομένα επιβεβαίωσαν τη μαρτυρία του Στράβωνος σύμφωνα με την οποία ο Δίολκος άρχιζε από το μυχό του Κορινθιακού στην Ποσειδωνία, προχωρούσε ανατολικά, κατόπιν στρεφόταν βορειανατολικά, έφτανε στην απέναντι πλευρά της διώρυγας και ακολουθώντας, από εκεί, ανατολική πορεία κατέληγε στον Σχοινούντα (το σημερινό Καλαμάκι)»¹⁵.

Αν και είχε υποστηριχθεί αρχικά ότι ο δίολκος ήταν μία ξύλινη κατασκευή, η ανασκαφή απέδειξε ότι πρόκειται για έναν δρόμο στρωμένο με πώρινες πέτρες που

¹⁴ Βλ. λήμμα του Π. Δρανδάκη, «Δίολκος», στην: *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια* (Εκδ. Αθηνών), τ. Β (1956), σ. 688-689

¹⁵ Βλ. λήμμα του Π. Δρανδάκη, «Δίολκος», στην: *ΜΕ*, τ. 2 (1956), σ. 690

είχαν κυβοειδή μορφή. Ο δρόμος είχε μεταβλητό πλάτος 3 - 5,5 μέτρων. Για να συγκρατούνται οι τροχοί των οχημάτων είχαν χαραχτεί δύο αυλάκια με απόσταση 1,5 μέτρων το ένα από το άλλο τα οποία ήταν παράλληλα μεταξύ τους. Στις στροφές, αντί για τις αυλακώσεις, είχαν κατασκευαστεί ειδικά χαμηλά ρείθρα, για ακόμα μεγαλύτερη ασφάλεια. Η μεταφορά των οχημάτων πραγματοποιούνταν κατά κύριο λόγο από δούλους, πάνω σε μονοπάτια από χώμα που είχαν πλάτος 5 μέτρα. Σε διάφορα σημεία του Δίοικου χαρασσόνταν γράμματα του κορινθιακού αλφαβήτου, καθοδηγητικά και ενδεικτικά για τους εργαζόμενους. Τα γράμματα αυτά είναι η κυριότερη ένδειξη χρονολόγησης της κατασκευής του Δίοικου, μαζί με τα λίγα θραύσματα αγγείων που βρέθηκαν στο αμέσως κάτω από τις πλάκες έδαφος τόσο τα γράμματα όσο και τα όστρακα χρονολογούνται περίπου τον 6ο π.χ. αιώνα, εποχή του Περίανδρου του τύραννου.

Φαίνεται ότι χρησιμοποιούσαν τον Δίοικο ιδιαίτερα τα πολεμικά πλοία, που μπορούσαν να τα περάσουν εύκολα, μιας και δεν είχαν βαρύ φορτίο. Αντίθετα, τα εμπορικά πλοία ξεφόρτωναν στα λιμάνια των Κεγχρεών και του Λεχαιού και κατόπιν περνούσαν από τον Δίοικο μέχρι το άλλο λιμάνι, όπου εκεί ξαναφορτώνονταν με τα εμπορεύματά τα οποία είχαν μεταφέρει από τη ξηρά.

Η διάρκεια λειτουργίας του Δίοικου ήταν αναμφίβολα μακρά. Λειτουργήσε από το 600 π.Χ. - 900 μ.Χ. δηλαδή για 1500 χρόνια. Η τελευταία μαρτυρία χρήσης του Δίοικου προέρχεται από το «Χρονικό» του Φραντζή.

«Μια ακόμα χρήση του είναι το 833 μ.Χ. επί Βασιλείου Α΄ του Μακεδόνα, από τον δρουγγάριο Νικήτα Ωορύφα όταν έφτασε στις Κεγχρεές, στη διάρκεια της εκστρατείας του εναντίον των Σαρακηνών της Κρήτης ευθύς τη αυτή νυκτί διά του Κορινθιακού Ισθμού πολυχειρία χρησάμενος προς την εκείθεν δυτικήν θάλασσαν διαβιβάζει τας νήας»¹⁶.

¹⁶ Βλ. λήμμα του Π. Δρανδάκη, «Δίοικος», στην: *ΜΕ*, τ. 2 (1956), σ. 690

Β' Κεφάλαιο

Η απόφαση της χάραξης και η εκκίνηση των εργασιών

«Το επίτευγμα της τομής του Σουέζ απέδειξε τη δυνατότητα της τεχνολογίας για κατασκευή τόσο μεγάλων έργων. Στην Ελλάδα το σχεδιαζόμενο έργο πήρε γρήγορα την προσωνυμία του ελληνικού Σουέζ και ήταν τέτοια η διεθνής συγκυρία ώστε αυτή η πεποίθηση να σταδιοδρομήσει και εκτός Ελλάδας. Χρησιμοποιήθηκε γι' αυτό και η επιτόπια επίσκεψη του Φερδινάνδου ντε Λεσέψ στην Κόρινθο προκειμένου να μελετήσει τις δυνατότητες του έργου»¹⁷.

Παρά την επίσκεψη του στον Ισθμό και παρά την επίμονη προσπάθεια των ελληνικών και γαλλικών παραγόντων να πείσουν τον ντε Λεσέψ να αναλάβει υπό την υψηλή προστασία του την επιχείρηση της διώρυγας της Κορίνθου, ο ντε Λεσέψ αρνήθηκε. Δεν είναι γνωστό αν η άρνηση του υπήρξε προϊόν των διαπιστώσεών του, κατά τη διάρκεια της επίσκεψης του στον Ισθμό ή απόρροια της μελέτης του για τη χρησιμότητα και το μέλλον της κορινθιακής διώρυγας ή η προοπτική της διόρυξης του Ισθμού του Παναμά, που διαγραφόταν στο ίδιο διάστημα, που μπορεί να του ήταν πολύ πιο δελεαστική. Παρ' όλα αυτά όλη η προπαγάνδα της υπόθεσης του Ισθμού της Κορίνθου βασίστηκε στο όνομα του Ντε Λεσέψ. Ο στρατηγός Τουρ επικαλείται με κάθε ευκαιρία το δάσκαλο του σαν στοιχείο διαφήμισης των σχεδίων του. Η προσωπικότητα του νέου «Ηρακλή» ντε Λεσέψ, σε συνάρτηση με το πνεύμα του νεοκλασικισμού, φιλελληνισμού, οριενταλισμού και σαινσιμονισμού, επηρέασαν την ιστορία του Ισθμού της Κορίνθου.

«Η αναφορά του Ισθμού της Κορίνθου στο Σουέζ ήταν άλλωστε τόσο άμεση ώστε το 1869, τη χρονιά που ολοκληρώθηκε η τομή του Σουέζ, στην Ελλάδα ψηφίστηκε ο νόμος περί διορύξεως του ισθμού της Κορίνθου. Η κυβέρνηση του Θρασύβουλου Ζαΐμη ψήφισε το νόμο ΤΜΣΤ' της 16 Νοεμβρίου 1869. Στο άρθρο 1 επιτρεπόταν στην κυβέρνηση να παραχωρήσει σε ιδιώτη η εταιρεία αποκλειστικό δικαίωμα για την διόρυξη του Ισθμού της Κορίνθου»¹⁸.

Ο χρόνος υλοποίησης του έργου θα ξεκινήσει εντός 18 μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία ο ανάδοχος του έργου θα λάβει την κοινοποίηση της πράξης ανάθεσης του έργου και θα ολοκληρωθεί εντός 6 ετών εκτός από ανωτέρα βία. Ως εκχώρηση του

¹⁷ Γ. Αναστασιάδης, «Ο εκσυγχρονισμός που άλλαξε το τοπίο της χώρας στην εποχή του Τρικούπη – Ο ισθμός της Κορίνθου», στην: *Ιστορία των Ελλήνων*, τ. 11 (1990), σ. 82

¹⁸ Γ. Αναστασιάδης, «Ο εκσυγχρονισμός που άλλαξε το τοπίο της χώρας στην εποχή του Τρικούπη – Ο ισθμός της Κορίνθου», στην: *ΙΕ*, τ. 11 (1990), σ. 83

προνομίου εκμετάλλευσης καθορίστηκε τα 99 χρόνια (το ανώτερο όριο). Στη διάρκεια αυτών ο συμβαλλόμενος ιδιώτης ή εταιρεία θα ασκούσε δικαιώματα δασμών επί της διέλευσης των πλοίων, της λιμενοχρησίας, των αποβάθρων, των δρόμων, της ρυμούλκησης κ.α. Η ελληνική κυβέρνηση εκχωρούσε στη συμβαλλόμενη κατασκευάστρια εταιρεία ή ιδιώτες τις απαραίτητες εκτάσεις γης για το σκάψιμο της διώρυγας και για τη δημιουργία των αναγκαίων γι' αυτή χώρων με μόνη εξαίρεση τα οικόπεδα που θα χρησίμευαν για την ανέγερση τελωνίων, αποθηκών, λιμεναρχείου κ.α. Τα τεμάχια γης που βρίσκονταν κοντά στις εκβολές της διώρυγας, σε απόσταση 1000 μέτρων και πλάτους 500 μέτρων από κάθε πλευρά, δεν θα επανέρχονταν στην ιδιοκτησία του Δημοσίου μετά τη λήξη του προνομίου και θα παρέμεναν οριστικά στη δικαιοδοσία της Εταιρείας.

«Οριζόταν επίσης (άρθρο 11) ότι μετά την εκπνέυσις της διαρκείας του προνομίου η Εταιρεία θέλει παραδώσει εν καλή καταστάσει προς την Κυβέρνησιν την διώρυγα μεθ' απάντων των παραρτημάτων αυτής, άτινα μεταβαίνουσιν άπαντα εις την πλήρη κυριότητα του Δημοσίου επί πληρωμή πέντε εκατομμυρίων φράγκων. Στην περίπτωση που η εταιρεία κηρυσσόταν έκπτωτη κατά το άρθρο 2, εφόσον η έναρξη και η αποπεράτωση των εργασιών δεν θα γινόταν στα καθορισμένα χρονικά όρια, όλα τα έργα (παραρτήματα, γαίες κ.α.) επανέρχονταν στο Δημόσιο»¹⁹.

Δύο μήνες μετά την έκδοση του νόμου ΤΜΣΤ', ανατέθηκε το έργο στους Piat και Chollet με σύμβαση που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 28 Ιανουαρίου (9 Φεβρουαρίου) 1870. Ο G. Piat εφέρετο ως μηχανικός, κάτοικος Κωνσταντινούπολης, ενώ ο M. Chollet ως τραπεζίτης και κάτοικος Παρισίων. Εκτός από τα προνόμια που προέβλεπε ο παραπάνω νόμος, η κυβέρνηση «για να σιγουρέψει μία τέτοια επιχείρηση τόσο ενδιαφέρουσα για την Ελλάδα, παραχωρούσε κατά πλήρη ιδιοκτησία, μία έκταση του Δημοσίου δεξιά και αριστερά από τη διώρυγα, επαρκούσα για την εγγύηση των κεφαλαίων που θα τοποθετούνταν στις εργασίες διόρυξης, κατασκευής και εκμετάλλευσης της διώρυγας, και η οποία ξεπερνούσε τα 5.000 εκτάρια»²⁰. Επιπλέον, τους παραχωρήθηκε το δικαίωμα της εκμετάλλευσης όσων μεταλλείων, λατομείων και δασών ανήκαν στο κράτος και βρίσκονταν σε ζώνη τριάντα χιλιομέτρων από κάθε πλευρά της διώρυγας. Ένα επιπλέον σημαντικό προνόμιο που εξασφάλισαν οι Piat και Chollet ήταν προτεραιότητα στην κατασκευή σιδηροδρόμων στο ελληνικό βασίλειο. Η

¹⁹ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *Η Διώρυγα της Κορίνθου, Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα 1989, σ. 25

²⁰ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 26

γραμμή που τους ενδιέφερε ήταν εκείνη που θα συνέδεε την Κόρινθο και την Αθήνα με τους οθωμανικούς σιδηροδρόμους ή η γραμμή Κορίνθου – Πατρών.

Μετά την υπογραφή της σύμβασης οι Piat και Chollet σύστησαν μία μετοχική εταιρεία, την «Εταιρεία Μελετών της Θαλάσσιας Διώρυγας Κορίνθου (Societe d'Etudes du Canal maritime de Corinthe)», που η διάρκειά της θα ήταν 18 μήνες με σκοπό τη λεπτομερειακή εξέταση - μελέτη της κατασκευής της διώρυγας, και την οποία στη συνέχεια θα διαδεχόταν μία άλλη εταιρεία για την εκτέλεση των έργων της διόρυξης. Βάσει του καταστατικού, οι Piat και Chollet διατηρούσαν το δικαίωμα δημιουργίας παρόμοιων εταιρειών με όποια μορφή θα επέλεγαν οι ίδιοι, τους δινόταν δηλαδή η ολοκληρωτική και αποκλειστική αρμοδιότητα της υπογραφής των συμβάσεων. Η μοναδική υποχρέωση τους προς τους μετόχους ήταν να μοιράζονται μαζί τους όλες τις αμοιβές από τη συμμετοχή τους τόσο στην παρούσα εταιρεία όσο και σε εκείνη που θα συγκροτούσαν για την κατασκευή και εκμετάλλευση της διώρυγας.

«Σύμφωνα με το άρθρο 4 του καταστατικού της Εταιρείας Μελετών, το μετοχικό κεφάλαιο της καθορίστηκε στο ποσό των 250.000 φράγκων, διαιρεμένων σε 25 επιτοκιζόμενα μερίδια, αξίας 10.000 φράγκων το καθένα»²¹.

Εκτός από το μηχανικό G. Piat και τον τραπεζίτη M. Chollet στο καταστατικό της εταιρείας αναφέρονταν ως ιδρυτές ο Μαρκήσιος de Ploeu, υποδιοικητής της Τράπεζας Γαλλίας και ο Argence, βουλευτής του Νομοθετικού Σώματος της Γαλλίας και Δήμαρχος της πόλης Troyes, καθώς και ο Φωκίων Roques, οι οποίοι ορίζονταν επιθεωρητές με δικαίωμα άσκησης ελέγχου επί της διάθεσης των κεφαλαίων που είχαν χορηγηθεί στην εταιρεία και επί της πορείας των έργων. Συμφωνήθηκε δε, ότι δεν είχαν καμιά ευθύνη για την ακρίβεια των διαπιστώσεών τους.

Σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις της «Εταιρείας Μελετών της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου», η συνολική δαπάνη για την διάνοιξη του Ισθμού θα ανερχόταν σε 20.000.000 φράγκα περίπου. Ορίστηκε επιτόκιο 7% επί του επενδυμένου κεφαλαίου για ολόκληρη τη διάρκεια των εργασιών. Η απόσβεση του κεφαλαίου θα απαιτούσε ετήσια έσοδα το λιγότερο 1.600.000 φράγκων. Υπολογίστηκε ότι στις αρχές της εκμετάλλευσης θα διέσχιζαν τη διώρυγα πλοία χωρητικότητας 2.000.000 τόνων, γεγονός που θα εξασφάλιζε καθαρά έσοδα 1.600.000 φράγκων. Οι εκτιμήσεις αυτές και οι προκαταρκτικοί υπολογισμοί της Εταιρείας Μελετών φαίνονταν δειλεαστικοί για

²¹ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 27

τους μετόχους, δεν ήταν όμως ικανοί να χρησιμεύσουν ως βάση για ένα έργο τέτοιας ολκής, ούτε και να εγγυηθούν δυνατότητα να γίνει μετοχοποίηση κεφαλαίων της νέας εταιρείας κατασκευής της διώρυγας. Πέρασαν τρία χρόνια χωρίς να αρχίσουν τα έργα. Ο Ισθμός της Κορίνθου, παρά την υπογραφή της σύμβασης, παρέμενε όπως τον είχε αφήσει ο Νέρωνας.

«Ο τύπος και τα αρχεία της εποχής μαρτυρούν ότι ο Piat προσπαθούσε να διαιωνίσει την κατάσταση, προτείνοντας κάθε τόσο μετατροπές στους όρους της σύμβασης, ώστε να δικαιολογεί την καθυστέρηση της έναρξης των εργασιών διόρυξης, ενώ κύριος στόχος του ήταν να πετύχει το δικαίωμα της κατασκευής σιδηροδρόμων στο Βασίλειο της Ελλάδος»²².

Εδώ χρειάζεται να τονιστεί ότι ο βελγικής καταγωγής Piat ήταν ήδη γνωστός χάρη στις σιδηροδρομικές συμβάσεις που είχε πετύχει του σιδηροδρόμου Πειραιά - Λαμίας - οθωμανικών συνόρων σε συνεργασία με το Βέλγο Bruneau και το Μαρκήσιο de Ploeu. Είχε εξασφαλίσει επίσης το δικαίωμα κατασκευής των ρωσικών σιδηροδρόμων της Κασπίας, καθώς και της διεθνούς γραμμής Αυστρίας - Τουρκίας. Ο ίδιος είχε ζήσει ανάμεσα στην Κωνσταντινούπολη και την Αθήνα.

«Ως προς τη λειτουργία της εταιρείας, από το καταστατικό προκύπτει ότι, μολονότι οι Ploeu και Argence συνυπογράφουν τη σύμπληξη της “ Societe d’Etudes du Canal maritime de Corinthe”, όλες οι αποφάσεις παίρνονται από τους Piat και Chollet. Οι δύο πρώτοι περιορίζονταν απλά στο ρόλο του προμηθευτή κεφαλαίων και του επόπτη χωρίς ευθύνη. Αντίθετα, οι Piat και Chollet συνεισέφεραν μόνο με την προσωπική τους εργασία»²³.

Τα δεδομένα οδηγούν ουσιαστικά στο συμπέρασμα ότι το κύριο μέλημα των επιχειρηματιών ήταν η αύξηση της επιρροής της στην ελληνική κυβέρνηση μέσω της «Εταιρείας Μελετών», όπως προκύπτει από το γεγονός ότι η σύμβαση ατόνησε από μόνη της μέσα σε λίγα χρόνια. Προσπάθησαν να επωφεληθούν χωρίς οικονομική συμβολή και χωρίς κανέναν κίνδυνο στην υπόθεση της διώρυγας με σκοπό την εξασφάλιση σύμβασης για την κατασκευή σιδηροδρομικών έργων.

«Ο νόμος διάνοιξης της διώρυγας έμεινε ανενεργός για αρκετά χρόνια και μόνο το 1881 η κυβέρνηση Κουμουνδούρου κατάφερε να ολοκληρώσει μια

²² Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 28

²³ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 30

διαπραγμάτευση και να παραχωρήσει το προνόμιο στον Στέφανο Τυρ – στρατηγό και συνεργάτη του ντε Λεσέψ»²⁴.

«Εις τον γενναίοφρονα στρατηγόν Στέφανον Τυρ επεφυλάσσετο η τιμή ότι πρώτος επί των ημερών ημών συνέλαβε το σχέδιον της διορύξεως του Ισθμού. Ο στρατηγός Τυρ εξηκοντούτης περίπου, είναι ωραίος ανήρ υψηλού αναστήματος με σώμα ευθητενές, ευρύ μέτωπον και εν γένει χαρακτηριστικά προσώπου ανάλογα. Ανεξάληπτος θέλει μείνει εν τη μνήμη των γνωρισάντων αυτών, η συμπαθής μορφή του πλήρους ζωής και θάρρους γενναίου στρατηγού Τυρ, όστις δια της ευγενούς συμπεριφοράς και του μελιχίου αυτού τρόπου επισπάται την συμπάθειαν όλου του κόσμου. Τοιούτος ο αναλαβών την επιχείρησιν της τομής του Ισθμού, στρατηγός Τυρ, όστις προέβη αμέσως δια των μηχανικών του εις τας απαιτουμένας τοπογραφικάς και γεωλογικάς μελέτας του εδάφους όπως το ταχύτερον αρξεται των εργασιών»²⁵.

Ο στρατηγός Τυρ, δοκιμασμένος ήδη σε παρόμοιου τύπου επιχειρήσεις και σοβαρός εκτελεστής των υποχρεώσεών του απέναντι στο ελληνικό κράτος, ωθείτε από οικονομικά συμφέροντα, αλλά διακατέχεται και από την προσωπική φιλοδοξία να μοιάσει στον ντε Λεσέψ, επιτελώντας άθλους παρόμοιους με εκείνους του εμπνευστή του Σουέζ. Η πορεία του έργου θα καταδειξει ότι ο έντονος μιμητισμός του Τυρ δεν στάθηκε επαρκής για την εκτέλεση ενός μεγάλου έργου, κι αυτό όχι τόσο λόγω των τεχνικών προσόντων, όσο λόγω των διπλωματικών ικανοτήτων του ντε Λεσέψ «η σφαίρα των πολιτικών σχέσεων και επιρροών του ντε Λεσέψ ήταν ασύγκριτα μεγαλύτερη από τον κόσμο του στρατηγού Τυρ»²⁶. Ωστόσο, ο στρατηγός έδειξε μεγάλη οξυδέρκεια στην εκμετάλλευση μιας ευτυχούς για τα γαλλικά συμφέροντα συγκυρίας ώστε να επιτύχει την παραχώρηση του έργου. Άλλωστε η συνεχής παρουσία της Γαλλικής αποστολής δημοσίων έργων στο ελληνικό έδαφος και τα πρωτεία που κατείχαν οι Γάλλοι σε οτιδήποτε σχετιζόταν με μεγάλα έργα υποδομής στην Ελλάδα - σιδηρόδρομοι, γέφυρες, λιμάνια - εμπύχωναν το στρατηγό και ενθάρρυναν τους Γάλλους να αγοράσουν τις μετοχές της «Διεθνούς Εταιρείας Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου – Δ.Ε.Θ.Δ.Κ.».

Λίγο πριν παραχωρηθεί η κατασκευή του έργου στον στρατηγό Τυρ ψηφίστηκε δεύτερος νόμος, στις 27 Μαρτίου του 1881 ο ΠΜΑ'. Στο νόμο αυτό

²⁴ Γ. Αναστασιάδης, «Ο εκσυγχρονισμός που άλλαξε το τοπίο της χώρας στην εποχή του Τρικούπη – Ο ισθμός της Κορίνθου», στην: *ΙΕ*, τ. 11 (1990), σ. 83

²⁵ Ε. Τσάκωνας, *Θαλάσσια διώρυξ Κορίνθου*, Αθήνα 1896, σ. 19

²⁶ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 44

τροποποιήθηκε το βάθος διόρυξης της διώρυγας από 6,5 μέτρα σε 8 και το πλάτος της από 42 μέτρα σε 22. Στις 18 Μαΐου 1881 εξεδόθη Β. Διάταγμα, δια του οποίου παραχωρηθεί οριστικά η τομή του Ισθμού στον Στρατηγό Tufr καθώς και τα δικαιώματα της διώρυγας για 99 χρόνια. Με βάση το νόμο μετά το πέρας των ετών ο εργολάβος οφείλει να παραδώσει στην κυβέρνηση την διώρυγα (σε καλή κατάσταση) μαζί με όλα τα παραρτήματα και σαν αντάλλαγμα ο εργολάβος θα λάμβανε από την Κυβέρνηση 5.000.000 φράγκα. Στη σύμβαση αυτή ο εργολάβος υποχρεούνται να αποπερατώσει την διώρυγα εντός έξι ετών ξεκινώντας από την κοινοποίηση του Β. Διατάγματος. Σε περίπτωση που ο εργολάβος δεν εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του θα κηρυχθεί έκπτωτος και η γη που του έχει παραχωρηθεί καθώς και τα συντελεσμένα έργα θα μεταβούν στην κυριότητα του δημοσίου. «Ο εργολάβος υποχρεούται να κατασκευάσει με ίδια δαπάνη δυο γέφυρες που θα ενώνουν συγκοινωνιακά από ξηράς την Στερεά Ελλάδα με την Πελοπόννησο εκτός της περιπτώσεως που ο εργολάβος προτιμήσει μέρος της διώρυγας να γίνει υπόγεια τότε όφειλε να κατασκευάσει μία γέφυρα»²⁷. Κατά την διάρκεια των εργασιών της διόρυξης σημαντικό ήταν να μην διακοπεί η συγκοινωνία μεταξύ Πελοποννήσου και Στερεάς Ελλάδας.

«Η έναρξη των έργων έγινε το 1882 με πρωθυπουργό τον Χαρίλαο Τρικούπη»²⁸.

Στις 22 Απριλίου του 1882 έγιναν τα εγκαίνια της διορύξεως του Ισθμού με λαμπρότητα και επισημότητα, στόλος αποτελούμενος από 12 εμπορικά και πολεμικά πλοία μετέφερε στο Καλαμάκι, βασιλείς, τον πρωθυπουργό, υπουργούς, πρέσβης και άπειρο εκλεκτό κόσμο για να παρευρεθούν ως θεατές στην επίσημη τελετή ενός τόσο σπουδαίου γεγονότος.

«Ο βασιλιάς Γεώργιος Α΄ με αργυρή τσάπα (αντί χρυσής όπως ο Νέρων) έσκαψε πρώτος το έδαφος του Ισθμού και ο πρωθυπουργός Χαρίλαος Τρικούπης με αργυρό φτυάρι (αντί χρυσού κοφινιού όπως ο Νέρωνας) έριξε το ανασκαφών χώμα που είχε εξορύξει ο βασιλιάς σε απλή χειράμαξα. Το πλήθος ζητωκραύγαζε και χειροκροτούσε και ευχόταν υπέρ της ταχείας αποπεράτωσης του έργου. Ο βασιλιάς με τη βασίλισσα τοποθέτησαν τον θεμέλιο λίθο του έργου και στη συνέχεια οι κατασκευασμένοι υπόνομοι ανατινάχτηκαν στον αέρα από μία μηχανή ηλεκτρικού ρεύματος την οποία ενεργοποίησε η βασίλισσα. Ο στρατηγός Στέφανος Tufr παρέθεσε

²⁷ Μ. Δήμητσας, *Ο Ισθμός της Κορίνθου*, Αθήνα 1883, σ. 52

²⁸ Γ. Αναστασιάδης, «Ο εκσυγχρονισμός που άλλαξε το τοπίο της χώρας στην εποχή του Τρικούπη – Ο ισθμός της Κορίνθου», στην: *ΙΕ*, τ. 11 (1990), σ. 83

γεύμα στους βασιλείς και στους λοιπούς προσκεκλημένους δίνοντας την υπόσχεση ότι το έργο θα συντελεστεί εντός τριών ή το πολύ τεσσάρων ετών»²⁹.

Αυτό το μεγάλο έργο της ένωσης του Σαρωνικού με τον Κορινθιακό κόλπο θα ήταν για το καλό της Ελλάδος και της ναυτιλίας όλων των εθνών της Μεσογείου. Η κατασκευή της διώρυγας είναι ένα από τα πιο σημαντικά δημόσια έργα που πραγματοποιήθηκε στα τέλη του 19ου αιώνα και σχετίζεται με το όνομα του πρωθυπουργού Χαριλάου Τρικούπη.

«Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας στην Ευρώπη, στη Βαλκανική και στη Μεσόγειο και ειδικότερα στην περιοχή συνάντησης της Ευρώπης με την Ασία επηρεάζει και οριοθετεί τον προσανατολισμό της εξωτερικής πολιτικής της, έτσι ώστε το ελληνικό κράτος να έχει σαφή και ξεκάθαρη στρατηγική πλεύσης στους κόλπους της ενωμένης Ευρώπης αλλά και στο έμμεσο βαλκανικό και μεσογειακό περιβάλλον. Η Ελλάδα ως γνωστόν δεν έχει διεκδικήσεις απέναντι στους γείτονες της και προσπαθεί να συμβάλλει με τις συμπεριφορές της στη διατήρηση της ύφεσης και της ειρήνης στο μείζονα χώρο της νοτιοανατολικής Ευρώπης φυλάσσοντας τα σύνορα της και ταυτόχρονα σεβόμενη τα σύνορα των γειτονικών επικρατειών»³⁰.

2.1. Επιλογή χάραξης της διώρυγας της Κορίνθου

Για την χάραξη της διώρυγας υπήρχαν τρεις διαφορετικές λύσεις που μπορούσαν να επιλεγούν, στην πρώτη περίπτωση από το σκάψιμο θα γινόταν στο χώρο όσο το δυνατόν μικρότερη βλάβη, κατά τη δεύτερη, η τομή θα είχε ελάχιστο ύψος και στην τρίτη θα υπήρχε ευθεία κατεύθυνση στο μήκος της διώρυγας.

Η πρώτη λύση ήταν αυτή που είχαν επιλέξει πριν χρόνια οι μηχανικοί του Νέρωνα. Το κανάλι θα είχε 6.342 μέτρα μήκος και 78 μέτρα ύψος τομής πάνω από την θάλασσα και ο όγκος της εκσκαφής που θα χρειαζόταν θα ήταν 7.000.000 κ.μ. Η χάραξη αυτή ήταν η πιο συμφέρουσα αφού εγγυόταν την ευθεία κατεύθυνση. Η δεύτερη λύση προέβλεπε το ύψος τομής στα 73 μέτρα και το μήκος της διώρυγας στα 6.740 μ., με όγκο εκσκαφής τα 9.186.000 κ.μ σε αυτή τη λύση η τομή έπρεπε να ακολουθήσει τις δύο κοιλάδες που περιβάλλανε τον Ισθμό. Η διώρυγα που δημιουργείται επιλέγοντας την τρίτη λύση θα έπρεπε να περάσει από απότομα φαράγγια ξεκινώντας από τις Κεγχραιές, στο Σαρωνικό και θα έφτανε νότια της

²⁹ Μ. Δήμητσας, *ό. π.*, σ. 53

³⁰ Θ. Χρήστου, *Τα σύνορα του ελληνικού κράτους και οι διεθνείς συνθήκες (1830-1947). Τα πρώτα σύνορα του ελληνικού κράτους (1830-1832)*, Αθήνα 1999, σ. 13

Κορίνθου στη θάλασσα. Θα είχε 70 μέτρα ύψος στο υψηλότερο σημείο της, 11 χιλιόμετρα μήκος, και τα προϊόντα εκσκαφής θα ήταν 12.424.000 κ.μ σε όγκο. Η τελευταία λύση θα δημιουργούσε μια διώρυγα που θα είχε μεγάλο μήκος.

«Ο Virlet d'Aoust μέλος της γαλλικής Επιστημονικής Αποστολής στην Πελοπόννησο ήταν ο πρώτος που είχε υποστηρίξει ότι η πιο πρόσφορη λύση για την χάραξη της διώρυγας ήταν αυτή του Νέρωνα. Η πρόταση αυτή υποβλήθηκε από τον Virlet d' Aoust στο στρατηγό Turr αφού πίστευε ότι η χάραξη αυτή θα είχε ως αποτέλεσμα την κατασκευή της διώρυγας σε ευθεία χάραξη, άρα πιο σύντομη και πιο οικονομική. Το 1862 ο γεωλόγος – μηχανικός Grimaud de Caux, έκανε την τοπογραφική μελέτη του Ισθμού. Η εξέταση του εδάφους που την έκανε με λεπτομέρεια τον οδήγησε στο συμπέρασμα ότι η ευθεία χάραξη θα ήταν η πιο συμφέρουσα»³¹.

«Τη μελέτη του έργου την έκανε ο Ούγγρος μηχανικός και αρχιμηχανικός της διώρυγας Francois στην Αυστρία, Bela Gerster. Είχε κάνει την τοπογραφική μελέτη του Ισθμού του Δαρειού με στόχο τη διάνοιξη μιας διωκεάνειας διώρυγας. Ο στρατηγός Στέφανος Turr τον έστειλε στην Ελλάδα, όταν υπογράφηκε η σύμβαση με την ελληνική κυβέρνηση, έκανε την καταμέτρηση της περιοχής του Ισθμού και εκτέλεσε δοκιμαστικές διατρήσεις με τη βοήθεια πολλών άλλων μηχανικών. Ο Bela Gerster μελέτησε και καταμέτρηση τρεις κατεύθυνσεις της διατομής. Η πρώτη κατεύθυνση θα είχε ύψος 78 μέτρα, μήκος 6.342 μέτρα και 7.800.000 κ.μ. εκχωματώσεις. Η δεύτερη η οποία θα ήταν 11 χιλιομέτρων μήκος, θα απαιτούσε 12.424.000 κ.μ. εκχωματώσεις και η τρίτη κατεύθυνση με ύψος 73 μέτρα θα είχε μήκος 6.740 μέτρα, και εκχωματώσεις 9.186.000 κ.μ.»³².

Η δεύτερη και η τρίτη κατεύθυνση σε ακτίνα 2.000 μέτρων θα παρουσίαζαν πολλές καμπύλες, σε αντίθεση της πρώτης κατεύθυνσης αυτή της ευθείας γραμμής, η οποία και θα διασφάλιζε ένα εύκολο πέρασμα για τα πλοία. Ανησυχίες όμως υπήρχαν για το ότι στο στενό αυτό πέρασμα θα έπνεαν ισχυροί άνεμοι που θα δημιουργούσαν πρόσθετους κινδύνους για τα πλοία. Στο τέλος η διάθεση να αποφευχθούν οι καμπύλες επέδρασε στην εκλογή της κατάλληλης κατεύθυνσης της διώρυγας.

«Η τομή του Νέρωνα που επέλεξε ο στρατηγός Turr είχε πλεονεκτήματα τα οποία φαίνονταν ακόμα και στο θέμα της διάταξης των πρανών που θα διασφάλιζαν τη

³¹ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *Η Διώρυγα της Κορίνθου, Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*. Αθήνα 1989, σ. 54

³² Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 54

διώρυγα από τη ροή των όμβριων υδάτων από τις γύρω κοιλάδες. Δεν θα χρειαζόταν ιδιαίτερες εργασίες κατασκευής αντιστηριγμάτων αφού ο βραχώδης όγκος, που έπρεπε να κοπεί, αποτελούνταν κατά τη γνώμη των ειδικών από ευκολοδούλευτους βράχους. Οι τεχνικοί ενθαρρύνθηκαν από την επιτυχία άλλων τομών, βαθύτερων από τη διώρυγα της Κορίνθου. Από τεχνική άποψη η διώρυγα του Παναμά ήταν το έργο μοντέλο της εκτέλεσης των εργασιών. Η εμπειρία της διάτρησης του Saint – Gothard θα έδινε τις μεθόδους υπονόμησης και εξαγωγής των βράχων. Ακόμα πιο ενθαρρυντικό ήταν το παράδειγμα της πρόσφατης τότε επιτυχούς διατομής του Desague de Huetruetoca στο Μεξικό. Η διατομή του Gabelbach στη Βαυαρία είχε ύψος 37,40 μέτρα και μήκος 730 μέτρα ενώ στη διατομή του Harbastofen το ύψος ήταν 32 μέτρα και το μήκος 50 μέτρα. Στην Κόρινθο, το ύψος θα έφτανε τα 87 μέτρα, το ίδιο ύψος δηλαδή με αυτό του σχεδίου της διόρυξης του Ισθμού της Νικαράγουας. Για την Ευρώπη, η τομή της διώρυγας της Κορίνθου θα ήταν η πιο βαθιά και η πιο εντυπωσιακή της εποχής της. Το εγκάρσιο τμήμα της διώρυγας θα είχε 22 μέτρα πλάτος στο ανώτατο σημείο και ομοιόμορφο βάθος, 8 μέτρα στην άμπωτη, διαστάσεις ίδιες με αυτές της διώρυγας του Σουέζ»³³.

2.2. Η εκκίνηση και η εκτέλεση των εργασιών

Μετά τα εγκαίνια των εργασιών για την διόρυξη της διώρυγας της Κορίνθου τα οποία έγιναν στις 22 Απριλίου 1882 ξεκίνησαν όλες οι προετοιμασίες για την εκτέλεση του έργου ώστε να δοθεί στην κυκλοφορία μέσα στα προβλεπόμενα από την σύμβαση τέσσερα χρόνια. Οι υπεύθυνοι πίστευαν με σιγουριά ότι κατά την εκτέλεση του έργου δεν θα συναντούσαν ανάλογα προβλήματα με αυτά που είχαν αντιμετωπίσει στη διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ ή του Παναμά και ότι όλα θα πήγαιναν καλά χωρίς καμιά ιδιαίτερη δυσκολία. Στις εγκαταστάσεις της εταιρείας υπήρχαν τα πιο σύγχρονα μηχανικά όργανα που χρησιμοποιούνταν στα έργα υποδομής. Η διώρυγα είχε προβλεφθεί να είναι ανοιχτή και χωρίς ενδιάμεσους χώρους στάθμευσης αφού το συνολικό μήκος δεν θα ξεπερνούσε τα 6 χιλιόμετρα. Δεν πάρθηκαν μέτρα εναντίον της παλίρροιας η οποία εμφανιζόταν στους δύο κόλπους που συνδέονται με το κανάλι - Σαρωνικός και Κορινθιακός - γιατί ήταν πολύ μικρής έκτασης. Στην αρχή των εργασιών, είχε προγραμματιστεί να χωριστεί ο όγκος που θα ανασκαφεί σε διάφορα μέρη, έτσι ώστε η εξόρυξη να μπορεί να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το σύστημα

³³ Ε. Παπαγιαννοπούλου, ό. π., σ. 56

που ταιριάζει καλύτερα στη φύση του εδάφους. Πριν ξεκινήσουν οι εργασίες εκσκαφής ξαναδοκιμάστηκαν τα πηγάδια που είχαν ανοιχτεί την εποχή του Νέρωνα τα οποία είχαν παραμείνει σχεδόν άθικτα. Η δοκιμή αυτή τους ενίσχυσε τη γνώμη ότι η τομή θα έπρεπε να παρουσιάζει ενιαία κλίση στις παρειές και σχεδόν κάθετα τοιχώματα. Εδώ να σημειωθεί ότι τα πηγάδια του Νέρωνα δεν προχωρούσαν σε τέτοιο βάθος όπου αργότερα αποκαλύφθηκαν οι γαλάζιες μάργες (αργιλιάσβεστος). Ως τρόπο εκσκαφής του έργου επιλέχτηκε η μέθοδος Κράουζερ, η οποία ονομάστηκε έτσι από το όνομα του Ούγγρου μηχανικού που την είχε επινοήσει. Ο τρόπος αυτός εκσκαφής θα μείωνε στο ελάχιστο τον αριθμό των εργατών (εδώ θα χρησιμοποιούνταν μόνο 500) και θα περιόριζε το χρόνο εκτέλεσης των εργασιών εφόσον όμως δεν παρουσιάζονταν εμπόδια. Η εκσκαφή θα ξεκινούσε ταυτόχρονα και στα δύο άκρα του Ισθμού, παράλληλα προς το κέντρο του Ισθμού, οπότε θα υπάρχουν δύο κύρια εργοτάξια. Ήταν διαρρυθμισμένα κλιμακωτά σε ορόφους, θα ακολουθούσαν από κοντά από τις βυθοκόρους, η οποίες θα αφαιρούσαν τους όγκους χωμάτων ταυτόχρονα από την κορυφή και το βάθος. Η εκσκαφή με την μέθοδο Κράουζερ θα άρχιζε στο σημείο όπου το πηλοειδές έδαφος θα διαδεχόταν το τιτανώδες, σε απόσταση ενός περίπου χιλιομέτρου από το κάθε στόμιο της διώρυγας. Η διάτρηση θα ξεκινούσε από την κορυφή του ορεινού όγκου με σκοπό την ελάττωση της βραχώδους μάζας σε όλο το πλάτος της μέλλουσας διώρυγας και σε ενιαίο ύψος 50 μ. από την επιφάνεια της θάλασσας. Δύο παράλληλες σειρές ελασμάτων θα τοποθετούνταν σε όλο το μήκος της τάφρου, αφήνοντας μεταξύ τους το αναγκαίο για τη διώρυγα πλάτος. Μια κινητή γέφυρα 35 μέτρων θα γεφύρωνε τις δύο σειρές ελασμάτων, που θα αποτελούσε το ουσιαστικό όργανο του συστήματος Κράουζερ. Ήταν εφοδιασμένη με μεταλλικό παραπέτασμα προορισμένο να κατεβαίνει κάθετα στο προς διώρυξη μέρος. Στην πρόσοψη των παραπετασμάτων είχαν προβλεφθεί διαφορετικά πατώματα (όροφοι) που απείχαν μεταξύ τους 4,50 μέτρα. Οι εργάτες και οι διατρητικές μηχανές τοποθετούνταν στους διαφορετικούς ορόφους. Στις άκρες της γέφυρας θα βρίσκονταν ατμοκίνητες μηχανές εφοδιασμένες με αντλίες που θα συμπιέζαν τον αέρα στέλνοντας τον, μέσω σωλήνων, στις διατρητικές μηχανές του παραπετάσματος. Μπαίνοντας σε κίνηση οι διατρητικές μηχανές θα διατρύπούσαν το βραχώδες έδαφος κάθε 4,5 μέτρα. Οι οπές που θα ανοίγονταν έτσι θα είχαν διάμετρο 7 εκατοστά και βάθος 3 μέτρα. Στη συνέχεια έριχναν 2,5 κιλά δυναμίτιδα σε κάθε τέτοια οπή και μια ηλεκτρική μηχανή θα άναβε το σπινθήρα της έκρηξης. Τα χώματα θα έπεφταν στο βάθος της διώρυγας, απ' όπου

θα αποκομίζονταν από τις βαθυκόρους, ενώ ταυτόχρονα το παραπέτασμα θα κατέβαινε προς την επιφάνεια του νερού, επαναλαμβάνοντας τις ίδιες εργασίες.

«Είχε υπολογιστεί ότι καθημερινά θα αφαιρούνταν τρία μέτρα βραχώδους μάζας από κάθε πλευρά. Η πορεία των εργασιών όμως απέδειξε ότι η εφαρμογή του παραπάνω συστήματος ήταν ανέφικτη εξαιτίας της γεωλογικής σύστασης τους εδάφους. Το ίδιο συνέβη και με τη λεγόμενη αγγλική μέθοδο ή μέθοδο των χωνιών, που είχε υιοθετηθεί για τα ανώτερα σημεία της επιφάνειας του κεντρικού τμήματος του Ισθμού. 2.000.000 κ.μ. εκχωματώσεις είχαν προγραμματιστεί στο τμήμα αυτό με τη βοήθεια ατμομηχανών. Τα λεγόμενα χωνιά, ένα είδος πηγαδιών, θα ανοίγονταν σε άξονα παράλληλο με τον άξονα της διώρυγας. Μια υπόγεια σήραγγα, μέσα στην οποία θα κυκλοφορούσαν τα τρένα για την εκφόρτωση και αποκομιδή των επιχωμάτων, θα συνέδεε μεταξύ τους τα πηγάδια αυτά. Το πρόγραμμα τούτο εκτελέστηκε μόνο μερικά»³⁴.

Στην εκσκαφή των εισόδων της διώρυγας τα πράγματα λειτούργησαν ομαλότερα. Έγινε η εγκατάσταση διαφόρων εργοταξίων του συστήματος Decauville για την απομάκρυνση των εκχωματώσεων, ενώ οι εργασίες συνεχίστηκαν κανονικά με τη χρήση κοινών βαθυκόρων και εκσκαφέων Priestmann, οι οποίοι όμως στο κέντρο του Ισθμού αποδείχθηκαν αναποτελεσματικοί και εγκαταλείφθηκαν. Το σύστημα Κράουζερ και η «αγγλική μέθοδος των χωνιών» αντικαταστάθηκαν σύντομα από την πιο σίγουρη παραδοσιακή μέθοδο των κλασικών εργοταξίων, διαρρυθμισμένων κλιμακωτά κατά επίπεδο και κατηγορία εργασιών. Οι εκχωματώσεις άρχισαν να γίνονται κι εδώ με τη βοήθεια βαγονιών, τα οποία έσυρε ατμομηχανή. Η υιοθέτηση της χρήσης τους είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του ρόλου των βυθοκόρων και συνεπαγόταν αύξηση του τροχαίου υλικού. Για την κυκλοφορία των ατμομηχανών, κατασκευάστηκαν στοές και χρησιμοποιήθηκαν μηχανές για την ανέλκυση των τρένων. Στήθηκαν παράλληλα 6 κύρια εργοτάξια για όλα τα σημεία του τόξου. Η απόσταση μεταξύ τους ήταν τόση, ώστε τα μεν να μην παρενοχλούν τα δε.

2.3. Η διαμόρφωση του χώρου του Ισθμού

«Η Διεθνής Εταιρεία της Θαλάσσιας Διώρυγας Κορίνθου - Δ.Ε.Θ.Δ.Κ. χρηματοδότησε τις εργασίες της διόρυξης από την αρχή τους και ως τη στιγμή της διάλυσης της, αναθέτοντας την εκτέλεση των έργων στην Εταιρεία των Γεφυρών και

³⁴ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 61

Σιδηρών Έργων. Όλα τα εδάφη του Ισθμού και η γύρω περιοχή είχαν παραχωρηθεί από την ελληνική κυβέρνηση στην ανάδοχο εταιρεία βάσει του νόμου ΤΜΣΤ΄ του 1869. Εξαιρέθηκαν μόνο 18.668 τετραγωνικά μέτρα πάνω στο Σαρωνικό κόλπο και 19.008 τετραγωνικά μέτρα στον Κορινθιακό, σύμφωνα με πρωτόκολλο που υπογράφηκε στις 23 Μαΐου του 1883 περί προσδιορισμού των επί των ένθεν και ένθεν των εκβολών της διώρυγας του Ισθμού της Κορίνθου, αναγκαιούντων γηπέδων δια τελωνείον αποθήκας διαμετακομίσεων, υγειονομείον, λιμεναρχείον και λοιπά»³⁵. Αυτές οι παράκτιες εκτάσεις θα χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή δημόσιων κτιρίων.

«Η ανάδοχος εταιρεία ανέλαβε την υποχρέωση να κατασκευάσει σιδερένια γέφυρα που θα ένωνε τη Στερεά Ελλάδα με την Πελοπόννησο. Σύμφωνα με το ειδικότερο άρθρο του Νόμου ΑΡΛΔ της 20ης Φεβρουαρίου 1884, περί τροποποίησης του νόμου περί συμβάσεως μετά της Διεθνούς Εταιρείας της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου προς κατασκευήν σιδηράς γέφυρας επί της διώρυγος έστησαν στο μέσο της διώρυγας μία μόνιμη σιδερένια ευθεία γέφυρα το μήκος της οποίας ήταν 82 μέτρα, το πλάτος της 6 μέτρα. Σε κάθε άκρη στηριζόταν σε λιθόκτιστα βάθρα που ήταν στηριγμένα πάνω σε σιδερένιους δοκούς. Η παραλαβή της γέφυρας έγινε το 1889 από επιτροπή που την αποτελούσαν ο Γάλλος E. Quellenee, υπεύθυνος των δημοσίων έργων, ο I. Ισιγώνης και ο A. Εσλέν. Ενώ το αρχικό κόστος της είχε υπολογιστεί από τον Rondel, τότε διευθυντή της Γαλλικής Αποστολής σε 342.000 χρυσές δραχμές, οι δαπάνες ξεπέρασαν τα προγνωστικά και τις 400.000 δραχμές. Στο σύνολο του αρχικού κόστους κατασκευής η ελληνική κυβέρνηση όφειλε να συνεισφέρει 100.000 δραχμές. Η διαφορά ανάμεσα σε αυτό και την τελική δαπάνη οφειλόταν στην ανάγκη ενίσχυσης της γέφυρας, που πραγματοποιήθηκε αργότερα. Η γέφυρα τοποθετήθηκε σε απόσταση 2.500 μέτρων από το ανατολικό στόμιο της διώρυγας σε ύψος 47 μέτρων, ώστε και τα πλοία και το μεγαλύτερο ύψος καταρτιών να περνούν χωρίς πρόβλημα. Άλλες γέφυρες, μικρότερης σημασίας, τοποθετήθηκαν κοντά στην πρώτη. Η εταιρεία είχε αναλάβει την υποχρέωση να διακινεί καθ' έκαστον άκρων της διώρυγας σχεδίαν (bac) δια την δωρεάν διαπεραίωσιν των αμαξών, ίππων και πεζών. Αντί τούτων η εταιρεία εις μεν την Ισθμίαν κατασκεύασε μόνιμον ξύλινην γέφυραν, διατηρεί δε πορθμείον μόνον εν Ποσειδωνία σημειώνεται στο πρωτόκολλο προσωρινής παραλαβής το 1889»³⁶.

³⁵ E. Παπαγιαννοπούλου, *Η Διώρυγα της Κορίνθου, Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα 1989, σ. 64

³⁶ E. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 69

Ένας σταθμός παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος είναι εγκατεστημένος στην όχθη του Καναλιού. Το εργοστάσιο Βασιλειάδης στον Πειραιά παρείχε δύο γεννήτριες για την τροφοδοσία του Καναλιού με ηλεκτρικό ρεύμα.

2.4. Μηχανήματα και υλικά

«Εκτός από πρόσφορο έδαφος για την τοποθέτηση των ξένων κεφαλαίων, η διώρυγα της Κορίνθου αποτέλεσε μοναδική ευκαιρία για πειραματισμούς και εφαρμογές της τεχνολογίας των εκβιομηχανισμένων χωρών. Ειδικά για τους Γάλλους μηχανικούς, η διώρυξη αποδείχτηκε στην ουσία τέλεια συμπληρωματική σχολή μαθητείας μετά το Σουέζ. Οι ιδιοτυπίες του εδάφους απαιτούσαν επίσης μεγάλα μηχανήματα ικανά να ανταποκριθούν στις δυσκολίες των έργων. Η επίδειξη των ικανοτήτων προσαρμογής της γαλλικής βιομηχανίας και η χρήση όλου αυτού του πολύπλοκου υλικού στις εργασίες της διώρυξης ήταν εντυπωσιακή· εξέφραζε την αναγκαιότητα εξαγωγής των εθνικών προϊόντων της Γαλλίας προς τις χώρες της Νοτιοανατολικής Μεσογείου, πράγμα που τονίστηκε πολύ στις προξενικές εκθέσεις των ετών 1860-1900»³⁷.

Η τεχνολογία είναι το πιο σημαντικό οικονομικό μέσο για το άνοιγμα των εξαγωγών και αυτό μπορούμε να το δούμε στο υψηλό χρηματικό ποσό που δόθηκε για την κατασκευή ειδικών μηχανών που σχεδιάστηκαν συγκεκριμένα για το κανάλι της Κορίνθου. Τα μηχανήματα και όλος ο εξοπλισμός δόθηκαν πριν από την αρχή κατασκευής του έργου. Οι διάφοροι τύποι πλωτών και τροχοφόρων μηχανών που χρησιμοποιήθηκαν αποτελούν την κορυφή των σύγχρονων τεχνολογικών επιτευγμάτων.

2.4.1. Πλωτά μηχανήματα

Η εταιρεία που ανέλαβε την κατασκευή του έργου έφτιαξε μετά από μειοδοτικό διαγωνισμό δύο βυθοκόρους οι οποίες ήταν σχεδιασμένες ειδικά για την διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου.

«Η εταιρεία Marins Sartre μειοδότησε στο διαγωνισμό και κατασκεύασε στη Λυών μέσα σε δύο χρόνια τις δύο βυθοκόρους, καθεμιά των οποίων ήταν κινητήριας δύναμης 300 περίπου ατμοϊππων (cv) και στοίχιζε 600.000 γαλλικά φράγκα. Αφού η

³⁷ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 71

πρώτη συναρμολογήθηκε δοκιμαστικά στον τόπο κατασκευής της, παραδόθηκε στην Εταιρεία της Διώρυγας και άρχισε να λειτουργεί τον Οκτώβριο του 1884, αλλά ένα μήνα μετά έγινε αντιληπτό ότι έπρεπε να τροποποιηθεί ολόκληρο το σύστημα λειτουργίας της. Οι βυθοκόροι χρησίμευαν για την εκβάθυνση του πυθμένα της θάλασσας στα στόμια της διώρυγας και, στη συνέχεια, προς το κέντρο της, ως 8 μέτρα βάθος. Είχε υπολογιστεί ότι οι κάδοι της κάθε βυθοκόρου χωρούσαν συνολικά περίπου 800 λίτρα λάσπης, πράγμα που θα επέτρεπε να αφαιρούνται 5.000 κ.μ. την ημέρα. Όμως ύστερα από τρεις μήνες δουλειάς οι βυθοκόροι εγκαταλείφθηκαν, επειδή τα πετρώδη στρώματα του εδάφους του Ισθμού έκαναν τη χρήση τους αναποτελεσματική»³⁸.

«Τα μηχανήματα εκσκαφής που προορίζονταν για τις εργασίες εκχωμάτων στις παράκτιες περιοχές του Ισθμού, όπου το έδαφος είχε σχηματιστεί από προσχώσεις, ήταν, μια μεγάλη κατά το σύστημα του Βάλλ μηχανή δυνάμεως 50 ίππων που λειτουργούσε στην ανατολική ακτή του Ισθμού. Παρόμοια μηχανή είχε τοποθετηθεί και στην άλλη άκρη του Κορινθιακού. Η αφαίρεση των χωμάτων γινόταν με τη βοήθεια τριών ατμομηχανών η καθεμιά από τις οποίες έσερνε 100 φορηγίδες. Στο πρώτο στάδιο των εργασιών παρείχε πολλή εν γένει προς τό έργο βοήθειαν, ό κατασκευασθείς διά τάς ανάγκας τής τομής τού Ισθμού σιδηρόδρομος μεταφέρων τάς μηχανάς, τό ύλικόν καί τά χώματα κατά τάς τοπικός καί τεχνικός περιστάσεις τής επιχειρήσεως. Εκτός από τις υδραυλικές αντλίες Ball χρησιμοποιήθηκαν και αντλίες και εκσκαφείς Priestmann. Οι εκσκαφείς-βυθοκόροι, βορβοροφάγοι Priestmann, μηχανήματα συνήθους ιπποδύναμης, αποτελούνταν από ένα ατμοκίνητο γερανό με ένα μεγάλο κάδο στην άκρη του που φορτωνόταν και ξεφορτωνόταν αυτόματα. Το πλεονέκτημά του ήταν ότι αρκούσε ένας μόνο άνθρωπος για να το χειριστεί και ότι χρησιμοποιούμενο ως βορβοροφάγος είχε πολύ μικρό κόστος λειτουργίας. Τον καιρό της έναρξης των εργασιών στην Κόρινθο, τα μηχανήματα του τύπου αυτού είχαν ημερήσια απόδοση-εκχωμάτωση 5-6 τόνους»³⁹.

2.4.2. Τροχαία μηχανήματα

Τον Δεκέμβριο του 1882, το πρώτο τροχαίο υλικό δόθηκε στο Καλαμάκι, «Ατμομηχανή και 100 χωματομεταγωγά βαγόνια, χαλύβδινοι τροχιαί 20 χιλιομέτρων

³⁸ Ε. Παπαγιαννοπούλου, ό. π., σ. 72

³⁹ Ε. Παπαγιαννοπούλου, ό. π., σ. 72

διά τον σιδηρόδρομον, τρία χιλιόμετρα τροχιών διά σιδηρόδρομον κινητόν συστήματος Δεκωβίλ μετά 48 βαγονιών, τρεις ατμομηχαναί σιδηροδρόμου. Στις αρχές Μαΐου 1883 ή έκχωμάτως τού σιδηροδρόμου καί ή τοποθέτησις τών σιδηρών τροχιών έπερατώθη, όπως μετακομίζονται τά υλικά καί αποκομίζονται τά χώματα»⁴⁰.

Ο σιδηρόδρομος που είχε φτιαχτεί μέχρι τα μέσα του χρόνου έφτανε τα 2.600 μετρα.

«Τον Δεκέμβριο του 1884 το σιδηροδρομικό ενεργητικό της εταιρείας περιλάμβανε: 9 ατμομηχανές, 434 μεγάλα βαγόνια για επιχωματώσεις, 22 χλμ. σιδηροδρομικού δικτύου με φαρδιές σιδηροτροχιές, 10 χλμ. σιδηροδρόμων Decauville. Στις αρχές του 1886 το ίδιο υλικό είχε αυξηθεί κατά πολύ: 16 ατμομηχανές, 550 μεγάλα βαγόνια για τις επιχωματώσεις, 28,5 χιλιόμετρα σιδηροδρομικού δικτύου με φαρδιές σιδηροτροχιές, 8,5 χιλιόμετρα σιδηροδρόμων του τύπου Decauville και 159 βαγονίδια. Μέχρι το 1887 τα βαγόνια για την εκτέλεση των επιχωματώσεων είχαν γίνει 665»⁴¹.

Τα τρένα Decauville διανέμονται στο χώρο των εργασιών «εργοτάξια» και παρέχουν καύσιμα για τα τρένα που μεταφέρουν το σκαμμένο έδαφος στο σημείο εκφόρτωσης. Μεγάλης σημασίας είναι ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τη διάτρηση του Ισθμού, η μηχανή τύπου Taverdon, η οποία χρησιμοποιείται για το άνοιγμα του κατακόρυφου φρεατίου (ορυχείο).

Εγκατέστησαν επίσης μεταλλικούς σωλήνες, υδραυλικές αντλίες, γεννήτριες και άλλο βασικό εξοπλισμό που απαιτείται για τη λειτουργία εργοταξίων και οικισμών. Ο βασικός προμηθευτής τους είναι η βιομηχανία Βασιλειάδης με έδρα τον Πειραιά

«Από τη μελέτη των παραπάνω πληροφοριών, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα: α) Αντίθετα από τα σιδηροδρομικά δίκτυα της εποχής όπου χρησιμοποιείται κατά κανόνα αγγλική τεχνολογία, στην Κόρινθο, όπως και στα άλλα μεγάλα σύγχρονα κανάλια και διώρυγες, κυριαρχούσε η γαλλική τεχνολογία. Στη συγκεκριμένη περίπτωση της Κορίνθου η χρήση των γαλλικών μηχανημάτων εγγράφεται στη γενική πολιτική ταυτόχρονης εξαγωγής εθνικών κεφαλαίων, εμπορευμάτων και τεχνολογίας. β) Ο τρόπος και οι συνθήκες παραγγελίας και κατασκευής των πολυδάπανων αυτών μηχανημάτων λειτούργησαν αρνητικά για την επιχείρηση του Ισθμού: ο ίδιος ο επιθεωρητής των Ponts et Chaussees, Armand Saint - Yves, επισημαίνει σε αναφορά του ότι είχαν διαπραχθεί σοβαρά λάθη σχετικά με την

⁴⁰ Ε. Παπαγιαννοπούλου, ό. π., σ. 72

⁴¹ Ε. Παπαγιαννοπούλου, ό. π., σ. 73

παραγγελία των μηχανών. Οι βυθοκόροι, οι εκσκαφείς, κ.ά., είχαν παραγγελθεί πριν από την έναρξη των εργασιών όταν η φύση του εδάφους του Ισθμού δεν ήταν πλήρως γνωστή και γι' αυτό πολλά από τα μηχανήματα αποδείχτηκαν τελείως άχρηστα αφού ήταν προορισμένα για άλλου είδους εδάφη. Η ατέλεια των γεωλογικών μελετών και τα λάθη στις εκτιμήσεις είχαν επίσης ως επακόλουθο την αχρήστευση μεγάλου μέρους του υλικού. Πρέπει όμως να διευκρινιστεί ότι οι ατελείς προβλέψεις και οι συνακόλουθες δυσκολίες εκτέλεσης των έργων αποτελούσαν συνηθισμένο φαινόμενο για την εποχή γιατί τα ίδια απρόοπτα είχαν παρουσιαστεί στο Σουέζ και στον Παναμά. Στην πρώτη περίπτωση, τα εμπόδια είχαν εύκολα υπερπηδηθεί, στη δεύτερη όμως είχαν καταστροφικές συνέπειες. γ) Οι μόνες εργασίες που δεν ξεπέρασαν τον προϋπολογισμό ήταν όσες αφορούσαν την εκβάθυνση των στομιών της διώρυγας και τις εκχωματώσεις του ανώτερου κεντρικού τμήματος του Ισθμού»⁴².

Η μη χρήση των δαπανηρών μηχανημάτων αύξησε σημαντικά το δημοσιονομικό βάρος της Δ.Ε.Θ.Δ.Κ. και αυτός βέβαια ήταν ένας από τους βασικούς λόγους της πτώχευσής της. Σε ένα τόσο μεγάλο εργοτάξιο για εκείνη την εποχή, όπως στην Κόρινθο, οποιαδήποτε καθυστέρηση θα μπορούσε να έχει καταστροφικές συνέπειες. Εάν θεωρήσουμε ότι το αντίστοιχο έργο στο Σουέζ ξεκίνησε το 1860, όταν οι μοναδικές επιλογές που υπήρχαν ήταν μόνο, τρόλεϊ, εκρηκτικά και ελάχιστα μηχανήματα, και προχώρησε σταδιακά, τότε η σύγκριση μεταξύ Κορίνθου και Σουέζ στον τομέα του σχεδιασμού και την εκτέλεση του έργου γίνεται πιο έντονη. Αφού στο Σουέζ έγινε χρήση μηχανημάτων σύμφωνα με τις ανάγκες που παρουσιάστηκαν κατά την κατασκευή του έργου ενώ στην Κόρινθο, η χρήση πολύπλοκων και ισχυρών μηχανημάτων είναι η πρώτη επιλογή, παρά κλασικές και συντηρητικές μεθόδους εργασίας.

2.5. Το εργατικό δυναμικό και ο ρυθμός των εργασιών

Στις 16 Νοεμβρίου 1881, έγινε η επίσημη έναρξη των εργασιών της διώρυγας Κορίνθου από τον τότε βασιλιά της Ελλάδας Γεώργιο Α΄. Η ανάδοχος εταιρεία η «Διεθνής Εταιρεία της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου - Δ.Ε.Θ.Δ.Κ.» εκπροσωπούμενη από τον στρατηγό Turf, προσέλαβε το εργατικό προσωπικό τις διόρυξης.

⁴² Ε. Παπαγιαννοπούλου, *Η Διώρυγα της Κορίνθου, Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα 1989, σ. 76

Το διοικητικό και επιστημονικό προσωπικό της Εταιρείας αποτελούνταν από 89 ανώτερους υπαλλήλους, από τους οποίους 6 ανήκαν στην ανώτατη διοίκηση και 83 ήταν τοποθετημένοι σε διάφορα τμήματα, ανάλογα με το είδος των επιχειρήσεων, 23 ήταν στη διεύθυνση των έργων, 34 στην υπηρεσία υλικών, 6 στο ταμείο, 5 στο λογιστήριο, 4 στον τηλεγράφο (τα εργοτάξια της Εταιρείας ήταν εγκατεστημένα σε διάφορα σημεία της τομής και επικοινωνούσαν μεταξύ τους με τηλέφωνο και τηλεγράφο), 2 στην υγειονομική υπηρεσία και 9 στις αποθήκες.

Τα έργα διαιρούνταν σε τέσσερις τομείς που απασχολούσαν 1.800 άτομα. Από αυτά 1000 ήταν κυρίως εργάτες. Όλος αυτός ο κόσμος αποτελούμενος από Έλληνες, Ιταλούς, Μαυροβούνιους και Αρμένιους, δούλευε εντατικά μέρα και νύχτα. Οι διαφορετικές αυτές εθνότητες χρησιμοποιήθηκαν καθεμία στον τομέα όπου επεδείκνυε ιδιαίτερες ικανότητες έτσι «μελετήθηκαν προσεκτικά οι διαφορετικές ικανότητες των διαφόρων αυτών εθνοτήτων και χρησιμοποιήθηκαν με στόχο τη μεγαλύτερη δυνατή απόδοση, αναφέρεται στην έκθεση Fuchs»⁴³. Οι Έλληνες που ήταν οι λιγότεροι δεν χρησιμοποιούνταν κατά κανόνα σε χειρωνακτικές εργασίες. Οι Ιταλοί από το Μπέργκαμο και το Πιεμόντε, άριστοι μεταλλωρύχοι, δούλευαν κυρίως στα υπόγεια εργοτάξια και τα δύσκολα περάσματα. Οι Μαυροβούνιοι, ως ορεσίβιοι, χρησιμοποιήθηκαν στη διαπλάτυνση και στην ισοπέδωση των τομών. Δούλευαν σε ιλιγγιώδη ύψη, μισοαιωρούμενοι, δεμένοι με σχοινιά στα απότομα τοιχώματα. Τέλος οι Αρμένιοι, που είχαν τη φήμη ανθεκτικών ανθρώπων, εργάζονταν στις ισοπεδώσεις και στη φορτοεκφόρτωση των τρένων. Χάρη σε αυτούς τους συνδυασμούς οι εργασίες στα διάφορα εργοτάξια προχωρούσαν με ταχύ ρυθμό.

Ο τρόπος με τον οποίο επέλεξε και προσέλαβε η Γαλλική εταιρεία τους ξένους εργάτες δεν είναι γνωστός, ίσως ήταν τμήμα του μεταναστευτικού ρεύματος που περνούσε εκείνη την εποχή στην Ελλάδα ή είχαν κληθεί από τους Έλληνες ειδικά για τις εργασίες της διώρυγας. Πάντως οι ίδιοι ξένοι εργάτες, χρησιμοποιούνταν περιοδικά σε όλα τα δημόσια έργα του βασιλείου της Ελλάδας. Οι 100.000 περίπου ξένοι που έρχονταν στην Ελλάδα για να κερδίσουν ίσα-ίσα μερικά ψιχία και να ξαναγυρίσουν στον τόπο τους, ήταν βασική αιτία των οικονομικών προβλημάτων που εκείνη την περίοδο μάστιζαν τη χώρα.

Το 1882 εργάζονταν μόνο 400 εργάτες, κυρίως Ιταλοί. Αργότερα προστέθηκαν, Τούρκοι, Αρμένιοι, Έλληνες και Μαυροβούνιοι. Το Νοέμβριο του

⁴³ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 82

1883, 1.200 εργάτες σε σύνολο 1.500 ατόμων βρίσκονταν στα εργοτάξια. Στο πρώτο εξάμηνο του 1884 ο αριθμός τους ελαττώθηκε, τον Οκτώβριο του 1884 έμειναν μόνο 1.000 εργάτες. Κύριος λόγος αυτών των αυξομειώσεων ήταν ο θάνατος του προσωπικού από τις επιδημίες, ιδιαίτερα το Σεπτέμβριο, μήνα τον πυρετών.

«Βάσει των απολογισμών της Διεθνούς Εταιρείας της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου - Δ.Ε.Θ.Δ.Κ. ο Σεπτέμβριος, ο Οκτώβριος και ο Νοέμβριος ήταν οι μήνες που σημειώνονταν οι περισσότερες απουσίες. Άλλη πηγή μείωσης του προσωπικού ήταν τα εργατικά ατυχήματα, που οφείλονταν στις κατολισθήσεις. Πολλά ατυχήματα συνέβαιναν επίσης κατά την φορτοεκφόρτωση των βαγονιών. Τα περισσότερα και τα συχνότερα οφείλονταν στους λανθασμένους χειρισμούς και σε εκτροχιασμούς. Λόγω των εργατικών ατυχημάτων πολλοί εργάτες πέθαιναν στα εργοτάξια και άλλοι έμειναν ανάπηροι ή ακρωτηριασμένοι»⁴⁴.

Τα παραπήγματα που χτίστηκαν το 1882 για την στέγαση των εργατών, δεν βρίσκονταν σε ιδεώδη τοποθεσία. Τα παραπήγματα βρίσκονταν πολύ κοντά στο μέρος των εκσκαφών, γεγονός που δεν εγγυόταν υγιεινές συνθήκες κατοίκησης, ούτε τα στοιχειωδώς αναγκαία για την ασφάλεια των εργατών.

Οι εργαζόμενοι στα εργοτάξια δεν κινδύνευαν μόνο από τις επικίνδυνες εργασίες και από την ελονοσία, αλλά και από τις οσμές και τα αέρια που αναδύονταν όσο προχωρούσε η διόρυξη. Η Εταιρεία αρνήθηκε να πάρει τα μέτρα ασφαλείας που της υπέδειξαν οι ελληνικές αρχές με τη δικαιολογία ότι θα προέκυπταν πρόσθετες δαπάνες. Η εργάσιμη ημέρα ήταν διάρκειας 12 ωρών και η αμοιβή 0,35 ως 0,50 δραχμές την ώρα για τους ανειδίκευτους εργάτες και 0,90 δραχμές για τους επιστάτες. Σημασία για την εργοδοσία είχε η μεγιστοποίηση της απόδοσης του εργάτη και όχι οι συνθήκες της εργασίας του.

Στα χρόνια κατασκευής της διώρυγας του Σουέζ εργάζονταν 1.820 Ευρωπαίοι, μεταξύ των οποίων πολλοί Έλληνες και Ιταλοί, και 4.000 Άραβες, δηλαδή ένα σύνολο 6.000 ατόμων, ζούσαν και εργάζονταν στο χώρο της διόρυξης. «Ο J. Ch. Roux έγραφε στη αρχή του 20^{ου} αιώνα ότι ανάμεσα στους 1.660 εργάτες που βρίσκονταν στο Σουέζ 33% ήταν Έλληνες»⁴⁵. Όταν τελείωσε η διώρυγα και άνοιξε για τη ναυτιλία, οι Έλληνες αναγνωρίζονται πάλι ως πρώτοι, χάρη στην εμπειρία του παλιού ναυτικού και μπαίνουν εύκολα στη νέα «κουλτούρα» του πιλότου Καναλιού στα χρόνια 1880-1890.

⁴⁴ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 83

⁴⁵ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 85

Η πείρα όλων αυτών των ανθρώπων που είχαν δουλέψει στο Σουέζ, ήταν πολύτιμη για την οργάνωση και την εκτέλεση των εργασιών της διώρυγας της Κορίνθου. Η αναφορά «Σουέζ» ήταν η καλύτερη συστατική επιστολή για την μίσθωση εργασίας Ελλήνων και ξένων στον Ισθμό της Κορίνθου.

Την ημέρα εγκαινιασμού των εργασιών της διώρυγας, στις 22 Απριλίου 1822, πυροδοτήθηκαν οι πρώτες νάρκες με εντολή του Γάλλου αρχιμηχανικού V. Dauzats γενικού διευθυντή των έργων. Μέχρι τις 15 Αυγούστου της ίδιας χρονιάς 250.000 κυβικά μέτρα μπάζα είχαν αποκομησθεί από το προσχωσιογενές τμήμα του Ισθμού. Ο αριθμός των εργατών ανερχόταν σε 800. Η Εταιρεία υπολόγιζε ότι με το υπάρχον δυναμικό και με την άφιξη των νέων μηχανημάτων που είχαν ήδη παραγγελθεί, η εντατικοποίηση των εργασιών θα απέδιδε εκχωμάτωση της τάξης των 500.000 κυβικών μέτρων το μήνα. Παρά τη γενική οικονομική κρίση στην Ελλάδα τα επόμενα χρόνια οι εργασίες συνεχίστηκαν με ικανοποιητικό ρυθμό.

Το 1885 η διάνοιξη της διώρυγας ήταν πλέον γεγονός. Τα νεότερα φρεάτια που διαπερνούσαν τον Ισθμό από το υψηλότερο σημείο μέχρι την καρδιά του, έφερναν στην επιφάνεια ως υλικό εξόρυξης ένα ομοιογενές έδαφος. Η ανακάλυψη καλής ποιότητας εδάφους στο βάθος του Ισθμού συντέλεσε στην εντατικοποίηση των εργασιών, ώστε να τελειώσει η α' φάση του έργου την 1η Ιανουαρίου 1885.

Παρά το ρυθμό που είχε επιτευχθεί στην ταχύτητα των εκχωματώσεων, η αστοχία πολλών μηχανών που δεν μπορούσαν να προσφέρουν το απαραίτητο αποτέλεσμα για το οποίο κατασκευάστηκαν και η τυχαία αποκάλυψη των εδαφικών χαρακτηριστικών που ήταν απρόβλεπτα, και τέλος ο θάνατος του V. Dauzats συντέλεσαν ώστε να μην εκτελεστούν οι εργασίες στα καθορισμένα από τη σύμβαση πλαίσια. Μετά από παρέμβαση του Turt, ήδη από το 1884, είχε ενισχυθεί η τεχνική υπηρεσία της Εταιρείας με διευθυντή τον Bazaine, συνταξιούχο αρχιμηχανικό των Ponts et Chaussees. Στις 9 Ιανουαρίου 1885 έγινε δεκτό το πρόγραμμα του, που απέβλεπε στην ενίσχυση του τροχιαίου υλικού για επιτάχυνση της συλλογής εδάφους και ενίσχυση των εργασιών εκσκαφής.

«Με αυτόν τον ρυθμό οι εργασίες της κυρίως διάνοιξης θα μπορούσαν να είχαν αποπερατωθεί στα τέλη του 1889 οπότε θα υπολείπονταν μόνο τα έργα στεγανοποίησης του υποθαλάσσιου τμήματος και τυχόν επιστρώσεις των τοιχωμάτων. Το έργο έτσι θα μπορούσε να είχε εγκαινιαστεί το 1891. Με τις εκθέσεις των βασικών τεχνικών στελεχών της επιχείρησης Morin, Bazaine, E. Fuchs και A. Saint - Yves,

τέθηκε θέμα πρόσθετης εκσκαφής 1.800.000 κυβικά μέτρα, πράγμα που συνεπαγόταν την αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου της Δ.Ε.Θ.Δ.Κ.»⁴⁶.

⁴⁶ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *Η Διώρυγα της Κορίνθου, Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα 1989, σ. 77

Γ' Κεφάλαιο

Η ιστορική σημασία της διώρυγας

Στο τέλος του 19^{ου} αιώνα στην Ευρώπη, οι ιδέες του φιλελεύθερου καπιταλισμού εκφράζονται μέσω της δημιουργίας εταιρειών, όπως η Εταιρεία της Διώρυγας του Σουέζ, η Εταιρεία Μελετών της Διώρυγας Κορίνθου και οι πολυάριθμες εταιρείες Σιδηροδρόμων, που εξαπλώνονται από την Ελλάδα ως τον Καύκασο, τη Βαγδάτη και την Αίγυπτο, σε ολόκληρο δηλαδή το μεσογειακό και ανατολικοευρωπαϊκό χώρο. Η δημιουργία της Εταιρείας Μελετών των Piat και Chollet, καθώς και της Διεθνούς Εταιρείας της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου - Δ.Ε.Θ.Δ.Κ. δεν αποτελεί τυχαίο περιστατικό στην ιστορία του γαλλικού καπιταλισμού, ούτε και μεμονωμένη περίπτωση, αλλά ένα μικρό τμήμα ενός μεγαλεπήβολου σχεδίου παγκόσμιας εμβέλειας. Η κατασκευή της διώρυγας της Κορίνθου συνδέεται στενά με όλα τα υπόλοιπα σχέδια εξάπλωσης του γαλλικού κεφαλαίου σε παγκόσμια κλίμακα, τόσο μέσω του αποικισμού όσο και μέσω της καλλιέργειας των σχέσεων με τις ανεξάρτητες χώρες. Η κίνηση των γαλλικών κεφαλαίων προς την Ελλάδα αποτελεί επίσης έναν κρίκο στη διεθνή αλυσίδα της κίνησης των επιχειρήσεων της εποχής. Η διείσδυση των γαλλικών εταιρειών στην Ελλάδα με σκοπό την ανάληψη δημοσίων έργων αποτελεί, σε ένα γενικό πλαίσιο, το χειροπιαστό δείγμα του πυρετού του δυτικού καπιταλισμού μετά την πρώτη Βιομηχανική Επανάσταση και στη διάρκεια της δεύτερης.

«Εντούτης, το ελληνικό πολιτικό σύστημα εμπρόκειτο να υποστεί μια σημαντική διαφοροποίηση τα τελευταία τριάντα χρόνια του 19^{ου} αιώνα, με την άνοδο στην εξουσία ενός από τους πιο σημαντικούς πολιτικούς της ανεξάρτητης Ελλάδας, του Χαρίλαου Τρικούπη»⁴⁷.

«Ο Τρικούπης με την υποστήριξη των επιχειρηματικών κύκλων άρχισε μια σθεναρή και όχι ανεπιτυχής προσπάθεια να αναπτύξει την οικονομία της χώρας και ιδιαίτερα να βελτιώσει τις επικοινωνίες. Αυτό το πρόγραμμα χρηματοδοτήθηκε με τη σύναψη εξωτερικών δανείων, με την αύξηση της απόδοσης της φορολογίας χάρη στην πιο δραστήρια είσπραξη τους και την αύξηση αποκλειστικά των έμμεσων φόρων και των τελωνειακών προσόδων καθώς και με την εκμετάλλευση κρατικών μονοπωλίων, όπως του αλατιού και των σπέρτων. Πριν το 1878, οπότε τακτοποιήθηκαν τα εξωτερικά

⁴⁷ R. Clogg, *Σύντομη ιστορία της νεώτερης Ελλάδας*, Αθήνα 2012, σ. 130

χρέη της Ελλάδας από τα δάνεια των ετών 1824, 1825 και 1833, η χώρα είχε συναντήσει τεράστιες δυσκολίες να δανειοδοτηθεί στις διεθνείς χρηματαγορές. Η μετριοπάθεια όμως του Τρικούπη ενέπνεε αρκετή εμπιστοσύνη στους ξένους επενδυτές και μεταξύ 1879 και 1890 συνάφθηκαν 6 εξωτερικά δάνεια με ονομαστική αξία 630 εκατομμυρίων δραχμών, με τη διαφορά ότι, λόγω της μη μεγάλης φερεγγυότητας της Ελλάδας, αυτά ήταν υποτιμημένα μέχρι 30%»⁴⁸.

«Από το 1880 παρατηρείται επίσης μια πιο έντονη τάση εξάπλωσης του γαλλικού χρηματιστικού κεφαλαίου με την εξαγωγή του πρώτα προς τις αποικίες κι ύστερα προς τις υπόλοιπες χώρες με κεφαλαιούχους, επενδυτές τόσο το δημόσιο όσο και ιδιώτες. Στην περίπτωση της διώρυγας της Κορίνθου, το γαλλικό κράτος αντιπροσωπεύεται από το Comptoir d'Escompte, που παρέχει, με το κύρος του, τις απαραίτητες εγγυήσεις στους μικροκεφαλαιούχους. Ο γενικότερος συρμός της εποχής, ο μύθος της κότας με τα χρυσά αυγά, παρασύρει τον κάτοχο μέσης τάξεως κεφαλαίων να επενδύσει στο εξωτερικό κυρίως σε μεταλλεία»⁴⁹.

Γι' αυτό το λόγο προέβλεπαν οι συμβάσεις της ελληνικής Κυβέρνησης με τις δύο γαλλικές εταιρείες της διώρυγας Κορίνθου την εκχώρηση μεταλλείων, λατομείων και δασών που βρίσκονταν σε σεβαστή απόσταση από τη διώρυγα, πράγμα που οπωσδήποτε ενίσχυε την αγοραστική κίνηση των μετοχών των δύο Εταιρειών από το γαλλικό κοινό. Πάντως το όνομα του Comptoir d'Escompte αποτέλεσε, για τον υποψήφιο μέτοχο ή δανειστή, τον αποφασιστικό παράγοντα για την προσχώρησή του στην επιχείρηση της διώρυξης του Ισθμού της Κορίνθου.

Στη δεκαετία 1880 - 1890 η Ελλάδα αποκτά ενδιαφέρον για τη γαλλική τεχνολογία, επειδή η δημιουργία δρόμων, σιδηροδρόμων και λιμανιών στον ελληνικό χώρο εξαρτάται άμεσα από την εισαγωγή της Ευρωπαϊκής τεχνολογίας. Η κατασκευή της διώρυγας της Κορίνθου από γαλλική εταιρεία συνεπάγεται την εισαγωγή υλικών, μηχανημάτων και τεχνικής από τη Γαλλία, ανοίγεται μια νέα αγορά για τα αδιάθετα - λόγω της κρίσης - προϊόντα της.

Στην ανασκόπηση των δεδομένων της εποχής δεν είναι επίσης δυνατό να αγνοηθεί το σοβαρό ιδεολογικό στοιχείο του σαινσιμονισμού και του οριενταλισμού που επηρεάζει σοβαρά την κρίση των μελλοντικών μετόχων της Διεθνούς Εταιρείας της Διώρυγας της Κορίνθου - Δ.Ε.Θ.Δ.Κ. Είναι γνωστό άλλωστε ποιο ρόλο είχε παίζει

⁴⁸ R. Clogg, ο.π., σ. 137

⁴⁹ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *Η Διώρυγα της Κορίνθου, Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα 1989, σ. 43

ο σαινσιμονισμός στη δημιουργία της διώρυγας του Σουέζ από τον ντε Λεσέψ, που θεωρείται κληρονόμος των ουτοπιών του. Ο στρατηγός Tuft δεν πρέπει να ήταν αδιάφορος στα ίδια μηνύματα. Υπήρξε θιασώτης του ντε Λεσέψ, δηλωμένος θαυμαστής του και προσπάθησε να ακολουθήσει τα αγνάρια του. Στα χρόνια 1845 - 1850 εξάλλου, πολλοί Γάλλοι επιχειρηματίες, επωφελούμενοι προσωπικά, διακηρύσσουν τα ιδεώδη του Saint - Simon στα σχέδια επενδύσεων τους. Παράλληλα με το σαινσιμονισμό, οι δυτικοί ωθήθηκαν προς την Ανατολική Μεσόγειο από τον οριενταλισμό (orientalisme), τη δεσπόζουσα πάντα ιδεολογική τάση της Ευρωπαϊκής διανόησης, ανανεωμένη και ενδυναμωμένη στη Γαλλία από τις διάφορες επιστημονικές αποστολές στο εξωτερικό.

«Η Expedition Scientifique de Moree, για παράδειγμα, άσκησε τόση επιρροή στο γαλλικό κοινό, όση και η εκστρατεία του Βοναπάρτη στην Αίγυπτο. Ο θαυμασμός της γαλλικής διανόησης για την Ελλάδα εκφραζόταν έκδηλα στα δημοσιογραφικά και λογοτεχνικά κείμενα της εποχής, ένας νέος φιλελληνισμός που, σε ένα άλλο επίπεδο, συντέλεσε στην προσέλκυση μικροκεφαλαιούχων στην Ελλάδα»⁵⁰.

Η ωρίμανση της γαλλικής οικονομίας και η ανάπτυξη της τεχνολογίας της με τη βιομηχανική επανάσταση, καθώς και η τάση εξάπλωσης του γαλλικού κεφαλαίου προς το τέλος του 19^{ου} αιώνα, μαζί με τις επιμέρους οικονομικές συγκυρίες και τα ιδεολογικά πρότυπα που προαναφέρθηκαν, συναντώνται στην υπόθεση της διώρυξης του Ισθμού με εκφραστές τρεις γνωστές προσωπικότητες, τον G. Piat, τον M. Chollet και τον στρατηγό Tuft. Με κίνητρα διαφορετικά οι δύο πρώτοι από εκείνα του στρατηγού, εμπλέκονται ωστόσο στο εγχείρημα της διώρυγας.

«Τα οικονομικά συμφέροντα τους για τη χορήγηση του προνομίου κατασκευής σιδηροδρόμων στη χώρα και οι τρέχουσες ανθηρές επιχειρήσεις τους στο τμήμα αυτό της Μεσογείου (Αυτοκρατορική Οθωμανική Τράπεζα κ.τ.λ.), εμψυχώνουν τους δύο επιχειρηματίες, χωρίς να τους απασχολεί ιδιαίτερα η καθ' εαυτό πραγματοποίηση του έργου. Από την άλλη πλευρά ο στρατηγός Tuft ωθείται στη κατασκευή της διώρυγας από οικονομικά συμφέροντα και προσωπικές φιλοδοξίες»⁵¹.

Η Διεθνής Εταιρεία της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου - Δ.Ε.Θ.Δ.Κ. όρισε ως προσωρινή έδρα της το Παρίσι, που ήταν και έδρα του Comptoir d' Escompte de Paris. Ο οργανισμός αυτός διαδραμάτισε πρωταρχικό ρόλο στη συγκρότηση της

⁵⁰ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 44

⁵¹ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 44

Διεθνούς Εταιρείας και παραπέρα στη φύλαξη και διάθεση των κεφαλαίων της. Το τέλος του άλλωστε μοιραία σήμανε και τη διάλυση της Εταιρείας.

Το Comptoir d' Escompte ήταν χρονολογικά ο δεύτερος κατά σειρά τραπεζικός οργανισμός στη Γαλλία. Είχε ιδρυθεί μετά την Τράπεζα της Γαλλίας και πριν από την Credit Foncier de France. Η γαλλική κυβέρνηση του 1830 είχε κρίνει σκόπιμο να ενδυναμώσει το εμπόριο που βρισκόταν τότε σε κατάσταση ύφεσης. Ο νόμος της 17^{ης} Οκτωβρίου 1830 θέσπισε την επιδότηση της εμπορικής και βιοτεχνικής δραστηριότητας με το ποσό των 30.000.000 φράγκων. Μέρος του ποσού αυτού (2.950.500 φράγκα) διατέθηκε για την ίδρυση εθνικών τραπεζικών οργανισμών σε διάφορα διοικητικά διαμερίσματα. Με πρωτοβουλία της κυβέρνησης δημιουργήθηκε στο Παρίσι το Comptoir d' Escompte, με κεφάλαιο 1.760.000 φράγκα. Το δημοτικό συμβούλιο των Παρισίων εγγυήθηκε την κάλυψη του μέχρι του ποσού των 4.000.000 φράγκων για διάστημα έξι μηνών. Το Comptoir αυτό επέζησε 23 μήνες. Έπαψε να λειτουργεί στις 30 Σεπτεμβρίου 1832. Λίγο μετά τη σιτοδεία του χειμώνα 1846 - 1847 και την επανάσταση του 1848, και πριν ακόμα αποσυρθούν τα τελευταία οδοφράγματα από τους δρόμους του Παρισιού και ενώ κάθε σύστημα είχε ατονήσει και οι συναλλαγές είχαν μειωθεί σε επικίνδυνο βαθμό, η κυβέρνηση, με προσωρινό διάταγμα της 7^{ης} Μαρτίου 1848, ίδρυσε αυτή τη φορά το Comptoir National d' Escompte. Ο οργανισμός αυτός, καθώς και τα αντίστοιχα επαρχιακά Comptoirs, είχε το δικαίωμα να δανείζει τους εμπόρους και βιομήχανους και να προεξοφλεί γραμμάτια απαιτώντας την υπογραφή μόνο δύο ατόμων.

Τον Ιανουάριο 1884 αποφασίστηκε η παράταση της Διεθνούς Εταιρείας της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου - Δ.Ε.Θ.Δ.Κ. για 40 ακόμη χρόνια. Το τελευταίο τέταρτο του αιώνα, το Comptoir d' Escompte εξακολουθούσε να κρατάει ηγετική θέση ανάμεσα στους χρηματιστικούς οργανισμούς μαζί με τις δύο άλλες μεγάλες τράπεζες την Credit Lyonnais και την Societe Generale που είχαν ιδρυθεί τον καιρό της Δεύτερης Αυτοκρατορίας. Από το 1870 γίνεται φανερό ότι η εξάπλωση του εκτός Γαλλίας εξαρτάται από τη μείωση των επιτοκίων επί των επενδυμένων κεφαλαίων μέσα στην ίδια τη Γαλλία, ενώ αντίθετα, τα επιτόκια παραμένουν σε ψηλά επίπεδα στα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη. Γι' αυτό το λόγο οι μεγάλοι χρηματιστικοί οργανισμοί προσπαθούν να ανεύρουν δυνατότητες επενδύσεων στο εξωτερικό με τη συμμετοχή τους σε έργα βιομηχανικής υποδομής ή χορηγώντας δάνεια σε ξένες κυβερνήσεις, τα οποία χρηματοδοτούνταν μέσω μετοχοποιήσεων από το γαλλικό κοινό αποδίδοντας σοβαρή προμήθεια στην Τράπεζα. Όμως, η εξάπλωση του Comptoir μειώνεται όταν

αρχίζει να απλώνεται στην αγορά η δυσπιστία απέναντι στις μετοχικές τράπεζες την επαύριο του «κραχ» του 1882. Η συσσώρευση επίσης πολλών παράλληλων λειτουργιών από την ίδια τράπεζα διακόπτεται και ενισχύεται ο καταμερισμός αρμοδιοτήτων σε τράπεζες διαφορετικού τύπου. Ο καταμερισμός αυτός εμφανίστηκε ως συνέπεια της μείωσης των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που ήταν αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης του 1880 και της μεγάλης οικονομικής ύφεσης του 1882 - 1897.

«Κι ενώ οι περισσότερες τράπεζες εξειδικευτήκαν στην αποταμίευση το Comptoir d' Escompte προσπάθησε να διατηρήσει τους διάφορους άλλους τομείς των δραστηριοτήτων του στοχεύοντας μεταξύ άλλων στην ιδιοποίηση της παγκόσμιας αγοράς χαλκού»⁵².

Η τελευταία αυτή περιπέτεια υπήρξε η άμεση αιτία της πτώχευσης που συνοδεύτηκε από την αυτοκτονία του διευθυντή του το 1889.

Το υπουργείο Οικονομικών και η Τράπεζα Γαλλίας επενέβησαν τότε για να αποτρέψουν το ενδεχόμενο μιας νέας γενικής κρίσης. Εγγυήθηκαν στους καταθέτες και αναδιοργάνωσαν θεσμικά το Comptoir d' Escompte, που λειτούργησε πλέον μόνο ως Τράπεζα Προεξοφλήσεων και Καταθέσεων.

Στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου το Comptoir National d' Escompte αναμείχτηκε στην υπόθεση των σιδηροδρόμων της Οθωμανικής αυτοκρατορίας και διαδραμάτισε σοβαρό ρόλο στην αιγυπτιακή οικονομική κρίση του 1876, η οποία κατέληξε στην επιβολή διεθνούς οικονομικού ελέγχου στη χώρα.

«Στα Βαλκάνια, συμμετείχε στην κατασκευή των παρακάτω σιδηροδρομικών δικτύων, το 1882 ανέλαβε την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής στη Σερβία, το 1885 ανέθεσε στην εταιρεία, τη σύσταση της οποίας είχε αναλάβει υπό την αιγίδα του, τη σύνδεση των ίδιων γραμμών με αυτές που βρίσκονταν στο οθωμανικό έδαφος. Στη Ρωσία χρηματοδότησε και ανέλαβε την κατασκευή πολλών σιδηροδρομικών γραμμών κατά το 1870»⁵³.

Στην Ελλάδα το Comptoir National d' Escompte υπήρξε ένας από τους κυριότερους δανειστές του κράτους. Βρίσκεται αναμειγμένο στα δάνεια της τρικουπικής περιόδου. Είναι ο πρωταγωνιστής των δανείων του 1879, του 1881 και του 1884 τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για να καλυφθούν δαπάνες της γενικής

⁵² Ε. Παπαγιαννοπούλου, *Η Διώρυγα της Κορίνθου, Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα 1989, σ. 47

⁵³ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 48

κινητοποίησης του στρατού και του στόλου. Επίσης, το 1887, διαπραγματεύεται στο Παρίσι, μαζί με τον τραπεζίτη E. Huskier, το λεγόμενο «δάνειο των μονοπωλίων» που συνομολογείτε για να μπορέσει η Ελλάδα να πληρώσει τα χρέη της. Εξαιτίας αυτού του δανείου έξι ελληνικά μονοπώλια μπαίνουν ως ενέχυρο και ο έλεγχός τους ανατίθεται στην Εταιρεία των Μονοπωλίων. Συνέπεια του υπέρογκου δανεισμού της τρικουπικής περιόδου υπήρξε η επιβολή διεθνούς οικονομικού ελέγχου στην Ελλάδα το 1893.

Το 1891 οι Γάλλοι δανειστές, με επικεφαλής τον Έλληνα Αντώνιο Βλαστό αντιπρόεδρο του Comptoir και φίλο του Ανδρέα Συγγρού, επωφελήθηκαν από τις συναλλαγματικές και δημοσιονομικές δυσκολίες του ελληνικού κράτους για να περάσουν στην επίθεση. Ζήτησαν από την ελληνική κυβέρνηση να τους παραχωρηθεί το δικαίωμα να ιδρύσουν μια τράπεζα έναντι του δημοσίου χρέους την: «Τραπεζής του Κράτους» με αρχικά κεφάλαια 50.000.000 φράγκα. Ζήτησαν επίσης να παραχωρηθεί στην προτεινόμενη Τράπεζα η μονοπωλιακή εξουσία να συλλέγει ορισμένα δημόσια έσοδα ως την κάλυψη του δημοσίου χρέους της χώρας. Είναι προφανές ότι το σχέδιο αυτό εμπνεόταν από τη μορφή που πήρε η χρηματιστική διείσδυση στη γειτονική Τουρκία, με την ίδρυση της «Αυτοκρατορικής Οθωμανικής Τράπεζας» και τη σύσταση της «Επιτροπής Δημοσίου Οθωμανικού Χρέους».

Ο Βλαστός και ο Συγγρός που ήταν αυτοί που διαχειριζόταν τα συμφέροντα του ομίλου της Γαλλίας ήλπιζαν ότι με την «Τράπεζα του Κράτους» εκτός από το προνόμιο, και την επιδιωκόμενη ενοποίηση του δημοσίου χρέους, θα κατόρθωναν να απορροφήσουν και τα υπόλοιπα πιστωτικά ιδρύματα της χώρας.

Ο τότε πρωθυπουργός Δηλιγιάννης αρνήθηκε να υποκύψει στον εκβιασμό. Σε αντίποινα, η κερδοσκοπία αναπτύχθηκε διεθνώς όχι μόνο σε βάρος της δραχμής, αλλά και σε βάρος των ελληνικών τίτλων στα χρηματιστήρια του εξωτερικού. Μέσα σε 2-3 μήνες, κατά το χειμώνα του 1891- 1892, η αξία των ελληνικών χρεογράφων στα χρηματιστήρια του εξωτερικού έπεσε κατά 60 - 70.000.000 φράγκα (δηλαδή η συνολική αξία των ελληνικών χρεογράφων μειώθηκε κατά 10% - 12%).

Παράλληλα, η οικονομική πίεση των κεφαλαιούχων πήρε και συγκεκριμένη πολιτική μορφή. Πρωταγωνιστής ήταν ο Ανδρέας Συγγρός ο οποίος κινητοποιήθηκε για την εξεύρεση ενός διαδόχου πολιτικού σχήματος που να εξυπηρετεί τα συμφέροντα του.

Τον Ιανουάριο του 1892 ο Ανδρέας Συγγρός υπέβαλε υπόμνημα προς τον βασιλιά Γεώργιο επισημαίνοντας του ότι η διατήρηση του Δηλιγιάννη στην εξουσία

εγκυμονεί «εθνικούς κινδύνους» και «οδηγεί την Ελλάδα στον οικονομικό όλεθρο» ο βασιλιάς πείστηκε από την ανάλυση του Ανδρέα Συγγρού και το Φεβρουάριο του 1892 κάλεσε τον Δηλιγιάννη να υποβάλει την παραίτησή του. Μετά από έντονες αντιδράσεις και εναλλαγές κυβερνήσεων στην εξουσία στις 3 Μαΐου 1892 σχημάτισε κυβέρνηση ο Χαρίλαος Τρικούπης.

«Για την εξυπηρέτηση του εξωτερικού χρέους θα προταθούν διάφορα σχέδια με μοναδική διέξοδο πάλι την προσφυγή στον εξωτερικό δανεισμό»⁵⁴.

Το 1893 ο υπουργός του Τρικούπη Γ. Θεοτόκης έγραφε όταν πήγε στο Λονδίνο για αναζήτηση δανείου «Πίστευαν ότι θα μας παρακαλούσαν να δεχθούμε δάνειο...θα πρέπει να καταλάβουν οι Έλληνες ότι από δω και πέρα πρέπει να υποστούμε πολλές θυσίες...να αποφασίσουμε να μην έχουμε αξίωση να μας στηρίζουν κάθε φορά οι ξένοι»⁵⁵.

«Τα παλαιότερα της Ελλάδος χρέη ήσαν ολίγιστα απέναντι των νέων. Εξήκοντα τρία εκατομμύρια είχε δανεισθή το κράτος επί της βασιλείας του Όθωνος μόλις δε και μετά βίας επληρώνοντο τότε οι τόκοι του χρέους εκείνου. Επόμενον λοιπόν ήτο η δυσχέρεια περί την πληρωμήν των τόκων ν' αυξηθή τεραστίως ότε δεκαπλασιώς ηυξήθησαν τα δάνεια καιτσι βεβαίως και οι πόροι του κράτους ηυξήθησαν και εν γένει η βιομηχανία του και το εμπόριον έλαβον αναλόγους διαστάσεις. Καθ' όλα ταύτα ως είπομεν ήδη η οικονομική κρίσις ήρχισε φανερά από το 1890. Το υπουργείον Δηλιγιάννη ανελθόν επί της αρχής ευρέθη προ δημοσίου χρέους υπερβαίνοντος τα 700 εκατομμύρια επήρχετο δε και η νομισματική κρίσις αφορμήν έχουσα την αναγκαστικήν κυκλοφορίαν. Επί του σημείου τούτου η κατάστασις καθίστατο ημέρα τη ημέρα τοιαύτη ώστε πάσα καλή θέλησις εκ μέρους των κυβερνώντων ήτο προωρισμένη ν' αποτύχη και σιδηρά ανάγκη επέβαλε το οικονομικόν ναυάγιον του οποίου φυγή ήτο αδύνατος. Επί του οικονομικού πεδίου δε συνήπτοντο και των κομμάτων οι αγώνες και επί του ζητήματος της οικονομικής καταστάσεως διεφώνουν και εδημιουργούντο τα κόμματα των οποίων οι αρχηγοί είχαν και ανά εν οικονομικόν πρόγραμμα έκαστος. Εις τας συζητήσεις δια του τύπου και τας συζητήσεις εν τη βουλή είχεν αγκαταλειφθή σχεδόν πλέον η εξωτερική πολιτική των κυβερνήσεων, παρετηρείτο δε και επεκρίνετο η οικονομική πολιτική αυτών και επί ταύτης αι επαγγελίαι προς τον λαόν και η δημοτικότητα και το αντιδημοτικόν των κομμάτων. Τοιουτοτρόπως μεθ' όλας τας

⁵⁴ Α. Ανδρεάδης, *Ιστορία των εθνικών δανείων*, Αθήνα 1904, σ. 58

⁵⁵ Α. Ηλιαδάκης, *Εξωτερικός Δανεισμός και δανειακή κοινωνικοποίηση στην Ελλάδα, 1824-1940*, Αθήνα 2003, σ. 130

προσπαθείας και του ενός και του ετέρου κόμματος η οικονομική καταστροφή επήρχετο άφευκτος»⁵⁶.

«Ο Χαρίλαος Τρικούπης σύναψε νέα δάνεια για την εξυπηρέτηση των παλιών με δυσμενείς όρους. Λόγω αυτής του της πολιτικής το 1893 υποχρεώθηκε να αναγνωρίσει από το Βήμα της Βουλής ότι δυστυχώς επτωχεύσαμεν. Ο νόμος ΒΡΣΤ'/1893 κήρυξε επίσημα το ελληνικό κράτος σε κατάσταση πτωχεύσεως ως προς τις πληρωμές του στο εξωτερικό»⁵⁷.

«Ειπώθηκε η θρυλική φράση – Δυστυχώς επτωχεύσαμεν – από το Χαρίλαο Τρικούπη το Νοέμβριο του 1893; Και εάν ειπώθηκε, αυτό έγινε μέσα ή έξω από την αίθουσα του Κοινοβουλίου, προς τους δανειστές ή την εθνική αντιπροσωπεία; Είναι ένα ερώτημα που απασχόλησε και εξακολουθεί να απασχολεί τους ερευνητές της περιόδου και όχι μόνο. Ανεξάρτητα από το εάν την είπε με τις λέξεις αυτές ή χρησιμοποίησε άλλες ή του αποδόθηκε, σημασία έχει ότι ο Τρικούπης αναλαμβάνοντας την πρωθυπουργία της χώρας τον Οκτώβριο του 1893 και γνωρίζοντας όσο κανείς άλλος τις οικονομικές δυνατότητες αλλά και τα χρόνια προβλήματα του κράτους θεώρησε ως ηθική επιταγή να ενημερώσει τους Έλληνες με εντιμότητα και παρρησία για την αδυναμία της πολιτείας να ανταποκριθεί στο εξωτερικό της χρέος. Και η πρώτη κίνηση προς την κατεύθυνση αυτή ήταν να καταθέσει στη Βουλή την 1^η/13^η Δεκεμβρίου το νομοσχέδιο – περί υπηρεσίας εθνικών δανείων- επιδιώκοντας με τον τρόπο αυτό να κοινοποιήσει το πρόβλημα προς όλες τις ενδιαφερόμενες πλευρές ερχόμενος ταυτόχρονα σε έναν έντιμο διακανονισμό με τους δανειστές για τη σταδιακή αποπληρωμή του δημοσίου χρέους. Οι εξελίξεις γύρω από το ζήτημα δεν ήταν οι αναμενόμενες και η υπόθεση περιπλέχθηκε ακόμα περισσότερο εξαιτίας του ατυχούς ελληνοτουρκικού πολέμου του 1897 με συνέπεια να επιβληθεί στην Ελλάδα με βάση το διακανονισμό του 1898 ένας σκληρός Διεθνής Οικονομικός Έλεγχος»⁵⁸.

⁵⁶ Γ. Τσοκόπουλος, *Ο Χαρίλαος Τρικούπης, Βιογραφία*, Αθήνα 1896, σ. 375-376

⁵⁷ Α. Βακαλοπούλου, «Οι κυβερνήσεις Δηλιγιάννη, Κωνσταντοπούλου, Τρικούπη, Σωτηροπούλου (1890-1893)» στην *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τ. 14 (1977), σ. 32-35

⁵⁸ Θ. Χρήστου, *Από την εθνοσυνέλευση της Επιδαύρου (1821) έως την ενσωμάτωση της Δωδεκανήσου (1947)*, Αθήνα 1999, σ. 79-80

3.1. Η Διεθνής Εταιρεία της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου

Ένα χρόνο μετά την ανάθεση της διόρυξης του Ισθμού της Κορίνθου (1881), ο στρατηγός Turr συγκρότησε μια ανώνυμη εταιρεία με αρχικό κεφάλαιο 30.000.000 φράγκα, κύριος χρηματοδότης ήταν του Comptoir d' Escompte_ με έδρα το Παρίσι και επωνυμία «Διεθνής Εταιρεία της Θαλάσσιας Διώρυγας Κορίνθου (Societe Internationale du Canal maritime de Corinthe)».

Το εταιρικό κεφάλαιο των 30.000.000 φράγκων ήταν κατανεμημένο σε 60.000 μετοχές αξίας 500 φράγκων η καθεμιά. «Σύμφωνα με το άρθρο 6 του καταστατικού, η νομιμοποίηση της εταιρείας θα γινόταν οριστική μόνο μετά την κήρυξη προεγγραφών για τις μετοχές και την κατάθεση σε μετρητά της αξίας τουλάχιστο του ενός τετάρτου της αξίας κάθε μετοχής. Το εταιρικό κεφάλαιο θα μπορούσε να αυξηθεί μια ή περισσότερες φορές με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης της Εταιρείας. Μετά την κατάθεση 125 φράγκων τοις μετρητοίς το υπόλοιπο της αξίας των μετοχών εξοφλούνταν ανάλογα με τις ανάγκες της εταιρείας και μετά από απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου περί νέων καταβολών από τους μετόχους. Σύμφωνα με το καταστατικό, το Διοικητικό Συμβούλιο θα αποτελούνταν από μετόχους, ο καθένας των οποίων ήταν κάτοχος 50 και πλέον μετοχών»⁵⁹.

Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο θα διοριζόταν από την καταστατική συνέλευση και θα διοικούσε την Εταιρεία μέχρι τη Γενική Συνέλευση του 1888. Η επανεκλογή των ίδιων μελών στο Διοικητικό Συμβούλιο θα ήταν δυνατή στην πρώτη Γενική Συνέλευση, μετά όμως θα έπρεπε να ανανεώνεται ανά διετία το ένα τρίτο των μελών του Συμβουλίου, η αρχαιότητα των οποίων θα καθόριζε και την προτεραιότητα εκλογής τους.

Στη Γενική Συνέλευση είχαν δικαίωμα συμμετοχής οι κάτοχοι 20 τουλάχιστον μετοχών. Για να κριθεί έγκυρη η Συνέλευση έπρεπε να παρίσταται ένας ελάχιστος αριθμός μετόχων, το σύνολο των μετοχών των οποίων αντιπροσώπευε το ένα τέταρτο τουλάχιστο του εταιρικού κεφαλαίου. Από τα κέρδη της Εταιρείας το ένα εικοστό τουλάχιστο θα έπρεπε να προστίθεται στο αποθεματικό της κεφάλαιο, ενώ τα υπόλοιπα θα μοιράζονταν μεταξύ των μετόχων. Ένα επιτόκιο 5% προβλεπόταν για όλους τους μετόχους καθ' όλη τη διάρκεια των εργασιών.

«Η δημόσια προεγγραφή για την αγορά μετοχών της Εταιρείας άρχισε ταυτόχρονα στη Γαλλία και στο εξωτερικό στις 9 Μαΐου 1882. Στη Γαλλία η διάθεση

⁵⁹ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 37

των τίτλων γινόταν από το Comptoir d'Escompte στο Παρίσι και από τα παραρτήματα του στη Λυών, στη Μασσαλία και στη Νάντη, καθώς και στα γραφεία του L. Lullin, από όπου εξυπηρετήθηκαν και οι αγοραστές της Γενεύης και του Λονδίνου. Στην Ιταλία οι τίτλοι της «Societe Internationale du Canal maritime de Corinthe» διατέθηκαν από τη Credit Mobilier Italien, μια τράπεζα η οποία είχε δημιουργηθεί το 1869 με πρωτοβουλία των γνωστών αδελφών Pereire και στο Διοικητικό Συμβούλιο της οποίας 7 από τα 15 μέλη ήταν Γάλλοι, εκπρόσωποι της Credit Mobilier Francais. Στην Κωνσταντινούπολη και στη Σμύρνη τη διάθεση των μετοχών της εταιρείας διαχειριζόταν η Αυτοκρατορική Οθωμανική Τράπεζα. Κατά την ίδια περίοδο, άλλωστε, τόσο το Comptoir d'Escompte όσο και η Credit Mobilier είχαν έντονη παρουσία στη χρηματιστική ζωή της Τουρκίας. Συγγενής των παραπάνω χρηματιστικών κύκλων η Τράπεζα της Ρουμανίας, ανέλαβε επίσης την πώληση των τίτλων της Διεθνούς Εταιρείας, ενώ στην Ελλάδα η διάθεση γινόταν από την Εθνική Τράπεζα»⁶⁰.

Για να διαφημιστεί πλατύτερα η δημόσια εγγραφή, στην προκήρυξη διάθεσης μετοχών προστέθηκε ένα διαφωτιστικό σημείωμα για τα πλεονεκτήματα της διάνοιξης με παράθεση του επιδοκιμαστικού ψηφίσματος του Παγκοσμίου Συνεδρίου Γεωγραφίας της Βενετίας του 1881, καθώς και των λόγων του ντε Λεσέψ στην Ακαδημία των Επιστημών το 1881. Το όνομα του ντε Λεσέψ, δημιουργού του Σουέζ, ασκούσε μαγική επιρροή, η επίκλησή του με κάθε δυνατή ευκαιρία αποτελούσε την καλύτερη εγγύηση σοβαρότητας και επιτυχίας του προς εκτέλεση έργου. Γι' αυτό όλο σχεδόν το προπαγανδιστικό κείμενο που ακολουθούσε την αναγγελία βασιζόταν στο γεγονός ότι ο ντε Λεσέψ ενέκρινε το έργο και παραχωρούσε τον αρχιμηχανικό του V. Dauzats - μηχανικό των έργων της διώρυγας του Σουέζ - για να επανεξετάσει και επικυρώσει τα υπάρχοντα σχέδια διώρυξης του Ισθμού.

Με την βοήθεια των μηχανικών του ο στρατηγός Turp υπολόγισε ότι το συνολικό κόστος των εργασιών θα ανερχόταν σε 24.000.000 φράγκα. Μόλις καλύφθηκε το καθορισμένο ποσό του εταιρικού κεφαλαίου με τη μετοχοποίηση, φάνηκε ότι τα συγκεντρωμένα χρήματα θα αρκούσαν για την ολοκλήρωση του έργου.

«Υπό τοιούτους οιωνούς συμβληθείσα η νεοσυστηθείσα Εταιρεία της Διώρυγος μετ' άλλης εταιρίας υπό την επωνυμίαν: Εταιρία θαλασσίων έργων και

⁶⁰ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *Η Διώρυγα της Κορίνθου, Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα 1989, σ. 38

οικοδομών, ανέθεσε ταύτη την εκτέλεσιν του έργου εργολαβικώς αντί 24.600.000 φράγκων, με την υποχρέωσιν να παραδοθή το έργον εντελώς αποπερατωμένον εντός τεσσάρων ετών»⁶¹.

Η πορεία όμως των εργασιών, με τις απρόοπτες δυσκολίες που εμφανίστηκαν κατά την εκτέλεση τους, και οι πολυδάπανες αγορές μηχανημάτων, απορρόφησαν γρήγορα το επενδυμένο κεφάλαιο. Το 1888 ζητήθηκε νέα συνεισφορά επί του μετοχικού κεφαλαίου των 60.000 μετοχών. Συγκεντρώθηκε στο ακέραιο η αξία μόνο των 20.000 μετοχών, ενώ οι υπόλοιπες παρέμειναν κατατεθειμένες στο Comptoir d' Escompte, που εξακολουθούσε να επιχορηγεί τη συνέχιση των έργων. Έχοντας απορροφήσει τα διαθέσιμα κεφάλαια, η Διεθνής Εταιρεία δεν στάθηκε δυνατό να καλύψει τις υπόλοιπες μετοχές που απαιτούσε η χρηματοδότηση των εργασιών. Υπολογίζεται ότι μέχρι το 1889 είχαν δαπανηθεί περί τα 42.000.000 φράγκα. «Επειδή οι απεγνωσμένες προσπάθειες του *Tuig* για εξεύρεση πόρων δεν απέδωσαν, τον Ιούλιο του ίδιου έτους οι εργασίες διακόπηκαν οριστικά»⁶². Πρόλαβε όμως και έγινε η σιδηροδρομική γραμμή που από τα δύο πορθμεία Ισθμίων και Ποσειδωνίας συνδέθηκε η Πελοπόννησος σιδηροδρομικά με την υπόλοιπη Ελλάδα.

3.2. Η Γαλλική αποστολή δημοσίων έργων στην Ελλάδα

Η οριστική απόφαση της ελληνικής κυβέρνησης για τη διόρυξη του Ισθμού και η υπογραφή της σύμβασης με τη Δ.Ε.Θ.Δ.Κ. συμπίπτει χρονικά με την εγκατάσταση της Γαλλικής Αποστολής των Δημοσίων Έργων στην Ελλάδα.

«Τα πρώτα σώματα στρατιωτικών μηχανικών στη Γαλλία ιδρύθηκαν στα τέλη του 17^{ου} αιώνα. Το *Corps du Genie Militaire* ιδρύθηκε το 1676 και η *Ecole d' Artillerie* το 1679. Το πρώτο σώμα μη στρατιωτικών κρατικών μηχανικών, το σώμα *des Ponts et Clausses*, θα ιδρυθεί το 1716 ενώ το 1747 θα ιδρυθεί στο Παρίσι η *Ecole Nationale des Ponts et Chaussées*, η οποία αποτέλεσε και την πρώτη πραγματική σχολή εκπαίδευσης μηχανικών. Το 1783 θα ακολουθήσει η ίδρυση του *Corps des Ingenieurs des Mines* μαζί με την ομώνυμη σχολή. Στη διάρκεια του έτους II της Γαλλικής Επανάστασης, το 1794, τη χρονιά της κορύφωσης του (επαναστατικού τρόμου), η *Convention* θα ιδρύσει την *Ecole Polytechnique*. Ένα μικρό σχολείο που εκπαίδευε ετησίως 100 περίπου μηχανικούς, οι οποίοι προορίζονταν να αποτελέσουν την ηγεμονεύουσα ελίτ των

⁶¹ Ε. Τσάκωνας, *ο.π.*, σ. 20

⁶² Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 40

μηχανισμών διοίκησης του Γαλλικού κράτους. Τα ήδη υπάρχοντα σχολεία (Ecole Nationale des Ponts et Chaussees, Ecole des Mines, Ecole du Genie Maritime κ.λπ.) συνδέθηκαν με την Ecole Polytechnique ως σχολεία εφαρμογών (ecoles d' application) επιφορτισμένα με την εκπαίδευση των μηχανικών στις επιμέρους ειδικότητες. Η πλειοψηφία των polytechniciens και των μηχανικών των σωμάτων το 19^ο και τον 20^ο αιώνα κατάγονταν από τα ανώτερα στρώματα της Γαλλικής κοινωνίας»⁶³.

Το 1882, η ελληνική κυβέρνηση παρακάλεσε, μέσω του υπουργού Εξωτερικών της Γαλλίας A. Waddington, τις γαλλικές αρχές να σχηματίσουν μία αποστολή από μηχανικούς και εργοδηγούς του Σώματος των Ponts et Chaussees, που θα εκπονούσαν σχέδια και θα εκτελούσαν διάφορα έργα υποδομής στην Ελλάδα. «Ο ελληνικός τύπος και οι πολιτικοί της εποχής μεταφράζουν στα ελληνικά το Σώμα των Ponts et Chaussees ως Γεφυροδοποιών»⁶⁴.

Το Υπουργείο Δημοσίων Έργων της Γαλλίας απηύθυνε εγκύκλιο στους υπεύθυνους των τακτικών και βοηθητικών υπηρεσιών των Ponts et Chaussees της Γαλλίας, Κορσικής και Αλγερίας, με την οποία ζητούσε τα ονόματα όσων στελεχών τους επιθυμούσαν να πάρουν μέρος στην Αποστολή. Επιλέχθηκαν είκοσι τρεις εργοδηγοί και τρεις απλοί μηχανικοί. Οι τελευταίοι θα αναλάμβαναν καθήκοντα αρχιμηχανικού στην Ελλάδα. Ο μηχανικός Alfred Rondel, ο οποίος ήταν διορισμένος εκείνο το διάστημα στο Pointiers, ονομάστηκε «Διευθυντής της Γαλλικής Αποστολής Δημοσίων Έργων στην Ελλάδα» από το αρμόδιο γαλλικό Υπουργείο Δημοσίων Έργων.

Η Αποστολή ξεκίνησε από τη Γαλλία στις 3 Ιανουαρίου του 1883 και έφτασε στην Αθήνα στις 11 του ίδιου μήνα. Ο Alfred Rondel διαίρεσε το χάρτη της Ελλάδας σε τρεις «περιοχές» - ανατολική, δυτική και περιοχή Θεσσαλίας – και ανέθεσε τις μελέτες τους στους τρεις αρχιμηχανικούς.

Η «Ανατολική Περιοχή», κάτω από τη διεύθυνση του Boulangier, περιλάμβανε το τμήμα της χώρας που βρισκόταν ανατολικά της νοητής γραμμής που περνούσε από την Άρτα, το Αγρίνιο, το Μεσολόγγι, την Κόρινθο, τα Καλάβρυτα, την Τρίπολη, τη Σπάρτη και το Γύθειο.

«Η Δυτική Περιοχή, με αρχιμηχανικό τον Hutin, περιλάμβανε το υπόλοιπο τμήμα της Ελλάδας δυτικά της παραπάνω γραμμής με έδρα την Πάτρα. Η Περιοχή της

⁶³ Γ. Αντωνίου, *Οι Έλληνες μηχανικοί: θεσμοί και ιδέες 1900-1940*, Αθήνα 2006, σελ. 35-36

⁶⁴ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 49

Θεσσαλίας είχε αρχιμηχανικό τον Α. Gotteland, που επιφορτίστηκε με τη μελέτη του σιδηροδρόμου Πειραιά – Λάρισας αμέσως μετά την ανάληψη των καθηκόντων του. Κατά το πρώτο διάστημα των μελετών, από τον Ιανουάριο ως τον Ιούλιο, έγιναν μερικές εργασίες στην Ανατολική Περιοχή και σχεδόν καθόλου στη Δυτική»⁶⁵.

Η τέλεια αδράνεια της υπηρεσίας του Hutin αποδόθηκε στην κακή διάθεση ή στην προχωρημένη ηλικία των υφισταμένων του, που τους εμπόδισε να αντιμετωπίσουν την κούραση και τον όγκο δουλειάς στην Ελλάδα. Μπροστά στην αναποτελεσματικότητα των υπηρεσιών του, ο Α. Rondel κάλεσε από τη Γαλλία νέο προσωπικό. Επωφελούμενος και από την προσωρινή απουσία του Α. Gotteland κατάργησε την υποδιοίκηση της Περιοχής Θεσσαλίας. Η εσωτερική οργάνωση των δύο πλέον υποδιοικήσεων έγινε με τον ίδιο τρόπο, οι αρχιμηχανικοί είχαν στις διαταγές τους δύο μηχανικούς στην κάθε περιοχή. Ο κάθε μηχανικός διηύθυνε ένα «διαμέρισμα», το οποίο όμως δεν ήταν σαφώς οριοθετημένο κατά τη διάρκεια των μελετών, θα καθοριζόταν όμως με ακρίβεια τη στιγμή της έναρξης των έργων. Κάθε διαμέρισμα αποτελούνταν από διάφορες «ταξιαρχίες μελετών» που πήραν αργότερα την ονομασία τμήματα εργασιών.

Τόσο η Αποστολή των Δημοσίων Έργων όσο και η Αποστολή του Γαλλικού Πολεμικού Ναυτικού όφειλαν την ύπαρξή τους στην υποστήριξη του πολιτικού κόμματος του Χαριλάου Τρικούπη. Η εγκατάσταση των ξένων αποστόλων στην Ελλάδα έγινε αντικείμενο πολιτικού αγώνα και έντονων συζητήσεων στην ελληνική Βουλή.

«Στη συνεδρίαση της 9ης Δεκεμβρίου 1885 ο πρωθυπουργός Χαρίλαος Τρικούπης αγόρευσε υποστηρίζοντας τις θέσεις του στο θέμα της οδοποιίας εξηγώντας τους λόγους επιβολής της Γαλλικής Αποστολής Δημοσίων Έργων και δικαιολογώντας ως αναγκαία τα έξοδα συντήρησης της».⁶⁶

Αντίθετα από το κόμμα του Τρικούπη, η αντιπολίτευση του Διληγιάννη δεν επιθυμούσε ιδιαίτερα την παρουσία της γαλλικής αποστολής στην Ελλάδα, γεγονός που αποτέλεσε αντικείμενο πολεμικής εναντίον της κυβερνητικής παράταξης.

Η ήττα της κυβέρνησης Τρικούπη το 1885 έβαλε σε κίνδυνο τη συνέχιση της ξένης Αποστολής Δημοσίων Έργων. Η κυβέρνηση Διληγιάννη, όταν ανέβηκε στην εξουσία τον Απρίλιο του 1885, υιοθέτησε μέτρα λιτότητας για να αναπληρώσει τα

⁶⁵ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 49

⁶⁶ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 50

ελλείματα του Δημοσίου Ταμείου. Απολύθηκαν πολλοί δημόσιοι υπάλληλοι και διατάχθηκε η μείωση των δαπανών σε όλες τις δημόσιες υπηρεσίες. Τα υπό εκτέλεση δημόσια έργα στη Θεσσαλία εγκαταλείφθηκαν και η γαλλική Αποστολή μειώθηκε κατά πολύ αριθμητικά, παρά την αντίδραση του αρχηγού της A. Rondel. Ο Rondel αντιτάχθηκε ανοιχτά στην απόφαση της Ελληνικής Κυβέρνησης, αγνοώντας τη συμβουλή του γαλλικού Υπουργείου Δημοσίων Έργων που συνιστούσε μετριοπάθεια και συμβιβασμό, για να διαφυλάξει την Αποστολή στην Ελλάδα. Το Νοέμβριο του 1886 ο Rondel παύθηκε από τα καθήκοντά του λόγω επαγγελματικών λαθών, και παραμένει άγνωστο αν η πραγματική αιτία ήταν η αντίδραση του στα μέτρα της κυβέρνησης Διληγιάννη. Σε λίγα χρόνια, και παρά την επάνοδο του τρικουπικού κόμματος στην εξουσία, από τη γαλλική Αποστολή απέμενε ένα ελάχιστο τμήμα της. Το 1890, είχε μόνο δύο μηχανικούς, τους A. Gotteland και Ed. Quellenec, οι οποίοι όμως εξακολουθούσαν να εποπτεύουν το σύνολο των έργων στη χώρα και να ελέγχουν την ποιότητα της εργασίας των εργολάβων.

Οι αποδοχές των αρχιμηχανικών της Αποστολής χορηγούνταν από το ελληνικό Δημόσιο. Οι ετήσιες αποδοχές τους ανέρχονταν το 1890 σε 30.000 γαλλικά φράγκα, εκ των οποίων το ένα τρίτο υπολογιζόταν ως σταθερή αμοιβή, ενώ τα υπόλοιπα δύο δίνονταν με τη μορφή διαφόρων αποζημιώσεων.

Οι Γάλλοι μηχανικοί είχαν τον πρώτο και τον τελευταίο λόγο για την κατασκευή κάθε έργου. Κανένα λιμάνι, σιδηροδρομική γραμμή, δρόμος, φάρος, αποξήρανση λίμνης ή έλους, δεν γινόταν χωρίς την έγκριση της Αποστολής. Οι δικαιοδοσίες των αρχιμηχανικών της ήταν μεγάλες και πρωταρχικής σπουδαιότητας. Τα μέλη του Συμβουλίου του Υπουργείου Δημοσίων Έργων της Ελλάδας είχαν μόνο ρόλο ελεγκτών τόσο των έργων όσο και των εργολάβων σε ολόκληρη τη χώρα.

Ως προς τα ελληνογαλλικά πολιτικά πλέγματα της εποχής, η Αποστολή έπαιξε αναμφισβήτητα ένα διαμεσολαβητικό ρόλο, αποτελώντας το μεσολαβητή και παράλληλα τον απαραίτητο αγγελιοφόρο των δύο κυβερνήσεων.

Τα γαλλικά Υπουργεία Εξωτερικών και Εμπορίου ζητούσαν από τις Αποστολές τους στις διάφορες χώρες του εξωτερικού πληροφορίες και ενημέρωση για τις οποιεσδήποτε αλλαγές στην οικονομική νομοθεσία των ξένων χωρών καθώς και για τα τυχόν προνόμια των Γάλλων βιομηχάνων, εφόσον συμμετείχαν στις προκηρύξεις δημοσίων έργων στις συγκεκριμένες χώρες. Στην Ελλάδα, ο Πρόξενος της Γαλλίας είχε την υποχρέωση να μεταβιβάζει στον αρχηγό της Γαλλικής Αποστολής Δημοσίων Έργων τις παραγγελίες και εντολές του υπουργού του, ενώ εκείνος ήταν υποχρεωμένος

να απαντά σε όσα θέματα αφορούσαν κυρίως προκηρύξεις δημοσίων έργων. Η επιρροή της Γαλλικής πολιτικής στα ελληνικά πράγματα διασφαλιζόταν μέσα από αυτές τις Αποστολές Δημοσίων Έργων.

3.3. Η διάλυση της Διεθνούς Εταιρείας της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου

Η απόφαση που ανήγγειλε τη διάλυση της Διεθνούς Εταιρείας της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου - Δ.Ε.Θ.Δ.Κ. δημοσιεύθηκε στις 12/ 24 Φεβρουαρίου 1890.

«Την 12^{ην} Φεβρουαρίου 1890, τη αποφάσει του Πρωτοδικείου του Σηκουάνα, εκηρύχθη διαλελυμένη η Διεθνής Εταιρία της κατασκευής της Διώρυγος και διωρίσθη αμέσως δικαστικός αντιπρόσωπος δια την εκκαθάρισιν»⁶⁷.

Οι εκκαθαριστές προσπάθησαν να βρουν ένα νέο φορέα για την αποπεράτωση της κατασκευής της διώρυγας, με σκοπό τη διάσωση των μετόχων της γαλλικής εταιρείας. Την ίδια μέρα υπογράφηκε συμφωνία ανάμεσα στον Lazare Sochos, κύριο μέτοχο της «Societe Internationale du Canal maritime de Corinthe» και εκπρόσωπο των προσωπικών του συμφερόντων των συμφερόντων διαφόρων άλλων κεφαλαιούχων και τραπεζιτών και του Adalbert Philis, δικαστικού εκκαθαριστή της Αωνόμου Διεθνούς Εταιρείας της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου.

«Από το άρθρο 1 της συμφωνίας προβλεπόταν ότι ο Lazare Sochos θα αναλάμβανε την υποχρέωση να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να πετύχει από την ελληνική κυβέρνηση την παράταση εκτέλεσης των έργων για τρία τουλάχιστον ακόμα χρόνια, ώστε να ολοκληρωθούν οι εργασίες διατομής»⁶⁸.

Εφόσον η επιθυμητή παράταση θα εχορηγείτο, ο Lazare Sochos υποχρεωνόταν να συγκροτήσει μια ελληνική εταιρεία με κεφαλαίο 5.000.000 φράγκων και σκοπό την αποπεράτωση της διώρυγας και την εκμετάλλευση της για 99 έτη κατά τα προβλεπόμενα από την παραχώρηση του έργου. Σε αντάλλαγμα ο εκκαθαριστής θα υποχρεωνόταν στην παραχώρηση των μηχανημάτων, κτημάτων, μεταλλείων και εγκαταστάσεων της έκπτωτης Διεθνούς Εταιρείας - πλην των οικοπέδων που ανήκαν στο στρατηγό Turf - υπέρ της νέας εταιρείας με στόχο τη διασφάλιση των μετόχων της πρώτης. Παράλληλα, ο Lazare Sochos εξουσιοδότησε τον κτηματία Ανδρέα Συγγρό, με πληρεξούσιο που υπογράφηκε στο Παρίσι, να προβεί για λογαριασμό του στις απαραίτητες ενέργειες για την παράταση της προθεσμίας περάτωσης των έργων της

⁶⁷ Ε. Τσάκωνας, *Θαλάσσια διώρυξ Κορίνθου*, Αθήνα 1896, σ. 25

⁶⁸ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *Η Διώρυγα της Κορίνθου, Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα 1989, σ. 84

διώρυγας. Ο Συγγρός, μέσα σε ελάχιστες μέρες ζήτησε και έλαβε από την Ελληνική Κυβέρνηση μέσω συμβάσεως: «Την παράτασιν της δια των σχετικών Νόμων και Βασιλικών Διαταγμάτων ταχθείσης προθεσμίας...Την αναγνώρισιν της προς την Εταιρίαν ταύτην εκχωρήσεως των εις την υπό διάλυσιν Διεθνή Εταιρίαν της Θαλάσσιας Διώρυγος της Κορίνθου κεχορηγημένων ήδη από της Κυβερνήσεως δικαιωμάτων. Την άδειαν της εξασφαλίσεως των εκδοθησομένων υπό της σχηματισθησομένης ανωνύμου Ελληνικής Εταιρείας ομολογιών, δι' υποθήκης επί τε της διώρυγος και των παραρτημάτων αυτής και την ατέλειαν των συνταχθησομένων δημοσίων ή ιδιωτικών περί της προκειμένης επιχειρήσεως συμβάσεων»⁶⁹.

Αφού είχε πετύχει στις επιδιώξεις του, στις 2/14 Μαρτίου του 1890 ο Α. Συγγρός υπέγραψε συμφωνητικό με τον εργολάβο δημοσίων έργων Αντώνη Μάτσα για την ανάληψη των υπολοίπων εργασιών της διώρυγας. Ο Α. Μάτσας υποχρεούνταν να «εκτελέσει και περατώσει αντί της σχηματισθησομένης Ελληνικής Εταιρείας, ης ενέδεχτο πάσας τας σχετικές υποχρεώσεις, πάντα τα έργα τα αναγκαία ίνα η διώρυξ κατασταθή πλωτή επί τιμήματι κατ' αποκοπήν. Το τίμημα αντί του οποίου ο κ. Α. Μάτσας αναλαμβάνει την επιχείρησιν της κατ' αποκοπήν περαιώσεως της διώρυγος, μέχρις ου αυτή κατασταθή πλωτή, ορίζεται εις μετοχάς τέσσαρας χιλιάδας της συστηθησομένης Ελληνικής Εταιρείας... εκ φράγκων πεντακοσίων εκάστην οριστικώς καταβεβλημένων και εις ομολογίας της αυτής Εταιρείας τριάκοντα χιλιάδας (30.000) εκ φράγκων πεντακοσίων εκάστην και αποφέρουσας εκάστη ετησίως τοκομερίδιον φράγκων τριάκοντα. Το άρθρο 5 του συμφωνητικού πρόβλεπε ότι: Εντός προθεσμίας εξ μηνών – από τις 2/14 Μαρτίου 1890 – ο κ. Α. Μάτσας δικαιούται να απαιτήσει παρά του εργοδότη το όλον ή μέρος των εις την κατά το άρθρον πρώτον πληρωμήν προωρισμένων ομολογιών και μετοχών ίνα διαπραγματευθή και εκποιήση αυτάς, εις ην ήθελε κρίνει ούτος τιμήν, αλλ' υπό την επιφύλαξιν της εγκρίσεως του εργοδότη. Το ούτος εισπραχθησόμενον τίμημα κατατεθήσεται εις μίαν ή δύο των εν Αθήναις Τραπεζών κατ' έγκρισίν του Συμβουλίου της συσταθησομένης Ελληνικής Εταιρείας»⁷⁰.

«Λίγες μέρες μετά από την υπογραφή του συμφωνητικού ψηφίστηκε από τη Βουλή των Ελλήνων και επικυρώθηκε από το βασιλιά στις 27-03-1890 ο Νόμος ΑΩΗ΄: Περί αδείας προς αναγνώρισιν υπό της Κυβερνήσεως της παρά της Διεθνούς Εταιρείας

⁶⁹ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 85

⁷⁰ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 86

της Θαλασσίας Διώρυγος της Κορίνθου εκχωρήσεως πάντων των δικαιωμάτων και πασών των υποχρεώσεων αυτής εις Ελληνικὴν Ανώνυμον Εταιρίαν»⁷¹.

Τα πλέον αξιοπρόσεκτα σημεία του νόμου ήταν το δικαίωμα υποθήκευσης της διώρυγας και των παραρτημάτων της με σκοπό την εξασφάλιση των ομολογιών που θα εκδίδονταν και η άδεια περιορισμού του πλάτους του πυθμένα σε 11 μέτρα. Το βασιλικό διάταγμα που ακολούθησε στις 30 Μαΐου του ίδιου έτους, επέτρεπε τη συγκρότηση ανώνυμης εταιρείας με το όνομα «Εταιρεία της Διώρυγας Κορίνθου». Έδρα της εταιρείας θα ήταν η Αθήνα.

Αφού εξασφαλίστηκε η αναγνώριση της υπό σύσταση εταιρείας από τις ελληνικές αρχές, ο δικαστικός εκκαθαριστής της Διεθνούς Εταιρείας της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου - Δ.Ε.Θ.Δ.Κ. Α. Philis και ο Lazare Sochos « ενεργών εν ιδίω τε ονόματι ως και εν ονόματι και δια λογαριασμόν της εν τω συνιστασθαι Ελληνικής Εταιρείας...δια την οποία εγγυάται συνομολόγησαν ότι: ο Α. Philis ανέλαβε την υποχρέωση υπό τίνας όρους να συνεισφέρει το πλεονέκτημα της παραχωρήσεως και της παρατάσεως εις νέαν Εταιρίαν συστηθησομένην εν Αθήναις, συμφώνως τω Ελληνικώ νόμω, επιμελεία του Lazare Sochos. Συνεισέφερε επίσης όλο το ενεργητικό της Δ.Ε.Θ.Δ.Κ. που βρισκόταν στην Ελλάδα και όλα τα μέχρι τότε εκτελεσθέντα έργα καθώς και τα εργαλεία. Ως ανταμοιβή της εισφοράς θα έπρεπε να παραχωρηθεί τη υπάρχουσα (δηλ. στη γαλλική Δ.Ε.Θ.Δ.Κ) το κατωτέρω ειδικώς ορισθησόμενον δικαίωμα συμμετοχής εις τα κέρδη ούτινος έσεται δυνατή η παράστασις τη αιτήσει του εκκαθαριστού υπό τίτλων ους θέλει διανείμει μεταξύ των συμμετόχων και ομολογιούχων ή δανειστών της Εταιρίας κατά την δέουσαν τάξιν εγγράφως. Προβλεπόταν επίσης ότι: Επί των καθαρών προσόδων της εκμεταλλεύσεως όλων των εξόδων και δαπανών οιασδήποτε της υπηρεσίας των ομολογιών ή δανείων η Ελληνική Εταιρεία θέλει προαφαιρεί τον τόκων προς 5% επί του μετοχικού αυτής κεφαλαίου επί δε του επί πλέον μετά τας δυνάμει των όρων του Καταστατικού κρατήσεις. Είκοσι πέντε εκατοστά διατηρηθήσονται υπό της Ελληνικής εταιρείας τίτλω κερδών. Εβδομήκοντα πέντε εκατοστά παραχωρηθήσονται τη αρχαία Εταιρία όπως γίνη η κατωτέρω προβλεπομένη χρήσις. Οσάκις το σύνολον των τόκων και καθαρών εισπράξεων των νυν διανεμομένων μεταξύ των μετόχων της Ελληνικής Εταιρίας φθάση το οκτώ τοις εκατόν καθαρών, το επί πλέον των κερδών διανεμηθήσεται κατά

⁷¹ Ε. Παπαγιαννοπούλου, ό. π., σ. 87

την επόμενη αναλογίαν. Δέκα τοις εκατόν δια την Ελληνικήν Εταιρίαν, ενεννήκοντα τοις εκατόν δια την παλαιάν Εταιρίαν»⁷².

Ο Α. Philis κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η φόρμουλα που είχε τελικά βρεθεί εξασφάλιζε τη νόμιμη απόδοση για τα νέα κεφάλαια, παρουσίαζε όμως σημαντικά πλεονεκτήματα για τους κομιστές μετοχών, ομολογιών και γενικά για τους μερισματούχους της παλαιάς εταιρείας που θα συμμετείχαν και στη νέα εταιρεία.

«Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουμε στη διάθεση μας διαπιστώνουμε ότι, ο καλύτερος τρόπος για την διάσωση των επενδυμένων κεφαλαίων στη διώρυγα της Κορίνθου κρίθηκε η ολοκλήρωση των εργασιών και η έναρξη της εκμετάλλευσης της, ώστε με την παραγωγή κέρδους να πληρωθούν τα χρέη της Διεθνούς Εταιρείας και να αποζημιωθούν οι μέτοχοί της. Ο κύριος μέτοχος της Διεθνούς Εταιρείας της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου - Δ.Ε.Θ.Δ.Κ. Lazare Sochos απέβλεπε στη δημιουργία ελληνικής εταιρείας. Η εταιρεία αυτή θα ήταν πλέον υπόλογη απέναντι στον ελληνικό και μόνο νόμο. Οι διαπραγματεύσεις μεταξύ Sochos - Συγγρού και μεταξύ Συγγρού - ελληνικής κυβέρνησης κατέληξαν πριν ακόμα αρχίσουν στο επιθυμητό αποτέλεσμα, σε ένα συνδυασμό που είχε προαποφασιστεί. Έτσι δικαιολογείται και η πολύ μικρή διορία (3 μήνες το πολύ) που είχε δοθεί στον Sochos για την πραγματοποίηση κάθε διαβήματος. Για να επανακτηθεί η εμπιστοσύνη των μετόχων και δανειστών της εταιρείας κρίθηκε σκόπιμο να εμφανιστεί ως εγγυητής ένας φερέγγυος οργανισμός, η Προνομιούχος Τράπεζα Ήπειρο – Θεσσαλίας. Το ουσιαστικό νέο στοιχείο στην υπόθεση της διώρυγας ήταν η θριαμβευτική είσοδος του Α. Συγγρού στη σκηνή. Είτε προσωπικά ο ίδιος είτε μέσω της Τράπεζας του θα δεσπόσει στην ιστορία της διώρυγας εξασφαλίζοντας την ελληνική παρουσία στην Εταιρεία της Διώρυγας»⁷³.

Θεωρητικά η λύση που είχε προταθεί θα εξασφαλίσει στους πρώτους μετόχους και δανειστές της γαλλικής Διεθνούς Εταιρείας της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου - Δ.Ε.Θ.Δ.Κ. για να μη χάσουν τίποτα από τα επενδυμένα κεφάλαιά τους.

3.4. Η ίδρυση της Ελληνικής Εταιρείας της Διώρυγας της Κορίνθου

«Μετά την ψήφιση από την ελληνική Βουλή του Νόμου ΑΩΗ΄ στις 27 Μαρτίου 1890 με τον οποίο αναγνωριζόταν η εκχώρηση όλων των δικαιωμάτων της

⁷² Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 88

⁷³ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 88

Διεθνούς Εταιρείας στην υπό σύσταση Ελληνική Εταιρεία, στις 30 Μαΐου/11 Ιουνίου της ίδιας χρονιάς συγκροτήθηκε ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία Εταιρεία της Διώρυγος της Κορίνθου. Η σύσταση της εγκρίθηκε με βασιλικό διάταγμα. Βάση του άρθρου 5 του καταστατικού, ο Ανδρέας Συγγρός, ενεργώντας εν ονόματι του ιδρυτού Lazare Sochos, μεταβίβαζε στην ελληνική Εταιρεία όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της Διεθνούς Εταιρείας»⁷⁴.

«Η τιμή του να αναλάβη ότι άφηκαν ανεκτέλεστον οι Ρωμαίοι αυτοκράτορες και κατόπιν τούτων η νεωτέρα επιστήμη των Γάλλων, επεφυλάσσετο μόνον εις τον μεγαλεπήβουλον και γενναιόφρονα ευεργέτην της Ελλάδος κ. Ανδρέαν Συγγρόν»⁷⁵.

Έδρα της Εταιρείας ορίστηκε η Αθήνα. Οι κάτοχοι 50 τουλάχιστον ονομαστικών και αναπαλλοτριώτων μετοχών είχαν δικαίωμα εκλογής. Το διοικητικό συμβούλιο αποτελούνταν από έξι μέλη από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου της Προνομιούχου Τράπεζας Ήπειρο – Θεσσαλίας Ανδρέα Συγγρό, τον διοικητή της Εθνικής Τράπεζας, Στέφανο Στρέιτ, Χαρίδημο Αποστολίδη, διευθυντή της Τράπεζας Βιομηχανικής Πίστewος, Γεώργιο Αντωνόπουλο, Πέτρο Καλλιγά και Adolphe Peghoux, διοικητή της Societe Internationale. Μια συμβουλευτική επιτροπή που αποτελούνταν από τρία μέλη διορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο έχει συμβουλευτικό ρόλο και έδρα το Παρίσι. Αγνοούνται τα ονόματα των μελών της επιτροπής, πρόκειται πάντως μάλλον για βασικούς μετόχους της πρώην Διεθνούς Εταιρείας.

Το εταιρικό κεφάλαιο ήταν 5.000.000 φράγκα, τα οποία είχαν διαιρεθεί σε 10.000 μετοχές, αξίας 500 φράγκων η κάθε μια. Ο Α. Μάτσας εργολάβος δημοσίων έργων αντί για χρήματα και σαν αμοιβή για μέρος του έργου πήρε 4.000 μετοχές. Οι άλλες 6.000 μετοχές έμειναν στους ιδρυτές και μέρος τους δόθηκε στον εκκαθαριστή της Διεθνούς Εταιρείας. Με αυτόν τον τρόπο η παλαιά εταιρεία βρίσκεται κάτοχος ιδρυτικών μεριδίων της νέας εταιρείας ως αντάλλαγμα για την παραχώρηση της σύμβασης. Ένας τόκος 5% θα προαφαιρούνταν επί των καθαρών προσόδων της εκμετάλλευσης εξόδων και δαπανών και επί των απαιτούμενων για την εξυπηρέτηση των ομολογιών ή δανείων, και θα αφιερωνόταν στην πληρωμή τοκομεριδίου του μετοχικού κεφαλαίου κατά τη διάρκεια των εργασιών.

Στις 5 Ιουλίου 1890 η Εταιρεία προκήρυξε δάνειο για 46.667 νέες ομολογίες ονομαστικής αξίας 500 φράγκων και με τιμή έκδοσης 470 φράγκων, που θα απέφεραν

⁷⁴ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 89

⁷⁵ Ε. Τσάκωνας, *Θαλάσσια διώρυξ Κορίνθου*, Αθήνα 1896, σ. 26

ετήσιο τόκο 6% δηλαδή 30 φράγκα κατά ομολογία. Ο χρόνος οριστικής εξόφλησης τους ορίστηκε σε 75 χρόνια. Οι ομολογίες αυτές είχαν δικαίωμα πρώτης υποθήκης επί της διώρυγας και των παραρτημάτων της. Εκτός από τις 4.000 μετοχές ο Α. Μάτσας έλαβε ακόμα 30.000 ομολογίες ως αμοιβή των υπηρεσιών του στην κατ' αποκοπή εκτέλεση των έργων περάτωσης της διώρυγας. Από τις υπόλοιπες ομολογίες 6.667 αποτέλεσαν το απόθεμα της εταιρείας και 10.000 μοιράστηκαν στους ιδρυτές που ανέλαβαν την υποχρέωση να καταθέσουν τα αναγκαία ποσά για την εξυπηρέτηση των 40.000 ομολογιών (6%) και 600.000 φράγκα ως ενεργό κεφάλαιο. Με το προϊόν της πώλησης των ομολογιών η Εταιρεία σκόπευε να χρηματοδοτήσει την ολοκλήρωση των έργων. Η Προνομιούχος Τράπεζα Ήπειρο - Θεσσαλίας και η Εθνική Τράπεζα εγγυήθηκαν για την εξυπηρέτηση των ομολογιών για διάστημα τριών χρόνων. Η κατάθεση των δόσεων αγοράς των ομολογιών γινόταν στα Ταμεία της Εθνικής Τράπεζας, της Τράπεζας Ήπειρο - Θεσσαλίας, του Comptoir National d' Escompte de Paris και της Societe Generale. Δικαίωμα προτεραιότητας για την αγορά ομολογιών δόθηκε στους κομιστές μετοχών ή κατόχους ιδρυτικών μεριδίων και ομολογιών της παλαιάς, υπό εκκαθάριση εταιρείας.

Στη συνέχεια, ζητήθηκε η εγγραφή των τίτλων της ελληνικής Εταιρείας (μετοχών και ομολογιών) στο Χρηματιστήριο των Παρισίων. Το Comptoir National d' Escompte de Paris ορίστηκε εκπρόσωπος υπεύθυνος για την πληρωμή των οφειλόμενων στο γαλλικό κράτος δικαιωμάτων επί των μετοχών και ομολογιών.

«Είναι διάχυτη η εντύπωση της συμπληρωματικότητας ανάμεσα στην υπό διάλυση εταιρεία και στη διάδοχο της. Η Εταιρεία της Διώρυγας της Κορίνθου αποτελεί τη φυσική συνέπεια και τη συνέχεια της Διεθνούς Εταιρείας της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου. Τα ίδια άτομα και τα ίδια συμφέροντα βρίσκονται πίσω από τις δύο εταιρείες. Οι παλαιοί μέτοχοι γίνονται ιδρυτές, μέτοχοι και δανειστές της ελληνικής Εταιρείας. Το εντυπωσιακότερο όμως σημείο του νέου οικονομικού συνδυασμού βρίσκεται στον ίδιο τον Α. Μάτσα. Το κεφάλαιο της νέας εταιρείας πληρώθηκε ουσιαστικά από αυτόν. 4.000 μετοχές και 30.000 ομολογίες του εξασφάλιζαν την πλειοψηφία μετόχου και δανειστή της Εταιρείας»⁷⁶.

Το έργο πρόκειται τελειώσει με την ελληνική Εταιρεία να μην έχει δώσει κανένα αντίτιμο. Θεωρητικά το βάρος της αποπεράτωσης της διώρυγας θα επωμιζόταν

⁷⁶ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *Η Διώρυγα της Κορίνθου, Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα 1989, σ. 90

ο Μάτσας έναντι τιμήματος ιδιαίτερα ριψοκίνδυνου, χωρίς εγγυήσεις για την αποδοτικότητα του έργου και σιγουριά για το κερδοφόρο της υπόθεσης. Αντί πληρωμής ο Α. Μάτσας δέχεται να κατατεθεί στο όνομά του ο συντριπτικός αριθμός των 4.000 μετοχών. Εδώ προκύπτει το εύλογο ερώτημα μήπως το δάνειο που κάνει ο Μάτσας προς τη νέα εταιρεία θα μπορούσε να είχε γίνει νωρίτερα προς τη Διεθνής Εταιρεία της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου - Δ.Ε.Θ.Δ.Κ.

«Είναι όμως αξιοπρόσεκτο το γεγονός ότι, ενώ ο Μάτσας είναι ο κύριος μέτοχος της ελληνικής Εταιρείας δεν συμπεριλαμβάνεται στο Διοικητικό Συμβούλιο. Η απάντηση που δίνεται στο ερώτημα αυτό είναι ότι ο Α. Μάτσας δεν έμεινε μέτοχος και ομολογιούχος της Εταιρείας επειδή αυτόματα μεταβίβασε όλους τους τίτλους του στον Α. Βλαστό. Οι Έλληνες αποδεικνύονταν τελικά ικανοί να φέρουν σε πέρας τις εργασίες της διόρυξης τόσο από οικονομικής όσο και από τεχνικής πλευράς διερωτάται κανείς αν θα ήταν δυνατό να αναλάβουν το όλο έργο από την αρχή. Επειδή όμως η ελληνική κυβέρνηση δεν είχε τα μέσα να συγκεντρώσει το αναγκαίο κεφάλαιο για τη χρηματοδότηση ενός τόσο μεγάλου έργου και κατά συνέπεια ήταν αναγκαία η παρουσία της γαλλικής εταιρείας, ήταν επόμενο την εξαγωγή κεφαλαίων να ακολουθήσει η εξαγωγή τεχνολογίας και ειδικευμένου προσωπικού»⁷⁷.

3.5. Η προσφορά της «Ελληνικής Εταιρείας» στην ολοκλήρωση του έργου

Αμέσως μετά την έγκριση του Καταστατικού της νέας εταιρείας και εντός δέκα ημερών ο Α. Μάτσας ήταν υποχρεωμένος να μεταφέρει όλα του τα δικαιώματα αλλά και τις υποχρεώσεις του στην εταιρεία με κεφάλαιο 2.500.000 δραχμών. Αφού πέτυχε την εγγύηση της Προνομιούχου Τράπεζας Ήπειρο - Θεσσαλίας με τη μεσολάβηση του προέδρου Α. Συγγρού, εκπροσώπου του Lazare Sochos, στις 25 Μαΐου 1890, ο εργολάβος Α. Μάτσας ίδρυσε εταιρεία με την επωνυμία Γενική Εταιρεία των Εργοληψιών με έδρα την Αθήνα.

Την ίδια κιόλας μέρα που πέτυχε την εγγύηση της Τράπεζας, ο Α. Μάτσας συναίνεσε να παραδοθούν οι 4.000 μετοχές και 30.000 ομολογίες, αντίτιμο του έργου που θα εκτελούσε, στον Α. Βλαστό στο Παρίσι, έναντι ποσού που είχε κανονιστεί με ιδιαίτερη συμφωνία ανάμεσα στους δύο. Ο τραπεζίτης Α. Βλαστός αποτελεί κύριο παράγοντα του *Comptoir d'Escompte*, που αποκτά ξανά, μ' αυτόν τον τρόπο, ένα πολύ μεγάλο μέρος του κεφαλαίου της ελληνικής Εταιρείας. Ο Α. Βλαστός είχε

⁷⁷ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 92

εκπροσωπήσει ήδη τον εκκαθαριστή της Διεθνούς Εταιρείας A. Philis στις διαπραγματεύσεις με την κυβέρνηση Τρικούπη - Δραγούμη, πλάι στον A. Συγγρό, πληρεξούσιο του L. Sochos, όταν προτού γίνει επίσημα αποδεκτή η σύσταση της ελληνικής Εταιρείας, όλες οι διμερείς συμφωνίες είχαν κλειστεί μεταξύ των πρωταγωνιστών της παλαιάς και νέας εταιρείας και των κυβερνητικών αρχών και είχε «μοιραστεί η τράπουλα» ανάμεσα στους ίδιους γνωστούς παίχτες - εταίρους. Όλες οι ομολογίες, εκτός από τις 6.677 που θα έμεναν αδιάθετες μέχρι την αρχή της εκμετάλλευσης και τις 5.600 που πήρε η Εθνική Τράπεζα Ελλάδος, δηλαδή 34.400 (από τις οποίες οι 30.000 δόθηκαν στον A. Μάτσα και αυτός μέσω Βλαστού τις διέθεσε στο Comptoir National d' Escompte), ήταν εγγυημένες από την Εθνική Τράπεζα και την Τράπεζα Ήπειρο - Θεσσαλίας για τρία χρόνια. Οι ίδιες τράπεζες είχαν αναλάβει και την πληρωμή του 6% ανά χρόνο.

«Η χρηματοδότηση συνέχισης των έργων έγινε από το προϊόν των ομολογιών, ενώ το κεφάλαιο της εταιρείας διατηρήθηκε άθικτο. Το συνολικό κόστος των υπολειπομένων εργασιών για τη διάνοιξη του Ισθμού εκτιμήθηκε από τον Ed. Quelleneq, τον υπεύθυνο των Δημοσίων Έργων στο ελληνικό Βασίλειο, σε 12.000.000 φράγκα που θα καταβάλλονταν βαθμιαία κατά τη διάρκεια των έργων. Η έκδοση των ομολογιών απέφερε κατά τους υπολογισμούς των γαλλικών προξενικών αρχών, το καθαρό ποσό των 18.000.000 φράγκων. Περίπου 3.000.000 φράγκα θα διατίθεντο στην εξυπηρέτηση του τόκου των ομολογιών»⁷⁸.

Η εκτέλεση των έργων από τον A. Μάτσα θα ολοκληρωνόταν σε δυόμιση χρόνια ξεκινώντας από την 1^η Οκτωβρίου 1890, η διώρυγα θα έπρεπε να παραδοθεί έτοιμη την 1^η Απριλίου 1893.

Ο A. Μάτσας ξεκίνησε τις εργασίες από το μέρος όπου το άφησαν οι Γάλλοι. Περίπου 1.400 έως 2.500 εργαζόμενοι χρησιμοποιούνται στα εργοτάξια του Ισθμού για τις εκχωματώσεις.

Ο ρυθμός των εργασιών στόχευε στην εξόρυξη 120.000 με 130.000 κ.μ το μήνα. Εκτός από τις εκχωματώσεις έμενε να γίνει η στερέωση των τοιχωμάτων της διώρυγας, η τοιχοδομία της λεκάνης της διώρυγας, η εκσκαφή του βυθού και διάφορες άλλες δευτερεύουσες εργασίες. Παρ' όλα αυτά ο ίδιος ο Quelleneq προέβλεπε, παρά τον ιδιαίτερα εντατικό ρυθμό των εργασιών, ότι ακόμα κι αν τηρούσαν την προθεσμία

⁷⁸ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 93

παράδοσης του έργου, η διώρυγα δεν θα ήταν δυνατό να χρησιμοποιηθεί από τα ταχυδρομικά ατμόπλοια προτού εγκατασταθεί εκεί ειδική υπηρεσία ρυμούλκησης.

Το προσωπικό της Εταιρείας Εργοληψιών έμεινε περίπου το ίδιο με της εποχής των Γάλλων. Σε αυτό το στάδιο εργασίας, υπάρχουν πολλές απώλειες μεταξύ των εργαζομένων. Οι πτώσεις από πέτρες και οι ασθένειες έχουν προκαλέσει πολλούς θανάτους. Επειδή οι εργαζόμενοι βυθίζονται στο νερό για μεγάλα χρονικά διαστήματα, οι ανθυγιεινές συνθήκες εργασίας εξακολουθούν να είναι η κύρια αιτία ασθένειας και θανάτων. Ο αδελφός του εργολάβου, Γιώργος Μάτσας, ήταν ένα από τα θύματα της διώρυγας.

Πριν ακόμα αρχίσει τις εργασίες στη διώρυγα και μόλις στην αρχή της συνεργασίας της, η Εταιρεία των Εργοληψιών υπέγραψε μια σειρά συμβόλαια με άλλους εργολάβους, όλα τα ηνία της διεύθυνσης κρατούνται από τους Μάτσα - Βλάχακη, διευθυντές της Γενικής Εταιρείας Εργοληψιών. Αυτή έχει δικαίωμα απόλυτου ελέγχου επί των εργολάβων, Ελλήνων και ξένων, στους οποίους εμπιστεύεται την εκτέλεση τμήματος των έργων. Μπορεί να επεμβαίνει ανάμεσα στον υπεργολάβο και στους εργάτες του για να προσλάβει ή να απολύσει, κατά την κρίση της, εργάτες του πρώτου. Οι όροι που επιβάλλει στους υπεργολάβους της διέπονται από μεγάλη αυστηρότητα, αντανάκλαση ίσως της σπουδής για την ολοκλήρωση της διώρυγας.

«Γενικά το πνεύμα της Εταιρείας Εργοληψιών είναι το πνεύμα μιας σύγχρονης καπιταλιστικής επιχείρησης»⁷⁹.

Σε όλη τη διάρκεια των εργασιών ήταν αναγκαία η παρουσία εργατών και τεχνικών στο χώρο του έργου. Σε αυτή την εργασία έπρεπε να υπάρχουν εργάτες οι οποίοι θα ήταν διαθέσιμοι και μόνιμα εγκατεστημένοι κοντά στα εργοτάξια. Η ηλεκτροφώτιση των εργοταξίων διευκόλυνε να δουλεύουν και τη νύχτα αφού οι εργάτες δεν μπορούσαν φύγουν από τον χώρο εργασίας λόγω έλλειψης μέσων συγκοινωνίας.

Καθώς οι εργασίες της διώρυγας έφταναν προς το τέλος τους, τόσο πιο φανερό γινόταν το βασικό μειονέκτημα της, ότι δηλαδή ήταν στενή.

«Ο Armand Saint – Yves, μηχανικός των Ponts et Chaussees και ειδήμονας καλεσμένος από την Εταιρεία της Διώρυγας ειδικά για να καθησυχάσει τον πανικό που πλανιόταν πάνω από τα κεφάλια των ενδεχόμενων πελατών της διώρυγας, πρότεινε να

⁷⁹ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 96

χρησιμοποιηθούν ρυμουλκά για τη διέλευση των πλοίων μέσα από τη διώρυγα. Η υπόδειξη του βέβαια δεν αφορούσε παρά μια λεπτομέρεια από το σύνολο των προβλημάτων που παρουσίαζε το έργο, δίνοντας συγκεκριμένη λύση μόνο για τα πλοία που θα πέρναγαν από το κανάλι. Σε έκθεση του Armand Saint – Yves υποστηριζόταν η αναγκαιότητα της διοργάνωσης μιας υπηρεσίας ρυμουλκών που θα τραβούσαν τα πλοία με την βοήθεια αλυσίδων»⁸⁰.

Η λύση αυτή παρουσιάζόταν ως απαραίτητη για την κυκλοφορία των πλοίων σε τόσο στενή διώρυγα. Οι πληροφορίες που είχαν δοθεί από τις αρχές της διώρυγας στον ειδήμονα και οι προσωπικές του διαπιστώσεις τον έκαναν να βλέπει τρομακτικές τις προοπτικές της ναυσιπλοΐας στη διώρυγα λόγω της δυσαναλογίας ανάμεσα στο υποβρύχιο τμήμα της και στο βύθισμα του πλοίου στο φαρδύτερο τμήμα της καρίνας του. Σε μια διώρυγα, το υποβρύχιο τμήμα της οποίας είναι απλά τριπλάσιο από το φαρδύτερο σημείο της καρίνας ενός πλοίου, για την ίδια προωθητική δύναμη, η ταχύτητα του πλου μειώνεται σοβαρά και δεν ισοδυναμεί ούτε με τη μισή ταχύτητα του πλοίου σε ανοιχτό πέλαγος. Σε διώρυγα, της οποίας το υποβρύχιο μέρος ισοδυναμεί με το βύθισμα του πλοίου επί 12 φορές, η αντίσταση του νερού είναι κατά 60% ισχυρότερη από όσο στην ανοιχτή θάλασσα. Κατά συνέπεια η ταχύτητα της πλεύσης φτάνει μόνο στο 40% της κανονικής ταχύτητας. Όταν το υποβρύχιο τμήμα της διώρυγας είναι μόνο 6 φορές μεγαλύτερο από το βύθισμα του πλοίου, τότε η αντίσταση που παρουσιάζεται είναι τριπλάσια. Η ταχύτητα του πλου μειώνεται έτσι σε 33% της κανονικής ταχύτητας. Αν, όπως στην προκειμένη περίπτωση, το υποβρύχιο τμήμα της διώρυγας είναι απλά τριπλάσιο του βυθίσματος του πλοίου, η ταχύτητα του πλου δεν είναι παρά 1% της κανονικής ταχύτητας σε ανοιχτό πέλαγος. Σε συνθήκες αργής πλεύσης με γρήγορη περιστροφή της έλικας, το πλοίο θα ήταν αδύνατο να κυβερνηθεί και η πρόσκρουση στα τοιχώματα της διώρυγας θα ήταν δύσκολο να αποφευχθεί. Το υποβρύχιο μέρος της διώρυγας (στο στενότερο σημείο της) ήταν 193,80 κ.μ. με βάθος 8,00 μ. Το βύθισμα ενός συνηθισμένου ατμόπλοιου ήταν περίπου 50 κ.μ. και μπορούσε να φτάσει ως 100 κ.μ.

«Όταν το πλοίο ρυμουλκείται σε μια διώρυγα, δεν υφίσταται παρά 65% της αντίστασης που θα συναντούσε αν κινούνταν με έλικα ή με πτερυγία πηδαλίου. Τα ρυμουλκά που είναι εφοδιασμένα με αλυσίδες κινούνται με ταχύτητα τουλάχιστον 16 χιλιομέτρων την ώρα όταν ανεβαίνουν ενάντια στο ρεύμα του Σηκουάνα με την

⁸⁰ Ε. Παπαγιαννοπούλου, ό. π., σ. 97

βοήθειά τους λοιπόν θα μπορέσουμε να τηρήσουμε τα καθορισμένα από την εταιρεία όρια ταχύτητας η διάβαση της διώρυγας θα γίνεται σε μια ώρα»⁸¹.

Χάρη στην εγκατάσταση των ρυμουλκών οι εφοπλιστές θα έκαναν οικονομία στα καύσιμα, ενώ η ασφάλεια του πλου θα τους έκανε να πληρώσουν πρόθυμα τον πρόσθετο δασμό που θα επιβαλλόταν για τη ρυμούλκηση.

Η δημιουργία της υπηρεσίας ρυμούλκησης έγινε μετά την ολοκλήρωση του έργου. Για ιστιοφόρα άνω των 20 τόνων, η ρυμούλκηση είναι υποχρεωτική, ενώ τα ατμόπλοια διασχίζουν το κανάλι με τη βοήθεια έλικα ή μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν την υπηρεσία ρυμούλκησης. Το ρυμουλκούμενο πλοίο έπρεπε να έχει δέσει τα παλαμάρια τους στο ρυμουλκό. Τα ατμόπλοια άφηναν τις μηχανές τους σε λειτουργία ή τις κρατούσαν σε ετοιμότητα για να βοηθήσουν το ρυμουλκό. Τα ρυμουλκά δεν ανήκαν υποχρεωτικά στην εταιρεία εκμετάλλευσης της διώρυγας. Εφόσον όμως δεν αποτελούσαν ιδιοκτησία της εταιρείας υποχρεώνονταν να πληρώνουν κι εκείνα διόδια. Η χρήση ρυμουλκού έγινε υποχρεωτική μετά από λίγο καιρό. Βέβαια το ότι το μέγεθος των πλοίων μεγάλωσε αύξησε και τα προβλήματα της διέλευσης της διώρυγας. Παρά την εγκαθίδρυση της υπηρεσίας ρυμουλκήσεως όμως κανένα σημαντικό - για τα δεδομένα της εποχής - πλοίο δεν διέσχισε τη νέα αυτή πλωτή οδό. Στα πρώτα χρόνια λειτουργίας της διώρυγας το εκτόπισμα των μεγαλύτερων πλοίων που τη διέσχισαν δεν ξεπερνούσε τα 2.000 κ.μ. Η οικονομία καυσίμων που γινόταν στα πλοία ήταν μικρή αφού ο κανονισμός προέβλεπε τη λειτουργία των μηχανών κατά το χρόνο ρυμούλκησης ή ετοιμότητας ανά πάσα στιγμή. Επίσης το ύψος των διοδίων και του δασμού ρυμούλκησης συνυπολογισμένο στην απώλεια χρόνου κατά την αναμονή για την είσοδο και έξοδο κ.α. και τη διάρκεια του χρόνου διέλευσης, μείωναν στο ελάχιστο οποιοδήποτε κέρδος χρόνου ή χρήματος σε σχέση με την παλαιά διαδρομή.

«Χαρακτηριστική είναι η εύγλωττη μαρτυρία του Γάλλου υποπλοίαρχου Rouger που διέσχισε τη διώρυγα το 1895: Παρατηρήσεις: Η διάρκεια του περάσματος από τη διώρυγα της Κορίνθου είναι μισή ώρα χωρίς δυσκολίες. Το πλοίο κυβερνήθηκε πολύ εύκολα παρά τη στενότητα του πορθμού και την απότομη κλίση των παρειών... Η γενική μου εντύπωση είναι ότι η διώρυγα της Κορίνθου είναι έργο εφήμερο, στο έλεος του παραμικρού σεισμού. Η μέρα όπου το τελευταίο πλοίο θα τη διασχίσει για ύστατη φορά δεν είναι πλέον πολύ μακριά. Χρειάστηκε να σταθμεύσουμε

⁸¹ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 99

1 ½ ώρα στην έξοδο της διώρυγας για την πληρωμή των εξόδων διέλευσης. Τα έξοδα αυτά δεν ξεπερνούν τα 100 φράγκα. Ισοδυναμούν σχεδόν με τη δαπάνη για επιπλέον κάρβουνο αν το πλοίο ακολουθούσε το δρόμο του Κάβο – Ματαπά, σε συνθήκες καλοκαιρίας»⁸².

Τα εγκαίνια της διώρυγας πραγματοποιήθηκαν στις 6 Αυγούστου 1893. Το πρώτο όμως ουσιαστικό πείραμα πλευσιμότητας έγινε πολύ αργότερα στις 20 Ιανουαρίου 1894. Το γαλλικό πλοίο Notre Dame du Salut, με τη διέλευση του από το κανάλι, κατέδειξε ότι η νέα αυτή θαλάσσια οδός δεν προσφέρει κανενός είδους ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα. Το εν λόγω ατμόπλοιο, μήκους 110 μέτρων, πλάτους 13 και βυθίσματος 6,5 μέτρων, δηλαδή τελείως συνηθισμένο διαστάσεων, προσέκρουσε περί τις επτά φορές στις παρυφές της διώρυγας.

Η προοπτική της «Εταιρείας της Διώρυγας» για ουσιαστικά έσοδα από τις δραστηριότητες της εταιρείας δεν έχουν επιβεβαιωθεί. Η διώρυγα είναι αρκετά στενή (24,60 μέτρα) για να μπορέσει να χρησιμοποιηθεί από μεγάλου μεγέθους πλοίων. Από την έναρξη των εργασιών, υπήρξε ανησυχία για το πόσο χρήσιμο θα ήταν ένα τέτοιο έργο. Μέρος των γαλλικών μέσων ενημέρωσης έχει εγείρει σοβαρές διαφωνίες σχετικά με την αναγκαιότητα δημιουργίας του, γεγονός που κάνει το γαλλικό κοινό να είναι προσεκτικό για εταιρείες που εκτελούν τέτοια έργα όπως τη διώρυγα της Κορίνθου.

Ο Γάλλοι που ήταν κάτοχοι μετοχών, ομολόγων ή είχαν μερίσματα τόσο από την παλαιά «Διεθνής Εταιρεία» όσο και από την «Νέα Εταιρεία» είχαν προβληματιστεί ιδιαίτερα μετά την μικρή χρήση της διώρυγας από την διεθνή ναυτιλία.

Εκτός όμως από τους επιχειρηματίες, μηχανικούς και δανειστές της διώρυγας, η διόρυξη του Ισθμού ενδιέφερε εξίσου τους ναυτικούς και τους ταξιδιώτες οι οποίοι περίμεναν ότι μετά από την αποπεράτωση των έργων θα επωφελούνταν από τη μείωση του πλου κατά 24 ώρες. Όταν όμως ανοίχτηκε επιτέλους η διώρυγα, η πραγματικότητα φάνηκε πολύ διαφορετική και τα πλοία των ναυτιλιακών εταιρειών εξακολουθούσαν, κατά κανόνα, να κάνουν το παλιό τους δρομολόγιο διαπλέοντας πάντα τον Κάβο - Μαλέα, γιατί οι διαστάσεις της διώρυγας με πλάτος 24,60 μέτρα, μήκος 6.450 μέτρα και βάθος του νερού 8,00 μέτρα, από την αρχή ήδη της εκμετάλλευσής της, αποδείχτηκαν ανεπαρκής για τα πλοία που το φάρδος τους

⁸² Ε. Παπαγιαννοπούλου, *Η Διώρυγα της Κορίνθου, Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα 1989, σ. 100

ξεπερνούσε τα 16 μέτρα, κινδύνευαν να προσκρούσουν στα τοιχώματα της με την παραμικρή αδέξια μανούβρα.

Το πλάτος της δεν επέτρεπε επίσης σε δύο ταχυδρομικά ατμόπλοια να διασταυρωθούν πράγμα που συνεπάγονταν σοβαρή καθυστέρηση στον πλου. Ένα σκάφος τύπου των Messageries Maritimes, μιας ισχυρής Γαλλικής ατμοπλοϊκής εταιρεία, που το πλάτος του ξεπερνούσε τα 16 μέτρα και ένα απλό πλοίο του τύπου των 600 τόνων με 10 και πάνω μέτρα, δεν μπορούσαν να περάσουν παρά με μεγάλους κινδύνους αβαρίας ακόμη κι αν φρόντιζαν να έχουν τις κεραιές τους σηκωμένες διαγώνια ώστε οι άκρες να μην ξεπερνούν τις πλευρές του πλοίου. Εκτός από το πρωταρχικό τεχνικό πρόβλημα του πλάτους, η διάρκεια ζωής του έργου άρχισε να αμφισβητείται λόγω της ύπαρξης αμμωδών και αργιλωδών ασταθών στρωμάτων στο έδαφος όπου είχε ανοιχτεί η διώρυγα και της συχνότητας των σεισμικών δονήσεων στην περιοχή.

«Όσοι επισήμαναν τις αδυναμίες της διώρυγας τρίβουν τα χέρια τους με ικανοποίηση όταν, λίγο αργότερα συμβαίνουν οι πρώτες κατολισθήσεις από την πλευρά της Πελοποννήσου. Οι μαρτυρίες των καπετάνιων επιβεβαιώνουν τους φόβους των προξένων. Όλοι μιλάνε για το εφήμερο του έργου για το φόβο των σεισμών και για τα ατυχήματα στις παρειές της διώρυγας. Ένα ακόμη από τα πολλά δυσάρεστα συμβάντα αναφέρεται από το Γάλλο πρόξενο του Πειραιά: την προηγούμενη εβδομάδα ακόμα το “Αθηνά”, ένα πλοίο 600 τόνων της εταιρείας Mac Nowall, έσπασε ένα πτερύγιο της έλικας του. Εξάλλου οι τεχνικοί σύμβουλοι της εταιρίας αυτής, πριν εγκαινιάσουν την οποιαδήποτε τακτική γραμμή πλοίων μέσω της νέας θαλάσσιας οδού, βάζουν ως έναν όρο, τον φωτισμό του Κορινθιακού και Σαρωνικού κόλπου με μία σειρά από φάρους»⁸³.

Συγκρίνοντας την διώρυγα της Κορίνθου με αυτή του Σουέζ παρατηρούμε ότι και στις δύο διώρυγες υπήρχε η αρνητική πεποίθηση ότι θα ήταν μικρή η χρήση τους από τα πλοία. Για την διώρυγα του Σουέζ μάλιστα πολλοί εκφράζαν το φόβο τους για το πως θα περνούσαν τα ιστιοφόρα λόγω των ανέμων της Ερυθράς Θάλασσας η ακόμα και για το υψηλό κόστος διέλευσης. Πάντως και για τις δύο διώρυγες από την στιγμή που δόθηκαν προς χρήση υπήρχε ένας δισταγμός και μια απροθυμία από πολλές ναυτιλιακές εταιρείες να τις χρησιμοποιήσουν.

⁸³ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 102

3.6. Η Νέα Εταιρεία της Διώρυγας της Κορίνθου

Στις 27 Ιουλίου 1906, το κανάλι δημοπρατήθηκε και η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, εκπροσωπούμενη από τον Στέφανο Στρέιτ, αγόρασε το «κτήμα» που ανήκαν γεωγραφικά στον Δήμο Περαχώρας Κορίνθου.

Το κόστος αγοράς είναι 430.000 δραχμές. Εκτός από τα έσοδα από τη δημοπρασία, αυτοί που κατείχαν τίτλους της «Ελληνικής Εταιρείας της Διώρυγας» θα μοιραστούν πόρους που διέθετε η Εταιρεία, που στις 31 Δεκεμβρίου 1906, ήταν περίπου 450.000 δραχμές.

Δηλαδή, για περίπου 45.000.000 δραχμές, οι μέτοχοι και οι δανειστές της εταιρείας θα μοιράζονται 800.000 δραχμές. Αυτό ισοδυναμεί πάνω κάτω με 1,75% του οφειλόμενου χρέους.

«Με τον εκπλειστηριασμό της διώρυγας έκλεισε μία ακόμα σελίδα της ιστορίας της. Η κατοχή και κυριότητα του ανωτέρω κτήματος υπό την επωνυμία Διώρυξ Ισθμού Κορίνθου μεθ' όλων των προς λειτουργίαν εξαρτημάτων και παραρτημάτων και των προς εκμετάλλευσιν τοιούτων μετά του προνομίου περιήλθε έτσι στην Εθνική Τράπεζα που είχε επέμβει για λογαριασμό μιας ομάδας Τραπεζών»⁸⁴.

Στις παραπάνω διαδικασίες το όργανο που είχε τον πρώτο λόγο είναι η : «Επιτροπή για την υπεράσπιση των συμφερόντων των ομολογιούχων της Εταιρείας της Διώρυγας Κορίνθου (Comite de defense des obligataires de la Societe Hellenique du Canal de Corinthe)» έδρα της ήταν το Παρίσι, αλλά ακόμα και το Comptoir National d' Escompte de Paris.

«Στις 7 Σεπτεμβρίου 1907, ο Διοικητής της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος Σ. Στρέιτ και ο Ζαφείριος Μάτσας, Γενικός Διευθυντής της Τραπέζης Αθηνών , εαυτούς και την υπ' αυτών αντιπροσωπευομένην ομάδα τραπεζών και τραπεζιτών, γενόμενοι κύριοι δια της Εθνικής Τραπέζης εν ονόματι της οποίας κατεκυρώθη επί πλειστηριασμού, της Διώρυγος του Ισθμού της Κορίνθου αποφάσισαν να προβώσι εις σύστασιν ανωνύμου Ελληνικής Εταιρείας, εις ην θέλουσι συμμετάσχει και οι δηλώσαντες τούτο ομολογιούχοι και μέτοχοι της πρώην κυρίας του Ισθμού Ανωνύμου Ελληνικής Εταιρείας της Διώρυγος της Κορίνθου. Ο συμβιβασμός στον οποίο κατέληξαν όλοι με κοινή συμφωνία, έδινε το δικαίωμα στους ομολογιούχους της έκπτωτης εταιρείας, κατόχους 37.442 ομολογίων, από τις 46.000 που είχαν τεθεί σε δημόσια εγγραφή, και τους πρώην μετόχους, κατόχους 4.118 μετοχών, επί συνόλου

⁸⁴ Ε. Παπαγιαννοπούλου, ό. π., σ. 104

10.000 που είχαν εκδοθεί, να συμμετάσχουν στην υπό συγκρότηση νέα ανώνυμη εταιρεία. Ορίστηκε ότι, από τις 40.000 μετοχές που θα εξέδιδε η νέα αυτή εταιρεία, οι 30.000 θα περιέρχονταν στους ομολογιούχους και μετόχους της προηγούμενης. Οι υπόλοιπες 10.000 θα περιέρχονταν στις προαναφερόμενες Τράπεζες έναντι μετρητών. Η Εθνική και η Τράπεζα Αθηνών συγκρότησαν ανώνυμη εταιρεία με επωνυμία Νέα Εταιρεία της Διώρυγας της Κορίνθου με έδρα την Αθήνα και σκοπό την εκμετάλλευση της διώρυγας. Εκτός από το Διοικητικό Συμβούλιο της, συγκροτήθηκε και μία Συμβουλευτική Επιτροπή με έδρα το Παρίσι»⁸⁵.

«Η Εθνική Τράπεζα μεταβίβασε στη νέα εταιρεία το δικαίωμα της εκμετάλλευσης της διώρυγας και ότι άλλο είχε περιέλθει στην κατοχή της, βάσει του αναγκαστικού πλειστηριασμού, καθώς και όλα τα δικαιώματα και υποχρεώσεις της σχετικά με τη διώρυγα. Αναλάμβανε επίσης την υποχρέωση να καταβάλει το κεφάλαιο κίνησης της νέας εταιρείας ύψους 430.000 δραχμές επί παραδώσει προς την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος υπό της ιδρυομένης Εταιρίας των μετοχών αυτής. Η Εταιρεία θα παρέδιδε στην Τράπεζα 34.400 μετοχές, αξίας 25 δραχμών την καθεμία, το κεφάλαιο των οποίων θα είχε καταβληθεί ολόκληρο καθώς και 5.600 μετοχές της ίδιας αξίας για την πληρωμή τόκων, προμηθειών και για την καταβολή των δαπανών της Τράπεζας και της Επιτροπής του Παρισιού ως αντάλλαγμα για το κεφάλαιο κίνησης για τη μεταβίβαση των συναφών με τη διώρυγα δικαιωμάτων και υποχρεώσεων. Το κεφάλαιο της Νέας Εταιρείας ορίστηκε σε 1.000.000 δραχμές διαιρεμένο σε 40.000 μετοχές των 25 δραχμών. Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο απαρτίστηκε από τους: Στέφανο Στρέιτ, Διοικητική της Εθνικής Τράπεζας, Ι. Βαλαωρίτη, Υποδιοικητή της Εθνικής Τράπεζας και Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας, δικηγόρο, Ι. Ευταξία, δικηγόρο, Ζαφ. Μάτσα, Γενικό Διευθυντή της Τράπεζας Αθηνών, Μ. Ιορδανόπουλο, Διευθυντή και Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου της Τράπεζας Αθηνών, Η. Αγγελόπουλο, Ε. Εμπειρικό και Όσκαρ Δακόστα»⁸⁶.

Η Συμβουλευτική Επιτροπή Παρισίων λειτουργεί ως συμβουλευτικό όργανο του Διοικητικού Συμβουλίου. Παραστατικά εσόδων ή εξόδων έπρεπε να ελέγχονται από την Επιτροπή.

Για το ποιοι θα ήταν οι ελεγκτές της «Εταιρείας» θα οριζόταν από την Εθνική Τράπεζα, το Comptoir National d'Escompte de Paris (Εθνική Εμπορική Εταιρεία του

⁸⁵ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 110

⁸⁶ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 111

Παρισιού) και την Τράπεζα Αθηνών με αμοιβαία συμφωνία ένα μήνα πριν από το τέλος του εταιρικού έτους.

«Για ποιο λόγο να αναλαμβάνει όμως η Εθνική Τράπεζα τη διάσωση της διώρυγας για λογαριασμό των ενδιαφερομένων; Από ένα γράμμα του Γάλλου υπουργού των Εξωτερικών στο συνάδελφο του υπουργό των Οικονομικών γίνεται γνωστό πως ο Έλληνας υπουργός τον πληροφόρησε πως κατέληξαν σε συμφωνία οι συνομιλίες μεταξύ της ελληνικής κυβέρνησης και ορισμένων γαλλικών τραπεζών, κυρίως του Comptoir d' Escompte με στόχο τη διάσωση τόσο των συμφερόντων του ελληνικού κράτους όσο και των Γάλλων κατόχων τίτλων της Εταιρείας της Διώρυγας. Τον πληροφόρησε επίσης ότι η ελληνική κυβέρνηση πήρε όλα τα απαραίτητα μέτρα για να μη γίνει η διώρυγα ιδιοκτησία ορισμένων ξένων ναυτιλιακών εταιρειών υποβάλλοντας προς τον υπουργό Εσωτερικών της Ελλάδας, ένα νομοσχέδιο που προέβλεπε ότι σε περίπτωση πώλησης της διώρυγας, ο πλειοδότης όφειλε, μέσα σε διάστημα τριών μηνών, να συστήσει ελληνική ανώνυμη εταιρεία, με έδρα την Αθήνα»⁸⁷.

Η ελληνική κυβέρνηση ενδιαφέρεται να σώσει τη διώρυγα. Ενδιαφέρεται όμως εξίσου να σώσει τους Γάλλους κεφαλαιούχους και δανειστές της ελληνικής Εταιρείας της Διώρυγας. Η παρουσία του Comptoir d' Escompte και των άλλων δανειστών της Ελλάδας είναι πιο έντονη από ποτέ. Οι ομάδες πίεσης προς τις ελληνικές αρχές δρουν σε όλα τα μέτωπα. Η συγκρότηση της Νέας Εταιρείας γίνεται με συμφωνία της χρηματιστικής ομάδας που συσπειρώνεται γύρω από την Εθνική Τράπεζα και της Εθνικής Ένωσης των Γάλλων Κατόχων Ξένων Χρηματιστηριακών Αξιών Association nationale des porteurs francais de valeurs etrangeres. Στην προκειμένη περίπτωση βέβαια δεν πρόκειται πλέον για τους μικροκεφαλαιούχους ή μεσοκεφαλαιούχους της πρώτης Διεθνούς Εταιρείας του στρατηγού Turri, που ενδιαφέρονταν να επενδύσουν ξανά, για πολλοστή φορά, σε μία οδυνηρή ιστορία. Το αμφίβολο μέλλον της διώρυγας δεν μπορούσε πια να ενδιαφέρει παρά σοβαρούς χρηματιστικούς κύκλους αναμειγμένους σε πολυεπίπεδα οικονομικά συμφέροντα στον ελλαδικό χώρο, όπως το Comptoir d' Escompte. Η ανακύκλωση της ιστορίας της διώρυγας επιχειρείται πάλι μέσω της Νέας Εταιρείας με 1.000.000 δραχμές κεφάλαιο από τις οποίες οι 750.000 ανήκουν στους πρώην μετόχους και ομολογιούχους και κυρίως τους Παρισινούς

⁸⁷ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *Η Διώρυγα της Κορίνθου, Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα 1989, σ. 112

κεφαλαιούχους. Αντίθετα, η αγοράστρια Εθνική Τράπεζα δίνει 430.000 δραχμές και καταβάλλει επίσης άλλες 430.000 δραχμές ως κεφάλαιο κίνησης της Νέας Εταιρείας, από τις οποίες 140.000 δραχμές, δηλαδή 5.600 μετοχές της Νέας Εταιρείας, αντιστοιχούν στην πληρωμή των δαπανών της Τράπεζας και της Παρισινής Επιτροπής. Από τις υπόλοιπες 40.000 μετοχές συνολικά που θα παραδίδονταν στην Εθνική Τράπεζα, οι 17.200 θα κάλυπταν το ποσό των 430.000 δραχμών -τιμή αγοράς της διώρυγας- και 17.200 τις 430.000 δραχμές που η Τράπεζα θα διέθετε στη Νέα Εταιρεία ως κεφάλαιο κίνησης. Η παράδοση των μετοχών στην Εθνική Τράπεζα αποτελεί ένα είδος ενέχυρου για την παραχώρηση της εκμετάλλευσης της διώρυγας και τη χορήγηση του κεφαλαίου κίνησης. Ελπίδα για το μέλλον είναι η απόκτηση κάποιου τοκομεριδίου για τους μετόχους της Νέας Εταιρείας. Το καταστατικό προέβλεπε ότι μετά την αποπληρωμή των δαπανών της εταιρείας, των τόκων και χρεολυσίων των δανείων και την εξασφάλιση αποθεματικού (5% των εισπράξεων), το πλεόνασμα των εισπράξεων θα διανεμόταν στους μετόχους μέχρι τη συμπλήρωση 5% επί του κεφαλαίου κάθε μετοχής και μετά 10% του επιπλέον μεταξύ των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου. Το υπόλοιπο θα κατανέμονταν μεταξύ των μετόχων ως πρόσθετο μέρος.

Λίγους μήνες μετά τη σύσταση της, η Νέα Εταιρεία υπέγραψε συμβόλαιο με τους εκκαθαριστές της ελληνικής Εταιρείας της Διώρυγας. Αναλάμβανε ως αντάλλαγμα για τη μεταβίβαση του ενεργητικού της υπό εκκαθάριση εταιρείας να καταβάλει, «προς έκαστην των 46.008 ανωνύμων ενυποθήκων ομολογιών του εκ φράγκων χρυσών 23.333.500 δανείου της σήμερα εν εκκαθαρίσει εταιρείας, 0,75 δραχμάς, ήτοι εν όλω δραχμάς 34.506. Προς έκαστην των 4.808 ομολογιών της αυτής Εταιρείας, προς ας δεν επληρώθη το εκ δραχμών 9,5 ποσοστόν έναντι τοκομεριδίων, δραχμάς 9,50, ήτοι εν όλω δραχμάς 45.676. Προς τους τρεις εκκαθαριστάς δραχμάς 2.800. Προς το Γαλλικόν Δημόσιον δια φόρον και δια την εν Γαλλία κυκλοφορίαν μετοχών και ομολογιών της εν εκκαθαρίσει εταιρείας φράγκα χρυσά 940 ήτοι δραχμάς 1.024,60»⁸⁸.

Παραμένουν ανοιχτά τα ερωτήματα για το αν έλαβαν κάποτε και ποιας αξίας μέρος οι «νέοι» μέτοχοι της Νέας Εταιρείας; Ακόμα αν πραγματοποιήθηκε και πότε η απόσβεση του μετοχικού κεφαλαίου.

⁸⁸ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 113

3.7. Χαρίλαος Τρικούπης και δημόσια έργα

«Μία από τις μεγάλες προτεραιότητες του Τρικούπη και ίσως ο τομέας όπου η πολιτική του στέφθηκε με μεγάλη επιτυχία ήταν τα δημόσια έργα. Στον τομέα αυτό η επιτάχυνση της κατασκευής της τεχνοοικονομικής υποδομής υπήρξε εντυπωσιακή. Το πρώτο μέλημα του Τρικούπη ήταν η ανάπτυξη της συγκοινωνίας. Ως το 1882 μόνο 1.359 χιλιόμετρα αμαξιτών οδών είχαν κατασκευαστεί σε ολόκληρη την Ελλάδα, από τα οποία σχεδόν τα 2/3 βρισκόνταν στα Ιόνια νησιά και χρονολογούνταν από την εποχή της αγγλικής κατοχής. Το κόστος και οι δυσκολίες της μεταφοράς εμπόδιζαν την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς. Σε εποχή καλής εσοδείας τα δημητριακά σάπιζαν στην Τρίπολη, ενώ στο Ναύπλιο γίνονταν εισαγωγές. Ακόμα το 1887 οι διαφορές στη λιανική πώληση των ειδών διατροφής ποίκιλλαν σημαντικά από περιοχή σε περιοχή. Στα είδη μάλιστα που είχαν μικρή αξία οι διαφορές στις τιμές έφθαναν ανάλογα με το βάρος τους (κρασί, χορταρικά) στο 1:2 ή και στο 1:3. Η ανάπτυξη του εσωτερικού οδικού δικτύου ήταν λοιπόν προϋπόθεση της αναπτύξεως τόσο του εμπορίου, όσο και των παραγωγικών δυνάμεων»⁸⁹.

«Όταν ο Τρικούπης ανάλαβε την αρχή το 1882, υπήρχαν μόνο 7 μίλια σιδηροδρομικής γραμμής, που συνέδεαν την Αθήνα με το λιμάνι του Πειραιά. Το 1893 λειτουργούσαν κάπου 568 σιδηροδρομικά μίλια με άλλα 305 περίπου υπό κατασκευήν, αν και το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο δεν ενώθηκε μ' εκείνο της Ευρώπης παρά μόνο το 1916. Υπήρχαν επίσης κάπου 4.000 μίλια τηλεγραφικών γραμμών. Το εκτόπισμα των πλοίων κάτω από ελληνική σημαία ανέβηκε από 8.241 τόννους το 1875, σε 144.975 τόννους το 1895. Πλούσιοι Έλληνες, που έμεναν συχνά στο εξωτερικό, άρχισαν να αγοράζουν μεγάλους αριθμούς παλαιών ατμόπλοιων, χρησιμοποιώντας για πλοίαρχους και πλήρωμα τους νησιώτες συμπατριώτες τους. Έτσι άρχισε μια παράδοση που επρόκειτο να κάνει την Ελλάδα ένα από τα μεγαλύτερα ναυτικά κράτη του αιώνα μας. Η διώρυγα της Κορίνθου άνοιξε το 1893 αν και δεν έφερε τα άμεσα οικονομικά κέρδη που αναμενόταν»⁹⁰.

Το 1867 ο Κουμουνδούρος με την κυβέρνησή του ίδρυσε το λεγόμενο «ταμείο οδοποιίας», το οποίο όμως δεν είχε επαρκή χρήματα. Το 1890 το οδικό δίκτυο ήταν πάνω από 4000 χιλιόμετρα και είχαν ξοδευτεί περίπου στις 74.000 δραχμές από τα

⁸⁹ Α. Βακαλόπουλος, «Δημόσια έργα», στην: *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τ. 14 (1975), σ. 50

⁹⁰ R. Clogg, *Σύντομη ιστορία της νεώτερης Ελλάδας*, Αθήνα 2012, σ. 138

οποία τα 20.000 προερχόταν από σύναψη δανείου με τη Εθνική Τράπεζα, που έγινε στις 14 Μαρτίου 1882.

Ταυτόχρονα, αναπτύχθηκε με γοργό ρυθμό το σιδηροδρομικό δίκτυο. Όταν ο Τρικούπης ανέλαβε την εξουσία το 1882, λειτουργούσε το δρομολόγιο Αθηνών - Πειραιώς, το οποίο είχε μήκους περίπου 12 χιλιόμετρα. Από το 1875 και πέρα το ζήτημα της δημιουργίας σιδηροδρόμων είχε αρχίσει να απασχολεί σοβαρά τους πολιτικούς ηγέτες και την κοινή γνώμη. Έγιναν σειρά παραχωρήσεων σε ιδιωτικές εταιρείες, κυρίως από την κυβέρνηση Κουμουνδούρου, που διαπραγματευόταν με ένα ρωσικό οίκο την παραχώρηση του συνόλου του ελληνικού δικτύου, κανένα όμως έργο δεν είχε αρχίσει. Μόλις εγκαταστάθηκε η κυβέρνηση Τρικούπη ενέτεινε τις δραστηριότητες της, προτιμώντας την κατευθείαν ανάθεση το κατασκευών σε χωριστές εταιρείες. Τον Αύγουστο του 1882 υπέγραφε με την «Πιστωτική Τράπεζα» παραχωρητήριο για την κατασκευή το σιδηροδρόμων Πελοποννήσου, και η εταιρεία Σ.Π.Α.Π. ιδρύθηκε την 1/12/1882. Τον Ιούνιο του ίδιου χρόνου παραχώρησε το προνόμιο για τις γραμμές Βόλου - Λάρισας και Βελεστίου - Καλαμπάκας στο χρηματιστή Μαυροκορδάτο, που την 30η Οκτωβρίου σύστησε την εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας», με συμμετοχή του Ανδρέα Συγγρού. Τον ίδιο μήνα ψηφίστηκε η κατασκευή του σιδηροδρόμου Αθηνών - Λαυρίου που την ανέλαβε η εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Αττικής». Τέλος τον Ιούνιο του 1883 ιδρύθηκε η εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Πύργου - Κατάκολου».

Αντίθετα με την προηγούμενη περίοδο, οπότε οι διαπραγματεύσεις είχαν μείνει στο χαρτί, τώρα οι εργασίες προχωρούσαν γοργά. Το 1892, το σιδηροδρομικό δίκτυο έφτασε τα 906 χιλιόμετρα. Αν προστεθεί και το σιδηροδρομικό δίκτυο Αθηνών - Λαρίσης, που άρχισε το 1890, πάλι επί κυβερνήσεως Τρικούπη, το δίκτυο που θεμελιώθηκε το 1882 συγκροτούσε, και εξακολουθεί και σήμερα ακόμα, το σύνολο σχεδόν των σιδηροδρόμων της παλαιάς Ελλάδος.

Ταυτόχρονα, η κατασκευή λιμενικών έργων, γεφυρών και φάρων έχει αυξηθεί εκθετικά. Η Βελγική αντιπροσωπεία αναδιοργάνωσε τις τηλεγραφικές και ταχυδρομικές υπηρεσίες. Ανάμεσα στο 1883 και στο 1887 τα τηλεγραφήματα αυξήθηκαν κατά 40%, ενώ η αύξηση της ταχυδρομικής διακινήσεως επιστολών ήταν, στο ίδιο διάστημα, της τάξεως του 50%, το 60% του έντυπου υλικού, και του 250% των εμπορικών δεμάτων.

«Τέλος, την ίδια περίοδο άρχισε και η εκτέλεση δύο βασικής σημασίας έργων που απασχολούσαν την ελληνική κυβέρνηση από πολλά χρόνια. Άρχισε να

πραγματοποιείται με το νόμο ΠΠΒ΄ της 3/7/1882 το παλιό σχέδιο του Γουσταύου Eichthal της αποξηράνσεως της Λίμνης Κωπαΐδας, που όταν ολοκληρώθηκε μισό αιώνα αργότερα, πρόσθεσε στην καλλιεργήσιμη γη 240.000 στρέμματα. Τότε, το 1882, άρχισε να διανοίγεται και η διώρυγα της Κορίνθου, που όταν εγκαινιάστηκε το 1893 περιόρισε στο μισό την απόσταση από τον Πειραιά ως τις ιταλικές ακτές. Βέβαια, ο πολλαπλασιασμός των δημοσίων έργων, που μέσα σε μία δεκαετία άλλαξαν τη μορφή της χώρας, δεν οφειλόταν μόνο στις πρωτοβουλίες του Τρικούπη. Τόσο ο Κουμουνδούρος, όσο και ο Δηληγεώργης είχαν απόλυτη συνείδηση της ανάγκης δημιουργίας μιας εκσυγχρονισμένης τεχνοοικονομικής υποδομής, και το ζήτημα απασχολούσε έντονα την κοινή γνώμη: οι εφημερίδες της εποχής είναι γεμάτες από σχέδια κάθε είδους για υλικές βελτιώσεις και δημόσια έργα, προδίδοντας πέρα από κάθε συγκεκριμένη πολιτική το σύμπλεγμα μιας αστικής τάξεως εμποτισμένης από τη διάχυτη ευρωπαϊκή συμβολική θεώρηση των σιδηροδρόμων και της τεχνικής σαν παλλάδιο εκσυγχρονισμού και προόδου. Η αστάθεια των κυβερνήσεων, οι εξωτερικές περιπέτειες και κυρίως η δημοσιονομική ένδεια, είχαν όμως εμποδίσει τόσο το Δηληγεώργη όσο και τον Κουμουνδούρο να πραγματοποιήσουν τα σχέδιά τους αυτά. Χρειάστηκε η κυβερνητική σταθερότητα της τριετίας 1882 - 1885, η διάθεση τεράστιων για την εποχή εκείνη κεφαλαίων και η ακαταπόνητη δραστηριότητα του πρωθυπουργού για να επιτευχθούν οι εντυπωσιακοί ρυθμοί της δεκαετίας 1880 - 1890»⁹¹.

⁹¹ Α. Βακαλόπουλος, «Δημόσια έργα», στην: *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τ. 14 (1975), σ. 52

Δ' Κεφάλαιο

Η σημασία της διώρυγας στην οικονομία και την ναυτιλία της Ελλάδας

4.1. Προοπτικές της κατασκευής της διώρυγας - αντιδράσεις

«Οι Ενετοί άρχισαν να σκάβουν τον Ισθμό από την πλευρά της Κορίνθου. Όταν χτύπησαν το βράχο, το αίμα κύλησε στα πρώτα χτυπήματα της αξίνας. Τρομοκρατημένοι κατευθύνθηκαν προς το Καλαμάκι και άρχισαν τις εργασίες από αυτή τη μεριά. Το αίμα κύλησε πάλι. Από εκείνη τη στιγμή οι Ενετοί εγκατέλειψαν το εγχείρημα»⁹².

Τα λόγια αυτά ειπώθηκαν από ένα γέρο χωρικό όταν οι Γάλλοι μηχανικοί έκαναν την τοπογραφική μελέτη του Ισθμού το Μάρτιο του 1862 και αυτό είναι ένα μόνο παράδειγμα μεταξύ των πολλών, από τις λαϊκές δεισιδαιμονίες που αναπτύχθηκαν γύρω από τη διάνοιξη της διώρυγας στην Κόρινθο.

Η ιδέα της διάνοιξης του Ισθμού δεν σκόνταφτε μόνο στις λαϊκές δοξασίες, αλλά και σε μια συσπείρωση συντηρητικών διανοουμένων. Ο εκπρόσωπός της, δημοσιογράφος Ι. Π. Πύρλας, δημοσίευε στον αθηναϊκό τύπο εχθρικά άρθρα, με βασικό επιχείρημα ότι η διώρυγα θα ήταν επικίνδυνη, επειδή με την ανάπτυξη των συγκοινωνιών θα διείσδυναν ευκολότερα ήθη και νοοτροπίες ξένες προς την ελληνική πραγματικότητα και θα αλλοτρίωναν τα τοπικά ήθη.

«Σε αντίθεση προς τους συντηρητικούς, η μεγάλη πλειοψηφία των Ελλήνων δεν περίμενε μόνο οικονομικά οφέλη από τη διάνοιξη της διώρυγας, αλλά και πολιτικά. Την έβλεπαν σαν το δρόμο για να ξαναβρούν τη δόξα του παρελθόντος: 'Οτι μόν πολλών και ποικίλων ωφελειών καρποθήσεται η Ελλάς εκ της διώρυγος, περί τούτου ικανά [...] ελέχθησαν, ούχ ήττον όμως έκ των ρηθησομένων δειχθήσεται ότι ούτω και μόνον έχει το πράγμα και ουχί άλλως. Διότι μετά την διώρυξιν του Ισθμού θα διέρχωνται δια του μακρού Κορινθιακού κόλπου και της διώρυγος και επομένως δια του μέσου της Ελλάδος πολλαί ατμοπλοίων εμπορικών και ταχυδρομικών χιλιάδες, 300 ή και πλείονα πολεμικά πλοία και πολλώ πλείους ιστιοφόρων εμπορικών πλοίων χιλιάδες εξ Εύρώπης εις την Ανατολήν καί τανάπαλιν. Ή δε διηνεκής αύτη καί πάντοτε έπαυξάνουσα υλική καί πνευματική κίνησις ευκόλως και ταχέως, θα εισδύση και εις τα

⁹² Ε. Παπαγιαννοπούλου, *Η Διώρυγα της Κορίνθου, Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα 1989, σ. 20

νότια και δια τούτων εις τα μεσόγεια, εκ του οποίου σπουδαιότατα θα ωφεληθώσιν οι κάτοικοι αυτών»⁹³.

«Η ακτοπλοΐα, τα ταχυδρομικά πλοία καθώς και οι νηοπομπές του πολεμικού ναυτικού, που θα διέσχιζαν τη διώρυγα, θα αποκτούσαν τη βασική εγγύηση για τη συνεχή και διαρκώς αυξανόμενη κίνηση κατά μήκος αυτής της θαλάσσιας αρτηρίας, μέσω της οποίας η διείσδυση στην καρδιά της χώρας θα γινόταν εύκολα, καθιστώντας την Αθήνα το κέντρο της Ελλάδας. Η προοπτική της διώρυξης του Ισθμού και της δημιουργίας καινούριας συγκοινωνιακής οδού έκαναν τους οπαδούς του έργου να οραματίζονται την αναγέννηση των αρχαίων πόλεων και των κέντρων εμπορίου του Κορινθιακού κόλπου: Όσπερ δε εν τοις αρχαίοις χρόνοις υπήρχον εν μεν τη βορείω παραλία του Κόλπου δεκαοκτώ πόλεις και πολίχναι, εν δε τη νοτίω δέκα ισχυρά κέντρα ενεργείας και εμπορίου ούτω και μετά τη διορυγήν του Ισθμού θα σχηματισθώσι πολλά τοιαύτα εν αμφοτέραις ταίς παραλίαις αυτού»⁹⁴.

Κατ' άλλους η κατασκευή της διώρυγας θα υποβοηθούσε την ανάπτυξη της τοπικής παραγωγής. Ο Grimaud de Caux διατύπωσε την ιδέα ότι η πρόοδος της γεωργίας της Ελλάδας εξαρτιόταν κυρίως από τη διάνοιξη της διώρυγας, αλλά θα επωφελούνταν ακόμα η βιομηχανία και το εμπόριο της περιοχής και ολόκληρης της Ελλάδας. Η δημιουργία αποθηκών κατά μήκος των ακτών της διώρυγας στην περιοχή ήταν ένα από τα όνειρα των αισιόδοξων υποστηρικτών της διάνοιξης.

«Έτσι λοιπόν θα πετύχουμε και τα οφέλη, για τα όποια μιλήσαμε, και επιπλέον μπορούμε να ελπίζουμε ότι ο Ισθμός θα είναι η κυριότερη αποθήκη της Μεσογείου. Θα έχουν συμφέρον όλοι να αποθηκεύσουν τα εμπορεύματά τους, για να τα μεταφέρουν κατόπιν σε άλλες περιοχές, ανάλογα με τις ανάγκες και τη ζήτηση, όπως γίνεται ακόμα με τη Σύρα. Ήδη στον Ισθμό υπάρχει ο σταθμός της αυστριακής ατμοπλοϊκής εταιρείας Λόντ, στον οποίο η εταιρεία αποθηκεύει τα εμπορεύματά της, ενώ οι ταξιδιώτες της διασχίζουν τον Ισθμό από μια αμαξητή οδό, που κατασκευάστηκε και συντηρείται με έξοδα της ίδιας υποστήριξε ο Τουρ»⁹⁵.

Από την εποχή του Καποδίστρια, ήδη, όταν η ανεξαρτησία της Ελλάδας δεν είχε εδραιωθεί ακόμα, ο Κυβερνήτης, διαβλέποντας τη σπουδαιότητα και το μέλλον του Ισθμού, είχε αποφασίσει να εγκαταστήσει εκεί την πρωτεύουσα του νέου κράτους

⁹³ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 21

⁹⁴ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 23

⁹⁵ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 22

και να συνδέσει τις δύο θάλασσες ανοίγοντας διώρυγα, για την οποία υπολόγιζε να χρησιμοποιήσει μέρος ενός δανείου που είχε ζητήσει.

Όταν αργότερα ξανασυζητήθηκε το σχέδιο της διώρυξης, ο πρόεδρος της Διεθνούς Εταιρείας της Διώρυγας Κορίνθου, στρατηγός Turp, υποστήριξε ότι χάρη σ' αυτή τη νέα οδό θα ενισχυόταν η εθνική ναυτιλία και το εμπόριο.

Στην ομιλία που εκφώνησε στο Γεωγραφικό Συνέδριο της Βενετίας είπε: «Η αιφνίδια ανάπτυξη της βιομηχανίας και του εμπορίου στην Ελλάδα αυτόν τον τελευταίο καιρό, οφείλεται κυρίως στην αύξηση του αριθμού των πλοίων της. Αρκεί να πούμε ότι η χώρα αυτή το 1830 αριθμούσε μόνο 1.050 πλοία 30.000 τόνων συνολικά, ενώ το 1871 είχε 6.135 πλοία 415.355 τόνων. Η συντόμευση της διάρκειας του πλου αποδίδει αισθητά οφέλη στις ναυτιλιακές εταιρείες, από τα οποία επωφελούνται, με τη σειρά τους, και όλοι οι επιβάτες και οι έμποροι. [...] κατανοώντας τη σημασία της διώρυγας της Κορίνθου για το εμπόριο των άλλων εθνών και για τη δική της πρόοδο, η Ελλάδα μας διαβεβαίωσε ότι θα βοηθήσει με όλες τις δυνάμεις για να πετύχουν τα έργα [...]. Ο Ισθμός της Κορίνθου εθεωρείτο ανέκαθεν, ακόμα και από τους αρχαίους Έλληνες, μεγάλο εμπόδιο για το εμπόριο. Τον έβλεπαν σαν μια πρόκληση, ριγμένη εκεί από κάποιο κακό πνεύμα, αντίθετα στη δύναμη και στη θέληση του ανθρώπου [...] Η πραγματοποίηση του μεγάλου έργου της διώρυγας προοριζόταν για τον αιώνα της προόδου, όπως αποκαλούμε με περηφάνεια τον αιώνα μας»⁹⁶.

Κατά τον E. Fuchs η διώρυγα θα ήταν χρήσιμη κυρίως στην ακτοπλοΐα, που διεξαγόταν από μικρά πλοία. Η πρόβλεψη αυτή αποδείχτηκε ακριβής αν ληφθεί υπόψη η άνθηση των ναυπηγείων ακτοπλοϊκών σκαφών. Σχετικά με τα αναμενόμενα από τη διώρυγα οφέλη, παρατηρείται μια ρεαλιστικότερη εκτίμηση στις απόψεις του: «Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι, από όλα τα έθνη της Ευρώπης, στην Ελλάδα αναλογεί ο μεγαλύτερος αριθμός πλοίων. Το πιο δραστήριο τμήμα της ναυσιπλοΐας εξυπηρετεί τις συναλλαγές μεταξύ της δυτικής ακτής της Ελλάδας και της Μικράς Ασίας. Το συνολικό εκτόπισμα των πλοίων που διακινούνται σ' αυτές τις ακτές, ξεπερνά τα δύο εκατομμύρια τόνους. Η κίνηση της θα ενισχυόταν πολύ από τη δημιουργία μιας νέας εμπορικής οδού, σύντομης και σίγουρης»⁹⁷.

⁹⁶ E. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 21

⁹⁷ E. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 22

Τα Εθνικά Γαλλικά Αρχεία μας δίνουν πληροφορίες για το πόσο η διώρυγα βοήθησε την ανάπτυξη τόσο της Αθήνας όσο και του Πειραιά και έφερε την παράλληλη παρακμή στη Σύρο.

«Στη σειρά P12 των Εθνικών Αρχείων της Γαλλίας βρίσκεται κατατεθειμένη μια προξενική έκθεση συνταγμένη από τον Πρόξενο της Γαλλίας στον Πειραιά, με ημερομηνία 30 Οκτωβρίου 1862, όπου απαριθμούνται τα οφέλη που θα έχει η Αθήνα και ο Πειραιάς από τη διάνοιξη του Ισθμού. Εκτός από τα πλεονεκτήματα που θα προέκυπταν για τη ναυτιλία, αναφέρεται γενικά ότι ο Πειραιάς αντί να είναι χωμένος στο βάθος ενός κόλπου όπου για να μπει κανείς πρέπει πρώτα να κάνει το γύρο του Μωριά, θα βρισκόταν πάνω σε μια ευθεία οδό που θα οδηγούσε από τη Μεσόγειο και την Αδριατική προς την Κωνσταντινούπολη και τη Σμύρνη, καθώς επίσης ότι αυτό που προσάπτεται στην Αθήνα, ότι δηλαδή δεν βρισκόταν στο κέντρο της Ελλάδας, δεν θα ίσχυε πλέον ύστερα από τη διάνοιξη της διώρυγας. Στη συνέχεια ο συγγραφέας παραθέτει τις προοπτικές ανάπτυξης της Ελλάδας ύστερα από την εκτέλεση του γαλλικού σχεδίου, που αφορούν τόσο τον εμπορικό όσο και τον αγροτικό τομέα. Για την ολοκλήρωση του σχεδίου τους οι Γάλλοι εύχονταν ο Πειραιάς να ανακηρυχθεί από την ελληνική Κυβέρνηση λιμάνι ατελούς διακίνησης εμπορευμάτων έτσι μ' αυτόν τον τρόπο ο Πειραιάς θα γινόταν το σημαντικότερο Εμπορικό Κέντρο της Ανατολής»⁹⁸.

Οι κάτοικοι της Σύρου φαίνεται να έχουν διαφορετική στάση απέναντι στον ισθμό που πρόκειται να ανοίξει. Στα Εθνικά Αρχεία της Γαλλίας διαβάζουμε όλες τις ανησυχίες τους μέσω της προξενικής έκθεσης που στάλθηκε από τη Σύρο: «Τώρα [...] που το έργο του κ. Λεσέψ έφτασε στην ολοκλήρωση του, έγιναν πολλές προτάσεις στην ελληνική κυβέρνηση για τη διόρυξη του Ισθμού της Κορίνθου. Είναι απόλυτα σίγουρο ότι, μετά από ό,τι έγινε στην Αίγυπτο, το να σκάψει κανείς μια διώρυγα ανάμεσα στο Λουτράκι και στο Καλαμάκι, φαίνεται εύκολη υπόθεση [...] Οι Έλληνες εργάτες που δούλεψαν υπό τη διεύθυνση του Λεσέψ είναι πεπειραμένοι σ' αυτόν τον τύπο εργασίας, πράγμα που αποτελεί ένα μεγάλο πλεονέκτημα για τα έργα που θα εκτελεστούν. Όπως και να έχει το πράγμα, Κύριε Υπουργέ, παρατήρησα ότι το εμπόριο της Σύρας φαίνεται δυσμενές στη διάνοιξη του Ισθμού. Είναι αλήθεια ότι οι Συριοί έμποροι υποσιάζονται πως θα δημιουργηθεί μια νέα πόλη στην έξοδο της διώρυγας, η οποία θα βρίσκεται σε καλύτερη τοποθεσία από την Ερμούπολη. Κατά συνέπεια, θα

⁹⁸ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 22

την επισκιάσει και θα την υποκαταστήσει στη θέση του πρώτου εμπορικού κέντρου στην Ελλάδα, ρόλο που κατέχει ακόμα η Σύρα»⁹⁹.

Από τις εκτιμήσεις των προξένων οι Συριανοί φοβόντουσαν ότι τόσο τα πλοία των Γάλλων όσο και των Αυστριακών θα χρησιμοποιούσαν την υπό κατασκευή διώρυγα της Κορίνθου και αυτό θα είχε σαν αποτέλεσμα να μειωθεί η κίνηση στο δικό τους λιμάνι, πράξη που θα έφερνε το μαρασμό στο νησί το οποίο είχε ήδη οικονομικά προβλήματα.

Η διάνοιξη της διώρυγας έφερε διχασμό απόψεων σε όλους αυτούς που εμπλεκόταν με το έργο. Υπήρχαν αυτοί που υπερθεμάτιζαν και έβρισκαν μόνο θετικά στοιχεία όπως: ότι στη χώρα θα υπήρχε νέα τεχνολογία μέσω των σύγχρονων και πολύπλοκων μηχανημάτων και εργαλείων καθώς και τεχνικών που θα χρησιμοποιούνταν για την δημιουργία του έργου. Η δημιουργία της γέφυρας θα έφερνε ανάπτυξη τόσο στην οικονομία όσο και στη βιομηχανία και το εμπόριο της περιοχής καθώς πολλές επιχειρήσεις θέλοντας να μειώσουν το κόστος μεταφορών θα δημιουργούσαν την έδρα της επιχείρησής τους στην τοπική περιοχή.

Σύμφωνα με τα σχέδια των εμπνευστών της, ο χώρος γύρω από τη διώρυγα θα ήταν το ιδανικό μέρος για να αποθηκευτούν εμπορεύματα που στη συνέχεια θα διακινούνταν στην Ευρώπη και στις ανατολικές περιοχές. Τα διπλανά λιμάνια ευνοούνταν από τη διώρυγα αφού θα μπορούσαν να γίνουν ενδιάμεσοι σταθμοί, με αποτέλεσμα την σημαντική αύξηση της κυκλοφορίας τους. Ομάδες που θα παρείχαν υπηρεσίες καθώς και εταιρείες που θα είναι υπεύθυνες για την αποθήκευση προϊόντων, θα ήταν σε θέση να δημιουργουργήσουν αρκετές θέσεις εργασίας.

Για το ελληνικό κράτος η διώρυγα θα έφερνε στα ταμεία του χρήματα που θα το βοηθούσαν στην οικονομική του ανάπτυξη. Στόχος όλων αυτών που είχαν υποστηρίξει την διόρυξη της διώρυγας ήταν να δημιουργήσουν έναν τόπο όπου θα υπήρχε εμπορική, βιομηχανική, ναυτιλιακή, οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη.

«Για τους Έλληνες εμπνευστές του σχεδίου, κύριος στόχος της διόρυξης υπήρξε η διευκόλυνση της θαλάσσιας επικοινωνίας με τη δημιουργία ενός σημαντικού συγκοινωνιακού κόμβου που αποσκοπούσε αρχικά στην τοπική και στη συνέχεια στην εθνική οικονομική ανάπτυξη. Έβλεπαν επίσης τη διώρυγα - απαραίτητο συμπλήρωμα του Σουέζ- ονομάζοντας τον Ισθμό μικρό αδελφό. Συνέπεια της τομής του Ισθμού θα

⁹⁹ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *Η Διώρυγα της Κορίνθου, Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα 1989, σ.24

ήταν η επαύξησης της συντομίας και η τελευταία τελειοποίησης εν τη γραμμή της μεγάλης εμπορικής οδού μεταξύ της Δύσεως και της Ανατολής»¹⁰⁰.

Η διώρυγα θα έδινε την δυνατότητα στα πλοία από τη Δυτική Μεσόγειο να ταξιδέψουν από το Στενό της Μεσσήνης προς το Στενό της Κορίνθου σε μέσο πλάτος 38 °. Τα πλοία χρησιμοποιώντας την διώρυγα η διαδρομή τους θα γινόταν 48 ώρες πιο σύντομη συγκρίνοντας τη με την ήδη χρησιμοποιούμενη διαδρομή, δεν θα χρειαζόταν να κάνουν τον γύρο της Πελοποννήσου που ήταν αρκετά παρακινδυνευμένος αλλά θα είχαν μεγάλη ασφάλεια χρησιμοποιώντας τον Κορινθιακό κόλπο κάνοντας με αυτόν τον τρόπο οικονομία σε καύσιμα, τα πλοία θα ακολουθούσαν ένα ασφαλές δρομολόγιο έτσι ώστε δεν θα χρειαζόταν να πληρώνουν υψηλά ασφάλιστρα.

«Ο κύριος προπαγανδιστής της υπόθεσης της διώρυγας, ο στρατηγός Turr, στην ανακοίνωση του στο Γεωγραφικό Συνέδριο της Βενετίας το 1881 υποστήριξε τα προτερήματα του νέου άξονα συγκοινωνίας με αυτά τα λόγια: Τα πλοία θα διάλεγαν αναγκαστικά την οδό της διώρυγας, πρώτα απ' όλα, επειδή προσφέρει το μεγάλο πλεονέκτημα να είναι η πιο σύντομη. Η μείωση της απόστασης είναι τουλάχιστον 185 ναυτικά μίλια για τον πλου από την Αδριατική στον Πειραιά και 95 ναυτικά μίλια από τη Μεσόγειο στο ίδιο λιμάνι. Αρκεί να κοιτάξει κανείς τον απλούστερο γεωγραφικό χάρτη για να διαπιστώσει ότι η Μεσσήνη και ο Πειραιάς βρίσκονται στο ίδιο γεωγραφικό πλάτος των 38°, ενώ ο Κάβο Ματαπάς και τα Κύθηρα στις 36°. Τα ατμόπλοια που βγαίνουν από τα στενά της Μεσσήνης αναγκάζονται να κατεβαίνουν από 38° σε 36° για να ξανανέβουν πάλι σε 38° αφού περάσουν από τον Κάβο Ματαπά. Όλα αυτά τα πλοία θα επωφεληθούν από τη νέα διώρυγα και θα μπορέσουν να πλέουν σταθερά στο ίδιο γεωγραφικό πλάτος, αποφεύγοντας επιπλέον την παράκαμψη αυτού του ακρωτηρίου»¹⁰¹.

Ο Στρατηγός Turr, με βάση τις έρευνες που είχε κάνει περίμενε πως ο όγκος των μεταφορών μέσω της διώρυγας να ήταν περίπου 5.900.000 τόνοι κατά τα αρχικά έτη λειτουργίας της.

4.2. Ο Πειραιάς, η Πάτρα και η διώρυγα

Στα τέλη του 19ου αιώνα και στις αρχές του 20ου αιώνα, εμφανίστηκε ένα νέο είδος πολέμου, ο πόλεμος ανάμεσα στους σιδηρόδρομους και στις πλωτές οδούς. Για

¹⁰⁰ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 33

¹⁰¹ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 34

μεγάλο χρονικό διάστημα παρατηρείτε μια αντιπαλότητα στον παλιό τρόπο μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων με τον καινούριο

Μόνο με τη προοδευτική αποτυχία της πλωτής οδού και τη νίκη του σιδηροδρόμου πραγματοποιήθηκε συμφιλίωση. Τα λιμάνια που βρίσκονται στην έξοδο του Καναλιού είχαν οικονομικά προβλήματα επειδή δεν μπορούσαν να αντέξουν τον ανταγωνισμό. Ο πόλεμος που ξεκίνησε από την Ευρώπη ήρθε και στην Ελλάδα αλλά με μικρότερη ένταση αφού η μόνη διώρυγα που υπήρχε είναι αυτή της Κορίνθου.

Στα μάτια των εργολάβων του έργου, ένα από τα θετικά που θα είχε να δώσει η διόρυξη της διώρυγας ήταν η ανάπτυξη του Πειραιά που είναι ένα από τα γειτονικά λιμάνια.

«Μέχρι τις παραμονές της Ελληνικής Επανάστασης, ο Πειραιάς ήταν μια τοποθεσία άσημη και αραιοκατοικημένη. Η δημογραφική του ανάπτυξη αρχίζει μετά το 1834, όταν η Αθήνα ορίστηκε πρωτεύουσα του νέου κράτους και ο Πειραιάς έγινε το επίνειό της»¹⁰².

Ένα βασικό πλεονέκτημα που είχε ο Πειραιάς είναι ότι ο σιδηρόδρομος έφτανε μέχρι εκεί, πράγμα που ήταν πολύ σημαντικό για τις μεταφορές και θα βοηθούσε στην ανάπτυξη του, που είδη μέσα σε 20 χρόνια ο πληθυσμός του είχε σχεδόν πενταπλασιαστεί «από 6.000 το 1861 σε 26.000 το 1881». Μέσω της διώρυγας ο Πειραιάς μπορούσε να είναι το κέντρο της σύνδεσης : «Κωνσταντινούπολης – Μεσογείου – Αδριατικής».

«Οι μεταφορές από το επίνειο προς την πρωτεύουσα εκτελούνταν, ως τη δεκαετία του 1870, με υποζύγια και κάρα διά μέσου της λιθόστρωτης οδού Πειραιώς - Αθηνών, η κατασκευή της οποίας ολοκληρώθηκε στα 1835-36. Με την κατασκευή της σιδηροδρομικής σύνδεσης Αθηνών - Πειραιώς, που εγκαινιάστηκε το 1869, αρχίζει μια νέα εποχή στη σύνδεση της πόλης με την πρωτεύουσα. Στα τέλη του 19ου αιώνα η θέση του Πειραιά ενισχύεται σε σχέση με τα υπόλοιπα ελληνικά λιμάνια, χάρη στα δύο μεγάλα τεχνικά έργα της εποχής, την διάνοιξη της Διώρυγας της Κορίνθου (1893) και την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου μετά το 1870. Από τη δεκαετία του 1880, μάλιστα, το λιμάνι του Πειραιά γίνεται πόλος εγκατάστασης μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών, γραφείων ταχυδρομικών εταιρειών που εξυπηρετούν την Ανατολή, καθώς και πρακτορείων ξένων εταιρειών. Κατέχει επίσης την πρώτη θέση στο εθνικό

¹⁰² Β. Πατρώνης, *Ελληνική Οικονομική Ιστορία, Οικονομία, Κοινωνία και Κράτος στην Ελλάδα (18^{ος} – 20^{ος} αιώνας)*, Αθήνα 2015, σ. 54

νηολόγιο, αφού εδώ είναι πλέον εγγεγραμμένα τα περισσότερα μεγάλης χωρητικότητας φορτηγά ατμόπλοια του εμπορικού στόλου και τα περισσότερα μεσαίας χωρητικότητας ταχυδρομικά ατμόπλοια. Η σύγκριση με την Σύρο, το λιμάνι της οποίας είχε γνωρίσει ως κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου έντονη κίνηση μέχρι τη δεκαετία του 1860, είναι εντυπωσιακή, λόγω ακριβώς της αντιστροφής της συγκυρίας. Ο Πειραιάς, αντίθετα με τη Σύρο, από τη γένεσή του έμαθε να αφουγκράζεται την εγχώρια αγορά, στην οποία είχε προνομιακή πρόσβαση και αυτό φαίνεται ότι ήταν το μεγάλο πλεονέκτημά του, αφού η γειτονική πρωτεύουσα, η μεγαλύτερη και πιο διαφοροποιημένη αγορά κατανάλωσης, πλησίαζε τις 55 50.000 ψυχές. Αν και τα πρώτα παράτολμα σχέδια βιοτεχνικής παραγωγής το 1844-45, όπως ο ατμόμυλος του Μπόνη ή το υαλουργείο του σαινσιμονιστή Α. Φουρναίρ απέτυχαν, η βιοτεχνική του βάση χτίστηκε στέρεα με επίκεντρο το λιμάνι (ποτοποιεία, σαπωνοποιεία, σχοινοποιεία, σιδηρουργεία), αλλά και τις οικοδομικές ανάγκες της πρωτεύουσας (κεραμοποιεία)»¹⁰³.

Ωστόσο, υπήρχε μεγάλος ανταγωνισμός από την «Εταιρεία Σιδηροδρόμων Πελοποννήσου», που συνδέει τον Πειραιά και την Πάτρα, και αυτό είχε αρνητικό αντίκτυπο στο κανάλι. Το γεγονός ότι ιταλικά πλοία που πηγαίνουν στον Πειραιά θα διέλθουν από το κανάλι θα έχει αντίκτυπο στη σιδηροδρομική εταιρεία, επειδή θα χάσει μέρος της πελατειακής της βάσης, επειδή οι επιβάτες είναι πιο πρόθυμοι να ταξιδέψουν με πλοίο (χωρίς να υπάρχει διακοπή πριν φτάσουν στον προορισμό) από τη μεταφορά τους από το πλοίο στο τρένο, και την επακόλουθη απώλεια χρόνου. Αυτό το πρόβλημα οδήγησε σε έναν αδίστακτη διαμάχη και υπονόμωσε την επιτυχία του Καναλιού. Εν τέλη ο σιδηρόδρομος που ένωνε την Πάτρα με τον Πειραιά πήρε τη μερίδα του λέοντος στις μεταφορές αφήνοντας πολύ πίσω την διώρυγα της Κορίνθου. Το σχέδιο της τομής του Ισθμού είχε γεννήσει μεγάλες ελπίδες για τους Πατριούς. Όσο οι Συριοί φοβούνταν ότι το άνοιγμα της διώρυγας θα περιόριζε την κίνηση των πλοίων από τα λιμάνια της Ευρώπης, τόσο οι Πατρινοί προέβλεπαν ότι το νέο έργο θα τους πρόσφερε ευκαιρίες εντατικής εμπορικής ανάπτυξης. Η πόλη τους βρισκόταν κοντά στη διώρυγα και στο κέντρο της γραμμής Μπρίντιζι - Πειραιά.

Κατά την εποχή των διαπραγματεύσεων μεταξύ ελληνικής κυβέρνησης και γαλλικής εταιρείας για τη σύμβασή του Ισθμού, στην Πάτρα βασίλευε ο ενθουσιασμός.

¹⁰³ Β. Πατρώνης, *ο.π.*, σ. 54

Η Πάτρα και ο Πειραιάς ήταν τα πρώτα σπουδαία λιμάνια που περιέμεναν κέρδη από τη διώρυγα.

«Στην Πάτρα θα ιδρυθεί, την εποχή αυτή, η πρώτη ελληνική ασφαλιστική εταιρεία (η Αχαϊκή Ασφαλιστική), καθώς και το πρώτο υποκατάστημα της Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος (το 1846, πέντε χρόνια μετά την ίδρυση του κεντρικού καταστήματος της τράπεζας στην Αθήνα). Το 1836, έξαλλου, με βασιλικό διάταγμα το λιμάνι της Πάτρας θα γίνει το δεύτερο λιμάνι της χώρας (μετά τη Σύρο, 1834), υπέρ του οποίου επιβάλλεται φορολογία στα εισαγόμενα και εξαγόμενα προϊόντα. Όλα αυτά αποτελούν ασφαλείς ενδείξεις για το σημαντικό οικονομικό ρόλο που διαδραμάτιζε, ήδη από πολύ νωρίς, η αχαϊκή πρωτεύουσα στο πλαίσιο του νέου ελληνικού κράτους»¹⁰⁴.

Ο Γάλλος πρόξενος στην Κωνσταντινούπολη παρουσίαζε το γενικό πνεύμα ως εξής: «Ανάμεσα στα μελλοντικά σχέδια που απασχολούν τα πνεύματα, το δημοφιλέστερο και εκείνο που εμπνέει την περισσότερη εμπιστοσύνη για την ανάπτυξη του εμπορίου μας είναι η επιχείρηση της τομής του Κορινθιακού Ισθμού. Το νέο της υπογραφής της σύμβασης ανάμεσα στην κυβέρνηση και μία γαλλική εταιρεία, έγινε δεκτό με ενθουσιασμό και όλοι περίμεναν με ανυπομονησία την επικύρωση της παραχώρησης από την κυβέρνηση και την κατάθεση της εγγύησης από τους εργολάβους. Η πόλη μας αναμφισβήτητα θα καρπωνόταν από την πραγματοποίηση του σχεδίου ανεκτίμητα οφέλη τοποθετημένη πάνω στο μεγάλο δρόμο της Μεσογείου προς την Ανατολή, το εμπόριο της με τη Γαλλία θα αποκτούσε νέα ορμή»¹⁰⁵.

Το άνοιγμα της διώρυγας πραγματικά αύξησε την κίνηση και τράβηξε περισσότερα πλοία στην Πάτρα που επωφελήθηκε περισσότερο από κάθε άλλο λιμάνι από την κίνηση της διώρυγας.

«Οι προξενικές εκθέσεις της δεκαετίας του 1890 ασχολούνται ιδιαίτερα με τις επιπτώσεις που είχε αυτή στο λιμάνι της Πάτρας. Ένας μάλιστα πρόξενος της Γαλλίας ισχυρίζεται ότι η αύξηση του αριθμού των πλοίων που είχαν επισκεφθεί την Πάτρα το 1894 οφειλόταν στη διάνοιξη της διώρυγας. Στην ουσία, η διώρυγα επέτρεψε στα περιορισμένης χωρητικότητας πλοία της ελληνικής ακτοπλοΐας να περάσουν από τη νέα οδό από τα 1.369 πλοία 1000 περίπου ήταν ελληνικά η αύξηση αφορούσε τον αριθμό των σκαφών και όχι τη χωρητικότητά τους»¹⁰⁶.

¹⁰⁴ Β. Πατρώνης, *ο.π.*, σ. 57

¹⁰⁵ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 106

¹⁰⁶ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 107

Αντίθετα, τα μεγάλα πλοία συστηματικά απέφευγαν να περάσουν από εκεί. Τα ατμόπλοια το Messageries Maritimes εξακολούθησαν να παραπλέουν την Πελοπόννησο και να μην περνούν από την Πάτρα. Η αύξηση της ναυσιπλοΐας μέσω της διώρυγας επήλθε μόνο μετά τις αρχές του 20ου αιώνα έτσι η Πάτρα άρχισε να επωφελείται από την κίνηση του Καναλιού μόνο γύρω στο 1920. Εξακολούθησαν βέβαια, να προηγούνται αριθμητικά τα ελληνικά πλοία και ακολουθούσαν τα ιταλικά από τις γαλλικές εταιρείες μόνο τα ταχυδρομικά ατμόπλοια της εταιρείας Raquet διέσχισαν τη διώρυγα.

4.3. Ο πόλεμος των ναυτιλιακών εταιρειών

Για να εκτιμηθεί σωστά η διαφορά μεταξύ πρόβλεψης και πραγματικότητας θα χρειαστεί να ανατρέξει κανείς στα προγνωστικά για τις εισπράξεις και την κυκλοφορία της διώρυγας. Μετά από τις υπερβολικά αισιόδοξες προοπτικές εκμετάλλευσης που διέγραφε η «Διεθνής Εταιρεία της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου - Δ.Ε.Θ.Δ.Κ.» υπολογίζοντας εισοδήματα 5.000.000 φράγκων το χρόνο, η ελληνική Εταιρεία αναγκάστηκε σιγά-σιγά να φανεί περισσότερο μετριοπαθής, παρόλο που ούτε και οι δικές της οι εκτιμήσεις ήταν ρεαλιστικές. Χρησιμοποιώντας τα ίδια στοιχεία με την εταιρεία του Turin, η ελληνική Εταιρεία είχε συμπεράνει ότι κάθε χρόνο τη διώρυγα θα διέσχιζαν πλοία χωρητικότητας 3.947.706 τόνων, που θα απέφεραν εισπράξεις ύψους από 3.947.706 (με ένα φράγκο ανά τόνο) έως 2.960.779 φράγκα (με 0.75 φράγκο ανά τόνο).

Στην πραγματικότητα η κατάσταση φάνηκε διαφορετική. Ένα χρόνο μετά τα εγκαίνια της διώρυγας η εκμεταλλεύτρια εταιρεία πληροφορούσε τους ομολογιούχους της ότι η πληρωμή του επιτοκίου 6%, ληξιπρόθεσμη στις 15 Ιουλίου 1894, θα αναβαλλόταν μέχρις ότου τα έσοδα από την κυκλοφορία στη διώρυγα κάνουν δυνατό κάποιο συμβιβασμό με τους οφειλέτες. Στο πρώτο εξάμηνο λειτουργίας, οι εισπράξεις της διώρυγας ανέβηκαν σε 37.724 φράγκα ή 56.692 δραχμές. Την ίδια περίοδο, το κόστος εκμετάλλευσης καθώς και το διοικητικό κόστος ανερχόταν στις 50.075 δραχμές και τα τέλη επί των μετοχών και ομολογιών στη Γαλλία σε 45.000 φράγκα. Δυόμισι χρόνια μετά το άνοιγμα της διώρυγας, δηλαδή τον Ιανουάριο του 1896, οι ομολογίες 6% της ελληνικής Εταιρείας πληρώνονταν 99.50 φράγκα. Η κίνηση της διώρυγας ήταν ιδιαίτερα χαμηλή το χειμώνα 1895 - 1896 εξαιτίας της κακοκαιρίας και των θυελλών. Ανάμεσα στις 29 Δεκεμβρίου 1895 και 7 Ιανουαρίου 1896, μόνο 38 πλοία, συνολικής

χωρητικότητας 6.709 τόνων, διέσχισαν τη διώρυγα, πράγμα που απέφερε έσοδα 4.560 δραχμών οι περίπου 2.500 φράγκων. Τις επόμενες δέκα ημέρες από τις 8 έως τις 17 Ιανουαρίου 1896, στα βιβλία της διώρυγας εγγράφηκαν 47 πλοία συνολικής χωρητικότητας 8.067 τόνων που απέδωσαν 5.261 δραχμές 334 χρυσά φράγκα, δηλαδή σύνολο 3.200 φράγκων. Αντίθετα από τους χειμερινούς μήνες, το καλοκαίρι αυξανόταν σημαντικά η κυκλοφορία και παράλληλα η αξία των τίτλων της διώρυγας.

«Το Χρηματιστήριο ορίζει τιμή των ομολογιών της Εταιρείας της Διώρυγας, τη βδομάδα από 4/7 έως 16/7 το 1896, 542 δραχμές, ενώ οι μετοχές εξαγοράζονταν προς 410 δραχμές. Οι ιταλικές και αυστριακές ναυτιλιακές εταιρείες, στις οποίες βασιζόταν η Εταιρεία της Διώρυγας για την άντληση των κύριων πόρων της, απέφευγαν το πέρασμα από τη διώρυγα ισχυριζόμενες ότι τα τέλη διέλευσης ήταν πολύ μεγάλα σε σύγκριση με τους κινδύνους που παρουσίαζε η διάπλευσή της. Φοβούνταν επίσης ιδιαίτερα την πρόσβαση στους προλιμένες, που έκριναν αφύλακτους από τους ανέμους και τις τρικυμίες»¹⁰⁷.

Διστακτική επίσης ήταν η στάση των μεγάλων εταιριών ναυσιπλοΐας που δρούσαν στη βορειοανατολική Μεσόγειο. Απέφευγαν συστηματικά να χρησιμοποιήσουν τη διώρυγα και ασκούσαν σαφώς εχθρική πολιτική παρά τις υποσχέσεις τους για το αντίθετο όταν η διώρυγα βρισκόταν ακόμα υπό κατασκευή. Μερικά ατυχήματα και η μικρή τους εμπειρία στη χρήση της νέας θαλάσσιας οδού, τις έκαναν δύσπιστες απέναντι στο έργο. Η εταιρεία Mac Nowall λόγω χάρη θέλοντας να δοκιμάσει το κανάλι το 1894, έστειλε ένα από τα πλοία της, την «Αθήνα», χωρητικότητας 600 τόνων, που κατά την πορεία του έσπασε ένα πτερύγιο της έλικας του. Οι τεχνικοί σύμβουλοι των εταιριών έβαζαν ως όρο *sine qua non* το φωτισμό του Κορινθιακού και του Σαρωνικού κόλπου από μία σειρά φάρους πριν από οιονδήποτε προγραμματισμό τακτικών δρομολογίων μέσω της διώρυγας.

Η σημαντικότερη όμως για τη διώρυγα από όλες τις εταιρείες ήταν η Lloyd που είχε έδρα την Αυστρία. Η Lloyd φαίνεται να είναι επιφυλακτική και αποφεύγει τη χρήση της διώρυγας για πολλά χρόνια. Μετά από πείραμα που έκανε για το πλου της διώρυγας στις 8 Σεπτεμβρίου 1905 έκανε συγκεκριμένες συστάσεις και τις επέβαλε στην εταιρεία εκμετάλλευσης για να μπορέσει η εταιρεία να επιτρέψει στα πλοία της να χρησιμοποιούν την γέφυρα με ασφάλεια. Ένας επόπτης της Lloyd συνοδευόμενος

¹⁰⁷ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *Η Διώρυγα της Κορίνθου, Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα 1989, σ. 108

από τον κύριο πράκτορα της εταιρίας στην Κωνσταντινούπολη πήραν το πλοίο Goritia που έκανε τη γραμμή από Τεργάστη και Πρίντιζι σε Πάτρα – Πειραιά και διέσχισαν την διώρυγα. Παρόλο που το πλοίο ρυμουλκείται από το ρυμουλκό της Εταιρείας της Διώρυγας, το πλοίο έπληξε πολλές φορές το τείχος του Καναλιού και υπέστη μικρές ζημιές.

«Τότε η Lloyd σχημάτισε μία επιτροπή, αποτελούμενη από τους αρχαιότερους καπετάνιους της για να απαντήσει στο ερώτημα αν η διέλευση στη διώρυγα θα ήταν ασφαλής μετά από προτεινόμενες μετατροπές όπως: την σμίκρυνση των δύο προβραχιόνων του λιμένα Ποσειδωνίας κατά τρόπο ώστε η διώρυγα να προσφέρει στα πλοία μεγαλύτερη κάλυψη και ανετότερη πρόσβαση. Την ανέγερση σε κάθε είσοδο της διώρυγας, ως το σημείο που αρχίζει η τοιχοδομία, πασσαλόπηκτου τοίχου καλυμμένου από ξύλινες σανίδες. Την εγκατάσταση, κατά μήκος των τοιχωμάτων, μιας ξύλινης πρόσοψης που θα στηρίζεται σε πασσάλους χωμένους στο νερό, ύψους 6 μέτρων πάνω από την επιφάνεια που θα μετριάξει τα αποτελέσματα της σύγκρουσης. Η επιτροπή απάντησε ομόφωνα ότι με αυτές τις συνθήκες η διέλευση από τη διώρυγα δεν θα παρουσίαζε κανένα κίνδυνο»¹⁰⁸.

Οι προτάσεις υποβλήθηκαν στην Εταιρεία της Διώρυγας τον ίδιο χρόνο (1905). Η υλοποίηση βελτιώσεων που πρότεινε η Αυστριακή Lloyd θα κοστίσει περίπου 1.500.000 δραχμές και η χρηματοδότηση του έργου θα αναληφθεί από την Εθνική Τράπεζα.

4.4. Η διώρυγα της Κορίνθου σήμερα

«Η διώρυγα έχει διεύθυνση 131,5° - 311,5° και τέμνει κατ' ευθεία γραμμή τον Ισθμό της Κορίνθου. Τέμνει το ανώμαλο έδαφος του Ισθμού μέχρι 79 μέτρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας. Το συνολικό μήκος της διώρυγας ανέρχεται στα 6.343 μέτρα, εκ των οποίων τα 540 μέτρα καταλαμβάνουν οι προλιμένες Ισθμίας και Ποσειδωνίας. Η αφετηρία μετρήσεως βρίσκεται στον άξονα της διώρυγας σε σταθερό σημείο 83 μέτρα από τους λιμενοβραχίονες Ποσειδωνίας και τελειώνει σε σημείο του άξονα 40 μέτρα από το λιμενοβραχίονα Ισθμίας. Το μέγιστο ασφαλές πλάτος της διώρυγας για τη ναυσιπλοΐα είναι 24.60 μέτρα στην επιφάνεια της θάλασσας και 21 μέτρα στο βυθό. Το βάθος της διώρυγας ανέρχεται στα 8 μέτρα. Το μέγιστο ασφαλές

¹⁰⁸ Ε. Παπαγιαννοπούλου, *ό. π.*, σ. 108-109

ύψος της διώρυγας για τη ναυσιπλοΐα περιορίζεται στα 52 μέτρα λόγω της σιδηροδρομικής και της οδικής γέφυρας»¹⁰⁹.

Σήμερα η διώρυγα διοικείται από την Ανώνυμη Εταιρεία Διώρυγας Κορίνθου - Α.Ε.Δ.Ι.Κ. «Η διώρυγα λειτουργεί 24 ώρες, 7 ημέρες την εβδομάδα εκτός από κάθε Τρίτη 06:00 έως 18:00 όταν εκτελούνται εργασίες συνήθους συντήρησης. Η ρυμούλκηση είναι υποχρεωτική για πλοία 800 και άνω κόρων καθαρής χωρητικότητας, για πλοία που μεταφέρουν εκρηκτικά, εύφλεκτα και εν γένει επικίνδυνα φορτία, ακόμα και για τα κενά δεξαμενόπλοια πετρελαιοειδών. Η πλοήγηση δια μέσου της διώρυγας είναι υποχρεωτική για όλα τα ρυμουλκούμενα πλοία, όπως και για όλα τα πλοία άνω των 100 κόρων καθαρής χωρητικότητας κατά τις νυχτερινές ώρες. Η διώρυγα Κορίνθου είναι ένας διεθνής κόμβος θαλάσσιων συγκοινωνιών που εξυπηρετεί πλοία όλων των εθνικοτήτων. Αποτελεί τη συντομότερη και ασφαλέστερη θαλάσσια οδό για πλοία ερχόμενα από λιμάνια του Ιονίου πελάγους, της Αδριατικής, της Νότιας Ιταλίας, αλλά και τα πλοία που περνούν από τον πορθμό της Μεσσήνης με κατεύθυνση λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης θάλασσας και αντίστροφα»¹¹⁰.

«Η διώρυγα λειτουργεί 24 ώρες, 7 ημέρες την εβδομάδα εκτός από κάθε Τρίτη από 06:00 έως 18:00 όταν εκτελούνται εργασίες συνήθους συντήρησης.

- Η ρυμούλκηση είναι υποχρεωτική για πλοία 800 και άνω κόρων καθαρής χωρητικότητας, για πλοία που μεταφέρουν εκρηκτικά, εύφλεκτα και εν γένει επικίνδυνα φορτία, ακόμα και για τα κενά δεξαμενόπλοια πετρελαιοειδών.

- Η πλοήγηση δια μέσου της διώρυγας είναι υποχρεωτική για όλα τα ρυμουλκούμενα πλοία, πως και για όλα τα πλοία άνω των 100 κόρων καθαρής χωρητικότητας κατά τις νυχτερινές ώρες.

- Η διώρυγα Κορίνθου είναι ένας διεθνής κόμβος θαλάσσιων συγκοινωνιών που εξυπηρετεί πλοία όλων των εθνικοτήτων. Αποτελεί τη συντομότερη και ασφαλέστερη θαλάσσια οδό για πλοία ερχόμενα από λιμάνια του Ιονίου πελάγους, της Αδριατικής, της Νότιας Ιταλίας, αλλά και τα πλοία που περνούν από τον πορθμό της Μεσσήνης με κατεύθυνση λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης θάλασσας και αντίστροφα.

¹⁰⁹ Α.Ε.Δ.Ι.Κ. Ανώνυμος εταιρεία Διώρυγος Κορίνθου, «Χαρακτηριστικά» στην ιστοσελίδα: *aedik.gr*, διαθέσιμο στο: *aedik.gr/η διώρυγα/χαρακτηριστικά/*, ημερομηνία προσπέλασης 12.5.2021

¹¹⁰ Α.Ε.Δ.Ι.Κ. Ανώνυμος εταιρεία Διώρυγος Κορίνθου, «Γενικές πληροφορίες» στην ιστοσελίδα: *aedik.gr*, διαθέσιμο στο: *aedik.gr/γενικές πληροφορίες/*, ημερομηνία προσπέλασης 12.5.2021

• Συγκριτικός πίνακας αποστάσεων μεταξύ των θαλασσίων οδών μέσω της Διώρυγας και του περίπλου της Πελοποννήσου (αποστάσεις σε ναυτικά μίλια):

Δρομολόγια	Μέσω της Διώρυγας	Περίπλους Πελοποννήσου	Διαφορά σε ναυτικά μίλια
Από τον Πορθμό Μεσσήνης προς Πειραιά	403	477	74
Από Βενετία προς Πειραιά	721	851	130
Από Μπρίντιζι προς Πειραιά	333	464	131
Από Κέρκυρα προς Πειραιά	237	370	133
Από Πάτρα προς Πειραιά	100	295	195

• Η διώρυγα είναι επενδεδυμένη με λιθοδομή κατά το μεγαλύτερο μήκος της από το βυθό έως και δύο μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας.

• Σε ορισμένα σημεία η διώρυγα διευρύνεται εξαιτίας καταπτώσεων, οι οποίες έχουν προκληθεί από σεισμούς, πολεμικά γεγονότα κατά τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο, καθώς και από διάβρωση εδάφους.

• Οι άνεμοι που επικρατούν στη διώρυγα είναι κυρίως βορειοδυτικοί και ακολουθούν οι ανατολικοί και οι νότιοι. Ενίοτε πνέουν και βόρειοι άνεμοι υψηλής μεταβαλλόμενης έντασης, οι οποίοι απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή για την είσοδο και την έξοδο των πλοίων στη πλευρά της Ποσειδωνίας.

• Τα θαλάσσια ρεύματα στη διώρυγα συνήθως αλλάζουν κατεύθυνση ανά έξι ώρες.

• Η συνήθης ταχύτητα των ρευμάτων ανέρχεται στους δυόμισι (2½) κόμβους και σπάνια υπερβαίνει τους τρεις (3) κόμβους.

• Κατά την αλλαγή της κατεύθυνσης των ρευμάτων είναι αισθητή η στάση του νερού ενώ η ταχύτητα του κατά την αντίθετη φορά αυξάνεται βαθμιαία.

• Εξωτερικοί παράγοντες, όπως παλιρροϊκά φαινόμενα και άνεμοι οι οποίοι πνέουν προς σταθερή κατεύθυνση για μέρες μπορούν να επηρεάσουν την περίοδο εναλλαγής των ρευμάτων.

- Η διαφορά μεταξύ ανώτατης στάθμης και κατώτατης ρηχείας της θάλασσας στη διώρυγα φθάνει τα εξήντα (60) εκατοστά.

- Η διώρυγα φωτίζεται την νύχτα από ηλεκτρικούς λαμπτήρες (ατμών νατρίου) στο χρώμα του ήλεκτρου, οι οποίοι είναι τοποθετημένοι ο ένας απέναντι στον άλλο με απόσταση μεταξύ τους (εκατό) 100 μέτρα. Ο σκοπός της λειτουργίας των λαμπτήρων αυτών είναι ο φωτισμός των πρανών της Διώρυγας. Υπάρχει επίσης εφεδρικό δίκτυο φωτισμού με κοινούς λαμπτήρες τοποθετημένους στην ίδια διάταξη όπως οι λαμπτήρες νατρίου.

- Οι είσοδοι της διώρυγας φωτίζονται από σταθερά ηλεκτρικά φανάρια λιμένος, εντάσεως 32 κηρίων, πράσινου δεξιά και κόκκινου αριστερά – σε αυτούς που εισέρχονται.

- Τα πλοία που πλέουν προς τη διώρυγα κατά τη διάρκεια της νύχτας, τα μεν ερχόμενα από την πλευρά του Κορινθιακού κόλπου καθοδηγούνται από τον λευκό φάρο Μελαγκαβίου (εντάσεως 20 μιλίων), τα δε ερχόμενα από τον Σαρωνικό κόλπο από τον κόκκινο φάρο Σουσακίου (εντάσεως 18 μιλίων). Το σύστημα φάρων του Κορινθιακού και Σαρωνικού κόλπου εξασφαλίζει τον ασφαλή πλου των πλοίων κατά τη νύχτα.

- Έχουν τοποθετηθεί πέντε κάμερες κατά μήκος της διώρυγας και στην είσοδο της Ποσειδωνίας για τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας και την ασφαλή διέλευση των σκαφών»¹¹¹.

«Το έργο χρειάστηκε αρκετές φορές να επισκευαστεί και η λειτουργία του διακόπηκε κατά περιόδους –συνολικά 4 χρόνια- από καταπτώσεις μεγάλων όγκων χωμάτων. Κλειστή επίσης παρέμεινε την περίοδο 1944 – 1949, διότι οι Γερμανοί ανατίναξαν τα πρανά της όταν έφευγαν από την Ελλάδα. Παράλληλα έριξαν στη διώρυγα μεγάλο αριθμό σιδηροδρομικών οχημάτων για να δυσχεράνουν το έργο της έκφραξης, που διήρκεσε 5 χρόνια»¹¹².

Σήμερα, υπάρχουν δύο καταδυτικές γέφυρες στο Κανάλι. Η μία είναι στην Ποσειδωνία και η άλλη στον ισθμό, εξυπηρετώντας επικοινωνίες μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και της Πελοποννήσου. Περίπου 15.000 πλοία περνούν από τα ύδατα του ισθμού κάθε χρόνο, από τουλάχιστον 50 χώρες.

¹¹¹ Α.Ε.Δ.Ι.Κ. Ανώνυμος εταιρεία Διώρυγος Κορίνθου, «Γενικές πληροφορίες» στην ιστοσελίδα: aedik.gr, διαθέσιμο στο: aedik.gr/γενικές_πληροφορίες/, ημερομηνία προσπέλασης 12.5.2021

¹¹² Αθ. Κονταξής, *Τα θεμέλια του μέλλοντος – Οδοιπορικό, από το μεσοπόλεμο στο 2000*, Αθήνα 2002, σ. 32

4.4.1. Κανονισμός Ναυσιπλοΐας

«Άρθρο 1 Γενικά

Ο διάπλους δια της Διώρυγας της Κορίνθου επιτρέπεται σε όλα τα πλοία, οιασδήποτε Εθνικότητας υπό τον όρο ότι θα συμμορφούνται προς τον παρόντα κανονισμό. Η Εταιρεία επιφυλάσσει σ' αυτήν το δικαίωμα, να αρνηθεί τον διάπλου ή την ρυμούλκηση πλοίου εις ήν περίπτωσην θεωρεί τούτο επικίνδυνο για την ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας στην Διώρυγα ή κρίνει ότι δύναται να προκαλέσει ανωμαλία στον διάπλου εν γένει ετέρων σκαφών ή διότι η πλοιοκτήτρια Εταιρεία οφείλει προς την Εταιρεία δικαιώματα από τα τέλη διέλευσης, ρυμούλκησης ή πλοήγησης.

Μία ημέρα κάθε βδομάδα και από ώρα 06.00 έως 20.00 η Διώρυγα παραμένει κλειστή στην ναυσιπλοΐα για εκτέλεση εργασιών συντήρησης. Η ημέρα αυτή της εβδομάδας παραμένει η ίδια επί μακρόν χρονικό διάστημα και καθορίζεται από την Εταιρεία.

Άρθρο 2 Βυθίσματα

Το ανώτατο όριο βυθίσματος των προς διάπλου πλοίων, συναρτήσει του πλάτους αυτών, ορίζεται ως κάτωθι προϋποτιθεμένης κανονικής στάθμης του ύδατος και καιρικών ομαλών συνθηκών.

Πλάτος				Ανώτατο	Βύθισμα
16,00	μέχρι	16,50	μέτρα		6,20 μ.
15,50	μέχρι	16,00	μέτρα		6,40 μ.
15,00	μέχρι	15,50	μέτρα		6,60 μ.
14,50	μέχρι	15,00	μέτρα		6,80 μ.
14,00	μέχρι	14,50	μέτρα		7,00 μ.

Κατά των 14,00 μ. πλάτος ανώτατο βύθισμα 7,20 μέτρα.

Εν πάση περιπτώσει το μέγιστο πλάτος δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 18,3 μέτρα (60 Αγγλικούς πόδας).

Ειδικές περιπτώσεις θα εξετάζονται σε συνεργασία Πλοιάρχου και της Υπηρεσίας της Διώρυγας.

Άρθρο 3 Ταχύτητες

Κατά τον πλού μέσα στη Διώρυγα η ταχύτητα του πλοίου δέον να μην υπερβαίνει τους 6 κόμβους (ναυτικά μίλια ανά ώρα). Κατά την είσοδο όμως και την έξοδο πρέπει να ελαττώνεται στο ελάχιστο δυνατόν προς αποφυγή ζημιών στα στην Ισθμία και Ποσειδωνία ελλιμενισμένα πλοία και πλωτά μέσα.

Άρθρο 4 Ρυμούλκησης

1. Η ρυμούλκηση είναι υποχρεωτική:

- α) Για τα ιστιοφόρα άνευ προωστηρίου μηχανής ή τοιαύτης μη επαρκούς ισχύος.
- β) Για τα πλοία 800 και άνω κόρων καθαρής χωρητικότητας.
- γ) Για τα πλοία μικρότερα των 800 κόρων εις την περίπτωσιν η Υπηρεσία της Διώρυγας κρίνει, βάσει συγκεκριμένων στοιχείων, επισφαλή τον διάπλουν άνευ ρυμούλκησης.
- δ) Για πλοία που μεταφέρουν εκρηκτικά, εύφλεκτα και εν γένει επικίνδυνα φορτία, ως και δια τα κενά δεξαμενόπλοια πετρελαιοδών.

2. Η υπηρεσία της Διώρυγας υποχρεούται στην χορήγηση ρυμούλκου και σε πλοία κάτω των 800 κόρων καθαρής χωρητικότητας κατ' αίτηση του πλοιάρχου.

3. Η ρυμούλκηση εκτελείται δια των υπό της Διώρυγας διατιθεμένων προς τούτο ρυμούλκων.

4. Το πλοίο κατά τον διάπλου οφείλει να διατηρεί τις μηχανές του σε λειτουργία του ρυμούλκου κυρίως σκοπόν έχοντος την διατήρηση του πλοίου σε άξονα της Διώρυγας.

5. Το πλοίο οφείλει να χορηγεί, κρατημένο, τους δια την ρυμούλκηση απαιτούμενους κάλω (κάβους)»¹¹³.

¹¹³Α.Ε.Δ.Ι.Κ. Ανώνυμος Εταιρεία Διώρυγος Κορίνθου, «Κανονισμός ναυσιπλοΐας» στην ιστοσελίδα: aedik.gr, διαθέσιμο στο: aedik.gr/κανονισμός-ναυσιπλοΐας/, ημερομηνία προσπέλασης 12.5.2021

Επίλογος

Η διώρυγα της Κορίνθου κατασκευάστηκε σε μια εποχή που μέσα από την κατασκευή άλλων έργων τέτοιου μεγέθους αποκτήθηκε τεχνογνωσία για την δημιουργία τέτοιων έργων. Στην κατασκευή της διώρυγας του Σουέζ πολλοί μηχανικοί, εργολάβοι και εργάτες απέκτησαν μεγάλη εμπειρία. Χρησιμοποιήθηκαν τεχνικές και μηχανήματα που θεωρούνται δημιουργήματα της «Βιομηχανικής Επανάστασης».

Στο έργο της διόρυξης του Ισθμού της Κορίνθου χρησιμοποιήθηκαν μηχανήματα σύγχρονης τεχνολογίας και καινοτόμοι μέθοδοι οργάνωσης εργοταξίου έτσι ώστε να θεωρείτε ένα έργο σύγχρονης τεχνολογίας.

Παρόλα αυτά η διώρυγα είχε τεράστιο κόστος κατασκευής και δυστυχώς παρέλες τις προσπάθειες που έγιναν για αύξηση των πλοίων που θα την χρησιμοποιούσαν δεν μπόρεσε ποτέ να ανταποκριθεί στις οικονομικές απαιτήσεις αυτών που είχαν επενδύσει σε αυτήν.

Η διώρυγα της Κορίνθου ξεκίνησε ως ένα έργο απομίμησης της διώρυγας του Σουέζ. Έγιναν τεχνικές και οικονομικές αξιολογήσεις που απείχαν πολύ από την πραγματικότητα. Ο Στρατηγός Turr παρασυρμένος από την επιτυχία της διώρυγας του Σουέζ πίστεψε ότι το ίδιο μπορούσε να γίνει και στον ισθμό της Κορίνθου. Δεν κατάφερε να φτιάξει μια διώρυγα που να είναι ασφαλής αφού η ελλιπής γνώση του εδάφους τον ανάγκασαν να φτιάξει μια στενή διώρυγα. Η περιορισμένη χρήση της από την ναυσιπλοΐα δεν κατάφεραν ποτέ να κάνουν την περιοχή πόλο εμπορικής κίνησης. Οι μεγάλες δαπάνες που δεν είχαν προβλεφθεί ήταν η κύρια αιτία να εξαντληθούν τα κεφάλαια της εταιρείας που είχε δημιουργήσει, και έτσι ήρθε η πτώχευση.

Οι συγκυρίες της ελληνικής και διεθνούς ιστορίας δεν βοήθησαν στην επιτυχία της διώρυγας. Από τη μια πλευρά η πτώχευση της Ελλάδας έφερε τον «Διεθνή Οικονομικό Έλεγχο» και την αμφισβήτηση του ελληνικού δημοσίου από όλες τις οικονομίες του κόσμου και από την άλλη το οικονομικό κραχ του 1882 – 1889 έφερε την παγκόσμια οικονομία σε μια ύφεση.

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι η κατασκευή της διώρυγας της Κορίνθου ήταν ένα όραμα που υπερασπίστηκε με πάθος ο Turr και προσπάθησε με κάθε τρόπο να το πραγματοποιήσει. Όμως ουσιαστικά ήταν ένα ατυχές οικονομικό εγχείρημα για αυτόν αλλά και για όλους αυτούς που επένδυσαν για την κατασκευή της, έτσι μοιραία ήρθε η πτώχευση. Μετά την πτώχευση της εταιρείας που είχε ιδρύσει ο Turr βλέπουμε να

συντηρούνται χρηματιστικές ομάδες οι οποίες να επιμένουν σε αυτήν την επένδυση. Αυτή η επιμονή έχει συνάφεια με τα οικονομικά συμφέροντά τους στην Ελλάδα αλλά και την συνεργασία τους με τις κυβερνήσεις τόσο της Ελλάδας όσο και της Γαλλίας.

Στα πλαίσια του διεθνούς ανταγωνισμού που υπήρχε στην Ανατολική Μεσόγειο κύριος στόχος ήταν να παραμείνει η διώρυγα σε γαλλοελληνικά χέρια.

Πηγές και Βιβλιογραφία

Α. Πηγές

1. Εγκυκλοπαίδειες – Λεξικά

Αναστασιάδης Γ. κ.α., *Ιστορία των Ελλήνων*, Αθήνα 1990.

Βακαλόπουλος Α. - Βακαλόπουλος Κ. κ.α., *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Αθήνα 1975.

Δρανδάκης Π. κ.α., *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, Αθήνα 1956.

Σταματελάτος Μ., *Επίτομο γεωγραφικό λεξικό της Ελλάδος*, Αθήνα 2001.

Παναγιωτόπουλος Β. κ.α., *Ιστορία του νέου ελληνισμού, 1770 – 2000*, Αθήνα 2003.

Παπαρρηγόπουλος Κ. κ.α., *Ιστορία του Ελληνικου έθνους*, Αθήνα 2004.

2. Διαδικτυακές Πηγές

«Ισθμός Κορίνθου – Αρχαία Δίοικος» στην ιστοσελίδα: *grecetaxitours*, διαθέσιμο στο: <https://www.grecetaxitours.gr/el/tourset/%CE%B9%CF%83%CE%B8%CE%BC%CF%8C%CF%82%CE%BA%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%BD%CE%B8%CE%BF%CF%85%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%B1%CE%AF%CE%B1%CE%B4%CE%AF%CE%BF%CE%BB%CE%BA%CE%BF%CF%82/>, ημερομηνία προσπέλασης 21.5.2021

«Ισθμός της Κορίνθου» στην ιστοσελίδα: *Wikipedia*, 02.06.2021, διαθέσιμο στο: https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%99%CF%83%CE%B8%CE%BC%CF%8C%CF%82_%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%9A%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%BD%CE%B8%CE%BF%CF%85, ημερομηνία προσπέλασης 21.5.2021

«Ο Δίοικος ήταν ο ειδικά κατασκευασμένος πλακόστρωτος δρόμος που ένωνε τις δύο άκρες του σημερινού Ισθμού της Κορίνθου» στην ιστοσελίδα: *Μηχανή του Χρόνου*, διαθέσιμο στο: <http://www.mixanitouxronou.gr/dite-pos-meteferan-i-dite-pos-meteferan-i-archei-ta-plia-tous-stin-xira-otan-den-ipirche-o-isthmos-plironan-diodia-ke-ta-pliaarchei-ta-plia-tous-stin-xira-otan-den-ipirche-o-isthmos/>, ημερομηνία προσπέλασης 21.5.2021

«Τον Ισθμό της Κορίνθου πέρασε η Φρεγάτα La Fayette», στην ιστοσελίδα: *BRIEFING NEWS*, 17.3.2017 διαθέσιμο στο: <https://www.briefingnews.gr/ellada/ton-isthmo-tis-korinthoy-perase-i-fregata-la-fayette>, ημερομηνία προσπέλασης 21.5.2021

«Χαρακτηριστικά – Γενικές Πληροφορίες και Κανονισμός Ναυσιπλοΐας της Διώρυγας», στην ιστοσελίδα: *A.E.ΔΙ.Κ. Ανώνυμος Εταιρεία Διώρυγος Κορίνθου*, διαθέσιμο στο <http://aedik.gr/> ,

ημερομηνία προσπέλασης 21.5.2021

«30 πολύ σπάνιες φωτογραφίες από την διάνοιξη της Διώρυγας της Κορίνθου» στην ιστοσελίδα: *omorfhzwh*, διαθέσιμο στο: <https://www.omorfhzwh.gr/30-poly-spanies-fotografies-apo-tin-dianoixi-tis-diorygas-tis-korinthoy/>, ημερομηνία προσπέλασης 21.5.2021

B. Βιβλιογραφία

Clogg R., *Σύντομη ιστορία της νεότερης Ελλάδας*, Αθήνα 1999.

Ανδρεάδου Α., *Η ιστορία των Εθνικών Δημοσίων Δανείων*, Αθήνα 1904.

Αντωνίου Γ., *Οι Έλληνες μηχανικοί: θεσμοί και ιδέες 1900-1940*, Αθήνα 2006.

Δήμιτσας Μ., *Ο Ισθμός της Κορίνθου*, Αθήνα 1883.

Ηλιαδάκη Α., *Εξωτερικός δανεισμός και δανειακή κοινωνικοποίηση στην Ελλάδα 1824-1940*, Αθήνα 2003.

Κονταξής Αθ., *Τα θεμέλια του μέλλοντος - Οδοιπορικό, από το μεσοπόλεμο στο 2000*, Αθήνα 2002.

Παπαγιαννοπούλου Ε., *Η Διώρυγα της Κορίνθου: τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα 1989.

Παπαφωτίου Α., *Ο Δίορκος στον Ισθμό της Κορίνθου*, Κόρινθος 2007.

Πατρώνης Β., *Ελληνική Οικονομική Ιστορία, Οικονομία, Κοινωνία και Κράτος στην Ελλάδα (18^{ος} – 20^{ος} αιώνας)*, Αθήνα 2015.

Τσάκωνας Ε., *Θαλάσσια διώρυξ Κορίνθου*, Αθήνα 1896.

Τσοκόπουλος Γ., *Ο Χαρίλαος Τρικούπης, βιογραφία*, Αθήνα 1896.

Χρήστου Θ., *Από την εθνοσυνέλευση της Επιδαύρου (1821) έως την ενσωμάτωση της Δωδεκανήσου (1947)*, Αθήνα 1999

Χρήστου Θ., *Τα σύνορα του Ελληνικού κράτους και οι διεθνείς συνθήκες (1830 - 1947): Τα πρώτα σύνορα του ελληνικού κράτους (1830 - 1832)*, Αθήνα 1999.

Χρήστου Θ., *Προσεγγίσεις στη νεότερη ελληνική ιστορία - Από το Ρήγα Βελεστινλή (1757-1798) έως την εμπλοκή της Ελλάδας στο Β΄ παγκόσμιο πόλεμο (1940-1941)*, Αθήνα 2001.

Παράρτημα

Χώρες προέλευσης και προορισμού	Είσοδος	Τόννοι Έξοδος	Σύνολο	Συνολική εκτίμηση χωρητικότητας των πλοίων που θά περάσουν από τή διώρυγα
Λιμάνι Μασσαλίας (1879)	{ Έλλάδα Εύρωπ. Τουρκία και Σμύρνη Μαύρη Θάλασσα	10.300 210.405 416.125	11.372 193.567 108.185	
		636.830	313.124	949.954
Άλλα γαλλικά λιμάνια			100.000	650.000
Ιταλικά λιμάνια (1880).				100.000
Έμπόριο με Έγγυς Ανατολή	740.432	1.028.846	1.769.278	1.769.278
Λιμάνια Τεργέστης, Φιοϋμε, Δαλματίας κ.λπ. (1880).				
Έμπόριο με τήν Τουρκία	619.488	558.940	1.178.428	1.178.428
Κίνηση τής ναυσιπλοΐας στήν Έλλάδα (1875)	3.994.148	4.132.291	8.126.439	1.000.000
Κίνηση του λιμένος Κωνσταντινούπολης (1879)			7.021.007	
* Από αυτό τον αριθμό πλοίων υπολογιζόταν ότι θά περνούσαν τή Διώρυγα:				
Άγγλικά πλοία				600.000
Ρωσικά πλοία				400.000
Είναι δυσχερές νά προσδιοριστεί ή κίνηση του λιμένος Σμύρνης και άλλων λιμανιών τής Τουρκίας, τό ειδικό εμπόριο των λιμένων τής Μαύρης Θάλασσας και τά πλοία άλλων εθνότητων (Ίσπανίας, Αμερικής, Γερμανίας, Ολλανδίας, Δανίας και Σουηδίας) που διατηρούν εμπορικές σχέσεις με τήν Έ. Ανατολή· υπολογίζεται όμως τό λιγότερο σέ				200.000
			ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΝΝΩΝ	5.897.706

Στατιστικός πίνακας ναυσιπλοΐας προβλεπόμενης κίνησης πλοίων μέσω της διώρυγας.

Πηγή :

Ε. Παπαγιαννοπούλου, *Η διώρυγα της Κορίνθου – Τεχνικός Άθλος και οικονομικό τόλμημα*, σ. 35

Λιμάνι προέλευσης των πλοίων	Ναυτικά μίλια	Χιλιόμετρα	Οικονομία χρόνου
* Από τήν Τεργέστη και τά άλλα λιμάνια τής Αδριατικής	185	345	24 ώρες
* Από Γένοβα, Μασσαλία και παράλια τής Ιταλίας	35	135	15 ώρες
* Από Γιβραλτάρ και παράλια τής Ίσπανίας και Πορτογαλίας	38	70	8 ώρες

Προβλεπόμενη μείωση αποστάσεων μετά τη διώρυξη.

Πηγή:

Μ. Δήμητσας, *Ο Ισθμός της Κορίνθου*, σ. 56

	Ύπό τόν Κάβο Ματαπά	Ύπό τή Διώρυγα τῆς Κορίνθου	Διαφορά
Στενό τῆς Μεσσηνίας-Πειραιάς	477	403	74
Μπρίντζι-Πειραιάς	464	333	131
Κέρκυρα-Πειραιάς	370	237	133
Πάτρα-Πειραιάς	295	100	195
Στενό τῆς Μεσσηνίας-Σούνιο	463	428	35
Μπρίντζι-Σούνιο	450	358	92
Κέρκυρα-Σούνιο	355	262	93

Συγκριτικός πίνακας τῆς διαδρομῆς ἀπό τὴν Παλαιὰ καὶ ἀπὸ τὴ Νέα οδὸ (σε ναυτικά μίλια)

Πηγή:

Ε. Παπαγιαννοπούλου, *Ἡ διώρυγα τῆς Κορίνθου – Τεχνικός Ἄθλος καὶ οικονομικό τόλμημα*, σ. 36



Ο Ἴσθμος τῆς Κορίνθου καὶ ἡ κατασκευασμένη Διώρυγα

Πηγή :

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%99%CF%83%CE%B8%BC%CF%8C%CF%82_%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%9A%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%BD%CE%B8%CE%BF%CF%85.



Ἀρχαία Δίοικος

Πηγή:

<https://www.greecetaxitours.gr/el/tours-el/%CE%B9%CF%83%CE%B8%BC%CF%8C%CF%82-%CE%BA%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%BD%CE%B8%CE%BF%CF%85-%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%B1%CE%AF%CE%B1%CE%B4%CE%AF%CE%BF%CE%BB%CE%BA%CE%BF%CF%82/>.



Μεταφορά των πλοίων μέσω του Δίοικου

Πηγή:

<https://www.mixanitouxronou.gr/dite-pos-meteferan-i-dite-pos-meteferan-i-archei-ta-plia-tous-stin-xira-otan-den-ipirche-o-isthmos-plironan-diodia-ke-ta-pliaarchei-ta-plia-tous-stin-xira-otan-den-ipirche-o-isthmos/>



Η διάνοιξη της Διώρυγας

Πηγή:

<https://www.omorfhzwh.gr/30-poly-spanies-fotografies-apo-tin-dianoixi-tis-diorygas-tis-korinthoy/>



«Εγκαίνια της Διώρυγας». Πίνακας του Κωνσταντίνου Βολανάκη 1893

Πηγή:

<https://www.omorfhzwh.gr/30-poly-spanies-fotografies-apo-tin-dianoixi-tis-diorygas-tis-korinthoy/>



Καταστροφή της διώρυγας από τα γερμανικά στρατεύματα 1944

Πηγή:

<https://www.omorfhwzwh.gr/30-poly-spanies-fotografies-apo-tin-dianoixi-tis-diorygas-tis-korinthoy/>



Η Διώρυγα σήμερα

Πηγή:

<https://www.briefingnews.gr/ellada/ton-isthmo-tis-korinthoy-perase-i-fregata-la-fayette>

Περίληψη

Πρώτος ο Περίανδρος ο Τύραννος της Κορίνθου (602 π.Χ.) αποφάσισε να ενώσει τον Κορινθιακό με το Σαρωνικό κόλπο με τη βοήθεια του Διόλκου. Στο πέρασμα των αιώνων υπήρξαν πολλές ιστορικές προσωπικότητες που ήθελαν την κατασκευή της διώρυγας της Κορίνθου.

Οι εργασίες διώρυξης ξεκίνησαν στις 23 Απριλίου του 1822 από τον Ούγγρο στρατηγό Στέφανο Turri μέσω της «Διεθνούς Εταιρείας της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου». Η μελέτη του έργου έγινε από τον Ούγγρο Gerster. Μετά από χρεοκοπία της «Α.Ε.Θ.ΔΙ.Κ.», η προσπάθεια συνεχίστηκε από την «Ελληνική Εταιρεία Της Διώρυγας της Κορίνθου», με συμμετοχή του Ανδρέα Συγγρού. Η κατασκευή του έργου τελείωσε το 1893.