



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Βουλευτής Ν. Αχαΐας - ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



**ΑΝΑΦΟΡΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ:**

- **Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων**

Θέμα: Η «Συνωμοσία του Ντιτρόιτ»

Σχετικά με το δημοσίευμα της εφημερίδας «Παρόν» που αναφέρεται στην ανάγκη στήριξης του Σιδηροδρόμου.

Αρ. Πρωτ.

Πάτρα

Ο αναφέρων Βουλευτής


Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Η «Συνωμοσία του Ντιτρόιτ» και ο κ. Δ. Ρέππας

Η πρώτη μεταπολεμική δεκαετία, εκείνη του 1950, στις ΗΠΑ δεν χαρακτηρίζεται μόνο από τη γνωστή δράση του γεροισαστή Μακ Κάθφι και την απορρόφηση της αμερικανικής συμπολιτείας από ό,τι το εκλεκτότερο διέθετε στον πνευματικό χώρο, αλλά και από τη «Συνωμοσία του Ντιτρόιτ», που με τη φερώνυμη δίκη στο Σικάγο συντάραξε την Κοινή Γνώμη της υπερatlαντικής αυτής Χώρας.

Τι εστί «Συνωμοσία του Ντιτρόιτ»; Είναι η σχεδιασμένη από τους μεγιστάνες της αμερικανικής αυτοκινητοβιομηχανίας (Γενεράλ Μότορς, Φορντ κ.λπ.) εξαγορά των δικτύων των τραμ και των προσεταιρισμένων σιδηροδρόμων των αμερικανικών μεγαλουπόλεων, και στη συνέχεια η αναστολή της λειτουργίας τους προκειμένου να κυριαρχήσει το αυτοκίνητο στη διακίνηση του κοινού.

Αμερικανοί Πολίτες, στηριζόμενοι στον «Νόμο περί καρτέλ», ενήγαγαν ενώπιον των δικαστηρίων τις αυτοκινητοβιομηχανίες και τις κατηγορήσαν για εσκεμμένη χρεοκοπία (συνωμοσία) των εταιρειών (τραμ, προσεταιρισμένων σιδηροδρόμων κ.λπ.) και επακολούθησε η δίκη, που έφινε γνωστή ως η «Συνωμοσία του Ντιτρόιτ», από την έδρα των μεγάλων αυτοκινητοβιομηχανιών, η οποία κατέληξε και στην καταδίκη για «συνωμοσία» των αυτοκινητοβιομηχανιών.

Την ίδια εποχή, στην καθημαγμένη από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και στη συνέχεια από τον πολυαίμακτο Εμφύλιο Ελλάδα, εκτυλίσσεται μια ανάλογη «Συνωμοσία», με πρωταγωνιστές τη δυτικογερμανική αυτοκινητοβιομηχανία, την αμερικανική επικυρίαρχη επί της Χώρας, και τον Κωνσταντίνο Καραμανλή τον Πρεσβύτερο, ο οποίος εν μια νυκτί και μόνη «εξήλωσε» το δίκτυο των τραμ από την Αθήνα.

Το δυστύχημα είναι ότι ο Τύπος του μεταπρατικού κεφαλαίου και των «παγωμένων πιτώσεων», εκτός εκείνων των εφημερίδων της Αριστεράς που τελούσαν υπό καθεστώς «πειθαρχημένης διαβίωσης», εξύμνησε το «μεγαλοφυές»... επίτευγμα του Κ. Καραμανλή του Α'!

Ας σημειωθεί ότι τριάντα χρόνια αργότερα, σε παρόμοιο «συνωμοτικό» σχέδιο, στη Παρίσι, το δίκτυο των τραμ των Αθηνών, αν και δεν λειτουργούσε, κρίθηκε ως το ιδανικότερο δίκτυο σταθερής τροχιάς μεγαλουπόλεως. Και βεβαίως στον μαύρο ουρανό του κλεινού άστεως από τα καυσάβια των αυτοκινήτων, «πώς να πετάξει χελιδόνι», κατά την αποστροφή του Ποιητή...

Αλλά το έγκλημα για την υγεία των κατοίκων της Αθήνας και την οικονομία της Χώρας είχε και συνέχεια...

• Η αμερικανόπνευστη δικτατορία των ανταρτοπαρκών έδρασε... δραστηκότερα του Κ. Καραμανλή του Α'. Κατάργησε σειρά από δευτερεύουσες γραμμές του σιδηροδρομικού δικτύου της Χώρας: τρένα Πηλίου, το



Και στο ξέλωμα των γραμμών του τραμ επί Κ. Καραμανλή, το 1954, κόπηκαν κορδέλες...



Ο Δ. Ρέππας εξεφώνησε προ μηνών τον επικείμενο για τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο...

κού δικτύου της Χώρας: τρένα Πηλίου, το κόσμημα αυτό της τεχνικής που έχει τη σφραγίδα του Ντε Κήρυκα, γραμμή Πύργου - Καπακίου, γραμμή Καλλιθέας - Αγρίνιου. Μάλιστα από την εποχή της κατασκευής της γραμμής αυτής είχε προγραμματισθεί η επέκτασή του δικτύου μέχρι την Πρέβεζα, ώστε το λιμάνι της πόλης ν' αποτελέσει την «πύλη προς τη Δύση» για τις ελληνικές εξαγωγές κ.λπ.

• Στην οκταετία Α. Παπανδρέου του Β' το σιδηροδρομικό δίκτυο αντιμετώπιζόταν ως χώρος ρουσφετολογικών εξημερήσεων, αντί του εκσυγχρονισμού του με τις τεράστιες επιδοτήσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

• Στην περίοδο του «εκσυγχρονιστή» Σημίτη τα μέσα σταθερής τροχιάς (Σιδηρόδρομος) γνώρισαν την πλέον σκοτεινή περίοδο. Αφέθησαν στα μαρτύρια του αργού θανάτου με έπ ακόμη συρρίκνωση. Και το εγκληματικότερο όλων: Με την κατασκευή της γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου, και παρά τις ενστάσεις του τεχνικού κόσμου της Χώρας (ΤΕΕ κ.λπ.), δεν προβλέφθηκε και λωρίδα σιδηροδρόμου επί της γέφυρας!

• Στην περίοδο Κ. Καραμανλή του Β' επεκράτησε γενική απραξία. Προγραμματίστηκε, παρά όλα αυτά, η Ιονία οδός, προς όλη την Ευρώπη, αλλά παρά τις συστάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης το προβλεπόμενο παράλληλο σιδηροδρομικό δίκτυο Αντρίο - Ηγούμενισσα «ανασθεμάτισκε»!

• Στην περίοδο Νεο-ΠΑΣΟΚ, υπουργόντος του κ. Δ. Ρέππα, εκ των «σοβαρών», υποβλήθη, πολιτικών, το σιδηροδρομικό δίκτυο της «Συνωμοσίας του Ρουρ» (γερμανικών αυτοκινητοβιομηχανιών) στο απόγειό της. Ο Σιδηρόδρομος δέχεται τη χαριστική βολή. Ο κ. Ρέππας, αντί της δραστήσιας παρέμβασής του για τη διόρθωση των «κακώς κειμένων» - και υπήρξαν πολλά - εξεφώνησε τον επικείμενο για το σημαντικότερο συγκο-

νωτικό δίκτυο της Χώρας.

Και να ληφθεί υπόψη ότι με τη λειτουργία προασπικών δικτύων είναι εμφανής η κερδοφόρα πορεία του Σιδηροδρόμου. Όμως, το Νεο-ΠΑΣΟΚ και ο κ. Ρέππας πρόσφεραν «γην και ύδωρ» στους νεοαποικιστές της Χώρας («τρόικα»), οι οποίοι φροντίζουν μόνο για τα συμφέροντά της γερμανικής και γενικότερα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας!

Η «Συνωμοσία του Ρουρ» καλά κρατεί...

Η εν Ελλάδι αντιμετώπιση του Σιδηροδρόμου, του φιλικότερου για το περιβάλλον συγκοινωνιακού μέσου, αλλά και του οικονομικότερου για την καθεστεια οικονομία της Χώρας, αποτελεί ένα διαρκές εκ προμελέτης έγκλημα!

Οι ένοχοι θα αντιμετωπίσουν κάποιοι Τιμωρό; Ίδου η απάντηση...

Τρεις είναι οι διδασκαστοί λόγοι που καθιστούν το έγκλημα κατά του Σιδηροδρόμου διαρκές και επικίνδυνο για το μέλλον της Χώρας:

Α) Οικονομικοί: Την εποχή της ηλεκτροκίνησης των τραμ δεν δαπανάται πολύτιμο συνάλλαγμα για την εισαγωγή καυσίμων. Η δαπάνη των καυσίμων των αυτοκινήτων είναι μνημονιακή εκείνης των αυτοκινήτων (π.χ. ένα λεωφορείο, φορτηγό κ.λπ. έχει ζωή μιάμιση δεκαετία, ενώ ένας συρμός τρένου υπερβίνει την τριακονταετία). Η κατασκευή στην ίδια περίοδο του τροχαίου υλικού μπορεί να κατασκευασθεί στις εγχώριες βιομηχανικές μονάδες (ναυπηγεία κ.λπ.) επ' ωφέλεια, λόγω της προσαρμοσμένης αξίας, της Εθνικής Οικονομίας, ενώ ενισχύονται οι θέσεις εργασίας. Η μεταφορική ικανότητα του δικτύου σταθερής τροχιάς παραμένει ασυγκρίσιμη σε σύγκριση με το αυτοκίνητο κάθε μορφής.

Β) Περιβαλλοντικοί: Το τρένο παραμένει

το φιλικότερο για το Περιβάλλον μεταφορικό μέσο, ενώ από άποψη χρόνου κάλυψης των αποστάσεων διακινείται σε σταθερό χρόνο και κατ' αυτόν τον τρόπο συμβάλλει στην αποκέντρωση του υδροκεφαλισμού των μεγαλουπόλεων. Αψευδής μάρτυρας τα λειτουργούντα προασπικά δίκτυα (π.χ. η απόσταση Τριπόλεως - Αθηνών υπολογίζεται να καλύπτεται σε μιάμιση ώρα, όσο χρειάζεται ο Αθηναίος να κατέλθει από τα βόρεια προάστια στο κέντρο της Αθήνας!).

Γ) Εμπορευματοικοί: Η διακίνηση των εμπορευμάτων και ειδικότερα της γεωργικής παραγωγής, από την πηγή στην κατανάλωση, και στο εσωτερικό και προς το εξωτερικό, καθιστά τα μέσα σταθερής τροχιάς τον σημαντικότερο δείκτη ως προς τον πολλαπλασιασμό των εξαγωγών, αλλά κυρίως ως προς το κόστος μεταφοράς. Επακόλουθο, κέρδος για τον παραγωγό, αλλά και τον καταναλωτή.

Είναι χαρακτηριστικό ότι από τη δεκαετία του 1950 και εντεύθεν, όταν το σιδηροδρομικό δίκτυο λειτουργούσε σε ικανοποιητικό βαθμό, τα ασύγκριτα λόγω κλίματος γεωργικά μας προϊόντα έφθαναν σε χρόνο, σχεδόν, ρεκόρ στις κεντρικές σιτοεργασίες και στα κέντρα διανομής. Το σιδηροδρομικό δίκτυο πιστώνεται για τη συμβολή του στην οικονομική ανάπτυξη της Χώρας. Από την Ψωροκώσταινα στη σύγχρονη ευήμερυσσα Ελλάδα...

Κύριε Ρέππα, ως οδοντίατρος γνωρίζεις ότι η ανάπτυξη της επιστήμης σου στηρίζεται σήμερα στον οδοντοτροχό των λέξεων και όχι στον ποδοκνήτο. Καιρός είναι να εγκύψεις και στο πρόβλημα του Σιδηροδρόμου.

Στην ανάθεση περίπτωση, η Πολιτική και Οικονομική Ιστορία της Χώρας θα σε καταχωρήσει στις δέλτες των σκοτεινών διακινήσεων της «Συνωμοσίας του Ρουρ» των εξωτικών συμφερόντων...