Το Τραίνο της Μεγάλης Φυγής

Του Νώντα Σκυφτούλη

Η κοινωνία ολόκληρη πενθεί βαθιά μαζί με τους φίλους, τους γονείς, τους συντρόφους, για τα αδέρφια μας και τις αδερφές μας που βρήκαν το θάνατο από αυτό το Κρατικό έγκλημα.

Είναι όμως κρατικό έγκλημα ή είναι λόγια ενός Αναρχικού που βρήκε ευκαιρία να κατηγορήσει το κράτος;

Όχι δεν πρόκειται για φυσική καταστροφή , είναι κλασσική περίπτωση κρατικού εγκλήματος το οποίο ξεκίνησε με την κατασκευή των πρώτων δέκα μέτρων αυτής σιδηροτροχιάς.

Για κοιτάξτε λίγο:

Ο σιδηρόδρομος ήταν αυτός που άνοιξε την αυλαία της πρώτης βιομηχανικής επανάστασης. Ήταν η αιχμή του δόρατος της βιομηχανικής επανάστασης στην Ευρώπη και ολοκλήρωσε και τη δεύτερη βιομηχανική επανάσταση για να ολοκληρωθεί και ο ίδιος μέχρι τη σημερινή μεταβιομηχανική κοινωνία. Οί λόγοι της πρωτοκαθεδρίας του σιδηρόδρομου στη βιομηχανική επανάσταση είναι πολλοί. Η ραγδαία ανάπτυξη της βιομηχανίας της μεταλλουργίας της υφαντουργίας αλλά και όλων των παραγωγικών βιομηχανιών έδινε στον σιδηρόδρομο τον χαρακτήρα της αναγκαίας και επαρκούς συνθήκης για την μεταφορά και διανομή από την πηγή κατευθείαν στους τόπους εμπορευματικής παραγωγής σε ελάχιστο χρόνο και με αυτό τον τρόπο η εντατικοποίηση και η ανάπτυξη της παραγωγής προχωρούσαν ανεμπόδιστα. Η κερδοφορία έφτανε στο ζενίθ αλλά και αυτή καθαυτή η επένδυση στους σιδηρόδρομους απέφερε τεράστια κέρδη στους επενδυτές. Η παραγωγή ατμομηχανών ,γραμμών ,κλειδιών και άλλων σιδηροδρομικών υλικών συμμετείχε και στην ανάπτυξη βαριάς βιομηχανίας και μέσων παραγωγής.

Αντιθέτως στην Ελλάδα ο σιδηρόδρομος είναι αυτός που άνοιξε την αυλαία της διαφθοράς της ρεμούλας των απευθείας αναθέσεων και των άχρηστων φαραωνικών έργων, στο όνομα της ανάπτυξης αλά βαλκανικά, ένα ιδεολόγημα που συνεχίζεται ακόμη και σήμερα με αμείωτη ένταση.

Ήταν η εποχή όπου τα βαγόνια της φουστανέλας, της λησταρχικής σχέση πρωταρχικής συσσώρευσης κεφαλαίου, του προφητικού χιλιασμού, του αλυτρωτισμού, πήγαιναν μαζί με τον εκσυγχρονισμό, τον κεφαλαιοκρατισμό,, την ανάπτυξη και την ορθολογική(!!!) πολιτική διαχείριση για να οδηγηθούν όλα μαζί στον τοίχο της χρεωκοπίας και του “δυστυχώς επτωχεύσαμε”

Ο σιδηρόδρομος επιβλήθηκε περισσότερο σαν ιδεολογική κατασκευή από τα πάνω παρά σαν μια αναγκαιότητα. Ένα φαραωνικό έργο για την εποχή εκείνη όπου καμιά κοινωνική οικονομική και συναισθηματική ανάγκη δεν κάλυπτε. Αυτό το γνώριζαν οι τότε κυβερνώντες και αυτός είναι ο λόγος που κατασκεύασαν από την αρχή τις γραμμές ενός Μέτρου(μετρικό) για να μην ενωθεί ποτέ με τις ευρωπαϊκές βιομηχανικές εξελίξεις.

Αλλά και γιατί να ενωθεί; μια χώρα που ζούσε με δανεικά και ο χαρακτήρας της ήταν γεωργοκτηνοτροφικός. Οι εξελίξεις αυτές της ανάπτυξης του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα τη δεκαετία του 1880 έχουν παρόμοιες εξηγήσεις με αυτές που μπορούμε να δώσουμε ακόμη και σήμερα. Ο Τρικούπης από την μια μεριά και ο μεγαλοαπατεώνας εθνικός ευεργέτης Συγγρός -που οφείλει τη ζωή τους σε αστοχίες των συντρόφων Αναρχικών της εποχής- από την άλλη. Ο Συγγρός ήταν αυτός που επένδυσε μαζί με τράπεζες του εξωτερικού και κατασκεύασαν 700χιλιόμετρα αυτής της *μετρικής* απάτης και την ονόμασαν σιδηρόδρομο. Μόλις είδαν ότι το έργο ήταν άσκοπο αφού δεν απέφερε καμιά κερδοφορία το παράτησαν τσέπωσαν τα λεφτά και οδηγηθήκαμε στα γνωστά. Μονοπώλιο , με το πετρέλαιο, με το αλάτι, τα σπίρτα τις τράπουλες, τον καπνό. κλπ για 100 χρόνια.

Ουδέποτε ο ελληνικός σιδηρόδρομος ήταν κερδοφόρος. Πριμοδοτούμενος από το κράτος με χορό εκατομμυρίων τα οποία

λυμαίνονταν οι εργολάβοι και η σιδηροδρομική γραφειοκρατία.

Είναι τόσο εχθρικός στην κοινωνία ο ελληνικός σιδηρόδρομος που ακόμη και οι μηχανές που έρχονται απέξω θέλουν να τον εκδικηθούν. Μία γραμμή πρώτος στα ατυχήματα. Η κατάρα της ανάπτυξης της κερδοσκοπίας της ιδιωτικοποίησης αλλά και του κρατισμού μετατρέπουν το τραίνο σε εγκληματική μηχανή. Δεν μας μας αντιστοιχεί ο σιδηρόδρομος. Ας τον αφήσουμε να φύγει τελείως από εδώ και οι μηχανές του να ενωθούν με την ιστορία. Ας είναι τα ευρωπαϊκά σύνορα του σιδηροδρόμου το Orient Expres και ούτε ένα μέτρο παρακάτω . Μακριά από το εχθρικό και άξενο περιβάλλον της ελλαδικής αγυρτείας.

Αν παρόλα αυτά επιμένουμε να θέλουμε τραίνα αν η κοινωνία και ο καθένας ξεχωριστά θέλει το τραίνο μία είναι η λύση. Να το πάρει στα χέρια του. Μακριά από κράτος και ιδιώτες. Για ένα τραίνο ΚΟΙΝΌ ελεύθερο δημόσιο και κοινωνικό.

Υ.Γ. ο τίτλος του άρθρου αφιερώνεται στα δολοφονημένα αδέρφια μας ενώ το τραίνο της μεγάλης κρατικής αγυρτείας το αφιερώνουμε σε όλους τους μέχρι τώρα διαχειριστές αυτής της αγυρτείας .