

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΝΘΡΩΠΟΛΟΓΙΑΣ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Η ΑΝΑΔΥΣΗ ΤΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗΣ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΟΥ
ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ: ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΚΡΥΣΑΛΗ (1114079)

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΜΠΙΛΛΑΛΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΒΟΛΟΣ:2020

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	2
Κεφάλαιο 1 ^ο Μεσοπόλεμος	4
1.1 Η Περίοδος του Μεσοπολέμου.....	4
1.2 Η Πολιτική Κατάσταση την Περίοδο του Μεσοπολέμου	6
1.4 Η Βιομηχανική Κατάσταση την Περίοδο του Μεσοπολέμου	15
1.5 Οι Κοινωνικές Αλλαγές την Περίοδο του Μεσοπολέμου	20
Κεφάλαιο 2 ^ο Το Αυτοκίνητο.....	25
2.1 Η Ιστορική Αναδρομή Αυτοκινήτου	25
2.2 Η Εμφάνιση του Αυτοκινήτου στην Ελλάδα.....	26
2.3 Το Αυτοκίνητο την Περίοδο του Μεσοπολέμου	30
2.4 Το Αυτοκίνητο ως Μέσο Περηγητισμού.....	34
Συμπεράσματα	38

Εισαγωγή

Η περίοδος του μεσοπολέμου έχει χαρακτηριστεί από πολλούς ιστορικούς επιστήμονες, ως μία από της αντιφατικότερες περιόδους για ολόκληρη την Ευρώπη. Με τον όρο μεσοπόλεμος, χαρακτηρίζεται εκείνο το χρονικό διάστημα μεταξύ των δύο Παγκοσμίων Πολέμων και συγκεκριμένα από το 1918 που τελειώνει ο Α΄ Παγκόσμιος πόλεμος έως το 1939 που ξεκινά ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος.

Χαρακτηριστικό γνώρισμα της εποχής είναι η αστάθεια διακυβέρνησης των κρατών του ευρωπαϊκού κόσμου με εξαίρεση την Αγγλία, το Βέλγιο και την Ολλανδία. Σύμφωνα με τις υπάρχουσες στατιστικές έρευνες, οι κυβερνήσεις την περίοδο του μεσολέμου παρέμεναν στην εξουσία κατά μέσο όρο επτά μήνες, ενώ σπάνια ξεπερνούσαν το ένα έτος. Πολλές φορές η προαναφερόμενη πολιτική αστάθεια έθεσε τα κράτη μπροστά από πολλά διλήμματα, όπως αυτό της Δημοκρατίας ή των ολοκληρωτικών καθεστώτων (Λοβέρδος, 2000, σ. 119). Και την περίπτωση της Ελλάδας κατά την περίοδο του μεσοπολέμου την απασχόλησαν, το πολιτειακό ζήτημα και η κυβερνητική αστάθεια, η ύπαρξη στρατιωτικών κινήματων και η εγκαθίδρυση της δικτατορίας του Μεταξά (Λοβέρδος 2000, σ. 122-127).

Αντίστοιχα στον οικονομικό τομέα καθ' όλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου υποχωρεί ο οικονομικός φιλελευθερισμός, ενώ γενικεύονται όλες εκείνες οι κρατικές πολιτικές, οι οποίες περιόριζαν το εμπόριο και επέβαλαν ελέγχους στις οικονομικές δραστηριότητες των κρατών από το 1929 και έπειτα. Τα περισσότερα κράτη μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, στην προσπάθειά τους να επουλώσουν τα τραύματά του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, εφάρμοσαν πολιτικές αυτάρκειας όσον αφορά την οικονομική τους δραστηριότητα με συνέπεια η οικονομία να αναζωογονηθεί σε εθνικό επίπεδο.

Παρά την ανάπτυξη, η γεωργική παραγωγή, εξαιτίας της πτώσης των τιμών από το 1929 και έπειτα, επλήγη και αυτή αρκετά. Αντίθετα η βιομηχανία αναπτύχθηκε εξαιτίας της προστατευτικής πολιτικής και των υψηλών δασμών που εφάρμοσαν τα κράτη, αφού αντικατέστησε η βιομηχανική παραγωγή, μεγάλο μέρος των εισαγωγών που γίνονταν στην Ελλάδα. Οι νέες ανακαλύψεις και η ραγδαία πρόοδος της βιομηχανικής τεχνολογίας κατά την μεσοπολεμική περίοδο, είχαν σαν αποτέλεσμα την δημιουργία πολλών καινοτομιών, οι οποίες βοήθησαν στην ανάπτυξη των κρατών γενικότερα, ιδίως σε βιομηχανικό επίπεδο.

Η ανάπτυξη του κλάδου των μηχανικών άρχισε να καταλαμβάνει σημαντικό χώρο της οικονομίας, με συνέπεια να περιορίζεται το κόστος και οι τιμές των προϊόντων, να δημιουργούνται νέα προϊόντα και να αξιοποιούνται καλύτερα οι υπάρχοντες πλουτοπαραγωγικοί πόροι. Αυτή την περίοδο η παραγωγή αυτοκινήτων αποτέλεσε εκείνη την εξέλιξη που στιγμάτισε την μεσοπολεμική περίοδο, με το αυτοκίνητο να γίνεται πλέον ένα πιο προσιτό αγαθό, το οποίο μπορούσε να διοχετευτεί ευρύτερα στο καταναλωτικό κοινό. Η προαναφερόμενη εξέλιξη είχε σαν συνέπεια να αναπτυχθούν και άλλοι βιομηχανικοί κλάδοι που σχετίζονταν με το αυτοκίνητο, όπως για παράδειγμα, η υαλουργία, η βιομηχανία παραγωγής δερμάτων, η μεταλλουργία κτλ..

Το Ελληνικό Κράτος στην προσπάθεια του να συμπλεύσει με το γενικότερο κλίμα της Ευρώπης, επεδίωκε και αυτό να αναπτυχθεί κυρίως στον τομέα της βιομηχανίας και του εμπορίου, ώστε να γίνει εκσυγχρονισμένο και ανταγωνιστικό. Ωστόσο η κατάσταση που επικρατούσε σε πολιτικό και οικονομικό επίπεδο σε συνδυασμό με την οικονομική κρίση του 1929, η οποία δεν το άφησε ανεπηρέαστο, το κράτησαν αρκετά πιο πίσω από τα άλλα ευρωπαϊκή κράτη, σε οικονομικό επίπεδο.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να παρουσιάσει την κατάσταση που επικρατούσε στην Ελλάδα την μεσοπολεμική περίοδο, κάνοντας ειδικότερη αναφορά στο αυτοκίνητο, στην παρουσία και τη θέση του τη δεδομένη περίοδο στην ελληνική επικράτεια. Αναλυτικότερα η εργασία δομείται σε δύο βασικά κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο περιγράφεται η περίοδος του μεσοπολέμου έτσι όπως την βίωσε η Ελλάδα σε πολιτικό, κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο, κάνοντας μία ιδιαίτερη αναφορά στον τομέα της βιομηχανίας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο η εργασία επικεντρώνεται στο αυτοκίνητο κάνοντας μία γενικότερη ιστορική ανάδρομή για την εξέλιξη του έως το μεσοπόλεμο, εστιάζοντας ειδικότερα στην περίπτωση της Ελλάδας. Γίνεται αναφορά στην ανάπτυξη του οδικού δικτύου στην Ελλάδα έως και τον μεσοπόλεμο και στη θέση που κατείχε το αυτοκίνητο ως μέσο περιηγητισμού την περίοδο αυτή.

Τέλος η εργασία ολοκληρώνεται με μία σειρά συμπερασματικών παρατηρήσεων για το εξεταζόμενο ζήτημα, ώστε να σχηματιστεί μία πλήρη εικόνα για το θέμα το οποίο εξετάστηκε.

Κεφάλαιο 1^ο Μεσοπόλεμος

1.1 Η Περίοδος του Μεσοπολέμου

Ο μεσοπόλεμος αποτελεί σύμφωνα με πολλούς επιστήμονες, ιστορικούς και όχι μόνο, κομβική χρονική περίοδο για την κατανόηση του 20^{ου} αιώνα. Ειδικότερα για την περίπτωση του Ελληνικού Κράτους, ο μεσοπόλεμος ήταν μία περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας συντελέστηκαν σημαντικές αλλαγές σε πολλούς τομείς. Αυτή η περίοδος για το Ελληνικό Κράτος έχει σαν αφετηρία τη Μικρασιατική Καταστροφή (1922), η οποία άσκησε επίδραση από πολλές απόψεις. Με την Μικρασιατική Καταστροφή τερματίζεται μία μεγάλη περίοδος διαδοχικών πολέμων για την Ελλάδα, αλλά και παραγκωνίζεται οριστικά οποιαδήποτε αλυτρωτική και επεκτατική πολιτική, η οποία έως τότε κυριαρχούσε στην εξέλιξη του Ελληνικού Κράτους (Βερέμης, 1989, σ. 20).

Αυτή την περίοδο το μεγαλύτερο ποσοστό του έθνους συγκεντρώθηκε μέσα στα όρια της επικράτειας, μιας και πάνω από 1.000.000 πρόσφυγες, δηλαδή το 1/5 του συνολικού ελληνικού πληθυσμού, εγκαταστάθηκαν στην Ελλάδα, κατάσταση η οποία δημιούργησε πλήθος εσωτερικών προβλημάτων (Μαυρογορδάτος, 2003, σ. 9).

Η Ελλάδα την μεσοπολεμική περίοδο περνά από την φιλελεύθερη οικονομία, στον κρατικό παρεμβατισμό, ενώ η μέχρι πρότινος αγροτική κοινωνία μετατρέπεται σταδιακά σε αστική. Χαρακτηριστικό γνώρισμα της περιόδου είναι επίσης η μετάβαση από τον αστικό εκσυγχρονισμό και την κοινωνική πολιτική, στον καταναγκασμό της πολιτικής της αυτάρκειας. Αν και η ίδια κατάσταση επικρατούσε σε όλες σχεδόν τις ευρωπαϊκές χώρες, εξαιτίας των συνεπειών του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου και της κρίσης που βίωσαν το 1929, στην Ελλάδα η κατάσταση επηρεάστηκε επίσης και λόγω της μορφολογίας και της χρονικότητας των εξελίξεων που συνέβησαν σε πολιτικό και κοινωνικό επίπεδο. Η διαχείριση των εθνικών ζητημάτων και το ζήτημα των προσφύγων, προκάλεσε σημαντικούς κραδασμούς τόσο σε κοινωνικό, όσο και σε οικονομικό επίπεδο, με συνέπεια η ελληνική κοινωνία την περίοδο του μεσοπολέμου να χαρακτηρίζεται από σημαντικές ανισότητες (Αγρανιώτη & Πανσέλινα, 2003, σ. 121).

Η περίοδος 1920 - 1927 χαρακτηρίζεται από σημαντικές νομισματικές διαταραχές και κρίσεις, αλλά και από μία σημαντική προσπάθεια να εξυγιανθεί το νομισματικό σύστημα, κυρίως μέσω των κρατικών παρεμβάσεων του 1922 και του 1926 καθώς και των μέτρων που πάρθηκαν το 1923, τα οποία αποσκοπούσαν στην νομισματική σταθεροποίηση. Με τον όρο νομισματική σταθεροποίηση, ορίζεται ένα σύστημα μέτρων τόσο οικονομικής, όσο και θεσμικής φύσεως, τα οποία έλαβε το Ελληνικό Κράτος από το 1927 και έπειτα, ώστε να εξυγιανθεί η δραχμή. Οι παρεμβάσεις από τις εκάστοτε ελληνικές κυβερνήσεις, θεωρήθηκαν αναγκαίες, μιας και η ύπαρξη της νομισματικής αποσταθεροποίησης, δημιουργούσε σειρά αρρυθμιών στους οικονομικούς μηχανισμούς της χώρας, επιδρούσε αρνητικά στον τομέα της βιομηχανικής ανάπτυξης και βαθμιαία οδηγούσε σε σημαντικές κοινωνικές εξελίξεις (Καλαφάτης, 2003, σ. 135).

Η αστάθεια που επικρατεί στον οικονομικό τομέα την περίοδο αυτή, είναι άμεσα συνδεδεμένη με την αστάθεια που επικρατεί στην πολιτική ζωή, λόγω των έντονων συγκρούσεων ανάμεσα στις δύο αστικές παρατάξεις, των βενιζελικών και των αντιβενιζελικών. Την ίδια περίοδο αμφισβητείται η μορφή της βασιλευομένης δημοκρατίας, παρουσιάζονται πολύ συχνά στρατιωτικά κινήματα και εγκαθιδρύονται δικτατορικά καθεστώτα.

Ωστόσο, μετά την περίοδο του Χ. Τρικούπη και την σιδηροδρομική προσπάθεια που είχε κάνει, την περίοδο του μεσοπολέμου οι ελληνικές κυβερνήσεις προώθησαν σημαντικά τη διενέργεια τεχνικών έργων μεγάλης κλίμακας, κυρίως όσον αφορά τον τομέα της ενέργειας και τον τομέα των συγκοινωνιών. Την υλοποίηση των έργων αυτών ανέλαβαν ξένες εταιρείες. Τα έργα αυτά πραγματοποιήθηκαν κυρίως στην Αθήνα, εξαιτίας της μεγάλης αύξησης του πληθυσμού, η οποία είχε δημιουργήσει μία σειρά προβλημάτων και δυσλειτουργιών. Από το 1922 η πρωτεύουσα αντιμετώπιζε σοβαρό πρόβλημα όσον αφορά την κατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος, ενώ σημαντικό πρόβλημα υπήρχε και με την ύδρευση. Σταδιακά κατασκευάστηκαν ηλεκτρικοί σταθμοί, ώστε να αποκατασταθεί το πρόβλημα, ενώ αντίστοιχη μέριμνα υπήρξε και στο ζήτημα της ύδρευσης με την κατασκευή του δικτύου ύδρευσης του φράγματος του Μαραθώνα το οποίο ολοκληρώθηκε το 1929 (Κωστής, 2003, σ. 483).

Σημαντικά έργα πραγματοποιήθηκαν και στον τομέα της οδοποιίας με την κατασκευή ασφαλτοστρωμένων εθνικών και επαρχιακών οδών, εκτάσεως 4.000 χλμ. Ωστόσο τα έργα αυτά δεν έγιναν με βάση έναν συστηματικό σχεδιασμό, ενώ σε πολλές περιπτώσεις ανέκυψαν πολλά τεχνικά προβλήματα και πολιτικές σκοπιμότητες, οι οποίες καθυστέρουσαν την κατασκευή τους. Επίσης αυτή την περίοδο κατασκευάζονται τηλεφωνικά δίκτυα και ο αριθμός των συνδρομητών από το 1931 έως το 1928 πενταπλασιάστηκε (Αγρανιώτη & Πανσέληνα, 2003, σ. 131).

1.2 Η Πολιτική Κατάσταση την Περίοδο του Μεσοπολέμου

Τον Σεπτέμβριο του 1922 στην μεταπολεμική Ελλάδα επικράτησε ένα κίνημα το οποίο υποκινήθηκε από το στρατό και το στόλο, με επικεφαλής τους τότε συνταγματάρχες Ν. Πλαστήρα και Σ. Γονατά. Αν και αρχικά επρόκειτο για μία αμιγώς στρατιωτική αντίδραση, εξαιτίας της ταπείνωσης της Μικρασιατικής Καταστροφής, η «Επανάσταση του 1922» όπως ονομάστηκε το κίνημα, δεν κατάφερε να παραμείνει ουδέτερη κομματικά, αρχίζοντας σταδιακά να κινείται προς το στρατόπεδο των Βενιζελικών (Μαυρογορδάτος, 2003, σ. 9).

Η «Επανάσταση» προχώρησε τον Φεβρουάριο του 1923 σε δύο σημαντικές αλλαγές για το Ελληνικό Κράτος. Η πρώτη αφορούσε την απαλλοτρίωση των τσιφλικιών, σε μία προσπάθεια της να αντιμετωπίσει το πελώριο πρόβλημα της προσφυγικής κρίσης. Πολύ σύντομα απαλλοτρίωσε και διένειμε, είτε σε πρόσφυγες, είτε σε γηγενείς ακτήμονες, γαίες. Η δεύτερη αλλαγή σχετιζόταν με το πολιτειακό και με το γεγονός, ότι σταδιακά η δημοκρατική ιδεολογία απέκτησε πολλούς οπαδούς, μεταξύ των οποίων και στρατιωτικούς, αποτελώντας πλέον την κυρίαρχη πολιτική δύναμη (Μαυρογορδάτος, 2003, σ. 10-11).

Παράλληλα το Λαϊκό Κόμμα μετά τον θάνατο του Γούναρη βρισκόταν υπό διάλυση, ενώ οι αντιβενιζελικοί άρχισαν να συσπειρώνονται γύρω από τον Ι. Μεταξά και το νέο κόμμα των Ελευθεροφρόνων. Οι κινηματίες επειδή ανησυχούσαν για την πιθανότητα επικράτησης του αντιβενιζελισμού, έλαβαν μία σειρά μέτρων, ώστε να ματαιώσουν αυτή την πιθανότητα. Στις εκλογές που πραγματοποιήθηκαν στις 16 Δεκεμβρίου 1923, κέρδισε το Κόμμα των Φιλελευθέρων. Παράλληλα εξαιτίας των λαϊκών πιέσεων ο βασιλιάς Γεώργιος Β΄, αναγκάστηκε να φύγει «με άδεια» στο εξωτερικό και ως Αντιβασιλέας ανέλαβε ο ναύαρχος Π. Κουντουριώτης (Μαυροκορδάτος, 2003, σ. 11- 12).

Την ίδια περίοδο, ο Βενιζέλος επέστρεψε από το εξωτερικό, με σκοπό να οδηγήσει σε συμφιλίωση την ελληνική κοινωνία και να επιλύσει το πολιτειακό ζήτημα, μέσω της πραγματοποίησης δημοψηφίσματος. Ωστόσο παρά τις προσδοκίες του, δεν κατάφερε να περιορίσει το χάσμα ανάμεσα στους βενιζελικούς και τους αντιβενιζελικούς. Ακολούθησε η παραίτηση και η φυγή του στο εξωτερικό, στις 4 Φεβρουαρίου το 1924, ενώ διάδοχη κυβέρνηση δημιουργήθηκε από τον Γ. Καφαντάρη, η οποία παραιτήθηκε και αυτή στις 4 Μαρτίου του ίδιου έτους, εξαιτίας της πίεσης των στρατιωτικών. Στη συνέχεια την εξουσία ανέλαβε το κόμμα της Δημοκρατικής Ένωσης υπό τον Αλ. Παπαναστασίου, ενώ ακολούθησε η τριμελής διάσπαση του κόμματος των Φιλελευθέρων. Τα τρία αυτά μέρη εκπροσωπούσαν ο Γ. Καφαντάρης (Προοδευτικοί Φιλελεύθεροι), ο Α. Μιχαλακόπουλος (Συντηρητικοί Φιλελεύθεροι) και ο Θ. Σοφούλης.

Ο Παπαναστασίου υποστηριζόμενος από τον Σοφούλη και τον Μιχαλακόπουλο, κατάφερε να σχηματίσει κυβέρνηση στις 24 Μαρτίου, ενώ ακολούθησε δημοψήφισμα, στο οποίο επιβεβαιώθηκε η προηγούμενη απόφαση της Συνέλευσης στις 25 Μαρτίου, για την έκπτωση της δυναστείας και την ανακήρυξη της Δημοκρατίας (Βερέμης, 1989, σ. 23)

Η παραπάνω κυβέρνηση, ανατράπηκε στις 19 Ιουλίου 1924 και προσωρινά ανέλαβε κυβέρνηση με αρχηγό τον Σοφούλη. Στις αρχές του Οκτωβρίου 1924 σχηματίστηκε βενιζελική κυβέρνηση υπό τον Μιχαλακόπουλο, με τη στήριξη του Καφαντάρη. Αυτή η κυβέρνηση ήταν πιο σταθερή από τις προηγούμενες, ενώ δυο σημαντικά έργα στα οποία προέβη, ήταν η σύναψη προσφυγικού δανείου και η ύδρευση της πρωτεύουσας. Η παραίτηση όμως του υπουργού Εσωτερικών, Κονδύλη, προκάλεσε κρίση στην τότε κυβέρνηση, με συνέπεια να αναλάβει την διακυβέρνηση της χώρας ο Μιχαλακόπουλος τον Ιούλιο του 1925, αλλά με μειωμένη πλειοψηφία.

Ούτε αυτή η κυβέρνηση άντεξε πολύ στην εξουσία, αφού ανατράπηκε τον Ιούνιο του 1925 από τον Πάγκαλο, ο οποίος επέβαλε δικτατορία στην χώρα. Η ολέθρια στάση του Πάγκαλου όσον αφορά την οικονομία και την εξωτερική πολιτική, γρήγορα δημιούργησαν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για να ανατραπεί. Ο Κονδύλης τον Αύγουστο του 1926, κατάφερε να τον παραγκωνίσει από την εξουσία (Μαυρογορδάτος, 2003, σ. 13- 15).

Στη συνέχεια πραγματοποιήθηκαν εκλογές τον Νοέμβριο του 1926, οι οποίες έγιναν για πρώτη φορά με αναλογικό σύστημα. Οι Βενιζελικοί συγκέντρωσαν τον 47% των ψήφων και οι Αντιβενιζελικοί το 42%. Τελικά σχηματίστηκε οικουμενική κυβέρνηση τον Δεκέμβριο του 1926, με πρωθυπουργό τον Α. Ζαΐμη. Τον Ιούνιο του 1927, δημοσιεύθηκε το Σύνταγμα της Δημοκρατίας, με το συνταγματικό αλλά και το πολιτειακό ζήτημα να τακτοποιούνται (Λοβέρδος, 2000, σ. 128).

Ακολούθησαν οι εκλογές της 19^{ης} Αυγούστου 1928, που έδωσαν τη συντριπτική νίκη στο Βενιζέλο και το Κόμμα των Φιλελευθέρων, ο οποίος είχε επιστρέψει από το εξωτερικό. Η περίοδος 1928 έως 1932 θεωρείται ως η δεύτερη «χρυσή» βενιζελική εποχή, μετά από την περίοδο 1910-1915. Το πρόγραμμα που προώθησε ο Βενιζέλος ήταν μεγαλόπνοο, δίνοντας προτεραιότητα στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας και στην ταχεία ανάπτυξη της αγροτικής παραγωγής. Μέσω της ανάπτυξης της γεωργίας, πίστευε ότι θα αυξανόταν και η αγορά του εμπορίου και ιδίως ο τομέας της εγχώριας βιομηχανίας. Για την πραγματοποίηση των προαναφερόμενων επιδιώξεων, έπρεπε όμως να γίνουν, σημαντικές επενδύσεις σε εγχειοβελτιωτικά έργα, στον αγροτικό τομέα και στον τομέα των συγκοινωνιών, οι οποίες χρηματοδοτήθηκαν μέσω του εξωτερικού δανεισμού. Στην ουσία ο Βενιζέλος προώθησε την περίοδο αυτή την καπιταλιστική οικονομία και το σύγχρονη αστική δημοκρατία (Μαυρογορδάτος, 2003, σ. 18).

Για την πραγματοποίηση του κυβερνητικού προγράμματος απαραίτητη προϋπόθεση, ήταν η ύπαρξη πολιτικής και οικονομικής σταθερότητας. Ωστόσο αυτό υπονομεύθηκε από τις διαδοχικές κακές σοδιές της γεωργίας αλλά και τις καταστροφικές συνέπειες που επέφερε η παγκόσμια οικονομική κρίση, καθώς και από τις πολιτικές αντιθέσεις (Κωστής, 1989, σ. 199).

Η επικράτηση της κυβερνητικής ανασφάλειας και της αμηχανίας, φανερώθηκαν ολοκληρωτικά με την εγκατάλειψη του «χρυσού κανόνα» από την Μ. Βρετανία τον Σεπτέμβριο του 1931, κάτι που είχε σαν συνέπεια την καταστροφή της ελληνικής οικονομίας. Ο Βενιζέλος στην προσπάθεια του να αντιμετωπίσει την δύσκολη κατάσταση, πήρε μία σειρά μέτρων, τα οποία στόχευαν στην εγκατάλειψη της νομισματικής σταθερότητας καθώς και των άλλων πηγών του εξωτερικού δανεισμού. Τον Μάρτιο του 1932, ο Βενιζέλος πρότεινε ανασχηματισμό με δημιουργία οικουμενικής κυβέρνησης, ωστόσο κάτι τέτοιο δεν πραγματοποιήθηκε, μιας και άλλες

πολιτικές δυνάμεις διαφώνησαν. Τελικά παραιτήθηκε στις 21 Μαΐου 1932 με σκοπό να πετύχει έμμεσα την οικουμενική κυβέρνηση, τελικά όμως δεν τα κατάφερε. Στις εκλογές του πραγματοποιήθηκαν τον Σεπτέμβριο του 1932, πάλι με αναλογική μέθοδο, οι Βενιζελικοί και οι Αντιβενιζελικοί αναδείχθηκαν ισοδύναμοι. Τελικά σχηματίστηκε κυβέρνηση υπό τον Π. Τσαλδάρη με τη συμμετοχή του Ι. Μεταξά, η οποία άντεξε μόνο δύο μήνες στη εξουσία. Στη συνέχεια ανέλαβε η τελευταία κυβέρνηση Βενιζέλου (Μαυρογορδάτος, 2003, σ. 19-21).

Ο Βενιζέλος ωστόσο επειδή ήθελε να εξασφαλίσει πιο ισχυρή κυβέρνηση προχώρησε σε διάλυση της Βουλής και προκήρυξε εκλογές, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στις 5 Μαρτίου 1933. Αν και οι δύο ισχυρές παρατάξεις, Βενιζελικοί και Αντιβενιζελικοί ισοψηφήσαν, ωστόσο η επιστροφή στο αναλογικό σύστημα, είχε σαν συνέπεια να κερδίσουν οι δεύτεροι τις εκλογές. Με την έγκριση του Βενιζέλου, σχεδιάστηκε μυστικό πραξικόπημα υπό τον Πλαστήρα, για την ανατροπή των Αντιβενιζελικών από την εξουσία. Ο Πλαστήρας όμως, αναγκάστηκε να παραδώσει την εξουσία στην συνέχεια σε μία κυβέρνηση αντιστράτηγων, οι οποίοι με τη σειρά τους την παρέδωσαν στον Τσαλδάρη, ο οποίος και σχημάτισε κυβέρνηση (Λοβέρδος, 2000, σ. 130).

Προοδευτικά η σύγκρουση μεταξύ κυβέρνησης και αντιπολίτευσης κλιμακωνόταν, με συνέπεια να ξεσπάσει κίνημα του 1935, το οποίο είχε την έγκριση του Βενιζέλου. Το κίνημα ωστόσο απέτυχε, με την αποφασιστική επέμβαση του Κονδύλη και καταπνίγηκε σε δέκα μέρες. Ακολούθησε ένα κύμα σημαντικών διώξεων ως αντίποινα. Ο Γεώργιος Β΄ επέστρεψε στην Αθήνα στις 25 Νοεμβρίου 1935 και διόρισε ουδέτερη κυβέρνηση υπό τον Κ. Δεμερτζή. Στις 26 Ιανουαρίου 1926 πραγματοποιήθηκαν οι τελευταίες εκλογές του μεσοπολέμου με τους Βενιζελικούς και τους Αντιβενιζελικούς να αντιτάσσονται ισοδύναμα. Τελικά σχηματίστηκε και πάλι κυβέρνηση υπό τον Δεμερτζή στις 14 Μαρτίου. Ο Μεταξάς που είχε διοριστεί υπουργός στρατιωτικών, με το θάνατο του Δεμερτζή τον αντικατέστησε στην πρωθυπουργία. Στις 4 Αυγούστου του 1936 ο Μεταξάς μαζί με τον Γεώργιο Β΄ ανακήρυξαν την δικτατορία και ανέστειλαν την ισχύ του Συντάγματος και διέλυσαν τη Βουλή. Με το δικτατορικό καθεστώς του Μεταξά οδηγήθηκε η Ελλάδα στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και η περίοδος του μεσοπολέμου έλαβε τέλος (Πετράκη, 2006, σ.16).

1.3. Η Οικονομική Κατάσταση της Περιόδου του Μεσοπολέμου

Η ελληνική οικονομία την δεκαετία του 1920, κατάφερε να ξεπεράσει τις σοβαρές διαταραχές των πρώτων ετών της μεταπολεμικής περιόδου και να σταθεροποιηθεί έως το τέλος της δεκαετίας. Ωστόσο η προαναφερόμενη σταθεροποίηση δεν συνέβη ανώδυνα, αφού η οικονομία διέτρεξε σημαντικές περιόδους, μέσα στη δεκαετία, κατά τις οποίες επικρατούσε η συναλλαγματική αστάθεια και σημαντικές πληθωριστικές πιέσεις. Βασική αιτία των ανωμαλιών της περιόδου, ήταν τα μεγάλα δημοσιονομικά ελλείματα που αντιμετώπιζε το Ελληνικό Κράτος, καθώς και το κύμα μεταναστών που δέχθηκε λόγω της Μικρασιατικής Καταστροφής. Κυρίως τα δημοσιονομικά ελλείματα, αποτέλεσαν την κύρια πηγή ανωμαλιών της ελληνικής οικονομίας, τα οποία προέκυψαν από το βάρος της αποκατάστασης των προσφύγων αλλά και εξαιτίας των φιλοδοξιών των εκάστοτε κυβερνήσεων (Αγριαντώνη & Πανσέληνα, 2003, σ. 121- 122).

Η απότομη αύξηση του πληθυσμού λόγω των προσφύγων, επηρέασε σημαντικά την οικονομία της Ελλάδας, μιας και η τελευταία, υποχρεώθηκε να αποζημιώσει τους νεοφερμένους πρόσφυγες, σύμφωνα με τη Συνθήκη της Ανταλλαγής. Επίσης ήταν υπεύθυνη για την αποκατάσταση τους, αλλά και την ένταξη τους στην παραγωγική διαδικασία. Τα σημαντικά ελλείματα τα οποία παρατηρήθηκαν στους προϋπολογισμούς στις μεσοπολεμικής περιόδου, είναι άμεσα συνδεδεμένα με τα μέτρα κρατικής κοινωνικής πολιτικής, που πήραν οι ελληνικές κυβερνήσεις. Το οικονομικό βάρος, το οποίο έπρεπε να επωμιστεί η χώρα λόγω των προσφύγων είναι δυσβάσταχτο, με συνέπεια την αναγκαστική σύναψη εξωτερικών δανείων (Κοντογιώργη, 2013, σ. 22). Ωστόσο ο ερχομός των προσφύγων είχε και θετικές συνέπειες στην χώρα και ιδίως στον οικονομικό τομέα μιας και προστέθηκε μεγάλος αριθμός καταναλωτών, φθηνά εργατικά χέρια, εξειδικευμένο τεχνικό προσωπικό καθώς και ένα τμήμα τους εξαιτίας της επιχειρηματικής τους πείρας, διέπρεψε και στην Ελλάδα στον επιχειρηματικό τομέα, συμβάλλοντας στη οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Το προσφυγικό δάνειο (1924) ανακούφισε προσωρινά την χώρα από τα προβλήματα της, ενώ η επικράτηση της Δικτατορίας του Πάγκαλου είχε σαν συνέπεια το Ελληνικό Κράτος να προσφύγει σε δεύτερο δάνειο, τον Ιανουάριο του 1926. Την

περίοδο 1924 έως 1925, αν και ο πληθωρισμός επιβαρύνθηκε σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, εξακολουθούσε να είναι σε υψηλά επίπεδα, αγγίζοντας το 9% το 1924 και το 12,4% το 1925. Αντίστοιχα η αξία της δραχμής σε σχέση με την λίρα Αγγλίας, εξακολουθούσε να μειώνεται, με συνέπεια ο μέσος όρος υποτίμησης του νομίσματος να φτάσει το ίδιο έτος το 21% (Ζολώτας, 1929, σ. 229).

Τον Ιανουάριο 1926 σύμφωνα με διάταγμα που δημοσιεύθηκε, η αξία των ελληνικών χαρτονομισμάτων μειώθηκε κατά 25%, ενώ το δεύτερο αναγκαστικό δάνειο που πήρε η Ελλάδα, προκάλεσε την εκ νέου υποτίμηση της δραχμής σε ποσοστό 19%, σε σχέση με την αγγλική λίρα, με τον πληθωρισμό να φθάνει το 21%. Καθ' όλη αυτή την περίοδο εφαρμόζονται επίσης μέτρα λιτότητας, κάτι που με τη σειρά του προκάλεσε σημαντικές κοινωνικές αναταραχές. Τόσο ο πληθωρισμός, όσο και η σταθερή υποτίμηση της δραχμής την περίοδο 1921-1926, λειτουργούσαν υπονομευτικά όσον αφορά τα εισοδήματα των μισθωτών, ενώ από την άλλη ευνοούσαν την κερδοσκοπία.

Η οικουμενική κυβέρνηση που εξελέγη τον Νοέμβριο του 1926, έθεσε ως πρώτο στόχο να σταθεροποιήσει το νόμισμα και μαζί με αυτό και την οικονομία. Προς την επίτευξη του προαναφερόμενου στόχου, βοήθησε πολύ η Κοινωνία των Εθνών, όπου άσκησε σημαντικές πιέσεις προς τους Έλληνες κυβερνώντες, ενώ βοηθητικά λειτούργησαν τόσο η παροχή δανείου σταθεροποίησης, καθώς και η ίδρυση της Τράπεζας της Ελλάδας το 1928. Ένα χρόνο νωρίτερα το 1927, αποφασίστηκε η ίδρυση της Γεωργικής Τράπεζας από την οικουμενική κυβέρνηση του Αλ. Παναναστασίου, η οποία τέθηκε σε λειτουργία το 1929. Σκοπός της τράπεζας ήταν η άσκηση αγροτικής πίστης και ο εκσυγχρονισμός της ελληνικής γεωργίας μέσω της χορήγησης μεσομακροπρόθεσμων δανείων.

Από το 1928 έως το 1932 η Βενιζελική Κυβέρνηση συνέχισε να παίρνει εξωτερικά δάνεια, σε μία προσπάθεια της να ολοκληρώσει τα σημαντικά έργα για την βελτίωση της χώρας. Η καθ' ολοκληρίαν στήριξη της ελληνικής οικονομίας στον εξωτερικό δανεισμό, αποδείχθηκε ιδιαίτερα εύθραυστη, με το ξέσπασμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης το 1929, ανατρέποντας τα υπάρχοντα δεδομένα, τόσο σε διεθνές, όσο και σε εθνικό επίπεδο. Όσον αφορά την Ελλάδα, παρατηρήθηκε σημαντική πτώση των τιμών των αγροτικών προϊόντων, κάτι που επηρέασε ιδιαίτερα το εμπορικό ισοζύγιο της χώρας. Αξιοσημείωτη ήταν η ύφεση στον τομέα των εξαγωγών καπνού την περίοδο 1931-1934, με τις τιμές να μειώνονται στο 1/3 σε σχέση με αυτές του 1929. Εξίσου επηρεάστηκε και το τραπεζικό σύστημα, οπότε λόγω της

σταθεροποίησης τα περιθώρια κέρδους ήταν ήδη περιορισμένα. Αρκετές τράπεζες χρεωκόπησαν καθώς και επισφαλείς οικονομικά επιχειρήσεις (Αγριαντώνη & - Πανσέληνα, 2003, σ. 122).

Ο Βενιζέλος προσπάθησε να διατηρήσει τη δραχμή στον «κανόνα χρυσού», χωρίς όμως αποτέλεσμα. Η προαναφερόμενη αποτυχία είχε σαν συνέπεια σε οικονομικό επίπεδο περιορισμούς στο εμπόριο, να καθιερωθεί ο συναλλαγματικός έλεγχος, να υπάρχουν δεσμευτικές διμερείς ανταλλαγές, σημαντικές και δεσμευτικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας, να αυξηθούν οι κρατικές παρεμβάσεις στην οικονομική ζωή. Η παραπάνω κατάσταση με τη σειρά της είχε σαν επακόλουθο την εξάρτηση αναμεσα στο κράτος και τους επιχειρηματίες, ενέργεια η οποία όμως επέτρεψε στην οικονομία να ανακάμψει, αν και η παραγωγικότητα και τα εισοδήματα παρέμεναν σε χαμηλά επίπεδα. Δεν υπήρχε η δυνατότητα να αποπληρωθεί το εξωτερικό δημόσιο χρέος, η δραχμή υποτιμήθηκε ραγδαία σε σχέση με τη στερλίνα το 1932, αλλά τελικά τον Ιανουάριο του 1933 σταθεροποιήθηκε, μετά από την στήριξη της Τράπεζας της Ελλάδας (Mazower, 2009, σ. 243).

Παράλληλα αυτή την περίοδο πολλαπλασιάζονται τα τραπεζικά ιδρύματα με θεματικούς ρυθμούς. Πιο συγκεκριμένα από το 1918 έως το 1928, ιδρύθηκαν στην Ελλάδα 45 τράπεζες ως ανώνυμες εταιρείες, ενώ το 1928 συνολικά λειτουργούσαν 50 τράπεζες. Τόσο η επικρατούσα συναλλαγματική αστάθεια, όσο και ο πληθωρισμός, έδιναν την δυνατότητα να υπάρξουν σημαντικά περιθώρια για κερδοφορία, αλλά και για κερδοσκοπία. Αν και ο πληθωρισμός οδηγούσε σε απαξίωση τα τραπεζικά κεφάλαια και τις καταθέσεις, οι τράπεζες δεν ήθελαν τη σταθεροποίηση του νομίσματος. Επειδή η Εθνική Τράπεζα δεν μπορούσε να επεκταθεί λόγω του ότι ένα μεγάλο μέρος των κεφαλαίων της ήταν δεσμευμένο εξαιτίας του κρατικού δανεισμού, οι άλλες τράπεζές βρήκαν πρόσφορο έδαφος ανάπτυξης. Κάποιες τράπεζες κάλυπταν ανάγκες τοπικού χαρακτήρα, όπως για παράδειγμα η Τράπεζα Θεσσαλίας, αλλά οι περισσότερες είχαν εγκατασταθεί στην Αθήνα, ενώ ασχολούνταν πέρα από την αγοροπωλησία συναλλάγματος και με τη διενέργεια βραχυπρόθεσμων εμπορικών πιστώσεων. Η ίδρυση της Τράπεζας της Ελλάδος το 1928 αποτέλεσε θεμέλιο λίθο για την σταθεροποίηση της δραχμής αλλά και επανάφερε τον «κανόνα χρυσού» στο συνάλλαγμα¹. Μέσω της σταθεροποίησης της δραχμής πραγματοποιήθηκε

¹ Η σταθεροποίηση προέκυψε με βάση τον κανόνα συναλλάγματος σε χρυσό. Έτσι η αξία της δραχμής συνδέθηκε άμεσα με την αγγλική λίρα, η οποία μπορούσε να μετατραπεί χρυσό. Όπως όριζε ο νόμος

περιορισμός της νομισματικής κυκλοφορίας και μειώθηκε σημαντικά ο πληθωρισμός (Ζολώτας, 1927, σ. 227).

Αν και η ίδρυση της Κεντρικής Τράπεζας υπονομεύθηκε συστηματικά από την Εθνική Τράπεζα, ωστόσο εντός του νέου τραπεζικού τοπίου παρουσιάστηκε ενισχυμένη (Κωστής, 2003, σ. 287-289). Εκτός του εκδοτικού προνομίου μεταβιβάστηκε στην Τράπεζα της Ελλάδος το δημόσιο χρέος, καθώς και κάποια άλλα βάρη. Επίσης το Ελληνικό Κράτος κατάφερε να εξοφλεί μέρος από τις οφειλές του, λόγω του δανείου σταθεροποιήσεως. Η Κεντρική Τράπεζα κατόρθωσε να επεκταθεί και στον βιομηχανικό τομέα (Αγριαντώνη & Πανσέληνα, 2003, σ. 129).

Η κρίση του 1929 έπληξε όμως και την εύθραυστη ελληνική οικονομία, κυρίως τα έτη 1931 έως 1932. Η ύφεση όμως στην Ελλάδα σε καμία περίπτωση δεν είχε την ένταση των άλλων βιομηχανικών χωρών της Ευρώπης. Κυρίως έκλεισαν κάποιες βιομηχανικές μονάδες, οι οποίες δεν προκάλεσαν μεγάλη ζημιά στην οικονομία της χώρας, ενώ σημαντική επιβράδυνση παρατηρήθηκε στη ολοκλήρωση των δημοσίων έργων(οδικό δίκτυο, εγχειοβελτιωτικά έργα) που είχαν ξεκινήσει. Όσον αφορά το ποσοστό της ανεργίας, αυτό υπολογίζεται στο 5% του ενεργού πληθυσμού της χώρας. Από αυτό το μεγαλύτερο μέρος αποτελούσαν άτομα τα οποία εργάζονταν τον τομέα της καπνοβιομηχανίας.

Η πτώση των διεθνών τιμών επηρέασε σημαντικά τον ελληνικό τιμάριθμο, με τις τιμές να μειώνονται το 1930 στο 5,7%, ενώ το 1932 στο 3,8%. Το 1932 εγκαταλείφθηκε και η χρυσή βάση, ενώ πάρθηκαν παράλληλα και μία σειρά μέτρων από τις ελληνικές κυβερνήσεις, ώστε να συγκρατηθεί ο πληθωρισμός. Από το 1933 παρατηρείται μία μικρή οικονομική ανάκαμψη, η οποία ήταν αποτέλεσμα της αυστηρής προστατευτικής πολιτικής που εφαρμόστηκε στην Ελλάδα (Χατζηιωσήφ, 2002, σ. 9-58).

Προκειμένου να σταθεροποιηθεί η οικονομία κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου, δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στην ενίσχυση του αγροτικού τομέα. Η αγροτική μεταρρύθμιση αλλά και η αγροτική αποκατάσταση των προσφύγων, αποτέλεσαν τους δύο βασικούς πυλώνες της αγροτικής πολιτικής των κυβερνήσεων του μεσοπολέμου. Μέσω των μέτρων που πάρθηκαν επιδιωκόταν να μετατραπούν οι γηγενείς ακτήμονες και το μεγαλύτερο τμήμα των προσφύγων σε ανεξάρτητους

της σταθεροποίησης, η Τράπεζα της Ελλάδας ήταν υποχρεωμένη να διατηρήσει κάλυψη σε αγγλικές λίρες για το 40% των χαρτονομισμάτων που κυκλοφορούσαν (Ζολώτας, 1927, σ. 227).

μικροϊδιοκτήτες - παράγωγους (Αγριαντώνη & Πανσέλινα, 2003, σ.123). Επίσης βασική προτεραιότητα μέσω της αγροτικής μεταρρύθμισης ήταν η αύξηση της παραγωγής και η επίτευξη της αυτάρκειας. Ένας ακόμη στόχος της παραπάνω προσπάθειας, ο οποίος επιδιώχθηκε κυρίως μέσω των βενιζελικών κυβερνήσεων, ήταν να μην συμμαχήσουν οι εργάτες και οι αγρότες κάτι που όπως πίστευαν θα κλόνιζε το κράτος των νόμων (Mazower, 2002, σ. 109).

Τα μέτρα που πάρθηκαν στον τομέα της γεωργίας, υπήρξαν ριζοσπαστικά ως προς την κατάργηση της μεγάλης ιδιοκτησίας και οι όροι για του γαιοκτήμονες ήταν δυσμενείς. Παράλληλα τέθηκαν περιορισμοί όσον αφορά τον περιορισμό της αγοράς στην ύπαιθρο. Οι απαλλοτριώσεις κλιμακώθηκαν την περίοδο 1923-1928, αλλά στην συνέχεια, αν και πραγματοποιούνταν, οι ρυθμοί ήταν αργοί (Αγριαντώνη & Πανσέλινα, 2003, σ.123-124).

Παράλληλα την ίδια περίοδο ιδρύεται το Υπουργείο Γεωργίας, το οποίο βοήθησε στην προώθηση μίας σειράς μέτρων, τα οποία λειτούργησαν προς όφελος των αγροτών. Πέρα από την απαλλοτρίωση, δημιουργήθηκαν οι πρώτοι συνεταιρισμοί, μιας και ενισχύθηκε η συνεταιριστική ιδέα.

Αν και οι καλλιεργούμενες εκτάσεις αυξήθηκαν καθώς και η παραγωγή κατά την περίοδο του μεσοπολέμου, η τελευταία ακολούθησε φθίνουσα πορεία, ιδίως στον τομέα των σιτηρών, κάτι το οποίο θεωρήθηκε ότι είχε άμεση σχέση με το ζήτημα των απαλλοτριώσεων. Από το τέλος της δεκαετίας του 1920, η σιτοπαραγωγή αυξήθηκε και βελτιώθηκαν σημαντικά οι αποδόσεις. Σταδιακά το κυρίαρχο αγροτικό προϊόν της σταφίδας τη δεκαετία του 1920 υποχώρησε, εξαιτίας του μεγάλου ανταγωνισμού που παρουσιάστηκε στις ΗΠΑ και την Αυστραλία. Η σταφίδα την περίοδο του μεσοπολέμου αντικαταστάθηκε από τον καπνό, που αποτέλεσε το βασικό εξαγωγικό προϊόν της περιόδου. Αντίστοιχα αυξήθηκε σημαντικά η παράγωγή βαμβακιού, καλύπτοντας ένα μεγάλο μέρος των αναγκών της χώρας (Αγριαντώνη & Πανσέλινα, 2003, σ.123-125 & Χατζηιωσήφ, 2002, σ. 97).

Σημαντικά προς τη βελτίωση της αγροτικής παραγωγής και κατ' επέκταση και της οικονομίας, συνέβαλε η πραγματοποίηση εγγειοβελτιωτικών-αντιπλημμυρικών έργων, τα οποία βοήθησαν στην επέκταση των καλλιεργουμένων εκτάσεων. Αν και βοήθησαν τα παραπάνω έργα σημαντικά, στην θεμελίωση της ελληνικής οικονομικής πολιτικής, ωστόσο η ευεργετική τους επίδραση στην αγροτική οικονομία, διαφάνηκε την περίοδο που στην εξουσία βρισκόταν ο Ι. Μεταξάς (Αγριαντώνη & Πανσέλινα, 2003, σ.123-125).

Ο αγροτικός χώρος όχι μόνο απορρόφησε, αλλά κατάφερε να θρέψει ένα μεγάλο μέρος του παραγωγικού δυναμικού της Ελλάδας, ενισχυμένος από πληθώρα νέων θεσμών και την πραγματοποίηση πληθώρας έργων. Η αύξηση της αγροτικής παραγωγής, η οποία επιτεύχθηκε στην Ελλάδα την περίοδο του μεσοπολέμου, ήταν συνέπεια της αύξησης των καλλιεργήσιμων εκτάσεων και στηρίχθηκε στην εντατική εργασία αγροτών μετά την αποκατάσταση των προσφύγων και των ακτημόνων. Σημαντικό συνέβαλλε προς αυτή την κατεύθυνση και η χρήση βελτιωμένων τεχνολογικών μέσων και η διάδοση νέων καλλιεργητικών και επιστημονικών μεθόδων. Παρόλ' αυτά η διεθνής ύφεση την περίοδο αυτή καθώς και οι εσωτερικές αναταραχές, λειτούργησαν ανατρεπτικά ως προς την ανάπτυξη, εγκλωβίζοντας το εισόδημα και την παραγωγικότητα του ελληνικού πληθυσμού σε πολύ χαμηλά επίπεδα (Αγριαντώνη & Πανσέλινα, 2003, σ.125-126).

1.4 Η Βιομηχανική Κατάσταση την Περίοδο του Μεσοπολέμου

Εξαιτίας των δύσκολων και ανώμαλων συνθηκών που επικρατούσαν στην Ελλάδα, ακολούθησαν σημαντικές πληθωριστικές τάσεις, υποτιμήθηκε η δραχμή και εξευτελίστηκαν οι αμοιβές των εργατών. Ωστόσο όλα τα παραπάνω βοήθησαν ώστε η βιομηχανική δραστηριότητα να ανακάμψει. Το κύμα των προσφύγων συνέβαλε πολλαπλά προς αυτή την κατεύθυνση, μιας και βοήθησε στη διεύρυνση της εγχώριας αγοράς, αποτέλεσε σημαντικό τμήμα του ανθρώπινου δυναμικού της χώρας και αναπτύχθηκε σε επιχειρηματικό επίπεδο. Σύμφωνα με τους ιστορικούς επιστήμονες, οι πρόσφυγες αποτέλεσαν τον πιο σημαντικό συντελεστή για να επεκταθεί η βιομηχανία της Ελλάδας σε θεαματικό βαθμό. Ταυτοχρόνως τα μεγάλα ξένα κεφάλαια, τα οποία εισέρευσαν στην χώρα βοήθησαν στην αύξηση της ρευστότητας, ενώ ο πληθωρισμός ανάγκαζε συχνά-πυκνά τους πολίτες να μετατρέπουν την ρευστότητα σε πάγια αξία (Αγριαντώνη & Πανσέλινα, 2003, σ. 126).

Αυτή την περίοδο ευνοήθηκαν στο βιομηχανικό τομέα επιχειρήσεις, οι οποίες παρήγαγαν οικοδομικά υλικά, μιας και τόσο την Αθήνα, όσο και στη Θεσσαλονίκη υπήρχαν σημαντικές στεγαστικές ανάγκες. Επίσης άνηση παρατηρήθηκε στις

κλωστοϋφαντουργίες, στις βιομηχανίες τροφίμων και άλλων βασικών αγαθών, αλλά και σε όσες παρήγαγαν χημικά προϊόντα. Παρατηρήθηκε διπλασιασμός των βιομηχανιών μεταξύ της περιόδου από το 1920 έως το 1930, ενώ σε ποσοστό 60% αυξήθηκε η βιομηχανική παραγωγή από το 1922 έως το 1929, παρουσιάζοντας ετήσια αύξηση στο 6.8%. Σύμφωνα με τα υπάρχοντα απογραφικά δεδομένα, στην Ελλάδα το 1920 λειτουργούσαν 33.704 βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες, οι οποίες απασχολούσαν 146.840 εργαζομένους. Το μεγαλύτερο βιομηχανικό κέντρο αποτελούσε η Αθήνα και ο Πειραιάς, ενώ ακολουθούσαν η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα και η Ερμούπολη (Υπουργείον Εθνικής Οικονομίας, Διεύθυνσις Εργασίας, 123, σ.75).

Αυτή η ανάπτυξη σε καμία περίπτωση δεν αποτελούσε αποτέλεσμα συντονισμένης βιομηχανικής πολιτικής από μέρους των ελληνικών κυβερνήσεων, παρά το γεγονός ότι το 1922 ψηφίστηκε ο ν. 2948, ο οποίος στην ουσία εισήγαγε τα πρώτα ευρύτερα μέτρα για να στηριχθεί η ελληνική βιομηχανία (Αγριαντώνη & Πανσέληνα, 2003, σ. 126).

Η μη ύπαρξη βιομηχανικής πολιτικής, διαφάνηκε ιδίως στο ζήτημα της αποκατάστασης των προσφύγων. Δόθηκε προτεραιότητα στην αγροτική αποκατάσταση, η οποία αποσκοπούσε να ομογενοποιηθεί εθνικά ο πληθυσμός της Μακεδονίας και της Θράκης. Επίσης η προαναφερόμενη ενέργεια αποσκοπούσε στην αποφυγή συσσώρευσης του εργατικού πληθυσμού στα αστικά κέντρα, ώστε να μην υπάρξει ο κίνδυνος να ξεσπάσουν κοινωνικές αναταραχές. Η παραπάνω σκέψη ήταν και η αιτία που οδήγησε το κράτος να λάβει μέτρα, τα οποία ενίσχυαν τις αστικές απασχολήσεις² των προσφύγων και την προαγωγή δραστηριοτήτων βιοτεχνικό χαρακτήρα.

Ο βιομηχανικός τομέας διαχωρίζεται σε δύο μεγάλες κατηγορίες παραγωγής προϊόντων. Ο πρώτος αφορούσε την υφαντουργία, την καπνοβιομηχανία, την χημική

² Για παράδειγμα το τότε Υπουργείο Στρατιωτικών ανέθεσε σε πρόσφυγες την ανάληψη κάποιων έργων που αφορούσαν την Στρατιωτική Αποθήκη της Θεσσαλονίκης, όπως ήταν το πλύσιμο και η επιδιόρθωση του στρατιωτικού ιματισμού. Αντίστοιχα η Επιτροπή Αποκατάστασης Προσφύγων, βοήθησε τους πρόσφυγες τεχνίτες, όσον αφορά την προμήθεια των εργαλείων τους και ίδρυσε οργανισμούς, ώστε να αναπτυχθεί η κεραμική τέχνη. Παράλληλα ο ίδιος οργανισμός βοήθησε, ώστε στην περιοχή της Νέας Ιωνίας στην Αθήνα να εγκατασταθούν μερικά από τα πιο σημαντικά κλωστοϋφαντουργικά εργοστάσια παρέχοντας τους τον ανάλογο χώρο. Τέλος τους παραχωρήθηκαν σημαντικά δάνεια για να αποκατασταθούν επαγγελματικά. Τα δάνεια αυτά ήταν είτε καλλιεργητικά, είτε αφορούσαν όσους πρόσφυγες βρίσκονταν την Μακεδονία και τη Θράκη, όσους ήταν βιοτέχνες και είχαν εγκατασταθεί σε αγροτικές περιοχές καθώς και όσους ασχολούνταν με τον τομέα της ταπητουργίας (Κοντογιώργη, 2013, σ. 23-24).

βιομηχανία και την χαρτοβιομηχανία. Χαρακτηριστικό γνώρισμα της συγκεκριμένης ομάδας ήταν η ύπαρξη μεγάλων βιομηχανικών μονάδων και ο υψηλός βαθμός συγκέντρωσης της παραγωγής. Επίσης η παρουσία των μηχανών σε αυτή την ομάδα βιομηχανιών ήταν ιδιαίτερα υψηλή με τους εργαζομένους να έχουν ρόλο επιβλέποντα ή απασχολούνταν κυρίως στην συσκευασία των προϊόντων. Το προσωπικό ήταν ανειδίκευτο με χαμηλά ημερομίσθια, το οποίο μετά από μία σύντομη εκπαίδευση εντάσσονταν στην παραγωγική διαδικασία. Η πλειονότητα των ανειδίκευτων εργατών ήταν γυναίκες κάτω των 18 ετών. Στον τομέα της καπνοβιομηχανίας απασχολούνταν κυρίως γυναίκες και παιδιά κυρίως στη συσκευασία του καπνού και των τσιγάρων και πληρώνονταν είτε με βάση την ημέρα, είτε με την απόδοση τους (Υπουργείον Εθνικής Οικονομίας, 1923, σ. 75 - 76). Οι άνδρες σε αυτές τις βιοτεχνίες κατείχαν θέσεις εξειδικευμένου προσωπικού και παραδοσιακές ειδικότητες, κυρίως όσον αφορά την επίβλεψη της λειτουργίας και της συντήρησης του μηχανολογικού εξοπλισμού.

Στη δεύτερη ομάδα εντάσσονται οι βιομηχανίες τροφίμων, ξύλου, μηχανουργίας και ενδυμάτων. Χαρακτηριστικό γνώρισμα και διαφοροποιητικό στοιχείο σε σχέση με την προαναφερόμενη ομάδα, ήταν ο κατακερματισμός της παραγωγής. Το μεγαλύτερο ποσοστό εργατών ήταν άνδρες τεχνητές, οι οποίοι πλαισιώνονταν από έναν αριθμό βοηθών (Υπουργείον Εθνικής Οικονομίας, 1923, σ. 58 & Χαριτάκης, 1927, σ. 96).

Ιδιαίτερα ανάπτυξη γνωρίζει αυτή την περίοδο και ο τομέας της ταπητουργίας στον οποίο απασχολήθηκαν ιδίως γυναίκες προσφυγοπούλες, ενώ ένα σημαντικό πλεονέκτημα που συνέβαλλε στην ανάπτυξη του, ήταν ότι υπήρχε η δυνατότητα να αναπτυχθεί σύμφωνα με το σύστημα της κατ' οίκον εργασίας. Πιο συγκεκριμένα έως το 1926 υπολογίζονταν ότι υπήρχαν 80 εργαστήρια ταπητουργίας, ενώ ένα χρόνο αργότερα το 1927, ο αριθμός των απασχολούμενων στον τομέα υπολογίζεται στις 11.000. Ωστόσο ο συγκεκριμένος τομέας δεν κατάφερε να επιβιώσει λόγω του γεγονότος ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, που ήταν ο κύριος προμηθευτής ελληνικών χαλιών, λόγω της οικονομικής κρίσης του 1929 σταμάτησαν να αγοράζουν απότομα. Παρά το γεγονός ότι ο βιομηχανικός τομέας την περίοδο του μεσοπολέμου επεκτάθηκε, δεν αναβαθμίστηκε και ποιοτικά. Σε μεγάλο ποσοστό οι βιομηχανικές μονάδες παρέμειναν μικρές οικογενειακές επιχειρήσεις, έχοντας περιορισμένο εξοπλισμό και μικρό αριθμό απασχολούμενων. Ενδεικτικά αξίζει να αναφερθεί ότι κατά μέσο όρο κάθε επιχείρηση απασχολούσε 4,57 άτομα προσωπικό το 1920, ενώ το

1930 ο μέσος όρος μειώθηκε σε 3,64 (Δρίτσα, 1989, 48-53 & Χατζηιωσήφ, 2002, σ. 103).

Δίπλα στις μικρές αυτές επιχειρήσεις, πρέπει να αναφερθεί ότι υπήρχαν και μεγάλες σημαντικές επιχειρήσεις, όπως ήταν για παράδειγμα ο τσιμεντοβιομηχανία «Όλυμπος», οι χημικές μονάδες που βρίσκονταν στην Ελευσίνα, σημαντικές ελαιουργικές βιομηχανίες όπως ήταν η «Ελαίς» αλλά ακόμη και η διάσπαρτη και άτυπη αυτοκινητοβιομηχανία, η οποία έδρευε στην περιοχή του Μεταξουργείου στην Αθήνα και επρόκειτο κυρίως για συνεργεία τα οποία συναρμολογούσαν αυτοκίνητα της εποχής.

Αξίζει να αναφερθεί ότι σημαντικά προς την ανάπτυξη της βιομηχανίας συνέβαλε και ο ν. 2190/1920, ο οποίος έφερε τον τίτλο «Περί ανωνύμων εταιρειών», και εξασφάλιζε εκείνο το απαραίτητο θεσμικό πλαίσιο, το οποίο έδωσε τη δυνατότητα σε πολύ σημαντικές επιχειρήσεις να μετατραπούν σε ανώνυμες εταιρείες αυτή την περίοδο. Επίσης την περίοδο 1927-1928, παρατηρήθηκε σημαντική πίεση για αναβάθμιση των υπαρχουσών βιομηχανιών λόγω του μεγάλου ανταγωνισμού, ώστε να βελτιώσουν το κόστος της παραγωγής. Έτσι πολλές επιχειρήσεις προχώρησαν στην αναβάθμιση των ενεργειακών τους βάσεων, μέσω της αντικατάστασης των έως τότε ατμομηχανών με πετρελαιομηχανές (Αγριαντώνη - Πανσέληνα, 2003, σ. 126).

Επιπροσθέτως οι πρόσφυγες αποτέλεσαν τον εφεδρικό εργατικό στρατό των βιομηχανιών της περιόδου, οι οποίοι μην έχοντας άλλη διέξοδο όσον αφορά την επαγγελματική τους αποκατάσταση, βοήθησαν ώστε η ελληνική βιομηχανία να στηρίζεται σε αυτούς, ενώ τα ημερομίσθια να παραμείνουν σε χαμηλά επίπεδα. Όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας, αυτές ήταν εξαντλητικές, παρά το γεγονός ότι η Ελλάδα είχε προσχωρήσει στις διεθνείς συμβάσεις της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας. Η οχτάωρη εργασία δεν εφαρμοζόταν και οι βιομηχανίες απασχολούσαν κυρίως γυναίκες και παιδιά, μιας και οι άνδρες έψαχναν καλύτερες συνθήκες εργασίας (Δρίτσα, 1989, σ. 41). Οι βιομηχανίες επίσης δεν μερίμνησαν ώστε να εισαχθούν νεότερες μέθοδοι οργάνωσής, οι οποίες θα βελτίωναν την άνοδο της παραγωγικότητας. Παράλληλα δεν έδειξαν την απαιτητή προσοχή, ώστε να προσλάβουν και να απασχολήσουν επιστημονικά εξειδικευμένο προσωπικό.

Η κρίση του 1929 όμως, δε επηρέασε σημαντικά τον τομέα της βιομηχανίας. Κάποιες δυσκολίες αντιμετώπισαν όσες βιομηχανίες απευθύνονταν στον αγροτικό

τομέα, όπως για παράδειγμα η Εταιρεία Λιπασμάτων, η οποία κλονίστηκε σε σημαντικό βαθμό, καθώς και κάποιες κλωστοϋφαντουργίες. (Αγριαντώνη & Πανσέληνα, 2003, σ. 126).

Η απογραφή του 1930, η οποία αφορούσε τις υπάρχουσες βιομηχανικές μονάδες στην Ελλάδα, ανέφερε ότι το 1930, λειτουργούσαν στην Ελλάδα 67.892 βιοτεχνικές και βιομηχανικές μονάδες, στις οποίες απασχολούνταν 232.763 άτομα. Από το 1920 οι βιομηχανικές μονάδες είχαν διπλασιαστεί, ενώ οι εργαζόμενοι είχαν αυξηθεί κατά 58%. Στην Αθήνα και το Πειραιά υπήρχαν 15.000 μικρές αλλά και μεγάλες βιομηχανικές επιχειρήσεις, στις οποίες απασχολούνταν 90.000 εργαζόμενοι. Στη Θεσσαλονίκη υπήρχαν 4.175 επιχειρήσεις, στις οποίες εργάζονταν 20.600 άτομα και στην Πάτρα 1350 επιχειρήσεις στις οποίες απασχολούνταν 7.732 άτομα. Όπως και στην απογραφή του 1920, ομοίως και στην απογραφή του 1930, παρατηρούνται δύο ομάδες βιομηχανικών κλάδων.

Η πρώτη περιλάμβανε τους τομείς των τροφίμων, της μηχανουργίας, των ενδυμάτων και του ξύλου. Εξακολουθούν όπως και το 1920 να χαρακτηρίζονται από κατακερμασμένες παραγωγικές μονάδες, οι οποίες έφθαναν το 96% του συνόλου και στις οποίες απασχολούνταν λίγοι εργαζόμενοι. Μόνο το 9,7% των επιχειρήσεων αυτών απασχολούσε πάνω από 25 άτομα κατά μέσο όρο. Σε σχέση με την απογραφή του 1920, παρατηρείται μείωση των μεσαίων και μεγάλων μονάδων υπέρ των μικρών, ενώ παρουσιαζόταν μείωση του μέσου όρου των εργαζομένων.

Στη δεύτερη ομάδα περιλαμβάνονταν η χημική βιομηχανία, η βιομηχανία οικοδομικών κατασκευών, παραγωγής ενέργειας, η καπνοβιομηχανία και η υφαντουργία. Αυτές οι μονάδες ήταν μεγάλες σε μέγεθος και απασχολούσαν μεγάλο αριθμό εργαζομένων. Σε σχέση με την απογραφή του 1920, παρατηρήθηκε μείωση στο αριθμό των μονάδων σε συνάρτηση με τις μικρές βιομηχανίες. Παράλληλα παρατηρήθηκε μικρή πτώση όσον αφορά τους απασχολούμενους σε σχέση εξαρτημένης εργασίας, το ποσοστό των οποίων έφτανε στο 62,9% του συνόλου των εργαζομένων, ενώ αυξήθηκε ο αριθμός των ιδιοκτητών στον μεταποιητικό τομέα φτάνοντας στο 33,5% (Αναστασόπουλος, 1947, σ. 126.).

Από την απογραφή του 1933 διαπιστωνόταν ότι η εγχώρια βιομηχανία ήταν σε θέση να καλύψει το 76,14% των αναγκών του ελληνικού πληθυσμού, όσον αφορά τα προϊόντα που καταναλώνονταν στην Ελλάδα. Πέντε χρόνια νωρίτερα το 1928,

κάλυπτε μόλις το 56,61%. Σημαντικά στην βελτιωμένη εικόνα της βιομηχανίας συνέβαλλε τόσο η εισροή ξένων κεφαλαίων, όσο και η σύναψη εξωτερικών δανείων (Κωστής, 1989, σ. 204). Παρά την βιομηχανική ανάπτυξη, το επίπεδο της βιομηχανικής ανταγωνιστικότητας μειωνόταν και η γεωργία δεν ήταν τόσο εντατική, όπως παλαιότερα. Επίσης τα εξαγωγικά λιμάνια παρέμεναν αδρανή και η επιχειρηματική δραστηριότητα είχε συγκεντρωθεί σε Αθήνα και Πειραιά (Mazower, 2000, σ. 311).

Το 1936 και έως τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ο Μεταξάς ενίσχυσε την βαριά βιομηχανία με αφορμή την πολεμική προετοιμασία της Ελλάδας. Αυτή την περίοδο δημιουργήθηκαν μεταλλουργίες σιδήρου, τα ναυπηγεία του Σκαρामαγκά, ενώ ξεκίνησε και η λυγνιτική εκμετάλλευση στην Πτολεμαΐδα. Σε μια προσπάθεια να διατηρηθούν οι βιομηχανίες στις επαρχιακές πόλεις πάρθηκαν μέτρα κοινωνικής πολιτικής, μέσω της καθιέρωσης κατώτερων ορίων στα ημερομίσθια, καθώς και την υποχρεωτική διαιτησία για τη ρύθμιση των εργασιακών διαφορών. Παράλληλα γενικεύθηκαν οι συλλογικές συμβάσεις, ενώ εφαρμόστηκε ο νόμος για την ίδρυση του ΙΚΑ.

Η βιομηχανία από το 1933 και έπειτα, ανέκαμψε με γοργούς ρυθμούς, ωστόσο η ανάπτυξη της οφειλόταν στην μονοπωλιακή της θέση στην ελληνική αγορά. Επίσης εξαιτίας των χαμηλών τιμών της γης και της προοπτικής της τουριστικής ανάπτυξης λόγω της υποτίμησης της δραχμής πραγματοποιείται την περίοδο αυτή, ένας οικοδομικός οργανισμός, ο οποίος ώθησε με τη σειρά του και την βιομηχανία, σε σημαντικό βαθμό (Mazower, 2000, σ.327-328).

1.5 Οι Κοινωνικές Αλλαγές την Περίοδο του Μεσοπολέμου

Κατά τη περίοδο 1920-1923, εξαιτίας της ανεξέλεγκτης μείωσης της εσωτερικής αξίας της δραχμής και των αντίστοιχων διακυμάνσεων του συναλλάγματος, αλλά και της στασιμότητας της βιομηχανικής παραγωγής, παρατηρήθηκαν σημαντικές κοινωνικές αναταραχές. Αυτή την περίοδο σε κοινωνικό επίπεδο η κατάσταση γίνεται έκρυθμη, εξαιτίας των μισθολογικών προβλημάτων και του ζητήματος της αποκατάστασης των προσφύγων. Οι εργαζόμενοι πιέζουν, ώστε να

πληρωθούν σε μεταλλικές δραχμές, οι βιομήχανοι ζητούν με τη σειρά τους να μειωθούν οι μισθοί των εργατών, ενώ παράλληλα ανεβαίνουν οι τιμές σε τρόφιμα, με συνέπεια οι εργαζόμενοι να οδηγούνται σε εργασιακές κινητοποιήσεις (Καλαφάτης, 2003, σ. 135)

Οι κοινωνικές αλλαγές που έφερε το κύμα προσφύγων στην Ελλάδα ήταν εξίσου σημαντικές με τις οικονομικές (Χατζηιωσήφ, 2003, σ. 100). Αυτή την περίοδο λοιπόν εισέρχονται οι πρόσφυγες στην Ελλάδα και αναχωρεί ο τουρκικός πληθυσμός, ενώ πλέον το Ελληνικό Κράτος αποκτά εθνική ομογενοποίηση. Αξίζει να αναφερθεί ότι πριν την υπογραφή της Συνθήκης των Σεβρών, ένας στους τέσσερις κατοίκους της Ελλάδας δεν ήταν Έλληνας. Ωστόσο μετά τη υπογραφή της Συνθήκης της Λοζάνης ο ελληνικός πληθυσμός της χώρας έφτανε το 93,83% επί του συνολικού πληθυσμού (Γιαννακόπουλος, 2001, σ. 39).

Ο πληθυσμός της Ελλάδας αυξήθηκε απότομα κάτι που επηρέασε σημαντικά τις συνθήκες της αστικοποίησης. Έως και το 1927 σε Αθήνα, Πειραιά και Θεσσαλονίκη είχαν εγκατασταθεί το 60% των αστών προσφύγων. Ο πληθυσμός της πρωτεύουσας την περίοδο 1920-1928 διπλασιάστηκε και μαζί με την Θεσσαλονίκη αποτελούσε συνολικά το 50% του συνολικού ελληνικού αστικού πληθυσμού. Μεγάλη πληθυσμιακή αύξηση παρατηρήθηκε και σε άλλα σημαντικά αστικά κέντρα της χώρας, όπως ήταν η Καβάλα, η Ξάνθη η Δράμα, η Αλεξανδρούπολη και οι Σέρρες.

Μεγάλη αύξηση παρατηρήθηκε και στον πληθυσμό της εργατικής τάξης μιας και ένα μεγάλο ποσοστό από της προσφυγοπούλες γυναίκες, εντάχθηκαν στο εργατικό δυναμικό. Το 1930 το 83% των εργαζομένων στον τομέα της κλωστοϋφαντουργίας ήταν γυναίκες, όπως επίσης και το 72% στον τομέα της καπνοβιομηχανίας και το 71% στον τομέα των ενδυμάτων. Οι δύσκολες συνθήκες εγκατάστασης των προσφύγων συνέβαλαν στην ανάπτυξη της κομμουνιστικής ιδεολογίας. Προς αποφυγή της παραπάνω κατάστασης οι ελληνικές κυβερνήσεις επεδίωξαν να αποκαταστήσουν και να εντάξουν τους πρόσφυγες όσο περισσότερο γινόταν (Σακελλαρόπουλος 1991, σ. 14-20).

Παράλληλα η ελληνική αστική τάξη για πρώτη φορά αναγκάστηκε να στραφεί προς το εσωτερικό της Ελλάδας, μιας και πλέον δεν μπορούσε να δραστηριοποιηθεί στις δύο αυτοκρατορίες τη Ρωσική και την Οθωμανική. Την περίοδο του μεσοπολέμου στη διάθεση των Ελλήνων κεφαλαιούχων βρισκόταν, ένα σημαντικό και πολυάριθμο προλεταριάτο, το οποίο αποτελούσε φτηνά εργατικά χέρια. Αυτό το εργατικό δυναμικό, αποτελούνταν από τους γηγενείς εργάτες, καθώς και όσους

προλεταριοποιήθηκαν κατά την περίοδο των συνεχών πολεμικών περιπετειών που γνώρισε η χώρα την περίοδο 1912-1922, αλλά και από τους πρόσφυγες. Παράλληλα αυτή την περίοδο εφαρμόζονται από τις ΗΠΑ μέτρα μεταναστευτικής πολιτικής, τα οποία στέρψαν σε πολλούς εν δυνάμει Έλληνες μετανάστες αυτή τη διέξοδο, ενώ η οικονομική κρίση του 1929 οδήγησε πολλούς Έλληνες μετανάστες να επιστρέψουν στην Ελλάδα.

Την περίοδο του μεσοπολέμου η εργατική τάξη ξεπερνά το ¼ του συνολικού πληθυσμού, παρουσιάζοντας την εικόνα της έντονης μαζικοποίησης, ήδη από την πρώτη εικοσαετία του 20^{ου} αιώνα και ειδικότερα μετά τον ερχομό των προσφύγων. Αντίστοιχα οι αγρότες αποτελούν την περίοδο του μεσοπολέμου το 50% του πληθυσμού, μαζί με τους μικρούς εμπόρους και τους επαγγελματίες βιοτέχνες.

Αν και η οικονομική ανάπτυξη αποτελεί την κινητήριο δύναμη για την πραγματοποίηση των οραμάτων της αστικής τάξης, η συνεχής πολιτική κρίση που επικρατεί τη περίοδο αυτή, σε συνδυασμό με την οικονομική εξαθλίωση των λαϊκών στρωμάτων, καθώς και η έμφαση που δόθηκε στην κινδυνολογία για την πιθανότητα ανάπτυξης του κομμουνισμού, δεν συνέβαλαν ώστε να συγκροτηθεί ένα ιδεολογικό πλαίσιο ικανό να συσπειρώσει τα λαϊκά κοινωνικά στρώματα.

Το Ελληνικό Κράτος επεδίωκε σταθερά τον εξελληνισμό, του συνολικού πληθυσμού της Μακεδονίας, χωρίς ωστόσο οι ενέργειες να έχουν πειστικό χαρακτήρα. Επιδιώκταν η προσπάθεια διαμόρφωσης μίας ελληνικής εθνικής συνείδησης, κυρίως μέσω της εκπαίδευσης. Αντίστοιχες ενέργειες έγιναν και για την ενσωμάτωση της εβραϊκής μειονότητας, η οποία είχε σημαντική παρουσία σε πολλές πόλεις της Ελλάδας όπως την Θεσσαλονίκη, την Καβάλα, την Βέροια, τα Ιωάννινα, την Άρτα (Μαυρογορδάτος, 2000, σ. 146).

Το ιδεολογικό κενό που προκλήθηκε με την κατάρρευση της Μεγάλης Ιδέας, η αστική τάξη επεδίωξε κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου να το καλύψει ανασυγκροτώντας μια ιδεολογία, η οποία προερχόταν από αντιφατικές ιδεολογικές κατευθύνσεις. Η αστική τάξη την περίοδο του μεσοπολέμου, δεν εκφράζεται μέσα από μία και μόνο ιδεολογία, ωστόσο τόσο ο αντικομμουνισμός, όσο και η ανάπτυξη της καπιταλιστικής οικονομίας, αποτελούν βασικά θεμέλια του συνόλου των ιδεολογικών ρευμάτων που εκφράζαν την αστική τάξη. Η αστική τάξη εκπροσωπείται, τόσο από το στρατόπεδο του βενιζελισμού, όσο και του αντιβενιζελισμού. Εκτός της αστικής τάξης, το εργατικό κίνημα της εποχής και οι αριστεροί αγρότες, κλίνουν πολιτικά προς μία

σοσιαλιστική προοπτική, στρεφόμενες κυρίως προς το ΚΚΕ και τις ποικίλες σοσιαλοδημοκρατικές εκφράσεις και το Αγροτικό Κόμμα της Ελλάδας.

Η εργατική τάξη από το 1922 και έπειτα αυξάνεται κατακόρυφα, φτάνοντας να αντιπροσωπεύει το 25-30% του ενεργού οικονομικά πληθυσμού, με το 1/3 εξ αυτών να είναι πρόσφυγες. Εάν μεγάλο πρόβλημα στην εποχή του μεσοπολέμου είναι τα υψηλά ποσοστά της ανεργίας, η οποία την περίοδο 1923-1924 ξεπέρασε το 30%, όπως επίσης και το 1930-1935. Την περίοδο του μεσοπολέμου ένα μεγάλο τμήμα της εργατικής τάξης της εποχής, απασχολείται σε σχέση εξαρτημένης εργασίας, ενώ προσφεύγει ένα σημαντικό τμήμα στα μικροεπιτηδεύματα.

Το βιωτικό επίπεδο βρίσκεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα, σε σχέση με την περίοδο 1905-1910, φτάνοντας πολύ συχνά τα όρια της εξαθλίωσης. Οι εργάτες της περιόδου εξάλλου στερούνται το δικαίωμα της μετανάστευσης (Χασιώτης, 1993, σ. 106-110). Από το 1910 έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές μεταβολές όσον αφορά την κοινωνική αντίληψη των εργατών σε σχέση με την εργατική τους ιδιότητα και την εξαρτημένη σχέση εργασίας. Προς την κατεύθυνση αυτή συνέβαλαν, τόσο η μαζικοποίηση της εργατικής τάξης, αλλά και η αναγνώριση από το κράτος ότι διαθέτουν οι εργάτες πλέον κοινωνική δύναμη. Παράλληλα προς την κατεύθυνση της ενδυνάμωσης της εργατικής τάξης, συνέβαλε η ίδρυση της ΓΣΕΕ και του ΣΕΚΕ (Αλεξάτος, 2015, σ. 91-92).

Πολλοί εργάτες εξακολουθούν την περίοδο του μεσοπολέμου να επιθυμούν την μικροαστική αποκατάσταση, κάτι που παρουσιάζεται εντονότερα ανάμεσα στους εργάτες που είναι πρόσφυγες. Η παραπάνω ελπίδα η οποία και διατηρήθηκε έως και το 1930, όταν και ο Βενιζέλος και Ινονού αποφάσισαν την παραγραφή των αποζημιώσεων τους για τις χαμένες πατρίδες, είχε σαν συνέπεια να μην οργανωθούν οι εργάτες συνδικαλιστικά. Στο προαναφερόμενο συνδικαλιστικό κενό συνέβαλλε επίσης και το γεγονός ότι η εργασία των γυναικών είχε προσωρινό ή συμπληρωματικό χαρακτήρα αυτή την περίοδο (Δρίτσα, 1989, σ. 63).

Αντίστοιχα οι αγρότες την περίοδο του μεσοπολέμου ήρθαν αντιμέτωποι με σημαντικά προβλήματα επιβίωσης, κυρίως όσον αφορά την κρατική φορολόγηση και τα υψηλά χρέη τους προς το δημόσιο. Αντίστοιχη κατάσταση βίωναν και οι μικροϊδιοκτήτες, οι οποίοι επηρεάστηκαν και αυτοί από την οικονομική αστάθεια και κρίση του μεσοπολέμου. Στην πλειονότητα τους αυτοαπασχολούμενοι, ιδιοκτήτες πολύ μικρών καταστημάτων ή εργαστηρίων, ζούσαν σε συνθήκες ανάλογες με την εργατική τάξη. Διέμεναν στις ίδιες συνοικίες, βιώνοντας την κοινωνική σύγχυση

απόρροια της έντονης ταξικής ανισότητας και της πολυασθενείας. Σε σημαντικό ποσοστό προέρχονταν από την εργατική τάξη και εργάζονταν κατά διαστήματα ή παράλληλα σε σχέση εξαρτημένης εργασίας.

Οι μικροϊδιοκτήτες σε πολλές περιπτώσεις απασχολούσαν προσωπικό το οποίο έφτανε το πολύ τα πέντε άτομα, ενώ εργάζονταν και οι ίδιοι. Αυτή η πληθυσμιακή ομάδα, ερχόταν αντιμέτωπη με τις απαιτήσεις των εργατών που εργάζονταν για αυτούς, καθώς επίσης και ήταν εκτεθειμένοι στις διακυμάνσεις της αγοράς και στην εκάστοτε κρατική πολιτική που εφαρμοζόταν. Οι μικροϊδιοκτήτες αντιμετώπιζαν επίσης ζητήματα με την φορολογία, με τις πολιτικές των τιμών, ζητήματα που σχετίζονταν με την δυνατότητα τους να εξασφαλίσουν φτηνές πρώτες ύλες, ή εμπορεύματα όπου το κόστος τους θα ήταν χαμηλό, όπως επίσης και ζητήματα που αφορούσαν τον ανταγωνισμό των μεγάλων επιχειρήσεων.

Παρά τις συγκρούσεις με το προσωπικό που απασχολούσαν, οι σχέσεις μικροϊδιοκτητών και εργαζομένων δεν στηρίζονταν απλά σε επαγγελματικό επίπεδο, αλλά πολλές φορές έφταναν μέχρι και την ανάπτυξη οικογενειακών δεσμών. Δίπλα στα παραπάνω πρέπει να αναφερθεί ότι αυτή την περίοδο αργά και ανεπαίσθητα αρχίζουν οι γυναίκες ιδιαίτερα των αστικών και μικροαστικών στρωμάτων να κινητοποιούνται αποκτώντας φεμινιστική συνείδηση και να διεκδικούν δικαιώματα (Σαμίου, 2003, σ.65-78).

Κεφάλαιο 2^ο Το Αυτοκίνητο

2.1 Η Ιστορική Αναδρομή Αυτοκινήτου

Η λέξη Car - αυτοκίνητο πιστεύεται ότι προέρχεται από τη λατινική λέξη carrus ή carrum (τροχοφόρο όχημα), ή από την αγγλική λέξη carre (που σημαίνει "καροτσάκι με δύο τροχούς"). Με τη σειρά τους, αυτά προέρχονταν από τη λέξη Gaulish λέξη karros (ένα γαλλικό άρμα). Στα ελληνικά η λέξη αυτοκίνητο προέρχεται από την λέξη αυτός - αυτός και την λατινική λέξη mobilis που σημαίνει κίνηση (Setright, 2004, σ. 22-23).

Το πρώτο ατμοκίνητο όχημα σχεδιάστηκε τον Ferdinand Verbiest, έναν φλαμανδό, μέλος μιας αποστολής ιησουιτών στην Κίνα γύρω στο 1672. Ήταν ένα μοντέλο μεγέθους 65 cm, το οποίο είχε τον ρόλο παιχνιδιού, για τον Κινέζο αυτοκράτορα, που δεν μπορούσε να φέρει οδηγό ή επιβάτη. Δεν είναι γνωστό με βεβαιότητα εάν το μοντέλο Verbiest λειτούργησε με επιτυχία.

Ο Nicolas-Joseph Cugnot θεωρείται ο πρώτος κατασκευαστής του πρώτου πλήρους αυτοκινούμενου μηχανοκίνητου οχήματος, το οποίο κατασκευάστηκε το 1769. Τον όχημα αυτό ήταν τρίτροχο με ατμό. Οι εφευρέσεις του ωστόσο είχαν πρόβλημα κυρίως με την παροχή ύδατος και τη διάτρηση της πίεσης του ατμού στην μηχανή του αυτοκινήτου (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων, 2005, σ.20-22)

Το 1807 δημιουργείται ο πρώτος κινητήρας εσωτερικής καύσης από τον Nicéphore Niépce, ο οποίος ωστόσο εφαρμόστηκε σε μία βάρκα. Συμπωματικά, το ίδιο έτος, ο Ελβετός εφευρέτης François Isaac de Rivaz σχεδίασε τη δική του «μηχανή εσωτερικής καύσης de Rivaz» και το χρησιμοποίησε για να αναπτύξει το πρώτο όχημα του κόσμου που θα τροφοδοτούταν από έναν τέτοιο κινητήρα. Ωστόσο και αυτή η εφεύρεση αντιμετώπισε πολλά προβλήματα (Eckermann, 2001, σ. 14).

Το Νοέμβριο του 1881, ο Γάλλος εφευρέτης Gustave Trouné παρουσίασε το πρώτο αυτοκίνητο (τρίτροχο) που τροφοδοτούταν με ηλεκτρισμό στη Διεθνή Έκθεση Ηλεκτρισμού του Παρισιού. Παρόλο που πολλοί άλλοι Γερμανοί μηχανικοί εργάζονταν στο πρόβλημα περίπου την ίδια εποχή, ο Karl Benz γενικά αναγνωρίζεται ως εφευρέτης του σύγχρονου αυτοκινήτου (Stein, 1967, σ.48)

Το 1879, ο Benz έλαβε δίπλωμα ευρεσιτεχνίας για τον πρώτο κινητήρα του, ο οποίος σχεδιάστηκε το 1878. Πολλές από τις άλλες εφευρέσεις του, έκαναν τη χρήση της μηχανής εσωτερικής καύσης εφικτή για την τροφοδοσία ενός οχήματος. Ο Benz ξεκίνησε την προώθηση του οχήματος στις 3 Ιουλίου 1886 και περίπου 25 οχήματα Benz, πωλήθηκαν μεταξύ 1888 και 1893, όταν εισήγαγε το πρώτο τετράτροχο πιο οικονομικά προσιτό μοντέλο. Ο Emile Roger από τη Γαλλία, που ήδη κατασκεύαζε βενζινοκίνητες με άδεια, προσέθεσε τώρα το βενζινοκίνητο αυτοκίνητο στη σειρά προϊόντων του. Επειδή η Γαλλία ήταν πιο ανοικτή αγορά στα πρώιμα αυτοκίνητα. Αρχικά κατασκευάστηκαν και πωλήθηκαν περισσότερα στη Γαλλία

μέσω του Roger από ό, τι ο Benz πώλησε Γερμανία. Τον Αύγουστο του 1888, η Bertha Benz, η σύζυγος του Karl Benz, ανέλαβε το πρώτο οδικό ταξίδι με το αυτοκίνητο, για να αποδείξει την οδική αξία της εφεύρεσης του συζύγου του (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων, 2005, σ. 14).

2.2 Η Εμφάνιση του Αυτοκινήτου στην Ελλάδα

Τα τέλη του 19^{ου} αιώνα βρίσκουν το Ελληνικό Κράτος σε μία προσπάθεια να ανακάμψει τόσο από την οικονομική, όσο και από την πολιτική κρίση που το ταλάνιζε. Στα μεγάλα αστικά κέντρα της Ελλάδας και ειδικότερα στην Αθήνα, ο τομέας της μεταποίησης και της τεχνολογίας αν και αναπτύσσεται, η ανάπτυξη αυτή γίνεται με πολύ αργούς ρυθμούς, ακολουθώντας της ανάγκες της εγχώριας αγοράς. Ωστόσο στον τομέα της μηχανουργίας οι εξελίξεις είναι πιο γρήγορες, όπως επίσης και στον τομέα των χερσαίων συγκοινωνιών. Έως εκείνη την εποχή τα κύρια μεταφορικά μέσα στο Ελληνικό Κράτος ήταν οι άμαξες, τα ζώα, ο τροχιάδρομος και ο σιδηρόδρομος. Ειδικότερα τα δύο τελευταία μέσα παρουσίαζαν συνεχή ανάπτυξη, ενώ σε κάποιες από αυτές τις γραμμές άρχισε να γίνεται χρήση της ηλεκτροκίνησης (Ρούπα & Χεκίμκλου, 2009, σ. 39).

Στην Ελλάδα το πρώτο αυτοκίνητο έκανε την εμφάνιση του το 1894 και ήταν ιδιωτικής χρήσης. Στην αρχή τα αυτοκίνητα αποκαλούνταν «αυτοκίνητες άμαξες», σε αντιστοιχία των ιππήλατων αμαξών, οι οποίες εξακολουθούσαν να αποτελούν το κύριο μεταφορικό μέσο της εποχής. Σύμφωνα με τις υπάρχουσες πληροφορίες το πρώτο αυτοκίνητο που αναφέρθηκε, ήταν ηλεκτροκίνητο και ιδιοκτήτης τους ήταν ο Ν. Κοντογιαννάκης, ο οποίος ήταν ένας εύπορος ομογενής της εποχής, γαμπρός του τότε Έλληνα βουλευτή Καραπάνου (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων, 2005, σ. 17).

Μόλις τρία έτη αργότερα και συγκεκριμένα το 1897 ξεκίνησε στην Ελλάδα τόσο η αστική, όσο και η υπεραστική «δι' αυτοκινήτων» συγκοινωνία, όπου και το αυτοκίνητο αρχίζει να διαδίδεται ευρέως. Προοδευτικά όλο και περισσότεροι επιφανείς και εύποροι Έλληνες, ιδίως Αθηναίοι, αποκτούσαν αυτοκίνητο, ενώ η βασιλική οικογένεια ήταν από τις πρώτες που αγόρασαν περισσότερα του ενός αυτοκίνητα, παρά ακόμη τις περιορισμένες ικανότητες τους.

Η κυκλοφορία των αυτοκινήτων άρχισε να αυξάνεται λίγο πριν το ξέσπασμα των Βαλκανικών Πολέμων. Σύμφωνα με τις υπάρχουσες πληροφορίες το 1910 κυκλοφορούσαν στην Αθήνα 10 αυτοκίνητα ιδιωτικής φύσεως, ένα αγοραίο, καθώς και μερικά ακόμη τα οποία χρησιμοποιούνταν για να εξυπηρετήσουν την επικοινωνία της πρωτεύουσας με την περιφέρεια. Το 1912 πριν ενσωματωθούν στο Ελληνικό Κράτος οι Νέες Χώρες, υπάρχει αναφορά για την ύπαρξη 65 αυτοκινήτων, αν και σύμφωνα με πολλούς ιστορικούς, ο αριθμός πρέπει να ήταν κατά πολύ μεγαλύτερος, εάν κανείς παρατηρήσει τις συχνές - πυκνές αναφορές των

εφημερίδων της εποχής στο συγκεκριμένο μέσο (Ρούπα & Χεκίμκλου, 2009, σ. 40-42 & Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων, 2005, σ. 19).

Την ίδια περίοδο το Ελληνικό Κράτος αρχίζει να δημιουργεί και το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο για τα αυτοκίνητα, το οποίο τέθηκε σε εφαρμογή από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Στόχος της νομοθεσίας που αναπτύχθηκε ήταν η προστασία των πολιτών, χωρίς ωστόσο να παραλείπεται η προστασία των οδηγών. Στην πορεία η νομοθεσία μερίμνησε και για την φορολογία των αυτοκινήτων, τη δασμολόγηση, τους κυκλοφοριακούς περιορισμούς, καθώς και τη ρύθμιση τόσο των τιμών των καυσίμων, όσο και των ανταλλακτικών (Ρούπα & Χεκίμκλου, 2009, σ. 43).

Αν και την εποχή αυτή το Ελληνικό Κράτος αντιμετώπιζε πληθώρα προβλημάτων, ωστόσο προσπάθησε όσον αφορά την νομοθεσία των αυτοκινήτων, να συμπορευτεί με το διεθνές πλαίσιο. Για παράδειγμα η Ελλάδα τον Οκτώβριο του 1909 μαζί με άλλες 14 χώρες συμμετείχε στην Διεθνή Σύμβαση των Παρισίων με αντικείμενο την «παγκόσμιον κυκλοφορίαν των αυτοκινήτων» (Circulation Internationale des Automobiles) (ΦΕΚ, 332/5.12.1911). Η συγκεκριμένη σύμβαση όριζε τα κριτήρια που έπρεπε να πληροί κάθε δίκτροχο, τρίτροχο καθώς και τετράτροχο όχημα, καθώς επίσης και ο οδηγός του, ώστε να μπορούν να κυκλοφορούν σε δημόσιους χώρους κατά την επίσκεψη τους σε ξένο κράτος. Κάθε αυτοκίνητο έπρεπε να είναι εφοδιασμένο «δια σάλπιγγος βαρέος ήχου, ίνα παράγει προειδοποιητικόν σήμα». Επίσης οι οδηγοί θα έπρεπε να έχουν συμπληρώσει το 18^ο έτος της ηλικίας τους, καθώς επίσης και να υπακούουν στη νομοθεσία και το κανονιστικό πλαίσιο της κάθε χώρας. Επιπλέον όλα τα συμβαλλόμενα κράτη αποφάσισαν να τοποθετήσουν πινακίδες προειδοποίησης σε κάθε επικίνδυνη διάβαση (Ρούπα & Χεκίμκλου, 2009, σ. 44-45).

Η προαναφερόμενη σύμβαση επικυρώθηκε από το Ελληνικό Κράτος τον Αύγουστο του 1911 και βοήθησε ώστε να δημιουργηθεί ένα υποτυπώδες νομοθετικό πλαίσιο στην Ελλάδα. Επίσης μέσω κυρωτικού νόμου ο υπεύθυνος φορέας για την λειτουργία των αυτοκινήτων, ορίστηκε το τμήμα Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Εσωτερικών. Αντίστοιχα ο έλεγχος της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων θα διενεργούταν από τις αντίστοιχες αστυνομικές αρχές που υπήρχαν κατά τόπους.

Μερικούς μήνες αργότερα και συγκεκριμένα τον Δεκέμβριο του 1911, ψηφίστηκε στην ουσία ο πρώτος ελληνικός νόμος που αφορούσε τα αυτοκίνητα (Ν. 3950) ο οποίος αναφερόταν στην ποινική και αστική ευθύνη των αυτοκινήτων. Ο νόμος όριζε την έννοια του αυτοκινήτου αντιπαραβάλλοντας την ιππύλατη άμαξα καθώς και τον τροχιόδρομο, ο οποίος αποτελούσε το άλλο μηχανοκίνητο όχημα της εποχής. « *Αυτοκίνητον, κατά την έννοιαν του παρόντος νόμου, είναι το δια μηχανικής δυνάμεως, και ουχί επί τροχιών κινούμενον όχημα ή τροχήλατον*». Ο νόμος δεν έκανε διάκριση των οχημάτων σύμφωνα με τον αριθμό των τροχών που διέθεταν. Επίσης όριζε ότι ο οδηγός είχε την ευθύνη για την πρόκληση ατυχήματος σε

περίπτωση που θα μπορούσε αν είχε μεριμνήσει, αυτό να είχε αποφευχθεί (Ν. ΓΠΝ./5.12.1911).

Αν και υπήρχε ενδιαφέρον για το νέο αυτό μέσο, παρόλα αυτά η διάδοση του συναντούσε πολλά εμπόδια, με πιο σημαντικό, το κόστος τόσο της αγοράς, όσο και της συντήρησής του. Με τον καιρό τα προβλήματα δε, πολλαπλασιάστηκαν μιας και οι ιδιοκτήτες πλήρωναν υψηλή φορολογία, η οποία αφορούσε τόσο την εισαγωγή του αυτοκινήτου από το εξωτερικό, καθώς και το καύσιμο του. Ένα ακόμη πρόβλημα που εμπόδιζε πολλούς εν δυνάμει αγοραστές να αποκτήσουν αυτοκίνητο, ήταν το γεγονός ότι μαζί με την αγορά του θα έπρεπε να προσλάβουν και ένα επαγγελματία οδηγό, ειδικότερα στην περίπτωση που μετέφερε γυναίκες. Την περίοδο αυτή το αυτοκίνητο αποτελούσε ένα ακριβό προνόμιο που απολάμβαναν οι εύποροι της εποχής και μάλιστα ήταν γένους αρσενικού. Ανασταλτικοί παράγοντες για την διάδοση του αυτοκινήτου αποτελούσαν ακόμη οι ακατάλληλοι δρόμοι, η μη ύπαρξη αξιόλογων μηχανικών σε περίπτωση βλάβης, ώστε αυτά να επιδιορθωθούν άμεσα, η έλλειψη ανταλλακτικών για να επισκευαστούν και να συντηρηθούν (Ρούπα & Χεκίμκλου, 2009, σ. 46).

Τα αυτοκίνητα που υπήρχαν κυκλοφορούσαν κυρίως στην Αθήνα. Πολλοί Αθηναίοι αντιμετώπιζαν την παρουσία των αυτοκινήτων ως πολύ θετική εξέλιξη, μιας και αποτελούσε όπως ανέφεραν συνέπεια του εκπολιτισμού της χώρας, αφού πέρα από την επιτάχυνση των συγκοινωνιών έθετε και τέλος στον βασανισμό των ζώων. Ωστόσο ένα σημαντικό μέρος των Ελλήνων αντιμετώπιζε το νέο αυτό μέσο μεταφοράς με δυσαρέσκεια. Η τελευταία σχετιζόταν με μία σειρά παραμέτρους, με πιο σημαντικούς ότι προκαλούσαν θόρυβο, σήκωναν σκόνη στους χωμάτινους αθηναϊκούς δρόμους, ενώ προκαλούσαν και φόβο λόγω των ατυχημάτων που συνέβαιναν αλλά και λόγω της ραγδαίας ανατροπής των καθημερινών συνηθειών των κοινωνικών τάξεων. Το μεγαλύτερο εκ των προαναφερόμενων προβλημάτων που προκαλούσαν ήταν τα ατυχήματα τα οποία στην πλειοψηφία τους ήταν αποτέλεσμα του γεγονότος, ότι τα αυτοκίνητα αναστάτωναν τα άλογα των παραδοσιακών αμαξών, με συνέπεια να ανατρέπονται οι αμαξιλάτες και οι επιβάτες τους. Επίσης πολλά ατυχήματα προκαλούνταν και λόγω των μεγάλων ταχυτήτων που ανέπτυσσαν οι οδηγοί.

Μια ακόμη σημαντική αιτία η οποία προκαλούσε την δυσαρέσκεια των Ελλήνων ως προς το αυτοκίνητο οφειλόταν στο γεγονός ότι η παρουσία του αποτελούσε απειλή για μία σειρά παραδοσιακών επαγγελμάτων, όπως τους αμαξιλάτες, τους καραγωγείς, και τους λεμβούχους. Μάλιστα οι αμαξιλάτες πραγματοποίησαν κινητοποιήσεις και απεργίες σε μία προσπάθεια τους να ανατρέψουν την εισαγωγή αυτού του νέου μέσου στη Ελλάδα. Μαζί με τους προαναφερόμενους θίγονταν και μία σειρά άλλων επαγγελματιών, όπως ήταν οι αμαξοποιοί, οι κροκοποιοί, οι σαγματοποιοί, οι επιπιοιοί, οι πεταλωτές, οι σιδηρουργοί, οι ζωέμποροι και οι παραγωγοί ζωοτροφών. Οι κινητοποιήσεις όλων των προαναφερόμενων,

κατάφεραν να περιορίσουν την χρήση των αυτοκινήτων έως το 1912 όπως επίσης και την δημιουργία επιχειρήσεων που σχετίζονταν με αυτά (Ρούπα & Χεκίμκλου, 2009, σ. 66-68).

Ο στρατός βοήθησε σημαντικά στην διάδοση του αυτοκινήτου, με το πρώτο αυτοκίνητο να χρησιμοποιείται το 1912 κατά την περίοδο του Πρώτου Βαλκανικού Πολέμου. Την ίδια περίοδο ο Ελληνικό Στρατός αγόρασε 100 ετοιμοπαράδοτα φορτηγά Fiat ενός και ενάμιση τόνων, καθώς και 15 ελαφρά Peugeot, τα οποία μετέτρεψε σε νοσοκομειακά οχήματα. Το 1913 αγόρασε επίσης πάνω από 200 αυτοκίνητα. Επίσημα το αυτοκίνητο αποτέλεσε βασικό μέσο του στρατού κατά τον Δεύτερο Βαλκανικό Πόλεμο και ειδικότερα κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Έως το τέλος του πολέμου ο στρατός διέθετε 13.000 οχήματα .

Ο ρόλος των αυτοκινήτων στην έκβαση των πολέμων ήταν σημαντικός, μιας και εκτός από τραυματίες μετέφεραν και πυρομαχικά, προμήθειες, ενώ δεν ήταν λίγες οι περιπτώσεις που έσωζαν ανθρώπινες ζωές. Ο στρατός θεωρείται κατά πολλούς βασική αιτία διάδοσης του αυτοκινήτου στην Ελλάδα, αλλά και της ανάπτυξης του επαγγέλματος των αυτοκινητιστών. Μετά το τέλος των πολέμων ένα σημαντικός αριθμός από τα στρατιωτικά αυτοκίνητα εκποιήθηκαν και πέρασαν σε ιδιώτες, οι οποίοι τα χρησιμοποιούσαν για επαγγελματικές ενασχολήσεις, ιδίως στον τομέα των μεταφορών και των συγκοινωνιών. Αντίστοιχα οι ιδιώτες αυτοί απέκτησαν γνώσεις όσον αφορά την οδήγηση και τους κινητήρες των αυτοκινήτων από τους Γάλλους και Βέλγους συμπολεμιστές τους ή από Γερμανούς αιχμαλώτους (Ρούπα & Χεκίμκλου, 2009, σ. 69-71).

Ταυτοχρόνως από το 1914 πολλοί Ελληνικοί Κρατικοί φορείς είχαν αρχίσει να εξοπλίζονται με αυτοκίνητα για την ικανοποίηση των υπηρεσιακών τους αναγκών. Αξίζει να αναφερθούν τον Ταχυδρομείο για την ταχύτερη μεταφορά των επιστολών, ο Δήμος Αθηναίων ώστε να καταβρέχονται και να καθαρίζονται οι δημόσιοι δρόμοι, καθώς και να διανέμεται νερό μας και υπήρχαν ελλείψεις στο αρδευτικό δίκτυο, ενώ με αυτοκίνητα προοδευτικά επανδρωνόταν και η Ελληνική Αστυνομία, ώστε να μετακινείται ταχύτερα για περιστατικά άμεσης ανάγκης.

Παρά την διάδοση του αυτοκινήτου η χρήση του παρουσίαζε ωστόσο πολλά προβλήματα. Αν και στο εξωτερικό οι εξελίξεις και οι βελτιώσεις των αυτοκινήτων ήταν άμεσες, στην Ελλάδα αυτές εφαρμόστηκαν από την περίοδο του μεσοπολέμου και έπειτα. Επίσης τα προβλήματα στην περίπτωση του Ελληνικού Κράτους σχετίζονταν με το γεγονός ότι τα μοντέλα των αυτοκινήτων ήταν πιο παλιά σε σύγκριση με τις άλλες χώρες και άρα πιο επιρρεπή στις βλάβες. Επιπλέον οι οδηγοί εξακολουθούσαν να είναι απαραίτητοι κάτι που με τη σειρά του διατηρούσε το κόστος κατοχής αυτοκινήτου υψηλό. Επίσης ένα ακόμη σοβαρό πρόβλημα που αντιμετώπιζαν οι κάτοχοι αυτοκινήτων ήταν η έλλειψη βενζίνης λόγω των πολέμων. Ωστόσο το πρόβλημα της έλλειψης καυσίμων και μετά το τέλος των πολεμικών επιχειρήσεων εξακολουθούσε να υφίσταται λόγω της αυξημένης διεθνούς ζήτησης και λόγω της απουσίας οργανωμένου δικτύου διάθεση στην Ελλάδα. Τα τροχαία, η σκόνη και ο θόρυβος

εξακολουθούσαν να ενοχλούν τους πεζούς για αρκετά χρόνια ακόμη (Ρούπα & Χεκίμκλου, 2009, σ. 69-71).

2.3 Το Αυτοκίνητο την Περίοδο του Μεσοπολέμου

Κατά τη περίοδο του Μεσοπολέμου το φαινόμενο της αστυφιλίας εντάθηκε, με την Αθήνα να αποτελεί κεντρικό τόπο υποδοχής του ελληνικού πληθυσμού. Χάρης της διάδοσης του αυτοκινήτου καθώς και την έναρξη των πτήσεων της πολιτικής αεροπορίας τόσο η έννοια της απόστασης, όσο και του χρόνου απέκτησαν τελείως διαφορετική σημασία. Κατά τον 20^ο αιώνα συντελείται μία σημαντική μετατόπιση στο παράδειγμα της ελληνικής κινητικότητας, αφού πλέον το σύστημα της αυτοκίνησης αρχίζει προοδευτικά να κυριαρχεί και να επηρεάζει τη διαμόρφωση του ελληνικού τοπίου. Ο δρόμος αποτελεί τη βασική υποδομή της αυτοκίνησης όπου μέσω της υλικοτεχνικής υποδομής που συντελείται στο οδικό δίκτυο ανασηματοδοτείται και ανακατασκευάζεται ο χώρος ο οποίος ταυτοχρόνως συνδέεται με ζητήματα ιδεολογικής, κοινωνικοπολιτικής και γεωπολιτικής φύσεως. Ο δρόμος αποτελεί εκείνο το ετερογενές πλαίσιο μέσα στο οποίο τα κοινωνικά δρώντα υποκείμενα αναπτύσσουν σχέσεις κοινωνικής φύσεως, προσλαμβάνοντας τόσο τον εαυτό τους, όσο και το περιβάλλον μέσα στο οποίο δραστηριοποιούνται (Παπαζαφειροπούλου, 2015, σ. 111-112).

Αν και οι Έλληνες άρχισαν να μιμούνται τα ευρωπαϊκά ήθη και έθιμα ωστόσο όσον αφορά το αυτοκίνητό για να μπορέσει να γίνει ευρεία χρήση του έπρεπε να πραγματοποιηθεί βελτίωση τόσο του οδικού δικτύου, όσο και της χερσαίας συγκοινωνίας γενικότερα. Στην Ελλάδα εξακολουθούσαν οι δρόμοι να βρίσκονται σε κακή κατάσταση και να απουσιάζει το οργανωμένο οδικό δίκτυο. Αυτοί οι παράγοντες λειτουργούσαν ανασταλτικά για τη χρήση του αυτοκινήτου καθώς και την ανάπτυξη των συγκοινωνιών και των μεταφορών γενικότερα. Γι' αυτό το λόγο το Ελληνικό Κράτος έδωσε έμφαση στην κατασκευή οδών τόσο στην πρωτεύουσα όσο και στα περίχωρα καθώς και ευρύτερα στην περιφέρεια.

Αξίζει να αναφερθεί ότι έως και το 1927 το οδικό δίκτυο στην Ελλάδα ανερχόταν μόλις σε 10.309 χλμ. τα οποία δεν ανταποκρίνονταν στις απαιτήσεις της σύγχρονης κυκλοφορίας της εποχής (Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως, 1947, σ. 65 – 125). Η ακαταλληλότητα του υπάρχοντος οδικού δικτύου οφειλόταν επίσης στο

γεγονός ότι αυτό έφευτε θύμα της πολιτικής αστάθειας μιας και πολύ λίγες ήταν οι κυβερνήσεις οι οποίες έμειναν στην εξουσία για σεβαστό χρονικό διάστημα, ώστε να κάνουν κάποιες ενέργειες προς αυτό. Συνέπεια των παραπάνω να πραγματοποιηθούν ελάχιστες επισκευαστικές ενέργειες για το υπάρχον οδικό δίκτυο ακόμη και στην Αθήνα και στον Πειραιά, με πολλούς δρόμους να παραμένουν αδιαπέραστοι (Παπαζαφειροπούλου, 2015, σ. 119).

Την ίδια περίοδο βελτιώθηκε τόσο ο σιδηρόδρομος όσο και ο τροχιόδρομος, ωστόσο τα μέσα αυτά δεν ήταν επαρκή, ώστε να καλύψουν τις ανάγκες των Ελλήνων, με συνέπεια το αυτοκίνητο να αποτελέσει προοδευτικά το κύριο μέσο μεταφοράς (Ρούπα & Χεκίμκλου, 2009, σ. 64). Προς αυτή την κατεύθυνση συνέβαλε και το γεγονός ότι το 1927 αποτέλεσε το έτος τομής για την οδοποιία αφού το οδικό δίκτυο από εκείνη τη χρονική περίοδο άρχισε να υποκαθιστά τον ρόλο των σιδηροδρόμων, αποτελώντας υποδομή που συνδεόταν με την προσέλκυση επενδυτικών κεφαλαίων (Παπαζαφειροπούλου, 2015, σ. 120). Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν από το 1927 έως το 1940 να κατασκευαστούν 6.000 χλμ. νέοι δρόμοι (Δρανδάκης, 1934, σ. 815 – 816).

Έτσι ενώ το 1912 οι μαρτυρίες αναφέρουν ότι στην Ελλάδα υπήρχαν μόνο 65 ιδιωτικά αυτοκίνητα, το 1923 ο συνολικός αριθμός τους ανέρχεται στα 5.386, δηλαδή υπήρχε αύξηση της τάξεως του 8.186% με την αύξηση των αυτοκινήτων ήταν συνεχής. Το 1925 κυκλοφορούσαν στην Αθήνα 582 φορτηγά, 587 αυτοκίνητα αγοραία πολυτελείας, 700 ταξί, 789 ΙΧ, 18 αυτοκίνητα - ποδήλατα, και 690 λεωφορεία. Συνολικά σε όλη την ελληνική επικράτεια υπήρχαν 3.578 οχήματα και 5.047 οδηγοί. Το 1926 κυκλοφορούσαν στους ελληνικούς δρόμους 9.000 μη στρατιωτικά αυτοκίνητα με την Ελλάδα να αποτελεί την πρώτη χώρα στα Βαλκάνια όσον αφορά την κατοχή αυτοκινήτων, αφού αντιστοιχούσε 1 αυτοκίνητο για κάθε 722 κατοίκους.

Το 1928 εισάγεται στην Ελλάδα ο νέος ΚΟΚ, ενώ ξεκίνησε σε ισχύ νέος φόρος που αφορούσε την οδοποιία. Πιο συγκεκριμένα επιβλήθηκε στους εργοδότες παρακράτηση 2% υπέρ του Δημοσίου σε όσους ο μισθός τους ξεπερνά τις 1.500 δρχ. ή το ημερομίσθιο τις 60 δρχ.

Σε ετήσια βάση εισάγονταν περίπου 1500-2000 αυτοκίνητα, ενώ το 1930 συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών και των διπλωματικών αυτοκινήτων, ο αριθμός έφτανε τα 28.053 οχήματα, παρουσιάζοντας αύξηση από το 1926 της τάξεως του 211%. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας η οποία δεν συμπεριλάμβανε στα δεδομένα της τον αριθμό των στρατιωτικών και διπλωματικών οχημάτων, διαπιστώνεται ότι στο τέλος της περιόδου και συγκεκριμένα το 1939 κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα 14.878 αυτοκίνητα εκ των οποίων τα 2.700 ήταν ιδιωτικής χρήσεως (Ρούπα & Χεκίμκλου , 2009, σ. 72).

Πίνακας 1 Η Αύξηση της Κυκλοφορίας των Αυτοκινήτων

1912	1918	1923	1926	1928	1930	1939
65	3000+	5386	9000 (πολιτικά) ή 14.285 (Πολιτικά και στρατιωτικά) 5000 επιβατικά 1700 λεωφορεία 2300 φορτηγά	20817	28053	14878 (πολιτικά) 6200 επιβατικά 2678 λεωφορεία 6000 φορτηγά

Ωστόσο κατά την περίοδο του μεσοπολέμου το αυτοκίνητο εξακολουθεί να παραμένει ένα ακριβό αγαθό, το οποίο είναι προς διάθεση στις εύπορες κοινωνικές ομάδες της Ελλάδας. Τόσο το κόστος, όσο και η τιμή της βενζίνης παραμένουν σε υψηλό επίπεδο. Για παράδειγμα το 1921 κατά την περίοδο της Μικρασιατικής Εκστρατείας - ένα δοχείο βενζίνης 17,5 λίτρα είχε κόστος σαράντα δραχμές, δηλαδή ήταν πέντε φορές πιο ακριβό από ότι σήμερα . Για να αντιληφθεί κανείς ότι η βενζίνη ήταν ένα ακριβό αγαθό εκείνη την περίοδο πρέπει να λάβει υπόψη του ότι τα εισοδήματα ήταν χαμηλά και πως τα αυτοκίνητα επειδή δεν ήταν εξελιγμένα καταναλώναν μεγαλύτερες ποσότητες καυσίμων.

Η μεγαλύτερη αναλογία αυτοκινήτου ανά κάτοικο εντοπίζεται στην Αθήνα και τον Πειραιά. Πιο συγκεκριμένα το 1925 στην περιοχή αυτή κυκλοφορούσαν 4.732 αυτοκίνητα, δηλαδή αντιστοιχούσε 1 αυτοκίνητο για κάθε 130 κατοίκους. Παρά το γεγονός ότι οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης είχαν αρχίσει να γίνονται αισθητές, την εποχή εκείνη κυκλοφορούσαν 10.584 αυτοκίνητα.

Μάλιστα λόγω της διάρθρωσης του οδικού και πολεοδομικού συγκροτήματος, σε ορισμένα σημεία της Αθήνας και του Πειραιά είχε αρχίσει να παρουσιάζεται κυκλοφοριακό πρόβλημα ανάλογο των ευρωπαϊκών πόλεων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούσε η κίνηση στην Πύλη του Ανδριανού, από την οποία το 1937 περνούσαν 1.162 αυτοκίνητα την ώρα.

Αν και η Αθήνα ήταν η περιοχή που διέθετε την υψηλότερη αναλογία αυτοκινήτων, ωστόσο τα 2/3 του συνολικού αριθμού των αυτοκινήτων κυκλοφορούσαν στην επαρχία. Στην τελευταία η χρήση τους ήταν απαραίτητη γιατί οι αποστάσεις ήταν μεγαλύτερες και το σιδηροδρομικό δίκτυο είτε δεν είχε επεκταθεί, είτε δεν μπορούσε να επεκταθεί για γεωγραφικούς λόγους, όπως για παράδειγμα στην Ήπειρο και την Κρήτη. Στις μεγάλες πόλεις και κωμοπόλεις της επαρχίας τα παραδοσιακά μέσα συγκοινωνίας συνυπήρχαν με τα μοντέρνα.

Την περίοδο του Μεσοπολέμου η οδήγηση των αυτοκινήτων εξακολουθεί να αποτελεί προνόμιο των ανδρών, αναλογιστεί κανείς ότι το 193 υπήρχαν συνολικά 15.538 οδηγοί από τους οποίους μόνο οι 242 ήταν γυναίκες, δηλαδή ποσοστό 1,5%. (Ρούπα & Χεκίμκλου, 2009, σ. 73).

Το 1924 δημιουργήθηκε η Ελληνική Λέσχη Αυτοκινήτου και Περιηγήσεων (ΕΛΠΑ) από εύπορους Αθηναίους οι οποίοι ήταν λάτρεις του αυτοκινήτου και επεδίωκαν να αναπτύξουν το μηχανοκίνητο τουρισμό και αθλητισμό στην Ελλάδα. Ιδρυτικά μέλη της συγκεκριμένης λέσχης ήταν ο Αντώνης Σταθάτος καθηγητής ιατρικής στο Πανεπιστήμιο Αθηνών, ο Βλαδίμηρος Μπένσης και ο Δημήτρης Αραβαντινός, εκδότης της εφημερίδας βραδινής. Το 1926 με πρωτοβουλία της τελευταίας εφημερίδας, η ΕΛΠΑ διοργάνωσε τους πρώτους Διεθνείς Αυτοκινητιστικούς Αγώνες της χώρας. Επίσης η ίδια λέσχη διοργάνωσε τον Γύρο της Πελοποννήσου καθώς και διαγωνισμούς για το ωραιότερο αυτοκίνητο, τους αποκαλούμενους διαγωνισμούς κομψότητας (Ρούπα & Χεκίμογλου, 2009, σ. 74).

Όσον αφορά τα είδη των αυτοκινήτων που κυκλοφορούσαν την περίοδο του Μεσοπολέμου στο Ελληνικό Κράτος αυτά χαρακτηρίζονταν από ποικιλία. Έτσι στους ελληνικούς δρόμους συναντά κανείς πολυτελή, απλά, δίτροχα ή τρίτροχα με κάνιστρο, επιβατικά, οχήματα ειδικής κατασκευής για την μεταφορά έως και επτά επιβατών, λεωφορεία για τη μεταφορά περισσότερων επιβατών έναντι κομίστρου, επιβατικά αυτοκίνητα με μετρητή, φορτηγά ποικίλης χωρητικότητας για την μεταφορά φορτίων,

ρυμουλκά και φορτοεπιβατικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών (Ρούπα & Χεκίμογλου, 2009, σ. 73).

2.4 Το Αυτοκίνητο ως Μέσο Περιηγητισμού

Το οδικό δίκτυο αντιπροσωπεύει το κύριο τεχνοκρατικό μέσω «χειραγώγησης» που ωστόσο μέσω του οποίου μεταξύ άλλων αναδεικνύεται και το εθνικό τοπίο ως βασικό συστατικό ενός ουσιοκρατικού εθνικού πολιτισμού. Έτσι η αισθητική ιδεολογία του εδαφισμού θα ασκήσει σημαντική επιρροή στην έκφραση αιτημάτων που αποσκοπούν στην ανάπτυξη του οδικού δικτύου στην Ελλάδα, ως μέσο για να ανακαλυφθεί και να αναδειχθεί η ελληνική φύση. Βασική συνιστώσα της σύνδεσης της φυσιολατρίας ως μεθόδου εθνικής αυτογνωσίας με το οδικό δίκτυο, αποτέλεσε η ανάπτυξη του φαινομένου του περιηγητισμού, ο οποίος στην πορεία εξελίχθηκε σε μαζική τουριστική ροή ιδίως κατά την μεταπολεμική περίοδο.

Κατά την περίοδο του μεσοπολέμου μπορεί κανείς να ανιχνεύσει την σύνδεση της κατασκευής του οδικού δικτύου με την ιδεολογική αντίληψη του περιηγητισμού, η οποία αποσκοπούσε να προβάλει τα αξιοθέατα ως μέσα για να ανακαλυφθεί η ύπαιθρος και για να αναδειχθεί το ένδοξο παρελθόν, το οποίο αργότερα μεταφράστηκε σε αιτήματα δημιουργίας δρόμων, τα οποία θα βοηθούσαν να οργανώσουν την ελληνική επικράτεια σε νοηματικό και χωροταξικό επίπεδο.

Σημαντικό στοιχείο στην ανάπτυξη του φαινομένου του περιηγητισμού και κατ' επέκταση της προαγωγής δικτύων κινητικότητας που αποσκοπούσαν στην προώθηση της φυσιολατρίας καθώς και της ανάπτυξης του προσκυνηματισμού σε μνημειακούς τόπους, αποτέλεσε η ίδρυση συλλόγων και σωματείων είτε οδοιπορικών, είτε εκδρομικών την μεσοπολεμική περίοδο, οι οποίοι δημιουργήθηκαν με αφορμή την διάδοση των αυτοκινήτων (Παπαζαφειροπούλου, 2015, σ. 416-417).

Η ίδρυση της ΕΛΠΑ που προαναφέρθηκε, μεταξύ άλλων ανάπτυξε και δραστηριότητες οι οποίες λειτούργησαν παρακινητικά ως προς τον κρατικό μηχανισμό, ώστε να κατασκευαστούν υποδομές μετακίνησης (Καφάογλου, 2013 & Βλάχος, 2016, σ.43). Η ΕΛΠΑ μεταξύ άλλων και σε συνεργασία με άλλους οργανισμούς όπως για παράδειγμα την Ένωση Αυτοκινητιστών ζήτησε μέσω νομοσχεδίου που υπέβαλε από

το 1925 από τη τότε ελληνική κυβέρνηση να χρηματοδοτηθούν δραστηριότητες οι οποίες θα αφορούσαν τον τουρισμό (Βλάχος, 2016, σ.167).

Πέρα από την ΕΛΠΑ σημαντικά προς την ανάπτυξη του περιηγητισμού συνέβαλε και ο ΕΟΤ, ο οποίος δραστηριοποιήθηκε έντονα κυρίως στον συγκοινωνιακό τομέα, μέσω της εμπλοκής πολλών και διαφορετικών φορέων. Ο ΕΟΤ ξεκίνησε να λειτουργεί το 1929 αποσκοπώντας να αναπτύξει την τουριστική κίνηση, να αναπτύξει τα συγκοινωνιακά μέσα και να εκτυπώσει πληροφοριακό υλικό, όπως για παράδειγμα χάρτες για τους οδηγούς (Βλάχος, 2016, σ.177). Το σύνολο των κρατικών κονδυλίων που δαπάνησε το Ελληνικό Κράτος κατά την περίοδο του μεσοπολέμου αποσκοπούσε στην ανάπτυξη του τουρισμού, στην προώθηση των μεταφορικών υποδομών στην ανάπτυξη του συγκοινωνιακού δικτύου και του τουρισμού (Βλάχος, 2016, σ.193).

Αν και ο σιδηρόδρομος αποτελούσε ένα από τα βασικά μέσα μεταφοράς των ανθρώπων την μεσοπολεμική περίοδο, ωστόσο δεν κατάφερε να επικρατήσει έναντι του αυτοκινήτου, αφού οι σιδηροδρομικές εταιρείες δεν κατάφεραν να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα και στις νέες συνθήκες μετακίνησης του επιβατικού κοινού. Δεδομένου επομένως ότι ο σιδηρόδρομος χαρακτηριζόταν από ακαμψία είτε σε θεσμικό επίπεδο, είτε λόγω του γεγονότος ότι δεν είχε πρόσβαση σε πολλές περιοχές της ελληνικής επικράτειας, τα αιτήματα της τουριστικής ανάπτυξης συνδέθηκαν εξ αρχής με την ανάπτυξη του οδικού δικτύου (Λέκκας, 1996, σ. 33.)

Κατά την περίοδο του μεσοπολέμου νοηματοδοτούνται συγκεκριμένοι χώροι του ελληνικού τοπίου ως τουριστικοί προορισμοί, αλλά και διασυνδέονται με την ανάδειξη της αυτοκίνησης (Παπαζαφειροπούλου, 2015, σ. 428). Με την διάδοση του αυτοκινήτου οι Έλληνες αστοί ανακάλυψαν εν νέου την ελληνική επαρχία. Κυρίως ο τουρισμός αναπτύχθηκε την δεκαετία του 1930 όταν με αφορμή την έξαρση των εθνικών αισθημάτων ξεκίνησαν οι πατριδογνωστικές εκδρομές (Ρούπα & Χεκίμογλου, 2009, σ. 78).

Η κινητικότητα του αυτοκινήτου όπως επίσης και η ανάπτυξη του υλικού και τεχνολογικού περιβάλλοντός των νέων οικονομικών και κοινωνικών οργανωτικών προτύπων που εφαρμόζονται κατά την περίοδο του μεσοπολέμου συνδιαμορφώνουν τόσο το ιστορικό, όσο και το κοινωνικό πλαίσιο της εποχής. Μέσα στα πλαίσια της ανάπτυξης των κλάδων της μαζικής βιομηχανίας εντάσσεται και η διάδοση της αυτοκίνησης, όπως επίσης και η ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας. Έτσι ο

τουρισμός όπως υποστηρίζει και ο Βλάχος (2016, σ.146), αποκτά με αφετηρία την μεσοπολεμική περίοδο αποκτά εάν διευρυμένο και διεισδυτικό πλαίσιο, ενώ ως φαινόμενο σχετίζεται άμεσα με την οικονομική, την κοινωνική αλλά και την πολιτιστική διάσταση του Ελληνικού Κράτους, οριοθετώντας ταυτόχρονα και την ιστορική του διάσταση.

Κάθε πολιτική και οικονομική στόχευση, η οποία συσχετίζεται με την τουριστική ανάπτυξη από την περίοδο του μεσοπολέμου έστω και υποτυπωδώς συνδέεται με τις υποδομές αυτοκίνησης μέσα από τις οποίες επιδιώκεται το ελληνικό τοπίο να ανακατασκευαστεί τεχνικά και ιδεολογικά με όρους τουριστικής βιομηχανίας. Από αυτό το χρονικό σημείο επικρατεί η αισθητηριακή γεωγραφία του αυτοκινήτου εντός της οποίας το οδικό δίκτυο που προορίζεται για τα αυτοκίνητα, προσδιορίζει εκ νέου τόσο τον τρόπο που προσλαμβάνεται ο χώρος, όσο και ο χρόνος, ενώ συγκεκριμένα μέρη του Ελληνικού Κράτους αποτελούν σήμα κατατεθέν του νέου τρόπου κουλτούρας μέσω του οποίου καθιερώνονται πολιτιστικές και κοινωνικές πρακτικές που συνδέονται με το αυτοκίνητο (Featherstone, Thrift & Urry J., 1986, σ. 45-52). Το αυτοκίνητο επομένως προοδευτικά καταφέρει όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά σε παγκόσμιο επίπεδο να μετατρέψει τον πλανήτη σε ένα παγκόσμιο μνημειακό πολυχώρο.

Οι οδικές υποδομές και το αυτοκίνητο συνδέονται άμεσα με τον τουρισμό. Το οδικό δίκτυο αποτελεί το τεχνικό και κοινωνικό πλαίσιο όπου τα κοινωνικά δρώντα υποκείμενα εντός του φυσικού χώρου και οι τεχνικές δυνατότητες που προσφέρει, εντάσσουν ταυτόχρονα και πολιτισμικά νοήματα, αφού οι διαδρομές με το αυτοκίνητο φέρουν μαζί τους πολιτισμικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά. Έτσι την περίοδο του μεσοπολέμου αρχικά και την μεταπολεμική περίοδο πιο έντονα, η ανάπτυξη της τουρισμού και η αυτοκίνηση βρίσκονται σε συνεχή αλληλεπίδραση. Προοδευτικά η ανάπτυξη του οδικού δικτύου και η κινητικότητα αφορά όλο και περισσότερες κοινωνικές ομάδες του ελληνικού πληθυσμού, με συνέπεια να αναδεικνύονται ως τουριστικοί τόποι, παραθαλάσσιες περιοχές και περιοχές με αρχαιολογικά μνημεία. Από την άλλη πλευρά η τουριστική ανάπτυξη ως στοιχείο εξευρωπαϊσμού του Ελληνικού Κράτους συνετέλεσε, ώστε να αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα και να γίνει ευρύτερη η χρήση του αυτοκινήτου.

Προσεκτικά το αυτοκίνητο τόσο ως προς τη χρήση, ως προς και τη διάδοση του συνδέεται με ένα σύνολο ετερογενών παραγόντων οι οποίοι αφορούν την ιδεολογία, της εκάστοτε ελληνικής πολιτικής ηγεσίας, τις οδικές υποδομές, οι οποίες είναι συνδεδεμένες με τον εκσυγχρονισμό και τη τουριστική ανάπτυξη καθώς και με το ελληνικό τοπίο. Επίσης η χρήση του αυτοκινήτου ως μέσω περιηγητισμού και κατ' επέκταση ως μέσω της ανάπτυξης του τουρισμού, όσον αφορά το Ελληνικό Κράτος την περίοδο του μεσοπολέμου, συνδέθηκε με το αίτημα της ευρωπαϊκής ενοποίησης.

Σταδιακά με την διάδοση του αυτοκινήτου και την ευρύτερη χρήση του, η ελεύθερη μετακίνηση συνδέεται με αυτό. Πλέον ο τουρισμός μέσω του αυτοκινήτου αποκτά ελεύθερο πνεύμα και ήδη από την μεσοπολεμική περίοδο υπάρχουν πολλές εύπορες ομάδες αυτοκινητιστών τουριστών, οι οποίες συνηθίζουν να πραγματοποιούν συχνά - πυκνά εκδρομές. Μέσω της μετάδοσης των εμπειριών αυτών των περιηγητικών διαδίδεται η άποψη ότι τα ιδιωτικά μέσα μεταφοράς – αυτοκίνητα, απελευθερώνουν τους επίδοξους τουρίστες από τον περιορισμό των δρομολογίων που χαρακτηρίζονταν τα άλλα μέσα μεταφοράς όπως για παράδειγμα τα τρένα.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει σε ταξιδιωτικό ημερολόγιο ο Francis Miltoun, ο οποίος ήταν τουρίστας της εποχής, το αυτοκίνητο έχει σαν αποστολή να μεταφέρει το κάθε άτομο στην καρδιά της ζωής μίας χώρας, χωρίς αυτό να είναι αναγκασμένο να ταξιδεύει σε ένα βαγόνι σαν φυλακισμένος. Ενώ δεν ήταν λίγοι, κυρίως οι εύποροι οι οποίοι υποστήριζαν ότι μέσω του αυτοκινήτου δεν είναι αναγκασμένοι να ταξιδεύουν με τις κατώτερες τάξεις. Δηλαδή μεταξύ άλλων το αυτοκίνητο αποτέλεσε και ένα μέσο όπου τα άτομα διαφοροποιούνταν σε κοινωνικό επίπεδο (Schipper, 55 – 6).

Προοδευτικά αναπτύχθηκε ένα ρεύμα εσωτερικής μετακίνησης ειδικότερα κατά την ύστερη μεταπολεμική περίοδο, η οποία κορυφωνόταν τους θερινούς μήνες. Έτσι το θερμό ελληνικό καλοκαίρι ενθάρρυνε περισσότερες ομάδες της ελληνικής ελίτ να επιλέγουν εξωαστικούς προορισμούς, ειδικότερα σε ορεινές περιοχές και σε γραφικά ελληνικά χωριά (Βλάχος, 2016, σ.29).

Κατά την μεσοπολεμική περίοδο ο πολλαπλασιασμός των οχημάτων και η μετακίνηση για τουριστικούς λόγους πέρασε σε μία νέα φάση. Έτσι τα τουριστικά γραφεία που χρησιμοποιούσαν υπερεργολάβους για τις τουριστικές μισθώσεις, καθώς και τα παραδοσιακά μέσα προοδευτικά αντιμετώπιζαν μεγάλο ανταγωνισμό από τους

αυτοκινητιστές λόγω της ευελιξίας που προσέφεραν οι δεύτεροι στους ταξιδιώτες (Βλάχος, 2016, σ. 157-158).

Συμπεράσματα

Το Ελληνικό Κράτος την περίοδο του Μεσοπολέμου εξαιτίας της κατάρρευσης της Μεγάλης Ιδέας ως συνέπεια της Μικρασιατικής Καταστροφής πραγματοποιεί μία σημαντική συνειδησιακή μετατόπιση, η οποία έχει σαν στόχο την πραγματοποίηση της εθνικής ομοιογένειας και την εγχάραξη μίας καινούργιας εθνικής ταυτότητας, εντός των κρατικών συνόρων τα οποία αντιμετωπίζονται ως κάτι το οριστικό (Ξιφαράς, 1996, σ. 1 – 14). Σε αυτό το πλαίσιο εντάσσονται τόσο τα αιτήματα που επιδιώκουν την κατασκευή εθνικού οδικού δικτύου, το οποίο προωθείται στο πλαίσιο του αστικού εκσυγχρονισμού, και κατ' επέκταση στην διάδοση του αυτοκινήτου. Τα αιτήματα αυτά είναι άμεσα συνδεδεμένα με την νέα αντίληψη που προσλαμβάνει ο ελληνικός τόπος, ο οποίος πλέον έχει αποσυνδέει από το προηγούμενο αίτημα της εδαφικής επέκτασης και μεταμορφώνεται σε πολιτισμικό ιδεολόγημα (Τζιόβας, 2011, σ. 39).

Η εμφάνιση και η διάδοση του αυτοκινήτου επέφερε στην ελληνική κοινωνία μία σειρά συνεπειών, όπως για παράδειγμα τον παραγκωνισμό του σιδηροδρόμου καθώς και του συνόλου των παραδοσιακών μέσων που χρησιμοποιούνταν έως τότε. Ωστόσο το αυτοκίνητο συνέβαλε και στην προώθηση του τουρισμού τόσο στο εσωτερικό της ελληνικής επικράτειας, όσο και στο εξωτερικό, στην ανάπτυξη επαρχιακών περιοχών, αλλά και στη διάδοση της νέας τεχνολογίας στην Ελλάδα. Από την άλλη πλευρά θα ήταν παράλειψη για την διαμόρφωση μία συνολικής εικόνας των μεταβολών που επέφερε το αυτοκίνητο στο Ελληνικό Κράτος να μην αναφερθεί ότι δημιούργησε και μία σειρά προβλημάτων στην καθημερινότητα των Ελλήνων με πιο σημαντικά τα τροχαία ατυχήματα για πεζούς και οδηγούς.

Αναλύοντας τις παραπάνω μεταβολές, το αυτοκίνητο οδήγησε σε παραμερισμό τον σιδηρόδρομο, ειδικότερα την περίοδο του μεσοπολέμου. Η προτίμηση των Ελλήνων στην αγορά αυτοκινήτου αποτέλεσε και την βασική αιτία που δεν έγιναν προσπάθειες να επεκταθεί το σιδηροδρομικό δίκτυο, αφού διαπιστώθηκε ότι η αυτοκινητική συγκοινωνία υπερτερούσε έναντι του σιδηροδρόμου γι' αυτό και προτιμήθηκε να βελτιωθούν οι συνθήκες μεταφορές του αυτοκινήτου (Ρούπα & Χεκίμκλου,, 2009, σ.76-77).

Τα κυριότερα προβλήματα που σχετίζονταν με το αυτοκίνητο ήταν άμεσα συνδεδεμένα με την κρατική αμέλεια και με την έλλειψη παιδείας των πολιτών. Οι δρόμοι για παράδειγμα ήταν κακοφωτισμένοι, με μεγάλες λακκούβες με συνέπεια να προκαλούνται μεγάλες φθορές στα αυτοκίνητα. Τα προβλήματα ήταν πιο έντονα στην επαρχία όπου η κρατική μέριμνα ήταν πιο ανεπαρκής. Πολλά αυτοκίνητα κυκλοφορούσαν χωρίς πινακίδες αφού δεν υπήρχαν οι κατάλληλες αρχές για να τις εκδώσουν, ενώ οι εξετάσεις για την απόκτηση του διπλώματος οδήγησης χαρακτηρίζονταν από χαλαρότητα, με την υπευθυνότητα των οδηγών να αμφισβητείται.

Οι πεζοί από την πλευρά τους αν και είχαν αποδεχθεί τον θόρυβο που προκαλούσαν συχνά κατηγορούσαν τους οδηγούς κυρίως των αγοραίων οχημάτων για αισχροκέρδεια. Οι συγκρούσεις ανάμεσα στα οχήματα και οι τραυματισμοί των πεζών αποτελούσαν καθημερινό φαινόμενο. Επίσης η ανεπαρκής νομοθεσία είχε σαν συνέπεια η συμπεριφορά των οδηγών να είναι κακή, αφού δεν υπήρχαν οι συνέπειες του νόμου (Ρούπα & Χεκίμκλου, 2009, σ. 79-80).

Ολοκληρώνοντας κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει τη συνεισφορά του αυτοκινήτου τη ανάγνωση της μεσοπολεμικής ελληνικής κοινωνίας. Ειδικότερα το αυτοκίνητο συνέβαλε ώστε προοδευτικά τα κοινωνικά υποκείμενα και τα τεχνολογικά προϊόντα να εισέλθουν στην καθημερινότητα των Ελλήνων πολιτών αλληλοπροσδιορίζοντας τους τόσο σε υλικό, όσο και σε σημειωτικό πλαίσιο. Οι αλλαγή που συντελέστηκε σε οικονομικό, κοινωνικό και χωροταξικό επίπεδο την περίοδο των μεσοπολεμικών χρόνων με τη σειρά τους, συνέβαλαν στην διάχυση του αυτοκινήτου στην ελληνική κοινωνία, ως νεωτερικό στοιχείο πρόληψης. Έτσι προοδευτικά ανασυγκροτήθηκαν οι κοινωνικοί δρώντες, ως κινούμενοι καταναλωτές εντός του νεωτερικού πλαισίου, το οποίο κανονικοποιήθηκε σύμφωνα με τις αρχές της καπιταλιστικής οικονομίας καθώς και της ιδιωτικής κινητικότητας.

Βιβλιογραφία

Αγριαντώνη Χ. - Πανσέληνα Γ. (2003). «Η ελληνική οικονομία. Διεθνής κρίση και εθνικός προστατευτισμός» στο Παναγιωτόπουλος Β. (επιμ.) *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού 1770-2000*, τόμος 6ος, Αθήνα : Ελληνικά Γράμματα.

Αλεξιάτος, Γ. (2015). *Η εργατική τάξη στην Ελλάδα. Από την πρώτη συγκρότηση στους ταξικούς αγώνες του Μεσοπολέμου* – Αθήνα : Κουκκίδα.

Αναστασόπουλος Γ. (1947). *Ιστορία της ελληνικής βιομηχανίας*. Αθήνα : χ.χ .

Βλάχος, Α. (2016). *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα (1914-1950)*. Αθήνα : Economía.

Βερέμης, Θ. (1989). *Οι επεμβάσεις του στρατού στην ελληνική πολιτική, 1916-1936*. Αθήνα : Οδυσσέας.

Γιαννακόπουλος, Γ. (2001). «Η δημιουργία της σύγχρονης Ελλάδας», στο Η προσφυγιά του '22. *Ιστορικά, ένθετο της εφημερίδας Ελευθεροτυπία*, τχ. 98. , σ. 38-43.

Δρανδάκης Π. (επιμ.), (1934). *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*. Τ. ΙΣΤ΄. Αθήνα : Πυρσός.

Δρίτσα, Μ. (1989). *Βιομηχανία και Τράπεζες στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου*. Αθήνα : Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης.

Eckermann, E. (2001). *World History of the Automobile*. Warrendale : Society of Automotive Engineers.

Featherstone M. – Thrift N. – Urry J., (επιμ.), (1986). *Automobilities*. Schivelbusch W., *The Railway Journey: trains and travel in the nineteenth century*. Oxford : Blackwell.

Ζολώτας Ξ., (1929). *Νομισματική σταθεροποίησης*. Αθήνα: χ.ε .

Καλαφάτης, Θ. (2003). «Η Εξυγίανση της Δραχμής». Χατζηιωσήφ (επιμ.), *Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα, 1922-1940 Ο Μεσοπόλεμος*. Αθήνα : Βιβλιόραμα, σ. 130-142.

Καφάογλου, Η. (2013). *Ελληνική Αυτοκίνηση*. Αθήνα : Ύψιλον. σ. 342 – 344

Καφάογλου, Η. (2013). «Ένας καταλύτης ευρωπαϊκών προδιαγραφών», Ανακοίνωση σε ημερίδα με θέμα του περιοδικού Car and Driver, «100 χρόνια αυτοκίνηση στην Ελλάδα 1913 – 2013». Διαθέσιμο στο :

http://contentmcdn.feed.gr/pegasus/Multimedia/pdf/HMERIDA_KAFAOGLU_id63717.pdf [Πόσβαση, 12 Σεπτεμβρίου 2019].

Κοντογιώργη Ε., (2013) «Αγροτική εγκατάσταση» στο *Η προσφυγιά του '22*, Ιστορικά, ένθετο της εφημερίδας Ελευθεροτυπία, τχ. 98.

Κωστής Κ., (2003). *Ιστορία της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος 1914-1940*. Αθήνα: ΜΙΕΤ .

Λέκκας Ν., (1996). *Ο Περιηγητισμός εν Ελλάδι*, (εισαγ. – επιμ. Γ. Ζαχαράτος). Αθήνα : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Αιγαίου – Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος.

Λοβέροδος, Α. (2000). *Πολιτική ιστορία της Ελλάδας (1828-1975) αφορμή για εμφάνιση στη σύγχρονη στη σύγχρονη ιστορία μας*. Αθήνα – Κομοτηνή: Εκδόσεις Σάκκουλας

Mazower M., (2002). *Η Ελλάδα και η οικονομική κρίση του μεσοπολέμου*. Αθήνα : εκδ. ΜΙΕΤ.

Μαυρογορδάτος, Γ. (2000). : *Κρίση εθνικής ολοκλήρωσης, στο Η Ελλάδα στον Εικοστό Αιώνα 1900-1930* . Αθήνα : Καθημερινή.

Ν. ΓΠΝ./5.12.1911. *Περί της εκ των αυτοκινήτων ποινικής και αστικής ευθύνης*. Εφημερίς της Κυβερνήσεως : Ελληνική Δημοκρατία.

Ξιφαράς, Δ. (1996). «Η ελληνική εθνικιστική ιδεολογία στο Μεσοπόλεμο. Όψεις διαμόρφωσης της εθνικής θεωρίας». *Θέσεις*, τχ. 54-54., σ. 1-14.

Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως (1947). «Πρόγραμμα Ανασυγκροτήσεως της χώρας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 277 – 8, σ. 65 – 125.

Παπαζαφειροπούλου, Σ. Α. (2015). *Το εθνικό οδικό δίκτυο κατά την περίοδο 1930 – 1980. Η κουλτούρα του αυτοκινήτου στην Ελλάδα*. Διδακτορική Διατριβή. Αθήνα : Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Πετράκη, Μ. (2006). *Ο μύθος του Μεταξά : δικτατορία και προπαγάνδα στην Ελλάδα* . Αθήνα : Ωκεανίδα.

Πιζάνιας Π., (1993). *Οι φτωχοί των πόλεων*. Αθήνα : Θεμέλιο.

Ρηγίνος Μ., (1978). *Παραγωγικές δομές και εργατικά ημερομίσθια στην Ελλάδα, 1909-1936*. Αθήνα : Ιστορικό Αρχείο – Εμπορική Τράπεζα της Ελλάδος.

Ρούπα Ε. & Χεκίμογλου, Ε. (2009). *Η ιστορία του αυτοκινήτου στη μέγγενη του κράτους (1894-1986)*. Αθήνα : Economía.

Σακελλαρόπουλος Θ., (1991). *Οικονομία-Κοινωνία-Κράτος στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου, Πληροφόρηση*. Αθήνα : Θεμέλιο.

Σαμίου, Δ. (2003). «Οι Ελληνίδες» στο Χ. Χατζηωσήφ (επιμ.), *Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα, 1922-1940 Ο Μεσοπόλεμος*, Αθήνα : Βιβλιόραμα, σ. 65-78.

Schipper F., (2009). *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century, Foundation for the History of Technology*. Alkmaar : Technical University of Eindhoven.

Setright, L.J.K. (2004). *Drive on! A social history of the motor car*. UK : Granta.

Stein, R. (1967). *The Great Cars*. UK : Grosset and Dunlop

Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (2005). *Άνθρωποι & Αυτοκίνητα*. Αθήνα : Πέργαμος.

Τζιόβας, Δ. (2011). *Ο μύθος της Γενιάς του '30. Νεωτερικότητα, ελληνικότητα και πολιτισμική ιδεολογία*. Αθήνα : Πόλις, Αθήνα.

Υπουργείον Εθνικής Οικονομίας (1923). *Διεύθυνσις Εργασίας, Εκθέσεις του προσωπικού Επιθεωρήσεως Εργασίας επί της εφαρμογής των εργατικών νόμων*, Αθήναι :χ.χ.

Χασιώτης, Ι. (1993). *Επισκόπηση της ιστορίας της νεοελληνικής διασποράς*. Θεσσαλονίκη: Βάνιας.

Χαριτάκης Γ., (1927). *Η ελληνική βιομηχανία*. Αθήναι : χ.χ.

Χατζηωσήφ Χ. (2002). «Το προσφυγικό σοκ, οι σταθερές και οι μεταβολές της ελληνικής οικονομίας», στο Χ. Χατζηωσήφ (επιμ.), *Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα, 1922-1940 Ο Μεσοπόλεμος*. Αθήνα : Βιβλιόραμα, σ. 9-58.