ΠΗΓΗ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Για πρώτη φορά μετά τη σιδηροδρομική προσπάθεια του Χ. Τρικούπη, στη δεκαετία του 1920, οι ελληνικές κυβερνήσεις προώθησαν τεχνικά έργα μεγάλης κλίμακας για την κατασκευή των νέων ενεργειακών, συγκοινωνιακών και άλλων δικτύων.

Ο όμιλος Power ίδρυσε τη Γενική Ελληνική Εταιρεία και τις Ηλεκτρικές Εταιρείες Παραγωγής και Διανομής (που συγχωνεύθηκε έπειτα στην ΗΕΑΠ) καθώς και την Η.Ε. Μεταφορών. Η κατασκευή του σταθμού του Αγίου Γεωργίου στο Κερατσίνι, ισχύος 45.000 kw, άρχισε το 1927 και ολοκληρώθηκε τον Σεπτέμβριο του 1929. Η σύμβαση προέβλεπε επίσης την ηλεκτροδότηση του σιδηροδρόμου Αθήνας-Κηφισίας και την κατασκευή της σήραγγα Θησείου-Αττικής για την επέκταση της γραμμής Αθηνών-Πειραιώς, έργο που εκτελέστηκε το 1928 από κοινοπραξία ελληνικών («Τέκτων», «Μ.Α. Διαμαντόπουλος») και γερμανικών κατασκευαστικών εταιρειών.

Και το δεύτερο σημαντικό έργο για την Αθήνα, το δίκτυο ύδρευσης με το φράγμα του Μαραθώνα, δρομολογήθηκε από την κυβέρνηση Μιχαλακοπούλου, η οποία υπέγραψε τη σχετική σύμβαση με την Τράπεζα Αθηνών και την αμερικανική Ulen, τον Δεκέμβριο του 1924, σύμβαση που τελικά επικυρώθηκε από τον Πάγκαλο τον Αύγουστο του 1925. Το φράγμα του Μαραθώνα ολοκληρώθηκε το 1929.

Η Power και η Ulen, οι συμβάσεις των οποίων θεωρήθηκαν σκανδαλώδεις μέσα στο κλίμα της οξείας πολιτικής αντιπαράθεσης της εποχής, έγιναν σύμβολα των μισητών ξένων εταιρειών και ξεσήκωναν κατά καιρούς κύματα λαϊκής δυσαρέσκειας - με την υποκίνηση και του αντιπολιτευόμενου Τύπου - καθώς αύξαναν το κόστος διαβίωσης, έπλητταν ορισμένες κατηγορίες επαγγελματιών (λεωφορειούχους, αμαξηλάτες, κ.λ.π.) και έφερναν αναστάτωση στη ζωή της πόλης: χαρακτηριστικά η Power αναγκάστηκε τελικά το 1930 να εκτελέσει η ίδια με δική της δαπάνη την τροποποίηση των εγκαταστάσεων από το συνεχές στο εναλλασσόμενο ρεύμα, έργο που, αρχικά, είχε αφήσει στην ευθύνη των πελατών της, με αποτέλεσμα δυστυχήματα και ταλαιπωρίες. […]

Σε εθνικό επίπεδο, το σημαντικότερο έργο ήταν η οδοποιία, που ανατέθηκε συνολικά - και ύστερα από διαγωνισμό - στην εταιρεία του Π. Μακρή, η οποία συνεργαζόταν με την εταιρεία πετρελαίων Shell. Η πολύκροτη σύμβαση, που προέβλεπε χρηματοδότηση από την Hambro’s με ευθύνη του αναδόχου και κατασκευή περίπου 4.000 χιλιομέτρων ασφαλτοστρωμένων εθνικών και επαρχιακών οδών, υπογράφηκε τελικά τον Μάιο του 1928 από την κυβέρνηση Καφαντάρη. Οι συνεργαζόμενες ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες ανέλαβαν υπεργολαβικά τα έργα, για τα οποία, όμως, δεν υπήρχε συστηματικός σχεδιασμός. Τεχνικά προβλήματα και παρεμβάσεις πολιτικής σκοπιμότητας καθυστέρησαν τις κατασκευές, η χρηματοδότηση διακόπηκε με την κρίση και το 1932 είχαν κατασκευαστεί μόνο περί τα 300 χλμ. Οδών. Οι στόχοι αναθεωρήθηκαν προς τα κάτω (1.760 χλμ.) το 1934 και τελικά τα έργα προχώρησαν με βραδείς ρυθμούς και με εγχώριους πόρους.[…]

Στη συνάφεια των δικτύων θα πρέπει, τέλος να γίνει μια σύντομη μνεία στο νέο, επαναστατικό μέσο επικοινωνίας του Μεσοπολέμου, το τηλέφωνο, που είχε βέβαια εισαχθεί στην Ελλάδα από το τέλος του 19ου αιώνα. Τον Φεβρουάριο του 1930 η κυβέρνηση Βενιζέλου υπέγραψε σύμβαση με την γερμανική Siemens & Halske, για την κατασκευή του νέου δικτύου (αστικού και προαστιακού) στην Αθήνα. Η Ανώνυμος Ελληνική Τηλεφωνική Εταιρεία, που διαδέχθηκε την Siemens, εγκατέστησε 13 αυτόματα τηλεφωνικά κέντρα στην περιοχή Αθήνας-Πειραιά και τηλεφωνικά δίκτυα σε 22 ακόμη πόλεις ως το 1939. Ο αριθμός των συνδρομητών στο συγκρότημα της Αθήνας πενταπλασιάστηκε μεταξύ 1931 και 1938. Χωρίς αμφιβολία στις παραμονές του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, μαζί με τις παραγκουπόλεις, η Αθήνα διέθετε και ορισμένες αναβαθμισμένες υποδομές.

Παγώνης Βασίλειος, Η περίοδος της Ανόρθωσης και του Μεσοπολέμου, 19091940: Οι αλλαγές στον Αστικό Τομέα και τη Βιομηχανία, σελ.6