

Β. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 19ο ΑΙΩΝΑ

8. Το δίκτυο των σιδηροδρόμων

• Σιδηρόδρομος και ανεπτυγμένα κράτη του 19ου αιώνα:

- **Κυριαρχία του σιδηροδρόμου** στις χερσαίες μεταφορές λόγω της βιομηχανικής επανάστασης στα **ανεπτυγμένα κράτη του 19ου αιώνα**.

- Θετικά:

1. Μεταφορά μεγάλου όγκου προϊόντων με μικρό κόστος σε μεγάλες αποστάσεις.

2. Η βιομηχανική επανάσταση, η αύξηση της παραγωγής και η δημιουργία μεγάλων πόλεων προχώρησαν χάρις στον σιδηρόδρομο.

- Σημασία:

Ο σιδηρόδρομος έγινε το **σύμβολο των νεών καιρών και συνώνυμο της ανάπτυξης** κατά τον 19ο αιώνα.

• Σιδηρόδρομος στην Ελλάδα:

- **Ανάγκη:** Στις μικρότερες και πιο καθυστερημένες οικονομικά χώρες, η απόκτηση σιδηροδρομικού δικτύου παρουσιάστηκε από πολύ νωρίς ως σημαντική **προϋπόθεση** για την είσοδό τους στο χώρο των **ανεπτυγμένων κρατών**.

- **Πότε:** Λίγο μετά την ανεξαρτησία το 1835.

- Ανυπέρβλητες δυσκολίες:

1. Η κατασκευή απαιτούσε **κεφάλαια** που το μικρό ελληνικό κράτος δεν μπορούσε να τα εξοικονομήσει.

2. Η προσέλκυση **ξένων κεφαλαίων, επιχειρήσεων ή πιστωτικών ιδρυμάτων** προϋπέθετε ότι το προς κατασκευή **δίκτυο** θα ήταν **αποδοτικό**, θα εξασφάλιζε δηλ. τη **μεταφορά πρώτων υλών και καταναλωτικών αγαθών** που οι τοπικές αγορές θα ήταν σε θέση να απορροφήσουν. Στην Ελλάδα δεν υπήρχε ούτε το ένα ούτε το άλλο.

3. Οι **θαλάσσιες μεταφορές** περιόριζαν την αποδοτικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου καθώς οι περισσότερες περιοχές ήταν κοντά σε θάλασσα.

• Κατασκευή δικτύου:

- Ως δεκαετία του 1880:

Μία μόνο σιδηροδρομική γραμμή (Αθήνα - Πειραιά). Όλες οι υπόλοιπες διακηρύξεις περί σιδηροδρόμου παρέμεναν ανεφάρμοστες.

- Ως το 1881:

✓ Ευνοϊκοί παράγοντες υλοποίησης του δικτύου:

1. Οι γενικότερες **αλλαγές** που μετέβαλαν τα δεδομένα της **ελληνικής οικονομίας** ως το 1881, δημιούργησαν τις **προϋποθέσεις** για την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου.

2. Γύρω από τη χώρα προχωρούσε η κατασκευή **μεγάλων συγκοινωνιακών αξόνων** που συνέδεαν την **Κεντρική Ευρώπη** με την **Κωνσταντινούπολη**, τη **Μικρά Ασία** και την **Ανατολή** ως την **Ινδία**. Η σύνδεση της Ευρώπης με την Ανατολή γινόταν ατμοπλοϊκά από το Πρίντεζι της Ιταλίας προς το Σουέζ και τον Ινδικό Ωκεανό.

→ Οι ελληνικές κυβερνήσεις (με πρωθυπουργό τον Τρικούπη κυρίως) έκριναν ότι η χώρα έπρεπε να συνδεθεί με τους διεθνείς άξονες.

- **Σιδηρόδρομος στην Ελλάδα:**

- Ολοκληρώθηκε σε τρεις δεκαετίες από το **1880** και μετά.
- Ώθηση δόθηκε στις πρώτες πρωθυπουργίες του **Χαρίλαου Τρικούπη** (1882-1892).
- Τα **οικονομικά προβλήματα** επιβράδυναν την κατασκευή του έργου στη δεκαετία του **1890** και το δίκτυο ολοκληρώθηκε μόλις το **1909**.
- Κατασκευάστηκε για να εξυπηρετήσει **τοπικές ανάγκες**, χωρίς φιλοδοξίες να αποτελέσει τμήμα του διεθνούς δικτύου (γραμμές πλάτους 1 μέτρου αντί 1,56 μέτρων στην Ευρώπη).

- **Έξοδα για κατασκευή:**

1. Το **κράτος** ανέλαβε το **μεγαλύτερο κόστος** του έργου και επωμίστηκε το μεγαλύτερο μέρος του δανεισμού που έγινε κυρίως από ξένα πιστωτικά ιδρύματα.
2. Οι **ιδιώτες** συμμετείχαν με μικρότερο ποσοστό (περίπου 30% - αποδοτικότητα αμφίβολη).

Ο σιδηρόδρομος διακινούσε **αγροτικά** κυρίως προϊόντα και από την αρχή της λειτουργίας του παρουσίαζε **σοβαρή υστέρηση** στα **έσοδα** σε σχέση με τους αισιόδοξους υπολογισμούς. Το γεγονός αυτό οδήγησε και στη **διακοπή** των επενδύσεων στο χώρο αυτό.

- **Θετικά σιδηροδρόμου:**

1. Πρόσφερε πολλά σε μία χώρα που δεν είχε γνωρίσει ως τότε **αξιόπιστο** χερσαίο συγκοινωνιακό δίκτυο.
2. Σε περιόδους **πολέμων** πρόσφερε πολλές υπηρεσίες (γρήγορη **επιστράτευση** + **εφοδιασμό** του ελληνικού στρατού).

- **Αρνητικά σιδηροδρόμου:**

Δεν έφερε την **ανάπτυξη** και **εκβιομηχάνιση** στις περιοχές που έφτασε. Για να εκπληρώσει τις **αναπτυξιακές προσδοκίες** έπρεπε να προκαλέσει την **αλλαγή κοινωνικών και οικοδομικών δομών**. Ένα συγκοινωνιακό δίκτυο δύσκολα μπορεί να πετύχει τόσο ριζοσπαστικές αλλαγές.