

Το δίκτυο των σιδηροδρόμων

Ερώτηση

Αντλώντας στοιχεία από το παραπάνω κείμενο και αξιοποιώντας τις ιστορικές σας γνώσεις να παρουσιάσετε τις **προθέσεις** και τις **αντιξοότητες** για την **ανάπτυξη του σιδηροδρόμου** στην Ελλάδα και να **αξιολογήσετε τη σημασία του** για τη χώρα μετά την ολοκλήρωσή του.



«Ο μύθος των ελληνικών σιδηροδρόμων αποπνέει μια ιδιαίτερη ειρωνεία [...]. Άλλωστε η σύμπτωση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης δεν επέτρεψε στην Ελλάδα ούτε καν τα ισχνά οικονομικά οφέλη από την κατασκευή των σιδηροδρόμων, που ήταν εφικτά μέσα στις υπανάπτυκτες συνθήκες της οικονομίας της. Αυτά τα οφέλη χρησίμευσαν τελικά μόνο στο να μετριάσουν και να καθυστερήσουν κάπως τη ζημιά της χώρας από τη διεθνή κρίση, ένα είδος άθελης τονωτικής ένεσης. Ακόμα και στον τομέα των μεταφορών η εισφορά του σιδηροδρόμου στην ανάπτυξη της χώρας δεν ήταν αποφασιστική, όχι μόνο γιατί το δίκτυο δεν είχε παντού το ίδιο πλάτος γραμμών αλλά και γιατί είχε κατασκευαστεί ώστε να εξυπηρετεί κυρίως παράλιες περιοχές. Ο ανταγωνισμός της ναυτιλίας θα ήταν ίσως μικρότερη απειλή σ' εποχή οικονομικής άνθισης· έφτασε να είναι σοβαρό εμπόδιο στις συνθήκες οξύτατης κρίσης, που είχαν προξενήσει έναν πόλεμο τιμών στην αγορά των ναυτικών μεταφορών.

Πράγματι, αν ο ανταγωνισμός με τη ναυτιλία ήταν ζημιογόνος για τους σιδηροδρόμους, ήταν ακόμα πιο πολύ για τη ναυτιλία. Οι σιδηρόδρομοι την ανταγωνίστηκαν όχι μόνο με τη λειτουργία τους αλλά και με το ίδιο το γεγονός ότι κατασκευάστηκαν. Το στήσιμο τους απορρόφησε τεράστια κονδύλια, που διαφορετικά θα μπορούσαν ίσως να επενδυθούν έγκαιρα στον ναυτιλιακό τομέα. Εκεί ήταν που η Ελλάδα είχε κάποιο είδος συγκριτικού πλεονεκτήματος. Για μια ανανεωμένη ελληνική ναυτιλία δε θα βασιζόταν μόνο στην παράδοση: το άλλο στήριγμα θα ήταν οι ομογενείς επιχειρηματίες, με την παγκόσμια εμπορική και χρηματιστική τους δραστηριότητα. Η ολική χωρητικότητα του ελληνικού στόλου έμεινε έτσι στάσιμη για μισό περίπου αιώνα (1860 – 1901) σε μια περίοδο τεράστιας ναυτιλιακής ανάπτυξης στη Δύση [...]. Έτσι η «ηρωϊκή εποχή» των ελληνικών σιδηροδρόμων στα 1880, η υποτιθέμενη ένδειξη του καπιταλιστικού μετασχηματισμού της χώρας, απλώς συντέλεσε σε μια βαρύτατη αύξηση της ξένης οικονομικής κυριαρχίας με μέσο το δημόσιο χρέος και, τέλος στην πτώχευση του 1893».

Γ. Δερτιλής, Κοινωνικός μετασχηματισμός και στρατιωτική επέμβαση (1880 – 1909),

σελ. 96-99