ΠΗΓΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ – ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ

 «Ταυτόχρονα , αναπτύχθηκε με γοργό ρυθμό το σιδηροδρομικό δίκτυο. Όταν ο Τρικούπης ανέλαβε την εξουσία το 1882, λειτουργούσε μόνο η γραμμή Αθηνών – Πειραιώς, μήκους 12 χιλιομέτρων, που εγκαινιάσθηκε το 1869. Από το 1875 και πέρα το ζήτημα της δημιουργίας των σιδηροδρόμων είχε αρχίσει να απασχολεί σοβαρά τους πολιτικούς ηγέτες και την κοινή γνώμη. Έγιναν σειρά παραχωρήσεων σε ιδιωτικές εταιρείες, κυρίως από την κυβέρνηση Κουμουνδούρου, που διαπραγματευόταν με ένα ρωσικό οίκο την παραχώρηση του συνόλου του ελληνικού δικτύου, κανένα όμως έργο δεν είχε αρχίσει. Μόλις εγκαταστάθηκε η κυβέρνηση Τρικούπη ενέτεινε τις προσπάθειες της, προτιμώντας την κατευθείαν ανάθεση των κατασκευών σε χωριστές εταιρείες. Τον Αύγουστο του 1882 υπέγραψε με την Πιστωτική Τράπεζα παραχωρητήριο για την κατασκευή των σιδηροδρόμων Πελοποννήσου, και η εταιρία Σ.Π.Α.Π. ιδρύθηκε την 1.12.1882. Τον Ιούνιο του ίδιου χρόνου παραχώρησε το προνόμιο για τις γραμμές Βόλου – Λάρισας και Βελεστίνου – Καλαμπάκας στο χρηματιστή Μαυροκορδάτο, που την 30η Οκτωβρίου συνέπηξε την εταιρία « Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας» , με συμμετοχή του Α. Συγγρού. Τον ίδιο μήνα ψηφίστηκε η κατασκευή του σιδηροδρόμου Αθηνών – Λαυρίου, που τη ανέλαβε η εταιρία « Σιδηρόδρομοι Αττικής». Τέλος τον Ιούνιο του 1833 ιδρύθηκε η εταιρία «Σιδηρόδρομοι Πύργου – Κατακώλου».

 Αντίθετα με την προηγούμενη περίοδο, οπότε οι διαπραγματεύσεις είχαν μείνει στο χαρτί, τώρα οι εργασίες προχωρούσαν γοργά. Μέσα σε τέσσερα χρόνια είχε συμπληρωθεί η κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου 400 σχεδόν χιλιομέτρων και ως το 1892, 906. Αν προστεθεί και το σιδηροδρομικό δίκτυο Αθηνών – Λαρίσης, που άρχισε το 1890, πάλι επί κυβερνήσεως Τρικούπη, το δίκτυο που θεμελιώθηκε το 1882 συγκροτούσε, και εξακολουθεί και σήμερα ακόμα, το σύνολο των σιδηροδρόμων της παλαιάς Ελλάδος. […]

 Βέβαια ο πολλαπλασιασμός των δημόσιων έργων, που μέσα σε μια δεκαετία άλλαξαν τη μορφή της χώρας, δεν οφειλόταν μόνο στις πρωτοβουλίες του Τρικούπη. τόσο ο Κουμουνδούρος, όσο και ο Δεληγιώργης είχαν απόλυτη συνείδηση της ανάγκης δημιουργίας μιας εκσυγχρονισμένης τεχνοοικονομικής υποδομής, και το ζήτημα απασχολούσε έντονα την κοινή γνώμη….. Η αστάθεια των κυβερνήσεων, οι εξωτερικές περιπέτειες και, κυρίως, η δημοσιονομική ένδεια, είχαν όμως εμποδίσει τόσο το Δεληγιώργη, όσο και τον Κουμουνδούρο να πραγματοποιήσουν τα σχέδιά τους αυτά. Χρειάσθηκε η κυβερνητική σταθερότητα της τριετίας 1882-1885, ηδιάθεση τεράστιων για την εποχή εκείνη κεφαλαίων και η ακαταπόνητη δραστηριότητα του πρωθυπουργού για να επιτευχθούν οι εντυπωσιακοί ρυθμοί της δεκαετίας 1880-1890.

 Τα δημόσια έργα δεν επιτέλεσαν έτσι το σκοπό για τον οποίο εκτελέσθηκαν, παρά μόνο μερικώς. Από τη μια μεριά το σύνολο των κεφαλαίων που επενδύθηκαν ήταν ανεπαρκές για να λειτουργήσει σαν αυθύπαρκτος και πολλαπλασιαστικός μηχανισμός αναπτύξεως, δεδομένου μάλιστα ότι το μεγαλύτερο μέρος των πρώτων υλών εισαγόταν αυτούσιο. Από την άλλη, η λειτουργία του δικτύου προς την κατεύθυνση της διανοίξεως της ντόπιας αγοράς ήταν, τελικά, περιορισμένη. Αν και ο σιδηρόδρομος δημιούργησε τις προϋποθέσεις μιας εσωτερικής οικονομικής ενοποιήσεως, για πολλά χρόνια η θαλάσσια συγκοινωνία εξακολούθησε να κυριαρχεί. Με την ανάκαμψη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας μετά το 1880, οι προσανατολισμοί της οικονομικής δραστηριότητας της ελληνικής ενδοχώρας παγιώθηκαν για μισό ακόμα αιώνα.

 Χαρακτηριστικό είναι ότι τα έσοδα των σιδηροδρομικών εταιριών παραμένουν σχεδόν στάσιμα: 7.500 δρχ. ετησίως κατά χιλιόμετρο το 1884, 8.200 το 1895, 9.000 το 1900 και 8.700 το 1910. Με μόνη εξαίρεση το σιδηρόδρομο Αθηνών- Πειραιώς (που ακόμα και το 1930 αντιπροσώπευε το 71,3% της συνολικής κινήσεως επιβατών) η συγκοινωνιακή υποδομή δεν ενήργησε σαν αυτόνομος και δυναμικός παράγοντας μετασχηματισμού του Ελλαδικού οικονομικού χώρου.»

 Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τομ. ΙΔ σελ. 51-52 & 56

⭢Λαμβάνοντας υπ’ όψιν σας την παραπάνω ιστορική πηγή και με τις πληροφορίες του σχολικού βιβλίου σας α) να περιγράψετε την προσπάθεια κατασκευής σιδηροδρομικού δικτύου από τον Χαρ. Τρικούπη και β) να αξιολογήσετε την προσπάθεια αυτή.