

Ιστορία ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΜΩΡΑΙΤΗ



693.717.8812

www.kmoraiti.gr

20/8/2020

8. Το δίκτυο των σιδηροδρόμων

Η αξία του σιδηροδρόμου

Η πιο σημαντική αλλαγή της βιομηχανικής επανάστασης στα ανεπτυγμένα κράτη του 19^{ου} αιώνα ήταν η εμφάνιση του σιδηροδρόμου στις χερσαίες μεταφορές γιατί:

- Έλυνε το πρόβλημα της μεταφοράς μεγάλου όγκου προϊόντων με μικρό κόστος σε αποστάσεις μεταξύ ηπείρων και κρατών
- Η βιομηχανική επανάσταση, η αύξηση της παραγωγής και η δημιουργία μεγάλων πόλεων χρειάζονταν αυτή τη δυνατότητα
- Εξασφάλιζε την τροφοδοσία των πόλεων με τρόφιμα, τα εργοστάσια με πρώτες ύλες και την αγορά με προϊόντα

Έτσι, ο σιδηρόδρομος: σύμβολο των νέων καιρών, συνώνυμο της ανάπτυξης του 19^{ου} αιώνα.

1835-1880: Στις μικρές και οικονομικά καθυστερημένες χώρες ο σιδηρόδρομος αποτέλεσε προϋπόθεση για την ανάπτυξη.

Στην Ελλάδα: οι συζητήσεις για την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου άρχισαν το 1835.

Προβλήματα:

- Η κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής ήταν πολυέξοδη και απαιτούσε κεφάλαια που το ελληνικό κράτος δεν μπορούσε να εξοικονομήσει.
- Η προσέλκυση ξένων κεφαλαίων, επιχειρήσεων ή πιστωτικών ιδρυμάτων προϋπόθετε ότι το δίκτυο θα ήταν αποδοτικό (θα εξασφάλιζε: **1.**τη μεταφορά των πρώτων υλών, για τη βιομηχανία, και **2.**καταναλωτικών αγαθών για τις τοπικές αγορές). Στην Ελλάδα δεν υπήρχαν αυτά τα δύο.
- Το ενδιαφέρον των ξένων ή των ομογενών επενδυτών ήταν μικρό
- Η γειτνίαση της θάλασσας, στις περισσότερες περιοχές ευνοούσε τις θαλάσσιες μεταφορές και περιόριζε την αποδοτικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου.

Πρώτη προσπάθεια

Μέχρι τη δεκαετία του 1880:

- η μόνη σιδηροδρομική γραμμή στην Ελλάδα ήταν αυτή που συνέδεε τον Πειραιά με την Αθήνα, μήκος 9 χλμ. και χρειάστηκε 12 χρόνια να κατασκευαστεί.
- Οι υπόλοιπες προσπάθειες και τα σχέδια έμειναν ανεφάρμοστα, καθώς η υλοποίησή τους συγκινούσε μόνο κερδοσκόπους.

1880-1909 Συγκυρίες

- Οι γενικότερες αλλαγές που μετέβαλαν τα δεδομένα της ελληνικής οικονομίας ως το 1881, δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για την υλοποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου.
- Γύρω από τη χώρα, προχωρούσε η κατασκευή 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 ως το Σουέζ και τον Ινδικό Ωκεανό.
- Οι ελληνικές κυβερνήσεις με πρωθυπουργό τον Τρικούπη έκριναν ότι έπρεπε να προωθηθούν οι ελληνικές συγκοινωνιακές υποδομές.

Πότε και πώς ολοκληρώθηκε το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο

- Το σιδηροδρομικό δίκτυο ολοκληρώθηκε σε τρεις περίπου δεκαετίες από το 1880 και μετά
- Η ώθηση δόθηκε υπό πρωθυπουργία του **Τρικούπη** (1882-1892): κατασκευάστηκαν 900 χλμ σιδηροδρομικής γραμμής.
- Τα οικονομικά προβλήματα επιβράδυναν το έργο στη δεκαετία του 1890 και ολοκληρώθηκε το **1909**

Διαφορές με το διεθνές δίκτυο

- Στο μεγαλύτερο τμήμα του το δίκτυο ήταν μετρικό, με γραμμές πλάτους ενός μέτρου, ενώ οι διεθνείς προδιαγραφές πρόβλεπαν γραμμές πλάτους 1,56 μέτρων
- Το δίκτυο σχεδιάστηκε για να εξυπηρετήσει τις τοπικές ανάγκες, χωρίς φιλοδοξίες να αποτελέσει τμήμα του διεθνούς δικτύου.

Χρηματοδότηση

- Το κράτος ανέλαβε το μεγαλύτερο μέρος του κόστους και επωμίστηκε το μεγαλύτερο μέρος του δανεισμού που έγινε από ξένα πιστωτικά ιδρύματα.
- Οι ιδιώτες συμμετείχαν με μικρότερο ποσοστό (30%) στο έργο που η αποδοτικότητα ήταν αμφίβολη.

Αξιολόγηση

- Διακίνηση αγροτικών προϊόντων
- Παρουσίαζε σοβαρή υστέρηση στα έσοδα του σε σχέση με τους αρχικούς αισιόδοξους υπολογισμούς
- Αυτό οδήγησε στη διακοπή των περαιτέρω επενδύσεων στο σιδηρόδρομο
- Είναι αμφίβολο ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο πρόσφερε πολλά σε μια χώρα που δεν είχε γνωρίσει αξιόπιστο χερσαίο συγκοινωνιακό δίκτυο
- Υπηρεσίες σε καιρό πολέμων: 1. Γρήγορη επιστράτευση 2. Εφοδιασμό του ελληνικού στρατού.
- Δεν κατόρθωσε να φέρει την ανάπτυξη και την εκβιομηχάνιση
- Δεν εκπλήρωσε τις αναπτυξιακές προσδοκίες