**18.**

**ΠΗΓΗ 1**

Οι σιδηρόδρομοι είναι μέσον ή όργανον μεταφοράς, και όπως παν όργανον πρέπει να ήναι ανάλογον και σύμμετρον προς τον σκοπόν του όπως ήναι χρήσιμον, ούτω και οι σιδηρόδρομοι, ίνα ώσι χρήσιμοι, πρέπει ν’ αποφέρωσι τουλάχιστον τα της εκμεταλλεύσεώς των, ως και τον τόκον και το χρεωλύσιον των δαπανηθέντων κεφαλαίων.

Α. Ν. Βερναρδάκη, Περί του εν Ελλάδι Εμπορίου, σ. 366

**ΠΗΓΗ 2**

**Η κατασκευή σιδηροδρόμων – Αποτίμηση**

Τα δημόσια έργα και κυρίως η κατασκευή σιδηροδρόμων δε φαίνεται να απέδωσαν ή τουλάχιστον δεν επιτέλεσαν το σκοπό για τον οποίο εκτελέστηκαν. Αν επιχειρήσουμε μια πρώτη αποτίμηση, θα διαπιστώσουμε ότι τα δημόσια έργα, κυρίως όμως η κατασκευή σιδηροδρόμων στις προηγμένες χώρες (στο τρίτο τέταρτο του 19ου αιώνα) λειτούργησαν ως παράγοντες καπιταλιστικού μετασχηματισμού, περισσότερο με τις παρενέργειες που είχαν στην εκβιομηχάνιση παρά με τις ωφέλειες στις μεταφορές. Στην Ελλάδα όμως, το μεγαλύτερο μέρος των πρώτων υλών εισαγόταν αυτούσιο, εξαιτίας της ανύπαρκτης βιομηχανίας κατασκευής δικτύου, τροχαίου υλικού κ.ο.κ. Ακόμα και οι τεχνικοί ήταν Γάλλοι και Ελβετοί. Παράλληλα, τα έσοδα των σιδηροδρομικών εταιρειών παραμένουν σχεδόν στάσιμα: 7.500 δρχ. ετησίως κατά χιλιόμετρο το 1884, 82.00 δρχ. το 1895, 9.000 το 1900, και 8.700, και 8.700 το 1910. Ακόμα και η πιο (και μόνη) αποδοτική γραμμή του δικτύου Αθηνών-Πειραιώς αντλούσε μεγάλο μέρος των εσόδων της από τα δημόσια λουτρά και τις άλλες ιδιόκτητες εγκαταστάσεις της στο Φάληρο. Τέλος θα πρέπει να τονίσουμε ότι ο σχεδιασμός του σιδηροδρομικού δικτύου εξυπηρετούσε κυρίως παράλιες περιοχές και αναπόφευκτα ανταγωνίστηκε την ελληνική ναυτιλία, σε μια περίοδο οξύτατης κρίσης και ανταγωνισμού των παγκόσμιων ναυτικών μεταφορών. Σύμφωνα με τον Γ. Δερτιλή, η υποτιθέμενη ένδειξη του καπιταλιστικού μετασχηματισμού της χώρας, με την κατασκευή των σιδηροδρόμων, απλώς συνετέλεσε σε μια βαρύτατη αύξηση της ξένης οικονομικής κυριαρχίας με μέσο το δημόσιο χρέος και, τέλος, στην πτώχευση του 1893.

*Σ. Τζόκα, Ανάπτυξη και Εκσυγχρονισμός στην Ελλάδα στα τέλη του 19ου αιώνα. Υπανάπτυξη ή Εξαρτημένη Ανάπτυξη, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1998, σσ. 26-27*.

**ΠΗΓΗ 3**

**Οι προθέσεις και τα αποτελέσματα της σιδηροδρομικής προσπάθειας**

**ΕΙΚΟΝΑ**



*Λ. Παπαγιαννάκη, Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι 1882-40, Αθήνα 1982*

*[Πηγή: Ιστορία νεότερη και σύγχρονη (1789-1909), Β΄ τάξη Ενιαίου Λυκείου, σ. 283]*

**Ερώτηση:** Λαμβάνοντας υπόψη το κείμενο των πηγών και τις σχετικές πληροφορίες του σχολικού βιβλίου, να εξηγήσετε **γιατί «το σιδηροδρομικό δίκτυο (της Ελλάδας) δεν κατάφερε να εκπληρώσει τις αναπτυξιακές προσδοκίες που στηρίχθηκαν πάνω του».**

**Οδηγίες για την απάντηση:**

* Να υπογραμμίσετε στα κείμενα τις φράσεις που σχετίζονται με την ερώτηση.
* Να τα συσχετίσετε με τις πληροφορίες του σχολικού βιβλίου.
* Να σημειώσετε τα χρονολογικά στοιχεία που δίνει ο χάρτης και να τα συσχετίσετε με τις πληροφορίες του σχολικού βιβλίου.
* Να επισημάνετε τα σημεία των πηγών τα οποία αποτελούν σχολιασμό ή κριτική προσέγγιση στα γεγονότα.
* Να συγκρίνετε το περιεχόμενο των πηγών και των πληροφοριών που αντλείτε από το σχολικό βιβλίο.
* Συνοψίστε τις παραπάνω απαντήσεις σε μια-δυο παραγράφους.