

# Οικονομικά 19<sup>ου</sup> αιώνα:

Βιομηχανία, Δημόσια έργα, Σιδηρόδρομοι, Εθνικά Δάνεια και Δ.Ο.Ε.

## 6. Η βιομηχανία

Η εμφάνιση και ανάπτυξη της βιομηχανίας στον ελληνικό χώρο κατά το 19ο αιώνα, παρουσίασε ελάχιστα κοινά σημεία με όσα συνέβαιναν στο πεδίο αυτό στη Δυτική και Κεντρική Ευρώπη, τα οποία συνοπτικά ονομάστηκαν Βιομηχανική Επανάσταση. Στο μικρό ελληνικό κράτος η ανάπτυξη της βιομηχανίας ήταν διαρκώς παρούσα στις συζητήσεις, στις οικονομικές και πολιτικές αναλύσεις, συνήθως όμως ως σχέδιο ή πρόθεση, σπάνια ως εφαρμογή. Η ακτινοβολία των επιτευγμάτων των ευρωπαϊκών κρατών έφερε διαρκώς στο προσκήνιο το ζήτημα της βιομηχανικής ανάπτυξης, η απουσία όμως των απαραίτητων για την ανάπτυξη της βιομηχανίας προϋποθέσεων οδηγούσε τις προθέσεις σε αδιέξοδο.

Η εμφάνιση μονάδων παραγωγής, που θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν βιομηχανικές, άρχισε κατά τις πρώτες δεκαετίες της ανεξαρτησίας με αποσπασματικό, ευκαιριακό ίσως τρόπο. Οι μονάδες αυτές αποσκοπούσαν στην εξυπηρέτηση τοπικών αναγκών, οι οποίες σχετιζόνταν με την επεξεργασία αγροτικών προϊόντων. Επρόκειτο κυρίως για εξέλιξη των παραδοσιακών αλευρομύλων, των ελαιοτριβείων, των βυρσοδεφείων και των κλωστηρίων. Οι μονάδες όμως αυτές δεν αποτέλεσαν την αφετηρία για τη δημιουργία πιο σύνθετων βιομηχανικών συγκροτημάτων αλλά, στις περισσότερες περιπτώσεις, παρέμειναν στάσιμες και περιορισμένες ως προς τα οικονομικά τους μεγέθη. Ο δισταγμός αυτός οφειλόταν ίσως στη μικρή έκταση της εγχώριας αγοράς, στην πίεση των εισαγόμενων προϊόντων αλλά και στην έλλειψη πολυάριθμου, ειδικευμένου και φθηνού εργατικού δυναμικού.

Σύγκριση με  
την Κ. και Δ.  
Ευρώπη : η  
ανάπτυξη ελ.  
βιομηχανίας  
διαρκώς  
ζητούμενο

Περίοδος 1830-  
1870 : πρώτες  
μονάδες -  
στασιμότητα

## Το κείμενο του σχολικού βιβλίου με πλαγιοτίτλους

Χρειάστηκε να περάσουν σαράντα περίπου χρόνια από την απόκτηση της εθνικής ανεξαρτησίας για να παρατηρηθεί μια πρώτη απόπειρα ανάπτυξης των βιομηχανικών δραστηριοτήτων στη χώρα. Γύρω στα 1870 σημειώθηκε κάποιο κύμα ίδρυσης βιομηχανικών επιχειρήσεων, περισσότερων από εκατό, ενώ ταυτόχρονα παρατηρήθηκε κάποια τάση αύξησης του δυναμικού των ήδη υπαρχουσών μονάδων. Πολύ γρήγορα όμως, η απόπειρα αυτή έχασε τη δυναμική της και οι σχετικές δραστηριότητες επέστρεψαν στην ύφεση και τη στασιμότητα. Οι όροι άρχισαν να μεταβάλλονται μόλις στα τελευταία χρόνια του 19ου αιώνα και, κυρίως, στα πρώτα χρόνια του 20ού. Τότε δημιουργήθηκε ένα βιομηχανικό δυναμικό σχετικά σταθερό, πολυδιάστατο, με τάσεις ανάπτυξης της βαριάς βιομηχανίας, της μεταλλουργίας, της ναυπηγικής και της τσιμεντοβιομηχανίας, η οποία πρωτοεμφανίστηκε στις αρχές του νέου αιώνα.

**Δεκαετία 1870 :**  
πρώτες  
προσπάθειες  
ανάπτυξης  
χωρίς συνέχεια

**Τέλη 19<sup>ου</sup>-αρχές  
20<sup>ου</sup> αι. : αρχές  
βιομηχανικής  
ανάπτυξης**

Η βιομηχανία υπέφερε, όπως και άλλοι κλάδοι της οικονομίας, από την έλλειψη κεφαλαίων και τη διασπορά των υπαρχόντων σε πλήθος δραστηριοτήτων, από την ασφυκτικά περιορισμένη -εδαφικά και πληθυσμιακά- βάση οικονομικής εξάπλωσης, από την έλλειψη πρώτων υλών και τη χρόνια έλλειψη εργατικών χεριών. Θα μπορούσε να προσθέσει κανείς στα παραπάνω την έλλειψη παιδείας τεχνικής αλλά και γενικής. Η ελλιπής κατάρτιση περιόριζε τη δυνατότητα εφαρμογής καινοτομιών και τη συνακόλουθη τεχνολογική εξέλιξη.

**Αίτια  
καθυστέρησης  
της ελ.  
βιομηχανίας  
(χρόνιες  
αδυναμίες ελ.  
βιομηχανίας)**

Ούτε η προσάρτηση των Επτανήσων (1864) και της Θεσσαλίας (1881) άλλαξαν τις παραπάνω περιοριστικές συνθήκες. Η αλλαγή των δεδομένων ήρθε μετά το 1912-1913, με την ενσωμάτωση μεγάλων εκτάσεων και πληθυσμών. Και τότε όμως οι χρόνιες αδυναμίες της ελληνικής βιομηχανίας συνέχισαν να εμποδίζουν την ανάδειξή της σε κινητήρια δύναμη της ελληνικής οικονομίας. Αδύναμη να αντέξει τον εξωτερικό ανταγωνισμό, η βιομηχανία παρέμεινε προσηλωμένη σε δευτερεύουσες δραστηριότητες, αναζητώντας τη σωτηρία της στην παρέμβαση του κράτους, με δασμολογικά ή άλλα ενισχυτικά μέτρα.

**Μετά το 1912-  
13 : αλλαγή των  
δεδομένων αλλά  
και προβλήματα**

## ■ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

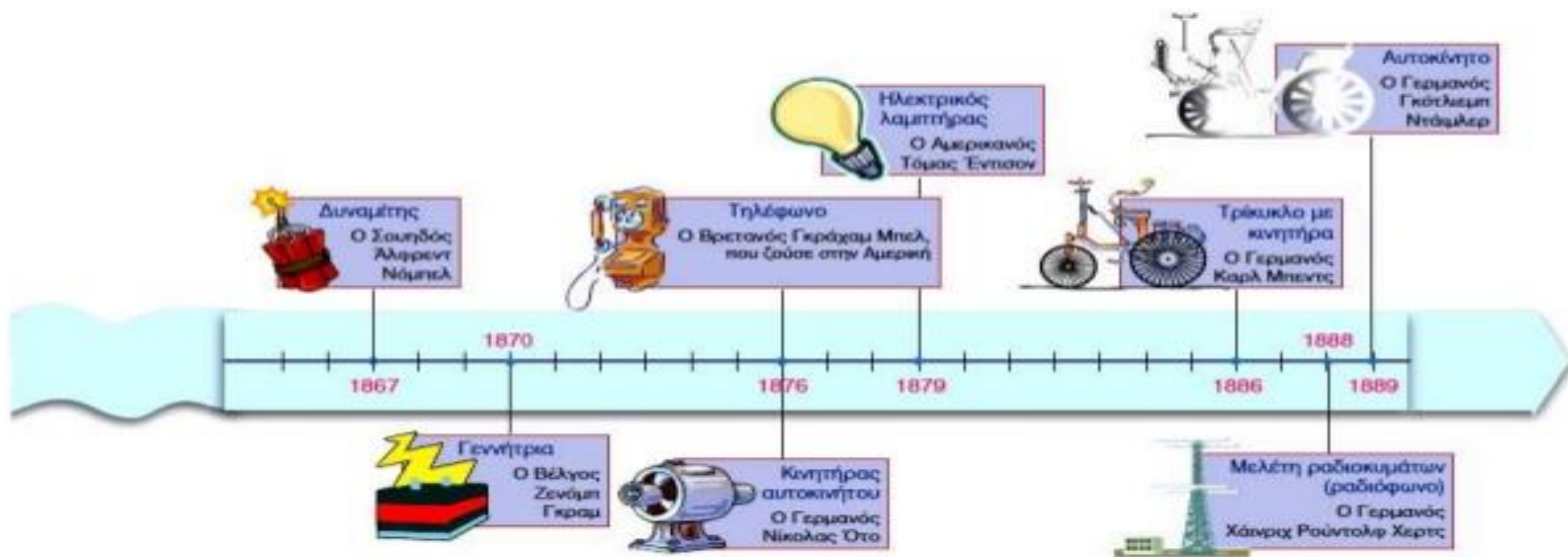
Η εμφάνιση και ανάπτυξη της βιομηχανίας στον ελληνικό χώρο κατά το 19<sup>ο</sup> αιώνα, παρουσίασε ➔ ελάχιστα κοινά σημεία με όσα συνέβαιναν στο πεδίο αυτό στη Δυτική και Κεντρική Ευρώπη, τα οποία συνοπτικά ονομάστηκαν Βιομηχανική Επανάσταση.

Στο μικρό ελληνικό κράτος η ανάπτυξη της βιομηχανίας ήταν διαρκώς παρούσα:

- ◆ στις **συζητήσεις**,
- ◆ στις οικονομικές και πολιτικές **αναλύσεις**, συνήθως όμως
  - ↳ ως **σχέδιο** ή **πρόθεση**,
  - ↳ **σπάνια** ως **εφαρμογή**.

- Η ακτινοβολία των επιτευγμάτων των ευρωπαϊκών κρατών ➔ έφερνε διαρκώς στο προσκήνιο το ζήτημα της βιομηχανικής ανάπτυξης,
- η **απουσία** όμως των απαραίτητων για την ανάπτυξη της βιομηχανίας **προϋποθέσεων** οδηγούσε τις **προθέσεις** σε **αδιέξοδο**.

# Η βιομηχανική εξάπλωση



Η εμφάνιση **μονάδων παραγωγής**, που θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν **βιομηχανικές**:

- ✓ άρχισε κατά τις πρώτες δεκαετίες της ανεξαρτησίας
- ✓ με **αποσπασματικό, ευκαιριακό** ίσως **τρόπο**.

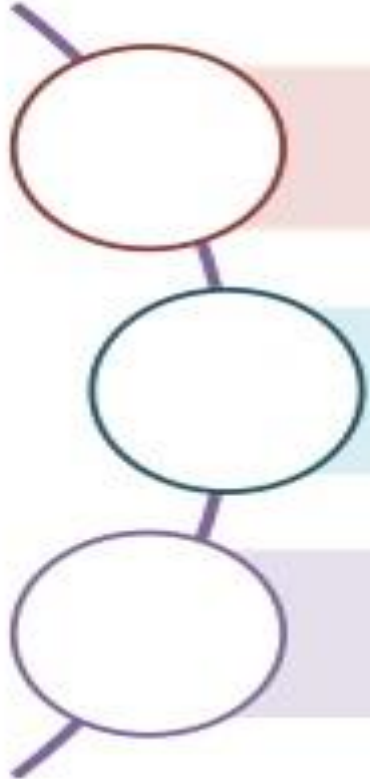
Οι μονάδες αυτές αποσκοπούσαν στην **εξυπηρέτηση τοπικών αναγκών**

οι οποίες σχετίζονταν με την **επεξεργασία αγροτικών προϊόντων**. Επρόκειτο κυρίως για εξέλιξη των παραδοσιακών αλευρομύλων, των ελαιοτριβείων, των βυρσοδεψείων και των κλωστηρίων.

Οι μονάδες όμως αυτές **δεν** αποτέλεσαν την **αφετηρία** για τη δημιουργία **πιο σύνθετων βιομηχανικών συγκροτημάτων**

αλλά, στις περισσότερες περιπτώσεις, παρέμειναν **στάσιμες** και **περιορισμένες** ως προς τα οικονομικά τους μεγέθη.

Ο δισταγμός αυτός οφειλόταν ίσως:



1. στη μικρή έκταση της εγχώριας αγοράς,

2. στην πίεση των εισαγόμενων προϊόντων

3. αλλά και στην έλλειψη πολυάριθμου, ειδικευμένου και φθηνού εργατικού δυναμικού.

## **ΜΕΤΡΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΒΙΟΥ**

Στο πλαίσιο αυτής της δηλωμένης επιθυμίας για εκσυγχρονισμό, για επιτάχυνση της “προόδου”, μπορούμε να τοποθετήσουμε, και να κατανοήσουμε, τη βοήθεια που πρόσφερε το κράτος. βοήθεια που δεν πρέπει βέβαια να θεωρηθεί ως δράση συστηματική, συντονισμένη και οργανωμένη. Το κράτος είχε ήδη εκπληρώσει τις δικές του υποχρεώσεις στο θεσμικό επίπεδο. Είχε δηλαδή εξασφαλίσει τις απαραίτητες για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων θεσμικές προϋποθέσεις με την καθιέρωση της ατομικής ιδιοκτησίας, της ελευθερίας της επιχείρησης και της ελεύθερης κυκλοφορίας των συντελεστών της παραγωγής. Από κει και πέρα, και ανάλογα με τα αιτήματα που της απευθύνονται, η διοίκηση απαντά, μέσα στα περιθώρια των δυνατοτήτων της, με τη βραδύτητα μιας ασυγχρόνιστης ακόμα μηχανής και με τρόπο που αποκαλύπτει συχνά τις αντιφατικές απόψεις των αρμοδίων για το ρόλο του κράτους στην οικονομική ζωή.

Τέτοιες αντιφάσεις είναι έκδηλες, για παράδειγμα, στη στάση των υπευθύνων απέναντι στα προνόμια που ζητούν οι περισσότεροι επιχειρηματίες (είναι η περίπτωση των 12 σχεδίων). Οι αντιφάσεις αυτές αντικατοπτρίζουν τις αποκλίνουσες τάσεις που υπάρχουν στο εσωτερικό των ηγετικών ομάδων σχετικά με τη φύση του καθεστώτος που διαμορφώνεται εκείνη τη στιγμή. αντανακλούν επίσης τα ανταγωνιστικά ρεύματα του φιλελευθερισμού και του προστατευτισμού που αντιπαρατίθενται στην Ευρώπη την ίδια εποχή. Έτσι στα 1834, τον καιρό της Αντιβασιλείας, ενώ το ζητούμενο “μονοπώλιο” παραχωρείται καταρχήν στον Φεράλδι, οι αρχές φροντίζουν να του διευκρινίσουν ότι αφορά αποκλειστικά το είδος του εργοστασίου που έχει σκοπό να ιδρύσει και όχι τα ίδια τα προϊόντα. Ένα χρόνο αργότερα η πρώτη απάντηση του Όθωνα στον Δουρούτη είναι αρνητική, και με τρόπο κατηγορηματικό, όσον αφορά το ζητούμενο αποκλειστικό προνόμιο: “η ελευθέρα βιομηχανία (...) ηνωμένη με την ελευθέραν ιδιοκτησίαν και το αδέσμευτον εμπόριον, θέλει ανοίξει τας ανεξαντλήτους πηγάς του εθνικού πλούτου. Κάθε περιορισμός (...) αντιμάχεται παντάπασιν εις τας ορθάς αρχάς της Πολιτικής Οικονομίας”. Ωστόσο λίγους μήνες αργότερα ο τόνος θα αλλάξει και πάλι. Χ. Αγριαντώνη, ό.π., σσ. 22-25

Πολλοί στο ελληνικό βασίλειο υποστήριζαν από νωρίς ότι η βιομηχανική ανάπτυξη είχε μεγάλη σημασία για ένα μικρό έθνος-κράτος σαν την Ελλάδα. Την άποψη αυτή υποστηρίζει αρθρογράφος σε εφημερίδα το 1841.

*Σίγουρα, η βιομηχανία και οι διάφορες μορφές της εξασφαλίζουν την ευτυχία σ' ένα έθνος. Χωρίς τη βιομηχανία ένα έθνος δεν μπορεί να ευτυχήσει και να αυξήσει τις δυνάμεις του στη γη και στη θάλασσα. Αν δεν αναπτύξει τη βιομηχανία, ένα έθνος περιορίζεται μόνο στις φυσικές του δυνάμεις [...]. [Τα έθνη που δεν έχουν βιομηχανία] είναι μέσα στην πολιτική κοινωνία [...] ασήμαντα. Με άλλα λόγια εξαρτώνται από τα άλλα ισχυρότερα έθνη, που δεν έγιναν ισχυρά για τις φυσικές τους ομορφιές ή το ήπιο κλίμα τους ούτε για την εύφορη γη τους ή το μέγεθός τους ή για τα πολλά προϊόντα τους, αλλά μόνο γιατί αναπτύξανε τη βιομηχανία και το εμπόριο. Αυτά [...] [τα έθνη] έφτασαν πολύ ψηλά στη δόξα, στο μεγαλείο και στη λαμπρότητα με τον πλούτο που αποκτήσανε από τις διάφορες βιομηχανίες και από το εξωτερικό εμπόριο.*

Σ. Β., «Αι βιομηχανίαι», εφημερίδα Αιών, 26 Φεβρουαρίου 1841

Απόδοση στη σύγχρονη γλώσσα

## ■ ΔΕΚΑΕΤΙΑ 1870: ΠΡΩΤΕΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΧΩΡΙΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑ

Χρειάστηκε να περάσουν **σαράντα** περίπου **χρόνια** από την απόκτηση της εθνικής ανεξαρτησίας για να παρατηρηθεί:



μια **πρώτη**  
**απόπειρα**  
ανάπτυξης των  
βιομηχανικών  
δραστηριοτήτω  
ν στη χώρα.

Γύρω στα **1870**  
σημειώθηκε  
κάποιο **κύμα**  
**ίδρυσης**  
**βιομηχανικών**  
**επιχειρήσεων**,  
περισσότερων  
από εκατό,

ενώ ταυτόχρονα  
παρατηρήθηκε  
κάποια **τάση**  
**αύξησης** του  
**δυναμικού** των  
ήδη υπαρχουσών  
μονάδων.

Πολύ γρήγορα όμως,:

- ✓ η απόπειρα αυτή **έχασε**  
τη **δυναμική** της
- ✓ και οι σχετικές  
δραστηριότητες  
επέστρεψαν στην **ύφεση**  
και τη **στασιμότητα**.

## ΜΙΑ ΧΟΥΦΤΑ ΠΟΛΕΙΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΝΟΥΝ ΤΟ 66% ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟ 82% ΤΩΝ ΕΡΓΑΤΩΝ (Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΑ 1875)

Η γεωγραφική κατανομή του δυναμικού της βιομηχανίας μας αποκαλύπτει την εξέχουσα θέση που κατέχουν, στο σύνολο, μια χούφτα πόλεις, οι οποίες συγκεντρώνουν το 66% των εγκαταστάσεων και το 82% των εργατών· μας αποκαλύπτει ακόμα τις διαφορές στη δομή της βιομηχανίας, από τη μια πόλη στην άλλη (η κατανομή δίνεται και πάλι εδώ σε ποσοστά).

| Πόλη ή ομάδα πόλεων          | Καταστήματα (%) | Ιπποδύναμη (%) | Εργάτες (%) | Μέση ιπποδύναμη (ΑΙ ανά κατάστημα) | Μέσο μέγεθος (εργάτες ανά κατάστημα) |
|------------------------------|-----------------|----------------|-------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| Πειραιάς                     | 28,0            | 40,0           | 34,0        | 25                                 | 54                                   |
| Ερμούπολη                    | 13,1            | 13,8           | 25,4        | 18,5                               | 86                                   |
| Πάτρα                        | 12,2            | 9,3            | 8,2         | 13                                 | 30                                   |
| Αθήνα                        | 7,5             | 6,5            | 5,3         | 15                                 | 31                                   |
| Καλαμάτα                     | 5,6             | 3,7            | 9,5         | 11,5                               | 76                                   |
| Σύνολο (5 πόλεις)            | 66,4            | 73,6           | 82,4        | 19                                 | 55                                   |
| Επάνησος (4 πόλεις)          | 11,2            | 11,5           | 6,7         | 18                                 | 26                                   |
| Άλλες πόλεις (15)            | 22,4            | 14,9           | 10,9        | 11,5                               | 14                                   |
|                              | 100,0           | 100,0          | 100,0       |                                    |                                      |
| Σύνολο σε απόλυτους αριθμούς | 107             | 1857-1890      | 4753-4858   | 17,5                               | 45                                   |



### **Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1875**

Έτσι στα 1875 λειτουργούσαν 89 ατμοκίνητα εργοστάσια με δύναμη 1887 ίππων, κατανεμημένα σε 23 πόλεις. Είχαν στοιχίσει 26.000.000 δρχ. περίπου, απασχολούσαν 7.342 εργάτες και επεξεργάζονταν γεωργικά κυρίως προϊόντα αξίας 42.000.000, τα οποία μεταποιούσαν σε προϊόντα αξίας 51.000.000. Τα κυριότερα ήταν κλωστήρια βάμβακος και κατασκευής νημάτων, υφαντουργεία, βυρσοδεψεία, αλευρόμυλοι, ελαιοτριβεία, μηχανουργεία και οινοποιεία. Απ' αυτά τα κλωστήρια και τα οινοποιεία, ιδίως τα τελευταία, πραγματοποιούσαν σημαντικές εξαγωγές στο εξωτερικό. Κατά τα τελευταία 10 χρόνια κινούνται ζωηρά και τα νεκρά άλλοτε μεταλλεία, τα οποία απασχολούν 2.000 εργάτες και εξάγουν κάθε χρόνο μεταλλεύματα σε φυσική ή τετηγμένη κατάσταση.

Α. Βακαλόπουλου, ό.π., σ. 285

## ■ ΤΕΛΗ 19<sup>ΟΥ</sup> – ΑΡΧΕΣ 20<sup>ΟΥ</sup> ΑΙ. ΑΡΧΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Οι όροι άρχισαν να μεταβάλλονται μόλις στα τελευταία χρόνια του 19 ου αιώνα και, κυρίως, στα πρώτα χρόνια του 20ού.

Τότε δημιουργήθηκε ένα **βιομηχανικό δυναμικό**

- \*σχετικά **σταθερό**,

- \***πολυδιάστατο**, με τάσεις ανάπτυξης:

✕ της βαριάς βιομηχανίας,

✕ της μεταλλουργίας,

✕ της ναυπηγικής

✕ και της τσιμεντοβιομηχανίας, η οποία πρωτοεμφανίστηκε στις αρχές του νέου αιώνα.

## ■ ΧΡΟΝΙΕΣ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Η βιομηχανία υπέφερε, όπως και άλλοι κλάδοι της οικονομίας,

από την έλλειψη κεφαλαίων

και τη **διασπορά** των υπαρχόντων σε  
πλήθος δραστηριοτήτων,

από την ασφυκτικά  
**περιορισμένη** -εδαφικά  
και πληθυσμιακά- **βάση**  
οικονομικής **εξάπλωσης**,

από την έλλειψη **πρώτων υλών**

και τη **χρόνια έλλειψη εργατικών χεριών**.

Τέλος, η έλλειψη **παιδείας τεχνικής** αλλά και  
**γενικής**. Η ελλιπής κατάρτιση **περιόριζε** ❶  
τη δυνατότητα εφαρμογής **καινοτομιών** και ❷  
τη συνακόλουθη **τεχνολογική εξέλιξη**.

## ■ ΜΕΤΑ ΤΟ 1912-1913: ΑΛΛΑΓΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

### ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΕΔΑΦΙΚΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

✓ Ούτε η προσάρτηση των **Επτανήσων** (1864) και της **Θεσσαλίας** (1881) άλλαξαν τις παραπάνω περιοριστικές συνθήκες.

✓ Η **αλλαγή των δεδομένων** ήρθε **μετά το 1912-1913**, με την **ενσωμάτωση** μεγάλων **εκτάσεων** και **πληθυσμών**.

### ΓΕΝΙΚΗ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ

Και τότε όμως η ελληνική βιομηχανία δεν αναδείχτηκε σε **κινητήρια δύναμη** της **ελληνικής οικονομίας** επειδή:

1. Οι **χρόνιες αδυναμίες** της ελληνικής βιομηχανίας συνέχισαν να **εμποδίζουν** την ανάδειξή της.
2. Αδύναμη να **αντέξει** τον **εξωτερικό ανταγωνισμό**,
3. η βιομηχανία **παρέμεινε προσηλωμένη** σε **δευτερεύουσες δραστηριότητες**,
4. αναζητώντας τη **σωτηρία** της στην **παρέμβαση** του **κράτους**, με **δασμολογικά** ή άλλα **ενισχυτικά μέτρα**.

► Πόσες φορές επεκτάθηκε το ελληνικό κράτος το 19<sup>ο</sup> αι; Πότε και κάτω από ποιες περιστάσεις;



## 7. Τα δημόσια έργα

Το 1830, οι υποδομές του ελληνικού κράτους ήταν ακόμη πρωτόγονες. Γέφυρες, αμαξιοί δρόμοι, λιμάνια, υδραγωγεία, δημόσια κτίρια, όλα όσα στηρίζουν την οικονομική και διοικητική λειτουργία του κράτους, είτε δεν υπήρχαν καθόλου, είτε βρίσκονταν σε κακή κατάσταση. Κάτω απ' αυτές τις συνθήκες, ήταν απόλυτα φυσικό να στραφεί το ενδιαφέρον της διοίκησης προς την κατασκευή των απαραίτητων, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα, έργων. Οι προθέσεις, που ήταν και στον τομέα αυτό πολύ καλές, προσέκρουσαν στις αντίξοες συνθήκες που επικρατούσαν, και ειδικότερα στην αδυναμία εξεύρεσης των αναγκαίων οικονομικών πόρων. Εξάλλου, είναι γνωστό ότι το ελληνικό κράτος ξεκίνησε με ένα βαρύ δημοσιονομικό φορτίο, την εξυπηρέτηση δηλαδή των δανείων που είχαν συναφθεί στο εξωτερικό κατά τη διάρκεια του Αγώνα αλλά και αργότερα, στους δύσκολους καιρούς της κρατικής του συγκρότησης.

Στις χειραίες συγκοινωνίες αλλά και στα περισσότερα από τα δημόσια έργα που είχε ανάγκη η χώρα, η έλλειψη του ιδιωτικού ενδιαφέροντος ήταν δεδομένη, καθώς οι επενδύσεις στις βασικές αυτές υποδομές δεν ήταν ιδιαίτερα κερδοφόρες. Το κράτος είτε απ' ευθείας, είτε μέσω των δήμων, προσπάθησε να ξεπεράσει τις δυσκολίες αυτές με τις δικές του δυνάμεις. Η δραστηριότητα του ήταν μάλλον υποτονική, τουλάχιστον μέχρι τη δεκαετία του 1870, καθώς τα χρήματα έλειπαν και οι μέθοδοι που υιοθετήθηκαν δεν ήταν δημοφιλείς (για παράδειγμα, οι αγγαρείες των αγροτών στην κατασκευή δρόμων).

Περίοδος 1830-70 :

κατάσταση  
υποδομών

προβλήματα

προβλήματα

## Το κείμενο του σχολικού βιβλίου με πλαγιοτίτλους

Η πύκνωση του οδικού δικτύου πέρασε στην πρώτη θέση των εθνικών και τοπικών προτεραιοτήτων προς το τέλος του 19ου αιώνα και τις αρχές του 20ού. Η οικονομική ανάπτυξη, οι πιο γρήγοροι ρυθμοί αστικοποίησης, η δημιουργία των κεντρικών σιδηροδρομικών αξόνων και η ανάπτυξη του εσωτερικού εμπορίου ήταν παράγοντες που προώθησαν την κατασκευή οδικού δικτύου. Στους ανασταλτικούς παράγοντες θα πρέπει να συμπεριλάβουμε το μεγάλο κόστος της κατασκευής δρόμων σε ορεινά εδάφη αλλά και τον «ανταγωνισμό» των θαλάσσιων συγκοινωνιών που κυριαρχούσαν στις μεταφορές κοντά στα παράλια, δηλαδή σε πολύ μεγάλο τμήμα της χώρας.

**Δεκαετία 1870 :**  
**πύκνωση οδικού**  
**δικτύου**  
**ευνοϊκοί και**  
**ανασταλτικοί**  
**παράγοντες**

Από τα υπόλοιπα δημόσια έργα το κυριότερο ήταν η αποξήρανση μεγάλων εκτάσεων που καλύπτονταν από νερά λιμνών και ελών. Πέρα από το γεγονός ότι η αποξήρανση έδινε πλούσια καλλιεργήσιμη γη, ήταν και ο μόνος τρόπος καταπολέμησης της ελονοσίας, της αρρώστιας που αποτελούσε μάστιγα για την αγροτική Ελλάδα ως τα μέσα του 20ού αιώνα. Πολλά αποστραγγιστικά έργα έγιναν στη χώρα, με πιο σημαντικό την αποξήρανση της λίμνης Κωπαΐδας στη Βοιωτία.

**Αποξηράνσεις**  
**λιμνών και ελών**

Εκτός από το σιδηροδρομικό δίκτυο, το μεγαλύτερο τεχνικό έργο που κατασκευάστηκε αυτήν την εποχή ήταν η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου. Το έργο ξεκίνησε το 1881 από μια υπερβολικά αισιόδοξη γαλλική τεχνική εταιρεία. Υστερα από πολλές τεχνικές και οικονομικές περιπέτειες, το έργο ολοκληρώθηκε το 1893, βελτιώνοντας τους όρους της ναυσιπλοΐας, καθώς έκανε περιττό τον περίπλοκο της Πελοποννήσου. Επιπλέον, με τη διάνοιξη του πορθμού του Ευρίπου και την κατασκευή φάρων στις ακτές, η ναυσιπλοΐα ευνοήθηκε ιδιαίτερα κατά την περίοδο αυτή.

**Διώρυγα**  
**Κορίνθου**  
**και άλλα έργα**



## Το κείμενο του σχολικού βιβλίου με πλαгиότιτλους

### 8. Το δίκτυο των σιδηροδρόμων

Η πιο χαρακτηριστική από τις αλλαγές που έφερε η βιομηχανική επανάσταση στα ανεπτυγμένα κράτη του 19ου αιώνα ήταν η εμφάνιση, η εξάπλωση και τελικά η κυριαρχία του σιδηροδρόμου στις χειρστίες μεταφορές. Το σιδηροδρομικό δίκτυο έλυνε το πρόβλημα της μεταφοράς μεγάλου όγκου προϊόντων με μικρό κόστος, σε αποστάσεις που μετριούνταν πλέον στην κλίμακα κρατών και ηπείρων. Η βιομηχανική επανάσταση, η αύξηση της παραγωγής και η δημιουργία μεγάλων πόλεων δεν θα μπορούσαν να προχωρήσουν χωρίς αυτήν τη νέα δυνατότητα που εξασφάλιζε την τροφοδοσία των πόλεων με τρόφιμα, τα εργοστάσια με πρώτες ύλες και την αγορά με προϊόντα. Κάτω από τις συνθήκες αυτές, δεν ήταν περίεργο που ο σιδηρόδρομος έγινε το σύμβολο των νέων κερών και το συνώνυμο της ανάπτυξης κατά το 19ο αιώνα.

Στις μικρότερες και πιο καθυστερημένες οικονομικά χώρες, η απόκτηση σιδηροδρομικού δικτύου παρουσιάστηκε από πολύ νωρίς ως σημαντική προσπάθεια για την είσοδο τους στο χώρο των ανεπτυγμένων κρατών. Οι σχετικές με την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου συζητήσεις άρχισαν στη χώρα μας λίγα μόλις χρόνια μετά την ανεξαρτησία της, ίσως το 1835. Ανυπέβλητες όμως δυσκολίες περιόριζαν τις συζητήσεις αυτές για πολλές δεκαετίες στο χώρο των θεωρητικών αναλύσεων και των απλών επιθυμιών. Η κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής ήταν ιδιαίτερα πολυέξοδη υπόθεση και απαιτούσε κεφάλαια που το μικρό ελληνικό κράτος δεν μπορούσε να εξοικονομήσει. Από την άλλη μεριά, η προσέλκυση ξένων κεφαλαίων, επιχειρήσεων ή πιστωτικών ιδρυμάτων, προϋπέθετε ότι το προς κατασκευή δίκτυο θα ήταν αποδοτικό, θα εξασφάλιζε δηλαδή τη μεταφορά πρώτων υλών, ζωτικών για τη βιομηχανία, και καταναλωτικών αγαθών, που οι τοπικές αγορές θα ήταν σε θέση να απορροφήσουν. Στην Ελλάδα δεν υπήρχε ούτε το ένα, ούτε το άλλο. Το ενδιαφέρον λοιπόν των ξένων ή των ομογενών επενδυτών παρέμενε πολύ μικρό. Επιπλέον, η γειτνίαση της θάλασσας, στις περισσότερες περιοχές της χώρας, δεν βοηθούσε τα πράγματα, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές περιορίζαν την αποδοτικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου.

Η σημασία του  
σιδηροδρόμου

Περίοδος 1835-  
1890 :  
ανασταλτικοί  
παράγοντες για  
την κατασκευή  
σιδηροδρόμου



## Το κείμενο του σχολικού βιβλίου με πλαγιότιτλους

Μέχρι τη δεκαετία του 1880 η μόνη σιδηροδρομική γραμμή που είχε κατασκευαστεί στην Ελλάδα ήταν αυτή που συνέδεε την Αθήνα με τον Πειραιά και είχε μήκος μόλις 9 χιλιομέτρων. Αλλά και αυτή χρειάστηκε δώδεκα χρόνια και πολλές περιπέτειες για να κατασκευαστεί. Όλες οι υπόλοιπες περί σιδηροδρόμου διακηρύξεις και τα φιλόδοξα σχέδια παρέμεναν ανειφάρμοστα, καθώς η υλοποίησή τους συγκινούσε μόνο αμφίβολης αξιοπιστίας κερδοσκόπους. Οι γενικότερες αλλαγές όμως, που προσδευτικά μετέβαλαν τα δεδομένα της ελληνικής οικονομίας ως το 1881, δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για υλοποίηση των σχεδίων κατασκευής σιδηροδρομικού δικτύου. Την ίδια περίπου εποχή, 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 και ατμοπλοϊκά από το Πρίντσιπ της Ιταλίας προς το Σουέζ και τον Ινδικό Ωκεανό. Οι ελληνικές κυβερνήσεις (με πρωθυπουργό τον Τρικούπη, κυρίως) έκριναν ότι οι ελληνικές συγκοινωνιακές υποδομές έπρεπε ταχύτατα να προωθηθούν, ώστε να συνδεθεί η χώρα με τους διεθνείς άξονες.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας ολοκληρώθηκε σε τρεις περίπου δεκαετίες, από το 1880 και μετά. Η μεγάλη ώθηση δόθηκε στις πρώτες πρωθυπουργίες του Χαρίλαου Τρικούπη (1882-1892), οπότε και κατασκευάστηκαν 900 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής. Τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισε το ελληνικό κράτος επιβράδυναν την κατασκευή του έργου στη δεκαετία του 1890 και το δίκτυο ολοκληρώθηκε μόλις το 1909. Στο μεγαλύτερο τμήμα του το δίκτυο ήταν μετρικό, με γραμμές πλάτους ενός μόνο μέτρου, τη στιγμή που οι διεθνείς προδιαγραφές προέβλεπαν γραμμές πλάτους 1,56 μέτρων. Αυτό σήμαινε ότι το δίκτυο σχεδιάστηκε για να εξυπηρετεί τοπικές κυρίως ανάγκες, χωρίς φιλοδοξίες να αποτελέσει τμήμα του διεθνούς δικτύου.

**Η γραμμή  
Αθηνών-  
Πειραιώς**

**Περίοδος 1880-  
1909 : συνοδικά  
πρόγοντες**

**Η κατασκευή  
του  
σιδηροδρομικού  
δικτύου (1880-  
1909)**

**προβλήματα**

## Το κείμενο του σχολικού βιβλίου με πλαγιοτίτλους

Το κράτος ανέλαβε το μεγαλύτερο μέρος του κόστους του έργου και επωμίστηκε το μεγαλύτερο μέρος του δανεισμού, που έγινε κυρίως από ξένα πιστωτικά ιδρύματα. Οι ιδιώτες συμμετείχαν με μικρότερο ποσοστό (περίπου 30%), σ' ένα έργο του οποίου η αποδοτικότητα ήταν πολύ αμφίβολη. Πραγματικά, το σιδηροδρομικό δίκτυο κλήθηκε να εξυπηρετήσει τη διακίνηση αγροτικών κυρίως προϊόντων και από την αρχή της λειτουργίας του παρουσίαζε σοβαρή υστέρηση στα έσοδά του σε σχέση με τους αισιόδοξους υπολογισμούς που οδήγησαν στη δημιουργία του. Το γεγονός αυτό οδήγησε και στη διακοπή των περαιτέρω επενδύσεων στο χώρο του σιδηροδρόμου.

Χρηματοδότηση  
αξιολόγηση

Είναι αναμφίβολο ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο πρόσφερε πολλά σε μία χώρα που δεν είχε ποτέ πριν γνωρίσει αξιόπιστο χερσαίο συγκοινωνιακό δίκτυο. Πρόσφερε επίσης πολλές υπηρεσίες στον καιρό των πολέμων, αφού επέτρεψε τη γρήγορη επιστράτευση και τον εφοδιασμό του ελληνικού στρατού. Δεν κατόρθωσε όμως να φέρει την ανάπτυξη και την εκβιομηχάνιση στις περιοχές όπου έφτασε. Δεν κατόρθωσε να εκπληρώσει όσες αναπτυξιακές προσδοκίες στηρίχθηκαν πάνω του. Για να το κάνει αυτό θα έπρεπε να προκαλέσει την αλλαγή κοινωνικών και οικονομικών δομών. Και, φυσικά, ένα συγκοινωνιακό δίκτυο δύσκολα μπορεί να πετύχει τόσο ριζοσπαστικές αλλαγές.

αξιολόγηση

■ Τι γνωρίζετε για την προσφορά του σιδηροδρόμου, γενικότερα, στις χερσαίες μεταφορές;

Η πιο χαρακτηριστική από τις αλλαγές που έφερε η βιομηχανική επανάσταση στα ανεπτυγμένα κράτη του 19ου αιώνα ήταν → η εμφάνιση, η εξάπλωση και τελικά η κυριαρχία του σιδηροδρόμου στις χερσαίες μεταφορές.

|                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Το σιδηροδρομικό δίκτυο <b>έλυne</b> το <b>πρόβλημα</b> της <b>μεταφοράς</b> :<br>✓ <b>μεγάλου όγκου προϊόντων</b><br>✓ <b>με μικρό κόστος</b> ,<br>✓ <b>σε αποστάσεις</b> που μετριοούνταν πλέον στην κλίμακα κρατών και ηπείρων. | ✓ <b>Η βιομηχανική επανάσταση</b> ,<br>✓ <b>η αύξηση της παραγωγής</b><br>✓ <b>και η δημιουργία μεγάλων πόλεων</b><br>2. <b>δεν θα μπορούσαν να προχωρήσουν</b> χωρίς αυτήν τη νέα δυνατότητα | 3. που <b>εξασφάλιζε</b> :<br>✓ την <b>τροφοδοσία</b> των πόλεων με <b>τρόφιμα</b> ,<br>✓ τα <b>εργοστάσια</b> με <b>πρώτες ύλες</b><br>✓ και την <b>αγορά</b> με <b>προϊόντα</b> . |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ:** Κάτω από τις συνθήκες αυτές, δεν ήταν περίεργο που ο σιδηρόδρομος έγινε το **σύμβολο** των **νέων καιρών** και το **συνώνυμο** της ανάπτυξης κατά το 19ο αιώνα.

## Το κείμενο του σχολικού βιβλίου με πλαγιοτίτλους

### 9. Τα εθνικά δάνεια

Από τα χρόνια της Επανάστασης, ο δανεισμός υπήρξε μία σημαντική παράμετρος της λειτουργίας του ελληνικού κράτους. Αυτό ήταν φυσικό για ένα κράτος που ξεκινούσε από το μηδέν και δεν κληρονόμησε από το προηγούμενο καθεστώς οργανωμένο δημοσιονομικό σύστημα. Είναι γνωστές οι περιπέτειες των δανείων του Αγώνα στη χρηματαγορά του Λονδίνου καθώς και η σύναψη νέων δανείων, που συνόδευσαν την άφιξη των Βαυαρών το 1832. Οι Οθωμανικές κυβερνήσεις αρνήθηκαν την αποπληρωμή των επαναστατικών δανείων, γεγονός που απομόνωσε τη χώρα από τις ευρωπαϊκές χρηματαγορές ως το 1861.

**Περίοδος 1824-1861:**

**Τα πρώτα δάνεια**

Η αλλαγή των ρυθμών ανάπτυξης από τη δεκαετία του 1860 και μετά, οδήγησε αναγκαστικά σε νέο δανεισμό. Οι περιορισμένοι πόροι της χώρας, σε συνδυασμό με τα έντονα έξοδα που επέβαλαν οι διαρκείς εθνικές κρίσεις, καθιστούσαν αδύνατη την εξοικονόμηση κεφαλαίων για δημόσιες επενδύσεις. Ο εξωτερικός δανεισμός διογκώθηκε κατά τη δεκαετία του 1880, και μέσα σε λίγα μόλις χρόνια η χώρα βρέθηκε να σφείλει ποσά πολλαπλάσια του ετήσιου προϋπολογισμού της.

**Περίοδος 1861-1893 :**  
**διογκώση δανεισμού**

Το μεγαλύτερο μέρος των δανείων αυτών χρησιμοποιήθηκε για την κάλυψη των τρεχόντων ελλειμμάτων των εθνικών προϋπολογισμών, καθώς και των δαπανών των στρατιωτικών κινητοποιήσεων (του 1877-1880 και του 1885-1886) και των εξοπλισμών (26.000.000 δραχμές από τα δάνεια χρησιμοποιήθηκαν για τη ναυπήγηση τριών θωρηκτών το 1889). Επίσης μεγάλα ποσά διατέθηκαν για την αποπληρωμή παλαιότερων δανείων. Μικρό μέρος απέμενε για παραγωγικές επενδύσεις και δημόσια έργα, ποσό όμως απαραίτητο, χωρίς το οποίο τα έργα αυτά δεν θα μπορούσαν να ολοκληρωθούν.

**Αξιοποίηση των δανείων**

■ Να παρουσιάσετε τους λόγους που επέβαλλαν τη δανειοληπτική πολιτικών των ελληνικών κυβερνήσεων και τις επιπτώσεις που συνεπάγονταν στην εθνική οικονομία κατά τα έτη (1824-1890) (+ επόμενη διαφάνεια με την αφήγηση του σχολικού βιβλίου).

Από τα χρόνια της Επανάστασης, ο δανεισμός υπήρξε μία σημαντική παράμετρος της λειτουργίας του ελληνικού κράτους.

- ✓ Αυτό ήταν φυσικό για ένα κράτος που ξεκινούσε από το μηδέν
- ✓ και δεν κληρονόμησε από το προηγούμενο καθεστώς οργανωμένο δημοσιονομικό σύστημα.

## Τα πρώτα δάνεια

- Είναι γνωστές οι περιπέτειες των δανείων του Αγώνα στη χρηματαγορά του Λονδίνου
- καθώς και η σύναψη νέων δανείων, που συνόδευσε την άφιξη των Βαυαρών το 1832.

## Οι Οθωνικές κυβερνήσεις:

- ☐ αρνήθηκαν την αποπληρωμή των επαναστατικών δανείων,
- ☐ γεγονός που απομόνωνσε τη χώρα από τις ευρωπαϊκές χρηματαγορές ως το 1861.

## Δεκαετία 1860

- Αλλαγή των ρυθμών ανάπτυξης από τη δεκαετία του 1860 και μετά. Αλλά: ✓ Οι **περιορισμένοι πόροι** της χώρας,  
✓ σε συνδυασμό με τα **έκτακτα έξοδα** που επέβαλαν οι **διαρκείς εθνικές κρίσεις**,  
✓ καθιστούσαν **αδύνατη** την **εξοικονόμηση κεφαλαίων** για δημόσιες επενδύσεις. →  
οδήγησε **αναγκαστικά** σε **νέο δανεισμό**.



## Δεκαετία 1880

- Ο **εξωτερικός δανεισμός** **διογκώθηκε** κατά τη δεκαετία του 1880,
- και μέσα σε λίγα μόλις χρόνια η χώρα βρέθηκε να **οφείλει ποσά πολλαπλάσια** του **ετήσιου προϋπολογισμού** της.

**Πίνακας 6**  
Τα κυριότερα δάνεια από το εξωτερικό  
κατά την περίοδο 1880-1892

| <b>ΕΤΟΣ</b>         | <b>ΑΙΤΙΑ</b>                 | <b>ΠΟΣΟ</b> | <b>ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΣΟΔΑ</b> |
|---------------------|------------------------------|-------------|----------------------|
| 1880                | Κάλυψη ελλειμμάτων 1877-1880 | 120.000.000 | -                    |
| 1883                | -                            | -           | 58.000.000           |
| 1884                | -                            | 100.000.000 | -                    |
| 1887                | Μονοπωλίων                   | 185.000.000 | 176.000.000          |
| 1889                | -                            | 30.000.000  | -                    |
| 1889                | -                            | 125.000.000 | -                    |
| 1890                | Σιδηροδρόμων                 | 45.000.000  | 123.000.000          |
| 1891                | Σιδηροδρόμων                 | 15.000.000  | -                    |
| 1892                | Εθνικών δρόμων               | 20.000.000  | -                    |
| Συνολικό χρέος 1892 |                              | 818.500.000 | -                    |

▲ Με βάση τον πίνακα και τις ιστορικές σας γνώσεις να **περιγράψετε την πορεία του δανεισμού στην Ελλάδα από το 1880 έως το 1892. Πώς χρησιμοποιήθηκαν τα δάνεια αυτά;**

## ■ Πώς αξιοποιήθηκαν τα δάνεια;

Το μεγαλύτερο μέρος των δανείων αυτών χρησίμευσε

για την κάλυψη των τρεχόντων ελλειμμάτων των εθνικών προϋπολογισμών,

καθώς και των **δαπανών** των **στρατιωτικών κινητοποιήσεων** (του 1877-1880 και του 1885-1886)

και των **εξοπλισμών** (26.000.000 δραχμές από τα δάνεια χρησιμοποιήθηκαν για τη ναυπήγηση τριών θωρηκτών το 1889).

Επίσης μεγάλα ποσά διατέθηκαν για την **αποπληρωμή παλαιότερων δανείων**.

Μικρό μέρος απέμενε για **παραγωγικές επενδύσεις**

και **δημόσια έργα** ➔ ποσό όμως απαραίτητο, χωρίς το οποίο τα έργα αυτά δεν θα μπορούσαν να ολοκληρωθούν.

# Κατά το έτος 1893 η Ελλάδα βρέθηκε σε αδυναμία

να εξυπηρετήσει  
τα τοκοχρεολύσια  
των εξωτερικών της δανείων

- και ζήτησε επαναδιαπραγμάτευση του δημόσιου χρέους της.
- Η «πτώχευση», όπως χαρακτηρίστηκε, δεν ήταν ασυνήθιστη επιλογή των φτωχότερων κρατών, στην Ελλάδα όμως της εποχής εκείνης είχε μεγάλο πολιτικό κόστος.

## Οι διαπραγματεύσεις με τις πιστώτριες χώρες

- συνεχίστηκαν μέχρι τον ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1897.

Η ήττα του  
ελληνικού στρατού

- και η υποχρέωση της Ελλάδας να καταβάλει

υπέρογκες πολεμικές  
αποζημιώσεις στην  
Οθωμανική αυτοκρατορία

- έθεσαν το ζήτημα σε νέες βάσεις.

# Τα οικονομικά του ελληνικού κράτους

- οδηγήθηκαν σε

καθεστώς Διεθνούς  
Οικονομικού Ελέγχου  
(ΔΟΕ).

- Εκπρόσωποι έξι δυνάμεων (Αγγλία, Γαλλία, Αυστρία, Γερμανία, Ρωσία, Ιταλία)

ανέλαβαν τη διαχείριση  
βασικών κρατικών  
εσόδων.

# Επρόκειτο για τα έσοδα

- των μονοπωλίων

αλατιού

φωτιστικού  
πετρελαίου

σπίρτων

παιγνιόχαρτων

χαρτιού  
σιγαρέτων

τα έσοδα από την εξόρυξη  
της σμύριδας της Νάξου

το φόρο καπνού

τα λιμενικά δικαιώματα  
του Πειραιά

το φόρο χαρτοσήμου  
κ.λπ.

- Το ύψος αυτών των εσόδων ανερχόταν σε 28.000.000 έως 30.000.000 δραχμές.

## Στόχος αυτής της υποχρεωτικής διαχείρισης

- ήταν η εκπλήρωση των υποχρεώσεων της χώρας προς την Οθωμανική αυτοκρατορία, δηλαδή

η καταβολή  
της πολεμικής αποζημίωσης  
ύψους 92.000.000 δραχμών



και η εξυπηρέτηση των άλλων  
δανείων.

# Η διεθνής επιτροπή

- που ξεκίνησε τη λειτουργία της το 1898,

αντιμετώπισε τις τρέχουσες  
ανάγκες με ένα μεγάλο δάνειο,

- που χορηγήθηκε με την εγγύηση των  
Δυνάμεων.



ΟΙ ΑΓΩΝΙΖΩΜΕΝΟΙ ΠΡΟΣ ΣΩΤΗΡΙΑΝ ΜΑΣ.