

ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ

Κεφάλαιο Α': Από την αγροτική οικονομία στην αστικοποίηση.

Σελίδες 26 έως 50

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

ΟΜΑΔΑ Α'

ΘΕΜΑ Α1

A.1.1. Να προσδιορίσετε αν το περιεχόμενο των ακόλουθων προτάσεων είναι σωστό ή όχι, γράφοντας στο τετράδιό σας τη λέξη «**Σωστό**» ή «**Λάθος**» δίπλα στον αριθμό που αντιστοιχεί στην κάθε πρόταση.

1. Οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν στην Ελλάδα τη δεκαετία του 1860 για την προσέλκυση των κεφαλαίων των ελλήνων ομογενών είχαν περιορισμένα αποτελέσματα.
2. Η Αλεξανδρούπολη προσαρτήθηκε στην Ελλάδα με τους Βαλκανικούς Πολέμους του 1912 - 1913.
3. Η οριστική αντιμετώπιση του προβλήματος των εθνικών γαιών έγινε μετά τις νομοθετικές ρυθμίσεις του 1870 – 1871, οπότε και ένα σημαντικό τμήμα των εθνικών γαιών παραχωρήθηκε σε ακτήμονες χωρικούς.
4. Η Εθνική Τράπεζα συμμετείχε ενεργά στις πρωτοβουλίες κάλυψης χρηματοδοτικών αναγκών για την αντικατάσταση των ιστιοφόρων από τα ατμόπλοια.
5. Βασική αιτία για την υπερπόντια μετανάστευση στις Η.Π.Α στα τέλη του 19ου αιώνα ήταν τα προβλήματα που έφερε στο προσκήνιο η μεγάλη αγροτική ιδιοκτησία, δηλαδή τα τσιφλίκια.

Μονάδες 10

A.1.2. Να δώσετε το περιεχόμενο των ακόλουθων όρων:

- α. Βενιζελισμός.
- β. Αγροτική μεταρρύθμιση.

Μονάδες 12

ΘΕΜΑ Α2

A.2.1. Ποιες ήταν οι συνέπειες των Βαλκανικών Πολέμων για την Ελλάδα ;

Μονάδες 14

A.2.2. Ποιοι ήταν οι λόγοι που εμπόδιζαν την ανάπτυξη του εργατικού κινήματος στην Ελλάδα στη διάρκεια του 19ου αιώνα;

Μονάδες 14

Ο Μ Α Δ Α Β

ΘΕΜΑ Β1

Αντλώντας στοιχεία από τα παρακάτω κείμενα και αξιοποιώντας τις ιστορικές σας γνώσεις:

A. Να αναφερθείτε στους στόχους και στο ρόλο της επιτροπής του Διεθνούς Οικονομικού Ελέγχου (1898) στην Ελλάδα και

B. Να καταγράψετε τα αποτελέσματα από την επιβολή του ελέγχου αυτού

Μονάδες 25

Κείμενα

α. Η διεθνής οικονομική επιτροπή, η οποία συστάθηκε με υπόδειξη των Μεγάλων Δυνάμεων, αποτελείτο από εκπροσώπους των ξένων τραπεζών και έδρευε στο ελληνικό έδαφος, ενώ ο ρόλος της δεν σταματούσε στον έλεγχο και τη διαχείριση των εσόδων του κράτους, αλλά προχωρούσε και στη βαρύνουσα γνωμάτευση για την έκδοση χρήματος, για τη σύναψη δανείων και γενικά για όλα σχεδόν τα δημοσιονομικά θέματα. Οι υπερεξουσίες αυτές της διεθνούς οικονομικής επιτροπής ουσιαστικά αναιρούσαν για μεγάλο χρονικό διάστημα τις εξουσίες της ελληνικής κυβέρνησης και του Κοινοβουλίου, καθώς οι αποφάσεις του κράτους για σχεδιασμούς οικονομικής ανάπτυξης ελέγχονταν από εξωελλαδικά κέντρα, ερήμην του ελληνικού λαού.

(Σ. Τζόκα, «Ανάπτυξη και Εκσυγχρονισμός στην Ελλάδα στα τέλη του 19ου αιώνα», σσ. 188 – 189)

β. Το μέγεθος του τραυματισμού της εθνικής φιλοτιμίας μπορεί να γίνει κατανοητό, αν αναλογισθεί κανείς ότι πριν από τον πόλεμο οι έλληνες πολιτικοί ήταν πεπεισμένοι ότι ο οικονομικός έλεγχος από ξένους ήταν ασυμβίβαστος με το αντιπροσωπευτικό σύστημα διακυβέρνησης, αφού αφαιρούσε από τον έλεγχο του κοινοβουλίου τη φορολογική πολιτική, που αποτελούσε τη βασική αρμοδιότητά του. Όπως έλεγε ο βουλευτής Άρτας

και πρώην υπουργός Οικονομικών Κων/νος Καραπάνος «μόνον εις τα ασιατικά έθνη, τα μη έχοντα την συναίσθησιν της εθνικότητας αυτών, και τα διεπόμενα υπό του θείου δικαίου, είναι δυνατή η επιβολή και η λειτουργία ξενικού ελέγχου». Σύμφωνα με αυτή τη λογική, στην κοινοβουλευτική Ελλάδα δεν μπορούσε να επιβληθεί ένα σύστημα που εφαρμόστηκε στη θεοκρατική Οθωμανική Αυτοκρατορία [...]

Στην πράξη, η λειτουργία του ελέγχου στην Ελλάδα πέτυχε απόλυτα στην αποστολή προστασίας των συμφερόντων των ομολογιούχων. Στη συνέχεια όμως αδιαφόρησε για τον εξορθολογισμό των ελληνικών δημοσιονομικών πραγμάτων.

(Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αι., Χρ. Χατζηιωσήφ,
«Η Μπέλ Επόκ του Κεφαλαίου», σσ. 312, 316)

ΘΕΜΑ Β2

Αντλώντας πληροφορίες από το παρακάτω παράθεμα και αξιοποιώντας τις ιστορικές σας γνώσεις, να αναφερθείτε στον τρόπο με τον οποίο χρηματοδοτήθηκε η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα έως το 1909 και να εξηγήσετε τη σημασία της κατασκευής του έργου αυτού για την γενικότερη ανάπτυξη της χώρας.

Μονάδες 25

Κείμενο

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 19^{ου} 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. Ακόμη και οι τεχνικοί ήταν Γάλλοι οι Ελβετοί. Παράλληλα τα έσοδα των σιδηροδρομικών εταιρειών παραμένουν σχεδόν στάσιμα: 7.500 δρχ. ετησίως κατά χιλιόμετρο το 1884, 8.200 δρχ. το 1895, 9.000 το 1900, και 8.700 το 1910. Ακόμη και η πιο (και μόνη) αποδοτική γραμμή του δικτύου, η 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 μία περίοδο οξύτατης κρίσης και ανταγωνισμού των παγκόσμιων ναυτικών μεταφορών. Σύμφωνα με τον Γ. Δερτιλή, η υποτιθέμενη ένδειξη καπιταλιστικού μετασχηματισμού της χώρας, απλώς συνετέλεσε σε μια βαρύτατη

αύξηση της ξένης οικονομικής κυριαρχίας με μέσο το δημόσιο χρέος και, τέλος, στην πτώχευση του 1893.

Σπύρος Τζόκας, *Ανάπτυξη και εκσυγχρονισμός στην Ελλάδα στα τέλη του 19ου αιώνα, Υπανάπτυξη ή Εξαρτημένη Ανάπτυξη*, εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1998, σελ.26 – 27.

ΚΑΛΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ