

**ΝΕΟΕΛΛΗΝΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ
ΘΕΩΡΗΤΙΚΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ
Γ' ΤΑΞΗΣ ΕΝΙΑΙΟΥ ΛΥΚΕΙΟΥ
2002**

ΟΜΑΔΑ Α'

ΘΕΜΑ Α1

α. Να περιγράψετε το πρόγραμμα του καθενός από τα παρακάτω πολιτικά κόμματα:

- Ραλλικό Κόμμα
- Λαϊκό Κόμμα (1910)
- Σοσιαλιστικό Εργατικό Κόμμα Ελλάδας (Σ.Ε.Κ.Ε.).

Μονάδες 12

β. 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. Η οριστική αντιμετώπιση του προβλήματος της διανομής των εθνικών κτημάτων έγινε με νομοθετικές ρυθμίσεις κατά την περίοδο 1870-1871.
2. Η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου ξεκίνησε το 1893.
3. Με το Σύνταγμα του 1844 κατοχυρώθηκε συνταγματικά το δικαίωμα του συνέρχεσθαι και συνετairίζεσθαι.
4. Ο Θ. Δηλιγιάννης υποστήριξε ένα κράτος κοινωνικής αλληλεγγύης.
5. Ο Κ. Μαυρομιχάλης ήταν αρχηγός των Εκλεκτικών.

Μονάδες 10

Απάντηση:

α.

Ραλλικό κόμμα :

σελ. 94 : Το ραλλικό κόμμα ήταν αντίθετο προς τον εκσυγχρονισμό ... πρόγραμμα για την οικονομική ανάπτυξη.

Λαϊκό κόμμα :

σελ. 95 : Στα μέσα του 1910 οι Κοινωνιολόγοι ... υποστήριξη στους Φιλελευθέρους.

Σ.Ε.Κ.Ε. :

σελ 99 - 99 : Το 1918 ιδρύθηκε το Σοσιαλιστικό ... Κόμμα Ελλάδος (Κ.Κ.Ε.).

β.

1. Σωστό
2. Λάθος
3. Λάθος
4. Σωστό
5. Λάθος

ΘΕΜΑ Α2

α. Ποιοι ήταν οι λόγοι της ίδρυσης και ποια τα αποτελέσματα της δραστηριότητας της Τραπέζης της Ελλάδος έως το 1932;

Μονάδες 14

β. Ποιες ήταν οι επιπτώσεις στον πληθυσμό της Ελλάδας και στην εθνολογική του σύσταση, από την άφιξη των προσφύγων μετά τη Μικρασιατική Κατάστροφη;

Μονάδες 14

Απάντηση:

α.

σελ. 55 : Το 1927, με αφορμή το αίτημα ... Νέα Υόρκη το 1929.

β.

σελ. 168 -169 : Ο πληθυσμός της Ελλάδας αυξήθηκε ... ενσωματώθηκαν στον εθνικό κορμό.

ΟΜΑΔΑ Β'

ΘΕΜΑ Β1

Αξιοποιώντας τις ιστορικές σας γνώσεις και επισημαίνοντας ταυτόχρονα τα σχετικά χωρία του παρακάτω κειμένου:

α. Να εξηγήσετε τους στόχους και τα αποτελέσματα της αγροτικής μεταρρύθμισης της κυβέρνησης Ελευθερίου Βενιζέλου το 1917.

Μονάδες 13

β. Να αποτιμήσετε ειδικότερα τη σημασία της ίδρυσης συνεταιρισμών για την επιτυχία της αγροτικής μεταρρύθμισης του 1917.

Μονάδες 12

«Η αγροτική μεταρρύθμιση του Βενιζέλου ήταν το πιο ριζοσπαστικό μέτρο που είχε εφαρμοστεί ως τότε στην Ελλάδα ... Άλλαξε ριζικά τις σχέσεις της ιδιοκτησίας της γης, γενικεύοντας το σύστημα της μικρής οικογενειακής ιδιοκτησίας ...

Η αγροτική μεταρρύθμιση και ο συνακόλουθος τεμαχισμός της γης συνοδεύτηκαν από αύξηση επενδύσεων στην αγροτική παραγωγή, με τη μορφή πιστώσεων, και από την ταχεία εξέλιξη του συνεταιριστικού κινήματος, που αποσκοπούσε αφενός στην προστασία των μικρών παραγωγών και αφετέρου στη μεγαλύτερη ασφάλεια των επενδύσεων στην αγροτική οικονομία. Το βασικό θεσμικό πλαίσιο για την οργάνωση των συνεταιρισμών δημιουργήθηκε το 1914. Οι συνθήκες που δημιούργησε ο πόλεμος έδωσαν στο συνεταιριστικό κίνημα μεγάλη ώθηση. Τα προβλήματα που είχαν σχέση με τη διακίνηση προϊόντων, την παραδοσιακή εκμετάλλευση του μικρού παραγωγού από τους μεσάζοντες, την έλλειψη κεφαλαίων και τους τοκογλυφικούς όρους δανειοδοτήσεως που επικρατούσαν στην ελεύθερη αγορά, έκαναν ακόμη πιο αισθητή την ανάγκη συλλογικής ασφάλειας που πρόσφεραν οι συνεταιρισμοί...»

Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμος ΙΕ' , σ. 76.

Απάντηση:

α.

Μετά τις δυσχέρειες στην εφαρμογή των νόμων του 1907 που επέτρεπαν στην εκάστοτε ελληνική κυβέρνηση να απαλλοτριώνει μεγάλες ιδιοκτησίες και να τις διανέμει σε ακτήμονες (συγκρούσεις στο Κιλενέρ), το τέλος των Βαλκανικών πολέμων (1913) περιπλέκει ακόμη περισσότερο το αγροτικό ζήτημα, καθώς μέσα στα νέα όρια της χώρας υπήρχαν πλέον και μουσουλμάνοι ιδιοκτήτες μεγάλων εκτάσεων (τσιφλικιών). Το 1917 η **κυβέρνηση του Ελευθερίου Βενιζέλου** στη Θεσσαλονίκη, μέσα στην ταραγμένη περίοδο του Α' Παγκοσμίου πολέμου και του «εθνικού διχασμού», αποφασίζει την ολοκλήρωση της αγροτικής μεταρρύθμισης. Πρόκειται για το πιο ριζοσπαστικό μέτρο που είχε εφαρμοστεί ως τότε στην Ελλάδα, καθώς άλλαξε ριζικά τις σχέσεις της ιδιοκτησίας γης γενικεύοντας το σύστημα της μικρής οικογενειακής ιδιοκτησίας. [Ο Βενιζέλος *πραγματώνει και στην Ελλάδα την εξέλιξη που συντελέστηκε στο «δυτικό κόσμο», η οποία είχε ως βασική γραμμή την κατάργηση των μεγάλων ιδιοκτησιών και την κατάτμηση των αξιοποιήσιμων εδαφών σε μικρές παραγωγικές μονάδες, οικογενειακού χαρακτήρα, που ανταποκρίνονταν καλύτερα στις νέες παραγωγικές και κοινωνικές συνθήκες*].

Στόχος του Βενιζέλου ήταν αφενός η **στήριξη και ο πολλαπλασιασμός** των ελληνικών ιδιοκτησιών γης στις νεοαποκτηθείσες περιοχές και αφετέρου η **αποκατάσταση των προσφύγων** και η **πρόληψη των κοινωνικών εντάσεων** στον αγροτικό χώρο. Με βάση αυτά τα νομοθετήματα η απαλλοτρίωση των μεγάλων αγροτικών ιδιοκτησιών έγινε δυνατή στα αμέσως μετά τον πόλεμο χρόνια, όταν η ανάγκη αποκατάστασης των προσφύγων βρέθηκε στο επίκεντρο του κρατικού ενδιαφέροντος. *[Πρέπει βέβαια να λάβουμε υπόψη μας ότι μετά τους Βαλκανικούς πολέμους η Ελλάδα ενσωμάτωσε πλούσιες περιοχές, τα νεοαποκτηθέντα εδάφη ήταν ως επί το πλείστον πεδινά και αρδευόμενα, πράγμα που δημιουργούσε άριστες προοπτικές για τη γεωργική παραγωγή και αυτές γενικά τις δυνατότητες είχε τη βούληση να αξιοποιήσει με τη μεταρρύθμισή του ο Βενιζέλος. Παράλληλα, η παροχή γης στους ακτήμονες και στους πρόσφυγες σε περιοχές με ισχυρές μειονοτικές ομάδες θα συνέβαλε άμεσα στην κατοχύρωση των νέων περιοχών και στην ενσωμάτωσή τους στον εθνικό κορμό.]*

Στο πλαίσιο της εκτίμησης των **αποτελεσμάτων** της αγροτικής μεταρρύθμισης της κυβέρνησης Βενιζέλου το 1917, βάσει των σχετικών πληροφοριών του σχολικού βιβλίου, η **αναδιανομή** που έγινε έφτασε στο 85% των καλλιεργήσιμων εκτάσεων στη Μακεδονία και στο 68% στη Θεσσαλία. Στο σύνολο της καλλιεργήσιμης γης της χώρας το ποσοστό αυτό ανήλθε σε 40%. Μετά από λίγα χρόνια, κάτω από την πίεση του προσφυγικού προβλήματος, η αγροτική μεταρρύθμιση ολοκληρώθηκε με τις απαλλοτριώσεις μεγάλων αγροτικών ιδιοκτησιών και **οδήγησε τη χώρα σε καθεστώς μικροϊδιοκτησίας**. Οι εξελίξεις στο αγροτικό ζήτημα (μεταρρύθμιση, τεμαχισμός γης) συνοδεύτηκαν από **αύξηση επενδύσεων στην αγροτική παραγωγή** με τη μορφή πιστώσεων και από **την ταχεία εξέλιξη του συνεταιριστικού κινήματος**.

β.

Στην επιτυχία της αγροτικής μεταρρύθμισης του 1917 συνέβαλε αναμφισβήτητα η ίδρυση συνεταιρισμών. Η νέα κατάσταση που διαμορφώθηκε όταν η αγροτική οικονομία της χώρας οδηγήθηκε σε καθεστώς μικροϊδιοκτησίας είχε δημιουργήσει με τη σειρά της νέα προβλήματα, καθώς οι μικροκαλλιεργητές δυσκολεύονταν να εμπορευματοποιήσουν την παραγωγή τους και έπεφταν συχνά θύματα των εμπόρων. Για να αντιμετωπιστεί αυτή η αρνητική κατάσταση προωθήθηκε η ίδρυση της Αγροτικής Τράπεζας, κρατικών οργανισμών παρέμβασης και **παραγωγικών συνεταιρισμών** με αποτέλεσμα το αγροτικό ζήτημα στην Ελλάδα να αποκτήσει νέο περιεχόμενο, χωρίς να προκαλέσει τις εντάσεις που γνώρισαν άλλα κράτη της Ευρώπης (Ισπανία, Βουλγαρία, Ρουμανία κ.λπ.).

Πιο συγκεκριμένα, η εξέλιξη του συνεταιριστικού κινήματος αποσκοπούσε αφενός στην **προστασία των μικρών παραγωγών** και αφετέρου στη **μεγαλύτερη ασφάλεια των επενδύσεων** στην αγροτική οικονομία. Πριν ακόμη προωθήσει ο Βενιζέλος την αγροτική μεταρρύθμισή του 1917, δημιουργήθηκε το 1914 ένα βασικό θεσμικό πλαίσιο για την οργάνωση των συνεταιρισμών με αποτέλεσμα μέσα στις συνθήκες του Α' Παγκοσμίου πολέμου να αποκτήσει το συνεταιριστικό κίνημα μεγάλη ώθηση και δυναμική. Ο συνεταιρισμοί γενικά έκαναν ακόμη πιο αισθητή την **ανάγκη συλλογικής ασφάλειας**. Ειδικότερα, έδωσαν λύσεις σε συγκεκριμένα προβλήματα που είχαν σχέση κυρίως με τη απρόσκοπτη **διακίνηση των αγροτικών προϊόντων** καθώς διευκόλυναν τη διάθεση τους εμποδίζοντας την «*παραδοσιακή εκμετάλλευση του μικρού παραγωγού από τους μεσάζοντες*». Επιπλέον, **αντιμετώπισαν την έλλειψη κεφαλαίων και πιστώσεων** στο χώρο της αγροτικής οικονομίας και βοήθησαν στην **εξάλειψη των αρνητικών επιρροών που ασκούσε το τοκογλυφικό σύστημα δανειοδότησης**, το οποίο λειτουργούσε μέχρι τότε στην ελεύθερη αγορά.

Σχετικά δεδομένα βιβλίου :
σελ. 45 - 47 : Το αποφασιστικό βήμα ... Ρουμανία κ.λπ.).

[Για σφαιρική θεώρηση και κατανόηση των ζητούμενων κρίνονται σημαντικά τα εξής χωρία :

σελ. 28 - 29 : Το πιστωτικό σύστημα της χώρας ... κοινωνικών ομάδων.

σελ. 45 : Οι πρακτικές αυτές ... μεγάλων εκτάσεων.

σελ. 51 : Το κόστος των Βαλκανικών πολέμων ... ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος.

σελ. 155 - 156 : Τη διάκριση σε «αστούς» και «αγρότες».

σελ. 156 : Τις αντικειμενικές συνθήκες.]

ΘΕΜΑ Β2

Αντλώντας στοιχεία από τον πίνακα και το κείμενο που σας δίνονται και αξιοποιώντας τις ιστορικές σας γνώσεις, να αναλύσετε το γεγονός της μετάβασης της ελληνικής ναυτιλίας από την εποχή του ιστιοφόρου στην εποχή του ατμόπλοιου.

ΠΙΝΑΚΑΣ
Η εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας κατά την περίοδο
1840-1910

ΕΤΟΣ	ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ		ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ	
	αριθμός πλοίων	χωρητικότητα (τόνοι)	αριθμός πλοίων	χωρητικότητα (τόνοι)
1840	837	94.000	-	-
1850	1.482	248.000	-	-
1860	1.212	234.000	1	150
1875	1.107	210.000	27	8.200
1892	1.292	213.000	103	60.400
1903	1.030	145.000	209	202.000
1911	760	102.000	347	384.000

ΚΕΙΜΕΝΟ

«Τα ιστιοφόρα που άλλοτε, στην περίοδο 1700-1820, πλούτιζαν τους νησιώτες, είχαν αποδεκατιστεί από τον πόλεμο (οι απώλειες σκαφών κυμαίνονταν από 50 ως 60%). Σιγά σιγά βέβαια, επισκευάστηκαν ή αντικαταστάθηκαν, αλλά η αναπόφευκτη βαθμιαία εκτόπισή τους από τα ατμοκίνητα πλοία, έδωσε γερό κτύπημα στους παραδοσιακούς καραβοκύρηδες. Από το 1850, μειώνονται προοδευτικά οι ναυπηγικές εργασίες των νησιών, καθώς και το σύνολο των δραστηριοτήτων που είχαν αναπτυχθεί γύρω από τη ναυτιλία.

.....
 Πράγματι, από τη στιγμή που γενικεύτηκε η χρήση των ατμοκίνητων σκαφών, η ναυτιλία μετατράπηκε βαθμιαία σε οικονομική επιχείρηση μεγάλης εμβέλειας. Αναπόφευκτα, το οργανωτικό κέντρο της μετατοπίστηκε προς την πρωτεύουσα, και από κει, με λιμάνι τον Πειραιά, κυριάρχησε σιγά σιγά σ' όλο το εσωτερικό θαλάσσιο εμπόριο και (κυρίως) στο εξωτερικό εμπόριο (...).»

Κ. Τσουκαλά, *Εξάρτηση και αναπαραγωγή*, σσ. 174-176

Μονάδες 25

Απάντηση:

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτει ο πίνακας και τις σχετικές πληροφορίες που εμπεριέχονται στο κείμενο, η μετάβαση της ελληνικής ναυτιλίας από την εποχή του ιστιοφόρου στην εποχή του ατμόπλοιου αποτελεί γεγονός πολυδιάστατο και άμεσα εξαρτημένο από τις γενικότερες εξελίξεις στην ιστορική πορεία της χώρας και ειδικότερα στον τομέα της οικονομίας και της εμπορικής ναυτιλίας.

Πρώτη διαπίστωση που εξάγεται από το συσχετισμό των δεδομένων πίνακα και πηγής είναι ότι η ακμάζουσα προεπαναστατική ναυτιλία της περιόδου 1700 - 1820 είχε υποστεί σημαντικότερα πλήγματα στη δεκαετία της Ελληνικής Επανάστασης (1821 - 1830). Ο ελληνικός εμπορικός στόλος στη διάρκεια των συγκρούσεων μετατράπηκε σε πολεμικό, οι δρόμοι του εμπορίου έκλεισαν και τα παραδοσιακά ναυτικά κέντρα γνώρισαν την καταστροφή (Ψαρά, Γαλαξίδι) ή την παρακμή. Πιο συγκεκριμένα, τα ιστιοφόρα αποδεκατίζονται από τον πόλεμο με τις απώλειες σκαφών να κυμαίνονται από 50 ως 60 % με αποτέλεσμα ο αριθμός των πλοίων να φτάνει μόλις τα 837 το έτος 1840. Άμεση συνέπεια βέβαια η οικονομική ύφεση στις νησιωτικές περιοχές καθώς πλέον απομένουν λίγα πράγματα από την προηγούμενη ακμή με κυριότερο την προδιάθεση για τη θάλασσα και τη γνώση ναυτικών υποθέσεων.

Στη διάρκεια βέβαια του 19^{ου} αιώνα η ελληνική ναυτιλία παρουσιάζει γενικά ανοδική πορεία. Τα ιστιοφόρα επισκευάζονται ή αντικαθίστανται βαθμιαία με αποτέλεσμα αύξηση του αριθμού και της χωρητικότητας των πλοίων της. Πάντως ο αριθμός και η χωρητικότητα των ιστιοφόρων πλοίων παρουσιάζει έντονες αυξομειώσεις ειδικά στην περίοδο της αντικατάστασής τους ή της βαθμιαίας εκτόπισής τους από τα ατμοκίνητα πλοία καθώς η ελληνική ναυτιλία εισέρχεται στην εποχή του ατμού στα μέσα περίπου του 19^{ου} αιώνα. Παρατηρούμε λοιπόν στα δεδομένα του πίνακα ότι ο αριθμός των ιστιοφόρων παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη (σχεδόν διπλασιασμός των πλοίων) από 837 (1840) σε 1482 (1850) πλοία, μειώνεται στη συνέχεια σταδιακά από 1212 (1860) σε 1107 (1875), αυξάνεται σε 1292 (1892) και τελικά γνωρίζει σημαντική ύφεση σε 1030 (1903) και τελικά σε 760 (1911). Η σταδιακή λοιπόν αύξηση της ατμοπλοΐας είχε ως αναπόφευκτη συνέπεια τη δραστική μείωση του αριθμού των ιστιοφόρων. Αν εξαιρέσουμε τα δεδομένα του πίνακα για το έτος 1892, όπου ο αριθμός των ατμόπλοιων και των ιστιοφόρων (πρόσκαιρα) αυξάνεται παράλληλα, σε όλες τις περιπτώσεις (έτη 1875, 1903, 1911) ο αριθμός των ιστιοφόρων μειώνεται (1107, 1030, 760) εξαιτίας της μετάβασης της ελληνικής ναυτιλίας στην εποχή του ατμόπλοιου.

Η εμφάνιση της ατμοκίνητης ναυτιλίας, ανεξάρτητα από το βαθμό ανάπτυξης της, έχει σαφείς αρνητικές επιπτώσεις στην εξέλιξη των ιστιοφόρων. Εξάλλου, από το 1850 μειώνεται προοδευτικά η ναυπηγική δραστηριότητα στα νησιά, καθώς και το σύνολο των δραστηριοτήτων που είχαν αναπτυχθεί γύρω από τη ναυτιλία. Οι πρωτοβουλίες και οι συγκροτημένες προσπάθειες που αναπτύσσονται προς την κατεύθυνση του ατμού δίνουν γερό κτύπημα στους παραδοσιακούς караβοκύρηδες.

Τα κεφάλαια που απαιτούνται για την κατασκευή ή την αγορά και τη συντήρηση των ατμόπλοιων ήταν σημαντικά με αποτέλεσμα να ανατραπούν οι παραδοσιακές εφοπλιστικές σχέσεις και να αναζητηθούν κεφάλαια μέσω εταιριών και ισχυρών επιχειρηματικών σχημάτων. Το κράτος, οι τράπεζες (ιδιαίτερα η Εθνική) και οι εκτός συνόρων ομογενείς συμμετείχαν ενεργά σε αυτές τις πρωτοβουλίες, όμως η ανάπτυξη της

ελληνικής ατμοπλοΐας αναστέλλεται μέχρι το 1892 λόγω της περιορισμένης διαθεσιμότητας κεφαλαίων και του σχετικού επιχειρηματικού κινδύνου. Μετά την τελευταία δεκαετία του 19^{ου} αιώνα η παρουσία της ελληνικής ατμοπλοΐας γίνεται αισθητή καθώς τα 27 ατμόπλοια του 1875 γίνονται 103 το 1892, 209 το 1903 και 347 το 1911. Η ναυτιλία βαθμιαία μετατράπηκε σε οικονομική επιχείρηση μεγάλης εμβέλειας και το οργανωτικό της κέντρο μετατοπίστηκε από την νησιωτική Ελλάδα προς την πρωτεύουσα και τον Πειραιά και κυριαρχεί στο εσωτερικό θαλάσσιο εμπόριο και κυρίως στο εξωτερικό εμπόριο. Η ανάπτυξη συνδέεται άμεσα και με την κυριαρχία των ελλήνων επιχειρηματιών στις μεταφορές στην περιοχή του Δέλτα του Δούναβη αλλά και στην κίνηση στο ίδιο το ποτάμι.

Το ίδιο μάλιστα χρονικό διάστημα πολλά από τα εθνικά δημόσια έργα έγιναν για την εξυπηρέτηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Κατασκευάστηκαν λιμάνια και δημιουργήθηκε ένα σύστημα φάρων (στις ακτές), που έκανε πολύ ασφαλέστερη τη ναυσιπλοΐα στις ελληνικές θάλασσες. Επιπλέον, αυτήν την εποχή πραγματοποιήθηκε η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου (έναρξη εργασιών 1881 - περάτωση εργασιών 1893), έργο που βελτίωσε τους όρους ναυσιπλοΐας, καθώς έκανε περιττό τον περίπλοο της Πελοποννήσου. Ανάλογα σημαντική ήταν και η διάνοιξη του πορθμού του Ευρίπου.

Σχετικά δεδομένα βιβλίου :

σελ. 23 : Στη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα ... ελληνικές θάλασσες.

σελ. 24 : Οι πρωτοβουλίες ... στο ίδιο το ποτάμι.

Προαιρετικά :

σελ. 34 - 35 : Εκτός από το σιδηροδρομικό δίκτυο ... κατά την περίοδο αυτή.