

ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ▪ Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ
ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑΤΟΣ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ▪ ΤΜΗΜΑΤΑ ΔΙΕΤΟΥΣ
ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ

ΟΝΟΜΑ: _____
ΗΜ/ΝΙΑ: _____ / 7 / 2025 ΤΜΗΜΑ: _____

Βαθμός %
☺

Α' Ομάδα

A.1.

α - 6

β - 4

γ - 3

δ - 2

ε - 1

A.2.

α) Από τα πολλά προβλήματα που κληροδότησε η οθωμανική κατοχή στο νέο ελληνικό κράτος, ξεχώριζε για την έκταση, τη σημασία και την πολυπλοκότητα του το ζήτημα των «εθνικών γαιών». «Εθνικές γαίες» ήταν οι ακίνητες, οι κτηματικές ιδιοκτησίες των Οθωμανών στις περιοχές που περιήλθαν στον έλεγχο του ελληνικού κράτους. Η γη αυτή ανήκε είτε στο οθωμανικό δημόσιο είτε σε μουσουλμανικά ιδρύματα είτε σε ιδιώτες, ως ιδιοκτησία ή ως δικαίωμα νομής (εκμετάλλευσης). Οι περιουσίες αυτές περιήλθαν στην κυριότητα του ελληνικού κράτους «επαναστατικώ δικαίω». Υπολογίζεται ότι η έκταση των εθνικών κτημάτων ανερχόταν χονδρικά σε 4.000.000 έως 5.000.000 στρέμματα.

β) Οι ορεινοί, κατά την Εθνοσυνέλευση του 1862-1864 απαρτίστηκαν από διάφορες ομάδες (υπό τον Δ. Γρίβα και τον με κοινό στόχο την αντίσταση στην πολιτική των πεδινών. Βρήκαν υποστηρικτές μεταξύ των μικροκαλλιεργητών, των κτηνοτρόφων, των εμπόρων και των πλοιοκτητών. Ο λαός συμμετείχε ενεργά στη συγκρότηση αυτής της παράταξης.

γ) Με τον όρο εκδοτικό δικαίωμα εννοούμε το μεγάλο πλεονέκτημα και ταυτόχρονα την κύρια πηγή εσόδων της Εθνικής τράπεζας η οποία ιδρύθηκε το 1841, την δυνατότητα της να εκδίδει τραπεζογραμμάτια, χαρτονομίσματα δηλαδή, για λογαριασμό του ελληνικού κράτους. Το τελευταίο μάλιστα ενίσχυε ή και επέβαλλε την κυκλοφορία τους.

B.1.

α) Το γαλλικό κόμμα υποστήριζε την πολιτική διεύρυνσης των εδαφικών ορίων του κράτους, εκφράζοντας κατά κύριο λόγο τα συμφέροντα των ατάκτων, οι οποίοι μπορούσαν να κερδίσουν τη ζωή τους μόνο από τον πόλεμο. Ασφαλώς, μέλημα των προσφύγων από αλύτρωτες περιοχές ήταν η απελευθέρωση της ιδιαίτερης πατρίδας τους. Εξαιτίας αυτής της πολιτικής ονομάστηκε και «εθνικό κόμμα».

β) Ο Κωλέττης, ως αρχηγός του γαλλικού κόμματος, επεδίωκε μια κυβερνητική πολιτική που θα ενίσχυε το ρόλο του βασιλιά, υπονομεύοντας έτσι τον κοινοβουλευτισμό. Δεν δίσταζε να χρησιμοποιεί βία και νοθεία για να τρομοκρατεί τους εκλογείς, ώστε να ψηφίζουν υπέρ του κόμματος του¹². Το 1846/1847 κατείχε πέντε από τα επτά υπουργεία της κυβέρνησής του, δεν παρουσιαζόταν όμως σχεδόν καθόλου στο Κοινοβούλιο και καθιστούσε αδύνατο τον έλεγχο της εκτελεστικής εξουσίας. Επέβαλε έτσι ένα είδος κοινοβουλευτικής δικτατορίας. Μετά το θάνατο του Κωλέττη, το

1847, το γαλλικό κόμμα πέρασε σε φάση παρακμής, καθώς επικράτησε διαμάχη για τη διαδοχή. Κατά την περίοδο του Κριμαϊκού πολέμου το (αγγλικό και) γαλλικό κόμμα έχασαν την εμπιστοσύνη των οπαδών τους, μετά τη βίαιη συμπεριφορά (της Αγγλίας και) της Γαλλίας απέναντι στην Ελλάδα, με το ναυτικό αποκλεισμό της χώρας.

B.2.

1. 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.

Το τρικουπικό κόμμα ήδη από το 1875 παρουσίασε ένα συστηματικό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού της χώρας, αρκετά κοντά στις αντιλήψεις του Κουμουνδούρου, το οποίο προέβλεπε: βελτίωση της άμυνας και της υποδομής, κατά κύριο λόγο του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας.

2. 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.

Β' ΟΜΑΔΑ

Γ.1. Το 1909 συντελείται μια τομή στην πολιτική ιστορία της Ελλάδας γενικότερα, και των πολιτικών κομμάτων ειδικότερα.

Όπως προκύπτει από το πρώτο κείμενο, ήδη από το 1908 εντοπίζονται συνωμοτικοί στρατιωτικοί πυρήνες οι οποίοι ασκούσαν κριτική ή και απέρριπταν τα πολιτικά κόμματα ενώ παράλληλα εμφορούνταν από αντιδυναστικές ιδέες. Στο πλαίσιο αυτό, δημιουργήθηκε τον Οκτώβριο του 1908 από ανθυπολοχαγούς ο πρώτος πυρήνας μιας μυστικής ένωσης στρατιωτικών, του Στρατιωτικού Συνδέσμου, το πρωτόκολλο του οποίου υπογράφηκε τελικά από δύο υπολοχαγούς και έναν λοχαγό (συνολικά δέκα άτομα) ενώ η κυβέρνηση ενημερώθηκε για την ύπαρξή του τον Ιούνιο του 1909.

Ύστερα από την αποτυχία του πρωθυπουργού Δημητρίου Ράλλη, ο οποίος αντικατέστησε τον Γεώργιο Θεοτόκη ύστερα από την παραίτηση του τελευταίου στις 4 Ιουλίου, να συλλάβει τους συνωμότες, τη νύχτα της 14^{ης} προς τη 15^η Αυγούστου 1909 εκδηλώθηκε κίνημα στο Γουδί (από τον Στρατιωτικό Σύνδεσμο). Σύμφωνα με το πρώτο κείμενο, στους στρατώνες της περιοχής συγκεντρώθηκαν 449 αξιωματικοί και 2.546 οπλίτες μαζί με χωροφύλακες και πολίτες ζητώντας από την κυβέρνηση να υιοθετήσει το πρόγραμμα του Συνδέσμου του οποίου τα αιτήματα αφορούσαν μεταρρυθμίσεις στο στρατό, τη διοίκηση, τη δικαιοσύνη, την εκπαίδευση και τη δημοσιονομική πολιτική. Οφείλει πάντως κανείς να λάβει υπόψη ότι, σύμφωνα με το πρώτο κείμενο, το πρόγραμμα του Συνδέσμου δεν μπορεί να χαρακτηριστεί επαναστατικό αφού, πέρα από ένα γενικό ευχολόγιο σχετικά με τις απαιτούμενες αλλαγές, οι βασικές θέσεις αφορούσαν μεταρρυθμίσεις στο στράτευμα, εξέφραζαν δηλαδή, μάλλον επαγγελματικά συμφέροντα και εξοπλιστικά σχέδια.

Ο Στρατιωτικός Σύνδεσμος δεν εγκαθίδρυσε δικτατορία, αλλά προώθησε τα αιτήματά του μέσω της Βουλής. Με αφορμή το κίνημα, έγινε στις 14 Σεπτεμβρίου μεγάλη διαδήλωση των επαγγελματικών σωματείων και συντεχνιών της πρωτεύουσας. Σύμφωνα με την εφημερίδα «Χρόνος», δημοσιογραφικό όργανο του Συνδέσμου, η μαζικότητα του συλλαλητηρίου ήταν εντυπωσιακή («θέαμα, το οποίον ουδέποτε άλλοτε είχε αντικρύσει η πόλις») αφού εκτιμάται ότι συμμετείχαν πάνω από εβδομήντα χιλιάδες πολίτες κάθε τάξης και ηλικίας. Πριν ξεκινήσει η διαδήλωση από το Πεδίον του Άρεως, ο Πρόεδρος των Συντεχνιών, Παπαφώτης, «εν μέσω απολύτου σιγής», γνωστοποίησε στους συγκεντρωμένους ψήφισμα μέσω του οποίου επιδοκιμαζόταν η εξέγερση του Στρατού και του Στόλου και υποδεικνυόταν στην Κυβέρνηση να προχωρήσει σε νομοθετικές

αλλαγές με στόχο την πάταξη της συναλλαγής και την εξυγίανση και ανάπτυξη της διοίκησης. Οι διαδηλωτές υποστήριξαν το διάβημα του Στρατιωτικού Συνδέσμου και υπέβαλαν ψήφισμα στο παλάτι με το οποίο ζητούσαν την επίλυση σειράς οικονομικών αιτημάτων.

Υπό την πίεση του Συνδέσμου η Βουλή ψήφισε, χωρίς ιδιαίτερη προετοιμασία και συζήτηση, μεγάλο αριθμό νόμων, που επέφεραν ριζικές αλλαγές. Το Φεβρουάριο του 1910 η Βουλή αποφάσισε την αναθεώρηση ορισμένων άρθρων του συντάγματος. Έτσι προκηρύχθηκαν εκλογές, από τις οποίες προήλθε αναθεωρητική βουλή. Στις 15 Μαρτίου 1910 ο Στρατιωτικός Σύνδεσμος διαλύθηκε έχοντας επιτύχει τις επιδιώξεις του.

Δ.1. Στις μικρότερες και πιο καθυστερημένες οικονομικά χώρες, η απόκτηση σιδηροδρομικού δικτύου παρουσιάστηκε από πολύ νωρίς ως σημαντική προϋπόθεση για την είσοδό 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.

Ωστόσο, το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας ολοκληρώθηκε σε τρεις περίπου δεκαετίες, **27 χρόνια σύμφωνα με το κείμενο Α΄**, 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, **με αποτέλεσμα την ματαίωση της κατασκευής 270 χιλιομέτρων σιδηροδρομικής γραμμής στην Πελοπόννησο και τελικά το δίκτυο ολοκληρώθηκε μόλις το 1909, με την κατασκευή 1.600 χιλιομέτρων.** Στο μεγαλύτερο τμήμα του το δίκτυο ήταν μετρικό, **χωρίς ωστόσο να έχει παντού το ίδιο πλάτος**, 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 **και παράλιες περιοχές**, χωρίς φιλοδοξίες να αποτελέσει τμήμα του διεθνούς δικτύου.

Το κράτος ανέλαβε το μεγαλύτερο μέρος του κόστους του έργου και επωμίστηκε το μεγαλύτερο μέρος του δανεισμού, που έγινε κυρίως από ξένα πιστωτικά ιδρύματα, **με αποτέλεσμα, σύμφωνα με τον Παπαγιαννάκη, την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού.** Οι ιδιώτες συμμετείχαν με μικρότερο ποσοστό (περίπου 30%), σ' ένα έργο του οποίου η αποδοτικότητα ήταν πολύ αμφίβολη, **καθώς δεν ήταν ούτε κοινωνικά επικερδές ούτε κίνητρο που θα έδινε ώθηση στην ελληνική βιομηχανία.** 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. **Πράγματι, σύμφωνα με το κείμενο Α΄, η χαμηλή επιβατική και εμπορευματική κίνηση των πρώτων ετών της δημιουργίας του σιδηροδρόμου μείωνε την αποδοτικότητά του, ενώ ταυτόχρονα η οικονομία της χώρας περιοριζόταν μεταξύ χωριών και μικρών πόλεων, γεγονός που σε συνδυασμό με τους βραδείς ρυθμούς κίνησης της ελληνικής οικονομίας, άμβλυne τις αναπτυξιακές προσδοκίες του σιδηροδρόμου.** Το γεγονός αυτό οδήγησε και στη διακοπή των περαιτέρω επενδύσεων στο χώρο του σιδηροδρόμου.

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.

Συμπερασματικά, σύμφωνα με τον Δερτιλή, η ηρωική εποχή των ελληνικών σιδηροδρόμων και η υποτιθέμενη μετάβαση της Ελλάδας στον καπιταλιστικό δρόμο ανάπτυξης, απλώς οδήγησαν στην διόγκωση του δημοσίου χρέους και τελικά στην πτώχευση του 1893.

1. ☒ Ζωγράφου: Ι. Χρυσίππου 1, ☎ 210 7488030 & ΙΙ. Ξηρογιάννη 10, ☎ 210 7488180
 2. ☒ Χολαργός: Φανερωμένης 13, ☎ 210 6536551
 3. ☒ Αγία Παρασκευή: Ευεργέτου Γιαβάση 9, πλατεία Αγ. Παρασκευής, ☎ 210 6000031
-

