

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΟ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ

A1

1- γ, 2- ε, 3- δ, 4- στ, 5- α

A2.

α. Στο μεγαλύτερο τμήμα του το σιδηροδρομικό δίκτυο μέχρι το 1909 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.

β. Το μεγάλο της πλεονέκτημα και ταυτόχρονα η κύρια πηγή εσόδων μέχρι το 1927 της εθνική Τράπεζας που ιδρύθηκε το 1841 ήταν το εκδοτικό δικαίωμα, η δυνατότητα της να εκδίδει τραπεζογραμμάτια, χαρτονομίσματα δηλαδή, για λογαριασμό του ελληνικού κράτους. Το τελευταίο μάλιστα ενίσχυε ή και επέβαλλε την κυκλοφορία τους.

γ. «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.

B1. 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.

B1.α. Πολλές δεκαετίες, μετά την ανεξαρτησία της, η Ελλάδα εξακολουθούσε να μοιάζει περισσότερο με την Ανατολή παρά με τη Δύση, παρ' όλο που η τελευταία υπήρξε το ζητούμενο, το επιθυμητό, το σημείο αναφοράς όλα αυτά τα χρόνια. Απουσίαζαν τα ισχυρά κέντρα ανάπτυξης, οι «ατμομηχανές» της οικονομικής και τεχνικής προόδου. Πώς θα μπορούσαν άλλωστε να υπάρξουν, όταν απουσίαζαν όλα όσα ήταν αναγκαία και προαπαιτούμενα για τη δημιουργία τους; Η χώρα δεν διέθετε σημαντικές πρώτες ύλες, δεν είχε πλεονάζον ειδικευμένο ή έστω φθηνό εργατικό δυναμικό, η συσσώρευση κεφαλαίου, ιδιωτικού και δημόσιου, ήταν ισχνή και η εσωτερική αγορά περιορισμένη έως ασήμαντη.

β. Στο μεταξύ η πρόοδος του εκτός των εθνικών συνόρων ελληνισμού ταλάνιζε το μικρό βασίλειο. Ενίσχυε την ιδέα ότι το υπάρχον κράτος δεν ήταν παρά μία ημιτελής κατασκευή, τα θεμέλια απλώς για κάτι μεγαλύτερο. *Το 1844 ο Κωλέττης διατύπωσε με σαφήνεια στην Εθνοσυνέλευση τη «Μεγάλη Ιδέα»: Το βασίλειο αποτελούσε μόνο ένα μικρό φτωχό μέρος της Ελλάδας. Το σημαντικότερο βρισκόταν υπό οθωμανική κατοχή και θα έπρεπε όλες οι δυνάμεις του έθνους να διατεθούν για την απελευθέρωση αυτού του τμήματος. Η «Μεγάλη Ιδέα» που εκπορεύθηκε απ' αυτήν την αντίληψη, δημιουργούσε προσδοκίες για ολοκλήρωση του εθνικού*

οράματος, που προϋπέθετε σημαντική διεύρυνση των συνόρων. Η έντονη παρουσία της εθνικής αυτής ιδεολογίας είχε επιπτώσεις στον πολιτικό και οικονομικό χώρο, ιδιαίτερα σε εποχές που τα προβλήματα έμοιαζαν με ανοικτές πληγές, στην περίπτωση της Κρήτης ή, αργότερα, της Μακεδονίας. Οι ελληνικές κυβερνήσεις δεν είχαν στραμμένο το ενδιαφέρον τους, μέσα σ' αυτές τις συνθήκες, αποκλειστικά στα εσωτερικά ζητήματα, στην οικονομική ανόρθωση και τη γεφύρωση του χάσματος με τη Δύση. Όλα αυτά συνυφαίνονταν με το εθνικό όραμα, μεγαλώνοντας το κόστος των προσπαθειών και καθιστώντας συχνά τις οικονομικές πρωτοβουλίες έρμαια των εθνικών κρίσεων.

Γ1.

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. Το σιδηροδρομικό δίκτυο έλυne 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. **Σύμφωνα με τις πληροφορίες της πρώτης πρωτογενούς πηγής** η έκρηξη στους σιδηροδρόμους ήταν μια έκρηξη της εκβιομηχάνισης γενικά. Όχι μόνο αύξησε τεράστια τη ζήτηση γαιάνθρακα και πολλών βιομηχανικών αγαθών -σιδηροτροχιών, ατμομηχανών, βαγονιών, κλειδιών σιδηροδρομικών γραμμών- αλλά, επιτρέποντας επιπλέον στα αγαθά να μετακινούνται γρηγορότερα από το εργοστάσιο στο πρατήριο οι σιδηρόδρομοι ελάττωσαν το χρόνο που απαιτούσαν για την πώληση των αγαθών αυτών. Γρηγορότερες πωλήσεις σήμαιναν με τη σειρά τους γρηγορότερη απόδοση του επενδυμένου κεφαλαίου, χρημάτων που μπορούσαν να επανεπενδυθούν για την παραγωγή περισσότερων αγαθών. Τελικά, με το άνοιγμα, σ' ολόκληρο τον κόσμο αγορών, σε βαθμό που δεν είχε γίνει ποτέ πριν, η έκρηξη των σιδηροδρόμων προκάλεσε την παραγωγή τέτοιων ποσοτήτων υλικών αγαθών, ώστε να εξασφαλίσει τη γρήγορη ολοκλήρωση της εκβιομηχάνισης της Δύσης. 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.

Στις μικρότερες και πιο καθυστερημένες οικονομικά χώρες, η απόκτηση σιδηροδρομικού δικτύου παρουσιάστηκε από πολύ νωρίς ως σημαντική προϋπόθεση 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. Ανυπέρβλητες 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 περιόριζαν την αποδοτικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου.

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 ανεφάρμοστα, καθώς η υλοποίησή τους συγκινούσε μόνο αμφίβολης αξιοπιστίας κερδοσκόπους. Οι γενικότερες αλλαγές όμως, που προοδευτικά 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 Πρίντεζι 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.

Τοιουτοτρόπως (σημ.: με την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου) δε οι γεωργοί θα ηύξανον τας εργασίας των, θα κέρδαινον περισσότερα, και φυσικώ των λόγω θα εβελτιούτο ο υλικός και ηθικός βίος των, και η ανταλλαγή των προϊόντων αμφοτέρων των μερών θα ηύξανε την ποιότητα, την ποσότητα και το κέρδος. **Επειδή** δε την γεωργίαν παρακολουθούσι πάντοτε αι τέχναι και η βιομηχανία, ως και τανάπαλιν, πολλών γεωργικών προϊόντων, μεταβαλλομένων εις βιομηχανικά προϊόντα, θα ανεπτύσσοντο συγχρόνως αι τέχναι και η βιομηχανία. Τα έως τότε δε εισαγόμενα ομοειδή προϊόντα θα έπαυον, και το εκ τούτων περίσσευμα των χρημάτων μας προκύπτον θα το μεταχειριζόμεθα εις προμήθειαν νέων προϊόντων ξένων, η εγχωρίων, η και άλλων ηθικών απολαύσεων όχι όπως κατασταθώμεν αυτάρκεις, όπερ αδύνατον, άσκοπον και επιβλαβές, μ' όλην την σημασίαν ήτις εσχάτως απεδόθη εις την ιδέαν ταύτην, αλλ' όπως δια της αυτής εργασίας, λαμβάνομεν όσον το δυνατόν περισσότερα. **Διότι** οι σιδηρόδρομοι δεν εκμεταλλεύονται μόνον τας υπάρχουσας ανάγκας, αλλά πλάττουσι και άλλας νέας.

Δ1.

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). Η διανομή των «εθνικών γαιών», αν και αποτελούσε γενική επιθυμία, συναντούσε πολλά προβλήματα στην πράξη.

α) Η οριστική αντιμετώπιση του προβλήματος έγινε με νομοθετικές ρυθμίσεις κατά την περίοδο 1870-1871 και κυρίως τον Μάρτιο του 1871, από τον Κουμουνδούρο, με υπουργό τον Σωτηρόπουλο. Στόχος των νομοθετημάτων ήταν να εξασφαλιστούν κατά προτεραιότητα οι ακτήμονες χωρικοί, με την παροχή γης, απαραίτητης για την επιβίωσή τους. Ταυτόχρονα, το κράτος προσπαθούσε να εξασφαλίσει, μέσα από τη διαδικασία της εκποίησης, τα μεγαλύτερα δυνατά έσοδα, που θα έδιναν μια ανάσα στο διαρκές δημοσιονομικό αδιέξοδο. Οι στόχοι ήταν αντιφατικοί και στην πραγματικότητα μόνο ο πρώτος επιτεύχθηκε σε ικανοποιητικό βαθμό. Σύμφωνα με τα στοιχεία που εξάγονται από το πρώτο δευτερογενές παράθεμα, όπως είχε συμβεί και στην εθνικοποίηση της γης το 1828 έτσι και το 1870-71 πρωτοποριακό μεταξύ των συγχρόνων καπιταλιστικών κρατών, επί του θέματος της γεωργικής πολιτικής καθώς η η διανομή της γης, κατακερματισμένης σε μικρούς οικογενειακούς κλήρους, δεν ήταν αντίθετη με την προηγηθείσα εθνικοποίηση, αλλά μάλλον μια ρεαλιστικότερη εφαρμογή της ίδιας αρχής. Ο κοινός στόχος και στις δύο περιπτώσεις ήταν να εμποδιστεί η μεγάλη γαιοκτησία. Η πρόοδος της μικρής οικογενειακής επιχείρησης, ισοδυναμώντας με μια *de facto* εθνικοποίηση της γης, είχε ακόμη ως συνέπεια την ευρύτερη εθνικοποίηση της αγροτικής οικονομίας στο σύνολό της, θεωρούμενης ως όλου. Στο σημείο αυτό, η πολιτική του ελληνικού κράτους προανάγγελλε ή την ανάλογη πολιτική των συγχρόνων καπιταλιστικών κρατών υπέρ μιας μικροαγροτικής γεωργίας, όπως αυτή εφαρμόστηκε στα ευρωπαϊκά κράτη από τις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα.

Το ελληνικό κράτος, είτε εθνικοποιώντας την γη στα 1828 είτε διανέμοντάς την στα 1871, τήρησε πάντα μια καθαρώς δύσπιστη και εχθρική στάση απέναντι της μεγάλης γαιοκτησίας και του αγροτικού καπιταλισμού εν γένει. Εκπαραλλήλου, το Κράτος ευνόησε πάντα την κοινωνική ενσωμάτωση της γεωργίας, δια μέσου του προνομιούχου χώρου της αγοράς, επί τη βάση της μικρής οικογενειακής επιχείρησης και ιδιοκτησίας. Σύμφωνα με τις σχετικές νομοθετικές ρυθμίσεις, οι δικαιούχοι αγρότες μπορούσαν να αγοράσουν όση γη ήθελαν, με ανώτατο όριο τα 80 στρέμματα για ξηρικά εδάφη και τα 40 στρέμματα για αρδευόμενα. Πρέπει να επισημανθεί ότι για τις περιοχές που χαρακτηρίζονταν ως φυτείες, ελαιόδεντρα και αμπέλια, ο μέσος όρος έκτασης των ιδιοκτησιών ήταν σαφώς μικρότερος εκείνων που προοριζόνταν για καλλιέργεια δημητριακών.

β) Από το 1870 ως το 1911 διανεμήθηκαν 2.650.000 στρέμματα με 370.000 παραχωρητήρια σε 357.217 κλήρους με αγοραία αξία 90.000.000 δρχ., πράγμα που δείχνει ότι οι φιλοδοξίες ή οι δυνατότητες των αγροτών για απόκτηση καλλιεργήσιμης έκτασης ήταν περιορισμένες αλλά και ο πολυτεμαχισμός της γης ήδη μεγάλος.

Επρόκειτο όμως για σημαντική διανομή καλλιεργήσιμων γαιών, ιδιαίτερα αν συγκριθεί με τα 600.000 στρέμματα εθνικών γαιών που είχαν διανεμηθεί τα προηγούμενα χρόνια, από το 1833 μέχρι το 1870. Ωστόσο, μόνο το 50% περίπου του αντιτίμου των παραχωρούμενων γαιών πληρώθηκε τελικά στο κράτος από τους αγοραστές της εθνικής αυτής ιδιοκτησίας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του δεύτερου παραθέματος η σημασία της αγροτικής αυτής μεταρρυθμίσεως εκτιμάται πληρέστερα, όταν συνειδητοποιηθεί το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των Ελλήνων χωρικών της εποχής εκείνης αποκαταστάθηκαν ως ιδιοκτήτες στη γη που

καλλιεργούσαν. Οι μικροί ιδιοκτήτες καλλιεργητές επιδόθηκαν, όπως ήταν φυσικό, στις πιο κερδοφόρες καλλιέργειες και ιδιαίτερα σε εκείνες που προορίζονταν για εξαγωγή. Μέσα σε διάστημα μιας τριετίας, τα 40% και πλέον των καλλιεργούμενων εκτάσεων καλύπτονταν από φυτείες (σταφιδαμπελώνες, βαμβάκοφυτείες, καπνοφυτείες, κλπ.). Οι αγαθές για την οικονομία επιπτώσεις υπήρξαν άμεσες. Από την μια πλευρά παρατηρήθηκε ραγδαία εισροή ξένου συναλλάγματος και από την άλλη τα έσοδα του Δημοσίου από τους τελωνειακούς δασμούς εξαγωγής πολλαπλασιάστηκαν. Τα στοιχεία για τη σταφιδοπαραγωγή και εξαγωγή σταφίδας την περίοδο 1860-1878 είναι αποκαλυπτικά. Συγκεκριμένα το 1860 τα καλλιεργούμενα στρέμματα ανέρχονταν σε 220.428 τα οποία έδιναν 110.228.000 ενετικά λίτρα παραγωγής και 101.707.075 ενετικά λίτρα εξαγωγής. Το 1870 τα καλλιεργούμενα στρέμματα ανέρχονταν σε 221.164 τα οποία έδιναν 120.000.000 ενετικά λίτρα παραγωγής και 101.707.075 ενετικά λίτρα εξαγωγής ενώ μετά τις νομοθετικές ρυθμίσεις του Κουμουνδούρου τα καλλιεργούμενα στρέμματα διπλασιάστηκαν και έφτασαν σε 435.000 τα οποία έδιναν διπλάσια παραγωγή (217.500.000 ενετικά λίτρα παραγωγής) και 210.000.000 ενετικά λίτρα εξαγωγής.

Η αγροτική μεταρρύθμιση έλυσε το πρόβλημα της εθνικής γης. Δεν έθιξε όμως καθόλου των μεγάλων ιδιωτικών εκτάσεων της Αττικής (170.000 στρέμματα ή 40% περίπου του συνόλου), τα οποία είχαν τσιφλικοποιηθεί από την εποχή της Ανεξαρτησίας. Οι γαιοκτήμονες των τσιφλικιών αυτών είχαν πετύχει μια σειρά δικαστικών αποφάσεων με τις οποίες του αναγνωρίζονταν τα δικαιώματα πλήρους ιδιοκτησίας.