

**ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ****ΘΕΜΑ Α1**

Να δώσετε το περιεχόμενο των ακόλουθων όρων:

- α. Εθνικές γαίες
- β. Εκδοτικό δικαίωμα
- γ. Αγροτική μεταρρύθμιση

(μονάδες 15)

ΘΕΜΑ Α2

Να αντιστοιχίσετε σωστά τα γεγονότα (στήλη Α) με τις χρονολογίες (στήλη Β) (2 στοιχεία της στήλης Β περισσεύουν):

ΣΤΗΛΗ Α

1. Έναρξη έργων για τη διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου
2. Ξεκίνησαν οι συζητήσεις για την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου
3. Η συνολική αξία των εισαγωγών και των εξαγωγών της Ελλάδας ήταν περίπου 36.000.000.
4. Η χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων φτάνει συνολικά τους 100.000 τόνους.
5. Ίδρυση της Εθνικής Τράπεζας.

ΣΤΗΛΗ Β

- A. 1840
- B. 1841
- Γ. 1846
- Δ. 1851
- E. 1881
- ΣΤ. 1835
- Z. 1866

(μονάδες 10)

ΘΕΜΑ Β1

Να παρουσιάσετε την προσπάθεια ανάπτυξης της βιομηχανίας από το 1870 μέχρι και τα πρώτα χρόνια του 20^{ου} αιώνα.

(μονάδες 12)

ΘΕΜΑ Β2

Ποιος ήταν ο στόχος του Διεθνούς Οικονομικού Ελέγχου και ποια τα αποτελέσματά του;

(μονάδες 13)

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ1

Αξιοποιώντας στοιχεία των ιστορικών πηγών και τις ιστορικές σας γνώσεις να παρουσιάσετε τις εξελίξεις του ζητήματος της μεγάλης ιδιοκτησίας στην Ελλάδα την περίοδο 1881-1913.

ΠΗΓΗ 1

Οι «τσιφλικάδες» της Θεσσαλίας κατάφεραν μέσω των πολιτικών προστατών τους να διατηρούν υψηλούς δασμούς στα εισαγόμενα σιτηρά, για να προστατεύουν την τιμή της χαμηλής σε ποσότητα και ποιότητα παραγωγής τους. Το 1904 ο δασμός έφτασε στο 40% επί της αξίας των εισαγόμενων δημητριακών. Η συγκεκριμένη προστατευτική πολιτική ανέβασε την τιμή του ψωμιού σε υψηλότερα επίπεδα απ' ό,τι πριν την προσάρτηση και είχε ως αποτέλεσμα να συμμαχήσουν οι αστικοί πληθυσμοί με τους ακτήμονες αγρότες προκειμένου να αναγκάσουν την κυβέρνηση να ανακαταλείψει τη γη των μεγάλων τσιφλικιών.

Θ. Βερέμης, Γ. Κολιόπουλος, *Ελλάς. Η σύγχρονη συνέχεια, από το 1821 μέχρι σήμερα*. Αθήνα 2005, σ.438

ΠΗΓΗ 2

Η αγροτική οικονομία και κοινωνία ταλανίζεται από το πρόβλημα των τσιφλικιών που ήταν πιο έντονο στη Θεσσαλία. Έξι περίπου εκατομμύρια στρέμματα γης, δηλαδή το 50% της συνολικής επιφάνειας και ακόμη μεγαλύτερο ποσοστό των καλλιεργούμενων εδαφών της ήταν τσιφλίκια, πολλά από τα οποία είχαν εξαγορασθεί με την προσάρτησή της στην Ελλάδα, το 1881, από ομογενείς κεφαλαιούχους της ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Οι καλλιεργητές της ήταν κολίγοι, που έπαιρναν έναν κλήρο γης από τους ιδιοκτήτες και μερικές φορές κεφάλαια και σπόρο, δίνοντας σε αντάλλαγμα το μισό ή το ένα τρίτο της παραγωγής τους. Το κύριο προϊόν της Θεσσαλίας ήταν τα δημητριακά. Σύμφωνα με τον οθωμανικό νόμο, οι κολίγοι δεν μπορούσαν να εκδιωχθούν από τη γη που πατροπαράδοτα καλλιεργούσαν. Όμως, μετά το 1881 οι ιδιοκτήτες των τσιφλικιών προσπάθησαν να κατοχυρώσουν δικαιώματα απόλυτης ιδιοκτησίας τους και να αντιμετωπίσουν τους κολίγους ως μισθωτούς, που μπορούσαν να αποβληθούν από τη γη

Αντίθετα, οι κολίγοι πίστευαν ότι είχαν δικαίωμα κατοχής των αγρών τους. Ακολούθησε ένας σκληρός αγώνας των τσιφλικούχων να εκδιώξουν τους κολίγους από τα κτήματά τους.[...] Τα τσιφλίκια της Θεσσαλίας έχουν αντιμετωπισθεί αρνητικά, διότι εμποδίζουν την άνοδο της παραγωγικότητας με την εισαγωγή νέων τρόπων παραγωγής. Επίσης, διότι με τους εξαιρετικά υψηλούς δασμούς στα εισαγόμενα δημητριακά επιβάρυναν πολύ την κατανάλωση ειδών πρώτης ανάγκης, όπως το σιτάρι και το ψωμί, από τους αστικούς πληθυσμούς. Τέλος, επειδή με τη μεγάλη επιρροή και πίεση που ασκούσαν οι τσιφλικάδες στους εκπροσώπους των τοπικών αρχών, μα και στους κολίγους τους, μπορούσαν να πετυχαίνουν την εκλογή βουλευτών που, ακόμα κι αν ανήκαν σε διαφορετικά κόμματα, ενώνονταν για να αποτρέψουν τις

προσπάθειες μεταρρύθμισης του θεσμού των τσιφλικιών και διανομής γης στους ακτήμονες.

Θανάση Μποχώτης, Ιστορία της Ελλάδας του 20^{ου} αιώνα, , *Εσωτερική πολιτική*, τ. Α2 1900-1922 Οι απαρχές, σ.48-49, εκδ. Βιβλιόραμα

(Μονάδες 25)

ΘΕΜΑ Δ1

Αξιοποιώντας στοιχεία των ιστορικών πηγών και τις ιστορικές σας γνώσεις να αναφερθείτε:

α) Στις χερσαίες συγκοινωνίες στην Ελλάδα μέχρι τη δεκαετία του 1870 και τους λόγους της κατάστασης αυτής.

β) Στις προσπάθειες πύκνωσης του οδικού δικτύου στα τέλη του 19^{ου} αιώνα και τους ανασταλτικούς παράγοντες.

ΠΗΓΗ

Στις ορεινές περιοχές δεν υπήρχαν ούτε επαρχιακοί ούτε δημοτικοί δρόμοι, ενώ οι χείμαρροι και οι μικροί ποταμοί παρέμεναν αγεφύρωτοι, καθιστώντας προβληματική κάθε μετακίνηση. Τον χειμώνα ορισμένα ορεινά περάσματα ήταν τόσο δύσβατα, που δυσκολεύονταν να περάσουν όχι μόνο άμαξες αλλά και τα ίδια τα ζώα. Οι αγωγιάτες αναγκάζονταν να στρώνουν τις κάπες τους στο έδαφος, για να διευκολύνουν τη διέλευση των αλόγων και των ημιόνων, που κινδύνευαν αλλιώς να τραυματισθούν. Η μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων, όπου δε γινόταν δια θαλάσσης, γινόταν κυρίως με ζώα, καθώς ήταν τα μόνα που μπορούσαν να κινηθούν σε μονοπάτια και δύσβατες περιοχές.

Επί Τρικούπη σχεδιάσθηκαν και κατασκευάσθηκαν νέοι δρόμοι, ενώ επιταχύνθηκε η κατασκευή των έργων που είχαν ήδη δημοπρατηθεί από την προηγούμενη κυβέρνηση. Έτσι μέσα σε οκτώ χρόνια, από το 1882 μέχρι το 1890, κατασκευάσθηκαν 2500 χιλιόμετρα εθνικών, επαρχιακών και δημοτικών οδών. Για τη μελέτη και την κατασκευή τους εργάσθηκε η γαλλική αποστολή μηχανικών, η οποία κλήθηκε το 1883.

Είναι προφανές ότι η συγκοινωνία διευκολύνθηκε σημαντικά, καθώς πλέον μπορούσαν να χρησιμοποιούνται άμαξες σε μεγάλη έκταση. Ακόμη και έτσι, όμως, και τότε οι συνθήκες δεν είχαν καμία σχέση με τις σημερινές. Στις μεγάλες ανηφόρες ή κατηφόρες, οι επιβάτες συχνά αναγκάζονταν να κατεβαίνουν από την άμαξα και να προχωρούν ένα διάστημα πεζοί, καθώς τα άλογα που την έσερναν δυσκολεύονταν να προχωρήσουν!

Λύντια Τρίχα, Ο Χαρίλαος πίσω από τον Τρικούπη, Καθημερινές Εκδόσεις Α.Ε. 2014, ΣΕΛ. 113-114

(μονάδες 25)