

*3ο Γενικό Λύκειο Δράμας
Σχολική χρονιά: 2020 - 2021
Θέματα Νεοελληνικής Ιστορίας
Ανθρωπιστικών Σπουδών*

*Από την
Αγροτική
Οικονομία
στην
Αστικοποίηση*

B. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 19^Ο ΑΙΩΝΑ

1. Το εμπόριο

Εσωτερικό εμπόριο

- Κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα → Αίτια → Οικονομικά μεγέθη της χώρας
 - Μικρός πληθυσμός
 - Περιορισμένη αγοραστική δυνατότητα
 - Απουσία παραγωγικών μονάδων
- Τελευταίες δεκαετίες 19^{ου} αιώνα → αύξηση της εμπορικής κίνησης με εισαγόμενα καταναλωτικά προϊόντα

Εξωτερικό εμπόριο

- Μέχρι το 1913 ταυτίζεται με την έννοια του εμπορίου της χώρας
- Είναι μόνιμα παθητικό για τη χώρα

Ισοζύγιο πληρωμών: η σχέση ανάμεσα στην αξία των εισαγωγών και των εξαγωγών

- Η σημασία του εμπορίου είναι μεγάλη, γιατί:
 - συνέβαλε στην αντιμετώπιση του επισιτιστικού προβλήματος
 - αποτελούσε την πιο αξιόπιστη πηγή εσόδων για το δημόσιο (έσοδα Τελωνείων)
- Η ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου ακολουθεί ρυθμούς ανάλογους:
 - με τη βελτίωση των εθνικών οικονομικών μεγεθών
 - με τους ρυθμούς ανάπτυξης της διεθνούς εμπορικής κίνησης
 - της εδαφικής και πληθυσμιακής διεύρυνσης της χώρας (ενσωμάτωση Ιονίων νήσων και Θεσσαλίας - αύξηση πληθυσμού κατά 2,5 φορές)

Αύξηση εμπορικών συναλλαγών	
1851	36.000.000 χρ. δρχ
1901	235.000.000 χρ. δρχ
1911	315.000.000 χρ. δρχ

→ Το μεγαλύτερο μέρος του εξωτερικού εμπορίου αφορά γεωργικά προϊόντα (πιν. 3)

Εξαγωγές

- Τα 2/3 γεωργικά προϊόντα → τη δεκαετία 1900-1910 τα ¾ των εξαγωγών
- Προϊόντα** → Σταφίδα (το ½ των συνολικών εξαγωγών)
 - Ελαιόλαδο
 - Κρασί (μετά το 1900)
 - Φυτικά προϊόντα για βιομηχανική επεξεργασία (πχ βαμβάκι)
 - Κατεργασμένα δέρματα (μέχρι το 1880)

Πρώτες ύλες → Μεταλλευτικά προϊόντα → Μόλυβδος (*Λαύριο*)

→ Μαγγάνιο (*Νοτιοδυτική Πελοπόννησος και*

Δυτική Στερεά)

→ Σμύριδα (*πέτρωμα που εξορύσσεται στη Νάξο*

και χρησιμοποιείται ως λειαντικό (σμυριδόχαρτο) και παλαιότερα για την κατασκευή μυλοπετρών σε αλευρόμυλους

→ Θηραϊκή γη (ηφαιστιογενές ορυκτό πέτρωμα με ιδιότητες παραπλήσιες με αυτές του τσιμέντου. Χρησιμοποιείται επίσης ως μονωτικό υλικό)
Βιομηχανικά προϊόντα → Ασήμαντες εξαγωγές

Εισαγωγές

- Γεωργικά προϊόντα → σταθερά το 1/3 του συνόλου
- Προϊόντα → Δημητριακά (κυρίως σιτάρι)
- Βιομηχανικά προϊόντα → υφάσματα, νήματα
 - Ορυκτά → άνθρακας
 - Ξυλεία, χημικά προϊόντα, μηχανήματα

Εμπορικοί δεσμοί (πίν. 4)

- Κυρίως με τα βιομηχανικά κράτη της δυτικής Ευρώπης
- Αγγλία → Το σύνολο σχεδόν της σταφίδας
→ Σημαντικό ποσοστό μεταλλευμάτων (μόλυβδος)
 - Γαλλία, Βέλγιο και μικρότερα ευρωπαϊκά κράτη
 - Οθωμανική Αυτοκρατορία → υπαρκτές εμπορικές σχέσεις - μικρότερες σε όγκο και αξία

Εμπορικοί οίκοι εκτός συνόρων

- Επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους σε περιοχές γύρω από την Ελλάδα
- Δρουν ανταγωνιστικά τόσο με τους εγχώριους εμπόρους αλλά και τους ευρωπαϊκούς εμπορικούς οίκους
- Νότια Ρωσία
 - Παραδουνάβιες χώρες
 - Οθωμανική Αυτοκρατορία (Κωνσταντινούπολη, Σμύρνη, Αλεξάνδρεια)

ΠΑΡΑΘΕΜΑΤΑ

Λαμβάνοντας υπόψη το περιεχόμενο του κειμένου, τα στοιχεία των πινάκων και τις σχετικές πληροφορίες του σχολικού βιβλίου, να αναφερθείτε:

- α) στον επαναπροσανατολισμό των αγροτικών καλλιεργειών κατά το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα έως τις αρχές του 20^{ου} (8 μονάδες)
- β) στην κατανομή των εισαγωγών /εξαγωγών κατά την ίδια περίοδο (12 μονάδες)
- γ) στις χώρες εμπορικών συναλλαγών με την Ελλάδα (5 μονάδες)

ΚΕΙΜΕΝΟ 1

Πολλαπλασιασμός των εμπορικοποιήσιμων καλλιεργειών

Πραγματικά, από τα μέσα του αιώνα διαφαίνεται μια ξεκάθαρη τάση πολλαπλασιασμού των εμπορικοποιήσιμων σε βάρος των παραδοσιακών καλλιεργειών που αποβλέπουν στην αυτοκατανάλωση. Η καλλιέργεια των δημητριακών, λόγω χάρη, αυξάνεται με πολύ αργούς ρυθμούς.

.....

Αντίθετα, τα αμπέλια, από 9.000 στρέμματα που καλύπτουν το 1835, φτάνουν σε 492.000 στρέμματα το 1861, σε 822.000 το 1881, σε 1.266.000 το 1887, σε 1.350.000 το 1900, για να περιοριστούν, το 1909, σε 1.040.000 στρέμματα.

Η σταφίδα πάλι, που η εκμετάλλευσή της γίνεται από το 1830, από 53.000 στρέμματα που καλύπτει το 1861 φτάνει τα 468.000 το 1887, τα 700.000 στρέμματα το 1900, και το 1909 πέφτει στα 577.000 στρέμματα. Η ελιά, καλύπτει το 1835 τα 250.000 στρέμματα, το 1881 τα 1.829.000 και το 1900 καθώς και το 1909 τα 2.600.000 στρέμματα. Τέλος, οι καλλιέργειες του καπνού και του βαμβακιού, που το 1830 ήταν ανύπαρκτες ή περιθωριακές, από το 1870-1880 αρχίζουν να επεκτείνονται.

Καθοριστικό στοιχείο στάθηκε η ανάπτυξη μιας φυσικής διεξόδου για τα εξαγώγιμα αγροτικά προϊόντα: το λάδι, ο καπνός, τα σύκα και κυρίως η σταφίδα, βρήκαν στην αγορά της δυτικής Ευρώπης ένα πεδίο συνεχώς διευρυνόμενο. Βασική σημασία είχε η σταφίδα: η καλλιέργειά της είχε επεκταθεί σ' ολόκληρη την Πελοπόννησο. Με τις ευλογίες του Κράτους, της εμπορικής αστικής τάξης και του χρηματιστικού κεφαλαίου, που έλεγχε τα κυκλώματα, οι αγρότες υποτάχθηκαν στις αντικειμενικές απαιτήσεις της παγκόσμιας αγοράς. Στο τέλος του περασμένου αιώνα αν η Ελλάδα δεν ήταν χώρα μονοκαλλιέργειας, είχε γίνει σχεδόν χώρα μονοεξαγωγής, αντιπροσωπεύοντας πάνω από το 50% των εξαγωγών για όλο το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα.

Κ. Τσουκαλά, Εξάρτηση και αναπαραγωγή, σσ. 91-92

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΠΙΝΑΚΑΣ
Σύνθεση εξωτερικού εμπορίου
Μ.ο. δεκαετιών 1860-1870 και 1900-1910
Βασικά προϊόντα (ποσοστό % της αξίας)

A. Εισαγωγές

Είδος	1860-70	1900-10
Αγροτικά προϊόντα	31%	36%
Βιομηχανικά	24%	30%
Πρώτες ύλες	12%	18%

B. Εξαγωγές

Είδος	1860-70	1900-10
Αγροτικά προϊόντα	63%	75%
Βιομηχανικά	7%	2%
Πρώτες ύλες	17%	22%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΠΙΝΑΚΑΣ
Χώρες εμπορικών συναλλαγών της Ελλάδας
(συγκριτικά μ.ο.1890)
Εισαγωγές και εξαγωγές σε εκατομμύρια δραχμές

Χώρα	Αξία	Ποσοστό	Κυριότερα είδη
Αγγλία	66	30%	Σταφίδα, μεταλλεύματα, υφάσματα
Ρωσία	22	10%	Σιτηρά (εισαγωγές)
Τουρκία	28	13%	Τρόφιμα, ζώα, βαμβάκι
Αυστρία	25	11%	Ξυλεία, αγροτικά
Γαλλία	32	15%	Δέρματα, τρόφιμα, διάφορα
Γερμανία	8	4%	
Ιταλία	7	3%	
ΗΠΑ	7	3%	
Σύνολο	217		

2. Η εμπορική ναυτιλία

18^{ος} ΑΙΩΝΑΣ - Η ΑΚΜΗ

- Σημαντική εμπορική και ναυτιλιακή δραστηριότητα → παραθαλάσσιες περιοχές → νησιά
- Ευνοήθηκε από συγκυρίες:
 - έξοδος της Ρωσίας στη Μαύρη Θάλασσα - ανάπτυξη εμπορίου στα λιμάνια της περιοχής (λχ Οδησός)
 - Συνθήκη Κιουτσούκ Καϊναρτζή (1774) - τα χριστιανικά (άρα και τα ελληνικά) πλοία προστατευμένα από τη ρωσική ισχύ αναπτύσσουν δραστηριότητες
 - Γαλλική Επανάσταση & Ναπολεόντειοι πόλεμοι - α) η διάσπαση του αποκλεισμού των γαλλικών λιμανιών από τους Άγγλους αποφέρει μεγάλα κέρδη, β) η εξαφάνιση των γαλλικών караβιών από την ανατ. Μεσόγειο

19^{ος} ΑΙΩΝΑΣ - Η ΥΦΕΣΗ ΚΑΙ Ο ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ

Η ύφεση

- Δύσκολα χρόνια κατά τη διάρκεια της ελληνικής επανάστασης:
 - ο ελληνικός στόλος μετατράπηκε σε πολεμικό
 - έκλεισαν οι εμπορικοί δρόμοι (λόγω των συγκρούσεων)
 - τα παραδοσιακά ναυτικά κέντρα παρήκμασαν ή καταστράφηκαν
- Διατηρείται μόνο η προδιάθεση των Ελλήνων και η γνώση των ναυτικών υποθέσεων

Ανάδειξη νέων ναυτιλιακών κέντρων

- Σύρος - σημαντικό και ισχυρότατο κέντρο, όχι μόνο για τα ελληνικά μέτρα :
 - δέχτηκε κύματα προσφύγων κυρίως από τη Χίο
 - κατέχει στρατηγική θέση στο κέντρο του Αιγαίου, στους δρόμους που συνδέουν τα Στενά και τη Μαύρη Θάλασσα με τη Μεσόγειο
 - ευνοήθηκε από τη δυναμική παρουσία και δραστηριότητα των ελληνικών παροικιών στα κυριότερα εμπορικά κέντρα της περιοχής (λιμάνια Νότιας Ρωσίας, Δούναβης, Κων/πολη, Σμύρνη, Αίγυπτος)

Ανοδική πορεία παρά τις αντιξοότητες

- Αύξηση αριθμού και χωρητικότητας των πλοίων κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα:
 - 1840: χωρητικότητα 100.000 τόνοι
 - 1866: χωρητικότητα 300.000 τόνοι
- Έντονες αυξομειώσεις λόγω → του ανταγωνισμού από τα ατμόπλοια
 - της αντικατάστασης των ελληνικών ιστιοφόρων από ατμόπλοια
- Κατασκευή δημόσιων έργων εξυπηρέτησης ναυτιλιακής δραστηριότητας:
 - Φάροι, λιμάνια κλπ

Ατμοκίνηση

- Χορήγηση σημαντικών κεφαλαίων μετά τα μέσα του 19^{ου} αι. (αγορά, ναυπήγηση, συντήρηση)
- Αναζήτηση κεφαλαίων μέσω → εταιρειών
 - επιχειρηματικών σχημάτων
- Ενεργός συμμετοχή → Κράτους
 - Τραπεζών (Εθνική Τράπεζα)
 - Ομογενών

- Αποτέλεσμα → ανατροπή των παραδοσιακών εφοπλιστικών σχέσεων
- Παρόλα αυτά ανεστάλη η ανάπτυξη της ελληνικής ατμοπλοΐας, λόγω :
 - περιορισμένης διαθεσιμότητας κεφαλαίων
 - αυξημένου επιχειρηματικού κινδύνου
- Η ελληνική ατμοπλοΐα κάνει αισθητή την παρουσία της την τελευταία δεκαετία του 19^{ου} αιώνα (97 ατμόπλοια το 1891)

20^{ος} ΑΙΩΝΑΣ

- Στις αρχές του 10^{ου} αι. παρατηρείται ανάπτυξη:
 - 1890 – **97** ατμόπλοια
 - 1901 – **191** ατμόπλοια
 - 1912 – **389** ατμόπλοια (**πιν. 5**)
- Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος → μεταβολή δεδομένων διότι:
 - Προκάλεσε καταστροφές
 - Έφερε αλλαγές οικονομικές και πολιτικές στα κράτη του Ευξείνου Πόντου
- 1919 (μετά το τέλος του Α΄ Π.Π.) → ο εμπορικός στόλος έχει υποδιπλασιαστεί (σε σχέση με το 1914)
 - χρειάζεται μια νέα αρχή

ΘΕΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΩΝ

2017 - Δ1

Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και αντλώντας στοιχεία από τα παρακάτω κείμενα και τον πίνακα που σας δίνονται, να αναφερθείτε:

- στην εξέλιξη των ναυτικών κέντρων από τη δεκαετία 1821-1830 έως το 1870, (**μονάδες 13**)
- στην περίπτωση της Σύρου και στους λόγους ανάπτυξής της κατά την ίδια περίοδο. (**μονάδες 12**)

ΚΕΙΜΕΝΟ Α

[...] Στην διάρκεια της Επανάστασης είχε καταστραφή μεγάλο ποσοστό των πλοίων, αλλά ένας ισχυρός πυρήνας περισώθηκε. Αν και η Ύδρα και οι Σπέτσες είχαν χάσει αντίστοιχα τα 78% και 50% του εμπορικού τους ναυτικού, στο τέλος του αγώνα η πρώτη διέθετε ακόμη 100 πλοία συνολικής χωρητικότητας 10.240 τόννων και οι Σπέτσες είχαν 50 πλοία 10.324 τόννων, όλα από 30 τόννους και πάνω. Με την αποκατάσταση της ειρήνης ιδρύθηκαν νέα ναυπηγεία σε πολλά νησιά και λιμάνια η ναυπηγική έγινε μια από τις σημαντικότερες βιομηχανίες του νεοσύστατου κράτους. [...]

Μετά την Επανάσταση, η Σύρος και αργότερα ο Πειραιάς έγιναν τα κύρια εμπορικά κέντρα με τα πιο δραστήρια ναυπηγεία. Από το 1827 μέχρι το 1834 ναυπηγήθηκαν στην Σύρο πάνω από 260 πλοία.

Γ. Λεονταρίτης, Ελληνική εμπορική ναυτία, Ε.Μ.Ν.Ε. Μνήμων, Αθήνα 1981, σ. 62-63.

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

Σε κύριο ναυτιλιακό κέντρο της δυτικής Ελλάδας αναδεικνύεται η μικρή κομόπολη σφηνωμένη σε μια γωνιά των βόρειων ακτών του Κορινθιακού κόλπου, το Γαλαξίδι. Πραγματοποιώντας μια πραγματικά εντυπωσιακή οικονομική άνθηση, το Γαλαξίδι, μέσα σε μία τριακονταετία, μεταξύ 1840 και 1870, πενταπλασιάζει το στόλο του. Το 1870, τη χρονιά της κορύφωσής του, διαθέτει 320 μεγάλα ιστιοφόρα και σχεδόν προκαλεί την αδιαμφισβήτητη κυρίαρχο του Αιγαίου, τη Σύρο, η οποία την ίδια χρονιά διαθέτει 700 ιστιοφόρα. Αποτελεί το κύριο ναυπηγικό κέντρο της δυτικής Ελλάδας και στηρίζει όλη του την ευημερία στην παραγωγή και εκμετάλλευση ιστιοφόρων.

	1840	1870
Γαλαξίδι	64	319
Σύρος	90	700

Σπέτσες	26	211
Ύδρα	24	119
Πειραιάς	1	49

Τζελίνα Χαρλαύτη, «Ναυτιλία», στο Κ. Κωστής – Σ. Πετμεζάς (επιμ.), *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τον 19ο αιώνα*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2006, σ. 438 και 437

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

Το διαμετακομιστικό εμπόριο αποτέλεσε την πρότυπη οικονομική δραστηριότητα στη Σύρο σε όλη την περίοδο της ακμής της. Σπουδαία συμμετοχή στο συνολικό εμπόριο της πόλης είχαν και οι εισαγωγές, οι οποίες σαφώς υπερεπερέεσαν σημαντικά των εξαγωγών που πραγματοποιούνταν από τους συριανούς εμπόρους. Στην ουσία η Σύρος υπήρξε αφενός η αγορά διοχέτευσης των δυτικών και ανατολικών προϊόντων προς την Ανατολή και τη Δύση αντίστοιχα και αφετέρου ο τόπος εισόδου των εξωτερικών αγαθών προς την ελληνική ενδοχώρα. [...] Το εμπόρευμα που είχε παραγγελθεί από τον ερμουπολίτη έμπορο ερχόταν στη Σύρο για να κατατεθεί στην αποθήκη διαμετακόμισης (transit).

Το ναυπηγείο της πόλης ήταν ένας από τους ζωτικότερους τομείς της τοπικής οικονομίας. Η πλούσια δραστηριότητά του οφείλεται στην παρουσία των ψαριανών και χίων ναυπηγών. [...] Στο πλευρό τους είχαν ένα πολυάριθμο εργατικό δυναμικό, το οποίο παρείχε ειδικευμένη εργασία. [...] Το συνολικά εργαζόμενο προσωπικό του ναυπηγείου ανέρχονταν σε πάνω από 1.000 άτομα. [...] Αν υπολογίσουμε ότι ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός της Ερμούπολης το 1850 ήταν 7.650 άτομα, τότε ο αριθμός των απασχολούμενων στο ναυπηγείο της πόλης υποδεικνύει τη μεγάλη σπουδαιότητα που είχαν οι ναυπηγικές εργασίες στη Σύρο. [...]

Β. Καρδάσης, «Η Σύρος σταυροδρόμι της Ανατολικής Μεσογείου», στο Γ.Β. Δερτιλής - Κ. Κωστής (επιμ.), *Θέματα Νεοελληνικής Ιστορίας (18ος – 20ός αιώνας)*, Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα, 1991, σ. 329, 325 και 332.

ΠΑΡΑΘΕΜΑΤΑ

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	1482	248.000	-	-
1860	1212	234.000	1	150
1875	1107	210.000	27	8.200
1892	1292	213.000	103	60.400
1903	1030	145.000	209	202.000
1911	760	102.000	347	384.000

ΚΕΙΜΕΝΟ

Παρατηρούνται φαινόμενα σταδιακής παρακμής στα σημαντικότερα λιμάνια, που αντλούσαν την οικονομική τους δύναμη από ναυτιλιακές δραστηριότητες [...]

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 και βαθμιαία εκτόπισή τους από τα ατμοκίνητα πλοία, έδωσε γερό χτύπημα στους παραδοσιακούς караβοκέρηδες. Από το 1850,

μειώνονται προοδευτικά οι ναυπηγικές εργασίες των νησιών, καθώς και το σύνολο των δραστηριοτήτων που είχαν αναπτυχθεί γύρω από τη ναυτιλία.[...]

Οι μετασχηματισμοί αυτοί επηρέασαν βαθύτατα τη λειτουργία των τάξεων που ασκούσαν τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ένα μεγάλο τμήμα αυτής της τάξης των εφοπλιστών είχε συγκροτηθεί με βάση το κεφάλαιο που συσσωρευόταν από το παραδοσιακό θαλάσσιο εμπόριο. Αλλά η καινούργια «καπιταλιστική» ναυτιλία απαιτούσε σημαντικές επενδύσεις και ήταν λειτουργικά διαφοροποιημένη από τα τοπικά της ερείσματα, γύρω από τα οποία είχαν αναπτυχθεί οι συμπαγείς και διαρθρωμένες αστικές κοινότητες των νησιών.

Πολύ σύντομα, λοιπόν, αρχίζουν να παρακμάζουν όλες αυτές οι πόλεις –ακόμα και η Σύρος από το 1880. 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, που άνθιζε το ελληνικό χρηματιστικό κεφάλαιο του εξωτερικού.

Έτσι, λοιπόν, από τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας και με την εξαίρεση της Ερμούπολης και των λιμανιών που εξυπηρετούσαν εκτεταμένη ενδοχώρα, διατηρώντας μ' αυτόν τον τρόπο τις λειτουργίες τους σαν οικονομικές και πολιτιστικές πρωτεύουσες, τα περισσότερα παράκτια κέντρα παρακμάζουν με γοργό ρυθμό.

Σ' όλη αυτή την περίοδο, αδιάκοπη ανάπτυξη παρουσιάζουν μόνο τα λιμάνια και τα κέντρα του εξαγωγικού εμπορίου, που δημιουργήθηκαν κυρίως μετά το 1850, σε σημεία που εξυπηρετούσαν άμεσα τις περιοχές που παρήγαν αγροτικά εξαγωγίμα προϊόντα. Έτσι η σταφίδα, βασικό εξαγωγίμο προϊόν, αποτελεί τη βάση της ανάπτυξης των λιμανιών της Πελοποννήσου και κυρίως της Πάτρα που έγινε η πλουσιότερη πόλη μετά την παρακμή της Ερμούπολης. Με την προσάρτηση της Θεσσαλίας, θα προστεθεί και ο Βόλος. Και αν η Πάτρα, ο Βόλος κι η Καλαμάτα υπήρξαν, από το 1880-1890, εμβρυακά κέντρα βιομηχανικής παραγωγής, η ανάπτυξή τους οφείλεται σχεδόν αποκλειστικά στις λιμενικές τους λειτουργίες, και, προκειμένου για τα λιμάνια της Πελοποννήσου στην εξαγωγή της σταφίδας.

Με λίγα λόγια, η παρακμή πόλεων του ελληνικού χώρου ήταν ένα σχεδόν γενικευμένο φαινόμενο. Για πολλαπλούς λόγους, με την ελληνική ανεξαρτησία, όλες οι τοπικές αστικές δραστηριότητες εξολοθρεύονται. Τα μόνα αστικά κέντρα που δημιουργήθηκαν και αναπτύχθηκαν από τότε, εκτός από την πρωτεύουσα, υπήρξαν η Ερμούπολη, κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου, και τα λιμάνια εξαγωγών. Και στις δυο περιπτώσεις, οι δραστηριότητές τους συνδέονται με τις οικονομικές σχέσεις που είχε ο ελληνικός χώρος με το εξωτερικό. Τα υπόλοιπα αστικά κέντρα, μένουν στάσιμα ή παρακμάζουν οριστικά.

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

3. Η διανομή των εθνικών κτημάτων

- Ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα του ελληνικού κράτους, λόγω:
 - έκτασης
 - σημασίας
 - πολυπλοκότητας
- **Ορισμός**

«Εθνικές Γαίες» ήταν οι ακίνητες, οι κτηματικές ιδιοκτησίες των Οθωμανών στις περιοχές που περιήλθαν στον έλεγχο του ελληνικού κράτους. Η γη αυτή ανήκε:

- α) στο οθωμανικό δημόσιο
- β) σε μουσουλμανικά ιδρύματα
- γ) σε ιδιώτες, είτε → ως ιδιοκτησία
→ ως δικαίωμα νομής (εκμετάλλευσης)

- Περιήλθαν στην κυριότητα του ελληνικού κράτους «επαναστατικό δικαίω»
- Αποτέλεσαν το πρώτο (και μόνο) κεφάλαιο στη διάρκεια του πολέμου
- Χρησιμοποιήθηκαν → ως υποθήκη για τη σύναψη δανείων
→ ως μέσα εξασφάλισης εσόδων (μέσω της εκποίησης τους)

- **Έκταση των γαιών**
- Υπολογισμός μόνο κατά προσέγγιση γιατί ήταν περίπλοκα:
→ το οθωμανικό καθεστώς έγγειας ιδιοκτησίας
→ οι μηχανισμοί απογραφής των περιουσιακών στοιχείων
- Χονδρικά, η έκταση ανερχόταν σε 4 έως 5 εκατομμύρια στρέμματα

- **Προβλήματα που ανέκυψαν κατά τη διανομή**
- Πολλοί καλλιεργητές είχαν δικαιώματα εκμετάλλευσης προεπαναστατικά
→ καλλιεργούσαν τη γη επί πολλές γενιές
→ απέδιδαν → ποσοστό (περίπου 15%) στον ιδιοκτήτη
→ φόρο επί της παραγωγής (δεκάτη)

}	Άρα, έχουν ισχυρά δικαιώματα ιδιοκτησίας και το κράτος δεν μπορεί να τους ζητήσει υψηλό τίμημα
---	------------------------------------------------------------------------------------------------
- Η εξαγορά προϋπέθετε ξεκάθαρους τίτλους ιδιοκτησίας που δεν υπήρχαν επειδή:
→ ήταν ανύπαρκτοι στον οθωμανικό χώρο
→ υπήρχαν επάλληλα δικαιώματα επί της γης

- Στη Στερεά Ελλάδα πολλές γαίες πέρασαν απευθείας σε χέρια ιδιωτών
→ με απευθείας εξαγορά από τους Οθωμανούς ιδιοκτήτες και σε χαμηλή τιμή
→ το κράτος χάνει την ευκαιρία διαμεσολάβησης και αποκόμισης εσόδων

- Υπαρξη σημαντικών διαφορών μεταξύ του οθωμανικού και του βυζαντινορωμαϊκού δικαίου έγγειας ιδιοκτησίας (που υιοθέτησε το ελληνικό κράτος)
→ η προσαρμογή των δεδομένων άφηνε περιθώρια για ατασθαλίες
- **Οι τάσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος**
- Οδηγούν → στον πολυτεμαχισμό των εθνικών γαιών σε μικρές / μεσαίες ιδιοκτησίες
→ όχι στη συγκέντρωσή της σε λίγους κεφαλαιούχους
- **Αυτό οφειλόταν:**
→ στην έλλειψη μεγάλων κεφαλαίων
→ στην τάση απόκτησης ακίνητης περιουσίας στις πόλεις (ιδίως στην Αθήνα)
→ δεν ήταν στις προθέσεις των πλουσίων η απόκτηση μεγάλης έγγειας ιδιοκτησίας γεγονός που δεν επέτρεψε τη δημιουργία κοινωνικών εντάσεων
→ η δημιουργία μικρών ιδιοκτησιών οδηγούσε στην ανάπτυξη συστήματος πολιτικής προστασίας, επειδή:
 - οι μικρές ιδιοκτησίες ήταν :
→ ευπρόσβλητες σε κρίσεις

- έκθετες στις διαθέσεις της αγοράς και σε φορολογικές πιέσεις
- οι τοπικοί πολιτευτές παρεμβαίνουν στους κυβερνητικούς μηχανισμούς για περιορισμό πιέσεων (ανάλογα με τους προεστούς προεπαναστατικά)

- **Οριστική αντιμετώπιση**

- Νομοθετικές ρυθμίσεις την περίοδο 1870-71 (κυβ. Κουμουνδούρου)
- Στόχοι → εξασφάλιση, κατά προτεραιότητα, των ακτημόνων
 - ↳ → εξασφάλιση για το κράτος των μεγαλύτερων, κατά το δυνατόν, εσόδων (Στόχοι αντιφατικοί: επετεύχθη σε ικανοποιητικό βαθμό μόνο ο πρώτος)
- Περιεχόμενο νομοθετικών ρυθμίσεων
 - οι δικαιούχοι αγρότες μπορούν να αγοράσουν γη με όριο:
 - 80 στρέμματα για ξηρικά (μη αρδευόμενα) εδάφη
 - 40 στρέμματα για αρδευόμενα εδάφη
- Αποτελέσματα
 - 1870 - 1911: Διανεμήθηκαν 2.650.000 στρέμματα με 370.000 παραχωρητήρια (7 στρέμματα ανά παραχωρητήριο)
 - Άρα: → οι φιλοδοξίες ή οι δυνατότητες των αγροτών είναι περιορισμένες
 - ο πολυτεμαχισμός της γης είναι μεγάλος
 - Σε περιοχές με φυτείες, ελαιόδεντρα και αμπέλια ο μέσος όρος έκτασης των ιδιοκτησιών είναι μικρότερος
- **Αποτίμηση**
- Σημαντική διανομή (σε σύγκριση με τα 600.000 στρέμματα που διανεμήθηκαν τα προηγούμενα χρόνια, 1833-1870)
- Το κράτος έλαβε από τους αγοραστές μόνο το 50% του αντιτίμου των γαιών που παραχωρήθηκαν

ΘΕΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΩΝ

2003 - 2020 Π.Σ. - Εθνικές γαίες (ορισμός) - **Απάντηση:** «Εθνικές γαίες ήταν ... επαναστατικό δικαίω» και «Υπολογίζεται ότι ...έως 5.000.000 στρέμματα».

2006 - Με ποιον τρόπο αντιμετωπίστηκε οριστικά το πρόβλημα της διανομής των «εθνικών γαιών» μετά το 1870; (**μον. 14**)

2016 - Δ1

Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και αντλώντας στοιχεία από τα παρακάτω κείμενα που σας δίνονται, να αναφερθείτε στις νομοθετικές ρυθμίσεις του 1870-1871 και του 1917 για την επίλυση του αγροτικού ζητήματος στην Ελλάδα, και ειδικότερα:

- α. στους στόχους και το περιεχόμενο των ρυθμίσεων (**μονάδες 15**)
- β. στην υλοποίησή τους (**μονάδες 10**).

Οι λόγοι που ωθούν την κυβέρνηση Κουμουνδούρου στη σημαντική αυτή θεσμική μεταβολή είναι πολλαπλοί.

α) *Λόγοι οικονομικοί:* Με την αγροτική μεταρρύθμιση του 1871 το κράτος επιχειρεί να επαυξήσει τα δικά του έσοδα από τα ποσά της εξαγοράς, όπως και των τραπεζών και των εμπορικών ομάδων, καθώς έρχεται να ενισχύσει τις φυτείες και το μικρό ή μεσαίο οικογενειακό κλήρο. Με την επέκταση των εξαγωγών του αγροτικού προϊόντος των φυτειών, οι εμπορικές ομάδες θα δουν μια ταχεία ανάπτυξη τους, ενώ ταυτόχρονα θα ενισχυθεί ο ρόλος τους στη δανειοδότηση των τρεχουσών αναγκών των νέων τώρα μικροπαραγωγών.

Με την παραχώρηση της δημόσιας γης, το κράτος θα στερηθεί το 25% της ακαθάριστης παραγωγής, αλλά θα αποκτήσει νέες πηγές εσόδων, τους φόρους και τους δασμούς, που θα επιβληθούν στο αυξημένο τώρα αγροτικό προϊόν των φυτειών, καθώς θα έχουμε μια επέκταση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και αύξηση της παραγωγής.

β) *Λόγοι κοινωνικοί:* Αν και δεν υπάρχει κάποιο συγκροτημένο κίνημα ακτημόνων, οι καταπατήσεις των εθνικών και εκκλησιαστικών γαιών εκ μέρους μη κληρούχων ή μικροϊδιοκτητών σε διάφορες περιοχές της χώρας, ιδιαίτερα στην Πελοπόννησο, που δημιουργούν εστίες εντάσεων, συνηγορούν για την προικοδότηση αυτών των κοινωνικών ομάδων με «λαχίδια»* εθνικής γης. [...]

Το όλο εγχείρημα μπορούμε να το δούμε ως ένα μέρος της όλης προσπάθειας του Α. Κουμουνδούρου, που αγκαλιάζει την περίοδο 1860- 1880 και αποσκοπεί με την ανάπτυξη της γεωργίας [...] στην προώθηση της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα.

* λαχίδια: τεμάχια γης.

Θ. Καλαφάτης, «Η αγροτική οικονομία. Όψεις της αγροτικής ανάπτυξης», Ιστορία του Νέου Ελληνισμού 1770-2000, τ.5, Αθήνα, Ελληνικά Γράμματα, 2003, σ. 72

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

Πρόθεση των Φιλελευθέρων ήταν να ενισχύσουν το εθνικό φρόνημα των χωρικών, βασικής πηγής οπλιτών για τους επερχόμενους πολέμους, αλλά και να ενισχύσουν την έλξη που ασκούσε το ελληνικό εθνικό πρόγραμμα μεταξύ των ποικίλων χριστιανικών πληθυσμών της Βόρειας Ελλάδας. Η ρητή υπόσχεση μιας εκτεταμένης αγροτικής μεταρρύθμισης εντάσσεται στην πολιτική αυτή, η οποία είχε άμεσα θετικά αποτελέσματα και προς τις δύο κατευθύνσεις. Αρχικά, η απαλλοτρίωση των τσιφλικιών (ειδικώς βεβαίως των χριστιανών γαιοκτημόνων) προβλεπόταν να γίνει εκουσίως, με διάφορα προγράμματα χρηματοδότησης των ακτημόνων αγοραστών και με αργούς ρυθμούς. Η όξυνση, όμως, των ενδοαστικών συγκρούσεων και ο Διχασμός του πολιτικού κόσμου έσπρωξε την Κυβέρνηση της Θεσσαλονίκης να υιοθετήσει ένα πιο ριζοσπαστικό πρόγραμμα υποχρεωτικής απαλλοτρίωσης.

Σ. Δ. Πετμεζάς, «Αγροτική οικονομία. Τα όρια του μοντέλου αγροτικής ανάπτυξης του 19ου αιώνα», στο Χ. Χατζηιωσήφ (επιμ.), Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα. Όψεις πολιτικής και οικονομικής ιστορίας 1900-1940, Αθήνα, Βιβλιόραμα, 2009, σ. 219.

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

Η λύση που επελέγη ήταν η αναπαραγωγή, στη Βόρειο Ελλάδα, του νοτιοελλαδικού κοινωνικού προτύπου, το οποίο στηριζόταν στη μικρή ιδιοκτησία και την οικογενειακή αγροτική εκμετάλλευση. Το πρότυπο αυτό είχε αποδειχτεί αρκετά επιτυχημένο, αν όχι από οικονομική οπωσδήποτε από πολιτική άποψη, καθώς είχε συμβάλει [...] στη σταθεροποίηση της κρατικής εξουσίας και του πολιτεύματος. Η διανομή γης ήταν το κυριότερο όπλο που διέθετε το ελληνικό κράτος προκειμένου να νομιμοποιήσει την κυριαρχία του στη Βόρειο Ελλάδα. [...]

Η αγροτική μεταρρύθμιση άρχισε τελικά να υλοποιείται από το 1923 και ύστερα [...]. Η γη που διένειμε τότε το κράτος ανήκε προηγουμένως κυρίως σε Τούρκους και Βουλγάρους που είχαν αποχωρήσει, στο πλαίσιο της ανταλλαγής των πληθυσμών, αλλά και σε έλληνες μεγαλογαιοκτήμονες.

Α. Φραγκιάδης, Ελληνική οικονομία 19ος – 20ός αιώνας. Από τον Αγώνα της Ανεξαρτησίας στην Οικονομική και Νομοσυστακτική Ένωση της Ευρώπης, Αθήνα, Νεφέλη 2007, σσ. 130-131.

ΠΑΡΑΘΕΜΑΤΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Εμβαδόν καλλιεργημένου εδάφους το 1836
(σε στρέμματα)

	Εθνικές γαίες	Ιδιωτικές γαίες	Σύνολο
Πελοπόννησος	6.000.000	1.436.000	7.436.000
Στερεά Ελλάδα	4.000.000	1.580.000	5.580.000
Νησιά	40.000	10.000	50.000
Σύνολο	10.040.00	3.026.000	13.066.000

Πηγή: F. Strong, *Greece as a kingdom*, Λονδίνο 1842, σ. 3

Λαμβάνοντας υπόψη το κείμενο του βιβλίου σας και το περιεχόμενο των παραπάνω πηγών:
α) Να παρουσιάσετε το περιεχόμενο της αγροτικής μεταρρύθμισης του 1871 (**μονάδες 12**).
β) Να επισημάνετε τις συνέπειες της μεταρρύθμισης στη γεωργία, στην εθνική οικονομία γενικότερα (**μονάδες 13**).

ΚΕΙΜΕΝΟ 1**Η αγροτική μεταρρύθμιση του 1871**

Γενικώς, το ελληνικό κράτος, εθνικοποιώντας την γη στα 1828, εμφανίζεται ως πρωτοποριακό μεταξύ των συγχρόνων καπιταλιστικών κρατών, επί του θέματος της γεωργικής πολιτικής. Ομοίως, **η εν συνεχεία διανομή της εθνικοποιημένης γης στα 1871** δεν ήταν παρά μια λογική συνέπεια του ίδιου θεμελιώδους κρατικού προσανατολισμού: 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 προανήγγελλε 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, ετήρησε πάντα μια καθαρώς δύσπιστη και εχθρική στάση έναντι της μεγάλης γαιοκτησίας και του αγροτικού καπιταλισμού εν γένει. Εκ παραλλήλου, 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.

Κ. Βεργόπουλου, *Το Αγροτικό ζήτημα στην Ελλάδα*, σ. 115

ΚΕΙΜΕΝΟ 2**Η γεωργία και η αγροτική μεταρρύθμιση του 1871**

Τελικά το Μάρτιο του 1871, ο Κουμουνδούρος, με υπουργό το Σωτηρόπουλο, πέτυχε την ψήφιση νόμου με αποτέλεσμα να διανεμηθούν 2.650.000 στρέμματα σε 357.217 κλήρους με αγοραία αξία 90.000.000 δρχ.

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, βαμβακοφυτείες, 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.

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 είχαντσιφλικοποιηθεί από την εποχή της Ανεξαρτησίας. Οι γαιοκτήμονες τωντσιφλικιών αυτών είχαν πετύχει μια σειρά δικαστικών αποφάσεων με τις οποίες του αναγνωρίζονταν τα δικαιώματα πλήρους ιδιοκτησίας.

Παρά τις σημαντικές βελτιώσεις που σημειώθηκαν στον αγροτικό τομέα στη δεκαετία αυτή, η γεωργία θα συνεχίσει ακόμη για καιρό να υποφέρει από βασικές ελλείψεις: Η αγροτική δανειοδότηση παρέμεινε υποτυπώδης. Η εισαγωγή νεωτεριστικών μεθόδων καλλιέργειας, κυρίως με τη χρησιμοποίηση λιπασμάτων, δεν προχώρησε. Το ανύπαρκτο οδικό δίκτυο και η έλλειψη μεταφορικών μέσων στις περισσότερες περιφέρειες δεν επέτρεπε την εμπορία αγροτικών προϊόντων σε μεγάλη έκταση, με αποτέλεσμα ένα μεγάλο ποσοστό αγροτών να περιορίζεται σε καλλιέργειες που μόλις επαρκούν για τις βιοτικές ανάγκες των οικογενειών τους.

Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμος ΙΓ', σσ. 310-311

4. Η εκμετάλλευση των ορυχείων

- Περιορισμένο ενδιαφέρον εκμετάλλευσης του υπεδάφους εξαιτίας της απουσίας βαριάς βιομηχανίας
- Οι εξορυκτικές δραστηριότητες απόσκοπουν:
 - σε εξαγωγές μεταλλευτικών προϊόντων σε βιομηχανικά κράτη της Δυτ. Ευρώπης
 - εξάγονται ακατέργαστα (σε μορφή μεταλλεύματος)
 - εξάγονται μετά από στοιχειώδη επεξεργασία
 - στην εξυπηρέτηση των περιορισμένων τοπικών αναγκών
 - λατομικές δραστηριότητες
 - παραγωγή οικοδομικών υλικών
- Η Ελλάδα διαθέτει ικανοποιητική ποικιλία κοιτασμάτων σε μικρές όμως ποσότητες
- **1860: Ραγδαία εξέλιξη του κλάδου**
 - Ενθάρρυνση μεθοδικής εκμετάλλευσης → υιοθέτηση νομοθεσίας που επέτρεπε την εκχώρηση μεταλλευτικών δικαιωμάτων με ευνοϊκούς όρους (βλ. Πηγή 1)
 - Συγκυρίες → π.χ. διάνοιξη διώρυγας Σουέζ (ολοκληρώθηκε το 1869)
 - η γενικότερη αναβάθμιση της Αν. Μεσογείου λόγω της διώρυγας
- **Περιοχές μεταλλευτικής δραστηριότητας**
 - **Λαύριο** → 1866: Γαλλοιταλική Εταιρεία (Σερπιέρι - Ρου)
 - Στόχος: Εκμετάλλευση κοιτασμάτων και σκωριών
 - **Μήλος** → Θειάφι
 - **Νάξος** → Σμύριδα
 - **Θήρα** → Θηραϊκή γη
- **Νέες εξορυκτικές δραστηριότητες - τέλος 19^{ου} αιώνα**
 - Μάρμαρο
 - Αλυκές - πηγή σημαντικών δημόσιων εσόδων

ΘΕΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΩΝ

2006 (επαν.) - Πώς εξελίχθηκε η εκμετάλλευση του ορυκτού πλούτου στην Ελλάδα από τις αρχές της δεκαετίας του 1860 έως το τέλος του 19ου αιώνα; (μονάδες 14)

ΠΑΡΑΘΕΜΑΤΑ

Λαμβάνοντας υπόψη το κείμενο του βιβλίου σας και το περιεχόμενο των παρακάτω πηγών, να παρουσιάσετε:

α) τις ενέργειες των ελληνικών κυβερνήσεων προς ενθάρρυνση των επενδύσεων για την εκμετάλλευση του ελληνικού υπεδάφους και τις επιπτώσεις τους στην αύξηση του επενδυτικού ενδιαφέροντος (μονάδες 12)

β) τις περιοχές μεταλλευτικής δραστηριότητας (μονάδες 13)

ΠΗΓΗ 1

Εκμετάλλευση του ορυκτού πλούτου

Από τον ορυκτό πλούτο της χώρας είχε αξιοποιηθεί ως τα μέσα του 19^{ου} αιώνα κυρίως η σμύριδα της Νάξου, που αποτελούσε εξαγωγίμο προϊόν. Με το νόμο ΣΒ' της 18ης Ιουλίου 1852, η εκμετάλλευση των ορυχείων είχε δοθεί, ύστερα από δημοπρασία, στον Άγγλο Ρίτσαρντ Άμποτ με ευνοϊκούς όρους για το δημόσιο. Η παραγωγή σμύριδας έφθασε το 1856 τις 40.000 καντάρια, ενώ το 1859 η εξαγωγή της απέφερε 256.424 δρχ.

Για την προώθηση της αξιοποίησεως του ορυκτού πλούτου της χώρας είχαν γίνει τότε ειδικές μελέτες. Στα 1859 για παράδειγμα, μια μελέτη του Γερμανού Έντουαρντ Χάιντερ για τη «γη της Σαντορίνης» μεταφράστηκε από τα γερμανικά στα γαλλικά και τυπώθηκε από την ελληνική κυβέρνηση για να προβληθούν οι ιδιότητές της για χρήση σε υδραυλικά έργα.

Μια θετική προσπάθεια για την άρση των εμποδίων στον τομέα ορισμένων βιομηχανικών υλών σημειώθηκε το 1867 με την ψήφιση του νόμου «περί μεταλλείων και ορυκτών». Ο νόμος εκείνος είχε σκοπό να ενθαρρύνει τις ξένες επενδύσεις και να στρέψει την εγχώρια αποταμίευση στην εκμετάλλευση του πλούτου της ελληνικής γης. Πραγματικά, μέσα σε λίγα χρόνια από την ψήφιση του νόμου σημειώθηκε ένας πρωτοφανής για τα ελληνικά χρόνια πυρετός για την έρευνα και εκμετάλλευση του ελληνικού υπεδάφους.

Όπως γράφει ο τότε τμηματάρχης της Δημόσιας Οικονομίας του Υπουργείου Εσωτερικών Α. Μανσόλας, «η μεταλλευτική βιομηχανία εξήγειρε την δραστηριότητα και την κερδοσκοπική των πολιτών τάση, πανταχού δε σχεδόν της Ελλάδος περιέτρεχον τα όρη και τας κοιλάδας προς ανίχνευσιν του υπό την επιφάνειαν αυτών, κατά την ιδέαν των απλουστέρων, υποκρυπτομένου πλούτου, εξ ου ωνειροπωλούντο αμύθητα κέρδη». Από το 1867 ως το 1875 υποβλήθησαν στο υπουργείο Εσωτερικών 1.086 αιτήσεις για την παραχώρηση μεταλλείων και ορυχείων εκτάσεως εκατομμυρίων στρεμμάτων. Από τις αιτήσεις αυτές εγκρίθηκαν 359, αλλά σε 40 από αυτές ενεργήθηκαν σχετικές έρευνες, και στα τέλη του 1875 παρέμειναν σε λειτουργία μόνο 9».

Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμος ΙΓ', σσ. 180-181, 312

ΠΗΓΗ 2

Δια του Β.Δ. της 22 Οκτωβρίου 1881 συνεστάθη ανώνυμος «Ελληνική εταιρία των μαρμάρων της Πάρου» με μετοχικόν κεφάλαιον εκ 3.500.000 δρχ. ν. εις χρυσόν προς καλλιέργειαν των λατομείων των λευκών μαρμάρων της Πάρου.

.....
 Εν Πεντέλη σήμερα εξορύττονται μάρμαρα ... Περί τα τέλη του 1882 συνεστάθη εις τα περίχωρα των Αθηνών εργοστάσιον, όπερ κατεργάζεται, σχίζει και σιλβώνει το μάρμαρον λίαν επιτυχώς και καταγινόμενον κυρίως εις τα εν τη επιπλοποιία χρήσιμα μάρμαρα, ανάλογα δε πράττει, κυρίως όμως δια οικοδομάς, έτερον μηχανικόν μαρμαρουργείον παρά τον Ιλισσόν.

A. N. Βερναρδάκη, Περί του εν Ελλάδι Εμπορίου, σσ. 59, 61

ΠΗΓΗ 3

Η ύπαρξη στην περιοχή Λαυρίου επιφανειακών μεταλλευμάτων αργυρούχου μολύβδου, γνωστών από την αρχαιότητα, είχε προκαλέσει την προσοχή πολλών ξένων και Ελλήνων. Το 1864 ένας Ιταλός μεταλλειολόγος ονόματι Τζιοβάνι Μπατίστα Σερπιέρι απέκτησε το δικαίωμα εξορύξεως μεταλλευμάτων σε έκταση 10.791 στρεμμάτων. Η παραχώρηση έγινε στο όνομα της γαλλοϊταλικής εταιρείας Roux – Serpieri. Στην περιοχή όμως υπήρχαν σημαντικές ποσότητες χωμάτων ή μεταλλούχων απορριμμάτων(=εκβολάδες ή σκωρίες). Η εκμετάλλευση των επιφανειακών αυτών αποθεμάτων από την εταιρεία προκάλεσε έντονες αντιδράσεις στην ελληνική κοινή γνώμη. Η αντιπολίτευση με επικεφαλής τον Επαμεινώνδα Δεληγεώργη επέμενε ότι το δικαίωμα της εταιρείας περιοριζόταν μόνο στην εξόρυξη και όχι στην οικειοποίηση των επιφανειακών μεταλλευμάτων. Από την πλευρά του ο τύπος εξόγκωσε την αξία των εκβολάδων, τις οποίες εμφάνιζε ως χρυσοφόρα πηγή ικανή να λύσει όλα τα προβλήματα του Δημόσιου Ταμείου.

Ι.Ε.Ε., τ. ΙΕ, σ. 312-313

5. Η δημιουργία τραπεζικού συστήματος

- **Η αναγκαιότητα της δημιουργίας τραπεζικού συστήματος**
 - τέθηκε με την ίδρυση του ελληνικού κράτους
 - απετέλεσε κεντρικό σημείο στους κυβερνητικούς σχεδιασμούς
- **Λόγοι που την καθιστούν αναγκαία**
 - εξυπηρέτηση των κρατικών αναγκών:
 - διαχείριση κρατικού δανεισμού
 - έκδοση χαρτονομίσματος
 - λύση στο χρόνιο πρόβλημα πιστωτικών αναγκών της οικονομίας:
 - με χορήγηση απαραίτητων κεφαλαίων στις επιχειρηματικές πρωτοβουλίες
 - χωρίς τοκογλυφία αλλά με όρους οργανωμένης αγοράς
- **Το πιστωτικό σύστημα τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας**
 - Βρίσκεται σε πρωτόγονη κατάσταση επειδή:
 - ήταν συνδεδεμένο με το εμπόριο αγροτικών προϊόντων (πχ εξαγωγές σταφίδας)
 - οι έμποροι λειτουργούν ως πιστωτές - με τοκογλυφικές διαθέσεις και όρους
 - ο δανεισμός → κατευθυνόταν προς τους παραγωγούς
 - δημιουργούσε προϋποθέσεις εκμετάλλευσης
 - ήταν τρόπος προαγοράς της επικείμενης παραγωγής
 - είχε όρους δυσμενείς για τον παραγωγό
 - Οι άλλοι κλάδοι παραγωγής στερούνται τις απαραίτητες πιστώσεις **άρα** περιορίζονται οι επιχειρηματικές πρωτοβουλίες
 - Η υπάρχουσα κατάσταση:
 - ήταν αντίθετη με τις προθέσεις και τις πολιτικές του κράτους
 - αποθάρρυνε τα ελληνικά κεφάλαια του εξωτερικού

- Οι προσπάθειες για την άρση της κατάστασης:
 - υπήρξαν έντονες
 - προέρχονταν από πολλές πλευρές
 - απέβλεπαν → στην εξάλειψη της τοκογλυφίας
 - στην παράλληλη δημιουργία ενός σύγχρονου πιστωτικού συστήματος που θα εξυπηρετούσε ειδικές κοινωνικές ομάδες
- **Η ίδρυση της Εθνικής Τράπεζας**
 - Ιδρύεται το 1841
 - Τα κεφάλαια προήλθαν κυρίως από το εξωτερικό
 - Έντονη παρουσία κρατικών παραγόντων στις ιδρυτικές διαδικασίες
 - Κύριοι μέτοχοι → ο κεφαλαιούχος Εϋνάρδος (Φιλέλληνας, Γαλλοελβετός τραπεζίτης)
 - το ελληνικό κράτος (20% του αρχικού κεφαλαίου)
 - Έλληνες έμποροι και επιχειρηματίες της διασποράς
 - ξένες προσωπικότητες από τους χώρους της οικονομίας και της πολιτικής
 - Θεμελιωτής και πρώτος διοικητής ο Γεώργιος Σταύρου
 - Επόμενες διευρύνσεις κεφαλαίου → μετέχουν Έλληνες κεφαλαιούχοι - κυρίως έμποροι (Σκουζές, Ράλλης)
- **Δραστηριότητες**
 - χωρίς σαφή προσανατολισμό (στα πρώτα στάδια) → οι συνθήκες δεν ήταν δυνατό να αλλάξουν με ταχείς ρυθμούς
- **Πλεονέκτημα**
 - Έκδοση Τραπεζογραμμάτων για λογαριασμό του κράτους (εκδοτικό δικαίωμα)
 - Το ελληνικό κράτος ενισχύει (ή και επιβάλλει την κυκλοφορία τους)
- **Εξάπλωση**
 - Στις κύριες επαρχιακές πόλεις (Ερμούπολη, Πάτρα)
 - Βοηθά στην αντιμετώπιση της τοκογλυφίας
 - Κερδίζει την εμπιστοσύνη της ελληνικής κοινωνίας → διαδοχικές διευρύνσεις του μετοχικού κεφαλαίου
 - παραμένει κυρίαρχο τραπεζικό συγκρότημα
- **Άλλες Τράπεζες**
 - Δεκαετία 1860 → πολλαπλασιασμός τραπεζικών και ασφαλιστικών ιδρυμάτων
 - Ιονική Τράπεζα (1839, στα αγγλοκρατούμενα Ιόνια νησιά)
 - Τράπεζα Ηπειροθεσσαλίας
 - Γενική Πιστωτική Τράπεζα
 - Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστεως

ΘΕΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΩΝ

2001 - Σε ποια κατάσταση βρισκόταν το πιστωτικό σύστημα της χώρας μέχρι το 1841; (μον. 12)

2020 - Ποια ήταν η κατάσταση του πιστωτικού συστήματος της Ελλάδας από τα πρώτα χρόνια της Ανεξαρτησίας μέχρι την ίδρυση της Εθνικής Τράπεζας ; (μον. 13)

ΠΑΡΑΘΕΜΑΤΑ

Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και το περιεχόμενο των πηγών που ακολουθούν να αναφερθείτε:

- α) Στην ίδρυση της Εθνικής Τράπεζας και τις δραστηριότητές της (**15 μονάδες**)
- β) Στη δημιουργία άλλων τραπεζικών ιδρυμάτων στον ελλαδικό χώρο (**μονάδες 10**)

ΠΗΓΗ 1

Στις 30 Μαρτίου 1841 δημοσιεύεται ο νόμος «Περί συστάσεως Εθνικής Τραπέζης» (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, αριθ. 6 της 30 Μαρτίου 1841, σ.59) σύμφωνα με τον οποίο η Εθνική Τράπεζα είναι ανώνυμη ιδιωτική εταιρεία με έδρα την Αθήνα και με κεφάλαιο 5.000.000 δραχμών, μοιρασμένο σε 5000 μετοχές των 1000 δραχμών.

Από τους ιδρυτικούς μετόχους της Εθνικής Τράπεζας το 1841, ήταν το ελληνικό κράτος με 1.000 μετοχές. Άλλοι μεγάλοι μέτοχοι ήταν ο [Νικόλαος Ζωσιμάς](#) με 500 μετοχές, ο [Ιωάννης-Γαβριήλ Εϋνάρδος](#) με 300, ο βασιλιάς [Λουδοβίκος Α΄ της Βαυαρίας](#) με 200, ο Κωνσταντίνος Βράνης με 150, ο Αδόλφος Γραφ με 146 και ο Θεόδωρος Ράλλης με 100. Η τράπεζα Rothshild Frères Paris αγόρασε 50 μετοχές, ενώ άλλες 50 αγόρασε ο Εϋνάρδος στο όνομά της για να τονώσει το κύρος της νέας τράπεζας.
Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Ιστορικό Αρχείο

ΠΗΓΗ 2

[...] Εκτός από την Εθνική Τράπεζα που ιδρύθηκε το 1841 με ξένα κεφάλαια, και που είχε ακόμα το εκδοτικό μονοπώλιο, άρχισαν να ιδρύονται πολλοί νέοι τραπεζιτικοί οργανισμοί.

Σημαντικότερη, όμως, είναι η Τράπεζα της Ηπειρο-Θεσσαλίας (1882), με κεφάλαιο 20 εκατομμυρίων, στην οποία δόθηκε και το δικαίωμα της έκδοσης τραπεζογραμματίων στις νεοπροσαρτημένες περιοχές. Ελεγχόταν από τον Σγγρό που αντιπροσώπευε, στην περίπτωση αυτή, την τράπεζα της Κωνσταντινούπολης (με κεφάλαιο 660.000 τούρκικες λίρες), η οποία γενικά υπήρξε πολύ δραστήρια στις επιχειρήσεις χρηματοδότησης μεγάλων έργων καθώς και στην οργάνωση κρατικών δανείων. Αναφέρουμε ακόμα την Τράπεζα Αθηνών (1893), με κατατεθειμένο κεφάλαιο 10 εκατομμυρίων δραχμών, με ισχυρή ενίσχυση των κεφαλαίων των Ελλήνων της Αιγύπτου και της Κωνσταντινούπολης. Διευθυντής της είναι ο Ιω. Πεσματζόγλου από την Αλεξάνδρεια, το δεξί χέρι του Αβέρωφ· ο γάμος του με τη βαφτισιά του Σγγρού επιβεβαιώνει την ύπαρξη στενών οικογενειακών σχέσεων, που συνέδεαν τα μέλη του κυρίαρχου πυρήνα οικονομικών παραγόντων της χώρας.

Υπάρχουν ακόμα, η Τράπεζα Πειραιώς, δημιούργημα του Γ. Δρακούλη, μεγάλεμπορα και εφοπλιστή της Ρουμανίας, η Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστεως, ιδρυμένη το 1873 με ένα εκατομμύριο δραχμές κεφάλαιο, όπου κυριαρχούν οι τραπεζίτες της Κωνσταντινούπολης, ο Ζαρίφης, ο Ζωγράφος και ο Μπαλτατζής, η Τράπεζα της Κρήτης, ιδρυμένη το 1899 με κεφάλαιο δέκα εκατομμύρια, όπου κυριαρχεί ο τραπεζίτης της Κωνσταντινούπολης Ευγενίδης.

Κ. Τσουκαλά, Εξάρτηση και αναπαραγωγή, σσ. 246-250

ΠΗΓΗ 3

Από την άλλη μεριά, στα 1873/74 ιδρύονται δύο νέες τράπεζες, η Γενική Πιστωτική και η Βιομηχανικής Πίστεως, τράπεζες επιχειρήσεων (banques d' affaires) που προωθούν Έλληνες της διασποράς που έχουν εγκατασταθεί στην Ελλάδα.

Χ. Αργιαντώνη, Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19^ο αιώνα, σ.160

6. Η βιομηχανία

- **Η γενική εικόνα της βιομηχανίας στην Ελλάδα κατά το 19^ο αιώνα**
 - ελάχιστα κοινά σημεία με Δυτική & Κεντρική Ευρώπη (Βιομηχανική Επανάσταση):

- υπάρχει ως πρόθεση ή σχέδιο αλλά σπάνια ως εφαρμογή
- βρίσκεται διαρκώς στο προσκήνιο λόγω των επιτευγμάτων των ευρωπαϊκών χωρών
- οι προθέσεις οδηγούνται σε αδιέξοδο, γιατί λείπουν οι απαραίτητες προϋποθέσεις

- **Πρώτες δεκαετίες της ανεξαρτησίας (1830 -1870)**

- εμφάνιση των πρώτων μονάδων παραγωγής:
 - εμφανίζονται με αποσπασματικό ή ευκαιριακό τρόπο
 - αποσκοπούν στην εξυπηρέτηση τοπικών αναγκών (επεξεργασία αγροτικών προϊόντων) → εξέλιξη παραδοσιακών αλευρόμυλων
 - ελαιοτριβείων
 - βυρσοδευείων
 - κλωστηρίων
 - δεν απετέλεσαν αφετηρία για τη δημιουργία σύνθετων βιομηχανικών μονάδων
 - παρέμειναν στάσιμες και περιορισμένες λόγω
 - μικρής εγχώριας αγοράς
 - πίεσης από εισαγόμενα προϊόντα
 - έλλειψης πολυάριθμου, ειδικευμένου και φτηνού εργατικού δυναμικού

- **Η απόπειρα ανάπτυξης (1870)**

- σημειώθηκε κύμα ίδρυσης βιομηχανιών (> 100)
- παρατηρήθηκε τάση αύξησης του δυναμικού των υπαρχουσών βιομηχανιών
- γρήγορα χάνει τη δυναμική της → επιστρέφει σε ύφεση / στασιμότητα

- **Η μεταβολή των όρων (τέλη 19^{ου} - αρχές 20^{ου} αιώνα)**

- δημιουργία βιομηχανικού δυναμικού
 - σχετικά σταθερού
 - πολυδιάστατου, με τάσεις ανάπτυξης → βαριάς βιομηχανίας
 - μεταλλουργίας
 - ναυπηγικής
 - τσιμεντοβιομηχανίας (αρχές 20^{ου} αι.)
- προβλήματα που αντιμετώπιζε η βιομηχανία
 - έλλειψη κεφαλαίων
 - περιορισμένη - εδαφικά & πληθυσμιακά - βάση οικονομικής εξάπλωσης
 - έλλειψη πρώτων υλών
 - (χρόνια) έλλειψη εργατικών χεριών

- **Αλλαγή δεδομένων (μετά το 1912 - 13)**

- λόγω της ενσωμάτωσης των νέων περιοχών (Μακεδονία, Ήπειρος, Κρήτη, νησιά Αιγαίου)
- οι χρόνιες αδυναμίες της δεν την αναδεικνύουν σε κινητήρια δύναμη της οικονομίας
- αδυνατεί να αντέξει στον ανταγωνισμό και προσηλώνεται σε δευτερεύουσες δραστηριότητες
- αναζητεί την προστασία / παρέμβαση του κράτους με μέτρα → δασμολογικά

→ ενισχυτικά

ΠΑΡΑΘΕΜΑΤΑ

Μελετώντας τα στοιχεία που περιλαμβάνει ο πίνακας σε συνδυασμό με τις πληροφορίες του παραθέματος και λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές πληροφορίες του βιβλίου σας, να παρακολουθήσετε την πορεία ανάπτυξης της ελληνικής βιομηχανίας στο χρονικό διάστημα στο οποίο αναφέρονται τα στοιχεία.

ΠΗΓΗ 1**Ανάπτυξη της βιομηχανίας**

	Αριθμός βιομηχανιών	Αριθμός εργατών	Ιπποδύναμη	Αξία εγκαταστάσεων	Αξία παραγωγής
1867	22	7300	300	-	-
1873	95	7342	1967	20	-
1875	95	-	-	26	-
1878	108	-	2884	-	-
1889	145	-	8568	-	-
1892	-	-	10000	42	-
1904	-	-	-	56	-
1917	2213	35500	70000	200	200
1920	2905	59120	110000	220	-

Κ. Τσουκαλά, *Εξάρτηση και Αναπαραγωγή*, ό.π., σ. 260

ΠΗΓΗ 2

Η εμφάνιση νέων βιομηχανιών στην περίοδο 1864-1890 έχει ερμηνευθεί ως απόδειξη μιας σοβαρής πρώτης εκβιομηχάνισης και ως ένδειξη του καπιταλιστικού μετασχηματισμού της ελληνικής κοινωνίας. Πρόκειται για παρερμηνεία. Οι νέες βιομηχανίες ίσως ν' άλλαξαν αισθητά τη στατιστική εικόνα της ελληνικής οικονομίας, αλλά μια στατιστική χωρίς την κατάλληλη ερμηνεία μπορεί να είναι εξαιρετικά παραπλανητική. Μεταξύ 1886 και 1889 παρατηρείται αναμφισβήτως μια εντυπωσιακή αύξηση από 22 εργοστάσια σε 145, που αντιστοιχεί σε 600% περίπου. Με την ίδια αριθμητική λογική, αν χρησιμοποιηθούν ως βάση τα τρία ή τέσσερα εργοστάσια του 1830, η αύξηση ως το 1889 φτάνει στο αξιοθαύμαστο ποσοστό του 4.000%. Είναι φανερό ότι ποσοστά αυτού του είδους είναι παραπλανητικά, γιατί βασίζονται σε ένα σημείο εκκίνησης που βρίσκεται πολύ κοντά στο μηδέν.

Μια καθαρά ποσοτική αποτίμηση της εξέλιξης άλλωστε, μπορεί να παραπλανήσει και με την έλλειψη κάθε ποιοτικής επιφύλαξης. Στην ειδική αυτή περίπτωση, θα ήταν λάθος να μη ληφθεί υπόψη, πέρα από το ποσοτικό στοιχείο και η διάρθρωση της αύξησης στον αριθμό των εργοστασίων. Μεταξύ 1875 και 1889, π.χ., παρατηρείται μια αύξηση από 95 σε 145 εργοστάσια. Αλλά από τις 50 νέες μονάδες, οι 44 ήταν αλευρόμυλοι και οι 4 ελαιολιτριβεία. Επιπλέον οι περισσότερες εξυπηρετούσαν την σιτοπαραγωγή της Θεσσαλίας και της Άρτας και πολλές «προσαρτήθηκαν» στην Ελλάδα, μαζί με τις επαρχίες αυτές, το 1880. Επομένως η αύξηση δεν δείχνει εκβιομηχάνιση: απλώς απεικονίζει την εδαφική επέκταση της χώρας και την αντίστοιχη αύξηση του πληθυσμού.

Η εικόνα μεταβάλλεται άρδην κατά τις δεκαετίες 1910 και 1920. Πράγματι, η εγκατεστημένη ιπποδύναμη αυξάνεται από τους 5.500 ίππους το 1893 σε 60.000 το 1920 και 230.000 το 1929. Ο αριθμός των εργοστασίων αυξάνεται από τα 208 εργοστάσια του 1893 ή τα 335 του 1909 σε 2.905 μονάδες το 1920. Τόσο ο αριθμός των εργοστασίων, επομένως, όσο και η ολική ιπποδύναμη δείχνουν ότι η «απογείωση» της ελληνικής βιομηχανίας έγινε όχι πριν, αλλά μετά το 1909 και ιδίως μετά το 1920.

Γ. Δερτιλή, *Κοινωνικός Μετασχηματισμός και Στρατιωτική Επέμβαση 1880-1909*, σσ. 89-91

7. Τα δημόσια έργα

- **1830 - 1870: Περιγραφή της κατάστασης**

- Οι κρατικές υποδομές είναι σε πρωτόγονη κατάσταση
 - γέφυρες, αμαξιτοί δρόμοι, λιμάνια, υδραγωγεία, δημόσια κτίρια } δεν υπήρχαν ή βρίσκονταν σε κακή κατάσταση
- Η κρατική διοίκηση:
 - είχε καλές προθέσεις
 - έστρεψε το ενδιαφέρον της προς την κατασκευή δημόσιων έργων (στα πρότυπα των ευρωπαϊκών)
- Όμως, οι προθέσεις προσέκρουαν:
 - στις αντίξοες συνθήκες που επικρατούσαν
 - στην αδυναμία εξεύρεσης οικονομικών πόρων
 - στο βαρύ δημοσιονομικό φορτίο → εξυπηρέτηση δανείων → από την επανάσταση
 - την εποχή της κρατικής συγκρότησης
 - στην έλλειψη ιδιωτικού ενδιαφέροντος για τα χερσαία και τα περισσότερα δημόσια έργα → οι επενδύσεις στον τομέα αυτό δεν ήταν ιδιαίτερα κερδοφόρες
- Το κράτος → προσπαθεί να ξεπεράσει τις δυσκολίες → είτε απευθείας
 - είτε μέσω των δήμων
- Μέχρι το 1870 → υποτονική δραστηριότητα γιατί → λείπουν χρήματα
 - υιοθετήθηκαν μη δημοφιλείς μέθοδοι (πχ αγγαρείες αγροτών)

- **Τέλος 19^{ου} - αρχές 20^{ου} αιώνα**

- Πύκνωση του οδικού δικτύου:
 - Είναι βασική προτεραιότητα σε εθνικό & τοπικό επίπεδο
 - Προωθητικοί παράγοντες → οικονομική ανάπτυξη
 - γρήγοροι ρυθμοί αστικοποίησης
 - δημιουργία κεντρικών σιδηροδρομικών αξόνων
 - ανάπτυξη εσωτερικού εμπορίου
 - Ανασταλτικοί παράγοντες → μεγάλο κόστος κατασκευής στα ορεινά εδάφη
 - «ανταγωνισμός» θαλάσσιων συγκοινωνιών στις μεταφορές, στα παράλια της χώρας
- Αποξήρανση μεγάλων εκτάσεων από νερά λιμνών ή ελών:
 - το σημαντικότερο από τα υπόλοιπα δημόσια έργα
 - η αποξήρανση → δίνει καλλιεργήσιμη γη
 - καταπολεμά την ελονοσία (μάστιγα στις αγροτικές περιοχές)
 - σημαντικότερο αποστραγγιστικό έργο - μεταξύ πολλών → η αποξήρανση της λίμνης Κοπαΐδας
- Διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου
 - το μεγαλύτερο τεχνικό έργο της εποχής
 - ξεκινά το 1881 από γαλλική εταιρεία
 - ολοκληρώνεται στο 1893
 - βελτιώνει τους όρους ναυσιπλοΐας → κάνει περιττό τον περίπλου της Πελοποννήσου

- Διάνοιξη του πορθμού του Ευρίπου
- Κατασκευή Φάρων

ΘΕΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΩΝ

2019: Δ1

Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και αντλώντας στοιχεία από τα κείμενα που σας δίνονται, να απαντήσετε στα ακόλουθα ερωτήματα:

α. Ποια ήταν η κατάσταση των υποδομών του ελληνικού κράτους κατά την περίοδο 1830-1870; **(μονάδες 10)**

β. Ποιοι παράγοντες και ποιο πολιτικό πρόγραμμα προώθησαν την ανάπτυξη του οδικού δικτύου στα τέλη του 19ου – αρχές 20ού αιώνα; **(μονάδες 13)**

γ. Ποιοι παράγοντες λειτούργησαν ανασταλτικά την ίδια περίοδο στην υλοποίηση του προγράμματος αυτού; **(μονάδες 2)**

ΚΕΙΜΕΝΟ Α ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ, 1830-1912

Έτος	Χιλιόμετρα δικτύου
1830	13
1852	164
1862	242
1867	398
1872	502
1882	1122
1892	3289
1912	4637

Γ. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού κράτους 1830-1920*, τόμος Β', 3^η έκδοση. Αθήνα: Βιβλιοπωλείον της «Εστίας» 2005, σ. 675.

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

Μεγάλη προτεραιότητα του Τρικούπη –και ίσως ο τομέας όπου η πολιτική του στέφθηκε με τη μεγαλύτερη επιτυχία– ήταν τα δημόσια έργα. Στον τομέα αυτό η επιτάχυνση της κατασκευής της τεχνοοικονομικής υποδομής υπήρξε εντυπωσιακή.

Το πρώτο μέλημα του Τρικούπη ήταν η ανάπτυξη της συγκοινωνίας. [...] Το κόστος και οι δυσκολίες της μεταφοράς εμπόδιζαν την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς. Σε εποχή καλής εσοδείας τα δημητριακά σάπιζαν στην Τρίπολη, ενώ στο Ναύπλιο γίνονταν εισαγωγές. Στη Λιβαδιά το 1857 τα σιτάρια χαρίζονταν, την ώρα που στην Αθήνα η τιμή τους έφθανε τις 6 δραχμές το κιλό. Γύρω στα 1880 τα τούβλα που έφτιαχναν στο Μαραθώνα κόστιζαν 16 δραχμές η χιλιάδα. Για να φθάσουν ως την Αθήνα χρειάζονταν ταξίδι οκτώ ωρών, και η τιμή τους ανέβαινε στις 60 δραχμές. Ακόμα και το 1887 οι διαφορές στη λιανική πώληση των ειδών διατροφής ποίκιλλαν σημαντικά από περιοχή σε περιοχή. [...] Η ανάπτυξη του εσωτερικού οδικού δικτύου ήταν λοιπόν προϋπόθεση της αναπτύξεως τόσο του εμπορίου, όσο και των παραγωγικών δυνάμεων.

Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμος ΙΔ'. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών 2000, σσ. 50-51.

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

Ως τον προχωρημένο 19^ο αιώνα, οι ελληνικοί δρόμοι δεν παίζουν παρά μόνο περιορισμένο οικονομικό ρόλο. Αρχικά αντιπροσωπεύουν οδούς διείσδυσης, και μόνον προς το τέλος του 19ου αιώνα ταυτίζονται με αγωγούς επικοινωνίας. Αλλά η υλοποίηση του δικτύου είναι μάλλον αποτέλεσμα μιας πολιτικής που επιδιώκει να υποκινήσει την οικονομική ανάπτυξη, ενώ η ελληνική κοινωνική δομή μοιάζει να αλλάζει με πολύ αργούς ρυθμούς.

Ασφαλώς η πολιτική της ανάπτυξης των μέσων επικοινωνίας, που προσπαθεί να εφαρμόσει ο Χ. Τρικούπης [...], έδωσε απτά αποτελέσματα στον τομέα της οδοποιίας. Οι δεκαετίες του 1870 και του 1880, όταν εμφανίζονται οι πρώτες απτές ενδείξεις αλλαγών στην ελληνική οικονομία, είναι βέβαιο ότι

υποβάλλουν, σε ένα πνεύμα εκσυγχρονιστικό, όπως ήταν το πνεύμα του Τρικούπη, την ιδέα ότι η επικείμενη υλική πρόοδος είναι άμεση συνάρτηση της ανάπτυξης των συγκοινωνιών.

Μαρία Συναρέλλη, Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ 1989, σ. 105.

ΠΑΡΑΘΕΜΑΤΑ

Λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες του σχολικού σας βιβλίου και το περιεχόμενο των πηγών που σας δίνονται να αναφερθείτε:

- α) στη διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου και τη σημασία για τη ναυσιπλοΐα (**μονάδες 13**)
- β) στην αποξήρανση της λίμνης της Κωπαΐδας (**μονάδες 12**)

ΠΗΓΗ 1

Η παραχώρηση του δικαιώματος και η πρώτη ανάθεση για τη διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου είχε γίνει ήδη από το 1869 από την κυβέρνηση στον Θ. Ζαΐμη σε γαλλική εταιρεία - καθώς οι Γάλλοι είχαν μόλις αποπερατώσει τη διάνοιξη του Σουέζ με τον Φερντινάντ ντε Λεσέψ και διέθεταν τη σχετική τεχνογνωσία. Τελικά το έργο ανέλαβε η «Διεθνής Εταιρεία της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου» που συστήθηκε τότε στο Παρίσι και ολοκληρώθηκε το 1983, αφού διαλύθηκε η αρχική εταιρεία και το έργο ανέλαβε η «Ελληνική Εταιρεία της Διώρυγας της Κορίνθου» υπό τον μεγαλοεπιχειρηματία Αντώνιο Μάτσα.

Η αποξήρανση της λίμνης της Κωπαΐδας στη Βοιωτία, παλαιό σχέδιο που κυοφορήθηκε επί Βαυαροκρατίας, είχε ήδη προχωρήσει σε συγκεκριμένους σχεδιασμούς από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα κι έπειτα με τη σύμβαση με τη γαλλική εταιρεία του Sarrazin Montferrier (1865). Αλλά το έργο ξεκίνησε τελικά μόλις το 1882, με τη σύμβαση με νέο γαλλικό όμιλο, όπου συμμετείχαν και ομογενείς. Μετά τις προκαταρκτικές εργασίες, η γαλλική εταιρεία, που δεν είχε εκτιμήσει σωστά το κόστος των έργων, μεταβιβάστηκε σε Άγγλους κεφαλαιούχους, το 1887, και η νέα εταιρεία που συστάθηκε ολοκλήρωσε το έργο, το 1892. Το ιδιοκτησιακό, όμως, καθεστώς, του νέου κάμπου που δημιουργήθηκε στη Βοιωτία και τα δικαιώματα της εταιρείας αποτέλεσαν ανακείμενο πολυετών διενέξεων μεταξύ της εταιρείας και των παραλίμνιων καλλιεργητών. Το «κωπαϊδικό ζήτημα» λύθηκε τελικά μόνο το 1953, με την εξαγορά της εταιρείας από το ελληνικό κράτος.

Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, τ.5, Η ελληνική Οικονομία, 1870-1909, σελ. 66-67

ΠΗΓΗ 2

Η διάνοιξη του ισθμού, παρά τα πολλαπλά προβλήματα που δημιουργήθηκαν - τεχνικά και οικονομικά - μπορεί να θεωρηθεί χωρίς υπερβολή τεχνικός άθλος, λαμβάνοντας υπόψη την έλλειψη τεχνικής παράδοσης και το γενικότερο επίπεδο ανάπτυξης των παραγωγικών δυνάμεων της Ελλάδας. Η συμβολική του σημασία είναι ίσως μεγαλύτερη από την αποδοτικότητά του. Μετά την έναρξη της λειτουργίας του διαμεύστηκαν οι προσδοκίες για τη συντόμευση του δρόμου από τη δυτική λεκάνη της Μεσογείου προς τον Πειραιά, την Κωνσταντινούπολη και την ανατολική Μεσόγειο. Η στενότητα της διώρυγας έκανε επισφαλή τη δίοδο των όλο και μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοίων που διακινούνταν στους διεθνείς θαλάσσιους δρόμους. Έτσι, από τα πλοία συνολικής χωρητικότητας 5.900.000 τόνων που υπολογιζόταν ότι θα περνούν τη διώρυγα τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας της, το 1900 πέρασαν πλοία χωρητικότητας μόλις λίγο περισσότερο από 330.000 τόνους. Από την άλλη, η εσωτερική επικοινωνία πήρε ώθηση, αφού η ακτοπλοΐα με μικρά πλοiάρια που άνθιζε στις ελληνικές θάλασσες, βρήκε έναν σύντομο δρόμο επικοινωνίας ανάμεσα στα δύο σημαντικότερα λιμάνια του κράτους, τον Πειραιά και την Πάτρα. Η ελληνική ακτοπλοΐα κάλυπτε το 70% της χωρητικότητας των πλοίων που διέπλεαν τον ισθμό.

Ιστορία των Ελλήνων, τ.11, Ο εκσυγχρονισμός την εποχή του Τρικούπη, σελ. 84-85

ΠΗΓΗ 3

Το έργο στο οποίο έστρεψε ιδιαίτερα στα χρόνια 1856-1859 την προσοχή της η κυβερνητική μέριμνα και που θα γινόταν περιώνυμο στις επόμενες δεκαετίες με τις περιπλοκές του, από οικονομικής απόψεως, ήταν η αποξήρανση της λίμνης της Κωπαΐδος.

Την άνοιξη και το καλοκαίρι του 1856, ύστερα από ένα χειμώνα παγετού, σπάνιου στα μετεωρολογικά χρονικά, επικράτησε τόσο μεγάλη ξηρασία που «επήνεγκεν τσοαύτην ελάττωσιν των υδάτων της Κωπαΐδος λίμνης, ώστε εφάνη σχεδόν αποξηρανθείσα». Το γεγονός αυτό έδωσε αφορμή στο να μπει σε ενέργεια ένα όνειρο όχι μόνο των γύρω κατοίκων, αλλά και των κυβερνήσεων. Είχαν προηγηθεί άλλωστε μελέτες Ελλήνων και ξένων ειδικών. Έτσι με την ευκαιρία της ξηρασίας του 1856 «εγένετο η κάθαρσις των κυριωτέρων φυσικών υπωρύγων από των εν αυταίς υλών, προβάσα εις υπόγειον μήκος 250 ως έγγιστα βασιλικών πήχεων ως και η κάθαρσις ενός των αρχαίων φρεάτων δια δραχμών 20.300». Το ποσό αυτό ήταν περισσότερο από το μισό του συνολικού ποσού που δαπανήθηκε για τα εγγειοβελτιωτικά έργα όλης της χώρας...

Στα τέλη του 1858 ο Άγγλος Γουέμπστερ ήρθε σε διαπραγματεύσεις με την κυβέρνηση για το θέμα της αποξήρανσης της λίμνης. Υπολογίζοντας ότι με 150.000 λίρες στερλίνες θα κατάφερνε να αποπερατώσει το έργο, πρότεινε τους όρους του: Για μια πενταετία θα απολάμβανε αφορολόγητη εκμετάλλευση των γαιών της Κωπαΐδας και για 99 χρόνια θα διατηρούσε το προνόμιο της εκμετάλλευσης αυτής, με πληρωμή διπλής δεκάτης πάνω στα προϊόντα. Το έργο αυτό δεν πραγματοποιήθηκε τότε, γιατί ο Γουέμπστερ δεν κατάφερε να βρει τα σχετικά κεφάλαια στη χρηματαγορά του Λονδίνου...

**ΔΑΠΑΝΕΣ ΓΙΑ ΕΓΓΕΙΟΒΕΛΤΙΩΤΙΚΑ ΕΡΓΑ
(Περίοδος 1856-1859)**

Έτος	Ποσό σε δραχμές
1856	34.975,13
1857	23.238,94
1858	27.117,54
1859	59.843,94

I.E.E, τ. II', σ. 175

8. Το δίκτυο σιδηροδρόμων

- **Η κατάσταση στα αναπτυγμένα κράτη της Ευρώπης τον 19^ο αιώνα**
 - Η βιομηχανική επανάσταση επέφερε αλλαγές:
 - Εξάπλωση των σιδηροδρόμων και κυριαρχία τους στις μεταφορές επειδή:
 - έλυσε το πρόβλημα της μεταφοράς
 - μεγάλου όγκου προϊόντων
 - με μικρό κόστος
 - σε αποστάσεις μεταξύ κρατών ή ηπείρων
 - βοηθούσε να προχωρήσουν
 - η βιομηχανική επανάσταση
 - η αύξηση της παραγωγής

- η δημιουργία μεγάλων πόλεων
- εξασφάλιζε την τροφοδοσία
 - των πόλεων με τρόφιμα
 - των εργοστασίων με πρώτες ύλες
 - της αγοράς με προϊόντα
- Αποτέλεσμα: ο σιδηρόδρομος γίνεται → το σύμβολο της εποχής
→ συνώνυμο της ανάπτυξης

- **Η κατάσταση στις μικρότερες (και πιο καθυστερημένες) χώρες**
 - Η απόκτηση σιδηροδρόμου θεωρήθηκε ως σημαντική προϋπόθεση για την ανάπτυξη

- **Η κατάσταση στην Ελλάδα**
 - οι συζητήσεις για κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου:
 - άρχισαν νωρίς, ίσως από το 1835
 - περιορίζονταν στο χώρο των θεωρητικών αναλύσεων και των απλών επιθυμιών
 - επειδή υπήρχαν ανυπέρβλητες δυσκολίες:
 - η κατασκευή σιδηροδρόμων απαιτούσε κεφάλαια που δεν είχε το ελληνικό κράτος (δημόσιος τομέας)
 - Η προσέλκυση ξένων κεφαλαίων (ιδιωτικός τομέας) προϋπέθετε ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο θα ήταν αποδοτικό για τη μεταφορά → πρώτων υλών
→ καταναλωτικών προϊόντων
 - Οι προϋποθέσεις αυτές δεν υπήρχαν στην Ελλάδα
 - Οι θαλάσσιες μεταφορές περιορίζαν την αποδοτικότητα (δηλ. δρούσαν ανταγωνιστικά)
 - Για τους παραπάνω λόγους, το ενδιαφέρον των επενδυτών παρέμεινε μικρό

- **Μέχρι τη δεκαετία του 1880**
 - Υπάρχει μόνο μία σιδηροδρομική γραμμή (Αθήνα - Πειραιάς) μήκους 9χλμ
 - Χρειάστηκε 12 χρόνια (και πολλές περιπέτειες) να κατασκευαστεί
 - διακηρύξεις και φιλόδοξα σχέδια παρέμεναν ανεφάρμοστα, επειδή η υλοποίησή τους συγκινούσε μόνο κερδοσκόπους αμφίβολης αξιοπιστίας

- **Ως το 1881**
 - Οι γενικότερες αλλαγές στα πλαίσια του ελληνικού κράτους:
 - μετέβαλαν τα δεδομένα της ελληνικής οικονομίας
 - δημιούργησαν τις προϋποθέσεις σχεδίων κατασκευής σιδηροδρόμων
 - Οι συγκυρίες εκτός Ελλάδας:
 - κατασκευή μεγάλων συγκοινωνιακών αξόνων σύνδεσης της Κεντρικής Ευρώπης με Κων/πολη, Μ. Ασία, και Ανατολή (ως την Ινδία)
 - η σύνδεση Ευρώπης - Ανατολής γινόταν και ατμοπλοϊκά (Πρίντεξι - Σουέζ - Ινδικός Ωκεανός)
 - Οι ελληνικές κυβερνήσεις (κυρίως του Τρικούπη) έκριναν ότι:
 - οι ελληνικές συγκοινωνιακές υποδομές πρέπει να συνδεθούν με τους διεθνείς άξονες

- **Η υλοποίηση**

- Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο:

- ολοκληρώθηκε σε τρεις δεκαετίες (από το 1880 με μετά)

- κατά τις πρώτες πρωθυπουργίες του Τρικούπη (1882-92) κατασκευάστηκαν 900 χλμ

- τα οικονομικά προβλήματα κατά τη δεκαετία του 1890 επιβράδυναν την κατασκευή του (ολοκληρώθηκε το 1909)

- το δίκτυο κατά το μεγαλύτερο μέρος του ήταν μετρικό (≠ διεθνείς προδιαγραφές 1,56μ)

- Άρα, σχεδιάστηκε για να εξυπηρετεί τοπικές ανάγκες - όχι να αποτελέσει τμήμα του διεθνούς δικτύου

- **Χρηματοδότηση και λειτουργία**

- Το κράτος:

- ανέλαβε το μεγαλύτερο μέρος του κόστους

- επωμίστηκε το μεγαλύτερο μέρος του δανεισμού από ξένα πιστωτικά ιδρύματα

- Οι ιδιώτες:

- συμμετείχαν με μικρό ποσοστό (περ.30%)

- επειδή η αποδοτικότητά του ήταν αμφίβολη

- Το σιδηροδρομικό δίκτυο:

- κλήθηκε να εξυπηρετήσει τη διακίνηση των αγροτικών προϊόντων

- παρουσιάζει σημαντική υστέρηση σε έσοδα

- για τους λόγους αυτούς διακόπτονται οι περαιτέρω επενδύσεις

- **Αποτίμηση**

- Το σιδηροδρομικό δίκτυο:

- προσέφερε πολλά στην Ελλάδα που δεν είχε αξιόπιστο συγκοινωνιακό δίκτυο

- βοήθησε στην επιστράτευση και εφοδιασμό του ελλ. στρατού στους πολέμους

- όμως:

- δεν έφερε την ανάπτυξη και την εκβιομηχάνιση στις περιοχές όπου έφτασε

- δεν εκπλήρωσε όσες αναπτυξιακές προσδοκίες στηρίχτηκαν επάνω του

- Γιατί:

- δεν ήταν δυνατό να προκαλέσει την αλλαγή των κοινωνικών και οικονομικών

δομών

ΘΕΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΩΝ

2018 - Γ1

Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και αντλώντας στοιχεία από τα κείμενα που σας δίνονται, να απαντήσετε στις εξής ερωτήσεις:

α. Ποιες προσδοκίες καλλιέργησε η ιδέα της ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα τον 19ο αιώνα; (μονάδες 10)

β. Ποια ήταν η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου μέχρι και την πρώτη δεκαετία του 20ού αιώνα και ποιες δυσκολίες συνάντησε στην πραγματοποίησή της; (μονάδες 7)

γ. Σε ποιο βαθμό εκπληρώθηκαν οι αναπτυξιακές προσδοκίες που γέννησε η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα; (μονάδες 8)

ΚΕΙΜΕΝΟ Α

Τοιοιουτρόπως [εννοείται: με την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου] δε οι γεωργοί θα ηύξανον τας εργασίας των, θα κέρδαινον περισσότερα, και φυσικώ τω λόγω θα εβελτιούτο ο υλικός και ηθικός βίος των, και η ανταλλαγή των προϊόντων [...] θα ηύξανε την ποιότητα, την ποσότητα και το κέρδος. Επειδή δε την γεωργίαν παρακολουθούσι πάντοτε αι τέχναι¹ 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 προκύπτων θα το μεταχειριζόμεθα εις προμήθειαν νέων προϊόντων ξένων ή εγχωρίων.

¹ αι τέχναι = χειρωνακτικά επαγγέλματα.

Α.Ν.Βερναρδάκης, *Περί του εν Ελλάδι εμπορίου*, Αθήνα 1885, στο *Αξιολόγηση των μαθητών στο μάθημα Θέματα Νεοελληνικής Ιστορίας*, Αθήνα 1999, σ. 40.

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ, 1869-1907

Έτος	Χιλιόμετρα δικτύου
1869	9
1883	22
1885	222
1889	640
1892	900
1897	970
1903	1.132
1904	1.335
1907	1.372

Γ. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού κράτους. 1830-1920*, τόμος Β', Αθήνα 2005, σ. 676.

Ο πίνακας προσαρμόστηκε για τις ανάγκες της εξέτασης.

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

Από πολλές [...] απόψεις, η χρησιμότητά τους [ενν. των σιδηροδρόμων] για μια διαδικασία μετάβασης ήταν αμφισβητήσιμη, αν όχι τελείως αρνητική. Το ολικό μήκος γραμμών [...] δείχνει ότι η ένεση επενδύσεων δεν ήταν αρκετή για να δημιουργήσει συνθήκες οικονομικής απογείωσης. Αλλά και μεγαλύτερες να ήταν οι επενδύσεις, πάλι θα ήταν σχεδόν άχρηστες. Η κατασκευή σιδηροδρόμων δεν μπορούσε να παίζει τονωτικό ρόλο για ανύπαρκτους βιομηχανικούς κατασκευαστές δικτύου και τροχιάου υλικού ούτε ήταν αρκετά ισχυρό κίνητρο για να δημιουργηθούν τέτοιες βιομηχανίες σε μια χώρα που δεν είχε σίδηρο και κάρβουνο. [...]

Ακόμα και στον τομέα των μεταφορών η εισφορά του σιδηροδρόμου στην ανάπτυξη της χώρας δεν ήταν αποφασιστική, όχι μόνο γιατί το δίκτυο δεν είχε παντού το ίδιο πλάτος γραμμών αλλά κυρίως γιατί είχε κατασκευαστεί, με κάποια ελαφρότητα, έτσι που να εξυπηρετεί κυρίως παράλιες περιοχές. Ο ανταγωνισμός της ναυτιλίας θα ήταν ίσως μικρότερη απειλή σ' εποχή οικονομικής άνθησης· έφτασε να είναι σοβαρό εμπόδιο στις συνθήκες οξύτατης κρίσης, που είχαν προξενήσει ένα πόλεμο τιμών στην αγορά των ναυτικών μεταφορών.

Γ. Δερτιλής, *Κοινωνικός μετασχηματισμός και στρατιωτική επέμβαση. 1880-1909*, Αθήνα 1977, σ. 78-79.

ΠΑΡΑΘΕΜΑΤΑ

Λαμβάνοντας υπόψη το κείμενο της πηγής και τις σχετικές πληροφορίες του σχολικού βιβλίου, να εξηγήσετε γιατί «το σιδηροδρομικό δίκτυο (της Ελλάδας) δεν κατάφερε να εκπληρώσει τις αναπτυξιακές προσδοκίες που στηρίχθηκαν πάνω του».

ΠΗΓΗ

Η κατασκευή σιδηροδρόμων – Αποτίμηση

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 19ου 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. Ακόμα και οι τεχνικοί ήταν Γάλλοι και 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, και 8.700 το 1910. Ακόμα και η πιο (και μόνη) αποδοτική γραμμή του δικτύου 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 μια περίοδο οξύτατης κρίσης και ανταγωνισμού των παγκόσμιων ναυτικών μεταφορών. Σύμφωνα με τον Γ. Δερτιλή, η υποτιθέμενη ένδειξη του καπιταλιστικού μετασχηματισμού της χώρας, με την κατασκευή των σιδηροδρόμων, απλώς συνετέλεσε σε μια βαρύτερη αύξηση της ξένης οικονομικής κυριαρχίας με μέσο το δημόσιο χρέος και, τέλος, στην πτώχευση του 1893.

Σ. Τζόκα, *Ανάπτυξη και Εκσυγχρονισμός στην Ελλάδα στα τέλη του 19ου αιώνα. Υπανάπτυξη ή Εξαρτημένη Ανάπτυξη*, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1998, σσ. 26-27

9. Τα εθνικά δάνεια

- **Επανάσταση και πρώτα μετεπαναστατικά χρόνια**
 - Ο δανεισμός σημαντική παράμετρος λειτουργίας του ελληνικού κράτους, αφού:
 - το κράτος ξεκινούσε από το μηδέν
 - δεν κληρονόμησε οργανωμένο δημοσιονομικό σύστημα
 - Τα πρώτα δάνεια:
 - τα δάνεια του αγώνα από τις χρηματαγορές του Λονδίνου
(1^ο δάνειο, 1824: Ονομαστικής αξίας 800.000 λιρών, εκταμιεύονται 348.000 λίρες.
2^ο δάνειο, 1825: Ονομαστικής αξίας 2.000.000 λιρών, εκταμιεύονται 816.000 λίρες.)
 - τα δάνεια που συνόδευσαν την έλευση των Βαυαρών
(δάνειο ονομαστικής αξίας 60.000.000 γαλλικών φράγκων)
 - Οι Οθωνικές κυβερνήσεις :
 - αρνούνται την αποπληρωμή των επαναστατικών δανείων (χρεοκοπία 1843)
 - αποτέλεσμα: απομόνωση της χώρας από τις διεθνείς χρηματαγορές
- **Κατά τη δεκαετία του 1860**
 - Η αλλαγή των ρυθμών ανάπτυξης και:

- οι περιορισμένοι πόροι της χώρας
 - τα έκτακτα έξοδα λόγω των διεθνών κρίσεων
 - η αδυναμία εξοικονόμησης κεφαλαίων για δημόσιες επενδύσεις
- } επιβάλλουν
} νέο
} δανεισμό

• **Κατά τη δεκαετία του 1880**

- Ο δανεισμός διογκώνεται
- η χώρα οφείλει ποσά πολλαπλάσια του προϋπολογισμού της

• **Τα δάνεια της περιόδου, χρησιμοποιήθηκαν για την κάλυψη:**

- Ελλειμματικών προϋπολογισμών
- Δαπανών στρατιωτικών κινητοποιήσεων (1877- 80*, 1885-86**)
 - * Εισβολή του ελληνικού στρατού στη Θεσσαλία, υπό τον αντιστράτηγο Σκαρλάτο Σούτσο, χωρίς όμως, την επίσημη κήρυξη πολέμου. Ο ελληνικός στρατός αποτελούνταν από 24.000 πεζούς, 300 ιππείς και 4 πυροβολαρχίες και ήρθε σε συνεννόηση με τα άτακτα σώματα που είχαν οργανώσει οι Έλληνες επαναστάτες στην περιοχή, απελευθερώνοντας μεγάλο μέρος της.

** Κρίση που προκλήθηκε από την προσάρτηση της Ανατ. Ρωμυλίας στη Βουλγαρία. Η Ελλάδα κήρυξε γενική επιστράτευση, τον Σεπτέμβριο του 1885 ενώ τον Απρίλιο του 1886 οι Μεγάλες Δυνάμεις προχώρησαν σε ναυτικό αποκλεισμό των λιμανιών της Ελλάδας.

- Εξοπλιστικών δαπανών (26 εκατ. για ναυπήγηση τριών θωρηκτών το 1889)
- Αποπληρωμή παλαιότερων δανείων
- Μικρό μέρος για αποπεράτωση → παραγωγικών επενδύσεων
→ δημόσιων έργων

Εθνικά δάνεια σε χρυσά φράγκα

Χρονολογία	Ποσό	Επιτόκιο (%)	28 Φεβρουαρίου 1898 (επιβολή ελέγχου)	31 Δεκεμβρίου 1898	31 Δεκεμβρίου 1899
1833	60.000.000	5,00	67.802.720	66.902.720	66.002.720
1881	120.000.000	8,00	103.500.000	103.435.000	103.090.000
1884	170.000.000	4,00	90.531.000	90.472.500	90.168.500
1887	135.000.000	5,00	133.045.000	132.984.500	132.468.000
1889	155.000.000	4,00	155.000.000	154.829.000	154.422.500
1890	89.875.000	5,00	59.902.500	59.829.000	59.622.500
1893	9.739.000	5,00	9.739.000	9.734.000	9.688.500
1898	170.000.000	2,50		150.000.000	150.592.500
Σύνολο	909.614.000		619.519.220	768.277.220	766.055.220

Πηγή: Νικολάου Περισίδου, Δημόσιο Χρέος της Ελλάδος.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΩΝ

2001 - Εσπ. - Να αναφέρετε τους λόγους που οδήγησαν τις ελληνικές κυβερνήσεις σε δανεισμό κατά την περίοδο 1860-1892 καθώς και τους τρόπους αξιοποίησης αυτών των δανείων. (μον. 12)

2006 - Εσπ. - Για ποιους λόγους οι ελληνικές κυβερνήσεις από τη δεκαετία του 1860 ως και τη δεκαετία του 1880 προέβησαν στη σύναψη δανείων και ποιες ανάγκες κάλυψαν τα εθνικά αυτά δάνεια; (μον. 12)

ΠΑΡΑΘΕΜΑΤΑ

Να μελετήσετε προσεκτικά το παράθεμα και τους πίνακες και στη συνέχεια να συζητήσετε τους εσωγενείς παράγοντες που οδήγησαν τις κυβερνήσεις του Χ. Τρικούπη σε εξωτερικό δανεισμό την περίοδο 1880-1890.

ΚΕΙΜΕΝΟ

Η ευνοϊκή συγκυρία για τον εξωτερικό δανεισμό του ελληνικού κράτους

Κατά το τελευταίο τέταρτο του 19ου αι., παρατηρείται στο ελληνικό κράτος αναστροφή της δημοσιονομικής πολιτικής των κυβερνήσεων σε σύγκριση με τα προηγούμενα 50 χρόνια της ύπαρξης του νεοελληνικού κράτους. Η προσεκτική μελέτη των προϋπολογισμών που υπάρχουν και των ποσοστών και δαπανών που καταγράφουν για διάφορους τομείς, αποδεικνύουν τις διαφορετικές επιλογές του κράτους και την πίεση κάποιων καταστάσεων (βλ. πίν. 1).

Πίνακας 1				
Προϋπολογισμοί του ελληνικού κράτους (σε εκατομ. δρχ.)				
Έτη	Τακτικά έσοδα	Συνολικές δαπάνες	Συνολικά ελλείμματα	Μ.Ο. ετήσιου ελλείμματος
1833- 1878	933,5	1170	236,5	5,2
1879 - 1892	992,9	1464	471,5	36,2

Το 30% των συνολικών δαπανών στην περίοδο αυτή απορροφήθηκαν από τις στρατιωτικές δαπάνες, ενώ το 15% με 20% απορροφήθηκε από τα δημόσια έργα. Αν συνυπολογίσουμε ότι η υπηρεσία του δημοσίου εξωτερικού χρέους απορρόφησε γύρω στο 30-35% των δαπανών, κατανοούμε τη δυσκολία των κυβερνήσεων να συντάξουν προϋπολογισμό και την καταφυγή τους στον συνεχή εξωτερικό δανεισμό.

Οι εσωτερικές αυτές επιλογές αντικατοπτρίζονται ως ένα βαθμό στους προϋπολογισμούς του Κράτους. Στον πίνακα 2 διαπιστώνουμε ότι οι στρατιωτικές δαπάνες μέχρι το 1875, όταν η απειλή ενός πολέμου δεν ήταν ορατή και οι τύχες των βαλκανικών κρατών είχαν αφηθεί στις Μεγάλες Δυνάμεις, κυμαίνονταν σε λογικά ποσοστά επί του προϋπολογισμού, αν όχι χαμηλά. Οι αναλογίες αυτές μεταβάλλονται σημαντικά την περίοδο 1875-1880.

Πίνακας 2		
Σύνθεση των δημοσίων δαπανών (Μέσοι όροι πενταετιών σε εκατομ. δρχ.)		
Έτη	Σύνολο δαπανών	Στρατιωτικές δαπάνες
1866 - 1870	36,8	10,2 (27,7%)
1871 - 1875	36,6	9,2 (25,1%)
1876 - 1880	58,4	24,5 (41,9%)
1881 - 1885	89,7	43,6 (48,6%)

Αλλά η σύνθεση του προϋπολογισμού των εξόδων δεν μεταβάλλεται μόνο στις στρατιωτικές δαπάνες. Μετά το 1880, οι δημόσιες επενδύσεις και τα δημόσια έργα πολλαπλασιάζονται ... Είναι γεγονός ότι τα δημόσια έργα και οι στρατιωτικές επενδύσεις απορροφούσαν ολοένα μεγαλύτερο μέρος των κρατικών εσόδων. Αν σε αυτά συνυπολογίσουμε το μόνιμο πρόβλημα του υπερδιογκωμένου τριτογενούς τομέα του ελληνικού κράτους που απορροφούσε μεγάλο ποσοστό του προϋπολογισμού, τότε αντιλαμβανόμαστε ότι η δεκαετία του 1880 χαρακτηρίζεται από μια μόνιμη δημοσιονομική ένδεια.

Από την άλλη πλευρά, η ανεπάρκεια του πρωτογενούς τομέα και ο εμβρυακός, αν όχι ανύπαρκτος, δευτερογενής ήταν αδύνατο να καλύψουν τις παραπάνω ανάγκες, πολύ περισσότερο όταν οι εισαγωγές για καταναλωτικές ανάγκες ξεπερνούσαν κατά πολύ τις εξαγωγές. Το εξωτερικό εμπόριο της Ελλάδας είναι διαρκώς ελλειμματικό. Στο διάστημα 1851-1912 το εμπορικό ισοζύγιο δεν παρουσίασε ούτε μία φορά πλεόνασμα, και οι εξαγωγές δεν κάλυπταν παρά το 40 με 70% της αξίας των εισαγωγών, καμιά φορά μάλιστα κι ακόμα λιγότερο.

Τέλος, οι κυβερνήσεις του Χαρίλαου Τρικούπη, για να καλύπτουν τα μεγάλα ανοίγματα του προϋπολογισμού, βασίστηκαν στον εξωτερικό δανεισμό. Τα μεγάλα δημόσια δάνεια συνέβαλαν βέβαια βραχυπρόθεσμα στην αύξηση της χρηματικής ρευστότητας και στην έμμεση χρηματοδότηση των μη παραγωγικών στρωμάτων, αλλά μακροπρόθεσμα επιβάρυναν το ισοζύγιο πληρωμών και δημιούργησαν τεράστια ελλείμματα στον προϋπολογισμό.

Σπ. Τζόκα, *Ανάπτυξη και Εκσυγχρονισμός στην Ελλάδα του 19ου αιώνα. Υπανάπτυξη ή εξαρτημένη ανάπτυξη;*, εκδ. Θεμέλιο 1998, σσ. 21-30

3ο Γενικό Λύκειο Δράμας