

ΟΜΑΔΑ Α'

A1.1 Να δοθεί το περιεχόμενο των παρακάτω όρων:

Εθνικές γαίες, Διεθνής Οικονομικός Έλεγχος, Θηραϊκή γη, σκωρίες, Μεγάλη Ιδέα.

Μονάδες 15

A1.2. Να επιβεβαιώσετε ή να διαψεύσετε τις παρακάτω προτάσεις σημειώνοντας ένα Σ ή ένα Λ αντίστοιχα:

Α. Η τελική νομοθετική ρύθμιση του προβλήματος των εθνικών γαιών πραγματοποιήθηκε το 1880-1881.

Β. Η έλλειψη κεφαλαίων και τεχνογνωσίας αποτελούσε ανασταλτικό παράγοντα για την ανάπτυξη της βιομηχανικής δραστηριότητας.

Γ. Η Εθνική Τράπεζα αποτέλεσε το κυρίαρχο τραπεζικό συγκρότημα στον ελληνικό χώρο.

Δ. Στον τομέα του εμπορίου το βασικό πρόβλημα της χώρας ως το 1913 ήταν η αρνητική σχέση ανάμεσα στην αξία των εισαγωγών και των εξαγωγών.

Ε. Η Εθνική Τράπεζα ιδρύθηκε το 1841 και πρώτος διοικητής υπήρξε ο Γ. Σταύρου.

Μονάδες 5

A.2.1α. Ποιοί λόγοι οδήγησαν στον πολυτεμαχισμό των εθνικών γαιών κατά το 19^ο αιώνα;

Μονάδες 8

β. Να διερευνήσετε τους λόγους για τους οποίους η δημιουργία τραπεζικού συστήματος στην Ελλάδα αποτέλεσε κεντρικό σημείο στους κυβερνητικούς σχεδιασμούς αμέσως μετά την ίδρυση του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους.

Μονάδες 7

A.2.2. Ποιές δυσχέρειες παρουσιάστηκαν στην κατασκευή χερσαίων συγκοινωνιών στον ελληνικό χώρο κατά τα τέλη του 19^{ου} και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα;

Μονάδες 15

ΟΜΑΔΑ Β΄

Β1.Αξιοποιώντας το παρακάτω παράθεμα και τις ιστορικές σας γνώσεις να παρουσιάσετε: α. τους λόγους που οδήγησαν στην πτώχευση του 1893 και β .Τα αποτελέσματα της λειτουργίας του ΔΟΕ στην ελληνική οικονομία.

Η ραγδαία αύξηση του δημοσίου χρέους, κυρίως στις δύο τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα, οδήγησε στην κατάρρευση του όλου δημοσιονομικού ελέγχου. Το σύνολο του δημοσίου χρέους προέκυπτε από τα δάνεια που είχε συνάψει κατά καιρούς η Ελλάδα, αρχής γενομένης από το δάνειο του 1833 - το λεγόμενο «Δάνειο των 3 Μεγάλων Δυνάμεων». Το πρόβλημα της χρήσης των δανείων άρχισε ήδη από την πρώτη αυτή δανειακή πράξη του ελληνικού κράτους, αφού από το συνολικό ποσό μόνο το 1/3 περίπου δαπανήθηκε για τον σκοπό ένεκα του οποίου έγινε η σύμβαση, δηλαδή για τη συντήρηση του ελληνικού στρατού και την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας. Το υπόλοιπο χρησιμοποιήθηκε για να ικανοποιηθούν οι ανάγκες της διοίκησης, αλλά κυρίως παλαιότερες απαιτήσεις σε τοκοχρεολύσια.

Η σύναψη του δανείου αυτού, υπό την εγγύηση των Μεγάλων Δυνάμεων, έθεσε ουσιαστικά την ελληνική οικονομία υπό μόνιμη πολιτική και οικονομική κηδεμονία. Ο δανεισμός του ελληνικού κράτους σε χρυσό υπό την εγγύηση των Μεγάλων Δυνάμεων ακολούθησε μια πορεία συνεχούς ανόδου, από το 1833 και μετά, ιδίως μετά το 1868, καθώς μεσολάβησε ένα διάστημα συγκράτησης για περίπου 3 δεκαετίες. Από το 1868 όμως η δανειοδότηση του ελληνικού Δημοσίου ακολούθησε φρενήρεις ρυθμούς, στο όνομα της κάλυψης των αναγκών διοίκησης, αλλά κυρίως ενόψει μεγάλων επενδύσεων σε δημόσια έργα.

Είναι χαρακτηριστικό ότι από τα 60 εκατ. χρυσά φράγκα του 1833, το ύψος των εθνικών δανείων σε χρυσό στις 31 Δεκεμβρίου 1898 έφτανε, μετά τις καταβολές των τόκων, στα 620 εκατομμύρια! Το ποσό μάλιστα αυτό σχηματίστηκε ανάμεσα στα έτη 1881 και 1898, δηλαδή σε περίπου 17 χρόνια. Ήταν τέτοια η επιβάρυνση του ελληνικού Δημοσίου ετησίως από τα τοκοχρεολύσια των δανείων αυτών, ώστε μόνον μέσα σε μία χρονιά, υπό καθεστώς μάλιστα διεθνούς οικονομικού ελέγχου, το συνολικό δημόσιο χρέος ανήλθε από τα 620 εκατομμύρια που ήταν στις 31/12/1898 στα 766 εκατομμύρια στις 31/12/1899.

Η τεράστια αυτή διαφορά προήλθε μεν από τη σύναψη και νέου δανείου 150 εκατομμυρίων, στο οποίο κατέφυγε το ελληνικό κράτος, με συμφέροντες όρους επιτοκίου -2,5%, ενώ τα προηγούμενα ήταν στο 5%- ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των προηγούμενων δανείων. Αλλά, μετά και την αφαίρεση αυτού του νέου δανείου, το συνολικό χρέος επανέρχεται στα προηγούμενα επίπεδα του 1898, γεγονός που καταδεικνύει την πραγματικά δυσβάστακτη υποχρέωση καταβολής τοκοχρεωλυσίων. Μάλιστα, ανάμεσα στον Δεκέμβριο του 1898 και τον Δεκέμβριο του 1899 και ενώ η Επιτροπή Ελέγχου βρίσκεται σε πλήρη λειτουργία, η μείωση του συνολικού χρέους δεν ξεπερνά τα 2 εκατ., δηλαδή ποσοστό 0,26%, που ασφαλώς αντιπροσωπεύει μια πραγματικά ελάχιστη μείωση, σε σχέση με τις προσδοκίες που γέννησε η επιβολή του Διεθνούς Οικονομικού Ελέγχου, ως προς την προοπτική μείωσης του δημόσιου χρέους. Και μόνον αυτός ο υπολογισμός καθιστά σαφή την πλήρη αδυναμία του ελληνικού κράτους να μπει σε μια διαδικασία απεμπλοκής από το βάρος του εξωτερικού δημόσιου χρέους.

Επομένως, στα δύο χρόνια λειτουργίας της Διεθνούς Επιτροπής Ελέγχου, καμία ουσιαστική πρόοδος δεν σημειώθηκε στην κατεύθυνση ορθολογικής αντιμετώπισης των κρατικών δαπανών και απεμπλοκής σταδιακά του Δημοσίου από το βαρύ εξωτερικό και εσωτερικό χρέος. Σε αυτό το διάστημα των δύο ετών, το δημόσιο χρέος παρέμεινε σχεδόν σταθερό και ουσιαστικά εκείνο που άλλαξε ήταν η παροχή εγγυήσεων προς τους δικαιούχους, που έβλεπαν έτσι το ελληνικό Δημόσιο να είναι υπό την πραγματική κηδεμονία τους.

Έτσι η επιβολή του ελέγχου και η λειτουργία της διεθνούς οικονομικής επιτροπής είχαν ελάχιστη οικονομική σημασία για το ελληνικό Δημόσιο, εφόσον ουσιαστικά αυτό δεν ήταν πλέον σε θέση να ανταποκριθεί υπό οποιεσδήποτε συνθήκες διαχείρισης. Δηλαδή, το πρόβλημα του ελληνικού Δημοσίου δεν ήταν πρόβλημα διαχείρισης και λανθασμένου προσανατολισμού, αλλά πρόβλημα αντικειμενικό. Κυρίως πρόβλημα πόρων. (Απόστολος Διαμαντής, ΙΕΕΤ, διασκευή)

Μονάδες 25

B2. Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και το περιεχόμενο της πηγής που ακολουθεί να παρουσιάσετε τις προσπάθειες που έγιναν και τους παράγοντες που συντέλεσαν στην ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας στο ελληνικό κράτος από τα χρόνια της ανεξαρτησίας έως τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

Στη μετεπαναστατική περίοδο, η εμπορική ναυτιλία ήταν ο μόνος οικονομικός κλάδος της χώρας που μπόρεσε να αναπτυχθεί. Οι παλαιές ναυτικές πόλεις προσπαθούν να αναπτυχθούν σε εμπορικά και οικονομικά κέντρα. Σε ναυτιλιακή πρωτεύουσα της Ελλάδος αναπτύσσεται η Σύρος που παρουσιάζει σημαντική οικονομική και εμπορική κίνηση. Έτσι το εμπορικό ναυτικό βαθμηδόν άρχισε να αποκτά την παλιά του αίγλη και να καταλαμβάνει εξέχουσα θέση στο διαμετακομιστικό εμπόριο μεταξύ Ανατολής και Δύσης.

Κατά την περίοδο αυτή, μεγάλη ακμή γνώρισε και η ελληνική ναυτιλία στο Δούναβη ποταμό. Οι Έλληνες ανέπτυξαν οικονομικές δραστηριότητες σ' όλα τα μεγάλα λιμάνια του Δούναβη- Βράιλα, Γαλάτσι, Σουλινά – θεωρείται δε ότι η ναυτιλία του Δούναβη απετέλεσε τη μεγάλη αφητηρία για τη σύγχρονη εμπορική ναυτιλία μας. Με την εισαγωγή του ατμού, που άρχισε να εκτοπίζει τα ιστιοφόρα πλοία στις αρχές του 19ου αιώνα, η Ελλάδα λόγω έλλειψης κεφαλαίων ακολούθησε τις εξελίξεις στη ναυτιλία με αργό ρυθμό. Έτσι από το 1866, η ιστιοφόρος ναυτιλία της Ελλάδος αρχίζει να φθίνει και αρχίζει με αργό ρυθμό ο μετασχηματισμός της ναυτιλίας μας από ιστιοφόρο σε ατμοκίνητη. Μεγάλο σταθμό για την ατμοπλοΐα υπήρξε η ίδρυση στην Ερμούπολη της Σύρου της επιβατηγού ατμοπλοϊκής εταιρείας με την αρχική προσωνυμία «Ελληνική Ατμοπλοϊκή Εταιρεία», που καθιερώθηκε με το όνομα «Ατμοπλοΐα της Σύρου». Η ίδρυση της εταιρείας αυτής ταυτίζεται με την εμφάνιση στην Ελλάδα της επιβατηγού ναυτιλίας που διακρίνεται πλέον από τη φορτηγό εμπορική ναυτιλία. Μέχρι την εμφάνιση του ατμού, η ναυτιλία ήταν ενιαία χωρίς να λαμβάνεται ειδική μέριμνα για τη μεταφορά των ανθρώπων. Αλλά κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους 1912-13 η εμπορική ναυτιλία προσέφερε μεγάλη ενίσχυση ποικιλοτρόπως στα διάφορα μέτωπα του αγώνα. Κατά τον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο η Ελλάδα απώλεσε το 82% του στόλου της.

(Κ. Παπαθανασόπουλος, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία)

Μονάδες 25

ΚΑΛΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ!!!