

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΣΗ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

Β΄ ΛΥΚΕΙΟΥ

ΣΑΒΒΑΤΟ 8 ΜΑΪΟΥ 2021

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟ ΜΑΘΗΜΑ: ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ

ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ Γ΄

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

Θέμα Α1

α. σχολ. βιβλ. σελ. 15: «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. σχολ. βιβλ. σελ. 20: «Στη διάρκεια του 18ου αιώνα, παρατηρήθηκε σημαντική ναυτιλιακή και εμπορική δραστηριότητα σε πολλές παραλιακές περιοχές του ελληνικού χώρου και σε νησιά. Η δραστηριότητα αυτή ευνοήθηκε από διάφορες συγκυρίες, και ιδιαίτερα από την έξοδο της Ρωσίας στη Μαύρη Θάλασσα και το εμπόριο που αναπτύχθηκε στα λιμάνια της περιοχής (λ.χ. στην Οδησό) και της Μεσογείου. Με τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή (1774) μεταξύ της Ρωσίας και της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, τα χριστιανικά –ελληνικά– πλοία προστατεύονταν από τη ρωσική ισχύ και έτσι ευνοήθηκε η ραγδαία ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους. Λίγο αργότερα, με τη Γαλλική Επανάσταση και τους Ναπολεόντειους πολέμους, ευνοήθηκε ιδιαίτερα η ελληνική ναυτιλία. Η διάσπαση του ηπειρωτικού αποκλεισμού, τον οποίο είχε επιβάλει το αγγλικό ναυτικό στα γαλλικά λιμάνια, έφερε μεγάλα κέρδη, ενώ ταυτόχρονα η εξαφάνιση των γαλλικών πλοίων από την Ανατολική Μεσόγειο δημιούργησε κενά, πού έσπευσαν να εκμεταλλευτούν οι Έλληνες.»

γ. σχολ. βιβλ. σελ. 31: «Η βιομηχανία υπέφερε, όπως και άλλοι κλάδοι της οικονομίας, από την έλλειψη κεφαλαίων και τη διασπορά των υπαρχόντων σε πλήθος δραστηριοτήτων, από την ασφυκτικά περιορισμένη –εδαφικά και πληθυσμιακά– βάση οικονομικής εξάπλωσης, από την έλλειψη πρώτων υλών και τη χρόνια έλλειψη εργατικών χεριών. Θα μπορούσε να προσθέσει κανείς στα παραπάνω την έλλειψη παιδείας τεχνικής αλλά και γενικής. Η ελλιπής κατάρτιση περιόριζε τη δυνατότητα εφαρμογής καινοτομιών και τη συνακόλουθη τεχνολογική εξέλιξη.»

Θέμα Α2

1. β
2. δ
3. ε
4. α
5. ζ

Θέμα Β1

α. σχολ. βιβλ. σελ. 26: «άργυρος, μόλυβδος, θειάφι (Μήλος), σμύριδα (Νάξος), θηραϊκή γη (Θήρα), μάρμαρο, αλυκές»

β. σχολ. βιβλ. σελ. 25: «Από το 1870 ως το 1911 διανεμήθηκαν 2.650.000 στρέμματα με 370.000 παραχωρητήρια, 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. 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.

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.»

Θέμα Β2

α. σχολ. βιβλ. σελ. 22: «Οι πρωτοβουλίες και οι συγκροτημένες προσπάθειες για την είσοδο της ελληνικής ναυτιλίας στην εποχή του ατμού ξεκίνησαν μετά τα μέσα του 19ου αιώνα. Τα κεφάλαια που χρειαζόνταν για την κατασκευή ή την αγορά και τη συντήρηση των ατμοπλοίων ήταν σημαντικά, με αποτέλεσμα να ανατραπούν οι παραδοσιακές εφοπλιστικές σχέσεις που ίσχυαν για τα ιστιοφόρα και να αναζητηθούν κεφάλαια μέσω εταιρειών και ισχυρών επιχειρηματικών σχημάτων. Το κράτος, οι τράπεζες (η Εθνική Τράπεζα ιδιαίτερα) και οι εκτός συνόρων ομογενείς συμμετείχαν ενεργά σ' αυτές τις πρωτοβουλίες. Παρ' όλα αυτά, η περιορισμένη διαθεσιμότητα κεφαλαίων και ο αυξημένος επιχειρηματικός κίνδυνος ανέστειλαν την ανάπτυξη της ελληνικής ατμοπλοΐας. Η παρουσία της άρχισε να γίνεται

αισθητή μόλις την τελευταία δεκαετία του 19ου αιώνα. Τα 97 ελληνικά ατμόπλοια του 1890 έγιναν 191 το 1901 και 389 το 1912. Η ανάπτυξη αυτή στηρίχθηκε στην κυριαρχία Ελλήνων επιχειρηματιών στις μεταφορές στην περιοχή του Δέλτα του Δούναβη αλλά και στην κίνηση στο ίδιο το ποτάμι.»

β. σχολ. βιβλ. σελ. 28: «Το μεγάλο βήμα έγινε το 1841, με την ίδρυση της Εθνικής Τράπεζας. Τα κεφάλαια για την ίδρυσή της προήλθαν κυρίως από το εξωτερικό, ενώ έντονη ήταν η παρουσία κρατικών παραγόντων στις ιδρυτικές διαδικασίες. Οι κύριοι μέτοχοι της Τράπεζας ήταν ο κεφαλαιούχος Εϋνάρδος, το ελληνικό κράτος (20% του αρχικού κεφαλαίου), Έλληνες έμποροι και επιχειρηματίες της διασποράς, ξένες προσωπικότητες από το χώρο της οικονομίας αλλά και της πολιτικής. Θεμελιωτής της και πρώτος διοικητής υπήρξε ο Γεώργιος Σταύρου. Στις επόμενες διευρύνσεις του κεφαλαίου της Τράπεζας άρχισαν να μετέχουν κεφαλαιούχοι, έμποροι κυρίως, του ελληνικού χώρου (Σκουζές, Ράλλης κ.λπ.). Η δραστηριότητά της στα πρώτα στάδια ήταν μάλλον χωρίς σαφή προσανατολισμό, καθώς οι συνθήκες που επικρατούσαν στην ελληνική οικονομία δεν ήταν δυνατόν να αλλάξουν με ταχείς ρυθμούς. Το μεγάλο της πλεονέκτημα και ταυτόχρονα η κύρια πηγή εσόδων της 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.»

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

Θέμα Γ1

σχολ. βιβλ. σελ. 32

Στις χερσαίες συγκοινωνίες αλλά και στα περισσότερα από τα δημόσια έργα που είχε ανάγκη η χώρα, η έλλειψη του ιδιωτικού ενδιαφέροντος ήταν δεδομένη, καθώς οι επενδύσεις στις βασικές αυτές υποδομές δεν ήταν ιδιαίτερα κερδοφόρες. Το κράτος είτε απ' ευθείας, είτε μέσω των δήμων, προσπάθησε να ξεπεράσει τις δυσκολίες αυτές με τις δικές του δυνάμεις. Μάλιστα ο Μαυροκορδάτος, ως πρωθυπουργός της χώρας, με σχετικό υπόμνημα τον Αύγουστο του 1833 προτείνει να συμμετέχουν οι κοινότητες στις απαραίτητες εργασίες με τη μερική συμμετοχή του κράτους (παράθεμα Β). Η δραστηριότητα του κράτος όμως ήταν μάλλον υποτονική, τουλάχιστον μέχρι τη δεκαετία του 1870, καθώς τα χρήματα έλειπαν και οι μέθοδοι που υιοθετήθηκαν δεν ήταν δημοφιλείς (για παράδειγμα, οι αγγαρείες των αγροτών στην κατασκευή δρόμων). Για την εκτέλεση των εργασιών υπεύθυνοι ήταν, όπως αναφέρει το παράθεμα Β, οι τρεις λόχοι σκαπανέων του Σώματος Μηχανικού, με έδρα την Αθήνα, το Μεσολόγγι και το Ναύπλιο. Οπότε στρατιώτες ήταν οι πρώτοι εργάτες του έργου. Επειδή όμως αυτό αποτελούσε προσωρινή λύση, στη συνέχεια υιοθετήθηκε η μέθοδος της αγγαρείας των αγροτών, συνηθισμένη για τους βαναρούς άγνωστη όμως για τους Έλληνες, οι οποίοι μάλιστα αμείβονταν χαμηλότερα από τον συνηθισμένο μισθό εργατών.

Στους ανασταλτικούς παράγοντες θα πρέπει να συμπεριλάβουμε το μεγάλο κόστος της κατασκευής δρόμων σε ορεινά εδάφη αλλά και τον «ανταγωνισμό» των θαλάσσιων

συγκοινωνιών που κυριαρχούσαν στις μεταφορές κοντά στα παράλια, δηλαδή σε πολύ μεγάλο τμήμα της χώρας. Το παράθεμα Α προσθέτει ότι εμπόδιο στην ανάπτυξη του δικτύου ήταν και ο τρόπος σχεδιασμού από την πλευρά των υπεύθυνων για την κατασκευή του, των βαυαρών αξιωματικών του Μηχανικού. Συγκεκριμένα, το έργο χαρακτηρίζεται από έλλειψη συλλογικότητας και συντονισμού των εμπλεκομένων (αξιωματικοί, υπουργείο Στρατιωτικών) και όχι από έλλειψη γνώσεων, αλλά και από απουσία σχετικής πείρας.

Θέμα Δ1

σχολ. βιβλ. σελ. 34

Οι γενικότερες αλλαγές 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. Η Συνθήκη του Βερολίνου (1878) και η διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ (1869) διαμορφώνουν δύο βασικούς ευρωπαϊκούς, ανταγωνιστικούς μεταξύ τους, συγκοινωνιακούς άξονες, τον αγγλογαλλικό (από τη Μασσαλία μέχρι την Ινδοκίνα μέσω του Μπρίντεζι) και τον γερμανοαυστριακό (από τη Βιέννη μέχρι τη Βαγδάτη), τους οποίους δεν μπορούν να αγνοήσουν τα βαλκανικά κράτη, όπως αναφέρει το παράθεμα. 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.

Επιπλέον, όπως προσθέτει το παράθεμα, ήδη από το 1855 ο Μαυροκορδάτος έχει δηλώσει ότι η Ελλάδα πρέπει να μπει στην εποχή του ατμού, αν θέλει να ακολουθήσει τις παγκόσμιες εξελίξεις. Η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου όμως είναι απαίτηση και των αγροτών, καθώς η ανυπαρξία οδικού δικτύου αυξάνει το κόστος διακίνησης των προϊόντων. Μετά το 1870 η ελληνική οικονομία φαίνεται να βελτιώνεται. Συγκεκριμένα, αυξάνεται το εξωτερικό εμπόριο της χώρας, προσαρτάται η Θεσσαλία (1881), γεγονός που θα λύσει το πρόβλημα επάρκειας σιτηρών που αντιμετώπιζε η χώρα, ενώ αυξάνεται και η παραγωγή της σταφίδας λόγω της σταφιδικής κρίσης στην Ευρώπη. Ως εκ τούτου έχουν δημιουργηθεί οι καλύτερες προϋποθέσεις για την επένδυση ξένων κεφαλαίων στην Ελλάδα, αρά και για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου.