



ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΦΛΩΡΟΠΟΥΛΟΥ
**ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΕΣ
ΣΠΟΥΔΕΣ**

**ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ
Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ**

Δευτέρα 17 Ιουλίου 2023

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1

α. σχολ. βιβλ. σελ. 38: «Τα οικονομικά του ελληνικού κράτους οδηγήθηκαν σε καθεστώς Διεθνούς Οικονομικού Ελέγχου (ΔΟΕ) το 1898. Εκπρόσωποι έξι δυνάμεων (Αγγλία, Γαλλία, Αυστρία, Γερμανία, Ρωσία, Ιταλία) ανέλαβαν τη διαχείριση βασικών κρατικών εσόδων. Επρόκειτο για τα έσοδα των μονοπωλίων αλατιού, φωτιστικού πετρελαίου, σπύρων, παιγνιόχαρτων, χαρτιού σιγαρέτων, τα έσοδα από την εξόρυξη της σμύριδας της Νάξου, το φόρο καπνού, τα λιμενικά δικαιώματα του Πειραιά, το φόρο χαρτοσήμου κ.λπ. Το ύψος αυτών των εσόδων ανερχόταν σε 28.000.000 έως 30.000.000 δραχμές.»

β. σχολ. βιβλ. σελ. 37: «Κατά το έτος 1893 η Ελλάδα βρέθηκε σε αδυναμία να εξυπηρετήσει τα τοκοχρεολύσια των εξωτερικών της δανείων και ζήτησε επαναδιαπραγμάτευση του δημόσιου χρέους της. Η “πτώχευση”, όπως χαρακτηρίστηκε, δεν ήταν ασυνήθιστη επιλογή των φτωχότερων κρατών, στην Ελλάδα όμως της εποχής εκείνης είχε μεγάλο πολιτικό κόστος. Οι διαπραγματεύσεις με τις πιστώτριες χώρες συνεχίστηκαν μέχρι τον ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1897. Η ήττα του ελληνικού στρατού και η υποχρέωση της Ελλάδας να καταβάλει υπέρογκες πολεμικές αποζημιώσεις στην Οθωμανική αυτοκρατορία έθεσαν το ζήτημα σε νέες βάσεις.»

ΘΕΜΑ Α2

- α. Σωστό**
- β. Λάθος**
- γ. Σωστό**
- δ. Σωστό**
- ε. Λάθος**
- στ. Λάθος**

ΘΕΜΑ Β1

α. σχολ. βιβλ. σελ. 33: «Στις μικρότερες και πιο καθυστερημένες οικονομικά χώρες, η απόκτηση σιδηροδρομικού δικτύου παρουσιάστηκε από πολύ νωρίς ως σημαντική προϋπόθεση για την είσοδο τους στο χώρο των ανεπτυγμένων κρατών. Οι σχετικές με την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου συζητήσεις άρχισαν στη χώρα μας λίγα μόλις

χρόνια μετά την ανεξαρτησία της, ίσως το 1835. Ανυπέρβλητες όμως δυσκολίες περιόριζαν τις συζητήσεις αυτές για πολλές δεκαετίες στο χώρο των θεωρητικών αναλύσεων και των απλών επιθυμιών. Η κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής ήταν ιδιαίτερα πολυέξοδη υπόθεση και απαιτούσε κεφάλαια που το μικρό ελληνικό κράτος δεν μπορούσε να εξοικονομήσει. Από την άλλη μεριά, η προσέλκυση ξένων κεφαλαίων, επιχειρήσεων ή πιστωτικών ιδρυμάτων, προϋπέθετε ότι το προς κατασκευή δίκτυο θα ήταν αποδοτικό, θα εξασφάλιζε δηλαδή τη μεταφορά πρώτων υλών, ζωτικών για τη βιομηχανία, και καταναλωτικών αγαθών, που οι τοπικές αγορές θα ήταν σε θέση να απορροφήσουν. Στην Ελλάδα δεν υπήρχε ούτε το ένα, ούτε το άλλο. Το ενδιαφέρον λοιπόν των ξένων ή των ομογενών επενδυτών παρέμενε πολύ μικρό. Επιπλέον, η γειτνίαση της θάλασσας, στις περισσότερες περιοχές της χώρας, δεν βοηθούσε τα πράγματα, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές περιόριζαν την αποδοτικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου.»

β. σχολ. βιβλ. σελ. 34-35: «Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας ολοκληρώθηκε σε τρεις περίπου δεκαετίες, από το 1880 και μετά. Η μεγάλη ώθηση δόθηκε στις πρώτες πρωθυπουργίες του Χαρίλαου Τρικούπη (1882-1892), οπότε και κατασκευάστηκαν 900 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής. Τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισε το ελληνικό κράτος επιβράδυναν την κατασκευή του έργου στη δεκαετία του 1890 και το δίκτυο ολοκληρώθηκε μόλις το 1909. Στο μεγαλύτερο τμήμα του το δίκτυο ήταν μετρικό, με γραμμές πλάτους ενός μόνο μέτρου, τη στιγμή που οι διεθνείς προδιαγραφές προέβλεπαν γραμμές πλάτους 1,56 μέτρων. Αυτό σήμαινε ότι το δίκτυο σχεδιάστηκε για να εξυπηρετεί τοπικές κυρίως ανάγκες, χωρίς φιλοδοξίες να αποτελέσει τμήμα του διεθνούς δικτύου.»

ΘΕΜΑ Β2

α. σχολ. βιβλ. σελ. 38: «Τα αποτελέσματα ήταν θετικά και έγιναν ορατά λίγα χρόνια αργότερα. Η εγγύηση των Δυνάμεων αύξησε την πιστοληπτική ικανότητα του κράτους, ενώ ο έλεγχος απάλλαξε τους δημοσιονομικούς μηχανισμούς από δυσλειτουργίες του παρελθόντος. Το 1910, παρά τα προβλήματα στο εξωτερικό ισοζύγιο πληρωμών εξαιτίας της σταφιδικής κρίσης και παρά το γεγονός ότι η αποπληρωμή των δανείων εξακολουθούσε να απορροφά το 1/3 των εθνικών εσόδων, τα δημόσια οικονομικά μπορούσαν να χαρακτηριστούν υγιή, οι προϋπολογισμοί ήταν ελαφρώς πλεονασματικοί και οι οικονομικές δυνατότητες του κράτους σαφώς αυξημένες. Αυτή η θετική εξέλιξη επέτρεψε τις μεταρρυθμίσεις των πρώτων κυβερνήσεων του Ελευθερίου Βενιζέλου, την πολεμική προετοιμασία και τη συμμετοχή στους Βαλκανικούς πολέμους, χωρίς τις δραματικές επιπτώσεις που είχαν στο οικονομικό πεδίο οι πολεμικές κινητοποιήσεις του παρελθόντος.»

β. σχολ. βιβλ. σελ. 32: «Εκτός από το σιδηροδρομικό δίκτυο, το μεγαλύτερο τεχνικό έργο που κατασκευάστηκε αυτήν την εποχή ήταν η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου. Το έργο ξεκίνησε το 1881 από μια υπερβολικά αισιόδοξη γαλλική τεχνική εταιρεία. Ύστερα από πολλές τεχνικές και οικονομικές περιπέτειες, το έργο ολοκληρώθηκε το 1893, βελτιώνοντας τους όρους της ναυσιπλοΐας, καθώς έκανε περιττό τον περίπλοκο της Πελοποννήσου. Επιπλέον, με τη διάνοιξη του πορθμού του

Ευρίπου και την κατασκευή φάρων στις ακτές, η ναυσιπλοΐα ευνοήθηκε ιδιαίτερα κατά την περίοδο αυτή.»

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ1

α. σχολ. βιβλίο σελ. 36

Η αλλαγή των ρυθμών ανάπτυξης από τη δεκαετία του 1860 και μετά, οδήγησε αναγκαστικά σε νέο δανεισμό. Οι περιορισμένοι πόροι της χώρας, σε συνδυασμό με τα έκτακτα έξοδα που επέβαλαν οι διαρκείς εθνικές κρίσεις, καθιστούσαν αδύνατη την εξοικονόμηση κεφαλαίων για δημόσιες επενδύσεις. Όπως προσθέτει το πρώτο κείμενο, το 1878 η χώρα βγήκε ξανά στις διεθνείς αγορές χρήματος μετά από 50 χρόνια αποκλεισμού και πλέον οι ελληνικές κυβερνήσεις είχαν τη δυνατότητα να δανειστούν πόσα πρωτοφανή για την Ελλάδα, αγνοώντας όμως τις περισσότερες φορές τους όρους της αγοράς. Ο εξωτερικός δανεισμός διογκώθηκε κατά τη δεκαετία του 1880, και μέσα σε λίγα μόλις χρόνια η χώρα βρέθηκε να οφείλει ποσά πολλαπλάσια του ετήσιου προϋπολογισμού της. Συγκεκριμένα, το 1884 το χρέος είχε διπλασιαστεί, το 1887 είχε τετραπλασιαστεί και λίγο πριν από την πτώχευση είχε σχεδόν επταπλασιαστεί, υπερβαίνοντας το 175% του ΑΕΠ (κείμενο 1). Σύμφωνα με το κείμενο 2, το διάστημα 1879-1890 συνάφθηκαν οκτώ εξωτερικά δάνεια αξίας 630.000.000 δραχμών και πέντε εσωτερικά ύψους 65.000.000 δραχμών. Όμως η υποτίμηση της δραχμής από το 1885, η τάση του Τρικούπη να παίρνει προκαταβολές από τις τράπεζες με υψηλότερα επιτόκια εν όψει των δανείων και η γενικότερη εξωτερική πολιτική του κράτους κατέστησαν την αποπληρωμή των δανείων πολύ δύσκολη για τον κρατικό προϋπολογισμό.

β. σχολ. βιβλίο σελ. 37

Το μεγαλύτερο μέρος των δανείων αυτών χρησίμευσε για την κάλυψη των τρεχόντων ελλειμμάτων των εθνικών προϋπολογισμών, καθώς και των δαπανών των στρατιωτικών κινητοποιήσεων (του 1877-1880 και του 1885-1886) και των εξοπλισμών (26.000.000 δραχμές από τα δάνεια χρησιμοποιήθηκαν για τη ναυπήγηση τριών θωρηκτών το 1889), αναδεικνύοντας τον πατριωτισμός των εκάστοτε κυβερνήσεων, όπως καυστικά σχολιάζει το κείμενο 1. Επίσης μεγάλα ποσά διατέθηκαν για την αποπληρωμή παλαιότερων δανείων ή και για τη χρηματοδότηση των απαιτήσεων των ψηφοφόρων, σύμφωνα με το κείμενο 1. Μικρό μέρος απέμενε για παραγωγικές επενδύσεις και δημόσια έργα, ποσό όμως απαραίτητο, χωρίς το οποίο τα έργα αυτά δεν θα μπορούσαν να ολοκληρωθούν. Σύμφωνα με τον Ανδρέα Ανδρεάδη, όπως παραθέτει το κείμενο 2, από το σύνολο των δανείων 100.000.000 διατέθηκαν σε στρατιωτικές δαπάνες και 120.000.000 σε δημόσια έργα, κυρίως στο σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο. Το υπόλοιπο καθαρό ποσό των δανείων, σχεδόν το μισό δηλαδή, χρησιμοποιήθηκε για την κάλυψη των έκτακτων δαπανών, των ελλειμμάτων του προϋπολογισμού και την αποπληρωμή των δανείων, οι όροι των οποίων επιβάρυναν κατά πολύ το δημόσιο χρέος.

Σύμφωνα με το κείμενο 1 ο υπερδανεισμός οδήγησε στην υπερχρέωση και ως αιτία της ήταν κατά κύριο λόγο οι στρατιωτικές δαπάνες και όχι, όπως εσφαλμένα υποστηρίζεται, οι επενδύσεις σε έργα υποδομής. Προσθέτει δε πως ο Δηλιγιάννης είτε ως πρωθυπουργός είτε ως αντιπολίτευση από το 1880 και μετά εκτόξευσε τις στρατιωτικές δαπάνες στα ύψη.

ΘΕΜΑ Δ1

σχολ. βιβλίο σελ. 31, 32

Η πύκνωση του οδικού δικτύου πέρασε στην πρώτη θέση των εθνικών και τοπικών προτεραιοτήτων προς το τέλος του 19ου αιώνα και τις αρχές του 20ού. Ο Δερτιλής στο κείμενο 2 επισημαίνει ότι με την κατασκευή δρόμων το κράτος θα μπορούσε να ελέγχει καλύτερα τη ληστεία και τους ανυπότακτους τοπικούς παράγοντες. Η οικονομική ανάπτυξη, οι πιο γρήγοροι ρυθμοί αστικοποίησης, η δημιουργία των κεντρικών σιδηροδρομικών αξόνων και η ανάπτυξη του εσωτερικού εμπορίου ήταν παράγοντες που προώθησαν την κατασκευή οδικού δικτύου.

Στους ανασταλτικούς παράγοντες της κατασκευής οδικού δικτύου 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, γεγονός που επιβεβαιώνει και το πρώτο παράθεμα σχολιάζοντας ότι η κατασκευή δρόμων σε μια ορεινή κατά κύριο λόγο χώρα ήταν ιδιαίτερα δαπανηρή (ήδη απορροφούσε σχεδόν το μισό των επενδύσεων σε δημόσια έργα), ενώ η συγκοινωνία μέσω θαλάσσης ήταν μια εύκολη εναλλακτική λύση. Έτσι, όπως μας ενημερώνει ο Δερτιλής στο δεύτερο κείμενο, ενώ το 1873 συζητήθηκε στη Βουλή το πιο βασικό νομοθέτημα για τις συγκοινωνίες, η κατασκευή οδικού δικτύου μήκους 3.000 χλμ. και μάλιστα με ολοκλήρωση σε διάστημα δεκαετίας, οι προσδοκίες αυτές διαψεύστηκαν καθώς η γεωγραφική μορφή της χώρας και οι λιμενικές της υποδομές εμπόδιζαν την οποιαδήποτε ανάπτυξη του έργου με αποτέλεσμα μέχρι το 1884 να έχουν κατασκευαστεί μόλις 220 χλμ.