

ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΣΗ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ Β' ΛΥΚΕΙΟΥ

ΣΑΒΒΑΤΟ 26 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2025

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟ ΜΑΘΗΜΑ: ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ (ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ)

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

Θέμα Α1

α. σχολ. βιβλ. σελ. 20: «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.»

β. σχολ. βιβλ. σελ. 26: «Το 1866 άρχισε στο Λαύριο τις εργασίες της μία γαλλο-ιταλική εταιρεία (Σερπιέρι-Ρου) με στόχο την εξαγωγή μεταλλεύματος όχι μόνο από τα υπόγεια κοιτάσματα αλλά και από τις “σκωρίες”, τα υλικά που είχαν συσσωρευτεί εκεί στη διάρκεια των αιώνων εκμετάλλευσης των ορυχείων κατά την αρχαιότητα. Η τεχνολογία της εποχής επέτρεπε την απόσπαση μεταλλεύματος από αυτά τα κατάλοιπα.»

γ. σχολ. βιβλ. σελ. 38: «Τα οικονομικά του ελληνικού κράτους οδηγήθηκαν σε καθεστώς Διεθνούς Οικονομικού Ελέγχου (ΔΟΕ). Εκπρόσωποι έξι δυνάμεων (Αγγλία, Γαλλία, Αυστρία, Γερμανία, Ρωσία, Ιταλία) ανέλαβαν το 1898 τη διαχείριση βασικών κρατικών εσόδων. Επρόκειτο για τα έσοδα των μονοπωλίων αλατιού, φωτιστικού πετρελαίου, σπέρτων, 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.»

Θέμα Α2

1. α
2. γ
3. α
4. β
5. γ

Θέμα Β1

α. 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.»

β. σχολ. βιβλ. σελ. 37: «Το μεγαλύτερο μέρος των δανείων 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). Επίσης μεγάλα ποσά διατέθηκαν για την αποπληρωμή παλαιότερων δανείων. Μικρό μέρος απέμενε για παραγωγικές επενδύσεις και δημόσια έργα, ποσό όμως απαραίτητο, χωρίς το οποίο τα έργα αυτά δεν θα μπορούσαν να ολοκληρωθούν.»

Θέμα Β2

α. 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.»

β. σχολ. βιβλ. σελ. 18: «Στις εισαγωγές τα αγροτικά είδη αντιπροσώπευαν σταθερά το 1/3 (σε αξία) του συνόλου. Στην πρώτη θέση βρίσκονταν τα δημητριακά, το σιτάρι ιδιαίτερα, καθώς η εγχώρια παραγωγή δεν ήταν σε θέση να καλύψει τις επισιτιστικές ανάγκες του πληθυσμού. Στα βιομηχανικά προϊόντα που εισάγονταν κυριαρχούσαν τα υφάσματα και τα νήματα, ενώ προοδευτικά μεγάλωναν τα ποσοστά των ορυκτών (άνθρακας), της ξυλείας, των χημικών προϊόντων και των μηχανημάτων.»

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

Θέμα Γ1

σχολ. βιβλ. σελ. 25

Η οριστική αντιμετώπιση του προβλήματος των εθνικών γαιών έγινε με νομοθετικές ρυθμίσεις κατά την περίοδο 1870-1871 τις οποίες, σύμφωνα με το παράθεμα, έφερε προς ψήφιση στην βουλή ο υπουργός Οικονομικών της κυβέρνησης Κουμουνδούρου Σωτηρόπουλος. Στόχος των νομοθετημάτων ήταν να εξασφαλιστούν κατά προτεραιότητα οι ακτήμονες χωρικοί, με την παροχή γης,

απαραίτητης για την επιβίωσή τους. Ταυτόχρονα, το κράτος προσπαθούσε να εξασφαλίσει, μέσα από τη διαδικασία της εκποίησης, τα μεγαλύτερα δυνατά έσοδα, που θα έδιναν μια ανάσα στο διαρκές δημοσιονομικό αδιέξοδο. Οι στόχοι ήταν αντιφατικοί και στην πραγματικότητα μόνο ο πρώτος επιτεύχθηκε σε ικανοποιητικό βαθμό.

Σύμφωνα με τις σχετικές νομοθετικές ρυθμίσεις και συγκεκριμένα, όπως αναφέρει το παράθεμα, με τους νόμους ΥΛΑ' (431) της 25ης Μαρτίου 1871, ο οποίος ρύθμιζε τη διανομή, και ΤΟΣ' (376) της 24ης Μαρτίου 1871, ο οποίος ρύθμιζε τις εμφυτεύσεις που είχαν γίνει επί των εθνικών γαιών, οι δικαιούχοι (με προτεραιότητα όσοι ήταν ήδη κάτοχοι εθνικών γαιών) ήταν οικογενειάρχες, ενήλικες Έλληνες πολίτες, χήρες και ανήλικα ορφανά επί των «μη πεφυτευμένων» γαιών, ενώ το κράτος θα διατηρούσε τα δάση και όσα οικόπεδα στις πόλεις τού ήταν χρήσιμα. Οι δικαιούχοι αγρότες θα μπορούσαν να αγοράσουν όση γη ήθελαν, με ανώτατο όριο τα 80 στρέμματα για ξηρικά εδάφη και τα 40 στρέμματα για αρδευόμενα. Επιπλέον, με τον νόμο ΤΠς' (386) οι καλλιεργητές μπορούσαν να εξαγοράσουν τα δικαιώματα του κράτους για τη μη δενδροφυτευμένη γη, καταβάλλοντας το ποσό της αξίας της την ημέρα της δημοσίευσης του νόμου.

Από το 1870 ως το 1911 διανεμήθηκαν 2.650.000 στρέμματα με 370.000 παραχωρητήρια, γεγονός που επιβεβαιώνει και το παράθεμα, 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 προορίζονταν 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, όπως επιβεβαιώνει και το παράθεμα, μόνο το 50% με 55% περίπου του αντιτίμου των παραχωρούμενων γαιών, οι οποίες ήταν συνολικής αξίας 90.000.000 δραχμών, πληρώθηκε τελικά στο κράτος από τους αγοραστές της εθνικής αυτής ιδιοκτησίας, καθιστώντας την αξιολόγηση των ωφελειών για το δημόσιο ταμείο αντιφατική, εφόσον ήταν κατώτερες των προσδοκιών.

Θέμα Δ1

σχολ. βιβλ. σελ. 31, 32

Το 1830, οι υποδομές του ελληνικού κράτους ήταν ακόμη πρωτόγονες. Γέφυρες, αμαξιοί δρόμοι, λιμάνια, υδραγωγεία, δημόσια κτίρια, όλα όσα στηρίζουν την οικονομική και διοικητική λειτουργία του κράτους, είτε δεν

υπήρχαν καθόλου, είτε βρίσκονταν σε κακή κατάσταση. Κάτω απ' αυτές τις συνθήκες, ήταν απόλυτα φυσικό να στραφεί το ενδιαφέρον της διοίκησης προς την κατασκευή των απαραίτητων, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα, έργων.

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 παράθεμα Β 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, ενώ η συγκοινωνία μέσω θαλάσσης ήταν μια εύκολη εναλλακτική λύση. Έτσι, ενώ το 1873 συζητήθηκε στη Βουλή το πιο βασικό νομοθέτημα για τις συγκοινωνίες, όπως μας ενημερώνει ο Δερτιλής στο δεύτερο κείμενο, 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.