

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ  
**ΟΜΟΚΕΝΤΡΟ**  
**Α. Φλωρόπουλου**  
για μαθητές με απαιτήσεις

30  
ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

http://www.floropoulos.gr - email: info@floropoulos.gr

• ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ: Βερανζέρου 6, Πλατεία Κάνιγγος, Τηλ.: 210-38.14.584, 38.02.012, Fax: 210-330.42.42  
• ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Α. Βουλιαγμένης 244 (μετρό Δάφνης), Τηλ.: 210-9.76.76.76, 9.76.76.77

**ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ  
(ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ)  
Β' ΛΥΚΕΙΟΥ**

**Σάββατο 7 Φεβρουαρίου 2026**

**ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ**

**Θέμα Α1**

**α. σχολ. βιβλ. σελ. 17:** «Όταν εξετάζουμε το εμπόριο της Ελλάδας μέχρι το 1913, εννοούμε βασικά το εξωτερικό εμπόριο. Και καθώς αυτό το τελευταίο ήταν σχεδόν μόνιμα παθητικό για τη χώρα, η Ελλάδα δηλαδή αγόραζε από το εξωτερικό πολύ περισσότερα από όσα πωλούσε εκεί, το βασικό πρόβλημα ήταν το ισοζύγιο πληρωμών, η σχέση δηλαδή ανάμεσα στην αξία των εισαγωγών και των εξαγωγών.»

**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, σπίρτων, παιγνιοχαρτων, 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. 27:** «Το πιστωτικό σύστημα της χώρας βρισκόταν πραγματικά, κατά τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας, σε πρωτόγονη κατάσταση. Ήταν συνδεδεμένο με το εμπόριο των αγροτικών προϊόντων και ιδιαίτερα με τις εξαγωγές της σταφίδας. Οι έμποροι λειτουργούσαν και ως πιστωτές, με τοκογλυφικές διαθέσεις και όρους. Ο δανεισμός κατευθυνόταν, ως επί το πλείστον, προς τους παραγωγούς και δημιουργούσε προϋποθέσεις εκμετάλλευσης, καθώς ουσιαστικά επρόκειτο για έναν τρόπο προαγοράς της επικείμενης παραγωγής, με δυσμενείς για τον παραγωγό όρους. Την ίδια στιγμή άλλοι κλάδοι της παραγωγής στερούνταν των απαραίτητων για την ανάπτυξή τους πιστώσεων, και έτσι περιοριζόνταν οι επιχειρηματικές πρωτοβουλίες. Η κατάσταση αυτή ήταν αντίθετη με τις προθέσεις και τις πολιτικές του κράτους και

αποθάρρυνε τα ελληνικά κεφάλαια του εξωτερικού. Οι προσπάθειες για την άρση όλων αυτών των εμποδίων υπήρξαν έντονες και προέρχονταν από πολλές πλευρές. Δεν απέβλεπαν τόσο στην εξάλειψη της τοκογλυφίας, όσο στην παράλληλη δημιουργία ενός πιο σύγχρονου πιστωτικού συστήματος, ικανού να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα ειδικών κοινωνικών ομάδων.»

**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. 29-30**

**α.** Η εμφάνιση μονάδων παραγωγής, που θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν βιομηχανικές, άρχισε κατά τις πρώτες δεκαετίες της ανεξαρτησίας με αποσπασματικό, ευκαιριακό ίσως τρόπο. Οι μονάδες αυτές αποσκοπούσαν στην εξυπηρέτηση τοπικών αναγκών, οι οποίες σχετιζόνταν με την επεξεργασία αγροτικών προϊόντων. Πράγματι, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο παράθεμα Α, «η βιομηχανία πήρε ένα χαρακτήρα σταυροφορίας για την εθνική σωτηρία, ένα χαρακτήρα “εκτάκτου ανάγκης”». Η ανάπτυξή της ήταν συνδεδεμένη με τις ανάγκες των εκάστοτε οικονομικών κρίσεων. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Πάτρας, της πρωτεύουσας της σταφιδικής οικονομίας, όπου στο χρονικό διάστημα 1850-1860 δημιουργήθηκαν οινοποιεία και οινοπνευματοποιεία προκειμένου να απορροφήσουν το απούλητο πλεόνασμα σταφίδας για την εκτόνωση της οικονομικής κρίσης, απόρροιας του Κριμαϊκού πολέμου. Παράλληλα, κατά τον 19ο αιώνα και με κεντρικό ζητούμενο όχι τη μακροπρόθεσμη βιομηχανική ανάπτυξη, αλλά τη συγκυριακή αξιοποίηση των αγροτικών πρώτων υλών, αναπτύχθηκαν τα ελαιοτριβεία, οι μονάδες επεξεργασίας δέρματος, τα κλωστήρια και οι παραδοσιακοί αλευρόμυλοι. Σύμφωνα με την Ιστορία του Ελληνικού Έθνους (παράθεμα Α), τα υφαντουργικά και νηματουργικά προϊόντα ήταν τα πιο χαρακτηριστικά της περιόδου. Τα ελληνικά υφαντουργικά εργοστάσια απορροφούσαν σχεδόν ολόκληρη την παραγωγή βάμβακος της χώρας, ενώ παράλληλα προχωρούσαν και σε εισαγωγές με σκοπό την κάλυψη των αναγκών της αγοράς. Σχετικά με τους αλευρόμυλους αναφέρεται ότι αναπτύχθηκαν ιδιαίτερα εξαιτίας της φορολογικής πολιτικής του Κουμουνδούρου, που είχε αυξήσει τη φορολογία για τα εισαγόμενα αλεύρα, ενώ από την άλλη είχε μειώσει τους φόρους για την εισαγωγή σιτηρών. Όμως, όλες αυτές οι μονάδες δεν αποτέλεσαν την αφετηρία για τη δημιουργία που σύνθετων βιομηχανικών συγκροτημάτων αλλά, στις περισσότερες περιπτώσεις, παρέμειναν στάσιμες και περιορισμένες ως προς τα οικονομικά τους μεγέθη. Ο δισταγμός αυτός οφειλόταν ίσως στη

μικρή έκταση της εγχώριας αγοράς, στην πίεση των εισαγόμενων προϊόντων αλλά και στην έλλειψη πολυάριθμου, ειδικευμένου και φθηνού εργατικού δυναμικού.

**β.** Η βιομηχανία υπέφερε, όπως και άλλοι κλάδοι της οικονομίας, από την έλλειψη κεφαλαίων, γεγονός που επιβεβαιώνει και το παράθεμα Β, 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 περιορίζει τη δυνατότητα εφαρμογής καινοτομιών και τη συνακόλουθη τεχνολογική εξέλιξη. Σε αυτούς τους παράγοντες το παράθεμα Β συμπληρώνει ως βασικούς για την καθυστέρηση της ανάπτυξης της βιομηχανίας στην Ελλάδα πρώτον την εξάπλωση των δραστηριοτήτων των Ελλήνων συνολικά στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, τη Δυτική και Κεντρική Ευρώπη και δεύτερον την ανάπτυξη της γεωργίας λόγω της ζήτησης προϊόντων όπως ο καπνός, η σταφίδα και η ελιά και οι συνακόλουθες εξαγωγές τους. Προσθέτει επίσης πως η Ελλάδα καθυστέρησε να εκβιομηχανιστεί.

## **Θέμα Δ1**

### **σχολ. βιβλ. σελ. 31, 32**

Το 1830, οι υποδομές του ελληνικού κράτους ήταν ακόμη πρωτόγονες. Γέφυρες, αμαξιτοί 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.