

ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΣΗ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ
Β' ΛΥΚΕΙΟΥ
ΣΑΒΒΑΤΟ 13 ΙΟΥΝΙΟΥ 2020
ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟ ΜΑΘΗΜΑ: ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

ΟΜΑΔΑ Α'

Θέμα Α1

α. σχολ. βιβλ. σελ. 15-16: «Η πρόοδος του εκτός των εθνικών συνόρων ελληνισμού ταλάνιζε το μικρό βασίλειο. Ενίσχυε την ιδέα ότι το υπάρχον κράτος δεν ήταν παρά μία ημιτελής κατασκευή, τα θεμέλια απλώς για κάτι μεγαλύτερο. Η “Μεγάλη Ιδέα” που εκπορεύθηκε απ’ αυτήν την αντίληψη, δημιουργούσε προσδοκίες για ολοκλήρωση του εθνικού οράματος, που προϋπέθετε σημαντική διεύρυνση των συνόρων. Η έντονη παρουσία της εθνικής αυτής ιδεολογίας είχε επιπτώσεις στον πολιτικό και οικονομικό χώρο, ιδιαίτερα σε εποχές που τα προβλήματα έμοιαζαν με ανοικτές πληγές, στην περίπτωση της Κρήτης ή, αργότερα, της Μακεδονίας. Οι ελληνικές κυβερνήσεις δεν είχαν στραμμένο το ενδιαφέρον τους, μέσα σ’ αυτές τις συνθήκες, αποκλειστικά στα εσωτερικά ζητήματα, στην οικονομική ανόρθωση και τη γεφύρωση του χάσματος με τη Δύση. Όλα αυτά συνυφαίνονταν με το εθνικό όραμα, μεγαλώνοντας το κόστος των προσπαθειών και καθιστώντας συχνά τις οικονομικές πρωτοβουλίες έρμαιο των εθνικών κρίσεων.»

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. Η εξόρυξη αργύρου και μολύβδου γνώρισε σημαντική άνθηση και πρόσθεσε στις ελληνικές εξαγωγές προϊόντα αξίας πολλών εκατομμυρίων δραχμών.»

γ. σχολ. βιβλ. σελ. 23-24: «Από τα πολλά προβλήματα που κληροδότησε η οθωμανική κατοχή στο νέο ελληνικό κράτος, ξεχώριζε για την έκταση, τη σημασία και την πολυπλοκότητα του το ζήτημα των “εθνικών γαιών”. “Εθνικές γαίες” ήταν οι ακίνητες, οι κτηματικές ιδιοκτησίες των Οθωμανών στις περιοχές που περιήλθαν στον έλεγχο του ελληνικού κράτους. Η γη αυτή ανήκε είτε στο οθωμανικό δημόσιο είτε σε μουσουλμανικά ιδρύματα είτε σε ιδιώτες, ως ιδιοκτησία ή ως δικαίωμα νομής (εκμετάλλευσης).

Οι περιουσίες αυτές περιήλθαν στην κυριότητα του ελληνικού κράτους “επαναστατικό δικαίω”. Για τις ελληνικές επαναστατικές κυβερνήσεις αποτέλεσαν το πρώτο και, ουσιαστικά, το μόνο κεφάλαιο στη διάρκεια του πολέμου, γι’ αυτό και χρησιμοποιήθηκαν ως υποθήκη για τη σύναψη δανείων ή ως μέσα εξασφάλισης εσόδων, μέσω της εκποίησής τους. Η έκταση των γαιών αυτών μπορεί να υπολογιστεί μόνο κατά προσέγγιση, καθώς το σχετικό με την έγγειο ιδιοκτησία οθωμανικό καθεστώς ήταν περίπλοκο, όπως και οι μηχανισμοί απογραφής των περιουσιακών στοιχείων. Υπολογίζεται ότι η έκταση των εθνικών κτημάτων ανερχόταν χονδρικά σε 4.000.000 έως 5.000.000 στρέμματα.»

Θέμα Α2

1. Λ
2. Σ
3. Σ
4. Σ

Θέμα Β1

α. σχολ. βιβλ. σελ. 26: «Με την ίδρυση του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους, το θέμα της δημιουργίας κεντρικής τράπεζας, αλλά και τραπεζικού συστήματος αντάξιου εκείνων που λειτουργούσαν στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης, αποτέλεσε κεντρικό σημείο στους κυβερνητικούς σχεδιασμούς. Η ίδρυση τραπεζικών ιδρυμάτων δεν θα εξυπηρετούσε μόνο τις κυβερνητικές ανάγκες, τη διαχείριση του κρατικού δανεισμού, την έκδοση χαρτονομίσματος κ.λπ., αλλά θα έδινε λύση στο χρόνιο πρόβλημα των πιστωτικών αναγκών της οικονομίας. Θα εξασφάλιζε δηλαδή στις επιχειρηματικές πρωτοβουλίες τα απαραίτητα κεφάλαια με όρους οργανωμένης αγοράς και όχι τοκογλυφίας.»

β. σχολ. βιβλ. σελ. 31: «Η βιομηχανία υπέφερε, όπως και άλλοι κλάδοι της οικονομίας, από την έλλειψη κεφαλαίων και τη διασπορά των υπάρχοντων 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 Β2

α. 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, έφερνε μεγάλα κέρδη, ενώ ταυτόχρονα η εξαφάνιση των γαλλικών πλοίων από την Ανατολική Μεσόγειο δημιούργησε κενά, πού έσπευσαν να εκμεταλλευτούν οι Έλληνες.»

β. 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. Ανυπέβλητες 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.»

Θέμα Γ1

σχολ. βιβλ. σελ 18

Αν λάβουμε υπόψη τις παραγωγικές δυνατότητες της Ελλάδας στη διάρκεια του πρώτου αιώνα της ανεξαρτησίας της, δεν πρέπει να μας εκπλήσσει το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος του εξωτερικού της εμπορίου αφορούσε γεωργικά προϊόντα. Στις εξαγωγές, περισσότερο από τα 2/3 (σε αξία) του συνόλου, ήταν γεωργικά προϊόντα. Η γενική τάση μάλιστα οδηγούσε προς τη διεύρυνση του ποσοστού των εξαγωγών αγροτικών προϊόντων, που έφτασαν να αντιπροσωπεύουν τα 3/4 των συνολικών εξαγωγών στη δεκαετία 1900-1910. Μάλιστα, στο παράθεμα Α' ο Χατζηϊωάννου σχολιάζει πως η κυριαρχία των γεωργικών και κτηνοτροφικών προϊόντων στις εξαγωγές ήταν τέτοια που σε ερώτηση εκείνης της εποχής για το ποια προϊόντα θα μπορούσε να στείλει η Ελλάδα στην Παγκόσμια Έκθεση του Παρισιού το 1855, η απάντηση θα ήταν κορινθιακή σταφίδα, μέλι Υμηττού, ελαιόλαδο, κρασί Σαντορίνης, βαμβάκι, ρυζάκι, σύκα, βελανίδια, μετάξι, μάρμαρο Πάρου, σμύριδα Νάξου, γαιάνθρακες Κύμης. Ειρωνικά αναφέρεται ότι το μόνο βιομηχανικό προϊόν που διαθέτει χώρα είναι η ελληνική παραδοσιακή στολή. Η ύπαρξη των παγκόσμιων εκθέσεων έδινε τη δυνατότητα στις χώρες να προωθήσουν τα εθνικά τους προϊόντα.

Στην κατηγορία αυτή την πρώτη θέση είχε η σταφίδα, που από μόνη της πλησίαζε σε αξία το 1/2 των συνολικών εξαγωγών, γεγονός που επιβεβαιώνει και το δεύτερο παράθεμα προσθέτοντας ότι από το 1865 και μετά η Ελλάδα εμφανίζεται ως μονοεξαγωγική χώρα εμπορευματοποιώντας το σύνολο σχεδόν της παραγωγής σταφίδας της οποίας η καλλιέργεια έχει επεκταθεί ακόμα και σε εδάφη κατώτερης ποιότητας. Αναμφισβήτητα τα έσοδα από τις εξαγωγές της ενισχύουν σημαντικά την αναιμική ελληνική οικονομία τον 19ο αιώνα. Ακολουθούσε με μεγάλη διαφορά το ελαιόλαδο και, μετά το 1900, το κρασί.

Εκτός από τα παραπάνω είδη, εξαγονταν μικρές ποσότητες φυτικών προϊόντων για βιομηχανική επεξεργασία, το βαμβάκι, για παράδειγμα, την εποχή του αμερικανικού εμφυλίου πολέμου ή ο σταθερά ανερχόμενος καπνός, που όμως αντιπροσώπευε ακόμα ασήμαντο ποσοστό των εξαγωγών (2-3%). Μέχρι το 1880 επίσης υπήρχε σημαντική εμπορική κίνηση στα κατεργασμένα δέρματα, η οποία όμως σχεδόν εξαφανίστηκε στη συνέχεια. Στην κατηγορία των πρώτων υλών, τις εξαγωγές συμπλήρωναν τα μεταλλευτικά προϊόντα, που από το τέλος του 19ου αιώνα πλησίαζαν το 1/5 της συνολικής αξίας των εξαγωγών. Επρόκειτο κυρίως για μόλυβδο, για μαγγανιούχα μεταλλεύματα, για σμύριδα και θηραϊκή γη. Οι εξαγωγές βιομηχανικών προϊόντων ήταν κυριολεκτικά ασήμαντες.

Θέμα Δ1

σχολ. βιβλ. σελ. 32

α. Από τα υπόλοιπα δημόσια έργα το κυριότερο ήταν η αποξήρανση μεγάλων εκτάσεων που καλύπτονταν από νερά λιμνών και ελών. Πέρα από το γεγονός ότι η αποξήρανση έδινε πλούσια καλλιεργήσιμη γη, ήταν και ο μόνος τρόπος καταπολέμησης της ελονοσίας, της αρρώστιας που αποτελούσε μάλιστα για την αγροτική Ελλάδα ως τα μέσα του 20ού αιώνα. Πολλά αποστραγγιστικά έργα έγιναν στη χώρα, με πιο σημαντικό την αποξήρανση της λίμνης Κωπαΐδας στη Βοιωτία.

Όπως σχολιάζει το παράθεμα, το διάστημα 1856-1859 το ενδιαφέρον της κυβέρνησης στράφηκε στην αποξήρανση της Κωπαΐδας. Συγκεκριμένα, το καλοκαίρι του 1856 με αφορμή την ξηρασία που παρατηρήθηκε, με αποτέλεσμα τα νερά της λίμνης να υποχωρήσουν πολύ, ξεκίνησαν έργα καθαρισμού των φυσικών σηράγγων της σε υπόγειο μήκος περίπου 250 μέτρων. Το έργο κόστισε 20.300 δραχμές, ποσό πολύ μεγάλο καθώς για το σύνολο των εγγειοβελτιωτικών έργων εκείνης της χρονιάς δαπανήθηκαν σχεδόν 35.000 δραχμές (πίνακας). Την αποξήρανση της λίμνης ανέλαβε το 1858 ο Άγγλος Γουέμπστερ, ο οποίος συμφώνησε με την ελληνική κυβέρνηση να χρηματοδοτήσει το έργο με 150.000 λίρες, με όρο να εκμεταλλεύεται για 5 χρόνια χωρίς φόρους τις γαίες που θα προέκυπταν από την αποξήρανση και για 99 χρόνια να διατηρούσε το δικαίωμα εκμετάλλευσής τους με φόρο 20% επί της παραγωγής. Όμως το έργο δεν πραγματοποιήθηκε, τουλάχιστον εκείνη την χρονική περίοδο, καθώς δεν ήταν δυνατό να βρεθούν τα χρήματα. Γενικότερα, από

τον πίνακα παρατηρούμε ότι οι δαπάνες για τα εγχειοβελτιωτικά έργα, μετά την πτώση τους το διάστημα 1857-8, αυξάνονται το 1859 αγγίζοντας τα 60 εκατομμύρια δραχμές.

β. 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.