

1.  Ούλωφ Πάλμε & Επάφου & Χρυσίππου 1  
Ζωγράφου, ☎ 210 74 88 030
2.  Φανερωμένης 13  
Χολαργός, ☎ 210 65 36 551  
www.en-dynamei.gr



## ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑΤΟΣ Β' ΛΥΚΕΙΟΥ-ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2023

### ΙΣΤΟΡΙΑ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

#### Α' ΟΜΑΔΑ

##### A.1.

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

##### A.2.

- 1) 1/3
- 2) σιτάρι
- 3) υφάσματα
- 4) ξυλείας
- 5) μηχανημάτων

##### A.3.

α) Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας ολοκληρώθηκε σε τρεις περίπου δεκαετίες, από το 1880 και μετά. 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.

**β)** Η έντονη παρουσία της εθνικής αυτής ιδεολογίας Μεγάλης Ιδέας 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 έρμια των εθνικών κρίσεων.

**B.1.** Η διανομή των «εθνικών γαιών», αν και αποτελούσε γενική επιθυμία, συναντούσε πολλά προβλήματα στην πράξη. Πολλοί από τους καλλιεργητές των κτημάτων αυτών είχαν δικαιώματα εκμετάλλευσης της γης από τα προεπαναστατικά χρόνια. Καλλιεργούσαν δηλαδή για πολλές γενιές τα χωράφια, αποδίδοντας ένα ποσοστό (περίπου 15%) στον κατ' όνομα ιδιοκτήτη, καθώς και το φόρο επί της παραγωγής, τη δεκάτη. Οπωσδήποτε είχαν ισχυρά δικαιώματα ιδιοκτησίας πάνω στη γη και ήταν δύσκολο για το κράτος να τους ζητήσει να την εξαγοράσουν καταβάλλοντας υψηλό τίμημα. Η εξαγορά, εξάλλου, προϋπέθετε και ξεκάθαρους τίτλους ιδιοκτησίας, προσδιορισμό δηλαδή του προς εξαγορά αντικειμένου, πράγμα που ήταν ανύπαρκτο στον οθωμανικό χώρο, όπου υπήρχαν συνήθως επάλληλα δικαιώματα επί της γης.

Από την άλλη πλευρά, στη Στερεά Ελλάδα, ένα σημαντικό τμήμα των εθνικών γαιών, που δεν ήταν υπό τον έλεγχο των επαναστατών στο τέλος του πολέμου, πέρασαν άμεσα στα χέρια ιδιωτών με απευθείας εξαγορά από τους οθωμανούς ιδιοκτήτες τους, σε χαμηλή μάλιστα τιμή. Έτσι, το κράτος έχανε την ευκαιρία της διαμεσολάβησης και της αποκόμισης προσόδων. Δεν ήταν επίσης σπάνιες οι καταπατήσεις, ιδιαίτερα σε εποχές ταραχών και κρίσης, καταπατήσεις που δύσκολα μπορούσαν να αποδειχθούν σε εδάφη με αμφισβητούμενα πιστοποιητικά ιδιοκτησίας. Στο χώρο της έγγειας ιδιοκτησίας, το οθωμανικό δίκαιο διέφερε σημαντικά από το βυζαντινορωμαϊκό, το οποίο υιοθέτησε το ελεύθερο ελληνικό κράτος. Η προσαρμογή των πραγματικών δεδομένων στη μεταβολή αυτή άφηνε μεγάλα περιθώρια για κάθε είδους ατασθαλίες.

**B.2.** Η Ελλάδα, έστω και στις περιορισμένες διαστάσεις της του 19ου αιώνα, είχε ικανοποιητική ποικιλία κοιτασμάτων, συνήθως όμως σε μικρές ποσότητες. Η ενθάρρυνση της μεθοδικής τους εκμετάλλευσης στις αρχές της δεκαετίας του 1860 με νομοθεσία που επέτρεπε την «εκχώρηση» μεταλλευτικών δικαιωμάτων με ευνοϊκούς όρους, προκάλεσε τη ραγδαία εξέλιξη του κλάδου. Την ίδια εποχή το ενδιαφέρον για μεταλλευτικά και οικοδομικά υλικά είχε ενισχυθεί εξαιτίας

διαφόρων συγκυριών, όπως ήταν π.χ. τα έργα για τη διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ (έργο που ολοκληρώθηκε το 1869) αλλά και το ίδιο το άνοιγμα της διώρυγας, που αναβάθμισε συνολικά την Ανατολική Μεσόγειο.

## Β' ΟΜΑΔΑ

### Γ.1.

Στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος, στη θέση των παλιών κέντρων που παρήκμασαν, αναδείχθηκαν νέα, όπως η Σύρος. Η εξέλιξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας εκείνη την πρώιμη εποχή ήταν αργή και ακολουθούσε την γενικότερη καθυστέρηση της ελληνικής οικονομίας. Στην επακόλουθη ανάπτυξη σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε και η δραστηριότητα των ελληνικών παροικιών στα κυριότερα εμπορικά κέντρα της περιοχής.

Στη διάρκεια του 19ου αιώνα, η ελληνική ναυτιλία, παρά τις περιόδους κρίσης που πέρασε και παρά τον ανταγωνισμό των υψηλού κόστους και τεχνικών απαιτήσεων ατμοπλοίων, ακολούθησε ανοδική πορεία. Ο αριθμός και η χωρητικότητα των πλοίων της δεν έπαυαν να αυξάνουν. Το 1840 τα ελληνικά πλοία είχαν συνολική χωρητικότητα 100.000 τόνους, ενώ το 1866 ξεπερνούσαν τους 300.000 τόνους. Η ανάπτυξη αυτή δεν ήταν αυτονόητη. Υπήρξαν έντονες αυξομειώσεις στην περίοδο κατά την οποία τα ελληνικά ιστιοφόρα αντικαταστάθηκαν από ατμόπλοια. Το ίδιο χρονικό διάστημα πολλά από τα εθνικά δημόσια έργα έγιναν για την εξυπηρέτηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Κατασκευάστηκαν λιμάνια και δημιουργήθηκε ένα σύστημα φάρων, που έκανε πολύ ασφαλέστερη τη ναυσυλλοία στις ελληνικές θάλασσες.

**Επιπλέον, το κράτος ασχολήθηκε με την προστασία από καταδολιεύσεις των ναυτιλιακών νόμων. Άσχετα μ' όλα αυτά, θα πρέπει να τονισθεί επίσης ότι η όποια ανάπτυξη της ελληνικής ατμοπλοίας δεν πέρασε απαρατήρητη στα ξένα συμφέροντα, κυρίως στο «Αυστριακό Λόυδ» της γραμμής Τεργέστης και μετά την υπογραφή σχετικής συμβάσεως με την Αυστρία στις 4 Μαρτίου 1835. Οι Αυστριακοί ήθελαν να εμποδίσουν ελληνικά ατμόπλοια να παραλαμβάνουν επιβάτες από και για την Τεργέστη, με τον ισχυρισμό ότι το «Αυστριακό Λόυδ έχαιρε αποκλειστικού προνομίου», όπως αναφέρεται στο παράθεμα. Άσχετα με την βαρύτητα εκείνου του ισχυρισμού, η ελληνική ανησυχία για το συναγωνισμό στις διεθνείς γραμμές υπήρξε έντονη.**

Οι πρωτοβουλίες και οι συγκροτημένες προσπάθειες για την είσοδο της ελληνικής ναυτιλίας στην εποχή του ατμού ξεκίνησαν μετά τα μέσα του 19ου αιώνα.

**Όπως προκύπτει μάλιστα από το παράθεμα από το έργο του Κ. Τσουκαλά, «Εξάρτηση και Αναπαραγωγή», τα ιστιοφόρα, που είχαν αντικατασταθεί ή επισκευασθεί μετά τον Αγώνα της ανεξαρτησίας σε ποσοστό 50% ή 60%, εκτοπίστηκαν προοδευτικά από τα ατμοκίνητα πλοία. Το γεγονός αυτό έπληξε τα**

συμφέροντα των παραδοσιακών караβοκύρηδων, καθώς από το 1850 το κέντρο βάρους της ελληνικής ναυτιλίας μετατοπίστηκε από τα εύρωστα νησιά του Αιγαίου στο κέντρο, δηλαδή τον Πειραιά, λιμάνι της πρωτεύουσας. Η ναυτιλία εξελίχθηκε σε οικονομική επιχείρηση «μεγάλης εμβέλειας», σύμφωνα με τον Τσουκαλά, ενώ το νέο μεγάλο λιμάνι κυριάρχησε στο εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο.

Τα κεφάλαια που χρειάζονταν 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, καθώς η κρίση που υφίστατο η ναυτιλία στην μεταβατική εκείνη περίοδο, έπρεπε-σύμφωνα με το πρώτο κείμενο- να καλυφθεί με την εξεύρεση μεγάλων χρηματικών πιστωτικών κεφαλαίων. Γι' αυτό το λόγο δραστηριοποιήθηκαν ειδικές τράπεζες με αποκλειστική οικονομική δραστηριότητα στον τομέα της ναυτιλίας, όπως η «Ελληνική Ναυτική Τράπεζα» του Σωτηρίου Γερούση που ιδρύθηκε το 1860 στην Πάτρα με μετόχους Έλληνες εμπόρους και επιχειρηματίες εντός και εκτός Ελλάδας. Παρότι διέθετε ένα μετοχικό κεφάλαιο περί τα δύο εκατομμύρια δραχμές, στάθηκε παράδειγμα ναυτικής πίστωσης για τη χώρα. Καλύπτοντας οικονομικά πολλούς τομείς των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, ανοίχθηκαν αμέσως πολλά υποκαταστήματα της σε διάφορα λιμάνια της Ελλάδας.

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.

Ο Α' Παγκόσμιος πόλεμος, οι καταστροφές που προκάλεσε αλλά και οι μεγάλες οικονομικές και πολιτικές αλλαγές που έφερε στα κράτη του Ευξείνου Πόντου, μετέβαλαν για μια ακόμα φορά τα δεδομένα. Το 1919 ο ελληνικός εμπορικός στόλος είχε υποδιπλασιαστεί, σε σχέση με το 1914. Στην ουσία χρειάστηκε μια νέα αρχή.

#### **Δ.1.**

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. Επίσης, είναι γνωστό ότι το ελληνικό κράτος ξεκίνησε με ένα βαρύ δημοσιονομικό φορτίο, την εξυπηρέτηση δηλαδή των

δανείων που είχαν συναφθεί στο εξωτερικό κατά τη διάρκεια του Αγώνα αλλά και αργότερα, στους δύσκολους καιρούς της κρατικής του συγκρότησης.

**α)** 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. Η δραστηριότητα του 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). **Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα, στον οποίο παρουσιάζεται η κατασκευή δρόμων στην Ελλάδα από το 1833 έως το 1890, μέχρι το 1883 υπήρχαν μόλις 1100 χιλιόμετρα εθνικών, 143 επαρχιακών και 116,5 χιλιόμετρα δημοτικών οδών, κάτι που πιστοποιεί την υποτονική δραστηριότητα στην κατασκευή οδών. Επίσης, σύμφωνα με το παράθεμα, υπήρχαν ορεινές περιοχές στις οποίες δεν υπήρχαν καθόλου δρόμοι παρά μόνο κάποια περάσματα δυσδιάβατα όπου μόνο ζώα μπορούσαν να περάσουν και αυτά με κίνδυνο να τραυματιστούν. Τέλος, η πραγματικότητα, όπως περιγράφεται στο παράθεμα, επέβαλλε τη μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων είτε μέσω θαλάσσης είτε με ζώα, καθώς μόνο αυτά μπορούσαν να διέλθουν από τα υφιστάμενα περάσματα.**

**β)** Η πύκνωση του οδικού δικτύου πέρασε στην πρώτη θέση των εθνικών και τοπικών προτεραιοτήτων προς το τέλος του 19ου αιώνα και τις αρχές του 20ου. 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. **Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα από το 1882 έως το 1890 κατασκευάστηκαν 2022 χιλιόμετρα εθνικών, 277 επαρχιακών και 204 δημοτικών οδών, ενώ το κείμενο μας πληροφορεί ότι σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν, όταν πρωθυπουργός στη χώρα ήταν ο Χαρίλαος Τρικούπης, από γαλλική αποστολή μηχανικών που έφτασε στην Ελλάδα το 1883.** Στους ανασταλτικούς παράγοντες κατασκευής 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. **Όμως, σύμφωνα με το παράθεμα, οι συγκοινωνίες διευκολύνθηκαν σημαντικά, καθώς πλέον μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν άμαξες σε μεγάλη έκταση και υπήρξαν θετικές συνέπειες σε εμπόριο και ασφάλεια (καταπολέμηση ληστείας), ενώ δόθηκε το έναυσμα για την ανάπτυξη του τουρισμού. Βέβαια, ακόμα και μετά την κατασκευή του τρικουπικού οδικού δικτύου υπήρχαν δυσκολίες στις χερσαίες μετακινήσεις ενώ οι αποστάσεις παρέμεναν μεγάλες και συνέχιζαν να**

υπολογίζονται σε ώρες πορείας και όχι σε χιλιόμετρα (π.χ. Αθήνα - Άρτα 81 ώρες, Αθήνα - Καλαμάτα 51 ώρες κλπ).