

ΘΕΜΑΤΑ ΝΕΟΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ
Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ - ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ
ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΟ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑ
A. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ
B. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ 19^Ο ΑΙΩΝΑ

ΛΥΣΕΙΣ

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1.

- α. Σ
- β. Σ
- γ. Σ
- δ. Λ
- ε. Λ

ΘΕΜΑ Α2

α. «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 εκποίησης τους. Υπολογίζεται ότι η έκταση των εθνικών κτημάτων, που μπορεί να υπολογιστεί μόνο κατά προσέγγιση, ανερχόταν χονδρικά σε 4.000.000 έως 5.000.000 στρέμματα.

β. Πρόκειται για τη δυνατότητα μίας κεντρικής τράπεζας να εκδίδει τραπεζογραμμάτια, χαρτονομίσματα δηλαδή, για λογαριασμό ενός κράτους. Το τελευταίο μάλιστα ενισχύει ή και επιβάλλει την κυκλοφορία τους. Για την Εθνική Τράπεζα, μέχρι να ιδρυθεί η Τράπεζα της Ελλάδος, το εκδοτικό δικαίωμα ήταν το μεγάλο της πλεονέκτημα και ταυτόχρονα η κύρια πηγή εσόδων της.

γ. Με τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή (1774) μεταξύ της Ρωσίας και της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, με την οποία τερματιζόταν ένας μεταξύ τους



ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 11 -- ΠΕΙΡΑΙΑΣ -- 18532 -- ΤΗΛ. 210-4224752, 4223687

πόλεμος, τα χριστιανικά -ελληνικά- πλοία προστατεύονταν από τη ρωσική ισχύ και έτσι ευνοήθηκε η ραγδαία ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους.

ΘΕΜΑ Β1

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

ΘΕΜΑ Β2

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,



ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 11 -- ΠΕΙΡΑΙΑΣ -- 18532 -- ΤΗΛ. 210-4224752, 4223687

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 γεινίαση της θάλασσας, στις περισσότερες περιοχές της χώρας, δεν βοηθούσε τα πράγματα, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές περιορίζαν την αποδοτικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου.

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ1

Για την απάντησή τους οι υποψήφιοι μαθητές να ακολουθήσουν την μεθοδολογία προσέγγισης ιστορικών παραθεμάτων λαμβάνοντας υπόψη τις σελίδες 37-38 του σχολικού εγχειριδίου.

ΘΕΜΑ Δ1

Για την απάντησή τους οι υποψήφιοι μαθητές να ακολουθήσουν την μεθοδολογία προσέγγισης ιστορικών παραθεμάτων λαμβάνοντας υπόψη τις σελίδες 11-15 του σχολικού εγχειριδίου.

ΟΡΟΣΗΜΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΚΟΤΣΗΣ ΓΑΒΡΙΗΛ