



ΑΠΟΛΥΤΗΡΙΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΛΥΚΕΙΟΥ

ΜΑΙΟΣ 2003

ΙΣΤΟΡΙΑ –ΘΕΩΡΗΤΙΚΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ

ΟΜΑΔΑ Α΄

ΘΕΜΑ Α1

α) **Ραλλικό Κόμμα:** Από το σχολικό βιβλίο Κεφάλαιο Β΄, Ενότητα Δ2 , σελ 94 « Το ραλλικό κόμμα ήταν αντίθετο... για την οικονομική ανάπτυξη»

Λαϊκό Κόμμα (1910): Από το σχολικό βιβλίο Κεφάλαιο Β΄, Ενότητα Δ3 ,σελ 95, « Τα αριστερά κόμματα», «πράγματι, στα μέσα του 1910... Κοινωνικής δικαιοσύνης »

Σοσιαλιστικό Εργατικό Κόμμα Ελλάδας(Σ.Ε.Κ.Ε): Από το σχολικό Βιβλίο Κεφάλαιο Β΄, Ενότητα Δ5, σελ 99-100 , « Οι υψηλοί δείκτες... Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος (Κ.Κ.Ε)»

- β) 1 - Σ
2 - Λ
3 - Λ
4 - Σ
5 - Λ

ΘΕΜΑ Α2

α) Από το σχολικό βιβλίο Κεφάλαιο Α΄, Ενότητα Γ8, « Η Τράπεζα της Ελλάδος», σελ 55, « Το 1927, με αφορμή ... από τη Νέα Υόρκη το 1929».

β) Από το σχολικό βιβλίο, Κεφάλαιο Γ΄ Ενότητα Ε2β, «Ο πληθυσμός της Ελλάδας.... ενσωματώθηκαν στον εθνικό κορμό».

ΟΜΑΔΑ Β΄

ΘΕΜΑ Β1

- α) Για την απάντηση του Ερωτήματος, απαιτούνται από τους υποψήφιους συνδυασμός γνώσεων από το σχολικό βιβλίο, Κεφάλαιο Α΄, Ενότητα Γ1 «Το αγροτικό ζήτημα», σελ. 45-47, « Το αποφασιστικό βήμα... σε καθεστώς μικροϊδιοκτησίας», καθώς και εντοπισμός των σχετικών χωρίων του κειμένου που τους δίνονταν. Αυτά ήταν:
- « Άλλαξε ριζικά τις σχέσεις ιδιοκτησίας της γης, γενικεύοντας το σύστημα της μικρής οικογενειακής ιδιοκτησίας...»
 - « τεμαχισμός της γης»
 - « αύξηση επενδύσεων στην αγροτική παραγωγή με τη μορφή πιστώσεων»
 - « ταχεία εξέλιξη συνεταιριστικού κινήματος

β) Και σ' αυτό το ερώτημα απαιτούνταν από τους υποψηφίους συνδυασμός γνώσεων από το σχολικό βιβλίο, Κεφάλαιο Α', Ενότητα Γ1 « Το αγροτικό ζήτημα », σελ 47, « Με τη σειρά της η νέα κατάσταση ... Βουλγαρία , Ρουμανία κλπ)».

καθώς και εντοπισμός των σχετικών χωρίων της πηγής που τους δίνονταν, με έμφαση στα εξής σημεία:

- Η « ταχεία εξέλιξη του συνεταιριστικού κινήματος , αποσκοπούσε
 - α) στην προστασία των μικρών παραγωγών και
 - β) στη μεγαλύτερη ασφάλεια των επενδύσεων στην αγροτική οικονομία».
- Η « μεγαλύτερη ώθηση στο συνεταιριστικό κίνημα » οφείλονταν στην συνειδητοποίηση της « ανάγκης συλλογικής ασφάλειας που προσφέρουν οι συνεταιρισμοί» για την αντιμετώπιση προβλημάτων που είχαν σχέση με :
 - « τη διακίνηση προϊόντων»
 - « την παραδοσιακή εκμετάλλευση του μικρού παραγωγού από τους μεσάζοντες»
 - « την έλλειψη κεφαλαίων» και
 - «τους τοκογλυφικούς όρους δανειοδοτήσεως που επικρατούσαν στην ελεύθερη αγορά».

ΘΕΜΑ Β2

Για την απάντηση σ' αυτό το ερώτημα, οι υποψήφιοι θα έπρεπε

α) να συνδυάσουν γνώσεις από το σχολικό βιβλίο , Κεφάλαιο Α' Ενότητα Β2 « Η εμπορική ναυτιλία», σελ 22-24 , « Στο ελληνικό κράτος... και στην κίνηση στο ίδιο το ποτάμι» όπου αναφέρονται τα χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης περιόδου της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας (1840 - 1911) κατά την οποία συντελείται η μετάβαση από το ιστίο στον ατμό,

β) να εντοπίσουν στοιχεία, από χωρία του κειμένου, που τους δίνονταν , που καταδεικνύουν τις αλλαγές που επέρχονταν, όπως:

- αρχικά επισκευή και αντικατάσταση ιστιοφόρων, τα πρώτα χρόνια μετά την επανάσταση του 1821
- «αναπόφευκτη βαθμιαία εκτόπιση των ιστιοφόρων από τα ατμοκίνητα πλοία»
- επιπτώσεις (αρνητικές) για τους « παραδοσιακούς Καραβοκώρηδες»
- προοδευτική «μείωση ναυπηγικών εργασιών των νησιών».
- μετατροπή της ναυτιλίας « σε οικονομική επιχείρηση μεγάλης εμβέλειας» με τη «γενίκευση της χρήσης ατμοκίνητων σκαφών»
- κυριαρχία του Πειραιά «στο εσωτερικό και εξωτερικό θαλάσσιο εμπόριο»

γ) να αξιοποιήσουν και τα στοιχεία του πίνακα που τους δίνονταν , για να τεκμηριώσουν ή να υποστηρίξουν και με αριθμητικά δεδομένα , την παράθεση των στοιχείων για την ανάλυση της συγκεκριμένης περιόδου της εμπορικής ναυτιλίας.

Ενδεικτικά αναφέρουμε μερικά από τα δεδομένα του πίνακα και τη

σύνδεση τους με τα στοιχεία απ' τη θεωρία (σχολικό βιβλίο) και την πηγή.

- Απ' το 1840 ως το 1850 παρατηρείται μία προσωρινή άνοδος στον αριθμό και τη χωρητικότητα των ιστιοφόρων, λόγω «επισκευής ή αντικατάστασης» όσων είχαν καταστραφεί κατά τις συγκρούσεις με τον Τουρκοαιγυπτιακό στόλο στα χρόνια της Επανάστασης (1821-1829), αλλά και της εμφάνισης νέων ναυτιλιακών κέντρων, όπως της Σύρου, στη θέση αυτών που καταστράφηκαν ή παρήκμασαν (Ψαρά, Γαλαξίδι)
- Απ' το 1860 και μετά βλέπουμε μια σταδιακή μείωση στον αριθμό (π.χ. από 1482 στα 1212) και τη χωρητικότητα των ιστιοφόρων (π.χ. από 248000 σε 234000 τόνους σε σχέση με το 1850), με κάποια διαστήματα αναλαμπών (π.χ. απ' το 1875 στο 1892 αύξηση αριθμού ιστιοφόρων από 1107 σε 1292) χωρίς όμως αντίστοιχη αύξηση και της χωρητικότητας (από 210000 τόνους, σε 213000 μόλις) πράγμα που σημαίνει ότι τα ιστιοφόρα είναι πια μικρότερα και εξυπηρετούν κυρίως τοπικές ακτοπλοϊκές ανάγκες πλέον.
- Απ' το 1860 και μετά εμφανίζονται και στην ελληνική εμπορική ναυτιλία τα ατμόπλοια με μια τρομακτικά αυξητική τάση τόσο στον αριθμό (1, 27, 103, 209, 347) απ' το 1860 ως το 1911, όσο και στην χωρητικότητα (150, 8200, 60.400, 202.000, 384.000 τόνοι) απ' το 1860 ως το 1911

Εντυπωσιακό είναι πως στις αρχές του 20^{ου} αι. (1903 και 1911) η χωρητικότητα των ατμόπλοιων είναι πολύ πιο μεγάλη απ' των ιστιοφόρων τα οποία όμως εξακολουθούν να είναι τριπλάσια σχεδόν στον αριθμό (π.χ. 1030 με 145.000 τόνους έναντι 209 ατμόπλοιων αλλά με 202.000 τόνους!)

Αυτό αποδεικνύει την οριστική «εκτόπιση» των ιστιοφόρων από τα «ατμοκίνητα πλοία»