

ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΟ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑ

ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Β' ΛΥΚΕΙΟΥ

ΟΝΟΜΑ

ΒΑΘΜΟΣ

%

ΤΜΗΜΑ

ΗΜΕΡ/ΝΙΑ

...../12/23

Α' Ομάδα

A1. Να γράψετε τη λέξη **Σωστό** ή **Λάθος** δίπλα από το γράμμα που αντιστοιχεί στην κάθε πρόταση, ανάλογα με το περιεχόμενό της. (/10 μονάδες)

α. Το πιστωτικό σύστημα της χώρας, κατά τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας, ήταν συνδεδεμένο με το εμπόριο αγροτικών προϊόντων και ιδιαίτερα με τις εξαγωγές ελαιόλαδου.

β. Η Ελλάδα, έστω και στις περιορισμένες διαστάσεις της του 19ου αιώνα, είχε μικρή ποικιλία κοιτασμάτων, συνήθως όμως σε ικανοποιητικές ποσότητες.

γ. Η ενθάρρυνση της μεθοδικής τους εκμετάλλευσης στις αρχές της δεκαετίας του 1850.

δ. Εκτός από το οδικό δίκτυο, το μεγαλύτερο τεχνικό έργο που κατασκευάστηκε το τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα ήταν η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου.

ε. Η εμφάνιση μονάδων παραγωγής, που θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν βιομηχανικές, άρχισε κατά τις πρώτες δεκαετίες της ανεξαρτησίας με αποσπασματικό, ευκαιριακό ίσως τρόπο.

A2. Να καταγράψετε:

(/15 μονάδες)

α. την **επέκταση** της Εθνικής Τράπεζας. (5 μον.)

β. τις εκμεταλλεύσεις πριν και μετά την **διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ**. (5 μον.)

γ. το περιεχόμενο του όρου "**εκδοτικό δικαίωμα**" της Εθνικής Τράπεζας. (5 μον.)

B1. Να αναφερθείτε στα προβλήματα τα οποία αντιμετώπιζε η διανομή των «εθνικών γαιών» .

(/15 μονάδες)

B2. Να εξηγήσετε τους **στόχους δημιουργίας** κεντρικής τράπεζας αλλά και τραπεζικού συστήματος από τα πρώτα χρόνια της ίδρυσης του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους.

(/10 μονάδες)

Β' Ομάδα

Γ1. Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και τις πληροφορίες του παραθέματος, να παρουσιάσετε τα πρώτα βήματα **εκβιομηχάνισης** στην Ελλάδα από το **1870** και μετά, καθώς επίσης και τους **παράγοντες που εμπόδιζαν** την περαιτέρω εξέλιξή της κατά τα τέλη του 19ου και τις αρχές του 20ου αιώνα.. (/25 μονάδες)

Κείμενο

Στην Ελλάδα η εμφάνιση της βιομηχανίας συνδέθηκε με τις συνθήκες της οικονομικής κρίσης. Με ανάλογο τρόπο, η διεθνής συγκυρία που ορίστηκε από τον εμφύλιο πόλεμο στις ΗΠΑ (1862-1867), έστρεψε τη ζήτηση βάμβακος των αγγλικών υφαντουργείων προς τις βαμβακερές πρώτες ύλες νέων χωρών, όπως της Ελλάδος, της Αιγύπτου κλπ. Η αποκατάσταση της αμερικανικής προσφοράς βάμβακος στην Ευρώπη από τα 1867-1868, δημιούργησε κρίση στην ελληνική βαμβακοπαραγωγή.[...] Από την κρίση αυτή ξεκίνησαν οι πρώτες προσπάθειες στην Ελλάδα για την ίδρυση υφαντουργικών εργοστασίων. Φαίνεται μάλιστα ότι τα υφαντουργικά και νηματουργικά προϊόντα είναι τα πλέον χαρακτηριστικά της ελληνικής εκβιομηχάνισης του 19ου αιώνα. Σε πολύ λίγα χρόνια, τα υφαντουργικά εργοστάσια στην Ελλάδα είχαν σταθεροποιηθεί, απορροφούσαν σχεδόν ολόκληρη την εγχώρια παραγωγή βάμβακος και έκαναν και συμπληρωματικές εισαγωγές βάμβακος από το εξωτερικό. Κατά την ίδια εποχή, ιδρύθηκαν επίσης ορισμένοι αλευρόμυλοι χάρη στην υψηλή δασμολόγηση από τον Κουμουνδούρο των εισαγόμενων αλεύρων.[...] Τέλος, τα βυρσοδεψεία είχαν επίσης κάπως αναπτυχθεί στον τομέα της στοιχειώδους επεξεργασίας των δερμάτων, όπως και αρκετά ελαιοτριβεία.

Βεργόπουλος Κ., Κράτος και οικονομική πολιτική στον 19ο αιώνα, Αθήνα 1978, σελ. 147-149

Δ1. Με βάση τις παρακάτω πηγές και, σε συνδυασμό με τις ιστορικές σας γνώσεις, να αναφερθείτε:

α. στις προσπάθειες που έγιναν για την **ανάπτυξη του οδικού δικτύου**, στη **σημασία** του για τη εθνική οικονομία και στα **προβλήματα** που συνάντησε η κατασκευή του .
β. Στα άλλα, **εγγειοβελτιωτικά**, δημόσια **έργα** της ίδιας περιόδου, αναλύοντας τη σημασία τους. (/25 μονάδες)

Πηγή 1

Πηγή α'

Η καθυστέρηση στην ανάπτυξη της οδοποιίας οφειλόταν στην έλλειψη οικονομικών μέσων των κυβερνήσεων αλλά και στην ορεινή διαμόρφωση της χώρας, που καθιστούσε την κατασκευή δρόμων ιδιαίτερα δαπανηρή. Υπήρχε όμως και ένας άλλος λόγος που δημιουργούσε κάποια σχετική αδιαφορία μπροστά στην ανάγκη υπάρξεως δρόμων: η συγκοινωνία από τη θάλασσα, που ήταν μια εναλλακτική λύση πολύ πιο εύκολη.

Γ. Δερτιλής, Κοινωνικός μετασχηματισμός, σελ 176

Πηγή Β'

Το οδικό δίκτυο και η σημασία του για το εμπόριο

Το πρώτο μέλημα του Τρικούπη ήταν η ανάπτυξη της συγκοινωνίας... Το κόστος και οι δυσκολίες της μεταφοράς εμπόδιζαν την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς. Σε εποχή καλής εσοδείας τα δημητριακά σάπιζαν στην Τρίπολη, ενώ στο Ναύπλιο γίνονταν εισαγωγές. Στη Λειβαδιά το 1857 τα σιτάρια χαρίζονταν, την ώρα που στην Αθήνα η τιμή τους έφτανε στις 6 δραχμές το κιλό. Γύρω στο 1880 τα τούβλα που έφτιαχναν στο Μαραθώνα κόστιζαν 16 δραχμές η χιλιάδα. Για να φθάσουν ως την Αθήνα χρειάζονταν ταξίδι 8 ωρών και η τιμή τους ανέβαινε στις 60 δραχμές... Ένα από τα πρώτα μέτρα της κυβερνήσεως Τρικούπη, στις 14 Μαρτίου 1882, ήταν η σύναψη δανείου οδοποιίας 20.000.000 δραχμών από την Εθνική Τράπεζα. Ως το 1890 δαπανήθηκαν άλλα 30.000.000 και το οδικό δίκτυο τριπλασιάστηκε και ξεπέρασε τα 4.000 χιλιόμετρα.

Ι.Ε.Ε, τ.ΙΔ', σελ. 50-51