



ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑ

ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΤΙΚΗΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2023

ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ Β' ΛΥΚΕΙΟΥ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΙΟ: _____ Βαθμός: _____
ΗΜΕΡΑ/ΜΗΝΑ: _____, / 1 / 2023 ΤΜΗΜΑ: _____ %

Α' Ομάδα

A.1. Να γράψετε τη λέξη **Σωστό** ή **Λάθος** δίπλα από το γράμμα που αντιστοιχεί στην κάθε πρόταση, ανάλογα με το περιεχόμενό της. (___/10 μονάδες)

- α. Η αύξηση του πληθυσμού, κατά τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας, συνυφαινόταν με την εξάντληση των περιθωρίων δημογραφικής εξέλιξης.
- β. Η σταφιδική κρίση στα τέλη του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου} αιώνα προκάλεσε μεγάλο ρεύμα μετανάστευσης προς τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και τη Μικρά Ασία.
- γ. Τη δεκαετία 1900-1910 το συνολικό ποσοστό εξαγωγών γεωργικών προϊόντων ήταν ποσοστό $\frac{3}{4}$ επί του συνόλου των εξαγωγών.
- δ. Η Γαλλική Επανάσταση και οι Ναπολεόντειοι Πόλεμοι ευνόησαν ιδιαίτερα την ελληνική ναυτιλία.
- ε. Η ύπαρξη βαριάς βιομηχανίας στην Ελλάδα πολλαπλασίαζε το ενδιαφέρον για την εκμετάλλευση του υπεδάφους.

A.2 Να συμπληρώσετε τα κενά που ακολουθούν: (___/5 μονάδες)

- Στις εισαγωγές τα αγροτικά είδη αντιπροσώπευαν σταθερά το(1)(σε αξία) του συνόλου. Στην πρώτη θέση βρίσκονταν τα δημητριακά, το(2) ιδιαίτερα, καθώς η εγχώρια παραγωγή δεν ήταν σε θέση να καλύψει τις επισιτιστικές ανάγκες του πληθυσμού. Στα βιομηχανικά προϊόντα που εισάγονταν κυριαρχούσαν τα(3) και τα νήματα, ενώ προοδευτικά μεγάλωναν τα ποσοστά ορυκτών(άνθρακας), της(4), των χημικών προϊόντων και των(5).

A.3. Να καταγράψετε: (___/10 μονάδες)

- α. ένα κατατοπιστικό σημείωμα για τον ιστορικό όρο: «**μετρικό δίκτυο**». (4 μον.)
- β. τους **λόγους** που η έντονη παρουσία της **Μεγάλης Ιδέας** είχε επιπτώσεις στον **πολιτικό** και **οικονομικό** χώρο. (6 μον.)

B.1. Να εξηγήσετε τους **λόγους** που κατά τα πρώτα χρόνια μετά την ανεξαρτησία η **διανομή των εθνικών γαιών** αν και αποτελούσε γενική επιθυμία συναντούσε πολλά προβλήματα στην πράξη. (___/14 μονάδες)

B.2. Ποιες δραστηριότητες διευκόλυναν την **ανάπτυξη της εκμετάλλευσης των κοιτασμάτων** στις αρχές της δεκαετίας του **1860**; (/11 μονάδες)

Β' Ομάδα

Γ.1. Λαμβάνοντας υπόψη το περιεχόμενο των κειμένων και σε συνδυασμό με τις γνώσεις, να αναλύσετε τους παράγοντες που οδήγησαν σε **ανοδική πορεία** την ελληνική **εμπορική ναυτιλία** κατά το 19^ο αιώνα, αναφερόμενοι και στις προσπάθειες που έγιναν για την **είσοδό** της στην «εποχή του ατμού»

(/25 μονάδες)

Κείμενο Α': Προσπάθειες και πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη της ελληνικής ατμοπλοΐας.

Έντονο ήταν το κρατικό ενδιαφέρον για την προστασία από καταδολιεύσεις των ναυτιλιακών νόμων. Πρέπει να τονισθεί επίσης ότι εκείνη περίπου την εποχή η έστω καχεκτική ανάπτυξη της ατμοπλοΐας μας προκάλεσε στα ξένα συμφέροντα αντιδράσεις, κυρίως στο «Αυστριακό Λόυδ» της γραμμής Τεργέστης, μάλιστα και μετά την υπογραφή σχετικής συμβάσεως με την Αυστρία στις 4 Μαρτίου 1835. Οι Αυστριακοί επιχείρησαν να εμποδίσουν ελληνικά ατμόπλοια να παραλαμβάνουν επιβάτες από και για την Τεργέστη, με τον ισχυρισμό ότι το «Αυστριακό Λόυδ» έχαιρε αποκλειστικού προνομίου. Αλλά και αν προϋπήρχε το προνόμιο αυτό, η παραπάνω σύμβαση το είχε καταστήσει ανίσχυρο.

Η ανησυχία ωστόσο για το συναγωνισμό στις διεθνείς γραμμές υπήρχε κυρίως από την ελληνική πλευρά. Η κρίση που περνούσε η ναυτιλία τα μεταβατικά εκείνα χρόνια με την είσοδο του ατμού έπρεπε να καλυφθεί με την εξεύρεση μεγάλων χρηματικών πιστωτικών κεφαλαίων. Την δουλειά αυτή έπρεπε να αναλάβουν ειδικές τράπεζες με αποκλειστική οικονομική δραστηριότητα στον τομέα της ναυτιλίας. Έτσι στα 1860 συστήθηκε στην Πάτρα η «Ελληνική Ναυτική Τράπεζα» του Σωτηρίου Γερούση με μετόχους Έλληνες εμπόρους και επιχειρηματίες μέσα και έξω από την Ελλάδα. Το μετοχικό κεφάλαιό της ήταν μόλις δύο εκατομμύρια δραχμές, αλλά η σημασία της μεγάλη και παράδειγμα ναυτικής πίστεως για τη χώρα. Οι εργασίες της θα κάλυπταν από οικονομικής απόψεως πολλούς τομείς των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, γι' αυτό ανοίχθηκαν αμέσως πολλά υποκαταστήματά της σε διάφορα λιμάνια της Ελλάδας.

Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμος ΙΓ'

Κείμενο Β': Ο εκτοπισμός των ιστιοφόρων από τα ατμόπλοια και τα επακόλουθά του.

Τα ιστιοφόρα που άλλοτε, στην περίοδο 1700-1820, πλούτιζαν τους νησιώτες, είχαν αποδεκατιστεί από τον πόλεμο(οι απώλειες σκαφών κυμαίνονταν από 50 ως 60%). Σιγά σιγά βέβαια, επισκευάστηκαν ή αντικαταστάθηκαν, αλλά η αναπόφευκτη βαθμιαία εκτόπισή τους από τα ατμοκίνητα πλοία, έδωσε γερό κτύπημα στους παραδοσιακούς караβοκύρηδες. Από το 1850, μειώνονται προοδευτικά οι ναυπηγικές εργασίες των νησιών, καθώς και το σύνολο των δραστηριοτήτων που είχαν αναπτυχθεί γύρω από τη ναυτιλία.

Πράγματι, από τη στιγμή που γενικεύτηκε η χρήση των ατμοκίνητων σκαφών, η ναυτιλία μεταράπηκε βαθμιαία σε οικονομική επιχείρηση μεγάλης εμβέλειας. Αναπόφευκτα, το οργανωτικό κέντρο μετατοπίστηκε προς την πρωτεύουσα, και από κει, με λιμάνι τον Πειραιά, κυριάρχησε σιγά σιγά σ' όλο το εσωτερικό θαλάσσιο εμπόριο και (κυρίως) στο εξωτερικό εμπόριο(...).

Κ. Τσουκαλά, Εξάρτηση και Αναπαραγωγή

- Δ.1.** Αντλώντας στοιχεία από το παρακάτω κείμενο και τον πίνακα και αξιοποιώντας τις ιστορικές σας γνώσεις να καταγράψετε:
- α)** την κατάσταση του **οδικού δικτύου** στην Ελλάδα ως τη δεκαετία 1870 και τους **λόγους** της κατάστασης αυτής. (Μονάδες 10)
- β)** τις προσπάθειες **πύκνωσης** του οδικού δικτύου στα τέλη του 19ου αιώνα, τους **ανασταλτικούς παράγοντες** και τα **αποτελέσματα** αυτής. (Μονάδες 15)

(/25 μονάδες)

ΚΕΙΜΕΝΟ

Οι σιδηρόδρομοι, όμως, δεν έφθαναν παντού, οπότε έπρεπε παράλληλα να κατασκευασθούν δρόμοι που θα ένωναν το εσωτερικό της χώρας με τους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Όταν ανέλαβε την εξουσία ο Τρικούπης, το οδικό δίκτυο ήταν ελλιπέστατο. Σε όλη την Ελλάδα, εκτός της Επτανήσου, είχαν κατασκευαστεί μόλις 1.100 χιλιόμετρα αμαξιτών οδών, που εξυπηρετούσαν βέβαια λίγα μόνο μέρη. Στις ορεινές περιοχές δεν υπήρχαν ούτε επαρχιακοί ούτε δημοτικοί δρόμοι, ενώ οι χειμαρροί και οι μικροί ποταμοί παρέμεναν αγεφύρωτοι, καθιστώντας προβληματική κάθε μετακίνηση. Τον χειμώνα ορισμένα ορεινά περάσματα ήταν τόσο δύσβατα, που δυσκολεύονταν να περάσουν όχι μόνο άμαξες αλλά και τα ίδια τα ζώα. Οι αγωγιάτες* αναγκάζονταν να στρώνουν τις κάπες τους στο έδαφος, για να διευκολύνουν τη διέλευση των αλόγων και των ημιόνων**, που κινδύνευαν αλλιώς να τραυματισθούν. Η μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων, όπου δε γινόταν δια θαλάσσης, γινόταν κυρίως με ζώα, καθώς ήταν τα μόνα που μπορούσαν να κινηθούν σε μονοπάτια και δύσβατες περιοχές.

Επί Τρικούπη σχεδιάσθηκαν και κατασκευάσθηκαν νέοι δρόμοι, ενώ επιταχύνθηκε η κατασκευή των έργων που είχαν ήδη δημοπρατηθεί από την προηγούμενη κυβέρνηση. Έτσι, μέσα σε οκτώ χρόνια, από το 1882 μέχρι το 1890, κατασκευάσθηκαν 2.500 χιλιόμετρα εθνικών, επαρχιακών και δημοτικών οδών. Για τη μελέτη και την κατασκευή τους εργάσθηκε η γαλλική αποστολή μηχανικών, η οποία κλήθηκε το 1883. Είναι προφανές ότι η συγκοινωνία διευκολύνθηκε σημαντικά, καθώς πλέον μπορούσαν να χρησιμοποιούνται άμαξες σε μεγάλη έκταση. Ακόμη και έτσι, όμως, και τότε οι συνθήκες δεν είχαν καμία σχέση με τις σημερινές. Στις μεγάλες ανηφόρες ή κατηφόρες, οι επιβάτες συχνά αναγκάζονταν να κατεβαίνουν από την άμαξα και να προχωρούν ένα διάστημα πεζοί, καθώς τα άλογα που την έσερναν δυσκολεύονταν να προχωρήσουν! Οι αποστάσεις για πολλά χρόνια υπολογίζονταν σε ώρες πορείας και όχι σε χιλιόμετρα. Παρά δε την κατασκευή σημαντικού μέρους του τρικουπικού οδικού δικτύου ο απαιτούμενος χρόνος μετακίνησης παρέμενε πολύ μεγάλος. Από την Αθήνα μέχρι τον Μαραθώνα χρειαζόταν κανείς στην καλύτερη περίπτωση 4 ώρες και 15 λεπτά και στη χειρότερη 7 ώρες. Η Άρτα απείχε από την Αθήνα 81 ώρες, η Καλαμάτα 51 και η Χαλκίδα 20, ενώ ο Τρικούπης χρειαζόταν 54 ώρες για να πάει στο Μεσολόγγι. (...) Η ανάπτυξη των συγκοινωνιών είχε άμεσο ευεργετικό αντίκτυπο στο εμπόριο, αλλά και στην ασφάλεια των μετακινήσεων, καθώς εμπόδιζε την εξάπλωση της ληστείας, που μέχρι τότε μάστιζε τη Στερεά Ελλάδα και, κυρίως, τη Θεσσαλία και την Ήπειρο. Αποτέλεσε συγχρόνως και έναυσμα για τη σταδιακή ανάπτυξη του τουρισμού.

Λύντια Τρίχα, Ο Χαρίλαος πίσω από τον Τρικούπη, Καθημερινές Εκδόσεις Α.Ε., 2014, σελ. 113-114

* αγωγιάτης: ο επαγγελματίας που μεταφέρει ανθρώπους ή φορτία με μεταφορικό μέσο και πληρώνεται γι' αυτό

** ημίονος: μουλάρι

ΠΙΝΑΚΑΣ

Κατασκευή εθνικών, επαρχιακών και δημοτικών οδών 1833-1890		
(σε χιλιόμετρα)		
	1833-1882	1882-1890
Εθνικές	1.100,5	2.022
Επαρχιακές	143	277
Δημοτικές	116,5	204
Σύνολο	1.360	2.503

Λύντια Τρίχα, Ο Χαρίλαος Τρικούπης και τα δημόσια έργα, Αθήνα 2006, σελ 60



Εν Δυνάμει
ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ

(Καλή) Επιτυχία ☺ σε όλους !!!