

ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΣΗ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

Β΄ ΛΥΚΕΙΟΥ

ΣΑΒΒΑΤΟ 8 ΜΑΪΟΥ 2021

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟ ΜΑΘΗΜΑ: ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ

ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ Γ΄

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

Θέμα Α1

Να εξηγήσετε γιατί:

α. η Ελλάδα πολλές δεκαετίες μετά την ανεξαρτησία της εξακολουθούσε να μοιάζει με την Ανατολή παρά με τη Δύση.

β. η ναυτιλιακή και εμπορική δραστηριότητα πολλών παραλιακών περιοχών του ελληνικού χώρου κατά τον 18ο αιώνα γνώρισε ανάπτυξη.

γ. η βιομηχανία υπέφερε στην Ελλάδα.

μονάδες 15

Θέμα Α2

Να αντιστοιχίσετε τα γεγονότα της **στήλης Α** με τις χρονολογίες της **στήλης Β** (δύο χρονολογίες της στήλης Β περισσεύουν).

στήλη Α	στήλη Β
1. Η συνολική αξία εισαγωγών-εξαγωγών ανέρχεται στα 315.000.000 χρυσές δραχμές.	α. 1900-1910
2. Οι υποδομές του ελληνικού κράτους ήταν ακόμα πρωτόγονες.	β. 1911
3. Ξεκίνησαν οι συζητήσεις για την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα.	γ. 1841
4. Τα αγροτικά προϊόντα έφτασαν να αντιπροσωπεύουν τα 3/4 των συνολικών εξαγωγών.	δ. 1830
5. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος είχε υποδιπλασιαστεί.	ε. 1835
	στ. 1869
	ζ. 1919

μονάδες 10

Θέμα Β1

α. Να αναφέρετε ονομαστικά τις εκμεταλλεύσεις υπεδάφους οι οποίες ξεχώριζαν στην Ελλάδα και απέφεραν σημαντικά κέρδη στη χώρα. (μον. 5)

β. Ποιες ήταν οι συνέπειες της νομοθεσίας για την διανομή των εθνικών κτημάτων (αγροτική μεταρρύθμιση) του 1870-1871; (μον. 6)

μονάδες 11

Θέμα Β2

α. Να αναφέρετε τις ενέργειες στις οποίες προέβη το ελληνικό κράτος και η ιδιωτική πρωτοβουλία για την ανάπτυξη της ελληνικής ατμοπλοΐας μετά τα μέσα του 19ου αιώνα. (μον. 7)

β. Τι γνωρίζετε για την Εθνική Τράπεζα (έτος ίδρυσης, μέτοχοι, πρώτος διοικητής, δραστηριότητα); (μον. 7)

μονάδες 14

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

Θέμα Γ1

Σύμφωνα με το σχολικό εγχειρίδιο «μέχρι τη δεκαετία του 1870 η δραστηριότητα του κράτους στην κατασκευή οδικού δικτύου ήταν υποτονική». Στα παραθέματα που ακολουθούν να εντοπίσετε και να σχολιάσετε τους παράγοντες που λειτούργησαν ανασταλτικά στην κατασκευή του οδικού δικτύου, αφού λάβετε υπόψη σας και τις σχετικές πληροφορίες του σχολικού βιβλίου.

μονάδες 25

ΠΑΡΑΘΕΜΑ Α

Τα σχέδια που εκπόνησαν, τις περισσότερες φορές, βαναροί αξιωματικοί του Μηχανικού πάσχουν από έλλειψη σαφών και ομοιόμορφων οδηγιών. Αλλά, στην περίπτωση αυτή, η απουσία μιας πολιτικής σχεδιασμένης με σαφήνεια και συνέπεια δεν υπογραμμίζει την απουσία της υλικής (οικονομικής) προϋπόθεσής της, δηλαδή της εμπορικής κίνησης; Γεγονός είναι ότι ο κάθε αξιωματικός καταστρώνει το σχέδιο κατά το δοκούν και στη συνέχεια προϋπολογίζει το αναλυτικό κόστος του τμήματος δρόμου που του έχουν αναθέσει: ο ένας το επεξεργάζεται όσο μπορεί λεπτομερέστερα, ο άλλος περιορίζεται σε μερικές υπερβολικά συνοπτικές υποδείξεις. Σε τέτοιες διαδικασίες τα πάντα εξαρτώνται από τις ατομικές γνώσεις για τους δρόμους. Το πρόβλημα δεν είναι, στην προκειμένη περίπτωση, η θεωρητική κατάρτιση των μηχανικών, αλλά η απουσία

συντονισμού μεταξύ τους, αφού τα προτεινόμενα σχέδια επανεξετάζονται στο Υπουργείο Στρατιωτικών από άλλους μηχανικούς, οι οποίοι, περισσότερο απορροφημένοι από τα διοικητικά τους καθήκοντα, τα απλοποιούν στο έπακρο, ελέγχοντας αυστηρά το προϋπολογιζόμενο κόστος. Τέλος, η εκτέλεση και η επίβλεψη των έργων προδίδουν επίσης και την έλλειψη σχετικής πείρας των μηχανικών και των εργατών (συμπεριλαμβανομένων και των εργοδηγών) και την απουσία συντονισμού.

Μ. Συναρέλη, Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880, Αθήνα 1989, σελ.32

ΠΑΡΑΘΕΜΑ Β

Όταν, το 1835, αρχίζουν οι εργασίες σε ορισμένα τμήματα δρόμων, η οργάνωση της επιχείρησης «οδοποιία» στηρίζεται στη δημοσίευση¹ της 8/20 Φεβρουάριου 1834, η οποία δημιουργεί, στα πλαίσια του Σώματος του Μηχανικού τρεις λόχους Σκαπανέων, από 100 στρατιώτες - εργάτες ο καθένας, που έχουν αντίστοιχα, έδρα τους την Αθήνα, το Μεσολόγγι και το Ναύπλιο [...] Στα πρώτα, λοιπόν, και επείγοντα έργα οδοποιίας χρησιμοποιείται το δυναμικό του στρατού· όμως είναι ευνόητο ότι το πρόβλημα των εργατικών χεριών που απαιτούσε το εγχείρημα «οδοποιία» έπρεπε να αντιμετωπιστεί σε μονιμότερη βάση. Οι βαυαροί ιθύνοντες θεωρούν αυτονόητη τη λύση της αγγαρείας, στο μέτρο που η πραγματικότητα της αγγαρείας είναι τμήμα του παρελθόντος τους, της πείρας και της γνώσης τους και συνεπώς θεωρούν αναγκαίο να εφαρμοστεί ως γενική αρχή, τόσο στην οδοποιία όσο και στα άλλα δημοσία έργα. Για τους Έλληνες, όμως, τέτοια «πραγματικότητα» δεν υπάρχει, αφού το οθωμανικό φορολογικό σύστημα δεν περιελάμβανε παρόμοια υποχρέωση [...] Στο υπόμνημά του, του Αυγούστου 1833, όπου παρουσιάζει το γενικό σχέδιο για την οδοποιία ο Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος² προτείνει να μετέχουν στη δαπάνη οι ενδιαφερόμενες κοινότητες, προσφέροντας την αναγκαία εργασία, που θα αμείβεται εν μέρει από το κράτος· η αμοιβή όμως θα είναι «πολύ χαμηλότερη από το συνηθισμένο μισθό των εργατών».

Μ. Συναρέλη, Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880, Αθήνα 1989, σελ.35-36

Θέμα Δ1

Ποιοι παράγοντες επηρέασαν, σύμφωνα με το παράθεμα, την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα κατά τις δεκαετίες του 1870-1880; Να ληφθούν υπόψη στην απάντησή σας τα δεδομένα του σχολικού εγχειριδίου.

μονάδες 25

¹ δημοσίευση: γνωστοποίηση, κοινοποίηση, ανακοίνωση

² Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος: αρχηγός του αγγλικού κόμματος ο οποίος διετέλεσε και πρωθυπουργός της Ελλάδας

ΠΑΡΑΘΕΜΑ

Ήδη από το 1855 ο Μαυροκορδάτος διακήρυξε δημόσια ότι κανείς δεν μπορεί να μείνει μακριά από τον ατμό, το σιδηρόδρομο και την ατμόπλοια, χωρίς κίνδυνο να καταδικαστεί στην υπανάπτυξη, αφού δεν θα μπορέσει να παρακολουθήσει την εξέλιξη των άλλων λαών. Την ισχυρότερη όμως επίδραση είχε η γεωπολιτική κατάσταση στην ευρύτερη περιοχή της Ελλάδας. Με τη διάνοιξη του Σουέζ (1869) και τη Συνθήκη του Βερολίνου (1878) τείνουν να διαμορφωθούν δυο μεγάλοι και εν πολλοίς ανταγωνιστικοί συγκοινωνιακοί άξονες, ο αγγλογαλλικός, σιδηροδρομικά μέχρι τη Μασσαλία ή το Μπρίντιζι, στη συνέχεια ατμοπλοϊκά μέχρι το Σουέζ και από εκεί μέχρι την Ινδία και την Ινδοκίνα, και ο γερμανοαυστριακός, βασικά σιδηροδρομικός, από τη Βιέννη μέχρι την Κωνσταντινούπολη και από εκεί μέχρι τη Βαγδάτη. Στα τέλη της δεκαετίας του 1870, κανένα βαλκανικό κράτος δεν μπορεί να αγνοήσει τις διαγραφόμενες προοπτικές.

Σημαντική, αν και ιδιόμορφη, είναι και η κοινωνικοοικονομική πίεση [...] Η βελτίωση των συγκοινωνιών είναι κατεξοχήν γεωργικό αίτημα. Λόγω ανυπαρξίας δρόμων, το κόστος για τη μεταφορά των σιτηρών από τα Καλάβρυτα στο Αίγιο είναι υπερδιπλάσιο συγκρινόμενο με τη μεταφορά τους από τη Ρωσία στον Πειραιά. Ο σιδηρόδρομος διεκδικείται ως υποκατάστατο των δρόμων για την εξυπηρέτηση μικρών φορτίων σε κοντινές αποστάσεις στη γεωργική ενδοχώρα.

Παρά την ευρωπαϊκή οικονομική κρίση που είχε ξεσπάσει τη δεκαετία του 1870 ή και λόγω της κρίσης, η συγκυρία μοιάζει ευνοϊκή για την ελληνική οικονομία. Βελτιώνεται κατ' αρχάς το εξωτερικό εμπόριο της χώρας και τούτο όχι μόνο λόγω της άσκησης προστατευτικής δασμολογικής πολιτικής. Η προσάρτηση της Θεσσαλίας πιστεύεται ότι θα λύσει το στρατηγικό πρόβλημα της σιτάρκειας της χώρας, ενώ αυξάνεται ραγδαία η παραγωγή και οι εξαγωγές σταφίδας (λόγω της καταστροφής από φυλλοξήρα των αμπελώνων του γαλλικού Νότου). Δημιουργούνται επιπλέον ευνοϊκές προϋποθέσεις για την εισροή επιχειρηματικών κεφαλαίων. Η Ελλάδα (με δύο πτωχεύσεις στο παθητικό της και αποκλεισμένη από τις διεθνείς χρηματαγορές) προχωρεί σε συμβιβασμό και διακανονισμό των χρεών της, ευελπιστώντας ότι θα επωφεληθεί από την «έξοδο» των ευρωπαϊκών κεφαλαίων που αναζητούν νέες επενδυτικές ευκαιρίες σε λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες. Υπάρχουν ήδη ισχυρές ενδείξεις σε κύκλους της ομογένειας να επενδύσουν μέρος των κεφαλαίων τους στο «φιλικότερο» ελληνικό περιβάλλον.

Λ. Παπαγιαννάκης, περιοδικό Ιστορικά, τεύχος 280, Απρίλιος 2005, σελ. 8-9

ΟΔΗΓΙΕΣ(για τους εξεταζόμενους)

1. Στο τετράδιό σας να γράψετε μόνο τα προκαταρκτικά (ημερομηνία, εξεταζόμενο μάθημα). **Να μην αντιγράψετε** τα θέματα στο τετράδιο.
2. Να γράψετε το ονοματεπώνυμό σας στο πάνω μέρος των φωτοαντιγράφων αμέσως μόλις σας παραδοθούν. **Δεν επιτρέπεται να γράψετε** καμιά άλλη σημείωση. Κατά την αποχώρησή σας να παραδώσετε μαζί με το τετράδιό σας και τα φωτοαντίγραφα.
3. Να απαντήσετε **στο τετράδιό σας** σε όλα τα θέματα.
4. Να γράψετε τις απαντήσεις σας **μόνο** με μπλε ή **μόνο** με μαύρο στυλό. Μπορείτε να χρησιμοποιήσετε μολύβι μόνο για σχέδια, διαγράμματα και πίνακες.
5. Διάρκεια εξέτασης: τρεις (3) ώρες μετά τη διανομή των φωτοαντιγράφων.

ΚΑΛΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ