

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ
ΟΜΟΚΕΝΤΡΟ
Α. Φλωρόπουλου
για μαθητές με απαιτήσεις

30
ΧΡΟΝΙΑ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

<http://www.floropoulos.gr> - email: info@floropoulos.gr

• ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ: Βερανζέρου 6, Πλατεία Κάνιγγος, Τηλ.: 210-38.14.584, 38.02.012, Fax: 210-330.42.42
• ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Α. Βουλιαγμένης 244 (μετρό Δάφνης), Τηλ.: 210-9.76.76.76, 9.76.76.77

ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ

Δευτέρα 17 Ιουλίου 2023

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1

Δώστε σύντομα το περιεχόμενο των παρακάτω όρων:

α. ΔΟΕ

β. πτώχευση

Μονάδες 10

ΘΕΜΑ Α2

Να χαρακτηρίσετε τις προτάσεις που ακολουθούν, γράφοντας στο τετράδιό σας, δίπλα στο γράμμα που αντιστοιχεί στην κάθε πρόταση, τη λέξη **Σωστό**, αν η πρόταση είναι σωστή, ή **Λάθος**, αν η πρόταση είναι λανθασμένη:

α. Το 1830 οι υποδομές του ελληνικού κράτους ήταν πρωτόγονες.

β. Στα δημόσια έργα που είχε ανάγκη η χώρα, στα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας της, το ιδιωτικό ενδιαφέρον ήταν αυξημένο.

γ. Με τις αποξηράνσεις λιμνών και ελών κατά τον 19ο αιώνα αντιμετωπίστηκε το πρόβλημα της ελονοσίας.

δ. Η απόκτηση σιδηροδρομικού δικτύου υπήρξε σημαντική προϋπόθεση για τις μικρές και ασθενείς οικονομικά χώρες ώστε να εισέλθουν στον χώρο των ανεπτυγμένων χωρών.

ε. Οι ιδιώτες ανέλαβαν εξολοκλήρου το κόστος της δημιουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου της Ελλάδας.

στ. Οι Οθωνικές κυβερνήσεις αποπλήρωσαν τα επαναστατικά δάνεια.

Μονάδες 12

ΘΕΜΑ Β1

α. Ποιες δυσκολίες συνάντησε η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα; (μον. 8)

β. Πότε ολοκληρώθηκε το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ελλάδα και ποια ήταν η διαφορά του από το διεθνές; (μον. 7)

Μονάδες 15

ΘΕΜΑ Β2

α. Ποια ήταν τα αποτελέσματα του ΔΟΕ; (μον. 8)

β. Ποια έργα έγιναν στην Ελλάδα τον 19ο αιώνα για τη βελτίωση της ναυσιπλοΐας; (μον. 5)

Μονάδες 13

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ1

Συνδυάζοντας τις ιστορικές σας γνώσεις με στοιχεία που αντλείτε από τα ακόλουθα παραθέματα να εξηγήσετε:

α. κάτω από ποιες συνθήκες αυξήθηκε ο εξωτερικός δανεισμός κατά τη δεκαετία του 1880 και πώς επηρέασε τα δημόσια οικονομικά. (μονάδες 9)

β. πού διατέθηκαν τα χρήματα από τα δάνεια του 1880 και ποια θεωρείται η σημαντικότερη αιτία της υπερχρέωσης της χώρας. (μονάδες 16)

Μονάδες 25

ΚΕΙΜΕΝΟ 1

Έπειτα από 50 χρόνια αποκλεισμού από τις διεθνείς αγορές, το 1878 οι ελληνικές κυβερνήσεις απέκτησαν ξαφνικά τη δυνατότητα να δανειστούν ποσά πρωτοφανή για την Ελλάδα· και αυτό σε μια αγορά κεφαλαίων που ήταν πλέον ευρύτατη και παγκόσμια. Δυστυχώς, ορισμένοι από τους κυβερνώντες αγνοούσαν τους όρους της αγοράς. Άλλοι πάλι προτιμούσαν να τους αγνοούν προκειμένου να δανείζονται για να χρηματοδοτούν τις απαιτήσεις των ψηφοφόρων τους. Επιπλέον, χρηματοδοτούσαν έτσι και τους εξοπλισμούς που αναδείκνυαν τον αδιαπραγμάτευτο πατριωτισμό τους.

Ο υπερδανεισμός οδήγησε στην υπερχρέωση. Έως το 1884 το χρέος είχε σχεδόν διπλασιαστεί· το 1887 είχε τετραπλασιαστεί· και πριν την πτώχευση του 1893 είχε σχεδόν επταπλασιαστεί, υπερβαίνοντας το 175% του ΑΕΠ.

Η συνήθης στη βιβλιογραφία και εσφαλμένη εξήγηση της υπερχρέωσης είναι οι μεγάλες επενδύσεις σε υποδομές που δεν είχαν άμεση απόδοση, π.χ. σε σιδηροδρόμους. [...] Το επιχείρημα ήταν εσφαλμένο, επειδή ήταν υστερόβουλα υπερβολικό. Το κύριο αίτιο της υπερχρέωσης ήταν, όπως πάντα, οι στρατιωτικές δαπάνες. Ήδη από τη δεκαετία του 1880 ο εθνικιστής δημαγωγός Θεόδωρος Δηλιγιάννης τις ωθεί στα ύψη, είτε αυξάνοντάς τες ως πρωθυπουργός είτε πιέζοντας για αυξήσεις ως αρχηγός της αντιπολίτευσης.

Γ.Β. Δερτιλής, *Επτά πόλεμοι, Τέσσερις εμφύλιοι, Επτά πτωχεύσεις. 1821-2016*, Πόλις, Αθήνα, 2016, σ. 59-60.

ΚΕΙΜΕΝΟ 2

[...] Μεταξύ 1879 και 1890 το ελληνικό κράτος συνήψε οκτώ εξωτερικά δάνεια [...] συνολικού ύψους 630 εκατομμυρίων δραχμών και ακόμη πέντε εσωτερικά δάνεια ύψους περίπου 65 εκατομμυρίων δραχμών. [...] Από το συνολικό ποσό των δανείων, ο Ανδρέας Ανδρεάδης¹ υπολόγισε σε 100 εκατομμύρια τις στρατιωτικές δαπάνες και 120 περίπου εκατομμύρια τα ποσά που διατέθηκαν για τα δημόσια έργα – σιδηροδρόμους και δρόμους. Τα υπόλοιπα, δηλαδή περίπου τα μισά από το καθαρό ποσό των δανείων, διατέθηκαν για την κάλυψη εκτάκτων δαπανών, για την κάλυψη

¹ Ανδρέας Ανδρεάδης: διακεκριμένος έλληνας οικονομολόγος (1876-1935)

ελλειμμάτων του προϋπολογισμού και για την ίδια την εξυπηρέτηση του εξωτερικού χρέους. Οι όροι των δανείων επιβάρυναν ακόμη περισσότερο το δημόσιο χρέος.

[...] Εν όψει των δανείων ο Τρικούπης συνήθιζε να παίρνει προκαταβολές από τις τράπεζες με υψηλότερα επιτόκια. [...] Η υποτίμηση της δραχμής, ήδη από το 1885, αλλά σε μεγαλύτερη έκταση από το 1890 και έπειτα, κατέστησε τις ετήσιες τοκοχρεωλυτικές δόσεις δυσβάστακτες για τον κρατικό προϋπολογισμό. Τα προβλήματα των δημοσιονομικών ισορροπιών της χώρας επιβαρύνονταν ιδιαίτερα από τους καταναγκασμούς της εξωτερικής πολιτικής[...].

Χρ. Αγραντώνη (2003), Η συγκρότηση του ελληνικού καπιταλισμού (1870-1909) στο *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού (1770-2000)*, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα, τ. 5. 68-69.

ΘΕΜΑ Δ1

Βασιζόμενοι στις ιστορικές σας γνώσεις κι αντλώντας στοιχεία από τα παραθέματα που ακολουθούν να αναφερθείτε στην αναγκαιότητα και στις δυσκολίες που συνάντησε το οδικό δίκτυο στην κατασκευή του στην Ελλάδα.

Μονάδες 25

ΚΕΙΜΕΝΟ 1

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 και στρατιωτική επέμβαση

ΚΕΙΜΕΝΟ 2

Μεταξύ 1833 και 1880, η οδοποιία απορρόφησε σχεδόν το ήμισυ των επενδύσεων σε δημόσια έργα. Οι δρόμοι επέτρεπαν στο κράτος να ελέγχει την ληστεία και τους ανυπότακτους τοπικούς παράγοντες. [...] Το 1873 προτάθηκε στην Βουλή το βασικό νομοθέτημα του 19ου αιώνα για τις οδικές συγκοινωνίες. Η φιλοδοξία που εκφράστηκε στην εισηγητική έκθεση ήταν να κατασκευαστούν 3.000 χιλιόμετρα μέσα σε μια δεκαετία. Αλλά η λαμπρή αυτή προοπτική διαψεύστηκε. [...] Στην δωδεκαετία που ακολούθησε (1873-1884), το συνολικό μήκος του δικτύου που κατασκευάστηκε ήταν μόλις 220 χιλιόμετρα. [...] Το δίκτυο εξακολουθούσε να είναι εντελώς ανεπαρκές για μια χώρα που είχε επιτακτική ανάγκη να ξεπεράσει τα σοβαρά εμπόδια που έθετε στις επικοινωνίες και τις ανταλλαγές η γεωγραφική της μορφή – όπως ακριβώς και η λιμενική υποδομή, και για τους ίδιους λόγους.

Γ. Β. Δερτιλής, Ιστορία του ελληνικού κράτους 1830-1920, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Κρήτης 2014, σσ. 746-8

Καλή επιτυχία!!!