

Φ Ρ Ο Ν Τ Ι Σ Τ Η Ρ Ι Α
Ο Μ Ο Κ Ε Ν Τ Ρ Ο
Α. Φλωρόπουλου
για μαθητές με απαιτήσεις

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: Λ. Βουλιαγμένης 244 (μετρό Δάφνης), Τηλ.: 210-9.76.76.76, 9.76.76.77

**ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ
(ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ)**

Β' ΛΥΚΕΙΟΥ

Σάββατο 7 Φεβρουαρίου 2026

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

Θέμα Α1

Δώστε σύντομα το περιεχόμενο των όρων:

α. παθητικό εξωτερικό εμπόριο

β. Σερπιέρι-Ρου

γ. Δ.Ο.Ε.

Μονάδες 15

Θέμα Α2

Επιλέξτε τη σωστή απάντηση:

1. Οι εθνικές γαίες ήταν:

α. οι ακίνητες, οι κτηματικές ιδιοκτησίες των Οθωμανών στις περιοχές που περιήλθαν στον έλεγχο του ελληνικού κράτους.

β. οι ακίνητες, οι κτηματικές ιδιοκτησίες των Ελλήνων που μετά τη δημιουργία του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους περιήλθαν στη δικαιοδοσία του.

γ. οι ακίνητες, οι κτηματικές ιδιοκτησίες των Οθωμανών τις οποίες εξαγόρασε το ελληνικό κράτος έναντι υψηλού τιμήματος.

δ. οι ακίνητες, οι κτηματικές ιδιοκτησίες των Οθωμανών που παραχωρήθηκαν στο ελληνικό δημόσιο έναντι χαμηλού τιμήματος.

2. Πρώτος διοικητής της Εθνικής Τράπεζας ήταν ο

α. Εϋνάρδος.

β. Σκουζές.

γ. Γεώργιος Σταύρου.

δ. Ράλλης.

3. Κατά τις πρώτες δεκαετίες της ανεξαρτησίας:

α. οι βιομηχανικές μονάδες σχετίζονταν με την επεξεργασία αγροτικών προϊόντων.

β. παρατηρείται ένα κύμα ίδρυσης βιομηχανικών επιχειρήσεων, περισσότερων από εκατό.

- γ. δημιουργήθηκε ένα βιομηχανικό δυναμικό με τάσεις ανάπτυξης της βαριάς βιομηχανίας.
- δ. παρατηρείται αλλαγή των δεδομένων στη βιομηχανία με την ενσωμάτωση μεγάλων εκτάσεων και πληθυσμών.
4. Το πιο σημαντικό αποστραγγιστικό έργο στις αρχές του 19ου αιώνα ήταν η αποξήρανση
- α. της λίμνης Τριχωνίδας.
 - β. της λίμνης Κωπαΐδας.
 - γ. της λίμνης των Ιωαννίνων.
 - δ. της λίμνης Υλίκης.
5. Η χώρα που δεν ανήκε στον ΔΟΕ (Διεθνή Οικονομικό Έλεγχο) ήταν η:
- α. Αγγλία
 - β. Γαλλία
 - γ. Ισπανία
 - δ. Ιταλία

Μονάδες 10

Θέμα Β1

- α. Ποια ήταν κατάσταση του πιστωτικού συστήματος στην Ελλάδα κατά τα πρώτα χρόνια μετά την ανεξαρτησία;
- β. Πού αξιοποιήθηκαν τα δάνεια που πήρε το ελληνικό κράτος από το εξωτερικό μετά το 1880;

Μονάδες 14

Θέμα Β2

- α. Πότε ολοκληρώθηκε το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ελλάδα; (μον. 5)
- β. Ποια προϊόντα εισήγαγε η Ελλάδα κατά τον πρώτο αιώνα της ανεξαρτησίας της; (μον. 6)

Μονάδες 11

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

Θέμα Γ1

Αξιοποιώντας τις ιστορικές σας γνώσεις και αντλώντας στοιχεία από τα παραθέματα να απαντήσετε στα ερωτήματα:

- α. Ποιος ήταν τα χαρακτηριστικά και ο ρόλος της ελληνικής βιομηχανίας κατά τις πρώτες δεκαετίες μετά την ανεξαρτησία (1840-1870); (μον. 12)
- β. Ποιοι παράγοντες εμπόδισαν την ανάπτυξη της βιομηχανίας στην Ελλάδα; (μον. 13)

μονάδες 25

ΠΑΡΑΘΕΜΑ Α

Η πραγματική αρχή της ελληνικής βιομηχανίας ήταν η εποχή που άρχισε μετά τη λήξη του Κριμαϊκού πολέμου (1854-1856). Από τότε χρονολογούνται οι αυξανόμενες δυσκολίες της Ελλάδος για την τοποθέτηση των παραδοσιακών αγροτικών προϊόντων στις ευρωπαϊκές αγορές. Ο πιο συνηθισμένος μηχανισμός με τον οποίο προχώρησε η πρωτόγονη εκβιομηχάνιση στην Ελλάδα συνδέθηκε με τη χρόνια κρίση της σταφίδας. Κάθε φορά που παρουσιαζόταν ένα απούλητο πλεόνασμα σταφίδας, από το 1860 και πέρα, ακολουθούσε η δημιουργία οινοποιείων και οινοπνευματοποιείων. Έτσι η Πάτρα, πρωτεύουσα της σταφιδικής οικονομίας, ήταν η πρώτη πόλη που στράφηκε επίσης προς τις δραστηριότητες μιας κάποιας βιομηχανικής μετατροπής. Η πρώτη μεγάλη οινοποιητική βιομηχανία ιδρύθηκε στην Πάτρα το 1850, με σκοπό να βγάλει τη σταφιδική οικονομία από την κρίση, στην οποία την είχε ρίξει η συρρίκνωση του διεθνούς εμπορίου της σταφίδας κατά τη διάρκεια του Κριμαϊκού πολέμου. Κάτω από τις συνθήκες αυτές, η βιομηχανία πήρε ένα χαρακτήρα σταυροφορίας για την εθνική σωτηρία, ένα χαρακτήρα «εκτάκτου ανάγκης». Η εμφάνιση της βιομηχανίας γενικά συνδέθηκε με τις συνθήκες της οικονομικής κρίσεως.

[...] Φαίνεται μάλιστα ότι τα υφαντουργικά και νηματουργικά προϊόντα ήταν τα πιο χαρακτηριστικά της ελληνικής εκβιομηχάνισεως του 19ου αιώνα. Σε πολύ λίγα χρόνια, τα υφαντουργικά εργοστάσια στην Ελλάδα είχαν σταθεροποιηθεί, απορροφούσαν σχεδόν ολόκληρη την εγχώρια παραγωγή βάμβακος, διενεργώντας και συμπληρωματικές εισαγωγές από το εξωτερικό.

Κατά την ίδια εποχή ιδρύθηκαν επίσης ορισμένοι αλευρόμυλοι, χάρη στην υψηλή δασμολόγηση από τον Κουμουνδούρο των αλεύρων που εισάγονταν. Στο ίδιο δασμολόγιο ο δασμός των σιτηρών είχε αντίθετα περιοριστεί στο ελάχιστο, πράγμα που διευκόλυνε την εισαγωγή και την εγχώρια μετατροπή τους σε άλευρα.

Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμος ΙΔ', σελ. 80

ΠΑΡΑΘΕΜΑ Β

Είναι φανερό, αλλά και η ίδια η ιστορική εξέλιξη αποδεικνύει, ότι η Ελλάδα καθυστέρησε να βγει στο δρόμο τις εκβιομηχάνισης. Η ιστορία της ελληνικής βιομηχανίας είναι ταυτόχρονα η ιστορία μιας καθυστέρησης που, τοποθετημένη στο τοπικό και διεθνές πλαίσιο της, μπορεί να αποδοθεί σε τρεις κατά βάση παράγοντες: α) την απουσία κεφαλαίων στη χώρα, [...] β) το γεγονός ότι οι εμπορικές, ναυτιλιακές και άλλες δραστηριότητες των Ελλήνων εξαπλώνονταν σε όλη την έκταση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, αλλά και της Δυτικής και Κεντρικής Ευρώπης [...] γ) την ευνοϊκή συγκυρία για ανάπτυξη της γεωργίας που δημιουργείται και από την αυξανόμενη ζήτηση συγκεκριμένων προϊόντων (όπως ο καπνός, η σταφίδα, η ελιά) σε διεθνές επίπεδο.

Κωσταβασίλης Κ., (1996), Το Εργατικό Κέντρο Άρτας 1945-1995, εκδ. Εργατικού Κέντρου Άρτας, σελ. 17-20

Θέμα Δ1

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

μονάδες 25

ΠΑΡΑΘΕΜΑ 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 και στρατιωτική επέμβαση

ΠΑΡΑΘΕΜΑ Β

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!!!