



ΚΕΝΤΡΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

ΤΣΙΜΙΣΚΗ & ΚΑΡΟΛΟΥ ΝΤΗΛ ΓΩΝΙΑ ΤΗΛ : 270727 – 222594

ΑΡΤΑΚΗΣ 12 – Κ. ΤΟΥΜΠΙΑ ΤΗΛ : 919113 – 949422

www.syghrono.gr

ΕΠΩΝΥΜΟ:.....

ΟΝΟΜΑ:.....

ΤΜΗΜΑ:.....

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:.....

ΘΕΜΑΤΑ ΝΕΟΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ – Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ.

ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑ 23/10/2016

ΟΜΑΔΑ Α'

A1.

Να γράψετε το περιεχόμενο των παρακάτω όρων:

α. ΓΣΕΕ

β. Διχοτόμηση του χαρτονομίσματος

γ. Εθνικές γαίες

Μονάδες 15

A2.

Να προσδιορίσετε αν το περιεχόμενο των ακόλουθων προτάσεων είναι σωστό ή λανθασμένο (σε περίπτωση λάθους να δοθεί η σωστή απάντηση):

α. Η πυκνότητα του πληθυσμού κυμαινόταν από 15 (1826) σε 43 (1911) κατοίκους στο τετραγωνικό χιλιόμετρο.

β. Στο ελληνικό κράτος στη θέση των παλιών κέντρων που παρήκμασαν, αναδείχθηκαν νέα. Το πιο σημαντικό απ' αυτά ήταν η Σκύρος.

γ. Τα 97 ελληνικά ατμόπλοια του 1890 έγιναν 191 το 1901 και 389 το 1912.

δ. Η σμύριδα της Νάξου χρησιμοποιήθηκε ως οικοδομικό υλικό σε μεγάλα έργα.

ε. Θα ήταν οπωσδήποτε λάθος να ταυτίζουμε τους Έλληνες που ζούσαν έξω από τη χώρα με τους μεγάλους κεφαλαιούχους.

Μονάδες 10

A3. Να αναλυθούν οι εξαγωγές ελληνικών προϊόντων και τα είδη που αφορούσαν.

Μονάδες 12

A4. Να καταγράψετε την ίδρυση και τους στόχους της Εθνικής Τράπεζας.

Μονάδες 13

ΟΜΑΔΑ Β'

B1.

Αντλώντας στοιχεία από την πηγή και αξιοποιώντας τις ιστορικές σας γνώσεις,

α) να αναφέρετε γιατί ο σιδηρόδρομος κατά το 19ο αιώνα θεωρήθηκε συνώνυμο της ανάπτυξης (μονάδες 8)

β) να αναφερθείτε στην κατασκευή του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου από τη δεκαετία του 1880 έως το 1909 (μονάδες 10)

γ) να αποτιμήσετε την προσφορά των σιδηροδρόμων στην ανάπτυξη της ελληνικής κοινωνίας (μονάδες 7).

Μονάδες 25

ΚΕΙΜΕΝΟ Α

Γύρω στο 1870 [...] οι βάσεις των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων έχουν ήδη τεθεί και δε μένει παρά η αύξηση της πυκνότητάς τους, ενώ ταυτόχρονα διακρατικές ενωτικές γραμμές εξουδετερώνουν το φράγμα των Άλπεων και συντελούν στην οργάνωση των δικτύων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Έτσι, ο σιδηρόδρομος αναδεικνύεται βαθμιαία σε στρατιωτικοπολιτικό και οικονομικό όπλο ηπειρωτικής εμβέλειας.

Λευτέρης Παπαγιαννάκης, Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1882-1910). Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις, Μ.Ι.Ε.Τ., 1982, σ. 37.

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

Ο Τρικούπης προτιμά τη στενή γραμμή (1μ.) - τοπικού χαρακτήρα, λόγω χαμηλότερης ταχύτητας και μικρότερων ανέσεων - γιατί το επιβάλλει ο μικρός βαθμός ανάπτυξης της χώρας. Άλλωστε, η διεθνής γραμμή (1,43 μ., ταχύτερη και ανετότερη) θα κόστιζε σημαντικά περισσότερο (εξαιτίας του μεγαλύτερου βάρους των γραμμών και του μήκους των ξύλινων υποστηριγμάτων, αλλά κυρίως εξαιτίας των μεγαλύτερων καμπυλών και των αναγκαίων τούνελ), ιδιαίτερα στην ορεινή ενδοχώρα, εξαντλώντας έτσι τους περιορισμένους πόρους του κράτους.

Λευτέρης Παπαγιαννάκης, Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1882-1910). Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις, Μ.Ι.Ε.Τ., 1982, σ. 37.

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

Ο μύθος των ελληνικών σιδηροδρόμων αποπνέει μια ιδιαίτερη ειρωνεία. Η πρώτη φάση της κατασκευής τους (1880 – 1890) ξεκίνησε σχεδόν σαν αντίδραση ενοχής που η χώρα είχε τόσο πολύ αργήσει να προσχωρήσει στη νέα θρησκεία και από τότε προβάλλεται ως το αναμφίβολο σημάδι της ελληνικής μετάβασης σ' ένα είδος καπιταλισμού. Από πολλές, όμως απόψεις, η χρησιμότητά τους για μια διαδικασία μετάβασης ήταν αμφισβητήσιμη, αν όχι τελείως αρνητική. Το ολικό μήκος γραμμών (λιγότερο από 750 μίλια το 1890, περίπου 850 το 1909) δείχνει ότι η ένεση επενδύσεων δεν ήταν αρκετή για να δημιουργήσει συνθήκες οικονομικής απογείωσης. Αλλά και μεγαλύτερες να ήταν οι επενδύσεις, πάλι θα ήταν σχεδόν άχρηστες. Η κατασκευή σιδηροδρόμων δεν μπορούσε να παίξει τονωτικό ρόλο για ανύπαρκτους βιομηχανικούς κατασκευαστές δικτύου και τροχαίου υλικού, ούτε ήταν αρκετά ισχυρό κίνητρο για να δημιουργηθούν τέτοιες βιομηχανίες σε μια χώρα που δεν είχε αρκετό σίδηρο και κάρβουνο.

Γ. Δερτιλής, Κοινωνικός μετασχηματισμός και στρατιωτική επέμβαση (1880 – 1909), Εξάντας, σ. 96

B2.

Αντλώντας στοιχεία από την πηγή και αξιοποιώντας τις ιστορικές σας γνώσεις, να αναφέρετε τα αίτια καθυστέρησης ανάπτυξης εργατικού κινήματος στην Ελλάδα κατά τον 19ο αιώνα.

Μονάδες 25

Η Ελλάδα δεν πέρασε από την εμπειρία της βιομηχανικής επανάστασης και δεν απέκτησε ένα συμπαγές προλεταριάτο που η αθλιότητα των συνθηκών του θα προκαλούσε κοινωνικό ζήτημα. Στα 1861 οι εργάτες

ήταν 19.600 ή το 5,19% του ενεργού πληθυσμού. Στα 1870 αυξήθηκαν σε 28.400 ή το 6,06 % και στα 1879 στους 43.000 ή στο 8,11% του ενεργού πληθυσμού.

Το πρόβλημα όμως δεν ήταν τόσο η ολιγαριθμία όσο η έλλειψη ομοιογένειας της εργατικής τάξης. Χαρακτηριστικά, η ανάπτυξη των συνδικάτων και η άνθηση των σοσιαλιστικών κομμάτων στη δυτική Ευρώπη κατά την περίοδο 1875-1896 οφείλεται στην ομοιογενετική λειτουργία της εκβιομηχάνισης, ιδιαίτερα μετά την οικονομική κρίση του 1873. Στην Ελλάδα όμως οι συνθήκες εργασίας ήταν περισσότερο βιοτεχνικές παρά βιομηχανικές, το μέγεθος των επιχειρήσεων μικρό και οι προσωπικοί επαγγελματικοί και τοπικοί δεσμοί δύσκολα επέτρεπαν την ανάπτυξη μιας ιδιαίτερης συλλογικής συνείδησης. Εκτός λοιπόν από τις σποραδικές απεργίες, η ολιγάριθμη εργατική τάξη δεν ήταν δυνατό να γίνει φορέας ενός σοσιαλιστικού κινήματος.

A. Λιάκος, «Οι δυνατότητες πρόσληψης του Μαρξισμού στην Ελλάδα, το 19ο αιώνα», στο Γ.Β. Δερτιλής, Κ. Κωστής (επιμ.), Θέματα Νεοελληνικής Ιστορίας, 18ος -20ος αιώνας, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα 1991, σελ.408.