**ΓΡΑΠΤΗ ΕΞΕΤΑΣΗ ΣΤΟ ΜΑΘΗΜΑ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ**

**ΕΝΟΤΗΤΑ 1η**

**ΟΜΑΔΑ Α΄**

1.Να γράψετε στο τετράδιό σας τους αριθμούς της Στήλης Α και δίπλα σε κάθε αριθμό ένα από τα γράμματα της Στήλης Β, ώστε να προκύπτει η σωστή αντιστοίχιση.

|  |  |
| --- | --- |
| **Στήλη Α** | **Στήλη Β** |
| 1. Αρχίζουν οι συζητήσεις για την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου.
2. Αρχίζουν οι εργασίες για τη διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου.
3. Ιδρύεται η Εθνική Τράπεζα.
4. Αρχίζει στο Λαύριο τις δραστηριότητές της η μεταλλευτική εταιρεία Σερπιέρι-Ρου.
5. Ολοκληρώνεται το δίκτυο των σιδηροδρόμων.
 | α. 1841β.1866γ.1909δ.1881ε.1835 |

 Μονάδες 5

2. Να χαρακτηρίσετε τις προτάσεις που ακολουθούν, γράφοντας στο τετράδιό σας τη λέξη Σωστό ή Λάθος δίπλα στο γράμμα που αντιστοιχεί σε κάθε πρόταση.

α). Η συνθήκη του Κιουτσούκ- Καϊναρτζή (1774)μεταξύ Ρωσίας και Οθωμανικής Αυτοκρατορίας συνέβαλε στη ραγδαία ανάπτυξη των δραστηριοτήτων των χριστιανών-ελληνικών-πλοίων.

β) Μετά την ίδρυση του ελληνικού κράτους στις προθέσεις των πλουσίων ήταν να αποκτήσουν μεγάλη έγγεια ιδιοκτησία.

γ) Κύριος μέτοχος της Εθνικής Τράπεζας ήταν ο κεφαλαιούχος Εϋνάρδος, ο οποίος κατείχε το 20% του αρχικού κεφαλαίου.

δ) Η πύκνωση του οδικού δικτύου πέρασε στην πρώτη θέση των εθνικών και τοπικών προτεραιοτήτων μετά τους Βαλκανικούς πολέμους.

ε)Το μεγαλύτερο μέρος των εθνικών δανείων που σύναψε η Ελλάδα αξιοποιήθηκε σε παραγωγικές επενδύσεις και δημόσια έργα.

 Μονάδες 10.

3.Να δοθεί το περιεχόμενο των όρων «Εθνικές γαίες», «σκωρίες», «Διεθνής Οικονομικός Έλεγχος». Μονάδες 15

4.Ποιοι λόγοι οδήγησαν στην πολιτική αντίληψη της Μεγάλης Ιδέας και ποιες συνέπειες προέκυψαν στον πολιτικό και οικονομικό χώρο από την ιδεολογία αυτή κατά το 19ο αιώνα;

 Μονάδες 10

5.Να αναφέρετε τους λόγους που οδήγησαν την Ελλάδα στην πτώχευση του 1893 και τον ρόλο που έπαιξε ο Διεθνής Οικονομικός έλεγχος.

 Μονάδες 10.

**ΟΜΑΔΑ Β΄**

1.Ο Χαρίλαος Τρικούπης εξαγγέλλει την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου

«Αν και η σιδηροδρομική περιπέτεια θα ξεκινήσει στις μεσογειακές και τις παραδουνάβιες χώρες μεταξύ του 1855 και του 1870, η Ελλάδα, εξαιτίας της εσωτερικής κοινωνικοοικονομικής κατάστασης, αλλά και της πολιτικής καθυστέρησης, και του αποκλεισμού της από τη διεθνή χρηματαγορά, δεν θα μπορέσει να συμμετάσχει έγκαιραστην περιπέτεια αυτή. Ο κυρίαρχος αγροτικός χαρακτήρας της χώρας, η σχετική αυτάρκεια, της αγροτικής παραγωγικής μονάδας, ο χαμηλός βαθμός αστικοποίησης, η απουσία εγχώριας βιομηχανίας και βιοτεχνίας, παράλληλα με ένα αρκετά ανεπτυγμένο δίκτυο θαλασσίων συγκοινωνιών, δεν επέτρεψαν να αναδειχθεί ο σιδηρόδρομος σε κοινωνικό-οικονομικό αίτημα πριν τη δεκαετία του 1870-1880.

Το έτος μηδέν της ελληνικής, και πραγματικά συναρπαστικής, σιδηροδρομικής περιπέτειας είναι το 1882, όταν ο τότε πρωθυπουργός Χαρίλαος Τρικούπης θα εγκαινιάσει την τολμηρή του πολιτική με στόχο τον οικονομικό , κοινωνικό και πολιτικό εκσυγχρονισμό της χώρας.

*«Εντός 4 έως 5 το πολύ ετών»* θα πει στη συνεδρία της Βουλής της 20ης Μαϊου του 1882 *«ου μόνον ο απ’ Αθηνών έως Πατρών και έως Ναυπλίου σιδηρόδρομος, αλλά και ολόκληρον το σύμπλεγμα των εσωτερικών ημών σιδηροδρόμων πρέπει να είναι κατεσκευασμένον…»* Η εξαγγελία αυτή του Χαρίλαου Τρικούπη θα προκαλέσει θύελλα συζητήσεων και διαφωνιών αφενός για τα βασικά τεχνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά και αφετέρου για τη φιλοσοφία του υπό κατασκευή δικτύου.[…]

Έτσι, λοιπόν , στις 19 Απριλίου 1882 ο Χαρίλαος Τρικούπης με την ιδιότητά του και ως Υπουργού των Εσωτερικών υπογράφει με τον Διευθυντή της Γενικής Πιστωτικής Τράπεζας Ιωάννη Γ Δούμα σύμβαση «Περί κατασκευής σιδηροδρόμου από Πειραιώς εις Πάτρας και από Κορίνθου εις Ναύπλιον» (Από το blog των Μηχανοδηγών)

Ερώτηση: Ανατρέχοντας στις ιστορικές σας γνώσεις και αξιοποιώντας το παράθεμα που σας δίνεται , να περιγράψετε τις προϋποθέσεις απόκτησης δικτύου στον ελληνικό χώρο και πώς αυτές αξιολογήθηκαν ώστε να ληφθεί η απόφαση για την κατασκευή του.

 Μονάδες 25

2

1.Η μετάβαση από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια

Η εμπορική ναυτιλία …]άρχισε να δείχνει μια κάμψη γύρω στα μέσα του αιώνα. Οι Έλληνες εκμεταλλεύτηκαν την υπεροχή που τους έδινε η ικανότητά τους στη χρησιμοποίηση ιστιοφόρων και το σχετικά μικρό κόστος κατασκευής των πλοίων αυτού του είδους μέσα σε ναυπηγεία του ελληνικού χώρου. Η ναυτική όμως παράδοση και η έμφυτη δεινότητα στη θάλασσα δεν αρκούσαν να ανταπεξέλθουν στην ανάπτυξη του διεθνούς συναγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, όταν άρχισε να γίνεται ευρεία χρήση του ατμού για την κίνηση των πλοίων. Η προεπαναστατική ακμή των τριών ναυτικών νησιών, Ύδρας, Σπετσών και Ψαρών, ήταν πια ένα λαμπρό παρελθόν.

2.Ο ρόλος των τραπεζών στην ανάπτυξη της ναυτιλίας

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. Τη δουλειά αυτή να αναλάβουν ειδικές τράπεζες με αποκλειστική οικονομική δραστηριότητα στον τομέα της ναυτιλίας. Έτσι στα 1860 συστήθηκε στην Πάτρα η «Ελληνική Ναυτική Τράπεζα» […] με μετόχους Έλληνες εμπόρους και επιχειρηματίες μέσα και έξω από την Ελλάδα […].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.

 Δημητρακόπουλος, Οδ., «Στροφή της κυβερνητικής πολιτικής προς την εσωτερική ανάπτυξη της χώρας» , ΙΕΕ ,Τ. ΙΓ, σελ 184

Ερώτηση: Ανατρέχοντας στις ιστορικές σας γνώσεις και αξιοποιώντας τα παραθέματα που σας δίνονται, να αναφερθείτε στην επίδραση που άσκησε στην ελληνική ναυτιλία η μετάβαση από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια, καθώς και στις ενέργειες που έγιναν για να στηριχθεί η είσοδος του ατμού στις νέες ναυτιλιακές δραστηριότητες.

 Μονάδες 25