

# ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ: 2 ΩΡΕΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ

## ΟΜΑΔΑ Α΄

### ΘΕΜΑ Α1

Να δώσετε το περιεχόμενο των παρακάτω όρων (μονάδες: 10)

- α) Μεγάλη Ιδέα
- β) Εθνικές Γαίες

### ΘΕΜΑ Α2

Να σημειώσετε δίπλα από το γράμμα κάθε πρότασης τη λέξη «ΣΩΣΤΟ», αν το περιεχόμενό της είναι αληθές, ή η λέξη «ΛΑΘΟΣ», εάν αυτό είναι ψευδές (μονάδες: 10)

- α) Το 1881 τα σύνορα του ελληνικού κράτους άγγιζαν τον Όλυμπο και τη Μακεδονία.
- β) Προς το τέλος του 19ου αιώνα και τις αρχές του 20ού, άνοιξαν οι δρόμοι για μετανάστευση Ελλήνων στην Αμερική, λόγω της σταφιδικής κρίσης.
- γ) Η Ελλάδα του 19ου αιώνα διέθετε σημαντικές πρώτες ύλες.
- δ) Κατά τον 19ο αιώνα, η Ελλάδα πωλούσε στο εξωτερικό πολύ περισσότερα από όσα αγόραζε από εκεί.
- ε) Η αγρανάπαυση αποτελούσε κατά τον 19ο αιώνα μέθοδο με την οποία οι έλληνες αγρότες πάσχιζαν να βελτιώσουν τις αποδόσεις των χωραφιών τους.

### ΘΕΜΑ Α3

Να αντιστοιχίσετε τα γεγονότα της στήλης Α με τη χρονολογία κατά την οποία έλαβαν χώρα (στήλη Β). Δύο στοιχεία της Α στήλης περισσεύουν: (μονάδες: 10)

ΣΤΗΛΗ Α	ΣΤΗΛΗ Β
α. Έναρξη σταφιδικής κρίσης	1. 1854
β. Συνθήκη Κιουτσούκ Καϊναρτζή	2. 1881
γ. Διατύπωση «Μεγάλης Ιδέας»	3. 1821-1830
δ. Προσάρτηση Ιονίων Νήσων	4. 1864
ε. Προσάρτηση Θεσσαλίας	5. 1774
στ. Κριμαϊκός Πόλεμος	
ζ. Ελληνική Επανάσταση	

### ΘΕΜΑ Β1

Τι γνωρίζετε για την εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας κατά τον 18ο αιώνα; (μονάδες: 13)

### ΘΕΜΑ Β2

Να αναφερθείτε στις χώρες με τις οποίες ανέπτυξε η Ελλάδα εμπορικούς δεσμούς κατά τον 19ο αιώνα, καθώς και στην ελληνική εμπορική δραστηριότητα εκτός των συνόρων του ελληνικού κράτους. (μονάδες: 12)

## ΟΜΑΔΑ Β΄

### ΘΕΜΑ Γ1

Αξιοποιώντας τις ιστορικές σας γνώσεις καθώς και το κείμενο που σας δίνεται, να αναφερθείτε στην κρατική παρέμβαση που στόχευε στην εξυπηρέτηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελλάδα, καθώς και στην είσοδο της ελληνικής ναυτιλίας στην εποχή του ατμού από τα μέσα του 19ου αιώνα και έπειτα (μονάδες: 25).

### ΚΕΙΜΕΝΟ

Η συμβολή του κράτους, άμεση ή έμμεση, εμφανίζεται την περίοδο αυτή έντονη. [...] Άμεση βοήθεια μπορεί να θεωρηθεί η αγορά πλοίων και η εκχώρησή τους σε ιδιωτικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, κυρίως για την κάλυψη εσωτερικών γραμμών συγκοινωνίας. Το 1857 άρχισε τις εργασίες της η «Ελληνική Ατμοπλοϊκή Εταιρία» με έδρα της τη Σύρο. Η πρωτοβουλία για την ίδρυσή της οφείλεται στην κυβέρνηση Μαυροκορδάτου που ψήφισε το νόμο της 22ας Απριλίου 1855, με τον οποίο δινόταν η άδεια ιδρύσεως μετοχικής ανώνυμης εταιρίας με σκοπό την ατμοπλοϊκή συγκοινωνία μεταξύ των νησιών και των παραλίων της χώρας. [...]

Η άμεση κρατική ενίσχυση της ναυτιλίας εκδηλώθηκε πρώτα στο νομοθετικό τομέα. Στην εισηγητική έκθεση νομοσχεδίου για διατίμηση των ναυτιλιακών τελών (9 Μαΐου 1859) ο Ραγκαβής δήλωνε: «προς εμπύχωσιν της κατασκευής πλοίων μεγάλης χωρητικότητος η φορολογία δεν αυξάνει επέκεινα των 300 τόνων» και «προς εμπύχωσιν της ελληνικής ατμοπλοΐας τα αποδημητήρια τέλη των ατμοκινήτων ορίσθηκαν εις το ήμισυ σχεδόν των τελών των λοιπών πλοίων». [...]

Άλλος έμμεσος τρόπος κρατικής βοήθειας για τη ναυτιλία εκτός από τη νομοθεσία ήταν η κατασκευή, όπως είδαμε, δημόσιων έργων σε λιμάνια καθώς και εγκαταστάσεως φωτιστικού δικτύου. Έμενε όμως ακόμη ανεκπληρωτο για αρκετές δεκαετίες το πιο επιτακτικό, μεγάλο έργο, η τομή του Ισθμού της Κορίνθου, που τα σχέδιά της χρονολογούνται από την εποχή του Καποδίστρια. [...]

Η κρίση της εμπορικής ναυτιλίας την περίοδο αυτή οφειλόταν, εκτός από τη γενίκευση της χρήσεως του ατμού από τα ξένα πλοία, και σε ένα άλλο σημαντικό παράγοντα: στη μικρή χωρητικότητα των ελληνικών σκαφών που δεν μπορούσαν να συναγωνισθούν από δω και πέρα τα σκάφη των ξένων.