

ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ
 ΜΑΘΗΜΑ: ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ
 ΤΑΞΗ Β΄
 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 31/1/2026
 ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ:

ΟΜΑΔΑ Α΄

A.1) Ποια ήταν η εικόνα της χώρας αμέσως μετά την ανεξαρτησία ως προς τον πληθυσμό και την ύπαιθρο;
 Μονάδες 16

A.2) Να ορίσετε τις ακόλουθες έννοιες: **Συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζή, εκδοτικό δικαίωμα.**
 Μονάδες 12

A.3) Να βάλετε σε κύκλο στην ορθή απάντηση

I. Η πιο γνωστή μεταλλευτική εκμετάλλευση πραγματοποιήθηκε:

- Στο Λαύριο από την εταιρεία Σερπιέρι-Ρου το 1860
- Στο Λαύριο από την γαλλο-ιταλική εταιρεία Σερπιέρι-Ρου το 1866
- Στο Σούνιο από την εταιρεία Σερπιέρι-Ρου το 1866
- Στο Λαύριο από την ιταλική εταιρεία Σερπιέρι-Ρου το 1866

II. Πρώτος διοικητής της Εθνικής Τράπεζας ήταν ο:

- Ευνάρδος
- Γεώργιος Σταύρου
- Σκουζές
- Ράλλης

III. Η βιομηχανία υπέφερε από:

- Την έλλειψη κεφαλαίων και πρώτων υλών.
- Την έλλειψη εργατικού δυναμικού.
- Την έλλειψη παιδείας.
- Όλα τα παραπάνω.

Μονάδες 12

A.4) Να αντιστοιχίσετε τις ημερομηνίες της στήλης Α με τα γεγονότα της στήλης Β [δύο στοιχεία της στήλης Β περισσεύουν].

A	B	
i. 1841	A. Προσάρτηση Θεσσαλίας	
ii. 1854	B. Ενσωμάτωση Ιονίων Νήσων	
iii. 1864	Γ. Ίδρυση Εθνικής Τραπέζης	
iv. 1881	Δ. Αγροτική Μεταρρύθμιση	
v. 1912-1913	E. Αγγλογαλλικός αποκλεισμός	
	Στ. Κιλελέρ	
	Z. Αλλάζουν τα δεδομένα στη βιομηχανία	

Μονάδες 10

ΟΜΑΔΑ Β'

B.1) Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και το παράθεμα που ακολουθεί να απαντήσετε στην εξής ερώτηση: Ποια προβλήματα προέκυψαν σχετικά με τη διανομή των «εθνικών γαιών» μετά την απελευθέρωση του ελληνικού κράτους;

Μονάδες 25

ΠΗΓΗ 1

Θα μπορούσε κανείς να διακρίνει τρεις κατηγορίες μεγάλων ιδιοκτησιών στις πρώτες δεκαετίες μετά την ανεξαρτησία του τόπου:

1) Πρώτ' απ' όλα, μερικές από αυτές συγκροτήθηκαν πολύ πριν από τα τέλη της Τουρκοκρατίας: πρόκειται για εδάφη που κατείχαν με οποιαδήποτε θεσμική μορφή η Εκκλησία και οι Έλληνες πλούσιοι και που στο μέγιστο μέρος τους μετατράπηκαν μετά την ανεξαρτησία σε πλήρεις ατομικές ιδιοκτησίες. Πραγματικά, η αποχώρηση των Τούρκων είχε μοναδικό αποτέλεσμα τη νομιμοποίηση μιας ιδιοκτησίας, η οποία προηγουμένως υπάγονταν στις δεσμεύσεις του οθωμανικού δικαίου. (...)

2) Θα έπρεπε να προσθέσουμε τις καινούργιες μεγάλες ιδιοκτησίες που δημιουργήθηκαν στη διάρκεια του αγώνα, ή και αργότερα, τόσο από τους ίδιους τους τοπικούς άρχοντες όσο και από τους ισχυρότερους στρατιωτικούς αρχηγούς που, σε ορισμένες περιπτώσεις, κατόρθωσαν να ιδιοποιηθούν άμεσα εδάφη που ανήκαν στους Τούρκους. Ακόμη και αργότερα, συνεχίστηκε η διαδικασία σχηματισμού καινούργιων μεγάλων ιδιοκτησιών. Δεν μπορεί να υπάρξει αμφιβολία πως μέσα στη γενικότερη διαδικασία σφετερισμού και διανομής των εθνικών γαιών, οι τοπικοί άρχοντες εκμεταλλεύτηκαν τη θέση ισχύος που κατείχαν, για να ιδιοποιηθούν εδάφη και να συγκροτήσουν ιδιοκτησίες που είχαν συχνά σημαντική έκταση.

3) Ο τρίτος τρόπος σχηματισμού μεγάλων ιδιοκτησιών θεμελιώνεται άμεσα στις συνθήκες της «διεθνούς» αναγνώρισης της ελληνικής ανεξαρτησίας. Οι ιδιοκτησίες αυτές ήταν συγκεντρωμένες στο βόρειο τμήμα των ελευθερωμένων περιοχών και ειδικότερα στην Αττική, στη Φθιώτιδα και στην Εύβοια που κατείχαν ακόμα οι Τούρκοι και μετά το τέλος των πολεμικών επιχειρήσεων. Σε αντίθεση με τα τουρκοκρατούμενα εδάφη της υπόλοιπης Ελλάδας που πέρασαν κατευθείαν στην ιδιοκτησία του Κράτους, τα εδάφη των περιοχών αυτών, σύμφωνα με τις διατάξεις του Πρωτοκόλλου του Λονδίνου το 1830, παρέμειναν στην ιδιοκτησία των Τούρκων που τα κατείχαν. Αργότερα, οι ίδιοι οι κάτοχοί τους τα πούλησαν, και μετά υποχρεώθηκαν να εγκαταλείψουν τη χώρα. Έτσι, λοιπόν, τα περισσότερα από τα εδάφη αγοράστηκαν από τους Έλληνες του εξωτερικού, που ήταν οι μόνοι που διέθεταν σε ρευστό όσα χρήματα χρειάζονταν.

Κ. Τσουκαλάς, Εξάρτηση και αναπαραγωγή

B.2) Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και τα ακόλουθα παραθέματα να απαντήσετε στις ακόλουθες ερωτήσεις:

A) Ποιες ήταν γενικά οι αντίξοες συνθήκες που επικρατούσαν και δυσχέραιναν την κατασκευή δημοσίων έργων;

B) Ποιοι ήταν οι ευνοϊκοί και ανασταλτικοί παράγοντες της πύκνωσης του οδικού δικτύου τον 19^ο αιώνα;

Μονάδες 25

ΠΗΓΗ 1

Το πρώτο μέλημα του Τρικούπη ήταν η ανάπτυξη της συγκοινωνίας. Ως το 1882 μόνο 1.359 χιλιόμετρα αμαξιτών οδών είχαν κατασκευασθεί σε ολόκληρη την Ελλάδα, από τα οποία σχεδόν τα 2/3 βρίσκονταν στα Ιόνια νησιά και χρονολογούνταν από την εποχή της αγγλικής κατοχής. Το κόστος και οι δυσκολίες της μεταφοράς εμπόδιζαν την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς. Σε εποχή καλής εσοδείας τα δημητριακά σάπιζαν στην Τρίπολη, ενώ στο Ναύπλιο γίνονταν εισαγωγές. Στη Λιβαδειά το 1857 τα σιτάρια χαρίζονταν, την ώρα που στην Αθήνα η τιμή τους έφθανε τις 6 δραχμές το κιλό. Γύρω στο 1880 τα τούβλα που έφτιαχναν στον Μαραθώνα κόστιζαν

16 δρχ η χιλιάδα. Για να φθάσουν στην Αθήνα χρειάζονταν ταξίδι οκτώ ωρών και η τιμή τους ανέβαινε στις 60 δρχ. [...] Η ανάπτυξη του εσωτερικού οδικού δικτύου ήταν, λοιπόν, προϋπόθεση της αναπτύξεως τόσο του εμπορίου, όσο και των παραγωγικών δυνάμεων. Ήδη το 1867 η κυβέρνηση Κουμουνδούρου είχε συστήσει ένα «ταμείο οδοποιίας», αλλά με ανεπαρκή χρηματοδότηση. Στα 15 χρόνια όμως, που κύλησαν ως το 1881, δεν είχαν δαπανηθεί περισσότερα από 24.000.000 δρχ. σε δρόμους. Σχεδόν άλλα τόσα δαπάνησε η κυβέρνηση Τρικούπη στην τριετία 1882-1884. Ένα από τα πρώτα της μέτρα, στις 14 Μαρτίου 1882 ήταν η σύναψη δανείου οδοποιίας 20.000.000 από την Εθνική Τράπεζα. Ως το 1890 δαπανήθηκαν άλλα 30.000.000 και το οδικό δίκτυο τριπλασιάστηκε και ξεπέρασε στο σύνολο τα 4.000 χιλιόμετρα.

Ι.Ε.Ε, ΙΔ', σελ. 50-51

ΠΗΓΗ 2

Ο Χαρίλαος Τρικούπης προσπάθησε να βελτιώσει το επίπεδο ζωής του Ελληνικού Λαού με έργα υποδομής. Ο ίδιος διακήρυττε ότι σκοπός του ήταν να μετατρέψει την Ελλάδα σε «χρηματιστήριο της Ανατολής». [...] Όταν το 1882 ανέλαβε την εξουσία, σ' όλη τη χώρα είχαν κατασκευασθεί μόλις 1360 χιλιόμετρα αμαξωτών οδών, εκ των οποίων τα περισσότερα στην Επτάνησο. [...] Σε μικρό χρονικό διάστημα το οδικό δίκτυο διπλασιάστηκε, ενώ κατασκευάστηκε σημαντικό σιδηροδρομικό δίκτυο στην Πελοπόννησο, στη Θεσσαλία και στη Στερεά Ελλάδα. Οι έμμεσες ευεργετικές συνέπειες της αναπτύξεως των μέσων μεταφοράς δεν περιορίζοντο στη διεύρυνση της τοπικής αγοράς, λόγω της ουσιαδούς μείωσης του κόστους και του χρόνου μεταφοράς των εμπορευμάτων, αλλά επεξετείνοντο και στην αποτελεσματικότερη πάταξη της ληστείας των εμπορευμάτων σε όλη την επικράτεια. Η εκτέλεση, βεβαίως, τόσων έργων δεν ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθεί χωρίς οικονομικούς πόρους.

Ομιλία Κ. Στεφανόπουλου (Προέδρου της Δημοκρατίας) στις 25/4/1996, «Χαρίλαος Τρικούπης. 100 χρόνια από τον θάνατό του», έκδοση της Βουλής των Ελλήνων, σελ. 19-20

Με Επιτυχία!