



ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ▪ Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ

ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ▪ ΤΜΗΜΑΤΑ ΔΙΕΤΟΥΣ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ

ΟΝΟΜΑ: \_\_\_\_\_  
ΗΜ/ΝΙΑ: \_\_\_\_\_ 18 / 7 / 2025 ΤΜΗΜΑ: \_\_\_\_\_

Βαθμός \_\_\_\_\_  
😊 \_\_\_\_\_ %

Α' Ομάδα

**A.1.** Να αντιστοιχίσετε τους αριθμούς της στήλης Α' με τα γράμματα της στήλης Β' (δύο δεδομένα της Β' στήλης περισσεύουν). (\_\_\_\_\_/10 μονάδες)

| Στήλη Α'                                                                                                                             | Στήλη Β'                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| α. Δημήτριος Βούλγαρης<br>β. Δημήτριος Γούναρης<br>γ. Επαμεινώνδας Δεληγιώργης<br>δ. Ιωάννης Κωλέττης<br>ε. Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος | 1.Αγγλικό κόμμα<br>2.Γαλλικό κόμμα<br>3.Εθνικόν Κομιτάτον<br>4. Ομάδα Ιαπώνων<br>5. Ορεινοί<br>6.Πεδινοί<br>7.Εκλεκτικοί |

**A.2.** Να καταγράψετε το περιεχόμενο των παρακάτω όρων: (\_\_\_\_\_/15 μονάδες)

- α. «Εθνικές Γαίες»  
β. «Ορεινοί»  
γ. «Εκδοτικό δικαίωμα Εθνικής Τράπεζας»

**B.1.**

- α. Να εξετάσετε τους **λόγους** για τους οποίους το γαλλικό κόμμα ονομάστηκε και «**Εθνικό κόμμα**» (5 μονάδες)  
β. Να παρουσιάσετε τους **λόγους παρακμής** του γαλλικού κόμματος κατά την περίοδο της συνταγματικής μοναρχίας(8 μονάδες)

(\_\_\_\_\_/13 μονάδες)

**B.2.**

1. Ποιοι **παράγοντες** και ποιο **πολιτικό πρόγραμμα** προώθησαν την ανάπτυξη του **οδικού δικτύου** τα τέλη του 19<sup>ου</sup> – αρχές 20<sup>ου</sup> αιώνα; (7 μονάδες)  
2. Ποιοι **παράγοντες** λειτούργησαν **ανασταλτικά** την ίδια περίοδο στην υλοποίηση του προγράμματος αυτού; (5 μονάδες)

(\_\_\_\_\_/12 μονάδες)

Β' Ομάδα

**Γ.1.** Με βάση τα παρακάτω κείμενα και τις ιστορικές σας γνώσεις, να αναφερθείτε στην **εκδήλωση**,

τα αιτήματα και τα αποτελέσματα του κινήματος του Στρατιωτικού Συνδέσμου στο Γουδί.

( /25 μονάδες)

### Κείμενο Α'

Ήδη από το 1908 εντοπίζονται συνωμοτικοί στρατιωτικοί πυρήνες που σε έναν βαθμό εξέφραζαν αντιδυναστικές στάσεις, ενώ ταυτόχρονα χαρακτηρίζονταν από κριτική ως και απόρριψη προς τα πολιτικά κόμματα. Ο πρώτος πυρήνας του Στρατιωτικού Συνδέσμου δημιουργήθηκε τον Οκτώβριο 1908 αποκλειστικά από ανθυπολοχαγούς. Το πρωτόκολλο του Συνδέσμου υπογράφηκε εν τέλει από δύο υπολοχαγούς και έναν λοχαγό (συνολικά δέκα άτομα), αλλά η ύπαρξη της συγκεκριμένης συνωμοτικής δράσης έγινε γνωστή στην κυβέρνηση τον Ιούνιο 1909. Ο πρωθυπουργός Γεώργιος Θεοτόκης παραιτήθηκε στις 4 Ιουλίου για να αναλάβει ο Δημήτριος Ράλλης. Η αποτυχία του νέου πρωθυπουργού να συλλάβει τους συνωμότες οδήγησε στην εκδήλωση του κινήματος τη νύχτα της 14ης προς τη 15η Αυγούστου 1909. Στους στρατώνες στο Γουδί συγκεντρώθηκαν 449 αξιωματικοί και 2.546 οπλίτες μαζί με χωροφύλακες και πολίτες, καλώντας την κυβέρνηση να υιοθετήσει το πρόγραμμα του Συνδέσμου. Στην πραγματικότητα, το πρόγραμμα αυτό δεν διακρινόταν από επαναστατικά αιτήματα. Οι βασικές θέσεις του αφορούσαν αλλαγές στο στράτευμα, εξέφραζαν δηλαδή μάλλον επαγγελματικά συμφέροντα και εξοπλιστικά σχέδια, ενώ υπήρχε ένα γενικό ευχολόγιο για τις αλλαγές που έπρεπε να γίνουν στην εκπαίδευση, τη δικαιοσύνη, την οικονομία και τη διοίκηση.

*Χρ. Κουλούρη, 1909, Γουδί: Καταλύτης επαναστατικών αλλαγών, Εφημερίδα «Το Βήμα», 28/12/2008*

### Κείμενο Β'

Η εφημερίδα «Χρόνος», το δημοσιογραφικό όργανο του Συνδέσμου, στις 15 Σεπτεμβρίου έδινε την παρακάτω περιγραφή του συλλαλητηρίου του λαού της Αθήνας:  
Πλέον των εβδομήκοντα χιλιάδων πολιτών πάσης τάξεως και πάσης ηλικίας συνεκεντρώθησαν από της 2ας μεταμεσημβρινής εις τον ευρύτατον χώρον του Πολυγώνου, όταν δε ξεκίνησαν εκχυθέντες εις την οδόν Πατησίων με τας Συντεχνίας και τα Σωματεία επί κεφαλής, φέροντα τα λάβάρά των, παρουσίασαν θέαμα, το οποίον ουδέποτε άλλοτε είχε αντικρύσει η πόλις. Προ της εκκινήσεως εκ του Πεδίου του Άρεως ο Πρόεδρος των Συντεχνιών Παπαφώτης ανήλθεν επί του βάρους της στήλης των Ιερολοχιτών και εν μέσω απολύτου σιγής ανέγνωσε το ψήφισμα του συλλαλητηρίου δια του οποίου, αφού ενεκρίνετο η εξέγερσις του Στρατού και του Στόλου, συνιστάτο εις την Κυβέρνησιν, όπως υποβάλη τάχιστα εις την Βουλήν σύστημα νομοθεσίας καταδικάζον την συναλλαγήν και μέλλον να οδηγήσει εις την ανόρθωσιν της διοικήσεως.

*Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμος ΙΔ', σελ. 262.*

**Δ.1.** Με βάση το παράθεμα και τις ιστορικές σας γνώσεις ν' αναφερθείτε στην **ολοκλήρωση** του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα κατά το **τελευταίο τέταρτο του 19ου** αιώνα, στους **λόγους** για τους οποίους **δεν έγιναν** περαιτέρω επενδύσεις στον τομέα αυτόν και στα **πλεονεκτήματα** και τα **μειονεκτήματα** που είχε τελικά η κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου στη χώρα μας.

( /25 μονάδες)

### Κείμενο Α'

Χρειάστηκαν 27 χρόνια για την κατασκευή περίπου 1.600 χιλιομέτρων, μέχρι το 1909, ενώ ματαιώθηκε οριστικά η κατασκευή 270 χλμ που είχε σχεδιάσει ο Τρικούπης για τη δύσκολη πελοποννησιακή ενδοχώρα. Η επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού αποδείχθηκε πολύ μεγαλύτερη, ενώ η χαμηλή επιβατική και εμπορευματική κίνηση των πρώτων γραμμών έκανε εξαιρετικά επισφαλή την αποδοτικότητα των σιδηροδρομικών επενδύσεων. Στην Ελλάδα, στην αυγή του 20ου αιώνα, η

οικονομία της αγοράς περιορίζεται ακόμη ανάμεσα στα διασκορπισμένα χωριά και την κοντινότερη «χώρα», γνώριμο χαρακτηριστικό της παραδοσιακής κοινωνίας. Και το σύστημα αυτό εκτίθεται τώρα πια στον ανταγωνισμό. Οι αναπτυξιακές επιπτώσεις του τρικουπικού εκσυγχρονισμού περιορίστηκαν από τις δυνάμεις αδράνειας και τους αργόσυρτους ρυθμούς κίνησης και αλλαγής της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας.

*Παπαγιαννάκης Λ., περιοδικό «Ιστορικά», τεύχος 280, Απρίλιος 2005, σελ.9-10*

### Κείμενο Β'

Ακόμα και στον τομέα των μεταφορών η εισφορά του σιδηροδρόμου στην ανάπτυξη της χώρας δεν ήταν αποφασιστική, όχι μόνο γιατί το δίκτυο δεν είχε παντού το ίδιο πλάτος, αλλά και γιατί είχε κατασκευαστεί ώστε να εξυπηρετεί κυρίως παράλιες περιοχές. (...)

Οι σιδηροδρομικές εκμεταλλεύσεις είχαν πάντα έλλειμμα, όχι μόνο γιατί οι σιδηρόδρομοι είναι συνήθως παθητικοί σε όλον τον κόσμο, αλλά κυρίως γιατί υπήρχαν οι ειδικές ελληνικές συνθήκες που αναφέρθηκαν. Οι κυβερνήσεις του 20<sup>ου</sup> αιώνα δε συνέχισαν την προσπάθεια ανάπτυξης του δικτύου, ακριβώς επειδή έδειξε ότι δεν ήταν ούτε κοινωνικά επικερδές μεταφορικό μέσο, ούτε κίνητρο για την εγχώρια βιομηχανία. Έτσι, η ηρωική εποχή των ελληνικών σιδηροδρόμων στα 1880, η υποτιθέμενη ένδειξη του καπιταλιστικού μετασχηματισμού της χώρας, απλώς συντέλεσε σε μια βαρύτατη αύξηση της ξένης οικονομικής κυριαρχίας με μέσο το δημόσιο χρέος και, τέλος, στην πτώχευση του 1893.

*Γ. Δερτιλής, ο.π., σελ 97. 99*