Διαγώνισμα Ιστορίας Προσανατολισμού
Γ' Λυκείου
05 Ιανουαρίου 2026

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1 (2016)

Να δώσετε το περιεχόμενο των ακόλουθων ιστορικών όρων:

α. «Φεντερασιόν»

β. Ορεινοί

γ. Εθνικές γαίες

δ. Κοινωνιολογική εταιρεία

(μονάδες 20)

ΘΕΜΑ Α2 (2016/2020)

Να χαρακτηρίσετε τις προτάσεις που ακολουθούν, γράφοντας στο τετράδιό σας το γράμμα που αντιστοιχεί στην κάθε πρόταση και δίπλα του τη λέξη Σωστό, αν η πρόταση είναι σωστή, ή τη λέξη Λάθος, αν η πρόταση είναι λανθασμένη:

1) Στον ελληνικό χώρο, το πρόβλημα της έγγειας ιδιοκτησίας δεν γνώρισε τις εντάσεις που παρατηρήθηκαν σε άλλα ευρωπαϊκά ή βαλκανικά κράτη.

2) Η Ελλάδα του Μεσοπολέμου δεν είχε ολοκληρώσει την αγροτική της μεταρρύθμιση.

3) Στις 4 Αυγούστου 1936 ο Ιωάννης Μεταξάς, με την ανοχή του παλατιού, προχώρησε στην κατάλυση του κοινοβουλευτικού καθεστώτος και στην επιβολή δικτατορίας.

4) Το δημοψήφισμα της 3ης Νοεμβρίου 1935 έδωσε τέλος στη βασιλευόμενη δημοκρατία με ποσοστό 97,6%.

5) Στην Εθνοσυνέλευση του 1843–1844 κατοχυρώθηκε το συνέρχεσθαι και συνεταιρίζεσθαι.

(μονάδες 15)

ΘΕΜΑ Β1 (2020)

Ποια προβλήματα αντιμετώπιζαν οι Φιλελεύθεροι στην πολιτική πρακτική την περίοδο 1923-1928;

(μονάδες 15)

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ1 (2021)

Συνδυάζοντας τις ιστορικές σας γνώσεις με τις πληροφορίες από τα κείμενα που σας δίνονται, να αναφερθείτε:

α. στο πρόβλημα των τσιφλικιών, που δημιουργήθηκε με την προσάρτηση της Θεσσαλίας στο ελληνικό κράτος (1881) και *(μονάδες 10)*

β. στη στάση που τήρησαν οι ελληνικές κυβερνήσεις απέναντι στο πρόβλημα αυτό από το 1881 έως και το 1907. *(μονάδες 15)*

(μονάδες 25)

ΚΕΙΜΕΝΟ Α

Στην περίοδο 1881-1895 εμφανίσθηκε στο προσκήνιο της ελληνικής κοινωνίας το πρόβλημα μιάς μεγάλης γαιοκτησίας με κέντρο τις νεοαπελευθερωμένες περιοχές της Θεσσαλίας και της Άρτας. Ως τότε το ελληνικό κράτος είχε καταπολεμήσει με συνέπεια κάθε προσπάθεια για τη συγκρότηση μεγάλης γαιοκτησίας. Όμοια είχε καταπολεμήσει τον κολληγικό τρόπο καλλιέργειας του εδάφους και είχε ευνοήσει τη μικρή ιδιοκτησί α και την οικογενειακή παραγωγή. [...] Με την κυβέρνηση ωστόσο Τρικούπη ήταν η πρώτη φορά που το κράτος εμφανίσθηκε να ευνοεί τη συγκρότηση μιάς μεγάλης γαιοκτησίας. Η αιτία της μεταβολής αυτής πρέπει να αναζητηθεί σε ένα εξαιρετικό γεγονός: δικαιούχοι των τσιφλικικών δικαιωμάτων στη Θεσσαλία - Άρτα δεν ήταν πια οι επαρχιακοί προύχοντες και κοτζαμπάσηδες, αλλά οι Έλληνες χρηματιστές της διασποράς. [...] Ο Τρικούπης υποχρεώθηκε να καλύψει πλήρως την επιχεί ρηση των πλούσιων ομογενών για την τσιφλικοποίηση της Θεσσαλίας, τόσο από νομική και δικαστική άποψη, όσο και από άποψη οικονομικής πολιτικής. Το βασικό επιχείρημα που έπεισε τον Τρικούπη να ακολουθήσει αυτή την πολιτική ήταν η ιδιότητα των νέων αγοραστών των κτημάτων.

Κωνσταντίνος Βεργόπουλος , «Ο ανανεωμένος εθνισμός», στο: Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1977, τόμος ΙΔ , σσ. 69-70

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

Ο Δηλιγιάννης, αντίθετα, αμέσως μετά την προσάρτηση της Θεσσαλίας είχε καταθέσει νομοσχέδια για τη χορήγηση γης στους αγρότες, για τη δημιουργία ταμείων αγροτικής πίστης και για τη ρύθμιση της σχέσης μεταξύ τσιφλικάδων και αγροτών, τα οποία όμως προσέκρουαν στην αντίσταση των μεγαλογαιοκτημόνων και των Τρικουπικών.

Gunnar Hering, Τα πολιτικά κόμματα στην Ελλάδα, 1821-1936 (μετάφραση: Θόδωρος Παρασκευόπουλος), ΜΙΕΤ, Αθήνα 2004, τόμος Α , σ. 604.

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

Η συντηρητική κυβέρνηση Θεοτόκη, ψηφίζοντας το νόμο ΒΧΗ (9 Ιουλίου του 1899) «Περί εξώσεως δυστροπούντων ενοικιαστών», παραχώρησε στους τσιφλικούχους ένα ισχυρό εργαλείο πειθάρχησης των κολίγων. Η συνεχής, όμως, όξυνση των κοινωνικών συγκρούσεων και η ενίσχυση της θέσης των κολίγων και των υποστηρικτών τους ώθησε την επόμενη κυβέρνηση Θεοτόκη να καταθέσει, το 1906, ένα νέο νομοσχέδιο που περιόριζε και πάλι ουσιωδώς τα δικαιώματα των κολίγων. Παρά ταύτα, και αυτή η συμβιβαστική λύση συνάντησε την αντίδραση των γαιοκτημόνων και εγκαταλείφθηκε.

Σωκράτης Δ. Πετμεζάς, «Αγροτική οικονομία: Τα όρια του μοντέλου αγροτικής ανάπτυξης του 19ου αιώνα», στο: Χρήστος Χατζηιωσήφ (επιμ.), Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα: Όψεις πολιτικής και οικονομικής ιστορίας, 1900-1940, Εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα 2009, σ. 214.

ΘΕΜΑ Δ1 (2016)

Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και αντλώντας στοιχεία από τα κείμενα που σας δίνονται, να απαντήσετε στα ακόλουθα ερωτήματα:

α. Ποια ήταν η κατάσταση των υποδομών του ελληνικού κράτους κατά την περίοδο 1830-1870; *(μονάδες 10)*

β. Ποιοι παράγοντες και ποιο πολιτικό πρόγραμμα προώθησαν την ανάπτυξη του οδικού δικτύου στα τέλη του 19ου– αρχές 20ού αιώνα; *(μονάδες 13)*

γ. Ποιοι παράγοντες λειτούργησαν ανασταλτικά την ίδια περίοδο στην υλοποίηση του προγράμματος αυτού; *(μονάδες 2)*

(μονάδες 25)

ΚΕΙΜΕΝΟ Α

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ 1830-1912	
Έτος	Χιλιόμετρα δικτύου
1830	13
1852	164
1862	242
1867	398
1872	502
1882	1.122
1892	3.289
1912	4.637

Γ. Δερτιλής, Ιστορία του Ελληνικού κράτους 1830-1920, τόμος Β, 3 έκδοση. Αθήνα:Βιβλιοπωλείον της «Εστίας» 2005, σ. 675.

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

Μεγάλη προτεραιότητα του Τρικούπη –και ίσως ο τομέας όπου η πολιτική του στέφθηκε με τη μεγαλύτερη επιτυχία– ήταν τα δημόσια έργα. Στον τομέα αυτό η επιτάχυνση της κατασκευής της τεχνοοικονομικής υποδομής υπήρξε εντυπωσιακή. Το πρώτο μέλημα του Τρικούπη ήταν η ανάπτυξη της συγκοινωνίας.[...] 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 Λιβαδιά το 1857 τα σιτάρια χαρίζονταν, την ώρα που στην Αθήνα η τιμή τους έφθανε τις 6 δραχμές το κιλό. Γύρω στα 1880 τα τούβλα που έφτιαχναν στο Μαραθώνα κόστιζαν 16 δραχμές η χιλιάδα. Για να φθάσουν ως την Αθήνα χρειάζονταν ταξίδι οκτώ ωρών, και η τιμή τους ανέβαινε στις 60 δραχμές. Ακόμα και το 1887 οι διαφορές στη λιανική πώληση των ειδών διατροφής ποίκιλλαν σημαντικά από περιοχή σε περιοχή. [...] Η ανάπτυξη του εσωτερικού οδικού δικτύου ήταν λοιπόν προϋπόθεση της αναπτύξεως τόσο του εμπορίου, όσο και των παραγωγικών δυνάμεων.

Ιστορία του Ελληνικού Έθνους , τόμος ΙΔ . Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών 2000, σσ. 50-51.

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

Ως τον προχωρημένο 19ο αιώνα, οι ελληνικοί δρόμοι δεν παίζουν παρά μόνο περιορισμένο οικονομικό ρόλο. Αρχικά αντιπροσωπεύουν οδούς διείσδυσης, και μόνον προς το τέλος του 19ου αιώνα ταυτίζονται με αγωγούς επικοινωνίας. Αλλά η υλοποίηση του δικτύου είναι μάλλον αποτέλεσμα μιας πολιτικής που επιδιώκει να υποκινήσει την οικονομική ανάπτυξη, ενώ η ελληνική κοινωνική δομή μοιάζει να αλλάζει με πολύ αργούς ρυθμούς. Ασφαλώς η πολιτική της ανάπτυξης των μέσων επικοινωνίας, που προσπαθεί να εφαρμόσει ο Χ. Τρικούπης [...], έδωσε απτά αποτελέσματα στον τομέα της οδοποιίας. Οι δεκαετίες του 1870 και του 1880, όταν εμφανίζονται οι πρώτες απτές ενδείξεις αλλαγών στην ελληνική οικονομία, είναι βέβαιο ότι υποβάλλουν, σε ένα πνεύμα εκσυγχρονιστικό, όπως ήταν το πνεύμα του Τρικούπη, την ιδέα ότι η επικείμενη υλική πρόοδος είναι άμεση συνάρτηση της ανάπτυξης των συγκοινωνιών.

Μαρία Συναρέλλη, Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ 1989, σ. 105.

Καλή επιτυχία!

Τα θέματα επιμελήθηκε η καθηγήτρια

Στρουμπή Μαρία