

ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ Γ΄ ΛΥΚΕΙΟΥ

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1

α. σχολ. βιβλ. σελ. 46: Η *Φεντερασιόν* ήταν η μεγάλη πολυεθνική εργατική οργάνωση της Θεσσαλονίκης, μιας πόλης με σημαντικό -για τα μέτρα της περιοχής- βιομηχανικό υπόβαθρο και με κοσμοπολίτικο χαρακτήρα, η οποία με την ενσωμάτωσή της στην Ελλάδα μετά το τέλος των Βαλκανικών Πολέμων, αποτέλεσε σημείο αναφοράς για το εργατικό κίνημα. Είχε πρωτεργάτες σοσιαλιστές από την ανοιχτή σε νέες ιδέες εβραϊκή κοινότητα της πόλης και αποτέλεσε σημαντικό δίαυλο για τη διάδοση σοσιαλιστικής και εργατικής ιδεολογίας στη χώρα.

β. σχολ. βιβλ. σελ. 77: Οι *ορεινοί* ήταν η μία από τις δύο μεγάλες παρατάξεις που συγκροτήθηκαν στην Εθνοσυνέλευση του 1862-64, μετά τις εκλογές του Νοεμβρίου του 1862. Απαρτίστηκαν από διάφορες ομάδες υπό τον Δ. Γρίβα και τον Κ. Κανάρη με κοινό στόχο την αντίσταση στην πολιτική των πεδινών. Βρήκαν υποστηρικτές μεταξύ των μικροκαλλιεργητών, των κτηνοτρόφων, των εμπόρων και των πλοιοκτητών. Ο λαός συμμετείχε ενεργά στη συγκρότηση αυτής της παράταξης.

γ. σχολ. βιβλ. σελ. 153 και 156: Η ελληνική κυβέρνηση, μπροστά στο τεράστιο έργο της περίθαλψης και αποκατάστασης των προσφύγων που έπρεπε να αναλάβει, ζήτησε τη βοήθεια της *Κοινωνίας των Εθνών (ΚΤΕ)*. Με πρωτοβουλία της ΚΤΕ, το Σεπτέμβριο του 1923 ιδρύθηκε ένας αυτόνομος οργανισμός με πλήρη νομική υπόσταση, η *Επιτροπή Αποκαταστάσεως Προσφύγων (ΕΑΠ)*, με έδρα την Αθήνα. Βασική αποστολή της ήταν να εξασφαλίσει στους πρόσφυγες παραγωγική απασχόληση και οριστική στέγαση. Ανέλαβε στο μεγαλύτερο μέρος την αγροτική αποκατάσταση των προσφύγων. Η ΕΑΠ λειτούργησε μέχρι το τέλος του 1930. Με ειδική σύμβαση μεταβίβασε στο Ελληνικό Δημόσιο την περιουσία της, καθώς και τις υποχρεώσεις που είχε αναλάβει απέναντι στους πρόσφυγες.

ΘΕΜΑ Α2

α. Σωστό

β. Λάθος

γ. Σωστό

δ. Σωστό

ε. Λάθος

ΘΕΜΑ Β1

α. σχολ. βιβλ. σελ. 96-97: Οι Φιλελεύθεροι προκήρυξαν εκλογές το Νοέμβριο του 1920, για αναθεωρητική εθνοσυνέλευση, με στόχο να νομιμοποιήσουν τις μέχρι τότε ενέργειές τους και να περιορίσουν τις αρμοδιότητες του βασιλιά. Η συνασπισμένη αντιπολίτευση, όμως, απροσδόκητα κέρδισε τις εκλογές. Ο Βενιζέλος έφυγε στο εξωτερικό. Η νέα κυβέρνηση έκανε δημοψήφισμα για την επιστροφή του Κωνσταντίνου, στο οποίο η ετυμηγορία ήταν υπέρ του βασιλιά. Δίστασε όμως να αλλάξει την εξωτερική πολιτική και να επιδιώξει ειρηνική λύση. Το μέτωπο κατέρρευσε, με αποτέλεσμα την ολοκληρωτική ήττα. Στις 25 Ιανουαρίου 1921 η *Αναθεωρητική Εθνοσυνέλευση* που προέκυψε από τις εκλογές του Νοεμβρίου ανακηρύχθηκε Συντακτική καθώς θεωρήθηκε αναγκαίο να αλλάξει εξ ολοκλήρου το σύνταγμα.

β. σχολ. βιβλ. σελ. 50: Το Νοέμβριο του 1920 η διασυμμαχική κυβέρνηση του Βενιζέλου έχασε τις εκλογές και την εξουσία ανέλαβαν τα φιλοβασιλικά κόμματα που έσπευσαν να επαναφέρουν τον ανεπιθύμητο στους Συμμάχους βασιλιά Κωνσταντίνο. Οι Σύμμαχοι, σε αντίποινα, έσπευσαν να αποσύρουν την κάλυψη του χαρτονομίσματος και έτσι, ένα σημαντικό τμήμα της νομισματικής κυκλοφορίας βρέθηκε χωρίς αντίκρισμα.

ΘΕΜΑ Β2

σχολ. βιβλ. σελ. 169: Οι πρόσφυγες είχαν ζήσει σε τόπους με πολιτιστική παράδοση πολλών αιώνων, την οποία μετέφεραν στη νέα τους πατρίδα. Η μουσική που έφεραν μαζί τους επηρέασε τον τρόπο έκφρασης των λαϊκών στρωμάτων και αναδείχθηκε σε λαϊκή μουσική της πόλης (ρεμπέτικα). Πρόσφυγες οργανοπαίχτες και τραγουδιστές κυριάρχησαν στη λαϊκή μουσική σκηνή μέχρι το 1940. Οι πρόσφυγες έκαναν αισθητή την παρουσία τους και στον πνευματικό χώρο. Οι λογοτέχνες Γ. Σεφέρης, Η. Βενέζης, Κ. Πολίτης, Γ. Θεοτοκάς, Σ. Δούκας, ο ζωγράφος και συγγραφέας Φ. Κόντογλου και ο μουσικός Μ. Καλομοίρης είναι μερικοί από τους πολλούς Μικρασιάτες που διέπρεψαν στα γράμματα και τις τέχνες, πλούτισαν τη νέα ελληνική γλώσσα και συνέβαλαν στην εξέλιξή της. Γενικότερα, σημαντική υπήρξε η προσφορά των προσφύγων στη διαμόρφωση της σημερινής ελληνικής ταυτότητας.

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ**Γ1. σχολ. βιβλ. σελ. 208-209**

Η Κρητική πολιτεία ξεκίνησε την οργάνωσή της στις 10 Δεκεμβρίου του 1898, μετά την αποχώρηση των Ξένων Ναυάρχων από το νησί και την άφιξη του πρίγκιπα Γεωργίου ως εντολοδόχου των Μεγάλων Δυνάμεων, ο οποίος ανέλαβε τα καθήκοντα του Υπατου Αρμοστή. Η Κρητική Βουλή άρχισε τις εργασίες της στις 8 Φεβρουαρίου 1899, με Σύνταγμα που συντάχθηκε κατά το ισχύον τότε ελληνικό σύνταγμα, αφού εγκρίθηκε από το Συμβούλιο των Πρέσβων των Προστάτιδων Δυνάμεων στη Ρώμη και τέθηκε αμέσως σε εφαρμογή. Η πρώτη κυβέρνηση της Κρητικής Πολιτείας εργάστηκε με ζήλο και απέδωσε σε σύντομο χρονικό διάστημα σημαντικό έργο.

Όμως, το θετικό και αισιόδοξο κλίμα των δύο πρώτων ετών της λειτουργίας του νέου καθεστώτος άρχισαν να σκιάζουν απειλητικά σύννεφα, τα οποία επρόκειτο να δημιουργήσουν λίγο αργότερα σοβαρή εσωτερική κρίση. Το Σύνταγμα της Κρητικής Πολιτείας ήταν υπερβολικά συντηρητικό και παραχωρούσε στον Ηγεμόνα, όπως ονομάστηκε ο

Ύπατος Αρμοστής, υπερεξουσίες, που εύκολα μπορούσαν να τον οδηγήσουν σε δεσποτική συμπεριφορά. Επιπλέον, η ασάφεια στον ακριβή καθορισμό αρμοδιοτήτων δημιουργούσε τριβές και προσωπικές αντιπαραθέσεις στο έργο της διοίκησης. Οι τοπικοί παράγοντες της Κρήτης, που πολέμησαν για την ελευθερία του νησιού και στήριξαν με ενθουσιασμό τον Πρίγκιπα, έβλεπαν τώρα με δυσφορία και πικρία να παραγκωνίζονται και να διορίζονται σε καίριες θέσεις Αθηναίοι σύμβουλοι του Γεωργίου, που αγνοούσαν τα κρητικά πράγματα και την ψυχολογία των Κρητών. Σύμφωνα με τις περιγραφές του γενικού πρόξενου της Αγγλίας στο νησί Εσμέ Χάουαρντ (κείμενο Β), ο πρίγκιπας Γεώργιος απεχθανόταν το συνταγματικό πολίτευμα και επιθυμούσε να κυβερνήσει μόνος του την Κρήτη, παρακάμπτοντας τις Μ. Δυνάμεις και το σύνταγμα που είχαν παραχωρήσει. Απρόθυμος να συνεργαστεί με την κυβέρνηση του νησιού παρομοίαζε τον εαυτό του με καπετάνιο και την Κρήτη με πολεμικό πλοίο το οποίο έπρεπε να κυβερνηθεί με αυστηρή πειθαρχία.

Αλλά το πιο σημαντικό ήταν η διαχείριση του εθνικού ζητήματος της ένωσης της Κρήτης με την Ελλάδα. Στο ουσιώδες αυτό ζήτημα παρατηρήθηκε εξ αρχής διάσταση απόψεων μεταξύ του Γεωργίου και του Ελευθερίου Βενιζέλου. Ο Γεώργιος πίστευε ότι η λύση του εθνικού ζητήματος θα ωρίμαζε με συνεχείς παραστάσεις και υπομνήματα προς τις Μεγάλες Δυνάμεις, ενώ ο Βενιζέλος, βλέποντας τα πράγματα πρακτικότερα και ρεαλιστικότερα, θεωρούσε ότι η λύση έπρεπε να είναι σταδιακή, με βαθμιαίες κατακτήσεις. Ως πρώτη μάλιστα κατάκτηση θεωρούσε την απομάκρυνση των ξένων στρατευμάτων από τις κρητικές πόλεις και την αντικατάστασή τους από ντόπια πολιτοφυλακή, με Έλληνες αξιωματικούς. Γενικότερα, σύμφωνα με το κείμενο Γ η σύγκρουση Βενιζέλου Γεωργίου οφείλεται στον τρόπο διαχείρισης του Κρητικού ζητήματος και κυρίως στο γεγονός ότι ο Πρίγκιπας δεν ενημέρωνε τους συμβούλους του για το περιεχόμενο των διαπραγματεύσεων και των διαβημάτων του, οξύνοντας με αυτόν τον τρόπο τη δυσπιστία και την καχυποψία στις σχέσεις του με τον Βενιζέλο, ως υπουργό της κυβέρνησης της Κρητικής Πολιτείας. Ο Βενιζέλος, στο κείμενο Α, περιγράφει την πολιτική κατάσταση στην οποία βρίσκεται η Κρήτη το 1901 ως αβέβαιη λέγοντας πως ουσιαστικά δεν υπάρχει αυτονομία στο νησί, όπως ορίζεται από το σύνταγμα (πολιτεία αυτόνομος), σύνταγμα που οι ίδιες οι Μ.

Δυνάμεις ενέκριναν. Θεωρεί ότι πραγματική αυτονομία και εφαρμογή του συντάγματος θα έρθει μόνο όταν καταλυθεί η αρμοστεία.

Η διάσταση των απόψεων στο πολιτικό ζήτημα δεν άργησε να λάβει τη μορφή προσωπικής αντιπαράθεσης. Ο Βενιζέλος είχε καταστήσει σαφές ότι δεν αναγνωρίζει στον Πρίγκιπα το δικαίωμα να διαχειρίζεται προσωπικώς το εθνικό ζήτημα της Κρήτης: «Ως ένας εκ των τριακοσίων χιλιάδων Κρητών, δεν σας εκχωρώ το δικαίωμά μου, ώστε μόνος σεις να ρυθμίζετε αυτοβούλως την εθνικήν πολιτικήν του τόπου μου!». Κακοί σύμβουλοι του Γεωργίου διοχέτευαν χαλκευμένα και συκοφαντικά κείμενα στις αθηναϊκές εφημερίδες εναντίον του Ελευθερίου Βενιζέλου, γεγονός που δημιούργησε βαρύ κλίμα διχασμού.

Δ1. σχολ. βιβλ. σελ. «31-32» και σελ. 80

α. Το 1830, οι υποδομές του ελληνικού κράτους ήταν ακόμη πρωτόγονες. Γέφυρες, αμαξιτοί δρόμοι, λιμάνια, υδραγωγεία, δημόσια κτίρια, όλα όσα στηρίζουν την οικονομική και διοικητική λειτουργία του κράτους, είτε δεν υπήρχαν καθόλου, είτε βρίσκονταν σε κακή κατάσταση. Κάτω απ' αυτές τις συνθήκες ήταν απόλυτα φυσικό να στραφεί το ενδιαφέρον της διοίκησης προς την κατασκευή των απαραίτητων, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα έργων. Οι προθέσεις, που ήταν και στον τομέα αυτό πολύ καλές, προσέκρουσαν στις αντίξοες συνθήκες που επικρατούσαν, και ειδικότερα στην αδυναμία εξεύρεσης των αναγκαίων οικονομικών πόρων. Εξάλλου, είναι γνωστό ότι το ελληνικό κράτος ξεκίνησε με ένα βαρύ δημοσιονομικό φορτίο, την εξυπηρέτηση δηλαδή των δανείων που είχαν συναφθεί στο εξωτερικό κατά τη διάρκεια του Αγώνα αλλά και αργότερα, στους δύσκολους καιρούς της κρατικής τους συγκρότησης.

Στις χερσαίες συγκοινωνίες αλλά και στα περισσότερα από τα δημόσια έργα που είχε ανάγκη η χώρα, η έλλειψη του ιδιωτικού ενδιαφέροντος ήταν δεδομένη, καθώς οι επενδύσεις στις βασικές αυτές υποδομές δεν ήταν ιδιαίτερα κερδοφόρες. Το κράτος είτε απ' ευθείας, είτε μέσω των δήμων, προσπάθησε να ξεπεράσει τις δυσκολίες αυτές με τις δικές του δυνάμεις. Η δραστηριότητά του ήταν μάλλον υποτονική, τουλάχιστον μέχρι τη δεκαετία του 1870, καθώς τα χρήματα έλειπαν και οι μέθοδοι που

υιοθετήθηκαν δεν ήταν δημοφιλείς (π.χ. για παράδειγμα, οι αγγαρείες των αγροτών στην κατασκευή δρόμων).

β. Η πύκνωση του οδικού δικτύου πέρασε στην πρώτη θέση των εθνικών και τοπικών προτεραιοτήτων προς το τέλος του 19^{ου} αιώνα και τις αρχές του 20^{ου}. Σύμφωνα με το κείμενο Γ, κατά κύριο λόγο τον 19^ο αιώνα οι δρόμοι στην Ελλάδα παίζουν περιορισμένο οικονομικό ρόλο και μόνο προς τα τέλη του αρχίζουν να εξελίσσονται σε ουσιαστικούς αγωγούς επικοινωνίας. Συμπληρώνεται, επίσης, ότι η υλοποίηση του οδικού δικτύου θα μπορούσε να ενθαρρύνει την οικονομική ανάπτυξη. Πράγματι, η οικονομική ανάπτυξη, οι πιο γρήγοροι ρυθμοί αστικοποίησης, η δημιουργία των κεντρικών σιδηροδρομικών αξόνων και η ανάπτυξη του εσωτερικού εμπορίου ήταν παράγοντες που προώθησαν την κατασκευή οδικού δικτύου. Αναφέρεται χαρακτηριστικά στο απόσπασμα από την «Ιστορία του Ελληνικού Έθνους» (κείμενο β) ότι μέχρι την ανάληψη της πρωθυπουργίας από τον Χαρίλαο Τρικούπη το υψηλό κόστος και οι δυσκολίες μεταφοράς των αγαθών καθήλωναν σε χαμηλά επίπεδα την εσωτερική εμπορική κίνηση. Πιο συγκεκριμένα, (λόγω της ανεπάρκειας του οδικού δικτύου) δεν μπορούσαν να υπάρξουν εμπορικές σχέσεις ανάμεσα σε δύο κοντινές πόλεις της Πελοποννήσου. Έτσι, ενώ στην Τρίπολη η παραγωγή δημητριακών σάπιζε, στο Ναύπλιο έκαναν εισαγωγή. Αντίστοιχα φαινόμενα παρατηρούνται και στη Στερεά Ελλάδα. Το 1857 στη Λιβαδιά το σιτάρι πωλούνταν σε χαμηλή τιμή, την ώρα που στην Αθήνα η τιμή του ανερχόταν στις 16 δραχμές η χιλιάδα και ώσπου να φτάσουν τελικά στην πρωτεύουσα μετά από ταξίδι 8 ωρών, η τιμή του είχε φτάσει στις 60 δραχμές. Παράλληλα, διαφορές στην τιμή της λιανικής πώλησης των ειδών διατροφής παρατηρούνται σε ποικίλες περιοχές ακόμα και το 1887. Έτσι, η ανάγκη ανάπτυξης του εμπορίου και των παραγωγικών δυνατοτήτων της Ελλάδας κατά το τελευταίο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα κατέστησε επιτακτική την επέκταση του οδικού δικτύου.

Μέσα σε αυτές τις συνθήκες ο Χαρίλαος Τρικούπης ήταν ο πρωθυπουργός εκείνος που επιχείρησε με τις πολιτικές του να βελτιώσει τις υποδομές του ελληνικού κράτους με την κατασκευή δημοσίων έργων και οδικού δικτύου ειδικότερα. Το τρικουπικό κόμμα ήδη από το 1875 είχε παρουσιάσει ένα εκσυγχρονιστικό πρόγραμμα αρκετά κοντά στις αντιλήψεις του Κουμουνδούρου με το οποίο μεταξύ άλλων προέβλεπε τη βελτίωση της υποδομής κατά κύριο λόγο του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας. Όπως

αναφέρεται στο κείμενο Γ, η πολιτική του Τρικούπη είχε ορατά αποτελέσματα στον τομέα της οδοποιίας. Στη διάρκεια των δεκαετιών 1870-1880 αρχίζουν να γίνονται εμφανείς οι αλλαγές στην ελληνική οικονομία, που επιβεβαιώνουν τον εκσυγχρονιστικό προσανατολισμό του προγράμματος του Τρικούπη με βάση το οποίο η υλική ανάπτυξη της χώρας είναι ανάλογη της επέκτασης των συγκοινωνιών της. Η πρόοδος στον τομέα της οδοποιίας είναι εμφανής, εξετάζοντας τα στοιχεία του πίνακα που παρουσιάζει την ανάπτυξη του οδικού δικτύου κατά την περίοδο 1830-1912. Αναλυτικότερα, η επέκταση του οδικού δικτύου της χώρας είναι μεγάλη. Τα 13 χιλιόμετρα δρόμων το 1830 φτάνουν τα 4.637 το 1912, γεγονός το οποίο συνδέεται με την εδαφική αύξηση της επικράτειας από το 1864 και μετά. Πάντως, άξιο λόγου είναι ότι κατά την περίοδο της διακυβέρνησης της χώρας από τον Τρικούπη, κυρίως τη δεκαετία 1882-1892, το οδικό δίκτυο σημείωσε θεαματική αύξηση (από 1.122 το 1882 σε 3.289 χιλιόμετρα το 1892).

γ. Στους ανασταλτικούς παράγοντες για την κατασκευή του οδικού δικτύου θα πρέπει να συμπεριλάβουμε το μεγάλο κόστος της κατασκευής δρόμων σε ορεινά εδάφη αλλά και στον «ανταγωνισμό» των θαλάσσιων συγκοινωνιών που κυριαρχούσαν στις μεταφορές κοντά στα παράλια, δηλαδή σε πολύ μεγάλο τμήμα της χώρας. Τέλος, ο αργός ρυθμός αλλαγής της δομής της ελληνικής κοινωνίας, μπορεί να θεωρηθεί ότι ανέστειλε την ανάπτυξη του οδικού δικτύου, όπως σημειώνεται στο κείμενο Γ.

ΤΙΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΜΕΛΗΘΗΚΕ Ο ΦΙΛΟΛΟΓΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΤΩΝ
ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΩΝ

«ΟΜΟΚΕΝΤΡΟ» ΚΑΙ «ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ» ΦΛΩΡΟΠΟΥΛΟΥ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ Μ. – ΠΟΥΛΑΚΟΥ Μ. – ΧΑΝΙΩΤΗ Ν.

www.floropoulos.gr