

ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ
Γ΄ ΤΑΞΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΛΥΚΕΙΟΥ
ΤΕΤΑΡΤΗ 12 ΙΟΥΝΙΟΥ 2019
ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟ ΜΑΘΗΜΑ: ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ
ΣΥΝΟΛΟ ΣΕΛΙΔΩΝ: ΤΕΣΣΕΡΙΣ (4)

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΛΗΡΕΙΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1

α. Φεντερασιόν: Στα 1912 η ενσωμάτωση της Θεσσαλονίκης στην Ελλάδα, μιας πόλης με σημαντικό –για τα μέτρα της περιοχής- βιομηχανικό υπόβαθρο και με κοσμοπολίτικο χαρακτήρα, αποτέλεσε σημείο αναφοράς για το εργατικό κίνημα. Η μεγάλη πολυεθνική εργατική οργάνωση της πόλης, η Φεντερασιόν, με πρωτεργάτες σοσιαλιστές από την ανοιχτή σε νέες ιδέες εβραϊκή κοινότητα της πόλης, αποτέλεσε σημαντικό δίαυλο για τη διάδοση σοσιαλιστικής και εργατικής ιδεολογίας στη χώρα.

β. Ορεινοί: Μέσα στην εθνοσυνέλευση του 1862-4 συγκροτήθηκαν οι πυρήνες των δύο μεγάλων παρατάξεων, των πεδινών και των ορεινών, όπως ονομάστηκαν. Οι Ορεινοί 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 αυτών των δύο παρατάξεων.

γ. Ε.Α.Π. (Σεπτ. 1923-1930): 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. Η Ε.Α.Π. 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.

Η λειτουργία της ΕΑΠ έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη του έργου της αποκατάστασης των προσφύγων, μεγάλο μέρος του οποίου έγινε από το 1924 έως το 1928. Το γεγονός ότι ήταν ένας οργανισμός υπό διεθνή έλεγχο τη βοήθησε να είναι αποστασιοποιημένη από την ταραγμένη ελληνική πολιτική

ζωή και ως εκ τούτου αποτελεσματικότερη. Βέβαια, για την υλοποίηση των προγραμμάτων της το ελληνικό κράτος της παραχώρησε τα υλικά μέσα και το ανθρώπινο δυναμικό. Και αν σε κάποιες περιπτώσεις το έργο των κατά τόπους επιτροπών της ΕΑΠ ή του κράτους γινόταν βιαστικά, εμπειρικά και πρόχειρα ή εξυπηρετούσε απλώς άμεσες ανάγκες και πολιτικές σκοπιμότητες, αυτό δεν μειώνει τη σπουδαιότητα του συνολικού έργου που επιτεύχθηκε.

ΘΕΜΑ Α2

- α. Σωστό**
- β. Λάθος**
- γ. Σωστό**
- δ. Σωστό**
- ε. Λάθος**

ΘΕΜΑ Β1

α. Σχ. βιβλίο σελ. 96-97: « Οι Φιλελεύθεροι το Νοέμβριο του 1920 προκήρυξαν εκλογές εξ ολοκλήρου το σύνταγμα».

β. Εισαγωγικά: Για την είσοδο της Ελλάδας στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο οι σύμμαχοι προχώρησαν σ' έναν ιδιόμορφο δανεισμό που της επέτρεψε να εκδώσει πρόσθετο χαρτονόμισμα.

Σχ. βιβλίο σελ. 50: « Το Νοέμβριο του 1920 ... χωρίς αντίκρουσμα».

ΘΕΜΑ Β2

Σχ. βιβλίο σελ.169: «Οι πρόσφυγες είχαν ζήσει ... της σημερινής ελληνικής ταυτότητας».

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ1

- Σχ. βιβλίο σελ. 208 «Το θετικό και αισιόδοξο κλίμα ... σε δεσποτική συμπεριφορά». Το δεύτερο ιστορικό παράθεμα της Λ. Μακράκη συμπληρώνει την ιστορική αφήγηση καταγράφοντας την άποψη του Ύπατου Αρμοστή για το ισχύον συνταγματικό καθεστώς, μέσα από τα λόγια του γενικού προξένου της

Αγγλίας Εσμέ Χάουαρντ. Πράγματι, ο πρίγκιπας Γεώργιος δεν είχε τη διάθεση να συνεργαστεί αρμονικά με την υπάρχουσα κυβέρνηση με σκοπό τη βελτίωση της πολιτικής κατάστασης του νησιού, αφού μάλιστα εξέφραζε ξεκάθαρα την αποστροφή του για το συνταγματικό καθεστώς. Όπως γίνεται αντιληπτό σύμφωνα με το κείμενο, ο πρίγκιπας διακατεχόταν από συντηρητικές πολιτικές αντιλήψεις, καθώς περιφρονούσε τη σημασία των κοινοβουλευτικών θεσμών και κυβερνήσεων και πίστευε ακράδαντα στο συγκεντρωτικό τρόπο άσκησης της εξουσίας και στην πειθαρχία. Επομένως, είχε σκοπό να ασκήσει την εξουσία στο νησί της Κρήτης με αυταρχικό τρόπο αδιαφορώντας για τις προθέσεις των Μ. Δυνάμεων και τις διατάξεις του κρητικού συντάγματος.

- Σχ. βιβλίο σελ. 208-209 « Επιπλέον, η ασάφεια ... Έλληνες αξιωματικούς»

Η πρώτη ιστορική πηγή εκθέτει συνοπτικά τη θέση του Βενιζέλου για την ιδιαίτερη κατάσταση που έχει διαμορφωθεί στο νησί της Κρήτης μετά τις τελευταίες εξελίξεις από διεθνή και εσωτερική άποψη. Ο Βενιζέλος θεωρεί ότι τη δεδομένη στιγμή (1901) οι τέσσερις Ευρωπαϊκές Δυνάμεις είναι αυτές που ασκούν την κυριαρχία στο νησί, οι οποίες αναγνώρισαν το σύνταγμα της Κρητικής πολιτείας με βάση το οποίο η Κρήτη μπορεί να θεωρείται «πολιτεία αυτόνομος». Ωστόσο, εκφράζει την πεποίθηση ότι η ψήφιση του συντάγματος δεν οδήγησε στην ουσιαστική αυτονομία του νησιού αλλά αντιθέτως ενίσχυσε την ανασφάλεια σχετικά με το υπάρχον πολιτικό καθεστώς, αφού η επικράτηση του καθεστώτος της αρμοστείας αποτελούσε εμπόδιο για την εφαρμογή του.

-Σχ. βιβλίο σελ. 209 « Η διάσταση των απόψεων ... του τόπου μου!»

Το τρίτο ιστορικό παράθεμα επιβεβαιώνει τις ιστορικές γνώσεις παρουσιάζοντας ένα βασικό λόγο στον οποίο οφείλεται η σύγκρουση μεταξύ του Βενιζέλου με τον Ύπατο Αρμοστή που βασίζεται στην έντονη αγωνία του Κρητικού πολιτικού σχετικά με το πολιτικό μέλλον του νησιού. Όπως επισημαίνεται στο κείμενο, το υπουργικό συμβούλιο δεν γνώριζε για τις προσωπικές συζητήσεις του πρίγκιπα με τους εκπροσώπους των Δυνάμεων και το περιεχόμενο των ενεργειών του με αποτέλεσμα να διογκώνεται το αίσθημα της καχυποψίας και το αρνητικό κλίμα μεταξύ των δύο ανδρών.

- Σχ. βιβλίο σελ. 209: « Κακοί σύμβουλοι ... κλίμα διχασμού»

ΘΕΜΑ Δ1

α. - Σχ. βιβλίο σελ. 31- 32: «Το 1830 οι υποδομές ... στην κατασκευή δρόμων)». Ο δοθείς πίνακας του Γ. Δερτιλή παρουσιάζει την εξέλιξη της κατασκευής του οδικού δικτύου από το 1830 μέχρι την πρώτη δεκαετία του 20ού αιώνα και συγκεκριμένα το 1912. Με την ίδρυση του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους το 1830 υπάρχουν μόλις 13 χιλ. οδικού δικτύου τα οποία αυξάνονται σε 164 μετά από 22 χρόνια και το 1862 έχουν κατασκευαστεί 242 χιλ. Τα έργα οδοποιίας θα συνεχιστούν τα επόμενα χρόνια με αποτέλεσμα το 1867 να έχουν υλοποιηθεί 398 χιλ. οδικού δικτύου και το 1872 να δίνονται σε κυκλοφορία άλλα 100 χιλ. και να προσεγγίζουν τα 502χιλ. Σύμφωνα με τα στοιχεία του δεύτερου ιστορικού παραθέματος η απουσία οδικού δικτύου στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος λειτουργούσε αρνητικά για την ανάπτυξη της οικονομίας και της εγχώριας

αγοράς. Το κόστος για τη μεταφορά των αγροτικών προϊόντων ήταν ιδιαίτερα υψηλό με αποτέλεσμα να μην ευνοούνται οι εμπορικές συναλλαγές. Χαρακτηριστικά στο κείμενο αναφέρεται η πόλη της Τρίπολης όπου εκεί τα δημητριακά μένουν απούλητα και έτσι σαπίζουν, ενώ οι κάτοικοι του Ναυπλίου καταφεύγουν σε εισαγωγές προϊόντων λόγω της έλλειψης οδικού δικτύου. Επιπλέον, κάτι παρόμοιο συνέβαινε στη Λιβαδιά το 1857 με τα σιτάρια που υπήρχαν σε αφθονία, ενώ στην Αθήνα που βρισκόταν σε κοντινή απόσταση πωλούνταν 6 δραχμές το κιλό. Αξίζει επίσης να αναφερθεί ότι το 1880 η μεταφορά των τούβλων από το Μαραθώνα που ήταν ο τόπος κατασκευής τους μέχρι την πρωτεύουσα αύξανε την τιμή τους από τις 16 στις 60 δραχμές ανά χιλιάδα. Αυτές οι μεγάλες διακυμάνσεις στις τιμές των προϊόντων από τόπο σε τόπο ίσχυαν βέβαια και για τα είδη διατροφής. Επομένως, όπως τονίζει και η συγγραφέας του τρίτου κειμένου το ελληνικό οδικό δίκτυο μέχρι το 19^ο αιώνα δε διαδραμάτιζε καθοριστικό ρόλο για την ανάπτυξη της οικονομίας, αφού αρχικά οι δρόμοι χαρακτηρίζονται ως «οδοί διείδυσης», ενώ προς τα τέλη του 19^{ου} αιώνα θα αποτελέσουν μέσο επικοινωνίας των ελληνικών πόλεων, καθώς θα συμβάλλουν στη μεταφορά ποικίλων αγαθών και ανθρώπων ευρύτερα στην ελληνική επικράτεια.

β. - Σχ. βιβλίο σελ. 32: «Η πύκνωση του οδικού ... την κατασκευή οδικού δικτύου». Αυτό επιβεβαιώνεται και από τον δοθέντα πίνακα, καθώς κατά τη διάρκεια της τρελής δεκαετίας του Τρικούπη εξαπλώνεται με εντυπωσιακούς ρυθμούς το οδικό δίκτυο. Συγκεκριμένα, το 1882 υπάρχουν 1.122χιλ. οδικού δικτύου που αυτό σημαίνει ότι υπερδιπλασιάζονται σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο και το 1892 έχουν κατασκευαστεί 3.289 χιλ. Αυτή η αναπτυξιακή πορεία θα συνεχιστεί και τα επόμενα χρόνια, καθώς το 1912 πλέον θα έχουν υλοποιηθεί 4.637. Σύμφωνα με τη δεύτερη ιστορική πηγή που αποτελεί απόσπασμα της Ιστορίας του Ελληνικού έθνους, βασικό σημείο της πολιτικής του Χ. Τρικούπη ήταν η δημιουργία δημοσίων έργων που θα οδηγούσαν στην ανάπτυξη της χώρας. Γι' αυτό το λόγο οι τεχνικές και οικονομικές υποδομές του κράτους υλοποιούνται με πολύ γρήγορους ρυθμούς κατά την περίοδο της διακυβέρνησης του. Ο Τρικούπης έδωσε πολύ μεγάλη σημασία στην προώθηση του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας, αφού θα αποτελούσε βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη του εμπορίου και γενικότερα της ελληνικής οικονομίας. Όπως επισημαίνεται στο τρίτο ιστορικό κείμενο της Μ. Συναρέλλη, η εκσυγχρονιστική πολιτική που ακολούθησε ο Τρικούπης απέδωσε σημαντικά αποτελέσματα στον τομέα του οδικού δικτύου γεγονός που συμβάλλει σταδιακά στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας και εκσυγχρονίζει τις δομές οργάνωσης του ελληνικού κράτους.

γ. - Σχ. βιβλίο σελ. 32: «Στους ανασταλτικούς παράγοντες ... τμήμα της χώρας».

Επιμέλεια: Ομάδα Φιλολόγων φροντιστηρίου ΟιδαΝικώ