

ΤΕΤΑΡΤΗ 12 – 6 – 2019

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ

Γ΄ ΗΜΕΡΗΣΙΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΛΥΚΕΙΟΥ

ΘΕΜΑ Α1

α. «Φεντερασίων» : Μεγάλη πολυεθνική εργατική οργάνωση της Θεσσαλονίκης, που ενσωματώθηκε στην Ελλάδα μετά τους Βαλκανικούς πολέμους, με πρωτεργάτες σοσιαλιστές από την ανοιχτή σε νέες ιδέες εβραϊκή κοινότητα της πόλης. Η οργάνωση αυτή αποτέλεσε σημαντικό δίαυλο για τη διάδοση σοσιαλιστικής και εργατικής ιδεολογίας στη χώρα.

β. Ορεινοί : Μια από τις δύο μεγάλες παρατάξεις που συγκροτήθηκε στο πλαίσιο της Εθνοσυνέλευσης του 1862-1864. 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.

γ. ΕΑΠ : Η ελληνική κυβέρνηση, μπροστά στο τεράστιο έργο της περίθαλψης και αποκατάστασης των προσφύγων του 1922 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 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. ΣΩΣΤΟ

β. ΛΑΘΟΣ

γ. ΣΩΣΤΟ

δ. ΣΩΣΤΟ

ε. ΛΑΘΟΣ

ΘΕΜΑ Β1

α. Το Νοέμβριο του 1920 η φιλοσυμμαχική κυβέρνηση του Βενιζέλου έχασε τις εκλογές και την εξουσία ανέλαβαν τα φιλοβασιλικά κόμματα που έσπευσαν να επαναφέρουν τον ανεπιθύμητο στους Συμμάχους βασιλιά Κωνσταντίνο.

Συγκεκριμένα, οι Φιλελεύθεροι προκήρυξαν εκλογές 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. Η επάνοδος του βασιλιά Κωνσταντίνου στον θρόνο μετά τις εκλογές του Νοεμβρίου του 1920 έδωσε αφορμή στους συμμάχους να εκφράσουν καθαρότερα την αλλαγή της στάσης τους απέναντι στην Ελλάδα. Οι Σύμμαχοι, σε αντίποινα, έσπευσαν να αποσύρουν την κάλυψη του χαρτονομίσματος, που είχαν προσφέρει πρωτύτερα με τον θεωρητικό δανεισμό μετά το 1917, και έτσι, ένα σημαντικό τμήμα της νομισματικής κυκλοφορίας βρέθηκε χωρίς αντίκρυσμα.

ΘΕΜΑ Β2

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.

Γ1.

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.

Αρχικά, 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. **Αυτό, επιβεβαιώνεται άλλωστε, και από τον γενικό πρόξενο της Αγγλίας Εσμέ Χάουαρντ... (παράθεση όλων των στοιχείων του KEIMENOY B).**

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.

Στους παράγοντες που επέδρασαν στην αλλαγή του θετικού κλίματος της πρώτης περιόδου της Κρητικής Πολιτείας μπορούν να συμπεριληφθούν και όσα αναφέρονται από τον ίδιο τον Ελ. Βενιζέλο. Ο Ελ. Βενιζέλος στο KEIMENO A σχολιάζει κριτικά τον χαρακτήρα του καθεστώτος της Κρητικής Πολιτείας, όπως είχε διαμορφωθεί από τις Μ. Δυνάμεις και το Κρητικό Σύνταγμα (παράθεση όλων των στοιχείων του KEIMENOY A).

Αλλά το πιο σημαντικό ήταν η διαχείριση του εθνικού ζητήματος της ένωσης της Κρήτης με την Ελλάδα. Στο ουσιώδες αυτό ζήτημα

παρατηρήθηκε εξαρχής 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. **Αυτή ακριβώς η τακτική του Γεωργίου αποτέλεσε γενεσιουργό αιτία της σύγκρουσης του με τον Βενιζέλο, λόγω της ανησυχίας του τελευταίου για ό,τι είχε σχέση με την πορεία της ένωσης του νησιού με την Ελλάδα. Μάλιστα, το κλίμα δυσπιστίας και ανησυχίας μεταξύ των δύο ανδρών επέτεινε το γεγονός ότι ο πρίγκιπας παρέλειπε να ενημερώνει τους συμβούλους του αναφορικά με το περιεχόμενο των διαπραγματεύσεων και των διααβημάτων του προς τις μεγάλες δυνάμεις .(στοιχεία KEIMENOY Γ).**

Από την πλευρά του 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.

Η διάσταση των απόψεων στο πολιτικό ζήτημα δεν άργησε να λάβει τη μορφή προσωπικής αντιπαράθεσης. Ο Βενιζέλος είχε κατάστήσει 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.

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. 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 (για παράδειγμα, οι αγγαρείες των αγροτών στην κατασκευή δρόμων).

Η απάντηση καλό είναι να διανθιστεί με τα αριθμητικά δεδομένα του πίνακα που αφορούν την περίοδο 1830 – 1872, στην οποία διαπιστώνεται η περιορισμένη έκταση του οδικού δικτύου και η βραδεία ανάπτυξή του ως παραδείγματος της κακής κατάστασης των υποδομών της χώρας την περίοδο αυτή. (KEIMENO A)

β. Η πύκνωση του οδικού δικτύου πέρασε στην πρώτη θέση των εθνικών και τοπικών προτεραιοτήτων προς το τέλος του 19ου αιώνα και τις αρχές του 20ού. Η οικονομική ανάπτυξη, οι πιο γρήγοροι ρυθμοί αστικοποίησης, η δημιουργία των κεντρικών σιδηροδρομικών αξόνων και η ανά-

πτυξη του εσωτερικού εμπορίου ήταν παράγοντες που προώθησαν την κατασκευή οδικού δικτύου.

Το πολιτικό πρόγραμμα που προωθεί την ανάπτυξη του οδικού δικτύου είναι το εκσυγχρονιστικό πρόγραμμα που εγκαινιάζει ο Χ. Τρικούπης. Το τρικουπικό κόμμα ήδη από το 1875 παρουσίασε ένα συστηματικό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού της χώρας το οποίο μεταξύ άλλων προέβλεπε την ανάπτυξη της οικονομίας σε συνάρτηση με τη βελτίωση της υποδομής, κατά κύριο λόγο του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας.

Το πολιτικό πρόγραμμα του Χ. Τρικούπη που επιδίωκε να υλοποιήσει την οικονομική ανάπτυξη της χώρας έδωσε απτά αποτελέσματα στον τομέα της οδοποιίας. Μάλιστα το ΚΕΙΜΕΝΟ Β χαρακτηρίζει την πολιτική του για τα δημόσια έργα «μεγάλη του προτεραιότητα» και επιτυχή, καθώς η επιτάχυνση της κατασκευής των τεχνοοικονομικών υποδομών υπήρξε εντυπωσιακή. Από το παράθεμα επιβεβαιώνεται ότι πρώτο μέλημά του ήταν η ανάπτυξη των συγκοινωνιών και ειδικότερα του εσωτερικού οδικού δικτύου ως προϋπόθεση ανάπτυξης τόσο του εμπορίου όσο και των παραγωγικών δυνάμεων. [Παράθεση όλων των στοιχείων του αποσπάσματος του ΚΕΙΜΕΝΟΥ Β «Το κόστος και οι δυσκολίες μεταφοράς ... περιοχή» που δικαιολογεί την προτεραιότητα του Χ. Τρικούπη στη συγκοινωνία.]

Απόδειξη της έμφασης που έδωσε ο Χ. Τρικούπης στην κατασκευή δρόμων αποτελούν τα στοιχεία του πίνακα των ετών 1882-1892. Αξιοσημείωτη είναι και η αναφορά στο 1912 που αποδεικνύει ότι το οδικό δίκτυο συνεχίζει να αναπτύσσεται με γοργό ρυθμό και στις αρχές του 20^{ου} αιώνα.[αξιοποίηση των αριθμητικών δεδομένων του ΠΙΝΑΚΑ].



Επομένως, η πύκνωση του οδικού δικτύου συναρτήσει των αλλαγών στην ελληνική οικονομία των δεκαετιών 1870 και 1880 ταυτίζονται με το εκσυγχρονιστικό πνεύμα του Τρικούπη ο οποίος πίστευε ότι η υλική πρόοδος εξαρτάται από την ανάπτυξη του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας.

γ. Στους ανασταλτικούς παράγοντες θα πρέπει να συμπεριλάβουμε το μεγάλο κόστος της κατασκευής δρόμων σε ορεινά εδάφη αλλά και τον «ανταγωνισμό» των θαλάσσιων συγκοινωνιών που κυριαρχούσαν στις μεταφορές κοντά στα παράλια, δηλαδή σε πολύ μεγάλο τμήμα της χώρας.

Επιμέλεια απαντήσεων των θεμάτων:

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΚΟΝΙΔΑΡΗΣ