

**ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ 12 6 2019**
**ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ**
**A1.**
**Φεντερασιόν**

Η μεγάλη πολυεθνική εργατική οργάνωση της Θεσσαλονίκης, που ενσωματώθηκε στη χώρα μετά τους Βαλκανικούς πολέμους (1912-13), {και είχε σημαντικό -για τα μέτρα της περιοχής- βιομηχανικό υπόβαθρο και κοσμοπολίτικο χαρακτήρα, αποτελώντας σημείο αναφοράς για το εργατικό κίνημα}, με πρωτεργάτες σοσιαλιστές από την ανοικτή σε νέες ιδέες εβραϊκή κοινότητα της πόλης, που αποτέλεσε σημαντικό δίαυλο για τη διάδοση σοσιαλιστικής και εργατικής ιδεολογίας στη χώρα.

**Ορεινοί**

Κατά την Εθνοσυνέλευση 1862-64 συγκροτήθηκαν δύο μεγάλες παρατάξεις, οι Ορεινοί και οι Πεδινοί. Η παράταξη των Ορεινών απαρτίστηκε 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.

**ΕΑΠ**

Με πρωτοβουλία της Κοινωνίας των Εθνών ιδρύθηκε το Σεπτέμβριο του 1923 ένας αυτόνομος οργανισμός με πλήρη νομική υπόσταση, η Επιτροπή Αποκαταστάσεως Προσφύγων με έδρα την Αθήνα. Βασική αποστολή της ήταν να εξασφαλίσει στους πρόσφυγες παραγωγική απασχόληση και οριστική στέγαση. {Αξιοποίησε τις ιδιοκτησίες των Τούρκων ανταλλάξιμων και των Βουλγάρων που εγκατέλειψαν την Ελλάδα, κτήματα του Δημοσίου, κτήματα που απαλλοτριώθηκαν με την αγροτική μεταρρύθμιση και μοναστηριακή γη (συνολικά πάνω από 8.000.000 στρέμματα). Ενισχύθηκε οικονομικά με το ποσό δύο δανείων που είχε συνάψει η ελληνική κυβέρνηση το 1924 και το 1928 στο εξωτερικό. Στελεχώθηκε με το διοικητικό και τεχνικό προσωπικό του Υπουργείου Γεωργίας και του Υπουργείου Προνοίας και Αντιλήψεως}. Λειτουργήσε 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.

**A2.**

- α. Σ
- β. Λ
- γ. Σ
- δ. Σ
- ε. Λ

**B1.**

α) Στις εκλογές που προκήρυξαν οι Φιλελεύθεροι, μετά τη συνθήκη των Σεβρών, για αναθεωρητική Εθνοσυνέλευση, με στόχο να νομιμοποιήσουν τις μέχρι τότε ενέργειές τους και να περιορίσουν τις αρμοδιότητες του βασιλιά, η συνασπισμένη αντιπολίτευση 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 ανεπιθύμητου στους συμμάχους 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 ήττα του Βενιζέλου και η επιστροφή του ανεπιθύμητου στους συμμάχους βασιλιά Κωνσταντίνου τούς έδωσε την αφορμή να εκφράσουν καθαρότερα την αλλαγή της στάσης τους απέναντι στην Ελλάδα. Παραλλήλως, οι Σύμμαχοι, σε αντίποινα, έσπευσαν να αποσύρουν την κάλυψη του χαρτονομίσματος και έτσι, ένα σημαντικό τμήμα της νομισματικής κυκλοφορίας βρέθηκε χωρίς αντίκρισμα.

## **B2.**

Οι Μικρασιάτικες 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. Θεοδοκάς, 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**

### **ΘΕΜΑ Γ**

Η πρώτη κυβέρνηση της Κρητικής Πολιτείας από το 1899 που ανέλαβε τα καθήκοντα της υλοποίησε ένα σημαντικό έργο το οποίο αναβάθμισε συνολικά το νησί και έδωσε λύσεις σε μείζονα ζητήματα της εσωτερικής πολιτικής.

Το θετικό και αισιόδοξο κλίμα, όμως, των δύο πρώτων ετών της λειτουργίας του νέου καθεστώτος άρχισαν να σκιάζουν απειλητικά σύννεφα, τα οποία επρόκειτο να δημιουργήσουν λίγο αργότερα σοβαρή εσωτερική κρίση. *Την εν λόγω θέση έρχεται να επιβεβαιώσει η πρώτη πηγή από το ιστορικό έργο «Στα χρόνια...2010» με την αρνητική διατύπωση του Βενιζέλου αναφορικά με την ιδιόμορφη θέση του νησιού. Ειδικότερα, επισημαίνει τον κυρίαρχο ρόλο των Προστάτιδων Δυνάμεων, κατά το 1901, οι οποίες υιοθέτησαν το Κρητικό Σύνταγμα που προέβλεπε ένα πλαίσιο αυτονομίας για τη νήσο. Η ίδια η θεσμοθέτησή του, όμως, δεν συνδέθηκε με την ευόδωση αυτής της οπτικής. Σύμφωνα με τον Βενιζέλο η υλοποίηση του συντάγματος θα καθίστατο εφικτή μόνο μετά τον τερματισμό του αρμοστειακού καθεστώτος. Αντιθέτως, η έως τότε εφαρμογή του επιδείνωνε το κλίμα ρευστότητας σχετικά με το πολιτικό τοπίο της Κρήτης.*

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. *Στο κείμενο β από το έργο της Λιλής Μακράκη...2001 επικυρώνεται και αποκρυσταλλώνεται η αυταρχικότητα του πρίγκιπα Γεωργίου. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον Άγγλο γενικό πρόξενο Εσμέ Χάουαρντ, ο Γεώργιος δεν επιθυμούσε τη συνεργασία με την κυβέρνηση αλλά και απέρριπτε το συνταγματικό καθεστώς. Πίστευε ότι το κοινοβουλευτικό πλαίσιο του διαλόγου ήταν περιττό και ανώφελο και μάλιστα ο ίδιος ως ναυτικός υπερασπιζόταν ακράδαντα τη λογική της αυστηρής πειθαρχίας και γι' αυτό αντιλαμβανόταν την Κρήτη ως ένα πολεμικό σκάφος με τον ίδιο στη θέση του πλοιάρχου αδιαφορώντας για τις σκέψεις των Δυνάμεων σχετικά με τον ρόλο του συντάγματος με το οποίο είχαν ενισχύσει το νησί.*

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.

Αλλά το πιο σημαντικό ήταν η διαχείριση του εθνικού ζητήματος της ένωσης της Κρήτης με την Ελλάδα. Και η τρίτη πηγή από το έργο της Λιλής Μακράκη υπογραμμίζει την καταλυτική σημασία της πολύχρονης και δραματικής αγωνίας του Βενιζέλου για όλα όσα σχετίζονταν με την υπόθεση της Κρήτης.

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 ωριμάζε 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.

Η διάσταση των απόψεων στο πολιτικό ζήτημα δεν άργησε να λάβει τη μορφή προσωπικής αντιπαραθέσης. 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 εθνική πολιτική του τόπου μου!». Στο κείμενο γ επισημαίνεται η σταδιακή χειροτέρευση των σχέσεων των δύο ανδρών από την απαξιωτική στάση του Πρίγκιπα, ο οποίος θεωρούσε ελάχιστος σημασίας την ενημέρωση των συνεργατών του για το περιεχόμενο των συζητήσεων αλλά και των επίσημων επιστολών του. Επιπλέον, κακοί σύμβουλοι του Γεωργίου διοχέτευαν χαλκευμένα και συκοφαντικά κείμενα στις αθηναϊκές εφημερίδες εναντίον του Ελευθερίου Βενιζέλου, γεγονός που δημιούργησε βαρύ κλίμα διχασμού.

Συνοψίζοντας, η αλγεινή και σκληρή στάση του πρίγκιπα Γεώργιου έναντι των υπολοίπων παραγόντων της Κρήτης αλλά και εν γένει αδιαφορία του προς τους θεσμούς σε συνάρτηση με τις αδυναμίες του συντάγματος του νησιού άλλαξαν επί τα χείρω το κλίμα στο εσωτερικό του μετά την αρχική περίοδο ευφορίας.

#### **ΘΕΜΑ Δ**

Οι δυσκολίες που αντιμετώπιζε η χώρα μετά την Ανεξαρτησία αποτυπώνονται και στο σκέλος των δημοσίων έργων της. Η φτωχή και ταλαιπωρημένη Ελλάδα είχε να καλύψει τεράστια απόσταση στον τομέα αυτό.

α. Ειδικότερα, 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. Την έλλειψη του οδικού δικτύου επιβεβαιώνει και ο πίνακας από το έργο του Γ. Δερτιλή ....Εστίας, καθώς από το 1830 έως και το 1867 παρατηρείται υποτυπώδης δραστηριότητα στον τομέα αυτό με την κατασκευή μόλις 385 χιλιομέτρων δικτύου, από τα 13 στα 398 χιλιόμετρα.

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 του 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 (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 19ου αιώνα και τις αρχές του 20ού. 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.

Στο ίδιο πλαίσιο κινούμενη η πηγή από την Ιστορία του Ελληνικού Έθνους αναφέρεται στο κόστος και τις δυσχέρειες της μεταφοράς προϊόντων που αποτελούσαν τροχοπέδη για την εξέλιξη της εσωτερικής αγοράς. Είναι χαρακτηριστικό ότι σε περιόδους υψηλής παραγωγής δημητριακών αυτά οδηγούνταν στη φθορά στην Τρίπολη και στο Ναύπλιο τα εισήγαγαν. Στη Λιβαδειά το 1857 γινόταν χαριστική διανομή σιταριών και στην Αθήνα το ίδιο προϊόν πωλούνταν προς 6 δραχμές το κιλό. Το 1880 τα παραγόμενα στον Μαραθώνα τούβλα τιμολογούνταν στις 16 δραχμές η χιλιάδα, ποσό που εκτοξευόταν στις 60 δραχμές στην Αθήνα λόγω της οκτάωρης μεταφοράς τους. Μάλιστα, και το 1887 παρατηρούνταν απόκλιση τιμών στο σκέλος των λιανικών πωλήσεων σε ό,τι αφορά στα διατροφικά προϊόντα ανά περιοχή. Ως εκ τούτου η επένδυση στον τομέα των οδικών μεταφορών θεωρήθηκε απαραίτητος παράγοντας για την εμπορική και παραγωγική ανάπτυξη.

Σύμφωνα δε με το κείμενο Γ από το έργο της Μαρίας Συναρέλλη... ΕΤΒΑ, το οδικό δίκτυο κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα συνεισέφερε ελάχιστα στην οικονομία λειτουργώντας ως πλαίσιο πρόσβασης και μόνο προς τα τέλη του αιώνα μετατρέπεται σε κύκλωμα διόδων επικοινωνίας. Εν τέλει η κατασκευή του οδικού δικτύου έρχεται ως απόρροια μίας πολιτικής στρατηγικής που προωθεί την οικονομική πρόοδο, ενώ η οργάνωση των εγχώριων κοινωνικών δομών προχώρα αργά. Εξάλλου, το τρικουπικό κόμμα ήδη από το 1875 παρουσίασε ένα συστηματικό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού της χώρας, αρκετά κοντά στις αντιλήψεις του Κουμουνδούρου, το οποίο προέβλεπε και τη βελτίωση της υποδομής, κατά κύριο λόγο του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας. Και όντως η Συναρέλλη επιβεβαιώνει ότι η πολιτική της δημιουργίας των μέσων επικοινωνίας που επιχειρεί ο Τρικούπης έφερε χειροπιαστά δεδομένα στον χώρο της οδοποιίας. Οι δεκαετίες της διακυβέρνησης Τρικούπη (1870 και 1880) που σχετίζονται με την παρουσία των πρώτων σαφών μετατροπών της ελληνικής οικονομίας συνδέονται άρρηκτα με την εκσυγχρονιστική οπτική του νεωτεριστή πολιτικού, ο οποίος θεωρούσε απόλυτα συνυφασμένη την υλική ανάπτυξη με αυτή των συγκοινωνιακών υποδομών.

Και η δεύτερη πηγή αναδεικνύει τη στρατηγική κατεύθυνση του Τρικούπη στην ανάπτυξη των δημοσίων έργων, τομέα που απεδείχθη επαρκώς επιτυχής, δεδομένης της αλματώδους προόδου στον τομέα των τεχνοοικονομικών έργων. Αυτή την πρόοδο επικυρώνει και ο δοθείς πίνακας με τον εξαπλασιασμό των χιλιομέτρων από το 1872 (398) έως και το 1892 (3.289), πορεία που συνεχίστηκε μέχρι και το 1912(4.637).

**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.

Αυτονόητα, η εξέλιξη του οδικού δικτύου αποτελούσε μία κομβικού τύπου επιλογή για την ανάπτυξη του τόπου που συνδέθηκε με πλήθος ευνοϊκών και ανασταλτικών παραγόντων και γι' αυτό απαιτούσε συγκροτημένη στάση και εφαρμογή εκσυγχρονιστικών πολιτικών.

## **ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ**

Ενδιαφέροντα, διαβαθμισμένης δυσκολίας θέματα που απευθύνονταν σε σωστά προετοιμασμένους υποψηφίους.

## **ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ**

**Ο. Παπαποστόλου, Χ. Ζορμπάς, Μ. Οικονόμου**