

**ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ 2018
ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ**

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1

α. «Κατά τη δεκαετία του 1930 στο εξωτερικό εμπόριο... στοιχεία»
(σελ. 54)

β. «Πολιτικός σχηματισμός μικρότερης απήχησης που συγκροτήθηκε στην Εθνοσυνέλευση του 1862-1864 ήταν το Εθνικόν Κομομιτάτον...αυτοκρατορία» (σελ. 77)

γ. «Τον Ιούλιο του 1914... γεωργικό κλήρο» (σελ.140-141)

ΘΕΜΑ Α2

- α.** Σ
- β.** Σ
- γ.** Σ
- δ.** Λ
- ε.** Λ

ΘΕΜΑ Β1

α. «Τα αντιβενιζελικά κόμματα ήταν του Δημητρίου Ράλλη, του Κυριακούλη Μαυρομιχάλη και του Γεωργίου Θεοτόκη» (σελ. 92)

β. «Ως αντιβενιζελικά θεωρούνταν τα κόμματα της αντιπολίτευσης. Παρά τις διαφορές που υπήρχαν ανάμεσά τους, τα ένωνε ένας συντηρητικός προσανατολισμός. Πάντως, δεν ήθελαν να επιστρέψουν στην προ του 1909 εποχή. Επομένως, ως προς αυτό δεν διέφεραν κατ' αρχήν από τους Φιλελευθέρους. Διέφεραν όμως στο εύρος των σχεδιαζόμενων μεταρρυθμίσεων και στις μεθόδους άσκησης της πολιτικής. Οι Αντιβενιζελικοί απεχθάνονταν τη διαρκή παρέμβαση του κράτους, επειδή, εκτός των άλλων, αυτή θα είχε ως αποτέλεσμα την ενίσχυση της εκτελεστικής εξουσίας. Δεν είχαν μακροπρόθεσμη πολιτική, αντίθετα, επικέντρωναν την προσοχή τους στην επίλυση επίκαιρων προβλημάτων. Τα αντιβενιζελικά κόμματα εξελίχθηκαν σε κόμματα υπεράσπισης των συμφερόντων που κινδύνευαν από την πολιτική των Φιλελευθέρων. Η σύγκρουση με τους Φιλελευθέρους τα οδηγούσε σε διαρκώς συντηρητικότερες θέσεις» (σελ.92)

ΘΕΜΑ Β2

α. «Οι ξένοι Ναύαρχοι αναχώρησαν την 10η Δεκεμβρίου 1898 και αμέσως άρχισε με γοργούς ρυθμούς το δυσχερές έργο της οργάνωσης του νέου πολιτικού σχήματος, που ονομάστηκε Κρητική Πολιτεία. Ορίστηκε μια 16μελής Επιτροπή από 12 χριστιανούς και 4 μουσουλμάνους, για να εκπονήσει το σχέδιο του κρητικού συντάγματος, ενώ παράλληλα προχώρησαν οι πολιτικές πράξεις, χωρίς χρονοτριβή. Έναν ακριβώς μήνα μετά την εγκατάσταση του Ύπατου Αρμοστή, δημοσιεύτηκε το πρώτο σημαντικό διάταγμα «Περί συγκροτήσεως της Κρητικής Συνελεύσεως» και αμέσως προκηρύχθηκαν εκλογές για την ανάδειξη πληρεξουσίων. Στις εκλογές αυτές αναδείχθηκαν 138 χριστιανοί και 50 μουσουλμάνοι πληρεξούσιοι και η Κρητική Βουλή άρχισε τις εργασίες της στις 8 Φεβρουαρίου 1899. Το Σύνταγμα της Κρητικής Πολιτείας, που συντάχθηκε κατά το πρότυπο του

ισχύοντος τότε ελληνικού συντάγματος, αφού εγκρίθηκε από το Συμβούλιο των Πρέσβων των Προστάτιδων Δυνάμεων στη Ρώμη, τέθηκε αμέσως σε εφαρμογή. » (σελ. 206)

β. «Η πρώτη κυβέρνηση της Κρητικής Πολιτείας εργάστηκε με ζήλο και απέδωσε σε σύντομο χρονικό διάστημα σημαντικό έργο. Έκοψε κρητικό νόμισμα (την κρητική δραχμή) και ίδρυσε την Κρητική Τράπεζα.» (σελ.208)

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ1

α.

Σχολικό βιβλίο: «Η πιο χαρακτηριστική από τις αλλαγές που έφερε η βιομηχανική επανάσταση στα ανεπτυγμένα κράτη του 19ου αιώνα ήταν η εμφάνιση, η εξάπλωση και τελικά η κυριαρχία του σιδηροδρόμου στις χερσαίες μεταφορές. Το σιδηροδρομικό δίκτυο έλυσε το πρόβλημα της μεταφοράς μεγάλου όγκου προϊόντων με μικρό κόστος, σε αποστάσεις που μετριούνταν πλέον στην κλίμακα κρατών και ηπείρων. Η βιομηχανική επανάσταση, η αύξηση της παραγωγής και η δημιουργία μεγάλων πόλεων δεν θα μπορούσαν να προχωρήσουν χωρίς αυτήν τη νέα δυνατότητα που εξασφάλιζε την τροφοδοσία των πόλεων με τρόφιμα, τα εργοστάσια με πρώτες ύλες και την αγορά με προϊόντα. Κάτω από τις συνθήκες αυτές, δεν ήταν περίεργο που ο σιδηρόδρομος έγινε το σύμβολο των νέων καιρών και το συνώνυμο της ανάπτυξης κατά το 19ο αιώνα.

Στις μικρότερες και πιο καθυστερημένες οικονομικά χώρες, η απόκτηση σιδηροδρομικού δικτύου παρουσιάστηκε από πολύ νωρίς ως σημαντική προϋπόθεση για την είσοδο τους στο χώρο των ανεπτυγμένων κρατών. Οι σχετικές με την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου συζητήσεις άρχισαν στη χώρα μας λίγα μόλις χρόνια μετά την ανεξαρτησία της, ίσως το 1835.» (σελ.33)

Στοιχεία πηγών: ΚΕΙΜΕΝΟ Α : Σύμφωνα με το παράθεμα του Βερναρδάκη , πληροφορούμαστε ότι η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου θα συνέβαλε στην αύξηση των γεωργικών εργασιών και τη βελτίωση της υλικής και ηθικής ζωής τους. Επίσης, η ανταλλαγή προϊόντων θα οδηγούσε σε αύξηση της ποιότητας , της ποσότητας και του κέρδους. Ακόμα, θα επερχόταν ανάπτυξη των χειρωνακτικών επαγγελμάτων και της βιομηχανίας καθώς και παύση των εισαγόμενων ομοειδών προϊόντων που θα είχε ως αποτέλεσμα την προμήθεια νέων προϊόντων, ξένων ή εγχώριων, από το προκύπτον περίσσειμα των χρημάτων μας.

β.

Σχολικό βιβλίο: «Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας ολοκληρώθηκε σε τρεις περίπου δεκαετίες, από το 1880 και μετά. Η μεγάλη ώθηση δόθηκε στις πρώτες πρωθυπουργίες του Χαρίλαου Τρικούπη (1882-1892), οπότε και κατασκευάστηκαν 900 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής. Τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισε το ελληνικό κράτος επιβράδυναν την κατασκευή του έργου στη δεκαετία του 1890 και το δίκτυο ολοκληρώθηκε μόλις το 1909. Στο μεγαλύτερο τμήμα του το δίκτυο ήταν μετρικό, με γραμμές πλάτους ενός μόνο μέτρου, τη στιγμή που οι διεθνείς προδιαγραφές προέβλεπαν γραμμές πλάτους 1,56 μέτρων. Αυτό σήμαινε ότι το δίκτυο σχεδιάστηκε για να εξυπηρετεί τοπικές κυρίως ανάγκες, χωρίς φιλοδοξίες να αποτελέσει τμήμα του διεθνούς δικτύου. Το κράτος ανέλαβε το μεγαλύτερο μέρος του κόστους του έργου και επωμίστηκε το μεγαλύτερο μέρος του δανεισμού, που έγινε κυρίως από ξένα πιστωτικά ιδρύματα. Οι ιδιώτες συμμετείχαν με μικρότερο ποσοστό (περίπου 30%), σ' ένα έργο του οποίου η αποδοτικότητα ήταν πολύ αμφίβολη. Πραγματικά, το σιδηροδρομικό δίκτυο κλήθηκε να εξυπηρετήσει τη διακίνηση αγροτικών κυρίως προϊόντων και από την αρχή της λειτουργίας του παρουσίαζε σοβαρή υστέρηση στα έσοδά του σε σχέση με τους αισιόδοξους υπολογισμούς που οδήγησαν στη δημιουργία του. Το

γεγονός αυτό οδήγησε και στη διακοπή των περαιτέρω επενδύσεων στο χώρο του σιδηροδρόμου.» (σελ.34-35)

Στοιχεία πηγών: ΚΕΙΜΕΝΟ Β:

Μέσω του παρατιθέμενου πρωτογενούς πίνακα απ' την ιστοριογραφία του Γ. Δερτιλή «Ιστορία του Ελληνικού κράτους» πληροφορούμαστε για την χιλιομετρική εξέλιξη του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας κατά την περίοδο 1869-1907. Παρατηρώντας τον πίνακα, διαπιστώνουμε ότι έως το 1883 η καλυφθείσα απόσταση ήταν πολύ μικρή με 22 μόλις χιλιόμετρα. Πράγματι, το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας ολοκληρώθηκε σε τρεις περίπου δεκαετίες, από το 1880 και μετά. Η μεγάλη ώθηση δόθηκε στις πρώτες πρωθυπουργίες του Χαρίλαου Τρικούπη (1882-1892), οπότε και κατασκευάστηκαν 900 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής. Αυτό επιβεβαιώνεται απ' την μελέτη του πίνακα καθώς παρατηρούμε μέσα σε μια τετραετία μόνο (1885-1889) σχεδόν τριπλασιασμό των καλυπτόμενων χιλιομέτρων ενώ έως το 1892 το δίκτυο απλώνεται σε 900 χλμ απόστασης. Από εκεί και μετά διαπιστώνουμε μέσω του πίνακα μία μείωση στο ρυθμό ανάπτυξης του δικτύου με αποτέλεσμα έως το 1907 να καλύπτονται 1392 χιλιόμετρα. Πράγματι, τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισε το ελληνικό κράτος επιβράδυναν την κατασκευή του έργου στη δεκαετία του 1890 και το δίκτυο ολοκληρώθηκε μόλις το 1909. Στο μεγαλύτερο τμήμα του το δίκτυο ήταν μετρικό, με γραμμές πλάτους ενός μόνο μέτρου, τη στιγμή που οι διεθνείς προδιαγραφές προέβλεπαν γραμμές πλάτους 1,56 μέτρων. Αυτό σήμαινε ότι το δίκτυο σχεδιάστηκε για να εξυπηρετεί τοπικές κυρίως ανάγκες, χωρίς φιλοδοξίες να αποτελέσει τμήμα του διεθνούς δικτύου. Το κράτος ανέλαβε το μεγαλύτερο μέρος του κόστους του έργου και επωμίστηκε το μεγαλύτερο μέρος του δανεισμού, που έγινε κυρίως από ξένα πιστωτικά ιδρύματα. Οι ιδιώτες συμμετείχαν με μικρότερο ποσοστό (περίπου 30%), σ' ένα έργο του οποίου η αποδοτικότητα ήταν πολύ αμφίβολη. Πραγματικά, το σιδηροδρομικό δίκτυο κλήθηκε να εξυπηρετήσει τη διακίνηση αγροτικών κυρίως προϊόντων και από την αρχή της λειτουργίας του παρουσίαζε σοβαρή υστέρηση στα έσοδά του σε σχέση με τους αισιόδοξους υπολογισμούς που οδήγησαν στη δημιουργία του. Το γεγονός αυτό οδήγησε και στη διακοπή των περαιτέρω επενδύσεων στο χώρο του σιδηροδρόμου.

γ.

Είναι αναμφίβολο ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο πρόσφερε πολλά σε μία χώρα που δεν είχε ποτέ πριν γνωρίσει αξιόπιστο χερσαίο συγκοινωνιακό δίκτυο. Πρόσφερε επίσης πολλές υπηρεσίες στον καιρό των πολέμων, αφού επέτρεψε τη γρήγορη επιστράτευση και τον εφοδιασμό του ελληνικού στρατού. Δεν κατόρθωσε όμως να φέρει την ανάπτυξη και την εκβιομηχάνιση στις περιοχές όπου έφτασε. Δεν κατόρθωσε να εκπληρώσει όσες αναπτυξιακές προσδοκίες στηρίχθηκαν πάνω του. Για να το κάνει αυτό θα έπρεπε να προκαλέσει την αλλαγή κοινωνικών και οικονομικών δομών. Και, φυσικά, ένα συγκοινωνιακό δίκτυο δύσκολα μπορεί να πετύχει τόσο ριζοσπαστικές αλλαγές.

Στοιχεία πηγών: ΚΕΙΜΕΝΟ Γ: Στο κείμενο του Δερτιλή, αναφέρεται ότι η χρησιμότητα του σιδηροδρομικού δικτύου ήταν από αμφισβητήσιμη έως αρνητική. Εν πρώτοις, το ολικό μήκος γραμμών δεν προσφερόταν για δημιουργία συνθηκών οικονομικής απογείωσης. Ακόμα και αν οι επενδύσεις ήταν μεγαλύτερες, πάλι θα ήταν σχεδόν άχρηστες. Δεν θα τόνωναν την οικονομία σε μια χώρα με ανύπαρκτους βιομηχανικούς κατασκευαστές δικτύου και τροχαίου υλικού και δεν θα ήταν ισχυρό κίνητρο στη δημιουργία τέτοιων βιομηχανιών σε μια χώρα χωρίς σίδηρο και κάρβουνο.

Στον τομέα των μεταφορών, η συμβολή του σιδηροδρομικού δικτύου δεν ήταν αποφασιστική όχι μόνο γιατί δεν είχε παντού το ίδιο πλάτος γραμμών αλλά γιατί εξυπηρετούσε κυρίως παράλληλες περιοχές. Ο ανταγωνισμός τη ναυτιλίας θα ήταν μικρότερη απειλή σε περίοδο οικονομικής άνθησης· έτεινε να είναι μεγάλο εμπόδιο σε συνθήκες οξυτάτης κρίσης που είχαν προξενήσει έναν πόλεμο τιμών στην αγορά των ναυτικών μεταφορών.

ΘΕΜΑ Δ1

α.

Σχολικό βιβλίο: «Η αγροτική αποκατάσταση στο μεγαλύτερο μέρος της ήταν έργο της ΕΑΠ. Απέβλεπε στη δημιουργία μικρών γεωργικών ιδιοκτησιών. Η εγκατάσταση των προσφύγων έγινε σε εγκαταλελειμμένα χωριά, σε νέους συνοικισμούς προσαρτημένους σε χωριά και σε νέους, αμιγώς προσφυγικούς συνοικισμούς. Ο παραχωρούμενος κλήρος ποίκιλλε ανάλογα με το μέγεθος της οικογένειας των προσφύγων, την ποιότητα του εδάφους, το είδος της καλλιέργειας και τη δυνατότητα άρδευσης. Συνήθως ο κλήρος δεν αποτελούσε ενιαία έκταση, αλλά τεμάχια αγρών που βρίσκονταν σε διαφορετικές τοποθεσίες. Στην αρχή η διανομή από τις υπηρεσίες εποικισμού ήταν προσωρινή. Θα γινόταν οριστική μετά την κτηματογράφηση από την τοπογραφική υπηρεσία του Υπουργείου Γεωργίας. Εκτός από τη γη παραχωρούνταν στέγη, εργαλεία, σπόροι, λιπάσματα και ζώα. Για τη στέγαση τηρήθηκε το σύστημα της ανέγερσης των οικιών απευθείας από την ΕΑΠ (εργολαβία) ή της ανέγερσης από τους ίδιους τους πρόσφυγες με τη χορήγηση όλων των οικοδομικών υλικών (αυτεπιστασία). Τα κτίσματα ήταν, συνήθως, δύο δωμάτια, μία αποθήκη και ένας σταύλος. Την αξία του παραχωρούμενου κλήρου θα πλήρωναν οι πρόσφυγες με δόσεις. Ο τίτλος που δινόταν στους κληρούχους ήταν τίτλος απλής κατοχής. Θα γινόταν τίτλος πλήρους κυριότητας αργότερα, μετά την αποπληρωμή του χρέους. Μετά τη διάλυση της ΕΑΠ, το 1930, τα χρέη των αγροτών προσφύγων ανέλαβε να εισπράξει η Αγροτική Τράπεζα.» (σελ. 156-157)

Στοιχεία πηγών: ΚΕΙΜΕΝΟ Α: Το παράθεμα συμφωνεί με τις ιστορικές πληροφορίες του σχολικού εγχειριδίου και προσθέτει επιπλέον στοιχεία. Η παραλαβή της γης γίνεται χωρίς τοπογράφηση, τα σύνορα σημειώνονται κατά προσέγγιση, το μέγεθος του κλήρου εξαρτάται από τη συνολική έκταση και καθορίζεται από τις υπηρεσίες με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζει η κάθε οικογένεια τα προς το ζην καθώς και τα μέσα εξόφλησης των χρεών της. Ως βάση θεωρείται η τετραμελής οικογένεια με την προσθήκη του 1/5 της διανομής για κάθε επιπλέον μέλος. Η αξία της διανομής κυμαίνεται από τόπο σε τόπο, συχνά στην ίδια περιοχή από το ένα σημείο στο άλλο. Αυτή η διακύμανση δεν εξαρτάται μόνο από την ποιότητα του εδάφους, αλλά και από την υπάρχουσα υποδομή και απόσταση από κάποιο αστικό κέντρο κλπ.

ΟΡΟΣΗΜΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

**ΑΜΑΝΑΤΙΔΟΥ ΑΝΝΑ
ΚΟΤΣΗΣ ΓΑΒΡΙΗΛ
ΓΑΒΡΙΑΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ**