

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1

α) «**Φεντερασιόν**» : (σελ. 46) Η μεγάλη πολυεθνική εργατική οργάνωση της πόλης, Φεντερασιόν με πρωτεργάτες σοσιαλιστές από την ανοιχτή σε νέες ιδεολογίες εβραϊκή κοινότητα της πόλης, αποτέλεσε σημαντικό δίαυλο για τη διάδοση της σοσιαλιστικής και εργατικής ιδεολογίας στη χώρα. Μετά τους βαλκανικούς πολέμους 1912-1913, 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.

β) **ορεινοί**: (σελ. 77) Μέσα στην Εθνοσυνέλευση του 1862-1864 συγκροτήθηκαν οι πυρήνες των δύο μεγάλων παρατάξεων, των πεδινών και των ορεινών, όπως ονομάστηκαν. 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) **Επιτροπή Αποκατάστασης Προσφύγων (ΕΑΠ)**: (σελ. 153-158, 163) Η Ε.Α.Π. ήταν ένας αυτόνομος οργανισμός με πλήρη νομική υπόσταση που ιδρύθηκε το Σεπτέμβριο του 1923 στην Αθήνα με πρωτοβουλία της Κοινωνίας των Εθνών. Βασική αποστολή της ήταν να εξασφαλίσει στους πρόσφυγες παραγωγική απασχόληση και οριστική στέγαση. Διέκρινε τους πρόσφυγες σε αστούς και αγρότες. Για την εγκατάστασή τους έλαβε υπόψιν τον τόπο προέλευσής τους και έδωσε βάρος στην αγροτική αποκατάστασή τους, η οποία, στο μεγαλύτερο μέρος της, έργο της ΕΑΠ και απέβλεπε στη δημιουργία μικρών γεωργικών ιδιοκτησιών. Στην αστική αποκατάσταση προσέφερε βοήθεια σε περιορισμένο αριθμό επιχειρήσεων, οικοτεχνικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων (π.χ. ταπητουργεία). Διαλύθηκε το 1930 όπου 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) (Βιβλίο : 4.β. σελ. 96-97) : «*Το Νοέμβριο του 1920 οι Φιλελεύθεροι προκήρυξαν... εξ ολοκλήρου το Σύνταγμα*»

β) (Βιβλίο : 4, σελ. 50): «Το Νοέμβριο του 1920...αντίκρουσμα.» (σελ.144: Β.1. : «Αυτό έδωσε την αφορμή στους Συμμάχους να εκφράσουν καθαρότερα την αλλαγή της στάσης τους απέναντι στην Ελλάδα.»

ΘΕΜΑ Β2

Εισαγωγή: **(Βιβλίο 2 σελ 166), (Βιβλίο 2. δ σελ. 169):** «Οι πρόσφυγες είχαν ζήσει σε...ταυτότητας»

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ1

(Βιβλίο : σελ. 208-209 Ε.3.): «Το θετικό και αισιόδοξο κλίμα...σε δεσποτική συμπεριφορά», «Επιπλέον, η ασάφεια...με Έλληνες αξιωματικούς» **ΚΕΙΜΕΝΟ Α:** «Την επί της νήσου επομένως κυριαρχίαν ασκούσι σήμερον [1901] αι τέσσαρες Μεγάλες Δυνάμεις. Και είναι μεν αληθές ότι αύται ενέκριναν το Κρητικόν Σύνταγμα δι' ου η νήσος χαρακτηρίζεται "πολιτεία αυτόνομος". Αλλ' η θέσπισις του Συντάγματος δεν κατέστησε την αυτονομίαν πραγματικήν, αφού η πλήρης αυτού εφαρμογή μόνον μετά την λήξιν της αρμοστείας είναι δυνατή, επηύξησε δε μόνον την αβεβαιότητα περί της υφισταμένης πολιτικής της νήσου καταστάσεως».

«Η διάσταση των απόψεων...του τόπου μου» **ΚΕΙΜΕΝΟ Β :** Ο τότε γενικός πρόξενος της Αγγλίας Εσμέ Χάουαρντ παρουσίαζε τον ύπατο αρμοστή απρόθυμο να συνεργαστεί με την κυβέρνηση: «Δεν απέκρυπτε την αντιπάθειά του για το συνταγματικό πολίτευμα. Μου είχε πει κάποτε ότι θεωρούσε άχρηστες τις κοινοβουλευτικές κυβερνήσεις, ότι, όντας ναυτικός, δεν αντιλαμβανόταν τίποτε άλλο από την αυστηρή πειθαρχία και ότι είχε σκοπό να κυβερνήσει την Κρήτη σαν πολεμικό πλοίο, με τον ίδιο καπετάνιο, ό,τι κι αν είχαν κατά νουν οι Δυνάμεις για το σύνταγμα με το οποίο είχαν προικοδοτήσει το νησί».

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ: Μία ακόμα γενεσιουργός αιτία της σύγκρουσης του Βενιζέλου με τον πρίγκιπα Γεώργιο ήταν ασφαλώς η παλιά και βασανιστική ανησυχία του για οτιδήποτε είχε σχέση με την τύχη της Κρήτης [...]. Η άγνοια του περιεχομένου των διαπραγματεύσεων και των διαβημάτων του πρίγκιπα, ο οποίος δεν θεωρούσε αναγκαία τη σχετική πληροφόρηση των συμβούλων του, ασφαλώς όξυνε το κλίμα δυσπιστίας και καχυποψίας των σχέσεών του με τον Βενιζέλο.

ΘΕΜΑ Δ1

α) (Βιβλίο: 7. σελ. 31-33): «Το 1830... σε κακή κατάσταση».

ΚΕΙΜΕΝΟ Α :ΠΙΝΑΚΑΣ

β) (Βιβλίο: Γ.1. σελ. 32, 80): «Η πύκνωση του οδικού δικτύου ...κατασκευή οδικού δικτύου», «Το τρικουπικό κόμμα...εκσυγχρονισμού χώρας και βελτίωση της υποδομής...δικτύου της χώρας».

ΚΕΙΜΕΝΟ Α,

ΚΕΙΜΕΝΟ Β : Μεγάλη προτεραιότητα του Τρικούπη –και ίσως ο τομέας όπου η πολιτική του στέφθηκε με τη μεγαλύτερη επιτυχία– ήταν τα δημόσια έργα. Στον τομέα αυτό η επιτάχυνση της κατασκευής της

τεχνοοικονομικής υποδομής υπήρξε εντυπωσιακή. Το πρώτο μέλημα του Τρικούπη ήταν η ανάπτυξη της συγκοινωνίας. [...] Το κόστος και οι δυσκολίες της μεταφοράς εμπόδιζαν την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς. Σε εποχή καλής εσοδείας τα δημητριακά σάπιζαν στην Τρίπολη, ενώ στο Ναύπλιο γίνονταν εισαγωγές. Στη Λιβαδιά το 1857 τα σιτάρια χαρίζονταν, την ώρα που στην Αθήνα η τιμή τους έφθανε τις 6 δραχμές το κιλό. Γύρω στα 1880 τα τούβλα που έφτιαχναν στο Μαραθώνα κόστιζαν 16 δραχμές η χιλιάδα. Για να φθάσουν ως την Αθήνα χρειάζονταν ταξίδι οκτώ ωρών, και η τιμή τους ανέβαινε στις 60 δραχμές. Ακόμα και το 1887 οι διαφορές στη λιανική πώληση των ειδών διατροφής ποίκιλλαν σημαντικά από περιοχή σε περιοχή. [...] Η ανάπτυξη του εσωτερικού οδικού δικτύου ήταν λοιπόν προϋπόθεση της αναπτύξεως τόσο του εμπορίου, όσο και των παραγωγικών δυνάμεων.

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ Ως τον προχωρημένο 19ο αιώνα, οι ελληνικοί δρόμοι δεν παίζουν παρά μόνο περιορισμένο οικονομικό ρόλο. Αρχικά αντιπροσωπεύουν οδούς διείσδυσης, και μόνον προς το τέλος του 19ου αιώνα ταυτίζονται με αγωγούς επικοινωνίας. Αλλά η υλοποίηση του δικτύου είναι μάλλον αποτέλεσμα μιας πολιτικής που επιδιώκει να υποκινήσει την οικονομική ανάπτυξη, ενώ η ελληνική κοινωνική δομή μοιάζει να αλλάζει με πολύ αργούς ρυθμούς. Ασφαλώς η πολιτική της ανάπτυξης των μέσων επικοινωνίας, που προσπαθεί να εφαρμόσει ο Χ. Τρικούπης [...], έδωσε απτά αποτελέσματα στον τομέα της οδοποιίας. Οι δεκαετίες του 1870 και του 1880, όταν εμφανίζονται οι πρώτες απτές ενδείξεις αλλαγών στην ελληνική οικονομία, είναι βέβαιο ότι υποβάλλουν, σε ένα πνεύμα εκσυγχρονιστικό, όπως ήταν το πνεύμα του Τρικούπη, την ιδέα ότι η επικείμενη υλική πρόοδος είναι άμεση συνάρτηση της ανάπτυξης των συγκοινωνιών.

γ) (Βιβλίο σελ. 32, 36-37, 80): «Το μεγαλύτερο μέρος των δανείων...θα μπορούσαν να ολοκληρωθούν», «Οι τρικουπικοί ακολούθησαν...κήρυξε πτώχευση».

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ Ως τον προχωρημένο 19ο αιώνα, οι ελληνικοί δρόμοι δεν παίζουν παρά μόνο περιορισμένο οικονομικό ρόλο. Αρχικά αντιπροσωπεύουν οδούς διείσδυσης, και μόνον προς το τέλος του 19ου αιώνα ταυτίζονται με αγωγούς επικοινωνίας. Αλλά η υλοποίηση του δικτύου είναι μάλλον αποτέλεσμα μιας πολιτικής που επιδιώκει να υποκινήσει την οικονομική ανάπτυξη, ενώ η ελληνική κοινωνική δομή μοιάζει να αλλάζει με πολύ αργούς ρυθμούς. Ασφαλώς η πολιτική της ανάπτυξης των μέσων επικοινωνίας, που προσπαθεί να εφαρμόσει ο Χ. Τρικούπης [...], έδωσε απτά αποτελέσματα στον τομέα της οδοποιίας. Οι δεκαετίες του 1870 και του 1880, όταν εμφανίζονται οι πρώτες απτές ενδείξεις αλλαγών στην ελληνική οικονομία, είναι βέβαιο ότι υποβάλλουν, σε ένα πνεύμα εκσυγχρονιστικό, όπως ήταν το πνεύμα του Τρικούπη, την ιδέα ότι η επικείμενη υλική πρόοδος είναι άμεση συνάρτηση της ανάπτυξης των συγκοινωνιών.

Επιμέλεια : ΣΑΦΛΕΚΟΥ ΘΑΛΕΙΑ