

ΤΑΞΗ: Γ' ΓΕΝΙΚΟΥ ΛΥΚΕΙΟΥ
ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ: ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΜΑΘΗΜΑ: ΙΣΤΟΡΙΑ

Ημερομηνία: Σάββατο 4 Ιανουαρίου 2025
Διάρκεια Εξέτασης: 3 ώρες

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

ΟΜΑΔΑ Α

ΘΕΜΑ Α

Α1

α. «ΟΥΛΕΝ» σχολικό βιβλίο, σελ.53: Το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας ξεπέρασε, με την έλευση των προσφύγων, (της Μικρασιατικής καταστροφής) το 1.000.000 κατοίκους και, φυσικά, δεν μπορούσε πλέον να υδρεύεται με το χρονολογούμενο από τους ρωμαϊκούς χρόνους Αδριάνειο Υδραγωγείο. Τη λύση του ζητήματος ανέλαβε το 1925 η αμερικανική εταιρεία ΟΥΛΕΝ, με την κατασκευή του φράγματος και της τεχνητής λίμνης στο Μαραθώνα.

β. «ΕΚΛΕΚΤΙΚΟΙ» σχολικό βιβλίο, σελ. 77: Κατά τη διάρκεια της Εθνοσυνέλευσης του 1862-1864 (εκτός από τους πυρήνες των δύο μεγάλων παρατάξεων, των Πεδινών και των Ορεινών) μικρότερη απήχηση είχαν άλλοι πολιτικοί σχηματισμοί. Οι Εκλεκτικοί ήταν μια ετερόκλητη παράταξη εξεχόντων πολιτικών, λογίων και αξιωματικών, με μετριοπαθείς θέσεις, η οποία προσπαθούσε να μεσολαβεί μεταξύ των άλλων παρατάξεων και να υποστηρίξει σταθερές κυβερνήσεις.

γ. «ΟΜΑΔΑ ΙΑΠΩΝΩΝ» σχολικό βιβλίο, σελ. 86: Το μοναδικό νέο πολιτικό στοιχείο έως το 1909 ήταν η εμφάνιση της κοινοβουλευτικής ομάδας των Ιαπώνων, πολιτικού μορφώματος υπό τον Δημήτριο Γούναρη, που ιδρύθηκε το 1906. Επίκεντρο της κριτικής του ήταν η αδυναμία του πολιτικού συστήματος να προσαρμοστεί στις εξελίξεις της κοινωνίας. Η ομάδα δεν μπόρεσε να επιβιώσει και διαλύθηκε το 1908.

ΘΕΜΑ Α2 α.

- 1) ΛΑΘΟΣ
- 2) ΣΩΣΤΟ
- 3) ΛΑΘΟΣ
- 4) ΣΩΣΤΟ
- 5) ΛΑΘΟΣ

A2. β

Η σωστή χρονολογική σειρά είναι :

1. Η ίδρυση της Ιονικής Τράπεζας (1839)
3. Ο Όθωνας αναγκάζεται να εγκαταλείψει τη χώρα (1862)
2. Η ναυπήγηση από το ελληνικό κράτος τριών θωρηκτών (1889)
4. Η ολοκλήρωση του έργου της διάνοιξης της διώρυγας της Κορίνθου (1893)
5. Η ολοκλήρωση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου (1909)

ΘΕΜΑ Β**B1.**

Σχολικό βιβλίο, σελ.61:

α) Με το «Προσωρινόν Πολίτευμα» της Επιδάυρου, το πρώτο σύνταγμα της Επανάστασης, ψηφισμένο από την Α' Εθνοσυνέλευση, δόθηκε το 1822 λύση στο πρόβλημα της ηγεσίας του Αγώνα, με τον αντιαπολυταρχικό χαρακτήρα του και τη θέσπιση πολυαρχικής εξουσίας. Ο *Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος* κατόρθωσε να γίνει ρυθμιστής της κατάστασης, έχοντας εξασφαλίσει για τον κύκλο του και για τους προκρίτους την εξουσία, ενώ αγνοήθηκαν ο *Κολοκοτρώνης* και ο *Υψηλάντης*. Έτσι δημιουργήθηκε ρήγμα στις σχέσεις μεταξύ στρατιωτικών και προκρίτων.

Σχολικό βιβλίο, σελ.62:

β) Στη Β' Εθνοσυνέλευση του Άστρους, το 1823, ο ανταγωνισμός για την εξουσία πήρε μεγάλες διαστάσεις. Συγκροτήθηκαν δύο ισχυρά κόμματα, των *προκρίτων* και των *κλεφτοκαπεταναίων*. Οι τελευταίοι είχαν αποκτήσει μεγάλη δύναμη μετά τις πρώτες πολεμικές επιτυχίες. Τη δύναμή τους αυτή προσπάθησαν να εκμηδενίσουν οι πρόκριτοι, υποστηρίζοντας ότι η ηγεσία της επανάστασης ανήκει σε εκείνους που ξέρουν να κάνουν πολιτικούς χειρισμούς. Οι κλεφτοκαπεταναίοι αντέτειναν ότι η εξουσία ανήκει σ' εκείνους που διεξάγουν τον πόλεμο. Οι πρόκριτοι κατόρθωσαν να συγκεντρώσουν την εξουσία στα χέρια τους, καταλαμβάνοντας εκείνοι τις κυβερνητικές θέσεις. Ακολούθησε διχασμός, καθώς κυριάρχησαν οι προσωπικές φιλοδοξίες, το φατριαστικό και τοπικιστικό πνεύμα. Ο διχασμός εξελίχθηκε σε εμφύλιο πόλεμο κατά το πρώτο εξάμηνο του 1824.

B2.

Σχολικό βιβλίο, σελ. 75

Η παρακμή των ξενικών κομμάτων συμπίπτει με την ανάδειξη μιας νέας γενιάς ανθρώπων με εντελώς διαφορετική νοοτροπία και καταβολές. Οι ηγετικές προσωπικότητες των ξενικών κομμάτων είχαν βιώσει την Επανάσταση και η νοοτροπία τους, τα ιδανικά τους, οι απόψεις τους είχαν διαμορφωθεί στην προεπαναστατική περίοδο. Για την αμέσως επόμενη γενιά, η Επανάσταση ανήκε στην

ιστορία. Η γενιά αυτή βίωσε ραγδαίες αλλαγές λόγω των συχνών πολιτικών μεταβολών και της οικονομικής και τεχνικής ανάπτυξης, που ακολουθούσαν πρωτόγνωρους ρυθμούς. Η οικονομική και κοινωνική μεταβολή είχαν ως συνέπεια την εκ θεμελίων μεταβολή της αντίληψης για τη ζωή. Οι άνθρωποι σταμάτησαν να ζουν όπως οι πρόγονοι τους. Αυξήθηκε ο αστικός πληθυσμός, ο οποίος βρισκόταν πιο κοντά στα κέντρα λήψης αποφάσεων και είχε μεγαλύτερη δυνατότητα ενημέρωσης για τις εξελίξεις. Εντυπωσιακή ήταν επίσης και η μείωση των αναλφάβητων στον ανδρικό πληθυσμό. Η σχετικά γρήγορη διάδοση της παιδείας αύξησε τις κοινωνικές εντάσεις. Οι απαιτήσεις των ανθρώπων αυξήθηκαν. Ακόμη και οι ημιμαθείς άρχισαν να επικρίνουν τις δυσλειτουργίες του κράτους και την καθυστέρηση σε σχέση με τις χώρες της Δύσης, ενώ εντάθηκε η επιθυμία για συμμετοχή στα πολιτικά πράγματα. Η νέα γενιά δεν είχε τις εμπειρίες της προηγούμενης (τουρκοκρατία, επανάσταση, αντιβασιλεία, βοήθεια των Δυνάμεων σε κρίσιμες στιγμές) και αποστασιοποιήθηκε από τις αντιπαραθέσεις που κυριαρχούσαν στην προηγούμενη γενιά και από τα κόμματα που τις εξέφραζαν.

ΟΜΑΔΑ Β

ΘΕΜΑ Γ1

Ενδεικτική απάντηση (πλάγια γράμματα με υπογράμμιση: χωρία της απάντησης όπου αξιολογούνται τα κείμενα)

Ενδεικτικός πρόλογος (σχολικό βιβλίο, σελ. 33, 35):

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. 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.

Κύριο μέρος (σχολικό βιβλίο, σελ. 35):

Πραγματικά, το σιδηροδρομικό δίκτυο κλήθηκε να εξυπηρετήσει τη διακίνηση αγροτικών κυρίως προϊόντων. Χαρακτηριστικά είναι όσα αναφέρονται στο κείμενο Α, στο οποίο τονίζεται ότι οι σιδηρόδρομοι απαιτείται να συνιστούν μέσο μεταφοράς, και όπως κάθε ανάλογο μέσο πρέπει να ανταποκρίνεται στον σκοπό του ώστε να είναι ωφέλιμο. Προστίθεται πως, έτσι και οι σιδηρόδρομοι, πρέπει να είναι χρήσιμοι ώστε να προκύψει από την αξιοποίησή τους η επιστροφή των χρημάτων που χρειάστηκαν, συμπεριλαμβανομένων τόκων και χρεωλυσίων. Όμως, 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.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο κείμενο Β, τόσο τα δημόσια έργα, όσο και η κατασκευή σιδηροδρόμων, δεν εκπλήρωσαν το σκοπό για τον οποίο δημιουργήθηκαν. Εκτιμάται σε πρώτο βαθμό, ότι τα δημόσια έργα και κυρίως η κατασκευή σιδηροδρόμων στις προηγμένες χώρες (στο τρίτο τέταρτο του 19ου αιώνα) λειτούργησαν ως παράγοντες καπιταλιστικών μεταβολών, με κυρίαρχη την επιρροή που ασκούσαν στην εκβιομηχάνιση παρά λόγω των ωφελειών που θα προέκυπταν στις μεταφορές. 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. Στην Ελλάδα άλλωστε, η πλειονότητα των πρώτων υλών εισαγόταν αυτούσια, λόγω της ανύπαρκτης βιομηχανίας κατασκευής δικτύου, τροχαίου υλικού κ.ο.κ. Επιπλέον, και οι τεχνικοί προέρχονταν από το εξωτερικό, καθώς πολλοί από αυτούς ήταν Γάλλοι και Ελβετοί. Παράλληλα, τα έσοδα των σιδηροδρομικών εταιρειών παραμένουν σχεδόν στάσιμα: 7.500 δρχ. ετησίως ανά χιλιόμετρο το 1884, 8.200 δρχ. το 1895, 9.000 το 1900, και 8.700 το 1910. Ακόμα και η πιο αποδοτική γραμμή, η μόνη σιδηροδρομική γραμμή που είχε κατασκευαστεί στην Ελλάδα, αυτή του δικτύου Αθηνών-Πειραιώς εισέπραττε μεγάλο τμήμα των εσόδων της από τα δημόσια λουτρά και τις άλλες ιδιόκτητες εγκαταστάσεις που διέθετε στο Φάληρο. Στο παράθεμα Β, τονίζεται επίσης με έμφαση ότι ο σχεδιασμός του σιδηροδρομικού δικτύου εξυπηρετούσε κυρίως τις παράλιες περιοχές και ήταν αναπόδραστη η «αντιπαλότητα» με την ελληνική ναυτιλία, σε μια περίοδο ιδιαίτερης κρίσης και ανταγωνισμού των παγκόσμιων ναυτικών μεταφορών. Σύμφωνα με τον Γ. Δερτιλή, ο υποτιθέμενος καπιταλιστικός μετασχηματισμός της χώρας, εξαιτίας της κατασκευής των σιδηροδρόμων, απλώς συνέβαλε σε μια εντονότερη αύξηση της ξένης οικονομικής κυριαρχίας με όχημα το δημόσιο χρέος και, εντέλει, στην πτώχευση του 1893. Έτσι, ο σιδηρόδρομος 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.

Ενδεικτικός επίλογος (σχολικό βιβλίο, σελ. 33):

Επιλογικά, προκύπτει από τα παραπάνω ότι δικαιολογημένα αποδείχθηκε ιδιαίτερα πολυέσδη υπόθεση η κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα καθώς απαιτούσε κεφάλαια που το μικρό ελληνικό κράτος αδυνατούσε να εξοικονομήσει.

ΘΕΜΑ Δ**Ενδεικτικός πρόλογος, (σχολικό βιβλίο, σελ. 42):**

Στον ελληνικό χώρο, το πρόβλημα της έγχειας ιδιοκτησίας δεν γνώρισε τις εντάσεις που παρατηρήθηκαν σε άλλα ευρωπαϊκά ή βαλκανικά κράτη. Η προοδευτική διανομή των εθνικών γαιών που προέκυψαν από τον επαναστατικό αγώνα του 1821-1828 δημιούργησε πλήθος αγροτών με μικρές ή μεσαίες ιδιοκτησίες.

Κύριο μέρος, (σχολικό βιβλίο, σελ. 42- 43, 81):

α) Αργότερα όμως, η διεύρυνση του ελληνικού κράτους με τα Επτάνησα (1864), την Άρτα και τη Θεσσαλία (1881) έφερε στο προσκήνιο το ζήτημα της μεγάλης ιδιοκτησίας. Τα «τσιφλίκια» της Θεσσαλίας αγοράστηκαν από πλούσιους Έλληνες του εξωτερικού οι οποίοι, πέρα από το γεγονός ότι διατήρησαν τον αναχρονιστικό θεσμό των κολίγων, άσκησαν πολιτικές και κοινωνικές πιέσεις για να κερδοσκοπήσουν από την παραγωγή του σιταριού. Μάλιστα, για την αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος στα εδάφη της Θεσσαλίας μετά την ενσωμάτωση στο ελληνικό κράτος, περισσότερες πληροφορίες αντλούνται από το κείμενο Α του ιστορικού παραθέματος, στο οποίο αναφέρεται ότι η συνθήκη προσάρτησης ανάμεσα σε άλλα κατοχύρωνε το σεβασμό των υφισταμένων δικαιωμάτων όλων των ιδιοκτητών που είχαν στη διάθεσή τους νόμιμους οθωμανικούς τίτλους ιδιοκτησίας είτε γαιών, είτε ακινήτων. Η παραπάνω πρόνοια επί της ουσίας εξομοίωνε όλους τους οθωμανικούς τίτλους ιδιοκτησίας επί της γης αναγνωρίζοντάς τους ως αποδεικτικά στοιχεία ιδιοκτησίας. Επιπλέον, η θέση των Οθωμανών γαιοκτημόνων ενδυναμωνόταν ακόμη περισσότερο και από το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο κατοχύρωνε την απόλυτη ατομική ιδιοκτησία. Επομένως, ωφελούνταν και οι Έλληνες ομογενείς κεφαλαιούχοι, οι οποίοι πληροφορούμενοι το ενδεχόμενο της ενσωμάτωσης της Θεσσαλίας στο ελληνικό κράτος, είχαν επιδιώξει να αγοράσουν τεράστιες εκτάσεις στο θεσσαλικό κάμπο. Άλλωστε είναι γνωστό ότι στο χώρο της έγγειας ιδιοκτησίας το βυζαντινορωμαϊκό δίκαιο που υιοθέτησε το ελεύθερο ελληνικό κράτος διέφερε σημαντικά από το οθωμανικό με αποτέλεσμα η προσαρμογή των πραγματικών δεδομένων στη μεταβολή αυτή να αφήνει περιθώρια για κάθε είδους ατασθαλίες. Έτσι δικαιολογείται και το γεγονός που επισημαίνεται στο κείμενο Α της ιστορικής πηγής, πως η εύλογη απαίτηση των καλλιεργητών της Θεσσαλίας για την παροχή καλλιεργήσιμης γης όχι μόνο δεν υλοποιήθηκε, αλλά τουναντίον συνοδεύτηκε από τη επιδείνωση των καλλιεργητικών σχέσεων, λόγω και του παραμερισμού των δικαιωμάτων των ακτημόνων καλλιεργητών. Αξίζει ακόμη να σημειωθεί και η αισχροκερδής πολιτική των πλουσίων Ελλήνων του εξωτερικού ως προς την σιτοπαραγωγή των «τσιφλικιών». Επιδίωξαν δηλαδή την επιβολή υψηλών δασμών στο εισαγόμενο από τη Ρωσία σιτάρι, ώστε να μπορούν να καθορίζουν όσο το δυνατόν υψηλότερες τιμές για το εγχώριο, προκαλώντας μάλιστα μερικές φορές και τεχνητές ελλείψεις. Οι πρακτικές αυτές δημιούργησαν εντάσεις, οι οποίες όπως τονίζεται και στο κείμενο Β του ιστορικού παραθέματος εκδηλώθηκαν αρχικά με την άρνηση των κολίγων να υπογράψουν τις νέες καλλιεργητικές συμβάσεις εκμίσθωσης με συνέπεια να υπάρχουν συνεχείς διενέξεις με τους επιστάτες αλλά και τους αντιπροσώπους των τσιφλικιάδων, οι οποίες αρκετά συχνά κατέληγαν σε σφοδρές διαμάχες ή ακόμη και σε βίαιες συγκρούσεις. Οι τσιφλικούχοι από την πλευρά τους, διαθέτοντας και την υποστήριξη της πολιτικής ηγεσίας και με την αρωγή της χωροφυλακής και του στρατού δημιουργούσαν κλίμα τρομοκρατίας και εκφοβισμού των αγροτών απειλώντας τους ακόμη και με έξωση από τη γη που καλλιεργούσαν.

β) Οι όποιες προσπάθειες έγιναν για την ψήφιση νόμων το 1907, οι οποίοι επέτρεπαν στην εκάστοτε ελληνική κυβέρνηση να απαλλοτριώνει μεγάλες ιδιοκτησίες, ώστε να μπορεί να τις διανέμει σε ακτήμονες, απέβησαν άκαρπες, καθώς η εφαρμογή τους

αποδείχθηκε δύσκολη υπόθεση και οι τριβές που προκλήθηκαν προκάλεσαν συγκρούσεις, η πιο σημαντική από τις οποίες έγινε στο χωριό Κιλελέρ (1910). Δεν ήταν άλλωστε η πρώτη φορά που οι ελληνικές κυβερνήσεις προσπάθησαν να διευθετήσουν το αγροτικό ζήτημα στα εδάφη της Θεσσαλίας, στα οποία κυριαρχούσε η μεγάλη ιδιοκτησία. Εκεί, οι τρικουπικοί υποστήριζαν τους μεγαλογαιοκτήμονες, και όπως παρουσιάζεται και στο κείμενο Γ του παραθέματος, κατά το διάστημα 1881-1883 η απόπειρα των Θεσσαλών κολίγων να αποφύγουν την απαλλοτρίωση των καλλιεργητικών τους δικαιωμάτων έληξε άδοξα αφού τόσο ο τοπικός κρατικός μηχανισμός όσο και η τρικουπική κυβέρνηση έλαβαν ξεκάθαρη θέση υπέρ των τσιφλικούχων. Επίσης, σύμφωνα και με το κείμενο Δ, η ανάγκη της Ελλάδας να διατηρήσει την πιστοληπτική της αξιοπιστία στο εξωτερικό, αποτελούσε ανάχωμα για οποιαδήποτε εσωτερική μεταρρύθμιση, καθώς ο Τρικούπης εκτιμούσε ότι οποιαδήποτε μεταβολή στο ιδιοκτησιακό και καλλιεργητικό καθεστώς της νεοαποκτηθείσας επαρχίας της Θεσσαλίας, θα έθιγε τις ευαισθησίες των πλουσίων Ελλήνων του εξωτερικού, οι οποίοι έδειχναν ολοένα αυξανόμενο ενδιαφέρον να επενδύσουν τα κεφάλαιά τους στο ελληνικό κράτος. Ούτε όμως και οι αντίθετοι με την πολιτική του Τρικούπη βουλευτές, που συσπειρώθηκαν γύρω από τον Θεόδωρο Δηλιγιάννη, αν και προσπάθησαν, κατόρθωσαν να χορηγήσουν γη στους αγρότες Θεσσαλίας και να λάβουν κάποια μέτρα για τη βελτίωση της θέσης τους. Ενδεικτικό είναι το γεγονός που επισημαίνεται και πάλι στο κείμενο Γ της ιστορικής πηγής, όπου παρουσιάζεται η προσπάθεια του Δηλιγιάννη να επαναφέρει το 1896 το αγροτικό ζήτημα στην επικαιρότητα αναλαμβάνοντας νομοθετικές πρωτοβουλίες, οι οποίες ωστόσο δεν ψηφίστηκαν, και που περιόριζαν τα δικαιώματα των τσιφλικούχων παραχωρώντας τελικά ελάχιστες γαίες στους κολίγους.

Ενδεικτικός επίλογος (σχολικό βιβλίο, σελ. 43):

Όπως ήταν φυσικό, οι εξελίξεις προχώρησαν αργά μέχρι το τέλος των Βαλκανικών πολέμων (1913), οπότε το ζήτημα έγινε πιο περίπλοκο, καθώς μέσα στα νέα όρια της χώρας υπήρχαν πλέον και μουσουλμάνοι ιδιοκτήτες μεγάλων εκτάσεων.