

ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

**ΘΕΜΑ Α1**

**α. Σχολικό βιβλίο, σελ 54:** «Στο εξωτερικό εμπόριο...θετικά στοιχεία».

**β. Σχολικό βιβλίο, σελ:77:** «Το Εθνικόν Κομιτάτον ... αυτοκρατορία». Ήταν ένα από τα κόμματα που συμμετείχε στην Εθνοσυνέλευση του 1862-1864.

**γ. Σχολικό βιβλίο, σελ 140-141:** «Ιδρύθηκε στη Θεσσαλονίκη τον Ιούλιο του 1914 με σκοπό...γεωργικό κλήρο».

**ΘΕΜΑ Α2**

**α.** Σωστό

**β.** Σωστό

**γ.** Σωστό

**δ.** Λάθος

**ε.** Λάθος

**ΘΕΜΑ Β1**

**α. Σχολικό βιβλίο, σελ 92:** Τα αντιβενιζελικά κόμματα ήταν το «ραλλικό», το «Εθνικό Κόμμα» του Κ. Μαυρομιχάλη και το κόμμα του Γ. Θεοτόκη (Θεοτοκικό).

**β. Σχολικό βιβλίο, σελ 92:** «Ως αντιβενιζελικά θεωρούνταν ...ήταν πιο διαλλακτικό».

**ΘΕΜΑ Β2**

**α. Σχολικό βιβλίο, σελ 206-207:** « Μέσα σε μια απερίγραπτη φρενίτιδα... ο Ελευθέριος Βενιζέλος».

**β. Σχολικό βιβλίο, σελ 208:** Τα οικονομικά μέτρα που πήρε η Κρητική Πολιτεία ήταν ότι έκοψε κρητικό νόμισμα (την κρητική δραχμή) και ίδρυσε την Κρητική Τράπεζα.

## ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

## ΘΕΜΑ Γ1

**Σχολικό βιβλίο, σελ. 33-35: «Το δίκτυο των σιδηροδρόμων»**

**α.** 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 έλυνε 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. Η δημιουργία του θα εξασφάλιζε τη μεταφορά πρώτων υλών, ζωτικών για τη βιομηχανία, και καταναλωτικών αγαθών, που οι τοπικές αγορές θα ήταν σε θέση να απορροφήσουν. Ο Βερναδάκης στο κείμενο Α σχολιάζει ότι με την κατασκευή του οι γεωργοί θα αύξαναν τις εργασίες τους και ως εκ τούτου θα επερχόταν και η αύξηση των κερδών τους καθώς και η βελτίωση της ποιότητας ζωής τους. Παράλληλα, η ανταλλαγή των προϊόντων θα βελτίωνε τόσο την ποιότητα όσο και την ποσότητα των αγαθών, οδηγώντας σε αύξηση των κερδών. Ταυτόχρονα, τα χειρωνακτικά επαγγέλματα και η βιομηχανία θα ωφελούνταν από την ανάπτυξη της γεωργίας καθώς συνδέονται άμεσα. Ο Βερναδάκης θεωρεί ότι αυτή η ανάπτυξη θα οδηγήσει στον περιορισμό των αντίστοιχων εισαγόμενων προϊόντων και με αυτό τον τρόπο θα εξοικονομούνταν χρήματα για την προμήθεια νέων είτε ξένων είτε εγχωρίων.

**β.** Μέχρι τη δεκαετία του 1880 η μόνη σιδηροδρομική γραμμή που είχε κατασκευαστεί στην Ελλάδα ήταν αυτή που συνέδεε την Αθήνα με τον Πειραιά και είχε μήκος μόλις 9 χιλιομέτρων. Αλλά και αυτή χρειάστηκε δώδεκα χρόνια και πολλές περιπέτειες για να κατασκευαστεί. Όλες οι υπόλοιπες περί σιδηροδρόμου διακηρύξεις και τα φιλόδοξα σχέδια παρέμεναν ανεφάρμοστα, καθώς η υλοποίησή τους συγκινούσε μόνο αμφίβολης αξιοπιστίας κερδοσκόπους. Οι γενικότερες αλλαγές όμως, που προοδευτικά μετέβαλαν τα δεδομένα της ελληνικής οικονομίας ως το 1881, δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για υλοποίηση των σχεδίων κατασκευής σιδηροδρομικού δικτύου. Την ίδια περίπου εποχή, γύρω από τη χώρα, προχωρούσε η κατασκευή μεγάλων συγκοινωνιακών αξόνων που συνέδεαν την Κεντρική Ευρώπη με την Κωνσταντινούπολη, τη Μικρά Ασία και την Ανατολή ως την Ινδία. Η

σύνδεση της Ευρώπης με την Ανατολή γινόταν και ατμοπλοϊκά από το Πρίντεζι της Ιταλίας προς το Σουέζ και τον Ινδικό Ωκεανό. Οι ελληνικές κυβερνήσεις (με πρωθυπουργό τον Τρικούπη, κυρίως) έκριναν ότι οι ελληνικές συγκοινωνιακές υποδομές έπρεπε ταχύτατα να προωθηθούν, ώστε να συνδεθεί η χώρα με τους διεθνείς άξονες.

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. Πράγματι, ο πίνακας δείχνει ότι ενώ το 1869 το σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν μόλις 9 χλμ. και η πορεία του μέχρι το 1885 ήταν αργή, το 1885 φτάνει τα 222 χλμ. και μέσα σε 7 χρόνια (1890) φτάνει τα 900 χλμ. Τα οικονομικά προβλήματα, όμως, που αντιμετώπισε το ελληνικό κράτος επιβράδυναν την κατασκευή του έργου στη δεκαετία του 1890 και το δίκτυο ολοκληρώθηκε μόλις το 1909, όπως επιβεβαιώνει και ο πίνακας παρουσιάζοντας από το 1897 μέχρι το 1903 να έχουν κατασκευαστεί μόνο 162 επιπλέον χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής φτάνοντας συνολικά τα 1.132, ενώ το 1907 τα 1.372 χλμ.

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.

Συγκεκριμένα, ο Δερτιλής θεωρεί ότι η χρησιμότητά του, αν δεν ήταν αρνητική ήταν τουλάχιστον αμφισβητήσιμη. Αυτό αποδεικνύεται από το συνολικό μήκων των γραμμών του που φανερώνει ότι οι επενδύσεις που έγιναν στον χώρο αυτό δεν ήταν αρκετές για να βελτιωθούν οι οικονομικές συνθήκες. Όμως και περισσότερες επενδύσεις δεν θα άλλαζαν το τοπίο, καθώς δεν υπήρχε στην Ελλάδα βιομηχανία κατασκευής υλικού απαραίτητου για τη δημιουργία του, αλλά και κίνητρο για να δημιουργηθούν τέτοιου είδους βιομηχανίες, καθώς στη χώρα δεν υπήρχε σίδηρο ή κάρβουνο.

Επίσης, 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. Ο Δερτιλής το επιβεβαιώνει προσθέτοντας ότι το δίκτυο κατασκευάστηκε επιπόλαια γεγονός που το αποδεικνύει και η διαφορά πλάτους γραμμών αλλά και το γεγονός ότι εξυπηρετούσε κυρίως τις παραλιακές περιοχές. Ο ανταγωνισμός της ναυτιλίας δεν ήταν τόσο σοβαρός σε εποχές οικονομικής

ευημερίας όσο σε εποχές κρίσης προκαλώντας πόλεμο τιμών στην αγορά των ναυτικών μέσων.

## ΘΕΜΑ Δ1

### α. Σχολικό βιβλίο, σελ. 156-157 («Η αγροτική αποκατάσταση...λιπάσματα και ζώα»)

Μετά την άφιξη των προσφύγων ξεκίνησε το δύσκολο έργο της αποκατάστασής τους. Ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε στην αγροτική αποκατάσταση, η οποία στο μεγαλύτερο μέρος της ήταν έργο της Επιτροπής Αποκατάστασης Προσφύγων (ΕΑΠ). 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. Στο κείμενο της Κοινωνίας των Εθνών αναφέρεται ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες καθόριζαν τη διανομή του κλήρου με τέτοιο τρόπο, ώστε κάθε οικογένεια να μπορεί να καλύπτει τα προς το ζην και να εξοφλεί τα χρεή της. Γενικά, πάντως, ως βάση για τη διανομή των αγροτεμαχίων θεωρείται η τετραμελής οικογένεια, καθώς για κάθε επιπλέον μέλος της προστίθεται το 1/5 της έκτασης του κλήρου. Άλλα κριτήρια διανομής του κλήρου ήταν η ποιότητα του εδάφους, το είδος της καλλιέργειας και η δυνατότητα άδρευσης. Συμπληρώνεται, επίσης, από την Κοινωνία των Εθνών, ότι η αξία της διανομής έχει διακυμάνσεις από τόπο σε τόπο, συχνά μάλιστα στην ίδια περιοχή η αξία ποικίλλει από το ένα σημείο στο άλλο. Συνήθως ο κλήρος δεν αποτελούσε ενίαια έκταση, αλλά τεμάχια αγρών που βρίσκονταν σε διαφορετικές τοποθεσίες. Στην αρχή η διανομή από τις υπηρεσίες εποικισμού ήταν προσωρινή. Σύμφωνα με την Κοινωνία των Εθνών η παραλαβή της γης από τους πρόσφυγες γινόταν χωρίς τοπογράφηση και τα σύνορα σημειώνονταν κατά προσέγγιση. Η διανομή θα γινόταν οριστική μετά την κτηματογράφηση από την τοπογραφική υπηρεσία του Υπουργείου Γεωργίας. Εκτός από τη γη παραχωρούνταν στέγη, εργαλεία, σπόροι, λιπάσματα και ζώα.

### β. Σχολικό βιβλίο, σελ. 168 («Οι επιπτώσεις από την άφιξη των προσφύγων» στην οικονομία «Κατ' αρχήν αναδιαρθρώθηκαν... στην πατρίδα τους»)

Σχολικό βιβλίο, σελ. 43-45 (επιλεκτικές πληροφορίες για την αγροτική μεταρρύθμιση και τα θετικά αποτελέσματά της στην οικονομία μετά την άφιξη των προσφύγων από το απόσπασμα «Το αποφασιστικό βήμα...Ρουμανία κ.λπ)

Η αγροτική οικονομία ωφελήθηκε από την άφιξη και την εγκατάσταση των προσφύγων. Κατ' αρχήν αναδιαρθρώθηκαν οι καλλιέργειες και η αγροτική παραγωγή πολλαπλασιάστηκε. Σε μια δεκαετία (1921-1931) οι καλλιεργούμενες εκτάσεις αυξήθηκαν περίπου κατά 50%, η γεωργική παραγωγή διπλασιάστηκε και εξασφαλίστηκε επάρκεια σε σιτηρά. Ο Η. Morgenthau συμπληρώνει ότι το 1936 οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις του ελληνικού κράτους είχαν σχεδόν διπλασιαστεί και οι βόρειες επαρχίες του κράτους ελάχιστα

## ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ 2018

θύμιζαν στους ξένους περιηγητές τα σχεδόν έρημα τοπία του 1923. Οι πρόσφυγες εφάρμοσαν την αμειψισπορά και την πολυκαλλιέργεια και στήριξαν το θεσμό της μικρής γεωργικής ιδιοκτησίας. Η έλλειψη γεωργικών εκτάσεων προς διανομή στους πρόσφυγες υποχρέωσε το κράτος να αναλάβει την κατασκευή μεγάλων εγγειοβελτιωτικών έργων, κυρίως στην Μακεδονία, και έτσι αυξήθηκαν οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις.

Επίσης, εισήχθησαν νέες καλλιέργειες ή επεκτάθηκαν οι παλιές. Σύμφωνα με τον H. Morgenthau το 76% των αγροτών προσφύγων ασχολούνται με την καλλιέργεια διάφορων δημητριακών και κυρίως σιταριού. Τα δημητριακά αποδίδουν γρηγορότερα, συγκριτικά με τα οπωροφόρα δέντρα, ανταποδίδουν τους κόπους των αγροτών και αναπτύσσονται σχεδόν σε κάθε είδος εδάφους. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι ο αγρότης που έσπειρε σιτάρι το φθινόπωρο του 1923 μπορούσε να φάει ψωμί από τη δική του γη την επόμενη άνοιξη. Πέρα από το σιτάρι, το άλλο αναπτυσσόμενο με ταχύτητα προϊόν της χώρας ήταν ο καπνός. Ο καπνός φυτεύτηκε όπου ευνοούνταν από τις εδαφικές και κλιματολογικές συνθήκες η καλλιέργειά του, καθώς αναπτυσσόταν γρήγορα και είχε μεγάλη οικονομική απόδοση ανά στρέμμα. Συνολικά το 14% των αγροτών επιδόθηκε στην καπνοκαλλιέργεια. Το υπόλοιπο 10% των αγροτών ασχολήθηκε με τα σταφύλια (3%), τα οπωροφόρα (2%) και με διάφορες αγροτικές ασχολίες, όπως η μεταφορά των αγροτικών προϊόντων και τα συναφή με τη γεωργία επαγγέλματα, όπως αυτά του σιδηρουργού, του μυλωνά κ.λπ. (5%).

Τέλος, η κτηνοτροφία και η πτηνοτροφία βελτιώθηκαν ποσοτικά και ποιοτικά. Η δενδροκομία, η σηροτροφία και η αλιεία αναπτύχθηκαν από πρόσφυγες που ήταν ειδικευμένοι με τις ασχολίες αυτές στην πατρίδα τους.

Σε ευρύτερο πλαίσιο, σύμφωνα με τον Κ. Κατσάπη, η άφιξη και η αγροτική αποκατάσταση των προσφύγων ευνόησε τη βελτίωση των γενικότερων συνθηκών διαβίωσης στους προσφυγικούς οικισμούς και δημιούργησε τους κατάλληλους όρους για την ουσιαστική ανάπτυξη της γεωργικής παραγωγής. Το κράτος χρειαζόταν να επέμβει αποφασιστικά, αλλάζοντας τις δομές της αγροτικής οικονομίας. Αυτό επιτεύχθηκε σε μεγάλο βαθμό με την ολοκλήρωση της αγροτικής μεταρρύθμισης από τον Ελευθέριο Βενιζέλο το 1917, τα αποτελέσματα της οποίας έγιναν εμφανή μετά την άφιξη των προσφύγων στην Ελλάδα το 1922. Με την αγροτική μεταρρύθμιση αντιμετωπίστηκε το πρόβλημα των τσιφλικιών, που ταλάνιζε το ελληνικό κράτος από το 1830 και μετά, αλλά κυρίως στηρίχθηκαν και πολλαπλασιάστηκαν οι ελληνικές ιδιοκτησίες γης στις νεοαποκτηθείσες περιοχές και αποκαταστάθηκαν οι πρόσφυγες στον αγροτικό χώρο χωρίς να σημειωθούν κοινωνικές εντάσεις. Με βάση τα νομοθετήματα του 1917 η απαλλοτρίωση των μεγάλων αγροτικών ιδιοκτησιών έγινε δυνατή στα αμέσως μετά τον πόλεμο χρόνια, όταν η ανάγκη αποκατάστασης των προσφύγων βρέθηκε στο επίκεντρο του κρατικού ενδιαφέροντος.

Παράλληλα με την αναδιανομή γης, κυριάρχησε στον αγροτικό χώρο μία διαρκώς αυξανόμενη μέριμνα, σημειώνει ο Κ. Κατσάπης, που έκανε εφικτή την αλλαγή της όψης της υπαίθρου. Για παράδειγμα, για να αντιμετωπιστούν οι δυσκολίες των μικροκαλλιεργητών,

**ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ 2018**

προωθήθηκε η ίδρυση της Αγροτικής Τράπεζας, κρατικών οργανισμών παρέμβασης και παραγωγικών συνεταιρισμών.

**ΤΙΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΜΕΛΗΘΗΚΕ**

**Ο ΦΙΛΟΛΟΓΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΤΩΝ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΩΝ**

**«ΟΜΟΚΕΝΤΡΟ» ΚΑΙ «ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ» ΦΛΩΡΟΠΟΥΛΟΥ**

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ Μ. – ΠΟΥΛΑΚΟΥ Μ.-ΧΑΝΙΩΤΗ Ν.-ΧΑΤΖΗΤΖΟΜΠΑΝΗ Μ.**

**[www.floropoulos.gr](http://www.floropoulos.gr)**