



## ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΜΑΘΗΜΑ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

### ΘΕΜΑ Α1

- α. Φεντερασιόν:** Μεγάλη πολυεθνική εργατική οργάνωση της Θεσσαλονίκης, μιας πόλης που, όταν ενσωματώθηκε στην Ελλάδα με τους βαλκανικούς πολέμους, είχε σημαντικό βιομηχανικό υπόβαθρο και κοσμοπολίτικο χαρακτήρα. Η Φεντερασιόν, με πρωτεργάτες σοσιαλιστές από την ανοιχτή σε νέες ιδέες εβραϊκή κοινότητα, αποτέλεσε σημείο αναφοράς για το εργατικό κίνημα στη χώρα, καθώς λειτούργησε ως δίαυλος για τη διάδοση της σοσιαλιστικής και εργατικής ιδεολογίας.
- β. Ορεινοί:** Η μία από τις δύο μεγάλες παρατάξεις που συγκροτήθηκαν κατά τη διάρκεια της Εθνοσυνέλευσης του 1862-1864. Οι ορεινοί απαρτίστηκαν από διάφορες ομάδες υπό τον Δ. Γρίβα και τον Κ. Κανάρη έχοντας ως 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.
- γ. Επιτροπή Αποκαταστάσεως Προσφύγων (Ε.Α.Π.):** Με πρωτοβουλία της Κ.Τ.Ε. ιδρύθηκε το Σεπτέμβριο του 1923 η Επιτροπή Αποκαταστάσεως Προσφύγων, ένας αυτόνομος οργανισμός, με πλήρη νομική υπόσταση και έδρα την Αθήνα. Βασική αποστολή της ήταν να εξασφαλίσει στους πρόσφυγες παραγωγική απασχόληση και οριστική στέγαση. Η Ε.Α.Π. λειτούργησε μέχρι το τέλος του 1930 (και ασχολήθηκε περισσότερο με την αγροτική αποκατάσταση και σε μικρότερο βαθμό με την αστική). Με ειδική σύμβαση παραχώρησε στο ελληνικό δημόσιο την περιουσία της, καθώς και τις υποχρεώσεις που είχε αναλάβει απέναντι στους πρόσφυγες.

## ΘΕΜΑ Α2

- α. Σωστό
- β. Λάθος
- γ. Σωστό
- δ. Σωστό
- ε. Λάθος

## ΘΕΜΑ Β1

α. (Τον Νοέμβριο του 1920) οι Φιλελεύθεροι προκήρυξαν εκλογές για αναθεωρητική εθνοσυνέλευση, με στόχο να νομιμοποιήσουν τις μέχρι τότε ενέργειές τους και να περιορίσουν τις αρμοδιότητες του βασιλιά. Η συνασπισμένη αντιπολίτευση, όμως, 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 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. **Εισαγωγικά: σελ.50:** Για την είσοδο της Ελλάδας στον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο οι σύμμαχοι προχώρησαν σ' έναν ιδιόμορφο δανεισμό που της επέτρεψε να εκδώσει πρόσθετο χαρτονόμισμα. **σελ.50:** Το Νοέμβριο του 1920 η φιλοσυμμαχική κυβέρνηση του Βενιζέλου έχασε τις εκλογές και την εξουσία ανέλαβαν τα φιλοβασιλικά κόμματα που έσπευσαν να επαναφέρουν τον ανεπιθύμητο στους Συμμάχους βασιλιά Κωνσταντίνο. **σελ.144:** Το Νοέμβριο του 1920 το κόμμα των Φιλελευθέρων ηττήθηκε στις εκλογές και ο βασιλιάς Κωνσταντίνος επέστρεψε στην Ελλάδα. **σελ.144:** Αυτό έδωσε την αφορμή στους Συμμάχους να εκφράσουν καθαρότερα την αλλαγή της στάσης τους απέναντι στην Ελλάδα. **σελ.50:** Οι Σύμμαχοι, σε αντίποινα, έσπευσαν να αποσύρουν την κάλυψη του χαρτονομίσματος

και έτσι, ένα σημαντικό τμήμα της νομισματικής κυκλοφορίας βρέθηκε χωρίς αντίκρυσμα.

## **ΘΕΜΑ Β2**

**σελ. 169**

Οι 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. Θεοτοκάς, 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**

Από σχολικό βιβλίο, **σελ. 208-209**

## **ΘΕΜΑ Γ1**

Το θετικό και αισιόδοξο κλίμα [...] σε δεσποτική συμπεριφορά. Τα δεδομένα από το κείμενο Α επιβεβαιώνουν την ήκιστα δημοκρατική νοοτροπία και συμπεριφορά του πρίγκιπα Γεωργίου. Όχι μόνον «αντιπαθούσε» τον ψηφισμένο Καταστατικό Χάρτη του νησιού, αυτόν με τον οποίο «προικοδοτήθηκε» το νησί στα πρώτα του βήματα, το 1898-1899, αλλά θεωρούσε και τον κοινοβουλευτισμό ως μια περιττή, «άχρηστη», διαδικασία. Εν προκειμένω, εμφορούμενος από στρατιωτική νοοτροπία, πρότασε την «αυστηρή πειθαρχία» ως λυσιτελές μέσο για τη διακυβέρνηση του νησιού, με τον ίδιο ως «καπετάνιο» να συγκεντρώνει όλες τις αρμοδιότητες και τις εξουσίες στα χέρια του, ωσάν η Κρήτη να ήταν ένα «πολεμικό πλοίο». Επιπλέον, η ασάφεια [...] με Έλληνες αξιωματικούς. Η κατάσταση αυτή δεν έβρισκε σύμφωνο τον Βενιζέλο, ο

οποίος θεωρούσε ότι η Κρήτη τυπικά μόνο ήταν «πολιτεία αυτόνομος», αφού η παρουσία των τεσσάρων Δυνάμεων στο νησί ήταν καταλυτική. Έτσι το παραχωρηθέν σύνταγμα δεν μετέβαλε ουσιαστικά την κατάσταση στο νησί. Μόνον μετά τη λήξη της αρμοστείας, θεωρούσε ο Κρητικός ηγέτης, θα μπορούσε το σύνταγμα να έχει πραγματική αξία και να παραγάγει ουσιαστικά αποτελέσματα. Προς το παρόν (1901) αναπαραγόταν ένα καθεστώς «πολιτικής αβεβαιότητας». Η διάσταση των απόψεων [...] του τόπου μου». Όπως αναφέρει χαρακτηριστικά η Λιλή Μακράκη η απαξιωτική συμπεριφορά του Γεωργίου έναντι των υπουργών του, των «συμβούλων» όπως αποκαλούνταν, συνιστούσε ένα ακόμη λόγο για να πυροδοτηθεί η έκρηξη στις σχέσεις του με τον Βενιζέλο. Η έλλειψη ενημέρωσης για το περιεχόμενο των διαπραγματεύσεων για το μέγιστο εθνικό ζήτημα της Κρήτης καλλιεργούσε περαιτέρω την «δυσπιστία και την καχυποψία». Σε όλα αυτά να προσθέσουμε ότι κακοί σύμβουλοι του Γεωργίου [...] βαρύ κλίμα διχασμού.

## ΘΕΜΑ Δ1

### α. Σχολικό βιβλίο, σελ. 31-32

Το 1830 οι υποδομές του ελληνικού κράτους[...] οι αγγαρείες των αγροτών στην κατασκευή δρόμων). Αψευδής μάρτυρας των παραπάνω διαπιστώσεων είναι ο δοθείς πίνακας από το έργο του Δερτιλή. Το οδικό δίκτυο κατά το πρώτο έτος της ανεξαρτησίας περιελάμβανε μόλις 13 χιλιόμετρα και τα επόμενα χρόνια παρατηρείται μια σταδιακή αύξηση, όχι όμως εντυπωσιακή, μέχρι το 1872: το 1852 164 χιλιόμετρα, δέκα χρόνια μετά 242, το 1867 398, για να ξεπεράσει μόλις τα 500 χιλιόμετρα το 1872. Αλλά ένα τέτοιο οδικό δίκτυο συνιστούσε αρνητικό παράγοντα για την ανάπτυξη της οικονομίας και της εσωτερικής αγοράς. Το μεγάλο κόστος στις μεταφορές αγροτικών αγαθών ή προϊόντων του δευτερογενούς τομέα καθήλωνε την οικονομία σε ρυθμούς μόνιμης υπανάπτυξης. Τα παραδείγματα που παρατίθενται στο απόσπασμα από την ‘Ίστορία του Ελληνικού Έθνους’ είναι ενδεικτικά: στην Τρίπολη τα δημητριακά μπορεί να «σάπιζαν» στις αποθήκες, ενώ στο γειτονικό Ναύπλιο η έλλειψη οδικού δικτύου οδηγούσε στη λύση των εισαγωγών. Κάτι ανάλογο συνέβαινε το 1857, για παράδειγμα, με τα

σιτάρια στη Λιβαδιά, όπου αφθονούσαν, ενώ λίγο πιο κάτω, στην πρωτεύουσα, η διάθεσή τους μπορεί να έφτανε και τις 6 δραχμές. Ένα ακόμη παράδειγμα: η μεταφορά των τούβλων από τον τόπο κατασκευής τους στον Μαραθώνα μέχρι την Αθήνα εξακόντιζε την τιμή από τις 16 στις 60 δραχμές τη χιλιάδα. Κάτι ανάλογο ίσχυε μέχρι και τη δεκαετία του 1880 και για τα είδη διατροφής. Συνεπώς, οι όποιοι δρόμοι υπήρχαν στο αρτισύστατο ελληνικό κράτος αλλά και αργότερα ήταν απλώς «οδοί διείσδυσης», όπως χαρακτηριστικά αναφέρει η Μ. Συναρέλλη, και όχι «αγωγοί επικοινωνίας», υπό την έννοια της αμφίπλευρης διακίνησης προϊόντων, αγαθών και ανθρώπων στην επικράτεια. Αυτό θα συμβεί περί τα τέλη το 19ου αιώνα.

**β. σελ.32:** Η πύκνωση του οδικού δικτύου [...] προώθησαν την κατασκευή οδικού δικτύου. Η αύξηση πράγματι είναι εντυπωσιακή, όπως καταγράφεται στον προαναφερθέντα πίνακα: από 502 χιλιόμετρα στα 1.122 το 1882, τριπλασιασμός (3.289) δέκα χρόνια αργότερα και 4.637 το 1912. **σελ. 80:** Αυτή η σπουδαία μεταβολή ήταν κατά βάση έργο των τρικουπικών κυβερνήσεων, αφού ο Μεσολογγίτης πολιτικός έθεσε σε προτεραιότητα την «επιτάχυνση της κατασκευής της τεχνοοικονομικής υποδομής» καθιστώντας «πρώτο μέλημα» της πολιτικής του τη βελτίωση κατά κύριο λόγο του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας. Η εκσυγχρονιστική πολιτική του Χ. Τρικούπη σε αυτόν τον τομέα κατέστη έτσι σταδιακά μοχλός οικονομικής ανάπτυξης και μάλιστα σε συνθήκες αργόσυρτων διαδικασιών που χαρακτήριζαν διαχρονικά τις δομές οργανώσεως του ελληνικού κράτους. Κοινή παραδοχή και διαπίστωση των συγγραφέων και των δύο παραθεμάτων είναι ότι η ανάπτυξη των συγκοινωνιών αποτέλεσε εφελτήριο, τρόπον τινά, για την οικονομία, το εμπόριο και τον εκσυγχρονισμό

γ.

**σελ. 32 :** Στους ανασταλτικούς παράγοντες [...]σε πολύ μεγάλο τμήμα της χώρας

**Τις ενδεικτικές απαντήσεις επιμελήθηκε η διδάσκουσα καθηγήτρια του  
μαθήματος «Ιστορία Ανθρωπιστικών Σπουδών»  
κ. Παναγιώτα Λόντου**

