



**ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ
Γ΄ ΤΑΞΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΛΥΚΕΙΟΥ
ΤΕΤΑΡΤΗ 12 ΙΟΥΝΙΟΥ 2019
ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟ ΜΑΘΗΜΑ:
ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ
ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ**

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1

- α. «Φεντερασιόν»
Σχολικό βιβλίο σελ. 46 Μετά τους Βαλκανικούς πολέμους «Η ενσωμάτωση... στη χώρα».
- β. Ορεινοί
Σχολικό βιβλίο σελ. 77 Μία από τις δύο μεγάλες παρατάξεις στην εθνοσυνέλευση του 1862-1864 ήταν οι ορεινοί «Οι ορεινοί... πλοιοκτητών».
- γ. ΕΑΠ
Σχολικό βιβλίο σελ. 153 «Η ελληνική κυβέρνηση...οριστική στέγαση» και σελ. 155 «Η ΕΑΠ λειτούργησε... στους πρόσφυγες».

ΘΕΜΑ Α2

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

ΘΕΜΑ Β1

- α. Σχολικό βιβλίο σελ.50 και σελ. 96
Η Συνθήκη των Σεβρών (Ιούλιος / 10 Αυγούστου 1920) αποτέλεσε τη μεγαλύτερη διπλωματική επιτυχία της Ελλάδας και δικαίωσε την τολμηρή πολιτική του Βενιζέλου. 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 και την εξουσία ανέλαβαν τα φιλοβασιλικά κόμματα. 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 Νοέμβριου ανακηρύχθηκε Συντακτική καθώς θεωρήθηκε αναγκαίο να αλλάξει εξ ολοκλήρου το σύνταγμα.
- β. Σχολικό βιβλίο σελ. 144
«Η επιστροφή του Κωνσταντίνου στην Ελλάδα έδωσε την αφορμή... στην Ελλάδα» και σελ. 50 «Οι σύμμαχοι... χωρίς αντίκρουσμα».

ΘΕΜΑ Β2

- Σχολικό βιβλίο σελ. 169
«Οι πρόσφυγες... ελληνικής ταυτότητας».

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ1

Ιστορικό πλαίσιο: σχολικό βιβλίο σελ. 208-209
«Το θετικό και αισιόδοξο... κλίμα διχασμού».

Αξιοποιήσιμα στοιχεία από τις πηγές:

ΚΕΙΜΕΝΟ Α

Οι εξελίξεις αυτές διαμόρφωσαν ένα ιδιότυπο διεθνές και εσωτερικό καθεστώς, όπως το περιέγραψε αδρά ο ίδιος ο Ελευθέριος Βενιζέλος : «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».

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 αντιλαμβάνόταν 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 σχέσεων του με τον Βενιζέλο.

ΘΕΜΑ Δ1

- α. Ιστορικό πλαίσιο: σχολικό βιβλίο σελ. 31 -32
«Το 1830... κατασκευή δρόμων» και σελ. 80 «Το τρικουπικό κόμμα προέβλεπε μεταξύ άλλων βελτίωση της άμυνας και της υποδομής κατά κύριο λόγο του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας».
- β. Ιστορικό πλαίσιο: σχολικό βιβλίο σελ. 32
«Η πύκνωση... οδικού δικτύου»
- γ. Ιστορικό πλαίσιο: σχολικό βιβλίο σελ. 32
«Στους ανασταλτικούς... τμήμα της χώρας»

Αξιοποιήσιμα στοιχεία από τις πηγές:

ΚΕΙΜΕΝΟ Α

Ο πίνακας περιλαμβάνει τα χιλιόμετρα κατασκευής οδικού δικτύου από το 1830 έως το 1912. Από το 1830 έως και το 1872 αξιοποιούνται τα στοιχεία για το α' ερώτημα. Από το

1882 έως και το 1892 αξιοποιούνται τα στοιχεία για το β' ερώτημα. Επιλογικά αξιοποιείται η αναφορά στο 1912.

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

Αξιοποιείται στο β' ερώτημα

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

Αξιοποιείται στο α' και το β' ερώτημα

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. (α' ερώτημα). 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. (β' ερώτημα).