

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1

Να δώσετε το περιεχόμενο των ακόλουθων ιστορικών όρων:

- α. «Φεντερασιόν».
- β. Ορεινοί.
- γ. ΕΑΠ.

Μονάδες 15

ΘΕΜΑ Α2

Να χαρακτηρίσετε τις προτάσεις που ακολουθούν, γράφοντας στο τετράδιό σας το γράμμα που αντιστοιχεί στην κάθε πρόταση και δίπλα του τη λέξη **Σωστό**, αν η πρόταση είναι σωστή, ή τη λέξη **Λάθος**, αν η πρόταση είναι λανθασμένη:

- α. Στον ελληνικό χώρο, το πρόβλημα της έγγκειας ιδιοκτησίας δεν γνώρισε τις εντάσεις που παρατηρήθηκαν σε άλλα ευρωπαϊκά ή βαλκανικά κράτη.
- β. Η Ελλάδα του Μεσοπολέμου δεν είχε ολοκληρώσει την αγροτική της μεταρρύθμιση.
- γ. Ο Κωλέττης, ως αρχηγός του γαλλικού κόμματος, επεδίωκε μια κυβερνητική πολιτική που θα ενίσχυε τον ρόλο του βασιλιά.
- δ. Με την άφιξη των προσφύγων, το έργο της προσωρινής στέγασης ανέλαβε το Υπουργείο Περιθάλψεως.
- ε. Οι Μεγάλες Δυνάμεις τήρησαν ενιαία στάση έναντι των επαναστατών στο Θέρισο.

Μονάδες 10

ΘΕΜΑ Β1

- α. Ποιες ήταν οι πολιτικές εξελίξεις στην Ελλάδα μετά την εκλογική ήττα του Ελευθερίου Βενιζέλου το 1920; (μονάδες 10)
- β. Πώς οι εξελίξεις αυτές επηρέασαν τη στάση των Συμμάχων απέναντι στη χώρα; (μονάδες 5)

Μονάδες 15

ΘΕΜΑ Β2

Τι προσέφεραν οι Μικρασιάτες πρόσφυγες του 1922 στη διαμόρφωση του νεοελληνικού πολιτισμού;

Μονάδες 10

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ1

Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και αντλώντας στοιχεία από τα κείμενα που σας δίνονται, να απαντήσετε στο ερώτημα:

Ποιοι παράγοντες άλλαξαν το θετικό κλίμα της πρώτης περιόδου της Κρητικής Πολιτείας;

Μονάδες 25

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».

Στα χρόνια του Βενιζέλου...: Εσωτερική και εξωτερική πολιτική, οικονομία, εκπαίδευση, πολιτισμός. Χανιά-Αθήνα: Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών «Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος» – Υπουργείο Παιδείας, Διά βίου μάθησης και Θρησκευμάτων 2010, σσ. 28-29.

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».

Λιλή Μακράκη, *Ελευθέριος Βενιζέλος 1864-1910: Η διάπλαση ενός εθνικού ηγέτη*, 2η έκδοση. Αθήνα: Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης 2001, σ. 394.

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.

Λιλή Μακράκη, *Ελευθέριος Βενιζέλος 1864-1910: Η διάπλαση ενός 2^η έκδοση*. Αθήνα: Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης 2001, σ. 398.

ΘΕΜΑ Δ1

Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και αντλώντας στοιχεία από τα κείμενα που σας δίνονται, να απαντήσετε στα ακόλουθα ερωτήματα:

- α.** Ποια ήταν η κατάσταση των υποδομών του ελληνικού κράτους κατά την περίοδο 1830-1870; (μονάδες 10)
- β.** Ποιοι παράγοντες και ποιο πολιτικό πρόγραμμα προώθησαν την ανάπτυξη του οδικού δικτύου στα τέλη του 19ου – αρχές 20ού αιώνα; (μονάδες 13)
- γ.** Ποιοι παράγοντες λειτούργησαν ανασταλτικά την ίδια περίοδο στην υλοποίηση του προγράμματος αυτού; (μονάδες 2)

Μονάδες 25

ΚΕΙΜΕΝΟ Α

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ, 1830-1912

Έτος	Χιλιόμετρα δικτύου
1830	13
1852	164
1862	242
1867	398
1872	502
1882	1.122
1892	3.289
1912	4.637

Γ. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού κράτους 1830-1920*, τόμος Β', 3η έκδοση. Αθήνα: Βιβλιοπωλείον της «Εστίας» 2005, σ. 675.

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.

Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμος ΙΔ'. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών 2000, σσ. 50-51.

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.

Μαρία Συναρέλλη, *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880*. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ 1989, σ. 105.