

**ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ
ΙΣΤΟΡΙΑ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

ΟΜΑΔΑ Α

A1. Να τεκμηριώσετε ιστορικά το περιεχόμενο των παρακάτω φράσεων

1. Η Επανάσταση της 3^{ης} Σεπτεμβρίου 1843 έδρασε καταλυτικά στη διαμόρφωση των πολιτικών πραγμάτων
2. Ο ρόλος των κομμάτων ενισχύθηκε κατά το τελευταίο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα ,απέκτησαν κύρος στη δημόσια ζωή
3. Η καταστροφή του 1922 μετέβαλε τα δεδομένα της ελληνικής κοινωνίας

Μονάδες 15

A2. Να αντιστοιχίσετε τα γεγονότα της στήλης Α με τις χρονολογίες στη στήλη Β

ΣΤΗΛΗ Α

1. Συνθήκη Κιουτσούκ Καϊναρτζή
2. Κριμαϊκός πόλεμος
3. Ολοκλήρωση κατασκευής διώρυγας Κορίνθου
4. Συνθήκη του Νεϊγύ
5. Κίνημα στο Γουδί

ΣΤΗΛΗ Β

- α) 1919
- β) 1909
- γ) 1774
- δ) 1854
- ε) 1893

Μονάδες 10

A3. Να αναφερθείτε : α) στην πολιτική δράση του Ιωάννη Κωλέττη και β) στα γενικά χαρακτηριστικά των αντιβενιζελικών κομμάτων

Μονάδες 10

A4. α) Ποιοι παράγοντες οδήγησαν στην υποχώρηση του αγροτικού τομέα από τον 19^ο αι. και μετά (μονάδες 6) και β) ποια ήταν τα χαρακτηριστικά των προσφυγικών ρευμάτων που σημειώθηκαν κατά την διάρκεια της Επανάστασης και ποια είναι η διαφορά τους από τα προσφυγικά ρεύματα της περιόδου 1914 - 1921 (μονάδες 9)

Μονάδες 15

ΟΜΑΔΑ Β

B1. Αξιοποιώντας τα στοιχεία των παρακάτω κειμένων και σε συνδυασμό με τις ιστορικές σας γνώσεις να αναφερθείτε στην έκρηξη τους στόχους τις δραστηριότητες και τα αποτελέσματα του κινήματος στο Θέρισο στην εξέλιξη του Κρητικού Ζητήματος

ΚΕΙΜΕΝΟ Α

ΑΘΗΝΑΪΚΟΣ ΤΥΠΟΣ – Ο Βλάσης Γαβριηλίδης για το Θέρισο
 << Ο κος Βενιζέλος με την κατάλευκην αδράν και αισθηματική, ως ερωτευμένου νεανίου, κάτω πολύ της ηλικίας του, επιδερμίδα, μου εφάνη πάντοτε και εις το Θέρισον και τώρα εις τας Αθήνας όταν τον πρωτογνώρισα ως Πρωτεύς φυσιογνωμιών. Μου ανέπτυξε τα επιχειρήματα του. Και τα είχα συνοψίσει ως εξής καθ' υπαγόρευσιν του ιδίου :

- Έχομεν δεσποτισμόν και όχι συνταγματοσμόν, καθώς φρονείτε σεις. Διότι δεν έχομεν κυβέρνησιν υπε'υθυνον. Δεν έχομεν τύπον ελεύθερον. Έχομεν μίαν μόνον θέλησιν κυβερνώσαν, την του Ηγεμόνος

Μετά το κατηγορητήριο αρχίζει εννοείται να πνέει ο βορράς της επαναστάσεως. Η επανάστασις κατ' αυτόν ίσταται αντιμέτωπος της Χαλέπας. Και όταν του υποδεικνύετε ατραπόν τινά υποχωρήσεως ή συμβιβασμού σας απαντά ετοιμώς :

- Αι επαναστάσεις είναι συνήθως υπερήφανοι, δεν συμβιβάζονται.>>

Εφημερίδα Ακρόπολις 4 Απριλίου
1905

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

Η επιτυχία του εγχειρήματος του Θερίσου δεν έφερε μόνο τις μεταρρυθμίσεις που διεκδικούσαν οι Κρήτες. Εδραίωσε και τη φήμη του πρωτεργάτη του κινήματος στην Ελλάδα. Η επίσκεψη του Βενιζέλου στη πρωτεύουσα μετά τον τερματισμό του ένοπλου κινήματος, έγινε δεκτή με ενθουσιασμό από τους Αθηναίους και την πολιτική ηγεσία της χώρας, που χαιρέτησε τον Κρητικό ηγέτη ως φορέα νέων ιδεών και πολιτικών μεθόδων. Η αξία της νεωτεριστικής πολιτικής μεθοδολογίας και της τολμηρής σκέψης του νέου ηγέτη που προωθούσε νέες αντιλήψεις σε παλιά προβλήματα αναγνωρίστηκε. Κύριο μέλημα του τότε εξακολουθούσε να είναι η διασφάλιση του μέλλοντος της Κρήτης. Στη συνεδρίαση της 7^{ης} Μαρτίου 1906 της Β Συντακτικής Συνέλευσης των Κρητών είπε χαρακτηριστικά : << Του λοιπού το Πολίτευμα, τι οποίον θα μας διέπει θα είναι οι ελεύθεροι δεσμοί του Ελληνικού Βασιλείου..... Ουσιαστικώς δια της αναγνωρίσεως εις τον Βασιλέα των Ελλήνων του δικαιώματος να διορίζει τον Υπατοω Αρμοστήν, η Κρήτη ηνώθη μετά της Ελλάδος>>

Η ιστορική σημασία του κινήματος του Θερίσου δεν περιορίζεται στις ευεργετικές συνέπειες του στην << εσωτερική διοίκηση >> και στην εθνική

ζωή της Κρήτης. Τα αποτελέσματα του συνδέονται άμεσα με τις πολιτικές εξελίξεις σε ολόκληρο τον ελληνικό χώρο και τις εθνικές διεκδικήσεις από το

1909 και μετά. Το Θέρισο προδίκασε την επανάσταση στο Γουδί και την είσοδο στην πολιτική ζωή της Ελλάδας του Βενιζέλου, του οποίου οι δραστηριότητες ως ρυθμιστή των ελληνικών υποθέσεων παραπέμπουν στο δημιουργικό του έργο στη Κρήτη.

Μακράκη Λιλή << Η περίοδος της αυτονομίας στη Κρήτη >> Ο Βενιζέλος και η εποχή του σελ 60

*Στα κείμενα των πηγών έχει διατηρηθεί η ορθογραφία

B2. Αξιοποιώντας τα στοιχεία του παρακάτω κειμένου κα σε συνδυασμό με τις ιστορικές σας γνώσεις να αναφερθείτε στην κατασκευή του ελληνικού σιδηροδρόμου και στην προσφορά του στην ελληνική οικονομία και κοινωνία.

Μονάδες 25

Με τίτλο "Η ιστορία των Ελληνικών σιδηροδρόμων" το περιοδικό ΓΚ κάνει μια σύνομη ανάσκόπηση της ιστορίας του ελληνικού σιδηροδρόμου

Η προσπάθεια να καλυφθεί η Ελλάδα με σιδηροδρομικό δίκτυο ξεκίνησε στα μέσα του 19ου αιώνα και εξελίχθηκε με αξιοθαύμαστο τρόπο και ταχύτητα για τα δεδομένα της εποχής. Οι γραμμές που έστρωσε η φτωχή Ελλάδα εν μέσω αναταραχής, πολέμων και κοσμογονικών αλλαγών, ένωσαν πόλεις και χωριά και έπαιξαν σημαντικότατο ρόλο στην ανάπτυξη αλλά και στις στρατιωτικές της επιτυχίες.

Οι πρώτες ράγες στην ιστορία του ελληνικού κράτους -με σκοπό τη μεταφορά αγαθών και επιβατών- στρώθηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 1850. Ήταν μια περίοδος με έντονη αναταραχή σε πολιτικό, εθνικό, κοινωνικό και βιομηχανικό επίπεδο. Τα τρένα σφύριζαν πολύ πριν την εποχή του Χαρίλαου Τρικούπη όμως σε αυτόν οφείλεται το όραμα και η προσπάθεια να αποκτήσει η χώρα ένα πλήρες σιδηροδρομικό δίκτυο. Σύμφωνα με τον οραματιστή πρωθυπουργό, οι πολεμικές κινητοποιήσεις της χώρας καθιστούσαν επιτακτικότερη την ανάγκη κατασκευής γραμμών οι οποίες θα εξασφάλιζαν την ταχύτερη μεταφορά στρατευμάτων και εφοδίων χωρίς την παρέμβαση των Μεγάλων Δυνάμεων, που σε περιπτώσεις «διαφωνίας» απέκλειαν τη λιμάνια της χώρας. Επιπλέον, η οικονομική διάσταση δεν θα μπορούσε να μην αποτελεί βασικό κριτήριο αν αναλογιστεί κανείς ότι μέχρι την κατασκευή του δικτύου, η μεταφορά αλεύρων από την Λιβαδιά στην Αθήνα στοίχιζε περισσότερο από ότι η, μέσω θαλάσσης, μεταφορά τους από το εξωτερικό. Η απουσία οδικών μεταφορών -το αυτοκίνητο δεν είχε εφευρεθεί ακόμα- σήμαινε ότι ο σιδηρόδρομος ήταν το μόνο γρήγορο, μαζικό και κυρίως αξιόπιστο μέσο μεταφοράς.

Η αρχική πρόταση για κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής στην Ελλάδα έγινε από τον Γάλλο Φραγκίσκο Φεράλδη στις αρχές του 1835 και αφορούσε στη σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά. Το καλοκαίρι του ίδιου χρόνου είχε ολοκληρωθεί η κατασκευή της οδού Πειραιώς, που ήταν ο μόνος δρόμος που συνέδεε την πρωτεύουσα με το λιμάνι και η πλειονότητα των μεταφορών πραγματοποιούνταν

με τη βοήθεια ζώων. Όμως ο σιδηρόδρομος δεν θα έμπαινε σε τροχιά κατασκευής για πολλά χρόνια ακόμα και μόλις το 1855 η κυβέρνηση του Αλέξανδρου Μαυροκορδάτου εισήγαγε στη Βουλή νομοσχέδιο για την κατασκευή της συγκεκριμένης γραμμής. Χρειάστηκαν άλλα 14 χρόνια για να παραδοθούν -το 1869- στην κυκλοφορία τα πρώτα 8,5 χλμ που είχαν ως αφετηρία στο Θησείο. Την ίδια εποχή σε άλλες χώρες όπου ο σιδηρόδρομος αποτελούσε επιλογή προόδου και μοχλό οικονομικής ανάπτυξης, κατασκευάζονταν μέχρι και 17 χλμ. γραμμής κατά μέσον όρο ημερησίως.

Η κατασκευή τού αστικού σιδηροδρομικού δικτύου φαίνεται ότι άνοιξε το δρόμο για πολλά σχέδια. Το όραμα της περιόδου ήταν να συμπεριληφθεί η χώρα στο «Ταχυδρομείο των Ινδιών», την σιδηροδρομική-ατμοπλοϊκή διαδρομή του διεθνούς εμπορίου μεταξύ των δυτικοευρωπαϊκών χωρών, της Μέσης Ανατολής και της Νοτιοανατολικής Ασίας. Ορισμένες από τις προτάσεις θα καταλήξουν στην υπογραφή συμβάσεων με το Ελληνικό Δημόσιο ή ακόμα και στην έναρξη εργασιών όμως επί 13 χρόνια όμως δεν θα κατασκευασθεί ούτε ένα χιλιόμετρο γραμμής. Μόλις το 1883 θα ξεκινήσει τη λειτουργία τις η σύνδεση Πύργου -Κατακόλου, μήκους 12,5 χλμ. που κατασκευάστηκε με πρωτοβουλία του δήμου Δετρίνων (το επίσημο όνομα του δήμου Πύργου).

Αυτά τα λίγα χιλιόμετρα «έτρεχαν» τα τρένα στη χώρα την εποχή που ο Χαρίλαος Τρικούπης έβαλε σε εφαρμογή το σχέδιο χάρη στο οποίο θα τον αναγόρευαν αργότερα σε «πατέρα του ελληνικού σιδηροδρόμου». Το όραμά του για την κατασκευή του σιδηροδρόμου είχε ως γνώμονα την αυτονόμηση της μετακίνησης του στρατού, των εμπορευμάτων και -μεταγενέστερα- των πολιτών. Η μεταφορά αγαθών και οι μετακινήσεις πραγματοποιούνταν έως τότε είτε με πλοία, είτε μέσω του φτωχού οδικού δικτύου και παρά το γεγονός ότι είχαν περάσει ήδη αρκετά χρόνια από την απελευθέρωση, η μετακίνηση των στρατευμάτων εξακολουθούσε να γίνεται υπό τον έλεγχο ή αντιρρήσεις των συμμαχικών δυνάμεων. Το σκεπτικό του Τρικούπη ήταν η ουσιαστική πλέον ανεξαρτητοποίηση της χώρας. Ο λόγος μάλιστα που η γραμμή από την Αθήνα προς τη Θεσσαλία ακολούθησε τη χάραξη του Μπράλου ήταν για να βρίσκεται μακριά από το βεληνεκές των πυροβόλων πλοίων (είτε αγγλικών είτε τουρκικών).

Ενα χρόνο μετά την προσάρτηση της Θεσσαλίας στην Ελλάδα, την άνοιξη του 1882, η κυβέρνηση Τρικούπη υπογράφει σύμβαση με τον τραπεζίτη από την Κωνσταντινούπολη Θεόδωρο Μαυρογορδάτο για δύο μετρικές (ανοίγματος ενός μέτρου) γραμμές, την Βόλος – Βελεστίνο – Λάρισα μήκους 60 χλμ και την Βελεστίνο – Φάρσαλα – Καρδίτσα – Τρίκαλα – Καλαμπάκα μήκους 142 χλμ. Ακόμη και το

πλάτος της σιδηροδρομικής γραμμής αποτέλεσε αντικείμενο διαμάχης μεταξύ κυβέρνησης Τρικούπη και αντιπολίτευσης, η οποία υποστήριζε ότι το άνοιγμα θα έπρεπε να είναι 1,44 μέτρα. Η άποψη της αντιπολίτευσης δεν υπερίσχυσε, καθώς το κόστος της θα ήταν απαγορευτικό. Τα επίσημα εγκαίνια της γραμμής Βόλος – Βελεστίνο – Λάρισα έγιναν μόλις δύο χρόνια μετά την υπογραφή της σύμβασης, το 1884, ενώ το 1886 (τέσσερα χρόνια μετά την σύμβαση) παραδόθηκε στην κυκλοφορία και η γραμμή από τον Βόλο έως την Καλαμπάκα. Σε σχέση με σήμερα τα χρονοδιαγράμματα για την κατασκευή των 200 χλμ. γραμμής είναι εντυπωσιακά.

Ειδικά αν αναλογιστεί κανείς ότι από το 1996 -που υπεγράφη η σύμβαση- έως σήμερα το ελληνικό Δημόσιο προσπαθεί εδώ και 15 χρόνια να ανοίξει τις δύο σήραγγες στο Καλλίδρομο, συνολικού μήκους 18 χλμ (εννέα χιλιόμετρα προς κάθε κατεύθυνση). Σε μια περίοδο που χρειάζονταν τρεις μέρες να φτάσει κανείς από τον Βόλο (πύλη εισόδου για τη Θεσσαλία) στα Τρίκαλα, το έργο του σιδηροδρόμου ήρθε να προστεθεί στην κατασκευή 75 εθνικών δρόμων που ήταν σε εξέλιξη εκείνη την εποχή. Σε μια ιδιαίτερα δυσχερή περίοδο για την χώρα, όλη η Ελλάδα ήταν ένα πελώριο εργοτάξιο.

Την ίδια στιγμή που ο Τρικούπης υλοποιούσε το όραμά του, οι ελληνικές περιοχές που βρίσκονταν ακόμη υπό οθωμανικό έλεγχο αποκτούσαν και εκείνες ράγιες. Από το 1872 είχε ήδη κατασκευαστεί η γραμμή Θεσσαλονίκης- Σκοπίων (συνολικό μήκος 243 χλμ), ύστερα από σχετική σύμβαση μεταξύ της τουρκικής κυβέρνησης και του Αυστριακού τραπεζίτη Φον Χιρς, ο οποίος είχε ιδρύσει την εταιρεία «Αυτοκρατορικοί Σιδηρόδρομοι της Ευρωπαϊκής Τουρκίας».

Πίσω στην ελεύθερη Ελλάδα και το 1894 οπότε αρχίζει η κατασκευή του τρένου του Πηλίου, του γνωστού σε πολλούς και ως «μουτζούρη». Τον επόμενο χρόνο παραδόθηκαν τα πρώτα 12 χλμ της γραμμής Βόλος – Λεχωνιά ενώ το 1900 υπεγράφη η σύμβαση για την επέκταση της γραμμής έως τις Μηλιές Πηλίου. Το έργο βρήκε εμπόδια, όπως ήταν η κακοκαιρία, οι αντιδράσεις των κατοίκων στις απαλλοτριώσεις αλλά και οι απεργιακές κινητοποιήσεις αλλά ολοκληρώθηκε το 1903. Παρά το γεγονός ότι τα δεδομένα της εποχής ήθελαν μετρικές γραμμές, οι Γάλλοι σύμβουλοι και κατασκευαστές του έργου (που είχαν ήδη αναλάβει μεγάλο μέρος των ελληνικών έργων υποδομής της εποχής) επιλέγουν το άνοιγμα 60 εκατοστών προκειμένου να παράσχει στο τρένο την απαιτούμενη ευελιξία με δεδομένη την ορεινή χάραξη της περιοχής.

*Το κείμενο αντλήθηκε από την επίσημη ιστοσελίδα των επιβατών του προαστιακού.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

- A1.** 1.σχ βιβ σελ 70 << Η Επανάστασητου βασιλιά>>
 2. σχ. βιβ. σελ 83 << Μολαταύτα.....στη δημόσια ζωή >>
 3. σχ. βιβ. σελ 51 << Η καταστροφή του 1922μια νέα αρχή >>

- A2.** 1-γ
 2-δ
 3-ε
 4-α
 5-β

- A3.** α) σχ. βιβ. σελ 73-74 << Ο Κωλέττηςγια τη διαδοχή >>
 β) σχ. βιβ σελ 92 << Ως αντιβενιζελικά πιο διαλλακτικό>>

- A4.** α) σχ. βιβ. σελ. 42 << Οι ραγδαίες εξελίξεις.....αγροτική μεταρρύθμιση>>
 β) σχ. βιβ. σελ 116 << Στη διάρκειαπεριοχές αυτές >>

ΟΜΑΔΑ Β

Στα θέματα της Β ομάδας προτείνεται οι μαθητές να απαντήσουν με τη μέθοδο της σύνθεσης των ιστορικών γνώσεων με τα ιστορικά στοιχεία των παραθεμάτων κάνοντας παράλληλα τις ανάλογες παραπομπές στα σχετικά χωρία των πηγών.

B1. Οι υποψήφιοι πρέπει να αναφερθούν διεξοδικά στο κίνημα του Θερίσου αξιοποιώντας τα ιστορικά στοιχεία του σχ.βιβ. σελ 210 – 212 που αναφέρονται στην έκρηξη ,τις δράσεις και την απήχηση της επανάστασης επισημαίνοντας παράλληλα τον σχολιασμό του Γαβριηλίδη όπως αποτυπώνεται στο Α κείμενο καθώς και την άποψη του ίδιου του Βενιζέλου για το αρμοστειακό καθεστώς. Στη συνέχεια κρίνεται απαραίτητο οι μαθητές να αναφερθούν στα αποτελέσματα της Επανάστασης του Θερίσου όπως αυτά καταγράφονται στο σχ. Βιβ. σελ. 215 << Το κίνημα του Θερίσου..... ιδιότυπη ελληνική επαρχία >> σε συνδυασμό με τα κατάλληλα χωρία του Β κειμένου που δίνεται.

B2. Οι μαθητές μπορούν προαιρετικά να γράψουν ένα πρόλογο για τη σχέση του σιδηροδρόμου με την βιομηχανική επανάσταση (σχ βιβ σελ 33 << Η πιο χαρακτηριστική Κατά τον 19^ο αι. >>) και στη συνέχεια να αναφερθούν στην κατασκευή του ελληνικού σιδηροδρόμου καθώς και στη προσφορά του στην Ελλάδα όπως αυτές καταγράφονται στο σχ. βιβ. σελ 34 – 35 αξιοποιώντας παράλληλα και τα σχετικά χωρία του δοθέντος παραθέματος.

Επιμέλεια θεμάτων : Καλομοίρη Κατερίνα