



ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑΤΟΣ

ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΣΗΣ

ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ

ΘΕΜΑ Α1

ΟΥΛΕΝ: Οι ραγδαίες αλλαγές, τις οποίες προκάλεσαν στη χώρα οι συνέπειες του Μικρασιατικού πολέμου, ανέδειξαν την ανάγκη για σημαντικές επενδύσεις στις υποδομές της χώρας. Το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας, για παράδειγμα, ξεπέρασε, με την έλευση των προσφύγων, το 1.000.000 κατοίκους και, φυσικά, δεν μπορούσε πλέον να υδρεύεται με το χρονολογούμενο από τους ρωμαϊκούς χρόνους Αδριάνειο Υδραγωγείο. Τη λύση του ζητήματος ανέλαβε το 1925 η αμερικανική εταιρεία ΟΥΛΕΝ, με την κατασκευή του φράγματος και της τεχνητής λίμνης στο Μαραθώνα.

Ομάδα των «Ιαπόνων»: Το μοναδικό νέο πολιτικό στοιχείο έως το 1909 ήταν η εμφάνιση της κοινοβουλευτικής ομάδας των Ιαπόνων, πολιτικού μορφώματος υπό τον Δημήτριο Γούναρη, που ιδρύθηκε το 1906. Επίκεντρο της κριτικής του ήταν η αδυναμία του πολιτικού συστήματος να προσαρμοστεί στις εξελίξεις της κοινωνίας. Η ομάδα δεν μπόρεσε να επιβιώσει και διαλύθηκε το 1908.

Ταμείο Περιθάλψεως Προσφύγων: Με την άφιξη των προσφύγων, το έργο της προσωρινής στέγασης ανέλαβε το Υπουργείο Περιθάλψεως, που ενισχύθηκε με έκτακτο προσωπικό. Στη συνέχεια το *Ταμείο Περιθάλψεως Προσφύγων* (ιδρύθηκε το Νοέμβριο του 1922 και λειτούργησε έως το 1925) ανήγειρε ξύλινα παραπήγματα για τη στέγαση των προσφύγων. Πλήθος ξεπρόβαλαν οι αυτοσχέδιες κατασκευές που χρησιμοποιούνταν ως προσωρινά καταλύματα (καλύβες, παράγκες, σκηνές) γύρω από τις πόλεις, σε πλατείες ή στα κενά οικόπεδα των πόλεων. Δεν έμεινε χώρος στεγασμένος που να μη χρησιμοποιήθηκε: σχολεία, εκκλησίες και τζαμιά, στρατώνες, θέατρα, δημόσια κτίρια, αποθήκες, υπόγεια. Επιτάχθηκαν τα άδεια σπίτια σε όλη την Επικράτεια. Καταλήφθηκαν ακόμη και κατοικούμενοι χώροι, οι ένοικοι των οποίων μοιράστηκαν την κατοικία τους με τους πρόσφυγες.

ΘΕΜΑ Α2

1 – ζ, 2 - ε, 3 - στ, 4 – ι, 5 – γ, 6 – δ, 7 – α, 8 – θ, 9 – β, 10 - η .

ΘΕΜΑ Β1

Πριν από τις εκλογές της 8ης Αυγούστου 1910 δεν είχε συγκροτηθεί κανένα νέο μεγάλο κόμμα που να υποστηρίζει τις μεταρρυθμίσεις οι οποίες προτάθηκαν το 1909/1910. Φορείς των νέων ιδεών υπήρξαν ανεξάρτητοι υποψήφιοι, οι οποίοι είτε κατά μόνας είτε μαζί με άλλους, σε ανεξάρτητα ψηφοδέλτια, διεκδικούσαν τις ψήφους των δυσανεστημένων με τα παλαιά κόμματα εκλογέων. Αυτοί οι ανεξάρτητοι πολιτικοί, με το γενικό σύνθημα της «*ανόρθωσης*», ανάλογα με την περιοχή που ήταν



υποψήφιοι και τον πληθυσμό στον οποίο απευθύνονταν, εννοούσαν είτε την υλοποίηση των αιτημάτων των συντεχνιών, όπως εκφράστηκαν στα συλλαλητήρια του 1909, είτε την επίλυση του αγροτικού ζητήματος, με την παροχή γης στους ακτήμονες. Σε κάποιες εκλογικές περιφέρειες έθεσαν υποψηφιότητα σοσιαλιστές και για πρώτη φορά εμφανίστηκε η σοσιαλδημοκρατική «Κοινωνιολογική Εταιρεία». Τα παλαιά κόμματα συμμετείχαν στις εκλογές ως *συνασπισμός* και τελικά κέρδισαν τις περισσότερες έδρες στη Βουλή. Από τις 362 έδρες εξασφάλισαν 211, ενώ 29 έδρες κέρδισαν ανεξάρτητοι που ανήκαν στον πολιτικό χώρο των παλαιών κομμάτων και 122 ανεξάρτητοι εκσυγχρονιστές. Οι τελευταίοι συσπειρώθηκαν γύρω από το πρόσωπο του κρητικού ηγέτη Ελευθερίου Βενιζέλου, ο οποίος εξελέγη χωρίς να συμμετέχει στην προεκλογική αναμέτρηση.

ΘΕΜΑ Β2

Ο Βενιζέλος, ως πρωθυπουργός της Ελλάδας, με το οξύτατο πολιτικό του αισθητήριο γνώριζε ότι δεν είχε φτάσει ακόμη το πλήρωμα του χρόνου. Στις επίμονες παρακλήσεις των συμπατριωτών του Κρητών απαντούσε αρνητικά και φαινόταν δυσάρεστος. Η σταθερή άρνησή του να επιτρέψει την είσοδο Κρητών βουλευτών στο ελληνικό κοινοβούλιο προκάλεσε στην Κρήτη ισχυρές αντιδράσεις. Αναταραχή εκδηλώθηκε στα τέλη του 1911 και συγκροτήθηκε πάλι στο νησί Επαναστατική Συνέλευση (3 Ιανουαρίου 1912), ενώ άρχισαν να οργανώνονται και ένοπλα τμήματα.

Εκείνο που δεν είχε κατορθώσει να λύσει η διπλωματία, το έλυσε ο πόλεμος. Ευθύς μετά την έκρηξη των Βαλκανικών πολέμων (Οκτώβριος 1912) οι πύλες του ελληνικού Κοινοβουλίου άνοιξαν για τους Κρήτες βουλευτές, που έγιναν δεκτοί με εκδηλώσεις απεριόριστου πατριωτικού ενθουσιασμού. Ο Πρόεδρος της Βουλής των Ελλήνων ανέγνωσε Ψήφισμα, σύμφωνα με το οποίο «*η Ελλάς αποδέχεται όπως του λοιπού ενυπάρχη κοινόν Κοινοβούλιον δια το ελεύθερον Βασίλειον και διά την νήσον Κρήτην*». Αλλά ο Βενιζέλος δεν προχώρησε περισσότερο, για να μη διαταράξει τις σχέσεις του με τις ευρωπαϊκές Δυνάμεις, εν όψει και του πολέμου που είχε αρχίσει. Αρκέστηκε να αποστείλει στην Κρήτη ως Γενικό Διοικητή το φίλο του Στέφανο Δραγούμη, ο οποίος ανέλαβε τα καθήκοντά του στις 12 Οκτωβρίου 1912.

Τα γεγονότα εξελίχθηκαν ταχύτατα, καθώς ήταν πλέον ορατή η ήττα της Τουρκίας. Στην πράξη η ένωση είχε συντελεστεί και απλώς έμενε η επικύρωσή της με την υπογραφή μιας διεθνούς συνθήκης. Στις 14 Φεβρουαρίου 1913 αφαιρέθηκαν από το φρούριο της Σούδας οι σημαίες των Μ. Δυνάμεων και της Τουρκίας. Όλα τα σύμβολα της τουρκικής επικυριαρχίας, αλλά και της κηδεμονίας των Μ. Δυνάμεων, είχαν πλέον εξαφανιστεί από την Κρήτη.

ΟΜΑΔΑ Β΄

Γ1.

Το 19ο αιώνα ο σιδηρόδρομος ήταν για τα ανεπτυγμένα κράτη της Δύσης συνώνυμο της ανάπτυξης και σύμβολο των νέων καιρών. 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. Οι σχετικές με την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου συζητήσεις άρχισαν στη χώρα μας λίγα μόλις χρόνια μετά την ανεξαρτησία της, ίσως το 1835. Ανυπέρβλητες όμως δυσκολίες περιόριζαν τις συζητήσεις αυτές για πολλές δεκαετίες στο χώρο των θεωρητικών αναλύσεων και των απλών επιθυμιών. Όπως αναφέρεται και στο παράθεμα από την «Ιστορία των ελληνικών σιδηροδρόμων», η πρώτη πρόταση έγινε από τον Γάλλο Φραγκίσκο Φερνάνδη το 1835 και αφορούσε τη σύνδεση Αθήνας – Πειραιά. Όμως, η κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής ήταν ιδιαίτερα πολυέξοδη υπόθεση και απαιτούσε κεφάλαια που το μικρό ελληνικό κράτος δεν μπορούσε να εξοικονομήσει. Από την άλλη μεριά, η προσέλκυση ξένων κεφαλαίων, επιχειρήσεων ή πιστωτικών ιδρυμάτων, προϋπέθετε ότι το προς κατασκευή δίκτυο θα ήταν αποδοτικό, θα εξασφάλιζε δηλαδή τη μεταφορά πρώτων υλών, ζωτικών για τη βιομηχανία, και καταναλωτικών αγαθών, που οι τοπικές αγορές θα ήταν σε θέση να απορροφήσουν. Στην Ελλάδα δεν υπήρχε ούτε το ένα, ούτε το άλλο. Το ενδιαφέρον λοιπόν των ξένων ή των ομογενών επενδυτών παρέμενε πολύ μικρό. Επιπλέον, η γειννίαση της θάλασσας, στις περισσότερες περιοχές της χώρας, δεν βοηθούσε τα πράγματα, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές περιόριζαν την αποδοτικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου.

Το παράθεμα συμπληρώνει πως οι πρώτες ράγες στην ιστορία του ελληνικού κράτους -με σκοπό τη μεταφορά αγαθών και επιβατών- στρώθηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 1850. Ήταν μια ταραγμένη πολιτικά, εθνικά και οικονομικά περίοδος. Μόλις το 1855 η κυβέρνηση του Αλέξανδρου Μαυροκορδάτου ψήφισε νόμο για την κατασκευή της γραμμής Αθήνα – Πειραιάς. 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 στις προηγμένες χώρες, κατασκευάζονταν μέχρι και 17 χλμ. γραμμής κατά μέσον όρο ημερησίως.

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. Ο Χαρίλαος Τρικούπης οραματίστηκε ένα πλήρες σιδηροδρομικό δίκτυο. Θεωρούσε πως οι πολεμικές κινητοποιήσεις της χώρας καθιστούσαν απαραίτητη την κατασκευή γραμμών, οι οποίες θα εξασφάλιζαν τη γρήγορη μεταφορά στρατιωτών και εφοδίων χωρίς την παρέμβαση των Μεγάλων Δυνάμεων, που συχνά επέβαλλαν στη χώρα ναυτικό αποκλεισμό. Επιπλέον, σημαντικό κριτήριο ήταν και το οικονομικό, καθώς μέχρι τότε η μεταφορά αλεύρων από τη 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.



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 όραμα της περιόδου ήταν να συμπεριληφθεί η χώρα στο «Ταχυδρομείο των Ινδιών», τη 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.

Τελικά, 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.

ΘΕΜΑ Δ1:

Οι περισσότεροι πρόσφυγες που ήρθαν στην Ελλάδα μετά τη μικρασιατική καταστροφή τοποθετήθηκαν στο βενιζελικό στρατόπεδο, καθώς θεωρούσαν ως κύριο υπεύθυνο για την τραγωδία που μόλις είχαν βιώσει το βασιλιά Κωνσταντίνο και τους πολιτικούς που τον υποστήριζαν (Λαϊκό κόμμα, Γούναρη, Στράτο, Πρωτοπαπαδάκη κ.α). Πριν ακόμη από την παροχή στέγης και εργασίας, οι πρόσφυγες απέκτησαν την ελληνική ιθαγένεια και πολιτικά δικαιώματα. Εντάχθηκαν στο κόμμα των Φιλελευθέρων τόσο ως ψηφοφόροι όσο και ως πολιτευτές, βουλευτές και υπουργοί. Διάχυτη ήταν η πολιτική πόλωση ανάμεσα σε βενιζελικούς πρόσφυγες και αντιβενιζελικούς γηγενείς, όπως εύστοχα επισημαίνει ο Μενέλαος Χαραλαμπίδης στο παράθεμα που μας δίνεται από την εφημερίδα «Δρόμος της Αριστεράς».

Οι αντιβενιζελικοί γηγενείς συνέδεαν τα «ανατολίτικα» στοιχεία των προσφύγων με την πολιτική τους συμπεριφορά: οι πρόσφυγες έγιναν εύκολα υποχείρια του Βενιζέλου, καθώς στις «σκλαβωμένες» πόλεις και στα χωριά της Μ. Ασίας, δεν είχαν βιώσει τη δημοκρατική κουλτούρα. Από τη στιγμή λοιπόν που οι πρόσφυγες, προερχόμενοι από διαφορετικού τύπου κοινωνίες, δεν έφεραν την πολιτική κουλτούρα της κοινοβουλευτικής δημοκρατίας, δεν διακινούνταν να καθορίζουν τις τύχες των πολιτών της χώρας. Μάλιστα πολλοί προχώρησαν μέχρι του σημείου να αμφισβητήσουν το δικαίωμα των προσφύγων να εκλέγονται, αλλά ακόμη και να ψηφίζουν.

Το γεγονός είναι πως η παρουσία χιλιάδων φανατικά βενιζελικών προσφύγων στην Αθήνα έθετε σε κίνδυνο την πολιτική κυριαρχία των αντιβενιζελικών. Τα εκλογικά ποσοστά που συγκέντρωσε στις προσφυγικές συνοικίες η βενιζελική παράταξη στις εκλογές του 1928 ήταν ενδεικτικά: 98,5% στην Καισαριανή, 98,1% στη Ν. Ιωνία, 98% στη Ν. Κοκκινιά, 97,4% στο Βύρωνα, όταν στην περιοχή πρωτεύουσής συγκέντρωσε το 63,7%. Όπως είναι φυσικό, οι αντιβενιζελικοί και ο αντιβενιζελικός τύπος καλλιιεργούσαν το μίσος εναντίον τους. Κατηγορούσαν τον Ελευθέριο Βενιζέλο για το καθεστώς συνδιαλλαγής που είχε επιβάλει, ότι δηλαδή οι βενιζελικοί «εξαγόραζαν» την προσφυγική ψήφο παραχωρώντας περιουσίες



γηγενών μέσω απαλλοτριώσεων σε πρόσφυγες. Σε άρθρο του ο βουλευτής Αθηνών του Λαϊκού κόμματος Κων/νος Δεμερτζής, κατηγορούσε προσωπικά τον Ελευθέριο Βενιζέλο ότι μέσω της προσφυγικής ψήφου επιδίωκε την αλλοίωση του πολιτικού φρονήματος στην πρωτεύουσα με «την εγκαθίδρυση της προσφυγικής δικτατορίας, μεθ' όλων των ολεθρίων συνεπειών της ένεκα του μίσους και της διακρίσεως, ήτις αυτομάτως προκαλείται οσάκις η μια μερίς της χώρας δεν σέβεται τα ιστορικά και αναμφισβήτητα δικαιώματα της ετέρας».

Πάντως, ανεξάρτητα από την αναμφισβήτητη αποστροφή τους προς τον Κωνσταντίνο και του πολιτικούς που τον υποστήριζαν, οι περισσότεροι πρόσφυγες, ψυχικά τραυματισμένοι και με το άγχος πρώτα της επιβίωσης και αργότερα της βελτίωσης της ζωής τους, εξέφραζαν συχνά παράπονα για την αντιμετώπιση του κράτους, αλλά και των γηγενών κατοίκων του. Κατηγορούσαν το ελληνικό κράτος ότι με την υπογραφή της Σύμβασης ανταλλαγής της Λοζάνης και του ελληνοτουρκικού Συμφώνου του 1930 παραβίασε βασικά δικαιώματά τους• ότι αποζημιώθηκαν μόνο κατά ένα μέρος για την περιουσία που εγκατέλειψαν στις πατρίδες τους• ότι, τέλος, η ανταλλάξιμη περιουσία δεν περιήλθε πάντοτε σε αυτούς.

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1930, η πολιτική συμπεριφορά των προσφύγων παρουσίασε ένα διαφορετικό πολιτικό πρόσημο. Η υπογραφή του Ελληνοτουρκικού Συμφώνου από τον Ελευθέριο Βενιζέλο το 1930, το οποίο ουσιαστικά οδήγησε στο συμψηφισμό των ανταλλάξιμων, ελληνικών και μουσουλμανικών περιουσιών, προκάλεσε θύελλα αντιδράσεων ανάμεσα στους πρόσφυγες. Με τη συμφωνία αυτή η κατά πολύ μεγαλύτερη περιουσία των ανταλλάξιμων Ελλήνων ορθοδόξων της Τουρκίας εξισώθηκε με την αντίστοιχη περιουσία των μουσουλμάνων της Ελλάδας. Την ίδια περίοδο η οικονομική κρίση που οδήγησε στην πτώχευση του 1932 –την οποία χρεώθηκε πολιτικά ο πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος– είχε ως αποτέλεσμα την αποστασιοποίηση ενός σημαντικού τμήματος του προσφυγικού στοιχείου από το βενιζελικό πολιτικό χώρο. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την παρακράτηση του 25% της προκαταβολής της αποζημίωσης από την Εθνική Τράπεζα και της άρνησης διακανονισμού των προσφυγικών χρεών, απομάκρυνε τμήμα του προσφυγικού κόσμου από την εκλογική βάση του κόμματος των Φιλελευθέρων και συνέβαλε στην ήττα του στις εκλογές του 1932 και του 1933. Μετά από 12 ολόκληρα χρόνια (από το Νοέμβριο του 1920) οι αντιβενιζελικοί με το Λαϊκό κόμμα και με ηγέτη τον Παναγή Τσαλδάρη ήταν και πάλι στην εξουσία!

Τέλος, οι άσχημες συνθήκες διαβίωσης στις πολυπληθείς φτωχές προσφυγικές συνοικίες, η αποτυχία των πελατειακών σχέσεων που είχαν αναπτύξει οι πρόσφυγες με το Κόμμα των Φιλελευθέρων με στόχο την ικανοποίηση βασικών προβλημάτων τους (στεγάση, επαγγελματική αποκατάσταση, αποζημιώσεις) και η δραστηριοποίηση του Κομμουνιστικού Κόμματος στις συνοικίες, οδήγησαν στην εκλογική και πολιτική ενδυνάμωση του ΚΚΕ. Πλέον οι πρόσφυγες δεν συνιστούσαν απειλή μόνο για το Λαϊκό κόμμα και το βασιλιά, αλλά για ολόκληρο το αστικό πολιτικό σύστημα.