

ΙΣΤΟΡΙΑ
ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ
13 ΙΟΥΝΙΟΥ 2018
ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ
ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1

α) Κλήριγκ: Στο εξωτερικό εμπόριο [κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας κρίσης του 1932] κυριάρχησε προοδευτικά η μέθοδος του διακανονισμού «κλήριγκ». Οι διεθνείς συναλλαγές δεν γίνονταν, δηλαδή, με βάση το μετατρέψιμο συνάλλαγμα αλλά με βάση διακρατικές συμφωνίες που κοστολογούσαν τα προς ανταλλαγή προϊόντα και φρόντιζαν να ισοσκελίσουν την αξία των εισαγωγών με την αντίστοιχη των εξαγωγών, στο πλαίσιο ειδικών λογαριασμών. Για μια χώρα, όπως η Ελλάδα, όπου οι συναλλαγές με το εξωτερικό ήταν έντονα ελλειμματικές, η διαδικασία αυτή, πέρα από τα αρνητικά, είχε και θετικά στοιχεία.

β) Εθνικόν κοιτάτον: Κατά τη διάρκεια της Εθνοσυνέλευσης του 1862-1864 ο λαός συμμετείχε ενεργά στη συγκρότηση των δύο μεγάλων παρατάξεων, των πεδινών και των ορεινών. Μικρότερη απήχηση είχαν άλλοι πολιτικοί σχηματισμοί, όπως το Εθνικόν Κοιτάτον, υπό τον Επαμεινώνδα Δεληγιώργη, που υποστήριζε την ανάπτυξη του κοινοβουλευτισμού και τον εκσυγχρονισμό της χώρας, οικονομική ανάπτυξη και μεταρρυθμίσεις στη διοίκηση και στο στρατό, πολιτισμική εξάπλωση στην Οθωμανική αυτοκρατορία.

γ) Οργανισμός: [Κατά τη διάρκεια του πρώτου διωγμού (1914) και στο πλαίσιο της περίθαλψης των προσφύγων που συνέρρευσαν στην Ελλάδα], ιδρύθηκε τον Ιούλιο του 1914 στη Θεσσαλονίκη Οργανισμός, με σκοπό την άμεση περίθαλψη και στη συνέχεια την εγκατάσταση των προσφύγων σε εγκαταλελειμμένα τουρκικά και βουλγαρικά χωριά της Κεντρικής και Ανατολικής Μακεδονίας. Παρεχόταν συσσίτιο, προσωρινή στέγη και ιατρική περίθαλψη, μέχρι οι πρόσφυγες να βρουν εργασία ή να αποκτήσουν γεωργικό κλήρο.

ΘΕΜΑ Α2

A.2.α-ΣΩΣΤΟ

A.2.β-ΣΩΣΤΟ

A.2.γ-ΣΩΣΤΟ

A.2.δ-ΛΑΘΟΣ

A.2.ε-ΛΑΘΟΣ

ΘΕΜΑ Β1

B.1.α.

Ως αντιβενιζελικά θεωρούνταν τα κόμματα της αντιπολίτευσης. Από τα αντιβενιζελικά κόμματα, πιο αδιάλλακτα ήταν τα κόμματα του Δημητρίου Ράλλη και το [Εθνικό Κόμμα] του Κυριακούλη Μαυρομιχάλη, ενώ το κόμμα του Γεωργίου Θεοτόκη ήταν πιο διαλλακτικό.

B.1.β.

Παρά τις διαφορές που υπήρχαν ανάμεσά στα αντιβενιζελικά κόμματα, τα ένωνε ένας συντηρητικός προσανατολισμός. Πάντως, δεν ήθελαν να επιστρέψουν στην προ του 1909 εποχή. Επομένως, ως προς αυτό δεν διέφεραν κατ' αρχήν από τους Φιλελευθέρους. Διέφεραν

όμως στο εύρος των σχεδιαζόμενων μεταρρυθμίσεων και στις μεθόδους άσκησης της πολιτικής. Οι Αντιβενιζελικοί απεχθάνονταν τη διαρκή παρέμβαση του κράτους, επειδή, εκτός των άλλων, αυτή θα είχε ως αποτέλεσμα την ενίσχυση της εκτελεστικής εξουσίας. Δεν είχαν μακροπρόθεσμη πολιτική, αντίθετα, επικέντρωναν την προσοχή τους στην επίλυση επίκαιρων προβλημάτων. Τα αντιβενιζελικά κόμματα εξελίχθηκαν σε κόμματα υπεράσπισης των συμφερόντων που κινδύνευαν από την πολιτική των Φιλελευθέρων. Η σύγκρουση με τους Φιλελευθέρους τα οδηγούσε σε διαρκώς συντηρητικότερες θέσεις.

ΘΕΜΑ Β2

Β.2.α.

Ο εντολοδόχος των Μεγάλων Δυνάμεων πρίγκιπας Γεώργιος ανέλαβε τα καθήκοντα του Υπατου Αρμοστή Κρήτης στις 9 Δεκεμβρίου 1898.

Οι ξένοι Ναύαρχοι αναχώρησαν την επομένη (10 Δεκεμβρίου) και αμέσως άρχισε με γοργούς ρυθμούς το δυσχερές έργο της οργάνωσης του νέου πολιτικού σχήματος, που ονομάστηκε *Κρητική Πολιτεία*. Ορίστηκε μια 16μελής Επιτροπή από 12 χριστιανούς και 4 μουσουλμάνους, για να εκπονήσει το σχέδιο του κρητικού συντάγματος, ενώ παράλληλα προχώρησαν οι πολιτικές πράξεις, χωρίς χρονοτριβή. Έναν ακριβώς μήνα μετά την εγκατάσταση του Υπατου Αρμοστή, δημοσιεύτηκε το πρώτο σημαντικό διάταγμα «Περί συγκροτήσεως της Κρητικής Συνελεύσεως» και αμέσως προκηρύχθηκαν εκλογές για την ανάδειξη πληρεξουσίων. Στις εκλογές αυτές αναδείχθηκαν 138 χριστιανοί και 50 μουσουλμάνοι πληρεξούσιοι και η Κρητική Βουλή άρχισε τις εργασίες της στις 8 Φεβρουαρίου 1899. Το Σύνταγμα της Κρητικής Πολιτείας, που συντάχθηκε κατά το πρότυπο του ισχύοντος τότε ελληνικού συντάγματος, αφού εγκρίθηκε από το Συμβούλιο των Πρέσβων των Προστάτιδων Δυνάμεων στη Ρώμη, τέθηκε αμέσως σε εφαρμογή. Λίγες ημέρες αργότερα συγκροτήθηκε και ορκίστηκε η πρώτη κυβέρνηση της Κρητικής Πολιτείας, στην οποία Υπουργός Δικαιοσύνης ορίστηκε ο Ελευθέριος Βενιζέλος.

Β.2.β. Η πρώτη κυβέρνηση της Κρητικής Πολιτείας εργάστηκε με ζήλο και απέδωσε σε σύντομο χρονικό διάστημα σημαντικό έργο. Εξέδωσε πολύ γρήγορα νόμους και διατάγματα, έκοψε κρητικό νόμισμα (την κρητική δραχμή) και ίδρυσε την Κρητική Τράπεζα [οργάνωσε ταχυδρομική υπηρεσία και Χωροφυλακή με Ιταλούς αξιωματικούς και υπαξιωματικούς (καραμπινιέρους)].

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ1

Μικρό σχόλιο: Η διαίρεση των ζητούμενων σε α, β, γ, δεν είναι ιδιαίτερα σαφής και δημιουργεί αρκετά προβλήματα επικάλυψης και επανάληψης. Η αοριστία της διατύπωσης λ.χ. «ποιες προσδοκίες καλλιεργούσε η ιδέα της ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα τον 19^ο αιώνα» αναμένεται να δυσχεράνει την προσπάθεια των μαθητών. Παράλληλα, η έννοια «δυσκολίες στην πραγματοποίηση» προφανώς πρέπει να περιλαμβάνει στην απάντηση τον ανταγωνισμό των θαλάσσιων συγκοινωνιών αλλά και την ανάμιξη των αμφίβολης αξιοπιστίας κερδοσκόπων.

Στην ενδεικτική απάντηση που ακολουθεί έγινε σε μεγάλο βαθμό επαναδιατύπωση του σχολικού βιβλίου, προκειμένου να καλυφθούν όλες οι δυνατές προσεγγίσεις που τυχόν αναμένεται να επιλέξουν οι μαθητές.

Αναπτυξιακές προσδοκίες για την Ελλάδα (και σε αναλογία με τη Δυτική Ευρώπη) μπορούν να θεωρηθούν περιληπτικά:

ΕΛΛΑΔΑ	ΔΥΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ
• Η είσοδος μιας μικρότερης και καθυστερημένης οικονομικά χώρας στο χώρο των ανεπτυγμένων κρατών. • Η μεταφορά πρώτων υλών, ζωτικών για τη βιομηχανία, και καταναλωτικών αγαθών, που οι τοπικές αγορές θα ήταν σε θέση να απορροφήσουν.	• Η μεταφορά μεγάλου όγκου προϊόντων με μικρό κόστος, σε αποστάσεις που μετριούνταν πλέον στην κλίμακα κρατών και ηπείρων. • Η βιομηχανική επανάσταση, η αύξηση της παραγωγής και η δημιουργία μεγάλων πόλεων. • Η τροφοδοσία των πόλεων με τρόφιμα, των εργοστασίων με πρώτες ύλες και της αγοράς.
• Η σύνδεση της Ελλάδας με τους διεθνείς άξονες, • Η μεταφορά αγροτικών προϊόντων (εξυπηρέτηση τοπικών αναγκών), • Η δημιουργία ενός αξιόπιστου χερσαίου συγκοινωνιακού δικτύου. • Η ανάπτυξη της βιομηχανίας (εκβιομηχάνιση) και η γενικότερη οικονομική ανάπτυξη.	

Γ.1.α.

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, τα οποία βίωναν την πιο χαρακτηριστική από τις αλλαγές που έφερε η βιομηχανική επανάσταση στα ανεπτυγμένα κράτη του 19ου αιώνα, δηλαδή την εμφάνιση, την εξάπλωση και τελικά την κυριαρχία του σιδηροδρόμου στις χερσαίες μεταφορές. Ο σιδηρόδρομος μάλιστα θεωρήθηκε το σύμβολο των νέων καιρών και το συνώνυμο της ανάπτυξης κατά το 19ο αιώνα.

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. 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 στην Ελλάδα - όπως και στη Δυτική Ευρώπη - 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. Είναι ευρέως γνωστό ότι και στα ανεπτυγμένα ευρωπαϊκά κράτη το σιδηροδρομικό δίκτυο έλυνε το πρόβλημα της μεταφοράς μεγάλου όγκου προϊόντων με μικρό κόστος, σε αποστάσεις που μετριούνταν πλέον στην κλίμακα κρατών και ηπείρων. Η βιομηχανική επανάσταση, η αύξηση της παραγωγής και η δημιουργία μεγάλων πόλεων δεν θα μπορούσαν να προχωρήσουν χωρίς αυτήν τη νέα δυνατότητα που εξασφάλιζε την τροφοδοσία των πόλεων με τρόφιμα, τα εργοστάσια με πρώτες ύλες και την αγορά με προϊόντα.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες του πρώτου παραθέματος η προώθηση της κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου συνδέεται άμεσα με τις θετικές εξελίξεις που θα αποκόμιζε ο πρωτογενής τομέας της ελληνικής οικονομίας. Αναλυτικότερα, η αύξηση της στρεμματικής καλλιέργειας και συνακόλουθα της αγροτικής παραγωγής θα εξασφάλιζε στους Έλληνες γεωργούς μεγαλύτερα ποσοστά κέρδους και συνακόλουθα θα απέφερε τη βελτίωση «του υλικού και ηθικού βίου τους». Η άνθηση της αγροτικής οικονομίας συμπαρασύρει επί τα βελτίω και τις εξελίξεις στο εσωτερικό εμπόριο, καθώς -σύμφωνα με Α.Ν, Βερναρδάκη- η

ανταλλαγή των προϊόντων αποκτά ανώτερη ποιότητα και ποσότητα, στοιχεία τα οποία βεβαίως μεταφράζονται σε αύξηση της κερδοφορίας. Τρίτος τομέας που θα δεχτεί τις ευεργετικές επιδράσεις της κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου είναι τα χειρωνακτικά επαγγέλματα (: τεχνίτες) και η βιομηχανία, που καλούνται να απορροφήσουν ως πρώτη ύλη και να επεξεργαστούν τα αγροτικά προϊόντα, να τα μετατρέψουν σε βιομηχανικά και να τα προωθήσει στην εγχώρια αγορά προς κατανάλωση. [Πρέπει ίσως να επισημανθεί ότι την εποχή που γράφεται το βιβλίο του Βερναρδάκη (1885) η βιομηχανία που ως τότε παρέμενε στο αποσπασματικό και ευκαιριακό επίπεδο της εξυπηρέτησης ~~τοπικών~~ αναγκών, με την επεξεργασία αγροτικών προϊόντων (εξέλιξη των παραδοσιακών αλευρομύλων, των ελαιοτριβείων, των βυρσοδεψείων και των κλωστηρίων) βιώνει μια πρώτη απόπειρα ανάπτυξης των βιομηχανικών δραστηριοτήτων στη χώρα, καθώς γύρω στα 1870 σημειώθηκε κάποιο κύμα ίδρυσης βιομηχανικών επιχειρήσεων, περισσότερων από εκατό, ενώ ταυτόχρονα παρατηρήθηκε κάποια τάση αύξησης του δυναμικού των ήδη υπάρχουσών μονάδων.] Η αύξηση της εγχώριας αγροτικής και βιομηχανικής παραγωγής αναμένεται **-σύμφωνα με την πηγή-** να διορθώσει το παθητικό ισοζύγιο πληρωμών που, ως γνωστόν, ίσχυε στο εξωτερικό εμπόριο σε όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα και, επιπλέον, να εξασφαλίσει αυτάρκεια σε συγκεκριμένες κατηγορίες εγχώριων προϊόντων. **Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο κείμενο Α** ο περιορισμός των εισαγόμενων «ομοειδών προϊόντων» θα αποφέρει «περίσσειμα χρημάτων» που μπορεί να αξιοποιηθεί στην αγορά νέων καταναλωτικών αγαθών είτε ξένων είτε εγχώριων.

Στην Ελλάδα, βέβαια, δεν υπήρχαν οι τομείς στους οποίους θα ήταν αναγκαίος ο σιδηρόδρομος. Το ενδιαφέρον λοιπόν των ξένων ή των ομογενών επενδυτών παρέμενε πολύ μικρό. Επιπλέον, η γειτνίαση της θάλασσας, στις περισσότερες περιοχές της χώρας, δεν βοηθούσε τα πράγματα, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές περιόριζαν την αποδοτικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου. **Αν ληφθούν υπόψη και οι πληροφορίες της τρίτης πηγής** προκύπτει το συμπέρασμα ότι η σχέση του σιδηροδρομικού δικτύου – όπως και του οδικού δικτύου – με την εμπορική ναυτιλία, υπήρξε σχέση άκρως ανταγωνιστική, καθώς οι θαλάσσιες συγκοινωνίες κυριαρχούσαν στις μεταφορές κοντά στα παράλια, δηλαδή σε πολύ μεγάλο τμήμα της χώρας. Ο συγγραφέας της πηγής, μάλιστα, επικρίνει την «ελαφρότητα» με την οποία κατασκευάστηκε ο σιδηρόδρομος έτσι που να εξυπηρετεί κυρίως παράλιες περιοχές και επισημαίνει ότι ο ανταγωνισμός της ναυτιλίας υπήρξε μεγάλη απειλή και εμπόδιο για την ανάπτυξη του σιδηρόδρομου, ο οποίος ήρθε να διεκδικήσει το δικό του μερίδιο στον τομέα των μεταφορών σε μια εποχή που η οξύτατη οικονομική κρίση είχε ήδη προξενήσει «πόλεμο τιμών» στη θαλάσσιες μεταφορές.

Γ.1β.

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, **πληροφορία, η οποία επιβεβαιώνεται στον πίνακα για την εξέλιξη των σιδηροδρόμων 1869-1909, καθώς στο έτος 1869 σημειώνεται ότι το δίκτυο περιλαμβάνει μόλις 9km.** 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. Την ίδια περίπου εποχή, γύρω από τη χώρα, προχωρούσε η κατασκευή μεγάλων κοινωνιακών 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 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. *Η πορεία της κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου **αποτυπώνεται με απόλυτη ταύτιση στον πίνακα** καθώς από το 1883 μέχρι το 1892, κατασκευάστηκαν τμηματικά τα 900 km που προαναφέρθηκαν. Αναλυτικότερα οι τρικουπικές κυβερνήσεις από το 1883 και μετά, μέσα σε διάστημα μόλις δύο ετών, προωθούν την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου, που ανέρχεται πλέον στα 222 km το 1885. Το μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών τριπλασιάζεται περίπου μέχρι το 1889 (640km) και το 1892 έχουν κατασκευαστεί τα 900 χιλιόμετρα που προαναφέρθηκαν.*

Τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισε το ελληνικό κράτος επιβράδυναν την κατασκευή του έργου στη δεκαετία του 1890 και το δίκτυο ολοκληρώθηκε μόλις το 1909. *Η βραδύτητα της κατασκευής - απότοκο μάλλον της πτώχευσης του 1893 και των συνακόλουθων προβλημάτων που επισώρευσε - **επιβεβαιώνεται στον πίνακα**, κυρίως στο διάστημα από το 1897 μέχρι το 1907. Σε πέντε χρόνια (1892-1897) κατασκευάζονται μόλις 70 km, ενώ στην πρώτη δεκαετία του 20ού αιώνα η κατασκευή φαίνεται να επιταχύνεται καθώς προστίθενται τμηματικά άλλα 400 περίπου km μέχρι το 1907.*

Στο μεγαλύτερο τμήμα του το δίκτυο ήταν μετρικό, με γραμμές πλάτους ενός μόνο μέτρου, τη στιγμή που οι διεθνείς προδιαγραφές προέβλεπαν γραμμές πλάτους 1,56 μέτρων. Αυτό σήμαινε ότι το δίκτυο σχεδιάστηκε για να εξυπηρετεί τοπικές κυρίως ανάγκες, χωρίς φιλοδοξίες να αποτελέσει τμήμα του διεθνούς δικτύου. *Το μειονέκτημα της κατασκευής του μετρικού δικτύου επισημαίνεται έμμεσα **στο κείμενο της τρίτης πηγής**, όπου ο Γ. Δερτιλής αναφέρει ότι το δίκτυο δεν είχε παντού το ίδιο πλάτος γραμμών με αποτέλεσμα η συμβολή του στον τομέα των μεταφορών να είναι περιορισμένη σε σχέση με την ανάπτυξη της χώρας.*

Το κράτος ανέλαβε το μεγαλύτερο μέρος του κόστους του έργου και επωμίστηκε το μεγαλύτερο μέρος του δανεισμού, που έγινε κυρίως από ξένα πιστωτικά ιδρύματα ενώ οι ιδιώτες συμμετείχαν με μικρότερο ποσοστό (περίπου 30%). ***Το τρίτο παράθεμα μάλιστα κάνει λόγο για μία «ένεση επενδύσεων», η οποία συνδέθηκε με την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου.** Η περιορισμένη ιδιωτική επενδυτική παρουσία εξηγείται βέβαια από το γεγονός ότι επρόκειτο για ένα έργο του οποίου η αποδοτικότητα ήταν πολύ αμφίβολη. Πραγματικά, το σιδηροδρομικό δίκτυο κλήθηκε να εξυπηρετήσει τη διακίνηση αγροτικών κυρίως προϊόντων και από την αρχή της λειτουργίας του παρουσίαζε σοβαρή υστέρηση στα έσοδά του σε σχέση με τους αισιόδοξους υπολογισμούς που οδήγησαν στη δημιουργία του. Το γεγονός αυτό οδήγησε και στη διακοπή των περαιτέρω επενδύσεων στο χώρο του σιδηροδρόμου.*

Γ.1.γ

Είναι αναμφίβολο ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο πρόσφερε πολλά σε μία χώρα που δεν είχε ποτέ πριν γνωρίσει αξιόπιστο χερσαίο συγκοινωνιακό δίκτυο. Πρόσφερε επίσης πολλές υπηρεσίες στον καιρό των πολέμων, αφού επέτρεψε τη γρήγορη επιστράτευση και τον εφοδιασμό του ελληνικού στρατού. Δεν κατόρθωσε όμως να φέρει την ανάπτυξη και την εκβιομηχάνιση στις περιοχές όπου έφτασε. Δεν κατόρθωσε να εκπληρώσει όσες αναπτυξιακές προσδοκίες στηρίχθηκαν πάνω του. Για να το κάνει αυτό θα έπρεπε να προκαλέσει την αλλαγή κοινωνικών και οικονομικών δομών. Και, φυσικά, ένα συγκοινωνιακό δίκτυο δύσκολα μπορεί να πετύχει τόσο ριζοσπαστικές αλλαγές. *Οι έντονοι προβληματισμοί σχετικά με τη χρησιμότητα ή μη του σιδηροδρόμου **καταγράφονται αναλυτικά στο κείμενο της τρίτης πηγής**. Ο συγγραφέας σημειώνει ότι η χρήση του σιδηροδρόμου ως μέσου συγκοινωνίας – έστω και αξιόπιστου όπως προαναφέρθηκε – κρίθηκε*

αμφισβητήσιμη. Παράλληλα οι επενδύσεις των ιδιωτών, όσες κατάφερε να προσελκύσει το κράτος, δεν συνετέλεσαν σε μια «οικονομική απογείωση». Εξάλλου, ανεξάρτητα από το ύψος τους, οι όποιες επενδύσεις θα γινόταν δεν επρόκειτο να συντελέσουν δραστικά στην ανάπτυξη της βιομηχανίας, όπως σωστά επισημάνθηκε. Η Ελλάδα στις περιορισμένες διαστάσεις της του 19^{ου} αιώνα δεν διέθετε σημαντικές πρώτες ύλες, κυρίως κοιτάσματα σιδηρομεταλλευμάτων, άρα δεν υπήρχε επαρκής λόγος ή έρεισμα για την ίδρυση βαριάς βιομηχανίας, η οποία θα αναλάμβανε την παραγωγή δικτύου και τροχαίου υλικού. Επιπρόσθετα, η έλλειψη κοιτασμάτων γαιάνθρακα υποχρέωνε -όπως είναι γνωστό- τη χώρα να αγοράζει κάρβουνο (: ενεργειακή πρώτη ύλη) από το εξωτερικό, όπως και ξυλεία, αναγκαία για την κατασκευή των σιδηροδρομικών υποδομών. Παράλληλα – όπως ήδη αναφέρθηκε – η συνεισφορά του σιδηροδρομικού δικτύου στις μεταφορές δεν κρίθηκε ιδιαίτερα σημαντική καθώς υπέστη τον οξυμμένο ανταγωνισμό της εμπορικής ναυτιλίας, η οποία είχε πρωτεύοντα ρόλο στις παράλιες περιοχές.

ΘΕΜΑ Δ1

Δ.1.α.

Η αγροτική αποκατάσταση των προσφύγων της Μικρασιατικής Καταστροφής στο μεγαλύτερο μέρος της ήταν έργο της ΕΑΠ. Απέβλεπε στη δημιουργία μικρών γεωργικών ιδιοκτησιών. Η εγκατάσταση των προσφύγων έγινε σε εγκαταλελειμμένα χωριά, σε νέους συνοικισμούς προσαρτημένους σε χωριά και σε νέους, αμιγώς προσφυγικούς συνοικισμούς. **Από το κείμενο Α, το οποίο είναι απόσπασμα από την έκθεση της Κοινωνίας των Εθνών σχετικά με την «Εγκατάσταση των προσφύγων στην Ελλάδα» και αποτελεί πρωτογενή ιστορική πηγή, λαμβάνουμε την επιπρόσθετη πληροφορία** ότι αντιπρόσωποι προσφύγων, όταν επρόκειτο να εγκατασταθεί η ομάδα τους σε μια περιοχή, παραλάμβαναν επισήμως την παραχωρηθείσα σε αυτούς έκταση γης («Μόλις η ομάδα ... παραλαβή της γης»).

Ο παραχωρούμενος κλήρος ποίκιλλε πρώτα από όλα ανάλογα με το μέγεθος της οικογένειας των προσφύγων. **Στην πρώτη πηγή διευκρινίζεται** ότι ως βασική μορφή οικογένειας θεωρούνταν η τετραμελής, ενώ για κάθε επιπρόσθετο μέλος η οικογένεια λάμβανε επιπλέον $1/5$ επί της συνολικής γης που της είχε παραχωρηθεί («Γενικά ως βάση ... επιπλέον μέλος»). **Στο ίδιο παράθεμα αναφέρεται ακόμη** ότι η έκταση γης που παραλάμβανε κάθε οικογένεια εξαρτόταν από το συνολικό μέγεθος της γης που παραχωρούνταν σε κάθε κοινότητα προσφύγων και από τη δυνατότητα κάθε προσφυγικής οικογένειας να εξασφαλίζει την επιβίωσή της και να ανταποκρίνεται στις οικονομικές υποχρεώσεις της («Το μέγεθος του τμήματος ... να εξοφλήσει τα χρέη της»). Άλλοι παράγοντες που λαμβάνονταν υπόψη όσον αφορά τη διανομή του κλήρου ήταν η ποιότητα του εδάφους, το είδος της καλλιέργειας και η δυνατότητα άρδευσης. **Μάλιστα, από το κείμενο Α λαμβάνουμε πληροφορίες που διασαφηνίζουν τις ιστορικές μας γνώσεις.** Συγκεκριμένα, η αξία του παραχωρούμενου κλήρου διέφερε όχι μόνο σε ολόκληρη την επικράτεια της χώρας, αλλά και μεταξύ περιοχών του ίδιου τόπου. Αυτό οφειλόταν όχι μόνο στην ποιότητα του εδάφους, αλλά και στις υποδομές που υφίσταντο ή όχι σε κάποια περιοχή ή στην απόστασή της από κάποια πόλη («Είναι περιττό ... αστικό κέντρο κλπ»). Συνήθως ο κλήρος δεν αποτελούσε ενιαία έκταση, αλλά τεμάχια αγρών που βρίσκονταν σε διαφορετικές τοποθεσίες. Στην αρχή η διανομή από τις υπηρεσίες εποικισμού ήταν προσωρινή. Θα γινόταν οριστική μετά την κτηματογράφηση από την τοπογραφική υπηρεσία του Υπουργείου Γεωργίας. **Οι πληροφορίες του παραθέματος συγκλίνουν με τα προαναφερθέντα.** Οι αντιπρόσωποι των προσφύγων, σύμφωνα με την πρώτη πηγή, παραλάμβαναν τη γη που τους παραχωρείτο, χωρίς αυτή προηγουμένως να έχει τοπογραφηθεί, ενώ τα σύνορα μεταξύ

των αγρών καθορίζονταν χονδρικά («Η παραλαβή γίνεται ... κατά προσέγγιση»). Εκτός από τη γη παραχωρούνταν στέγη, εργαλεία, σπόροι, λιπάσματα και ζώα.

Δ.2.β.

Για ένα διάστημα η άφιξη των προσφύγων της Μικρασιατικής Καταστροφής φαινόταν δυσβάστακτο φορτίο για την ελληνική οικονομία. Μεσοπρόθεσμα όμως αυτή ωφελήθηκε από την εγκατάσταση των προσφύγων.

Κατ' αρχήν αναδιάρθρωθηκαν οι καλλιέργειες και η αγροτική παραγωγή πολλαπλασιάστηκε. Σε μία δεκαετία (1922-1931) οι καλλιεργούμενες εκτάσεις αυξήθηκαν περίπου κατά 50%. **Σύμφωνα μάλιστα με το κείμενο Γ, λίγα χρόνια αργότερα, το 1936, η αύξηση αυτή προσέγγιζε σχεδόν το 100% («Το 1936 ... διπλασιάσει»).** Επίσης, η γεωργική παραγωγή διπλασιάστηκε και εξασφαλίστηκε επάρκεια σε σιτηρά. Η ενασχόληση των αγροτών – προσφύγων με την καλλιέργεια των σιτηρών **εξηγείται στο κείμενο Β, το οποίο είναι απόσπασμα από το έργο του επικεφαλής της Ε.Α.Π. στην Ελλάδα, Η. Morgenthau, «Η αποστολή μου στην Αθήνα. Το έπος της εγκατάστασης», και συνεπώς αποτελεί πρωτογενή ιστορική πηγή.** Σύμφωνα με τον συγγραφέα, η δεινή οικονομική κατάσταση των αγροτών – προσφύγων οδήγησε το 76% αυτών να ασχοληθούν με την καλλιέργεια δημητριακών, κατά βάση σιτηρών, διότι η καλλιέργειά τους δεν εξαρτάται από την ποιότητα του εδάφους, καθώς αναπτύσσονται σχεδόν οπουδήποτε, ούτε είναι χρονοβόρα, όπως εκείνη των οπωροφόρων δέντρων. Έτσι, οι πρόσφυγες μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα μπορούσαν πρώτα από όλα να ικανοποιηθούν από μόνοι τους την άμεση και πειστική ανάγκη της διατροφής τους και να εξασφαλίσουν κάποια έσοδα από την πώληση μέρους της («Το 76 τοις εκατό ... σε κάθε είδος εδάφους»).

Οι πρόσφυγες εφάρμοσαν την αμειψισπορά και την πολυκαλλιέργεια και στήριξαν το θεσμό της μικρής γεωργικής ιδιοκτησίας. Ειδικά, η αναδιάρθρωση της αγροτικής ιδιοκτησίας επιτεύχθηκε όταν στα αμέσως μετά τον πόλεμο χρόνια η ανάγκη αποκατάστασης των προσφύγων βρέθηκε στο επίκεντρο του κρατικού ενδιαφέροντος και εφαρμόστηκαν τα νομοθετήματα που είχε ήδη λάβει η κυβέρνηση Βενιζέλου στη Θεσσαλονίκη την περίοδο του Εθνικού Διχασμού και του Α Παγκοσμίου Πολέμου. Μάλιστα, ένα μέρος από τα 8.000.000 στρέμματα που διέθεσε η ελληνική κυβέρνηση στην Ε.Α.Π. για την αποκατάσταση των προσφύγων προέρχονταν από κτήματα που απαλλοτριώθηκαν με την αγροτική μεταρρύθμιση. Η αναδιανομή των τσιφλικιών που έγινε έφτασε στο 85% των καλλιεργήσιμων εκτάσεων στη Μακεδονία και στο 68% στη Θεσσαλία. Στο σύνολο της καλλιεργήσιμης γης της χώρας το ποσοστό αυτό ανήλθε σε 40%. Μετά από λίγα χρόνια, κάτω από την πίεση του προσφυγικού προβλήματος, η αγροτική μεταρρύθμιση ολοκληρώθηκε και οδήγησε την αγροτική οικονομία της χώρας σε καθεστώς μικροϊδιοκτησίας. **Τα προαναφερθέντα επιβεβαιώνονται και από τις πληροφορίες του τρίτου παραθέματος, σύμφωνα με το οποίο το κράτος, με στόχο την αγροτική αποκατάσταση των προσφύγων μέσω της ταχείας απαλλοτρίωσης των τσιφλικιών, παρενέβη στο χώρο της αγροτικής ιδιοκτησίας, αλλάζοντας τις δομές του («Με μοχλό ... επιταχύνθηκε»).**

Η έλλειψη γεωργικών εκτάσεων προς διανομή στους πρόσφυγες υποχρέωσε το κράτος να αναλάβει την κατασκευή μεγάλων εγγειοβελτιωτικών έργων, κυρίως στη Μακεδονία, και έτσι αυξήθηκαν οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις. Η κατασκευή υποδομών με στόχο την αύξηση της γεωργικής παραγωγής **επιβεβαιώνεται και από την τρίτη πηγή. Ταυτόχρονα, αναφέρεται επιπλέον ότι στόχος ήταν και η βελτίωση των όρων διαβίωσης των προσφύγων («Η υλοποίηση ... γεωργικής παραγωγής»).** Το 1936, **σύμφωνα με το ίδιο παράθεμα,** ο στόχος αυτός είχε επιτευχθεί, καθώς η βόρεια Ελλάδα είχε αλλάξει κυριολεκτικά όψη μετά την άφιξη των προσφύγων («ενώ οι βόρειες επαρχίες ... του 1923»). Εισήχθησαν νέες καλλιέργειες ή επεκτάθηκαν οι παλιές (καπνός, βαμβάκι, σταφίδα).

Ειδικότερα, όσον αφορά την καλλιέργεια καπνού δίνονται επιπλέον πληροφορίες στο δεύτερο παράθεμα. Συγκεκριμένα, ο καπνός είναι προϊόν που αναπτύσσεται ταχύτατα, όπως και τα σιτηρά, αλλά η καλλιέργειά του απαιτεί ειδικές συνθήκες (κλίματος, εδάφους και έκθεσης). Ταυτόχρονα, αποφέρει μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα οικονομικά οφέλη στον καλλιεργητή λόγω της υψηλής απόδοσής του ανά στρέμμα. Αυτές οι θετικές προοπτικές είχαν ως αποτέλεσμα την ενασχόληση του 14% των αγροτών –προσφύγων με την καλλιέργειά του («Από την άλλη πλευρά ... επιδίδονται στην καπνοκαλλιέργεια»). **Στο κείμενο Β αναφέρεται επιπρόσθετα** ότι, από το 10% των προσφύγων που δεν καλλιεργούσαν σιτηρά και καπνό, ένα 3% ασχολούνταν με την παραγωγή αμπελιών («Το υπόλοιπο ... σταφύλια»). Η κτηνοτροφία και η πτηνοτροφία βελτιώθηκαν ποσοτικά και ποιοτικά. Η δενδροκομία, η σηροτροφία και η αλιεία αναπτύχθηκαν από πρόσφυγες που ήταν ειδικευμένοι σε αυτές τις ασχολίες στην πατρίδα τους. **Τέλος, σύμφωνα με το κείμενο Β,** ένα 2% μόνο των αγροτών – προσφύγων επιδίδονταν στην καλλιέργεια οπωροφόρων δέντρων (λόγω της βραδύτητας στην απόδοση καρπού και, συνακόλουθα, κέρδους στον καλλιεργητή) και ένα 5% ασχολούνταν με τη μεταφορά των αγροτικών αγαθών ή με παρεμφερή με τη γεωργία επαγγέλματα («ενώ το τελευταίο 5 τοις εκατό ... μυλωνά κλπ»).