

ΙΣΤΟΡΙΑ
ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ
2018
ΕΚΦΩΝΗΣΕΙΣ
ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1

Να δώσετε το περιεχόμενο των ακόλουθων όρων:

- α. «κλήρικ»
- β. Εθνικόν Κομιτάτον
- γ. Οργανισμός (1914)

Μονάδες 15

ΘΕΜΑ Α2

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

- α. Με το Σύνταγμα του 1844 δεν κατοχυρώθηκε το δικαίωμα του συνέρχεσθαι και συνεταίριζεσθαι.
- β. Ο Θεόδωρος Δηλιγιάννης υποστήριζε ένα κράτος κοινωνικής αλληλεγγύης.
- γ. Στην Ελλάδα, αντίθετα από τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, δεν διαμορφώθηκαν ταξικά κόμματα μέχρι τα τέλη του 19ου αιώνα.
- δ. Η Τράπεζα της Ελλάδος ιδρύθηκε με αφορμή αίτημα της ΕΑΠ.
- ε. Το κίνημα στο Θέρισο υποστηρίχθηκε από την ελληνική κυβέρνηση.

Μονάδες 10

ΘΕΜΑ Β1

- α. Να αναφέρετε ονομαστικά τα αντιβενιζελικά κόμματα. (μονάδες 3)
- β. Ποια ήταν τα κοινά χαρακτηριστικά τους ; (μονάδες 10)

Μονάδες 13

ΘΕΜΑ Β2

- α. Ποια ήταν τα στάδια οργάνωσης της Κρητικής Πολιτείας μέχρι και την έγκριση του Συντάγματός της; (μονάδες 10)
- β. Ποια ήταν τα οικονομικά μέτρα που πήρε η Κρητική Πολιτεία; (μονάδες 2)

Μονάδες 12

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ1

Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και αντλώντας στοιχεία από τα κείμενα που σας δίνονται, να απαντήσετε στις εξής ερωτήσεις:

- α. Ποιες προσδοκίες καλλιέργουσε η ιδέα της ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα τον 19ο αιώνα; (μονάδες 10)
- β. Ποια ήταν η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου μέχρι και την πρώτη δεκαετία του 20ού αιώνα και ποιες δυσκολίες συνάντησε στην πραγματοποίησή της; (μονάδες 7)
- γ. Σε ποιο βαθμό εκπληρώθηκαν οι αναπτυξιακές προσδοκίες που γέννησε η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα; (μονάδες 8)

Μονάδες 25

ΚΕΙΜΕΝΟ Α

Τοιουτοτρόπως [εννοείται: με την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου] δε οι γεωργοί θα ηύξανον τας εργασίας των, θα κέρδαινον περισσότερα, και φυσικώ τω λόγω θα εβελτιούτο ο υλικός και ηθικός βίος των, και η ανταλλαγή των προϊόντων [...] θα ηύξανε την ποιότητα, την ποσότητα και το κέρδος. Επειδή δε την γεωργίαν παρακολουθούσι πάντοτε αι τέχναι¹ και η βιομηχανία, ως και τανάπαλιν, πολλών γεωργικών προϊόντων, μεταβαλλομένων εις βιομηχανικά προϊόντα, θα ανεπτύσσοντο συγχρόνως αι τέχναι και η βιομηχανία. Τα έως τότε δε εισαγόμενα ομοειδή προϊόντα θα έπαυον, και το εκ τούτων περίσσευμα των χρημάτων μας προκύπτον θα το μεταχειρίζομεθα εις προμήθειαν νέων προϊόντων ξένων ή εγχωρίων.

¹ αι τέχναι = χειρωνακτικά επαγγέλματα.

Α.Ν. Βερναρδάκης, *Περί του εν Ελλάδι εμπορίου*, Αθήνα 1885, στο *Αξιολόγηση των μαθητών στο μάθημα Θέματα Νεοελληνικής Ιστορίας*, Αθήνα 1999, σ. 40.

Το κείμενο αποδόθηκε στο μονοτονικό, διατηρήθηκε όμως η ορθογραφία του.

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ, 1869 - 1907

Έτος	Χιλιόμετρα δικτύου
1869	9
1883	22
1885	222
1889	640
1892	900
1897	970
1903	1.132
1904	1.335
1907	1.372

Γ. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού κράτους. 1830 - 1920*, τόμος Β', Αθήνα 2005, σ. 676.

Ο πίνακας προσαρμόστηκε για τις ανάγκες της εξέτασης.

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

Από πολλές [...] απόψεις, η χρησιμότητά τους [ενν. των σιδηροδρόμων] για μια διαδικασία μετάβασης ήταν αμφισβητήσιμη, αν όχι τελείως αρνητική. Το ολικό μήκος γραμμών [...] δείχνει ότι η ένεση επενδύσεων δεν ήταν αρκετή για να δημιουργήσει συνθήκες οικονομικής απογείωσης. Αλλά και μεγαλύτερες να ήταν οι επενδύσεις, πάλι θα ήταν σχεδόν άχρηστες. Η κατασκευή σιδηροδρόμων δεν μπορούσε να παίξει τονωτικό ρόλο για ανύπαρκτους βιομηχανικούς κατασκευαστές δικτύου και τροχαίου υλικού ούτε ήταν αρκετά ισχυρό κίνητρο για να δημιουργηθούν τέτοιες βιομηχανίες σε μια χώρα που δεν είχε σίδηρο και κάρβουνο. [...]

Ακόμα και στον τομέα των μεταφορών η εισφορά του σιδηροδρόμου στην ανάπτυξη της χώρας δεν ήταν αποφασιστική, όχι μόνο γιατί το δίκτυο δεν είχε παντού το ίδιο πλάτος γραμμών αλλά κυρίως γιατί είχε κατασκευαστεί, με κάποια ελαφρότητα, έτσι που να εξυπηρετεί κυρίως παράλιες περιοχές. Ο ανταγωνισμός της ναυτιλίας θα ήταν ίσως μικρότερη απειλή σ' εποχή οικονομικής άνθησης· έφτασε να είναι σοβαρό εμπόδιο στις συνθήκες οξύτατης κρίσης, που είχαν προξενήσει ένα πόλεμο τιμών στην αγορά των ναυτικών μεταφορών.

Γ. Δερτιλής, *Κοινωνικός μετασχηματισμός και στρατιωτική επέμβαση 1880 - 1909*, Αθήνα 1977, σ. 78-79.

ΘΕΜΑ Δ1

Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και αντλώντας στοιχεία από:

- α. Το κείμενο Α, να αναφερθείτε στο ζήτημα της παραχώρησης κλήρων στους πρόσφυγες - αγρότες μετά το 1923. (μονάδες 10)
- β. Τα κείμενα Β και Γ, να απαντήσετε στην εξής ερώτηση: Με ποιους τρόπους ωφελήθηκε η αγροτική οικονομία από την εγκατάσταση των προσφύγων; (μονάδες 15)

Μονάδες 25

ΚΕΙΜΕΝΟ Α

Μόλις η ομάδα φθάσει στον τόπο του προορισμού, οι εκπρόσωποί της αποδέχονται την παραλαβή της γης [...]. Η παραλαβή γίνεται χωρίς τοπογράφιση και τα σύνορα σημειώνονται κατά προσέγγιση. Το μέγεθος του τμήματος της γης, που διανέμεται σε κάθε οικογένεια, εξαρτάται βεβαίως από τη συνολική έκταση. Καθορίζεται πάντως από τις Υπηρεσίες με τέτοιο τρόπο, ώστε να εξασφαλίζει η οικογένεια τα προς το ζην καθώς και τα μέσα να εξοφλήσει τα χρέη της. Γενικά ως βάση θεωρείται η τετραμελής οικογένεια με την προσθήκη του 1/5 της διανομής για κάθε επιπλέον μέλος. [...] Είναι περιττό να τονίσουμε ότι η αξία της διανομής κυμαίνεται επίσης από τόπο σε τόπο, συχνά δε στην ίδια περιοχή από το ένα σημείο στο άλλο. Η διακύμανση αυτή δεν εξαρτάται μόνο από την ποιότητα του εδάφους, αλλά επίσης από την υπάρχουσα υποδομή και απόσταση από κάποιο αστικό κέντρο κ.λπ.

Κοινωνία των Εθνών, *Η εγκατάσταση των προσφύγων στην Ελλάδα*, μτφρ. Φ. και Μ. Βεϊνόγλου, Αθήνα 1997, σ. 45 - 46.

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

Το 76 τοις εκατό αυτών των αγροτών [προσφύγων] ασχολούνται με την καλλιέργεια διαφόρων δημητριακών και κυρίως σιταριού. Τα δημητριακά ανταποδίδουν πιο γρήγορα από κάθε άλλη καλλιέργεια τους κόπους του αγρότη και η άθλια κατάσταση των προσφύγων δεν τους επέτρεπε την πολυτέλεια της καθυστέρησης που απαιτούν οι άλλες καλλιέργειες. Ο αγρότης που έσπειρε σιτάρι το φθινόπωρο του 1923 μπορούσε να φάει ψωμί απ' τη δική του γη την επόμενη άνοιξη. Δεν μπορούσε να περιμένει ν' αρχίσουν ν' αποδίδουν καρπούς τα οπωροφόρα δέντρα. Το σιτάρι αναπτύσσεται σχεδόν σε κάθε είδος εδάφους. Από την άλλη πλευρά, ο καπνός, το άλλο αναπτυσσόμενο με ταχύτητα προϊόν της χώρας, απαιτεί πολύ ειδικές συνθήκες, συνθήκες εδάφους, κλίματος και έκθεσης. Όπου υπήρχε αυτή η ευτυχής σύμπτωση, φυτεύτηκε καπνός καθώς ο τελευταίος δεν αναπτύσσεται απλώς γρήγορα και μπορεί να πουληθεί αμέσως αποφέροντας χρήματα στον καλλιεργητή αλλά και γιατί η οικονομική του απόδοση κατά στρέμμα είναι πολύ υψηλή. Βρέθηκαν αρκετά εδάφη που προσφέρονταν για καλλιέργεια καπνού έτσι ώστε το 14 τοις εκατό των αγροτών επιδίδονται στην καπνοκαλλιέργεια.

Το υπόλοιπο 10 τοις εκατό των αγροτών περιλαμβάνει περίπου ένα 3 τοις εκατό που καλλιεργούν σταφύλια και 2 τοις εκατό που καλλιεργούν οπωροφόρα ενώ το τελευταίο 5 τοις εκατό επιδίδονται σε διάφορες αγροτικές ασχολίες όπως η μεταφορά των αγροτικών προϊόντων και τα συναφή με τη γεωργία επαγγέλματα, όπως αυτά του σιδηρουργού, του μυλωνά κ. λπ.

H. Morgenthau, *Η αποστολή μου στην Αθήνα. Το έπος εγκατάστασης*, μτφρ. Σ. Κασεσιάν, Αθήνα 1994, σ. 377 – 378.

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

Η υλοποίηση έργων υποδομής εξυπηρετούσε ταυτόχρονα δύο σημαντικούς στόχους: τη βελτίωση των γενικότερων συνθηκών διαβίωσης στους προσφυγικούς οικισμούς και τη δημιουργία των κατάλληλων όρων για την ουσιαστική ανάπτυξη της γεωργικής παραγωγής. [...]

Με μοχλό τη διαδικασία αποκατάστασης των αγροτών προσφύγων, το κράτος επενέβη αποφασιστικά στην αγροτική οικονομία αλλάζοντας τις δομές της. Η διαδικασία απαλλοτρίωσης των τσιφλικιών επιταχύνθηκε, ενώ, παράλληλα με την αναδιανομή της γης, κυριάρχησε στον αγροτικό χώρο μία διαρκώς αυξανόμενη μέριμνα, που έκανε εφικτή την αλλαγή της όψης της υπαίθρου. Το 1936 οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις του ελληνικού κράτους είχαν σχεδόν διπλασιαστεί, ενώ οι βόρειες επαρχίες του κράτους με δυσκολία θύμιζαν στους ξένους περιηγητές τα σχεδόν έρημα τοπία του 1923.

Κ. Κατσάπης, «*Η αποκατάσταση των προσφύγων στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου: Το γενικό περίγραμμα*», στο: Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού, *Πέρα από την Καταστροφή. Μικρασιάτες πρόσφυγες στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου*, Αθήνα 2003, σ. 31 - 32.

Να αντιστοιχίσετε σωστά τα γράμματα (διπλωματικές πράξεις) της στήλης Α με τους αριθμούς (ρυθμίσεις) της στήλης Β (περισεύει ένα στοιχείο από τη στήλη Β):

ΣΤΗΛΗ Α	ΣΤΗΛΗ Β
α. Συνθήκη του Λονδίνου (1913)	1. Παραχώρηση στην Ελλάδα της Δυτικής Θράκης από τη Βουλγαρία
β. Συνθήκη του Βουκουρεστίου (1913)	2. Παραίτηση του σουλτάνου από όλα τα δικαιώματά του στην Κρήτη
γ. Συνθήκη του Νεϊγύ (1919)	3. Εξαίρεση από την ανταλλαγή των μουσουλμάνων της Δυτικής Θράκης
δ. Συνθήκη των Σεβρών (1920)	4. Αμοιβαία απόσβεση των οικονομικών υποχρεώσεων μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας
ε. Συμφωνία της Άγκυρας (1930)	5. Υπαγωγή της περιοχής της Σμύρνης σε ελληνική διοίκηση για πέντε χρόνια
	6. Τερματισμός των Βαλκανικών πολέμων

Μονάδες 10

ΘΕΜΑ Β1

- α. Ποια ήταν τα χαρακτηριστικά των κομμάτων κατά το τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα και πώς ήταν οργανωμένη η βάση τους; (μονάδες 7)
- β. Με ποια κριτήρια επιλέγονταν οι υποψήφιοι βουλευτές και ποια ήταν η κοινωνική τους προέλευση κατά το ίδιο χρονικό διάστημα; (μονάδες 6)

Μονάδες 13

ΘΕΜΑ Β2

- α. Γιατί η Επιτροπή Αποκαταστάσεως Προσφύγων (ΕΑΠ) έδωσε προτεραιότητα στη γεωργία; (μονάδες 6)
- β. Για ποιους λόγους προτιμήθηκαν η Μακεδονία και η Δυτική Θράκη για την εγκατάσταση των προσφύγων; (μονάδες 6)

Μονάδες 12

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ1

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

- α. στις διεθνείς εξελίξεις του 1908 που επηρέασαν την πορεία του Κρητικού Ζητήματος (μονάδες 4) και στις σχετικές αντιδράσεις των Κρητών, (μονάδες 8)
- β. στις αντιδράσεις των Μεγάλων Δυνάμεων και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας (Τουρκίας) που προκάλεσαν οι ενέργειες των Κρητών. (μονάδες 13)

Μονάδες 25

ΚΕΙΜΕΝΟ Α

Χειρόγραφη προκήρυξη του Ελευθερίου Βενιζέλου:

Τρίτη μεσονύκτιον 22 Σεπτεμβρίου 1908

Αγαπητοί συμπατριώται,

Της Βουλγαρίας ανακηρυχθείσης εις Βασίλειον, ανάγκη αμέσως αύριον να κηρύξωμεν και ημείς την ένωσιν. Παραλάβετε όσους περισσότερους δύνασθε αόπλους και έλθετε αύριον εις Χανιά έως τας 2 μ.μ.

Ζήτω το Έθνος, ζήτω η ένωσις.

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

Διάγγελμα της Κυβερνήσεως της Κρήτης:

Προς τον Λαόν της Κρήτης

Αγαπητοί συμπατριώται,

Ιερόν καθήκον επέβαλεν και εις τον λαόν και εις την κυβέρνησιν να λύσωσι και τον τελευταίον δεσμόν τον κωλύοντα την πλήρη ανεξαρτησίαν της αγαπητής μας πατρίδος και να κηρύξωμεν την ένωσιν της Κρήτης μετά της Μητρός Ελλάδος. Τα κωλύματα, άτινα παρενεβάλλοντο μέχρι τούδε εις την αγαθήν θέλησιν των Προστατίδων Δυνάμεων, [...] ήρθησαν εντελώς, διότι από προχθές ο τηλεγράφος μας ανήγγελεν ότι η μεν Βουλγαρία ανεκηρύχθη εις ανεξάρτητον Βασίλειον, η δε Βοσνία και Ερζεγοβίνη προσαρτάται εις την Αυστροουγγαρίαν. [...]

Εναπόκειται ήδη εις πάντας ημάς να δείξωμεν ότι είμεθα άξιοι του μεγάλου επιτελεσθέντος βήματος, τηρούντες μετά ζήλου την δημοσίαν τάξιν και περιφρουρούντες μετά πατρικής μερίμνης τα συμφέροντα των συμπατριωτών μας Μουσουλμάνων.

Έχομεν ακράδαντον πεποίθησιν ότι ο Κρητικός Λαός, ο οποίος εις τας κρίσιμους περιστάσεις ανεφάνη πάντοτε πιστός εκτελεστής του καθήκοντός του δεν θα υστερήση σήμερον τούτου.

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

Το Ενωτικό Ψήφισμα της Κυβερνήσεως της Κρήτης:

Η Κυβέρνησις της Κρήτης, διερμηνεύουσα το αναλλοίωτον φρόνημα του Κρητικού Λαού, κηρύσσει την ανεξαρτησίαν της Κρήτης και την ένωσιν αυτής μετά της Ελλάδος, όπως μετ' αυτής αποτελέση αδιαίρετον και αδιάσπαστον Συνταγματικόν Βασίλειον. [...]

Εντέλλεται εις τας Αρχάς της νήσου, όπως, συμφώνως τω Ψηφίσματι τούτω, εξακολουθήσωσι ν' ασκώσι τα καθήκοντα της υπηρεσίας των.

Εγένετο εν Χανίοις τη 24η Σεπτεμβρίου 1908.

Στέλλα Κ. Αλιγιζάκη, *Η επαναστατική προκήρυξη της 22 Σεπτεμβρίου 1908, Συμβολή στην Κρητική Ιστορία της περιόδου της Αυτονομίας*, Αθήνα 1982, σ. 71 και 89-90, στο *Θέματα Νεοελληνικής Ιστορίας*, Γ' Λυκείου, βιβλίο καθηγητή.

ΚΕΙΜΕΝΟ Δ

Η αντίδραση των προστάτιδων Δυνάμεων απέναντι στην επαναστατική πρωτοβουλία του κρητικού λαού δεν ήταν απόλυτα αρνητική. Οι τέσσερις κυβερνήσεις, μετά από ολιγοήμερες διαβουλεύσεις, έσπευδαν να τονίσουν ότι «δεν θα απείχον του να αποβλέψουν μετ' ευμενείας προς την συζήτησιν του ζητήματος τούτου μετά της Τουρκίας, εάν η τάξις διατηρηθή εν τη νήσω και εξασφαλισθή η προστασία του μουσουλμανικού πληθυσμού». [...] Οι Νεότουρκοι εθνικιστές, μετά την αναγκαστική υποχώρησή απέναντι στη Βουλγαρία (:ανακήρυξή της σε ανεξάρτητο βασίλειο) και στην Αυστρο-Ουγγαρία (:προσάρτηση της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης), αναζητούσαν στη ματαίωση της εσωτικής λύσεως το έρεισμα μιας πρώτης διπλωματικής επιτυχίας. [...] Πίσω από την παράταση των διαπραγματεύσεων δεν ήταν πλέον δύσκολο να διαφανεί η επιφυλακτικότητα αρχικά και η υπαναχώρηση στη συνέχεια των προστάτιδων Δυνάμεων. Σ' αυτό ακριβώς το σημείο, η Τουρκία έκρινε σκόπιμο να ζητήσει και την πλήρη διευκρίνιση των ευρωπαϊκών προθέσεων. [...]

Η ουσιαστική εντούτοις απεμπόληση της διαπραγματευτικής διαδικασίας με άμεσο στόχο την ένωση δεν ανέστειλε την εφαρμογή της αποφάσεως των Δυνάμεων να αποσύρουν από τη Μεγαλόνησο τα υπόλοιπα στρατεύματά τους. [...] Στις 30 Ιουνίου οι εκπρόσωποι των Δυνάμεων συνόδευσαν την επαναβεβαίωση της 24ης Ιουλίου 1909 σαν ημέρα αποχωρήσεως των τελευταίων αγηγμάτων τους, με την εξαγγελία της σταθερής τους προθέσεως να προστατεύσουν, αν παραστεί ανάγκη, τη μουσουλμανική μειονότητα και να διαφυλάξουν πιστά την έννομη τάξη και τα επικυριαρχικά δικαιώματα του σουλτάνου.

* Το κείμενο αποδόθηκε στο μονοτονικό, διατηρήθηκε όμως η ορθογραφία του.

Κ. Σβολόπουλος, «Η Κρητική Πολιτεία από το 1899 ως το 1909», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμ. ΙΔ', Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1977, σ. 214-215.

ΘΕΜΑ Δ1

Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και αντλώντας στοιχεία από τα παρακάτω κείμενα και τον πίνακα που σας δίνονται, να αναφερθείτε:

- α. στην εξέλιξη των ναυτικών κέντρων από τη δεκαετία 1821-1830 έως το 1870, (μονάδες 13)
- β. στην περίπτωση της Σύρου και στους λόγους ανάπτυξής της κατά την ίδια περίοδο. (μονάδες 12)

Μονάδες 25

ΚΕΙΜΕΝΟ Α

[...] Στην διάρκεια της Επανάστασής είχε καταστραφή μεγάλο ποσοστό των πλοίων, αλλά ένας ισχυρός πυρήνας περισώθηκε. Αν και η Ύδρα και οι Σπέτσες είχαν χάσει αντίστοιχα τα 78% και 50% του εμπορικού τους ναυτικού, στο τέλος του αγώνα η πρώτη διέθετε ακόμη 100 πλοία συνολικής χωρητικότητας 10.240 τόννων και οι Σπέτσες είχαν 50 πλοία 10.324 τόννων, όλα από 30 τόννους και πάνω. Με την αποκατάσταση της ειρήνης ιδρύθηκαν νέα ναυπηγεία σε πολλά νησιά και λιμάνια η ναυπηγική έγινε μια από τις σημαντικότερες βιομηχανίες του νεοσύστατου κράτους. [...]

Μετά την Επανάσταση, η Σύρος και αργότερα ο Πειραιάς έγιναν τα κύρια εμπορικά κέντρα με τα πιο δραστήρια ναυπηγεία. Από το 1827 μέχρι το 1834 ναυπηγήθηκαν στην Σύρο πάνω από 260 πλοία.

* Το κείμενο αποδόθηκε στο μονοτονικό, διατηρήθηκε όμως η ορθογραφία του.

Γ. Λεονταρίτης, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία*, Ε.Μ.Ν.Ε. Μνήμων, Αθήνα 1981, σ. 62–63.

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

Σε κύριο ναυτιλιακό κέντρο της δυτικής Ελλάδας αναδεικνύεται η μικρή κομόπολη σφηνωμένη σε μια γωνιά των βόρειων ακτών του Κορινθιακού κόλπου, το Γαλαξίδι. Πραγματοποιώντας μια πραγματικά εντυπωσιακή οικονομική άνθηση, το Γαλαξίδι, μέσα σε μία τριακονταετία, μεταξύ 1840 και 1870, πενταπλασιάζει το στόλο του. Το 1870, τη χρονιά της κορύφωσής του, διαθέτει 320 μεγάλα ιστιοφόρα και σχεδόν προκαλεί την αδιαφοροβήτητα κυρίαρχο του Αιγαίου, τη Σύρο, η οποία την ίδια χρονιά διαθέτει 700 ιστιοφόρα. Αποτελεί το κύριο ναυπηγικό κέντρο της δυτικής Ελλάδας και στηρίζει όλη του την ευημερία στην παραγωγή και εκμετάλλευση ιστιοφόρων.

ΠΙΝΑΚΑΣ: *Ελληνικά ναυτικά κέντρα με ποντοπόρα φορτηγά ιστιοφόρα*

	1840	1870
Γαλαξίδι	64	319
Σύρος	90	700
Σπέτσες	26	211
Ύδρα	24	119
Πειραιάς	1	49

Τζελίνα Χαρλαύτη, «Ναυτιλία», στο Κ. Κωστής – Σ. Πετμεζάς (επιμ.), *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τον 19ο αιώνα*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2006, σ. 438 και 437.

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

Το διαμετακομιστικό εμπόριο αποτέλεσε την πρώτιστη οικονομική δραστηριότητα στη Σύρο σε όλη την περίοδο της ακμής της. Σπουδαία συμμετοχή στο συνολικό εμπόριο της πόλης είχαν και οι εισαγωγές, οι οποίες σαφώς υπερτερούσαν σημαντικά των εξαγωγών που πραγματοποιούνταν από τους συριανούς εμπόρους. Στην ουσία η Σύρος υπήρξε αφενός η αγορά διοχέτευσης των δυτικών και ανατολικών προϊόντων προς την Ανατολή και τη Δύση αντίστοιχα και αφετέρου ο τόπος εισόδου των εξωτερικών αγαθών προς την ελληνική ενδο- χώρα. [...] Το εμπόρευμα που είχε παραγγελθεί από τον ερμούπολίτη έμπορο ερχόταν στη Σύρο για να κατατεθεί στην αποθήκη διαμετακόμισης (transit).

Το ναυπηγείο της πόλης ήταν ένας από τους ζωτικότερους τομείς της τοπικής οικονομίας. Η πλούσια δραστηριότητά του οφείλεται στην παρουσία των ψαριανών και χίων ναυπηγών. [...] Στο πλευρό τους είχαν ένα πολυάριθμο εργατικό δυναμικό, το οποίο παρείχε ειδικευμένη εργασία. [...] Το συνολικά εργαζόμενο προσωπικό του ναυπηγείου ανέρχονταν σε πάνω από 1.000 άτομα. [...] Αν υπολογίσουμε ότι ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός της Ερμούπολης το 1850 ήταν 7.650 άτομα, τότε ο αριθμός των απασχολούμενων στο ναυπηγείο της πόλης υποδεικνύει τη μεγάλη σπουδαιότητα που είχαν οι ναυπηγικές εργασίες στη Σύρο. [...]

Β. Καρδάσης, «Η Σύρος σταυροδρόμι της Ανατολικής Μεσογείου», στο Γ.Β. Δερτιλής - Κ. Κωστής (επιμ.), *Θέματα Νεοελληνικής Ιστορίας (18ος – 20ός αιώνας)*, Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα, 1991, σ. 329, 325 και 332.

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 κομιτάτον:** 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 Κομιτάτον, 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 διαγγού (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 κληρο.

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

B.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 χρονατρίβη. 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 Προστατιδων 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.

B.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 διατύπωση της ερώτησης με τρία ζητούμενα α, β, γ, δεν είναι ούτε ιδιαίτερα εύστοχη ούτε σαφής και αναμένεται να δημιουργήσει αρκετά προβλήματα επικάλυψης, επανάληψης αλλά και χωρισμού των ζητούμενων. Η όλη συγκεχυμένη κατάσταση μετακυλίζει δυστυχώς και στη σωστή διόρθωση των γραπτών.

- Η αοριστία της διατύπωσης «ποιες προσδοκίες καλλιεργούσε η ιδέα της ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα τον 19^ο αιώνα» έχει προκαλέσει αμφιβολίες στους μαθητές σχετικά με το χωρίο του βιβλίου που ήταν αναγκαίο, αλλά και σχετικά με την έκταση της απάντησης.

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 (εκσυγχρονισμός, γεφύρωση του χάσματος με τη Δύση). • Η μεταφορά πρώτων υλών, ζωτικών για τη βιομηχανία, και καταναλωτικών αγαθών, που οι τοπικές αγορές θα ήταν σε θέση να απορροφήσουν. • Συνακόλουθα, η ανάπτυξη της βιομηχανίας (εκβιομηχάνιση) και η γενικότερη οικονομική ανάπτυξη.	• 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.	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.
• Η μεταφορά αγροτικών προϊόντων (εξυπηρέτηση τοπικών αναγκών). • Η εξυπηρέτηση των γρήγορων ρυθμών αστικοποίησης. • Η δημιουργία ενός αξιόπιστου χερσαίου συγκοινωνιακού δικτύου.	

- Ανάλογως προβληματική είναι και η έννοια «δυσκολίες στην πραγματοποίηση» που εμπεριέχεται στο β' ζητούμενο, η οποία προφανώς μπορεί να συνδεθεί και με την έλλειψη κεφαλαίων, το μειωμένο ενδιαφέρον των ξένων και των ομογενών επενδυτών, τον ανταγωνισμό των θαλάσσιων συγκοινωνιών αλλά και την ανάμιξη των αμφίβολης αξιοπιστίας κερδοσκόπων. Εννοείται ότι ένας διαβασμένος και ψύχραιμος μαθητής μπορεί να αξιοποιήσει στην απάντηση και τα όσα γενικά αναφέρονται στην πρώτη παράγραφο του Β.7, η οποία αναφέρεται γενικά στις αντίξοες συνθήκες που επικρατούν στον τομέα των υποδομών (αδυναμία εύρεσης πόρων, βαρύ δημοσιονομικό φορτίο

εθνικών δανείων). Ακόμη και η έλλειψη ειδικευμένου εργατικού δυναμικού μπορεί να θεωρηθεί δυσκολία, εφόσον στα μεγάλα δημόσια έργα, σημαντικό ποσοστό προερχόταν από το εξωτερικό (βλ. διώρυγα Κορίνθου – Ιταλοί εργάτες) ...

- 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. Να σημειωθεί ότι στην απάντηση αξιοποιούνται οι γενικές οδηγίες που απέστειλε η Κεντρική Επιτροπή Εξετάσεων. Αν λάβουμε υπόψη αυτές τις οδηγίες διαπιστώνουμε μια μάλλον ανεπιτυχή πρώτη απόπειρα μετατόπισης του βάρους της αξιολόγησης από τη στείρα αποστήθιση και παρουσίασή της στην αφαιρετική και κριτική ικανότητα. Ο μαθητής, δηλαδή, καλείται να εντοπίσει με «χειρουργική μέθοδο» τα χωρία, τα οποία -κατά τη γνώμη της ΚΕΕ- είναι αναγκαία για την απάντηση. Ισχύει ατυχώς το «*quot homines tot sententiae*»! Οι απαντήσεις που δόθηκαν από τους μαθητές και αντίστοιχα οι προτεινόμενες λύσεις που ήδη αναρτήθηκαν από συναδέλφους στον διαδικτυακό χώρο διαφέρουν πολύ μεταξύ τους. Εφόσον δεν φαίνεται να υπάρχει μια ομοφωνία στο ζήτημα της απάντησης, θα πρέπει να εκλάβουμε ως «φετρά» τις λύσεις της ΚΕΕ και να ελπίζουμε ότι οι διορθωτές θα λειτουργήσουν ακόμη μια φορά με βάση την πάγια επωδό του Υπουργείου «*κάθε απάντηση επιστημονικά τεκμηριωμένη γίνεται αποδεκτή*» και με γνώμονα την ευθύνη, την κοινή λογική και την ευαισθησία που πρέπει να έχει όποιος καθορίζει με τη γραφίδα του το μέλλον ενός νέου.

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 εξαπλώση και τελικά την κυριαρχία του σιδηροδρόμου στις χερσαίες μεταφορές. Ο σιδηρόδρομος μάλιστα θεωρούνταν 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. Η Ελλάδα επιχειρούσε, δηλαδή, να πραγματώσει ό,τι ίσχυε και στα ανεπτυγμένα ευρωπαϊκά κράτη, όπου 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 μπόρεσαν να προχωρήσουν με αυτήν τη νέα δυνατότητα που εξασφάλιζε την τροφοδοσία των πόλεων με τρόφιμα, τα εργοστάσια με πρώτες ύλες και την αγορά με προϊόντα. Επιπλέον, 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.

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 κλωστήριων) 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.

[ΜΗ ΑΝΑΓΚΑΙΟ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΕΕ: 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 γεινιάση 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.]

Γ.1.β.

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. [ΜΗ ΑΝΑΓΚΑΙΟ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΕΕ: Όλες οι υπόλοιπες περί σιδηροδρόμου διακηρύξεις και τα φιλόδοξα σχέδια παρέμεναν ανεφάρμοστα, καθώς η υλοποίησή τους συγκινούσε μόνο αμφίβολης αξιοπιστίας κερδοσκοπούς. 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 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 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.*

[ΜΗ ΑΝΑΓΚΑΙΟ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΕΕ: 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.]

Γ.1.γ

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. 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 αγαλάμβανε 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. Τέλος, ο συγγραφέας της πηγής 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 οζύτατη οικονομική κρίση είχε ήδη προξενήσει «πόλεμο τιμών» στη θαλάσσιες μεταφορές. Μέσα σε αυτό το έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον το δίκτυο των σιδηροδρόμων κρίθηκε ότι είχε μικρή συνεισφορά στον τομέα των μεταφορών.

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 εξαρτιόταν 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 αναδιρθρώθηκαν 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 ... διπλασιαστεί»).** 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 ικανοποιήσουν από μόνοι τους την άμεση και πιεστική 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 αμεινιστορία 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»).