

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ

13/06/2018

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1

α. "κλήριγκ": σχολικό βιβλίο, σ. 54 : "Στο εξωτερικό εμπόριο είχε και θετικά στοιχεία"

β. Εθνικόν Κομιτάτον: σχολικό βιβλίο, σ. 77: "Μικρότερη απήχηση Οθωμανική Αυτοκρατορία".

γ. Οργανισμός (1914): σχολικό βιβλίο, σ. 140 - 141: "Τον Ιούλιο του 1914 γεωργικό κλήρο".

ΘΕΜΑ Α2

α Σωστό

β Σωστό

γ Σωστό

δ Λάθος

ε Λάθος

ΘΕΜΑ Β1

α. Σχολικό βιβλίο, σ. 92: "Από τα αντιβενιζελικά κόμματα ... διαλλακτικό" [δηλαδή το Ραλλικό Κόμμα, Εθνικό Κόμμα και Κόμμα Γ. Θεοτόκη].

β. Σχολικό βιβλίο σ. 92, [93]: "Ως Αντιβενιζελικά θεωρούνταν συντηρητικότερες θέσεις"., επίσης θα μπορούσε να αναφερθεί ότι και τα τρία κόμματα συμφωνούσαν στην πάση θυσία αύξηση των στρατιωτικών εξοπλισμών και υποστήριζαν τα συμφέροντα των μεσαίων και κατώτερων αστικών στρωμάτων (Ραλλικό και Εθνικό Κόμμα), δηλαδή των μικροεισοδηματιών (Κόμμα Γ. Θεοτόκη).

ΘΕΜΑ Β2

α. Σχολικό βιβλίο σ. 206 - 207: "Μέσα σε μια απερίγραπτη φρενίτιδα ενθουσιασμού τέθηκε αμέσως σε εφαρμογή".

β. Σχολικό βιβλίο σ. 208:"Η πρώτη κυβέρνηση της Κρητικής Πολιτείας εργάστηκε με ζήλο και απέδωσε σε σύντομο χρονικό διάστημα σημαντικό έργο. Σε σχέση με την οργάνωση των οικονομικών έκοψε κρητικό νόμισμα (την κρητική δραχμή) και ίδρυσε την Κρητική Τράπεζα"

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ1

α. Η πιο χαρακτηριστική από τις αλλαγές που έφερε η βιομηχανική επανάσταση στα ανεπτυγμένα κράτη του 19ου αιώνα ήταν η εφάνιση, η εξάπλωση και τελικά η κυριαρχία του σιδηροδρόμου στις χερσαίες μεταφορές. Το σιδηροδρομικό δίκτυο έλυνε το πρόβλημα της μεταφοράς μεγάλου όγκου προϊόντων με μικρό κόστος, σε αποστάσεις που μετριόνταν πλέον στην κλίμακα κρατών και ηπείρων. Η βιομηχανική επανάσταση, η αύξηση της παραγωγής και η δημιουργία μεγάλων πόλεων δεν θα μπορούσαν να προχωρήσουν χωρίς αυτή τη νέα δυνατότητα που εξασφάλιζε την τροφοδοσία των πόλεων με τρόφιμα, τα εργοστάσια με πρώτες ύλες και την αγορά με προϊόντα. Κάτω από τις συνθήκες αυτές δεν ήταν περίεργο που ο σιδηρόδρομος έγινε σύμβολο των νέων καιρών και το συνώνυμο της ανάπτυξης κατά το 19ο αιώνα.

Στις μικρότερες και πιο καθυστερημένες οικονομικά χώρες, η απόκτηση σιδηροδρομικού δικτύου παρουσιάστηκε από πολύ νωρίς ως σημαντική παροϋπόθεση για την εισοδό τους στο χώρο των ανεπτυγμένων κρατών. Οι σχετικές με την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου συζητήσεις άρχισαν στη χώρα μας λίγα χρόνια μετά την ανεξαρτησία, ίσως το 1835.

Οι γενικότερες αλλαγές της 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 ατμοπλοικά 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. **Σύμφωνα με την οικονομική μελέτη του Α. Ν. Βερναρδάκη (πρωτογενής πηγή) αναμένονταν η αύξηση της αγροτικής παραγωγής ποιοτικά και ποσοτικά με την ανταλλαγή προϊόντων και την άνοδο των κερδών με αποτέλεσμα την προοδευτική βελτίωση του επιπέδου ζωής των αγροτών όχι μόνο υλικά αλλά και ηθικά. Επιπλέον, λόγω του γεγονότος ότι πολλά γεωργικά προϊόντα συνδέονταν με την μεταποιητική βιομηχανία καλλιεργήθηκε η προσδοκία για ανάπτυξη της ελληνικής βιομηχανίας και συνάμα αύξηση των χειρωνακτών εργατών. Παράλληλα, θα περιορίζονταν οι εισαγωγές καταναλωτικών προϊόντων, εξασφαλίζοντας τα απαραίτητα πλεονάσματα που θα αξιοποιούνταν για την προμήθεια νέων προϊόντων είτε ξένων είτε εγχώριων.**

β. Ανυπέρβλητες δυσκολίες περιόριζαν τις συζητήσεις που ξεκίνησαν γτο 1835 για πολλές δεκατίες στο χώρο των θεωρητικών αναλύσεων και των απλών επιθυμιών. Η κατασκευή 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 την 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 γειτνίαση της θάλασσας, στις περισσότερες περιοχές της χώρας, δεν βοηθούσε τα πράγματα, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές περιόριζαν την αποδοτικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου.

Κατά τον Δερτιλή, ο ανταγωνισμός της ναυτιλίας σε περίοδο μάλιστα οξύτατης κρίσης προκάλεσε ένα "πόλεμο τιμών" στην αγορά των ναυτικών μεταφορών.

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. **Όπως δείχνει και ο πίνακας τα 9 χιλιόμετρα κατασκευάστηκαν μεταξύ 1869 - 1880.** Όλες οι υπόλοιπες περί σιδηροδρόμου διακηρύξεις και τα φιλόδοξα σχέδια παρέμεναν ανεφάρμοστα, καθώς η υλοποίησή τους συγκινούσε μόνο αμφίβολης αξιοπιστίας.

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. **Πράγματι, σύμφωνα και με τα στοιχεία του πίνακα, το 1883 από 22 χιλιόμετρα το είχαν κατασκευαστεί 900 το 1892.** Τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισε το ελληνικό κράτος επιβράδυναν την κατασκευή του έργου στη δεκαετία του 1890 και το δίκτυο ολοκληρώθηκε το 1909. **Ειδικότερα ο πίνακας αποκαλύπτει πως μετά το 1897 επιταχύνεται η ολοκλήρωση του όταν από 970 χιλιόμετρα το 1907 φτάνει η σιδηροδρομική γραμμή τα 1.372.** 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 κυρίως τοπικές ανάγκες, χωρίς φιλοδοξίες να αποτελέσει τμήμα του διεθνούς δικτύου.

Το κράτος ανέλαβε το μεγαλύτερο μέρος του κόστους του έργου και επωμίστηκε το μεγαλύτερο μέρος του δανεισμού, που έγινε κυρίως από ξένα πιστωτικά ιδρύματα. Οι ιδιώτες συμμετείχαν με μικρότερο ποσοστό (περίπου 30%), σ' ένα έργο του οποίου η αποδοτικότητα ήταν πολύ αμφίβολη.

γ. Πραγματικά το σιδηροδρομικό δίκτυο κλήθηκε να εξυπηρετήσει τη διακίνηση αγροτικών κυρίως προϊόντων και από την αρχή της λειτουργίας του παρουσίαζε σοβαρή υστέρηση στα έσοδα 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. **Όπως σημειώνεται και στην γ' πηγή, η συμβολή του σιδηροδρόμου στον τομέα των μεταφορών δεν ήταν σημαντική όχι μόνο λόγω του διαφορετικού πλάτους γραμμών αλλά κυρίως λόγω της προχειρότητας στην κατασκευή του με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί κυρίως παράλιες περιοχές.**

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 του 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. **Η άποψη του Γ. Δερτιλή επιβεβαιώνει τα στοιχεία του βιβλίου. Ειδικότερα, αμισβητήσιμη κρίνεται η ικανότητα του σιδηροδρόμου στην εκβιομηχάνιση λόγω των περιορισμένων επενδύσεων, της δυστοκίας τροφοδότησης ανύπαρκτων βιομηχανικών κατασκευαστών δικτύου και τροχαίου υλικού και της έλλειψης των απαραίτητων πρώτων υλών όπως κάρβουνο και σίδηρο.** Για να το κάνει αυτό θα έπρεπ να προκαλέσει την αλλαγή κοινωνικών και οικονομικών δομών. Και φυσικά, ένα συγκοινωνιακό δίκτυο δύσκολα μπορεί να πετύχει τόσο ριζοσπαστικές αλλαγές.

ΘΕΜΑ Δ1

α. Η ΕΑΠ διέκρινε την αποκατάσταση των προσφύγων σε αγροτική και αστική. Αγροτική αποκατάσταση σήμαινε την παροχή γεωργικού κλήρου και οριστικής στέγασης στην ύπαιθρο. Η αγροτική αποκατάσταση στο μεγαλύτερο μέρος της ήταν έργο της ΕΑΠ. Απέβλεπε στη δημιουργία μικρών αγροτικών ιδιοκτησιών επιταχύντας την ολοκλήρωση της αγροτικής μεταρρύθμισης.

Ο παραχωρούμενος κλήρος ποίκιλλε ανάλογα με το μέγεθος της οικογένειας των προσφύγων, την ποιότητα του εδάφους, το είδος της καλλιέργειας και τη δυνατότητα άρδευσης. **Σύμφωνα με την Κοινωνία των Εθνών(πηγή α΄)** , το μέγεθος του χωραφιού εξαρτιόνταν από τη συνολική έκταση, με γνώμονα βέβαια πάντα την εξασφάλιση της επιβίωσης των οικογενειών και των μέσων αποπληρωμής των χρεών. Ως βάση θεωρούνταν η τετραμελής οικογένεια με την προσθήκη του 1/5 της διανομής για κάθε μέλος της. Βέβαια η αξία της διανομής ποικίλλε από τόπο σε τόπο, συχνά από ένα σημείο στο άλλο στην ίδια περιοχή. Αυτές οι διακυμάνσεις δεν οφείλονταν μόνο στην ποιότητα του εδάφους αλλά και στην υπάρχουσα υποδομή ή την γειτνίαση με κάποιο αστικό κέντρο. 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. **Επεξηγηματικές πληροφορίες παραθέτει η αναλυτική έκθεση της Κοινωνίας των Εθνών για τα χαρακτηριστικά του γεωργικού κλήρου.** Συγκεκριμένα, τονίζεται ότι η παραλαβή των αγροτεμαχίων από τις ενδιαφερόμενες οικογένειες γίνονταν χωρίς να προϋπάρξει οριοθέτηση των συνόρων, παρά μόνο κατά προσέγγιση.

Την αξία του παραχωρούμενου κλήρου θα πλήρωναν οι πρόσφυγες με δόσεις. Ο τίτλος που δινόταν στους κληρούχους ήταν τίτλος απλής κατοχής. Θα γινόταν τίτλος πλήρους κυριότητας, αργότερα, μετά την αποπληρωμή του χρέους. Μετά τη διάλυση της ΕΑΠ, το 1930, τα χρέη των αγροτών προσφύγων ανέλαβε να εισπράξει η Αγροτική Τράπεζα.

β. Για ένα διάστημα η άφιξη των προσφύγων φαινόταν δυσβάστακτο φορτίο για την προσφύγων.

Κατ' αρχήν αναδιαρθρώθηκαν οι καλλιέργειες και η αγροτική παραγωγή πολλαπλασιάστηκε. Σε μια δεκαετία (1922 - 1931) οι καλλιεργούμενες εκτάσεις αυξήθηκαν περίπου κατά 50%, η γεωργική παραγωγή διπλασιάστηκε. **Όπως τονίζεται στην γ΄ πηγή,** με την καταλυτική κρατική παρέμβαση επήλθαν αλλαγές στις δομές της αγροτικής οικονομίας. Με την διαδικασία της κατάργησης της μεγάλης ιδιοκτησίας και τη συνακόλουθη διανομή της γης άλλαξε η όψη της ελληνικής υπαίθρου. Ενδεικτικά το 1936 οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις είχαν σχεδόν διπλασιαστεί. Εξασφαλίστηκε, επίσης, επάρκεια σε σιτηρά. **Επεξηγηματικά, το β΄ παράθεμα σημειώνει ότι το 76% των αγροτών προσφύγων που ασχολήθηκαν με την καλλιέργεια δημητριακών και σιτηρών πολύ γρήγορα από την έναρξη της καλλιέργειας (φθινόπωρο του 1923), μόλις σε μισό χρόνο (άνοιξη του 1924) μπορούσαν να εξασφαλίσουν το ετήσιο ψωμί τους.** Επιπλέον η καλλιέργεια των σιτηρών ανταπέδιδαν ταχύτερα τους κόπους των αγροτών, επομένως η εξαθλίωση των προσφύγων δεν δικαιολογούσε οποιαδήποτε καθυστέρηση που απαιτούσαν οι άλλες καλλιέργειες, όπως αυτή των οπωροφόρων δέντρων. Εξάλλου το σιτάρι αναπτύσσονταν σε κάθε έδαφος. Οι πρόσφυγες εφάρμοσαν την αμειψισπορά και την πολυκαλλιέργεια και στήριξαν το θεσμό της μικρής γεωργικής ιδιοκτησίας. 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 καλλιεργούμενες εκτάσεις. **Σύμφωνα με την γ' πηγή η ολοκλήρωση των έργων υποδομής βελτίωσε τις γενικότερες συνθήκες διαβίωσης στους προσφυγικούς οικισμούς και δημιούργησε τους κατάλληλους όρους για την ουσιαστική ανάπτυξη της γεωργίας. Κατά τους ξένους περιηγητές (πηγή γ'), η Μακεδονία και η Θράκη δεν θύμιζαν τα έρημα τοπία του 1923.** Νέες καλλιέργειες εισήχθησαν ή επεκτάθηκαν οι παλιές (καπνός, βαμβάκι, σταφίδα). **Στο παράθεμα β' εξειδικεύονται τα πλεονεκτήματα του καπνού.** Ειδικότερα, όπου ίσχυαν οι ειδικές συνθήκες εδάφους, κλίματος και έκθεσης άμεσα αυξήθηκε η ανάπτυξη της καλλιέργειας και της παραγωγής αποδίδοντας σημαντικές προσόδους στους καπνοκαλλιεργητές λόγω της υψηλής στρεμματικής απόδοσης. Περίπου ένα 14% των προσφύγων ασχολήθηκε με τη συγκεκριμένη καλλιέργεια. Η κτηνοτροφία και η πτηνοτροφία βελτιώθηκαν ποσοτικά και ποιοτικά. Η δενδροκομία, η σηροτροφία και η αλιεία αναπτύχθηκαν στους πρόσφυγες που ήταν ειδικευμένοι σε αυτές τις ασχολίες στην πατρίδα τους. **Επιπροσθέτως, η β' πηγή αναφέρει ότι 10% των αγροτών προσφύγων επιδόθηκαν στην καλλιέργεια σταφυλιών (3%), οπωροφόρων (2%) και σε διάφορες άλλες αγροτικές ασχολίες (5%) όπως η μεταφορά των αγροτικών προϊόντων και τα συναφή με τη γεωργία επαγγέλματα (σιδηρουργοί, μωλωνάδες).**