

# ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ

## ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

### ΘΕΜΑ Α1

Να δώσετε το περιεχόμενο των ακόλουθων όρων:

α. «κλήριγκ» 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 συνεταιρίζεσθαι.  
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 καλλιεργούσε 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 τέχναι<sup>1</sup> 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 μεταχειριζόμεθα εις προμήθειαν νέων προϊόντων ξένων ή εγχωρίων.

<sup>1</sup> 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. 18 69-1907**

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.

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

### ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

**A1. α.** Στα πλαίσια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 1932. Στο εξωτερικό εμπόριο 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.

**A1.β.** Στο πλαίσιο της Εθνοσυνέλευσης 1862-4 συγκροτήθηκαν πολιτικοί σχηματισμοί με μικρότερη απήχηση. **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.

**A1.γ.** Τον Ιούλιο του 1914 ιδρύθηκε 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.

**A2. α.** Σ, Β. Σ, γ. Σ, δ. Λ, ε. Λ

**B1. α)** Ως αντιβενιζελικά θεωρούνταν τα κόμματα της αντιπολίτευσης. Από τα αντιβενιζελικά κόμματα, πιο αδιάλλακτα ήταν τα κόμματα του Δημητρίου Ράλλη (ραλλικό κόμμα), το Εθνικό κόμμα του Κυριακούλη Μαυρομιχάλη, ενώ το κόμμα του Γεωργίου Θεοτόκη ήταν πιο διαλλακτικό.

**B1.β)** Παρά τις διαφορές που υπήρχαν ανάμεσά τους, τα ένωνε ένας συντηρητικός προσανατολισμός. Πάντως, δεν ήθελαν να επιστρέφουν 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.

σης 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.

**B2.α)** Οι ξένοι Ναύαρχοι αναχώρησαν την επομένη (10 Δεκεμβρίου 1898) 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 Φεβρουάριου 1899.

Το Σύνταγμα της Κρητικής Πολιτείας, που συντάχθηκε κατά το πρότυπο του ισχύοντος τότε ελληνικού συντάγματος, αφού εγκρίθηκε από το Συμβούλιο των Πρέσβων των Προστατίδων Δυνάμεων στη Ρώμη, τέθηκε αμέσως σε εφαρμογή.

**B2.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), ίδρυσε την Κρητική Τράπεζα.

**Γ1.α)** Η πιο χαρακτηριστική από τις αλλαγές που έφερε η βιομηχανική επανάσταση στα ανεπτυγμένα κράτη του 19<sup>ου</sup> αιώνα ήταν η εμφάνιση, η εξάπλωση και τελικά η κυριαρχία του σιδηροδρόμου στις χερσαίες μεταφορές. Το σιδηροδρομικό δίκτυο έλυne 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. Κάτω από τις συνθήκες αυτές, δεν ήταν περίεργο που ο σιδηρόδρομος έγινε το σύμβολο των νέων καιρών και το συνώνυμο της ανάπτυξης κατά το 19<sup>ο</sup> αιώνα.

Στις μικρότερες και πιο καθυστερημένες οικονομικά χώρες, η απόκτηση σιδηροδρομικού δικτύου παρουσιάστηκε από πολύ νωρίς ως σημαντική προϋπόθεση για την είσοδό τους στο χώρο των ανεπτυγμένων κρατών. 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.

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 κείμενο Α διευρύνει την ιστορική αφήγηση παραθέτοντας διεξοδικά τις προσδοκίες που δημιουργούσε η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου. Ειδικότερα, θα ενισχυόταν η παραγωγικότητα και η κερδοφορία των αγροτών με συνέπεια τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής τους. Επιπρόσθετα, η αύξηση της εμπορικής κίνησης θα οδηγούσε σε ποιοτική και ποσοτική βελτίωση των προϊόντων και την ενίσχυση του κέρδους. Η πρόοδος στη γεωργία θα συνέβαλε στην προώθηση των χειρωνακτικών επαγγελμάτων και την ανάπτυξη της βιομηχανίας. Η αύξηση της γεωργικής παραγωγής και η μεταποίηση των προϊόντων αυτών τελικά θα επέφερε την πολυπόθητη εκβιομηχάνιση. Επιπλέον, η μείωση των εισαγομένων προϊόντων που πλέον παράγονταν στην Ελλάδα θα έφερνε οικονομικό πλεόνασμα, που θα μπορούσε να αξιοποιηθεί για την προμήθεια νέων προϊόντων.

**Γ1.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<sup>1</sup>.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας ολοκληρώθηκε σε τρεις περίπου δεκαετίες, από το 1880 και με-

τά. Η μεγάλη ώθηση δόθηκε στις πρώτες πρωθυπουργίες του Χαρίλαου Τρικούπη (1882-1892), οπότε και κατασκευάστηκαν 900 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής<sup>2</sup>. Τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισε το ελληνικό κράτος επιβράδυναν την κατασκευή του έργου στη δεκαετία του 1890 και το δίκτυο ολοκληρώθηκε μόλις το 1909<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Το έτος 1869 είχαν κατασκευαστεί 9 χιλιόμετρα.

<sup>2</sup> Το διάστημα 1885-1897 970 χιλιόμετρα σιδηροδρομικού δικτύου κατασκευάστηκαν.

<sup>3</sup> Την περίοδο 1903-1907 με βραδύ ρυθμό ολοκληρώθηκε το δίκτυο.

Η κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής ήταν ιδιαίτερα πολυέξοδη υπόθεση και απαιτούσε κεφάλαια που το μικρό ελληνικό κράτος δε μπορούσε να εξοικονομήσει. Από την άλλη μεριά, η προσέλκυση ξένων κεφαλαίων, επιχειρήσεων ή πιστωτικών ιδρυμάτων, προϋπέθετε ότι το προς κατασκευή 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.

**Γ1.γ)** 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.

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.

Το κείμενο Γ ενισχύει την ιστορική αφήγηση σε ό,τι αφορά την αξιολόγηση της προσφοράς του σιδηροδρομικού δικτύου. Η τοπικών προδιαγραφών κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου εξαρχής αποθάρρυνε τις επενδύσεις που θα λειτουργούσαν ως μοχλός οικονομικής ανάπτυξης. Εξάλλου, η ανυπαρξία πρώτων υλών και βιομηχανικών κατασκευαστών επιδείνωνε την κατάσταση.

Ακόμα και η εξυπηρέτηση τοπικών αναγκών ήταν περιορισμένη καθώς το σιδηροδρομικό δίκτυο κάλυπτε κυρίως παράλιες περιοχές όπου κυριαρχούσαν οι θαλάσσιες συγκοινωνίες. Αυτός ο ανταγωνισμός έπληξε τελικά την αποδοτικότητα του σιδηροδρόμου αλλά και τις ναυτικές μεταφορές.

**Δ1.α)** Ο παραχωρούμενος κλήρος ποίκιλλε ανάλογα με το μέγεθος της οικογένειας των προσφύγων, την ποιότητα του εδάφους, το είδος της καλλιέργειας και τη δυνατότητα άρδευσης. 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.

Το κείμενο Α επιβεβαιώνει τη διαδικασία παραχώρησης κλήρου στους πρόσφυγες αγρότες. Συγκεκριμένα οι υπηρεσίες του υπουργείου Γεωργίας φροντίζουν με την παραχώρηση γης να εξασφαλίσουν τα μέσα επιβίωσης και τον τρόπο αποπληρωμής του χορηγούμενου δανείου για την κάθε οικογένεια. Παράλληλα, το δοθέν κείμενο δίνει ανάλογες πληροφορίες για τα κριτήρια της παραχώρησης κλήρου όπως η ποιότητα του εδάφους, η αξία της γης σε κάθε περιοχή, η ύπαρξη υποδομών και η απόσταση από τα αστικά κέντρα.

**Δ1.β)** Για ένα διάστημα η άφιξη των προσφύγων φαινόταν δυσβάστακτο φορτίο για την ελληνική οικονομία. Μεσοπρόθεσμα όμως αυτή ωφελήθηκε από την εγκατάσταση των προσφύγων.

Κατ'αρχήν αναδιαρθρώθηκαν οι καλλιέργειες και η αγροτική παραγωγή πολλαπλασιάστηκε. Σε μία δεκαετία (1922-1931) οι καλλιεργούμενες εκτάσεις αυξήθηκαν περίπου κατά 50%, η γεωργική παραγωγή διπλασιάστηκε και εξασφαλίστηκε επάρκεια σε σιτηρά. 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 εγχειοβελτιωτικών έργων, κυρίως στη Μακεδονία, και έτσι αυξήθηκαν οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις. Εισήχθησαν νέες καλλιέργειες ή επεκτάθηκαν οι παλιές (καπνός, βαμβάκι, σταφίδα). Η κτηνοτροφία και η πτηνοτροφία βελτιώθηκαν ποσοτικά και ποιοτικά. Η δένδροκομία, η σηροτροφία και η αλιεία αναπτύχθηκαν από πρόσφυγες που ήταν ειδικευμένοι σε αυτές τις ασχολίες στην πατρίδα τους.

Το κείμενο Γ επιβεβαιώνει ότι το 1936 το ελληνικό κράτος είχε διπλασιάσει τις καλλιεργήσιμες εκτάσεις μέσω της διαδικασίας απαλλοτρίωσης των τσιφλικιών και της ταυτόχρονης αναδιανομής της γης. Απότοκο του γεγονότος αυτού ήταν η ριζική μεταβολή της ερημωμένης μακεδονικής υπαίθρου.

Το κείμενο Β προσθέτει ανάλογες πληροφορίες με την ιστορική αφήγηση για τις καλλιέργειες που εφάρμοσαν οι πρόσφυγες. Τονίζεται ο ρόλος τους στην αύξηση της παραγωγής των σιτηρών. Η επιλογή αυτή υπαγορεύτηκε από την αναγκαιότητα άμεσης απόδοσης της καλλιέργειας.

Επιπλέον, επιλέχθηκε η καλλιέργεια καπνού αφενός λόγω της υψηλής του εμπορικής αξίας. Ένα μικρό μέρος των προσφύγων ασχολήθηκε με την αμπελοκαλλιέργεια και την παραγωγή οπωροφόρων. Επιπρόσθετα αναφέρεται η ενασχόληση προσφύγων με επαγγέλματα παρεμφερή με τη γεωργία.

