

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ

13-6-2018

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1

α. Κλήριγκ : Στο εξωτερικό εμπόριο, εξαιτίας της οικονομικής 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. Μικρότερη απήχηση στην Εθνοσυνέλευση του 1862-1864 είχε ο πολιτικός σχηματισμός Εθνικών Κομιτάτων. 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. 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 σусσίτιο, προσωρινή στέγη και ιατρική περίθαλψη, μέχρι οι πρόσφυγες να βρουν εργασία ή να αποκτήσουν γεωργικό κλήρο.

ΘΕΜΑ Α2

α. Σωστό

β. Σωστό

γ. Σωστό

δ. Λάθος

ε. Λάθος

ΘΕΜΑ Β1

α. 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.

β. Ως αντιβενιζελικά θεωρούνταν τα κόμματα της αντιπολίτευσης. Παρά τις διαφορές που υπήρχαν ανάμεσά τους, 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

α. Οι ξένοι Ναύαρχοι αναχώρησαν την επομένη (10 Δεκεμβρίου 1898) μετά την παράδοση της εξουσίας 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 Ύπατου 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. Η πρώτη κυβέρνηση της Κρητικής Πολιτείας εργάστηκε με ζήλο και απέδωσε σε σύντομο χρονικό διάστημα σημαντικό έργο. Ανάμεσα στα άλλα μέτρα που πήρε, έκοψε κρητικό νόμισμα (την κρητική δραχμή) και ίδρυσε την Κρητική Τράπεζα.

ΘΕΜΑ Γ1

A) (Ως πρόλογος) Η πιο χαρακτηριστική από τις αλλαγές που έφερε η βιομηχανική επανάσταση στα ανεπτυγμένα κράτη του 19ου αιώνα ήταν η εμφάνιση, η εξάπλωση και τελικά η κυριαρχία του σιδηροδρόμου στις χερσαίες μεταφορές. Το σιδηροδρομικό δίκτυο έλυσε το πρόβλημα της μεταφοράς μεγάλου όγκου προϊόντων με μικρό κόστος, σε αποστάσεις που μετριοούνταν 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 19ο 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. Οι σχετικές με την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου συζητήσεις άρχισαν στη χώρα μας λίγα μόλις χρόνια μετά την ανεξαρτησία της, ίσως το 1835. Σε αυτές τις προσδοκίες αναφέρεται το κείμενο του Γ. Βερναρδάκη που δημοσιεύτηκε το 1885: Η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου θα βοηθούσε τους γεωργούς να αναπτύξουν τις εργασίες τους και να αποκομίσουν περισσότερα κέρδη, συμβάλλοντας ταυτόχρονα στη βελτίωση του βιοτικού τους επιπέδου. Ακόμη, η ανταλλαγή των προϊόντων θα βελτίωνε την ποιότητα και θα αύξανε την ποσότητα των παραγόμενων αγαθών. Η παραπάνω κατάσταση θα ενίσχυε την ανάπτυξη των χειρωνακτικών επαγγελμάτων, της βιοτεχνίας και της βιομηχανίας με τη μεταποίηση των αγροτικών προϊόντων. Η Ελλάδα θα σταματούσε να εισάγει εκείνα τα προϊόντα, που πλέον θα παρήγαγε μόνη της και θα αξιοποιούσε τα χρήματα που θα περίσσευαν για την εισαγωγή νέων προϊόντων ξένων ή εγχωρίων.

B) Μέχρι τη δεκαετία του 1880 η μόνη σιδηροδρομική γραμμή που είχε κατασκευαστεί στην Ελλάδα ήταν αυτή που συνέδεε την Αθήνα με τον Πειραιά, είχε μήκος μόλις 9 χιλιομέτρων, στοιχείο που επιβεβαιώνεται και από τον πίνακα και είχε εγκαινιαστεί το 1869. 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. 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. Τα στοιχεία του πίνακα συμπληρώνουν την ιστορική αφήγηση· τα 22 χιλιόμετρα του 1883 αυξάνονται σε 222 το

1885. Στην τετραετία που ακολουθεί τριπλασιάζονται (1889, 640 χιλιόμετρα) για να φτάσουν, στις παραμονές της πτώχευσης (1892) τα 900 χιλιόμετρα. Τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισε το ελληνικό κράτος επιβράδυναν την κατασκευή του έργου στη δεκαετία του 1890• μέχρι το 1897 προστίθενται μόνο 70 χιλιόμετρα ενώ η κατασκευή συνεχίστηκε με αργούς ρυθμούς : 1903-1132 χιλιόμετρα, 1904- 1335 χιλιόμετρα , 1907- 1.372) για να ολοκληρωθεί μόλις το 1909.

(Σημείωση : ανασταλτικοί παράγοντες / δυσκολίες για την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου εντοπίζονται στη σελ. 33 «Ανυπέρβλητες ... σιδηροδρομικού δικτύου» & στη σελ. 35 αφού έχει ξεκινήσει η κατασκευή του «Το κράτος ... χώρο του σιδηροδρόμου» , όπου σημειώνεται η δανειακή επιβάρυνση του ελληνικού κράτους και ο λόγος που οι ιδιώτες συμμετείχαν λιγότερο στο μεγαλεπήβολο σχέδιο των ελλ. Σιδηροδρόμων μέχρι και τη διακοπή των επενδύσεων τους. Τα παραπάνω χωρία θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν στην απάντηση).

Γ) Στο μεγαλύτερο τμήμα του το σιδηροδρομικό 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 και όπως επισημαίνει και ο Γ. Δερτιλής η προσφορά του ακόμα και στον τομέα των μεταφορών δεν ήταν σημαντική, όχι μόνο εξαιτίας του παραπάνω χαρακτηριστικού αλλά και λόγω της «ελαφρότητας» που επέδειξε το κράτος με την εξυπηρέτηση κυρίως παραλιακών περιοχών. Έτσι η ναυτιλία λειτουργούσε ανταγωνιστικά, πολύ δε περισσότερο από τη στιγμή που ο πόλεμος τιμών στις θαλάσσιες μεταφορές μαινόταν σε συνθήκες κρίσης για την ελληνική οικονομία.

Παρ' όλα αυτά 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, αφού 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. Συνεπώς, 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. Στην ίδια διαπίστωση καταλήγει και ο Γ. Δερτιλής, που αμφισβητεί την προσφορά των

σιδηροδρόμων στη διαδικασία μετασχηματισμού της ελληνικής οικονομίας, φτάνοντας στο σημείο να την θεωρεί και αρνητική. Παρά τις επενδύσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο και τη μεγάλη δανειακή επιβάρυνση του κράτους δεν κατέστη εφικτή η απογείωση της ελληνικής οικονομίας, εφόσον δεν υπήρχαν στη χώρα ούτε κατασκευαστικές βιομηχανίες δικτύου και τροχαίου υλικού ούτε σίδηρο και κάρβουνο, ώστε να ιδρυθούν τέτοιες βιομηχανίες.

ΘΕΜΑ Δ1

A) Ο παραχωρούμενος κλήρος ποίκιλλε ανάλογα με το μέγεθος της οικογένειας των προσφύγων και τη συνολική έκταση προς διανομή στην κάθε οικογένεια στις περιοχές εγκατάστασης. Πάντως σε κάθε περίπτωση κριτήριο των Υπηρεσιών εποικισμού ήταν η εξασφάλιση της επιβίωσης της οικογένειας και των μέσων για την εξόφληση των χρεών της. Ως βάση θεωρούνταν η τετραμελής οικογένεια με την προσθήκη του 1/5 της διανομής για κάθε επιπλέον μέλος (Κείμενο Α) . Άλλα κριτήρια στην παραχώρηση κλήρου ήταν η δυνατότητα άρδευσης , το είδος της καλλιέργειας και η ποιότητα του εδάφους . Η αξία της διανομής διαφοροποιούνταν από περιοχή σε περιοχή, πολλές φορές και από σημείο σε σημείο στην ίδια περιοχή εξαιτίας της ποιότητας του εδάφους, των υποδομών και της γειτνίασης με κάποιο αστικό κέντρο (κείμενο Α'). 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. Πράγματι, το κείμενο Α' περιγράφει τη διαδικασία αυτή: Μόλις η ομάδα των προσφύγων έφτανε στην περιοχή εγκατάστασης, οι εκπρόσωποι της αποδέχονταν και παραλάμβαναν τη γη που τους αναλογούσε, χωρίς τοπογράφηση και καθορισμό των συνόρων κατά προσέγγιση. Η διανομή θα γινόταν οριστική μετά την κτηματογράφηση από την τοπογραφική υπηρεσία του Υπουργείου Γεωργίας. Εκτός από τη γη παραχωρούνταν στέγη, εργαλεία, σπόροι, λιπάσματα και ζώα.

B) 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 αναδιάρθρωθηκαν 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. Αυτή η επάρκεια, όπως αναφέρει και ο πρώτος πρόεδρος της Ε.Α.Π., Η. Morgenthau , οφειλόταν στην ενασχόληση του 76% των αγροτών προσφύγων με την καλλιέργεια των δημητριακών και κυρίως του σιταριού, καθώς ήταν ο μόνος τρόπος να εξασφαλίσουν ευκολότερα (καθώς το σιτάρι ευδοκίμει σε όλα σχεδόν τα εδάφη) και γρηγορότερα την αυτάρκεια τους (το ψωμί τους) μέσα σε μερικούς μήνες συγκριτικά με το χρόνο που απαιτούσαν οι άλλες καλλιέργειες & τα οπωροφόρα δέντρα. 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 καλλιεργήσιμες εκτάσεις. Ο Κ. Κατσάπης υπογραμμίζει τη σημασία των έργων υποδομής αναφορικά με τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης στους αγροτικούς προσφυγικούς οικισμούς και τη διαμόρφωση των κατάλληλων όρων για την ανάπτυξη της αγροτικής παραγωγής στη χώρα. Μέσα από την αγροτική αποκατάσταση των προσφύγων το κράτος πέτυχε να παρέμβει στην αγροτική οικονομία, ώστε να αλλάξουν οι δομές της. Προωθήθηκε η ολοκλήρωση της αγροτικής μεταρρύθμισης με την απαλλοτρίωση των τσιφλικιών και την αναδιανομή τους στους αγρότες πρόσφυγες (αλλά και σε γηγενείς), ενώ η κρατική μέριμνα, άλλαξε την εικόνα της υπαίθρου σε μεγάλο βαθμό. Στα 1936 οι βορειοελλαδικές επαρχίες του ελληνικού κράτους δεν θύμιζαν σε τίποτα τις έρημες περιοχές του 1923, ενώ οι καλλιεργούμενες εκτάσεις είχαν διπλασιαστεί. Την ίδια εποχή, εισήχθησαν νέες καλλιέργειες ή επεκτάθηκαν οι παλιές (καπνός, βαμβάκι, σταφίδα). Μάλιστα, το 14% των προσφύγων επιδόθηκε στην καπνοκαλλιέργεια, σύμφωνα με το κείμενο Β', που αποτελούσε τη δεύτερη αναπτυσσόμενη καλλιέργεια στην Ελλάδα. Μολονότι η καπνοκαλλιέργεια προϋπέθετε ειδικές συνθήκες εδάφους, κλίματος και έκθεσης, προτιμήθηκε, όπου αυτές επικρατούσαν, καθώς η καπνοφυτεία αναπτυσσόταν γρήγορα και η παραγωγή πουλιόταν αμέσως, εξασφαλίζοντας έτσι εισόδημα στους αγρότες με υψηλή απόδοση κατά στρέμμα. Πολύ λιγότεροι αγρότες πρόσφυγες ασχολήθηκαν με την αμπελουργία (3%), την καλλιέργεια οπωροφόρων δέντρων (2%) και τις διάφορες αγροτικές ασχολίες π.χ. τη μεταφορά αγροτικών προϊόντων και τα σχετικά με τον αγροτικό χώρο επαγγέλματα του σιδηρουργού, του μυλωνά κ.λπ. (5%). 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.

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΜΠΟΥΓΙΑ ΝΙΚΟΛΕΤΤΑ

Αυτή είναι μια πρώτη ενδεικτική προσέγγιση των θεμάτων.

Κάθε άλλη απάντηση επιστημονικά τεκμηριωμένη είναι αποδεκτή