

ΘΕΜΑ Α1

α. κλήριγκ : ύστερα από την εκδήλωση της 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.

β. Το Εθνικόν Κομιτάτον, ήταν ένας πολιτικός μηχανισμός με μικρότερη απήχηση που διαμορφώθηκε στην Εθνοσυνέλευση του 1862 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 : 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.

ΘΕΜΑ Α2

α. Σωστό / β. Σωστό / γ. Σωστό / δ. Λάθος / ε. Λάθος

ΘΕΜΑ Β1

α. Τα αντιβενιζελικά κόμματα ήταν του Δημήτριου Ράλλη, το Εθνικό Κόμμα του Κυριακούλη Μαυρομιχάλη και το κόμμα του Γεωργίου Θεοτόκη.

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. Από τα αντιβενιζελικά κόμματα, πιο αδιάλλακτα ήταν τα κόμματα του Δημητρίου Ράλλη και του Κυριακούλη Μαυρομιχάλη, ενώ το κόμμα του Γεωργίου Θεοτόκη ήταν πιο διαλλακτικό.

ΘΕΜΑ Β2

α. Μέσα σε μια απερίγραπτη φρενίτιδα ενθουσιασμού ο εντολοδόχος των Μεγάλων Δυνάμεων πρίγκιπας Γεώργιος ανέλαβε τα καθήκοντά του στις 9 Δεκεμβρίου 1898. Ο Γάλλος Ναύαρχος Ποττιέ, υπό την ιδιότητά του ως Προέδρου του Συμβουλίου των Ναυάρχων, παρέδωσε επίσημα στο Γεώργιο τη διοίκηση της Κρήτης. Τα πλοία των Δυνάμεων της Διεθνούς Προστασίας χαιρέτισαν τη σημαία της Κρητικής Πολιτείας και ο Ύπατος Αρμοστής απηύθυνε το πρώτο του διάγγελμα προς τον κρητικό λαό. Η κρητική σημαία υψώθηκε στο φρούριο του Φιρκά, ενώ η τουρκική διατηρήθηκε μόνο στο φρούριο της Σούδας, ως τελευταίο σύμβολο της τουρκικής επικυριαρχίας στην Κρήτη. Το νησί τέθηκε υπό διεθνή προστασία.

Οι ξένοι Ναύαρχοι αναχώρησαν την επομένη (10 Δεκεμβρίου) και αμέσως άρχισε με γοργούς ρυθμούς το δυσχερές έργο της οργάνωσης του νέου πολιτικού σχήματος, που ονομάστηκε *Κρητική Πολιτεία*. Ορίστηκε μια 16μελής Επιτροπή από 12 χριστιανούς και 4 μουσουλμάνους, για να εκπονήσει το σχέδιο του κρητικού συντάγματος, ενώ παράλληλα προχώρησαν οι πολιτικές πράξεις, χωρίς χρονοτριβή. Έναν ακριβώς μήνα μετά την εγκατάσταση του 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. Έκοψε κρητικό νόμισμα (την κρητική δραχμή), ίδρυσε την Κρητική Τράπεζα.

ΘΕΜΑ Γ1

α. Για το ερώτημα α) από το βιβλίο : Από τον πρόλογο του κεφαλαίου θα μπορούσαν να αντληθούν οι εξής πληροφορίες : «εξασφάλιζε την τροφοδοσία των πόλεων με τρόφιμα, τα εργοστάσια με πρώτες ύλες και την αγορά με προϊόντα». 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. Οι σχετικές με την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου συζητήσεις άρχισαν στη χώρα μας λίγα μόλις χρόνια μετά την ανεξαρτησία της, ίσως το 1835. **Από το ΚΕΙΜΕΝΟ Α :** Πολλές ελπίδες στηρίχτηκαν στην ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου όπως η ανάπτυξη της γεωργίας που θα επέφερε την αναβάθμιση της ζωής των γεωργών «θα εβελτιούτο ο υλικός και ηθικός βίος των». Ακόμα, θα ευνοούνταν η ανταλλαγή των προϊόντων με συνέπεια την ποσοτική και ποιοτική άνοδό τους και την επακόλουθη αύξηση του κέρδους. Με την ανάπτυξη της γεωργίας θα ενισχυόταν και η βιομηχανία « θα ανεπτύσσοντο συγχρόνως αι τέχναι και η βιομηχανία». Τέλος, το κράτος θα μείωνε τις εισαγωγές του και θα ενισχυόταν ο κρατικός υπολογισμός μιας και θα διέθετε το πλεόνασμά του σε εισαγωγή νέων προϊόντων.

β. Για το ερώτημα β) από το βιβλίο: 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. Όλες οι υπόλοιπες περί σιδηροδρόμου διακηρύξεις και τα φιλόδοξα σχέδια παρέμεναν ανεφάρμοστα, καθώς η υλοποίησή τους συγκινούσε μόνο αμφίβολης αξιοπιστίας κερδοσκόπους. Οι γενικότερες αλλαγές όμως, που προοδευτικά μετέβαλαν τα δεδομένα της ελληνικής οικονομίας ως το 1881, δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για υλοποίηση των σχεδίων κατασκευής σιδηροδρομικού δικτύου.

Την ίδια περίπου εποχή, γύρω από τη χώρα, προχωρούσε η κατασκευή μεγάλων 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. Τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισε το ελληνικό κράτος επιβράδυναν την κατασκευή του έργου στη δεκαετία του 1890 και το δίκτυο ολοκληρώθηκε μόλις το 1909. 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. Για τις δυσκολίες που συνάντησε: Ανυπέρβλητες όμως δυσκολίες περιορίζαν 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 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. Επιπλέον, η γειτνίαση της θάλασσας, στις περισσότερες περιοχές της χώρας, δεν βοηθούσε τα πράγματα, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές περιορίζαν την αποδοτικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου. 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. **Από το ΚΕΙΜΕΝΟ Β (Σχεδιάγραμμα) :** Όπως προκύπτει από τον πίνακα του Γ. Δερτιλή, μέχρι το 1869 το σιδηροδρομικό δίκτυο μετρούσε μόνο 9 χιλιόμετρα. Από το 1883 – 1892 και τις ενέργειες των κυβερνήσεων του Τρικούπη το σιδηροδρομικό δίκτυο έφτασε τα 900 χιλιόμετρα. Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα έφτασε τα 970 χιλιόμετρα. Κατά την πρώτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα σύμφωνα με τα στοιχεία

του πίνακα προχώρησε η επέκταση του δικτύου, ωστόσο με πιο αργούς ρυθμούς από ότι στα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Έτσι, το 1903 έφτασε τα 1.132 μέτρα, το 1904 τα 1.335 και το 1907 τα 1.372.

γ. Για το ερώτημα γ) από το βιβλίο: 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. **Από το ΚΕΙΜΕΝΟ Γ :** Όπως προκύπτει από την ιστορική αφήγηση του Δερτιλή, ο σιδηρόδρομος δεν μπορούσε να δημιουργήσει συνθήκες εκβιομηχάνισης της χώρας μιας και το μήκος των γραμμών ήταν μικρό αλλά και τα κεφάλαια που διατέθηκαν ήταν ασήμαντα. Ακόμα, η έλλειψη πρώτων υλών της Ελλάδας «σίδηρο και κάρβουνο» ανέστειλε την χρησιμότητα που θα μπορούσε να έχει το σιδηροδρομικό δίκτυο. Η συνεισφορά του δικτύου δεν ήταν καθοριστική εξαιτίας του άνισου πλάτους των γραμμών και του γεγονότος ότι κατασκευάστηκε να εξυπηρετεί παράλιες περιοχές, όπου κυριαρχούσε η ναυτιλία.

ΘΕΜΑ Δ1

α. Για το ερώτημα α) από το βιβλίο : Η αγροτική αποκατάσταση 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. 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. Εκτός από τη γη παραχωρούνταν στέγη, εργαλεία, σπόροι, λιπάσματα και ζώα. **Από το ΚΕΙΜΕΝΟ Α:** Σύμφωνα με τα στοιχεία της Κοινωνίας των Εθνών η παραχώρηση των κλήρων γινόταν «κατά προσέγγιση» και χωρίς «τοπογράφηση». Όμως, σκοπός των υπηρεσιών διανομής ήταν να εξασφαλιστεί σε κάθε οικογένεια η δυνατότητα για τα προς το ζην καθώς και για την εξόφληση των χρεών. Ως βάση διανομής θεωρήθηκε η τετραμελής οικογένεια και για κάθε

επιπλέον μέλος γινόταν προσθήκη του 1/5 της διανομής. Τέλος, η ποιότητα του εδάφους, η υπάρχουσα υποδομή και η απόσταση από κάποια πόλη καθόριζε την αξία του παραχωρούμενου κλήρου.

β. Για το ερώτημα β) από το βιβλίο

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 εγγειοβελτιωτικών 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 δενδροκομία, η σηροτροφία και η αλιεία αναπτύχθηκαν από πρόσφυγες που ήταν ειδικευμένοι σε αυτές τις ασχολίες στην πατρίδα τους. **Από το Κείμενο Β:** Σύμφωνα με τον Morgenthau εξαιτίας του γεγονότος ότι τα δημητριακά αποδίδουν ταχύτερα από τις άλλες καλλιέργειες, αναπτύσσονται σχεδόν σε κάθε έδαφος και εξαιτίας της άθλιας κατάστασης των προσφύγων αγροτών, η πλειονότητά τους, το 76% ασχολήθηκε με την καλλιέργεια δημητριακών και ειδικότερα του σιταριού. Ακόμα, εντάθηκε η καλλιέργεια του καπνού, ο οποίος αναπτύσσεται γρήγορα υπό συγκεκριμένες συνθήκες κλίματος, εδάφους και έκθεσης, που ωστόσο πωλείται εύκολα και αποφέρει υψηλό κέρδος. Έτσι, το 14% των αγροτών ασχολήθηκε με την καλλιέργεια του καπνού. Με στοιχεία που αντλούμε από την πηγή, το 3% καλλιεργήσε σταφύλια, το 2% οπωροφόρα, ενώ το 5% απασχολήθηκε με ασχολίες συναφείς με τη γεωργία, όπως του σιδηρουργού, του μυλωνά και της μεταφοράς αγροτικών προϊόντων. **Από το Κείμενο Γ:** Το κράτος προχώρησε στην εκτέλεση δημόσιων έργων με αποτέλεσμα την ανάπτυξη της γεωργίας και την βελτίωση της όψης της υπαίθρου. Ακόμα, η έλευση των προσφύγων ώθησε τη διαδικασία απαλλοτρίωσης των τσιφλικιών. Μέχρι το 1936 είχαν διπλασιαστεί οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις αλλάζοντας την εικόνα των βόρειων περιοχών από το 1923.