

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 συνετairίζεσθαι.
- β. Ο Θεόδωρος Δηλιγιάννης υποστήριξε 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 καλλιέργησε 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 κέρδαιον 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 έπανον, και το εκ τούτων περίσσευμα των χρημάτων μας προκύπτον θα το μεταχειρίζομεθα 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, 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

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 οξυτάτης 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. Βεινόγλου, 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.

Η. 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.

## ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

### ΘΕΜΑ Α1

- α. Η παγκόσμια οικονομική κρίση που ξεκίνησε από την Ν. Υόρκη το 1929 και εκδηλώθηκε στην Ελλάδα το 1932 είχε συνέπειες σε πολλούς τομείς. «Στο εξωτερικό εμπόριο... θετικά στοιχεία» (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 54)
- β. Κατά την διάρκεια της Εθνοσυνέλευσης (1862-1864) αναδείχθηκαν διάφοροι πολιτικοί σχηματισμοί. Ένας από αυτούς με μικρή απήχηση ήταν το Εθνικός Κομιτάτον. «Το Εθνικόν Κομιτάτον... αυτοκρατορία.» (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 77)
- γ. «Τον Ιούλιο του 1914... γεωργικό κλήρο» (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 140-141)

### ΘΕΜΑ Α2

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

### ΘΕΜΑ Β1

- α. «Από τα ατιβενιζελικά... διαλλακτικό» (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 92)
- β. «Ως αντιβενιζελικά... θέσεις» (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 92)

### ΘΕΜΑ Β2

- α. «Μέσα σε μια... 1898» (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 206) και «Οι ξένοι Ναύαρχοι... Βενιζέλος» (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 206-207)
- β. «Η πρώτη κυβέρνηση της Κρητικής Πολιτείας έκοψε το κρητικό νόμισμα (την κρητική δραχμή) και ίδρυσε την Κρητική Τράπεζα.

### ΘΕΜΑ Γ1

- α. Κατά την διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα ο σιδηρόδρομος έγινε συνώνυμο της ανάπτυξης καθώς επέφερε σημαντικές αλλαγές στον τρόπο οργάνωσης της παραγωγής και του εμπορίου, δημιουργώντας κατά αυτόν τον τρόπο πρωτόγνωρες δυναμικές στην οικονομική ανάπτυξη (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 33: «Το σιδηροδρομικό δίκτυο... κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα.»).

Στις χώρες που βρίσκονταν στην περιφέρεια της ανεπτυγμένης Δύσης, όπως η Ελλάδα, η απόκτηση σιδηροδρομικού δικτύου θεωρήθηκε απαραίτητη προϋπόθεση για την ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 33: «Στις μικρότερες και πιο καθυστερημένες... ίσως το 1835»). Ενδεικτικό των προσδοκιών που είχαν στηριχτεί στην δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα είναι και το πρώτο παράθεμα. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον Α. Βερναρδάκη, η ανάπτυξη και επέκταση των σιδηροδρόμων θα συνέβαλε καταρχάς στην βελτίωση της ποιότητας και της ποσότητας της αγροτικής παραγωγής. Η διεύρυνση του κύκλου εργασιών των αγροτών θα επέφερε αύξηση των κερδών και βελτίωση του βιοτικού τους επιπέδου. Την ίδια στιγμή, η επέκταση της αγροτικής θα έδινε ώθηση και στην βιομηχανική παραγωγή, καθώς θα προσέφερε περισσότερες πρώτες ύλες προς μεταποίηση. Τέλος, κερδισμένο θα έβγαινε και το εμπόριο, αφού η αύξηση της εγχώριας παραγωγής θα βελτίωνε το εμπορικό ισοζύγιο της χώρας περιορίζοντας τον αριθμό των εισαγόμενων προϊόντων και απελευθερώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο πόρους που θα μπορούσαν να διατεθούν για την διακίνηση νέων αγαθών.

- β. Έως την δεκαετία του 1880 το έργο της κατασκευής σιδηροδρόμων στην Ελλάδα προχωρούσε με εξαιρετικά αργούς ρυθμούς. (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. «33-34: «Μέχρι τη δεκαετία... για να κατασκευαστεί»). Όπως σημειώνεται και στον σχετικό πίνακα, έως το 1869 είχαν κατασκευαστεί μόλις 9 χιλιόμετρα. Έκτοτε πέρασαν σχεδόν 15 χρόνια εξαιρετικά υποτονικής δραστηριότητας, καθώς μέχρι το 1883 προστέθηκαν μόλις 13 χιλιόμετρα στο συνολικό δίκτυο της χώρας. Τα σχέδια που είχαν εκπονηθεί το διάστημα αυτό δεν εφαρμόστηκαν αφού δεν κατάφεραν να προσελκύσουν το ενδιαφέρον αξιόπιστων επενδυτών. (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 34: «Όλες οι υπόλοιπες... κερδοσκοπούς.») Την ίδια στιγμή η κατασκευή σιδηροδρόμων ήταν πολυέξοδη υπόθεση και η προσέλκυση ξένων κεφαλαίων εξαιρετικά δύσκολη καθώς προϋπέθετε την εξασφάλιση κερδών που όμως δεν ήταν σε θέση να παρέχει εγγυημένα η ελληνική οικονομία. (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 33: «Η κατασκευή της σιδηροδρομικής... πολύ μικρό.») Τέλος σημαντικά προβλήματα δημιουργούσε και η γειννίαση με την θάλασσα καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές λειτουργούσαν ανταγωνιστικά προς το σιδηροδρομικό δίκτυο. (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 33: «Επιπλέον, η γειννίαση... σιδηροδρομικού δικτύου.»)

Η δημιουργία μεγάλων σιδηροδρομικών αξόνων που συνέδεαν την Κεντρική Ευρώπη με την Ανατολή ως την Ινδία έδωσε νέα τροπή στο ζήτημα υποχρεώνοντας τις ελληνικές κυβερνήσεις να εντείνουν τις προσπάθειες τους για κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου. (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 34: «Οι ελληνικές κυβερνήσεις... σιδηροδρομικής γραμμής.») Πράγματι, μελετώντας κάποιος τον πίνακα μπορεί πολύ εύκολα να διαπιστώσει τους ραγδαίους ρυθμούς που καταγράφηκαν το διάστημα αυτό. Πιο συγκεκριμένα, την περίοδο 1883-1885 σημειώνεται δεκαπλασιασμός των χιλιομέτρων (από 22 χιλιόμετρα το 1883 πάμε στα 222 το 1885) ενώ την περίοδο 1885-1889 τα χιλιόμετρα τριπλασιάζονται (από 222 φτάνουν τα 640 χιλιόμετρα). Την τριετία 1889-1892 εμφανίζονται τα πρώτα σημάδια κάμψης των ρυθμών, έστω και οριακής, καθώς το δίκτυο αυξάνεται κατά 260 χιλιόμετρα (από 640 σε 900 χιλιόμετρα).

Τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπιζε το ελληνικό κράτος με την πτώχευση του 1893 επέδρασαν καταλυτικά στην κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου επιβραδύνοντας την κατά πολύ (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 34-35: «Τα οικονομικά προβλήματα... μόλις το 1909.») Η ραγδαία αυτή πτώση αποτυπώνεται και στον πίνακα όπου την περίοδο 1892-1897 το δίκτυο αυξήθηκε μόνο κατά 70 χιλιόμετρα, ενώ την δεκαετία 1897-1907 κατασκευάζονται μόλις 240

χιλιόμετρα, γεγονός που οφείλεται στην ήττα της χώρας κατά τον ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1897, στην υποχρέωση καταβολής της υπέρογκης πολεμικής αποζημίωσης προς την Οθωμανική Αυτοκρατορία και στην επιβολή του ΔΟΕ.

- γ. Το σιδηροδρομικό δίκτυο κατά κοινή ομολογία δεν κατόρθωσε να εκπληρώσει τις αναπτυξιακές προσδοκίες που στηρίχθηκαν πάνω του. Πράγματι, από την αρχή της λειτουργίας του παρουσίαζε σοβαρή υστέρηση ως προς τα έσοδα του γεγονός που οδήγησε στην διακοπή των περαιτέρω επενδύσεων. (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 35: «Πραγματικά, το σιδηροδρομικό... σιδηροδρόμου.») Σύμφωνα με τον Γ. Δερτιλή η περιορισμένη έκταση του δικτύου ήταν ενδεικτική της ασθενικής ώθησης που δόθηκε στην ελληνική οικονομία με την κατασκευή του. Ακόμα και περισσότερα κεφάλαια να επενδύονταν, όπως σημειώνεται χαρακτηριστικά, αυτό δεν θα ήταν αρκετό για να αντιμετωπιστούν χρόνιες, δομικές ανεπάρκειες όπως ήταν η έλλειψη βιομηχανικής υποδομής και η απουσία πρώτων υλών αναγκαίων για την μεταποίηση. Ακόμα και στον τομέα των μεταφορών η συνεισφορά των σιδηροδρόμων υπήρξε κατώτερη των προσδοκιών. Αυτό οφείλεται αφενός στο γεγονός ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν ήταν ενιαίο ως προς το πλάτος των γραμμών (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 35: «Στο μεγαλύτερο τμήμα... διεθνούς δικτύου.») και αφετέρου στο ότι μεγάλο μέρος του είχε κατασκευαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να καλύπτει παραλιακές περιοχές εβρισκόμενο έτσι έκθετο στον οξύτατο ανταγωνισμό που δημιουργούσαν οι θαλάσσιες μεταφορές.

Σε κάθε περίπτωση το σιδηροδρομικό δίκτυο συνέβαλλε καθοριστικά στην περίοδο των πολεμικών αναμετρήσεων στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Ωστόσο, δεν κατάφερε να φέρει την ανάπτυξη και την εκβιομηχάνιση της χώρας, καθώς κάτι τέτοιο θα απαιτούσε βαθιές κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές. (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 35: «Είναι αναμφίβολο... αλλαγές.»)

## ΘΕΜΑ Δ1

- α. Βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 156: «Η αγροτική αποκατάσταση.. συνοικισμού». Κάθε ομάδα προσφύγων που έφτανε στον τόπο στον οποίο επρόκειτο να εγκατασταθεί παραλάμβανε τη γη μέσω των εκπροσώπων της. Βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 156-157: «Στην αρχή, λοιπόν... Υπουργείου Γεωργίας». Σύμφωνα με το παράθεμα δεν είχε προηγηθεί τοπογράφιση και τα σύνορα κάθε ιδιοκτησίας δεν είχαν καθοριστεί με ακρίβεια.

Βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 156: «Ο παραχωρούμενος κλήρος... διαφορετικές τοποθεσίες». Στο πρώτο παράθεμα περιγράφεται η λογική σύμφωνα με την οποία καθορίζονταν η έκταση του παραχωρούμενου κλήρου. Η συνολική έκταση της γης αποτελούσε κριτήριο για τα στρέμματα που διανέμονταν σε κάθε οικογένεια με την απαραίτητη προϋπόθεση, όπως καθορίζεται από τις Υπηρεσίες, να είναι δυνατή η επιβίωση της οικογένειας και η εξόφληση των χρεών της. Σε γενικές γραμμές έλαβαν υπόψη ως βάση την τετραμελή οικογένεια και για κάθε επιπλέον μέλος προσέθεταν το 1/5 της διανομής. Επίσης, η αξία της διανομής μεταβάλλεται ανάλογα με τον τόπο ή ακόμα και το σημείο στην ίδια περιοχή με κριτήριο την ποιότητα του εδάφους, τις υποδομές και την απόσταση από κάποιο αστικό κέντρο. Βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 157: «Εκτός από τη γη.. ζώο».

- β. Η ΕΑΠ στην προσπάθειά της να αποκαταστήσει τους πρόσφυγες έλαβε υπόψη της τις αντικειμενικές συνθήκες. Έτσι, ενώ οι περισσότεροι πρόσφυγες ασκούσαν στην πατρίδα τους αστικά επαγγέλματα (σχετικά με το εμπόριο, τη βιοτεχνία-βιομηχανία κ.τ.λ.) δόθηκε το βάρος στη γεωργία. Η επιλογή αυτή αποδείχθηκε ωφέλιμη για την ελληνική οικονομία η οποία μεσοπρόθεσμα ευνοήθηκε, αν και για ένα διάστημα η άφιξη των προσφύγων φαινόταν δυσβάστακτο φορτίο.

«Κατ'αρχήν... γεωργικής ιδιοκτησίας» (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 168). Τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώνονται από το κείμενο Β το οποίο αναφέρει ότι η καλλιέργεια δημητριακών αποτέλεσε την κύρια αγροτική απασχόληση των προσφύγων, καθώς το 76% των αγροτών επέλεξε αυτού του είδους την παραγωγή. Η απόφαση τους σχετίζεται με την γρήγορη απόδοση της συγκεκριμένης παραγωγής σε σύγκριση με τα οπωροφόρα δένδρα.

Ένα άλλο προϊόν στην καλλιέργεια του οποίου επιδόθηκαν οι πρόσφυγες ήταν ο καπνός ο οποίος απαιτεί συγκεκριμένες συνθήκες για να ευδοκμήσει (έδαφος, κλίμα, έκθεση). «Εισήχθησαν νέες... σταφίδα» (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 168). Η καλλιέργεια του καπνού, γνωστή στην Ελλάδα και πριν από την άφιξη των προσφύγων, απέφερε στους παραγωγούς/πρόσφυγες σημαντικά κέρδη, εφόσον, το συγκεκριμένο προϊόν αναπτύσσεται γρήγορα και μπορούσε να πουληθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα. Για τους παραπάνω λόγους με την καλλιέργεια του καπνού ασχολήθηκε το 14% των αγροτών.

Παράλληλα, άλλες καλλιέργειες αναπτύχθηκαν, όπως η αμπελοκαλλιέργεια από το 3% των αγροτών και τα οπωροφόρα από το 2%. Βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 168: «Η δενδροκομία... στην πατρίδα τους.» Αναπτύχθηκαν, επίσης, επαγγελματικές δραστηριότητες γύρω από τον αγροτικό χώρο, όπως η μεταφορά αγροτικών προϊόντων, η Παρασκευή αλευριού και άλλα. Οι πρόσφυγες συνέβαλλαν και στην ποσοτική και ποιοτική αναβάθμιση της κτηνοτροφίας και της πτηνοτροφίας.

Το κείμενο Γ αναφέρεται στην υλοποίηση έργων υποδομής στην αγροτική Ελλάδα με στόχο να βελτιωθούν οι συνθήκες διαβίωσης των προσφύγων-αγροτών και να αναπτυχθεί η γεωργική παραγωγή. Η έλλειψη γεωργικών εκτάσεων προς διανομή στους πρόσφυγες υποχρέωσε το κράτος να προχωρήσει στην κατασκευή μεγάλων εγγειοβελτιωτικών έργων, κυρίως στη Μακεδονία, αλλάζοντας, έτσι, τις δομές της αγροτικής οικονομίας. Η επέμβαση του κράτους προωθώντας τις απαλλοτριώσεις των τσιφλικιών και η ανωδιανομή της γης είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση των καλλιεργήσιμων εκτάσεων και την αλλαγή της εικόνας στην ελληνική ύπαιθρο. Το κείμενο Γ επιβεβαιώνει τις πληροφορίες του σχολικού βιβλίου επισημαίνοντας το διπλάσιασμό των αξιοποιημένων αγροτικών εκτάσεων, κυρίως στις βόρειες επαρχίες της χώρας, οι οποίες δεν θύμιζαν την εικόνα του έρημου τοπίου του 1923.

### Επιμέλεια

Φαρσάρη Ελένη • Ξυδάκης Μύρωνας • Βερνάρδου Μαριλένα