

Θέμα Α1.

α. Σελ. 54 «Την περίοδο της οικονομικής κρίσης που ξεκίνησε στη Νέα Υόρκη το 1929 και ήρθε στην Ελλάδα το 1932», «στο εξωτερικό εμπόριο κυριάρχησε ...είχε και θετικά στοιχεία»

β. Σελ. 77 «Μέσα στην Εθνοσυνέλευση 1862-1864 μικρότερη απήχηση είχαν και άλλοι πολιτικοί σχηματισμοί», «το Εθνικόν Κομιτάτον ...στην Οθωμανική αυτοκρατορία»

γ. Σελ. 140-141 «τον Ιούλιο του 1914 ...γεωργικό κλήρο»

Θέμα Α2.

α. Σωστό (σελ. 71)

β. Σωστό (σελ.81)

γ. Σωστό (σελ. 84)

δ. Λάθος (σελ. 53)

ε. Λάθος (σελ. 213)

Θέμα Β1.

α. Το ραλλικό κόμμα

Το Εθνικό κόμμα του Κυριακούλη Μαυρομιχάλη

Το κόμμα του Γεωργίου Θεοτόκη

β. Σελ. 92 «Ως αντιβενιζελικά θεωρούνταν ... ήταν πιο διαλλακτικό»

Θέμα Β2.

α. Σελ. 206-207 «Οι ξένοι Ναύαρχοι ... ορίστηκε ο Ελευθέριος Βενιζέλος» και προαιρετικά «Μέσα σε μια απερίγραπτη φρενίτιδα ενθουσιασμού ... υπό διεθνή προστασία»

β. «Σελ. 208 « Η πρώτη κυβέρνηση ...σημαντικό έργο», «έκοψε κρητικό νόμισμα (την κρητική δραχμή), ίδρυσε την Κρητική Τράπεζα»

Θέμα Γ1.

Να εφαρμοστεί η μέθοδος της σύνθεσης και να αξιοποιηθούν τα στοιχεία των παραθεμάτων:

α) σελ. 33 «Στις μικρότερες ... ίσως το 1835», σελ. 34 «Οι γενικότερες αλλαγές όμως ... διεθνείς άξονες» (Θεωρούμε ότι η κατασκευή κεντρικών συγκοινωνιακών αξόνων που πραγματοποιούνταν εκτός Ελλάδας τη δεκαετία του 1880 και στην οποία αναφέρεται το σχολικό εγχειρίδιο, αποτελούσε παράγοντα που καλλιεργούσε προσδοκίες στην Ελλάδα για ανάπτυξη, εφόσον η χώρα θα συνδεόταν με τους διεθνείς άξονες.)

(Ως εισαγωγή μπορούν να αξιοποιηθούν και στοιχεία της πρώτης παραγράφου: «Η πιο χαρακτηριστική ... της ανάπτυξης κατά τον 19^ο αιώνα», σελ. 33, προκειμένου να καταδειχθεί η προσδοκία της καθυστερημένης οικονομικά Ελλάδας να αναπτυχθεί μέσω της κατασκευής σιδηροδρομικού δικτύου.)

ΚΕΙΜΕΝΟ Α

- Με την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου οι γεωργοί θα καθιστούσαν τις εργασίες τους πιο κερδοφόρες και θα βελτίωναν τη ζωή τους υλικά αλλά και ηθικά.
- Επίσης, το σιδηροδρομικό δίκτυο θα ευνοούσε την ανταλλαγή των προϊόντων, θα αύξανε την ποιότητα και την ποσότητα των προϊόντων καθώς και το κέρδος των γεωργών.
- Επιπροσθέτως, τα χειρωνακτικά επαγγέλματα και η βιομηχανία θα ωφελούνταν εφόσον πολλά γεωργικά προϊόντα θα μεταποιούνταν σε βιομηχανικά. Οι πληροφορίες αυτές συμπίπτουν με τις αντίστοιχες του σχολικού βιβλίου ότι «η απόκτηση σιδηροδρομικού δικτύου παρουσιάστηκε από πολύ νωρίς ως σημαντική προϋπόθεση για την είσοδο τους στο χώρο των ανεπτυγμένων κρατών».
- Ταυτόχρονα, η χώρα δε θα εισήγαγε προϊόντα που η ίδια θα παρήγαγε και τα χρηματικά ποσά που θα περίσσευαν θα αξιοποιούνταν για την αγορά νέων προϊόντων, ξένων ή εγχώριων.

β) σελ. 34 -35 «Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας ... τμήμα του διεθνούς δικτύου» και αναφορά στην πληροφορία του σχολικού βιβλίου ότι «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» για την ανάλυση του πίνακα.

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

Το κείμενο Β αποτελεί έναν πίνακα που απεικονίζει τα χιλιόμετρα του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα από το 1869 -1907.

- Το 1869 στην Ελλάδα υπήρχαν μόνο 9 χιλιόμετρα σιδηροδρομικού δικτύου, πληροφορία που συμπίπτει με το σχολικό βιβλίο το οποίο αναφέρει ότι «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».
- Από το 1883 μέχρι το 1892 ο πίνακας εμφανίζει αλματώδη άνοδο των χιλιομέτρων. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 1883 κατασκευάστηκαν 22 χιλιόμετρα, το 1885 έγιναν 222 χιλιόμετρα, το 1889 τριπλασιάστηκαν κι έφτασαν τα 640 ενώ το 1892 κατασκευάστηκαν 900 χιλιόμετρα. Τα αριθμητικά αυτά δεδομένα συμπίπτουν με τις αντίστοιχες πληροφορίες του σχολικού βιβλίου ότι «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».
- Επίσης, σύμφωνα με τα αριθμητικά δεδομένα του πίνακα αυξάνεται το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ελλάδα, αλλά όχι πια αλματωδώς αλλά με μικρή σταδιακή άνοδο. Χαρακτηριστικά ο πίνακας αναφέρει ότι το 1897 τα χιλιόμετρα του δικτύου αγγίζουν τα 970 χιλιόμετρα, το 1903 αυξάνονται και φτάνουν στα 1132. Μία χρονιά αργότερα, το 1904 έφτασαν τα 1335 χιλιόμετρα, ενώ τρία χρόνια αργότερα, το 1907 τα χιλιόμετρα έφτασαν 1372 στο σύνολο. Οι παραπάνω πληροφορίες συμπίπτουν με τις αντίστοιχες του σχολικού εγχειριδίου, το οποίο αναφέρει ότι «Τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισε το ελληνικό κράτος επιβράδυναν την κατασκευή του έργου στη δεκαετία του 1890 και το δίκτυο ολοκληρώθηκε μόλις το 1909».

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

- Επιπλέον, στις μεταφορές η συνδρομή του σιδηροδρομικού δικτύου δεν ήταν καίρια καθώς το δίκτυο δεν είχε το ίδιο πλάτος γραμμών. Οι παραπάνω πληροφορίες συμπίπτουν με τις αντίστοιχες του σχολικού εγχειριδίου, το οποίο αναφέρει ότι «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».

γ) σελ. 35 «Είναι αναμφίβολο ... ριζοσπαστικές αλλαγές» και προαιρετικά «Πραγματικά το σιδηροδρομικό δίκτυο ... του σιδηροδρόμου»

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

- Η έλευση του σιδηροδρόμου δεν ήταν αναντίρρητα ωφέλιμη και γόνιμη. Η πληροφορία αυτή επιβεβαιώνει τα δεδομένα του σχολικού βιβλίου ότι «το σιδηροδρομικό δίκτυο πρόσφερε πολλά σε μία χώρα που δεν είχε ποτέ πριν γνωρίσει αξιόπιστο χερσαίο συγκοινωνιακό δίκτυο». Ίσως θα μπορούσε να χαρακτηριστεί κι αρνητική για τα δεδομένα της Ελλάδας εκείνης της εποχής.
- Σίγουρα η διεύρυνση των σιδηροδρομικών γραμμών ωφέλησε πολλαπλώς το ελληνικό κράτος που χρειαζόταν μια επενδυτική τόνωση – αναγκαία αλλά όχι επαρκής προϋπόθεση – για μια οικονομική ανέλιξη και πρόοδο που την είχε τόσο ανάγκη. Το γεγονός αυτό εξηγεί τις συγκρατημένες επενδύσεις στον τομέα των σιδηροδρόμων. Χαρακτηριστικά το σχολικό βιβλίο αναφέρει ότι «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».
- Στην περίπτωση πάλι που οι τονωτικές ενέσεις ήταν περισσότερες δεν θα ωφελούσαν σε τελική ανάλυση ένα ελληνικό κράτος που βιομηχανικά ήταν υποδεέστερο. Παράλληλα, οι όποιες επενδυτικές δραστηριότητες δεν θα τόνωναν ανύπαρκτους κατασκευαστές δικτύου και τροχαίου υλικού, όπως χαρακτηριστικά αναφέρει Γ. Δερτιλής. Ενδεικτική είναι η φράση «η χώρα δεν είχε σίδηρο και κάρβουνο», κάτι που αποδεικνύει την ελλιπή ανάπτυξη σε μια χώρα στερημένη από προϋποθέσεις που θα την συνέδεαν με τα ανεπτυγμένα κράτη της δύσης.
- Ουσιαστικά, όπως αναφέρεται στο παράθεμα, το σιδηροδρομικό δίκτυο σχεδιάστηκε για να εξυπηρετήσει κυρίως παράλιες περιοχές.
- Ο ανταγωνισμός με τη ναυτιλία λόγω οικονομικών δυσχερειών λειτούργησε ως τροχοπέδη σε συνθήκες οικονομικής στασιμότητας αφού η χώρα είχε στρέψει το ενδιαφέρον της στην αγορά ναυτικών μεταφορών.

Θέμα Δ1.

α. σελ. 156- 157 « Η αγροτική αποκατάσταση ... λιπάσματα και ζώα». Να εφαρμοστεί η μέθοδος της σύνθεσης και να αξιοποιηθούν τα στοιχεία των παραθεμάτων

Κείμενο Α

- Βέβαια, σύμφωνα με το παράθεμα, η διαδικασία παραχώρησης κτημάτων ακολουθούσε συγκεκριμένη διαδικασία. Δεν οριοθετούνταν τα σύνορα των κτημάτων και παραχωρούνταν χωρίς προηγούμενη τοπογράφηση αμέσως στους εκπροσώπους της ομάδας των προσφύγων εδάφη.
- Η διανομή έγινε με βασικό κριτήριο τον βιοπορισμό και τη δυνατότητα ανταπόκρισης των οικονομικών υποχρεώσεων των οικογενειών των προσφύγων ώστε να είναι σε θέση και να επιβιώνουν. Έτσι ως κριτήριο ορίστηκε ο αριθμός των μελών της οικογένειας. Συγκεκριμένα, σημείο αναφοράς ήταν η τετραμελής οικογένεια ενώ για κάθε επιπλέον μέλος δίνονταν επιπλέον έκταση (« το 1/5 της διανομής»).
- Προσδιορίζεται η αξία των κτημάτων από την ποιοτική κατάσταση του εδάφους, τις υποδομές και την γειτνίαση με κάποια πόλη.

β. προαιρετικά σελ. 166 «Η Μικρασιατική καταστροφή ... του νεοελληνικού έθνους»
σελ. 167- 168 «Για ένα διάστημα ... ασχολίες στις πατρίδες τους».

Κείμενο Β

- Συγκεκριμένα, η πλειονότητα των προσφύγων (76%) κατευθύνθηκαν στην καλλιέργεια δημητριακών και ιδιαίτερα του σιταριού επειδή ευδοκίμωσε παντού, δεν καθυστερούσε ως παραγωγή, θα τους ικανοποιούσε τις επισιτιστικές τους ανάγκες και μπορούσε να επιφέρει γρήγορα κέρδη σε σχέση με άλλες καλλιέργειες, όπως παράδειγμα τα οπωροφόρα.
- Ακολουθεί ο καπνός με 14% που ενώ χρειαζόταν συγκεκριμένες συνθήκες καλλιέργειας (κυρίως κλιματολογικές), η απόδοση των κερδών ήταν άμεση.
- Τέλος ασχολούνταν με την αμπελοκαλλιέργεια (3%), την καλλιέργεια οπωροφόρων (2%) και λοιπές αγροτικές εργασίες, όπως μεταφορά προϊόντων (5%).

Κείμενο Γ

- Βασικοί στόχοι των φορέων που αναμείχθηκαν στην αγροτική αποκατάσταση ήταν η καλύτερευση της ποιότητας ζωής των προσφύγων στον νέο τόπο και η βελτίωση της γεωργικής οικονομίας.
- Το κράτος επικεντρώθηκε με στόχο πάντα την αποκατάσταση των προσφύγων στην αναδιαμόρφωση της υπαίθρου, βελτιώνοντας τις

υποδομές, απαλλοτριώνοντας τις μεγάλες εκτάσεις γης και αναδιανέμοντας τις στους ενδιαφερομένους.

- Αποτέλεσμα των προσπαθειών ήταν ο διπλασιασμός των καλλιεργήσιμων εκτάσεων γης το 1936 και η απομάκρυνση από τις παλιές εικόνες του 1923, κυρίως όσον αφορά την Μακεδονία και τη Θράκη.

