

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ 13 6 2018
ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ
A1.
Κλήριγκ

Μέθοδος διακανονισμού, η οποία κυριάρχησε προοδευτικά στο εξωτερικό εμπόριο μετά την οικονομική κρίση του 1932. Οι διεθνείς συναλλαγές δεν γίνονταν 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.

Εθνικόν Κομιτάτον

Κατά την Εθνοσυνέλευση του 1862-64 σχηματίστηκαν πολιτικοί σχηματισμοί με μικρότερη απήχηση από τους Ορεινούς και τους Πεδινούς. Ένας από αυτούς τους σχηματισμούς ήταν το Εθνικό 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, και πολιτισμική εξάπλωση στην Οθωμανική αυτοκρατορία.

Οργανισμός

Ιδρύθηκε τον Ιούλιο του 1914 στη Θεσσαλονίκη με σκοπό την άμεση περίθαλψη και στη συνέχεια την εγκατάσταση των προσφύγων που είχαν καταφύγει στην Ελλάδα 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) Από τα αντιβενιζελικά κόμματα, πιο αδιάλλακτα ήταν τα κόμματα του *Δημητρίου Ράλλη (Ραλλικό Κόμμα)* και του *Κυριακούλη Μαυρομιχάλη (Εθνικό Κόμμα)*, 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.

B2.

α) Οι ξένοι Ναύαρχοι αναχώρησαν την επομένη ημέρα της ανάληψης της Διοίκησης της Κρήτης από τον πρίγκιπα Γεώργιο (10 Δεκεμβρίου 1998) 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 Προστατίδων 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. Σε ό, τι αφορά στα οικονομικά μέτρα που έλαβε αναφέρεται συγκεκριμένα ότι έκοψε κρητικό νόμισμα (την κρητική δραχμή) και ίδρυσε την Κρητική Τράπεζα.

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

Γ1. 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 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 19ο αιώνα.

α) 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. Πάντως, 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.

Στο πρώτο κείμενο πηγής του Α.Ν, Βερβαρδάκη, Περί του εν Ελλάδι εμπορίου, Αθήνα 1885 στο Αξιολόγησι στο μάθημα Θέματα Νεοελληνικής Ιστορίας, Αθήνα 1999 (λειτουργεί επιρρωτικά και επεξηγηματικά) αναπτύσσονται οι προσδοκίες από την κατασκευή σιδηροδρόμου δικτύου σε διάφορες κοινωνικές κατηγορίες. Συγκεκριμένα στο γεωργικό τομέα επισημαίνεται η αύξηση της παραγωγής και η μεγιστοποίηση των κερδών από την πλευρά των αγροτών, στοιχεία που θα επέτρεπαν την βελτίωση της ζωής τους αλλά και την ανταλλαγή των προϊόντων. Παραλλήλως, θα προέκυπτε η εξέλιξη των μέσων καλλιέργειας αλλά και της βιομηχανικής δραστηριότητας, μία σχέση που θα αναπτυσσόταν και σε μία αντίστροφη πορεία, καθώς πολλά γεωργικά προϊόντα θα υφίσταντο βιομηχανική επεξεργασία. Απόρροια αυτών των εξελίξεων θα ήταν ο περιορισμός των εισαγόμενων προϊόντων που εντάσσονται στο ίδιο πλαίσιο παραγωγής και ως εκ τούτου το πλεόνασμα των

δημόσιων ταμείων θα μπορούσε να διατεθεί για την αγορά διαφορετικών προϊόντων ντόπιων ή εισαγόμενων.

Σε κάθε περίπτωση, 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.

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 (στοιχείο που επιβεβαιώνεται και στον δοθέντα πίνακα για το έτος 1869). Αλλά και αυτή χρειάστηκε δώδεκα χρόνια και πολλές περιπέτειες για να κατασκευαστεί.

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.

Ο δοθείς πίνακας από την Ιστορία του Ελληνικού κράτους 1830- 1920, τόμος β', Αθήνα 2005 επιβεβαιώνει την εντυπωσιακή εξέλιξη του εγχώριου σιδηροδρομικού δικτύου από το 1883 έως και το 1892, ήτοι την περίοδο διακυβέρνησης Τρικούπη όπου από τα 22 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής φθάνουμε στα 900 χιλιόμετρα. Αντιστοίχως, η συρρικνούμενη πορεία κατασκευής επικυρώνεται από την αναφορά στα 970 χιλιόμετρα του 1897, την περίοδο μετά την χρεοκοπία του 1893. Ακολούθως, την πρώτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα παρατηρείται μία σχετική ανάκαμψη των σιδηροδρομικών έργων, καθώς το 1903 αντιστοιχούν σε 1.132 χιλιόμετρα γραμμής και το 1907 σε 1.372.

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.

(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) 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 β' κείμενο πηγής από το έργο «Κοινωνικός μετασχηματισμός και στρατιωτική επέμβαση», 1880-1909, Αθήνα 1977 επικυρώνει την αδυναμία του σιδηροδρομικού δικτύου να συνεισφέρει στο άλμα της ελληνικής οικονομίας, καθώς υπογραμμίζεται ότι ο σιδηρόδρομος δεν λειτούργησε μεταβατικά σε μία εποχή εξέλιξης. Η αύξηση των γραμμών δεν συνεπαγόταν την άμεση οικονομική πρόοδο. Επισημαίνεται δε ότι ακόμη και η μεγαλύτερη επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου δεν θα ήταν

αποτελεσματική, καθώς η ίδια η κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου δεν είναι σε θέση να ενισχύσει βιομηχανικούς κλάδους που δεν υφίστανται, όπως δημιουργίας δικτύου και τροχαίου υλικού. Αντιστοίχως, και στον τομέα των μεταφορών το εγχώριο σιδηροδρομικό δίκτυο δεν συνέβαλε καθοριστικά, αφενός λόγω της διαφοράς πλάτους γραμμών που παρατηρούνταν σε διαφορές περιοχές αφετέρου δε από την μη ώριμη απόφαση να κατασκευαστεί σιδηροδρομικό δίκτυο σε παράκτιες περιοχές. Μάλιστα, η ύπαρξη ναυτιλιακών μεταφορών λειτούργησε ανασταλτικά στην αποδοτικότητα του σιδηροδρόμου δεδομένης και της ανταγωνιστικής πολιτικής τιμών των ναυτιλιακών παραγόντων σε εποχές με έντονα οικονομικά προβλήματα.

Καταλήγοντας, η περίοδος Τρικούπη με την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο δεν επικύρωσε τις αναπτυξιακές προσδοκίες που είχαν επενδυθεί σ' αυτό, όμως, συνέβαλε στην αντιμετώπιση άλλων αναγκών, όπως της δημιουργίας αξιόπιστου δικτύου χερσαίων μεταφορών αλλά και εθνικού περιεχομένου προτεραιοτήτων.

Δ1. Η αγροτική αποκατάσταση των μικρασιατικών προσφύγων 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.

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.

Το πρώτο κείμενο πηγής από την Κοινωνία των Εθνών, «Η εγκατάσταση των προσφύγων στην Ελλάδα», μτφρ. Φ. και Μ. Βεινόνγλου, Αθήνα 1997 επικυρώνει τα κριτήρια παραχώρησης κλήρου, όπως τη συνολική έκταση αλλά και το μέγεθος της οικογένειας, με σκοπό την εξασφάλιση της επιβίωσής της αλλά και της αποπληρωμής των χρεών της (ως βάση λογίζεται η τετραμελής οικογένεια). Επίσης, παρατίθεται και το κριτήριο της αξίας των προς διανομή κληρών που διαφοροποιούνταν ανά περιοχή αλλά και στον ίδιο τόπο, πρακτική που συνδέεται με την ποιότητα του εδάφους αλλά και προσθετικά με την υφιστάμενη υποδομή αλλά και με το εύρος της απόστασης από κάποια πόλη.

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.)

Επικυρώνεται από το α' κείμενο πηγής η διανομή χωρίς τοπογράφηση και χωρίς σαφή οριοθέτηση.

Την αξία του παραχωρούμενου κλήρου θα πλήρωναν οι πρόσφυγες με δόσεις. Ο τίτλος που δινόταν στους κληρούχους ήταν τίτλος απλής κατοχής. Θα γινόταν τίτλος πλήρους κυριότητας αργότερα, μετά την αποπληρωμή του χρέους. Μετά τη διάλυση της ΕΑΠ, το 1930, τα χρέη των αγροτών προσφύγων ανέλαβε να εισπράξει η Αγροτική Τράπεζα.

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% (δεδομένο που επιβεβαιώνει και το τρίτο κείμενο πηγής με την αναφορά στο έτος 1936), η γεωργική παραγωγή διπλασιάστηκε και εξασφαλίστηκε επάρκεια σε σιτηρά.

Το β' κείμενο πηγής του Η. Morgenthau, «Η αποστολή μου στην Αθήνα. Το έπος της εγκατάστασης», Αθήνα 1994 υπογραμμίζει την επαύξηση της καλλιέργειας δημητριακών αλλά και σιτηρών (εύκολα αναπτυσσόμενο είδος ανεξαρτήτως συνθηκών) λόγω της ενασχόλησης με αυτά τα αγαθά της πλειονότητας των αγροτών προσφύγων. Εξάλλου, επισημαίνεται η αμεσότερη απόδοσή τους ειδικότερα σε συνθήκες δυσχερούς διαβίωσης των προσφύγων. Η απόδοση αυτή επέτρεπε την

εξασφάλιση των στοιχειωδών αγαθών επιβίωσης τους σε άμεσο χρόνο μετά την άφιξή τους στη χώρα, καθώς άλλες καλλιέργειες (οπωροφόρα) δεν προσέφεραν άμεση απόδοση.

Πάντως, 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.

Το τρίτο κείμενο πηγής από το έργο του Κ. Κατσάπη, «Η αποκατάσταση των προσφύγων στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου. Πέρα από την Καταστροφή. Μικρασιάτες πρόσφυγες στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου», Αθήνα 2003 αναδεικνύει την κατασκευή έργων υποδομής που αποσκοπούσαν αφενός στη θεραπεία των προβλημάτων διαβίωσης των προσφύγων στους προσφυγικούς οικισμούς αφετέρου στη δυναμική εξέλιξη της αγροτικής παραγωγής.

Υπογραμμίζεται η κυβερνητική στόχευση της ομαλούς αποκατάστασης των αγροτών προσφύγων με την μεταβολή των δομών λειτουργίας της αγροτικής οικονομίας. Εφαρμόστηκαν πιο γρήγοροι ρυθμοί απαλλοτρίωσης των τσιφλικιών και ακολουθήθηκε μία πολιτική αλλαγής της εικόνας της υπαίθρου με αποτέλεσμα το βόρειο σκέλος της χώρας να δίδει την εντύπωση σε ξένους περιηγητές μίας τελείως διαφορετικής περιοχής από εκείνη του 1923.

Παραλλήλως, εισήχθησαν νέες καλλιέργειες ή επεκτάθηκαν οι παλιές (καπνός, βαμβάκι, σταφίδα).

Επιβεβαιώνεται από το β' κείμενο πηγής η καλλιέργεια του καπνού που, επίσης, εντάσσεται στα με γρήγορη απόδοση είδη αρκεί να πληρούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις καλλιέργειας (έδαφος, κλίμα, έκθεση). Η αξιοποίηση αυτών των συνθηκών έφερε αυξημένη παραγωγή του καπνού αλλά και άμεση πώλησή του με σημαντικά οικονομικά οφέλη για τους καπνοπαραγωγούς. Η εύρεση των κατάλληλων τόπων καλλιέργειας είχε ως απότοκο την ενασχόληση με το είδος αυτό ποσοστού των αγροτών άνω του 10%.

Ακολούθως, αναφέρονται τα αντικείμενα καλλιέργειας του υπόλοιπου 10% του αγροτικού προσφυγικού πληθυσμού (σταφύλια, οπωροφόρα) αλλά και συναφή επαγγέλματα, όπως η μεταφορά αγροτικών προϊόντων, σιδηρουργία, και οι αλευροπαραγωγοί).

Στην ιστορική αφήγηση αναφέρεται ότι 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.

Συνοψίζοντας, η αποκατάσταση των αγροτών προσφύγων ήταν μία δυσεπίτευκτη διαδικασία καθώς συσχετιζόταν με τη ριζική αλλαγή του αγροτικού παραγωγικού μοντέλου της χώρας. Σε κάθε περίπτωση η συνεισφορά των προσφύγων ήταν καταλυτική, δεδομένου ότι εξέλιξαν την αγροτική παραγωγή σε πολλά επίπεδα.

ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ

Τα θέματα απευθύνονταν σε ιδιαίτερα καλά προετοιμασμένους υποψηφίους και απαιτούσαν κριτική και αφαιρετική ικανότητα.

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

Ο. Παπαποστόλου, Χ. Ζορμπάς, Μ. Οικονόμου