



ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

ρούλα μακρή

# Απαντήσεις Πανελλήνιες 2018

## Ιστορία

Ανθρωπιστικές Σπουδές



Τομέας Ιστορίας "ρούλα μακρή"



## ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ

### ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΘΕΜΑΤΩΝ

Τα θέματα της Ιστορίας Προσανατολισμού σε γενικές γραμμές ήταν αναμενόμενα και καλύπτουν όλα τα κεφάλαια της εξεταστέας ύλης, όπως συνηθίζεται. Απαιτούσαν καλή γνώση του σχολικού βιβλίου και κυρίως κριτική και αφαιρετική ικανότητα. Ειδικά, τα θέματα Γ1 και Δ1 απαιτούσαν προσεκτικό χειρισμό και συνθετική δεξιότητα. Αξιοσημείωτο είναι ότι στο θέμα Γ1 η διατύπωση των ερωτημάτων δεν οδηγούσε με σαφήνεια τον υποψήφιο σε ασφαλή επιλογή του περιεχομένου της απάντησης.

### ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

#### ΘΕΜΑ Α1

**α.** Στο εξωτερικό εμπόριο κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης του 1929-1932 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 είχαν άλλοι πολιτικοί σχηματισμοί. 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 του πρώτου διωγμού του 1914 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.** Ως αντιβενιζελικά θεωρούνταν τα κόμματα της αντιπολίτευσης. Αυτά ήταν το κόμμα του Δημητρίου Ράλλη (ραλλικό κόμμα), το Εθνικό Κόμμα του Κυριακούλη Μαυρομιχάλη και το κόμμα του Γεωργίου Θεοτόκη.

**β.** Παρά τις διαφορές που υπήρχαν ανάμεσα στα αντιβενιζελικά κόμματα, 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 απεριγραπτή φρενιτίδα 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 Προστατιδών 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. Πήρε πολύ γρήγορα οικονομικά μέτρα: έκοψε κρητικό νόμισμα (την κρητική δραχμή) και ίδρυσε την Κρητική Τράπεζα.

## ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

### ΘΕΜΑ Γ1

**α.** 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 έλυne 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.

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. Ανυπέβλητες όμως δυσκολίες περιόριζαν 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. **Επιπρόσθετα, στον κλάδο της αγροτικής ανάπτυξης, προσδοκούσαν, σύμφωνα με τον Α.Ν.Βερναρδάκη, ότι με το σιδηρόδρομο θα δινόταν ώθηση στη γεωργία, θα αναβαθμιζόταν η ποιότητα ζωής αγροτικού πληθυσμού και το ανταλλακτικό εμπόριο θα αναπτυσσόταν. Ταυτόχρονα, θα δημιουργούνταν νέα επαγγέλματα χειρωνακτικού τύπου που θα έδιναν ώθηση και σε άλλους οικονομικούς κλάδους όπως η βιομηχανία και η βιοτεχνία. Συνεπώς, θα μειωνόταν η εισαγωγή αντίστοιχων προϊόντων και ακολούθως θα βελτιωνόταν αισθητά το μόνιμα παθητικό ισοζύγιο της χώρας.**

Εξάλλου, το ενδιαφέρον των ξένων ή των ομογενών επενδυτών παρέμενε πολύ μικρό. Επιπλέον, η γειννίαση της θάλασσας, στις περισσότερες περιοχές της χώρας, δεν βοηθούσε τα πράγματα, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές περιόριζαν την αποδοτικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου.

**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. Αλλά και αυτή χρειάστηκε δώδεκα χρόνια και πολλές περιπέτειες για να κατασκευαστεί **το 1869 σύμφωνα με τα δεδομένα του πίνακα, που αναφέρεται στην κατασκευή του έργου από το 1869 ως το 1907.** 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. **Όπως επιβεβαιώνεται από τον πίνακα, από το 1883 μέχρι το 1892 παρατηρείται επέκταση των χιλιομέτρων του δικτύου.** Τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισε το ελληνικό κράτος επιβράδυναν την κατασκευή του έργου στη δεκαετία του 1890 και ειδικότερα λόγω της πτώχευσης



του 1893 κατασκευάστηκαν μόλις 70 χιλιόμετρα μέχρι το 1897. Χαρακτηριστικό είναι ότι την πρώτη δεκαετία του 20<sup>ου</sup> αιώνα και ειδικότερα από το 1903 ως το 1907 κατασκευάστηκαν μόλις 240 χιλιόμετρα 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.

γ. 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.

Στο κείμενο Γ σκιαγραφείται αυτή η κατάσταση. Συγκεκριμένα, πολλοί αμφισβητούσαν τη χρησιμότητα του σιδηροδρομικού δικτύου. Το σύνολο των σιδηροδρομικών αξόνων και οι λιγοστές επενδύσεις στη βιομηχανία, στο τροχαίο υλικό, αλλά και στις πρώτες ύλες, το σίδηρο και το κάρβουνο, δεν επαρκούσαν για την περαιτέρω ανάπτυξη. Επίσης, και στον τομέα των μεταφορών το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν επέφερε σημαντικό έργο, εφόσον η κατασκευή του δικτύου έδειχνε να μην δίνει προτεραιότητα στην ενδοχώρα. Πράγματι, όσον αφορά τον ανταγωνισμό των θαλάσσιων μεταφορών ο Δερτιλής υπογραμμίζει ότι αυτός συνετέλεσε ανασταλτικά ιδίως σε περιόδους οικονομικής ύφεσης, κατά τις οποίες αυξάνονταν οι τιμές.

#### ΘΕΜΑ Δ1

α. Η ΕΑΠ διέκρινε την αποκατάσταση των προσφύγων μετά το 1923 σε αγροτική και αστική. 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 καθώς και την υπάρχουσα υποδομή και την απόσταση από κάποιο αστικό κέντρο. Ειδικότερα, σύμφωνα με στοιχεία της Κοινωνίας των Εθνών, επιδιωκόμενος καταρχάς στόχος ήταν να εξασφαλίσει η οικογένεια τα προς το ζην και να εξοφλήσει στη συνέχεια τα χρέη της. Ως αφετηρία για τη διανομή λογίστηκε η τετραμελής οικογένεια με την προσθήκη του 1/5 για κάθε πρόσθετο μέλος. 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.

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%, η γεωργική παραγωγή διπλασιάστηκε και εξασφαλίστηκε επάρκεια σε σιτηρά. **Σύμφωνα με τον Morgenthau, τα 3/4 των αγροτών-προσφύγων ασχολούνται με την καλλιέργεια σιταριού, πράγμα που συντελεί στην άμεση κάλυψη των επισιτιστικών αναγκών τους.** Οι πρόσφυγες εφόρμισαν 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, όπως επιβεβαιώνεται από το κείμενο Γ που αναφέρει ότι το 1936 η εικόνα της Βόρειας Ελλάδας βελτιώθηκε σημαντικά σε σχέση με την εγκατάλειψη που επικρατούσε το 1923. Εξάλλου, ως προς την ανάπτυξη των υποδομών, ο Κατσάπης χαρακτηριστικά αναφέρει ότι κατασκευάστηκαν έργα για την άνοδο του βιοτικού επιπέδου των προσφύγων και την ενίσχυση της γεωργίας. Δεν είναι τυχαίο ότι το βάρος δόθηκε στη γεωργία, μολονότι πολλοί πρόσφυγες ασκούσαν στην πατρίδα τους «αστικά» επαγγέλματα. Αξιοσημείωτο είναι ότι ολοκληρώθηκε η αγροτική μεταρρύθμιση και προχώρησε η αναδιανομή της γης, καθώς η αποκατάσταση των προσφύγων τέθηκε στο επίκεντρο του κρατικού ενδιαφέροντος. Έτσι αυξήθηκαν οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις.

Εισήχθησαν νέες καλλιέργειες ή επεκτάθηκαν οι παλιές (καπνός, βαμβάκι, σταφίδα). **Ιδιαίτερη μέριμνα δόθηκε, όπως προκύπτει από το κείμενο Β, στην επέκταση των καλλιεργειών καπνού, καθώς το προϊόν αυτό αφενός αναπτύσσεται γρήγορα αφετέρου έχει άμεση απορρόφηση στην αγορά με υψηλή οικονομική απόδοση.** Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι το 14% των αγροτών επιδίδονται στην καπνοκαλλιέργεια. Επίσης, μικρό ποσοστό των αγροτών-προσφύγων ασχολήθηκε με την καλλιέργεια σταφυλιού (3%) και οπωροφόρων (2%). Αξιοσημείωτο είναι ότι οι πρόσφυγες ασχολούνται και με συναφή προς της αγροτική οικονομία επαγγέλματα (5%). 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.

## Προσοχή!!

**Οι απαντήσεις είναι προτεινόμενες και ειδικά στη δεύτερη ομάδα θα μπορούσε να διαφοροποιηθεί η δομή των απαντήσεων.**