

## CONSTANTIN AP. VACALOPOULOS

### LE COMMERCE DES PORTS DE THESSALONIQUE ET CAVALA (1870-1875)

#### *I. Le cadre du commerce extérieur de Thessalonique à la deuxième moitié du XIXe siècle*

1. Durant la deuxième moitié du XIXe siècle le port de Thessalonique développa des relations commerciales étroites avec les pays occidentaux comme avec l'Angleterre, la France et l'Autriche-Hongrie. En effet la Macédoine constituait à cette époque un centre de production de produits agricoles et de matières premières. La Macédoine à cette époque, grâce à ses exportations abondantes de céréales, faisait partie du marché international et pour cette raison elle attirait l'attention des pays occidentaux<sup>1</sup>. Le commerce extérieur de Thessalonique au XIXe siècle présentait une certaine flexibilité. Ainsi il s'était adapté, particulièrement pendant la deuxième moitié du XIXe siècle, à la conjoncture politique et économique internationale. Cependant malgré la crise permanente de surproduction des économies occidentales au milieu du XIXe siècle indépendamment de l'influence négative de la guerre de Crimée (1853-1856) et de la guerre civile aux Etats-Unis (1861-1865), la demande internationale poussa à l'augmentation de la production dans la périphérie. Il ne s'agissait pas alors d'une simple pénétration économique du capital européen dans l'espace périphérique, mais d'un effort visant à la création de marchés nouveaux qui devaient compléter ceux de l'Europe occidentale<sup>2</sup>.

Ainsi la pénurie du coton que les pays occidentaux envisagèrent pendant la guerre civile aux Etats-Unis, fut contrebalancée par la recherche et la for-

1. Z. Biljanovski, Nekoi podatoci za nadvoresnata Trgovija na Makedonija vo vreme-to od Krimskata do Balkanskata vojna, *Glasnik* VI (1962) 195-216, K. Djambazovski, Za Razvitokot na Makedonskata Trgovija vo tekot na prvata polonica na XIX vek, *Glasnik* VI (1962) 217-220, Hristo Andonov Poljanski, Ekonomskite aspekti vo odnosite na imperiactickite drzavi kon Makedonia i Makedonskoto Nacionalnoosloboditelno dvizenie od krajot na XIX i pozetokot na XX vek, *Glasnik* XVII 2 (1973) 27.

2. Voir à propos Constantin Vergopoulos, *Κράτος και οικονομική πολιτική στον 19ο αιώνα*, Athènes 1978, p. 191, 206 annotation 3 où se trouve la bibliographie relative, Constantin Ap. Vacalopoulos, *Οικονομική λειτουργία του μακεδονικού και του θρακικού χώρου στα μέσα του 19ου αιώνα στα πλαίσια του διεθνούς εμπορίου*, Thessalonique 1980, pp. 10-11.

mation des nouveaux centres de production de coton dans le monde entier. Parmi ces derniers il n'eut pas été difficile de trouver la Macédoine, où déjà dès l'année 1857 commença l'effort du développement intensif de la culture du coton. En effet on peut distinguer après 1857 un certain changement dans la politique économique britannique, lorsque l'intérêt anglais imposa l'encouragement des habitants de la Macédoine Centrale de s'adonner à la production du coton et à son augmentation. En même temps on importa en Macédoine en grandes quantités la graine du coton américain qu'on distribuait gratis aux habitants. Les représentants diplomatiques et consulaires de l'Angleterre dans la Turquie d'Europe étaient chargés avec l'aide de certains experts à fournir au Foreign Office des informations concrètes au sujet de la situation de la production du coton dans leurs régions et à encourager les autorités turques à y contribuer<sup>3</sup>.

D'ailleurs l'établissement des relations commerciales étroites entre Thessalonique et Marseille après 1862 ne constitue pas en effet une nouveauté dans l'histoire commerciale de deux villes. Le port de Marseille en était devenu un débouché à la grande production du coton des districts de Thessalonique et de Serres; il devint en même temps le principal fournisseur étranger de la Macédoine. Le coton tenait alors la deuxième place après les céréales dans les exportations du port de Thessalonique<sup>4</sup>.

Le grand essor commercial de Thessalonique réalisé durant la guerre civile aux Etats Unis d'Amérique<sup>5</sup> et pendant la guerre de Crimée<sup>6</sup>, a continué aussi dans la décennie 1860-1870. Particulièrement pendant les années 1865-1869 on note une augmentation considérable du commerce importateur et exportateur de Thessalonique avec la France et l'Angleterre<sup>7</sup> surtout grâce à la conjoncture internationale, aux récoltes abondantes dues aux conditions

3. AMAE (= Archives du Ministère des Affaires Etrangères à Paris), C. C. (= Correspondance consulaire), Salonique, vol. 25, ff. 101-103.

4. AMAE, C.C. vol. 26, f. 149. Voir à propos Constantinos Ap. Vacalopoulos, *Οικονομική λειτουργία του μακεδονικού και του θρακιικού χώρου στα μέσα του 19ου αιώνα μέσα στα πλαίσια του διεθνούς εμπορίου*, p. 21.

5. Const. Vacalopoulos, *Οικονομική λειτουργία του μακεδονικού και του θρακιικού χώρου*, pp. 21-22, Dimitrije Djordjevic, *The Balkans and the Mediterranean in the Nineteenth century*, *Association Internationale des Etudes du Sud-Est Européen*, Bulletin XIII-XIV (1975-1976) 17.

6. C. Vacalopoulos, *op. cit.*, pp. 15-16, Constantin Svolopoulos, *Les effets de la Guerre de Crimée sur la condition de Salonique: l'exportation des céréales*, Actes du IIe Congrès International des Etudes du Sud-Est Européen (Athènes, 7-13 mai 1970), Athènes 1974, vol. 3, pp. 16-17.

7. C. Vacalopoulos, *op. cit.*, p. 22.

climatériques favorables, au perfectionnement de l'agriculture, à l'amélioration du réseau routier et à l'enrichissement des connaissances techniques des cultivateurs<sup>8</sup>.

2. Pendant les années 1871-1875, le commerce importateur et exportateur de Thessalonique a été influencé par le bouleversement politique dans l'espace ottoman et européen dû à la guerre franco-allemande et à l'insurrection en Bosnie et Herzégovine; d'autre part il a été la conséquence naturelle de la détérioration de la situation financière de la Turquie<sup>9</sup>. Dans le présente article j'examine l'évolution des transactions commerciales des ports de Thessalonique et Cavala durant 1870-1875 en me basant sur les archives du Quai d'Orsay. Il est vrai qu'en entreprenant à examiner ce sujet on arrive plusieurs fois à des difficultés sérieuses dues particulièrement à des données insuffisantes. Cela est souvent constaté dans les recherches consacrées à l'histoire économique du XIXe siècle.

## II. Le mouvement du port de Thessalonique (1870-1875)

1. Au début de la décennie 1870-1880 la production du coton en Macédoine a été favorisée par le climat chaud et humide et le sol suffisamment arrosé, au moins en ce qui concerne une grande partie du vilayet, notamment les districts de Thessalonique et de Serres. Au temps où la guerre de récession avait privé l'Europe de plusieurs produits de l'Amérique du Nord, la Macédoine en a profité et a donné à la production du coton une impulsion énergique. Quoique les qualités fussent loin d'égaliser celles auxquelles l'Europe était habituée, les ventes de coton atteignirent des prix exceptionnellement élevés et les agriculteurs de la Macédoine se livrèrent sur une grande échelle à cette production. La fin de la guerre aux Etats-Unis amena nécessairement une diminution de demandes du coton en Macédoine et un abaissement subit et considérable des prix de vente. Néanmoins les nouveaux prix furent encore considérés suffisamment rémunérateurs; la production du coton en Macédoine diminua de peu et les producteurs parurent se résigner à des prix bien inférieurs<sup>10</sup>.

Il faut souligner que pour l'année 1870 la récolte de coton atteignit le

---

8. *Op. cit.*, p. 22, Nicolas V. Michoff, *Contribution à l'histoire du commerce de la Turquie et de la Bulgarie*, Rapports consulaires français, Documents officiels et autres documents, Svichtov 1950, vol. 3, p. 631, A. Viquesnel, *Voyage dans la Turquie d'Europe, Description physique et géologique de la Thrace*, Paris 1868, vol. 1, pp. 264-269.

9. Const. Vacalopoulos, *Οικονομική λειτουργία του μακεδονικού χώρου*, p. 82.

10. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 26, ff. 147-149,

chiffre d'environ huit millions d'ocques, soit 10.000.000 kg. Sur cette quantité on estime que le district de Thessalonique y a contribué 10%, tandis que celui de Serrès aurait seul fourni 90%<sup>11</sup>. Pendant la même année un changement sérieux a été noté dans l'exportation du coton. La guerre franco-allemande suspendit toutes les opérations commerciales de Thessalonique avec la France, et provoqua le changement de la destination principale du coton à l'étranger. Ainsi l'Italie en attira la plus notable portion. Les exportations pour ce pays représentent les deux tiers de l'exportation totale tandis que l'autre tiers aurait pris le chemin de l'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, de la Suisse et de l'Angleterre<sup>12</sup>.

2. Ainsi au début de la décennie 1870-1880 le mouvement commercial de Thessalonique et de Cavala éprouva les répercussions défavorables de la guerre franco-allemande. La valeur totale du commerce de Thessalonique, importations et exportations réunies, atteignit pour l'année 1870 le chiffre de 34.791.973 fr. (Importation de 17.295.017 fr. et exportation de 17.496.803 fr.). L'importation de 1870 comparée à celle de 1869 présente une diminution de la somme de 4.388.729 fr. et l'exportation une diminution de 3.945.934 fr. Importations et exportations réunies diminuèrent donc de 8.334.961 fr.<sup>13</sup>. A Marseille qui depuis l'année 1861, quand la guerre civile commença aux Etat-Unis, était un des premiers débouchés du marché de Thessalonique, régna la stagnation, à laquelle les commerçants de cette ville tâchèrent de remédier en reportant leurs exportations sur l'Autriche-Hongrie et l'Italie<sup>14</sup>. La principale cause de l'abaissement des importations de Thessalonique était l'hésitation des maisons commerciales européennes à faire des envois importants vu leurs pertes. D'autre part les négociants de Thessalonique étaient dans l'incertitude et ne pouvant vendre les productions provenant de l'Occident, crurent préférable de se tenir à la réserve<sup>15</sup>.

Les articles dont l'exportation diminua du port de Thessalonique en 1870 étaient précisément ceux qui trouvèrent habituellement des débouchés en France, tels que l'orge dont l'exportation diminua de 154. 534 hectolitres, le fenouil de 44.457 et les graines oléagineuses de 8.148, le tabac baissa de 1.383 balles et la limitation de l'exportation à 1806 balles expédiées en grande patrie en Allemagne, à Malte et en Angleterre, les soies, la graine de vers à soie, les

11. *AMAE*, C.C. Salonique, vol. 26, ff. 150-152.

12. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 26, ff. 153-158.

13. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 26, ff. 207-208, N. Michoff, *Contribution à l'histoire du commerce de la Turquie et de la Bulgarie*, vol. 3, p. 642.

14. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 26, ff. 209-210.

15. *AMAE*, C.C. Salonique, vol. 26, ff. 220-223.

cocons percés, les laines, le coton qui diminua de 33.818 balles expédiées en France<sup>16</sup>.

Parmi les principaux articles importés à Thessalonique on devrait tout d'abord citer ceux dont l'importation était à peu près constante et où les besoins du pays ne se modifièrent pas. C'étaient le sucre pour une valeur de 1.549.825 fr. dont la France a fourni la quasi totalité, soit 1.533.828, le café 651.491 fr. de France sur 672.491 fr., les soieries dans lesquelles en 1870 les importations provenant de France avaient fléchi laissant la première place à l'Autriche-Hongrie qui en importa pour 500.000 fr. sur 660.000, les cuirs et les peaux pour un total de 1.101.138 fr., dans lequel, l'Angleterre en fournit pour 909.700 fr., le reste revenant à la France, les fers et ferrailles représentant la somme de 505.500 fr. partagés entre l'Angleterre pour 350.000 fr., l'Autriche-Hongrie pour 126.000 fr. et la France pour 28.600 fr., les manufactures, draps et quincailleries présentant un total de 6.681.595 fr. dans lequel l'Angleterre en fournit pour 4.641.420 fr., l'Autriche-Hongrie pour 978.222 fr. et la France pour 551.050 fr., le reste provenant de la Suisse dont les exportations avaient augmenté notablement puisqu'ils s'élevèrent à 690.000 fr. Parmi les articles dont l'exportation augmenta, on doit citer, le sucre, les bougies, le pétrole, les cuirs, les peaux, le riz et le charbon. An nombre des produits dont l'importation diminua on trouve en première ligne le café, les fers et ferrailles, les manufactures, draps et quincaillerie et l'indigo<sup>17</sup>.

En effet on remarque que malgré les événements, la France eut encore à Thessalonique en 1870 un rôle prépondérant. Sans avoir en effet atteint comme en 1869 les 3/5 du commerce total de Thessalonique, elle en prit la moitié puisque sur un chiffre total de 34.791.934 fr., la France est représentée par 17.476.840. Cependant la crise qui paralysa durant la seconde moitié de l'année 1870 les transactions commerciales du port de Thessalonique avec Marseille semble avoir été bientôt surpassée. Déjà au début de l'année 1871 la reprise de l'économie française<sup>18</sup> eut comme résultat une marche ascendante dans les relations commerciales de la Macédoine avec la France. On remarqua aussitôt chez les importateurs une tendance très forte à s'approvisionner largement en articles provenant de la France<sup>19</sup>.

Pendant le conflit franco-allemand en 1870 le mouvement de la navigation du port de Salonique avait quelque peu fléchi. Toutefois la décroissance

16. N. Michoff, *op. cit.*, p. 645.

17. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 26, ff. 214-219.

18. Pierre Renouvin, *Histoire des Relations Internationales*, vol. 6, Le XIXe siècle, II. De 1871 à 1914, L'apogée de l'Europe, Paris 1955, p. 17.

19. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 26, ff. 228-230.

y'a pas été très sensible, car si en 1869 il y a eu entrée et sortie, de 683 navires jaugeant 198.189 tonneaux, en 1870 il y a eu 652 jaugeant 132.376 tonneaux. Il faut souligner que dès le début de la guerre, la compagnie maritime française des Messageries Maritimes avait suspendu le service de Constantinople sur Thessalonique. Néanmoins l'agent de cette compagnie fut autorisé à s'entendre avec les compagnies turque et égyptienne pour le transport des marchandises de Thessalonique à Constantinople et de là sur Marseille, de sorte que les Messageries ne perdirent pas beaucoup et parvinrent encore à satisfaire quelque peu les besoins du commerce. La compagnie Marc Fraissinet ne cessa pas de naviguer. Le Lloyd autrichien parvint à accroître son chiffre d'affaires, non seulement parcequ'il était sans concurrent, mais encore parceque beaucoup d'exportations autrefois destinées à la France étaient acheminées vers Trieste en Autriche-Hongrie. La compagnie Khedivié d'Egypte a augmenté son importance, d'ailleurs, secondaire puisqu'elle ne naviguait qu'

*Valeur du commerce importateur et exportateur de Thessalonique (1869-1870)*<sup>20</sup>

Etats	Importations		Exportations	
	1869	1870	1869	1870
Angleterre	7.383.000 fr.	5.646.000 fr.	2.347.000 fr.	1.509.000 fr.
France	7.093.000 fr.	4.963.000 fr.	11.326.000 fr.	12.513.000 fr.
Autriche	4.779.000 fr.	4.945.000 fr.	2.390.000 fr.	290.000 fr.
Suisse	2.085.000 fr.	860.000 fr.	1.000.000 fr.	950.000 fr.
Grèce	214.000 fr.	404.000 fr.	184.000 fr.	687.000 fr.
Italie	123.000 fr.	197.000 fr.	2.558.000 fr.	1.152.000 fr.
Etats-Unis	—	160.000 fr.		
Malte	—	119.000 fr.	263.000 fr.	288.000 fr.
Algérie			—	
Espagne			1.290.000 fr.	"

20. N. Michoff, *Contribution à l'histoire du commerce de la Turquie et de la Bulgarie*, vol. 3, pp. 643-644,

*Valeur des marchandises importées et exportées au port de Thessalonique (1869-1870)*<sup>21</sup>

<i>marchandises</i>	<i>Marchandises importées</i>		<i>marchandises</i>	<i>Marchandises exportées</i>	
	1869	1870		1869	1870
sucre	1.397.000 fr.	1.549.000 fr.	coton	10.853.000 fr.	3.814.000 fr.
cuirs et peaux	383.000	1.101.000	céréales	4.236.000	3.002.000
papiers et livres	"	767.000	cocons	1.077.000	1.245.000
café	1.432.000	672.000	soies	1.275.000	911.000
soieries	185.000	660.000	cocons percés et		
fers et clouterie	655.000	650.000	frisons	255.000	298.000
bougies et pétrole	"	376.000	laines	129.000	287.000
			tabacs	319.000	181.000
acier, cuivre et plomb	741.000	367.000	sangsues	100.000	124.000
houille	102.000	343.000	groups	1.127.000	6.707.000
verrerie	"	140.000	graines de		
			vers à soie		
draps quincaillerie	11.756.000	6.862.000			
groups	931.000	"			

21. N. Michoff, *op. cit.*, pp. 642-644.

entre Constantinople, la Grèce et Alexandrie. Elle possédait de beaux navires bien commandés et bien aménagés<sup>22</sup>.

3. La valeur totale du commerce de Thessalonique, importations et exportations réunies, atteignit en 1871 37.644.814 fr. soit l'importation 20.226.564 fr. et exportation de 17.418.250 fr. Comparée à 1870 l'importation de 1871 présenta une augmentation de 2.931.114 fr. et l'exportation une différence en moins bien peu marquée de 78.533 fr. En effet le développement du commerce de Thessalonique arrêté provisoirement par les événements de 1870 augmenta sensiblement et devait se monter considérablement les années suivantes avec l'inauguration du chemin de fer entre Thessalonique et Skopia. Ainsi l'augmentation se fit sentir sur presque tous les articles du commerce importateur de Thessalonique et principalement sur les fers, machines et rails par suite de la construction de la voie ferrée. Par contre le sucre, les bougies, le pétrole, les cuirs et les peaux, la droguerie, la bijouterie et le charbon diminuèrent légèrement. Les principaux articles d'exportation continuèrent à être d'ailleurs le coton, les céréales, le tabac, les cocons et les laines<sup>23</sup>.

Sur la valeur totale du commerce de Thessalonique en 1871, la France participa avec 18.290.309 fr., l'Angleterre avec 8.190.077 fr., l'Autriche-Hongrie avec 5.821.035, l'Italie avec 1.893.966 fr., la Suisse avec 1.300.00 et la Grèce avec 1.216.411 fr. L'Angleterre, l'Allemagne et la Suisse continuèrent à avoir la suprématie dans les manufactures. Ces trois pays firent à cette époque au commerce français une concurrence sérieuse que les négociants Français ne purent combattre avec leurs marchandises très fines et très parfaites, mais d'un prix trop élevé. Par contre les négociants Anglais et surtout les Suisses surent toujours se conformer pour les dessins et les couleurs au goût des Levantins. Les exportations pour la France du port de Thessalonique consistèrent surtout en coton, céréales, soie, laines, fenouil, cocons chiques et frisons. Autrefois les graines de vers-à-soie figurèrent parmi les principaux articles dans les exportations en France, mais l'exportation en était devenue insignifiante parce que la France trouva à s'approvisionner mieux sur d'autres marchés<sup>24</sup>.

Le trafic maritime du port de Thessalonique avec les pays étrangers en 1871 présenta un total de 757 navires jaugeant 173.681 tonneaux. En cette année le port de Thessalonique était fréquenté par six compagnies régulières de navigation à vapeur: les Messageries Maritimes, la compagnie italienne,

22. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 26, ff. 232-236, N. Michoff, *op. cit.*, p. 645.

23. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 85-90.

24. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 90-95.

la compagnie de Lloyd Autrichien, la compagnie turque Azizié et la compagnie Khedivié. Trente six steamers de la compagnie Marc Fraissinet jaugeant 20.969 tonneaux et un seul paquebot des Messageries Maritimes entrèrent à Thessalonique venant directement de Marseille et ensuite se dirigèrent par les Dardanelles sur Constantinople d'où ils repartirent pour Marseille en faisant de nouveau escale à Thessalonique. La navigation à voile à Thessalonique pendant la même année ne fut représentée que par trois navires. Autrefois la navigation française à voile présentait à l'entrée et à la sortie un nombre de navires assez considérable, mais depuis que la compagnie Marc Fraissinet baissa ses frêts, elle était à même de tout emporter rapidement vers l'Occident. Les Messageries Maritimes effectuèrent en 1871 21 voyages entre Thessalonique et Constantinople et vice-versa avec transbordement pour la France aux Dardanelles. Cependant cette compagnie baissait continuellement parcequ'elle n'avait pas alors établi un service direct entre Marseille et Thessalonique. Il n'en était pas de même du Lloyd autrichien qui effectuait deux fois par mois des voyages au total 46 entre Trieste et Thessalonique avec escale à Volo et Syra. La compagnie "Azizié" se livra également à une concurrence acharnée contre les Messageries qui semblèrent avoir perdu du terrain sur bien des points<sup>25</sup>.

4. En 1872 la valeur du commerce extérieur de Thessalonique dépassa la somme de 55.000.000 fr. (valeur des exportations: 23.548.000 fr., importations: 31.485.000 fr.) avec une augmentation sur 1871 de 11.258.490 fr. au commerce importateur et 6.166.143 fr. au commerce exportateur. Les 2/3 de la valeur de l'importation du port de Thessalonique provenait de la France et l'Angleterre, tandis que la France y tenait le premier rang aux exportations en absorbant le 55%. Les exportations du port de Thessalonique firent en 1872 un progrès véritable sur toutes les années précédentes et dépassèrent ainsi les meilleures années du commerce exportateur de Thessalonique. L'augmentation se manifesta sur tous les articles. Parmi les articles dont l'importation augmenta on doit citer le sucre, le café, les bougies et le pétrole, les pointes et les clous, les cuirs et les peaux, les fers, les machines, les ferrailles, la verrerie, le riz et l'indigo<sup>26</sup>.

25. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 95-102.

26. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 162-166.

*Marchandises principales du commerce exportateur de Thessalonique en 1872*<sup>27</sup>


---

Coton	7.770.000 fr.	} Italie : 2.620.000 France : 2.309.000 Autriche: 1.577.000 (Hongrie)
Cocons sains	3.182.000 fr.	} France : 2.900.000
Blé	3.006.000 fr.	} France : 1.967.000 Italie : 647.000
Laines	2.244.000 fr.	} France : 1.204.000 Italie : 515.000
Peaux	1.680.000	} Autriche: 1.454.000 (Hongrie) France : 225.000
Soie	1.316.000	} France : la totalité
Maïs	799.000	} Italie : 242.000 France : 162.000 Autriche: 156.000 (Hongrie)
Sésame	719.000	} Italie : 441.000 France : 265.000
Cocons frais et frisons	368.000	} France : la totalité

---

C'est par un chiffre total de 687 navires jaugeant 165.741 tonneaux qui se traduit en 1872 le mouvement général de la navigation du port de Thessalonique entrées et sorties réunies. La France tint le premier rang dans la navigation de Thessalonique où elle présenta un total de 159 navires jaugeant 81.602 tonneaux. Suivaient l'Autriche-Hongrie avec 76 navires et 37.743 tonneaux, l'Italie avec 44 bâtiments et 6.308 tonneaux de jauge, enfin l'Angleterre avec 29 navires jaugeant 12.132 tonneaux. La Grèce se fit toujours

27. N. Michoff, *op. cit.*, pp. 662-663.

remarquer par un nombre considérable de 445 navires jaugeant 12.545 tonneaux. Les compagnies de navigation à vapeur qui entretenirent les relations du port de Thessalonique avec l'Europe occidentale étaient en première ligne les Messageries Maritimes, puis la compagnie de Marc Fraissinet qui établit des voyages hebdomadaires d'une grande régularité entre Marseille, Thessalonique, Constantinople et les échelles intermédiaires et vice-versa. La compagnie italienne fit des voyages entre Thessalonique, Constantinople, Gênes et Marseille augmentant considérablement ses services. Ainsi Thessalonique se vit desservir dans ses relations avec l'Europe occidentale et les ports de la Turquie d'Asie par quatre grandes compagnies dont trois aboutissaient à Marseille et une à Trieste<sup>28</sup>.

*Participation des états divers au commerce extérieur de Thessalonique  
(1871-1875)*

	1871	1872 <sup>29</sup>	1874 <sup>30</sup>	1875 <sup>31</sup>
France	18.290.309 fr.	23.237.820 fr.	25.917.591 fr.	16.369.337 fr.
Angleterre	8.190.077	9.585.475	9.662.100	5.573.245
Autriche Hongrie	5.821.035	5.636.099	17.915.760	9.490.424
Italie	1.893.966	1.847.700	6.228.119	6.962.277
Suisse	1.300.000	234.384	1.127.300	1.030.550
Grèce	1.216.411	964.750	879.759	653.490
Belgique	184.123	387.971	1.532.000	710.005
Etats-Unis	324.995	369.908		3.060.000
Espagne	36.050	24.284		316.500
Malte	134.608			
Turquie	?	?	23.284.170	?

5. La valeur totale du commerce de Thessalonique, importations et exportations réunies, atteint, en 1874 le plus haut niveau c'est-à-dire 86.546.799

28. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 169-174.

29. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 167-168.

30. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, f. 267.

31. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, f. 309.

fr. présentant ainsi une augmentation de 5.685.297 fr. aux importations et un accroissement de 9.930.675 fr. aux exportations comparé de 1873. C'est l'Autriche-Hongrie qui tint alors le premier rang aux importations du port de Thessalonique. La France venait immédiatement après l'Autriche-Hongrie dans le commerce importateur de la ville. Quant aux exportations de Thessalonique en mettant à part la Turquie, la France acquit une supériorité incontestable puisqu'elle figurait avec 15.836.937 fr. laissant loin derrière l'Italie avec 4.801.710 fr., l'Autriche-Hongrie avec 4.043.726 fr. et l'Angleterre avec 1.576.000 fr. Presque tous les articles d'importation avaient augmenté et très peu subirent une diminution. Parmi les principaux articles d'exportation il faut citer les céréales pour 7.708.200 fr., les cocons pour une valeur de 2.438.992 fr., le coton pour 5.370.000 fr. et la laine pour 1.703.350 fr. En 1874 l'Italie tint le premier rang au mouvement de la navigation de Thessalonique suivie par la France, l'Autriche-Hongrie et l'Angleterre. Cette supériorité de l'Italie tient d'abord au grand développement qu'avait pris sa compagnie, qui ne négligea aucun effort en y envoyant des vapeurs neufs et bien installés<sup>32</sup>.

6. L'année 1875 présenta dans la valeur totale du commerce de Thessalonique une baisse importante en comparaison avec l'année précédente de 27.831.199 fr. (11.722.662 fr. pour l'importation et 16.108.537 fr. pour l'exportation). Cette évolution défavorable était due à plusieurs causes très importantes. D'abord les récoltes en Macédoine ne donnèrent pas les résultats qu'elles semblèrent promettre, au début, quant à la quantité du produit. En outre les articles d'exportation furent à peu près tous frappés d'une diminution 30%-40%; c'est ainsi que le coton n'atteignit que le prix moyen de 8 francs par kg contre 15 à 20, dans les années précédentes. Tous les céréales à l'exception des avoines subirent également une forte baisse; ainsi le blé baissa de 25-28 fr. par hectolitre à la moyenne de 20 fr. environ. Cette dépréciation substantielle des produits du sol dans un pays qui manqua de toute autre ressource suffirait à elle seule pour justifier en grande partie la diminution générale dans le chiffre des exportations et comme conséquence naturelle la décroissance dans les importations. Ces dernières suivirent forcément les fluctuations des exportations parce qu'il n'y avait presque pas d'industrie dans le territoire auquel Thessalonique servait de débouché. Mais il y avait aussi d'autres causes, non moins importantes, qui contribuèrent fortement à la baisse du commerce de Thessalonique en particulier, et de la Turquie en général<sup>33</sup>.

32. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 262-270.

33. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 297-300.

On peut affirmer que l'insurrection de l'Herzégovine fut le signal et la cause première de la chute du commerce de Thessalonique. En effet dès les premiers jours de 1875, l'exportation du gros bétail fut subitement prohibée. Le pays se trouva privé par là, d'une source de revenu qui sans être de premier ordre, ne s'en fit pas moins sentir, d'une manière sensible parmi les populations rurales de la Macédoine. Les grandes foires de Serres et de Perlepé auxquelles venaient s'approvisionner deux fois par an, les populations non seulement de la Macédoine, mais même de l'Herzégovine et de la Bosnie, restèrent à peu près désertes. Les commerçants de Thessalonique qui accordèrent à l'intérieur de forts crédits, ne purent réaliser qu'une partie insignifiante de leurs créances, soit à cause de la pénurie de leurs débiteurs, soit parce que beaucoup de ceux-ci habitaient le pays où l'insurrection avait éclaté. A toutes ces causes de malaise vinrent s'ajouter les embarras financiers du gouvernement ottoman. L'interruption des travaux pour la construction des chemins de fer priva le pays de grandes ressources et eut pour conséquence immédiate et forcée une diminution importante de l'importation de tous les articles de fer et notamment de rails, wagons et machines<sup>34</sup>.

Cependant, malgré la diminution qui frappa tous les pays dans leurs transactions commerciales avec Thessalonique, la France non seulement conserva la position qu'elle occupait dans les années précédentes, mais elle l'a même amélioré. Dans les importations du port de Thessalonique le premier rang était occupé par l'Autriche-Hongrie suivie par la France et par l'Angleterre. Le plus gros chiffre d'importations est fourni par les manufactures (11.154.072 fr.) où l'Angleterre figurait pour 4.307.000 fr. et l'Autriche-Hongrie pour 4.259.662. Ensuite venaient les pétroles pour 3.060.000 fr., les cuirs et les peaux pour 1.862.310 fr., le sucre et le café. Les articles d'exportation qui présentèrent une augmentation étaient les cocons, les bestiaux, les graines oléagineuses, le maïs, l'avoine, les sangsues et le tabac. Par contre diminuèrent les soies, les cocons percés, les laines, les sésames, le blé, l'orge, le seigle, le fenouil, les peaux, le coton et les chiffons. De l'examen de la navigation du port de Thessalonique en 1875 il résulta que la moyenne des bâtiments qui fréquentèrent ce port était seulement de 341 tonnes environ<sup>35</sup>.

34. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 300-304.

35. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 305-311.

*Valeur du commerce d'importation et d'exportation de Thessalonique  
(1870-1875) en francs*

<i>Années</i>	<i>Importations</i>	<i>Exportations</i>	<i>Total</i>
1870	17.295.017	17.496.803	34.791.973
1871	20.226.564	17.418.250	37.644.814
1872	31.485.054	23.584.384	55.069.438
1873	?	?	?
1874	41.276.274	45.270.525	86.546.799
1875	29.553.612	29.161.988	58.715.600

*III. La situation commerciale du port de Cavala (1870-1875)*

1. Dans le port de Cavala les exportations augmentaient tous les ans. En 1870 elles subirent une assez forte diminution. Cette décroissance était due au conflit franco-allemand qui paralysa les opérations commerciales avec la France. Cavala devenait plus en plus un port d'exportation important dans les Balkans. Les importations provenant de l'Occident à Cavala s'élevèrent en moyenne au chiffre de 1.500.000 kg, tandis que les exportations dans les circonstances favorables parvinrent à un total de 2.500.000 kg, représentant une valeur de plus de 4.000.000 fr.<sup>36</sup>.

Le tabac constituait le principal article d'exportation de la province dont Cavala était le port et cette exportation ne cessa pas de s'accroître. C'est ainsi que du chiffre de 1.600.000 kg valant 3.150.000 fr. en 1869, l'exportation monta en 1870 à 1.650.000 kg, valant 3.070.000 fr. La diminution dans la valeur provenait de ce qu'en 1870 les exportations s'effectuèrent principalement sur les qualités inférieures, mais comme le commerce n'a été que faiblement atteint par cette diminution de qualité, les tabacs de Cavala étant tellement recherchés par tout on acheta facilement toutes les qualités. Cet article tendit d'ailleurs à s'introduire de plus en plus sur les marchés d'Europe, et depuis 1869, plusieurs négociants Anglais, Allemands et Russes semblèrent attacher tellement d'importance à cet achat qu'ils se rendaient en personne à Cavala. Leur présence ne tarda pas à y faire monter le prix du tabac de 25% à 30%. L'Autriche-Hongrie se présenta en première ligne

36. *AMAE, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 195-197.*

comme acheteur et les grandes quantités qu'elle acquit furent exportées par des navires à voiles, à Trieste et à Fiume. L'Angleterre figura également dans cette exportation pour le chiffre important de 420.000 kg. en 1870 et de 550.000 kg en 1869, puis la Russie dont les achats augmentèrent et enfin la Turquie dont les achats cependant diminuèrent, puisque de 480.000 kg. en 1869 ils se réduisirent en 1870 à 200.000 kg. La France et l'Italie ne figurèrent qu'en dernier lieu parmi ces acheteurs. Il faut souligner que la production du tabac était à cette époque la plus importante du district et qu'il n'y avait pas une seule maison ayant quelque importance qui ne fit pas des affaires sur le tabac<sup>37</sup>.

Jusqu'en 1868 la plus grande partie du coton exporté du port de Cavala était expédié en France, grâce aux communications régulières entre Cavala et Marseille; depuis cette époque le manque de bateaux directs entre ces deux ports semble avoir porté un coup aux exportations pour la France, qui furent dirigées sur l'Autriche-Hongrie par les paquebots du Lloyd Autrichien. C'était ainsi qu'en 1867 Cavala exporta 630.000 kg de coton dont 350.000 avaient été expédiés en France, en 1868 sur 840.000 kg exportés la France en reçut encore 450.000 kg. Le reste était partagé entre l'Autriche-Hongrie, l'Angleterre et l'Italie. Dès 1869, la situation changea: sur 722.000 kg. d'une valeur de 1.550.000 fr. l'Angleterre n'acheta que 250.000 kg., tandis que l'Autriche-Hongrie en importa 395.000 kg., la Turquie 85.000 kg. et la France 40.000 kg.<sup>38</sup>.

Il est du reste à remarquer que les producteurs de coton de la région de Cavala déplorèrent d'autant plus cette modification survenue au commerce exportateur de cet article que les affaires avec Marseille étaient plus faciles. Les créances y étaient payées tout de suite tandis qu'à Trieste les marchés se faisaient généralement sans qu'il soit possible de se baser sur un prix fixe. Le manque de communication avec Marseille força les producteurs de trouver un autre débouché sans lequel leurs produits s'accumuleraient et se détérioraient en magasin. D'ailleurs la diminution que l'on constata dans les exportations du coton de Cavala était due à la guerre franco-allemande qui paralysa tous les marchés d'Europe, mais surtout Trieste. Cette dernière n'ayant plus la possibilité d'exporter en ~~Allemagne~~ le coton acheté à Cavala, avait dû s'abstenir ou au moins restreindre ses achats. Le maïs, le blé, l'orge ne firent pas l'objet d'un trafic considérable. Enfin c'était surtout vers la Grèce et les autres parties de la Turquie qu'ils furent dirigés<sup>39</sup>.

37. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 201-204.

38. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 197-198.

39. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 199-204.

La navigation de et vers Cavala était assurée à cette époque par la Turquie, Egypte et l'Autriche-Hongrie. Ces pays ayant chacun une compagnie de paquebots qui desservait régulièrement Cavala, parvinrent à y exercer la suprématie. La compagnie égyptienne "Khedivié" devint une société puissante; elle possédait de grands navires, bien construits, offrant tout le luxe et le confort nécessaires ainsi que toutes les garanties désirables aux points de vue de régularité et de sécurité. Ses bateaux étaient bien équipés pour le transport des voyageurs et des marchandises, ils avaient des capitaines Dalmates provenant le plus souvent de la compagnie de Lloyd autrichien avec une connaissance parfaite de la Méditerranée<sup>40</sup>.

2. La crise européenne terminée, on remarqua en 1871 une augmentation sensible au commerce extérieur de Cavala caractérisée par une croissance de 625.000 fr. aux importations. L'accroissement se porta principalement sur le sucre dont l'importation s'éleva de 250.000 de 330.000 fr., sur le savon, sur le sel, sur le café et sur le coton qui présentèrent une légère augmentation de 240.000 à 275.000 fr. Les fournisseurs de Cavala étaient en première ligne la France avec le café, le sucre, la verrerie, la quincaillerie, la Turquie pour le savon et le sel, l'Autriche pour le plomb, la quincaillerie, les esprits, l'Allemagne pour la droguerie l'Angleterre pour les cotons, les laines, les tissus, le fer et enfin en dernier lieu la Grèce et l'Italie pour des produits divers et dans de petites proportions. Par contre les exportations du port de Cavala présentèrent en 1871 une diminution assez sensible due à la diminution du coton, du blé, de l'orge, et du maïs disponibles sur place. Il faut attribuer cette évolution surtout à l'insuffisance de voies de communication, constatée à cette époque dans toute la Turquie. Ainsi, malgré l'existence de plaines vastes et fertiles dans l'intérieur du district de Cavala avec la possibilité d'une grande production, les cultivateurs étaient obligés de laisser leurs terres en friche parce que leurs produits ne pouvaient point trouver de débouchés<sup>41</sup>.

Il y avait cependant un produit dont l'exportation s'accrût en 1871 très sensiblement. C'était le tabac qui de 1.450.000 kg. et de 3.070.000 fr. en 1870, s'éleva en 1871 à 1.800.000 kg. d'une valeur de 5.500.000 fr. La renommée que cet article acquit pendant cette époque et la hausse considérable et constante qui se manifesta sur ses prix, encouragèrent les cultivateurs s'en occuper de plus en plus. Ainsi le tabac tendit à devenir presque l'unique produit du district de Cavala. Le consul Grec Vardas constata qu'en prenant la moyenne de la période 1867-1871, l'accroissement du prix du tabac atteignit en général

40. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 26, ff. 184-197.

41. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 67-71.

30%-40% dans certaines catégories. L'Autriche-Hongrie se livra aux plus forts achats du port de Cavala (800.000 kg.) par l'entremise de maisons importantes de commerce de Thessalonique. Au second rang vint l'Angleterre. Les négociants de Cavala expédièrent pour propre compte leurs exportations principalement sur Londres et très peu sur Manchester et Liverpool<sup>42</sup>.

Les achats des tabacs à Cavala commençaient généralement au mois de février et duraient jusqu'en juillet. Une fois cette époque passée, il y avait encore quelques transactions, mais les quantités à vendre étaient très réduites, les acquéreurs risquaient de payer beaucoup plus et n'avaient plus grand choix. Les prix d'achat variaient de 3 à 30 piastres l'ocque<sup>43</sup>.

3. Les exportations du port de Cavala présentèrent en 1872 d'assez notables diminutions comparées à celles de l'année précédente. Elles portèrent surtout sur le coton dont la culture se ralentit par suite de l'infériorité de ces produits en comparaison à ceux de l'Amérique. Quant aux céréales la diminution est due non seulement aux récoltes médiocres, mais aussi à la grande baisse de leurs prix survenue en Occident. Les prix étaient devenus trop peu rémunérateurs. L'exportation des laines et autres articles de Cavala était également insignifiante. L'intérêt des producteurs se porta sur l'article dont le prix augmenta de plus en plus à Cavala, c'est à dire du tabac dont la production s'éleva en 1872 à 2.130.000 kg. valant 4.186.000 fr. En tête des pays importateurs il fallait placer l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne (840.000 kg.), l'Angleterre (600.000 kg.), l'intérieur de la Turquie pour 315.000 kg., la Russie pour 270.000 kg. et enfin l'Italie pour 105.000 kg. L'Autriche-Hongrie tenait le premier rang, grâce surtout à ses communications régulières par le Lloyd Autrichien. L'Angleterre développa de plus en plus sa demande, pour être mieux en mesure de surveiller les achats. Certaines maisons de commerce anglaises établirent à Cavala des comptoirs qui commencèrent à faire des affaires sur une très grande échelle. Quant aux prix d'achats du tabac ils montèrent beaucoup, par suite des achats importants effectués par les Régies d'Autriche-Hongrie, de Turquie et de Moldovalachie. On évalua la hausse des prix à près de 40%. Les négociants qui durent à leur tour se pourvoir des tabacs dont ils avaient besoin se sont vus dans la nécessité de payer des prix élevés pour faire face à leurs commandes<sup>44</sup>.

4. Les importations s'élevèrent en 1873 à 1.473.000 fr. et les exportations à 7.255.000 fr. avec un accroissement de 1.700.000 kg. valant 2.102.000 fr.

42. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 73-75.

43. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 73-75.

44. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 150-159.

Les principaux articles d'exportation à part le tabac ont été le coton et les laines. L'exportation du tabac s'éleva en 1873 à 3.120.000 kg. d'une valeur de 6.900.000 fr., c'est-à-dire une augmentation sur 1872 de 990.000 kg. et de 2.314.000 fr. L'Autriche-Hongrie en vertu des contrats que les négociants de Cavala avaient conclu avec le Régie Austro-Hongroise a acheté 1.300.000 kg., la Turquie 900.000 kg., la France 400.000 kg. et l'Angleterre 390.000 kg.<sup>45</sup>.

Le mouvement de la navigation du port de Cavala présenta en 1873 un chiffre total de 1.286 navires jaugeant 166.977 tonneaux. L'Autriche-Hongrie y était avec 136 bâtiments jaugeant 99.892 tonneaux. En 1873 pour la première fois depuis 1868 la compagnie française des Messageries Maritimes établit entre Cavala et Marseille un service hebdomadaire et ainsi Marseille redevint le principal port d'exportation de Cavala. L'expédition du coton et du tabac destinés en grande partie à l'Angleterre était effectuée via Marseille, tandis qu'avant ces articles étaient transportés par le Lloyd autrichien plus coûteux. Jusqu'en 1873 la majeure partie du coton exporté de Cavala était envoyée en Autriche-Hongrie faute de communication directe avec la France. Le coton destiné à la France devait prendre la voie de Dardanelles pour être transporté sur des navires se rendant à Marseille, mais les frais et les grandes difficultés que les exportateurs rencontrèrent avec ces modes de transport, les firent souvent renoncer à envoyer leurs marchandises à Marseille et préférer Trieste à cause des facilités que les paquebots du Lloyd leur offraient. Il en était de même pour les importations provenant de Thessalonique. Les années précédentes c'était le Lloyd autrichien qui transportait le café, le sucre, les esprits et même le riz<sup>46</sup>.

5. Les importations du port de Cavala se chiffèrent en 1874 à 2.468.000 fr. présentant ainsi sur celles de 1873 un accroissement de 995.000 fr. Les exportations étaient 5.270.000 fr. Parmi les importations et au nombre des principaux articles importés à Cavala figuraient le sucre, le café, le riz importé d'Italie, le sel, le blé et le maïs envoyés de Turquie, la quincaillerie venant d'Allemagne et les esprits que se partageaient la France et l'Autriche-Hongrie. L'exportation des tabacs monta à 2.200.000 kg. dont l'Autriche-Hongrie prit 1.600.000 kg. et la France 18.000 kg. La baisse de l'exportation était due à une récolte insuffisante et ensuite à des mesures vexatoires du gouvernement ottoman qui, en voulant installer sa Régie, introduisit pour la plantation du tabac des réglemens qui ne faisaient qu'en entraver sa production<sup>47</sup>.

45. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 183-188.

46. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 191-194.

47. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, f. 195.

*Exportations des tabacs de la région de Cavala (1870-1875)<sup>48</sup>*

1870	1871	1872	1873	1874	1875
1.450.000 kg	1.800.000 kg	2.310.000 kg	3.120.000 kg	2.200.000 kg	2.776.000 kg
valant	valant	valant	valant		valant
3.070.000 fr.	5.500.000 fr.	4.186.000 fr.	6.900.000 fr.		5.556.000 fr.

6. En octobre 1875 la rumeur s'était répandue à Cavala que la compagnie des Messageries Maritimes allait y suspendre son escale et que ses paquebots n'y viendraient plus. Cette nouvelle, arrivée après l'interruption de la ligne qui desservait le port voisin de Porto-Lagos consterna le monde commercial de Cavala, puisque la plupart des négociants ne pouvant plus communiquer directement avec Marseille se verraient dans la nécessité de s'adresser à d'autres places commerciales comme Constantinople, Trieste et Venise soit pour importer les produits coloniaux et divers autres objets que le pays consommait, soit pour exporter les produits du pays tels que le coton, les céréales, les laines, le tabac, les cocons, les peaux de moutons et de chèvres<sup>49</sup>. Le commerce de Cavala n'a pas prospéré en 1875. La récolte des céréales a été particulièrement mauvaise. Celle des tabacs, bonne en qualité, a été inférieure en quantité. Quant aux autres articles ils restèrent stationnaires à peu de choses près. Néanmoins, le marché de Cavala était toujours une place importante et le port de Marseille entretenait des relations étroites avec celui-ci. Ainsi en 1875 les opérations du port de Cavala, importations et exportations réunies, se chiffèrent au total de 9.527.000 fr. Les exportations s'élevèrent à 6.459.000 fr. L'exportation des tabacs atteint 2.776.000 kg. valant 5.552.000 fr. dont l'Autriche-Hongrie prit 1.215.000 kg., la Turquie 750.000 kg., la Russie 700.000 kg., la Roumanie 69.000 kg., l'Angleterre 30.000 kg. et la France 12.000 kg. Parmi les autres articles d'exportation, il convient de citer le maïs (1.640.000 kg.) que se partagèrent la France, l'Angleterre, l'Autriche-Hongrie et l'Italie; l'orge exporté en Angleterre (900.000 kg. d'une valeur de 135.000 fr.); le coton 350.000 kg. et 225.000 fr.; enfin les cocons 8.000 kg. et une valeur de 160.000 fr. exportés en France<sup>50</sup>.

Il est vrai que la stérilité de l'année 1875 était unique. La sécheresse a

48. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 244-245.

49. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 281-282.

50. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 283-286.

*Navigation du port de Cavala en 1873<sup>51</sup>*

<i>Pays de provenance et de destination</i>	<i>Entrée des navires sous pavillon</i>			<i>Totaux pa: pays à l'entrée</i>			<i>Sortie des navires sous pavillon</i>			<i>Totaux par pays à la sortie</i>			<i>Totaux par pays entrée et sortie réunies</i>				
	<i>Ottoman</i>	<i>Tiers</i>	<i>Pays de provenance</i>	<i>Ottoman</i>	<i>Tiers</i>	<i>Pays de destination</i>	<i>Ottoman</i>	<i>Tiers</i>	<i>Pays de destination</i>	<i>Ottoman</i>	<i>Tiers</i>	<i>Pays de destination</i>	<i>Ottoman</i>	<i>Tiers</i>	<i>Pays de destination</i>		
	<i>nom- tonna- ge bre</i>	<i>nom- tonna- ge bre</i>	<i>nom- tonna- ge bre</i>	<i>nom- tonna- ge bre</i>	<i>nom- tonna- ge bre</i>	<i>nom- tonna- ge bre</i>	<i>nom- tonna- ge bre</i>	<i>nom- tonna- ge bre</i>	<i>nom- tonna- ge bre</i>	<i>nom- tonna- ge bre</i>	<i>nom- tonna- ge bre</i>	<i>nom- tonna- ge bre</i>	<i>nom- tonna- ge bre</i>	<i>nom- tonna- ge bre</i>	<i>nom- tonna- ge bre</i>		
Angleterre				1	68	1	68					1	68	1	68	2	136
Autriche				67	49.683	68	49.946					3	829	65	49.121	68	49.946
France	1	263		36	24.558	36	24.558					36	24.558	36	24.558	72	49.116
Grèce		13	334	24	927	37	1.261			3	69	34	1.192	37	1.261	74	2.522
Italie				3	815	3	815					3	815	3	815	6	1.630
Russie				1	49	1	49					1	49	1	49	2	98
Turquie	503	6.849				503	6.849	491	6.754					491	6.794	994	13.603
	503	6.849	14	597	132	76.100	549	83.946	491	6.754	6	894	140	75.831	637	83.451	1.286
																	166.997

duré dix mois et détruisit toutes les semences. Le bétail fut anéanti faute de fourrages et le désespoir des cultivateurs fut extrême. Ainsi la région de Cavala s'est vu obliger à importer plus de 4.000.000 kg. des maïs dont le prix était considérablement augmenté, les villageois affamés et manquant d'argent acceptaient tous prix pourvu qu'on leur offre le maïs à crédit. De cette façon on a vu le maïs se vendre à 2 $\frac{1}{2}$  piastres—3 piastres l'ocque et avec obligation de règlement lors de la prochaine récolte dans l'espace de six mois. Cet accord fit bien du mal aux cultivateurs car la récolte arrivée, le maïs n'avait plus de prix; il se vendait de 25-30 paras l'ocque et le cultivateur qui s'avait emprunté 100 ocques de maïs, il se voyait obligé d'en vendre 400 ocques pour payer son créancier<sup>52</sup>.

Le mouvement du port de Cavala n'avait presque pas subi de changement par rapport aux trois années qui précédèrent 1875. Les deux compagnies de bateaux à vapeur, les Messageries Maritimes et le Lloyd Autrichien desservirent régulièrement le port de Cavala, chacune par quatre paquebots par mois. Presque toute l'exportation de la région de Cavala se fit à cette époque par le moyen de ces deux compagnies et ce n'était que la Régie Austro-Hongroise qui chargea de préférence les quantités diverses des tabacs<sup>53</sup>.

*Valeur du commerce importateur et exportateur de Cavala en fr. (1871-1875)*

<i>Années</i>	<i>Importations</i>	<i>Exportations</i>
1871	1.919.800 fr.	5.153.000
1872	?	?
1873	1.478.000	7.255.000
1874	2.468.000	7.663.500
1875	2.978.000	6.549.000

52. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 287-289.

53. *AMAE*, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 293-294.

1. Exportation et Importation du port de Cavala en 1875<sup>54</sup>

Espèce des marchandises	Importation			Exportation			Destination	Quantité en kg
	Provenance	Quantité en kg	Valeur en fr.	Espèce des marchandises	Quantité en kg	Valeur en fr.		
Coton, laines, tissus	Angleterre, Autriche	430.000	450.000	Tabacs	2.776.000	5.552.000	Autriche	1.215.000
Sucre	France, Egypte	130.000	410.000	"	"	"	France	12.000
Café	Turquie	2.200.000	280.000	"	"	"	Turquie	750.000
Sel	Angleterre	5.000	200.000	"	"	"	Angleterre	30.000
Cuivre, Zing	Angleterre	34.000	15.000	"	"	"	Russie	100.000
Quincaillerie	Allemagne	8.000	34.000	"	"	"	Moldovachie	69.000
Verrerie	Autriche, France	22.000	8.000	Mais	1.640.000	246.000	Autriche, Italie	1.200.000
Drogues	Allemagne	14.000	22.000	"	"	"	France	300.000
Ferrie	Angleterre	250.000	14.000	"	"	"	Angleterre	140.000
Savon	Turquie	12.000	250.000	Orge	900.000	135.000	"	900.000
Plomb	France	500.000	10.000	Blé, Seigle	450.000	50.000	France	250.000
Farines	Turquie	3.800.000	200.000	Coton	350.000	225.000	"	350.000
Mais	Turquie	120.000	760.000	Laines	90.000	157.000	"	90.000
Vins	Grèce	150.000	45.000	Cocons	8.000	160.000	"	8.000
Esprits du vin	France, Autriche	100.000	65.000	Haricots	120.000	24.000	"	120.000
Pétrols	Amérique	250.000	40.000				"	
Huiles d'olives	Turquie	120.000	100.000				"	
Riz	Italie	8.670.000	50.000				"	
Canevas	Angleterre, France	25.000	25.000				"	
		8.670.000	2.978.000		6.334.000	6.549.000	"	6.334.000

54. AMAE, C.C., Salonique, vol. 27, ff. 290.

2. Mouvement du port de Cavala en 1875<sup>55</sup>

Pays de provenance et de destination	Entrée des navires sous pavillon		Tiers	Totaux par pays à l'entrée		Sortie des navires sous pavillon du pays de provenance		Tiers	Totaux par pays à la sortie		Totaux par pays entrée et sortie réunies		
	Ottoman	provenance		nom- tonna- ge bre	nom- tonna- ge bre	Ottoman	nom- tonna- ge bre		nom- tonna- ge bre	nom- tonna- ge bre	nom- tonna- ge bre	nom- tonna- ge bre	
France			51	23.428	51	23.428	51	23.428	51	23.428	104	46.856	
Autriche			61	24.199	61	24.799	8	2.888	51	21.528	59	24.416	
Angleterre			1	304	1	306			1	304	2	608	
Grèce		13	448	34	2.435	47	2.883	5	564	39	2.085	44	2.609
Turquie	424	5.392			424	5.392	424	5.392	424	5.392	412	5.235	
	424	5.392	13	448	147	50.966	584	56.806	424	5.392	142	47.345	
											567	56.032	
											1.153	112.838	

55. AMAE, C.C., Salonique, vol. 27, f. 295.

## CONCLUSION

Sur la base des rapports consulaires français j'ai essayé à en esquisser l'évolution du commerce de Thessalonique et de Cavala. Pendant la période de 1870-1875 la France absorba presque 40% du commerce extérieur de Thessalonique, l'Autriche-Hongrie 17%, l'Angleterre 15% et l'Italie 9%. La France prédomine aussi dans la navigation du port de Thessalonique. L'évolution du commerce exportateur de Cavala a été remarquable spécialement en ce qui concerne le coton et le tabac. L'Autriche-Hongrie suivie par l'Angleterre absorba la plus importante partie des tabacs. Dans la navigation du port de Cavala les Messageries Maritimes et le Lloyd Autrichien y tenaient le premier rang.

L'évolution parallèle des tendances caractéristiques du commerce extérieur de Thessalonique et Cavala 1870-1875 a été étroitement liée à la conjoncture politique et économique en Occident notamment la guerre franco-allemande, l'insurrection en Bosnie et Herzégovine et la crise économique de l'empire Ottoman.

*Institute for Balkan Studies  
Thessaloniki*