

**Κωνσταντίνος Ἄπ. Βακαλόπουλος**

Οί εὐρωπαϊκὲς συγκυρίες  
καί οἱ οἰκονομικὲς ἐπιπτώσεις τους  
στήν ἐμπορικὴ ἐξέλιξη τῆς Θεσσαλονίκης καί τῆς Καβάλας  
κατά τὴν Ἀνατολική Κρίση (1875-1878)  
καί στά μετέπειτα χρόνια



1. Ἡ προσπάθεια γιά τή διερεύνηση τῶν βασικῶν οἰκονομικῶν δομῶν τῆς Μακεδονίας κατά τό 19ο αἰῶνα ἐντάσσεται οὐσιαστικά ἀνάμεσα στό ποικίλα καί πολύπλοκα θέματα, πού ἀναφέρονται γενικότερα τήν ἐποχή αὐτή στήν οἰκονομική λειτουργία τοῦ βαλκανικοῦ χώρου, ἐνός χώρου ἐξαρτημένου καί ἐνσωματωμένου μέσω τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου του στή διεθνή ἀγορά.<sup>1</sup> Οἱ ἐρευνητικές ἀπόπειρες γιά τήν ἀναλυτική διαγραφή τῶν οὐσιαστικῶν οἰκονομικῶν καί κοινωνικῶν χαρακτηριστικῶν, πού καθορίζουν τήν ἐξέλιξη τοῦ μακεδονικοῦ χώρου στό μέσα τοῦ 19ου αἰῶνα καί εἰδικότερα στό δεύτερο μισό του, ἔχουν ἀποφέρει μέχρι σήμερα θετικούς καρπούς στόν τομέα τῆς ἐλληνικῆς καί ξένης κυρίως βιβλιογραφίας παρά τίς σημαντικές ἀντικειμενικές δυσχέρειες, πού προκύπτουν ἀπό τήν ἔλλειψη ἐπαρκῶν καί ἀκριβῶν στατιστικῶν στοιχείων καί τήν ἀπουσία συναφοῦς ἀρχεακοῦ ὕλικου. Ἡ θεωρητική ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων, τά ὁποῖα προκύπτουν ἀπό τή μελέτη τῶν ἐπίσημων στατιστικῶν δεδομένων, πού ἀναφέρονται στή μέτρηση διαφόρων ποσοτικῶν μεγεθῶν, ἐπιτρέπει στό σημερινό ἐρευνητή νά προχωρήσει, ἴσως ὅμως μέ ἀρκετές ἐπιφυλάξεις, στήν ἐξαγωγή ὀρισμένων συγκεκριμένων συμπερασμάτων γύρω ἀπό τήν οἰκονομική καί κοινωνική δομή τοῦ μακεδονικοῦ χώρου στό β' μισό τοῦ 19ου αἰῶνα. Στό σημεῖο αὐτό ὁ ἐρευνητής ὀφείλει νά εἶναι ἰδιαίτερα προσεκτικός. Συχνά τά ἐξαγόμενα συμπεράσματά του δέν ἔχουν γενική ἐφαρμογή καί δέν εἶναι δυνατό νά ἰσχύσουν παρά γιά ὀρισμένες μόνο γεωγραφικές περιφέρειες τῆς Μακεδονίας. Αὐτό σημαίνει ὅτι τά ποικίλα οἰκονομικά καί κοινωνικά φαινόμενα δέν συμπίπτουν ἀπόλυτα καί ἐξαρτῶνται κυρίως ἄμεσα ἀπό τήν ἰδιαιτερότητα τῶν συνθηκῶν πού ἐπικρατοῦν σέ κάθε περιοχή. Τό ζήτημα λοιπόν ἐμφανίζεται ἀρκετά πολύπλοκο. Γι' αὐτό προϋποθέτει πρωταρχικά τήν ἐξάντληση τοῦ διασπαρμένου ἀρχεακοῦ ὕλικου καί τήν παράλληλη ἐμβάθυνση στήν ἔρευνα τῶν κατά τόπους οἰκονομικῶν καί κοινωνικῶν

---

1. Βλ. σχετικά στοῦ Κωνσταντίνου Ἀπ. Βακαλόπουλου, Ο ἰ κ ο ν ο μ ι κ ῆ λ ε ι τ ο υ ρ γ ῖ α τ ο ῦ μ α κ ε δ ο ν ι κ ο ῦ κ α ἰ Ἰ ρ α κ ι κ ο ῦ χ ῶ ρ ο υ σ τ ᾶ μ έ σ α τ ο ῦ 19ου α ἰ ῶ ν α σ τ ᾶ π λ α ἰ ὲ ς τ ο ῦ δ ι ε θ ν ο ῦ ς ἔ μ π ο ρ ῖ ο υ, Θεσσαλονίκη 1980, σσ. 14-15, ὅπου καί ἡ σχετική βιβλιογραφία.

2. Βλ. σχετικές βιβλιογραφικές ἐνδείξεις, ἔ.ἄ., σσ. 199-205.

φαινομένων πού παρατηροῦνται τήν ἐποχή αὐτή στή Μακεδονία.

Ἡ μελέτη τῆς ἐμπορικῆς ἐξέλιξης τῶν λιμανιῶν τῆς Μακεδονίας ἀποτελεῖ ἀναμφισβήτητα ἓνα ἀπό τά οὐσιαστικότερα στάδια γιά τήν ἔρευνα τῆς οἰκονομικῆς κατάστασης πού ἐπικρατεῖ κατά τό 19ο αἰῶνα στό γεωγραφικό αὐτό χῶρο. Σέ παλαιότερες μελέτες μου εἶχα ἤδη τήν εὐκαιρία ν' ἀναφερθῶ ἀναλυτικά στήν ἐμπορική κατάσταση τῆς Θεσσαλονίκης ἀπό τά τέλη τοῦ περασμένου αἰῶνα<sup>3</sup> καί νά μελετήσω ἐμπεριστατωμένα, σέ θεωρητικό καί πρακτικό πεδίο, τόν συγκυριακό χαρακτήρα τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Θεσσαλονίκης στίς διάφορες χρονικές φάσεις του καί ἰδιαίτερα κατά τή διάρκεια τοῦ Κριμαϊκοῦ (1853-1856) καί τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐμφυλίου πολέμου (1861-1865)<sup>4</sup>. Σέ ξεχωριστό ἄρθρο μου ἐπίσης ἀσχολήθηκα λεπτομερειακά μέ τήν πορεία τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Θεσσαλονίκης καί τῆς Καβάλας ἀπό τό γαλλογερμανικό πόλεμο τοῦ 1870-1871 ὡς τήν ἀρχική φάση τῆς Ἀνατολικῆς Κρίσης, πού σημειώθηκε στά 1875 μέ τήν ἐπανάσταση τῆς Βοσνίας καί τῆς Ἑρζεγοβίνης.<sup>5</sup>

Ἡ ἔναρξη τῆς Ἀνατολικῆς Κρίσης καί ἡ παράλληλη ἐξέλιξη τῶν διαδραματιζόμενων πολιτικῶν καί στρατιωτικῶν φάσεων ἐπέφεραν προσωρινά σημαντική κάμψη στό ἐπίπεδο τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν τῆς Θεσσαλονίκης. Ὅχι μόνο τά πολιτικά γεγονότα, ἀλλά καί ἡ συνεχιζόμενη οἰκονομική δυσπραγία καί ἡ πτώχευση τοῦ ὀθωμανικοῦ κράτους,<sup>6</sup> οἱ κακές σοδειές, ἡ πτώση τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς,<sup>7</sup> ἡ ὑποτίμηση τοῦ τουρκικοῦ νομίσματος καί

3. Κωνσταντίνου Ἄπ. Βακαλόπουλου, Τό ἐμπόριο τῆς Θεσσαλονίκης, 1796-1840 (Σύμφωνα μέ ἀνέκδοτες ἐκθέσεις Εὐρωπαϊκῶν προξένων), "Μακεδονικά" 16 (1976) 76-80.

4. Κ. Βακαλόπουλου, Οἰκονομική λειτουργία τοῦ μακεδονικοῦ καί τοῦ θρακικοῦ χῶρου, σσ. 15-16, 21-22, 71-79.

5. Constantin Ap. Vacalopoulos, Le commerce de Thessalonique et Cavala (1870-1875), "Balkan Studies" 22 (1981) 85-108.

6. Κώστα Βεργόπουλου, Κράτος καί οἰκονομική πολιτική στόν 19ο αἰῶνα, Ἀθήνα 1978, σ. 196. Πρβλ. Κ. Βακαλόπουλου, Οἰκονομική λειτουργία τοῦ μακεδονικοῦ καί θρακικοῦ χῶρου, σσ. 84-85.

7. Desa Miljovska, Dve razvojni etapi vo ekonomsko-opštstveniot razvivotokot na Makedonija vo XIX v., "Glasnik" VIII (1963) no 2, σσ. 76-77. Πρβλ. Κ. Βακαλόπουλου, Οἰκονομική λειτουργία τοῦ μακεδονικοῦ καί θρακικοῦ χῶρου, σ. 37.

ἡ διακοπή τῶν ἐργασιῶν γιὰ τὴν κατασκευὴ τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου τῆς Μακεδονίας,<sup>8</sup> ἐπέδρασαν καταλυτικὰ στὴν εὐνοϊκὴ πορεία τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τῆς Καβάλας.<sup>9</sup> Ἡ σημαντικὴ ἀνάκαμψη πού σημειώνεται κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ ρωσο-τουρκικοῦ πολέμου (1877-1878), ὑπῆρξε βέβαια πλασματικὴ καὶ εἶχε οὐσιαστικὰ συγκυριακὸ χαρακτήρα, ὅπως προκύπτει ἀπὸ τὴν ἔρευνα τῶν πηγῶν. Αὐτὸ φαίνεται καθαρά ἀπὸ τὴ μετέπειτα ἐξέλιξη τῶν χαρακτηριστικῶν τάσεων τοῦ ἐμπορίου τῆς Θεσσαλονίκης, πού ἀκολουθοῦν πτωτικὴ τάση παράλληλα μὲ τὴ βαθμιαία μείωση τῶν εἰσαγωγῶν καὶ τὴν τυφλὴ ἐξάρτηση τῶν ἐξαγωγῶν ἀπὸ τὴν ἐξωτερικὴ ζήτηση. Ἡ στασιμότητα αὐτή, πού παρουσιάζει τώρα τὸ ἐμπόριο τῆς Θεσσαλονίκης, ἔχει τὰ βαθύτερα αἰτιά της στὴν ἀποτυχία τῶν ἐσωτερικῶν μεταρρυθμίσεων στὸν ὀθωμανικὸ χῶρο, στὴ διοικητικὴ ἀνικανότητα τῶν κατὰ τόπους τουρκικῶν ἀρχῶν, στὴν ἔνταση τῆς ληστρικής δραστηριότητος, πού ἐντείνεται ἀνησυχητικὰ στὸ β' μισό τοῦ 19ου αἰώνα, στὴν καταστρεπτικὴ οἰκονομικὴ πολιτικὴ τῆς Πύλης, στὴν ἔλλειψη ἐνὸς ὀργανωμένου συγκοινωνιακοῦ δικτύου καὶ στὴν ἀπουσία τῶν ἀπαραίτητων τεχνικῶν γνώσεων γιὰ τὴν τελειοποίησι τῶν καλλιεργητικῶν συστημάτων.<sup>10</sup>

Ὁ ρωσοτουρκικὸς πόλεμος τοῦ 1877-1878 εἶχε ἰδιαίτερα δυσμενὴ ἀντίκτυπο καὶ στὴν ἐξέλιξη τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Καβάλας λόγω τῆς αἰσθητῆς ἔλλειψης ἐργατικῶν χερῶν ὕστερα ἀπὸ τίς ἀλλεπάλληλες ἐπιστρατεύσεις τῆς Πύλης. Ἡ συνεχιζόμενη ὑποτίμησι τοῦ ρουβλίου, γύρω στὸ 30 %, ἐπέφερε σημαντικὸ πλήγμα ἀκόμη καὶ στὸν ἀνθηρὸ ἐμπορευματικὸ τομέα τοῦ καπνοῦ καὶ προκάλεσε τεράστιες ὑλικές ζημιές στοὺς καπνεμπόρους τῆς Καβάλας.<sup>11</sup>

8. Βλ. σχετικὰ στοῦ Zlatko Biljanovski, *Nekoi podatoci za nadvorešnata trgovija na Makedonija vo vremeto od Krimskata do Balkanskata vojna, "Glasnik" 6(1962) τεῦχος 1, σ. 201. Πρβλ. Danzo Zografski, Razvito kot na kapitalističkite elementi vo Makedonija za vreme na turското vladееenje, Skopje 1967, σ. 285.*

9. Κ. Βακαλόπουλου, *Ὁ ὀκονομικὴ λειτουργία τοῦ μακεδονικοῦ καὶ θρακικοῦ χώρου*, σ. 83, C. Vacalopoulos, *Le commerce de Thessalonique et Cavala (1870-1875)*, σσ. 96-97.

10. AMAE (= Archives du Ministère des Affaires Étrangères, Quai d'Orsay), CCC (= Correspondance Consulaire et Commerciale), Salonique, τ. 28, ff. 62-65.

11. AMAE, CCC, Salonique, τ. 28, ff. 67-68.

2. Στις ἀρχές τῆς δεκαετίας τοῦ 1880-1890 σημειώθηκε μο-  
λαταῦτα αἰσθητὴ βελτίωση μέσα στὴν πόλη τῆς Θεσσαλονίκης στὸν  
τομέα τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς.<sup>12</sup> Οἱ ἀρχειακές πηγές μαρ-  
τυροῦν τώρα ὅτι τὸ φαινόμενο τῆς σταδιακῆς ὑποχώρησης τοῦ ἀ-  
νοδικοῦ ρυθμοῦ τῆς βιομηχανίας στὸ μακεδονικὸ χῶρο στά τέλη  
τοῦ 19ου αἰώνα, σύμφωνα μὲ ὅσα ὑποστήριξε ἡ *Desa Miljovska*  
στὴ μελέτη της "*Dve razvojni etapi vo ekonomsko-opšttestveni-  
ot razvitokot na Makedonija vo XIX v.*", δέν εἶχε ἀπόλυτη ἐ-  
φαρμογή.<sup>13</sup> Ἔτσι τὴν ἐποχὴ αὐτὴ ὁ Γάλλος πρόξενος τῆς Θεσσα-  
λονίκης ἐπισημαίνει τὴν οὐσιαστικὴ ἀνάπτυξη τοῦ βιομηχανικοῦ  
τομέα στὴν περιοχὴ Θεσσαλονίκης. Ἀνάμεσα στὰ σημαντικότερα  
βιομηχανικὰ συγκροτήματα ἀναφέρει τοὺς ἀτμόμυλους τοῦ Darblay  
καὶ Allatini, τῶν ἀδελφῶν Μπέζα, τὰ νηματουργεῖα τοῦ Σίδες,  
πού εἶχαν ἰδρυθεῖ στὰ 1878,<sup>14</sup> καὶ τοῦ Μοδιάνο μὲ ὑψηλά ποσο-  
στά ἐτήσιας συνολικῆς παραγωγῆς, τὶς πολυάριθμες σαπουνοποι-  
εῖς τοῦ Μπίτσου, τοῦ Βουδαλίου, τοῦ Γιάνκου, τοῦ Ἀβραάμ Χα-  
σίμπ, καὶ τοῦ Μπεραχᾶ, τὰ ἐργαστήρια ἀποστάξεως τοῦ Μισραχῆ  
καὶ Μοδιάνο, ἡ σιδηρουργία τοῦ Σιάκη καὶ διάφορα βυλουργικὰ  
ἐργαστήρια γιὰ τὴν κατασκευὴ ἐπίπλων καὶ κρεβατιῶν.<sup>15</sup> Ὁ Γάλ-  
λος διπλωματικός ἐκπρόσωπος καταλήγει στὸ συμπέρασμα ὅτι ἡ  
ντόπια βιομηχανικὴ παραγωγή παρουσίαζε τὴν ἐποχὴ ἐκείνη δι-  
αρκὴ ἀνάπτυξη παρὰ τὸ πολὺ χαμηλὸ ὕψος, γύρω στὸ 8 %, τῶν εἰ-  
σαγωγικῶν δασμῶν, πού διευκόλυνε τὴν τεράστια εἴσοδὴ δυτικῶν  
βιομηχανικῶν προϊόντων, τὰ ὁποῖα μὲ τὴ σειρὰ τους ἐκτόπιζαν  
τὰ ἀντίστοιχα ὀθωμανικά<sup>16</sup> καὶ συνέβαλαν στὴ στασιμότητα τῆς

- 
12. Lazar Sokolov, *Preduslovite za razvitokot na industrijata vo Makedo-  
nija od vtorata polovina na XIX vek do 1912 godina*, "Glasnik"  
I (1957) τεῦχος 2, σ. 79.
13. D. Miljovska, *Dve razvojni etapi vo ekono-  
misko-opšttestveni ot razvitokot*, σσ.  
76-77.
14. Γεωργίου Κ. Χριστοδούλου, Ἡ Θεσσαλονίκη κατὰ τὴν  
τελευταία ἐκατονταετία, Ἐμπόριον-Βιοτε-  
χνία, Θεσσαλονίκη 1936, σ. 126.
15. Πρβλ. ἀναλυτικά, Γ. Χριστοδούλου, ἔ.ἄ. σσ. 123-135. Πρβλ. Sokolov,  
*Preduslovite za razvitokot na in-  
dustrijata vo Makedonija*, σσ. 65-67.
16. L. Sokolov, ἔ.ἄ., σ. 79.

βιομηχανικῆς ἀνάπτυξης.<sup>17</sup>

Ἡ ἀνάλυση τῶν ποσοτικῶν μεγεθῶν, πού προκύπτουν ἀπό τή διαχρονική ἐξέλιξη τῆς εἰσαγωγικῆς καί τῆς ἐξαγωγικῆς ἀξίας στό λιμάνι τῆς Θεσσαλονίκης κατά τή χρονική περίοδο 1877 - 1885,<sup>18</sup> δείχνει καθαρά τήν πτωτική τάση τῶν ἐξαγωγῶν καί τή βαθμιαία αὔξηση τῶν εἰσαγωγῶν, πού ἐντείνεται ἰδιαίτερα στίς ἀρχές τῆς δεκαετίας 1880-1890. Ἡ αὐξανόμενη ἐξάρτηση ἀπό τή ροή τῶν δυτικῶν βιομηχανικῶν προϊόντων, πού ἀντιπροσωπεύουν σημαντικό ποσοστό τῆς συνολικῆς εἰσαγωγικῆς ἀξίας, προκαλεῖ δυσανάλογο καταμερισμό τοῦ ὕψους τῶν εἰσαγωγῶν πρὸς τό σύνολο τῶν ἐξαγωγῶν. Ἄν ἐξαιρέσουμε βέβαια τήν Τουρκία πού διατηρεῖ φυσικά τά πρωτεῖα ὡς πρὸς τή συνολική ἀξία τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Θεσσαλονίκης, ἡ ἀναλογική συμμετοχή τῶν εὐρωπαϊκῶν κρατῶν, καλύπτεται κατά σειρά προτεραιότητας ἀπό τή Γαλλία, τήν Αὐστρία, τήν Ἀγγλία καί τήν Ἰταλία, τήν Ἑλλάδα, τίς Η.Π.Α., τή Ρωσία, τήν Ἰσπανία καί τήν Ὀλλανδία σέ μικρότερα ποσοστά. Ἡ παράλληλη ἐπικράτηση τῆς Γαλλίας στό ἐξαγωγικό ἐμπόριο τῆς Θεσσαλονίκης καί τῆς Αὐστρίας καί Ἀγγλίας στό εἰσαγωγικό παρατηρεῖται ἤδη ἀπό τίς ἀρχές τῆς δεκαετίας τοῦ 1870-1880. Ἀπό τά μέσα τῆς χρονικῆς αὐτῆς περιόδου μειώνονται βαθμιαῖα οἱ γαλλικές εἰσαγωγές στό λιμάνι τῆς Θεσσαλονίκης, γεγονός, πού ὀφείλεται στό ὕψηλό κόστος τους, ὅπως π.χ. ἡ ζάχαρη, πού εἰσάγεται τώρα κατευθεῖαν ἀπό τήν Τεργέστη ἐπειδή κοστίζει φθηνότερα ἐκεῖ παρά στή Μασσαλία, στόν ἀγγλικό καί κυρίως στόν αὐστριακό ἀνταγωνισμό καί στήν ἀπουσία Γάλλων ἐμπορικῶν ἀντιπροσώπων στά σημαντικότερα ἐμπορικά κέντρα τῆς Μακεδονίας. Ἀξίζει νά σημειωθεῖ ὅτι στά 1877 ἡ συνολική ἀξία τῶν εἰσαγόμενων βιομηχανικῶν προϊόντων,

17. AMAE, CCC, Salonique, τ. 24, f. 173. Πρβλ. καί στόν τόμο 28, f. 140. Πρβλ. Κ. Βακαλόπουλου, Ο ἰ κ ο ν ο μ ι κ ῆ λ ε ι τ ο υ ρ γ ῖ α τ ο ὗ μ α κ ε δ ο ν ι κ ο ὗ κ α ῖ θ ρ α κ ι κ ο ὗ χ ῶ ρ ο υ, σ. 37.

18. Γιά τή χρονική περίοδο 1880-1881 καί 1885-1890 οἱ Ἀγγλοι πρόξενοι τῆς Θεσσαλονίκης μᾶς προσφέρουν στά "Trade Reports" ἐνδιαφέροντα στοιχεία γιά τήν ἐμπορική κίνηση τοῦ λιμανιοῦ τῆς Θεσσαλονίκης (Bl. Reports from her Majesty's Consuls on the manufactures, commerce etc. of their Consular Districts, London 1883, part I, Commercial, no 6(1883), Trade Reports, σσ. 93-120. Βλ. ἐπίσης στά Diplomatic and Consular Reports on trade of France, no 24, Turkey, Report for the year 1883-1884 on the trade of Salonica, no 75(1885), no 254(1887), no 623(1888), no 822(1889), no 962(1890).

πού προέρχονταν αποκλειστικά από τήν Αὐστρία καί τή Ἄγγλία, ὑπολογίστηκε γύρω στά 8.000.000 γαλλικά φράγκα.<sup>19</sup>

## Π ῑ ν α κ α ς 1

Εἰσαγωγική καί ἐξαγωγική ἀξία τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Θεσσαλονίκης στά 1877-1885 (σέ γαλλικά φράγκα)

Χρονιά	Ἄξια εἰσαγωγῶν	Ἄξια ἐξαγωγῶν
1877	43.272.631	44.545.639
1878	32.815.009	45.605.015
1879	30.588.140	32.439.494
1880	26.528.894	34.270.625
1881	30.851.851	39.323.983
1882	—	—
1883	31.005.402	29.763.800
1884	45.761.600	27.516.856
1885	43.075.497	21.327.803

## Π ῑ ν α κ α ς 2

Συμμετοχή τῶν κυριότερων κρατῶν στό ἐξωτερικό ἐμπόριο τῆς Θεσσαλονίκης στά 1877-1881

Χρονιά	Γαλλία	Ἰταλία	Αὐστρία	Ἑλλάδα	Ἄγγλία	Η.Π.Α. <sup>1</sup>
1877	17.199.379	14.529.687	17.370.970	2.639.320	6.999.579	—
1878	15.946.068	11.901.092	12.895.355	2.550.655	7.929.450	—
1879	13.829.080	3.688.821	11.733.684	2.169.310	4.318.550	—
1880	11.820.370	2.647.350	11.699.404	739.385	3.575.740	2.044.450
1881	17.789.585	4.152.270	12.017.222	928.575	13.279.528	2.283.500

1) Γιά τή χρονικό περίοδο 1877-1879 δέν διαθέτουμε στατιστικά στοιχεία.

19. AMAE, CCC, Salonique, σ. 28, 1 Ἰουλίου 1878(ff. 11-19), 25 Αὐγούστου 1879 (ff. 85-91), 26 Ἰουλίου 1881 (ff. 110-117), 30 Αὐγούστου 1882 (ff. 133-140), τ. 29, 31 Μαΐου 1886 (ff. 3-35). Στίς μέχρι σήμερα δημοσιευμένες πηγές βρίσκουμε σποραδικά στατιστικά δεδομένα τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Θεσσαλονίκης καί τῆς ναυσιπλοΐας κυρίως μετά τό 1883. Βλ. σχετικά στοῦ Γ. Χριστοδούλου, Ἡ Θεσσαλονίκη κατά τήν τελευταίαν ἐκατονταετία, σσ. 56-57, σσ. 60-61, L. Sokolov, ἔ.ἄ., σ. 56, D. Zografski, ἔ.ἄ., σσ. 377-380.



Ἰδιαίτερη ἀνάπτυξη σημειώνει τήν ἐποχή αὐτή στό λιμάνι τῆς Θεσσαλονίκης ὁ τομέας τῆς ναυσιπλοΐας, ὁ ὁποῖος ἐφθάσε στό ἀνώτατο σημεῖο του στά 1879 μέ τήν παρουσία 2.413 ἀτμοκίνητων καί ἱστιοφόρων πλοίων συνολικῆς χωρητικότητας 953.119 τόνων. Κατά τό χρονικό διάστημα 1877-1881, γιά τό ὁποῖο διαθέτουμε ἐπαρκή στατιστικά στοιχεῖα, ἡ γαλλική συμμετοχή στό συνολικό μέγεθος τοῦ τονάζ (3.800.000 περίπου τόννοι) καλύπτει σχεδόν τό 30 % ἐνῶ ἡ Αὐστρία, ἡ Ἰταλία καί ἡ Ἀγγλία προσεγγίζουν σχετικά μικρότερα ποσοστά.<sup>20</sup> Στά μέσα τῆς δεκαετίας τοῦ 1880-1890 τό λιμάνι τῆς Θεσσαλονίκης ἐξυπηρετεῖται ἀπό 8 ἀτμοπλοϊκές ἐταιρεῖες, τίς γαλλικές ἐταιρεῖες "Fraisinet" καί "Messageries Maritimes" τήν αὐστριακή "Lloyd", τήν ἰταλική "Floyd Roubatino", μιᾶ ἑλληνική, τήν τουρκική Kourdji, καί τίς ἀγγλικές "Bell's Asia Minor" καί "Jolly Strand". Ἀπό τίς ἀτμοπλοϊκές αὐτές ἐταιρεῖες οἱ δύο γαλλικές πραγματοποιοῦν τουλάχιστο δύο φορές τό μήνα τό δρομολόγιο Μασσαλία-Κωνσταντινούπολη-Θεσσαλονίκη-Καβάλα-Μασσαλία, ἡ Lloyd δ προσεγγίζει τή Θεσσαλονίκη δύο φορές τό μήνα μέσω Τεργέστης-Ἀδριατικῆς-Πειραιᾶ καί Κωνσταντινούπολης καί οἱ δύο ἀγγλικές τή Σμύρνη-Μυτιλήνη-Καβάλα-Θεσσαλονίκη.<sup>21</sup>

### Πίνακας 3

Κίνηση τῆς ναυσιπλοΐας στό λιμάνι τῆς Θεσσαλονίκης (1877-1888)

Χρονιές	Ἀριθμός ἱστιοφόρων καί πλοίων	Συνολικό Τονάζ
1877	1988	753.551
1878	1888	691.981
1879	2413	953.119
1880	1525	663.272
1881	1673	749.278

20. AMAE, CCC, Salonique, τ. 28, ff. 59-62, f. 91, ff. 116-117, f. 138, f. 165, τ. 29, ff. 158-159. Γιά τήν κίνηση τῆς ναυσιπλοΐας τῆς Θεσσαλονίκης, ἀλλά μετά τό 1883 βλ. στοῦ Γ. Χριστοδούλου, ἔ.ἄ., σσ. 100-101.

21. AMAE, CCC, Salonique, τ. 29, f. 174.

Ὁ ἐμπορευματικός τομέας τοῦ καπνοῦ, ἔδωσε στά τέλη τῆς περιόδου 1870-1880 σημαντική ὥθηση στήν οἰκονομική ἀνάπτυξη τοῦ λιμανιοῦ τῆς Καβάλας ἐνῶ τεράστιες ἐκτάσεις παρέμεναν ἀκόμη ἀκαλλιέργητος. Ἡ αὐστριακή Régie ἀπορροφᾷ τή συνολική σχεδόν ποσότητα τοῦ ἐξαγόμενου καπνοῦ ἀπό τήν Καβάλα, τή Γενησέα καί τό Πόρτο-Λάγος. Ἐξ σημειωθεῖ ὅτι μέσα σ' ἕνα χρόνο, στά 1881, ἡ ἐξαγωγική ποσότητα τοῦ καπνοῦ ὑπερδιπλασιάστηκε συγκριτικά μέ τόν προηγούμενο χρόνο (4.550.000 kg στά 1881, 1.900.000 kg στά 1880). Ὁ ἐμπορευματικός τομέας αὐτοῦ τοῦ προϊόντος ἀπέφερε μεγάλα κέρδη στούς λιγοστούς ντόπιους ἐμπόρους, οἱ ὅποιοι διακανόνιζαν τήν τιμή τοῦ καπνοῦ μέ γνώμονα τά οἰκονομικά συμφέροντά τους.<sup>22</sup> Ἐνῶ ὅμως αὐξάνεται διαχρονικά ἡ παραγωγή τοῦ καπνοῦ στό σαντζάκι τῆς Δράμας, ἀντίθετα ἡ καλλιέργεια τοῦ βαμβακιοῦ γνωρίζει μιᾶ αἰσθητή μείωση, πού προκαλεῖται ἀπό τήν ἔλλειψη τελειοποιημένων ἐκκοκιστικῶν μηχανῶν.<sup>23</sup> Κατά τό χρονικό διάστημα 1878-1881 τό ἐτήσιο συνολικό μέγεθος τοῦ τονάζ τῶν ἱστιοφόρων καί ἀτμοκινήτων πλοίων στό λιμάνι τῆς Καβάλας κυμάνθηκε γύρω στούς 200.000 (τόνους). Ἡ αὐστριακή ναυσιπλοῖα καλύπτει περίπου τό 50 % καί ἡ γαλλική τό 40 %.<sup>24</sup>

Ἄλλά ἄς ἐξετάσουμε ἀναλυτικότερα τήν λεπτομερή διακίνηση τοῦ εἰσαγωγικοῦ καί τοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς Καβάλας στά μέσα τῆς δεκαετίας τοῦ 1870-1880. Σ' ἕνα σύνολο περίπου εἰσαγωγῶν ἀξίας 3.900.000 φράγκων πρωτεύοντα ρόλο διαδραματίζουν κυρίως τά εὐρωπαϊκά βαμβακερά προϊόντα (650.000 φρ.), ὁ καφές (355.000 φρ.), ἡ ζάχαρη (450.000 φρ.), τό ἀλεύρι (315.000 φρ.), τά κρασιά (280.000 φρ.) καί τό ἀλάτι (340.000 φρ.). Ἀντίθετα στόν ἐξαγωγικό τομέα τοῦ 1883 ἡ συνολική ἐξαγωγική ἀξία τοῦ καπνοῦ ἔφτασε τά 12.000.000 φράγκα.<sup>25</sup>

Ἀνάμεσα στά μικρά παραλιακά ἐμπορικά κέντρα τοῦ μακεδονικοῦ χώρου συγκαταλέγονταν τό Τσάγεζι, ἡ Κατερίνη καί τό Ἄγ. Ὄρος. Στό Τσάγεζι, ὅπου παρατηρήθηκε ἤδη ἀπό τά μέσα

22. AMAE, CCC, Salonique, τ. 28, f. 68, ff. 125-126, f. 212, ὅπου καί ἀναλυτική περιγραφή τῆς καλλιέργειας τοῦ καπνοῦ στό σαντζάκι τῆς Δράμας. Πρβλ. Κ. Βακαλόπουλου, Ο ἰ κ ο ν ο μ ι κ ῆ λ ε ι τ ο υ ρ γ ῖ α , σ. 102.

23. AMAE, CCC, Salonique, τ. 28, ff. 68-69. Πρβλ. Κ. Βακαλόπουλου, ἔ.ἀ., σ. 116.

24. AMAE, CCC, Salonique, τ. 28, ff. 70-72, f. 121.

25. AMAE, CCC, Salonique, τ. 29, f. 75.

τοῦ 19ου αἰώνα ἀξιόλογη ἐμπορική κίνηση,<sup>26</sup> ἡ αὐστριακή ἀτμοπλοϊκή ἐταιρεία "Lloyd" καί ἡ γαλλική "Messageries Maritimes" προσεγγίζουν στά μέσα τῆς δεκαετίας τοῦ 1880-1890 δύο φορές τό μήνα. Στά 1885 ἡ συνολική ἀξία τῶν εἰσαγωγῶν ἔφθασε τά 200.000 γαλλικά φράγκα καί τῶν ἐξαγωγῶν τά 400.000. Ἡ Κατερίνη ἐξυπηρετοῦσε τήν ἐποχή ἐκείνη τό διαμετακομιστικό ἐμπόριο μέσω Θεσσαλονίκης. Τό λιμάνι τῆς ὑπῆρξε ἰδιαίτερα σημαντικό κέντρο στόν τομέα τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ἐμπορίου καί χρησίμευε ὡς τόπος ἀνεφοδιασμοῦ γιά τά τουρκικά στρατεύματα πού στάθμευαν στά ἐλληνοτουρκικά σύνορα. Τέλος τό "Αγ. Ὄρος εἴχε ἀπευθείας πυκνή ἐμπορική ἐπικοινωνία μέ τήν Κωνσταντινούπολη συνολικῆς εἰσαγωγικῆς ἀξίας 2.000.000 φράγκων. Οἱ ἐξαγωγές ἔφθαναν μόλις τά 300.000 φρ.<sup>27</sup>

Τό σημαντικότερο ὁμως διαμετακομιστικό κέντρο γιά τό ἐμπόριο τῆς Θεσσαλονίκης, ἤδη ἀπό τά μέσα τοῦ 19ου αἰώνα, ὑπῆρξε τό Μοναστήρι, ὅπου ἔφθαναν τεράστιες ποσότητες βιομηχανικῶν προϊόντων ἀπό τήν Αὐστρία καί τή Γερμανία.<sup>28</sup> Ἡ ἀκριβής ἐκτίμηση τῆς συνολικῆς ἐμπορικῆς κίνησης τοῦ Μοναστηρίου θεωροῦνταν ἀδύνατη, ὅπως συμπεραίνει ὁ Γάλλος πρόξενος τῆς Θεσσαλονίκης, ἐπειδή δέν διέθετε ἐπαρκή στατιστικά στοιχεῖα. Πάντως στά 1885 ἡ ἀξία τῶν εἰσαγωγῶν ὑπολογίστηκε γύρω στά 3.000.000 φρ. καί τῶν ἐξαγωγῶν σέ 7.500.000 φρ.<sup>29</sup>

---

26. Κ. Βακαλόπουλος, Ο ἰ κ ο ν ο μ ι κ ῆ λ ε ι τ ο υ ρ γ ῖ α τ ο ὗ μ α κ ε δ ο ν ι κ ο ὗ κ α ῶ ἰ θ ρ α κ ι κ ο ὗ χ ῶ ρ ο υ, σσ. 60-61.

27. AMAE, CCC, Salonique, τ. 29, f. 75-76.

28. Βλ. στοῦ Κωνσταντίνου Ἀπ. Βακαλόπουλου, Πολιτική, κοινωνική καί ὀικονομική δομή τοῦ πασαλικιοῦ Μοναστηρίου στά μέσα τοῦ 19ου αἰώνα, "Μ α κ ε δ ο ν ι κ ᾶ" 21(1981) 190-191.

29. AMAE, CCC, Salonique, τ. 29, ff. 77-78. Πρβλ. Z. Biljanovski, N e k o i p o d a t o ḱ i z a n a d v o r e s n a t a t r g o v i j a n a M a k e d o n i j a, σσ. 210-212.



R É S U M É

Constantin Vacalopoulos,

Les conjonctures européennes et ses conséquences économiques dans l'état commercial de Thessalonique et Cavala durant la crise Orientale (1875-1878) et les années suivantes.

Le début de la crise Orientale et l'évolution parallèle des opérations militaires et des événements politiques provoquèrent provisoirement une chute remarquable au niveau des transactions commerciales de Thessalonique. Des facteurs supplémentaires dûs à la situation politique et économique de l'empire ottoman influencèrent aussi défavorablement l'état commercial de Thessalonique et Cavala. Cependant dans les années suivantes on marque une ascendance favorable aux transactions commerciales de deux centres économiques pour des raisons qui sont analysées minutieusement dans la présente étude.