

RÉFLEXIONS SUR L'ESSOR
COMMERCIAL ET INDUSTRIEL DE THESSALONIQUE,
EFFECTUÉ DEPUIS LE XVIII^e SIÈCLE JUSQU' A NOS JOURS*

I. Le but du présent rapport n'est pas de tracer l'histoire économique de la ville et du port de Thessalonique. Cette histoire a été étudiée attentivement par d'autres spécialistes¹ et il n'est pas facile d'indiquer des faits significatifs nouveaux ou d'attirer l'attention sur des événements historiques inconnus. Le but du présent rapport est plutôt de relever le rôle que la ville et le port de Thessalonique ont joué pendant certaines périodes critiques, de chercher les

* Le présent rapport constitue l'exposé d'une communication présentée au III^e Congrès International d'Études du Sud-Est Européen, qui a eu lieu à Bucarest, Roumanie, du 4 au 10 Septembre 1974.

1. Voir les travaux suivants: Βακαλοπούλου Ἀποστ. Ε., Ἱστορία τῆς Θεσσαλονίκης, 315 π.Χ.-1912, Θεσσαλονίκη 1947. Βακαλοπούλου Ἀποστ. Ε., Ἡ Θεσσαλονίκη στὰ 1430, 1821 καὶ 1912-18, Θεσσαλονίκη 1947. Βαξεβανίς John, The Port of Thessaloniki, Thessaloniki: Institute for Balkan Studies, 1963. Βασδραβέλλη Ἰωάν. Κ., Ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης (ἀνάπτυξιν ἀπὸ τὸν πανηγυρικὸν τόμον ἔορτασμοῦ τῶν 50 ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἀπελευθερώσεως τῆς Θεσσαλονίκης), Θεσσαλονίκη ἄ.ἔ. Βeaujour Félix, Tableau du Commerce de la Grèce, formé d'après une annéee moyenne, depuis 1787 jusqu'en 1797, tome premier et second, Paris 1800. Γεωργιάδης Γ. Χ., Ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης ὡς κέντρον ἐφοδιασμοῦ τῆς ἑλλην. χερσονήσου ἐν ἀντιπαρβολῇ πρὸς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινουπόλεως καὶ ἡ σπουδαιότης διὰ τὴν βαλκανικὴν χερσόνησον καὶ ἰδιαιτέρως τὴν Ἑλλάδα, Ἀθήναι 1920. Constantopoulos Constantin, Thessaloniki, sein Hinterland und sein Hafen, Hamburg 1940. Lascaris M., Salonique à la fin du XVIII^e siècle—d'après les rapports consulaires français—Athènes: Flamma, 1939, deuxième partie: Le commerce de Salonique (pp. 41-73). Leake W. M., Travels in Northern Greece, London 1835, tom. III, pp. 253 ff. Μέρτζιου Κωνσταντίνου Δ., Μνημεῖα Μακεδονικῆς Ἱστορίας, Μακεδονικὴ Βιβλιοθήκη, ἀριθ. 7., Δημοσιεύματα τῆς Ἐταιρείας Μακεδονικῶν Σπουδῶν, Θεσσαλονίκη 1947. Pouqueville F. C. H. L., Voyages dans la Grèce, tome 5, Paris 1824, (pp. 21 suiv.). Svoronos N., Commerce de Salonique au XVIII^e s., Paris 1956. Vacaopoulos Apost. E., A history of Thessaloniki, translation by T. F. Carney, Thessaloniki 1963. Vonderlage Bernard, Thessaloniki—Bilder aus Vergangenheit der Stadt; ihre Beziehung zur deutschen Geschichte—Hamburg: Gram, de Gruyter und Co, 1953 (Der Tuch- und Wollhandel Thessalonikis mit Deutschland um das Jahr 1800, pp. 117-121). Χριστοδούλου Γεωργίου Κ., Ἡ Θεσσαλονίκη κατὰ τὴν τελευταίαν ἑκατονταετίαν. Ἐμπόριον, βιομηχανία, βιοτεχνία, Θεσσαλονίκη 1936. Χριστοδούλου Γεωργίου Κ., Ἡ Θεσσαλονίκη, πόλις τοῦ ἐμπορίου ἀπὸ τῆς κτίσεως αὐτῆς μέχρι τῶν νεωτέρων χρόνων, Θεσσαλονίκη 1933.

causes profondes de leur évolution économique pendant ces périodes et de tirer les conclusions relatives.

La ville et le port de Thessalonique ont assumé successivement toutes les fonctions dont ils pouvaient se charger, notamment les fonctions régionale, commerciale et industrielle. Sous le terme de «fonction régionale» nous désignons le rôle de procurer à la région respective les denrées alimentaires et autres objets de consommation, ainsi que les matières premières et les services nécessaires à l'économie de cette région et d'absorber sa production; sous le terme de «fonction commerciale» nous entendons l'action de faciliter le trafic des marchandises entrant dans la ville ou dans son port pour être utilisées sur place ou pour être réexportées à l'intérieur du pays respectif ou à l'étranger; enfin sous le terme de «fonction industrielle» nous indiquons l'exercice de la charge de procéder à la transformation des matières premières en produits finis.

II. L'époque de la plus grande prospérité de Thessalonique avant que celle-ci devienne une ville hellénique est la seconde moitié du XVIII^e siècle. La population de cette ville s'élevait alors à environ 70.000 habitants. Cette population doit être considérée comme très importante pour cette époque: elle était plus grande que celle de Budapest, de Leipzig, de Dresde, aussi importante que la population de Liverpool ou de Manchester. Habitée par des Turcs, des Grecs, des Juifs, des Albanais, des Ragusiens et des ressortissants d'autres pays, Thessalonique constituait le centre économique de la Turquie d'Europe.

En ce qui concerne la fonction régionale de Thessalonique, il est à souligner que son Hinterland comprenait toute la Turquie d'Europe, plus exactement il s'étendait jusqu' à la Bosnie, la Bulgarie, la Serbie, les pays danubiens et même jusqu' à Buda. De ces pays les marchands turcs, juifs et grecs apportaient à Thessalonique leurs produits agricoles pour servir d'objets de consommation ou pour être réexportés comme matières premières.

C'est ainsi que des environs de Sofia, de Scopia, de Monastir et d'autres villes, les commerçants apportaient à Thessalonique des cuirs et des laines. De Valachie et de Moldavie provenaient des cuirs, des buffles, des suifs, de la cire. La Macédoine envoyait à sa capitale ses laines, ses cotons, ses blés et ses tabacs. D'autres parties de la Grèce, Thessalonique recevait de la soie, des cotons filés, des scoutis, du bois de chauffage et du charbon, du bois de charpente, du chanvre pour en faire des câbles et des cordages utilisés par les bateaux.

En ce qui concerne la fonction commerciale, il est à remarquer qu'un commerce important s'était développé entre Thessalonique et les îles de l'Archipel, ainsi que d'autres ports de la mer Egée, comme Smyrne, qui était un grand

entrepôt des marchandises de l'occident¹. D'ailleurs Istamboul envoyait à Thessalonique des objets de luxe (comme tissus de soie, brocarts d'or et d'argent, maroquins jaunes, ambre ouvré, bijoux etc.) et recevait du blé, des tabacs et de la soie brute.

Des liaisons commerciales intenses existaient aussi entre Thessalonique d'une part et l'Egypte, la Syrie et la Barbarie de l'autre; en effet la première envoyait du tabac, des pelleteries, de la cochenille, des abas et d'autres produits et elle recevait en retour du lin, des toileries, du café, du riz, de la noix de galle, des laines de fer, des bourres d'Alep et de Damas, des bonnets de Tunis et d'autres produits.

C'est ainsi que les marchands de Thessalonique se rendaient dans toutes les parties de l'empire ottoman et des marchands venant de toutes ces parties se rencontraient à Thessalonique, ayant fait un voyage d'une durée de 10 à 20 journées. Malheureusement les sources dont nous disposons ne nous donnent pas des renseignements sur la valeur des marchandises échangées.

Ce qui précède se réfère au commerce intérieur entre Thessalonique et les diverses parties du vaste empire ottoman. On vient de voir que ce commerce était très important. On verra cependant que le commerce extérieur de Thessalonique était aussi considérable². Ce commerce s'exerçait surtout avec les pays de l'Europe occidentale et centrale, et s'est épanoui surtout à la fin du XVIIIe siècle grâce à l'établissement dans la capitale de la Turquie d'Europe des négociants français, qui donnèrent une forte impulsion au commerce direct entre Thessalonique et Marseille. Des marchands d'autres pays imitèrent les français et s'installèrent dans la capitale de la Macédoine. C'est ainsi que des commerçants venus de Venise, d'Ancône, de Livourne, de Messine, de Gênes, et même de Malte, de Sicile et de Naples entretenaient à Thessalonique des maisons de commerce importantes. Les voies commerciales employées par ces commerçants étaient en nombre de deux: l'une unissait Thessalonique aux ports d'Italie par la Mer Egée, l'autre allait de Thessalonique à Durazzo, Raguse et les autres ports de l'Adriatique par terre, et de là par mer jusqu'aux ports d'Italie.

Des relations commerciales existaient aussi entre Thessalonique d'une part et la Hollande et l'Angleterre de l'autre. En effet, les bâtiments hollandais abordaient fréquemment le port de cette ville; les navires anglais les suivaient, bien que le commerce avec l'Angleterre s'exerçât indirectement par

1. Pour le commerce intérieur de Thessalonique voir: N. G. S v o r o n o s, op. cit., chapitre III, pp. 207-213.

2. Pour le commerce extérieur de Thessalonique voir: N. G. S v o r o n o s, op. cit., chapitre IV, pp. 217-280, M. L a s c a r i s, op. cit., deuxième partie, pp. 41-73.

la voie de Smyrne, qui était le principal entrepôt des Anglais pour la Turquie.

Enfin des relations commerciales s'entretenaient entre Thessalonique et les états de l'Europe centrale, c.à.d. l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie. Ces relations se réalisaient par voie terrestre et se trouvaient entre les mains des Grecs exclusivement. Les marchands grecs passaient par Belgrade ou Vidin, plus tard par Orsova et le Danube, pour arriver à Semlin ou à Vienne, même à Leipzig et en Hollande. En cas de guerre, le commerce s'effectuait par voie maritime, c.à.d. à travers Trieste.

En ce qui concerne les produits échangés, il est à mentionner que les Français apportaient des draps, du café, de l'indigo, du sucre, de la cochenille, les commerçants des autres pays importaient du plomb, du bois, du poivre, du clou de girofle et d'autres produits. En échange ces commerçants recevaient et envoyaient à leurs pays des laines, des tabacs, du coton, des soies de Zagora, de la cire, de la capoterie, des abas et d'autres produits. Plus spécialement, le commerce entre Thessalonique et les villes allemandes consistait par excellence en un échange de laines contre des draps allemands¹, et le commerce entre Thessalonique d'une part et Vienne et d'autres villes austro-hongroises consistait en l'échange du sucre, du café, du pétrole et de quelques produits manufacturés autrichiens contre des céréales, des cuirs, des laines, du coton et d'autres produits provenant des plaines de la Macédoine^{2:3}.

De ce qui précède il résulte que pendant la seconde moitié du XVIIIe

1. Voir B. V o n d e r l a g e, op. cit., pp. 117-121.

2. Voir Χ ρ ι σ τ ο δ ο ύ λ ο υ, 'Η Θεσσαλονίκη κατά την τελευταίαν έκαιονταετία, p. 99.

3. En général la valeur des exportations excédait la valeur des importations et le bilan du commerce était actif pour Thessalonique pendant tout le XVIIIe siècle, bien que la différence ne fût pas importante. Il est à noter cependant que ces bénéfices du commerce restaient aux mains des maisons commerciales européennes. A ces bénéfices on doit ajouter les profits énormes laissés aux navires étrangers, les primes d'assurances encaissées par les sociétés d'assurances européennes, ainsi que le taux d'intérêt très élevé, prélevé par les maisons commerciales étrangères installées à Thessalonique. Comme Svoronos remarque «les relations économiques entre l'Occident et le Levant présentent toutes les caractéristiques des relations d'une colonie avec sa métropole et les contemporains (particulièrement les français) en ont pleinement conscience» (voir N. G. S v o r o n o s, op. cit., p. 343). Cependant Félix Beaujour, ex-consul français en Grèce, ne se rend pas compte du vrai caractère du commerce, tel que Svoronos le décrit. En effet, dans sa lettre en date du 30 pluviôse an 6, Félix Beaujour écrit: «La balance est donc d'environ quatre millions (de piastres) en faveur de la Grèce. Si le résultat de la balance offre dans les autres provinces de la Turquie la même disproportion, on peut croire que le commerce du Levant comme celui de l'Inde, engloutira peu à peu tout l'argent de l'Europe» (c.f. F é l i x B e a u j o u r, Tableau du commerce de la Grèce—formé d'après une année moyenne, depuis 1787 jusqu'en 1797—, tome second, Paris 1800, 164-165).

siècle, c.à.d. à l'époque de la plus grande prospérité de Thessalonique, les fonctions principales de cette ville étaient les fonctions régionale et commerciale.

III. La seconde période que nous examinerons dans le cadre du présent rapport est la période de l'entre-deux guerres. Pendant cette période le «Hinterland» de Thessalonique devient très étroit en raison de la formation dans les Balkans des états nationaux après les guerres d'indépendance de 1912-13. En effet, Thessalonique n'est plus que le centre économique de la Macédoine hellénique. Dès lors sa fonction régionale est d'une importance restreinte. En ce qui concerne sa fonction commerciale, elle aussi a subi l'influence des changements géopolitiques survenus au commencement de la seconde décennie du siècle présent. Ainsi le commerce de Thessalonique avec le sud de la Grèce reçoit une impulsion considérable en raison de la suppression des droits de douane sur les marchandises provenant de la Grèce méridionale, cette suppression étant réalisée après l'annexion de la Macédoine grecque et de la Thrace occidentale au royaume de Grèce. Le commerce extérieur de Thessalonique montre aussi une amélioration sensible. Ainsi, les chargements au port de Thessalonique, s'évaluant à 120.000 t. par an dans la période des cinq dernières années avant 1912, se sont vus triplés à la fin de la période que nous examinons, tandis que les déchargements au même port, s'élevant à 330.000 tonnes par an pendant la même période des cinq années, ont augmenté de 50% durant les dernières années avant la seconde guerre mondiale¹. De ces données, aussi imparfaites soient-elles, il découle que le port de Thessalonique est un port d'importation par excellence. En effet, pendant la période que nous examinons, on importait surtout des produits agricoles et des produits textiles, en second lieu des produits d'élevage, des produits forestiers et des métaux. Parmi les produits exportés, le tabac est de beaucoup le plus important, sa valeur d'élevant à peu près à 75% de la valeur totale de ces produits. Des données se référant aux produits chargés et déchargés à Thessalonique il découle aussi, que le progrès réalisé par ce port n'est pas tellement important qu'on pourrait l'attendre, considérant que la période examinée de l'entre-deux guerres est assez longue, s'étendant à une vingtaine d'années. On pourrait dès lors considérer cet essor comme un essor ralenti.

Le développement insuffisant du commerce de Thessalonique est dû au fait déjà mentionné que les états Balkaniques issus du démembrement de l'empire ottoman ont pris des mesures de politique économique visant à l'encouragement du commerce de leurs propres ports. La preuve en est que le commerce de transit par la zone franche de Thessalonique, et spécialement la zone You-

1. Voir: Γ. Κ. Χ ρ ι σ τ ο δ ο ύ λ ο υ, op. cit., pp. 155 et 178-183.

goslave, a été minime en comparaison avec le commerce total du port de cette ville. L'essor du port de Thessalonique a été ralenti pour une seconde raison : la crise économique mondiale, qui pendant la période de dépression profonde des années 1932-34 a même provoqué une baisse de la valeur des importations et exportations à un niveau inférieur du niveau d'avant 1912, cette valeur étant exprimée en livres sterling.

Tandis que le commerce de Thessalonique témoignait un progrès assez lent, son industrie se développait rapidement surtout après 1922, quand un grand nombre de réfugiés grecs, venant des centres urbains de l'Asie Mineure et de la Thrace Orientale, s'installaient à Thessalonique et dans ses environs ainsi que dans d'autres villes grecques. Ces réfugiés ont été un élément important du développement industriel. En effet, ceux des réfugiés qui dirigeaient une industrie dans leur ville natale ont cru nécessaire d'établir une pareille industrie en Grèce et mettre ainsi en valeur leur génie et leur talent. D'ailleurs ceux des réfugiés qui constituaient la main-d'oeuvre industrielle et artisanale ont continué à offrir leur travail qualifié dans leur patrie nouvelle et même à offrir ce travail contre une rémunération très réduite. En ce qui concerne la masse de la population réfugiée, celle-ci composait un débouché des produits industriels et artisanaux qui devenait de plus en plus important au fur et à mesure que le niveau de vie des réfugiés ainsi que de la population indigène s'améliorait. Le progrès industriel de Thessalonique était aussi dû à la politique économique adoptée par le gouvernement grec depuis 1922 en faveur de l'industrie hellénique, qui consistait en une protection douanière très forte des produits industriels indigènes. Finalement, l'industrie de Thessalonique et plus généralement l'industrie hellénique a été favorisée par la dévaluation progressive de la monnaie nationale et surtout par l'imposition pendant la dépression économique mondiale des diverses restrictions aux importations des produits industriels étrangers. Tous ces facteurs ont contribué au progrès considérable de l'industrie de la ville de Thessalonique.

De ce qui précède il résulte que la ville de Thessalonique, qui pendant la première période examinée dans le présent rapport était le centre d'un Hinterland très vaste et une ville commerciale par excellence, s'est vue, pendant la seconde période, transformée en ville dont le Hinterland est très restreint, dont le commerce devient relativement moins important, mais dont l'industrie prend un essor assez intéressant en raison d'événements économiques, politiques et militaires internationaux, mais aussi en raison de la politique économique exercée par le Gouvernement grec dans le but de favoriser l'industrie hellénique. De ce qui précède il résulte aussi que la seconde période pourrait être considérée comme une période de transition.

IV. La troisième période que nous examinerons dans le cadre du présent rapport est la période contemporaine. Pendant cette période la fonction régionale et la fonction commerciale de Thessalonique reprennent, en raison du développement économique de son Hinterland, ainsi que de l'essor du commerce mondial. Cependant cette période est surtout caractérisée par une industrialisation poussée de la ville et des environs de Thessalonique. Cette industrialisation est dûe aux efforts faits par le Gouvernement hellénique dans le but d'accélérer le rythme d'industrialisation du pays, mais aussi en vue d'obtenir une décentralisation de la vie économique de la Grèce qui est fortement concentrée à Athènes et ses environs, de façon à provoquer une congestion économique et sociale inquiétante¹. L'industrie de la capitale de la Grèce du Nord a été aussi favorisée par l'affluence des capitaux étrangers, importés en Grèce surtout après les mesures prises par le Gouvernement grec, qui visait à l'attraction de ces capitaux moyennant protection des investissements étrangers en Grèce²; cette affluence a été constatée surtout dans la région d'Athènes, mais elle se fit aussi sentir dans d'autres régions, spécialement dans la région de Thessalonique. D'ailleurs l'industrialisation de Thessalonique a été facilitée du fait de l'immigration des populations rurales vers les grandes villes, ainsi que du fait de l'amélioration rapide du pouvoir d'achat et du niveau de vie de la population civile de la ville même de Thessalonique ainsi que de la population civile et rurale de la Grèce du Nord en général. Un facteur nouveau, qui a influencé le progrès industriel de la ville, est l'installation dans ses environs de grandes entreprises, la modernisation des entreprises déjà existantes et leur possibilité de fournir des produits de bonne qualité à un prix concurrentiel; il en a résulté la possibilité d'exporter à l'étranger ces produits en quantités qui sont déjà assez considérables et qui pourraient devenir très importantes dans un proche avenir³. C'est ainsi que pendant la période contemporaine, la fonction industrielle devient la fonction principale de la ville. En ce qui concerne les fonctions régionale et commerciale, elles continuent à avoir une impor-

1. La législation la plus récente concernant la politique régionale est celle qui est comprise dans les Décrets législatifs Nos 1078/1971, 1312/1972 et 1377/1973, instituant des primes pour les industries s'installant ou fonctionnant dans les régions déterminées.

2. La protection des investissements étrangers en Grèce a été instituée par l'article 112 de la Constitution de 1952, et les décrets législatifs Nos 2687 de l'année 1953, 2928 de l'année 1954, et 4256 (par. 3, art. 5) de l'année 1962.

3. En effet on exporte à l'étranger d'ores et déjà les produits industriels suivants: des produits d'aciéries, des produits chimiques, des engrais chimiques, des produits textiles, des conserves, des produits spiritueux, des vêtements, des chaussures, des produits de bois, des fourrures, de la magnésie calcinée, des métaux, des machines agricoles, des moteurs électriques, et d'autres produits industriels (voir compte rendu du Président de l'Association des Industriels de la Grèce du Nord présenté à l'Assemblée Générale de 28 Mars 1974).

tance limitée pour des raisons déjà citées. Évidemment les relations de Thessalonique avec son Hinterland et le commerce de cette ville continuent à progresser, au fur et à mesure que le niveau de vie de la population de la Grèce du Nord s'améliore et que l'industrie de la ville se développe. Cependant le progrès réalisé dans le cadre de la fonction régionale et commerciale est beaucoup moins impressionnant que l'essor effectué dans le cadre de la fonction industrielle¹.

V. La conclusion qu'on pourrait tirer de cette évolution est que l'essor économique d'une ville, d'une région ou d'un pays est fonction des variables dont quelques unes sont dépendantes, d'autres sont indépendantes. La variable dépendante par excellence est la politique économique exercée par le Gouvernement du pays en question. Si c'est une politique propice, elle peut contribuer avec certitude à l'essor économique auquel elle vise. Dans le cas de Thessalonique, la politique industrielle du Gouvernement hellénique a contribué au développement rapide de l'industrie de cette ville. En ce qui concerne la fonction régionale et commerciale de la capitale de la Macédoine hellénique, les variables indépendantes que nous avons déjà exposées ont conduit à l'amointrissement considérable de son Hinterland et au ralentissement du progrès de son commerce aussi bien national qu'international. Évidemment personne ne songe au changement du statu quo territorial et à la restauration des frontières existant sous l'empire ottoman. On pourrait suggérer néanmoins l'amélioration

1. L'évolution plus rapide de l'industrie de Thessalonique en comparaison avec l'industrie du reste de la Grèce d'une part et avec le commerce d'autre part, résulte du tableau suivant qui indique le nombre des personnes employées en 1958 et en 1969 dans ces deux branches de l'économie nationale ainsi que le taux moyen d'augmentation annuelle entre ces deux années:

		Nombre des personnes employées:			
		au Commerce		à l'Industrie	
		nombre absolu	taux annuel d'augmentation	nombre absolu	taux annuel d'augmentation
Total pour	1958	243.579.		450.375.	
la Grèce entière	1969	322.844.	2.60%.	501.522.	1.00%.
Préfecture de	1958	21.376.		38.193.	
Thessalonique	1969	31.495.	3.60%.	59.281.	4.10%.
Reste du	1958	222.203.		412.182.	
pays	1969	291.349.	2.50%.	442.241.	0.65%.

Source: Royaume de Grèce: Office National de Statistique, Recensement des établissements industriels et commerciaux, effectué le 15 Novembre 1958 (Athènes 1960) et le 27 Septembre 1969 (Athènes 1971).

des relations économiques entre la Grèce et les autres états balkaniques, qui donneraient au commerce du port de Thessalonique une impulsion considérable. Certes, chaque état balkanique doit favoriser l'économie de son propre pays. Si cependant les mesures prises en faveur d'une branche entraînent une hausse du coût de production ou de transport d'une autre branche, ces mesures doivent être considérées comme ayant été prises au détriment de l'économie nationale toute entière. C'est ce qui se passe en ce qui concerne le commerce par voie du port de Thessalonique. Cette ville est si remarquablement placée au point de vue géographique, qu'elle est destinée à servir de voie naturelle entre les pays balkaniques danubiens d'une part, et les pays de la Méditerranée Orientale d'autre part. Un traitement plus favorable de la part des autorités ferroviaires yougoslaves des marchandises provenant de Thessalonique ou à destination de cette ville, et une baisse des prix de transport de ces marchandises seraient de nature à favoriser considérablement le mouvement commercial du port de Thessalonique. La jonction du réseau ferroviaire hellénique avec celui de la Bulgarie par la vallée du Strymon, qui a été réalisée il y a quelques années, serait de la même nature, si elle était exploitée d'une manière plus systématique. La construction du canal reliant le Danube au port de Thessalonique, qui est souvent discutée et récemment paraît-il sérieusement méditée, contribuerait au développement d'un commerce florissant entre les pays mentionnés. L'Albanie orientale gagnerait beaucoup si pour ses transports terrestres elle voulait utiliser, comme dans la période d'avant guerre, la voie ferroviaire de Florina-Thessalonique. Les bénéfices que ces pays pourraient en tirer seraient d'autant plus considérables que les mesures mentionnées et d'autres mesures analogues seraient appliquées par les autorités compétentes de chaque pays intéressé dans un esprit aussi large que possible et avec la certitude que ces mesures seraient de nature à favoriser toutes les parties intéressées.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ἄντ. Ν. Δαμασκηνίδη, Σκέψεις σχετικές με τὴν ἐμπορικὴ καὶ τὴ βιομηχανικὴ πρόοδο τῆς Θεσσαλονίκης, ποὺ ἐκδηλώθηκε ἀπὸ τὸ 18ο αἰῶνα ὡς σήμερα.

Κατὰ τὴ διάρκεια τῆς δευτέρας πενηταετίας τοῦ 18ου αἰῶνα, ἡ Θεσσαλονίκη παρουσίαζεν ἀσυνήθιστη εὐημερία, καὶ οἱ κυριότερες λειτουργίες τῆς ἦταν ἡ περιοχικὴ (δηλαδὴ ἡ λειτουργία τῆς ὡς κέντρου ἐφοδιασμοῦ τῆς περιοχῆς τῆς με τρόφιμα καὶ πρώτες ὕλες καὶ ἀπορροφήσεως τῶν προϊόντων ποὺ παρήγε ἡ περιοχὴ) καὶ ἡ ἐμπορικὴ λειτουργία τῆς. Σχετικὰ με τὴν πρώτη θεωρῶ σκόπιμο νὰ ὑπενθυμίσω ὅτι τὸ Hinterland τῆς Θεσσαλονίκης περιλάμβανε ὅλη τὴν τότε Εὐρωπαϊκὴ Τουρκία. Ὡς πρὸς τὴν ἐμπορικὴ λειτουργία, θὰ ἔπρεπε νὰ ὑπογραμμισθῇ ὅτι ἡ πόλις ἦταν κέντρο ἐντατικοῦ ἐμπορίου, ποὺ διεξαγόταν τόσο με τὶς διαφορὰς ἐπαρχίες τῆς Τουρκίας ὅσο καὶ με τὴ δυτικὴ καὶ τὴν κεντρικὴ Εὐρώπη καὶ με τὶς πιὸ σημαντικὰς πόλεις τῶν ἀκτῶν τῆς Μεσογείου.

Οἱ πόλεμοι τῆς ἀνεξαρτησίας ποὺ ἔγιναν τὸ 1912-13 εἶχαν ὡς συνέπεια νὰ σχηματισθοῦν στὴ Βαλκανικὴ Χερσόνησο τὰ ἐθνικὰ κράτη. Ἔτσι, κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ μεσοπολέμου, τὸ Hinterland τῆς Θεσσαλονίκης περιορίζεται σημαντικὰ, καὶ ἡ ἐμπορικὴ λειτουργία τῆς πρωτεύουσας τῆς ἐλληνικῆς Μακεδονίας γίνεται λιγότερο ἐνδιαφέρουσα. Ἀντίθετα, τονώνεται ἡ λειτουργία τῆς Θεσσαλονίκης ὡς βιομηχανικοῦ κέντρου, ἰδίως ὅταν ἦρθαν κι ἐγκαταστάθηκαν σ' αὐτὴν οἱ πρόσφυγες τῆς Μικρᾶς Ἀσίας καὶ τῆς Ἀνατολικῆς Θράκης.

Στὴ σύγχρονη ἐποχὴ, ἡ περιοχικὴ καὶ ἡ ἐμπορικὴ λειτουργία τῆς Θεσσαλονίκης τονώθηκαν, κι αὐτὸ ἦταν συνέπεια τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τόσο τοῦ δικοῦ τῆς Hinterland ὅσο καὶ τῆς προαγωγῆς τοῦ παγκόσμιου ἐμπορίου. Ἐκεῖνο ὅμως ποὺ ἀπέκτησε μεγαλύτερη σημασία εἶναι ἡ βιομηχανικὴ λειτουργία τῆς πρωτεύουσας τῆς Μακεδονίας. Αὐτὸ ὀφείλεται κυρίως στὶς προσπάθειες ποὺ κατέβαλε ἡ ἐλληνικὴ κυβέρνησις γιὰ νὰ ἐπιταχύνῃ τὸ ρυθμὸ ἐκβιομηχανίσεως τῆς χώρας καὶ νὰ ἐπιτύχῃ μιὰ σχετικὰ ἱκανοποιητικὴ ἀποκέντρωσις τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς.

Μετὰ τὴν ἀνάλυσις τῶν βαθύτερων λόγων ποὺ ἐπέφεραν τὴ μεταβολὴ τῆς σημασίας κάθε μιᾶς ἀπὸ τὶς τρεῖς λειτουργίες τῆς Θεσσαλονίκης, καταβάλλεται προσπάθεια νὰ προσδιορισθοῦν τὰ μέτρα οἰκονομικῆς πολιτικῆς ποὺ πρέπει νὰ ληφθοῦν σὲ ἐπίπεδο ἐθνικὸ καὶ διεθνές, με σκοπὸ νὰ ἐνισχυθοῦν οἱ λειτουργίες αὐτὲς πρὸς ὄφελος ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν.