

ΑΝΩΤΑΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

---

Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΤΟΥ 1912 ΚΑΙ ΤΟΥ 1940  
ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΣΥΜΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ

ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ

ΑΝΤ. Ν. ΛΑΜΑΣΚΗΝΙΔΗ

ΟΜΟΤΙΜΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΗ ΤΗΣ ΑΝΩΤΑΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ  
ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΛΟΓΟΣ ΠΟΥ ΕΚΦΩΝΗΘΗΚΕ ΤΗΝ 27<sup>η</sup> ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1978  
ΣΤΗΝ ΑΙΘΟΥΣΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ



ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 1979



**ΑΝΩΤΑΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

---

**Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΤΟΥ 1912 ΚΑΙ ΤΟΥ 1940  
ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΣΥΜΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ**

**ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ**

**ΑΝΤ. Ν. ΔΑΜΑΣΚΗΝΙΔΗ**

**ΟΜΟΤΙΜΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΗ ΤΗΣ ΑΝΩΤΑΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ  
ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

**ΛΟΓΟΣ ΠΟΥ ΕΚΦΩΝΗΘΗΚΕ ΤΗΝ 27<sup>η</sup> ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1978  
ΣΤΗΝ ΑΙΘΟΥΣΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**



**ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 1979**



## I

Τριπλή επέτειο γιορτάζουμε σήμερα στην πρωτεύουσα της Βορείου Ελλάδος.

Πρώτη είναι η επέτειος της μνήμης του Πολιούχου της πόλεως Θεσσαλονίκης, Αγίου Δημητρίου του Μυροβλήτου. Ο Άγιος Δημήτριος, πού έζησε, έδρασε και βρήκε μαρτυρικό θάνατο στη Θεσσαλονίκη, θεωρείται ως ο προστάτης της πόλεως. Έπανειλημμένα την άπελευθέρωσε από άλλοεθνείς κατακτητές ή έλυσε πολιορκίες της από φανατισμένα στίφη βαρβάρων έπιδρομέων. Έτσι τό 1041, όταν ο Άλουσιανός, στρατηγός του Βούλγαρου βασιληά Πέτρου Δελεάνου, πολιορκήσε την πόλη μας με 40.000 στρατιώτες, οί κάτοικοί της, ύστερα από όλονύκτια δέηση στον τάφο του πολιούχου της Αγίου Δημητρίου, με μιá ήρωική έξοδο έθραυσαν την πολιορκία των Βουλγάρων, τούς όποιους κατανίκησαν, καταδίωξαν και διέλυσαν. Μάλιστα ο χρονογράφος του 11ου αιώνα Γεώργιος Κεδρηνός αναφέρει ως πληροφορία πού την βεβαίωσαν με όρκο Βούλγαροι αιχμάλωτοι, ότι έγινε τότε πιστευτό, πώς μπροστά από τούς πολεμιστές της Πόλης όδηγός και στρατηγός ήταν ο μεγαλομάρτυρας Άγιος Δημήτριος<sup>1</sup>. Στά νεώτερα χρόνια ο πολιούχος της πόλεως μας συνέβαλε αποφασιστικά στην άπελευθέρωσή της από τούς μισαλλόδοξους Τούρκους. Έτσι ο λαός της Θεσσαλονίκης έπίστευε και πιστεύει ότι τό 1912 ο Άγιος Δημήτριος, όχι μόνο εύλόγησε αλλά και ένεργώς συμπαραστάθηκε τό μαχόμενο έλληνικό στρατό για νά πραγματοποιήσει τό όνειρό του. Όπως γράφει ο καθηγητής Άντώνιος Σιγάλας σ' ένα δημοσίευσμά του, οί πολεμιστές του Σαρανταπόρου έλεγαν ότι είδαν «με τά μάτια των τόν Πολιούχον της Θεσσαλονίκης έφιππον επί λευκού ίππου, φέροντα λευκήν χλαμύδα» νά προκαλεί την τύφλωση των Τούρκων στρατιωτών «ώστε νά μήν ήμπορούν νά κάμουν άποτελεσματικήν χρήσιν των πυροβόλων των»<sup>2</sup>.

---

1. Αναφέρεται από τόν Πέτρον Μπεσλεμέν στή μελέτη του «Δήμος Θεσσαλονίκης», πού περιέχεται στην έκδοση της Έπιτροπής Πεντηκονταετηρίδος Άπελευθέρωσης Θεσσαλονίκης με τόν τίτλο «Θεσσαλονίκη 1912-1962», σελ. 82.

2. Αναφέρεται από τόν καθηγητή Άντώνιο Σιγάλα στή μελέτη του «Ο Άγιος Δημήτριος και ο γνήσιος έλληνικός πατριωτισμός» (Δημοσίευμα του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, 1940), σελ. 15.

Δεύτερη είναι η επέτειος της απελευθέρωσης της Θεσσαλονίκης και γενικότερα της Μακεδονίας και της Ήπειρου από τον τυραννικό τουρκικό ζυγό. Ύστερα από την τραγική κατάληξη του Έλληνοτουρκικού πολέμου του 1897, που τραυμάτισε τη φιλοτιμία των Ελλήνων στρατιωτών και που καταρράκωσε το ήθικό του ελληνικού λαού, ο διπλασιασμός της έκτάσεως της ελληνικής γης ως συνέπεια των νικηφόρων πολέμων του 1912 - 13 αναζωπύρωσε τις ελπίδες του και αποκατέστησε τη φήμη του ελληνικού στρατού ως ύπολογισμου στρατιωτικού παράγοντα στην Βαλκανική. Εύγνωμοσύνη οφείλει το ελληνικό έθνος στην πολιτική και στρατιωτική ήγεσία της εποχής εκείνης, που έξασφάλισε τις στρατιωτικές και πολιτικές προϋποθέσεις της έπιτυχίας των εύγενων αγώνων του έπους 1912 - 13. Εύγνωμοσύνη οφείλεται και στο γενναίο ελληνικό στρατό, που, με το άπαράμιλλο θάρρος και την αúταπάρνησή του, έπέτυχε ό,τι θά μπορούσε να θεωρηθεί τότε ως ακατόρθωτο: τή μετατόπιση των συνόρων της Ελλάδος από τα όρια που είχε καθορίσει η συνθήκη της Κωνσταντινουπόλεως στα νέα σύνορά της στο Νέστο. Εύγνωμοσύνη όμως αποδίδεται έσσει και σ' όλους εκείνους, που προπαρασκεύασαν το έδαφος για το θρίαμβο των ελληνικών όπλων. Ύπενθυμίζεται ότι το έδαφος προλειάνθηκε πρώτα από τους Μακεδονομάχους που από το 1904 αγωνίσθηκαν ακατάπαυστα και κατόρθωσαν να ματαιώσουν άμετάκλητα τον στραγγαλισμό του Έλληνισμού της Μακεδονίας<sup>3</sup> το

---

3. Σχετικά με τους μακεδονομάχους και τον μακεδονικό αγώνα βλ. Γκαβα - νά Δημητρίου Γ.: Μακεδονικός Άγών — Εικόνες, τραγούδια, βιογραφία, βιβλιογραφία, άγωνισται —, Θεσσαλονίκη (χωρίς χρονολογία). Dakin Douglas: 'Ο Μακεδονικός Άγών 1897 - 1913, Μετάφρ. Φ. Μπουμπούλη, "Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αΐμου, άριθ. 181, Θεσσαλονίκη: Ι.Μ.Χ.Α., 1978. Μαζαράκη Αϊνίανος Κ.Γ.: Μακεδονικός Άγών (άναμνήσεις), "Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αΐμου, άριθ. 66, Θεσσαλονίκη: Ε.Μ.Σ., 1963. Μόδη Γεωργίου: 'Ο Μακεδονικός Άγών και η νεώτερη μακεδονική ιστορία, Ε.Μ.Σ., Μακεδονική Βιβλιοθήκη, άριθ. 26, Θεσσαλονίκη: Ε.Μ.Σ., 1967. Τάμης Παύλου: Μακεδονικός Άγών, Δημοσιεύματα της Έταιρείας Μακεδονικών Σπουδών, Μακεδονική Λαϊκή Βιβλιοθήκη, Θεσσαλονίκη: Ε.Μ.Σ., 1975. Βαβούσκου Κωνσταντίνου: Greek Macedonia's Struggle for Freedom, Ε.Μ.Σ., "Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αΐμου, Θεσσαλονίκη: Ι.Μ.Χ.Α., 1973. Άργυροπούλου Περ. Α.: 'Ο Μακεδονικός Άγών (άπομνημονεύματα), "Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αΐμου, άριθ. 14, Θεσσαλονίκη: Ε.Μ.Σ., 1957. Κσκκάβου Δημητρίου Ν.: Άπομνημονεύματα (Μακεδονικός Άγών), Ε.Μ.Σ., Μακεδονική Βιβλιοθήκη, άριθ. 38, Θεσσαλονίκη: Ε.Μ.Σ., 1972. Χατζή Δημητρίου Κ.: 'Ιστορία του Μακεδονικού Άγώνος. Έθνική Ένωσις Βορείων Ελλήνων (Ήπειρωτών, Μακεδόνων, Θρακών), Άθήναι: Ε.Ε.Β.Ε., 1971. Μόδη Γεωργίου: Μα

ἔδαφος ἐξομαλύνθηκε ἐπίσης ἀπὸ τοὺς πνευματικούς ἀνθρώπους τῆς πρὸ τοῦ 1912 ἐποχῆς, πού προετοίμασαν ψυχολογικά τὸν ἑλληνικὸ λαὸ νὰ συλλάβει τὴν ἀνάγκη καὶ νὰ θεωρήσει κατορθωτὴ τὴν ἀπελευθέρωση τῶν ἀλύτρωτων ἀδελφῶν καὶ συνετέλεσαν ἔτσι στὴν ἐνίσχυση τοῦ φρονήματος καὶ τοῦ ἠθικοῦ τῶν μαχομένων παιδιῶν τῆς πατρίδος μας<sup>4</sup>.

Τρίτη ἐπέτειος πού γιορτάζουμε σήμερα εἶναι ἡ 28ῃ Ὀκτωβρίου τοῦ 1940, μιὰ ὑψηλὴ βίγλα τοῦ ἀπρόσιτου ἑλληνικοῦ ψυχισμοῦ. Σύσσωμος ὁ ἑλληνικὸς λαὸς ὄρθωσε τὸ ἀνάστημά του καὶ ὄχι μόνον ἐπόδισε τὸν εἰσβολέα νὰ προελάσει καὶ νὰ κατακτήσει τὴν πατρίδα μας ἀλλὰ καὶ τὸν ἀπώθησε μακριὰ ἀπὸ τὰ ἑλληνικὰ σύνορα. Σ' ἐποχὴ κατὰ τὴν ὁποία ὁ κόσμος ἔντρομος παρακολουθοῦσε τὴ ραγδαία προέλαση τῶν δυνάμεων τοῦ "Ἄξονα σ' ὅλα τὰ μέτωπα τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων, σ' ἐποχὴ κατὰ τὴν ὁποία ὅλοι ἐπίστευαν ὅτι οἱ στρατιᾶς τοῦ Χίτλερ καὶ τοῦ Μουσσολίνι ἦταν ἀήττητες, ἡ νικηφόρα ἀντίσταση τῆς μικρῆς Ἑλλάδας προξένησε κατάπληξη καὶ θαυμασμό. Ὁ γεροισιαστὴς Bridges χαρακτήρισε τότε τὴν Ἑλλάδα στὴν Ἀμερικανικὴ Γερουσία ὡς τὸ «σύμβολο ἐνός κόσμου πού ὀρθώνεται γιὰ νὰ ἀπωθῆσει μὲ τὴ δύναμη τοῦ δικαίου τὴν πλημμύρα τῆς καταστροφῆς καὶ τῆς ὑποδουλώσεως»<sup>5</sup>.

Ὅλα αὐτὰ βέβαια ξεχάσθηκαν μὲ τὴν πάροδο τοῦ χρόνου. Λησμονήθηκε ὅτι ὁ ἑλληνικὸς λαὸς ἐπανειλημμένα ἀποτέλεσε τὸν κυματοθραύστη πάνω στὸν ὁποῖο ἔσπασαν τὰ μανιασμένα κύματα τῆς βαρβαρότητας καὶ χάρις στὸν ὁποῖο κυματοθραύστη ἀναχαιτίσθηκε ἡ ἐπέκταση τοῦ πνεύματος τῆς τυραννίας στὸν ὑπόλοιπο κόσμον, τό-

---

κεδονικὸς Ἀγὼν καὶ Μακεδόνες Ἀρχηγοί, Ἑταιρία Μακεδονικῶν Σπουδῶν; Μακεδονικὴ Βιβλιοθήκη, ἀριθ. 9, Θεσσαλονίκη; Ε.Μ.Σ., 1950. Κυριακίδης Στίλπωνος; Σύντομος Ἐπικόπησης τῆς Ἱστορίας τοῦ Μακεδονικοῦ Ἀγῶνος, Ἰδρυμα Μελετῶν Χερσονήσου τοῦ Αἴμου, ἀριθ. 47, Θεσσαλονίκη; Ε.Μ.Σ., 1962.

4. Πολὺ σύντομη ἔκθεση τῶν προσπαθειῶν πού κατέβαλαν οἱ πνευματικοὶ ἄνθρωποι τῆς ἐποχῆς ἐκείνης γιὰ νὰ ἐμψυχώσουν τὸν ἑλληνικὸ λαὸ, θὰ βρεῖ ὁ ἀναγνώστης στὸ κείμενο τοῦ πανηγυρικοῦ πού ἐκφώνησε στὸ Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης τὴν 26ην Ὀκτωβρίου 1954 ὁ ἀείμνηστος καθηγητὴς Α.Σ. Μισιρλόγλου, μὲ θέμα «Ὁ Μακεδονικὸς Ἀγὼν καὶ τὰ ἀποτελέσματά του» (Θεσσαλονίκη 1954, σελ. 10 ἐπ.).

5. Ἀναφέρεται ἀπὸ Π. Βάλληνδα στὸν πανηγυρικὸ πού ἐκφώνησε στὴν αἴθουσα τελετῶν τοῦ Ἀριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, τὴν 26ην Ὀκτωβρίου 1945, μὲ θέμα «Τὸ πνεῦμα τοῦ 1912 καὶ τὸ πνεῦμα τοῦ 1940».

σο στην αρχαιότητα όσο και στον μεσαίωνα και στη σύγχρονη εποχή. Η ανάμνηση αυτή ένοχλεί σήμερα την πολιτική ήγεσία των μεγάλων δυνάμεων, που ενδιαφέρεται μόνο για την αντιμετώπιση των πρόσκαιρων προβλημάτων των χωρών τους και μάλιστα κατά τρόπο που εξασφαλίζει τα συμφέροντα των χωρών αυτών, άσχετα αν ο τρόπος αντιμετώπισης των προβλημάτων τούτων προσκρούει στις αρχές της ήθικης και της δικαιοσύνης. Έμεις οι Έλληνες όμως, που επανειλημμένα υπήρξαμε θύματα της καιροσκοπικής πολιτικής των εκάστοτε ισχυρών, δεν πρέπει να λησμονούμε το δίδαγμα της 28ης Οκτωβρίου του 1940. Όταν ο ελληνικός λαός αγωνίζεται σύσσωμος για την τιμή, την ελευθερία και την εδαφική του ακεραιότητα, παρά τα δεινοπαθήματά του έπιτελεί άθλους που προκαλούν το γενικό θαυμασμό και επισύρουν την εύγνωμοσύνη των ανθρώπων. Η ανάγκη ψυχικής ενότητας και σύμπνοιας ήγεσίας, στρατού και λαού αποτελεί το δίδαγμα της 28ης Οκτωβρίου αλλά και την ιστορική έπιταγή και το έθνικό χρέος για την αντιμετώπιση των σημερινών δύσκολων συνθηκών.

## II

Δέν θά έπαναλάβω σκέψεις και άπόψεις που επανειλημμένα διατυπώθηκαν και μάλιστα άπό έπιστήμονες πολύ άρμοδιότερους άπό μένα. Θά περιορισθώ στο θέμα του σημερινού πανηγυρικού που είναι «ή Θεσσαλονίκη του 1912 και του 1940 και ή σημερινή συμπρωτεύουσα». Το θέμα αυτό θά το έξετάσω άπό καθαρά οικονομική άποψη, έλπίζοντας ότι ή ειδικότητά μου θά μου έπιτρέψει να το αναπτύξω κατά τρόπο που να ανταποκρίνεται στις προσδοκίες σας. Δέν θά έξιστορήσω όμως την οικονομική έξέλιξη της Θεσσαλονίκης. Θά έξετάσω μόνο το ρόλο που διαδραμάτισε ή πρωτεύουσα της Β. Ελλάδος κατά τα κρίσιμα χρόνια, των όποιων την επέτειο γιορτάζουμε σήμερα, δηλαδή κατά το 1912 και το 1940. Στο τέλος θά συγκρίνω το ρόλο αυτό μέ το σημερινό ρόλο της και θά προσπαθήσω να προβλέψω ποιά θά είναι ή πιθανή έξέλιξη της οικονομίας της Θεσσαλονίκης και ποιός θά είναι ο μελλοντικός ρόλος της στα πλαίσια της ελληνικής και της εύρωπαϊκής οικονομίας<sup>6</sup>.

---

6. Η έκθεση που περιέχεται στις παρ. II-IV του κειμένου άποτελεί μερική άπόδοση ανακοινώσεως που παρουσίασα στο III Διεθνές Συνέδριο Μελετών της Ν. Α. Εύρώπης, το όποιο πραγματοποιήθηκε στο Βουκουρέστι άπό 4 έως 10 Σεπτεμβρίου 1974 (βλ. Α.Ν. Damaskenides; Reflexions sur l'essor commercial et industriel



Για να γίνει ή εξέταση του ρόλου της Θεσσαλονίκης πιά συστηματική, θα έκθέσω μέχρι ποίου σημείου ή πόλη και τό λιμάνι της ανταποκρίθηκαν στην τριπλή οικονομική λειτουργία πού άσκει μιά μεγάλη πόλη, ειδικότερα την περιφερειακή, την έμπορικη και τη βιομηχανική λειτουργία της.

Μέ τον όρο «περιφερειακή λειτουργία» μιάς πόλεως έννοούμε την λειτουργία της ως κέντρου έφοδιασμού της περιοχής (στην όποία ή πόλη αυτή άνήκει) μέ τρόφιμα, πρώτες ύλες, βιομηχανικά προϊόντα και υπηρεσίες, ως και κέντρου άπορροφήσεως των άγροτικών και άλλων προϊόντων πού παράγει ή περιοχή αυτή. Μέ τον όρο «έμπορικη λειτουργία» έννοούμε την λειτουργία πού συνίσταται στην διευκόλυνση της διακινήσεως των έμπορευμάτων πού εισάγονται στην πόλη ή στο λιμάνι της, για να χρησιμοποιηθούν επί τόπου ή να έπανεξαχθούν είτε σ' άλλες περιφέρειες της ίδιας χώρας είτε σε χώρες της άλλοδαπης. Τέλος, μέ τον όρο «βιομηχανική λειτουργία» έννοούμε τη διαδικασία της κατεργασίας πρώτων ύλων και της μετατροπής των σε βιομηχανικά προϊόντα.

Τό έτος 1912 μπορεί να θεωρηθεί ως τό τέρμα μιάς μεγάλης περιόδου αναπτύξεως και άνθήσεως της οικονομίας της πόλης του μυχού του Θερμαϊκού κόλπου, της όποίας περιόδου ή άρχή άνάγεται στο 16ο αιώνα και της όποίας ή έποχή της μεγαλύτερης άκμης ήταν ή δεύτερη πεντηκονταετία του 18ου αιώνα. Σ' όλη αυτή την περίοδο ή Θεσσαλονίκη ήταν τό οικονομικό κέντρο της Εύρωπαϊκής Τουρκίας. Ό πληθυσμός της ύπολογίζονταν σε 70.000 κατοίκους, άποτελούνταν δε από Έλληνες, Τούρκους, Έβραίους, Άλβανούς και ύπηκόους άλλων χωρών. Η πόλη μας θεωρούνταν τότε ως μεγαλύτερη από άλλες γνωστές εύρωπαϊκές πόλεις, όπως ή Βουδαπέστη, ή Λειψία, ή Δρέσδη, έξ ίσου δε μεγάλη μέ τό Λίβερπουλ και τό Μάντσεστερ.

Ός προς την περιφερειακή λειτουργία της Θεσσαλονίκης, θα έπρεπε να σημειωθεί ότι ή ένδοχώρα της περιλάμβανε όλη την Εύρωπαϊκή Τουρκία πιά συγκεκριμένα ή ένδοχώρα επέκτεινονταν έως και

---

de Thessalonique effectué depuis le XVIIIe siècle jusqu' à nos jours, Δημοσίευμα της Έταιρίας Μακεδονικών Σπουδών; Μακεδονικά, τόμ. ΙΔ', Θεσσαλονίκη 1974). Στο κείμενο της άνακοινώσεως εκείνης ό άναγνώστης θα βρει τη βιβλιογραφία πού χρησιμοποιήθηκε κατά την έκπόνησή της και πού στηρίζει τά πορίσματα της.

τήν Ούγγαρία, τήν Τρανσυλβανία, τή Σλαβονία καί τή Μολδαβία καί ἔφθανε ἕως τὰ πρόθυρα τῆς Βιέννης. Τήν ἐκτεταμένη αὐτή ἐνδοχώρα Ἕλληνες, Τοῦρκοι καί Ἑβραῖοι ἔμποροι ἐφοδίαζαν μέ βιομηχανικά, βιοτεχνικά καί ἄλλα προϊόντα πού παράγονταν στήν Θεσσαλονίκη ἢ εἰσάγονταν σ' αὐτή. Οἱ ἴδιοι ἔμποροι, ἐπιστρέφοντας στήν ἔδρα τους, μετέφεραν ἀγροτικά κυρίως προϊόντα, γιά νά χρησιμεύσουν στούς κατοίκους τῆς Θεσσαλονίκης ὡς εἶδη καταναλώσεως ἢ γιά νά ἐπανεξαχθοῦν ὡς πρῶτες ὕλες βιοτεχνίας καί βιομηχανίας<sup>7</sup>.

Ὡς πρός τήν ἐμπορική λειτουργία τῆς Θεσσαλονίκης, θά ἔπρεπε νά ὑπογραμμίσω ὅτι ἀξιόλογο ἐμπόριο εἶχε ἀναπτυχθεῖ μεταξύ ἀφ' ἑνός τῆς τότε πρωτεύουσας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Τουρκίας καί ἀφ' ἑτέρου τῆς Κωνσταντινουπόλεως<sup>8</sup>, τῶν νήσων τοῦ ἀρχιπελάγους καί μεγάλων λιμανιῶν τοῦ Αἰγαίου, ὅπως ἡ Σμύρνη. Ἀξιόλογες ἐμπορικές σχέσεις ἀναπτύχθηκαν ἐπίσης μεταξύ τῆς Θεσσαλονίκης ἀπό τή μιὰ μεριά καί τῆς Αἰγύπτου, τῆς Συρίας καί τῆς Βερβερίας ἀπό τήν ἄλλη. Ἔτσι οἱ ἔμποροι τῆς πόλης τοῦ Θερμαϊκοῦ ὄργωναν κυριολεκτικά ὅλες τίς ἐπαρχίες τῆς ὀθωμανικῆς αὐτοκρατορίας. Ἐπίσης ἔμποροι προερχόμενοι ἀπό ὅλες αὐτές τίς ἐπαρχίες, ἔρχονταν στή Θεσσαλονίκη γιά νά πωλήσουν τά προϊόντα τῶν ἐπαρχιῶν, ὕστερα ἀπό ἐπίπονο ταξίδι πού διαρκοῦσε δέκα ἕως εἴκοσι μέρες<sup>9</sup>. Ἀτυχῶς δέν ὑπάρχουν στοιχεῖα ἀπό τά ὁποῖα νά ἀποδεικνύεται ἡ ἀξία τῶν ἐμπορευμάτων πού ἀνταλλάσσονταν. Οἱ ἐνδείξεις ὁμῶς πείθουν ὅτι

---

7. Ἔτσι, ἀπό τά περίχωρα τῆς Σόφιας, τῶν Σκοπίων, τοῦ Μοναστηρίου καί ἄλλων πόλεων, οἱ ἔμποροι μετέφεραν στή Θεσσαλονίκη δέρματα καί μαλλιά προβάτων ἀπό τή Βλαχία καί τή Μολδαβία προέρχονταν δέρματα, βουβάλια καί λίπος γιά κεριά ἀπό τίς ἐπαρχίες τῆς Μακεδονίας ἢ πρωτεύουσά της προμηθεύονταν μαλλιά προβάτων, βαμβάκι, σιτάρι καί καπνό ἄλλες περιοχές τῆς Ἑλλάδας ἔστελναν στή Θεσσαλονίκη μετάξι, σκουτιά, καυσόξυλα καί ξυλάνθρακες, ξυλεία οἰκοδομήσιμη, καννάβι γιά τήν κατασκευή καλωδίων καί χονδρῶν σχοινιῶν πλοίων, βαμβακερά νήματα κ.ἄ.

8. Ἀπό τήν Κωνσταντινούπολη οἱ ἔμποροι τῆς Θεσσαλονίκης ἀγόραζαν εἶδη πολυτελείας (μεταξωτά, χρυσοῦφанта καί ἀργυροῦφанта ὑφάσματα, κοσμήματα, μαροκινά δέρματα, κατεργασμένο ἤλεκτρο κ.ἄ.) οἱ ἴδιοι ἔμποροι μετέφερναν ἀπό τή Θεσσαλονίκη στήν πρωτεύουσα τῆς ὀθωμανικῆς αὐτοκρατορίας σιτάρι, καπνό καί ἀκατέργαστο μετάξι.

9. Προϊόντα μεταφερόμενα ἀπό τή Θεσσαλονίκη στίς χῶρες αὐτές ἦταν ὁ κανός, τά γουναρικά, χονδρά ὑφάσματα γνωστά μέ τό ὄνομα ἀμπάδες κ.ἄ. ὡς ἀντάλλαγμα οἱ ἴδιες χῶρες ἔστελναν στήν πρωτεύουσα τῆς Μακεδονίας λινάρι, καφέ, ρύζι, ὑφάσματα, κηκίδια ἀπό δρύιν, πιλήματα ἀπό τό Χαλέπι καί τή Δαμασκό, φέσια ἀπό τήν Τύνιδα κ.ἄ.

ή αξία αυτή ήταν σημαντική.

Όλα αυτά αναφέρονται στο έσωτερικό εμπόριο που πραγματοποιούνταν μεταξύ της Θεσσαλονίκης και των έπαρχιών της έκτεταμένης τότε όθωμανικής αυτοκρατορίας. Ός προς τό έξωτερικό εμπόριο, και αυτό ήταν σημαντικό. Τό εμπόριο αυτό διεξάγονταν κυρίως μέ τή δυτική και κεντρική Εύρώπη και άναπτύχθηκε ιδίως από τέλος του 18ου αιώνα, ως συνέπεια τής έγκαταστάσεως στήν πρωτεύουσα τής Εύρωπαϊκής Τουρκίας Γάλλων έμπόρων που έδωσαν μεγάλη ώθηση στο εμπόριο μεταξύ Θεσσαλονίκης και Μασσαλίας.

Τό παράδειγμα τών Γάλλων μιμήθηκαν κάτοικοι άλλων χωρών και πόλεων, όπως τής Βενετίας, τής Άγκώνας, του Λιβόρνου, τής Μεσσήνης, τής Γένουας, τής Μάλτας, τής Νεαπόλεως και πόλεων τής Σικελίας κ.ά. Οι έμπορικοί δρόμοι που χρησιμοποιούσαν οι έμποροι αυτοί για τήν άποστολή τών έμπορευμάτων τους ήταν άφ' ένος ό θαλάσσιος δρόμος τής Μεσογείου, που συνέδεε τή Θεσσαλονίκη μέ τά λιμάνια τής Γαλλίας και τής Ίταλίας, άφ' έτέρου ό δρόμος που συνέδεε τή Θεσσαλονίκη διά Ξηράς μέ τό Δυρράχιο, τή Ραγούζα και άλλα λιμάνια τής Άδριατικής από τά όποια τά έμπορεύματα στέλλονταν διά θαλάσσης, μέσω τής Άδριατικής, στα λιμάνια τής Ίταλίας. Έμπορικοί δεσμοί ύπήρχαν επίσης μεταξύ τής Θεσσαλονίκης και τής Όλλανδίας, έν μέρει και τής Μ. Βρεταννίας, τά πλοία τών όποίων πολλές φορές προσέγγιζαν τό λιμάνι τής πόλης του Θερμαϊκού.

Τέλος, έμπορικές σχέσεις διατηρούνταν μεταξύ Θεσσαλονίκης και τών χωρών τής Κεντρικής Εύρώπης, ειδικότερα τής Γερμανίας και τής Αύστρο-ουγγαρίας. Τό εμπόριο αυτό διεξάγονταν διά Ξηράς και βρίσκονταν άποκλειστικά στα χέρια τών Έλλήνων. Οι Έλληνες έμποροι περνούσαν κατά κανόνα από τό Βελιγράδι ή τό Βιδίν τής Βουλγαρίας και έφθαναν στή Βιέννη ή στο Ζεμπν τής σημερινής Γιουγκοσλαβίας, πολλές φορές στή Λειψία και στήν Όλλανδία<sup>10</sup>.

Τά έως τώρα έκτεθέντα αναφέρονται στήν κατάσταση που επικρατούσε κυρίως στή δεύτερη πεντηκονταετία του 18ου αιώνα. Ή

---

10. Ός προς τό είδος τών προϊόντων που άνταλλάσσονταν, θά έπρεπε νά σημειωθεί ότι Γάλλοι έμποροι μετέφερναν στή Θεσσαλονίκη ύφάσματα, καφέ, Ζάχαρη, λουλάκι, κόκκινη βαφή (κρεμέζι), ένώ έμποροι άλλων χωρών είσήγαν στήν αυτή πόλη μόλυβδο, Ευλεία, πιπέρι, μοσχοκάρυδα κ.ά. Ός άντάλλαγμα οι έμποροι αυτοί,

άνθηση του έμπορίου, που παρατηρήθηκε τότε, χαλαρώθηκε τόν έ-  
πόµενο αιώνα<sup>11</sup>, χωρίς όμως τó έµπόριο νά παύσει νά έμφανίζει τά  
βασικά χαρακτηριστικά γνωρίσµατα που περιέγραφα προηγουµένως.  
Έτσι τó 1912, που είναι τó έτος για τó όποιο ένδιαφερόµαστε σή-  
µερα, οί κύριες οικονοµικές λειτουργίες τής Θεσσαλονίκης ήταν ή  
περιφερειακή και ή έµπορική λειτουργία.

### III

Τó 1940 είναι έτος στό όποιο λήγει για τήν Έλλάδα ή μεγάλη  
περίοδος έπουλώσεως τών πληγών που προκάλεσε ή Μικρασιατική  
καταστροφή και ή άφετηρία οικονοµικής άνασυγκροτήσεως και  
άναπτύξεως τής χώρας. Σ' όλη τήν περίοδο αύτή ή ένδοχώ-  
ρα τής Θεσσαλονίκης παραµένει πολύ περιορισµένη (έν συγ-  
κρίσει µέ τήν ένδοχώρα της στή διάρκεια τής Τουρκοκρατί-  
ας) ως συνέπεια του σχηµατισµού τών νέων κρατών µετά  
τούς πολέµους ένθνικης άνεξαρτησίας που έγιναν τó 1912 - 13. Η πό-  
λη του Θερµαϊκού δέν είναι πιά παρά τó οικονοµικό κέντρο τής έλ-  
ληνικής μόνο Μακεδονίας. Για τó λόγο αύτό ή περιφερειακή λει-  
τουργία της δέν είναι σηµαντική. Ός πρós τήν έµπορική λειτουργία  
τής Θεσσαλονίκης και αύτή ύφίσταται τίς συνέπειες τών γεωπολιτι-  
κών µεταβολών, που πραγµατοποιήθηκαν στήν άρχή τής δεύτερης  
δεκαετίας του 20ου αιώνα. Έτσι τó έµπόριο τής πόλης µας µέ τή  
νότιο Έλλάδα, που θεωρείται πιά τώρα ως έσωτερικό έµπόριο, το-  
νώνεται έφ' όσον, µετά τήν προσάρτηση τής Μακεδονίας και τής Δυ-  
τικης Θράκης στήν Έλλάδα, καταργήθηκαν οί είσαγωγικοί δασµοί  
που έπιβάλλονταν πρό του 1912 στό προερχόµενα από τήν Ν. Έλ-  
λάδα έµπορεύµατα. Κατά τά λοιπά όμως τó έσωτερικό έµπόριο τής  
Θεσσαλονίκης περιορίζεται ουσιαστικά, έφ' όσον οί συναλλαγές µέ

---

έπιστρέφοντας στις χώρες τους, µετέφερναν µαλλιά προβάτων, καπνό, θαµβάκι, µε-  
τάξι, κερύ, άµπάδες, κάπες κ.ά. Ειδικότερα τó έµπόριο µέ τή Γερµανία άναφέρον-  
ταν στήν άνταλλαγή µαλλιού προβάτων τής Μακεδονίας µέ ύφάσµατα γερµανικής  
παραγωγής, τó δε έµπόριο µέ τήν Αύστρο-ουγγαρία άναφέρονταν στήν άνταλλαγή  
Ζάχαρης, καφέ, πετρελαίου και προϊόντων τής αύστριακής βιοµηχανίας µέ δηµητρια-  
κά, δέρµατα, µαλλιά προβάτων, θαµβάκι και άλλα προϊόντα παραγόµενα στις πεδιά-  
δες τής Μακεδονίας.

11. Λόγοι τής έξεσθενίσεως του έμπορίου τής Θεσσαλονίκης ίδίως από τήν  
τελευταία είκοσαετία του 18ου αιώνα και έφεξη είναι οί έπόµενοι: α) ή άναρχία  
που παρατηρήθηκε στήν ύπαιθρο έΕ αίτίας τών διενέξεων µεταξύ τών Τούρκων

τις πρὸ τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου περιοχές, πού ἀποτελοῦσαν ἐπαρχίες τῆς Τουρκικῆς αὐτοκρατορίας, εἶναι πιά συναλλαγές μὲ τὴν ἄλλοδαπή καὶ ἐφ' ὅσον σ' αὐτές ἐπιβάλλονται τῶρα προστατευτικοὶ δασμοὶ καὶ ἄλλοι περιορισμοί.

Ὡς πρὸς τὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο τῆς Θεσσαλονίκης, καὶ αὐτὸ ἀναπτύσσεται μὲ βραδύ ρυθμὸ. Γενικὰ ἡ ἐξέλιξη τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς συνάγεται ἀπὸ τὴν κίνηση τοῦ λιμανιοῦ τῆς. Ἔτσι, οἱ φορτώσεις ἀπὸ τὸ λιμάνι τῆς Θεσσαλονίκης, πού ὑπολογίζονταν σὲ 120.000 τόννους ἐτησίως στὰ τελευταῖα χρόνια πρὸ τοῦ 1912, τριπλασιάσθηκαν στὸ τέλος τῆς περιόδου τοῦ μεσοπολέμου, ἐνῶ οἱ ἐκφορτώσεις πού ὑπολογίζονταν σὲ 330.000 τόννους ἐτησίως στὰ ἴδια χρόνια, αὐξήθηκαν κατὰ 50% πρὸ τοῦ 2ου παγκοσμίου πολέμου. Ἡ πρόοδος αὐτὴ δὲν μπορεῖ νὰ θεωρηθεῖ ὡς ικανοποιητικὴ ἂν ληφθεῖ ὑπόψη ὅτι ἡ περίοδος στὴν ὁποία ἀναφερόμαστε εἶναι ἀρκετὰ ἐκτεταμένη, ἀφοῦ συνίσταται ἀπὸ τριάντα περίπου χρόνια. Θὰ ἔπρεπε ὅμως νὰ ὑπογραμμισθεῖ ὅτι, ἐκτὸς ἀπὸ τὴ μεταβολὴ τῶν γεωπολιτικῶν συνθηκῶν πού προκάλεσαν οἱ πόλεμοι ἐθνικῆς ἀνεξαρτησίας τῶν ἐτῶν 1912 - 13, τὸ ἐμπόριο τῆς Θεσσαλονίκης ἐπηρεάσθηκε καὶ ἀπὸ τὴν παγκόσμια οἰκονομικὴ κρίση τοῦ 1929 καὶ τὴν ὕφεση πού ἀκολούθησε τὴν κρίση αὐτὴ καὶ πού ταλαιπώρησε φοβερὰ τὴν ἀνθρωπότητα ἕως τὴν ἐκκρηξὴ τοῦ 2ου παγκοσμίου πολέμου.

Σὲ ἀντίθεση ὅμως μὲ τὸ ἐμπόριο τῆς Θεσσαλονίκης, ἡ βιομηχανία τῆς σημείωσε σημαντικὲς προόδους, ἰδίως μετὰ τὸ 1922, ὅποτε πρόσφυγες ἀπὸ τὴ Μ. Ἀσία καὶ τὴν Α. Θράκη ἐγκαταστάθηκαν στὴν πόλη τοῦ Θερμαϊκοῦ καὶ στὰ περὶχωρὰ τῆς. Ὅσοι ἀπὸ αὐτοὺς ἦταν βιομήχανοι καὶ βιοτέχνες προσπάθησαν νὰ ἀξιοποιήσουν τὶς ικανότητες τους στὴ νέα τους πατρίδα, ἀνεγείροντας ἐργοστάσια καὶ ἐργα-

---

ἀγᾶδων ἀλλὰ καὶ ἐξ αἰτίας τῶν καταχρήσεων τῶν κατὰ τόπους ἀλβανικῶν στρατευμάτων (πού ἐκλήθηκαν νὰ καταστείλουν τὴν ἐπανάσταση τοῦ 1770) εἰς βάρος ὄχι μόνο τῶν Ἑλλήνων ἀλλὰ ἀκόμα καὶ τῶν Τούρκων β) ἡ φορολογία πού ἐπέβαλε ἡ τουρκικὴ διοίκηση στὴν ἐξαγωγή καὶ στὴ διαμετακόμιση ἐμπορευμάτων διὰ Ἐρῶς μέσω Θεσσαλονίκης, πού ἦταν προηγουμένως ἀπαλλαγμένες ἀπὸ τὴ φορολογία αὐτῆ γ) ἡ βαθμιαία ἐπέκταση τοῦ ἐμπορικοῦ πνεύματος καὶ σὲ ἄλλες περιοχές τῆς εὐρωπαϊκῆς Τουρκίας πού ἄρχισαν νὰ ἀποκοτῶν δικές τους ἀγορές καὶ δικά τους λιμάνια (βλ. Ἄπ. Βακαλοπούλου: Ἱστορία τῆς Θεσσαλονίκης, στὴν ἐκδόση τῆς «Ἐπιτροπῆς Πεντηκονταετηρίδος Ἀπελευθερώσεως τῆς Θεσσαλονίκης», μὲ τίτλο: Θεσσαλονικὴ 1912 - 1962, σελ. 143 - 4).

στήρια. Στους χώρους αυτούς εργασίας οί πρόσφυγες τεχνίτες και ειδικευμένοι εργάτες προσέφεραν τὰ ἐργατικά τους χέρια χωρίς πολλές ἀξιώσεις. Ἐξ ἄλλου ὁ προσφυγικός πληθυσμός, προστιθέμενος στὸν γηγενή, ἀποτελοῦσε ἀξιόλογη ἀγορὰ καταναλώσεως, πού γίνονταν σημαντικώτερη μέ τὴν πάροδο τοῦ χρόνου καὶ τὴ βαθμιαία βελτίωση τοῦ ἐπιπέδου διαβιώσεως τοῦ συνολικοῦ πληθυσμοῦ. Θὰ ἔπρεπε νὰ προσθέσω ὅτι ἡ πρόοδος τῆς βιομηχανίας τῆς Θεσσαλονίκης ὀφείλεται καὶ στὴν οἰκονομικὴ πολιτικὴ, πού ἀκολούθησαν οἱ ἐλληνικὲς κυβερνήσεις μετὰ τὸ 1922, εἰδικώτερα στὴν ἄσκηση πολιτικῆς ἔντονης δασμολογικῆς προστασίας τῶν προϊόντων τῆς ἐλληνικῆς βιομηχανίας. Τέλος, ἡ βιομηχανία τῆς σημερινῆς πρωτεύουσας τῆς Β. Ἑλλάδος ἐπωφελήθηκε καὶ ἀπὸ τὴ συνεχὴ ὑποτίμηση τῆς δραχμῆς καὶ τὴ μετὰ τὴν παγκόσμια οἰκονομικὴ κρίση ἐπιβολὴ ποσοτικῶν καὶ ἄλλων περιορισμῶν στὴν εἰσαγωγὴ στὴν Ἑλλάδα ἀλλοδαπῶν βιομηχανικῶν προϊόντων.

Ἐκ τῶν ὅσων ἀνέφερα προηγουμένως συνάγεται ὅτι κατὰ τὸ ἔτος 1940, πού ἀποτελεῖ τὴν κατάληξη τῶν ἐξελίξεων πού ἐξέθεσα, ἡ περιφερειακὴ καὶ ἐμπορικὴ λειτουργία τῆς Θεσσαλονίκης εἶναι περιορισμένες σὲ σχέση μὲ τίς ἀντίστοιχες λειτουργίες της κατὰ τὴν πρὸ τοῦ 1912 περίοδο. Ὡς ἀκολουθία ὅμως τῶν προαναφερθέντων διεθνῶν οἰκονομικῶν, πολιτικῶν καὶ πολεμικῶν γεγονότων καὶ ὡς συνέπεια τῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς πού ἀκολούθησαν οἱ ἐλληνικὲς κυβερνήσεις τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, ἡ βιομηχανία τῆς Θεσσαλονίκης ἀναπτύχθηκε σημαντικά.

#### IV

Θὰ ἔπρεπε τώρα νὰ προβοῦμε στὴν ἐξέταση τῆς οἰκονομίας τῆς Θεσσαλονίκης ὅπως διαμορφώθηκε στὸ πρῶτο ἐξάμηνο τοῦ τρέχοντος ἔτους.

Τὸ ἔτος 1978 ἀποτελεῖ τὸ τέρμα μιᾶς ἀρκετὰ μεγάλης περιόδου πού ἀρχίζει ἀπὸ τὸ τέλος τοῦ δευτέρου παγκόσμιου πολέμου. Κατὰ τὴ διάρκεια τῆς περιόδου αὐτῆς ἡ περιφερειακὴ καὶ ἡ ἐμπορικὴ λειτουργία τῆς Θεσσαλονίκης παρουσιάζουν ἄνθηση, πού ὀφείλεται στὴν οἰκονομικὴ ἀνάπτυξη τόσο τῆς ἐνδοχώρας της ὅσο καὶ τῆς ἐλληνικῆς καὶ τῆς παγκόσμιας οἰκονομίας<sup>12</sup>. Ἡ περίοδος ὅμως αὐτὴ χαρα-

---

12. Ἡ ἐξέλιξη τῆς ἐμπορικῆς λειτουργίας τῆς Θεσσαλονίκης θὰ μπορούσε νὰ συναχθεῖ ἀπὸ τὴν κίνηση τοῦ λιμανιοῦ της. Ἐκ τῶν στοιχείων πού εἶχε τὴν καλωσύνη

κτηρίζεται κυρίως από γοργή βιομηχανική ανάπτυξη της πρωτεύουσας της Β. Ελλάδος και των περιχώρων της. Η πρόοδος της βιομηχανίας της οφείλεται πρώτα στην πολιτική που άσκήθηκε από τις ελληνικές κυβερνήσεις της περιόδου αυτής και που απέβλεπε στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας σε συνδυασμό με τη βιομηχανική αποκέντρωση. Από την πολιτική αυτή ώφελήθηκε περισσότερο από όλες τις έπαρχιακές πόλεις ή Θεσσαλονίκη, της οποίας η βιομηχανία αναπτύχθηκε με ταχύ ρυθμό. Ο ρυθμός θά ήταν μάλιστα ταχύτερος αν η πολιτική βιομηχανικής αποκέντρώσεως ήταν τολμηρότερη. Τη βιομηχανία της πόλης μας ενίσχυσε και η εισροή Ξένων κεφαλαίων, έπειτα από τα νομοθετικά μέτρα που έλαβαν οι ελληνικές κυβερνήσεις για την προστασία των άλλοδαπων επενδύσεων. ΈΕ άλλου η μετανάστευση των αγροτών προς τις ελληνικές πόλεις και η βελτίωση του βιοτικού επίπεδου των κατοίκων των μεγάλων αστικών κέντρων και των έπαρχιών διευκόλυνε πολύ την ελληνική βιομηχανία, συνεπώς και την βιομηχανία της Θεσσαλονίκης. Σοβαρός παράγοντας που επηρέασε ευνόικα τη βιομηχανία της πόλης μας ήταν και

νά μου χορηγήσει τὸ Τμήμα Δημοσίων Σχέσεων τοῦ Ὅργανισμοῦ Λιμένος Θεσσαλονίκης συνάγεται, ὅτι ἡ γενικὴ κίνηση τοῦ λιμανιοῦ τῆς πόλης μας ἀπὸ τὸ 1926 ἕως τὸ 1940 καὶ μετὰ τὸ δεῦτερο παγκόσμιο πόλεμο ἕως σήμερα ἦταν ἡ ἀκόλουθη (σύνολο φορτώσεων καὶ ἐκφορτώσεων ἐσωτερικοῦ, ἐξωτερικοῦ καὶ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, σὲ τόννους):

	Σύνολο Ξηροῦ φορτίου	Ἵγρὰ καύσιμα	Εἰδικώτερα Γιουγκοσλαβικὴ Ἐλευθέρη Ζώνη
1926 - 30	2.890.386	203.608	1929 - 30 : 232.682 (διετία)
1931 - 35	3.620.640	260.413	1931 - 35 : 1.923.337
1936 - 40	3.311.687	339.491	1936 - 39 : 1.491.641
Περίοδος γερμανικῆς κατοχῆς	—	—	—
1945 - 49	1.346.035	317.700	—
1950 - 54	2.185.699	649.650	1954 : 315
1955 - 59	5.585.789	951.937	1955 - 59 : 570.778
1960 - 64	7.742.781	1.188.633	1960 - 64 : 1.699.394
1965 - 69	12.145.380	14.758.694	1965 - 69 : 1.505.476
1970 - 74	18.402.651	26.463.276	1970 - 74 : 1.201.795
1975 - 77	14.590.862	14.581.268	1975 : 149.732

Ἀπὸ τὰ στοιχεῖα αὐτὰ προκύπτει ὅτι ἀπὸ τὸ 1945 ἕως τὸ 1977, δηλαδὴ σὲ διάστημα 32 ἐτῶν, ἡ συνολικὴ ποσότητα Ξηροῦ φορτίου αὐξήθηκε ἀπὸ 269.207 τόν-

ή εγκατάσταση στην Θεσσαλονίκη και στα περίχωρά της μεγάλων συγχρονισμένων βιομηχανικών μονάδων καθώς και ο έκσυγχρονισμός ύφισταμένων βιομηχανικών επιχειρήσεων. Η δυνατότητα των επιχειρήσεων αυτών να παράγουν προϊόντα σε καλή ποιότητα και σε χαμηλή σχετικά τιμή επέτρεψε σε πολλές βιομηχανικές επιχειρήσεις όχι μόνο να ανταγωνίζονται τα άλλοδαπα προϊόντα στην ελληνική αγορά, αλλά και να εξάγουν τα δικά τους προϊόντα σε χώρες της άλλοδαπης. Από όλα αυτά συνάγεται ότι η βιομηχανική λειτουργία στη σημερινή Θεσσαλονίκη είναι ή πιό ενδιαφέρουσα και ή πιό δυναμική από όλες τις οικονομικές της λειτουργίες. Η πρόοδος που πραγματοποιήσε ή πόλη μας στο βιομηχανικό τομέα είναι πολύ περισσότερο έντυπωσιακή από την εξέλιξη που σημείωσε σε οιονδήποτε άλλο τομέα<sup>13</sup>, με εξαίρεση τη βελτίωση που παρατηρήθηκε στον τομέα της Άνωτάτης Παιδείας. Άτυχως ή σύγκριση του ρυθμού πρόοδου που επιτελέσθηκε στους διαφόρους τομείς είναι πολύ δύσκολη αν όχι αδύνατη.

## V

Έξετάσθηκε έως τώρα ή εξέλιξη της οικονομικής Ζωής της Θεσσαλονίκης, ειδικότερα ή οικονομική πρόοδος που πραγματοποιήθηκε

---

νους (ετήσιος μέσος όρος πενταετίας 1945 - 1949) σε 4.863.620,6 (ετήσιος μέσος όρος τριετίας 1975 - 77) δηλ. δεκαοκταπλασιάσθηκε, ενώ ή συνολική ποσότητα υγρών καυσίμων αύξηθηκε από 63.540 τόννους (ετήσιος μέσος όρος πενταετίας 1945 - 49) σε 4.860.422,6 (ετήσιος μέσος όρος τριετίας 1975 - 77) δηλαδή πολλαπλασιάσθηκε επί 76 φορές. Θα έπρεπε όμως να υπογραμμισθεί ότι ή απότομη αύξηση που παρατηρήθηκε στις έκφορτώσεις και φορτώσεις υγρών καυσίμων κατά την πενταετία 1965 - 69 (ιδίως κατά το έτος 1966 κατά το οποίο ή κίνηση σε υγρά καύσιμα αύξηθηκε σε 2.044.122 τόννους από 360.574 τόννους που ήταν στον προηγούμενο χρόνο) οφείλεται στην έναρξη της λειτουργίας του διύλιτηρίου πετρελαίου της εταιρίας Esso - Pappas.

Γιά να σχηματίσουμε ολοκληρωμένη εικόνα της εξέλιξεως του έμποριου της Θεσσαλονίκης, θα έπρεπε στα προηγούμενα στοιχεία να προσθέσουμε και την κίνηση έμπορευμάτων που μεταφέρονταν διά Εηρας και με άεροπλάνα. Σχετικά στοιχεία δέν διαθέτουμε.

13. Η εξέλιξη της βιομηχανίας του βιομηχανικού κέντρου της Θεσσαλονίκης συνάγεται από τα ακόλουθα στατιστικά στοιχεία:

χρονολογία άπογραφής	άριθμός καταστημάτων	άριθμός άπασχολουμένων	κινητήρια δύναμη (HP)
15 Νοεμβριου 1958	6.372	34.957	61.249,7
29 Σεπτεμβριου 1973	9.405	48.292	178.131

Τα στατιστικά αυτά στοιχεία έχουν ληφθεί από τις εξής εκδόσεις της Έθνι-



πρό τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, κατόπιν στό χρονικό διάστημα πού μεσολάβησε μεταξύ τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων καί τέλος ἀπό τόν δεύτερο πόλεμο μέχρι σήμερα, ἔγινε δέ προσπάθεια νά δοθεῖ ἡ εἰκόνα πού παρουσίαζε ἡ οἰκονομία τῆς Θεσσαλονίκης τὸ 1912, τὸ 1940 καθώς καί στίς ἀρχές τοῦ τρέχοντος ἔτους. Θά προσπαθῶ τώρα νά ἐκθέσω μὲ συντομία τίς προοπτικές μελλοντικῆς ἐξελίξεως τῆς συμπρωτεύουσας, προϋποθέτοντας ὅτι ἡ ἐξέλιξη αὐτῆ δέν θά ἀνακοπεῖ ὡς συνέπεια πολέμου (τοπικοῦ ἢ διεθνούς) ἢ βαθειᾶς οικονομικῆς κρίσεως, ὅπως ἐκείνη πού καταταλαιπώρησε τήν παγκόσμια οἰκονομία ἀπό τὸ 1929 καί ἐφεξῆς. Ἡ ἐξέταση τῆς μελλοντικῆς ἀναπτύξεως τῆς Θεσσαλονίκης θά γίνει πρῶτα μὲ προοπτικὴ βραχυχρόνια, θά ἀναφέρεται δηλαδή στὰ ὀλίγα προσεχῆ χρόνια, καί κατόπι μὲ προοπτικὴ μακροχρόνια, θά ἀναφέρεται δηλαδή στό ἀπώτερο μέλλον.

Ὡς πρὸς τὴν περιφερειακὴ λειτουργία τῆς πόλης τοῦ Θερμαϊκοῦ, προβλέπεται ὅτι αὐτὴ στὰ προσεχῆ χρόνια θά συνεχίσει νά τὸνώνεται, ἐφ' ὅσον ἀναπτύσσεται ἡ οἰκονομία τῆς ἐνδοχώρας της, πού οὐσιαστικά εἶναι ἡ κεντρικὴ καί δυτικὴ Μακεδονία. Εἶναι φανερό ὅμως ὅτι, τηρουμένων τῶν ἀναλογιῶν, ἡ Θεσσαλονικὴ δέν θά φθάσει στὰ προσεχῆ χρόνια τὴν ἀκμὴ πού εἶχε στὴ δευτέρη πεντηκονταετία τοῦ 18ου αἰῶνα, ἀφοῦ τότε ἡ ἐνδοχώρα της ἔφθανε ἔως τὴν κεντρι-

---

κῆς Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Ἑλλάδος: α) Ἀπογραφὴ τῶν βιομηχανικῶν, βιοτεχνικῶν καί ἐμπορικῶν ἐν γένει καταστημάτων τῆς 15ης Νοεμβρίου 1958, Ἀθῆναι 1960, σελ. XXVII καί β) Ἀποτελέσματα τῆς ἀπογραφῆς βιομηχανίας-βιοτεχνίας καί ὀρυχείων τῆς 29ης Σεπτεμβρίου 1973, Ἀθῆναι 1975, σελ. 88. Ἀτυχῶς νεώτερα στοιχεῖα δέν ὑπάρχουν. Ἐνδειξὴ τῆς ἀναπτύξεως τῆς βιομηχανίας δέν ἀποτελεῖ βέβαια ἡ αὔξη τοῦ ἀριθμοῦ τῶν καταστημάτων, οὔτε ἡ αὔξη τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπασχολουμένων. Ἡ τελευταία θά μᾶς ὀδηγοῦσε σὲ χρήσιμα συμπεράσματα μόνον ἂν γνωρίζαμε καί τὴν ἐξέλιξη τῆς παραγωγικότητας τῶν ἐργαζομένων. Ὡς ἀσφαλέστερη ἔνδειξη τῆς ἀναπτύξεως τῆς βιομηχανίας ἀπομένει ἡ ἐξέλιξη τῆς κινητήριας δύναμης σὲ ἵππους, πού αὐξήθηκε σὲ 15 χρόνια κατὰ 290,8%. Ἀλλὰ καί ἡ ἐνδειξη αὐτὴ δέν εἶναι ἀπόλυτα ἱκανοποιητικὴ. Γιατί, ἂν συγκρίνομε τὸ ποσοστὸ αὐτὸ μὲ τὸ ποσοστὸ πού δείχνει τὴν ἐξέλιξη τοῦ λιμανιοῦ σὲ Ἐρρό φορτίο, θά διαπιστώσομε μὲ ἐκπληξη ὅτι στὴν τελευταία αὐτὴ περίπτωσι τὸ ἀντίστοιχο ποσοστὸ εἶναι μεγαλύτερο: 310,4% (1958: 1.133.985 τόννοι, 1973: 4.141.299 τόννοι Ἐρροῦ φορτίου). Ἀναπτύχθηκε τὸ ἐμπόριο ταχύτερα ἀπὸ τὴ βιομηχανία; Ὁχι βέβαια. Καί μόνο ἡ ἐμπειρικὴ διαπίστωση ὅτι γύρω ἀπὸ τὸ 1958 ὑπῆρχαν στὴν περιοχὴ Θεσσαλονίκης μικρὲς ἐπιχειρηματικὲς μονάδες, ἐνῶ ἐν τῷ μεταξύ ἰδρύθηκαν καί σήμερα λειτουργοῦν πολλὰ, μεγάλα καί συγχρονισμένα βιομηχανικὰ συγκροτήματα, εἶναι ἀρκετὰ γιὰ νά καταλήξομε σὲ ἀντίθετα συμπεράσματα. Ἡ ἐσφαλμένη εἰκόνα πού δίδουν οἱ ἀριθμοὶ ὀφείλεται προφανῶς στό γεγονός ὅτι τὰ μεγά-

κή Εύρώπη, ενώ τώρα δὲν ξεπερνάει τὰ σύνορα τῆς Ἑλλάδος μὲ τούς τρεῖς βαλκανικούς γείτονες.

Ὡς πρὸς τὴν ἐμπορική λειτουργία, ἡ ἐξέλιξή της στὰ προσεχῆ χρόνια θὰ εἶναι ἀνάλογη μὲ τὴν ἐξέλιξη τῆς οἰκονομίας πού τὸ ἐμπόριο τῆς Θεσσαλονίκης θὰ κληθεῖ νὰ ἐξυπηρετήσῃ. Ἔτσι, τὸ ἐσωτερικὸ ἐμπόριο τῆς Θεσσαλονίκης θὰ ἐξελιχθεῖ ἀνάλογα μὲ τὸ ρυθμὸ ἀναπτύξεως τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας. Ὅπως εἶναι γνωστό, κατὰ τὴν τελευταία δεκαπενταετία ἡ οἰκονομία μας ἀναπτύσσεται μὲ ρυθμὸ 6,6% κατὰ μέσο ὄρο. Τὰ τελευταία ὅμως δύο χρόνια ὁ ρυθμὸς αὐτὸς μειώθηκε ὡς συνέπεια τῆς παγκόσμιας ὕφεσης καὶ τῶν ὑπέρογκων ἀμυντικῶν δαπανῶν πού ἀναγκάζεται νὰ ἐπωμισθεῖ ἡ ἑλληνικὴ οἰκονομία γιὰ νὰ ἀντιμετωπισθοῦν ἐνδεχόμενες ἐκδηλώσεις τῆς σωβιετιστικῆς πολιτικῆς γειτονικῆς χώρας. Οἱ δύο αὐτοὶ παράγοντες δὲν φαίνεται πιθανόν νὰ παραμερισθοῦν κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ χρόνια. Στὰ χρόνια αὐτὰ ἀνάλογη προβλέπεται νὰ εἶναι καὶ ἡ ἐξέλιξη τοῦ ἐσωτερικοῦ ἐμπορίου. Ὡς πρὸς τὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο τῆς Θεσσαλονίκης, αὐτὸ θὰ συμβαδίσῃ μὲ τὴν πρόοδο τῆς ἑλληνικῆς, κυρίως ὅμως τῆς παγκόσμιας οἰκονομίας. Γιὰ τούς λόγους πού ἀναπτύχθηκαν προηγουμένως, στὰ προσεχῆ λίγα χρόνια ἡ ἀνάπτυξη τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς συμπρωτεύουσας δὲν προβλέπεται νὰ εἶναι θεαματικὴ. Τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ ὡς πρὸς τὴ βιομηχανία τῆς Θεσσαλονίκης.

---

λα ἐργαστᾶσια πού ἰδρύθηκαν ἀπὸ χρονικὸ διάστημα ἀπὸ τὸ 1958 ἕως τώρα, εἶναι μὲν ἐξοπλισμένα μὲ σύγχρονα μηχανήματα, δὲν εἶναι ὅμως ἠλεκτροβόρα, ἡ δὲ δύναμή τους σὲ ἵππους δὲν φανερῶνει τὴ μεγάλη παραγωγικὴ δυναμικότητά τους. ἘΕ ἄλλου ἡ σύνθεση τῶν προϊόντων πού διακινουῦνταν στὸ λιμάνι ὑπογραμμίζει τὴν ἀνάπτυξη ὄχι τόσο τοῦ ἐμπορίου ὅσο τῆς βιομηχανίας. Γιατὶ τὸ μεγαλύτερο μέρος τῶν εἰσαγομένων προϊόντων ἀποτελεῖται ἀπὸ πρῶτες ὕλες βιομηχανίας, πού ἔχουν μεγάλο ὄγκο ἢ βάρος, μικρὴ ὅμως ἀξία. Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ περίπτωση τῶν ὑγρῶν καυσίμων, τῶν ὁποίων ἡ διακίνηση πολλαπλασιάσθηκε ἐπὶ 76 φορές σὲ 32 χρόνια. Ὅπως ὅμως ἀναφέρθηκε προηγουμένως στὴ σημείωση 12, ἡ ἀπότομη αὐτὴ αὔξηση ὀφείλεται στὴν ἔναρξη τῆς λειτουργίας τοῦ διύλιστηρίου πετρελαίου. Τὸ διύλιστήριο αὐτὸ κατεργάζεται μεγάλες ποσότητες ἀργοῦ πετρελαίου καὶ παράγει σὲ μικρὲς μὲν ποσότητες, μεγάλης ὅμως ἀξίας βενζίνη καὶ ἄλλα προϊόντα πού ἀποστέλλονται κατόπιν διὰ Ἐηρᾶς σὲ ὅλα τὰ μέρη τῆς Ἑλλάδος καὶ στὸ ἐξωτερικὸ. Ὡστε ὁ πολλαπλασιασμὸς τῆς ποσότητας τοῦ εἰσαγομένου ἀργοῦ πετρελαίου ἀποτελεῖ ἐνδειξὴ βιομηχανικοῦ ὄργανοῦ καὶ ὄχι ἐξαιρετικῶν ἐπιτεύξεων τοῦ ἐμπορίου. Οἱ δύο κλάδοι θὰ μπορούσαν νὰ συγκριθοῦν ἂν γνωρίζαμε τίς ποσότητες τῶν διακινουμένων προϊόντων τῆς κατεργασίας τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου.

Ἐνῶ ὅμως βραχυχρόνια ἢ ἐξέλιξη τῆς πόλης τοῦ Θερμαϊκοῦ δὲν φαίνεται νὰ εἶναι ἀλματώδης, πολὺ εὐνοϊκώτερες εἶναι οἱ προοπτικὲς ἀναπτύξεώς της στὸ ἀπώτερο μέλλον. Εὐοίωνες προβλέψεις μποροῦν βάσιμα νὰ γίνουν ὡς πρὸς τὴν ἐμπορικὴ λειτουργία της, εἰδικώτερα τὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριό της. Οἱ διπλωματικὲς καὶ ἐμπορικὲς σχέσεις μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ ὁμόρων χωρῶν τῆς Βαλκανικῆς χερσονήσου ἔχουν βελτιωθεῖ καὶ βελτιώνονται συνεχῶς μὲ τὴν πάροδο τοῦ χρόνου. Βέβαια, ἀπὸ τὴν ἐποχὴ πού οἱ χώρες αὐτές ἀπέκτησαν τὴν ἐθνικὴ τους ἀνεξαρτησία καὶ τὰ σημερινὰ τους σύνορα, προσπαθοῦν νὰ εὐνοήσουν τὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριό τους μέσω τῶν δικῶν τους λιμανιῶν. Ἡ Θεσσαλονικὴ ὅμως εἶναι προνομιακὰ τοποθετημένη ἀπὸ γεωγραφικῆς ἀπόψεως, καὶ προορίζεται νὰ χρησιμεύσει ὡς φυσικὴ ὁδὸς μεταξὺ τῶν βαλκανικῶν χωρῶν καὶ τῶν χωρῶν τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου. Στὸ ἐμπόριο τὸ διεξαγόμενο μεταξὺ τῶν χωρῶν αὐτῶν, τὸ κόστος μεταφορᾶς, μέσω Θεσσαλονίκης, εἶναι τόσο χαμηλό, ὥστε τελικὰ ἢ οἰκονομικὴ σκοπιμότης θὰ παραχωρήσει τὴ θέση της στὴν ἀνάγκη ὀρθολογικῆς ὀργανώσεως τοῦ ἐμπορίου. Ἔτσι ἐλπίζεται ὅτι ἡ Γιουγκοσλαβία, πού προσπάθησε ἕως τώρα νὰ διοχετεύσει τὸ ἐξωτερικὸ της ἐμπόριο στὰ λιμάνια τῆς Ἀδριατικῆς, θὰ ἀναγκασθεῖ νὰ ἀξιοποιήσῃ καλύτερα τὰ μεγάλα πλεονεκτήματα πού προσφέρει στὸ ἐμπόριό της ἡ Γιουγκοσλαβικὴ Ζώνη Θεσσαλονίκης<sup>14</sup>. Ὑπενθυμίζεται ὅτι τὸ διαμετακομιστικὸ ἐμπόριο τῆς Ζώνης αὐτῆς εἶναι ἀσήμαν-

---

Στὴν περίπτωση αὐτὴ θὰ διαπιστώναμε ὅτι ἄλλοτε ὑπῆρχε ἐμπόριο τῶν προϊόντων αὐτῶν χωρὶς νὰ ὑπάρχει βιομηχανία, ἐνῶ σήμερα λειτουργεῖ μεγάλο καὶ συγχρονισμένο ἐργοστάσιο, χάρις στὸ ὁποῖο αὐξήθηκε ἡ ἐμπορία τῶν προϊόντων. Δὲν γνωρίζουμε ὅμως τίς ποσότητες καὶ τὴν ἀξία τῆς βενζίνης καὶ τῶν ἄλλων προϊόντων πού διακινοῦνται, τὰ ὑπάρχοντα στοιχεῖα δὲν εἶναι συγκρίσιμα, καὶ δικαιούμεθα τελικὰ νὰ συμπεράνουμε ὅτι οἱ ἀπόψεις πού διατυπώθηκαν στὸ κείμενο ὡς πρὸς τὸ ρυθμὸ προόδου πού σημειώθηκε στοὺς διάφορους κλάδους τῆς οἰκονομίας τῆς Θεσσαλονίκης εἶναι ὀρθές.

14. Ὑπενθυμίζεται ὅτι ἡ Γιουγκοσλαβικὴ Ζώνη Θεσσαλονίκης σταμάτησε νὰ λειτουργεῖ τὸ 1975, ὅταν ἔπαυσε νὰ ἰσχύει ἡ σύμβαση πού εἶχε συναφθεῖ γιὰ πενήντα χρόνια μεταξὺ ἐλληνικῆς καὶ γιουγκοσλαβικῆς κυβερνήσεως. Ἀπὸ τότε ἰσχύει εἰδικὸ καθεστῶς. Βλ. σχετικὰ στὸ νόμο 88 τῆς 22 Ἰουνίου 1975 «περὶ κυρώσεως τῆς ἐν Ἀθήναις ὑπογραφείσης τὴν 3 Φεβρουαρίου 1975 ρυθμίσεως μεταξὺ Ἑλληνικῆς Δημοκρατίας καὶ Σοσιαλιστικῆς Ὀμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαβίας ἀφορώσης εἰς τὴν διαμετακόμισιν τῶν γιουγκοσλαβικῶν ἐμπορευμάτων μέσω τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης τοῦ Λιμένος Θεσσαλονίκης ὡς καὶ τῶν παρακολουθούτων ταύτην Παραρτημάτων I καὶ II» (ὁ νόμος 88 δημοσιεύθηκε στὸ Φ.Ε.Κ. τεύχος Α' ἀριθ. 159, τῆς 30 Ἰουλίου 1975).

το σέ σύγκριση με τὸ συνολικὸ ἐμπόριο, τὸ διεξαγόμενον μέσω τῆς Ἑλευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης<sup>15</sup>. Ἐξ ἄλλου, ἡ ἐπανασύνδεση τοῦ ἑλληνικοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου μετὰ τὸ βουλγαρικὸ μέσω τῆς κοιλάδας τοῦ Στρυμώνα, ποῦ πραγματοποιήθηκε τὸν Ἰούνιο τοῦ 1965, θὰ διευκολύνει τὸ βουλγαρικὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο, ὅταν ἡ ἐπανασύνδεση αὐτὴ ἀποτελέσει ἀντικείμενο πιὸ συστηματικῆς ἐκμεταλλεύσεως. Τέλος, ἡ ἀνατολικὴ Ἀλβανία θὰ ὠφεληθεῖ πολὺ ὅταν στὶς διὰ ξηρᾶς μεταφορὲς τῆς ἀξιοποιήσει, ὅπως πρὶν ἀπὸ τὸν πόλεμο, τὶς δυνατότητες μεταφορῶν μετὰ τῆ σιδηροδρομικῆ γραμμὴ Θεσσαλονίκης - Φλωρίνης<sup>16</sup>.

Ἐκεῖνο ὅμως ποῦ θὰ προκαλέσει ἀνθῆση τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς πρωτεύουσας τῆς Β. Ἑλλάδος θὰ εἶναι ἡ σύνδεση τῆς Ἑλλάδος μετὰ τὴν Εὐρωπαϊκὴ Οἰκονομικὴ Κοινότητα. Ἡ σύνδεση αὐτὴ ἀπέτελεσε στὸν τόπο μας ἀντικείμενο πολλῶν συζητήσεων καὶ ἀντεγκλήσεων. Ἡ ὑπόμνηση ὅμως αὐτῶν βρίσκεται ἔξω ἀπὸ τὰ πλαίσια τῆς σημερινῆς ὁμιλίας, στὴν ὁποία θὰ ἀναφερθοῦμε ἀποκλειστικὰ στὴν μελέτη τῆς οικονομικῆς ζωῆς τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τῶν ἐπιπτώσεων ποῦ εἶχαν καὶ θὰ ἔχουν σ' αὐτὴν διάφορα γεγονότα καὶ ἐξελίξεις. Ἀπὸ αὐτῆς καὶ μόνο τῆς σκοπιᾶς κρινόμενη ἡ ἔνταξη θὰ ἔχει πολὺ εὐνοϊκὰ ἀποτελέσματα.

Ἐνα ἀπὸ τὰ πλεονεκτήματα ποῦ προσφέρει στὴν Κοινὴ Ἀγορὰ ἡ ἔνταξη αὐτὴ εἶναι ἡ θέση ποῦ ἡ Ἑλλάδα κατέχει στὸ δρόμο ποῦ συνδέει τὴν Κεντρικὴ Εὐρώπη μετὰ τὶς χῶρες τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Εἰδικώτερα ἡ Θεσσαλονίκη ἀποτελεῖ μοναδικὸ συγκοινωνιακὸ κόμβο στὸ δρόμο αὐτὸ, λόγω τῆς θέσεώς της στὸ μυχὸ τοῦ Θερμαϊκοῦ κόλπου. Θὰ ἔπρεπε νὰ ὑπενθυμίσω ὅτι τὸ εὐρωπαϊκὸ ἐμπόριο μετὰ τὶς χῶρες τῆς Μέσης Ἀνατολῆς ἦταν πάντοτε σημαντικὸ. Πιὸ συγκεκριμένα, οἱ χῶρες τῆς Β.Δ. Εὐρώπης χρησιμοποιοῦσαν τὸ θαλάσσιο δρόμο, ποῦ διασχίζει τὴ Μάγχη, τὸν Ἀτλαντικὸ, τὰ στενὰ τοῦ Γιβραλτάρ καὶ τὴ Μεσόγειο. Οἱ Μεσογειακὲς πάλι χῶρες ἔστελναν τὰ ἐμπορεύματά τους ἀπὸ τὰ λιμάνια τους τῆς Μεσογείου. Τέλος οἱ χῶρες

---

15. Ἡ ἐξέλιξη τῆς Γιουγκοσλαβικῆς Ζώνης προκύπτει ἀπὸ τὰ στοιχεῖα ποῦ ἀναφέρθηκαν προηγουμένως στὴ σημείωση 12.

16. Πρὶν ἀπὸ τὸ δεῦτερο παγκόσμιο πόλεμο τὰ ἐμπορεύματα ποῦ προορίζονταν γιὰ τὴν ἀνατολικὴ Ἀλβανία, ἰδιαίτερα γιὰ τὴν περιοχὴ τῆς Κορυτσᾶς, μεταφέρονταν ἀπὸ τὴ Θεσσαλονίκη μετὰ σιδηρόδρομο ἕως τὴ Φλώρινα καὶ ἀπὸ τὴ Φλώρινα μετὰ αὐτοκίνητα στὴν Κορυτσᾶ. Ὁ πόλεμος καὶ οἱ μεταπολεμικὲς συνθήκες συνετέλεσαν στὴν ἀχρηστεύση τῆς συγκοινωνιακῆς αὐτῆς ὁδοῦ.

τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης τὰ ἔστειλαν διὰ ξηρᾶς ἕως τὴν Τεργέστη καὶ ἐν μέρει ἕως τὴ Θεσσαλονίκη, γιὰ νὰ διακινηθοῦν κατόπιν διὰ θαλάσσης ἕως τὰ λιμάνια τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου. Δὲν εἶναι γνωστὸ ποῖο εἶναι τὸ ποσοστὸ πού ἐκφράζει τὴ σχέση πού ὑπάρχει μεταξύ τῆς ἀξίας τῶν ἐμπορευμάτων πού ἀνταλλάσσονταν μεταξύ Εὐρώπης καὶ Μέσης Ἀνατολῆς, ἀφ' ἑνὸς διὰ μέσου τῆς Θεσσαλονίκης καὶ ἀφ' ἑτέρου διὰ μέσου ὄλων τῶν λοιπῶν ὁδῶν συγκοινωνίας, πού προανέφερα. Προφανῶς τὸ ποσοστὸ αὐτὸ εἶναι πολὺ μικρὸ. Ἐκείνο πού θὰ ἤθελα νὰ ὑπενθυμίσω εἶναι ὅτι κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τὸ συνολικὸ ἐμπόριο Εὐρώπης - Μέσης Ἀνατολῆς τονώθηκε σημαντικὰ ὕστερα ἀπὸ τὴν ἀπότομη ἄνοδο τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου τῶν κατοίκων τῶν χωρῶν παραγωγῆς πετρελαίου καὶ τῶν σημαντικώτατων ἐπενδύσεων πού πραγματοποιοῦνται στὶς χῶρες αὐτές. Τὸ ἐμπόριο αὐτὸ ὑπολογίζεται νὰ θρίσκει σὲ ὑψηλὰ ἐπίπεδα καὶ συνεχῶς νὰ τονώνεται, ὄχι μονάχα κατὰ τὴ διάρκεια τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πετρελαιοπηγῶν, ἀλλὰ καὶ ὕστερα ἀπὸ τὴν ἐξάντληση αὐτῶν. Δύο Γάλλοι οἰκονομολογοὶ, οἱ Ph. Heymann καὶ B. Berteloot, προβλέπουν ὅτι ὡς συνέπεια τῶν πραγματοποιηθέντων ἀσυνήθως μεγάλων ἐπενδύσεων στὶς χῶρες αὐτές, μερικὲς ἐξ αὐτῶν θὰ ἀναπτυχθοῦν τόσο πολὺ ὥστε θὰ διαδραματίζουσι ἀξιόλογο ρόλο στὴν παγκόσμια οἰκονομία<sup>17</sup>.

Ἡ ἔνταξη τῆς Ἑλλάδος στὴν Κοινὴ Ἀγορὰ θὰ συμβάλει στὴ σημαντικὴ αὔξηση τοῦ μικροῦ, ὅπως εἶδαμε προηγουμένως, ποσοστοῦ τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ ἐμπορίου μέσω Θεσσαλονίκης ἐν σχέσει πρὸς τὸ συνολικὸ ἐμπόριο Εὐρώπης - Μέσης Ἀνατολῆς. Κατακόρυφη ὅμως αὔξηση τῆς ἀξίας τῶν διακινουμένων διὰ τῆς Θεσσαλονίκης ἐμπορευμάτων θὰ προκαλέσει ἢ διάνοιξη τῆς διώρυγας, πού θὰ συνδέει τὸν Ἄξιό μὲ τὸν Δούναβη καὶ ἢ κατασκευὴ τοῦ Εὐρωλιμένα Θεσσαλονίκης.

Ὡς πρὸς τὸ θέμα τῆς διώρυγας, σήμερα οἱ χῶρες τῆς Κεντρικῆς καὶ Ἀνατολικῆς Εὐρώπης πού στέλνουν ἐμπορεύματα σὲ χῶρες τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου χρησιμοποιοῦν κατὰ μεγάλο μέρος τὸ δρόμο Δουνάβεως - Μαύρης Θάλασσης - Δαρδανελλίων - Αἰγαίου. Ἐὰν κατασκευασθεῖ διώρυγα μεταξύ Ἄξιοῦ καὶ Μοράβα (παραποτάμου τοῦ Δουνάβεως), θὰ δημιουργηθεῖ καινούργιος πλωτὸς δρόμος πού θὰ συνδέει τὸ Δούναβη (κοντὰ στὸ Βελιγράδι) μὲ τὸ Αἰγαῖο

---

17. Βλ. Ph. Heymann et B. Berteloot: *Aujourd'hui et demain - La crise*, Paris: Editions J.-C. Lattès, 1974, κεφ. IX, σελ. 125 ἐπ.

(κοντά στη Θεσσαλονίκη). Ο νέος αυτός δρόμος θά συντελεί στη συντόμηση της απόστασεως κατά 1.200 χιλιόμετρα, στην έξοικονόμηση χρόνου κατά τρεις ημέρες και στη μείωση του κόστους μεταφοράς κατά \$ 1,50 - 2,20 ανά τόννον ώφελίμου φορτίου, δηλ. κατά 25 - 30%. Έξ ἄλλου, ὁ νέος πλωτός δρόμος θά ώφελήσει τίς παρόχθιες περιοχές και πόλεις που θά εἰσπράττουν διόδια ἀπό διερχόμενα ποταμόπλοια, θά συμβάλει στην αὔξηση της ἀξίας της γῆς και στη δημιουργία δυνατοτήτων ἀπασχολήσεως κατά τήν κατασκευή και ἐκμετάλλευση τῶν διωρύγων. Ὄταν ὁ νέος πλωτός δρόμος συνδυασθεῖ και συμπληρωθεῖ μέ ἀρδευτικά ἔργα, θά συντελέσει και στην ἐντατικώτερη και συστηματικώτερη ἀξιοποίηση της γῆς της λεκάνης τοῦ Ἀξιού και τοῦ Μοράβα<sup>18</sup>. Ἡ ὑπηρεσία Οἰκονομικῶν και Κοινωνικῶν Ὑποθέσεων τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν ἔχει ἤδη ἐπιληφθεῖ της ἐξετάσεως τοῦ θέματος<sup>19</sup>, ὑπογράφηκε δέ τόν περασμένο χρόνο σύμβαση μεταξὺ ἐκπροσώπων της Ἑλλάδος, της Γιουγκοσλαβίας και τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν που προβλέπει τήν ἐκπόνηση της σχετικῆς μελέτης<sup>20</sup>.

Ὡς πρὸς τό θέμα τοῦ Εὐρωλιμένα Θεσσαλονίκης, αὐτό εἶναι

---

18. Βλ. Ὑπηρεσία Οἰκονομικῶν και Κοινωνικῶν Ὑποθέσεων τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν - Διεύθυνσις Πόρων και Μεταφορῶν -: Ναυσιπλοϊκὴ ὁδὸς μεταξὺ Δουνάβεως και Αἰγαίου Πελάγους. Σχέδιον YUG/72/005. Ἀναγνωριστικὴ Ἔκθεσις συνταχθεῖσα ὑπὸ διεπιστημονικῆς ὁμάδος Συμβούλων Ἠν. Ἐθνῶν, Νέα Ὑόρκη, Ἰούλιος 1973 (πολυγρ.), σελ. 62 ἐπ. Σημειωτέον ὅτι τό θέμα τοῦ πλωτοῦ δρόμου Δουνάβεως - Θεσσαλονίκης - Αἰγαίου μελετήθηκε και ἀπὸ ἄλλους ὀργανισμοὺς (βλ. σχετικά σὸ Παράρτημα 1 της προηγούμενης μελέτης). Ἀνεξάρτητα ἀπὸ τίς μελέτες που ἀναφέρονται γενικῶς σὸ θέμα αὐτό, ἐκπονήθηκαν μελέτες σχετικῆς μέ τό εἰδικώτερο θέμα της ἀξιοποιήσεως τόσο της λεκάνης τοῦ Μοράβα ὅσο και της λεκάνης τοῦ Ἀξιού. [Βλ. Παράρτ. 1 της ἴδιας μελέτης, ἐπίσης βλ. μελέτη: Integrated Development of the Vardar - Axios River Basin, Final Data Review Report, Vol. I, II, The Economist Intelligence Unit Ltd., London and Hydrotechnic Corporation, New York (δὲν σημειώνεται χρονολογία)].

19. Βλ. σχετικά τήν ἀναφερόμενη στην προηγούμενη σημείωση μελέτη της Ὑπηρεσίας Οἰκονομικῶν και Κοινωνικῶν Ὑποθέσεων τῶν Ἠν. Ἐθνῶν ἐπίσης βλ. United Nations Development Programme, Integrated Development of the Vardar/Axios River Basin: Navigable Waterway Danube - Aegean Sea within the Vardar/Axios River Basin [Report on the mission carried out in 1976 from April 22 to May 20 by M. Pommier and N. Van Thienen, civil engineers of the Compagnie Nationale du Rhône - Lyon (France), June 1976].

20. Βλ. U.N. Development Programme, Project of the Governments of Greece and Yugoslavia: title: Navigable Waterway between the Danube and the Aegean Sea, First Phase, Nr. RM/75/030/C/01/01 (δὲν ἀναφέρεται χρονολογία).

συνυφασμένο με τὸ θέμα τῆς διώρυγας, ἐφ' ὅσον ἡ διώρυγα αὐτὴ θὰ καταλήγει στὶς ἐκβολές τοῦ Ἄξειοῦ καὶ ἐφ' ὅσον τὰ ποταμόπλοια, τὰ προερχόμενα ἀπὸ τὴν Κεντρικὴ Εὐρώπη, θὰ ἀποθέτουν τὰ ἐμπορεύματα τοὺς ἀναγκαστικὰ στὴν περιοχὴ Θεσσαλονίκης, γιὰ νὰ μεταφορτωθοῦν σὲ πλοῖα καὶ νὰ μεταφερθοῦν στὰ λιμάνια τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Ὅπως εἶναι φανερό, στὸν ὄραματιζόμενο Εὐρωλιμένα Θεσσαλονίκης θὰ πρέπει νὰ γίνουν οἱ ἀπαραίτητες ἐγκαταστάσεις ἐκφορτώσεως, μεταφορᾶς, ἐναποθηκεύσεως, διαλογῆς, ἐπεξεργασίας καὶ ἐπαναφορτώσεως προϊόντων πάσης φύσεως. Ὁ Εὐρωλιμένος αὐτὸς θὰ περιλαμβάνει συνεπῶς μιὰ βιομηχανικὴ περιοχὴ, ἐνδεχομένως μπορεῖ νὰ καταστῆ ἀξιόλογο ναυπηγικὸ κέντρο, ἀσφαλῶς δὲ θὰ ἀποτελέσει τὸ τέρμα ἀγωγοῦ πετρελαίου πού θὰ τροφοδοτεῖ μετὰ τὸ λεγόμενο μαῦρο χρυσὸ τὰ διύλιστήρια πετρελαίου τῶν Σκοπίων. Ἐὰν πραγματοποιηθοῦν ὅλα αὐτὰ, ἡ Θεσσαλονικὴ μπορεῖ νὰ γίνῃ τὸ Rotterdam τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου<sup>21</sup>.

Γιὰ τὴν μελέτη τοῦ θέματος τοῦ Εὐρωλιμένα τὸ Ὑπουργεῖο Συντονισμοῦ συνέστησε δύο ἐπιτροπές: τὴ Συντονιστικὴ Ἐπιτροπὴ Εὐρωλιμένος Θεσσαλονίκης (Σ.Ε.Ε.Θ.) καὶ τὴν Ἐπιτελικὴ Ὁμάδα Σχεδιασμοῦ Εὐρωλιμένος Θεσσαλονίκης (Ε.Ο.Σ.Ε.Θ.)<sup>22</sup>. Ἐπειδὴ θεωρήθηκε ὅτι τὸ θέμα τοῦ Εὐρωλιμένα ξεπερνάει τὰ στενὰ ὄρια τῆς οἰκονομίας τῆς Θεσσαλονίκης καὶ ἔχει πανελλήνια σημασία, οἱ δύο ἐπιτροπές ἐδρεύουν στὴν Ἀθήνα καὶ ἀποτελοῦνται ἀπὸ ἐκπροσώπους τῶν ἐνδιαφερομένων Ὑπουργείων καὶ εἰδικευμένους ἐπιστήμονες. Ἀτυχῶς οἱ ἐργασίες τῶν δύο ἐπιτροπῶν δὲν φαίνεται νὰ ἔχουν προ-

---

21. Εἶναι φανερό ὅτι οἱ ἐγκαταστάσεις τοῦ λιμανιοῦ τῆς Θεσσαλονίκης, ὅπως αὐτές ἐμφανίζονται σήμερα καὶ ὅπως προβλέπεται νὰ διαμορφωθοῦν στὰ ἐπόμενα χρόνια, δὲν μποροῦν νὰ ἐξυπηρετήσουν τὸ ἐμπόριο ὅπως αὐτὸ θὰ ἀναπτυχθεῖ ὕστερα ἀπὸ τὴν κατασκευὴ τῆς διώρυγας. Θὰ ἔπρεπε ὁ Εὐρωλιμένος νὰ ἐγκατασταθεῖ σὲ καταλλήλοτερη περιοχὴ. Ὡς περιοχὴ ἐνδεδειγμένη γιὰ νὰ δεχθεῖ τίς ἐγκαταστάσεις τοῦ Εὐρωλιμένα θεωρεῖται ἡ περιοχὴ πού βρίσκεται μεταξὺ τῶν ποταμῶν Ἄξειοῦ καὶ Ἀλιάκμονος, προτείνεται μάλιστα ἡ ἐπιχωμάτωση τόσο τῆς ἀκτῆς αὐτῆς ὅσο καὶ τῶν γειτονικῶν ἀκτῶν (βλ. Ὑπουργεῖον Δημοσίων Ἔργων - Ὑψηρὴ Οἰκισμοῦ; Χωροταξικὴ μελέτη Θεσσαλονίκης, Μελέτη γενικοῦ ρυθμιστικοῦ σχεδίου, Ἀρχιτέκτων καθηγητῆς Ι.Δ. Τριανταφυλλίδης - Νέος Λιμὴν, εἰδικὴ συνεργασία: Τοπογράφος Μηχανικὸς Α. Κυριαζῆς, πολιτικὸς μηχανικὸς Κ. Πατραμάνης, Θεσσαλονικὴ, Ὀκτώβριος 1968).

22. Ἡ ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργοῦ Συντονισμοῦ «περὶ συγκροτήσεως Συντονιστικῆς Ἐπιτροπῆς καὶ Ἐπιτελικῆς Ὁμάδος Σχεδιασμοῦ Εὐρωλιμένος Θεσσαλονίκης» δημοσιεύθηκε στὸ φύλλο τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως ἀριθ. 39, τεῦχος Β' τῆς 25 Ἰανουαρίου 1977.

χωρήσει πολύ. Φοβούμαι μάλιστα ότι τά μέλη τῶν ἐπιτροπῶν αὐτῶν δὲν ἔχουν πεισθεῖ ὅτι ἡ περιοχὴ τῆς Θεσσαλονίκης εἶναι πρόσφορη γιὰ νὰ φιλοξενήσει τὸν Εὐρωλιμένα. Ἐγὼ προσωπικῶς νομίζω ὅτι ἡ πόλη μας εἶναι ἡ μόνη ἐνδεδειγμένη ἀπὸ ὅλες τὶς πόλεις τῆς Ἑλλάδος γιὰ νὰ καταστῆ ὁ Εὐρωλιμένας τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου. Τὴν ἀποψὴ μου αὐτὴ στηρίζω σὲ ὅσα ἔως τώρα ἐξέθεσα. Τὴν ἀποψὴ μου αὐτὴ στηρίζω καὶ στὸ γεγονός ὅτι, καὶ χωρὶς τὶς ἀπαιτούμενες ἐγκαταστάσεις, τὸ λιμάνι τῆς Θεσσαλονίκης χρησιμοποιεῖται ἤδη, ἔστω καὶ ὑποτυπωδῶς, ὡς Εὐρωλιμένας. Πραγματικά, μετὰ ἀπὸ σύναψη συμβάσεως μεταξύ Ἑλλάδος καὶ Συρίας, τὸ λιμάνι τῆς Θεσσαλονίκης ἔχει συνδεθεῖ μὲ τὸ λιμάνι Ταρτούς τῆς Συρίας μὲ ὀχηματαγωγὰ πλοῖα, πού ἔχουν ἀρχίσει νὰ ἐκτελοῦν δρομολόγια ἀπὸ 19 Δεκεμβρίου 1977<sup>23</sup>.

Τὸ θέμα τοῦ Εὐρωλιμένα συνδέεται καὶ μὲ τὸ θέμα τοῦ διεθνοῦς ἀερολιμένα Θεσσαλονίκης. Ἡ θέση τῆς Θεσσαλονίκης μεταξύ Β.Δ. καὶ Κεντρικῆς Εὐρώπης ἀφ' ἑνὸς καὶ Μέσης Ἀνατολῆς ἀφ' ἑτέρου, καθιστᾷ τὸν ἀερολιμένα τῆς κατάλληλο γιὰ τὴν προσεγίωση ἀεροπλάνων πού προέρχονται ἀπὸ τὴ μιά περιοχὴ καὶ προορίζονται γιὰ τὴν ἄλλη, δηλ. κατάλληλο γιὰ νὰ χρησιμεύσει ὡς διεθνὲς ἀεροδρόμιο, παράλληλα μὲ τὸν ἀερολιμένα τῶν Ἀθηνῶν. Ἀλλὰ ἡ Θεσσαλονίκη πολ-

---

23. Βλ. ἀνακοινώσεις Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας στὴν ἐφημερίδα «Μακεδονία» τῆς 21 Σεπτεμβρίου 1978. Εἶναι ἀλήθεια, ὅτι πρὶν ἀπὸ τὴν σύνδεση Θεσσαλονίκης μὲ Ταρτούς πραγματοποιήθηκε ἡ σύνδεση τοῦ Βόλου μὲ τὸ ἴδιο λιμάνι τῆς Συρίας, πού ἀποδείχθηκε ἐπιτυχημένη. Αὐτὸ ὅμως δὲν σημαίνει ὅτι τὸ λιμάνι τοῦ Βόλου προσφέρεται περισσότερο ἀπὸ τὸ λιμάνι τῆς Θεσσαλονίκης γιὰ τὴν ἐγκατάσταση τοῦ Εὐρωλιμένα. Εἶναι ἀδιανόητο ἀπὸ ἀπόψεως κόστους μεταφορᾶς, τὰ ἐμπορεύματα πού θὰ στέλλονται ἀπὸ τὴν Κεντρικὴ Εὐρώπη καὶ θὰ φθάνουν μὲ ποταμόπλοιο στὶς ἐκβολές τοῦ Ἀεῖου (ὅταν κατασκευασθεῖ ἡ διώρυγα Μοράβα - Ἀεῖου), νὰ φορτώνονται σὲ σιδηροδρομικὰ θαγόνια ἢ φορτηγὰ αὐτοκίνητα γιὰ νὰ σταλοῦν στὸ Βόλο (ἢ σὲ ὀποιαδήποτε ἄλλη πόλη τῆς Ἑλλάδος) καὶ ἀπὸ ἐκεῖ νὰ μεταφορτώνονται σὲ πλοῖα πού προορίζονται νὰ προσεγγίσουν λιμάνια τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου. Ἔτσι προβλέπεται ὅτι μόλις κατασκευασθεῖ ἡ διώρυγα, ἡ σύνδεση Βόλου - Λιμανιοῦ Συρίας θὰ τείνει κατὰ πᾶσα πιθανότητα νὰ ἀτονήσει. Ἐπιβάλλεται λοιπὸν νὰ ληφθοῦν τότε μέτρα προστασίας τῆς οἰκονομίας τοῦ Βόλου. Ἀλλὰ οἱ εὐνοϊκὲς ἐπιπτώσεις τῆς κατασκευῆς τῆς διώρυγας ἐπάνω στὴν οἰκονομία τῆς Θεσσαλονίκης καὶ σ' ὀλόκληρην τὴν οἰκονομία τῆς χώρας μας εἶναι τόσο συντριπτικὰ σημαντικώτερες ἀπὸ τὶς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐπάνω στὴν οἰκονομία τοῦ Βόλου, ὥστε νὰ εἶναι ἀνεπίτρεπτο ἢ πιθανότητα τέτοιων δυσμενῶν ἐπιπτώσεων νὰ συντελέσει στὴν ἀναστολὴ τῆς κατασκευῆς τοῦ Εὐρωλιμένα στὸ μυχὸ τοῦ κόλπου τοῦ Θερμαϊκοῦ.



λές φορές κατά τη διάρκεια του χειμώνα καλύπτεται από πυκνή όμιχλη. Ἡ όμίχλη αὐτή, σέ συνδυασμό μέ τούς λόφους πού βρίσκονται νοτίως τοῦ ἀερολιμένα, ἐμποδίζουν τά ἀεροσκάφη νά προβαίνουν στούς ἐλιγμούς πού εἶναι ἀναγκαῖοι γιά τήν προσγείωση καί τήν ἀπογείωση ὅταν ἡ ὀρατότητα εἶναι μειωμένη λόγω τῆς όμίχλης. Γιά τήν ἀντιμετώπιση τοῦ μειονεκτήματος αὐτοῦ προτάθηκαν διάφορες λύσεις. Μία ἀπό αὐτές ἀναφέρεται στήν προέκταση στή θάλασσα διαδρόμου προσγειώσεως πού ὑπάρχει στόν ἤδη ὑφιστάμενο ἀερολιμένα<sup>24</sup>. Μία ἄλλη λύση συνίσταται στήν δημιουργία νέου ἀερολιμένα στήν ἀναπεπταμένη πεδιάδα δυτικά τῆς Θεσσαλονίκης, κοντά στόν ὀραματιζόμενο Εὐρωλιμένα<sup>25</sup>. Δέ γνωρίζω ἂν οἱ προτάσεις αὐτές ἔχουν ἐξετασθεῖ μέ τήν ἐπιβαλλόμενη προσοχή<sup>26</sup>.

Ἡ σύνδεση τῆς Ἑλλάδος μέ τήν Κοινή Ἀγορά καί ἡ πραγματοποίηση τοῦ ὀράματος τῆς διανοίξεως διώρυγας Ἀεῖου - Δουνάβεως καί τῆς δημιουργίας τοῦ Εὐρωλιμένα Θεσσαλονίκης θά ἔχει ἀσυνήθως εὐνοϊκές ἐπιπτώσεις καί στίς δύο ἄλλες λειτουργίες τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς συμπρωτεύουσας. Ὅπως εἶναι φανερό, ἡ περιφερειακή λειτουργία τῆς πού ὑπέστη καθίζηση ὕστερα ἀπό τούς πολέμους τοῦ 1912 - 13, ὅπως ἀνέφερα στήν ἀρχή τῆς ὀμιλίας μου, ὄχι μόνο θά ἐπανακτήσει τή σημασία πού εἶχε τό 18ο αἰώνα ἀλλά καί θά τήν ξεπεράσει, ἀφοῦ θά καταργηθοῦν οἱ δασμοί καί οἱ πάσης φύσεως πε-

---

24. Ἡ προέκταση αὐτή θά γίνονταν ὕστερα ἀπό ἐργασίες ἐπιχωματώσεως τμήματος τῆς θάλασσας κοντά στήν ἀκτή. Μέ τίς ἐργασίες αὐτές θά σχηματίζονταν μεγάλη ἔκταση γῆς, πού ὄχι μόνο θά παρείχε τή δυνατότητα προεκτάσεως τοῦ διαδρόμου προσγειώσεως, ἀλλά καί θά ἐπέτρεπε τή μεταφορά τῶν ἐγκαταστάσεων τῆς Διεθοῦς Ἐκθέσεως Θεσσαλονίκης ἀπό τή σημερινή τῆς περιοχὴ στήν ἔκταση αὐτή, στήν ὁποία ἡ Ἐκθεση θά μπορούσε μέ ἄνεση νά ἀναπτυχθεῖ. Τῆ λύση αὐτή ὑπέδειξε ὁ καθηγητής τοῦ Πανεπιστημίου μας Ἀριστ. Λιακόπουλος, ἐξ ὧν γνωρίζω.

25. Σύμφωνα μέ τή λύση αὐτή, ὁ ἀερολιμένας πού ὑπάρχει σήμερα θά περιοριθεῖ στό ρόλο τοῦ τουριστικοῦ ἀεροδρομίου· ὁ κύριος ἀερολιμένας θά ἐγκατασταθεῖ μεταξὺ τῶν ποταμῶν Ἀεῖου καί Λουδία, στή βορεινή πλευρὰ τῆς περιοχῆς πού προορίζεται νά χρησιμεύσει ὡς Εὐρωλιμένας. (Βλ. Ὑπουργεῖον Δημοσίων Ἔργων - Ὑπηρεσία Οἰκισμοῦ: Χωροταξικὴ μελέτη Θεσσαλονίκης, Μελέτη γενικοῦ ρυθμιστικοῦ σχεδίου, Ἀρχιτέκτων καθηγητῆς Ἰ.Δ. Τριανταφυλλίδης - Ἀεροδρόμια, εἰδικὴ συνεργασία: ἀρχιτέκτων Α. Παρπαῖρης, Θεσσαλονίκη, Ὀκτώβριος 1968).

26. Σχετικὸ μέ τό θέμα τῆς βελτιώσεως τῶν συγκοινωνιῶν ὡς συνέπεια τῆς κατασκευῆς τῆς διώρυγας τοῦ Ἀεῖου - Δουνάβεως καί τοῦ διεθοῦς ἀερολιμένα Θεσσαλονίκης εἶναι τό θέμα τῆς βελτιώσεως τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου τῶν χωρῶν τῆς Βαλκανικῆς χερσονήσου. Τό θέμα αὐτό ἀπασχόλησε τίς βαλκανικὲς δια-

ριορισμοί, πού δυσχεραίνουν σήμερα τή διεξαγωγή του ἔμποριου μεταξύ Ἑλλάδος καί ὄλων τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ. Ἔτσι ἡ ἔνδοχώρα τῆς Θεσσαλονίκης θά περιλαμβάνει ἀσφαλῶς τίς χώρες τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, εἰδικώτερα τή μεγάλη καί πλούσια ἀγορά τῆς Δ. Γερμανίας, ἐνδεχομένως τήν ἀγορά τῶν χωρῶν Βενελυξ, ἴσως καί τῆς βορειοδυτικῆς Γαλλίας καί τῆς Ἀγγλίας. Τήν ἀγορά αὐτή ἡ Θεσσαλονίκη θά ἐφοδιάζει μέ γεωργικά προϊόντα παραγόμενα κυρίως στή Β. Ἑλλάδα, ἐπίσης μέ ὀρισμένα βιομηχανικά προϊόντα, πού παράγονται ἤδη στήν πόλη καί τήν περιοχή τῆς συμπρωτεύουσας, καί πού ἐξάγονται μέ μεγάλη ἐπιτυχία στίς προαναφερόμενες χώρες. Βέβαια ἀρχικά μόνο ἡ ἔκταση, στήν ὁποία ἀναφέρεται ἡ περιφερειακή λειτουργία, θά ὑποστῆ ἀπότομη καί μεγίστης ἐκτάσεως μεταβολή. Ἡ ἔνταση τῶν συναλλαγῶν μεταξύ Θεσσαλονίκης καί ἔνδοχώρας θά παραμείνει σέ σχετικά χαμηλά ἐπίπεδα. Ἐλπίζεται ὅτι μέ τήν πάροδο τοῦ χρόνου καί τήν ἀνάπτυξη τῆς οἰκονομίας τῆς Β. Ἑλλάδος ἡ περιφερειακή λειτουργία θά ἐξελιχθεῖ κατὰ τρόπο περισσότερο ἱκανοποιητικό. Ἡ περιφερειακή λειτουργία θά ἀποκτήσει ὅμως περισσότερο οὐσιαστικό περιεχόμενο ὅταν, ἐκ παραλλήλου, τονωθεῖ ἡ βιομηχανική λειτουργία τῆς Θεσσαλονίκης. Ἄλλ' ἡ ἀνάπτυξη τῆς βιομηχανίας τῆς πόλης μας ἀποτελεῖ βεβαία συνέπεια τῆς ἐντάξεως τῆς Ἑλλάδος στήν Κοινή Ἀγορά καί ἀκόμη περισσότερο βεβαία συνέπεια τῆς κατασκευῆς τῆς διώρυγας καί τοῦ Εὐρωλιμένα Θεσσαλονίκης. Λόγω τῆς θέσεώς της καί τῶν σχετικά χαμηλοτέρων μισθῶν τῶν ἐργαζομένων, ἡ συμπρωτεύουσα προσελκύει ἤδη καί θά προσελκύσει ἀργότερα περισσότερο ἀλλοδαπό ἀλλά καί ἑλληνικό κεφάλαιο, πού

---

σκέψεις πού πραγματοποιήθηκαν πρὶν ἀπὸ τὸ δεῦτερο παγκόσμιο πόλεμο καί ἀντιμετωπίσθηκε ἡ περίπτωση τῆς κατασκευῆς μεγάλης γέφυρας πού θά ἔνωσε τίς δύο ὄχθες τοῦ Δουνάβεως κοντὰ στήν πόλη Κοράμπια τῆς Ρουμανίας. Ἔτσι ἡ Θεσσαλονίκη θά συνδέονταν σιδηροδρομικῶς μέ τή Ρουμανία καί μέ χώρες πού βρίσκονται μετὰ τή Ρουμανία, διὰ μέσου τοῦ Πλέβεν καί τῆς Σόφιας. Στὴ Βαλκανικὴ Διάσκεψη τοῦ 1932 πού ἔγινε στὸ Βουκουρέστι, ἡ ρουμανικὴ ἀντιπροσωπεία ὑποστήριξε ὅτι τὸ ρουμανικὸ ἔμπόριο θά κερδίσει πολλὰ ἂν χρησιμοποιηθεῖ ἡ γραμμὴ: Βουκουρέστι - Γκόρνα - Ὁρεχοβίτσα - Πλέβεν - Σόφια - Θεσσαλονίκη, γιατί ἡ γραμμὴ αὐτὴ ἔχει μῆκος μόνο 630 χιλιόμετρα. Ἡ ἄποψη αὐτὴ, μέ τὴν ὁποία ἦταν σύμφωνη καί ἡ βουλγαρικὴ ἀντιπροσωπεία, δέν ἦταν ἀρεστὴ στὴ γιουγκοσλαβικὴ ἀντιπροσωπεία πού εὐνοοῦσε τὴν τόνωση τῶν γιουγκοσλαβικῶν λιμανιῶν τῆς Ἀδριατικῆς (βλ. Ι. Κ. Βασδραβέλλη: Λιμὴν Θεσσαλονίκης, στήν ἐκδόση τῆς «Ἐπιτροπῆς Πεντηκονταετηρίδος Ἀπελευθερώσεως τῆς Θεσσαλονίκης» μέ τίτλο: Θεσσαλονίκη 1912 - 1962, σελ. 545).

θά συμβάλει στην ίδρυση νέων βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων καί στὸν ἐκσυγχρονισμό τῶν παλαιότερων.

## VI

Ἡ οικονομική πρόοδος μιᾶς πόλης, μιᾶς περιοχῆς, μιᾶς χώρας, ἐξαρτᾶται ἀπὸ πολλοὺς παράγοντες. Ἐνας ἀπὸ αὐτοὺς, καί μάλιστα οὐσιώδης, εἶναι ἡ ἀσκουμένη ἀπὸ τὴν κυβέρνηση οικονομική πολιτική. Ἐὰν ἡ πολιτική αὕτη εἶναι ἐνδεδειγμένη, συντελεῖ στὴν οικονομική πρόοδο στὴν ὁποία ἡ πολιτική αὕτη ἀποβλέπει. Στὴν περίπτωση τῆς Θεσσαλονίκης διάφοροι, ἀνεξάρτητοι τῆς κυβερνητικῆς οικονομικῆς πολιτικῆς, παράγοντες, πού ἀναπτύχθηκαν προηγουμένως, συντέλεσαν στὴ συρρίκνωση τῆς περιφερειακῆς λειτουργίας της καί στὴν ἐπιβράδυνση τοῦ ρυθμοῦ προόδου τοῦ ἐσωτερικοῦ καί τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου της. Ὡς πρὸς τὴ βιομηχανική λειτουργία τῆς συμπρωτεύουσας, αὕτη εὐνοήθηκε ἀπὸ τὴν πολιτική βιομηχανικῆς ἀποκεντρώσεως πού ἀσκήθηκε, μολονότι, ὅπως ὑπογράμμισα προηγουμένως, ἡ πολιτική αὕτη δὲν ἦταν ἀρκετὰ θαρραλέα. Ἡ σημερινὴ οικονομική πολιτική τῆς ἑλληνικῆς κυβερνήσεως, πού ἀποσκοπεῖ τὴν ταχεία ἔνταξη τῆς Ἑλλάδος στὴν Ε.Ο.Κ. προβλέπεται ὡς πολιτική, τῆς ὁποίας οἱ ἐπιπτώσεις θά εἶναι πάρα πολὺ εὐνοϊκῆς γιὰ τὴν οἰκονομία τῆς Θεσσαλονίκης, ἰδίως ὅταν πραγματοποιηθεῖ τὸ ὄραμα τῆς διώρυγας καί τοῦ Εὐρωλιμένα. Ὑπάρχει ὅμως ἕνας ἄλλος παράγοντας πού μπορεῖ νὰ μετριάσει οὐσιαστικά τὴν ἀποδοτικότητα τῶν κυβερνητικῶν μέτρων ὡς πρὸς τὴ συμπρωτεύουσα. Ὁ παράγοντας αὐτός εἶναι ἡ πολιτική πού θά ἀκολουθήσει ἡ ἑλληνικὴ κυβέρνηση ὡς πρὸς τὸ μόνιμο αἶτημα τῶν κατοίκων τῆς Θεσσαλονίκης καί γενικώτερα τῆς Β. Ἑλλάδος γιὰ ἀποκέντρωση.

Ὅταν ἡ οικονομική ζωὴ τοῦ τόπου μας ἦταν ἀπλούστερη, τὸ συγκεντρωτικὸ σύστημα διοικήσεώς του ἦταν ἴσως προσφυέστερο. Σήμερα μὲ τὴ συρροή τῶν προβλημάτων τὰ ὁποία ἀντιμετωπίζει ἡ πατρίδα μας καί εἰδικώτερα ἡ Β. Ἑλλάδα καί τὰ ὁποία ἔγιναν καί συνεχῶς θά γίνονται πολυπλοκώτερα, ὁ συγκεντρωτισμός, σὲ συνδυασμὸ μὲ τὴ γραφειοκρατία πού αὐτὸς συνεπάγεται, ἀπειλεῖ νὰ προκαλέσει τὴν ἀσφυξία τῆς οἰκονομίας της. Εἶναι καιρὸς τὸ Ὑπουργεῖο Β. Ἑλλάδος νὰ ἀποκτήσει περισσότερη ἐξουσία νὰ ἐπιλύει ἐπὶ τόπου τὰ προβλήματα αὐτά εἶναι ἐπίσης καιρὸς ἡ Θεσσαλονίκη νὰ παύσει νὰ εἶναι κατ' εὐφημισμὸν συμπρωτεύουσα καί νὰ γίνῃ πραγματικὴ πρωτεύουσα τῆς Β. Ἑλλάδος. Ὁ Ἑλληνικὸς Βορρᾶς δὲν μπο-

ρει πιά νά διοικεῖται ἀπό τήν Ἀθήνα. Ἐάν λάβουμε ὑπόψη ὅτι, πλήν τῆς Θεσσαλονίκης, προβλήματα ἀναπτύξεως ἀντιμετωπίζει καί θά ἀντιμετωπίσει καί ἡ περιοχή τῆς Καβάλας, ὅπως καί ἡ δυτική Θράκη, θά καταλήξουμε στό συμπέρασμα ὅτι ἡ συνέχιση τῆς σημερινῆς καταστάσεως, συγκεκριμένα ἡ ἐξάρτηση τῆς καθημερινῆς ἐξελίξεως τῆς Β. Ἑλλάδος ἀπό τήν Ἀθήνα, θά ἀποτελέσει τροχοπέδη πού θά σβῆσει τίς ἐλπίδες ταχείας οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τοῦ ἐλληνικοῦ ὄρου καί εἰδικώτερα τῆς Θεσσαλονίκης.

## VII

Ἡ εἰκόνα πού δόθηκε προηγουμένως γιά τὸ οἰκονομικὸ μέλλον τῆς Θεσσαλονίκης θά μπορούσε νά χαρακτηρισθεῖ ὡς μὴ πλήρης ἀνδέν γίνονταν μνεῖα τῶν ἐπιπτώσεων πού θά ἦταν δυνατό νά ἔχουν στό μέλλον αὐτὸ οἱ σεισοὶ πού συγκλόνισαν τοὺς κατοίκους τῆς τοὺς περασμένους χαλεποὺς μῆνες Μαῖο καί Ἰούλιο. Γιά νά ὀλοκληρώσουμε λοιπὸν τήν εἰκόνα αὐτή, θά ἔπρεπε μέ πολλή συντομία νά ὑπολογίσουμε πρῶτα τὸ μέγεθος τῶν Ζημιῶν πού προκάλεσε ὁ χολωμένος Ἐγκέλαδος, νά ὑπενθυμίσουμε κατόπιν συνοπτικά τὴν ἱστορία τῶν σεισμῶν τῆς περιοχῆς τῆς Θεσσαλονίκης καί νά ἐκθέσουμε τέλος τὰ πορίσματα τῆς ἐξετάσεως αὐτῆς πού θά εἶναι καί τὰ πορίσματα τοῦ σημερινοῦ πανηγυρικοῦ.

Ἀκριβεῖς ὑπολογισμοὶ τῶν Ζημιῶν πού προκάλεσε ὁ Ἐγκέλαδος δέν ἔγιναν ἀκόμη. Ἡ Ὑψηρεσία Ἀποκαταστάσεως Σεισμοπαθῶν Β. Ἑλλάδος καί τὸ Τεχνικὸ Ἐπιμελητήριον Ἑλλάδος ὑπολόγισαν τὸν ἀριθμὸ τῶν κτιρίων πού ἔπαθαν Ζημίαι, δέν ἐξετίμησαν ὅμως σέ χρηματικὰ ποσὰ τίς Ζημίαι αὐτές<sup>27</sup>. Ἐνδείξεις γιά τὸ συνολικὸ ποσὸ τῶν Ζημιῶν μπορεῖ νά θρεῖ κανεὶς στὴν Εἰσηγητικὴ Ἔκθεση ἐπὶ τοῦ σχεδίου νόμου «περὶ ἐπιβολῆς εἰσφορᾶς διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἐκτάκτων δαπανῶν ἐκ τῶν σεισμῶν εἰς τὸν Νομὸν Θεσσαλονίκης». Στὴν ἔκθεση αὐτὴ σημειώνεται ὅτι ὁ προϋπολογισμὸς τοῦ δημοσίου θά ἐπιβαρυνθεῖ μέ 5 δισ. δρχ. γιά τὴν ἐπισκευὴ καί ἀνακατασκευὴ δημοσίων καί ἰδιωτικῶν κτιρίων καί μέ 4 δισ. λόγω ἀπωλείας δημοσίων ἐσόδων πού προκάλεσε ἡ ἀνάσχεση τῆς οἰκονομικῆς δραστηρι-

---

27. Ὁ ἀριθμὸς τῶν κτιρίων καί διαμερισμάτων πού δέν ἔχουν θιγεῖ οὐσιαστικὰ ἀπὸ τοὺς σεισμοὺς ἢ ἔχουν ὑποστῆ Ζημίαι διαφόρων βαθμῶν, ὥστε νά χαρακτηρισθοῦν μέ χρῶμα κίτρινο ἢ κόκκινο, ὑπολογίσθηκε ἀπὸ τὴν Ὑψηρεσία Ἀποκα-

ότητας. "Αν λάβουμε υπόψη ότι, πλὴν τῆς ἐπιβαρύνσεως τοῦ δημοσίου γιὰ τὴν ἐπίσκευή καὶ ἀνακατασκευὴ δημοσίων καὶ ἰδιωτικῶν κτιρίων θὰ καταβάλουν καὶ οἱ ἰδιῶτες σημαντικώτατα ποσά, ἂν λάβουμε ἐπίσης ὑπόψη ὅτι ἡ ἀπώλεια δημοσίων ἐσόδων λόγω ἀνασχεσεως τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος ἀντιστοιχεῖ σὲ πολλαπλάσια μείωση τοῦ εἰσοδήματος τῶν ἰδιωτῶν, ἂν τέλος ὑπολογίσουμε τὴ μείωση ποῦ ὑπέστη τὸ μὴ φορολογούμενο εἰσόδημα, ἐπίσης τὰ εἰδικὰ ἐπιδόματα ποῦ κατέβαλαν οἱ ἐπιχειρήσεις στοὺς ὑπαλλήλους καὶ ἐργάτες των, τὶς δαπάνες λειτουργίας ὑπηρεσιῶν ποῦ δημιουργήθηκαν γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων ποῦ προξένησαν οἱ σεισμοὶ κ.ἄ., θὰ διαπιστώσουμε ὅτι ὁ Ἐγκέλαδος προκάλεσε σημαντικὲς ζη-

ταστάσεως Σεισμοπαθῶν Βορείου Ἑλλάδος ἀφ' ἑνός καὶ ἀπὸ τὸ Τεχνικὸ Ἐπιμελητήριο ἀφ' ἑτέρου, ὡς ἐξῆς:

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ		ἀριθμὸς κτιρίων (στοιχεῖα ΥΑΣΒΕ)	ἀριθμὸς διαμ/σμάτων (στοιχεῖα ΥΑΣΒΕ)	ἐπικίνδυνα ἄκρως ἐπικίν- δυνα διαμε- τα (ἐκτίμηση ρίσματα ποῦ ΤΕΕ μὲ ἀρ-ελάχιστα κετὴ ἀκρι- κατοικοῦνται (ἐκτίμηση ΤΕΕ)
<b>Α. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ</b>				
Πράσινα		46.441	184.082	1.500 500
Κίτρινα		11.307	52.047	5.200 2.000
Κόκκινα	ἐπίσκευάσιμα	1.946	5.891	1.500 500
Κόκκινα	κατεδαφιστέα ἢ κατεδαφισμένα	3.204	7.980	4.300 200
Κόκκινα	ἄκρως ἐπικίνδυνα ἐπίσκευάσιμα			
Σύνολο		62.898	250.000	14.000 3.500

#### Β. ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΣΕΙΣΜΟΠΛΗΚΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

(Στοιχεῖα ΥΑΣΒΕ)

Πράσινα	10.347
Κίτρινα	5.107
Κόκκινα	3.952

Σημειώσεις: 1) Ὅλα τὰ κτίρια τῆς ὑπαίθρου ποῦ χαρακτηρίσθηκαν μὲ κόκκινο καὶ τὰ μισὰ περίπου ἀπὸ ἐκεῖνα ποῦ χαρακτηρίσθηκαν μὲ κίτρινο θὰ κατεδαφισθοῦν, ἔνεκα αὐστηροτέρου ἐλέγχου τῶν σχετικῶν ἐπιτροπῶν ἀπὸ μηχανικοὺς καὶ ἔνεκα μετρίας κατασκευῆς των, ποῦ συντελεῖ ὥστε ἡ ἐπίσκευή των νὰ εἶναι ἀσύμφορη. Τελικὰ ὑπολογίζεται ὅτι 7.000 κτίρια θὰ κατεδαφισθοῦν. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀν-

μίες, που υπερβαίνουν τα 30 δισ. δρχ.<sup>28</sup>.

Ἡ Ζημία που υπέστη ὁ ἐμπορικός τομέας καὶ ἰδίως οἱ Ζημίες που υπέστησαν οἱ οἰκοδομὲς προβάλλουν τὸ εὐλογο ἐρώτημα μήπως ἡ οἰκονομία τῆς συμπρωτεύουσας περιέλθει σὲ κατάσταση μαρασμοῦ. Τὸ ἐρώτημα αὐτὸ εἶναι δικαιολογημένο, ἂν ληφθεῖ ὑπόψη, ὅτι ἡ ψύχωση, που δημιούργησαν οἱ σεισμοί, ὀδήγησε πολλοὺς Θεσσαλονικεῖς στὴ σκέψη νὰ ἐγκαταλείψουν τὴν πόλη τους καὶ νὰ ἐγκατασταθοῦν μονίμως στὴν Ἀθήνα ἢ σὲ ἄλλες περιοχές. Ἡ ἀπάντηση στὸ ἐρώτημα διευκολύνεται ἂν μελετηθεῖ ἡ ἱστορία τῶν σεισμῶν τῆς περιοχῆς τῆς συμπρωτεύουσας.

Ὁ ἀείμνηστος καθηγητὴς τοῦ Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης Μάξιμος Μαραβελάκης στηριζόμενος σὲ διάφορες πηγές, ἀναφέρει ὡς μεγάλους σεισμούς, ἱστορικά γνωστούς, που ἐκλόνισαν τὴ Θεσσαλονίκη, τοὺς σεισμούς τῶν ἐτῶν 1430, 1456, 1572, 1585, 1763, 1779 καὶ 1829. Στὸν εἰκοστὸ αἰῶνα, εἰδικώτερα στὶς ἀκόλουθες ἡμερομηνίες ἔδρασαν οἱ ἐξῆς σειсмоγόνες ἐστίες τῆς περιοχῆς Κεντρικῆς Μακεδονίας - Χαλκιδικῆς: 1) Τὴν 5η Ἰουλίου 1902 ἡ ἐστία τῆς Ἀσσήρου, χωριοῦ που βρίσκεται στὸ 24ο χιλιόμετρο τοῦ δημοσίου δρόμο Θεσσαλονίκης - Σερρῶν. 2) Τὴν 8η Νοεμβρίου 1905 ἡ ὑποθαλάσσια ἐστία ΝΑ τοῦ Ἄθω. 3) Τὴν 5η Δεκεμβρίου 1923 ἡ ὑποθαλάσσια ἐστία τοῦ Θερμαϊκοῦ κόλπου που ἔσεισε ἰδίως τὴ χερσόνησο τῆς Κασσάνδρας. 4) Τὴν 20ῆ Δεκεμβρίου 1929 ἡ ὑποθαλάσσια ἐστία τοῦ μυχοῦ τοῦ Συγγιτικοῦ κόλπου. 5) Τὴν 7η καὶ 8η Μαρτίου 1931 ἡ ἐστία τοῦ Βαλαντόβου που βρίσκεται Β.ΒΑ τῆς Γευγελῆς (στὸ σερβι-

---

τισοίχων διαμερισμάτων εἶναι κάπως μεγαλύτερος ἀπὸ τὸν ἀριθμὸ τῶν κτιρίων. 2) Στους ἀνωτέρω ἀναφερομένους ἀριθμοὺς δὲν περιλαμβάνονται τὰ κτίσματα που στεγάζουν ἐπιχειρήσεις. Ἡ Ὑπηρεσία Περιφερειακῆς Ἀναπτύξεως Β. Ἑλλάδος ὑπολόγισε τὴ 18η Σεπτεμβρίου ὅτι στὸ νομὸ Θεσσαλονίκης υπέστησαν σοβαρὲς Ζημίες 5 βιομηχανίες καὶ 273 βιοτεχνίες. Ἀπὸ τοὺς ἐπαγγελματίες περίπου 2.000 ὑέβαλαν αἰτήσεις δανειοδοτήσεως, περισσότερο γιὰ κεφάλαιο κινήσεως καὶ λιγότερο γιὰ ἐπανόρθωση Ζημιῶν (ἕως τὴ 18 Σεπτεμβρίου εἶχαν ἐγκριθεῖ 1.050 αἰτήσεις). Ὡς πρὸς τὶς ἐμπορικὲς ἐπιχειρήσεις δὲν ὑπάρχουν ἀκόμα ἀκριβῆ στατιστικὰ στοιχεία σχετικὰ μὲ Ζημίες σὲ κτίρια. Ἀπὸ τὶς Ξενοδοχειακὲς ἐπιχειρήσεις ὑποβλήθηκαν 64 αἰτήσεις γιὰ δανειοδότηση ἔνεκα Ζημιῶν ἀτὰ κτίσματα (ἐπιστράφηκαν γιὰ νὰ ἐπανυποβληθοῦν σύμφωνα μὲ τὶς προδιαγραφὲς τοῦ Ὑπουργείου Δημοσίων Ἔργων ἀπὸ τὶς ἐπανυποβληθεῖσες αἰτήσεις ἐγκρίθηκαν μόνο δύο ἕως τὴν ὡς ἄνω ἡμερομηνία).

28. Σὲ ἀνάλογους ὑπολογισμοὺς ἔχει προβεῖ καὶ ὁ «Οἰκονομικός Ταχυδρόμος» στὸ φύλλο του ἀριθ. 29 (1264) τῆς 20 Ἰουλίου 1978, σελ. 27.

κό έδαφος) και 6) τήν 26η Σεπτεμβρίου 1932 ή έστία τής 'Ιερισσοῦ πού συνετέλεσε νά λειτουργήσουν άμέσως κατόπιν ή έστία τής λίμνης Βόλθης και ή έστία τής 'Ασπροβάλτας από μυχό τοῦ κόλπου 'Ορφανοῦ<sup>29</sup>. Θα έπρεπε νά ύπογραμμισθεῖ ότι οί τελευταῖοι σεισμοί τοῦ 1932 ήταν από τούς ισχυρότερους πού εκδηλώθηκαν στήν 'Ελλάδα<sup>30</sup>. Γενικά ό καθηγητής Μαραβελάκης παρατήρησε ότι «'Η Θεσσαλονίκη μέχρι σήμερα δέν έχει σεισθεῖ αὐτοχθόνως, προσβάλλεται όμως συχνά άλλοθιγενῶς ὑπό σεισμῶν, οίτινες προκαλοῦνται είτε ὑπό τῶν μεγάλων γενικῶν σεισμῶν τοῦ Αἰγαίου, είτε ὑπό τῶν άνωτέρω περιγραφεισῶν σεισμογόνων έστιῶν.»<sup>31</sup>.

'Από τήν πολύ σύντομη έκθεση τῶν σεισμῶν τής περιοχῆς τής Θεσσαλονίκης συνάγεται ότι ό 'Εγκέλαδος επανειλημμένα συσώρευσε καταστροφές στήν πόλη μας και μάλιστα καταστροφές προφανῶς πολύ μεγαλύτερες από εκείνες τοῦ περασμένου 'Ιουνίου. 'Αλλά ή Θεσσαλονίκη στή μακραιώνα εξέλιξη της έχει πληγεῖ και από άλλες συμφορές. 'Υπενθυμιζεται ότι σλαβικές όρδες έμάστιζαν τήν πόλη από τόν 6ον ἔως και τόν 8ον αἰῶνα' τῶ 904 τήν έλεηλάτησαν πειρατές Σαρακηνοί, τῶ 1185 ή Θεσσαλονίκη έπεσε στα χέρια τῶν Νορμανδῶν, τήν 29 Μαρτίου 1430 καταλήφθηκε από τούς Τούρκους και λεηλατήθηκε κατά τέτοιο τρόπο ὥστε νά έρημωθεῖ και νά προκαλέσει τή μελαγχολία αὐτοῦ τοῦ Σουλτάνου Μουράτ τοῦ Β' πού έπισκέφθηκε άργότερα τήν πόλη.

'Εξ άλλου ή Θεσσαλονίκη, πού ήταν επί τουρκοκρατίας πόλη πάρα πολύ πυκνοκατοικημένη, δέν είχε καλό δίκτυο άποχετεύσεως, τά δέ σπίτια της είχαν συνήθως ξύλινο σκελετό, ήταν ιδιαίτερα έκτεθειμένη στις έπιδημίες και στις πυρκαϊές. Οί έπιδημίες χολέρας και πανούκλας θέριζαν συχνά τούς Θεσσαλονικεῖς<sup>32</sup>, οί δέ πυρκαϊές προ-

---

29. Βλ. Μαΐμου Ι. Μαραβελάκης: Συμβολή εις τήν γνώσιν τοῦ ιστορικοῦ τῶν σεισμῶν τής 'Ελλάδος και τῶν γειτονικῶν αὐτῆς χωρῶν εκ τῶν ένθυμίσεων, Θεσσαλονίκη 1938, κεφ. V, σελ. 49 έπ.

30. Εἰδικά ὡς πρὸς τούς σεισμούς τοῦ 1932 βλ. Μ.Ι. Μαραβελάκης: Les caractères géologiques et macrosismiques des séismes de Chalcidique (Septembre 1932), 'Ακαδημία 'Αθηνῶν, συνεδρία τής 16 Μαρτίου 1933, 'Ανάτυπον εκ τῶν πρακτικῶν τής 'Ακαδημίας 'Αθηνῶν 8, 1933, σ. 131 έπ.· έπίσης Μ.Ι. Μαραβελάκης: Σπουδή επί τῶν σεισμῶν τής Χαλκιδικῆς (Σεπτέμβριος 1932), Θεσσαλονίκη 1936.

31. Βλ. Μ.Ι. Μαραβελάκης, στήν προαναφερομένη έργασία: Συμβολή εις τήν γνώσιν τοῦ ιστορικοῦ τῶν σεισμῶν κλπ., σελ. 50.

32. Στο δέκατο ένατο και στις άρχές τοῦ εικοστοῦ αἰῶνα οί έπιδημίες τής

Ξενοῦσαν μεγάλες καταστροφές. Στὴν νεώτερη ἱστορία ὡς μεγάλη συμφορὰ ἀναφέρεται ἡ πυρκαϊὰ τοῦ 1890 κατὰ τὴ διάρκεια τῆς ὁποίας κήκε ἡ Μητρόπολη καὶ τὸ πολῦτιμο ἀρχεῖο τῆς, καὶ ἡ μεγάλη πυρκαϊὰ τοῦ 1917 ποὺ κατέστρεψε τὸ μεγαλύτερο μέρος τῆς Θεσσαλονίκης<sup>33</sup>.

Ἄπο ὅλα αὐτὰ συνάγεται ὅτι συντρέχει ἓνας παράγοντας, μιὰ δύναμη, ποὺ συντελεῖ ὥστε ἡ συμπερωτεύουσα νὰ ξεπερνάει ὅλες τὶς συμφορές καὶ σὰν τὸν Ἄνταϊο νὰ ἀντλεῖ νέες δυνάμεις γιὰ μιὰ νέα καὶ δραστηριότερη ζωὴ. Ὁ παράγοντας αὐτὸς εἶναι ἡ σπουδαιότητα ἀπὸ γεωπολιτικῆς ἀπόψεως θέσῃ τῆς Θεσσαλονίκης μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

Χάρις στὴ θέσῃ τῆς αὐτῆ ἡ πόλη τοῦ Θερμαϊκοῦ κατόρθωσε νὰ ὑπερηγήσει ὅλες τὶς δυσχέρειες ποὺ ἀντιμετώπισε στὸ παρελθόν, νὰ ἀντισταθεῖ μὲ σθένος στὰ πλήγματα ποὺ δέχθηκε ἕως τῶρα καὶ νὰ γίνῃ μιὰ ζηλευτὴ πόλη ποὺ σφύζει ἀπὸ ζωὴ. Στρηιζόμενοι στὴν ἄποψη αὐτῆ, μποροῦμε νὰ εἴμαστε βέβαιοι ὅτι σὲ λίγο καιρὸ οἱ πρόσφατοι σεισμοὶ τῆς Θεσσαλονίκης θὰ ἀποτελοῦν ἓνα ἐφιάλτη ποὺ θὰ ξεχασθεῖ σιγὰ - σιγὰ μέσα στὴν ὀρμὴ τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεώς τῆς ὡς ἀκολουθία τοῦ παράγοντα ποὺ προανέφερα<sup>34</sup>. Καὶ ἔτσι θὰ καταξιωθεῖ ἡ Θεσσαλονίκη, ἄρκει ἡ τροχοπέδη τοῦ συγκεντρωτι-

---

χολέρας ἐπανειλημμένα θέρισαν τοὺς κατοίκους τῆς Θεσσαλονίκης (εἰδικώτερα τὸ 1832, 1857, 1893, 1911 καὶ 1913). Ὡς πρὸς τὴν πανούκλα, αὐτὴ ἐπισκέφθηκε τὴν πόλη μας στὰ χρόνια 1550, 1553, 1572, 1581, 1588, 1609, 1648, 1679, 1689, 1712 - 14, 1717, 1719 - 21, 1730, 1740, 1748, 1758 - 60, 1761 - 63 κ.ο.κ. (βλ. Vasilopoulos Apostolos E.: A History of Thessaloniki - translation by T.F. Carney - Institute of Balkan Studies, Θεσσαλονίκη 1972' βλ. εἰδικώτερα κεφάλαιο V μὲ τίτλο: Fires and Epidemics; the two dreadful scourges of Thessaloniki under Turkish rule, σελ. 104 - 107).

33. "Ἄλλες μεγάλες πυρκαϊές τῶν νεώτερων χρόνων εἶναι οἱ πυρκαϊές τῶν ἐτῶν 1840, 1849, 1877 καὶ 1910 (βλ. A. E. Vasilopoulos; στὸ ἔργο ποὺ ἀναφέρεται στὴν προηγούμενη σημείωση, σελ. 105).

34. Δὲν ἀποκλείεται μάλιστα οἱ σεισμοὶ νὰ ἀποδειχθοῦν εὐεργετικοὶ γιὰ τὴν πόλη, ἐὰν οἱ Θεσσαλονικεῖς, ταλαιπωρούμενοι ἀκόμα ἀπὸ τὴν ἀνάμνηση τῶν σεισμῶν, μὴ διαθεσιμὸν ὅμως νὰ ἐγκατασταθοῦν σὲ ἄλλη πόλη, ἐγκαταλείψουν τὸ κέντρο τῆς Θεσσαλονίκης, ποὺ δὲν προσφέρεται πιά ὡς τόπος κατάλληλος γιὰ κατοικία, καὶ προτιμήσουν ὡς τόπον διαμονῆς τους τὰ προάστια. ἘΞ ὅσων γνωρίζω, ὁ καθηγητὴς τοῦ Πανεπιστημίου μας Ἄ. Λιακόπουλος διατύπωσε σχετικὸ σχέδιο, ποὺ προβλέπει τὴν ἐπέκταση τῆς πόλης μας στὴν Ν.Α. πλευρὰ, εἰδικώτερα στὴν περιοχὴ ποὺ βρίσκεται μεταξὺ τῶν σημερινῶν Ν.Α. ὁρίων τοῦ σχεδίου πόλεως Θεσ-



σμού και της γραφειοκρατίας της ηρωτεύουσας να μη έμποδίσει την συμπρωτεύουσα να έπωφεληθεί από τις μοναδικές εύκαιρίες που θα παρουσιασθούν για την πόλη μας στα χρόνια που θα άνατείλουν.

Τούς κινδύνους που περικλείει ό οικονομικός μαρασμός της πόλης μας τούς συνειδητοποιήσαμε, όσοι κατά τις δύσκολες ήμέρες των σεισμών διερωτώμασταν ποιές θα ήταν οι έπιπτώσεις ενός πιθανού μαρασμού της Θεσσαλονίκης σ' όλόκληρο τόν έλλαδικό χώρο. Και άντληφθήκαμε ότι, κάτω από τις σημερινές έξαιρετικά δύσκολες

---

σαλονίκης και των οικισμών Πανοράματος και Θέρμης. Μάλιστα ό καθηγητής 'Α. Λιακόπουλος πρότεινε τή σύσταση ειδικού οργανισμού, ό όποιος θα περιβληθεί τή μορφή του νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου και θα άναλάβει σέ πρώτη φάση τή μελέτη και έφαρμογή ειδικού προγράμματος οικιστικής άναπτύξεως της περιοχής αυτής, κατά τó πρότυπο άντίστοιχων φορέων που λειτουργούν από χρόνια σέ χώρες της ΕΟΚ, ιδίως στην 'Αγγλία. Για τήν άποτελεσματική λειτουργία του οργανισμού αυτού προτείνεται: α) 'Η δήμευση όλης της προαναφερομένης έκτασεως και ή άπαγόρευση της άγοραπωλησίας οίουδήποτε τμήματός της. β) 'Η σύνταξη τοπογραφικών σχεδίων και κτηματολογίου της περιοχής και ή καταγραφή όλων των ιδιοκτητών γής, οι όποιοι θα πάρουν οικόδομήσιμη γή άνάλογη με τήν έκταση που διαθέτουν τώρα, σέ θέση όμως που θα όρισει ό οργανισμός και που θα είναι ένδεχομένως διάφορη από τή σημερινή θέση της ιδιοκτησίας του. γ) 'Η σύνταξη πολεοδομικής - ρυμοτομικής μελέτης της περιοχής με βάση τή σύγχρονα διεθνή πρότυπα. Στη μελέτη αυτή θα καθορισθούν οι άναγκαίοι κοινόχρηστοι χώροι (πάρκα και κοινωφελείς λειτουργίες) και ή υπόλοιπη γή θα ρυμοτομηθεί και θα προορίζεται για τήν άνέγερση κατοικιών. 'Η τελευταία αυτή γή θα δοθεί κατά ένα μέρος στους σημερινούς ιδιοκτήτες και κατά τó υπόλοιπο θα χρησιμοποιηθεί από τήν Πολιτεία για τήν άποκατάσταση των άστέγων. δ) 'Ο συνδυασμός του ρυμοτομικού αυτού σχεδίου με τά έπί μέρους σχέδια ύποδομής που θα καταρτισθούν από τούς άρμοδίους οργανισμούς κοινής ώφελείας, όπως ό ΟΥΘ, ό ΟΤΕ, ή ΔΕΗ, ό ΟΑΘ, έτσι ώστε να υπάρξει συντονισμός στην έκτέλεση των έργων και να άποφευχθεί ή σπατάλη ύφισταμένων πόρων. ε) 'Η μεθόδευση μεταφορδς λειτουργιών άσχετων με τήν κατοικία (προφανώς βιομηχανικών έπιχειρήσεων) σέ περιοχές εκτός του ρυμοτομικού σχεδίου. στ) Πόροι του οργανισμού θα είναι οι πιστώσεις που θα δίδονταν στους ιδιώτες για άπαλλοτριώσεις των κτημάτων τους άν δέν ιδρύονταν ό 'Οργανισμός, τά στεγαστικά δάνεια που δέν ύπάρχει πιά λόγος να παρέχονται στους ιδιώτες, έφ' όσον θα δίδεται σ' αυτούς τó δικαίωμα άγορας κατοικίας με εύκολίες πληρωμής και τά έσοδα από τή μακροχρόνια έξόφληση της άξίας των κατοικιών.

'Η πρόταση του καθηγητή Α. Λιακόπουλου είναι πολύ ένδιαφέρουσα, σπνρίζεται στην έμπειρία που άποκτήθηκε από τήν έφαρμογή αναλόγων προγραμμάτων σέ άλλες εύρωπαϊκές χώρες και φαίνεται πρακτική και έφαρμόσιμη και στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης. 'Επί πλέον ή πρόταση αυτή έχει τó πλεονέκτημα ότι δίδει όριστική λύση στο πρόβλημα άναπτύξεως και επεκτάσεως της πόλης μας και δημιουργεί στους Θεσσαλονικείς τήν έντύπωση ότι ή Πολιτεία φροντίζει με σύστημα και σοβαρότητα για τήν έπίλυση του στεγαστικού προβλήματός τους.

για τόν τόπο μας συνθήκες, μιὰ σφριγηλή καί άνθηρή οίκονομικά Θεσσαλονίκη άποτελεϊ τήν προϋπόθεση τής ύπάρξεως μιās άνεξάρτητης έθνικώς καί σεβαστής διεθνώς Έλλάδος. Θα έπρεπε όμως νά συνειδητοποιήσουν τήν άποψη αύτοι όλοι οι "Έλληνες, ή δέ Πολιτεία νά πεισθεϊ ότι μιὰ τέτοια Θεσσαλονίκη δέν μπορεί νά δημιουργηθεϊ με τò σημερινò σύστημα διοικήσεως τής Χώρας.



