

Η ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ  
ΕΔΕΣΣΑΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (1892).  
*Κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις  
στην περιοχή της δυτ. Μακεδονίας*

Το 1859 ο John Longworth, Βρετανός Πρόξενος στο Μοναστήρι, ανέφερε σε επιστολή του προς το Υπουργείο των Εξωτερικών ότι ένας σημαίνων μουσουλμάνος κεφαλαιούχος είχε ζητήσει τη γνώμη του σχετικά με την αποδοτικότητα μιας μελλοντικής σιδηροδρομικής σύνδεσης της Θεσσαλονίκης με το Μοναστήρι. Ο Longworth ενθάρρυνε ανεπιφύλακτα την πρωτοβουλία<sup>1</sup>. Μάλιστα το 1864 δυο Βρετανοί μηχανικοί επιθεώρησαν την πιθανή διαδρομή και αποφάνθηκαν ότι το έργο ήταν από τεχνολογικής απόψεως απόλυτα εφικτό<sup>2</sup>. Τα πρώτα αυτά σχέδια, παρά τη σοβαρότητα των προθέσεων, μπήκαν σύντομα στο ράφι, αποτελούσαν όμως τα αδιάψευστα προμηνύματα της αλλαγής των καιρών.

Για τον Σουλτάνο Αβδ-ουλ-Αζίζ και τους μεγάλους βεζύρηδες Αλή και Φουάντ η βελτίωση της τεχνολογικής υποδομής της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας αποτελούσε όχι μόνο επιτακτική οικονομική ανάγκη αλλά και προσωπική μέριμνα<sup>3</sup>. Εξάλλου, στα τέλη δεκαετίας του 1860, οι σιδηροδρομικές κατασκευές είχαν ήδη αρχίσει να γίνονται πραγματικότητα, τόσο στις ασιατικές όσο και στις ευρωπαϊκές κτήσεις του Σουλτάνου<sup>4</sup>. Ειδικά στη Μακεδονία το ζήτημα τέθηκε πλέον επιτακτικά, αφού στη δεκαετία του 1860 είχε γίνει εμφανές ότι το κράτος, παρά τις προθέσεις του, δεν ήταν σε θέση να διεκπεραιώσει ευρείας κλίμακας δημόσια έργα. Έλειπαν όχι μόνο τα απαραίτητα κεφάλαια αλλά και οι τεχνικές γνώσεις. Αποδεδειγμένα πλέον η παραδοσιακή μέθοδος του κορνέε, της υποχρεωτικής δηλαδή εργασίας των εντοπίων χωρίς αμοιβή, περιορισμένα

1. Public Record Office, Foreign Office (FO) 195/647, Longworth προς Bulwer, Μοναστήρι 25 Ιαν. 1859, ff. 307-312.

2. Parliamentary Papers-Accounts and Papers (PPAP) 69 (1866), 192.

3. Βλ. Roderic H. Davison, *Reform in the Ottoman Empire, 1856-1876*, Πρίνστον 1963, σ. 238. Sefket Pamuk, "Foreign Trade, Foreign Capital and the Peripheralization of the Ottoman Empire, 1830-1913", διδακτ. διατρ., Μπέγκλεϊ 1978, σ. 148, 150. Bernard Lewis, *The Emergence of Modern Turkey*, Οξφόρδη 2η έκδ. 1968, σ. 96.

4. Πρόκειται για τις γραμμές Κωσταντίνα-Τσέρνα Βόντα (1860), Σμύρνη-Αϊδίνιο (1866), Σμύρνη-Κασαμπά (1866) και Βάρνα-Ρουσσούκ (1866). Βλ. πρόχειρα Yaquub N. Karkar, *Railway Development in the Ottoman Empire, 1856-1914*, Νέα Υόρκη 1972 και Walter Rechberger, "Zur Geschichte der Orientbahnen. Ein Beitrag zur österreichisch-ungarischen Eisenbahnpolitik auf dem Balkan in den Jahren von 1852-1888", διδακτ. διατρ., Βιέννη 1958.

μόνο αποτελέσματα μπορούσε να έχει για το κράτος<sup>5</sup>.

Τον Απρίλιο του 1869 ο γνωστός τραπεζίτης, βαρώνος Maurice de Hirsch<sup>6</sup>, μετά από πολύμηνες διαπραγματεύσεις με την Πύλη και αφού ξόδεψε, όπως φημιολογήθηκε, 40.000 λίρες για δωροδοκίες, ανέλαβε την κατασκευή ενός δικτύου 2.500 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής στις βαλκανικές επαρχίες της Αυτοκρατορίας. Μέρος του σχεδίου αυτού αποτελούσε η σιδηροδρομική σύνδεση της Θεσσαλονίκης με την Πρίστινα. Τελικά, μετά από πολυετείς περιπέτειες στα χρηματιστήρια, διπλωματικές περιπλοκές, εξεγέρσεις και πολέμους, τον Ιούνιο του 1874, η Θεσσαλονίκη ενώθηκε σιδηροδρομικά με τη Μητροβίτσα. Μερικά χρόνια αργότερα, το βράδυ της 19ης Μαΐου 1888 έφτασε στη Θεσσαλονίκη ο πρώτος συρμός από το Παρίσι μέσω Βιέννης και Βελιγραδίου<sup>7</sup>. Πρέπει να σημειωθεί ότι μετά την ειδική συμφωνία του 1885 η Πύλη εξασφάλισε από την Εταιρεία Ανατολικών Σιδηροδρόμων, που ανέλαβε την εκμετάλλευση της γραμμής, ορισμένες ρήτρες, οι οποίες θα της επέτρεπαν τη συμμετοχή στα κέρδη υπό ορισμένους όρους. Από τα λίγα στατιστικά στοιχεία που είναι διαθέσιμα φαίνεται ότι η Πύλη σε ελάχιστες μόλις περιπτώσεις αποκόμισε ταμειακά κέρδη. Από την άλλη όμως, παρά τις διακυμάνσεις της σιδηροδρομικής κίνησης, ουδέποτε επιβαρύνθηκε με αποζημιώσεις προς την Εταιρεία. Αντίθετα, είχε όλη την άνεση να την πιέζει για μείωση των κομίστρων, ώστε να διευκολυνθούν οι εμπορικές συναλλαγές<sup>8</sup>.

Ενώ συνέβαιναν αυτά στην κεντρική Μακεδονία, το 1890 ο Alfred Kaulla, διευθυντής της Württembergische Vereinsbank της Στουτγκάρδης, ο οποίος ήταν ήδη αναμεμιγμένος σε πωλήσεις όπλων Mauser στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, ενδιαφέρθηκε για τη σιδηροδρομική σύνδεση της Θεσσαλονίκης με το Μοναστήρι. Η Deutsche Bank του πρόσφερε την απαραίτητη κάλυψη σε κεφάλαια και έτσι στις 28 Οκτωβρίου της ίδιας χρονιάς η Πύλη εξέδωσε φερμάνι, το οποίο εξουσιοδοτούσε τον Kaulla να κατασκευάσει 219 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής από τη Θεσσαλονίκη μέχρι το Μοναστήρι μέσω της Βέροιας, της Νάουσας και της Έδεσσας. Για την κατασκευάστρια εταιρεία το φερμάνι εγγυόταν ετήσια χιλιομετρική αποζημίωση ύψους 14.300 γαλλικών φράγκων για 99 χρόνια. Τον 100ό χρόνο η γραμμή θα περιερχόταν στο οθωμανικό δημόσιο. Αν τα

5. PPAP 69 (1866), 67 και 70 (1866), 351. PPAP 68 (1867), 94 και 75 (1867), 608. PPAP 65 (1871), 544. FO 295/3, Report 1868, f.9. Για τον *corvée* βλ. Sefket Pamuk, *The Ottoman Empire and European Capitalism, 1820-1913*, Καίμπριτζ 1987, σ. 100.

6. Για τον Hirsch βλ. Kurt Grünwald, *Türkenhirsch: A Study of Baron Maurice de Hirsch*, Ιερουσαλήμ 1966 και ιδιαίτερα σ. 34-35.

7. Βλ. αναλυτικά Basil G. Gounaris, *Steam over Macedonia, 1870-1912: Socio-economic Change and the Railway Factor*, Νέα Υόρκη 1993, σ. 42-51.

8. Για τη συμφωνία του 1885 βλ. George Yound, *Corps de droit Ottoman*, τ. 4, Οξφόρδη 1906, σ. 72-75. Για τις σχέσεις Εταιρείας και Πύλης βλ. Gounaris, *ό.π.*, σ. 74-76 και 78-79.

κέρδη δεν έφταναν το ποσό αυτό, η Πύλη αναλάμβανε να καλύπτει τη διαφορά. Η διαφορετική και εξαιρετικά ευνοϊκή για την εταιρεία ρύθμιση έμελλε να έχει απρόβλεπτες και σοβαρές συνέπειες για την ομαλή ανάπτυξη της εντόπιας οικονομίας<sup>9</sup>.

Οι προσδοκίες του κόσμου για την ανάπτυξη της δυτικής Μακεδονίας ήταν μεγάλες. Σε μια περιοχή όπου η οικονομία δεν είχε περάσει ακόμη το κατώφλι του εκχρηματισμού, η αυτάρκεια ήταν η μόνη εγγύηση για την επιβίωση και τα κεφάλαια ανυπότακτα, οι δυνατότητες του σιδηροδρόμου για τους εντοπίους προσλάμβαναν δικαιολογημένα μυθικές διαστάσεις. Αναμενόταν ότι η εκμετάλλευση των δασών θα γινόταν πιο εντατική, οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις θα αυξάνονταν, ο ορυκτός πλούτος θα γινόταν προσιτότερος και η κτηνοτροφία θα αναπτυσσόταν ταχύτερα. Για τους Ευρωπαίους μεταπράτες από την άλλη οι στόχοι ήταν πολύ πιο σαφείς: η διοχέτευση εμπορευμάτων στις δυτικομακεδονικές αγορές και η περαιτέρω διεύρυνση των αγορών αυτών. Τέλος, το οθωμανικό δημόσιο είχε κάθε λόγο να ελπίζει ότι η προσδοκώμενη οικονομική ευεξία θα βελτιώνει τις προσόδους του και θα διευκόλυνε τη στρατιωτική επιτήρηση των επαρχιών, ιδιαίτερα της Αλβανίας<sup>10</sup>.

Αν και ήταν διάχυτες οι φήμες ότι το έργο θα άρχιζε το φθινόπωρο του 1890, πέρασε ένα ολόκληρο εξάμηνο μέχρι την τελική επικύρωση της χάραξης. Η κατασκευή ανατέθηκε στην γαλλική εταιρεία "Société de Construction et Exploitation de Chemin de Fer" του κόμη και επιφανούς μηχανικού Philippe Vitali, παλαίμαχου εργολάβου δημοσίων έργων. Σύμφωνα με τις τρέχουσες εκτιμήσεις η ολοκλήρωση της γραμμής θα απαιτούσε δυόμισυ έως τρία χρόνια. Οι εργασίες εγκαινιάστηκαν στις 14 Μαΐου 1891 και το πρώτο μέρος της γραμμής, περίπου 90 χλμ., το διάστημα δηλαδή από τη Θεσσαλονίκη έως τη Σκύδρα, παραδόθηκε στην κυκλοφορία το Δεκέμβριο του 1892<sup>11</sup>. Η αυξημένη εποχιακή μετανάστευση από τη δυτική Μακεδονία, λόγω των προσφερομένων ικανοποιητικών αμοιβών, και η ταυτόχρονη εκτέλεση και άλλων δημοσίων έργων, στη

9. Young, *ό.π.*, τ. 4, σ. 113. Herbert Feis, *Europe the World Banker, 1870-1914*, Νιού Χέιβεν, 1930, σ. 297. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη σύμβαση και τους όρους κατασκευής βλ. Βασίλης Α. Μαυρομάτης και Αθηνά Μαζαρακίδου, "Πρώτες ιστορικές πληροφορίες για τη σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου στα τέλη του 19ου αιώνα", *Θεσσαλονίκη*, 2 (1990), 25-236.

10. Henri Lorin, "Les chemins de fer balkaniques", *Revue des deux mondes*, 6th series 30 (1915), 899. Recueil Consulaire Belgique (RCB), 75 (1892), 430. PPAP 84 (1896), 66. FO 195/1731 Shipley προς Blunt, Μοναστήρι 20 Φεβρ. 1891, ff. 79-86. Bulletin Consulaire Francais (BCF) 21 (1891), 578.

11. BCF 21 (1891), 578. PPAP 97 (1893-94), 227, 247. FO 195/1731 Cumberbatch προς White Θεσσαλονίκη 14 Μαΐου 1891, ff. 127-128. FO 195/1768 Blunt προς Rosebery 10 Δεκ. 1892, ff. 355-356.

Θεσσαλονίκη, περιόρισαν τον αριθμό των εντοπίων εργατών, χωρίς όμως να δημιουργηθεί σοβαρό πρόβλημα. Το κενό καλύφθηκε κυρίως με πολυάριθμους Ιταλούς μετανάστες από το Πιεμόντε, ειδικευμένους στις σιδηροδρομικές κατασκευές, οι οποίοι, μαζί με Αυστριακούς, Σέρβους, Βούλγαρους, Ελβετούς, Ρώσους και Γερμανούς αναζητούσαν απεγνωσμένα διεξόδους απασχόλησης στην περιφέρεια της Ευρώπης, πριν καταλήξουν οριστικά στις Η.Π.Α. Την άνοιξη του 1892 αναφέρεται ότι 2.261 εργάτες απασχολούνταν για την κατασκευή του πρώτου τμήματος της γραμμής και 1.352 για την προετοιμασία του δεύτερου. Μάλιστα, σύμφωνα με ορισμένες πληροφορίες, ο συνολικός αριθμός των εργατών έφτασε κατά περιόδους τις 6.000<sup>12</sup>.

Η ολοκλήρωση όμως του δεύτερου τμήματος, από την Έδεσσα έως το Μοναστήρι, αποδείχθηκε εξαιρετικά δύσκολη υπόθεση. Η ελονοσία αποδεκάτισε κυριολεκτικά τους Ιταλούς εργάτες στην περιοχή των ελών του Άγρα (Βλαδόβου) και της Βεγορίτιδας και οι κακουχίες αποθάρρυναν τη στρατολόγηση νέων. Καθώς η θνησιμότητα λέγεται ότι άγγιξε το 25%, παρενέβη επίσημα και η Ιταλική κυβέρνηση σε μια προσπάθεια να αποτρέψει τη μεταφορά νέων εργατών, ουσιαστικά μελλοθάνατων. Η παράδοση του υλικού καθυστέρησε επίσης σημαντικά το έργο. Τέλος, η διάνοιξη των σηράγγων στη γρανιτώδη ορεινή περιοχή δυτικά της Έδεσσας προκάλεσε επιπλέον αναβολές, αφού η εισαγωγή δυναμίτιδας στην Οθωμανική Αυτοκρατορία ήταν απαγορευμένη, λόγω του φόβου τρομοκρατικών επιθέσεων. Το καλοκαίρι του 1893 οι πολλαπλές αντιξοότητες ανάγκασαν τελικά τον κόμη Vitali να ζητήσει πίστωση χρόνου εννέα μηνών. Όμως στην πράξη χρειάστηκε τουλάχιστον δώδεκα επιπρόσθετους για να ολοκληρωθεί η κατασκευή. Ο σιδηρόδρομος έφτασε τελικά στο Μοναστήρι στις 15 Ιουνίου 1894, αλλά όσοι περίμεναν θαύματα απογοητεύθηκαν σύντομα<sup>13</sup>.

Από το 1887 μέχρι τον ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1897 οι εσοδείες δημοτικών στην κεντρική και βόρεια Μακεδονία ήταν κατά κανόνα εξαίρετες ή, στη χειρότερη περίπτωση, μέτριες γεγονός που αύξησε τα διαθέσιμα αποθέματα παρά τα πρωτόγονα μέσα καλλιέργειας. Δυστυχώς όμως για τους Μακεδόνες αγρότες η αύξηση της παραγωγής τους συνέπεσε με τη διόγκωση των εξαγωγών αμερικανικών δημοτικών, τα οποία άρχισαν να κατακλύζουν τις δυτικοευ-

12. Εφ. Φάρος της Μακεδονίας, 2 Μαΐου 1892. Colmar Freiherr von der Goltz, Ein Ausflug nach Macedonien. Besuch der deutschen Eisenbahn von Salonik nach Monastir, Βερολίνο 1894, σ. 137. Edmund Naumann, Macedonien und seine neue Eisenbahn Salonik-Monastyr. Ein Reisebericht, Μόναχο-Λειψία 1894, σ. 13. FO 195/1768, Shipley προς Blunt, Μοναστήρι 18 Νοεμβρ. 1892, ff. 352-353.

13. Archives du Ministère des Affaires Étrangères (AMAE), Correspondance Consulaire et Commerciale (CCC), τόμ. 30, Regnault προς Develle, Θεσσαλονίκη 9 Μαρ. 1893, ff. 294-301. Εφ. Φάρος της Μακεδονίας 28 Ιουλίου 1893. PPAP 89 (1896), 79.

ρωπαϊκές αγορές. Η πτώση των τιμών αυτομάτως ανέστειλε τις παραγγελίες στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, που βέβαια, υπό κανονικές συνθήκες, αδυνατούσε να προσφέρει αγροτικά προϊόντα σε ανταγωνιστικές τιμές. Μέσα σ' αυτό το κλίμα η διάνοιξη της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου απλώς επιδείνωσε την κατάσταση. Η προοπτική της εμπορίας των δημοτικών με τη βοήθεια των σιδηροδρόμων όντως αύξησε τις καλλιεργήσιμες εκτάσεις και τον όγκο της παραγωγής, αλλά η εξέλιξη αυτή τελικά ενίσχυσε ακόμα περισσότερο τις πτωτικές τάσεις των τιμών, που το 1894 έπεσαν στο χαμηλότερο σημείο των τελευταίων 30 χρόνων. Ανακλαστικά η καλλιέργεια των δημοτικών μειώθηκε αμέσως και το βάρος φάνηκε να μετατοπίζεται προς τον αφιονόσπορο που είχε μεγαλύτερη στρεμματική απόδοση. Όμως οι τιμές των δημοτικών παρέμειναν συμπιεσμένες, λόγω της διεθνούς συγκυρίας αλλά και της συνεχούς ροής δημοτικών από τα δυτικά. Εξάλλου τα κόμιστρα, παρά τη λαϊκή κατακραυγή, παρέμειναν εξαιρετικά υψηλά. Πουθενά δεν μαρτυρείται κάποια επίσημη πίεση προς την εταιρεία με στόχο τη μείωση των τιμολογίων μεταφοράς<sup>14</sup>.

Από τον πόλεμο του 1897 μέχρι τους Βαλκανικούς Πολέμους η κατάσταση αντιστράφηκε, αλλά όχι προς όφελος των παραγωγών. Οι εσοδείες ήταν φτωχές λόγω των κλιματολογικών συνθηκών αλλά και της παρατεταμένης επιστράτευσης. Η έναρξη της βουλγαρικής ανταρτικής δράσης την ίδια περίοδο και η ελληνική απειλή μετά το 1904 σίγουρα πρέπει να προσημετηθούν στους αγροτικούς παράγοντες, ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψη ότι η πολιτική αναταραχή επανατροφοδοτούσε την κακοδαιμονία του διοικητικού μηχανισμού. Τα κακώς κείμενα στην αγροτική οικονομία προσπάθησαν μάταια να θεραπεύσουν οι ευρωπαϊκές εμπνεύσεως μεταρρυθμίσεις του 1902-1903. Όμως ο κύκλος του αίματος ήταν πλέον ανεξέλεγκτος και η Οθωμανική Αυτοκρατορία δεν διέθετε τα οικονομικά μέσα - ίσως ούτε τη θέληση - για να αποκαταστήσει την εσωτερική τάξη στη Μακεδονία. Αναπόφευκτα, καθώς οι νέοι άνδρες άρχισαν να μεταναστεύουν με γρήγορους ρυθμούς στο Νέο Κόσμο, οι εξαγωγές σιτηρών μειώθηκαν<sup>15</sup>. Μάλιστα, από το 1906 μέχρι το 1912, πραγματοποιούνταν ετησίως εισαγωγές χιλιάδων τόνων δημοτικών, ώστε να καλυφθούν οι εντόπιες ανάγκες, αφού πολλοί καλλιεργητές είχαν πλέον στραφεί συστηματικά στην καπνοκαλλιέργεια<sup>16</sup>.

Ο καιρός και οι πολιτικές συνθήκες σίγουρα ευθύνονταν κατά μεγάλο μέ-

14. Gounaris, ό.π., σ. 104-105 και Πίνακας 3. Τα δημοτικά αντιπροσώπευαν κατά μέσο όρο το 20% της εμπορικής κίνησης της γραμμής Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου.

15. Basil C. Gounaris, "Emigration from Macedonia in the Early Twentieth Century", Journal of Modern Greek Studies, 7 (1989) 113-149.

16. Gounaris, Steam over Macedonia, σ. 106-118.

ρος για την προϊούσα αποσύνθεση της αγροτικής οικονομίας, ιδιαίτερα στη δυτική Μακεδονία. Όμως τα προβλήματα αυτά αποτελούσαν τη μία μόνο όψη της κακοδαιμονίας. Η σχετική αύξηση των προσόδων του δημοσίου τα χρόνια αυτά, μπορεί να αποδοθεί εν μέρει μόνο στην τόνωση της εμπορικής δραστηριότητας λόγω των σιδηροδρόμων, αλλά δεν μπορούσε βέβαια να καλύψει τα τεράστια ποσά των αποζημιώσεων που έπρεπε να καταβληθούν στην κατασκευαστρια εταιρεία. Από το 1893 μέχρι το 1905 η ετήσια αποζημίωση ξεπερνούσε το ένα εκατομμύριο γαλλικά φράγκα. Τέσσερις μόνο φορές μέχρι τους Βαλκανικούς Πολέμους (1908, 1910-12) τα κέρδη της γραμμής Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου ξεπέρασαν τη ρήτρα, αλλά και σ' αυτές τις περιπτώσεις το θετικό ισοζύγιο οφειλόταν στην αυξημένη στρατιωτική κίνηση που τελικά επιβάρυνε και πάλι το κράτος<sup>17</sup>.

Είναι λοιπόν εμφανές ότι η ανάδοχος εταιρεία, καλυμμένη από την ευνοϊκή γι' αυτήν ρύθμιση, αδιαφορούσε για την εμπορική κίνηση της γραμμής και αρκούσαν στα σίγουρα και εγγυημένα κέρδη των 14.300 φράγκων ανά χιλιόμετρο. Το οθωμανικό κράτος από την άλλη είχε λύσει προκαταβολικά το πρόβλημα, υποθηκεύοντας έναντι της εταιρείας τα έσοδα της δεκάτης των περιοχών που διέσχισε η σιδηροδρομική γραμμή. Είναι λοιπόν εμφανές ότι είχε δημιουργηθεί ο εξής φαύλος κύκλος: Αν μειώνονταν τα κόμιστρα προς όφελος των παραγωγών, τότε η κρατική εισφορά θα αυξανόταν, η φορολόγηση των αγροτών θα γινόταν εντατικότερη και τα πιθανά κέρδη από την εμπορευματοποίηση θα εξανεμιζόνταν. Αν τα κόμιστρα δεν μειώνονταν, τότε τα αγροτικά προϊόντα δεν θα ήταν ανταγωνιστικά, η εμπορική κίνηση θα ήταν χαμηλή, η κρατική εισφορά θα ήταν επιβεβλημένη και θα οδηγούσε και πάλι στην εντατικοποίηση της φορολογίας, για να καταβληθούν οι εγγυήσεις. Οι αγρότες, μικροκαλλιεργητές και γαιοκτήμονες, ήταν κυριολεκτικά παγιδευμένοι και μπορούσαν πλέον να προσδοκούν μόνο τη γρήγορη έλευση των 99 χρόνων που προέβλεπε το αρχικό συμβόλαιο.

Η αποτυχία των σιδηροδρόμων να βοηθήσουν αποτελεσματικά την εμπορευματοποίηση της γεωργίας αποτελεί μία μόνον πλευρά της νέας εποχής, που εγκαινίασαν οι ατμομηχανές στη Μακεδονία και ιδιαίτερα στα δυτικά. Το 1894 στη Νάουσα θεμελιώθηκε από τους επιχειρηματίες Γούτα και Καρατζά ένα ακόμη κλωστήριο - λειτουργούσαν ήδη δύο - το οποίο απασχόλησε 160 εργάτριες. Από το 1891 μέχρι το 1906 η παραγωγή βαμβακερού νήματος υπερδιπλασιάστηκε και στα υπόλοιπα έξι χρόνια της τουρκοκρατίας πήρε ένα επιπρόσθετο 80%. Την ίδια περίοδο η πόλη απέκτησε δύο εργοστάσια και αναδείχθηκε σε αδιαφιλονίκητο κέντρο επεξεργασίας του μαλλιού. Το 1895 οι Ναουσαίοι επι-

17. Gounaris, *Steam over Macedonia*, σ. 76, 84-85, 119-122.

χειρηματίες, Τσίτσης, Κύρτσης, Λόγγος και μερικοί άλλοι επέκτειναν τις επιχειρήσεις τους στην Έδεσσα, όπου ίδρυσαν σύγχρονο υδροκίνητο κλωστήριο με 500 εργάτριες. Αργότερα, η εταιρεία του Λάπα λειτούργησε και δεύτερο νηματοουργείο, ώστε η παραγωγή νήματος από το 1906 έως το 1912 αυξήθηκε κατά 225%. Τα βαμβακερά αυτά προϊόντα της περιοχής διοχετεύονταν κατόπιν στην Ήπειρο και την Αλβανία και κατά δεύτερο λόγο στη Σερβία και τη Βουλγαρία. Επίσης το 1908-1909 στην Έδεσσα λειτούργησε και νηματοουργείο καννάβευς. Στη Βέροια πάλι το πρώτο κλωστήριο, το "Βέρμιον", ιδρύθηκε το 1902 από τους Σωσσιδή και Φαϊκ. Η επιχείρηση αργότερα επεκτάθηκε, ενώ το 1907 ιδρύθηκε και το νηματοουργείο των αδελφών Χατζηνικολάκη. Την περίοδο 1906-1912 οι δύο επιχειρήσεις κατάφεραν να αυξήσουν την παραγωγή κατά 170%<sup>18</sup>.

Τη βιομηχανική ανάπτυξη της περιοχής πιστοποιεί εξάλλου και η σιδηροδρομική κίνηση των εμπορευμάτων: Από το 1894 μέχρι το 1908 ο όγκος των μηχανημάτων που μεταφέρθηκαν στη γραμμή Θεσσαλονίκη-Έδεσσα-Μοναστήρι αυξήθηκε 40 φορές. Την ίδια περίοδο η διακίνηση χημικών προϊόντων τριπλασιάστηκε και του ακατέργαστου μαλλιού υπερτετραπλασιάστηκε. Τέλος, η σιδηροδρομική κυκλοφορία του ακατέργαστου βάμβακος και των νημάτων, η οποία μέχρι το 1896 δεν έφτανε καν τους 900 τόνους, το 1904 ξεπέρασε τους 9.700 τόνους<sup>19</sup>.

Οι εξελίξεις αυτές, δηλαδή η ίδρυση νέων μονάδων, οι επεκτάσεις των παλαιών και η συνολική εντατικοποίηση της παραγωγής ήταν αναμενόμενες. Οι υδατοπτώσεις αποτελούσαν παραδοσιακό προνόμιο της περιοχής, το οποίο όμως μόνο μερικώς είχε αξιοποιηθεί. Ο συνδυασμός της ανέξοδης κινητήριας δύναμης, των σιδηροδρόμων και της εξασφάλισης πρώτης ύλης μετά τη διέλευση του τρένου από τη βαμβακοφόρο ανατολική Μακεδονία το 1896, ήταν επόμενο να στρέψει το ενδιαφέρον των εντοπίων επιχειρηματιών στη βιομηχανία. Εργατικό δυναμικό, κυρίως νέα κορίτσια, υπήρχε άφθονο στα καμπίσια χωριά. Μια που η παρουσία τους δεν ήταν απαραίτητη στα χωράφια ολόκληρο το χρόνο, μπορούσαν να μεταβληθούν σε φερέγγυες βιομηχανικές εργάτριες.

Στο σημείο αυτό είναι απαραίτητο να παρουσιαστεί μια συνολική εικόνα της κυκλοφορίας της γραμμής Θεσσαλονίκη-Μοναστήρι. Το 1896, πρώτο έτος μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής, διακινήθηκαν περίπου 50.000 τόνοι εμπορευμάτων. Από το 1900 έως το 1905 η κίνηση κυμάνθηκε από 62-84.000 τόνους, ενώ κατά την περίοδο 1909-1912 η μέση ετήσια κίνηση εμπορευμάτων ήταν περίπου 113.000 τόνοι<sup>20</sup>. Οι πρώτες ύλες και τα μηχανήματα που ανα-

18. Gounaris, *Steam over Macedonia*, σ. 140-143.

19. Gounaris, *Steam over Macedonia*, σ. 147.

20. Τα στοιχεία αντλήθηκαν από την *Revue Commerciale du Levant* (1896-1911) και τη μελέτη του R. Pinon, *L' Europe et l' Empire Ottoman*, Παρίσι 1909, σ. 223.

φέρθηκαν παραπάνω αποτελούσαν βέβαια ένα σημαντικό μέρος της κίνησης και δείκτη της βιομηχανικής ανάπτυξης, όμως η παρακολούθηση της κίνησης ορισμένων άλλων προϊόντων δίνει την ευκαιρία για εξίσου σημαντικές παρατηρήσεις. Η διακίνηση της μπύρας, που το 1894-1896 ήταν περίπου 20 τόνοι, έφτασε τους 80 τόνους το 1904, ξεπέρασε τους 450 τόνους το 1908 και τους 650 τόνους το 1910. Την ίδια περίοδο η διακίνηση της ζάχαρης υπερτριπλασιάστηκε, του χαρτιού και των βιβλίων αυξήθηκε πάνω από 50%, των βιομηχανικών προϊόντων σχεδόν τετραπλασιάστηκε. Η κίνηση των επιβατών επίσης αυξήθηκε σταθερά και αισθητά, περίπου τρεις φορές, ακόμη και αν λάβουμε υπόψη ότι την περίοδο αυτή σημαντικό μέρος των επιβατών αποτελούσαν οι στρατιώτες<sup>21</sup>.

Από τα στοιχεία αυτά είναι εμφανές ότι σοβαρές κοινωνικές μεταβολές σημειώθηκαν στη δυτική Μακεδονία και μάλιστα στα αστικά και ημιαστικά κέντρα, όπου παρατηρήθηκε σημαντική συρροή πληθυσμού. Οι ετήσιες εμποροπανηγύρεις σταδιακά υποχώρησαν, ενώ μικροί σιδηροδρομικοί σταθμοί, όπως το Αμύνταιο, εξελίχθηκαν σε κέντρα του διαμετακομιστικού εμπορίου. Ο σιδηρόδρομος και οι βελτιώσεις στο δανειοπιστωτικό σύστημα έδωσαν την ευκαιρία σε πληθος επιχειρηματιών να ανοίξουν καταστήματα και να προσφέρουν τα ευρωπαϊκά προϊόντα σε προσιτότερες τιμές και σε ετήσια βάση. Η παραδοσιακή αυτάρκεια άρχισε να υποχωρεί και ο καταναλωτισμός να κερδίζει σταθερά έδαφος. Η ζάχαρη αντικατέστησε το σιρόπι, η μπύρα το ρακί, τα βρετανικά βαμβάκερα τα εντόπια μάλλινα, η κατανάλωση του καφέ και του τσαγιού αυξήθηκε, τα υαλικά, τα έπιπλα και τα οικιακά σκεύη άρχισαν να συσσωρεύονται στα ευπορότερα σαλόνια, οι ραπτομηχανές να μπαίνουν στα αστικά νοικοκυριά. Το βιοτικό επίπεδο άλλαξε καθημερινά και οι εισαγωγές χρόνο με τον χρόνο διογκώνονταν δημιουργώντας τεράστιο έλλειμμα στο εμπορικό ισοζύγιο.

Οι παρατηρήσεις αυτές αποκτούν ιδιαίτερη σημασία, αν αναλογιστούμε ότι η περίοδος αυτή του εκρηματισμού και του προϊόντος καταναλωτισμού, που ενεργοποίησε η λειτουργία των σιδηροδρόμων, συμπίπτει ουσιαστικά με τα χρόνια του Μακεδονικού Αγώνα. Ως τώρα έχει παρατηρηθεί η άμεση συμβολή των σιδηροδρόμων στην επιτυχία του ελληνικού αγώνα και είναι ευρύτερα γνωστό ότι οι Έλληνες σιδηροδρομικοί υπάλληλοι συντέλεσαν στη γρήγορη και ασφαλή μεταφορά πληροφοριών και εφοδίων<sup>22</sup>. Μάλιστα θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι και γενικότερα η τακτική επικοινωνία των αστικών κέντρων και

21. Gounaris, *Steam over Macedonia*, βλ. τους πίνακες στις σ. 162, 178-179, 184.

22. Για μερικά περιστατικά που αφορούν τη συγκεκριμένη γραμμή βλ. Δήμος Έδεσσας, "Η συμβολή του τρένου στο Μακεδονικό Αγώνα", *100 χρόνια σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκη-Έδεσσα-Μοναστήρι*, Έδεσσα 1992, σ. 38-41.

της υπαίθρου ήταν προς όφελος του Ελληνισμού που διατηρούσε τα ισχυρότερα ερείσματά του στις πόλεις. Εδώ εντάσσονται εξάλλου και οι μαζικές σιδηροδρομικές εκδρομές, ουσιαστικά διαδηλώσεις, διαφόρων ελληνικών συλλόγων στην ύπαιθρο. Ίσως υπερβολικά, θα λέγαμε ότι το τρένο ήταν τελικά αποκλειστικό όπλο των Ελλήνων. Άλλωστε είναι γνωστό ότι τα βουλγαρικά κομιτάτα, μη διαθέτοντας τις κατάλληλες προσβάσεις στις σιδηροδρομικές εταιρείες, απέβλεπαν κατά κανόνα στην υπονόμευση των γραμμών παρά στην αξιοποίησή τους. Οι παρατηρήσεις όμως αυτές αποτελούν τη μία μόνον όψη του νομίσματος.

Ο Μακεδονικός Αγώνας ήταν μια παρατεταμένη σύγκρουση σωμάτων, τα οποία για τουλάχιστον οκτώ μήνες τον χρόνο στάθμευαν στα μακεδονικά εδάφη, κυρίως στα δυτικά. Εκατοντάδες άνδρες, Έλληνες και Βούλγαροι, εντόπιοι και επήλυδες έπρεπε να προσποριστούν τα αναγκαία για την επιβίωσή τους από το περίσσειμα του αγροτικού εισοδήματος, είτε με την αγορά είτε με τη διαρπαγή. Σε κάθε περίπτωση η επιβίωση του σώματος και του αντάρτικου εν γένει εξαρτιόταν από την ύπαρξη αυτών των πλεονασμάτων σε τρόφιμα, ρούχα, υποδήματα κλπ., που ήταν απόρροια της κοινωνικής και οικονομικής συγκρότησης των μακεδονικών κοινοτήτων. Διευρυμένες οικογένειες μικροκαλλιεργητών, αυτάρκεις σε εργατικό δυναμικό, εξαιρετικά συντηρητικές στην κατανάλωση, ιδίως των νέων προϊόντων, αρνητικές στις επενδύσεις και στο εμπόριο ήταν επόμενο να διατηρούν αποθέματα αρκετά, ώστε να τροφοδοτούν περιστασιακά τα περαστικά ένοπλα σώματα αλλά και να επιβιώνουν σε περιπτώσεις διαρπαγών.

Επομένως, η λειτουργία των σιδηροδρόμων στο δυτικομακεδονικό χώρο λειτούργησε ως καταλύτης για την καταστροφή ακριβώς αυτής της κοινωνικοοικονομικής δομής που συντηρούσε τον πόλεμο των σωμάτων. Βέβαια, το πλήρωμα του χρόνου είχε έρθει για πολλούς λόγους. Η αστυφιλία και η μετανάστευση αποδυνάμωναν δημογραφικά την ύπαιθρο, ενώ τα πολιτικά γεγονότα επέτειναν την ανασφάλεια. Οι εκπαιδευτικές και κοινωνικές προπαγάνδες, τα εμβάσματα από το εξωτερικό, ακόμη και τα χρήματα που διοχέτευαν τα ίδια τα σώματα αύξησαν το ροή των χρημάτων και μετέβαλαν τις καταναλωτικές συνήθειες. Όμως η αναζήτηση ρευστού χρήματος, το οποίο θα ικανοποιούσε αυτές τις καινοφανείς ανάγκες, σε συνδυασμό με την ογκούμενη φορολογία, μεγιστοποιούσε, σε τελική ανάλυση, τη δύναμη των πάσης φύσεως προπαγανδών. Επρόκειτο για μια καθαρά αναδρασιακή σχέση: Περισσότερα χρήματα για την κάλυψη περισσότερων αναγκών που χρειαζόνταν συνεχώς επιπρόθετα κεφάλαια κ.ο.κ. Είναι δύσκολο να ισχυριστεί κανείς ότι η απουσία των σιδηροδρόμων θα ακύρωνε όλες αυτές τις εξελίξεις, αλλά και αδύνατο να παραγνωρίσει την ώθηση ή καλύτερα την επιτάχυνση του εκρηματισμού - με όλες τις θετικές



και αρνητικές συνέπειες - που προκάλεσαν οι ατμομηχανές στο μακεδονικό χώρο. Η Μακεδονία, που πρόβαλε μέσα από τα σύννεφα του ατμού των μηχανών και του καπνού της πυρίτιδας το 1912, είχε διαβεί δειλά αλλά οριστικά το κατώφλι του εκσυγχρονισμού.

ΒΑΣΙΛΗΣ Κ. ΓΟΥΝΑΡΗΣ

## ΕΚ ΤΗΣ ΝΕΟΤΕΡΑΣ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣΤΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΤΗΣ ΕΔΕΣΣΗΣ

Πολλά και άξια λόγου θα μπορούσε να παραθέσει κανείς για την νεότερα πνευματική ιστορία της Εδέσσης, αλλ' εμείς στην παρούσα εισήγησή μας θα ασχοληθούμε με ορισμένους διαπρεπείς, κατά την άποψή μας, λογίους ιεράρχες που συνδέθηκαν, σε καιρούς δύσκολους, με την περιοχή ως ιεράρχες και πνευματικοί άνδρες· ελπίζουμε ότι έτσι προσφέρουμε μικρόν έρρανον στη μελέτη και έρευνα της νεότερης πνευματικής ιστορίας της πόλεως Εδέσσης.

Ο Μελέτιος, μητροπολίτης Βοδενών στα χρόνια 1840-1848, υπείκοντας στην ανάγκη συστάσεως σχολής στην Έδεσσα, αλλά και στις εκκλήσεις των Εδεσσαίων, ανέλαβε την πρωτοβουλία αυτήν και όχι μόνον συνήργησε στην ίδρυση, αλλά και προικοδότησε την Σχολή με έσοδα της μητροπόλεως, των εκκλησιών και των μονών της<sup>1</sup>. Ο Μελέτιος δεν ήταν τυχαίος μητροπολίτης, αλλά διανοούμενος και κάτοχος καλής βιβλιοθήκης, μέρος της οποίας, παρά την κακότητα των καιρών, διασώθηκε και φυλάσσεται σήμερα στην βιβλιοθήκη του Αρχιερατικού Μεγάρου της Μητροπόλεως Εδέσσης, Πέλλης και Αλμωπίας, με τα βιβλία να έχουν το κτητορικό σημείωμα “*εκ των του Μητροπολίτου Μελετίου*”. Μικρή, αλλ' ατελή περιγραφή της βιβλιοθήκης Μελετίου παρέθεσα στο βιβλίο μου *Πραγματεία περί Μακεδονίας* υπό τον τίτλο “Παλαιά βιβλία της Μητροπόλεως Εδέσσης, Πέλλης και Αλμωπίας”. Πάντως στα 1842 φαίνεται ότι είχε ορισμένα προβλήματα με τους Εδεσσαίους, την φύση των οποίων αγνοούμε<sup>2</sup>.

Διακεκριμένη όντως ήταν η παρουσία στην Έδεσσα του μητροπολίτου της Νικοδήμου (1860-1870), ο οποίος βοήθησε στην ανάπτυξη και λειτουργία του υφισταμένου σχολείου: “Ελληνική Σχολή, Αλληλοδιδασκτική” που είχε ιδρυθεί “δι’ επιστασίας του μακαρίτου Αναστασίου Γούναρη και των κυρίων Τάσκου Κεφάλα και Χατζή Χρήστου Τζιάμη” σε οικόπεδο που είχε δωρήσει η Αικατερίνη Μάρκου, καθώς και τα 7 γραμματοδιδασκαλεία που λειτουργούσαν στην πόλη, από τα οποία τα τρία ήσαν ιδιωτικά και το ένα κοινοτικό<sup>3</sup>.

Εκείνο που θα έπρεπε να σημειώσουμε εδώ είναι ότι ο Νικόδημος αντιμετώ-

Η ανακοίνωση δημοσιεύεται, όπως παρουσιάστηκε στο Συμπόσιο, με την προσθήκη μόνο βιβλιογραφικών παραπομπών.

1. Κ. Γ. Σταλίδης, *Κώδιξ «ο το πρώτον συστηθείς, άμα τη συστήσει της Ελληνικής Σχολής εν τη πολιτεία Βοδενών, εν έτει „αψπε“*», Έδεσσα 1979, σ. 24-25, 26, 28.

2. Μ. Γεδεών, *Πατριαρχικά Έφημερίδες*, Αθήναι 1936-1938, σ. 416: «Ο άγιος Βοδενών κατατρέχεται και αύθις υπό των επαρχιωτών του...».

3. Στέφανος Ι. Παπαδόπουλος, *Η εκπαιδευτική και κοινωνική δραστηριότητα του Ελληνισμού της Μακεδονίας τον τελευταίο αιώνα της Τουρκοκρατίας*, Θεσσαλονίκη 1970, σ. 81 κεξ.