

Εν τῇ Δελφῇ ἐκδόσει, Βιομηχανικὴ  
ἐπιχειρήματα Θεσσαλονίκης 1923. Σφ'δ.



## ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙ ΘΡΑΚΗΣ

ΥΠΟ  
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ Ν. ΛΕΤΣΙΑ  
ΓΕΩΠΟΝΟΥ

Ἡ δημοσιευομένη κατωτέρω Μελέτη περὶ Θράκης ἐγράφη ὑπὸ τοῦ γεωπόνου κ. **Ἀλεξάνδρου Ν. Λέτσια** κατὰ Φεβρουάριον τοῦ 1922. Συνεπὶς ἡ μελέτη αὕτη ἐγένετο καθ' ἣν ἐποχὴν ἡ Ἀνατολικὴ Θράκη ἀπετέλει μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ Βασιλείου καὶ διὰ τοῦτο περιλαμβάνει γνώμας καὶ σκέψεις, αἵτινες εἶχον τὴν θέσιν των μόνον ἐφ' ὅσον ἐπρόκειτο νὰ ἐφαρμοσθῶσι ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Πολιτείας. Ἐπειδὴ ὁμως δὲν ἐχάθη ἡ ἐλπίς τῆς ἐκ νέου ἀπελευθερώσεως τῆς Ἑλληνικῆς μας Θράκης θεωροῦμεν σκόπιμον νὰ δημοσιεύσωμεν τὴν ἐν λόγῳ μελέτην.

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΘΡΑΚΗΣ ΜΑΣ ΑΘΗΝΩΝ



(Ποσὶς γὰρ ἔσται ὁδὸν φύλλον)

### 8) Ἡ Συγκοινωνία.

Ἡ Θράκη, ἀποτελοῦσα ἀνέκαθεν στρατιωτικὸν κέντρον τῆς Ὀθωμανικῆς Αυτοκρατορίας, ἦτο ἀντικείμενον ἰδιαιτέρας μερίμνης αὐτῆς ὡς πρὸς τὴν συγκοινωνίαν. Πολλὰ ὁδοὶ κατεσκευάσθησαν δι' ἐξυπηρέτησιν τῶν στρατιωτικῶν ἀναγκῶν, αἵτινες ἐπίσης ἐχρησίμευον καὶ διὰ τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν γεωργίαν. Ἐνεκεν ὅμως τῆς χαλαρώσεως ὧν ἐν γένει τῶν ὑπηρησιῶν τῆς Τουρκίας κατὰ τελευταῖα ἔτη, παρημελήθη ἡ συντήρησις τῶν ὁδῶν τούτων καὶ πολλὰ ἐξ αὐτῶν κατεστράφησαν.

Πρὶν δωδεκαετίας ἡ Τουρκικὴ Κυβέρνησις συνεβλήθη μετὰ τῆς Γαλλικῆς Ἑταιρίας τῶν Ἐργοληγῶν «Société Générale d'entreprises dans l'Empire Ottoman», πρὸς κατασκευὴν καὶ ἐπισκευὴν τῶν ὁδῶν ἐν τῇ Ὀθωμανικῇ Κράτει. Ἡ Ἑταιρία αὕτη εἶχεν ἀναλάβῃ τὴν κατασκευὴν καὶ ἐπισκευὴν 700 χιλιομέτρων ὁδῶν ἐν τῇ Βιλαετίῳ Ἀδριανουπόλεως καὶ κατὰ τὸ 1911 εἶχεν ἐπισκευάσῃ τὴν ὁδὸν Ἀδριανουπόλεως - Κωνσταντινουπόλεως, μήκους 200 χιλιομέτρων.

Ἐκτὸς τῆς κυρίας ταύτης ὁδοῦ ὑπάρχουν καὶ ἄλλαι μεταξὺ διαφόρων πόλεων, μετρίως συντηρούμεναι.

Ἄλλοτε ἐχρησιμοποιεῖτο διὰ τὴν συγκοινωνίαν Θράκης καὶ ὁ ποταμὸς Ἑβρος. Διὰ τοῦ ποταμοῦ τούτου ἐξυπηρετεῖτο μέγα μέρος τῆς

ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς χώρας καὶ ἐξήγοντο διὰ τῆς Αἴνου εἰς Εὐρώπην μεγάλα ποσὰ δημοτικῶν καρπῶν. Τὸ τέρας τῆς ὁδοῦ ταύτης ἦτο μᾶλλον ἢ Ἀδριανούπολις, ὅπου κατέπλεον πλείστα ἱσμοφόρα τῶν νήσων πρὸ 50 περίπου εἰσῶν. Κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην διέσχίζον τὸν Ἑβρον ἄνω τῶν 6000 ἱσμοφόρων διὰ τὴν μεταγωγὴν διαφορῶν προϊόντων.

Μετὰ τὴν κατασκευὴν ὁμως τῶν σιδηροδρόμου ἔπαυσε πλέον ἡ χρησιμοποίησις τοῦ Ἑβρου διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν προϊόντων, καὶ ὁλόκληρος σχεδὸν ἡ μεταφορὰ περιήλθεν εἰς τὸν σιδηρόδρομον. Ἡ ἀντικατάστασις αὕτη ἐπῆλθεν ἐκ τεχνικῶν ἔργων, αἵτινα κτεσκεύασεν ἡ Ἑταιρία τῶν σιδηροδρόμων κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἐμποδίζηται ὁ διάπλους τοῦ ποταμοῦ.

Ἡ κατασκευὴ τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν Κων/πόλεως—Ἀδρ/πόλεως—Βουλγαρίας κτλ. ἔληξε κατὰ τὸ 1871, ὁπότε ἤρξατο καὶ ἡ λειτουργία τῆς.

Τὸ μῆκος τῶν σιδηρ. γραμμῶν ἀπὸ Κων/πόλεως μέχρι τοῦ Μουσταφᾶ Πασᾶ (Ἑλληνοβουλγαρικὴ σύνορος) ἀνέρχεται εἰς 398 χιλιόμετρα.

Ἐκτὸς τῆς γραμμῆς τούτης ὑπάρχει καὶ τμήμα μεταξὺ 40 Ἑκκλησιῶν καὶ Ἑλευθερῶν (Μιμιλά—Βασιλῆ) ἀπὸ τοῦ ἑαυτοῦ μετὰ τῆς ἀνωτέρω κυρίας γραμμῆς. Τὸ μῆκος τῆς γραμμῆς ταύτης, ἥτις κατασκευάσθη κατὰ τὸ 1914, ἀνέρχεται εἰς 45 χιλιόμετρα.

Εἰς ἀπόστασιν περίπου 40 χιλιομέτρων ἀπὸ τὴν Ἀδριανούπολιν εὐρίσκεται τὸ Κούελε Μπουργάς. Ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ τούτου ἀρχεται ἡ διακλάδισις τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Κων/πόλεως—Δεδεαγάτς—Θεσσαλονίκης. Τὸ μῆκος τῆς ἀρχαιᾶς ἀπὸ Κούελε Μπουργάς—Δεδεαγάτς εἶνε 118 χιλίωμ., καὶ ἀπὸ Δεδεαγάτς—Θεσσαλονίκην εἶνε 443 χιλίωμ.

### 9) Διμένες.

Μέχρι τῆς ἐποχῆς τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ Ἑβρου πρὸς μεταφορὰν τῶν προϊόντων, ὁ *λιμὴν τῆς Αἴνου* εἶχε μεγάλην σημασίαν. Εἰς τὸν λιμένα ἐκεῖνον κατέληγαν αἱ σχεδία, δι' ὧν μετεφέροντο τὰ διάφορα προϊόντα τῆς Θράκης καὶ τῆς Βουλγαρίας (τῆς τελευταίας μέχρι τῆς εἰς ἡγεμονίαν ἀνακηρύξεώς της), καὶ ἐκεῖθεν δι' ἀτμοπλοίων καὶ μεγάλων ἱσμοφόρων ἀπεστελλόντο εἰς Εὐρώπην.

Ἀπὸ τῆς κατασκευῆς ὁμως τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς ἐπαράνθη τελείως ὁ λιμὴν τῆς Αἴνου καὶ ἐαχματίσθη ὁ *λιμὴν τοῦ Δεδεαγάτς*, ὅπου ἔκτοτε ἐκτίσθη καὶ ὁ ὁμώνυμος συνοικισμός.

Ἡ σπουδαιότης τοῦ λιμένος Δεδεαγάτς ἔκτοτε κατεδείχθη μεγάλη, ἀφοῦ κατόρθωσεν οὗτος νὰ συγκεντρώσῃ ὅλον σχεδὸν τὸ ἐμπόριον τῆς Ἀσιακῆς καὶ Κεντρικῆς Θράκης.

Ἐάν μάλιστα διακανονισθῇ τὸ ζήτημα τῆς ἐμπορικῆς ἐξόδου τῆς Βουλγαρίας εἰς τὸ Αἶγαίον, ὁ λιμὴν τοῦ Δεδεαγάτς θὰ προσλάβῃ ἰσχυρὰς σπουδαιότητας.

Ἄλλ' ὁ λιμὴν οὗτος παρουσιάζει τὸ μειονέκτημα ὅτι στερεῖται

φυσικῶν ὁρμῶν καὶ εἶνε ἐκτεθειμένος εἰς ὅλους τοὺς ἀνέμους. Τοῦτου ἕνεκα καθίσταται ἀπροσπέλαστος εἰς τὰ πλοῖα διὰν πνέουν σφοδροὶ Νότιοι ἀνεμοὶ καὶ ἔμποδίζεται οὕτω σπουδαίως ἡ ἔμπορικὴ κίνησις τοῦ λιμένος.

Ἐπιβάλλεται λοιπὸν ἡ τεχνικὴ διαρρυθμίσις του ταχέως, διότι ἄλλως παρὰ τὴν σπουδαίαν γεωγραφικὴν του θέσιν κατὰ μέγα μέρος τοῦ ἔτους θὰ καθίσταται προβληματικὴ ἡ χρησιμοποίησις του.

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ λιμένος Δεδέαγατς κατὰ τὸ ἔτος 1911 ὑπῆρξεν ἡ ἑξῆς :

### Σημαίνει πλοίων

#### Διεθνὴς κίνησις.

Αὐστρουγγαρία	.	.	.	.	.
Γαλλία	.	.	.	.	.
Ἀγγλία	.	.	.	.	.
Γερμανία	.	.	.	.	.
Ελλάς	.	.	.	.	.
Κατὰ	.	.	.	.	.
Ἐν συνόλῳ	.	.	.	.	.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἔχουσι :

Εἰσπλεύσαντα	[ φορτωμένα	.	.
	[ ἀνευ φορτίου	.	.
Ἐκπλεύσαντα	[ φορτωμένα	.	.
	[ ἀνευ φορτίου	.	.

#### Ἀκτοπλοῖα

Τουρκία	.	.	.	.	.
Ἀμερικὴ	.	.	.	.	.
Βέλγον	.	.	.	.	.
Σέρμοι	.	.	.	.	.

Ἐν συνόλῳ

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἔχουσι :

Εἰσπλεύσαντα	[ φορτωμένα	.	.
	[ ἀνευ φορτίου	.	.
Ἐκπλεύσαντα	[ φορτωμένα	.	.
	[ ἀνευ φορτίου	.	.

#### Γενικὴ κίνησις

Εἰσπλεύσαντα	[ φορτωμένα	.	.
	[ ἀνευ φορτίου	.	.
Ἐκπλεύσαντα	[ φορτωμένα	.	.
	[ ἀνευ φορτίου	.	.

#### Εἰσπλεύσαντα καὶ ἐκπλεύσαντα

ΑΤΜΟΚΙΝΗΤΑ ΠΛΟΙΑ		ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ	
Ἀριθ.	Χωρητικ.	Ἀριθ.	Χωρητικ.
204	170820	—	—
2	53080	—	—
2	261000	—	—
2	36740	—	—
2	17440	—	—
2	1829	—	—
204	170820	—	—
2	53080	—	—
2	261000	—	—
2	367085	—	—
7	12785	—	—
15	1032	1032	17813
44	13850	—	—
45	32379	—	—
—	—	3	120
104	47261	1035	13933
104	47261	833	13323
—	—	202	4610
104	47261	738	11740
—	—	297	6193
353	44851	833	13323
11	12380	202	4610
353	44347	788	11740
7	12785	297	6103

Ἄλλος σπουδαῖος λιμὴν τῆς Θράκης εἶνε ὁ *λιμὴν τῆς Ραιδεστοῦ*, δι' οὗ διενεργεῖται σπουδαῖον ἐξτρωγικὸν ἐμπόριον. Ὁ λιμὴν ὅμως οὗτος θ' ἀποκτήσῃ μεγαλειότητα ὅταν διὰ σιδηροδρομικῆς διακλαδώσεως συνδεθῇ μὲ τὴν σιδηροδρομικὴν γραμμὴν Κων[σταντι]νέως—Θεσσαλονίκης.

Μικροτέρα· σπουδαιότητος λιμὴν εἶνε ὁ τῆς *Καλλιπόλεως*, τοῦ ὁποίου ἡ κίνησις κατὰ τὸ 1911 ὑπῆρξεν ἡ ἑξῆς :

	Ἀτμοκίνητα		Ἰστιοφόρα	
	Ἀριθ.	Χωρητικ.	Ἀριθ.	Χωρητικ.
Γερμανία . . . . .	6	8278	—	—
Ἀμερικὴ . . . . .	136	58241	—	—
Ἀγγλία . . . . .	228	144908	—	—
Αὐστρουγγαρία . . . . .	55	100775	1	50
Βέλγιον . . . . .	7	4871	—	—
Δανία . . . . .	2	1769	—	—
Γαλλία . . . . .	1	1812	3	1512
Ἑλλὰς . . . . .	1	27719	16	394
Ὀλλανδία . . . . .	—	211	—	—
Ἰταλία . . . . .	—	—	2	4
Τουρκία . . . . .	—	17352	2014	38644
Σύνολο . . . . .	—	—	—	1813
Ῥωσσία . . . . .	11	6889	—	—
Ῥωσσία . . . . .	27	54264	—	—
Ἐν συνόλῳ . . . . .	—	456460	2069	42119

Δυτικῶς τῆς χερσονήσου τῆς Καλλιπόλεως ὑπάρχει ὁ λιμὴν τοῦ *Σηροῦ* μικρᾶς σημασίας.

Εἰς τὴν Δυτικὴν Θράκην ὑπάρχει ὁ λιμὴν *Πόρτο Λάγος*, ἐπίνειον τῆς Ξάνθης καὶ Γαιουμουλτζίνης, οὗτινος ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις κατὰ τὸ 1911 ὑπῆρξεν ἡ ἑξῆς :

Σημαῖαι	Ἀτμοκίνητα		Ἰστιοφόρα	
	Ἀριθ.	Χωρητικ.	Ἀριθ.	Χωρητικ.
Αὐστρουγγαρία . . . . .	59	150413	—	—
Τουρκία . . . . .	—	—	160	1250

Δυστυχῶς δὲν ἔχμεν πίνακα τῆς κινήσεως τῶν λιμένων τούτων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Μετεχειρίσθημεν ὅμως τὸ ἔτος 1911, ἔτος ἀπολύτου εἰρήνης, διὰ ν' ἀποδείξωμεν τὴν σπουδαιότητα τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως αὐτῶν καὶ τὰς σημαίας τῶν εἰσπλευσάντων καὶ ἐκπλευσάντων πλοίων.

Ἐκτὸς ὅμως τῶν ἀνωτέρω λημένων ὑπάρχουσιν εἰς τὰ παράλια τοῦ Αἰγαίου, τῆς Προποντίδος καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης δορμίσκοι κατάλληλοι διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν μικρῶν ἱστιοφόρων.

### III. Ἐμπόριον.

Τὸ ἐμπόριον τῆς Θράκης ἄλλοτε ἦτο ζωηρότερον. Τὸ εἰσαγωγικὸν καὶ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον οὐ μόνον τῆς Θρακικῆς χώρας, ἀλλὰ καὶ μεγάλου τμήματος τῆς Βουλγαρίας, διενηργεῖτο διὰ τῶν Θρακικῶν λιμένων. Ἡ Ἀδριανούπολις, λόγῳ τῆς γεωγραφικῆς τῆς θέσεως, ἀπετέλεσεν ἐπὶ μακρὸν χρόνον σπουδαῖον ἐμπορικὸν κέντρον ὁπόθεν ἐκποδιάζοντο αἱ περὶ ἐπαρχίαι καὶ οὗτοι συνεκεντροῦντο εἰς τὴν ἐξαγωγὴν θρακικῶν προϊόντων. Συνέβαινε δὲ πολὺ εἰς τὴν τοιαύτην ἐμπορικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἀδριανουπόλεως ἡ δι' αὐτῆς διέλευσις τοῦ ποταμοῦ Ἐβρου καὶ ἡ δι' αὐτῶν μετατόμιος τῶν ἐμπορευμάτων.

Ἀφ' ἧς ὅμως ἀνεκκρύχθη ἡ Βουλγαρικὴ Ἡγεμονία καὶ ἡ αὐτονομία τῆς Ἀνατολικῆς Ρωμυλίας, τὸ ἐμπόριον τῆς Ἀδριανουπόλεως καὶ τῆς ὅλης Θράκης ὑπέστη σοβαρὰν μείωσιν. Ὁρίσθησαν σχεδὸν τὸ εἰσαγωγικὸν καὶ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον τῶν δυο σπουδαίων τούτων ἐπαρχιῶν ἐστράφη πρὸς τὰς Παρὰδουναβίους πόλεις καὶ εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης Βόναν καὶ Πύον.

Τὸ ἐμπόριον τῆς Θράκης ὑπέστη ἀπὸ τῶν αὐτῶν κλονισμῶν ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῆς κατασκευῆς τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Κων[σταντινῶν]—Εὐρώπης (1871). Ἐκτοτε ὅλαι αἱ πόλεις τῆς Θράκης ἐπείναν πλέον νὰ τροφοδοτῶνται ἀπὸ τὴν Ἀδριανούπολιν καὶ διὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἤρχισαν νὰ προμηθεύονται τὰ ἀναγκαζοῦντα ἐμπορεύματα εἴτε ἀπ' εὐθείας ἀπὸ τὴν Εὐρώπην, εἴτε ἀπὸ τὴν Κων[σταντινῶν]. Διὰ τῶν αὐτῶν ὁδῶν ἤρχισε πλέον καὶ ἡ ἐξαγωγή τῶν ἐγχωρίων προϊόντων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἀπ' εὐθείας.

Ἄλλ' ἐὰν ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τῆς Ἀδριανουπόλεως ὑπέστη ἔκτοτε σοβαρὰν μείωσιν, τοὺναντίον πολλαὶ πόλεις τῆς Θράκης μέχρι τότε ἀσήμαντοι, ἐξυψηρετήθησαν ἐμπορικῶς διὰ τῆς δι' αὐτῶν διελύσεως τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς καὶ προήχθησαν ἀπὸ πάσης ἀπόψεως. Μεταξὺ τῶν πόλεων τούτων διακρίνονται ἰδίως ἡ Ξάνθη, Γκιουμουλτζίνα, Δεδέαγατς, Σουφλίον, Διδυμότειχον, Μακρὰ Γέφυρα, Σαράντα Ἐκκλησίαι, Ἀρκαδιούπολις, Τυρολόη κτλ.

Ἐννοεῖται ὅτι ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τῶν πόλεων τούτων, ἐξαιρέσει τῶν ἐχουσῶν λιμένας, θὰ ἐξακολουθῇ περιορισμένη ἐντὸς τοῦ ἐπαρχιακοῦ τῶν ὁρίζοντος. Μόνον ἡ Ἀδριανούπολις, δι' οὗς ἤδη ἀνεφέραμεν λό-

γους, θὰ ἐξακολουθῇ πάντοτε κυριαρχοῦσα ἐν τῇ ἐμπορικῇ κινήσει τῆς Ἑλληνικῆς Θράκης.

Τὸ ἐμπόριον τῆς Θράκης, ἐξασκούμενον ἄλλοτε ὑπὸ μόνων τῶν Ἑλλήνων, διενεργεῖται ἤδη ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων, Ἀρμενίων καὶ Ἰσραηλιτῶν. Τὰ δύο τελευταῖα στοιχεῖα εἰσεχώρησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη εἰς Ἀδριανούπολιν καὶ ἄλλας πόλεις, ἀφαιρέσαντα μέρος τοῦ ἐμπορίου ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν στοιχεῖον. Ἐν τούτοις ἡ κυριαρχία τοῦ ἐμπορίου, ἰδίως εἰς τὴν ὑπαιθρον χώραν, εὐρίσκεται εἰς τὰς Ἑλληνικὰς χεῖρας,

### 1) Τὸ Ἐξαγωγικὸν Ἐμπόριον.

Τὸ εξαγωγικὸν ἐμπόριον τῆς Θράκης γίνεται κατὰ μέγιστον μέρος διὰ τῶν διαφόρων Θρακικῶν λιμένων Λεδάεγαις καὶ Ραιδεστοῦ. Διὰ τοῦ λιμένος τοῦ Πόρτο Λάγος γίνεται ἰδίως ἐξαγωγή τοῦ καπνοῦ τῶν περιφερειῶν Ξάνθης καὶ Γκιουμουλτζίνης.

Ἀλλὰ καὶ διὰ τοῦ ἀπὸ Θεσσαλονίκης διενεργεῖτο ἐπίσης ἀρκετὸν εξαγωγικὸν αὐτῆς ἐμπόριον καὶ διὰ τῆς ἐξόδου εἰς Εὐρώπην εἴτε διὰ μέσου τῆς Κωνσταντινουπόλεως. Λεδομένου ὅτι ἡ Θράκη εἶνε χώρα κατ' ἐξοχὴν γεωργικῇ καὶ τὸ εξαγωγικὸν αὐτῆς ἐμπόριον ἀποτελεῖται ἀποκλειστικῶς ἐκ γεωργικῶν προϊόντων.

Κατ' ἡμικοπήσεις ἀναφερόμενος τὸ εξαγωγικὸν ἐμπόριον τοῦ Βιλαετίου Ἀδριανουπόλεως κατὰ τὸ 1911 ἐπῆρξε τὸ ἑξῆς:

Εἶδος	Βάρος	Ἀξία εἰς φράγκα	Τόπος Ἐξαγωγῆς
Κουκούλια ξηρὰ	χιλιόγ. 260000	2000000	Γαλλία καὶ Ἰταλία
Τυρόι λευκοί	» 2080000	1153000	Αἴγυπτος, Τουρκία
» κατκαβῆλοι	» 500000	990000	»
Ὠὰ	κιθῶτ. 13200	1220000	Γερμανία, Αὐστρία
Ἐριον	χιλιόγ. 800000	1295000	Τουρκία, Βουλγαρία καὶ Σερβία
Ὀῖνος	» 800000	240000	Γαλλία, Σερβία καὶ Ν. Ἀμερική
Δέρματα καὶ διφθέραι	τεμάχ. 930000	1495000	Γερμανία, Αὐστρία, Γαλλία, Ἀμερική καὶ Ἑλλὰς
Καπνός	χιλιόγ. 4258000	28000000	Ἀγγλία, Αὐστρία, Ἀμερική, Ρουμανία καὶ Ρωσσία.
Μέταξα	» 50000	1800000	Γαλλία
Παναρέσπορος	» 15400000	4500000	Εὐρώπη καὶ Αὐστραλία
Σιτηρὰ	» 79859000	11250000	Γερμανία, Ἀγγλία Ἑλλὰς καὶ Ἰταλία.
Τὸ ὅλον ἐκ τῆς εξαγωγῆς φράγκα		54246000	

## 2) Τὸ Εἰσαγωγικὸν Ἐμπόριον.

Τὸ εἰσαγωγικὸν Ἐμπόριον τῆς Θράκης διενεργεῖται δι' ὧν καὶ τὸ ἐξαγωγικὸν ὁδῶν.

Ἐπειδὴ ἡ Θράκη στερεῖται βιομηχανίας, εἶνε ὑποχρεωμένη νὰ εἰσάγῃ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ὅλα τὰ ἀπαραίτητα διὰ τὴν ζωὴν καὶ τὴν κίνησιν ἐκτὸς τῶν γεωργικῶν προϊόντων, ὧν γίνεται ἡ μᾶλλον ἐγένετο ἐξαγωγή.

Ἐπὶ Τουρκοκρατίας ἡ εἰσαγωγή ἐγένετο μὲν καὶ ἀπ' εὐθείας ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, κατὰ τὸ πλεῖστον ὅμως διὰ μέσου τῆς Κων/πόλεως, μετὰ προηγουμένην ἐν αὐτῇ ἐκτελώνουσιν τῶν ἐμπορευμάτων.

Ἀμα ὅμως τῇ ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος ἀπελευθερώσει τῆς Θράκης, ἔπαυσε σχεδὸν ἡ διὰ μέσου τῆς Κων/πόλεως προμήθεια καὶ τὸ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον τῆς Ἑλληνικῆς Θράκης κατεστράφη εἰς τὸ πλεῖστον διενεργεῖται διὰ τοῦ Πειραιῶς καὶ Θεσσαλονίκης. Πάντως μὲν τὸ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον τῆς Θράκης, ἐξυκολυνθεὶ καὶ διενεργεῖται ἀπ' εὐθείας ἐξ Εὐρώπης καὶ Ἀμερικής διὰ τῶν Θρακικῶν λιμένων καὶ ἀποθηροδρόμων. Ἰδίως ἀποθηροδρομικῶς εἰσάγονται νοτιρὰ καὶ ἄλλα γεωργικὰ προϊόντα ἐκ Σερβίας καὶ ἰδίως ἐκ Βουλγαρίας. Ἡ δὲ ἀπελευθέρωσις μεταναστεύσεων καὶ ἐκπολίσεων τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Θράκης, ἀκατάραξις τοῦ κοινωνικοῦ καθεστώτος αὐτῆς ἐπέφερε δυστυχῶς σημαντικὰς μείωσιν τῆς γεωργικῆς καὶ κτηνοτροφικῆς παραγωγῆς καὶ καθίσταται ἀναγκαία ἐπὶ τοῦ παρόντος ἡ εἰσαγωγή καὶ γεωργικῶν προϊόντων.

Μετὰ τὴν ὁλοκληρωματικὴν εἰρήνευσιν τῆς χώρας θὰ κανονισθῇ ὁριστικῶς καὶ ὁ ἐμπορικὸς προσανατολισμὸς τῆς Θράκης. Βεβαίως ἐκ τοῦ καθεστώτος, τὸ ὅποιον θὰ καθιερωθῇ διὰ τὴν Κων/πολιν, θὰ ἐξαρτηθῇ ἂν μέγα μέρος τῆς Ἀνατολικῆς Θράκης θὰ ἐξακολουθήσῃ εὐρισκόμενον εἰς ἐμπορικὰς σχέσεις μετὰ τῆς πόλεως ἐκείνης ἢ ἂν θὰ στραφῇ ὁλοκληρωτικῶς εἰς Ραιδεστὸν ἢ ἄλλαχοῦ.

Τὸ ἄλλο ὅμως τμήμα τῆς Θράκης, Κεντρικὸν καὶ Δυτικὸν ἀσφαλῶς θὰ στραφῇ κατὰ τὸ πλεῖστον εἰς Δεδέαγατς, ὅπερ θὰ ἀποβῇ ὁ σπουδαιότερος εἰσαγωγικὸς καὶ ἐξαγωγικὸς λιμὴν τῆς Θράκης. Ἐννοεῖται ὅτι πρὸς τοῦτο ἀπαιτεῖται ἀνάλογος τεχνικὴ διαρρύθμισις τοῦ τόσο ἀπροστατευτοῦ τούτου λιμένος.



### 3) Τράπεζαι καὶ Ἐπιμελητήριον.

Ἡ τραπεζιτικὴ διευκόλυνσις τοῦ ἐμπορίου ἐν τῷ βίλατιφ Ἀδριανουπόλεως ἐπὶ Τουρκοκρατίας διενεργεῖτο δι' ὀλίγων σχετικῶς τραπεζῶν.

Ἡ Ὄθωμανικὴ Τράπεζα εἶχεν ἰδρύσῃ ὑποκαταστήματα εἰς τὰς κυριώτερας Θρακικὰς πόλεις (Ἀδριανούπολιν, Ξάνθη, Σαράντα Ἐκκλησίαι, Δεδέαγατς, Γκιουμουλτζίνα.) Ἐκτὸς τῆς Ὄθωμανικῆς Τραπεζῆς εἰς τὰς πόλεις Ἀδριανούπολιν, Δεδέαγατς καὶ Ξάνθη εἶχον ἰδρύσῃ ὑποκαταστήματα καὶ ἡ Τράπεζα Θεσσαλονίκης ὡς καὶ ἡ Γερμανοανατολικὴ Τράπεζα.

Ἐκ τῶν Ἑλληνικῶν Τραπεζῶν μόνον ἡ Τράπεζα Ἀθηνῶν εἶχε κατορθώσῃ νὰ ἰδρύσῃ ὑποκατάστημα ἐν Ξάνθῃ. Εἶχε προσπαθήσῃ ἡ ἐκ λόγῳ Τράπεζα νὰ ἰδρύσῃ ὑποκατάστημα καὶ ἐν Δεδέαγατς, ἡρνήθη ὁμοῦ ἀπολύτως ἡ Τουρκία νὰ παραχωρήσῃ τὴν σχετικὴν ἀδεία.

Μετά τὴν ἀπελευθέρωσιν τῆς Θράκης ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα ἴδρυσεν ὑποκαταστήματα εἰς ὅλας σχεδὸν τὰς σημαντικώτερας θρακικὰς πόλεις, ὡς καὶ τὴν Τράπεζαν Ἀθηνῶν καὶ Ἀνατολὴν πρὸς μεγάλην ἀνακούρῃσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορίου. Τραπεζικοὶ τινὲς οἰκοὶ Ἑλλήνων καὶ Ξένων, οἵτινες ὑπῆρχον ἐπὶ Τουρκοκρατίας εἰς διαφόρους θρακικὰς πόλεις, ἐξακολουθοῦν καὶ σήμερον ὑφιστάμενοι. Ὁ κύκλος ὅμως τῶν ἐργασιῶν τῶν δὲν εἶνε αὐστηρῶς Τραπεζικὸς, ἀλλ' ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὴν διενέργειαν ἐμπορικῶν πράξεων.

Ἐν Ἀδριανουπόλει λειτουργεῖ πρὸ 40 περίπου ἐτῶν **Ἑμπορικὸν Ἐπιμελητήριον**. Ἀρχικῶς τοῦτο περιλαμβάνει τὸ ἐμπόριον τὴν βιομηχανίαν καὶ τὴν γεωργίαν, ἀντιπροσωπευομένου ἐκάστου κλάδου διὰ 4 μελῶν εἰς τὸ δωδεκαμελὲς Συμβούλιον. Ἡ προεδρεία τοῦ Δ. Συμβουλίου ἀνετίθετο εἰς τὸν ἐκάστου διευθυντὴν τοῦ ἐν Ἀδριανουπόλει ὑποκαταστήματος τῆς Ὄθωμανικῆς Τραπεζῆς.

Ἀλλὰ κατὰ τὸ 1892 μετεργυνίσθη τὸ Ἑμπορικὸν Ἐπιμελητήριον περιορισθὲν μόνον εἰς τὸ Ἐμπόριον μὲ ἑξαμελὲς Συμβούλιον, προεδρευόμενον ἀπὸ τινος τῶν ἐμπόρων τῆς Ἀδριανουπόλεως, πρὸς τοῦτο ἐκλεγόμενον.

Τὸ Ἑμπορικὸν τοῦτο Ἐπιμελητήριον ἐξακολουθεῖ καὶ σήμερον ὑφιστάμενον μὲ ἀποκλειστικὴν ἀπασχόλησιν τοῦ εἰς τὰ ἐμπορικὰ ζητήματα τῆς Θράκης.

(Ἀκολουθεῖ)