

Η κρίση ενσκήπτει στη Θεσσαλονίκη

Ελευθερία Κ. Μαντά

Η πόλη σε αριθμούς

Πληθυσμιακά και οικονομικά στοιχεία

Πριν προχωρήσουμε σε μια παρουσίαση των οικονομικών δεδομένων και δραστηριοτήτων που αφορούσαν στην πόλη της Θεσσαλονίκης τα χρόνια της κρίσης, χρήσιμο θεωρούμε να παραθέσουμε πρώτα μερικά ενδεικτικά στοιχεία σε ό,τι αφορά τον πληθυσμό της.

Σύμφωνα λοιπόν με την απογραφή του 1928,¹ η Θεσσαλονίκη αριθμούσε συνολικά 244.680 κατοίκους, από τους οποίους οι 121.627 ήταν άνδρες και οι 123.053 γυναίκες, ενώ σε ό,τι αφορά την προέλευσή τους 88.050 ήταν γηγενείς, 117.041 πρόσφυγες και 39.590 μετανάστες. Αργότερα, το 1932, ο αριθμός αυτός ανέβηκε στις 256.524 κατοίκους, ενώ για το 1935 εκτιμάται ότι ο πληθυσμός ανερχόταν σε 260.000 κατοίκους περίπου.² Επίσης, από τα απογραφικά δεδομένα και την επεξεργασία και άλλων στοιχείων (όπως των εκλογικών καταλόγων) προκύπτει ότι ο εγγεγραμμένος στον Δήμο ανδρικός πληθυσμός άνω των 20 ετών ήταν 46.286 άτομα το 1926 και 68.232 άτομα το 1936.³

Πάντως, ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού της πόλης υστερούσε σε σύγκριση με εκείνον της Αθήνας και του Πειραιά. Αυτό δε που προκύπτει από τα στοιχεία του

1. Γενική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Στατιστικά αποτελέσματα της απογραφής του πληθυσμού της Ελλάδος της 15-16 Μαΐου 1928*, Εθνικόν Τυπογραφείον, Αθήναι 1932. Βλ. και Γ. Χ. Γαβριηλίδης (επιμ.), *Μέγας Οδηγός Θεσσαλονίκης και Περιχώρων 1932-1933*, Τύποις Τριανταφύλλου & Σία, Θεσσαλονίκη 1933, σ. 35, όπου παραδίδονται αναλυτικά στοιχεία για την κατανομή του πληθυσμού και στους νέους κυρίως συνοικισμούς.

2. Γιώργος Μουτάφης, «Η οικονομική και κοινωνική δομή της Θεσσαλονίκης, 1929-1933. Μια προκαταρκτική εξέταση», *Θεσσαλονίκη 2* (1990), 383.

3. Δάγκας, *ό.π.*, σ. 365 κ.εξ.

πίνακα που ακολουθεί είναι πως από το 1931 και εξής, χρονιά κατά την οποία ξεκινούν εμφανώς οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης να επιδρούν στη ζωή της πόλης, παρατηρείται σημαντική μείωση των γεννήσεων στη Θεσσαλονίκη, σε αντίθεση με την αύξηση που είχε επιτευχθεί τον προηγούμενο χρόνο. Το φαινόμενο, αν ληφθούν υπόψη και τα στοιχεία που παρατίθενται στα επόμενα κεφάλαια σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και το κόστος της ζωής, ασφαλώς δεν ήταν τυχαίο. Γενικά, ο μέσος όρος ζωής έφθανε μόλις τα 50 χρόνια περίπου.

Πίνακας 1. Κίνηση του πληθυσμού στη Θεσσαλονίκη

	Γεννήσεις
1929	6.879
1930	7.712
1931	6.971
1932	6.198
1933	6.118
1934	5.615

(Πηγή: Γενική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, Στατιστικές της Κινήσεως του Πληθυσμού των ετών 1929-1934).

Από τη στιγμή της ενσωμάτωσής της στον ελληνικό κορμό και εξής, η Θεσσαλονίκη αποτέλεσε πάντοτε το δεύτερο οικονομικό κέντρο της χώρας, αφού η δραστηριότητα και η ανάπτυξή της επισκιάστηκαν από την πρωτοκαθεδρία της πρωτεύουσας. Παρόλα αυτά, η σημασία της παρέμεινε δεσπόζουσα στον ευρύτερο βορειοελλαδικό χώρο, του οποίου αποτελούσε ανέκαθεν τη διέξοδο προς τη θάλασσα και προς το διεθνές περιβάλλον, αντιπροσωπεύοντας το αδιαμφισβήτητο οικονομικό και εμπορικό του κέντρο.

Το εξαγωγικό εμπόριο της Θεσσαλονίκης αφορούσε κυρίως προϊόντα του πρωτογενούς τομέα, που συγκεντρώνονταν στο λιμάνι από την ενδοχώρα της Μακεδονίας: ακατέργαστα δέρματα και μεταλλεύματα, γεωργικά προϊόντα, πρώτες ύλες. Από τα βιομηχανικά κατεργασμένα προϊόντα κυρίαρχο είδος ήταν ο καπνός σε φύλλα και ακολουθούσαν τα οινοπνευματώδη και τα βαμβακερά νήματα. Το λιμάνι λειτουργούσε επίσης ως πύλη εισόδου των βιομηχανικών ειδών και των ειδών πολυτελείας προς την πόλη και την ευρύτερη περιοχή της Μακεδονίας και της Θράκης.⁴ Είναι χαρακτηριστικό το στοιχείο πως κατά τη δεκαετία

4. Δάγκας, *ό.π.*, σ. 317. Αναλυτικές πληροφορίες για τα εισαγόμενα είδη από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και την κατεύθυνσή τους προς την ενδοχώρα βλ. Μουτάφης, «Η οικονομική», *ό.π.*, σ. 385-9.

του 1930 η εξαγωγική κίνηση του λιμανιού ήταν κατά 50% ανώτερη από την αντίστοιχη του Πειραιά (σε τόνους), αλλά η εισαγωγική μόνο το ένα έβδομο της,⁵ στοιχείο που υποδηλώνει κατά κάποιον τρόπο το χαμηλό επίπεδο της κοινωνικής ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης και της ενδοχώρας.

Από το 1930 και μετά από την έκδοση του σχετικού νόμου (Ν. 4493/1930), συστάθηκε το Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης, το οποίο υποκατέστησε στη διαχείριση του λιμανιού τη γαλλική εταιρεία Société Ottoman d'Exploitation du Port de Salonique που από το 1904 εκμεταλλευόταν τα κέρδη από τη λιμενική δραστηριότητα βάσει της σχετικής συμφωνίας που είχε υπογραφεί με την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Έκτοτε, το ελληνικό δημόσιο ενοικιάζε (έναντι του ποσού των 8 εκατομμυρίων δραχμών ως ετήσιας αποζημίωσης) το δικαίωμα χρήσης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.⁶

Το μεταφορικό έργο συμπλήρωναν τα 6.032 τροχοφόρα που κυκλοφορούσαν στην πόλη το 1932-33, από τα οποία 2.531 ήταν κάρα, 1.996 ποδήλατα, 234 άμαξες, 473 φορτηγά αυτοκίνητα, 176 λεωφορεία, 558 ταξί και 64 μοτοσικλέτες. Επίσης, κυκλοφορούσαν 2.100 αγοραία αυτοκίνητα από την επαρχία. Η Θεσσαλονίκη αριθμούσε 5.768 οδηγούς αυτοκινήτων, από τους οποίους μόλις οι 11 ήταν γυναίκες.⁷

Γύρω από το λιμάνι, στο κέντρο της πόλης, χτυπούσε η οικονομική, εμπορική και χρηματοπιστωτική 'καρδιά' της: Στο τρίγωνο που σχηματίζεται από το σημερινό τελωνείο, την οδό Κουντουριώτου μέχρι την Εγνατία και την Ίωνος Δραγούμη βρισκόταν συγκεντρωμένη κατά το διάστημα 1929-33 η τραπεζική και η χρηματιστική δράση, καθώς και τα γραφεία των κυριότερων ξένων και ελληνικών αμφοπολικών και ασφαλιστικών εταιρειών.⁸ Συγκεκριμένα, στο κέντρο της πόλης λειτουργούσαν υποκαταστήματα από 106 ασφαλιστικές εταιρείες, από τις οποίες 92 είχαν έδρα στο εξωτερικό (αγγλικές, γαλλικές, αυστρο-γερμανικές, ελβετικές, αμερικανικές, ιταλικές, ιαπωνικές και μία ισπανική).

5. Ευάγγελος Χεκίμογλου, «Θεσσαλονίκη, 1912-1940: Οικονομικές εξελίξεις», στο Ιωάννης Κ. Χασιώτης (επιμ.), *Τοις αγαθοίς βασιλεύουσα. Θεσσαλονίκη Ιστορία και Πολιτισμός*, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1997, τόμ. 1, σ. 209.

6. Μουτάφης, «Η οικονομική», *ό.π.*, σ. 378 και Ευάγγελος Χεκίμογλου – Ευφροσύνη Ρούπα – Αικατερίνη Αναστασίου, *Ο ναυτιλιακός πρακτορειακός κόσμος 1908-2008. Εισαγωγή στην ιστορία των ναυτικών πρακτόρων Θεσσαλονίκης*, Σύλλογος Ναυτικών Πρακτόρων Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 2008, σ. 45.

7. Γαβριηλίδης, *ό.π.*, σ. 55.

8. Για την οριοθέτηση αυτή, καθώς και για όσες ακολουθούν, βλ. Μουτάφης, «Η οικονομική», *ό.π.*, σ. 370, όπου γίνεται αναφορά και σε άλλες, παλαιότερες προτάσεις περί 'χωρισμού' της πόλης σε ζώνες είτε με βάση κριτήρια που εστιάζουν στην ιστορική εξέλιξη της (παλιά/νεότερη πόλη) είτε με βάση πληθυσμιακά κριτήρια και τις περιοχές εγκατάστασης των κατοίκων.

Οι τράπεζες που διατηρούσαν υποκαταστήματα στη Θεσσαλονίκη κατά το διάστημα 1929-1933 είτε είχαν έδρα στο εξωτερικό [Ιονική (Λονδίνο), Οθωμανική (Λονδίνο και Παρίσι), Αγγλική – Εμπορική του Αιγαίου (Λονδίνο), Γαλλο-Σερβική (Παρίσι), Ιταλο-Εμπορική (Ρώμη) και η Τράπεζα Θεσσαλονίκης (ισραηλιτική με έδρα στην Κωνσταντινούπολη)] είτε είχαν έδρα στην Αθήνα (Αγροτική, Αθηνών, Ανατολής, Εθνική, Ελλάδαδος, Εμπορική, Βιομηχανική, Λαϊκή). Υπήρχαν επίσης τράπεζες με έδρα τη Θεσσαλονίκη και είχαν είτε ελληνική διεύθυνση (Καπνοβιομηχανία και Τράπεζα Καραβασίλη, Σερβο-Ελληνική) είτε ισραηλιτική (Αμάρ, Ένωση, Μπενβενίστε).

Έξω από τον στενό οικονομικό και εμπορικό πυρήνα του κέντρου, η ενδιάμεση ζώνη της πόλης, που εκτεινόταν από την οδό Αγίας Σοφίας προς τα ανατολικά ακολουθώντας τη λεωφόρο Βασιλίσσης Όλγας (τότε λεωφόρο Δημοκρατίας), συγκέντρωνε την εμπορική κυρίως δράση της, που σχετιζόταν με τα ανώτερα οικονομικά και κοινωνικά στρώματα. Περιφερειακά της ευρείας αυτής περιοχής βρίσκονταν οι πυκνοκατοικημένες, πιο λαϊκές συνοικίες των εργατών και των προσφύγων, από τη Μενεμένη μέχρι την Καλαμαριά. Στο δυτικό κομμάτι της περιοχής αυτής, από τον Βαρδάρη και τον σιδηροδρομικό σταθμό και προς τα δυτικά μέσω των οδών Μοναστηρίου και Λαγκαδά, συγκεντρωνόταν κατά το μεγαλύτερο μέρος της η βιομηχανική και βιοτεχνική παραγωγή (κλωστήρια/νηματοουργεία, εργοστάσια παραγωγής ποτών ή ζύθου, επεξεργασίας αγροτικών προϊόντων, ξύλου και δερμάτων, εργοστάσια αλεύρων κ.ά.), η οποία ακολουθούσε τις κατευθύνσεις που υπαγόρευαν οι καταναλωτικές ανάγκες του πληθυσμού της πόλης και της ευρύτερης ενδοχώρας. Εκεί επίσης ήταν συγκεντρωμένες οι περισσότερες αποθήκες διαφόρων ειδών και υλικών και ήταν χώρος εγκατάστασης μεσιτών και εμπόρων διαφόρων προϊόντων που εξυπηρετούνταν κυρίως από τις – ανεπαρκείς για όλο το διάστημα του Μεσοπολέμου – σιδηροδρομικές συγκοινωνίες. Στην περιοχή απασχολούνταν μεγάλος αριθμός εργατών (ναυτεργάτες, λιμενεργάτες, φορτο-εκφορτωτές, μυλεργάτες, οικοδόμοι, βυρσοδέψες, καπνεργάτες, εργάτες στα εργοστάσια παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, επεξεργασίας τροφίμων, στις συγκοινωνίες, στα υφαντουργεία), υπαλλήλων (δημόσιων και ιδιωτικών γραφείων, καταστημάτων και ξενοδοχείων), τεχνιτών και ανειδίκευτων απασχολούμενων σε περιστασιακές δουλειές.

Το 1930 η πόλη της Θεσσαλονίκης κατέγραφε υψηλό βαθμό συγκέντρωσης της βιομηχανικής και βιοτεχνικής δραστηριότητας σε σχέση με ολόκληρο τον νομό: από τις 5.823 μονάδες του δευτερογενούς τομέα (βιομηχανίες τροφίμων, υφαντικές, δέρματος, νημάτων, οικοδομικών υλικών, ξύλου, μηχανολογικές κ.λπ.), οι 3.686 λειτουργούσαν εντός του αστικού ιστού και απασχολούσαν 17.862 άτομα. Τα μεγάλα κτήρια των καπναποθηκών (στις οδούς Τσιμισκή, Βασ. Ηρακλείου,

Αντιγονιδών, Δωδεκανήσου) άλλαξαν την οικιστική φυσιογνωμία του κέντρου. Τα προϊόντα τους απευθύνονταν είτε στην εγχώρια αγορά είτε προς εξαγωγή (Τουρκία, Αίγυπτος, βαλκανικές χώρες, κάποιες φορές και σε χώρες της κεντρικής Ευρώπης).⁹ Από τα τέλη της δεκαετίας του 1920 παρατηρήθηκε μία σταθεροποίηση της βιομηχανικής παραγωγής στην πόλη, με τον σταδιακό περιορισμό της εποχιακής λειτουργίας των επιχειρήσεων. Σύμφωνα με την απογραφή των καταστημάτων και των επιχειρήσεων που διενεργήθηκε το 1930 από το Υπουργείο Οικονομίας με τη συνδρομή και των επιμελητηρίων, η συντριπτική πλειονότητα των επιχειρήσεων, κυρίως βιοτεχνικές και βιομηχανικές μονάδες, λειτουργούσε πλέον καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου.¹⁰ Επίσης, στην περιοχή της Θεσσαλονίκης λειτουργούσαν 10 επιχειρήσεις εκμετάλλευσης του υπεδάφους με 94 εργαζόμενους (οι 7 από τις οποίες, όλες του ιδιωτικού τομέα, μέσα στα όρια του Δήμου, με 42 άτομα προσωπικό).¹¹

Από το 1918 είχε ιδρυθεί το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Θεσσαλονίκης (ΕΒΕΘ), το οποίο λειτούργησε ένα χρόνο αργότερα αποτελώντας τον αναγνωρισμένο εκφραστή του εμποροβιομηχανικού κόσμου της πόλης· είχε εγγεγραμμένους 7.423 μικρέμπορους και επαγγελματίες το 1929 και 4.841 το 1935. Τα έσοδά του από εισφορές ανέρχονταν σε 1.256.192 δρχ. το 1929 και σε 218.198 δρχ. το 1930, χρονιά κατά την οποία ίδρυσε και Νυχτερινή Σχολή για την επιμόρφωση των εμπορικών υπαλλήλων.¹² Το 1925, με τον νόμο 3305 που καθόριζε και τη σύνθεση των επαγγελματιών,¹³ ιδρύθηκε και το Επαγγελματικό και Βιοτεχνικό Επιμελητήριο της πόλης. Τέλος, από το 1922 είχε ανασυσταθεί το Ναυτικό Επιμελητήριο ως σωματείο πρακτόρων των ναυτιλιακών εταιρειών. Το 1927 αριθμούσε πλέον 45 μέλη.¹⁴

9. Δάγκας, *ό.π.*, σ. 229-230, όπου και αναλυτικοί πίνακες ανά βιομηχανικό κλάδο. Επίσης, Ευαγγελία Βαρέλλα – Αθανασία Μπουντίδου, *Εικόνες από τη βιομηχανική Θεσσαλονίκη του χθες*, Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2000, σ. 13-15.

10. Γενική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Απογραφή των καταστημάτων των μηχανικών και εμπορικών επιχειρήσεων ενεργηθείσα τον Σεπτέμβριον του 1930*, Αθήναι 1934, σ. 24 κ.εξ.

11. Δάγκας, *ό.π.*, σ. 207-208.

12. Γεωργίου Κ. Χριστοδούλου, *Η Θεσσαλονίκη κατά την τελευταίαν εκατονταετίαν. Εμπόριον, Βιομηχανία, Βιοτεχνία*, Η Ένωσις, Θεσσαλονίκη 1936, σ. 196 και 242 και Ευαγγελία Βαρέλλα, «Το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης κατά τα χρόνια του Μεσοπολέμου», *Θεσσαλονίκη 4* (1994), 251-286.

13. Μουτάφης, «Η οικονομική», *ό.π.*, σ. 371-2. Περισσότερα βλ. Ευφροσύνη Ρούπα–Ευάγγελος Χεκίμογλου, *Ιστορία της επιχειρηματικότητας στη Θεσσαλονίκη. Η επιχειρηματικότητα στην περίοδο 1900-1940*, Πολιτιστική Εταιρεία Επιχειρηματιών Βορείου Ελλάδος, Θεσσαλονίκη 2004 και Ευάγγελος Χεκίμογλου, *80 χρόνια Επαγγελματικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης 1925-2005*, Θεσσαλονίκη 2005, σ. 21-29.

14. Χεκίμογλου – Ρούπα – Αναστασίου, *ό.π.*, σ. 42.

Στην πόλη την εποχή αυτή λειτουργούσαν είκοσι πέντε προξενεία,¹⁵ το Γιουγκοσλαβικό, Γαλλικό και Ιταλικό Επιμελητήριο, η Εμπορική Αντιπροσωπεία της Ένωσης Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών κ.ά.

Η κρίσιμη δεκαετία του 1930

Η παγκόσμια οικονομική κρίση που ξέσπασε το 1929 άρχισε να έχει ορατά αποτελέσματα για τη Θεσσαλονίκη από το 1930 και εξής, με κρισιμότερο διάστημα εκείνο από τα μέσα του 1931. Τότε φάνηκε με ενάργεια ο εξαρτημένος χαρακτήρας της οικονομίας της πόλης: σημαντικά προβλήματα προέκυψαν σε ό,τι αφορούσε τη διάθεση των αγροτικών προϊόντων, παρατηρήθηκε σημαντική υποχώρηση των δραστηριοτήτων της ελληνικής ναυτιλίας λόγω της πτώσης του διεθνούς εμπορίου και των ναυλώσεων, άρα και των εσόδων του λιμανιού της πόλης, με παράλληλη θεαματική πτώση της αγοραστικής δύναμης των πολιτών της Θεσσαλονίκης. Η ντόπια βιομηχανία, μικρού μεγέθους κατά κύριο λόγο, υπέστη και αυτή απώλειες εφόσον στερούνταν των απαραίτητων υποδομών, ενώ έλειπε επίσης η καπιταλιστική επενδυτική νοοτροπία. Η τοπική αγορά θα δείξει τελικά σημάδια ανάκαμψης μόνο κατά τα μέσα της δεκαετίας του 1930, στηριζόμενη κυρίως στο εμπόριο. Όπως θα φανεί και παρακάτω, ωστόσο, την ίδια ανακούφιση δεν θα νιώσει η κοινωνία της πόλης και κυρίως τα ασθενέστερα οικονομικά στρώματα.

Αρκεί να αναφέρουμε μερικά μόνο αριθμητικά παραδείγματα και στοιχεία για να φανεί το μέγεθος των αρνητικών αλλαγών που υπέστη η τοπική οικονομία τα χρόνια που ακολούθησαν:

Πίνακας 2. Οικονομικά στοιχεία των Επιμελητηρίων της Θεσσαλονίκης

	ΕΒΕΘ		ΕΕΘ
	Προϋπολογισμός έσοδα/έξοδα	Απολογισμός έσοδα/έξοδα	Προϋπολογισμός Έσοδα
1928/29	1.677.500/1.573.265	1.543.799/1.694.246	1.819.000
1929/30	1.805.000/1.604.955	1.391.255/1.302.000	1.310.000
1930/31	1.550.000/1.511.544	–	1.147.000
1931/32	1.430.000/1.292.810	–	800.00
1932/33	1.631.000/1.625.170	1.822.962/1.548.000	800.00
1933/34	1.455.000/1.393.280	2.443.255/2.221.839	

(Πηγή: Ευαγγελία Βαρέλλα, «Το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης κατά τα χρόνια του Μεσοπολέμου», *Θεσσαλονίκη* 4 (1994), 251-286 και Ευάγγελος Χεκίμογλου, *80 χρόνια Επαγγελματικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης 1925-2005*, Θεσσαλονίκη 2005, σ. 45).

15. Μουτάφης, «Η οικονομική», *ό.π.*, σ. 377.