

# Η οικονομία του βιλαετίου Τραπεζούντας μέσα από τις εμπορικές εκθέσεις του Βρετανού Προξένου Alfred Biliotti (1873-1885)

Κυριάκος Στ. Χατζηκυριακίδης

## ABSTRACT

---

### *The Economy of the Vilayet of Trebizond through the Trade Reports of the British Consul Alfred Biliotti (1873-1885)*

The area of Trebizond was one of the most important ones in the Ottoman Empire, both politically and economically, due to its geographical location. As for the end of the 18<sup>th</sup> century in particular, and mainly during the first decades of the 19<sup>th</sup> century, Trebizond and its port became for the European countries “the way and the gate” to Anatolia, Caucasus, Southern Russia and Persia. So while Trebizond was developing into a centre of international scale and interest, the Europeans founded consulates, especially after 1830, precisely so as to secure a privileged position in carrying on international trade.

Great Britain, one of the strongest European powers of the period, established its consulate in Trebizond (1830) viewing to “revive the trade route between Trebizond and Iran”. But changes that took place in the second half of the 19<sup>th</sup> century in the trade routes (the opening of the Suez Canal, the construction of a railway line between Tbilisi and Poti etc.) marked the slow but steady decrease of interest in Trebizond as a transit hub. The coming recess, which harmed the British interests mainly, was pinpointed, observed and documented from the first day of his office by the British Consul of Trebizond Alfred Biliotti (1873-1885). Biliotti, also, suggested necessary improvements and infrastructural projects, which could, in his view, had they been effected, have been obstructed the recessionary trend of the city’s commerce.

---

**KEYWORDS:** Ottoman Empire, British Empire, British Consulate of Trebizond, British Trade Reports, Pontus

Η οικονομία στην περιοχή του Πόντου στη νεότερη ιστορία, εν προκειμένω στη διάρκεια του 19ου αιώνα, δεν έχει δυστυχώς μέχρι σήμερα αποτελέσει αντικείμενο συστηματικής μελέτης στην ελληνική βιβλιογραφία, με εξαίρεση ορισμένες

μόνο επιστημονικές εργασίες σχετικές με τα μεταλλεία<sup>1</sup> και περιορισμένες αναφορές στο εμπόριο κάποιων, έστω μικρότερων, πόλεων όπως της Αμισού.<sup>2</sup>

Αντίθετα, στην ξενόγλωσση βιβλιογραφία συναντάμε σημαντικές εργασίες, κυρίως άρθρα Τούρκων ιστορικών, όπως του Üner Turgay<sup>3</sup> αλλά και νεότερων λ.χ. του İsm. Demircioğlu<sup>4</sup> και του Öz. Yılmaz,<sup>5</sup> που αφορούν αποκλειστικά στη γεωγραφική περιοχή του Πόντου, καθώς φυσικά και μελέτες που αναφέρονται γενικότερα στην οικονομική ιστορία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, κυριότερες από τις οποίες αναμφίβολα είναι του Ch. Issawi<sup>6</sup> και των H. Inalcik - D. Quataert.<sup>7</sup>

Στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής του Πόντου, ιδιαίτερα της Τραπεζούντας, καθοριστική σημασία είχε η παρουσία των Ευρωπαίων. Μπορεί οι εμπορικές σχέσεις της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με τους Ευρωπαίους στην επικράτειά της να είχαν ξεκινήσει ήδη από τον 16ο αιώνα (διομολογήσεις),<sup>8</sup> ωστόσο ουσιαστική ευρωπαϊκή διείσδυση παρατηρείται στο τελευταίο τέταρτο του 18ου αιώνα με την υπογραφή της Συνθήκης του Κιουτσούκ Καϊναρτζή (1774). Η συνομολογηθείσα μεταξύ Πύλης και Ρωσίας συμφωνία έδωσε στην τελευταία το δικαίωμα διεξαγωγής ελεύθερου εμπορίου στη Μ. Θάλασσα, διανοίγοντάς την ουσιαστικά και στους υπόλοιπους Ευρωπαίους. Στις δεκαετίες που ακολούθησαν, η Τραπεζούντα, το σημαντικότερο λιμάνι των νότιων ακτών του Ευξείνου Πόντου, εισήλθε σε μια περίοδο οικονομικής ανάπτυξης, όμοια της οποίας, ουδέποτε ίσως, είχε προγενέστερα γνωρίσει.<sup>9</sup>

Παρόμοια προνόμια εμπορικής φύσης αναγνωρίστηκαν, στα τέλη του 18ου

1. Κυριάκος Στ. Χατζηκυριακίδης, *Το Ελντοράντο της Ανατολής. Η διείσδυση των ευρωπαϊκών εταιρειών στα μεταλλεία της Μικράς Ασίας, 1861-1923* (Θεσσαλονίκη: Επίκεντρο, 2008).

2. Χρήστος Σαμουηλίδης, «Αμισός - Σαμψούντα. Η δημογραφική, οικονομική και πνευματική ανάπτυξη του ελληνικού στοιχείου στη σύγχρονη Αμισό (Σαμψούντα) από τις αρχές του 19ου αιώνα ως τα 1924», *Αρχαίον Πόντου* 27 (1966): 247-267, και του ίδιου, «Η περιφέρεια Σαμψούντας από γεωγραφική, δημογραφική, οικονομική, κοινωνική και ιστορική άποψη», *Αρχαίον Πόντου* 37 (1982): 32-118.

3. A. Üner Turgay, "Ottoman British Trade through Southeastern Black Sea Ports during the Nineteenth Century", στο *Économie et Sociétés dans l' Empire Ottoman (fin du XVIIIe-Début du XXe siècle)*, επιμ. Jean-Louis Bacqué Grammont - Paul Dumont (Παρίσι: Centre National de la Recherche Scientifique, 1983), σ. 297-315.

4. İsmail H. Demircioğlu, "Alfred Biliotti'nin Raporuna Göre 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon'daki Konsoloslukların Yıllık Gelirleri (Annual Incomes of Trabzon's Consulates during the second half of the 19<sup>th</sup> century according to Alfred Biliotti's Report)", *Atatürk Dergisi (Journal of Atatürk)* 4.1 (2004): 95-105.

5. Özgür Yılmaz, "Victor Fontanier'nin Trabzon Konsolosluğu (1830-1832)", *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)* 35 (2014): 153-195.

6. Charles Issawi, *The Economic History of Turkey, 1800-1914* (Σικάγο: The University of Chicago Press, 1980).

7. Halil Inalcik - Donald Quataert, *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914* (Καίμπριτζ: Cambridge University Press, 1994).

8. Ιδιαίτερα για τη δραστηριότητα των Βρετανών και την ανάπτυξη των πρώτων οικονομικών σχέσεων με την Οθωμανική Αυτοκρατορία (16ος-18ος αι.), χρήσιμη είναι η ανασκόπηση του Turgay, "Ottoman British Trade", σ. 297-300.

9. Yılmaz, "Victor Fontanier", 156.

- αρχές 19ου αιώνα, και στην Αυστρία (1794), τη Μ. Βρετανία (1799) και τη Γαλλία (1802),<sup>10</sup> που την εποχή εκείνη από στρατιωτικής και οικονομικής άποψης ήταν οι πλέον ισχυρές ευρωπαϊκές δυνάμεις. Ιδιαίτερα μετά τη Συνθήκη της Αδριανούπολης (1829), οπότε και επιτεύχθηκε η πραγματική χειραφέτηση της ρωσικής και γενικότερα της ευρωπαϊκής ναυσιπλοΐας από τους περιορισμούς της Πύλης,<sup>11</sup> η Τραπεζούντα και το λιμάνι της αποτέλεσαν για τα ευρωπαϊκά κράτη την «οδό και την πύλη» προς την Ανατολία, τον Καύκασο, τη Νότια Ρωσία και την Περσία. Έτσι, στη δεκαετία του 1830 τη Μ. Θάλασσα άρχισαν να διασχίζουν ευρωπαϊκά και οθωμανικά ατμόπλοια, συνδέοντας με τακτικές γραμμές την Τραπεζούντα με την Πόλη, έχοντας ενίοτε την Αμισό ως ενδιάμεσο σταθμό.<sup>12</sup>

Η αγγλοοθωμανική εμπορική σύμβαση του 1838 έδωσε σταδιακά, παρά την απροθυμία τοπικών αξιωματούχων της οθωμανικής διοίκησης,<sup>13</sup> αξιοσημείωτη ώθηση στο βρετανικό εμπόριο, ειδικά στο εξαγωγικό, προς τις οθωμανικές αγορές.<sup>14</sup> Ανάλογα οφέλη αποκόμισαν και οι άλλες Μ. Δυνάμεις που υπέγραψαν παρόμοιες συμφωνίες με την Οθωμανική Αυτοκρατορία.<sup>15</sup>

Καθώς, λοιπόν, η Τραπεζούντα αναπτυσσόταν σε κέντρο διεθνούς κλίμακας και ενδιαφέροντος, ευνοημένη από την τακτική ατμοπλοϊκή σύνδεση και τη γεωγραφική θέση της που καθιστούσε φθηνότερα τα μεταφορικά έξοδα των αγαθών από και προς την Περσία, οι Ευρωπαίοι επιδόθηκαν στη σύσταση ενός δικτύου προξενείων, ειδικά μετά το 1830, ακριβώς για να εξασφαλίσουν προνομιακή θέση στη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου.

Οι Βρετανοί, που βρίσκονταν σε αναζήτηση μιας φθηνότερης οικονομικά διαδρομής μεταφοράς των εισαγωγών και των εξαγωγών τους με την Περσία, ίδρυσαν το υποπροξενείο τους στην Τραπεζούντα το καλοκαίρι του 1831, το οποίο και διατήρησαν αδιάλειπτα μέχρι το 1914.<sup>16</sup> Ενδεικτικό της μεγάλης σημασίας που επέδιδε η Βρετανία στην Τραπεζούντα ήταν και το μεγάλο χρηματικό ποσό που ετησίως διέθετε το Λονδίνο στον υποπρόξενο του τοπικού υποπροξενείου και για τα απαιτούμενα έξοδα του γραφείου, έναντι των άλλων ευρω-

10. Yılmaz, "Victor Fontanier", 156, A. Üner Turgay, "Trade and Merchants in Nineteenth-Century Trabzon: Elements of Ethnic Conflict" στο *Christians and Jews in the Ottoman Empire*, επιμ. Benjamin Braude - Bernard Lewis (Λονδίνο: Holmes and Meier Publishers, 1982), τ. 1, σ. 289.

11. Turgay, "Trade and Merchants", σ. 290.

12. Turgay, "Trade and Merchants", σ. 301-302, Demircioğlu, "Annual Incomes", σ. 96-97.

13. Musa Şaşmaz, *İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları, 1830-1914 (Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents, 1830-1914)* (Άγκυρα: Türk Tarih Kurumu, 2014), τ. 1, σ. 83. Πρβλ επίσης στο ίδιο Έκθεση R. W. Stevens προς J. Brant, 15 Φεβρ. 1840, FO 195/112, τ. 1, σ. 460-473.

14. Για το κείμενο και τις συνέπειες της Σύμβασης βλ. Ch. Issawi, *The Economic History of the Middle-East 1800-1914* (Λονδίνο: The University of Chicago Press, 1966), σ. 39-40, και Issawi, *The Economic History of Turkey*, σ. 97-100.

15. Turgay, "Trade and Merchants", σ. 303-304.

16. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 1, σ. XXI.

παϊκών προξενείων.<sup>17</sup> Δεν είναι υπερβολή να σημειωθεί ότι, με βάση τα δεδομένα της περιόδου εκείνης, το υποπροξενείο της Τραπεζούντας ήταν από τα σημαντικότερα της Βρετανίας.

Οι εντεταλμένοι Βρετανοί υποπρόξενοι στην Τραπεζούντα, όπως όλοι οι ομόλογοί τους σε άλλες αντίστοιχες θέσεις, επιτέλεσαν σημαντικό έργο στον τομέα της προάσπισης των πολιτικών και εξωτερικών συμφερόντων της Μ. Βρετανίας στη συγκεκριμένη περιοχή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Επιπλέον, παράλληλα με την προσπάθειά τους να προωθήσουν τις βρετανικές δραστηριότητες και βλέψεις στον Ανατολικό Πόντο, προστάτευαν και τα δικαιώματα όλων όσοι ζούσαν εκεί ως Βρετανοί υπήκοοι. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους εντασσόταν ασφαλώς και η τακτική και λεπτομερής πληροφόρηση της κεντρικής διοίκησης στο Λονδίνο μέσω ετήσιων εκθέσεων-αναφορών για την εν γένει οικονομική, εκπαιδευτική και δημογραφική δομή της πόλης και της ευρύτερης περιοχής της, διαμορφώνοντας ανάλογα και καθορίζοντας ουσιαστικά την εκάστοτε βρετανική πολιτική. Αυτές οι εκτενείς, τις περισσότερες φορές, εκθέσεις, εν προκειμένω οι εμπορικές, μέρος των οποίων εξετάζουμε για τις ανάγκες του παρόντος άρθρου, αποτελούν ανεκτίμητη πηγή για όποιον ενδιαφέρεται να αναδιφήσει και να κατανοήσει την τοπική ιστορία, ειδικότερα την οικονομία, της Τραπεζούντας και του Πόντου γενικότερα.

Η σημασία αυτών των πηγών ήταν άλλωστε κι ο λόγος που οδήγησε στη δημοσίευσή τους στην Τουρκία,<sup>18</sup> γεγονός καθόλου τυχαίο, καθώς οι ερευνητικές εργασίες που αφορούν στις δραστηριότητες των εγκατεστημένων στην επικράτεια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας ξένων προξενείων έχουν αναδυθεί ως ένα νέο πεδίο ερευνών για τους Τούρκους ιστορικούς.<sup>19</sup>

Στο παρόν άρθρο η αναφορά μας στην οικονομία της περιοχής Τραπεζούντας περιορίζεται στην περίοδο θητείας του Alfred Biliotti (1873-1885)<sup>20</sup> στο βρετανικό υποπροξενείο. Ο Biliotti, λεβαντίνος ιταλικής καταγωγής (1833-1915),<sup>21</sup>

17. Demircioğlu, "Annual Incomes", σ. 98-99, 101-102. Μόνον το Ρωσικό Προξενείο λάμβανε ετήσια επιχορήγηση ίσης και μεγαλύτερης αξίας σε σύγκριση με το αντίστοιχο βρετανικό.

18. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 1, σ. XI.

19. Yılmaz, "Victor Fontanier", 154.

20. David Barchard, "The Fearless and Self-Reliant Servant: The Life and Career of Sir Alfred Biliotti (1833-1915)", *Studi Miceni ed Egeo-Anatolici* 48 (2006): 5-53. Πολύ σημαντικά στοιχεία για την υπερπεντηκονταετή προξενική θητεία του Biliotti βλ. επίσης στο άρθρο της Άρτ. Ξανθοπούλου-Κυριακού, «Η Έκθεση του Βρετανού Προξένου Alfred Biliotti (1885) για την εκπαίδευση στο βιλαέτι της Τραπεζούντας», *Αρχαίον Πόντου* 49 (2002): 48-49.

21. Barchard, "Fearless and Self-Reliant Servant", 1, 5-6. Ήταν ο μεγαλύτερος γιος από τα επτά παιδιά ιταλικής οικογένειας από το Λιβόρνο, η οποία ζούσε στη Ρόδο από τη δεκαετία του 1820 ασχολούμενη αρχικά με το εμπόριο και στη συνέχεια με τη διπλωματία. «Δεν έχει κανείς υπηρετής της Βρετανίας τόσο τόλμη και αυτοπεποίθηση όσο αυτός ο (ενν. Biliotti) ο Λεβαντίνος γιος, στις φλέβες του οποίου δεν υπάρχει ούτε σταγόνα βρετανικού αίματος...», βλ. David G. Hogarth, *Accidents of an Antiquary's Life* (Λονδίνο: Macmillan, 1910), σ. 29.

υπήρξε ένα από τα σημαντικότερα και διακεκριμένα με τίτλους τιμής στελέχη του διπλωματικού σώματος της Μ. Βρετανίας. Υπηρέτησε μάλιστα, με μεγάλη συνέπεια, σε πόλεις ελληνικές ή ελληνικού ενδιαφέροντος και παρουσίας.<sup>22</sup>

Η επιλογή μας να εστιάσουμε στις δεκαετίες 1870 και 1880 έγκειται στο ότι, εκτός από τα σημαντικά πολιτικά και διπλωματικά γεγονότα,<sup>23</sup> επισυνέβησαν τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο καθοριστικές αλλαγές στους εμπορικούς δρόμους, που σήμαναν την αργή αλλά σταθερή μείωση της σημασίας της Τραπεζούντας ως διαμετακομιστικού κέντρου. Σε μια τέτοια, λοιπόν, περίοδο είναι ευτυχής συγκυρία για τον ιστορικό-ερευνητή το ότι στο βρετανικό υποπροξενείο ήταν ο Biliotti. Οι εκθέσεις του για την ακτογραμμή της Μ. Θάλασσας και τη μικρασιατική ενδοχώρα παρουσιάζουν αξιοσημείωτη οξυδέρκεια και διορατικότητα, τόσο σε θέματα πολιτικής και διπλωματίας όσο και δημογραφίας, ανθρωπολογίας και οικονομίας.<sup>24</sup>

Η τοποθέτησή του από το βρετανικό Υπ. Εξωτερικών στην Τραπεζούντα (1873), σε ηλικία 40 ετών, δεν ήταν καθόλου αναμενόμενη. Ο Biliotti δε διέθετε ακαδημαϊκή μόρφωση και δε γνώριζε καλά αγγλικά.<sup>25</sup> Το σημαντικότερο όμως είναι ότι ο Biliotti δεν ήταν Βρετανός και είχε αποκτήσει τη βρετανική υπηκοότητα μόλις δύο χρόνια πριν από τον διορισμό του στην Τραπεζούντα (23 Οκτ. 1871), λόγος που κατά πάσα πιθανότητα επέσπευσε τη συγκεκριμένη προαγωγή του.<sup>26</sup>

Η τοποθέτησή του στην Τραπεζούντα δεν ήταν και για τον ίδιο ευχάριστη εξέλιξη, τουλάχιστον αρχικά.<sup>27</sup> Έχοντας μάλιστα πραγματοποιήσει σημαντικές ανασκαφές, θεώρησε ότι θα υποχρεωνόταν να διακόψει τη σημαντική για εκείνον αρχαιολογική δραστηριότητα.<sup>28</sup>

22. Πριν τοποθετηθεί στην Τραπεζούντα (1873), ήταν άμισθος αρχικά υπάλληλος του υποπροξενείου Μάκρης Μ. Ασίας (από το 1849) και υποπρόξενος στη Ρόδο (ήδη από το 1856) -στη Λέσβο και τη Χίο μόνο το 1867. Αποχώρησε από τον Πόντο (1885), όταν διορίστηκε πρόξενος στα Χανιά, βιώνοντας από κοντά την κρίσιμη για το μέλλον της Κρήτης περίοδο (1885-1898). Τέλος, υπήρξε ο γενικός πρόξενος στη Θεσσαλονίκη, στις αρχές του 20ού αιώνα (1899-1903/4). Για τις υπηρεσίες του αυτές τιμήθηκε τόσο από τον τότε Βασιλιά της Ελλάδας Γεώργιο Α΄ όσο και από τον σουλτάνο Αβδούλ Χαμίτ Β΄. Βλ. περισσότερα στον Barchard, "Fearless and Self-Reliant Servant", 5, 7-9, 20-22, 50-52.

23. Αναφέρουμε ενδεικτικά την Επανάσταση στη Βοσνία-Ερζεγοβίνη (1876) και τον Ρωσοτουρκικό Πόλεμο (1877-1878), που προκάλεσαν μεγάλες πληθυσμιακές μετακινήσεις, κυρίως άφιξη χιλιάδων μουσουλμάνων προσφύγων στην οθωμανική επικράτεια, βλ. σχετικά Ξανθοπούλου-Κυριακού, «Έκθεση Μπιλιότι», 49.

24. Barchard, "Fearless and Self-Reliant Servant", 5.

25. Barchard, "Fearless and Self-Reliant Servant", 6-7. Οι μητρικές του γλώσσες ήταν η ιταλική και η γαλλική (Γαλλίδα μητέρα), και επίσης μιλούσε και ελληνικά-τουρκικά από τη θητεία του στα προξενεία της Νοτιοανατολικής Μεσογείου και της Τραπεζούντας.

26. Barchard, "Fearless and Self-Reliant Servant", 15.

27. Barchard, "Fearless and Self-Reliant Servant", 18. Ήταν αναγκασμένος να μετακομίσει από το σπίτι του στη Ρόδο, στην Τραπεζούντα, μια βροχερή, απομονωμένη πόλη στον Εύξεινο Πόντο. Ο Biliotti υπέφερε από χρόνια βρογχίτιδα, για την οποία πιθανώς να ευθυνόταν η διαμονή του στην Τραπεζούντα.

28. Barchard, "Fearless and Self-Reliant Servant", 11-13. Μαθήτευσε κοντά στον Βρετανό αρχαιολόγο Charles Th. Newton και πραγματοποίησε ανασκαφές δίπλα στον Γερμανό αρχαιολόγο Aug. Salzman στη Ρόδο (Γάλυσο και Κάμ(ε)ιρο). Ωστόσο, σύμφωνα με τον Barchard, "Fearless and Self-Reliant Servant",

Πολύ σύντομα όμως η Τραπεζούντα έγινε η πόλη στην οποία αναδείχθηκαν οι ικανότητες του Biliotti στην άσκηση των προξενικών καθηκόντων του: ένας συνδυασμός έντονης πνευματικής και φυσικής ενέργειας. Όπως προκύπτει από τις εμπορικές εκθέσεις του, πριν να προχωρήσει στην ανάλυση ενός θέματος και στη σύνταξη σχετικής αναφοράς πραγματοποιούσε ενδελεχή έρευνα, ταξιδεύοντας κάποτε και διεξάγοντας επιτόπια έρευνα, όποτε αυτό ήταν εφικτό. Δε δίσταζε μάλιστα να παραδεχθεί στο κείμενό του τις ελλείψεις του, υποσχόμενος να συλλέξει τα απαραίτητα στοιχεία και να επανέλθει με συμπληρωματική αναφορά, όπως έπραξε από την πρώτη κιόλας στιγμή ανάληψης των καθηκόντων του.<sup>29</sup>

Με το πέρασμα του χρόνου ο Biliotti δε δίσταζε πλέον να κάνει σύγκριση μεταξύ της δικής του αμοιβής και του προκατόχου του, William Gifford Palgrave,<sup>30</sup> καθώς υπολειπόταν του τελευταίου κατά 200 λίρες Αγγλίας ετησίως. Τόνιζε στους προϊσταμένους του ότι όφειλαν, επιτέλους, να αναβαθμίσουν την υπηρεσία σε Προξενείο και τον ίδιο σε Πρόξενο της Βρετανίας. Ως έμπειρος διπλωμάτης μιλούσε με αποφασιστικότητα και παρρησία, απαιτούσε καλύτερες συνθήκες για τον ίδιο. Είχε, άλλωστε, ήδη αποκρούσει επιτυχώς την προσπάθεια μετακίνησής του στο Ντιαρμπεκίρ (1878). Προσπαθώντας να πείσει το Λονδίνο να ικανοποιήσει το αίτημά του, τόνιζε ότι η πυκνότητα και ο φόρτος της εργασίας καθιστούσαν αναγκαία την προαγωγή τού υποπροξενείου του. Προς επίρρωση του αιτήματός του σημείωνε ότι στην Τραπεζούντα λειτουργούσαν ως κύρια προξενεία εκείνα της Ρωσίας, της Ιταλίας, της Γαλλίας, της Αυστροουγγαρίας, του Ιράν και της Ολλανδίας, ενώ αντίθετα υποπροξενείο διατηρούσαν στην πόλη μόνο η Βρετανία, η Ελλάδα και η Ισπανία. Τόνιζε μάλιστα, έστω και υπερβολικά: «εμπορικά τα συμφέροντά μας είναι τόσο σημαντικά όσο όλων των άλλων κρατών μαζί...».<sup>31</sup>

Επιδιώκοντας να ασκήσει περαιτέρω πίεση, υπογράμμιζε ότι η χαμηλή χρηματοδότηση που η κεντρική βρετανική διοίκηση διέθετε για τη λειτουργία του υποπροξενείου του γινόταν αφενός αιτία δυσχερειών για την ανάλογη με το μέ-

16, ο Biliotti συνέχισε τις ανασκαφές και μετά την τοποθέτησή του στην Τραπεζούντα, συγκεκριμένα στη ρωμαϊκή κωμόπολη Σάταλα/Sadagh, στο Κελκίτ, στην επαρχία *Gümüşhane*/Αργυρούπολης. Σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα της περιοχής (χάλκινα αγάλματα), που ανάγονται στο 650 π.Χ. μεταφέρθηκαν στο Βρετανικό Μουσείο, βλ. σχετικά "The British Museum Collections", τελευταία πρόσβαση 20.07.2017, [http://www.britishmuseum.org/research/collection\\_online/collection\\_object\\_details/collection\\_image\\_gallery.aspx?partid=1&assetid=1124219001&objectid=460418](http://www.britishmuseum.org/research/collection_online/collection_object_details/collection_image_gallery.aspx?partid=1&assetid=1124219001&objectid=460418).

29. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 1, σ. 509-522. Συμπληρωματική για το έτος 1873 έκθεση που ο Biliotti απέστειλε (1874) στον προϊστάμενό του πρεσβευτή στην Κωνσταντινούπολη Sir Henry George Elliot (1867-1877), 31 Δεκ. 1873, FO 195/1005.

30. Σε αντίθεση με τον Biliotti, που ήταν επικριτικός απέναντι στους Οθωμανούς αξιωματούχους και την οθωμανική διοίκηση, ο Palgrave κράτησε πολύ αρνητική στάση απέναντι στους Έλληνες και τα ελληνικά ζητήματα (λ.χ. ζήτημα κρυπτοχριστιανών της Κρώμνης) βλ. Anthony Bryer, *Peoples and Settlement in Anatolia and the Caucasus, 800-1900* (Λονδίνο: Variorum Reprints, 1988), σ. 365. Για τη ζωή και την προξενική θητεία του βλ. περισσότερα στη μελέτη της Mea Allan, *Palgrave of Arabia: the life of William Gifford Palgrave, 1826-88* (Λονδίνο: Macmillan, 1972).

31. Barchard, "Fearless and Self-Reliant Servant", 19.

γεθος και την ισχύ της Βρετανίας εκπροσώπησή της στην περιοχή και αφετέρου εμπόδιο για την περαιώση των ανατεθέντων στον ίδιο καθηκόντων. Τελικά, με επιμονή και συχνή αλληλογραφία, από τις αρχές του καλοκαιριού του 1879, κατάφερε να εξασφαλίσει την αναγωγή του καταστατικού βαθμού του υποπροξενείου Τραπεζούντας και την αναβάθμιση του τίτλου του ίδιου, τον Οκτώβριο του ίδιου έτους,<sup>32</sup> όχι όμως και τον μισθό του που έβαινε διαρκώς μειούμενος (1881-1882).<sup>33</sup>

## Οι εμπορικές εκθέσεις

Μετά από την απόφαση διορισμού του στην Τραπεζούντα (5 Μαΐου 1873), ο Biliotti έφθασε στην πόλη στις 4 Αυγούστου του 1873 και ανέλαβε τα καθήκοντά του την επομένη.<sup>34</sup> Επομένως, είχαν παρέλθει μόνον πέντε μήνες από τη στιγμή της τοποθέτησής του στο αξίωμά του, όταν συνέταξε την πρώτη οικονομικού περιεχομένου έκθεσή του για το απελθόν έτος.<sup>35</sup> Δεδομένου, λοιπόν, ότι είχε πολύ λίγο καιρό στην Τραπεζούντα και με υποχρεωτική την αναβολή της διαβίβασης λεπτομερών στατιστικών, στη σχετικά σύντομη σε έκταση –σε σύγκριση με όσες ακολούθησαν στην υπερδεκαετή θητεία του– έκθεσή του κατέγραψε σε αδρές γραμμές κάποιες γενικές παρατηρήσεις, τόσο για το διαμετακομιστικό (περσικό) όσο και για το εγχώριο (της ενδοχώρας και το τοπικό) εμπόριο, τις θαλάσσιες μεταφορές, τη γεωργία, τη βιομηχανία-βιοτεχνία, καθώς και για τον πληθυσμό και τα δημόσια έργα «σε ένα από τα πιο πυκνοκατοικημένα βιλαέτια της ασιατικής Τουρκίας».<sup>36</sup>

Από τη μελέτη τής εν λόγω έκθεσης προκύπτει ότι ο Biliotti αντιλήφθηκε από την πρώτη στιγμή τις δυσσιώνες προοπτικές για την Τραπεζούντα. Μπορεί συγκυριακά το διαμετακομιστικό εμπόριο από και προς την πόλη να διατηρούνταν σε εξαιρετικά επίπεδα (συντομότερος δρόμος μέσω Ερζερούμ κι όχι μέσω Τιφλίδας προς Περσία, καθυστερήσεις στη ναυσιπλοΐα λόγω προσωρινών προβλημάτων στο λιμάνι του Πότι, υποστήριξη χρήσης του παλαιού δρόμου των καρβανιών από τους γηγενείς εμπόρους, αδυναμία εξάλειψης παλιών συνηθειών στην Τουρκία), όμως με την αναμενόμενη ολοκλήρωση κατασκευής της σιδηροδρομικής σύνδεσης μεταξύ Τιφλίδας-Σοχούμ και λιμανιού του Πότι, και τη μελλοντική επέκταση αυτής της σιδηροδρομικής γραμμής μέχρι το Μπακού και τη μακρινή Tabriz (Ταυρίδα), η Τραπεζούντα θα έπαυε να είναι ανταγωνιστική. Όσο μάλιστα δε θα λαμβάνονταν μέτρα αφενός βελτίωσης των μέσων μεταφοράς και

32. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 1, σ. XV, Barchard, “Fearless and Self-Reliant Servant”, 19-20.

33. Demircioğlu, “Annual Incomes”, σ. 97-104.

34. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 1, σ. XV.

35. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 1, σ. 495-507. Έκθεση Biliotti για το εμπόριο της Τραπεζούντας, 31 Δεκ. 1873, FO 195/1005.

36. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 615, Έκθεση Biliotti προς Βρετανό πρεσβευτή στην Κωνσταντινούπολη Austen H. Layard (1817-1894) για το έτος 1879, 22 Μαρτ. 1880, FO 195/1329.

των δρόμων –με σημαντικότερο εκείνον του Ερζερούμ- και αφετέρου αξιοποίησης του υπόγειου και υπέργειου φυσικού πλούτου (γεωργία, υλοτομία, μεταλλεία), τότε η ζοφερή πρόβλεψη της παρακμής θα ήταν θέμα χρόνου να επιβεβαιωθεί, και σε καμία περίπτωση δεν θα ήταν μια αυθαίρετη, απαισιόδοξη σκέψη.

Όπως είχε δεσμευθεί, ο Biliotti συνέταξε, πράγματι, τον Ιούνιο του 1874 συμπληρωματική έκθεση, παρέχοντας περισσότερα στοιχεία για την εμπορική κίνηση του λιμανιού της Τραπεζούντας και του βιλαετίου της.<sup>37</sup> Σημείωσε μάλιστα ότι έκρινε σκόπιμο, αντί να καταγράψει στατιστικές μόνο για το 1873, να παρουσιάσει συγκεντρωτικά στοιχεία της τελευταίας πενταετίας (1869-1873) –στην οποία είχε πραγματοποιηθεί η διάνοιξη της δώρυγας του Σουέζ, είχε ολοκληρωθεί ο δρόμος του Ερζερούμ (η κατασκευή είχε ξεκινήσει από το 1872) και είχε αρχίσει η λειτουργία του σιδηρόδρομου Πότι-Τιφλίδας–, ώστε να είναι εφικτές οι συγκρίσεις για τη διακύμανση του εμπορίου. Ωστόσο, παρατήρησε ότι οι διαθέσιμες στατιστικές είχαν τόσο αντικρουόμενες πληροφορίες που ήταν δύσκολο να υπεράνει κανείς αν τελικά είχε αυξηθεί ή μειωθεί το εμπόριο της Τραπεζούντας.

Ενδεικτική μάλιστα της υπεύθυνης στάσης του στη συγκέντρωση όλων των σχετικών πληροφοριών ήταν η έρευνα που πραγματοποίησε στα προξενεία της πόλης, στα γραφεία των ατμοπλοϊκών εταιρειών και στο τελωνείο, ενώ ταυτόχρονα φρόντισε να εξασφαλίσει επιπλέον στοιχεία από τους κυριότερους εμπόρους. Τόνισε όμως με έμφαση ότι, παρά τις φιλότιμες προσπάθειές του, ακόμη κι αν τα αποτελέσματα δεν είχαν την ακρίβεια των ευρωπαϊκών στατιστικών, αυτή ήταν η μέγιστη, παρά ταύτα, εφικτή για την πραγματικότητα της Τουρκίας. Έχοντας τα παραπάνω ως δεδομένα, από τους σχετικούς πίνακες προκύπτει μία αύξηση των εισαγωγών και εξαγωγών το 1873 σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια, σε αντίθεση με το βρετανικό εισαγωγικό-εξαγωγικό εμπόριο που παρουσίαζε μια ελαφρά μείωση. Παρατηρούνταν, ακόμη, μείωση των αφίξεων επιβατών και του συναλλάγματος, ενώ αναφορικά με τις εξαγωγές είχε από τη μια σημειωθεί αύξηση εκείνων που πραγματοποιούνταν από τουρκικά ατμόπλοια, αλλά από την άλλη υπήρχε δραματική μείωση των εξαγωγών από ρωσικά ατμόπλοια, καθώς τα τελευταία πραγματοποιούσαν δρομολόγια πια μόνο από και προς το Πότι. Σημαντική ήταν και η μείωση των ιστιοφόρων όλων των εθνικοτήτων, που είχαν καταπλεύσει στην Τραπεζούντα.

Σε γενικές γραμμές πάντως, με βάση τους πίνακες και τις στατιστικές, το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της ενδοχώρας είχε αυξηθεί το 1873 σε σύγκριση με τα προηγούμενα χρόνια. Μολαταύτα, αυτό δεν οφειλόταν στην ανάπτυξη της Τουρκίας και ήταν εύκολο να εξηγηθεί από τη σύγκριση μεταξύ των ετήσιων εισαγωγών κι εξαγωγών. Καθώς οι εισαγωγές ήταν πολύ μεγαλύτερες των εξαγωγών, αυτό θα οδηγούσε αναμφίβολα στην πλήρη εξάντληση των οι-

37. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 1, σ. 509-522.



κονομικών πόρων της Ανατολίας. Επιτακτικός ήταν, επομένως, ο διπλασιασμός της αξίας των εξαγωγών από τις ανατολικές επαρχίες της Αυτοκρατορίας, κάτι που όμως, σύμφωνα με τον Biliotti, ήταν ανέφικτο-ουτοπικό με την τότε διοίκηση. Όσο δηλαδή η Αυτοκρατορία παρουσίαζε εικόνα υστέρησης στις υποδομές του οδικού δικτύου της και αδυναμία να αξιοποιήσει τον φυσικό πλούτο της, οι εξαγωγές δεν αναμενόταν να αυξηθούν σημαντικά και μόνιμα. Μόνο σε περίπτωση που: ο δρόμος του Ερζερούμ διατηρούνταν σε καλή κατάσταση και κατασκευάζονταν μικρότεροι δρόμοι-διακλαδώσεις, αναπτύσσονταν γεωργία και φθηνά μέσα μεταφοράς, διευκολυνόταν η εκμετάλλευση των δασών και των μεταλλείων, και, τέλος, λαμβάνονταν μέτρα κατά της κερδοσκοπίας, οι εξαγωγές θα ήταν ικανές να φθάσουν σε τέτοια επίπεδα ώστε να εξισορροπηθούν οι απώλειες από την πτώση του διαμετακομιστικού εμπορίου. Αναμφίβολα, το εμπόριο με την Περσία διερχόταν σοβαρή κρίση, χάνοντας τη θέση που κατείχε για σαράντα (40) χρόνια. Κατά συνέπεια, μόνον υπό την προϋπόθεση της ανάπτυξης των εξαγωγών θα ήταν ίσως δυνατή η καθυστέρηση της οικονομικής παρακμής της Τραπεζούντας και του βιλαετίου της.<sup>38</sup>

Με την ίδια συγκροτημένη δομή και με την ανάλογη συνέπεια συντάχθηκαν και αποστάλθηκαν στη Βρετανική Πρεσβεία στην Κωνσταντινούπολη και οι υπόλοιπες εμπορικές εκθέσεις του Biliotti. Παρακολουθώντας από πολύ κοντά τις εξελίξεις της εποχής του, ήταν σε θέση να γνωρίζει πολύ καλά από τη μια τους τομείς παραγωγής του βιλαετίου του (τον πρωτογενή κατά βάση) κι από την άλλη ό,τι αφορούσε στις εισαγωγές προϊόντων από τις ευρωπαϊκές χώρες (αγροτικά και μεταποιημένα είδη κ.λπ.). Συχνότατα παραθέτει, λοιπόν, με λεπτομέρεια την κάθε είδους γεωργοκτηνοτροφική κυρίως, αλλά και βιοτεχνική παραγωγή, κι ό,τι σχετιζόταν με πρωτογενή προϊόντα, και τις αυξομειώσεις τους εξαιτίας εσωτερικών και εξωτερικών λόγων. Αναφέρουμε ενδεικτικά από την έκθεση του 1875 ότι, ενώ η υλοτομία δασών με πυξό εμφανιζόταν κερδοφόρα, η Πύλη απαγόρευσε την υλοτόμηση εκείνων που ανήκαν απευθείας στον σουλτάνο και αποτελούσαν το ήμισυ του συνόλου των παρθένων δασών εντός του βιλαετίου.<sup>39</sup> Ακόμη, το χαμψί/χαψί, όπως αποκαλούνταν από τους γηγενείς ένα είδος γαύρου, το οποίο ήταν σε αφθονία στη Μ. Θάλασσα και αποτελούσε φθηνή τροφή, φρέσκο ή παστό, προσιτό στην πλειοψηφία των κατοίκων του Πόντου, υπήρχαν σκέψεις να γίνει ένα από τα βασικότερα εξαγωγίμα είδη, χωρίς όμως τελικά αυτό να υλοποιηθεί ποτέ.<sup>40</sup>

Εκτός από τα πρωτογενή προϊόντα πληροφορούμαστε και για εκείνα που

38. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 549, Έκθεση Biliotti προς Elliot για το έτος 1875, 29 Φεβρ. 1876, FO 195/1100.

39. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 541, 557, Έκθεση Biliotti προς Elliot για το έτος 1875, 29 Φεβρ. 1876, FO 195/1100.

40. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 542, Έκθεση Biliotti προς Elliot για το έτος 1875, 29 Φεβρ. 1876, FO 195/1100.

ανήκαν στον δευτερογενή τομέα, όπως λ.χ. το γνέσιμο του μαλλιού από τις γυναίκες της ορεινής ενδοχώρας, το οποίο χρησιμοποιούνταν για την κατασκευή γυναικείων και ανδρικών ενδυμάτων. Επιπλέον, οι γυναίκες, κυρίως των παραλίων, εργάζονταν και στην παραγωγή λινών πουκαμίσων.<sup>41</sup> Ακόμη, σιδηρουργοί κατασκεύαζαν όπλα, μαχαίρια κυνηγιού, ρολόγια κ.λπ.

Έχοντας πάντα την πεποίθηση, όπως σημειώθηκε, ότι οι εκθέσεις έπρεπε να είναι μεστές σημαντικών και τεκμηριωμένων στοιχείων, απαραίτητα εργαλεία για τη με κάθε τρόπο αξιοποίηση των δεδομένων της περιοχής ευθύνης του, ο Biliotti συνέταξε συγκεντρωτική έκθεση μόλις ολοκλήρωσε δέκα χρόνια στο προξενείο της Τραπεζούντας (1873-1882).<sup>42</sup> Πίστευε ότι η εξέταση στοιχείων μιας περιόδου μεγάλης διάρκειας αποτελούσε ασφαλέστερο κριτήριο από τον έλεγχο λ.χ. δύο μόνο ή τριών ετών, καθώς στη διάρκεια αυτών τυχαία περιστατικά και αστάθμητοι παράγοντες θα μπορούσαν να οδηγήσουν πιθανώς σε εσφαλμένα συμπεράσματα που δε θα αποτύπωναν την πραγματική εικόνα του εμπορίου. Δεν παρέλειπε, ακόμη, να υπενθυμίζει αυτό που είχε σημειώσει ήδη από την πρώτη έκθεσή του το 1873: την τεράστια δυσκολία εξασφάλισης αξιόπιστων πηγών στην Τουρκία.

Στη σύνταξη της έκθεσής του φρόντισε ακόμη και τη διάταξη των πληροφοριών του, ώστε να τις καταστήσει εύκολα κατανοητές και χρήσιμες σε κάθε ενδιαφερόμενο. Για να είναι, λοιπόν, εύκολη οποιαδήποτε σύγκριση μεταξύ της πρώτης και της δεύτερης πενταετίας, διαίρεσε κατά τον ίδιο τρόπο και τους ενσωματωμένους πίνακες της έκθεσης. Από τη μια παρουσίασε την εμπορική κίνηση (εισαγωγές και εξαγωγές εγχώριου και διαμετακομιστικού/περσικού εμπορίου), όχι μόνο του λιμένα της Τραπεζούντας αλλά και όλων των λιμανιών του βιλαετίου (Αμισού, Κερασούντας και των μικρότερων π.χ. των Κοτυώρων, της Οινόης και της Ριζούντας) κι από την άλλη έκανε ειδική αναφορά στο βρετανικό εμπόριο σε κάθε λιμάνι του βιλαετίου καθώς και στην κίνηση των ιστιοφόρων και ατμόπλοιων.

Αναλυτικότερα, αναφορικά γενικότερα με τις εξαγωγές εγχώριου εμπορίου αγροτικών προϊόντων από το λιμάνι της Τραπεζούντας, παρατηρούνταν μείωση στη δεύτερη πενταετία (1878-1882) με εξαίρεση μόνο στα φουντούκια, καρύδια, φασόλια, φρούτα και λινά. Το ίδιο ίσχυε και για τα εξαγόμενα αγαθά από την Περσία (μετάξι, δορές και δέρματα, τουμπεκί, μαλλί, βελανίδια, ρητίνες κ.ά.) που είχαν μειωθεί μετά το 1878, εκτός από τα χαλιά και τις γυναικείες εσάρπες, τα μόνα προϊόντα που παρουσίαζαν αύξηση.

41. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 569, Έκθεση Biliotti προς Malet για τα έτη 1877-1878, 22 Μαρτ. 1879, FO 195/1238. Σύμφωνα με τον Biliotti, φημισμένα ήταν τα λινά υφάσματα της Ριζούντας.

42. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 687-744. Έκθεση Biliotti προς Sir Henry Wyndham (1790-1860), No 31, 4 Αυγ. 1883, FO 195/1457 και FO 526/9.

Αντίθετα, σημαντική αύξηση παρατηρήθηκε την πενταετία 1878-1882, σε σχέση με την περίοδο 1873-1877, στις εισαγωγές κυρίως προς τις μεσόγειες περιοχές του Πόντου και της Μ. Ασίας γενικότερα. Για την ακρίβεια: κεριά, ενδύματα και υποδήματα, είδη σπιτιού, χαρτί και βιβλία, επεξεργασμένα δέρματα, οινοπνευματώδη (μπύρα, κρασί κ.λπ.), ζάχαρη κ.ά., ήταν είδη που αυξήθηκαν, όχι όμως και τα σκεύη κουζίνας (πίατα και ποτήρια), τα μάλλινα και τα βαμβακερά, τα σπέρτα και κυρίως το σιτάρι και το αλεύρι, που μειώθηκαν. Όμως το εισαγωγικό «περσικό» λεγόμενο εμπόριο, επηρεασμένο σημαντικά από τον Ρωσοτουρκικό πόλεμο (1877-1878), κινήθηκε σε χαμηλά επίπεδα. Γενικότερα πάντως, η μείωση του περσικού εμπορίου μετά τον πόλεμο οφειλόταν στη μεγάλη έλλειψη ζώων μεταφοράς (υποζυγίων),<sup>43</sup> καθώς χιλιάδες είχαν χαθεί στην εμπόλεμη περίοδο. Έχοντας, μάλιστα, μειωθεί δραστηκότητα ο αριθμός των ντόπιων καραβανιών (μείωση κατά 2/3), το ενδιαφέρον των οποίων να διατηρήσουν το περσικό εμπόριο μέσω Ανατολίας ήταν μεγαλύτερο από εκείνο των αντίστοιχων περσικών, το εμπόριο της Περσίας επηρεάστηκε δυσμενώς όχι μόνο στις εξαγωγές αλλά και στις εισαγωγές. Αυτά τα δεδομένα σαφώς δημιουργούσαν πρόβλημα στην προώθηση μέσω Καυκάσου των εκατοντάδων δεμάτων που ξεφορτώνονταν στο λιμάνι της Τραπεζούντας με προορισμό την Περσία.

Όσον αφορά στην Αμισό, που βασιζόταν περισσότερο στην αγροτική παραγωγή της ενδοχώρας της<sup>44</sup> –ήταν άλλωστε ιδανική η θέση της, για να εξυπηρετεί την κεντρική Ανατολία– οι εξαγωγές από το λιμάνι της αυξήθηκαν εντυπωσιακά χάρις σε συγκεκριμένα προϊόντα, όπως κυρίως τον καπνό, το σιτάρι, το αλεύρι, τη βρόμη και το μοχέρ (τιφτίκι), ενώ το ύψος των εισαγωγών δε μεταβλήθηκε σημαντικά, καθώς άλλα προϊόντα μειώθηκαν (βαμβακερά και μάλλινα είδη, μέταλλα), και άλλα αυξήθηκαν (καφές, είδη σπιτιού και ζάχαρη).

Το λιμάνι της Κερασούντας, σε εξαιρετικά ευνοϊκή θέση για τις κεντρικές επαρχίες της Μ. Ασίας, παρουσιάζεται αναλογικά ως το πιο αποδοτικό στο εισαγωγικό και το εξαγωγικό εμπόριο, στην πενταετία 1878-1882, συγκριτικά με τα δύο μεγαλύτερα λιμάνια. Πιο συγκεκριμένα, οι εξαγωγές υπερδιπλασιάσθηκαν, αφού επεκτάθηκε ακόμη περισσότερο η καλλιέργεια του σημαντικότερου σε εμπορική σημασία εγχώριου προϊόντος, των φουντουκιών, και αυξήθηκε η σοδειά του, κυρίως τη διετία 1881-1882. Άλλα προϊόντα που, με την αύξησή τους ή την εμφάνισή τους για πρώτη φορά στην αγορά, συνέβαλαν στην καλύτερη εικόνα των εξαγωγών από την Κερασούντα, ήταν τα μεταλλεύματα (στυπτηρία

43. Στη διάρκεια του Ρωσοτουρκικού Πολέμου το διαμετακομιστικό εμπόριο της Περσίας ουσιαστικά εξετράπη πρόσκαιρα από την Τραπεζούντα και πραγματοποιούνταν μέσω της Βαγδάτης, λόγω έλλειψης ζώων και ζωοτροφών για τα καραβάνια, βλ. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 608, Έκθεση Biliotti προς Layard για το έτος 1879, 22 Μαρτ. 1880, FO 195/1329.

44. Το σαντζάκι Τζανίκ (Αμισού) ήταν το πιο εύφορο από τα τέσσερα συνολικά του βιλαετίου Τραπεζούντας (σαντζάκι πόλης Τραπεζούντας, Λαζιστάν, *Gümüşhane*/Αργυρούπολης), Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 611, Έκθεση Biliotti προς Layard για το έτος 1879, 22 Μαρτ. 1880, FO 195/1329.

και αργυρούχος μόλυβδος από την περιοχή του Νικόπολης/Σεμπίν Καραχισάρ), τα δέρματα και κάποιο είδος της «οικογένειας» των μούρων, κίτρινου χρώματος. Παράλληλα όμως με τη βελτίωση των εξαγωγών, άνοδος παρατηρήθηκε και στις εισαγωγές στην Κερασούντα, κυρίως χάρις στις καλύτερες συνθήκες στα μέσα μεταφοράς στην ενδοχώρα που σίγουρα οφείλονταν στην κατασκευή του δρόμου της Κερασούντας προς τη Νικόπολη, της σύνδεσης δηλαδή του λιμανιού με το εσωτερικό του σαντζακιού.

Τέλος, η Ριζούντα, τα Κοτύωρα και η Οινόη βρίσκονταν σε απευθείας ατμοπλοϊκή σύνδεση με την Κωνσταντινούπολη, ενώ σε ακόμη μικρότερες πόλεις από αυτές (λ.χ. Τρίπολη) κατέπλεαν πλοία μόνο όταν υπήρχαν ικανές ποσότητες αγροτικών προϊόντων για μεταφορά. Οι εξαγωγές από τις τρεις προαναφερθείσες πόλεις –των Κοτυώρων τρεις φορές σχεδόν υψηλότερες σε χρηματική αξία– αφορούσαν κυρίως σε λινά είδη, φασόλια και καρύδια (Οινόης και Κοτυώρων). Αντίστοιχα, στις εισαγωγές παρατηρούνταν υπεροχή των Κοτυώρων, ενώ οι κάτοικοι των μικρότερων πόλεων συνήθως προμηθεύονταν τα ευρωπαϊκά και άλλα εισαγόμενα προϊόντα από τα πλησιέστερα μεγάλα αστικά κέντρα.

Αξίζει να σημειωθεί σχετικά ότι η διακίνηση των εισαγωγών και των εξαγωγών από και προς τα μεγαλύτερα λιμάνια πραγματοποιούνταν με ατμόπλοια (ελάχιστα τα ιστιοφόρα). Συγκεκριμένα, στο λιμάνι της Τραπεζούντας κατέπλευσαν μόνον τρία βρετανικά ατμόπλοια στην υπό εξέταση δεκαετία 1873-1882. Ο Biliotti επέρριψε τις ευθύνες γι' αυτό κυρίως στο Λονδίνο που δε στήριξε, ως όφειλε, με επιδοτήσεις, κατά το παράδειγμα λ.χ. των Γάλλων ή των Αυστριακών, όποιες ιδιωτικές πρωτοβουλίες επιχειρήσαν να αναπτυχθούν, λ.χ. το 1875 και το 1879.<sup>45</sup> Η κρατική επιχορήγηση ήταν ακόμη πιο επιτακτική, αν σκεφθεί κανείς ότι ήταν ασύμφορο για τη δημιουργία και κυρίως τη διατήρηση μιας γραμμής, να επιστρέφουν τα πλοία με ανεπαρκή-μικρά φορτία προϊόντων. Αν οι ασιατικές επαρχίες της Αυτοκρατορίας κατόρθωναν να εκμεταλλευθούν σε ικανοποιητικό βαθμό τη γεωργία, τα μεταλλεία<sup>46</sup> κ.λπ., τότε θα δημιουργούνταν προοπτικές ανάπτυξης των βρετανικών ατμόπλοιων και ιστιοφόρων, στο επίπεδο των άλλων

45. Η ισχνή βρετανική ναυσιπλοΐα στη Μαύρη Θάλασσα ιδιαίτερα μετά τα μέσα της δεκαετίας του 1870, ήταν σε πλήρη αντιδιαστολή με την έντονη ανάλογη δραστηριότητα των Βρετανών στη δεκαετία του 1850, εποχή κατά την οποία δρομολόγησε η Peninsular and Oriental Company, απειλώντας κυρίως τα αυστριακά συμφέροντα, βλ. σχετικά Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 554-555, Έκθεση Biliotti προς Elliot για το έτος 1875, 29 Φεβρ. 1876, FO 195/1100, και στο ίδιο, σ. 594, Έκθεση Biliotti προς Layard για το έτος 1878, 31 Ιουλ. 1878, FO 195/1187 και FO 195/1457. Βλ. επίσης D. Abulafia, *The Great Sea: A Human History of the Mediterranean* (Λονδίνο: Penguin Books, 2012), σ. 557.

46. Για τα εμπόδια σε κάθε προσπάθεια εκμετάλλευσης των μεταλλείων (περισσότερα από 132 καταγεγραμμένα στο βιλαέτι), όπως γραφειοκρατία στην εξασφάλιση άδειας εκμετάλλευσης στοών και εξαγωγής μεταλλευμάτων βλ. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 570, Έκθεση Biliotti προς Malet για τα έτη 1877-1878, 22 Μαρτ. 1879, FO 195/1238, και στο ίδιο Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 595, Έκθεση Biliotti προς Layard για το έτος 1879, 22 Μαρτ. 1880, FO 195/1329. Ειδικότερα για το θέμα βλ. Χατζηκυριακίδης, *Το Ελντοράντο*, σ. 49-65.

ευρωπαϊκών κρατών, στις ακτές της Μ. Θάλασσας. Για να συμβεί όμως κάτι τέτοιο, απαραίτητη προϋπόθεση ήταν οι μεταρρυθμίσεις στη διοίκηση.<sup>47</sup>

Κυρίαρχο ρόλο στο ίδιο λιμάνι την ίδια περίοδο είχαν τα οθωμανικά πλοία (ιδιοκτησίας της Ottoman Mahsousse) – μολονότι είχε υποβαθμιστεί πολύ η σημασία τους στη διακίνηση των προϊόντων μεταξύ Τραπεζούντας και Κωνσταντινούπολης μετά το 1830–, πολλά από τα οποία ναυπηγούνταν στο κρατικό νεώριο της Σινώπης και στην Τρίπολη.<sup>48</sup> Εξίσου σημαντικό ρόλο είχαν και τα αυστριακά (Austrian Lloyd's Company) και τα γαλλικά (French Messageries Maritimes και A. Raquet and Co. Από τη Μασσαλία) με αριθμούς ανοδικούς, ξεπερνώντας τα οθωμανικά μεταξύ των ετών 1880-1882. Είχαν μάλιστα ήδη ευνοηθεί, έναντι των οθωμανικών, από την έκρηξη του Ρωσοτουρκικού πολέμου (1877-1878), καθώς τα τελευταία χρησιμοποιήθηκαν στη συγκεκριμένη περίοδο κυρίως για τη μεταφορά στρατευμάτων, πολεμοφοδίων και προμηθειών.<sup>49</sup> Τέλος, σημαντικός ήταν και ο αριθμός των ρωσικών (Russian Steam Navigation Company of Odessa), παρ' όλο που η παρουσία τους, όχι συνεχής, εξυπηρετούσε περισσότερο πολιτικούς παρά εμπορικούς σκοπούς και εύλογα εξαρτιόταν από τις πολιτικές-στρατιωτικές εξελίξεις.<sup>50</sup> Τα οθωμανικά ατμόπλοια αποκόμιζαν λιγότερα κέρδη συγκριτικά με τα υπόλοιπα ευρωπαϊκά, στο λιμάνι της Τραπεζούντας, της Αμισού και της Κερασούντας. Προσεγγίζοντας όμως μόνον αυτά τα μικρότερα λιμάνια όπως της Ποντοηράκλειας, της Τρίπολης, της Σινώπης, των Κοτυώρων, του Βατούμ κ.λπ. εξισορροπούσαν τις απώλειες. Η ακτοπλοΐα πραγματοποιούνταν με σκάφη μικρού φορτίου, τα περισσότερα υπό σημαία Οθωμανικής Αυτοκρατορίας (κατασκευή τους στην Οινόη και στα Σούρμενα) καθώς και με ελάχιστα ρωσικά. Τα λιγοστά ιστιοφόρα ήταν επίσης οθωμανικά και λιγότερα ελληνικά.

Πολύ ενδιαφέρουσες είναι, αναμφίβολα, οι πληροφορίες και τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τη συνολική θεώρηση του βρετανικού εμπορίου στο βιλαέτι της Τραπεζούντας, στην υπό εξέταση δεκαετία. Ακολουθώντας την ίδια ταξινόμηση, ο Biliotti σημείωσε για τις εξαγωγές του λεγόμενου «εμπορίου της Ανατολίας» με απευθείας ή ενδιάμεσους σταθμούς μεταφοράς των προϊόντων στα βρετανικά λιμάνια, ότι δεν ήταν ικανοποιητικές, κι ας φαινόταν ότι ήταν δεκτικές σε βελτιώσεις. Ουσιαστικά οι εξαγωγές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας μέσω Τραπεζούντας προς τη Μ. Βρετανία είχαν υποχωρήσει κατά τα

47. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 595, Έκθεση Biliotti προς Layard για το έτος 1878, 31 Ιουλ. 1878, FO 195/1187 και FO 195/1457.

48. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 566, Έκθεση Biliotti προς Malet για τα έτη 1877-1878, 22 Μαρτ. 1879, FO 195/1238.

49. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 565-566, Έκθεση Biliotti προς Malet για τα έτη 1877-1878, 22 Μαρτ. 1879, FO 195/1238.

50. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 598, Έκθεση Biliotti προς Layard για το έτος 1878, 31 Ιουλ. 1878, FO 195/1187 και FO 195/1457.

δύο τρίτα (2/3) στην πενταετία 1878-1882 σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια (μεγάλες μειώσεις σε προϊόντα όπως τον καπνό, το μοχέρ, τα φασόλια, τον αραβόσιτο που ουσιαστικά καλλιεργούνταν στη Ρωσία κ.λπ., και διακοπή προϊόντων όπως λάδι από είδος δελφινιού, πτέρωμα πτηνού (βουτηχτάρι) κ.ά.). Πολύ περιορισμένες ήταν την ίδια περίοδο και οι περσικές εξαγωγές μέσω Τραπεζούντας, χωρίς μάλιστα να έχουν σχεδόν καθόλου περιθώριο βελτίωσης στο μέλλον.<sup>51</sup> Μοναδική εξαίρεση αποτελούσαν τα περσικά χαλιά, ένας γοργά αναπτυσσόμενος τομέας εκείνη την περίοδο.

Οι εισαγωγές βρετανικών προϊόντων στην Οθωμανική Αυτοκρατορία μέσω Τραπεζούντας παρουσίαζαν αυξομειώσεις ανάλογα με το προϊόν (εδώδιμα αποικιακά, τσάι, ζάχαρη κ.ά.), με κυρίαρχα τα βαμβακερά και τα μάλλινα λευκά είδη, τα λεγόμενα «προϊόντα του Manchester», η προτίμηση στα οποία οφειλόταν στο ότι ταίριαζαν στις επιλογές των γηγενών.<sup>52</sup> Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι τα συγκεκριμένα προϊόντα, μαζί με τα ρούχα, παρουσίασαν μείωση στο β' μισό της δεκαετίας (1873-1882) εξαιτίας της κόκκινης βαμβακερής κλωστής (από Ιταλία, Ελβετία και Αυστρία) και των ελβετικών και αυστριακών μάλλινων ειδών. Ιδιαίτερα η συγκεκριμένη κλωστή ήταν ευρέως διαδεδομένη στην Ανατολία για την παραγωγή βαμβακερών αφενός κι αφετέρου το αντίστοιχο βρετανικό νήμα ήταν όχι μόνο ακριβότερο στη Μ. Βρετανία αλλά και υποβαλλόταν σε υψηλότερους τελωνειακούς δασμούς, σε σύγκριση με προϊόντα παραχθέντα από αυτό το νήμα και προέρχονταν από άλλες χώρες. Επιπλέον, είδη όπως ο καφές, τα σκεύη κουζίνας, τα οιοσπνευματώδη κ.ά. μειώθηκαν, σε αντίθεση με το τσάι που οι ποσότητές του (κατώτερης όμως ποιότητας) αυξήθηκαν, καθώς υιοθετούνταν ολοένα και περισσότερο στην Ανατολία. Αναφορικά με τις αντίστοιχες βρετανικές εισαγωγές στην Περσία, ο Biliotti σημείωνε ότι την πρώτη θέση, σταδιακά όμως μειούμενα, κατείχαν τα βαμβακερά και μάλλινα υψηλής μάλιστα ποιότητας σε σχέση με τα αντίστοιχα που έφθαναν στην Ανατολία.

Όσον δε αφορά στο λιμάνι της Αμισού, η έτσι κι αλλιώς περιορισμένη απευθείας σύνδεσή του με τη Μ. Βρετανία εξυπηρετούσε την εξαγωγή ελάχιστων αγαθών (αραβόσιτου, καπνού και διάφορων άλλων ειδών), τα οποία όμως μειώθηκαν περαιτέρω στις αρχές της δεκαετίας του 1880. Ωστόσο, άλλα εγχώρια προϊόντα όπως το μοχέρ και κυρίως το όπιο –το σημαντικότερο εξαγωγίμο προϊόν από την Αμισό στη Μ. Βρετανία και με αυξητικές τάσεις– καθώς και προϊόντα μεταφερόμενα στο σαντζάκι της Αμισού (Τζανίκ) έφθαναν στις βρετανικές αγορές μέσω Κωνσταντινούπολης. Αντίθετα, το εξαγωγικό εμπόριο προς άλλες χώρες ήταν ιδιαίτερα σημαντικό, με συνεχώς αυξητική τάση.

51. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 561, Έκθεση Biliotti προς Malet για τα έτη 1877-1878, 22 Μαρτ. 1879, FO 195/1238.

52. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 599, Έκθεση Biliotti προς Layard για το έτος 1878, 31 Ιουλ. 1878, FO 195/1187 και FO 195/1457.

Τις εισαγωγές μονοπωλούσαν σχεδόν τα βαμβακερά και μάλλινα είδη του Manchester, τα οποία όμως γνώριζαν και στην Αμισό τις ίδιες δυσκολίες με εκείνες στο λιμάνι της Τραπεζούντας. Τουναντίον, το εισαγωγικό εμπόριο από άλλες ευρωπαϊκές χώρες ήταν ξεκάθαρα κερδοφόρο για τις τελευταίες.

Θετικότερη εικόνα σε σχέση με την Τραπεζούντα και την Αμισό παρουσίαζε το λιμάνι της Κερασούντας. Αυτό όμως οφειλόταν κατά κύριο λόγο στα φουντούκια της που για πρώτη φορά έφθασαν στις αγορές της Μ. Βρετανίας το 1876, και στα μεταλλεύματα (άργυρος), προϊόν της εκμετάλλευσης μεταλλείων στην περιοχή της Νικόπολης από βρετανικές επίσης μεταλλευτικές εταιρείες.<sup>53</sup> Και σε αυτήν την περίπτωση όμως ο στόχος χρειαζόταν πολύ χρόνο και χρήμα για να επιτευχθεί, και συνεπώς τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή οι ιθύνοντες μόνο στις προσδοκίες τους μπορούσαν να αρκεστούν. Εξίσου επικερδές ήταν και το εμπόριο με άλλες χώρες, χάρις και πάλι στα φουντούκια, τα οποία εξαγόταν σε μεγάλες ποσότητες, ιδιαίτερα στη Ρωσία.

Απευθείας εξαγωγές προς τη Μ. Βρετανία από μικρότερα λιμάνια του Πόντου αναφέρονται μόνο ποσότητες μαγγανίου από την Τρίπολη, μόλις το 1882, ενώ αντίθετα οι εξαγωγές προς άλλες χώρες ήταν συγκριτικά πολύ υψηλότερες. Το εισαγωγικό βρετανικό εμπόριο προς τα ίδια λιμάνια μέσω Κωνσταντινούπολης αποτελούνταν σχεδόν αποκλειστικά από βαμβακερά και μάλλινα του Manchester και μέταλλα, τα οποία, ωστόσο, ξεπερνούσαν κατά πολύ σε αξία τα πολλά εισαγόμενα από άλλες χώρες είδη: ενδύματα, καφές, σκεύη κουζίνας, δέρματα, καρφιά, πετρέλαιο, σαπούνη, λάδι κ.ά.

Με βάση τα παραπάνω καθώς και τους πίνακες που ο Βρετανός διπλωμάτης παρέθεσε στην εκτενή έκθεσή του, προκύπτει ότι το βρετανικό εμπόριο ακολούθησε πτωτική πορεία μεταξύ των ετών 1878-1882 σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια, ενώ αντίθετα το εμπόριο από και προς άλλες χώρες ήταν σε σταθερά ανοδική πορεία. Η εικόνα των υφεσιακών ρυθμών του βρετανικού εμπορίου στα λιμάνια της Τραπεζούντας, της Αμισού και των άλλων πόλεων –με εξαίρεση την Κερασούντα– ήταν ασφαλώς αποτέλεσμα των αλλαγών που είχαν επισυμβεί τα προηγούμενα χρόνια στους δρόμους του εμπορίου για τη νότια Περσία και την Ινδία.<sup>54</sup> Όσο κι αν, για παράδειγμα, το εμπόριο της Περσίας ήταν αποκλειστική υπόθεση της Μ. Βρετανίας, ακόμη και μετά την κατασκευή του ρωσικού σιδηρόδρομου και τη διάνοιξη του Σουέζ, τελικά αυτό άρχισε να αλλάζει στα τέλη της δεκαετίας του 1870 και ιδιαίτερα από τις αρχές πια της δεκαετίας του 1880, καθώς η περιοχή έπαψε να είναι πρώτης προτεραιότητας για τους Βρετανούς.

Την εικόνα της Τραπεζούντας και όλου του βιλαετίου ο Biliotti συνέχισε να

53. Για τα μεταλλεία της Νικόπολης (Σεμπίν Καραχισάρ) και την εκμετάλλευσή τους από βρετανικές μεταλλευτικές εταιρείες βλ. Χατζηκυριακίδης, *Το Ελντοράντο*, σ. 81-136.

54. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 591, Έκθεση Biliotti προς Layard για το έτος 1878, 31 Ιουλ. 1878, FO 195/1187 και FO 195/1457.

παρουσιάζει και στο υπόλοιπο διάστημα παραμονής του στο τοπικό προξενείο. Μάλιστα τη χρονιά αυτή συνέταξε εκθέσεις και για την πορεία κατασκευής ή/και επισκευής των δρόμων του βιλαετίου, καθώς δεν παρέλειπε συνεχώς να επαναλαμβάνει ότι το σημαντικότερο για την οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής ήταν η ύπαρξη κατάλληλων και σωστά σχεδιασμένων και δομημένων δικτύων διεξαγωγής τού εμπορίου.

Το 1883 ο Biliotti σημείωνε ότι οι έμποροι εξέφραζαν συνεχώς παράπονα ότι η εμπορική σημασία της πόλης μειωνόταν κάθε χρόνο. Ωστόσο, παρά τα όσα προβλήματα είχε κι ο ίδιος επισημάνει τα προηγούμενα χρόνια, θεωρούσε ότι η Τραπεζούντα εξακολουθούσε να παραμένει σημαντική, κάτι που προσπάθησε να δείξει με την αναλυτικότερη παράθεση εισαγωγών και εξαγωγών των αγροτικών, κτηνοτροφικών, μεταλλευτικών και βιοτεχνικών-βιομηχανικών προϊόντων κάθε λιμανιού τού βιλαετίου στην έκθεσή του το 1883.<sup>55</sup> Για παράδειγμα, τον συγκεκριμένο χρόνο η αξία των εξαγωγών από το λιμάνι της Τραπεζούντας ξεπερνούσε τον μέσο όρο των προηγούμενων δέκα χρόνων και ταυτόχρονα η αξία των εισαγωγών ξεπερνούσε την αντίστοιχη του 1882. Στον τομέα των δημόσιων έργων, ουσιαστικά των δρόμων, η πρόοδος ήταν περιορισμένη, με εξαίρεση τον δρόμο του Ερζερούμ που βρισκόταν στην καλύτερη κατάσταση μετά από δώδεκα (12) περίπου χρόνια ολοκλήρωσης της κατασκευής του.

Το 1884 οι εισαγωγικές και οι εξαγωγικές εμπορικές συναλλαγές, είτε με ατμόπλοια είτε με ιστιοφόρα, μολονότι διεξάχθηκαν σε μεγαλύτερη κλίμακα σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο, εμφάνισαν παρ' όλα αυτά πτωτικές τάσεις σε οικονομική αξία, τόσο στο εμπόριο της Ανατολίας όσο και σε εκείνο της Περσίας.<sup>56</sup> Ωστόσο, σχετικά με το τελευταίο ο Biliotti τόνιζε ότι με δεδομένη την απαγόρευση της χρήσης της οδού του Καυκάσου, το διαμετακομιστικό εμπόριο μέσω Τραπεζούντας τελικά όχι μόνο δεν πλήγηκε αλλά βελτιώθηκε παρά το γεγονός ότι άνοιξαν δρόμοι στη νότια Περσία και επομένως πολλές περιοχές που προμηθεύονταν τα αγαθά από τη Μ. Θάλασσα, τα λάμβαναν πια μέσω του Περσικού Κόλπου, η Τραπεζούντα λόγω της εγγύτητάς της προς τις βορειοδυτικές επαρχίες της Περσίας θα εξακολουθούσε, κατά τον Biliotti, να αποτελεί την αποκλειστική αγορά των τροφίμων τους.

Το ίδιο πτωτική ήταν και η πορεία της εμπορικής κίνησης (εισαγωγών και εξαγωγών) και στα υπόλοιπα λιμάνια. Για παράδειγμα στο λιμάνι της Αμισού αφενός η μειωμένη ζήτηση ορισμένων αγαθών από τις ευρωπαϊκές χώρες (λ.χ. κίτρινα μούρα, αραβόσιτος, μοχέρ/τιφτίκ) και αφετέρου η καταστροφή της σοδειάς κάποιων άλλων (λ.χ. όπιο) προκάλεσε μεγάλη μείωση των εξαγωγών, που ωστόσο ήταν διπλάσιες από εκείνες της Τραπεζούντας στα αγροτικά προϊόντα.

55. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 797-900, Έκθεση Biliotti για το έτος 1883, FO 526/9.

56. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 901-988, Έκθεση Biliotti για το έτος 1884, FO 526/9.



Ανάλογα και στις εισαγωγές παρατηρήθηκαν μικρές ή μεγάλες μειώσεις, κυρίως στα είδη διατροφής, με εξαίρεση μόνον την ζάχαρη, ενώ αντίθετα σταθερά μεγάλη προτίμησης έχαιραν τα μάλλινα και βαμβακερά είδη του Manchester.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην έκθεση του 1884 παρουσιάζει η παράθεση, για πρώτη φορά, καταλόγου των κυριότερων εμπορικών οίκων της Τραπεζούντας. Μολονότι δεν υπήρχε κάποιο ευρετήριο καταχώρισης όλων των δραστηριοποιημένων εμπόρων, στο οποίο θα μπορούσε να βασισθεί για τη μέγιστη δυνατή ακρίβεια, ο Biliotti προχώρησε στη σύνταξη του εν λόγω καταλόγου των εισαγωγέων και των εξαγωγέων, καθώς και των ασφαλιστικών πρακτόρων, με την πεποίθηση ότι η προσπάθειά του θα ήταν χρήσιμο εργαλείο για το κοινό. Για τους Έλληνες ο κατάλογος έχει πραγματικά μεγάλη σημασία, αφού συμπεριλαμβάνονται, μεταξύ των πολλών αρμενικών, τα ονόματα των ελληνικών εμπορικών οίκων (στις εισαγωγές οι μισοί οίκοι ήταν ελληνικοί),<sup>57</sup> ορισμένους από τους οποίους τους συναντά κανείς στις αρχές του 20ού αιώνα να έχουν αναπτύχθει παράλληλα ή αποκλειστικά στον τραπεζικό τομέα.<sup>58</sup>

### Εξειδικευμένες εκθέσεις για θέματα οικονομίας και υποδομών

Τέλος, εκτός από τις ετήσιες και τις συγκεντρωτικές εμπορικές εκθέσεις, υπήρξαν επιπλέον και εκθέσεις, στις οποίες περαιτέρω αναλύθηκαν ειδικότερα θέματα, όπως η οικονομία μιας αποκλειστικά και μόνο περιοχής, λ.χ. της μεταλλοφόρας περιοχής της Νικόπολης, του σαντζακιού Τζανίκ<sup>59</sup> κ.λπ.

Χωρίς να υπεισεέλθουμε σε λεπτομέρειες σημειώνουμε μόνο, αναφορικά με τα μεταλλεία ότι, παρά την αδυναμία εκμετάλλευσής τους, οφειλόμενη στην ανεπάρκεια του νομικού καθεστώτος και στη γραφειοκρατία, στην περιοχή της Νικόπολης δραστηριοποιούνταν μεταλλευτικές εταιρείες βρετανικών συμφερόντων, με σημαντικότερη την *Asia Minor Mining Company*.<sup>60</sup> Ιδιαίτερα η τελευταία είχε επενδύσει σημαντικά ποσά στη διάνοιξη στοών, στην κατασκευή των απαραίτητων για την εξόρυξη και την κατεργασία των μεταλλευμάτων εγκαταστάσεων, καθώς και στη συντήρηση αρκετών σημείων του δρόμου Κερασού-

57. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 944-947, Πίνακες ασφαλιστικών πρακτόρων, εισαγωγέων και εξαγωγέων, Έκθεση Biliotti για το έτος 1884, FO 526/9.

58. Άρτ. Ξανθοπούλου-Κυριακού κ.ά., *Οι Έλληνες του Πόντου και η Οθωμανική Αυτοκρατορία (1461-1923)* (Αθήνα: Επιτροπή Ποντιακών Μελετών Αρχείο Πόντου-Παράρτημα 36, 2015), σ. 198-204.

59. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 779-783, Έκθεση Biliotti προς Wyndham για την πόλη και το λιμάνι της Αμισού, καθώς και για την εκεί εγκατάσταση Κίρκασίων, 31 Οκτ. 1883, FO 195/1457 και FO 526/9. Ο Biliotti είχε σημειώσει ήδη από το 1880 ότι, σύμφωνα με τα δεδομένα που είχε στη διάθεσή του, η Αμισός έμελλε να διαδραματίσει μελλοντικά σημαντικό ρόλο ως εμπορικό κέντρο της Μ. Θάλασσας, Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 625, Έκθεση Biliotti προς Sir William Edward Goschen (1847-1924) για το έτος 1880, 31 Μαρτ. 1880, FO 195/1381. Πράγματι, η ανάπτυξη της Αμισού στις τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα έγινε περισσότερο εμφανής, καθώς συνέπεσε με τη σταδιακή υποβάθμιση της Τραπεζούντας.

60. Χατζηκυριακίδης, *Το Ελντοράντο*, σ. 91-119.

ντας-Νικόπολης, για τα οποία δεν είχε υπάρξει ικανή κρατική χρηματοδότηση.<sup>61</sup> Οι εκπρόσωποι των εταιρειών ζήτησαν μάλιστα από τον Biliotti, ύστερα από συνεννόηση μαζί του, να μεσολαβήσει για να τεθεί σε λειτουργία βρετανικό προξενικό πρακτορείο στην Κερασούντα.<sup>62</sup> Στόχος των μεταλλευτικών εταιρειών ήταν να προστατευθούν, όχι μόνο τα συμφέροντα όσων συμμετείχαν στην κοινοπραξία κατά τις εργασίες μεταφοράς τού εξορυγμένου μεταλλεύματος στην Κερασούντα και φόρτωσής του στα πλοία για εξαγωγή στη Μ. Βρετανία, αλλά και των λιγοστών στην περιοχή εργαζόμενων Βρετανών πολιτών. Το αίτημα διαβιβάσθηκε στη Βρετανική Πρεσβεία χωρίς όμως τελικά να εισακουσθεί, παρά τις συζητήσεις μεταξύ του Biliotti, του πρέσβη στην Κωνσταντινούπολη λόρδου Dufferin και του υπ. Εξ. G. Granville. Αντί της ίδρυσης προξενικού πρακτορείου αποφασίσθηκε να μεταβαίνει ο Biliotti στην Κερασούντα, κάθε φορά που θα συνέτρεχε λόγος παρέμβασής του για την προάσπιση των βρετανικών συμφερόντων.

Ο Biliotti συνέταξε ειδικές αναφορές και για θέματα υποδομών στις μεταφορές, καθώς αυτή ήταν αναμφισβήτητη η σημαντικότερη για τον Βρετανό διπλωμάτη παράμετρος, είτε για τη διατήρηση σε υψηλό επίπεδο της απόδοσης του βρετανικού εμπορίου, όπου κάτι τέτοιο συνέβαινε, είτε για την προσπάθεια ανάπτυξης και αναζωογόνησής του, φαινόμενο περισσότερο συχνό. Πιο συγκεκριμένα, στις εκθέσεις του 1883 και του 1884 γίνεται εκτενής αναφορά, τόσο στην πορεία κατασκευής ή επισκευής μεγαλύτερων και μικρότερων δημόσιων δρόμων όσο και στη σημασία ύπαρξης και λειτουργίας αυτών (λ.χ. δρόμος Τραπεζούντας-Ερζερούμ-Tabriz<sup>63</sup> και δρόμοι Νικόπολης-Κερασούντας, Κοτυώρων-Σεβάστειας, Αμισού-Σεβάστειας<sup>64</sup> κ.λπ.). Ο Biliotti υπογράμμιζε σχετικά, με δηκτικό μάλιστα τρόπο, ότι στην Οθωμανική Αυτοκρατορία ήταν πιο εύκολο να κατασκευαστεί κάτι παρά να διατηρηθεί σε καλή κατάσταση.<sup>65</sup>

61. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 785-796, Έκθεση Biliotti προς Wyndham για τα μεταλλεία αργυρούχου μολύβδου τής Νικόπολης, 30 Σεπτ. 1883, FO 195/1457 και FO 526/9. Η έναρξη εκμετάλλευσης των μεταλλείων αναμφισβήτητα θα απέφερε σημαντικά κέρδη στους ιδιώτες. Θα δημιουργούσε όμως παράλληλα και τις κατάλληλες συνθήκες ανάπτυξης της τοπικής κοινωνίας, καθώς αφενός θα σταματούσε την πληθυσμιακή ερήμωση της επαρχίας, που η μετανάστευση στη Ρωσία προξενούσε, κι αφετέρου, δημιουργώντας θέσεις εργασίας, θα προκαλούσε την επιστροφή πολλών μεταναστών στον τόπο καταγωγής τους. Το σημαντικότερο είναι όμως ότι θα επερχόταν ηρεμία στις περιοχές και θα περιοριζόταν η ληστεία στην οποία επιδίδονταν κυρίως οι Λαζοί, βλ. σχετικά Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 613, Έκθεση Biliotti προς Layard για το έτος 1879, 22 Μαρτ. 1880, FO 195/1329.

62. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ.1, σ. XVIII-XIX.

63. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 1003-1015, Fred. Temple Hamilton, 1st Marquess of Dufferin and Ava (1826-1902), 28 Φεβρ. 1884, FO 195/1488 και FO526/9.

64. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 1017-1023, Έκθεση Biliotti προς Granville George Leveson-Gower, 2nd Earl Granville (1815-1891) για τον δρόμο Νικόπολης-Κερασούντας, 21 Σεπτ. 1883, FO 195/1457 και FO526/9, και στο ίδιο, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 1025-1031 και 1041-1049, Εκθέσεις Biliotti προς Wyndham για τον δρόμο Κοτυώρων-Σεβάστειας, 30 Σεπτ. 1883 και 25 Οκτ. 1884, FO 195/1457, FO 195/1488 και FO526/9. Βλ. επίσης για τον δρόμο Αμισού-Σεβάστειας Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 1033-1040, Έκθεση Biliotti προς Fred. Temple Hamilton, 1st Marquess of Dufferin and Ava, για τον δρόμο Αμισού-Σεβάστειας, 31 Νοε. 1883, FO 195/1457 και FO526/9.

65. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 996, Έκθεση Biliotti προς Wyndham για τον εμπορικό δρόμο

Ο δρόμος του Ερζερούμ, η βασικότερη οδική αρτηρία για το περσικό και το ανατολικό εμπόριο, για τον οποίο από την πρώτη στιγμή ο Biliotti είχε εκφράσει την άποψή του για επιβεβλημένες ενέργειες άμεσης αποκατάστασής του σε όλο το μήκος του, συνέχισε να παρουσιάζει, ωστόσο, σοβαρά προβλήματα και στα επόμενα χρόνια. Συγκεκριμένα, ο Biliotti εξέφραζε τις αντιρρήσεις του ακόμη και για τη διαδρομή που ο δρόμος ακολουθούσε. Αντί της αξιοποίησης του παρακείμενου στην Τραπεζούντα (26 περ. χλμ.) φυσικού και ασφαλούς λιμένα των Σουρμένων, από τον οποίο μέσω της κοιλάδας Kara Dere ο δρόμος, συντομότερος σε διάρκεια, θα έφθανε στο Baiburt (Παϊπούρτ) χωρίς στροφές και άλλες δυσκολίες (είχε δοκιμαστεί με επιτυχία στη διάρκεια του Ρωσοτουρκικού πολέμου), επιλέχθηκε η διαδρομή μέσω *Gümüşhane* (Αργυρούπολης), ίσως για την προσδοκώμενη αξιοποίηση των εκεί μεταλλευτικών φλεβών (23 γνωστά μεταλλεία αργύρου, χαλκού, σιδήρου και μολύβδου). Κάτι τέτοιο όμως αποδείχθηκε ασύμφορο λόγω του ανώμαλου εδάφους και των στροφών. Κατά συνέπεια, ο δρόμος που ήταν, υπό αυτές τις συνθήκες, στη διάθεση των εμπορικών δικτύων είχε αδυναμίες σε πολλά σημεία που δεν έχρηζαν μόνο μιας απλής επισκευής αλλά συνολικής ανακατασκευής.<sup>66</sup>

Παράλληλα με τη βελτίωση του οδικού δικτύου, ο Biliotti πρότεινε και την κατασκευή σιδηροδρόμου. Η μεγάλη χρονική διάρκεια (35-40 ημέρες) μεταφοράς των προϊόντων με τα καραβάνια, από την Τραπεζούντα στην Ταυρίδα κι αντίστροφα, και η ακρίβεια στην καταβολή υψηλότερων φόρων στα προϊόντα που διακινούνταν μέσω Πότι κι όχι μέσω της Τραπεζούντας, ήταν προβλήματα που οι Ρώσοι θα ξεπερνούσαν με την κατασκευή σιδηροδρόμου μέχρι το Μπακού. Ως μόνη ενδεδειγμένη λύση, επομένως, για να γίνει η Οθωμανική Αυτοκρατορία ανταγωνιστική απέναντι στη Ρωσία, κρινόταν η κατασκευή σιδηροδρόμου στα σύνορα με το Ιράν. Καθώς όμως κάτι τέτοιο μόνον ουτοπικό μπορούσε να είναι, ικανοποιητική για τη διακίνηση σημαντικού τμήματος του διαμετακομιστικού εμπορίου από Περσία, θα ήταν ουσιαστικά, έστω η άρτια τεχνικά αποκατάσταση κατεστραμμένων σημείων του δρόμου, τον οποίο οι έμποροι συνήθιζαν να ακολουθούν. Το χειρότερο σενάριο για την Τραπεζούντα και το διεξαγόμενο από αυτήν εμπόριο ήταν, σύμφωνα με τον Biliotti, από τη μια η κατάργηση των ρωσικών δασμών και από την άλλη η ολοκληρωτική εγκατάλειψη του δρόμου του Ερζερούμ. Ήταν ξεκάθαρο, επομένως, ότι ο εμπορικός δρόμος Τραπεζούντας προς τα περσικά σύνορα ήταν τόσο στενά δεμένος με την ύπαρξη του βρετανικού εμπορίου στο Β. Ιράν, ώστε η ολοκλήρωση και η συντήρησή του έπρεπε να ληφθούν σοβαρά υπ' όψιν. Αυτός ο δρόμος θα καθιστούσε, ακόμη, δυνατή τη με-

από την Τραπεζούντα μέχρι τα περσικά σύνορα, 31 Αυγ. 1883, FO 195/1457 και FO 526/9. Βλ. και σχετικό χάρτη στο ίδιο, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 1000.

66. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 601, Έκθεση Biliotti προς Layard για το έτος 1878, 31 Ιουλ. 1878, FO 195/1187 και FO 195/1457.

ταφορά αγαθών προς εξαγωγή (σημαντικότερο το σιτάρι), τα οποία μέχρι τότε δεν μπορούσαν να μεταφερθούν στην ακτή.<sup>67</sup>

Εκτός από τα χερσαία δίκτυα το ζήτημα των βελτιώσεων στο λιμάνι της Τραπεζούντας αποτέλεσε αντικείμενο συζήτησης πολλές φορές, αν όχι για την εξασφάλιση ασφαλούς καταφυγίου, τουλάχιστον για τη διευκόλυνση της εκφόρτωσης των πλοίων στο αγκυροβόλιο όσο ο καιρός το επέτρεπε. Μολαταύτα, το έργο κατασκευής προβλήτα ξεκίνησε μόνο όταν στη διάρκεια του Ρωσοτουρκικού πολέμου οι οθωμανικές αρχές συνάντησαν μεγάλες δυσκολίες στη μεταφορά πολεμικού υλικού και προμηθειών.<sup>68</sup> Ο προβλήτας όμως τελικά εγκαταλείφθηκε πολύ σύντομα, μόλις το 1879, καθώς θεωρήθηκε άχρηστος λόγω των κακοτεχνιών.<sup>69</sup>

Συμπερασματικά σημειώνουμε ότι ο Βρετανός πρόξενος Τραπεζούντας Alfred Biliotti επισήμανε αναλυτικά στις εκθέσεις του την επερχόμενη για την Τραπεζούντα που ύφεση που θα έπληττε πρωτίστως και κυρίως τα βρετανικά συμφέροντα. Πρότεινε μάλιστα, δίχως όμως να εισακουσθεί, αναγκαίες βελτιώσεις και κατασκευή έργων υποδομής, που θα μπορούσαν, αν είχαν πραγματοποιηθεί, να ανακόψουν την υφεσιακή πορεία της πόλης και του εμπορίου της.

Μετά από δώδεκα (12) χρόνια συνεπούς παρουσίας και άσκησης των καθηκόντων του ο Biliotti έφυγε από την Τραπεζούντα στις 20 Ιουνίου του 1885. Μετατέθηκε στην Κρήτη, που πάντα επιθυμούσε, συνεχίζοντας εκεί το σπουδαίο διπλωματικό έργο του.<sup>70</sup> Καθήκοντα ανέλαβε από την επομένη ο διπλωμάτης Henry Zohrab Longworth, ο οποίος, έχοντας ως σημαντική παρακαταθήκη το έργο του προκατόχου του, παρέμεινε στο αξίωμα μέχρι το 1906, επιβεβαιώνοντας τελικά στις εκθέσεις του τις δυσοίωνες προβλέψεις του Biliotti για την οικονομία της Τραπεζούντας.

67. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 603, Έκθεση Biliotti προς Layard για το έτος 1878, 31 Ιουλ. 1878, FO 195/1187 και FO 195/1457.

68. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 603, Έκθεση Biliotti προς Layard για το έτος 1878, 31 Ιουλ. 1878, FO 195/1187 και FO 195/1457.

69. Şaşmaz, *Trade Reports*, τ. 2, σ. 614, Έκθεση Biliotti προς Layard για το έτος 1879, 22 Μαρτ. 1880, FO 195/1329.

70. Barchard, "Fearless and Self-Reliant Servant", 16 υποσ. 35. Σύμφωνα με τον Barchard, ο Biliotti συνέχισε και στην Κρήτη την ίδια τακτική επιτόπιας έρευνας, σε αντίθεση με τους ομολόγους του των άλλων Μ. Δυνάμεων, οι οποίοι επιχείρησαν κάποιες φορές, μέσω των κυβερνήσεων των κρατών που εκπροσωπούσαν, να εμποδίσουν τις ενέργειες του φραγκολεβαντίνου.