

Demeter Gábor

Adalékok Szaloniki kereskedelmi szerepéhez 1845-1851 között Ch. Blunt konzul jelentései alapján

Egy régió gazdasági fejlettségének mérésére mind a közgazdaságtan, mind a történettudomány sok módszert ismer, de minél régebbre megyünk vissza az időben, annál gyakrabban szembesülünk adathiánnyal vagy eltérő adatszerkezettel, mely megnehezíti a párhuzamok vonását, és próbára teszi a következtetések helytállóságát. Regionális kutatásoknál az országos adatok gyakran nem hasznavehetők. Éppen ezért különösen szerencsés a külkereskedelem vizsgálata, mely területi koncentráltasága révén egyszerre szolgáltat adatokat az anyaországról és kereskedelmi partnereiről, lehetővé téve ezzel az összehasonlítást, és áttételesen - az áruszerkezeten keresztül - gazdaságuk állapotáról is információkhoz jutunk.

E tanulmány kifejezetten egy gazdasági régiót - Thesszália, Macedónia, Nyugat-Thrákia területét - kiszolgáló kikötő kereskedelemben betöltött szerepével foglalkozik, elsődleges célja a külkereskedelmi irányok térbeli és időbeli megoszlásának vizsgálata, ezen keresztül pedig a térség – és a fő kereskedelmi partnerek – gazdasági fejlettségének, állapotának felmérése, és a forgalom összehasonlítása más kikötők (pl. Sulina, Szmirna) kereskedelmével. A vizsgálat a szaloniki angol konzul, Charles Blunt éves jelentésein alapul.¹ A konzul jelentéseit 1963-ban egy bolgár dokumentum-gyűjteményben tették közzé, s bár korábban már hivatkoztak rá, ez csak az 1835-1839-es évek kizárólag brit szemzőgű vizsgálatát jelentette, s nem az általunk vizsgált periódusét.²

Az elemzés az 1845-51 közötti éveket öleli fel, szándékosan olyan időszakot választva, amikor az európai gazdaság válságot élt át, amikor a forradalmak okozta bizonytalansági és kockázati tényező nem volt elhanyagolható, de amely megelőzte a krími háború időszakát, amikor az orosz flotta nem juthatott ki a tengersizorosokon keresztül Szalonikihez. Éppen ezért külön figyelem kísérte az orosz hajók tevékenységét, és meglepetéssel tapasztaltuk, hogy a kérdéses időszakban az orosz hajók Szalonikivel elenyésző kereskedelmi forgalmat bonyolítottak le, és legfőbb exportcikkük sem a gabona volt. 1846-ban 5 orosz hajó Európából, 3 Görögországból, 30 pedig Törökországból érkezett Szalonikibe, de ebből csak kilenc volt megrakott, főleg cukrot, ólmot, szappant és egyebet szállítva. 1851-ben a hajók száma mindössze kilencre csökkent és az is mind Törökországból jött. Az orosz kereskedelmi utak a Balkánra 1845-51 között nem a tengersizorosokon keresztül vezettek. Ezek a hajók a visszaúton nem Oroszországot és nem Európát vették célba, hanem Törökországot.³

A rövid vizsgálati periódust szintén indokolja, hogy az ottomán piaszter harminc év alatt elvesztette korábbi értékének négyötödét,⁴ és ez hosszabb adatsorok összehasonlításánál komoly problémákat okozhat.

¹ Dokumenti za bálgarszkata isztorija iz germanszki arhivi 1829-1877. Bálgarszka Akademija na Naukite, Szofija. 1963. pp. 94-150. No. 22. Doklad-sztatiszticeszki tablici na pruzskija konzul. Ch. Blunt do Ljokok (Lecoq) otnoszno korabonlavaneto, târgovijata i predeneto na koprina v Szolun prez 1840-1845 g. Sächsisches Landesarchiv, Dresden, Korrespondenz mit dem königlichen Konzul zu Konstantinopel. No. 23 Doklad sztatisticeszka tablica na Ch. Blunt do Ljokok za dvizsenieto na korabite na Szolunskoto prisztaniste prez 1847 g., illetve további hasonló táblázatok: No. 24-32. (Továbbiakban: Dokumenti...). Blunt angol konzul volt, aki a poroszokat is képviselte. A dokumentumok oldalszámozása és sorszámozása hiányos, ezért a következőkben mellőzzük őket.

² Bailey, F. E.: British policy and the Turkish reform movement. A study in Anglo-Turkish relations 1826-1853. Cambridge-London, Harward Univ. Press – Oxford Univ. Press, 1942. p. 303.

³ A Dokumenti... alapján. Az ábrák táblázatok is ez alapján készültek, ha nincsenek másként feltüntetve.

⁴ Lampe, J. R. – Jackson, M. R.: Balkan economic history, 1550-1950. From imperial borderlands to developing nations. Indiana University Press, Bloomington. 1982. p. 98. Amely árucikk 1800-ban 100 piasztert ért, az 1832-ben már 471-ért kelt el, újabb 17 év múltán pedig 528-ért – más termékek árai 50 év alatt tízszeresére nőttek.

A részletes vizsgálat kizárólag Szaloniki kikötőjére - és vonzáskörzetére⁵ - korlátozódik. A kikötő földrajzi fekvése miatt egyszerre kapuja a Balkánnak, az ázsiai Törökországnak, az afrikai, európai és hellén irányú kereskedelemnek is, szemben más kikötőkkel, melyek legfeljebb feleenyi helyzeti energiával rendelkeztek (Szmirna kivéve). Szaloniki kereskedelmi forgalma alapján tehát jól megfigyelhetők az európai és ázsiai Törökország árucikkei közötti különbségek, és lehetőség nyílik a kereskedelmi irányok felvázolására.

Az első megválaszolandó kérdés az, hogy Szaloniki milyen szerepkört töltött be a félsziget kikötői között. Ezért forgalmát összevetettük a régió többi kikötőjének forgalmával. Másik fontos vizsgálati szempont annak tisztázása, hogy gazdaságilag melyik nagyobb térséghez kötődött leginkább. Erre a hajók száma, az áruk értéke és iránya alapján lehet következtetést levonni.

BE					KI				
év	kikötő	hajó	tonna	millió piaszter	piaszter/t	hajó	tonna	millió piaszter	piaszter/t
1836	Trebizond	172	25718	155	6026	163	25000	93	3720
1837	Iskenderun	24	3327	20	6011	22	3068	2,35	766
1833/35	Szmirna*	1255	118865	50,35	424	1210	112823	74,69	662
1835	Bejrút	341	21247	13,63	642	216	19112	14,67	768** (1087)
1835	Szaloniki	473	45569	16	351	473	45569	7,43	163**
Összesen		2265	214726	255	átlag: 1188	2084	205572	192,14	934
Ebből Szaloniki		21%	21%	6,30%	utolsó	22,7%	22%	4%	utolsó

* 1839-ben Szmirnába érkezett 74 millió piaszter, kiment 156 millió, a pozitív mérleg tehát nem egyszeri eset.

** Az angol hajók rakományának értéke ismeretlen, tömegüket levonva kapjuk a zárójeles értéket

1. táblázat. Szaloniki és más kikötők részesedése a törökországi kereskedelemről⁶

Szaloniki jelentőségét összevetve a többi mediterrán török kikötő paramétereivel megállapítható, hogy a kikötőbe érkező hajók számát tekintve csak Sulina és Szmirna előzte meg, Szaloniki a teljes hajóforgalom egyötödével részesedett.⁷ Sokkal érdekesebb viszont, hogy az árumennyiséget tekintve csak Bejrútot előzte meg, az egységnyi tömegű áru értékét véve pedig az abszolút utolsó helyen állt átlag 351 piaszter/tonnával 1835 táján. Ez tíz év múlva is csak 450–500 piaszter körüli értéket tett ki, és ennek a növekménynek a jelentős része nem az értékes árucikkek részesedésének növekedéséből, hanem az inflációból származott. A kikötőt elhagyó hajók esetében ugyanez a helyzet figyelhető meg (**1. táblázat**). Szalonikiben tehát sok hajó fordult meg, de ezek csak kevés árut hoztak, illetve a hajók ürmérete volt kicsi. Ez arra enged utalni, hogy *Szalonikiben az átmenő forgalom nagyobb volt*

⁵ A vonzáskörzet egyrészt jelenti a fent meghatározott területet, ahonnan a kikötő exportcikkei érkeztek, másrészt mindazon térségeket, ahonnan Szalonikibe áru érkezett. Szaloniki lakossága ekkor 50000 fő körül volt. Lakosságát tekintve Drinápoly és Plovdiv is megelőzte. In: Fényes E.: A Török Birodalom leírása történeti, statisztikai és geographiai tekintetben. Pest, 1854. 424-425 pp. és Todorov, N.: The Balkan city 1400-1900. Univ. of Washington Press, Seattle, 1983. p. 313.

⁶ Bailey és MacGregor adatai után saját szerkesztés. MacGregor, J.: Commercial statistics, a digest of the productive resources. Commercial legislation ... of all the nations. 5 vols. London, 1850, adatait idézi Bailey, F. E. Az adatokat fontból piaszterre vannak átszámolva, mert Blunt konzul jelentéseiben mindenütt a török fizetőeszköz tűnik fel. Az átszámolásnál segítséget jelentett, hogy 1841-ben 60 millió piaszter értékű papírpénzt bocsátott ki a török állam, ami 552 ezer fontnak felelt meg, hogy az angolokkal szemben fennálló negatív külkereskedelmi mérlegüket csökkentésük, illetve az árukért az angoloknak fizessenek. In: Bailey, F. E., pp. 76-77. Szalonikibe 1851-ben 78 ezer font értékű angol áru érkezett, ami 1841-es átváltási aránnyal számolva 8,48 millió piaszter. In: Bailey, F. E., p. 107. Blunt viszont 10,6 millió piasztert említ, ez azt jelenti, hogy – korrektnek feltételezve a konzul adatait – 10 év alatt a piaszter 25%-ot veszített értékéből. Bailey fontban megadott 1846 utáni értékeit ezért korrigáltam.

⁷ Nem számítva Konstantinápolyt, ahová 1840-ben is 5630 hajó érkezett, amelyből 2361 görög, 869 osztrák és 567 angol hajó volt. Az angol hajók közül 165 a Fekete-tengerről érkezett és csak érintette a várost, csupán csak 139 volt célforgalmú, azaz az összes többi angol hajó nem angol kikötőből indult útnak. In: Bailey, F. E., p. 95. Ez is kiemeli az égei-tengeri térségben a közvetítő kereskedelem nagy szerepét.

a célforgalomnál. Bailey óta ismert, hogy az angol hajók nagy része Szmírnát tekintette végállomásnak, és Szalonikiben ritkábban, árufelvétel céljából álltak meg.

Megvizsgálva az egyes kikötők kereskedelmi mérlegét, látható, hogy csak Bejrút és Szmírna rendelkezett pozitív mérleggel. Szintén figyelemre méltó, hogy Trebizond és Alexandretta esetében a behozott áruk fajlagos értéke igen magas volt. Elemézve a behozott áruk eredetének megoszlását, továbbá az egyes országok által szállított áru fajlagos értékét, megállapítható, hogy a magas érték elsősorban az angol hajók árukészletének köszönhető.

Az angolok szerepe a térség kereskedelmében ekkor már megkérdőjelezhetetlen, éppen ezért jelenlétük összehasonlíthatóvá teszi Szaloniki szerepét más kikötőkkel. Az 1830-as évek közepén itt a behozott *angol áruk* fajlagos átlagértéke 41 font/tonna volt, ami elmaradt Alexandria 98 font/tonna és Trebizond 126 font/tonnás értékétől, viszont Szmírna hasonló adatát négyszeresen felülmúlta. Törökországba ment 1836-ban az angol export 3,7%-a (3,65 millió font a 97,6 millióból), 1845-ben 5%-a (150,8 millió fontból 7,6 millió), 1848-ban 7,4%-a. Törökország, mint piac, szerepe tehát felértékelődött az angolok számára.⁸ Ehhez képest viszont 1835-ben Szaloniki mindössze 1,2%-kal, 1846-ban 1,4%-kal részesedett a törökországi angol exportból (2. táblázat).⁹

kikötő	év	Angliából török kikötőkbe		Angliába török kikötőkbe	
		ezer font	az összes %-a	ezer font	az összes %-a
Szmírna	1839	189	5,30%	419	35%
Alexandretta	1837	165	4,60%	1,7	0%
Trebizond	1836	326	9,10%	70	5,85
Szaloniki	1835	44	1,20%	n.a.	n.a.
Törökország össz.	1836	3650	100%	1196	100%

2. táblázat. Az egyes török kikötőkbe érkezett angol áru értéke és részesedése a törökországi angol exportból és importból (Bailey és MacGregor adatai után saját szerk.)

Nagy hátránya volt a kikötőnek Szmírnával szemben, hogy tőkével nem rendelkezett, és Brüsszában volt a selyemgyár, az egyetlen ilyen modern ipari létesítmény Törökországban 1850 előtt. Selymet az angolok főként Szmírnából hoztak az 1838-as angol-török egyezmény révén, a közvetítő kereskedelem megkerülésével, míg a franciák Szalonikiből is szállítottak, mert nem voltak ilyen kedvező feltételek birtokában. A selyem az 1850-es törökországi angol összimport 18%-át tette ki, és ebből Szaloniki alig részesült, szemben 1846-tal, amikor még a kikötőben az angol hajókra felrakott áru értékének 33%-át adta, bár az összes angolok által importált selyemnek ez is csak 4,4%-a volt. Igaz viszont, hogy az angol gabona-behozatalnak egyötöde Szalonikiből került ki (3. táblázat).

ANGLIA IMPORTJA TÖRÖKORSZÁGBÓL					
árucikk	év	ezer font	millió piasztér	Ebből Szaloniki (millió piasztér)	részesedése
selyem	1846	250	27	1,2	4,4%
	1850	450	61 (49)	0	0%
gabona	1845	15	2 (1,63)	0,4	20%
	1850	100	13,5 (10,9)	3	22%
ANGLIA EXPORTJA TÖRÖKORSZÁGBA					
acél/vas/ólom	1845	70	7,6	0,44	6%
	1850	90	12 (9,8)	0,804	7%
textilipari áru	1845	1920	220*	8,46	4%
	1850-1851	2140	287* (232)	5,4	2%

3. táblázat. Szaloniki szerepe Anglia törökországi kereskedelmében

⁸ In: Bailey, F. E., pp. 70-76. Később ez megváltozott: 1851-ben a 214 millió fontos angol exportnak 3,5%-a irányult Törökországba.

⁹ 11,5 millió piasztér, azaz 106 ezer font értékű angol áru érkezett a kikötőbe. Anglia Szaloniki importjának 40%-át adta, ami 1851-re 25%-ra esett. Szaloniki exportjából 7,5 és 10%-kal részesedett Anglia a két évben.

(Bailey, MacGregor és a Dokumentum... adatai után saját szerk. *összevont érték () korrigálás nélküli érték)

Szintén érdekes adalék a Balkán ipari elmaradottságához, hogy Anglia törökországi fémexportjának 6-7%-át Szalonikiben rakodta ki, ami az átlagos, 1,2%-os értéket jóval meghaladta – holott Szamokovban ekkor már megnyíltak az első bolgár vasbányák. A Törökországnak szánt textilipari cikkek 2-4%-a került kirakodásra Szalonikiben (**3. táblázat**). *Összességében Szaloniki tényleges kereskedelmi szerepe a hajók száma alapján becsült értéknek csak töredéke volt.*

Lampe véleménye szerint Anglia exportja sohasem volt olyan jelentős „Bulgária” felé, mint „Bulgária” exportja Anglia felé. Szerinte 1857-77 között a Monarchia és Franciaország hajói voltak felelősek a bolgár importtöbbletért, nem pedig Anglia. Ezek az országok ugyanis 30-30%-át adták a nem ottomán eredetű importnak, mely főleg cukorból, kávéból állt, iparcikk közöttük alig akadt, viszont Bulgária exportjának csak 15-15%-át vásárolták fel. Anglia ellenben a nem ottomán eredetű bolgár importnak csak negyedét adta, míg az export fele a szigetországba áramlott.¹⁰ Lampe állítása semmiképpen sem igaz az 1856-ot megelőző időkre. Ekkor ugyanis az angol hajók a szaloniki behozatal 22-42%-át adták, ellenben a macedón és bolgár áruknak csak 9-10%-át vették fel (**4. táblázat**). A francia és osztrák hajókon szállított áru pedig (beleértve a gőzösöket is) együttesen 23 és 45%-át adta a szaloniki exportnak. Bailey korábbi adataiból is hasonló következtetésekre juthatunk.¹¹

Ami pedig a kikötő gazdasági kötődését illeti, a következő adatok azt bizonyítják, hogy az 1847-es évtől eltekintve Szaloniki és a Balkán gazdasági kapcsolatai a vizsgált időszakban sokkal inkább Török-Ázsiához, mint Európához kötődtek, hirtelen változások esetén viszont kellő rugalmasságot mutattak. Szalonikibe 1846-ban 404 hajó érkezett Törökországból (62%), míg a kikötőből 433 hajó indult Ázsiába (62%). 1851-ben 356 hajó (68%) indult Törökországba, és 321 (63%) érkezett onnan. 1846-ban csak a hajók 11%-a jött „Európából”, 1851-ben 15%-a, de számuk még így is csökkent. A hajók 25%-a görög föld felé tartott. Egyedül 1847-ben mutatható ki némi változás, amikor „Európába” 357 hajó tartott, és ez elérte az 50%-ot, ami 1845-hoz képest (55 hajó) hétszeres növekedést jelentett.¹²

A kikötőbe az európai eredetű áru döntően európai hajókon érkezett. A francia, az angol és a holland és osztrák példa azt mutatja, hogy Szaloniki nem végcél, csupán egy útba eső kikötő volt. Az európai eredetű árut lerakták, majd a félsziget áruival elhajóztak Török-Ázsiá felé, ott ismét lecserélték a rakományt, és indultak vissza. A másik típusba tartozó szárdok, nápolyiak, a svédek és a norvégok esetében a hajók nagy többsége oda tért vissza, ahonnan érkezett – Európába. Esetükben a szállított áru megfelel az adott ország importjának és exportjának. A harmadik típust az oroszok, görögök, törökök és a gőzhajók képviselték, amelyek Szaloniki, Törökország és Görögország között ingáztak, és jóval kisebb utat tettek meg. Számuk azért magas, mert egy évben többször is megfordultak Szalonikiben. Az általuk szállított áru nem saját termék, és a regionális kereskedelem áruösszetételére utal. 1851-ben a szaloniki export fele gőzhajókon utazott, a Szalonikit célzó kereskedelemből pedig 45%-kal részesedtek. 1845-ben ez még csak 20%, illetve 25% volt.

Az angol, szárd és görög hajók száma és a rakomány tömege 1847-ig emelkedett, majd ezt követően rohamosan zuhant.¹³ Ennek okai összetettek, de önmagában véve ez még nem

¹⁰ Lampe, J. R., pp. 138-139.

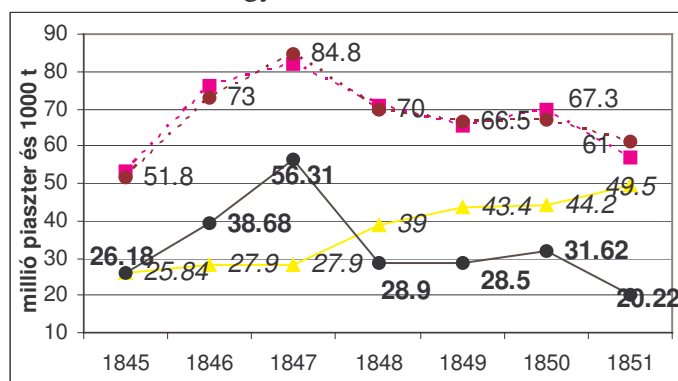
¹¹ Bailey, F. E., p. 106. Anglia 7 hajóval Szaloniki behozatalának 29%-át adta 1835-ben (a kivitel ismeretlen).

¹² 1846-ban a szaloniki behozatal értékének 45%-a, 1851-ben 62%-a török vagy osztrák, 8-9%-a pedig görög hajókról származott. Az útirányokból megállapítható, mely országok vettek részt közvetítő kereskedelemben és melyek közvetlen célforgalomban.

¹³ A szárdoknál 23-74-6, angoloknál, 24-58-30 volt a Szalonikibe befutó hajók száma 1845-1847-1851 esetében. 1845-ben összesen 572, 1847-ben 777, 1851-ben 509 hajó érkezett a kikötőbe (A Dokumentum... alapján).

jelentett volna hanyatlást Szaloniki kereskedelmében.¹⁴ Meg kell vizsgálni tehát a kikötő kereskedelmi mérlegének alakulását, illetve a termékszerkezetet és egyes termékek árait és ezek változását.

Az 1846-1851 közötti export és import értékét bemutató **1. ábra** adataiból világosan látszik, hogy 1851-re a Balkán déli része korábbi kiviteli többletét elvesztette és importfüggővé vált. Az export a felére zuhant, míg az import 20 millió piaszterrel nőtt. Így az 1846-os 12 milliós többlet 29 milliós hiánnyá alakult. Ezen esemény okainak és mozgatórugóinak kiderítése a tanulmány egyik fő célja. A folyamat egyáltalán nem kedvezett a belső tőkefelhalmozásnak, inkább fogyasztásra ösztönzött.



1. ábra. Szaloniki kikötőjének exportja (sötét) és importja (világos) és a rakomány súlya (szaggatott)

Ha az egyes országokat vizsgáljuk, megállapítható, hogy míg a francia irányú export és import még 1851-ben is a Balkán számára jelentett többletet, addig az angol hajók ötször annyi értékű terméket hoztak be, mint amennyit elvittek, jóllehet a rakomány tömege nem változott! Az orosz hajókon Szalonikiból elszállított áruk értéke esett, bár a kikötő még így is többletet mutatott az orosz hajókkal szemben. A szárdok megduplázták az exportot. 1846-ban pozitív volt a kereskedelmi mérlege Szalonikivel szemben az angoloknak, osztrákoknak, az osztrák gőzösöknek, 1851-re már társultak hozzájuk a görögök, hollandok, svédok, a törökök, a szárdok és az ottomán gőzhajók. Csak a franciák, poroszok és az oroszok mérlege maradt negatív a nagyobb államok közül (**4. táblázat**).

4. táblázat	BE		1846		1851		KI		1846		1851	
	millió piaszter	%	millió piaszter	%	millió piaszter	%	millió piaszter	%	millió piaszter	%		
Szaloniki kereskedelme												
Angol	11.5	42	10.6	22	3.33	9	2	10				
Osztrák	1.2	4	0.48	1	0.98	3	0.3	2				
Orosz	0.4	1	0.14	0	2	5	0.54	3				
Szárd	0.84	3	1.6	3	6	16	0.38	2				
ottomán	5	19	7.5	15	5	14	2.05	10				
Ottomán gőzös	3.6	13	4.35	9	4.6	13	3.45	17				
Osztrák gőzös	2.75	10	17.95	37	1.7	5	6.8	34				
Görög	2.2	8	4.1	9	6.5	18	1.36	7				
Francia	0.1	0	1.1	2	5.6	15	1.9	9				
Porosz	0	0	0	0	0	0	0.75	4				

A **1-2. ábra** alapján világos, hogy sem a hajók száma, sem a rakomány súlya nem növekedett lényegesen, olyan ütemben pedig különösen nem, ami a Szalonikibe irányuló export értékének 7 éven belül bekövetkező megkétszereződéséhez vezetett volna. Mégis ez

¹⁴ Elképzelhető ugyanis, hogy az angolok, szárdok a hajók csökkenő száma mellett is fenn tudták tartani az exportjuk/importjuk értékét, így nem befolyásolták Szaloniki helyzetét, de lehetséges az is, hogy növekvő hajószám mellett csökkent az export/import értéke. Pusztán a hajók számának változása alapján következtetni bizonyos eseményekre hibát rejthet magában.

következett be 1845-1851 között (**1. ábra**). Ez viszont csak úgy lehetséges, ha vagy jelentősen változott a termékszerkezet – akár az egyes európai államok eltérő termékskáláját vizsgáljuk, akár a Szaloniki behozatalában és kivitelében lévő feltűnő különbségek szűrnak szemet - vagy a termékek ára változott.

A Szalonikibe érkező áruk 30-40%-a gép és iparcikk volt, ennek behozatalában pedig főleg az angolok jeleskedtek. A nagy üzleti lehetőség másoknak is feltűnt, mert 1851-re az osztrák és ottomán gőzhajók is jelentős részesedést értek el.¹⁵ 1845-51 között a behozott áruk közül egyértelmű emelkedést mutatott az iparcikkek, továbbá a bors, kávé indigó, bíbor és egyéb termékek értéke. Az előbbi önmagában nyolcmillió piaszteres növekedést jelentett (10 millióról 18 millió piaszterre), a kávé 5-6 millió piaszteres növekedést könyvelhetett el (2 millióról 7 millióra).¹⁶

Szaloniki fő kiviteli cikkei közül erős visszaesést mutatott a gabona,¹⁷ a selyem, a gyapot és a szappan. A dohány növelte értékét és részesedését is. A kivitelben a legnagyobb változás a gabonaszállításban történt, ami arányeltolódásban mutatkozott meg.¹⁸ A szárdok 1846-ban szinte csak gabonát szállítottak Szalonikiból, 1851-re viszont ez megváltozott, a gabona részesedése visszaesett: a szállított áru értékének csak 45%-át tette ki, a gyapjú pedig 35%-ot, a selyem 8%-ot. Igaz, a szállítmány értéke is töredékére zuhant. A törökök 1846-ban még 70%-ban gabonát vittek el a félszigetről, viszont 1851-ben már a dohány vette át a vezető szerepet (66%), megelőzve az épületfát (20%) és textilt. És a sort lehetne még folytatni. Az osztrák hajók (nem a gőzösök) másképp viselkedtek. 1846-ban 2/3 részben gabonát szállítottak Szalonikiból, 20%-ot tett ki a gyapjú, 5-5%-ot a selyem és a gyapot. 1851-ben szinte kizárólag gabonából állt a rakomány. Az angolok 1846-ban alig hoztak el gabonát Szalonikiból (az angol import 15%-a), főleg selymet vittek el Szalonikiból (33%). 1851-ben viszont csak gabonát szállítottak.¹⁹

Meg kell azonban vizsgálni azt is, hogy a Szalonikibe irányuló áruszállítások termékösszetétele változott-e. Az angoloknál az iparcikkek már 1846-ban is 70%-os

¹⁵ 1846-ban a Szalonikibe érkező iparcikkek 75%-át angol hajók adták 8 millió piaszter értékben, 10-10%-ot képviseltek az ottomán (1,2 millió piaszter) és osztrák gőzösök (0,86 millió piaszter), 5%-ot a görög hajók. 1851-ben viszont a 9,5 millió angol iparcikkexport Szaloniki iparcikk-behozatalának már csak 51%-át adta, az osztrák gőzösök hozták a 33%-át (6,45 millió piaszter), a maradékot az ottomán gőzösök (2,16 millió piaszter). 1846-ban az angol hajók rakományának értékéből 70%-kal részesedett az iparcikk, az osztrákok és törökök esetében ez 30% volt, 1851-ben pedig sorrendben 90, 36 és 50% volt (A Dokumentum... alapján).

¹⁶ Ugyanakkor az arányok nem nagyon változtak: a cukor részesedése 10% körül mozgott (3 millióról 6 millióra emelkedett, majd 4 millió alá esett értéke), a kávéé szintén, az indigó 8%-ról esett 5%-ra, bár értéke 2 millió piaszterrel 3 millióra nőtt. A fémek részesedése 2%-ról 7% fölé emelkedett, majd visszaesett (0,5 millió-3,5 millió-1,5 millió) (A Dokumentum... alapján).

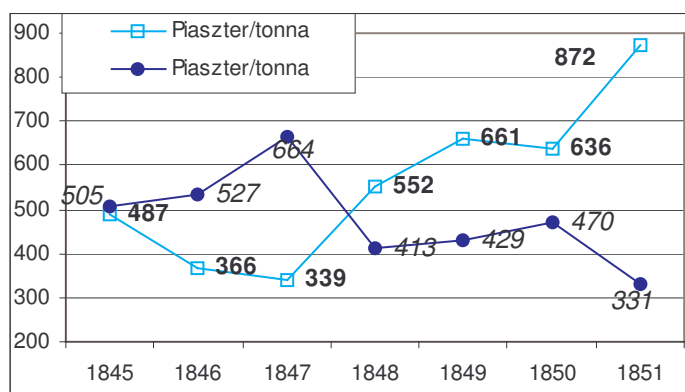
¹⁷ A gabona a 19. században egyre jelentősebb szerepet játszott az ottomán exportban. 1825-ben értékben még csak a 18. helyen állt, 1855-ben, miután Anglia szabad kereskedelmet hirdetett a gabonára, a 2. helyre ugrott. Törökország a mezőgazdasági exporttal sem tudta kiegyenlíteni az iparcikk-import okozta negatív mérleget.

¹⁸ A gabona részesedése 70%-ról esett 25% alá, a selyemé 30%-ról 15%-ra, a szezám 15%-ról 5% alá, a dohányé viszont 5%-ról nőtt 20%-ra (3 millióról 9 millió piaszterre), a textilé 5%-ról 10-15%-ra, de az 5 millió piasztert nem haladta meg értéke. Az épületfa részesedése stagnált (5%). A Dokumentum... alapján olykor lehetőség nyílik az adott áru tonnánkénti árának megállapítására is. Ez akkor van így, ha egy ország hajóin csak egyféle terméket szállítottak. Így Szalonikiból 1851-ben 1,9 millió piaszter értékű gabonát hoztak el angol hajók, ami közel 5100 tonnát tett ki. Tehát egy tonna gabona értéke 372 piaszter volt. Ezzel szemben az angol hajók által Szalonikibe szállított áruk 1851-es exportjának 90%-át iparcikkek tették ki, 9,3 millió piaszter értékben, a hajók rakományának összsúlya 1440 tonnát tett ki, ami 6453 piaszteres tonnánkénti értéket jelentett. A haszonkulcs tehát óriási volt. A svédek 1851-ben 200 ezer piaszter értékű fémet hoztak be, ami 185 tonnát tett ki, ezért egy tonna fém ára 1087 piaszter körül lehetett. A jónok által 1851-ben Szalonikibe szállított 122 ezer piasztert érő és a kikötő behozatalának 3%-át adó – Törökországból érkező – szappan 43 tonnát foglalt el a raktérben, így tonnájára 2800 piasztert ért.

¹⁹ 1846-ban az osztrák hajók körülbelül fele-fele indult Európába és Törökországba. Az angol hajók többsége ekkor Törökországba ment, éppúgy, mint a török hajók. A török hajók rakománya így megfelel a török importnak. A szárdok 1851-ben Európát célozták meg, ez az érték tehát a szárd importtal egyenértékű kategória.

részesedést értek el,²⁰ s ez 1851-re csak tovább nőtt. A török hajók áruszerkezete szinte változatlan maradt. A szárdoknál 1846-ban a bőr volt az uralkodó (70%), 1851-ben viszont csak 33%-ot tett ki, a maradékot kávé és bors jelentette. Sem a francia, sem az orosz áruösszetétel nem mutatott jelentős változást, eltekintve az értékbeli hullámzástól. A hollandok, svédok, norvégok pedig kifejezetten egy termék (fémek) szállítására specializálódtak, és változás náluk sem történt. Következésképpen a Szalonikibe bevitt áruk összetétele nem változott, eltekintve az angol hajók és osztrák, illetve török gőzösök növekvő iparcikk szállításaitól. Nem változott a tömegük sem, mégis nőtt Szaloniki importjának értéke! Normális esetben a termékszerkezet viszonylagos stabilitása mellett az áruk fajlagos átlagos értéke esetében elvileg nem várhatók változások. Csakhogy a Szalonikibe bevitt és az onnan kimenő áruk fajlagos (tonnánkénti) átlagos értéke mégis jelentős ingadozást mutatott ez időben (**2. ábra**). Ez mindenképpen valamilyen gazdasági problémára utal.

Jelentős különbség volt tapasztalható a beérkező és kimenő áruk összetételében is. A termékszerkezetben való minőségi különbség – és az alacsony, 3%-os vám - hosszú távon az európai országokat juttatta többletbevételekhez, – amennyiben árkülönbség volt a fő cikkek között.²¹ Megvizsgáltuk tehát az áruk mennyiségének ingadozása mellett az értékük ingadozását is.



2. ábra. A Szalonikibe érkező (világos) és a kikötöt elhagyó (sötét) áru tonnánkénti átlagos értéke

A **2. ábra** ékesen bizonyítja, hogy bár 1846-1847-ben körülbelül egyforma mennyiségű hajó és áru érkezett Szalonikibe és hagyta is el a kikötőt (lásd: **1. ábra**), mégis a Szalonikiben felrakodott áru fajlagos értéke tonnánként 160-330 piaszterrel meghaladta az európai hajókon beérkező árukét. 1851-re gyökeresen megfordult a helyzet, s az áru fajlagos átlagos értéke több mint 500 piaszter/tonnával az európai behozatal értéke alatt maradt.²² Az egyes országok esetén is ki lehet számítani a Szalonikibe érkező és azt elhagyó áruk fajlagos (tonnánkénti) értékét (**5. táblázat**). Ez a termékszerkezet modernségéről árulkodik, fontos összetevője a haszonnak és megadja a nemzetek egyfajta erősorrendjét.²³ (Például a franciák

²⁰ 5-5%-ot tett ki a vas, ólom, bőr, cukor, 8%-ot az indigó 1846-ban. Az angol és szárd hajók döntően Európából érkeztek, így ez azonos az adott ország exportjával.

²¹ A két fő export- és importcikk, a gabona és az iparcikkek piaci ára és mennyisége befolyásolta leginkább a kikötő helyzetét. A gabona érték- és tömegcsökkenése ellenére a dohány mellett a vezető exportcikk maradt.

²² 1845-ben még körülbelül egyforma volt a cikkek tonnánkénti értéke (és az export is akkora volt, mint az import), ezek szerint a főként Európából érkező iparcikkek értékét a Balkán még ellensúlyozni tudta például a selyem és a dohány révén, így a kikötő mérlege nem volt veszteséges. De ez az egyetlen ilyen év a vizsgált periódusban. A behozott termékek ára 1847-51 között végig növekedett, míg a kivitt áru értéke leesett. A szaloniki export stagnálása, a jelentős passzívum és így a kereskedelmi bevételek csökkenése hozzájárultak a tőkefelhalmozás elmaradásához, ami korlátozta az ipari fejlődés lehetőségét is.

²³ A szállított áru a közvetítő kereskedelem miatt nem feltétlenül azonos a szállító ország exportcikkeivel.

kivitele Szalonikibe kis értékű volt, behozataluk viszont 1851-ben nagy fajlagos értéket mutatott, ami a luxuscikkek dominanciájára utal).

5. táblázat. Az egyes hajók rakományának tonnánkénti átlagos értéke								
Szalonikibe érkezett (tonna/hajó); (piaszter/tonna)				Indult (tonna/hajó), (piaszter/tonna)				
hajók	1846	1851	1846	1851	1846	1851	1846	1851
francia	122	113,6	54	710	134	112	2793	1113
angol	143	48	3505	7361	244	160	866	375
jón	31	43	152,6	2837	32	117	4634	521
osztrák	191	268	392	301	184	266	413	236
orosz	72	117	150	133	72	101	728	487
szárd	148	137	123	1941	148	143	943	330
holland	198	66,5		1160	63	66	383	42
svéd	111	185		1080	112	185	718	
norvég	193	180			92	180	1773	623
ottomán	92	91	260	942	84	97	286	256
gőzös_ottomán	212,5	229	393	380	213	229	496	302
osztrák gőzös	155	235	684	1493	155	236	414	569
szamoszi	82	76	90	479	88	76	359	181
görög	60	67	121	276	58	68	366	87
porosz		230		354		226		667

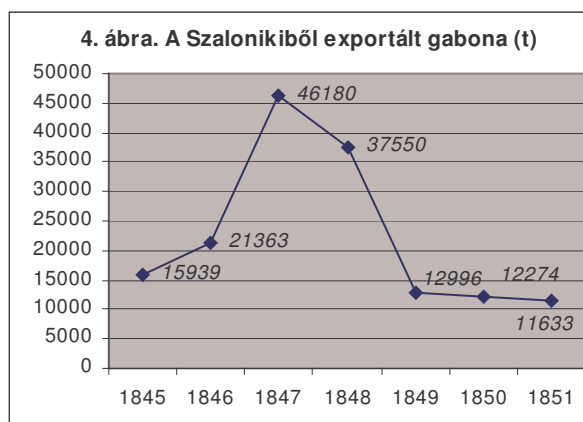
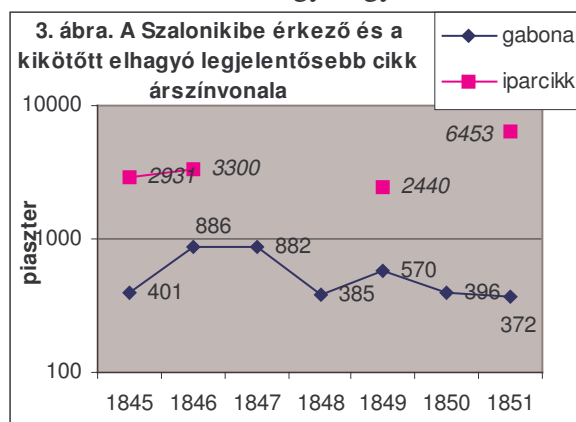
Mi az oka, hogy a Balkán csak 1846-47-ben tudott értékesebb cikket piacra dobni? Minek köszönhető a behozott termékek egységárának rohamos növekedése, miközben a kivitel meglehetősen nagy hullámzást mutatott? Az utóbbi kérdésre az egyik lehetséges válasz az, hogy a termékszerkezet összetételében növekedett a bizonyíthatóan drága iparcikkek részaránya, vagy tömege. A másik válasz az, hogy árfolyam-ingadozások okozták az eltéréseket. Megállapítottuk, hogy az európai hajók exportját illetően általánosságban nem következett be termékszerkezet-váltás, így a különbségeket az árfolyam-ingadozásban vagy az áru mennyiségben kell keresni. Az árfolyam-ingadozást is elsősorban a két vezető termék esetében (iparcikkek és a gabona) fontos megvizsgálni, így választ kapunk mindkét kérdésre.

A gabona nagy részesedését az export értékéből 1847-ben egyformán okozhatta pusztán a piacra dobott termék mennyiségének növekedése, illetve árának növekedése, vagy mindkettő egyszerre. Fordítva is igaz: ha a kikötő vezető exportcikkének ára valamilyen oknál fogva az öt év alatt nagyot zuhant, az önmagában is kiválthatta a fent említett fajlagos értékcsökkenést (és összérték-csökkenést) a Szalonikiból távozó áruk esetén, ami a kikötő kereskedelmi mérlegét negatívvá tette. Kérdés, hogy kimutatható-e ilyen változás, és ha igen, mi az oka?²⁴ A tonnánkénti gabonaárakról és ezek változásáról tájékoztatást ad a **3-4. ábra**.

Jól látszik, hogy a gabona ára a szaloniki piacon 1845-ben körülbelül ugyanannyi volt, mint 1850-ben. 1846-47-ben viszont egy nagy áremelkedés, majd egy zuhanás következett be. Az iparcikkek ára stagnált 1849-ig, majd egy visszaesést követően ugrásszerűen nőtt. Szaloniki gabonaexportja öt év alatt 19 millióról 4,3 millió piaszterre esett. Míg a kikötő

²⁴ Az angol, szárd és máltai hajók révén – melyek 90%-ban egyféle terméket szállítottak - lehetőség nyílik a legjelentősebb árucikkek tonnánkénti árának rekonstruálására a szaloniki kikötőben. 1846-os szárd adatokból tudjuk, hogy 5,9 millió piaszter értékű Szalonikiben felpakolt árujuktól 5,6 millió piasztert tett ki a gabona, ami a 6300 tonnás szállítóképesség ismeretében 886 piaszter/tonna fajlagos értéket adott. Az angolok révén kiszámítható az 1851-es ár is, a már említett 372 piaszter/tonnás érték. A máltaiak 1845-ben csak gabonát hoztak el a kikötőből: 199 ezer piaszter értékben, mely 496 tonnát tett ki, ami 401 piaszteres tonnánkénti értéket eredményezett. Az 1847-es érték a porosz hajók szállítmányából számolható ki: 256 ezer piasztert ért 290 tonna gabonájuk. A tonnánkénti egységár és az összes exportált gabona értékéből pedig az össztömeg is kiszámolható!

kivitelének értékéből 48%-kal részesedett a gabona 1846-ban, s 70%-kal 1847-ben, négy év alatt ez 20%-ra esett. Mi okozhatta a gabona árának hirtelen megugrását, majd visszazuhanását az 1845-ös szintre? A piaszter inflációját, mint tényezőt kizárhatjuk, mert bár jelentős elértéktelenedésen ment keresztül, az 1845-51 között értelmezett intervallum kellően szűk ahhoz, hogy nagyobb változás következzen be a fizetőeszköz értékében.



A válasz az európai gazdaság eseményeiben keresendő. 1846-47-ben gazdasági válság söpört végig Európában – ennek legismertebb eseménye az ír burgonyavész, de a galíciai parasztfelkelés is részben ehhez a problémakörhöz kötődik. Elvben persze lehetett volna más oka is a szaloniki piac gabonaár-emelkedésének. Áremelkedést okozhatott volna a kínálat csökkenése is, de ez a feltevés ellentmond a grafikon adatainak. Ebben az időben Nyugat-Európában valóban kedvezőtlen volt az időjárás a mezőgazdaság számára, de a Balkánon ebben a korszakban nem volt sem aszály, sem nagyon csapadékos év. Ezt bizonyítja a piacra került gabona nagy mennyisége is. Nem a kínálat csökkent, hanem a kereslet nőtt meg.²⁵

Bár a mezőgazdasági válságot tagadni nem lehet, kérdés, hogy a különböző hajókon szállított gabona elérte-e Európa nyugati felét, vagy valamely más ország illetve kontinens volt a célpontja. Az utóbbi esetben ugyanis módosításra szorul az előző állítás. A **6. táblázatban** összehasonlítottuk az 1845-ben és 1847-ben felrakodott gabona megoszlását, a hajók számát és az Európa felé induló hajókat. Két év alatt a vásárolt gabona mennyisége mintegy hétszeresére nőtt, Európába pedig 357 hajó tartott, míg 1845-ben csak 55.²⁶ A poroszok, az angolok, a máltaiak, a jónok, a franciák, a nápolyiak, a szárdok, az oroszok, a szamosziak, jeruzsálemiek és a törökök is jórészt Európa felé vették az irányt hajóikkal, holott ezek közül az oroszok, a törökök, a jónok, szamosziak korábban szinte nem is kereskedtek Európával. Szintén említést érdemel, hogy pápai, norvég, holland, dán, hannoveri hajók is megjelentek a Szaloniki kikötőjében, holott korábban vagy nem fordultak meg ott, vagy nem gabonát hoztak onnan. Sok hajó rakományának 80-100%-át gabona tette ki, ami korábban szintén ritkaság volt. A szaloniki gabonaexport Európát célozta meg. Szaloniki kereskedelmének rövid megélénkülése tehát külső okokban keresendő és nem a félsziget gazdasági fejlődésének köszönhető.

²⁵ Az európai gabonahiány árrobbanáshoz vezetett, amit a burgonyavész csak tetézett. Európa paraszti lakossága kevéske jövedelmét kenyérre költötte, és kevesebb ruházati és iparcikket vásárolt a városból. Ez az iparcikkek árának eséséhez vezetett Nyugat-Európában, így a kereskedők számára érdekesebb volt azokat más piacokon eladni (A **3. ábrán** jól látszik, hogy az iparcikkek ára Szalonikiben is csak 1850 után ugrik meg). A búza ára pedig a hiány miatt megemelkedett, így a behozattalal is jól keresett a kereskedő. A **3-4. ábrán** megfigyelhető a piac tehetetlensége is: 1846-ban már magas volt a gabona ára, de viszonylag kevés került exportra, 1848-ban pedig árfolyama ismét visszaesett a válságot megelőző értékre, de ennek ellenére nagy tömeggel exportáltak belőle. Az 1846-47-ben megmutatkozó kereskedelmi aktivitum Szaloniki részéről tehát a gabona egységárának és exportált mennyiségének közel egyidejű emelkedéséből származik.

²⁶ A Dokumentum... alapján számolt érték.

1847-ben a szárdok (29%) és az angolok voltak a legnagyobb gabonaimportőrök (24%), megelőzve a nápolyiakat és a görögöket (10-10%), 1851-re viszont a poroszok (17%) és az oroszok (10%) közelítették meg az angolokat (44%), megelőzve a szárdokat (8%) miközben az importgabona tömege a negyedére, értéke a tizedére esett. Az, hogy a köztudottan gabonaexportőr oroszok is vettek gabonát Szalonikiben, megint csak a szaloniki kereskedelem tranzitjellegére utal, illetve, arra, hogy a gabona 1851-ben ismét olcsó volt.

Hajók	1847 piaszter	Összes rakomány %-a	Hajó	Ebből Európába	1845 piaszter	Összes rakomány %-a	Hajó	Ebből Európába
porosz	256000	100%	1	1				
angol	9600000	95%	58	36	400000	32%	21	4
máltai	1733000	100%	7	7	200000	100%	3	3
jón	220000	100%	3	3	9600	100%	2	0
francia	2451000	55%	15	14	0	0	16	9
osztrák	401000	79%	12	6	576000	29%	11	11
orosz	1000000	36%	21	11	132000	31%	29	0
nápolyi	4181000	98%	31	23	289000	59%	7	4
szárd	11924000	94%	74	69	1492000	83%	23	18
norvég	725000	100%	4	3	0	0	1	1
svéd	333000	100%	2	2	216000	100%	2	2
holland	450000	100%	3	3				
toszkán	40000	99%	1	1	204000	100%	2	2
dán	323000	100%	3	2				
hannoveri	370000	100%	3	3				
brémai	136000	100%	2	2	128000	100%	1	1
hellén	4054000	80%	207	31	1912000	37%	259	0
ottomán	2072000	45%	160	135	830000	31%	136	0
Összesen	40,7 millió				6,38 millió			

6. táblázat. A Szalonikit elhagyó gabona értéke (piaszter) és részesedése a rakomány súlyából, illetve a hajók útiránya 1845-ben, illetve 1847-ben

Az ínség kezdetén, 1846-ban a legiparosodottabb Anglia alig félmillió piaszter értékű gabonát szállított el, azaz 564 tonnát, egy év múlva viszont már majdnem 10 millió piaszter értékben vásárolt (10880 t). Amikor megszűnt a válság, majdnem kétfélmillió piaszter értékben vett az olcsóbb gabonából (5100 t), mely az angol hajók egyébként is az eredeti kétharmadára csökkenő rakományának 100%-át adta, szemben az 1846-os 15%-kal. Az angolok által szállított gabona mennyisége tehát csupán a felére, míg értéke az ötödére zuhant. A válság lezárulta utáni viszonylag nagy angol gabonaimportot az magyarázza, hogy 1846-ban Anglia véget vetett a protekcionizmusnak, és szabaddá tette a gabona-behozatalt az országba, ami biztosította a nagy mennyiségű, olcsóbb, balkáni gabona felvásárlását. A gabona egységárai Angliában az 1815-27 közötti 67 shillingről 1850-re 52 shillingre estek. A szabad kereskedelem révén tehát a vásárló 15 shillinget spórolhatott.²⁷

²⁷ Fairlie, S.: The Corn Laws and British Wheat Production, 1829-76. *The Economic History Review*, New Series, Vol. 22, No. 1. (Apr., 1969), pp. 88-116. Végeredményben a szaloniki export csökkenése szinte minden esetben a magyarázható az európai gabonahiány megszűntével. A szárdok 1846-ban 5,6 millió piaszter értékben vettek gabonát (6300 t), 1851-ben csak 170 ezerért, igaz ez utóbbi még mindig a rakomány felét jelentette értékben, súlyban pedig 40%-ot tett ki (450 t). Az oroszok másfél millióról (1690 t), a teljes szállított érték 75%-áról (1846-ban), 400 ezer piaszterre mérsékeltek a gabonavásárlást (1070 t), csak hogy ők Törökországnak szállítottak. De a gabona még mindig 80%-át tette ki az áruik értékének. A franciák a hetedére mérsékeltek gabonaszállításait, ami értékében 12%-ról 6%-ra való esést jelentett (kb. 795 és 271 t) (A Dokumentum... alapján).

Szaloniki jelentősége a korábbi irodalmakban hangoztatottal szemben az itt bemutatott adatok tükrében némi módosításra szorul,²⁸ mert a kikötő kereskedelmi forgalma elmaradt Sulináé mögött is. Az utóbbi kivitelének és behozatalának tömege Szaloniki hasonló paraméterének másfélszerese volt 1847-ben, 1850-ben pedig még ennél is nagyobb (221000 tonna).²⁹ A Duna-delta kikötője a Balkán-hegységtől északra lévő balkáni területek kereskedelmét tartotta kézben, és már az 1840-es években is több gabonát exportált, mint Szaloniki: 1837-ben 54000 tonnát, 1847-ben 124000 tonnát, 1862-ben 265000 tonnát.³⁰ A krími háború után mind a görögök, mind az osztrákok, a britek és hollandok inkább Sulina kikötőjét használták, mint Szalonikit.³¹ Ugyanakkor Moldva 1835-50 között még nem az európai piacokra szállította gabonáját, hanem az egy 1847-es évet kivéve Isztambult látta el. Várna kereskedelmi jelentősége 1845-48 között már szintén megelőzte Szalonikiét.³²

Összefoglalva: Szaloniki kereskedelmét a század közepére Szmirna, Trebizond, a félszigeten Sulina és Várna is megelőzte volumenét és értékét tekintve. Kedvező földrajzi fekvése miatt viszont a nyugat-európai országok hajói gyakran látogatták, főleg a közvetítő kereskedelem miatt. Az európai államok termékszerkezetében nem mutatkozott jelentős változás, ami az ipari forradalom hatását mutatná, de így is jelentős hasznot könyvelhettek el az iparcikk-exportőrök. Az európai és balkáni termékszerkezet alapvető különbségei következtében az iparcikkek növekvő beáramlása és emelkedő fajlagos értékük pozitívva tették az európai hajók mérlegét Szalonikival szemben. Szaloniki erre a kihívásra nem tudott választ adni, negatívvá vált kereskedelmi mérlege, miközben a kivitt cikkek fajlagos értéke a felére csökkent. Ezzel párhuzamosan a gabonaexportja a részesedésében a felére, értékében negyedére esett. A Balkánon nem volt rossz időjárás okozta termés csökkenés 1846-1847-ben. Ez lehetővé tette a szaloniki export rövid fellendülését. A gazdasági eredményeket tehát a gabona produkálta, a dohány szerepe csak Sulina előretörése után nőtt meg. A félszigeten az orosz gazdasági befolyás nem Szalonikin keresztül érvényesült a vizsgált periódusban, mert az orosz hajók szaloniki jelenléte szinte észrevehetetlen.

*Reflections on the commercial significance of Saloniki based on the reports of consul
Blunt 1845 - 1851*

This article investigates the commercial significance of a seaport in the Balkans by the statistical evaluation of a German source. Comparing the results with that of the other trading centres in the region it is apparent that the significance of this town in the international trade is often exaggerated, though it plays a remarkable role in the life of Turkish territories. The plenty of data offers a possibility for a reconstruction of distribution, volumes and prices of transported goods between different nations. The role of manufactures is noticeable so as the prosperity of the Saloniki wheat export in the economic crisis of 1847 and its decline after it.

²⁸ Fényes Elek szerint a város a Török Birodalom második legjelentősebb kikötője volt Konstantinápoly után. Fényes E., 423. p., Bailey csak a Balkán második legfontosabb kikötőjének nevezte Szalonikit. Id. mű: p. 105.

²⁹ Hajnal, H.: The Danube. The Hague, 1920. pp. 156-157, 164. és Sugar, P., F.: Economic considerations for political decisions in Romania, 1878-1883. p. 95. In: Nationality and society in Habsburg and Ottoman Europe. Collected Studies. Variorum, Aldershot (Hampshire) 1997.

³⁰ Az eredeti adatok hektoliterben megadva: Berend T. I. – Ránki Gy.: Európa gazdasága a 19. században 1780-1914. Bp., Gondolat, 1987. 592. p. 1 hl búza súlya átlagosan 78 kg.

³¹ A 19. század előtt az európai hajók ki voltak tiltva a Fekete-tengerről, majd az oroszok szerezték meg a sulinai Duna-ág felett az ellenőrzést, akiknek sem tőkájük nem volt a nyáron csupán 6-8 láb mély delta kotrásához, sem érdekük nem fűződött hozzá, hiszen Odessza vetélytársa lehetett volna a dunai kikötő.

³² Lampe, J. R., p. 138. Az is ismeretes, hogy a bolgár parasztság nem vásárolta volna fel az 1850-es évek rossz termései miatt a török tulajdonosok által elhagyott földeket, ha 1845-48 között nem lett volna realizálható jövedelmük a gabonaexportból. Ez rávilágít a balkáni gabonaexport társadalmi jelentőségére is. 1845-1847 között a szaloniki gabonakonjunktúra annyi többletjövédelmet adott, hogy nem okozott nehézséget a 30 piaszteres állami adó kifizetése még a csifliklen élőknek sem, ezzel enyhült a társadalmi feszültség, míg Európa más részein forradalmak törtek ki.