Πανεπιστήμιο Κύπρου

ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ

Λιμάνια, λιμενικά έργα και εξωτερικό εμπόριο στην Κύπρο, 1878-1927

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

2016

ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ

Λιμάνια, λιμενικά έργα και εξωτερικό εμπόριο στην Κύπρο, 1878-1927

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διατριβή η οποία υποβλήθηκε προς απόκτηση διδακτορικού τίτλου σπουδών στο Πανεπιστήμιο Κύπρου

Δεκέμβριος 2016

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

© Μαρία Παναγιώτου, 2016

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

ΣΕΛΙΔΑ ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΑΣ

Υποψήφιος Διδάκτορας: Μαρία Παναγιώτου

Τίτλος Διατριβής: Λιμάνια, λιμενικά έργα και εξωτερικό εμπόριο στην Κύπρο, 1878-1927

Η παρούσα Διδακτορική Διατριβή εκπονήθηκε στο πλαίσιο των σπουδών για απόκτηση Διδακτορικού διπλώματος στο Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας και εγκρίθηκε στις 16 Νοεμβρίου 2016 από τα μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής.

Εξεταστική Επιτροπή

Ερευνητικός Σύμβουλος:_____

Γιώργος Καζαμίας, Αναπληρωτής Καθηγητής

Μέλος Επιτροπής:_____

Βασίλης Καρδάσης, Καθηγητής

Μέλος Επιτροπής:_____

Πέτρος Παπαπολυβίου, Αναπληρωτής Καθηγητής

Μέλος Επιτροπής:_____

Στυλιανή Δεμέστιχα, Αναπληρώτρια Καθηγήτρια

Μέλος Επιτροπής:_____

Σωφρόνης Κληριδης, Αναπληρωτής Καθηγητής

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Υπεύθυνη Δήλωση Υποψήφιου Διδάκτορα

Η παρούσα διατριβή υποβάλλεται προς συμπλήρωση των απαιτήσεων για απονομή Διδακτορικού Τίτλου του Πανεπιστημίου Κύπρου. Είναι προϊόν πρωτότυπης εργασίας αποκλειστικά δικής μου, εκτός των περιπτώσεων που ρητώς αναφέρονται μέσω βιβλιογραφικών αναφορών, σημειώσεων ή και άλλων δηλώσεων.

Όνομα και υπογραφή Υποψήφιου Διδάκτορα

Μαρία Παναγιώτου

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διατριβή επιχειρεί την εξέταση και ανάλυση δύο σημαντικών πτυχών της οικονομικής ιστορίας του νησιού οι οποίες μέχρι σήμερα δεν έχουν τύχει διεξοδικής ανάλυσης: των λιμανιών και του εξωτερικού εμπορίου της Κύπρου. Η χρήση των λιμανιών και οι αυξομειώσεις στο εμπόριο μελετώνται ταυτόχρονα, διότι πρόκειται για δύο πλήρως συνυφασμένους και αλληλένδετους παράγοντες της οικονομίας ενός τόπου. Εξάλλου η ανάπτυξη και βελτίωση της γενικής κατάστασης ενός νησιού δεν μπορεί να σχηματιστεί εάν δεν εντάσσεται σε ένα ευρύτερο εμπορικό και λιμενικό δίκτυο.

Η παρούσα διατριβή προχωρεί στην πρώτη ολοκληρωμένη παρουσίαση, ανάλυση και ερμηνεία των διαθέσιμων ποσοτικών και ποιοτικών στοιχείων που συνδέονται με την ανάπτυξη των λιμανιών, των λιμενικών έργων και του εμπορίου της Κύπρου στο διάστημα 1878-1927. Η έρευνα αυτή εμπίπτει στον τομέα της οικονομικής ιστορίας της Κύπρου η οποία, ειδικά για τα πρώτα χρόνια της Αγγλοκρατίας στο νησί, είναι μόνο στοιχειωδώς μελετημένη.

Η διατριβή φιλοδοξεί να απαντήσει στα ερωτήματα που αφορούν τις λιμενικές υποδομές και τα λιμενικά έργα που γίνονται για βελτίωση των υπηρεσιών και τον αντίκτυπό τους στην εμπορική και γενικότερη οικονομική πρόοδο του νησιού. Παράλληλα με όλα αυτά, εξετάζεται η βρετανική αποικιακή οικονομική πολιτική και το πώς αυτή εφαρμόζεται στο νησί. Η διατριβή προχωρεί στη διεξοδική ανάλυση της μορφής και της σπουδαιότητας του κυπριακού εξωτερικού εμπορίου για την οικονομία του νησιού. Τέλος, συγκρίνει τον όγκο του εξωτερικού εμπορίου του νησιού με εκείνον άλλων περιοχών της ανατολικής Μεσογείου. Όλα αυτά είναι μέρος των αποτελεσμάτων της παρούσας έρευνας, που επιτρέπει για πρώτη φορά την τοποθέτηση και εκτίμηση της σπουδαιότητας της Κύπρου στον εμπορικό και οικονομικό χάρτη της περιοχής, πράγμα που συχνά απουσιάζει από μελέτες της εποχής αυτής.

Τα ερωτήματα της έρευνας αναλύονται σε τρεις ενότητες:

Στο Μέρος Α΄ «*Πριν από τον ερχομό των Βρετανών, 1841-1877»,* παρουσιάζονται και αναλύονται οι υφιστάμενες λιμενικές υποδομές και το εξωτερικό εμπόριο της Κύπρου από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα έως τις παραμονές της άφιξης των Βρετανών. Στο Μέρος Β΄, «*Λιμάνια και Λιμενικά έργα, 1878-1927»*, γίνεται η πρώτη ολοκληρωμένη παρουσίαση των

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

λιμανιών του νησιού, των λιμενικών υποδομών και των έργων που γίνονται σε αυτά. Στο Μέρος Γ΄, «*Εξωτερικό εμπόριο και λιμενική κίνηση, 1878-1927»,* γίνεται αναλυτική παρουσίαση του εξωτερικού εμπορίου της Κύπρου. Ακόμη, συγκρίνεται η εμπορική και λιμενική κίνηση των κυριότερων εμπορικών λιμανιών του νησιού με εκείνη των λιμανιών της νοτιοανατολικής Μεσογείου για να διαφανούν τα αποτελέσματα της βρετανικής πολιτικής και η εμπορική σπουδαιότητα της Κύπρου στο γεωγραφικό της περιβάλλον. Στο τελευταίο κομμάτι της διατριβής, στα συμπεράσματα, ως καταληκτικό ερώτημα, εξετάζεται το μέγεθος της οικονομικής προόδου που προκύπτει από τα νέα δεδομένα (αύξηση εξωτερικού εμπορίου, λιμενικά έργα κ.ά.) και ο αντίκτυπος που αυτή έχει στην αγοραστική δύναμη των πολιτών στο διάστημα 1878-1927.

Για να επιτευχθούν οι στόχοι της διατριβής εξετάστηκε το αρχειακό υλικό στο Κρατικό Αρχείο Κύπρου, στα National Archives στο Λονδίνο, στο Ιστορικό Αρχείο της Τράπεζας Κύπρου, στο Αρχείο Ιδρύματος Κώστα και Ρίτας Σεβέρη, στο ιδιωτικό αρχείο του πρώην Λιμενάρχη Λεμεσού Πέτρου Αυγουστή, στο ιδιωτικό αρχείο της Οικογένειας Πιερίδη, ο Τύπος της εποχής και οι δημοσιευμένες πρωτογενείς και δευτερογενείς πηγές.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

ABSTRACT

This dissertation focuses on presenting, analyzing and interpreting the quantitative and qualitative data on harbours, harbour works and the external commerce of Cyprus, between 1878 and 1927. It is an economic history research which aims to fill in some of the gaps traced in the economic history of Cyprus, especially during the first fifty years of British rule. It examines and analyses two important elements of the economic history of the island, which, with the exception of this research, haven't been examined: the effects of harbours and external trade. The use of harbours and the value of the external trade of the island are examined together as there are two significant and interrelated factors of the economy of every country. Besides that, the economic growth of an island cannot be achieved if it is not part of a broader commercial and maritime network.

The dissertation aims to fill in the historiographical gaps on this field and examine how the harbour works contributed to the commercial and economic growth of the island. At the same time the wider British economic policy applied on the colonies is also examined. The dissertation compares the volume and value of the external trade of the island with that of other places in the eastern Mediterranean. This is another innovative element of this research, which allows us to see the importance of Cyprus in the economy of the Mediterranean region. So far its importance was examined based mainly on political issues.

All the above will be examined in the following three sections in which the dissertation is divided:

In the first section "Before the British arrival on the island, 1841-1877", I analyze the harbour facilities and the external trade of Cyprus between 1841 and 1877. In the second section, "Harbours and harbour works, 1878-1927", I present the harbours of the island, their facilities and the harbour works which were completed during the period 1878-1927. The third section, titled "The External commerce and the port traffic, 1878-1927", examines the external trade of the island. In this chapter, the external trade and traffic of the island's harbours is compared with other harbours in the eastern Mediterranean. This is important because it presents the results of the British financial policy in the island and the importance of the commerce of Cyprus in the Mediterranean region. In the final section

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

under the title “In lieu of an epilogue”, I examine a final question regarding the economic growth which occurred due to the harbour works and the increase of the external commerce, how big this growth was and how it was reflected on the purchasing power of the Cypriots during the period 1878-1927.

The main source material of this research derives from the archives in the State archives of Cyprus and London (The National Archives), the Historical Archive of the Bank of Cyprus, the Costa and Ritas Severi foundation, the private collection of Petros Avgoustis and the Pierides Family, the primary published material (*The Cyprus Blue Books, Cyprus Annual Report, Census of Cyprus* etc.), the Cypriot and British press and the published bibliography.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Πρωτίστως οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ αλλά και ευγνωμοσύνη στο Δάσκαλό μου, τον καθηγητή μου, τον ακαδημαϊκό που πρώτος πίστεψε σε μένα και στάθηκε δίπλα μου, τον Αναπληρωτή Καθηγητή κ. Γεώργιο Καζαμία, χωρίς τη στήριξη, τις συμβουλές και την καθοδήγηση του οποίου αυτή η διατριβή δεν θα μπορούσε να ολοκληρωθεί.

Θερμές ευχαριστίες οφείλω στον Καθηγητή Βασίλη Καρδάση και στους Αναπληρωτές Καθηγητές Πέτρο Παπαπολυβίου και Σωφρόνη Κληρίδη για τις πολύωρες συζητήσεις που είχαμε αλλά και για την καθοδήγησή τους που υπήρξε καθοριστική στην πορεία αυτής της έρευνας. Ευχαριστίες οφείλω και στην Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Στέλλα Δεμέστιχα για τις συζητήσεις μας σχετικά με την ακτοπλοΐα στην Κύπρο. Οι συμβουλές και οι εισηγήσεις του Καθηγητή Γιώργου Γεωργή, της Καθηγήτριας Τζελίνας Χαρλαύτη, της Δρ. Νταιάνας Μαρκίδη και του Δρ. Αντώνη Μαδέλλα σχετικά με το περιεχόμενο της διατριβής ήταν πολύ σημαντικές και τους ευχαριστώ ιδιαιτέρως για αυτές.

Τις ευχαριστίες μου οφείλω στον κ. Πέτρο Αυγουστή και στον κ. Πήτερ Αστζιάν που μου εμπιστεύτηκαν τα προσωπικά τους αρχεία. Στο προσωπικό του Κρατικού Αρχείου Κύπρου, των The National Archives, του Ιστορικού Αρχείου της Τράπεζας Κύπρου, του Ιδρύματος Κώστα και Ρίτας Σεβέρη, του Διπλωματικού και Ιστορικού Αρχείου του Υπουργείου Εξωτερικών στην Ελλάδα, του Αρχείου της Ιεράς Αρχιεπισκοπής Κύπρου, του Αρχείου της Αρχής Λιμένων, του Ιστορικού Αρχείου του Δήμου Λεμεσού και του Ιστορικού Αρχείου του Δήμου Λάρνακας οφείλω ευγνωμοσύνη για τη συνεργασία και τη βοήθεια που μου παρείχαν.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ οφείλω στο Λειτουργό της Βιβλιοθήκης του Πανεπιστημίου Κύπρου, Ανδρέα Κ. Ανδρέου, για την αμέριστη βοήθεια. Θερμές ευχαριστίες οφείλω στους συμφοιτητές μου Σκεύη Κατσιάρη, Χρίστο Κυριακίδη και Χαράλαμπο Χαραλάμπους για τη στήριξη και συμπαράσταση καθώς επίσης και στην κ. Σούλα Καζαμία για τις διορθώσεις στο κείμενο. Τέλος, ευχαριστώ τη μητέρα μου που είναι πάντα δίπλα μου. Ως ελάχιστη ένδειξη ευγνωμοσύνης της αφιερώνω αυτή τη διατριβή.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Στη μητέρα μου

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

«Οι λιμένες είνε τούτ' αυτό η ανοικτή θύρα της εισόδου της ευπραγίας»

Φωνή της Κύπρου, «Λιμένες», 10/23 Μαΐου 1908.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Πίνακας περιεχομένων

Εισαγωγή 1

Μέρος Α΄: Πριν από τον ερχομό των Βρετανών, 1841-1877 13

Κεφάλαιο Α1: Πριν από τον ερχομό των Βρετανών, 1841-1877 13

Α1α. Λιμενικά έργα και οικονομικές συνθήκες στην Οθωμανική Αυτοκρατορία και την Κύπρο 15

Α1β. Οι λιμενικές υποδομές της Κύπρου και η ναυτική σύνδεση 19

Α1γ. Εμπόριο: εισαγωγές, εξαγωγές, εμπορικό δίκτυο, προϊόντα, έμποροι 24

Μέρος Β΄: Λιμάνια και Λιμενικά έργα, 1878-1927 33

Κεφάλαιο Β1: Πριν και πίσω από την υλοποίηση των πρώτων λιμενικών έργων: οι πρώτες τεχνικές μελέτες και η βρετανική πολιτική 33

Β1α. Οι πρώτες μελέτες: τα αίτια εκπόνησής τους και τα αποτελέσματα που προκύπτουν 33

Β1β. Οι συζητήσεις στο Λονδίνο 37

Β1γ. Ανατροπή σχεδίων: η Αμμόχωστος θα γίνει εμπορικό λιμάνι 41

Κεφάλαιο Β2: Λιμενικά έργα και εφαρμοσθείσα βρετανική πολιτική, 1878-1927 44

Β2α. Στατιστικά δεδομένα και κριτήρια για την υλοποίηση και το κόστος των έργων . 44

Β2β. 1878: Τα χρήσιμα και απαραίτητα λιμενικά έργα των οποίων η υλοποίηση προκύπτει από την αναγκαιότητα που επιβάλλει η έλλειψη ή η ανεπάρκειά τους 49

Β2γ. Τα λιμενικά έργα της δεκαετίας του 1880 52

Β2δ. Λιμενικά έργα στην Αμμόχωστο, 1903-1905 60

Β2ε. Τα έργα της δεκαετίας του 1910 67

Β2στ. Οι τελευταίες προσπάθειες: Οι προτάσεις Vaughan–Lee 75

Κεφάλαιο Β3: Η θέση των λιμενικών έργων ανάμεσα στο σύνολο των δημοσίων έργων: βρετανικές προτεραιότητες στις δημόσιες επενδύσεις και οικονομική πολιτική 85

Κεφάλαιο Β4: Οι Κύπριοι συνειδητοποιούν την ανάγκη υλοποίησης λιμενικών έργων 93

Β4α. Εφημερίδες 93

Β4β. Παγκύπρια υπομνήματα 96

Β4γ. Αιτήματα μεμονωμένων περιοχών 98

Β4δ. Αιτήματα και συζητήσεις στο Νομοθετικό Συμβούλιο 99

Μέρος Γ΄: Εξωτερικό εμπόριο και λιμενική κίνηση 110

Κεφάλαιο Γ1: Το εξωτερικό εμπόριο: εισαγωγές και εξαγωγές 110

Γ1α. Περιγραφή προϊόντων και στατιστικά δεδομένα 110

Γ1β. Οι αλλαγές που φέρνει ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος στις τιμές των προϊόντων 113

Γ1γ. Οι εμπορικοί εταίροι 117

Γ1δ. Το εμπορικό ισοζύγιο και οι αυξομειώσεις στις εμπορικές συναλλαγές 128

Γ1ε. Το ελλειματικό εμορικό ισοζύγιο αυξάνεται 132

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Κεφάλαιο Γ2: Τα σημαντικά εμπορικά λιμάνια: Λάρνακα, Αμμόχωστος, Λεμεσός. 142

Γ2α. Περιγραφή γενικών στατιστικών δεδομένων 142

Κεφάλαιο Γ3. Εξωτερικό εμπόριο και λιμενική κίνηση: διαπιστώσεις και συγκρίσεις 159

Συμπεράσματα 171

Διαγράμματα, Σχεδιαγράμματα και Πίνακες 188

Διάγραμμα 1: Μέσος όρος χωρητικότητας πλοίων (σε τόνους) που εισέρχονται στην Κύπρο, 1841-1877 190

Διάγραμμα 2: Αξία (£) κυριότερων εισαγωγικών προϊόντων στην Κύπρο, 1841-1877 191

Διάγραμμα 3: Αξία (£) κυριότερων εξαγωγικών προϊόντων Κύπρου, 1841-1877 192

Διάγραμμα 4: Συνολική αξία (£) εισαγωγών και εξαγωγών στην Κύπρο, 1841-1877 . 193

Διάγραμμα 5: Κόστος (£) και ποσοστό δημοσίων έργων στο σύνολο των εξόδων της Κύπρου, 1879-1927 194

Διάγραμμα 6: Συνολική αξία (£) εξωτερικού εμπορίου Κύπρου, 1878-1930 195

Διάγραμμα 7: Ποσοστό κόστους έργων στο σύνολο των δαπανών για δημόσια έργα στην Κύπρο, 1878-1927 196

Διάγραμμα 8: Συνολική αξία (£) εξαγωγών ανά ομάδες προϊόντων της Κύπρου , 1893-1930 197

Διάγραμμα 9: Συνολική αξία (£) εισαγωγών στην Κύπρο ανά ομάδες προϊόντων, 1893-1930 198

Διάγραμμα 10: Αξία (£) κυριότερων εξαγωγικών προϊόντων Κύπρου, 1878-1930 199

Διάγραμμα 11: Ποσοστό αξίας κυριότερων κυπριακών εξαγωγικών προϊόντων στο σύνολο των εξαγωγών Κύπρου, 1878-1927 200

Διάγραμμα 12: Αξία (£) κυριότερων εισαγωγικών προϊόντων στην Κύπρο, 1878-1930 201

Διάγραμμα 13: Ποσοστό αξίας κυριότερων εισαγωγικών προϊόντων στο σύνολο των εισαγωγών στην Κύπρο, 1878-1927 202

Διάγραμμα 14: Αξία (£) εξαγωγικών κυπριακών προϊόντων και Πρώτος Παγκόσμιο Πόλεμος 203

Διάγραμμα 15: Συνολική αξία (£) κυπριακής πατάτας που εξάγεται από την Κύπρο και Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος 204

Διάγραμμα 16: Τιμή (£) εισαγόμενου αλευριού (ανά cwt) στην Κύπρο και Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος 205

Διάγραμμα 17: Κυριότερες αγορές κυπριακών εξαγωγικών προϊόντων, 1878-1930 ... 206

Διάγραμμα 18: Κυριότεροι προμηθευτές εισαγωγικών προϊόντων στην Κύπρο, 1878-1930 207

Διάγραμμα 19: Μέσος όρος χωρητικότητας πλοίων που εισέρχονται στην Κύπρο, 1880-1930 208

Διάγραμμα 20: Αξία (£) εισαγωγών και εξαγωγών Κύπρου προς βρετανικές αποικίες και προτεκτοράτα, 1880-1930 209

Διάγραμμα 21: Αξία (£) εξαγωγών Κύπρου προς βρετανικές αποικίες και προτεκτοράτα - κυριότερες αγορές (συμπερ. Αιγύπτου 1916-1922), 1878-1930 210

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 22: Αξία (£) εξαγωγών Κύπρου προς βρετανικές αποικίες και προτεκτοράτα, 1878-1930 211
Διάγραμμα 23: Αξία (£) εισαγωγών από βρετανικές αποικίες και προτεκτοράτα-κυριότεροι προμηθευτές (συμπερ. Αιγύπτου 1916-1922), 1880-1930 212
Διάγραμμα 24: Έσοδα (£) Κύπρου από εισαγωγικό φόρο (1880-1930) 213
Διάγραμμα 25: Αξία (£) εισαγόμενου τυριού για κατανάλωση σε νοικοκυριά στην Κύπρο, 1881-1931 214
Διάγραμμα 26: Δημογραφική ανάπτυξη Κύπρου, 1881-1946 215
Διάγραμμα 27: Προσανατολισμός κυπρίων εμπόρων το 1911 216
Διάγραμμα 28: Προσανατολισμός κυπρίων εμπόρων το 1928 217
Διάγραμμα 29: Μέση χωρητικότητα (σε τόνους) πλοίων που εισέρχονται στα κυριότερα κυπριακά λιμάνια, 1880-1930 218
Διάγραμμα 30: Αριθμός ατμόλποιων που εισέρχονται στα κυπριακά λιμάνια ανά σημαία, 1880-1930 219
Διάγραμμα 31: Αξία (£) εισαγωγών στα κύρια κυπριακά λιμάνια, 1878-1930 220
Διάγραμμα 32: Αξία (£) εξαγωγών στα κύρια κυπριακά λιμάνια, 1878-1930 221
Διάγραμμα 33: Ποσοστό αύξησης πληθυσμού στην Κύπρο και στις μεγαλύτερες επαρχίες του νησιού, 1891-1931 222
Διάγραμμα 34: Όγκος παραγωγής κυπριακών βιομηχανιών, 1920-1930 223
Διάγραμμα 35: Αριθμός κυπριακών βιομηχανιών, 1920-1930 224
Διάγραμμα 36: Ποσοστό αναλφαβητισμού στην Κύπρο, 1811-1931 225
Διάγραμμα 37: Ποσοστό Κυπρίων εργαζομένων στη γεωργία (στο σύνολο των εργαζομένων του νησιού), 1891-1931 226
Διάγραμμα 38: ΑΕΠ Κύπρου 1921-1938 227
Σχεδιάγραμμα 1: Λεμεσός 1891 228
Σχεδιάγραμμα 2: Λάρνακα 1891 229
Σχεδιάγραμμα 3: Λιμενικά έργα στην Κερύνεια, 1885 230
Σχεδιάγραμμα 4: Λιμενικοί φανοί, 1911 231
Σχεδιάγραμμα 5: Προτεινόμενες διορθώσεις στο λιμάνι Αμμοχώστου, 1902 232
Σχεδιάγραμμα 6: Προτεινόμενες βελτιώσεις στο λιμάνι Αμμοχώστου, 1926 233
Σχεδιάγραμμα 7: Προτεινόμενη εκβάθυνση στο λιμάνι Πάφου, 1926 234
Σχεδιάγραμμα 8: Προτεινόμενη επέκταση προβλήτας στο Καραβοστάσι, 1926 235
Σχεδιάγραμμα 9: Προτεινόμενες επιδιορθώσεις στις Χελώνες, 1926 236
Σχεδιάγραμμα 10: Όρμοι και Ακρωτήρια, 1911 237
Πίνακας 1: Λιμενικά έργα στην Κύπρο, 1878-1930 238
Πίνακας 2: Αιτήματα για λιμενικά έργα στην Κύπρο, 1878-1927 279
Πίνακας 3: Αριθμός προσωπικού και μέση ετήσια αξία (£) παραγωγής κυπριακών βιομηχανιών, 1935 294
Πίνακας 4 Ατμοπλοϊκή σύνδεση Κύπρου: Εταιρείες, Δρομολόγιο και συχνότητα, 1897-1927 295

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Πίνακας 5 Συνολική αξία (£) εισαγωγών στην Αλεξάνδρεια, Βηρυτό, Αλεξανδρέττα, Γιάφα, Λάρνακα, Λεμεσό και Αμμόχωστο, 1887-1912 299

Πίνακας 6: Συνολική αξία (£) εξαγωγών στην Αλεξάνδρεια, Βηρυτό, Αλεξανδρέττα, Γιάφα, Λάρνακα, Λεμεσό και Αμμόχωστο, 1887-1912 300

Πίνακας 7: Συνολική χωρητικότητα (σε τόνους) ατμόπλοιων που εισέρχονται στα λιμάνια Αλεξάνδρειας, Βηρυτού, Αλεξανδρέττας, Γιάφας, Λάρνακας, Λεμεσού και Αμμοχώστου, 1887-1912 301

Πίνακας 8 Ετήσια αξία (£) εισαγόμενων ειδών πολυτελείας στην Κύπρο, 1880-1927 302

Πίνακας 9 Αριθμός εργαζομένων στις κυπριακές βιομηχανίες, 1891-1931 306

Πίνακας αντιστοιχίας ποσοτήτων και μετρήσεων 307

Γλωσσάρι 308

Πηγές και βιβλιογραφία 310

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Εισαγωγή

Η χρήση των λιμανιών και οι αυξομειώσεις του εξωτερικού εμπορίου της Κύπρου είναι διαχρονικά συνυφασμένες με την οικονομική ιστορία του νησιού. Ήδη από την εποχή του Χαλκού τα λιμάνια της Κύπρου είναι πύλες πρόσβασης και τακτικής επικοινωνίας με τα υπόλοιπα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου. Χρησιμοποιούνται ως ναυτικές βάσεις, πύλες μετακίνησης πληθυσμού και χώροι εξαγωγής των προϊόντων της Κύπρου (ιδιαίτερα χαλκού, ξυλείας και γεωργικών προϊόντων). Η γεωγραφική θέση του νησιού και τα εξαγωγικά του προϊόντα το καθιστούν σημαντικό ναυτικό σταθμό αλλά και κέντρο εμπορίου στην ευρύτερη περιοχή. Από την εποχή του Σιδήρου η Κύπρος καθιερώνεται και ως σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο στην περιοχή. Σταδιακά λοιπόν, ανάλογα με την εμπορική δραστηριότητα, αναπτύσσονται γύρω από το νησί αγκυροβόλια που εξυπηρετούν τις εμπορικές ανάγκες των παραλιακών πόλεων. Ταυτόχρονα, προσφέρουν καταφύγιο σε πλοία από τους ανέμους ενώ, σύμφωνα με τις γραπτές πηγές, χρησιμοποιούνται και ως ναυπηγεία. Ανάμεσα στα λιμάνια που ξεχωρίζουν ήδη από την προϊστορική περίοδο, είναι αυτά του Κιτίου (στη Λάρνακα) και της Αμαθούντας (στη Λεμεσό)[1].

Αυτή η επαφή ανάμεσα στα λιμάνια της Κύπρου και της ανατολικής Μεσογείου για μετακίνηση προϊόντων και επιβατών είναι συνεχής. Κατά την περίοδο της Αγγλοκρατίας οι ίδιες πύλες εισόδου και εξόδου που υπάρχουν από την αρχαιότητα (Λάρνακα, Λεμεσός, Αμμόχωστος, Πάφος, Κερύνεια, Καραβοστάσι κ.ά.) θα συνεχίσουν να εξυπηρετούν τις ανάγκες του νησιού και να πρωταγωνιστούν στην εμπορική δραστηριότητα της Κύπρου.

Σεβόμενη τη μακραίωνη ναυτική και εμπορική πορεία του νησιού, η παρούσα διατριβή στοχεύει στη μελέτη της άγνωστης μέχρι σήμερα ιστορίας των λιμανιών, των λιμενικών έργων και του εξωτερικού εμπορίου της Κύπρου στο διάστημα 1878-1927. Η διατριβή προχωρεί στην για πρώτη φορά ολοκληρωμένη παρουσίαση, ανάλυση και ερμηνεία των διαθέσιμων ποσοτικών και ποιοτικών στοιχείων που συνδέονται με την ανάπτυξη των λιμανιών και του εμπορίου της Κύπρου. Είναι η πρώτη γραπτή αποτύπωση των αποτελεσμάτων μιας μακροχρόνιας και καινοτόμας για τα κυπριακά δεδομένα έρευνας.

[1] Ενδεικτικά για τα λιμάνια της Κύπρου κατά την αρχαιότητα βλ. Stela Demesticha, "Harbours, navigation and trade", στο Despina Pilides, Nikolas Papadimitriou (eds.), *Ancient Cyprus, Cultures in Dialogue, Exhibition Catalogue*, Nicosia 2012, σσ 80-83. Bernard A. Knapp, Stella Demesticha *Mediterranean Connections. Maritime Transport Containers and Seaborne Trade in the Bronze and Early Iron Ages*. California (υπό έκδοση).

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Εμπίπτει στον τομέα της οικονομικής ιστορίας της Κύπρου η οποία, ειδικά για τα πρώτα χρόνια της Αγγλοκρατίας στο νησί, είναι μόνο στοιχειωδώς μελετημένη. Ταυτόχρονα, καταπιάνεται με την εξέταση και ανάλυση δύο σημαντικών πτυχών της οικονομικής ιστορίας του νησιού οι οποίες δεν έχουν τύχει διεξοδικής ανάλυσης μέχρι σήμερα: των λιμανιών και του εξωτερικού εμπορίου της Κύπρου. Η χρήση των λιμανιών και οι αυξομειώσεις στο εμπόριο μελετώνται ταυτόχρονα, διότι πρόκειται για δύο πλήρως συνυφασμένους και αλληλένδετους παράγοντες της οικονομίας ενός τόπου. Εξάλλου η ανάπτυξη και βελτίωση ενός νησιού δεν μπορεί να σχηματιστεί εάν δεν εντάσσεται σε ένα ευρύτερο εμπορικό και λιμενικό δίκτυο.

Ως εκ τούτου, η διατριβή προχωρεί στην ανάλυση και ερμηνεία των ποσοτικών και ποιοτικών στοιχείων που συμβάλλουν στην απάντηση θεμελιωδών ερωτημάτων σχετικών με τη λιμενική και εμπορική ανάπτυξη, αλλά και τη γενικότερη οικονομική πρόοδο της Κύπρου στο διάστημα 1878-1927. Τα ερωτήματα της διατριβής αφορούν τις λιμενικές υποδομές και τα λιμενικά έργα που γίνονται για βελτίωση των υπηρεσιών και τον αντίκτυπό τους στην εμπορική και γενικότερη οικονομική πρόοδο του νησιού. Παράλληλα με όλα αυτά, εξετάζεται η βρετανική αποικιακή οικονομική πολιτική και πώς αυτή εφαρμόζεται στο νησί.

Διευκρινίζεται πως με εξαίρεση το λιμάνι της Αμμοχώστου, στο υπό μελέτη διάστημα δεν υπάρχει άλλο φυσικό λιμάνι στο νησί. Όλες οι υπόλοιπες πύλες εισόδου και εξόδου είναι αγκυροβόλια. Για λόγους όμως που σχετίζονται με την ομαλή ροή της αφήγησης αλλά και για να υπάρχει συνέπεια στην ορολογία που χρησιμοποιείται από τις σύγχρονες με την εποχή πηγές, όταν αναφέρομαι σε λιμάνια εννοώ γενικότερα τα λιμάνια και τα αγκυροβόλια, παρόλο που τεχνικά δεν πρόκειται για συνώνυμους όρους[2]. Στην ίδια κατεύθυνση, λέγοντας εμπόριο εννοώ το εξωτερικό εμπόριο το οποίο αφορά όλες εκείνες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τις εισαγωγές και εξαγωγές.

Για να απαντηθούν τα ερωτήματα της έρευνας τίθενται επιμέρους ζητήματα τα οποία αναλύονται εις βάθος στις τρεις ενότητες στις οποίες χωρίζεται η διατριβή. Συγκριμένα,

[2] Σύμφωνα με: *Λεξικό ναυτικών και ναυτιλιακών όρων*, εκδόσεις Σταφυλίδη, λήμμα Λιμάνι/Harbour και λήμμα Αγκυροβόλιο/Anchorage: http://stafilidis.gr/?p=4011, ανάκτηση Δεκέμβριος 2016: «*Το λιμάνι είναι μια περιοχή σε παραλία ή σε όχθη ποταμού ή λίμνης η οποία ελέγχεται, κάθε παράμετρός της εξετάζεται, γίνεται βυθομέτρηση και πιστοποιείται ότι η περιοχή αυτή είναι κατάλληλη για να γίνει λιμάνι στο οποίο θα μπορεί ένα πλοίο να αράζει χωρίς κίνδυνο και να πραγματοποιεί φόρτωση και εκφόρτωση φορτίου ή ανθρώπων*» και αγκυροβόλιο/anchorage είναι: «*Μέρος όπου μπορεί να αγκυροβολήσει το πλοίο*».

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

κάθε ένα Μέρος αποτελείται από επιμέρους κεφάλαια και υποκεφάλαια. Στο Μέρος Α΄, *Πριν από τον ερχομό των Βρετανών, 1841-1877,* παρουσιάζονται και αναλύονται οι υφιστάμενες λιμενικές υποδομές της Κύπρου από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα έως τις παραμονές της άφιξης των Βρετανών. Ειδικότερα παρουσιάζονται οι λιμενικές υποδομές και εξετάζονται οι λόγοι που αποτρέπουν την υλοποίηση λιμενικών έργων στο νησί. Επιπρόσθετα παρουσιάζεται η μορφή του εξωτερικού εμπορίου, τα εισαγωγικά και εξαγωγικά προϊόντα, το εμπορικό ισοζύγιο και οι έμποροι που δρουν στο διάστημα 1841-1877.

Πιστεύω πως η περιγραφή και ανάλυση των πιο πάνω είναι απαραίτητη για δύο λόγους. Ο πρώτος λόγος σχετίζεται με την καινοτομία της έρευνας αφού αυτή είναι η πρώτη συστηματική καταγραφή των λιμενικών και εμπορικών δεδομένων που επικρατούν από το 1841. Ο δεύτερος λόγος σχετίζεται με την ανάγκη να γίνουν κατανοητές οι επικρατούσες λιμενικές και εμπορικές συνθήκες κατά τα τελευταία χρόνια της Τουρκοκρατίας. Μόνο έτσι θα μπορέσουν να απαντηθούν ερωτήματα σχετικά με τις λιμενικές και εμπορικές συνθήκες που αντιμετωπίζουν οι Βρετανοί ερχόμενοι στο νησί. Κυρίως όμως αυτή η ανάλυση μας επιτρέπει να συγκρίνουμε και να αξιολογήσουμε το βαθμό βελτίωσης που επέρχεται μετά το 1878 στις λιμενικές υποδομές και στην εμπορική ανάπτυξη.

Στο Μέρος Β΄, *Λιμάνια και Λιμενικά έργα, 1878-1927*, γίνεται η πρώτη ολοκληρωμένη παρουσίαση των λιμανιών του νησιού, των λιμενικών υποδομών και των έργων που γίνονται σε αυτά. Για πρώτη φορά στην κυπριακή ιστοριογραφία αναλύεται η γενικότερη βρετανική αποικιακή πολιτική μέσα από τα κριτήρια υλοποίησης των λιμενικών έργων, το κόστος αποπληρωμής τους και ο βαθμός συνεισφοράς κονδυλίων από βρετανικές (χρηματοδότηση από το βρετανικό προϋπολογισμό) και κυπριακές (έσοδα του νησιού) πηγές. Εξετάζεται ποια από αυτά τα έργα ανάπτυξης υποδομών προκύπτουν κατόπιν αιτημάτων Βρετανών και Κυπρίων. Ταυτόχρονα αναλύεται ο βαθμός συνειδητοποίησης της αναγκαιότητας και των ωφελημάτων υλοποίησης λιμενικών έργων από τους Κύπριους βουλευτές, τους εμπόρους, τους κατοίκους των πόλεων και τις εφημερίδες του νησιού. Διευκρινίζεται πως στα λιμενικά έργα συμπεριλαμβάνονται τα έργα στα ίδια τα λιμάνια (αποβάθρες, προβλήτες, λιμενοβραχίονες κ.ά.) και τα έργα στα συνδεδεμένα με αυτά κτίρια όπως τελωνεία, λοιμοκαθαρτήριο, φάρους κ.ά.).

Στο Μέρος Γ΄, *Εξωτερικό εμπόριο και λιμενική κίνηση, 1878-1927,* γίνεται αναλυτική παρουσίαση του εξωτερικού εμπορίου της Κύπρου. Ειδικότερα, αναλύονται τα στατιστικά

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΙΔΟΥ

στοιχεία για τις εισαγωγές και εξαγωγές, τα κυριότερα προϊόντα που εισάγονται και εξάγονται, οι εμπορικοί εταίροι και το εμπορικό ισοζύγιο της Κύπρου. Επίσης, αναλύονται τα ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία που σχετίζονται με την εμπορική και λιμενική κίνηση των σημαντικών λιμανιών (Λάρνακας, Αμμοχώστου, Λεμεσού) και παρουσιάζονται τα αποτελέσματα αυτής της κίνησης στην οικονομική ζωή των παραλιακών πόλεων. Επιπρόσθετα, εξετάζεται ο βαθμός στον οποίο τα λιμενικά έργα βοηθούν στην εμπορική και λιμενική ανάπτυξη των ιδίων των λιμανιών και τελικά στην εμπορική ανάπτυξη ολόκληρης της αποικίας. Ακόμη, συγκρίνεται η εμπορική και λιμενική κίνηση των κυριότερων εμπορικών λιμανιών του νησιού με εκείνη των λιμανιών της νοτιοανατολικής Μεσογείου. Η σύγκριση στοχεύει στο να διαφανούν τα αποτελέσματα της βρετανικής πολιτικής και η εμπορική σπουδαιότητα της Κύπρου στο γεωγραφικό της περιβάλλον. Στο τελευταίο κομμάτι της διατριβής, στα συμπεράσματα, εξετάζεται ως καταληκτικό ερώτημα το μέγεθος της οικονομικής προόδου που προκύπτει από τα νέα δεδομένα (αύξηση εξωτερικού εμπορίου, λιμενικά έργα κ.ά.) και ο αντίκτυπος που αυτή έχει στην αγοραστική δύναμη των πολιτών στο διάστημα 1878-1927.

Πρέπει να διευκρινιστεί πως τα χρονικά όρια της διατριβής δεν είναι τυχαία. Το 1878 είναι η έναρξη της Αγγλοκρατίας στο νησί ενώ το 1927 είναι το έτος κατά το οποίο τερματίζεται η καταβολή του λεγόμενου «Φόρου Υποτελείας», ο οποίος ως τότε περιορίζει τις οικονομικές δυνατότητες της αποικίας[3]. Ειδικότερα, σύμφωνα με την Κυπριακή Συνθήκη (Cyprus Convention) και τις Προσθήκες σε αυτή που συνάπτονται το καλοκαίρι του 1878 για διευθέτηση της μεταφοράς του νησιού υπό βρετανική διοίκηση, η Βρετανία υποχρεώνεται να πληρώνει προς τους Οθωμανούς το πλεόνασμα από τα έσοδα της Κύπρου. Το ποσό αυτό που έχει μείνει γνωστό ως ο «Φόρος Υποτελείας» (στο εξής: Φόρος), καθορίζεται (με βάση το περίσσευμα από τα προηγούμενα έσοδα του νησιού) στις £92800. Το ποσό αυτό αφαιρείται από τα έσοδα του νησιού και καταβάλλεται για την αποπληρωμή των υποχρεώσεων των Αγγλογάλλων τραπεζιτών για το δάνειο του 1855 προς την Τουρκία. Η υπάρχουσα βιβλιογραφία και τα σύγχρονα με την περίοδο κείμενα θεωρούν το Φόρο ως τη μεγαλύτερη τροχοπέδη στην οικονομική ανάπτυξη της αποικίας[4].

---

[3] George S. Georgallides, *A Political and Administrative History of Cyprus, 1818-1926, with a Survey of the Foundations of British Rule*, Nicosia 1979, σ. 21.

[4] Περισσότερες πληροφορίες για το Φόρο βλ. Charles William James Orr, *Cyprus under British Rule*, London 1918, σσ. 46-64. Sir George Hill, *A History of Cyprus*, vol. IV, Cambridge 1952, σσ. 463-487. Georgallides S. George, "The Commutation of Cyprus's payment of the Turkish Debt Change", στο *Επετηρίς Κέντρου Επιστημονικών Ερευνών*, τόμος IV, Λευκωσία 1970-1971, σσ. 379-415. Κύπρος Η. Γιωργαλλής, *Το ζήτημα του «φόρου υποτελείας»: φορολογία και πολιτική στην πρώτη περίοδο της βρετανικής επικυριαρχίας στην Κύπρο*, Λευκωσία 2015 (αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή). Χρίστος Κυριακίδης, *Το κυπριακό*

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Καθώς στο διάστημα μετά το 1927 όταν η δημοσιονομική διαχείριση των Βρετανών και οι προϋπολογισμοί του νησιού σχεδιάζονται χωρίς το βάρος του Φόρου, διαμορφώνεται μια νέα εποχή για την οικονομία του νησιού. Αυτή η νέα περίοδος είναι σημαντικά διαφορετική από το διάστημα 1878-1927 και ως εκ τούτου δεν εξετάζεται στην παρούσα έρευνα.

Σημειώνεται πως τα λιμάνια του νησιού στο διάστημα 1878-1927 χρησιμοποιούνται για τη διακίνηση του εξωτερικού και παράκτιου εμπορίου, για την ακτοπλοϊκή μετακίνηση επιβατών, για τη μετανάστευση και τη μετακίνηση τουριστών. Όλα τα πιο πάνω επηρεάζουν, άλλα λιγότερο και άλλα περισσότερο, την οικονομία του νησιού. Στο διάστημα 1878-1927 αυτό που έχει μεγαλύτερο αντίκτυπο στην ευρύτερη οικονομική δραστηριότητα, στην αγοραστική δυνατότητα των Κυπρίων και στα έσοδα της αποικιακής κυβέρνησης στο νησί, είναι η διακίνηση του εξωτερικού εμπορίου. Για το λόγο αυτό η παρούσα διατριβή επικεντρώνεται μόνο στη μελέτη αυτής της χρήσης των λιμανιών. Εξάλλου, το παράκτιο εμπόριο, η ακτοπλοϊκή μετακίνηση επιβατών, η μετανάστευση και η άφιξη τουριστών χρειάζονται επιμέρους και εις βάθος ανάλυση. Αυτό είναι αδύνατο να επιτευχθεί στο πλαίσιο μίας μόνο διδακτορικής διατριβής. Πέρα από αυτό, η μορφή του υλικού είναι τέτοια που επιβάλλει τη διεξοδική μελέτη μόνο του εξωτερικού εμπορίου. Καθώς τα στατιστικά στοιχεία που έχουν εντοπιστεί δεν έχουν τύχει μέχρι σήμερα παρόμοιας επεξεργασίας, χρειάστηκε να περαστούν σε ειδικό λογισμικό (MS Excel) ώστε να μπορέσουν να αναλυθούν. Αυτό είναι και το μεγαλύτερο συνολικό πρόβλημα που έχω αντιμετωπίσει κατά τη διάρκεια της έρευνας αυτής.

Πέρα από τα πιο πάνω, η οικονομική διάσταση της Αγγλοκρατίας στο διάστημα 1878-1927 έχει μελετηθεί ελάχιστα σε σχέση με τη μεταγενέστερη περίοδο (1930-1960). Με εξαίρεση την εργογραφία του Γ. Σ. Γεωργαλλίδη (βλ. σελ. 5) , την πρόσφατη αδημοσίευτη διατριβή του Κύπρου Η. Γιωργαλλή (*Το ζήτημα του «φόρου υποτελείας»: φορολογία και πολιτική στην πρώτη περίοδο της βρετανικής επικυριαρχίας στην Κύπρο*, Λευκωσία 2015) και τα υπό δημοσίευση άρθρα της γράφουσας, η οικονομική ιστορία δεν έχει μελετηθεί διεξοδικά (ενδεικτικά βλ. «Δημοσιονομική διαχείριση της Κύπρου, 1878-1927: η περίπτωση των δημοσίων επενδύσεων» στο *The Economy of Cyprus in the 20th Century / Η Οικονομία της Κύπρου στον 20ο αιώνα*, "The Great War impact on Cyprus economy; an overview of imports and exports, 1914-1918" στο *The First World War and Cyprus υπό έκδοση)*. Αυτό οφείλεται στα διαθέσιμα στατιστικά

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΤΟΥ

στοιχεία που μας έχει αφήσει η βρετανική αποικιακή κυβέρνηση και τα οποία είναι λιγότερο λεπτομερή για την περίοδο έως το 1927 από εκείνα των επόμενων δεκαετιών[5]. Αυτό κάνει την έρευνα για τα πρώτα χρόνια της Αγγλοκρατίας ακόμα πιο δύσκολη. Παρόλα αυτά στο διάστημα 1878-1927 κατασκευάζονται τα πρώτα έργα υποδομής και γίνονται οι πρώτες οργανωμένες προσπάθειες για βελτίωση του εξωτερικού εμπορίου. Συνεπώς η παρούσα έρευνα έρχεται να δώσει φως σε μια άγνωστη αλλά σημαντική περίοδο της οικονομικής ιστορίας της Κύπρου.

Όπως αναφέρεται πιο πάνω, αυτή είναι η πρώτη μελέτη που προχωρεί σε διεξοδική εξέταση και ανάλυση των λιμανιών και του εξωτερικού εμπορίου της Κύπρου. Μέχρι σήμερα, οι μόνες δημοσιευμένες μελέτες που υπάρχουν για τα λιμάνια του νησιού είναι δύο βιβλία της Άννας Γ. Μαραγκού (*Τα λιμάνια της Κύπρου*, Λευκωσία 1997 και *Θάλασσες της Κύπρου, Χάρτες, Λιμάνια και Καράβια,* Λευκωσία 2003). Πρόκειται για ιστοριοδιφικές μελέτες με χαρακτήρα ανθολογίου. Παρόλο που σε αυτές περιλαμβάνονται πληροφορίες για τα λιμάνια της Κύπρου επί Αγγλοκρατίας, οι μελέτες αυτές επικεντρώνονται κυρίως στην περίοδο από τον 1^{ο} αιώνα π.Χ. έως και τον 16^{ο} αιώνα μ.Χ. Στο βιβλίο που έχει εκδοθεί το 1997 το έναυσμα για την έκδοση έχει δοθεί από το φωτογραφικό αρχείο της εταιρείας Coodes and Partners η οποία κατασκευάζει τα περισσότερα λιμενικά έργα στο νησί στο διάστημα 1885-1960. Παρόλα αυτά η Μαραγκού δεν αναφέρεται στο σύνολο των λιμενικών έργων που γίνονται κατά την περίοδο της Αγγλοκρατίας.

Πέρα από τα βιβλία της Άννας Γ. Μαραγκού, οι δημοσιευμένες πληροφορίες που υπάρχουν για τα λιμάνια και το εξωτερικό εμπόριο βρίσκονται διάσπαρτες κυρίως σε βιβλία γενικής ιστορίας της Αγγλοκρατίας στην Κύπρο. Αυτό οφείλεται πιστεύω, στη μέχρι σήμερα έμφαση της ιστορικής έρευνας στα πολιτικά ζητήματα της περιόδου. Η έρευνα ενδιαφέρεται κυρίως για το ενωτικό ζήτημα, αφήνοντας κατά μέρος τις επιπτώσεις της βρετανικής αποικιακής πολιτικής στην οικονομία του νησιού.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το βιβλίο του Αρχιγραμματέα της αποικιακής κυβέρνησης, Captain C. W. L. Orr (*Cyprus under British rule*, London 1918) στο οποίο υπάρχουν σε σχετικό κεφάλαιο περιορισμένες και γενικές αναφορές για τα λιμάνια και τις αποβάθρες της Κύπρου. Επιπρόσθετα αναφέρονται γενικές πληροφορίες για τα προβλήματα που προκαλούνται από την έλλειψη λιμενικών υποδομών, τις σκέψεις για επιδιορθώσεις και τις γενικές αναφορές στη σταδιακή ανάπτυξη της Αμμοχώστου. Στην

[5] Albert Julius Meyer, Simos Vassiliou, *The Economy of Cyprus*, Cambridge 1962, σ. 9.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

ίδια κατεύθυνση είναι η κλασσική ιστορία της Κύπρου από τον Sir George Hill (*History of Cyprus,* vol. IV, Cambridge 1952) όπου αναφέρονται γενικές πληροφορίες για τις προσδοκίες των Βρετανών από το λιμάνι της Αμμοχώστου, γενικές αναφορές στα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του λιμανιού και σε συγκεκριμένες προτάσεις για μεμονωμένες επιδιορθώσεις. Αναφορές για την κατάσταση των λιμανιών στα τέλη του 19ου αιώνα και για τα πρώτα λιμενικά έργα που γίνονται υπάρχουν και στο έργο του γιατρού και πολιτευτή Φίλιου Ζαννέτου (*Ιστορία της νήσου Κύπρου,* τόμοι Β΄-Γ΄, Λάρνακα 1911-1912). Πέρα από τις αναφορές στις λιμενικές υποδομές, στα πιο πάνω έργα περιλαμβάνονται γενικές πληροφορίες για το εξωτερικό εμπόριο και την οικονομία της Κύπρου.

Περισσότερες πληροφορίες για την κατάσταση του εξωτερικού εμπορίου του νησιού και τις επικρατούσες οικονομικές συνθήκες υπάρχουν στο έργο των A J. Meyer και S. Vassiliou (*The Economy of Cyprus,* Cambridge 1962) το οποίο όμως ασχολείται με το διάστημα μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Η μοναδική έρευνα που καλύπτει το σύνολο της Αγγλοκρατίας είναι το άρθρο της Σιμόνης Αγγελίδη ("The Cyprus Economy under British rule (1878-1960)" στο *The Development of the Cypriot Economy from the prehistoric period to the present day,* Katageorghis V., Michaelides D. (eds.), Nicosia 1996, σσ. 209-230). Πρόκειται για τη μοναδική δημοσίευση που έχει εντοπιστεί και εξειδικεύεται στην οικονομική ιστορία για το σύνολο της Αγγλοκρατίας. Παρόλα αυτά, το άρθρο είναι μία γενική παράθεση όλων των δημοσιευμένων στοιχείων για τις σημαντικές οικονομικές εξελίξεις της περιόδου και δεν προχωρεί σε βάθος ανάλυση.

Διεξοδική μελέτη των οικονομικών πτυχών της κυπριακής ιστορίας έως και το 1931 εντοπίζεται στα έργα του ιστορικού Γ. Σ. Γεωργαλλίδη (*A political and administrative history of Cyprus, 1918-1926: with a survey of the foundations of British rule,* Nicosia 1979, *Cyprus and the governorship of Sir Roland Storrs: the causes of the 1931 crisis,* Nicosia 1985, "The Commutation of Cyprus's payment of the Turkish Debt Change" στο *Επετηρίς Κέντρου Επιστημονικών Ερευνών*, τόμος IV, Λευκωσία 1970-1971, σσ. 379-415). Οι εν λόγω μελέτες όμως δεν εξειδικεύονται στην οικονομική ιστορία της περιόδου ούτε εξετάζουν λεπτομερώς τις λιμενικές υποδομές και τη διάσταση του κυπριακού εξωτερικού εμπορίου.

Για να επιτευχθούν οι στόχοι της διατριβής (παρουσίαση της εξέλιξης των λιμανιών και του εξωτερικού εμπορίου της Κύπρου 1878-1927) έχω κάνει διεξοδική έρευνα σε

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

αδημοσίευτες και δημοσιευμένες πρωτογενείς πηγές. Ειδικότερα, έχω εξετάσει τα αδημοσίευτα έγγραφα των βρετανικών υπουργείων Αποικιών (σειρά CO), Εξωτερικών (σειρά FO), Οικονομικών (σειρά T), Μεταφορών (σειρά MT), Πολέμου (σειρά WO), Εξωτερικών και Κοινοπολιτείας (σειρά FCO), Βρετανικού Ναυτικού (σειρά ADM), του τμήματος Βρετανικών Κυβερνήσεων και Διοικήσεων Εξωτερικού (σειρά CAPG), του τμήματος εμπορίου (σειρά BT) και του Υπουργικού Συμβουλίου (σειρά CAB). Όλα βρίσκονται στα The National Archives (στο εξής TNA) στο Λονδίνο. Σε αυτά έχω αναζητήσει και εντοπίσει την αλληλογραφία ανάμεσα στην αποικιακή κυβέρνηση και σε αξιωματούχους του νησιού με το Λονδίνο. Επίσης έχω μελετήσει πληθώρα σχετικών εκθέσεων για τα λιμάνια, τα λιμενικά έργα, το εξωτερικό εμπόριο και την οικονομία της Κύπρου. Ανάμεσα στις συλλογές του υπουργείου Αποικιών έχω εντοπίσει και μελετήσει και τα Πρακτικά του Νομοθετικού Συμβουλίου της Κύπρου (σειρά CO 69) τα οποία επίσης είναι μια χρήσιμη πηγή πληροφοριών για τα υπό εξέταση ερωτήματα.

Χρήσιμο υλικό, το οποίο έχει συμπληρώσει και ενισχύσει το υλικό από τα The National Archives, έχω μελετήσει στο Κρατικό Αρχείο Κύπρου (στο εξής ΚΑΚ) και ειδικότερα στις συλλογές SA1 (σειρά Secretariat Archives 1) και SA03 (σειρά Secretariat Archives Occupation 3). Επίσης, έχω κάνει έρευνα στο Ιστορικό Αρχείο της Τράπεζας Κύπρου όπου έχω αντλήσει ποιοτικές και ποσοτικές πληροφορίες σχετικά με τις εξελίξεις που επηρεάζουν τις οικονομικές συνθήκες στο νησί. Ιδιαίτερα χρήσιμα μου έχουν φανεί τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στα Πρακτικά των Συνεδριάσεων. Από την έρευνα στο Αρχείο Ιδρύματος Κώστα και Ρίτας Σεβέρη έχω συγκεντρώσει αντίγραφα της αλληλογραφίας του Αμερικανού Προξένου στην Κύπρο για την περίοδο 1835-1878 τα οποία έχω χρησιμοποιήσει κυρίως στο Μέρος Α΄ της διατριβής. Ποσοτικές αλλά και ποιοτικές πληροφορίες έχω αντλήσει και από το Διπλωματικό και Ιστορικό Αρχείο του Υπουργείου Εξωτερικών στην Ελλάδα τις οποίες έχω χρησιμοποιήσει κυρίως στο Μέρος Α΄ και Β΄ της διατριβής.

Πέρα από τα προαναφερθέντα, έχω κάνει έρευνα και σε δύο ιδιωτικά αρχεία. Έχω μελετήσει το αρχείο του πρώην Λιμενάρχη Λεμεσού Πέτρου Αυγουστή το οποίο φυλάσσεται στην οικία του στη Λεμεσό. Σε αυτό έχω εντοπίσει το φωτογραφικό αρχείο των λιμενικών έργων που έχουν υλοποιηθεί στην Κύπρο από τη βρετανική εταιρεία Coodes and Partners καθώς επίσης και μια ολιγοσέλιδη έκθεση με τις εργασίες της εταιρείας στην Κύπρο. Το δεύτερο ιδιωτικό αρχείο είναι αυτό της Οικογένειας Πιερίδη το οποίο φυλάσσεται στο Μουσείο Πιερίδη στη Λάρνακα. Ανάμεσα στα σημαντικότερα

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΠΙΣΤΟΥ

στοιχεία που έχω εντοπίσει στο εν λόγω αρχείο είναι η Αλληλογραφία του Ζ. Δ. Πιερίδη για την περίοδο 1882-1896[6].

Έρευνα έχω κάνει και στο Αρχείο της Ιεράς Αρχιεπισκοπής Κύπρου αλλά εκεί δεν έχω εντοπίσει κάτι σχετικό με τα κεντρικά ερωτήματα της διατριβής. Στο Αρχείο της Αρχής Λιμένων, στο Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Λεμεσού και στο Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Λάρνακας έχω βρει μόνο φωτογραφικό υλικό από τις αποβάθρες και το παραλιακό μέτωπο των πόλεων. Στη διατριβή δε συμπεριλαμβάνεται το φωτογραφικό υλικό των πιο πάνω αρχείων καθώς μέρος αυτού έχει δημοσιευτεί σε ανθολογίες για την ιστορία των παραλιακών πόλεων (βλ. Δημήτρης Θεοδώρου (επιμ.), *Στιγμιότυπα από το παραλιακό μέτωπο της Λεμεσού 1926-1968, Συλλογές David Hallet, Peter Barlow, Πέτρου Αυγουστή,* χ.χ., Αντιγόνη Σολομωνίδου-Δρουσιώτη (επιμ.), *Η ιστορία της πόλης μου, Λεμεσός, Μνήμες παρελθόντων ετών,* Λευκωσία 2008. Αναστασία Σιακαλλή (επιμ.), *Η Ιστορία της πόλης μου, Λάρνακα, Ευωδίας αναπολήσεις,* Λευκωσία 2009).

Πέρα από τα πιο πάνω έχω μελετήσει το δημοσιευμένο πρωτογενές υλικό. Ειδικότερα, έχω εξετάσει το περιεχόμενο των βρετανικών προξενικών και διπλωματικών εκθέσεων που έχουν δημοσιευθεί από την Foreign and Commonwealth Office Library. Η πλήρης σειρά των εκθέσεων αυτών βρίσκεται στη Foyle Special Collections Library στο King's College του Λονδίνου. Αντίγραφα και μέρος αυτών βρίσκεται και Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τραπέζης Ελλάδος και στο βιβλίο *Πηγαί και μελέται της Κυπριακής Ιστορίας, Προξενικά έγγραφα του ΙΘ΄ αιώνος* που έχει επιμεληθεί ο Θεόδωρος Παπαδόπουλος. Παράλληλα έχω μελετήσει τις γαλλικές προξενικές εκθέσεις του 19ου αιώνα, αποσπάσματα των οποίων δημοσιεύονται στο περιοδικό *Κυπριακά Χρονικά*. Ακόμη, έχω μελετήσει τη δημοσιευμένη αλληλογραφία ανάμεσα στον Αρμοστή και το υπουργείο Αποικιών και τις Ετήσιες Εκθέσεις οι οποίες έχουν δημοσιευθεί από τη Βουλή των Κοινοτήτων. Μαζί με τα προαναφερθέντα έχουν εξεταστεί και τα Πρακτικά της Βουλής των Κοινοτήτων (*Hansard Parliamentary Debates*) τα οποία βρίσκονται στη βιβλιοθήκη της Βουλής των Αντιπροσώπων Κύπρου αλλά και διαδικτυακά (http://hansard.millbanksystems.com/commons/). Χρήσιμα στοιχεία έχω αντλήσει και από

[6] Το αρχείο της οικογένειας Πιερίδη είχε αναζητηθεί διότι ο εμπορικός οίκος Ζ. Δ. Πιερίδη δραστηριοποιείται ήδη από την περίοδο της Τουρκοκρατίας (δεκαετία 1860). Ο οίκος ιδρύεται από τον μεγαλέμπορο της Λάρνακας και ναυτιλιακό πράκτορα Ζήνων Δημητρίου Πιερίδη (1839-1911) ο οποίος πέρα από τις εμπορικές του δραστηριότητες ξεχωρίζει για τη δράση του στο Νομοθετικό Συμβούλιο (1883-1886), είναι πρόξενος διαφόρων χωρών στην Κύπρο κ.ά. Περισσότερα για τον Ζ. Δ. Πιερίδη βλ. Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *Βιογραφικόν λεξικόν Κυπρίων, 1800-1920,* Λευκωσία ³1995, λήμμα «Πιερίδης Ζηνων του Δημητρίου, 1839-1911», σ. 258.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΟΥ

τις απογραφές πληθυσμού (*Census of Cyprus*) καθώς επίσης και από πληθώρα εκθέσεων που έχουν συνταχθεί από βρετανούς αξιωματούχους (π.χ. Ralph Oakden, *Report on the finances and economic resources of Cyprus*, London 1935).

Η πολυτιμότερή μου όμως πηγή είναι οι Κυανές Βίβλοι (*The Cyprus Blue Books 1880-1946,* Nicosia 1881-1948) στις οποίες δημοσιεύονται όλες οι απαραίτητες ποσοτικές πληροφορίες για τα υπό εξέταση ερωτήματα. Σε περίπτωση που δε δηλώνεται διαφορετικά, όλες οι ποσοτικές πληροφορίες και τα στατιστικά στοιχεία που αναφέρονται στη διατριβή βασίζονται στα δεδομένα που υπάρχουν στις Κυανές Βίβλους. Σημειώνεται πως για το διάστημα 1880-1882 και 1920-1946 τα στοιχεία που υπάρχουν στις Κυανές Βίβλους αφορούν το ημερολογιακό έτος (Ιανουάριο με Δεκέμβριο). Για όλες τις υπόλοιπες χρονιές τα στοιχεία αναφέρονται στο οικονομικό έτος της αποικίας (Απρίλιος-Μάρτιος) και ως εκ τούτου τα έτη αναγράφονται διπλά (π.χ. 1883-1884). Καθώς οι Κυανές Βίβλοι αρχίζουν από το 1880, τα στατιστικά της περιόδου 1878-1979 προέρχονται από την πρώτη Ετήσια Έκθεση του Αρμοστή στο νησί (*Cyprus Annual Report for the year 1879*, London 1880).

Επιπλέον, έχω μελετήσει επικουρικά τις περιηγητικές μαρτυρίες του 19^{ου} και 20^{ου} αιώνα καθώς και τα δημοσιευμένα έργα και μελέτες των σύγχρονων με την περίοδο Βρετανών και άλλων. Αυτά δημοσιεύονται αυτούσια ή σε περιοδικά της εποχής στην Κύπρο ή τη Βρετανία (π.χ. στο *Macmillan's Magazine*). Ακόμη, έχω εξετάσει το βρετανικό και κυπριακό (ελληνόφωνο και αγγλόφωνο) τύπο της περιόδου. Λόγω της μεγάλης χρονικής έκτασης της έρευνας έχω αποδελτιώσει και μελετήσει το βρετανικό τύπο μόνο για την περίοδο 1878-1882 για να εξεταστούν οι προσδοκίες των Βρετανών από την κτήση της Κύπρου. Για τον ίδιο λόγο (χρονική έκταση διατριβής) από τον κυπριακό τύπο έχω μελετήσει μόνο τις μεγαλύτερες σε κυκλοφορία εφημερίδες που εκδίδονται στο διάστημα 1878-1927 (π.χ. *Αλήθεια* (από το 1881), *Φωνή της Κύπρου* (από 1884), *Ελευθερία* (από 1906) κ.ά.).

Πέρα από όλα τα προαναφερθέντα έχω μελετήσει βεβαίως και την υπάρχουσα δημοσιευμένη βιβλιογραφία. Κατά τη διάρκεια της έρευνας και συγγραφής της διατριβής έχω συμβουλευθεί και το περιεχόμενο πρότυπων μελετών που καταπιάνονται με παρόμοια θέματα. Ο στόχος είναι να εντοπιστούν χρήσιμες μεθοδολογικές προσεγγίσεις που έχουν ήδη εφαρμοστεί σε άλλες έρευνες. Ιδιαίτερα χρήσιμο είναι το βιβλίο της Μαρίας

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΑΠΙΟΤΟΥ

Συναρέλλη, *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα, 1830-1880* (Αθήνα 1989) και του Νίκου Γ. Σβορώνου, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης τον 18ο αιώνα* (Αθήνα 1996).

Διευκρινίζεται πως οι ημερομηνίες των εφημερίδων καταγράφονται όπως είναι γραμμένες στα φύλλα που έχουν χρησιμοποιηθεί. Όπου υπάρχει διπλή αναγραφή (κυρίως) στις εφημερίδες και σε ορισμένες επιστολές γραμμένες από τους Κυπρίους, αυτή αφορά το γρηγοριανό (παλιό) και ιουλιανό (νέο) ημερολόγιο. Αυτό ισχύει μέχρι το 1924 όταν πλέον υιοθετείται και στην Κύπρο το ιουλιανό ημερολόγιο. Επίσης, στους στατιστικούς πίνακες και στις αναφορές εντός του κειμένου, μέχρι το 1922 αναφέρομαι στην Οθωμανική Αυτοκρατορία και από το 1923 και έπειτα στην Δημοκρατία της Τουρκίας[7]. Ο όρος Αρμοστής επίσης χρησιμοποιείται μέχρι το 1925. Από το 1925 και έπειτα όταν η Κύπρος είναι και επίσημα αναγνωρισμένη βρετανική αποικία οι Αρμοστές μετονομάζονται σε Κυβερνήτες[8].

Επιπλέον, να σημειωθεί πως κάνω αναφορά (κυρίως) στην αξία των εισαγωγών και εξαγωγών και όχι στην ποσότητα. Αυτό γίνεται για πρακτικούς λόγους αφού τα προϊόντα δεν μετρούνται όλα με την ίδια μονάδα μέτρησης. Σε περίπτωση που η αξία των προϊόντων αυξομειώνεται λόγω της τιμής πώλησης και αγοράς και όχι της ποσότητας του προϊόντος, προβαίνω σε σχετική διευκρίνιση. Επιπρόσθετα, σημειώνεται πως το μέγεθος των αποβαθρών και το βάθος νερού μετριέται σε πόδια, η χωρητικότητα των πλοίων σε τόνους, οι ποσότητες των γεωργικών προϊόντων σε εκατόβαρο (cwt) και η απόσταση σε μίλια. Έχω επιλέξει αυτές οι μονάδες διότι χρησιμοποιούνται από τις σύγχρονες με την περίοδο πηγές (βλ. πίνακα αντιστοιχίας ποσοτήτων και μετρήσεων).

Πέρα από τα ανωτέρω, σημειώνεται πως με εξαίρεση τις εφημερίδες, σε όλες τις άλλες πηγές που έχουν μελετηθεί η έρευνά μου έχει γίνει θεματικά και όχι χρονολογικά. Από τα πρώτα στάδια της έρευνας έχει γίνει αντιληπτό πως αρκετά στοιχεία για την υπό μελέτη περίοδο βρίσκονται σε εκθέσεις ή έγγραφα τα οποία χρονολογούνται σε μεταγενέστερη ημερομηνία. Για το λόγο αυτό η έρευνά μου έχει επικεντρωθεί και σε έγγραφα και εκθέσεις τα οποία έχουν συνταχθεί και μετά το τέλος της υπό μελέτη περιόδου.

[7] https://en.wikipedia.org/wiki/Ottoman_Empire Ανάρτηση Οκτώβριος 2015.
[8] Για τους Αρμοστές και Κυβερνήτες βλ. http://mkp-archive.blogspot.com.cy/2012/04/british-highcommissioners-and-governors.html Ανάρτηση Οκτώβριος 2015.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Μέσα από τη μελέτη όλων των πιο πάνω, η παρούσα διατριβή φιλοδοξεί να συμπληρώσει το βιβλιογραφικό κενό γύρω από τη βρετανική αποικιακή πολιτική σε θέματα δημοσίων έργων και κυρίως λιμενικών. Επιπρόσθετα προχωρεί στη για πρώτη φορά διεξοδική ανάλυση της μορφής και της σπουδαιότητας του κυπριακού εξωτερικού εμπορίου για την οικονομία του νησιού. Τέλος, συγκρίνει τον όγκο του εξωτερικού εμπορίου του νησιού με εκείνον άλλων περιοχών της ανατολικής Μεσογείου. Όλα αυτά είναι μέρος των αποτελεσμάτων αυτής της καινοτόμας έρευνας που επιτρέπει για πρώτη φορά την τοποθέτηση και εκτίμηση της σπουδαιότητας της Κύπρου όχι μόνο στον πολιτικό (όπως γίνεται συνήθως) αλλά και στον εμπορικό και οικονομικό χάρτη της περιοχής.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Μέρος Α΄: Πριν από τον ερχομό των Βρετανών, 1841-1877

Κεφάλαιο Α1: Πριν από τον ερχομό των Βρετανών, 1841-1877

Στόχοι και μεθοδολογικά προβλήματα

Το Μέρος Α΄ στοχεύει στην παρουσίαση των λιμενικών υπηρεσιών της Κύπρου και του εξωτερικού εμπορίου του νησιού για το διάστημα 1841-1877. Η χρονική περίοδος δεν είναι τυχαία. Κατά τον 19ο αιώνα τα παλαιότερα αναλυτικά στατιστικά στοιχεία (όχι μόνο γενικά σύνολα) που έχουν εντοπιστεί χρονολογούνται στο 1841. Αυτά περιλαμβάνουν τις ποσότητες εισαγωγής και εξαγωγής του κάθε προϊόντος, τις χώρες αγοράς και πώλησης των προϊόντων, τη χωρητικότητα και τις σημαίες των πλοίων που φτάνουν στο νησί. Όπως θα παρουσιαστεί αναλυτικότερα παρακάτω, αυτό οφείλεται στη δραστηριοποίηση βρετανικών εμπορικών οίκων στο νησί το 1841. Στην ίδια κατεύθυνση, το 1877 είναι το τελευταίο ολοκληρωμένο έτος κατά το οποίο το νησί βρίσκεται υπό οθωμανική διοίκηση αφού τον Ιούλιο του 1878 η διοίκηση της Κύπρου περνά στα χέρια των Βρετανών (βλ. Μέρος Β΄).

Τα μεθοδολογικά προβλήματα που έχουν αντιμετωπιστεί κατά την έρευνα και συγγραφή του Μέρος Α΄ σχετίζονται με τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία. Στις δημοσιευμένες πρωτογενείς πηγές που έχουν χρησιμοποιηθεί (προξενικές αλλά και περιηγητικές) σημειώνεται πως οι Οθωμανοί δε διατηρούν επίσημα στατιστικά στοιχεία. Σύμφωνα με τη γαλλική εμπορική έκθεση του 1862 αυτό οφείλεται στην απουσία τάξης η οποία χαρακτηρίζει την οθωμανική διοίκηση[9]. Πέραν αυτού, η απουσία αναλυτικών στατιστικών στοιχείων από τα επίσημα οθωμανικά έγγραφα αντικατοπτρίζει το πόσο παραμελημένο, κακοδιοικούμενο και ήσσονος σημασίας είναι το νησί για τους Οθωμανούς[10].

Επομένως οι αριθμοί που έχουν εντοπιστεί στις πηγές προέρχονται από προφορικές μαρτυρίες ή από μεμονωμένες γραπτές αναφορές των υπαλλήλων της οθωμανικής διοίκησης που συγκεντρώνονται από τους προξένους. Ορισμένες πληροφορίες επίσης, προκύπτουν από προφορικές μαρτυρίες των προυχόντων των εμπορικών κέντρων του νησιού προς τους περιηγητές και προξένους. Άλλες πάλι προέρχονται και από τις έρευνες

---

[9] Νεοκλής Γ. Κυριαζής, «Εμπόριον και ναυτιλία Κύπρου», στο *Κυπριακά Χρονικά*, έτος Θ΄, τεύχος Β΄, Λάρνακα 1933, σ. 146. Albany Robert Savile, *Cyprus*, London 1878, σ. 54. Το αρχειακό υλικό της Οθωμανικής διοίκησης στην Κύπρο δεν είναι προσβάσιμο. Περισσότερα για αυτό βλ. George A. Dionyssiou, *The implementation of the Tanzimat Reforms in Cyprus (1839-1878). An Assessment of the Greek and Ottoman Evidence from Local Sources*, Nicosia 2009, σ. 21: το αρχειακό υλικό της Οθωμανικής διοίκησης στην Κύπρο δεν είναι προσβάσιμο.

[10] Theodore Papadopoulos, *Social and historical data on population (1570-1881)*, Nicosia 1965, σ. 5.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

ατόμων σύγχρονων με την εποχή που έχουν επαγγελματικό ή άλλο ενδιαφέρον για την αξία και τον όγκο των εισαγωγών, των τελωνιακών δασμών κ.ά[11]. Ειδικότερα, συχνά οι ίδιοι οι πρόξενοι δρουν ταυτόχρονα και ως οικονομικοί παράγοντες υπό την ιδιότητα του εμπόρου, του τραπεζίτη, ή και του ιδιοκτήτη γεωργικής γης (η περίπτωση του Robert Hamilton Lang είναι χαρακτηριστική)[12]. Έτσι η δράση τους, καθώς εμπλέκονται στις εμπορικές υποθέσεις προστατεύοντας αρχικά τα δικά τους οικονομικά συμφέροντα μαζί με εκείνα των υπηκόων και των χωρών που εκπροσωπούν, τους επιτρέπει να γνωρίζουν κάποιες από τις ποσοτικές πληροφορίες που σχετίζονται με το εμπόριο της Κύπρου[13]. Συνεπώς, οι αριθμοί που παρατίθενται πρέπει να αντιμετωπίζονται με επιφύλαξη διότι δεν προέρχονται από επίσημες πηγές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Σημειώνεται πως για λόγους που δεν γνωρίζουμε, για το διάστημα 1842-1861 δεν έχουν εντοπιστεί αναλυτικά στοιχεία παρά μόνο για τη χωρητικότητα των πλοίων που φτάνουν στο νησί[14]. Συνεπώς τα στοιχεία που αναλύονται παρακάτω αφορούν το 1841 και την περίοδο 1862-1877. Επίσης, τα στατιστικά στοιχεία που έχουν εντοπιστεί προέρχονται από

---

[11] Στις περιηγητικές και άλλες πηγές υπάρχουν αρκετές πληροφορίες που αναφέρουν την έλλειψη επίσημων στατιστικών στοιχείων. Σύμφωνα με τον Alexander Drummond (Ευγενή, Πρόξενο της Βρετανίας στο Χαλέπι, και συγγραφέα του *Travels through different cities of Germany, Italy, Greece and several parts of Asia* (εκδόθηκε το 1754)), που φτάνει στη Λάρνακα το Μάρτιο του 1745, προσπαθεί να μάθει από τους υπαλλήλους του τελωνείου ποσότητες και αξίες εισαγωγών και εξαγωγών και μέγεθος παραγωγής. Διαπιστώνει πως οι εν λόγω υπάλληλοι δεν έχουν τα στοιχεία που ζητά και σημειώνει πως τα νούμερα που παραθέτει προέρχονται από άλλη πηγή την οποία όμως δεν κατονομάζει. Περισσότερα για αυτό βλ. Alexander Drummond, «Travels through different cities of Germany, Italy, Greece and several parts of Asia», στο Claude Delaval Cobham (transl. and transcr.), *Excerpta Cypria, Materials for a History of Cyprus*, Cambridge 1908, σ. 281. Η απουσία στατιστικών δεδομένων σημειώνεται και στα ακόλουθα: Δημήτριος Μαργαρίτης, *Περί Κύπρου διατριβή περιέχουσα διαφόρους πληροφορίας καταστατικάς, γεωγραφικάς κ.λ. περί της Μεγαλοννήσου ταύτης*, Αθήνα [1849], σ. 1 και Samuel Brawn, *Three months in Cyprus during the winter of 1878-9*, London 1879, σ. 40.

[12] Robert Hamilton Lang, *Cyprus its History, its present resources and future prospects*, London 1878, σσ. v-viii. George A. Dionyssiou, *ό.π.*, σ. 19. Ο Robert Hamilton Lang (1832-1913) δρα στην Κύπρο στο διάστημα 1861-1872. Το 1863 διορίζεται διευθυντής στο παράρτημα της Imperial Ottoman Bank στη Λάρνακα ενώ ταυτόχρονα υπηρετεί και ως υποπρόξενος της Βρετανίας στην Κύπρο. Κατά το τελευταίο έτος της παρουσίας του στο νησί (1871-1872) υπηρετεί ως πρόξενος. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. https://en.wikipedia.org/wiki/Robert_Hamilton_Lang Ανάρτηση Οκτώβριος 2015.

[13] Diamond Jenness, *The economics of Cyprus, A survey to 1914*, Montreal 1962, σσ. 58-60. The National Archives (TNA), FO 78/715, from the British consulate in Cyprus to the Superintendent of the Consulate Service Foreign Office, 9 December 1847. Ali Efdal Özkul, "The consuls and their activities in Cyprus under the Ottoman Administration (1571-1878)", στο *Turkish Studies, International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, vol. 8/2, Ankara-Turkey 2013, σ. 241.

[14] Τα στοιχεία για τη μέση χωρητικότητα των πλοίων (βλ. Διάγραμμα 1) που εισέρχονται στο νησί είναι τα μόνα που δεν προέρχονται αποκλειστικά από τις βρετανικές προξενικές πηγές και έχουν συμπληρωμένα στοιχεία για το διάστημα 1841-1851, 1854-1858, 1861-1871,1873-1877. Για το διάστημα 1841-1847 τα στοιχεία προέρχονται από: Δημήτριος Μαργαρίτης, *ό.π.*, σ. 44. Για το διάστημα 1848-1851 από: Διπλωματικό και Ιστορικό του Υπουργείου Εξωτερικών (Υ.Δ.Ι.Α), Φάκελος 58/Ια2, από Βασιλικόν Ελληνικόν Προξενείον εν Κύπρω προς Υπουργόν επί των Εξωτερικών σχέσεων, 27 Οκτωβρίου 1851. Για το διάστημα 1854-1858 από: Προξενική έκθεσις διά τα έτη 1854-1858 στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *Πηγαί και μελέται της Κυπριακής Ιστορίας, Προξενικά έγγραφα του ΙΘ΄ αιώνος*, Λευκωσία 1980, σσ. 52-65. Για το 1861 από: Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Acting Vice-Consular Lang on the Trade, Navigation and commerce of Cyprus for the year 1861*.

διαφορετικές προξενικές εκθέσεις που δεν ακολουθούν όλες την ίδια μεθοδολογία. Κάποιες δίνουν συνολικά ποσά για εισαγωγές και εξαγωγές μόνο στη Λάρνακα ή τη Λεμεσό, άλλες καταγράφουν συνολικά ποσά για ολόκληρη την Κύπρο, άλλες αναφέρουν αναλυτικά τα προϊόντα που εισάγονται ή εξάγονται ενώ κάποιες αναφέρουν μόνο τα σύνολα ανά χώρα πώλησης και αγοράς[15]. Εξαιτίας όλων των προαναφερθέντων και για να υπάρχει μια σταθερότητα στις αξίες και μονάδες μέτρησης, στα διαγράμματα παρουσιάζονται τα στοιχεία που έχουν αντληθεί από τις βρετανικές προξενικές εκθέσεις οι οποίες είναι και οι πιο πλήρεις[16]. Αυτό συμβάλει στην καλύτερη σύγκριση των ποσοτήτων και των αξιών που παρουσιάζονται στις επόμενες δύο ενότητες που αφορούν την περίοδο της Αγγλοκρατίας.

Παρόλο που τα μεθοδολογικά προβλήματα που αναφέρονται πιο πάνω δημιουργούν σημαντικά προβλήματα στην ερμηνεία και παρουσίαση των στατιστικών στοιχείων, η συγγραφή του Μέρους Α΄ θεωρείται απαραίτητη. Στοχεύει στην κατανόηση των δεδομένων σε επίπεδο λιμενικών υποδομών και εμπορικής δραστηριότητας κατά τα τελευταία χρόνια της Τουρκοκρατίας. Πρόκειται για την πρώτη ολοκληρωμένη καταγραφή των λιμενικών και των συνακόλουθων εμπορικών δραστηριοτήτων από τα μέσα του 19ου αιώνα και έπειτα. Επίσης, αυτή η ανάλυση θεωρείται απαραίτητη διότι συμβάλει στην κατανόηση και σκιαγράφηση των συνθηκών που αντιμετωπίζουν οι Βρετανοί με την άφιξή τους στο νησί. Ταυτόχρονα, βοηθά σημαντικά στη σύγκριση αλλά και κατανόηση της εξέλιξης των λιμενικών υποδομών και του εξωτερικού εμπορίου κατά τα πρώτα πενήντα χρόνια της Αγγλοκρατίας.

Α1α. Λιμενικά έργα και οικονομικές συνθήκες στην Οθωμανική Αυτοκρατορία και την Κύπρο

Α1α. 1. Η Οθωμανική Αυτοκρατορία: γενικά στοιχεία για τα λιμενικά έργα και την οικονομική πολιτική

Στις αρχές του 19ου αιώνα (1800-1826) η Οθωμανική Αυτοκρατορία προσανατολίζεται στη μονοπωλιακή οικονομική πολιτική αποτρέποντας την εξαγωγή πρώτων υλών. Αιτία αυτής της πολιτικής είναι η βιομηχανική επανάσταση και η πρόοδος που αυτή φέρνει στις ευρωπαϊκές και όχι μόνο χώρες. Για να μπορέσει η Οθωμανική Αυτοκρατορία να ανταπεξέλθει στον ανταγωνισμό

[15] Σε κάποιες περιπτώσεις, για προϊόντα που βρίσκονται στην ίδια κατηγορία στην πορεία αλλάζει η ονομασία τους ενώ ταυτόχρονα προστίθενται νέα προϊόντα. Επίσης, αλλάζουν οι μονάδες μέτρησης και από μετρήσιμες γίνονται μη μετρήσιμες ή μη μετατρέψιμες (π.χ. από Hundredweight (Cwt) σε σάκους (sacks)). Ακόμη, σε πολλές περιπτώσεις δεν αναφέρονται οι ποσότητες όλων των προϊόντων. Επιπρόσθετα, για το 1870 απουσιάζουν οι πληροφορίες για την ποσότητα και αξία του κάθε προϊόντος που εξάγεται, για το 1872 για τα προϊόντα που εισάγονται και εξάγονται, ενώ για το 1873 τα στοιχεία που έχουμε αφορούν μόνο το λιμάνι της Λάρνακας. Για το 1875-1876 δεν έχουν εντοπιστεί ποσοτικά στοιχεία για την εισαγωγή δημητριακών, παρά μόνο ποιοτικά.

[16] Εξαίρεση αποτελεί το Διάγραμμα 1. Βλ. υποσημείωση 14.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΤΩΤΟΥ

επιβάλλει τη χρήση των πρώτων υλών μόνο για εσωτερική χρήση. Αυτή η μονοπωλιακή πολιτική όμως σύντομα αποδεικνύεται επιβλαβής αφού οι βιομηχανικές χώρες συνεχίζουν την ανοδική τους πορεία ανεξάρτητα από τις αποφάσεις των Οθωμανών. Παράδειγμα αποτελεί η Αγγλοτουρκική Συμφωνία του 1838, στην οποία φαίνεται ξεκάθαρα η αλλαγή στη μονοπωλιακή πολιτική. Σύμφωνα με τη Συνθήκη, αίρονται τα οθωμανικά μονοπώλια, επιτρέπεται στους βρετανούς εμπόρους η αγορά προϊόντων από οποιαδήποτε περιοχή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, επιβάλλεται εξαγωγικός δασμός 12%, ενώ ο εισαγωγικός δασμός περιορίζεται μόνο στο 5%[17].

Στο διάστημα 1826-1860 η Οθωμανική Αυτοκρατορία, μετά από μία σύντομη περίοδο προσήλωσης στη μονοπωλιακή πολιτική για την προστασία των Οθωμανών εμπόρων (1800-1836), ανοίγει και πάλι τις πύλες της στους Ευρωπαίους υπογράφοντας μαζί τους εμπορικές συνθήκες[18]. Αυτό όμως το άνοιγμα στην Ευρώπη αποδεικνύεται αρνητικό για τους ντόπιους εμπόρους αλλά ιδιαίτερα προσοδοφόρο για τους Ευρωπαίους που μπαίνουν και πάλι στην αγορά της. Έτσι, στο αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα έως και τις αρχές του 20ου αιώνα (1860-1908), η Οθωμανική Αυτοκρατορία επικεντρώνεται στην προστασία των ντόπιων παραγωγών επιβάλλοντας αυξημένους εισαγωγικούς δασμούς. Ο στόχος είναι να περιοριστεί το βρετανικό ελεύθερο εμπόριο το οποίο προκαλεί σημαντικές ζημιές στους ντόπιους παραγωγούς[19].

Όμως, παρά τις προσπάθειες των Οθωμανών, ο οικονομικός φιλελευθερισμός κυριαρχεί και τα ευρωπαϊκά προϊόντα διεισδύουν στο εσωτερικό της Αυτοκρατορίας[20]. Σταδιακά αυτή η ευρωπαϊκή παρουσία παίρνει και τη μορφή επενδύσεων σε δημόσια έργα της Αυτοκρατορίας. Έτσι, καθώς ο «Μεγάλος Ασθενής» δεν μπορεί να αναλάβει αναπτυξιακά

---

[17] Halil Inalcik and Donald Quataert (eds), *An economic and Social History of the Ottoman Empire*, vol. 2: 1600-1914, Cambridge 1994, σ. 763. Για την Αγγλοτουρκική Συμφωνία του 1838 βλ. Charles Issawi (ed), *The economic History of the Middle East 1800-1914, a book of readings*, Chicago 1966, σ. 38.

[18] Halil Inalcik and Donald Quataert (eds), *ό.π.*, σ. 763.

[19] Halil Inalcik and Donald Quataert (eds), *ό.π.*, σ. 763. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο διαφοροποιείται και η Αγγλοτουρκική Συμφωνία του 1838. Ειδικότερα, οι εισαγωγικοί δασμοί σταδιακά αυξάνονται από το 5% στο 8% ενώ οι εξαγωγικοί από το 12% μειώνονται στο 1%. Περισσότερα για αυτό βλ. Charles Issawi (ed), *ό.π.*, σ. 38. Το1861-1862 μία νέα συμφωνία υπογράφεται με τους Ευρωπαίους για περαιτέρω μείωση των εξαγωγικών δασμών. Επίσης, η συμφωνία ενθαρρύνει το εμπόριο των πρώτων υλών προς τις βιομηχανοποιημένες χώρες. Περισσότερα για αυτό βλ. Harry Charles Luke, *Cyprus under the Turks, 1571-1878*, London 1921, σ. 234. Τη δεκαετία του 1860 η Οθωμανική Αυτοκρατορία συνάπτει εμπορικές συμφωνίες με 13 χώρες για να προστατεύσει τα εμπορικά συμφέροντα των υπηκόων της. Περισσότερα για αυτό βλ. Zvi Yehuda Hershlag, *Introduction to the Modern Economic History of the Middle East*, Leiden 1964, σ. 45.

[20] Halil Inalcik and Donald Quataert (eds), *ό.π.*, σ. 763. Η υπεροχή των ευρωπαϊκών προϊόντων έναντι των οθωμανικών και η διείσδυση των Ευρωπαίων στις οθωμανικές αγορές προκαλεί τη σταδιακή κατάρρευση της οθωμανικής οικονομίας. Περισσότερα για αυτό βλ. Kemal H. Karpat, "The transformation of the Ottoman State, 1789-1908", στο *The International Journal of Middle East Studies*, vol. 3, no. 3 July 1972, σ. 247.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

έργα, όλες οι σημαντικές επενδύσεις (κυρίως σε σιδηρόδρομους) γίνονται με εξωτερική χρηματοδότηση[21].

Τα λιμενικά έργα που υλοποιούνται κατά τον 19ο αιώνα είναι ελάχιστα με αποτέλεσμα η τεχνολογία των πλοίων να ξεπερνά κατά πολύ τις διαθέσιμες λιμενικές υπηρεσίες[22]. Το πιο σύγχρονο οθωμανικό λιμάνι είναι εκείνο της Αλεξάνδρειας (γίνεται επί Μωχάμετ Άλι, 1805-1849) οι υποδομές του οποίου έως το 1870 είναι αξιοζήλευτες εντός και εκτός Ευρώπης[23]. Τα ελάχιστα λιμενικά έργα που γίνονται τον 19ο αιώνα υλοποιούνται από ξένες εταιρίες στη Χάιφα (1854), Θεσσαλονίκη (1860-1870), Σμύρνη (1867-1875), Βηρυτό (1894) και Κωνσταντινούπολη (τελευταίο τρίτο του 19ου αιώνα)[24]. Τα αποτελέσματα των έργων είναι άμεσα. Η λιμενική κίνηση στις πόλεις αυτές μέσα σε μια δεκαετία αυξάνεται κατά 50%. Παράλληλα, έως τις αρχές του 20ου αιώνα όλα τα πιο πάνω λιμάνια στα οποία γίνονται τα έργα (με εξαίρεση αυτό της Χάιφας) μετατρέπονται σε κομβικά λιμάνια της Αυτοκρατορίας[25].

Α1α. 2. Λιμενικά έργα και οικονομικές συνθήκες στην Κύπρο

Κατά το 1841 και 1862-1877 δε γίνεται κανένα λιμενικό έργο στην Κύπρο. Από τα στοιχεία που έχουν εντοπιστεί γνωρίζουμε πως κάποια στιγμή μετά την άφιξη των Οθωμανών στο νησί (1571) κατασκευάζονται ξύλινες αποβάθρες σε Λάρνακα, Λεμεσό, Αμμόχωστο, Πάφο, Κερύνεια, Ζύγι, Καραβοστάσι, Πισσούρι, Λατσί, Ακανθού και

---

[21] Zvi Yehuda Hershlag, *ό.π.*, σσ. 47-52. Παράδειγμα αποτελούν οι βρετανικές ιδιωτικές επενδύσεις στην κατασκευή σιδηροδρόμων. Π.χ. το 1856 ο σιδηρόδρομος Σμύρνης – Αϊδίνιου, το 1857 ο σιδηρόδρομος Βάρνα- Ρουτσούκ κ.ά.

[22] Halil Inalcik and Donald Quataert (eds), *ό.π.*, σ. 802.

[23] May Seikaly, "Haifa at the crossroads: an outpost of the new world order", στο Leila Tarazi Fawaz, Christofer A. Bayly (eds), *Modernity and culture from the Mediterranean to the Indian Ocean,* New York 2002, σ. 97. Ο Μωχάμετ Άλι (1805-1849), φροντίζει να μεγαλώσει και να εμβαθύνει το λιμάνι της Αλεξάνδρειας ώστε να μπορούν να αγκυροβολούν μέσα σε αυτό τα μεγάλα πλοία της εποχής. Ταυτόχρονα, κατασκευάζει προκυμαία για χρήση από τους εμπόρους, σιδηροδρομική γραμμή που τη συνδέει με τις αποθήκες προϊόντων καθώς επίσης και καινούργιο κτίριο τελωνείου και αποθήκες. Περισσότερα για αυτό βλ. Charles Issawi (ed), *ό.π.*, σσ. 406, 413.

[24] Halil Inalcik and Donald Quataert (eds), *ό.π.*, σ. 802. Gelina Harlaftis and Vassilis Kardasis, "International shipping in the eastern Mediterranean and the Black sea: Istanbul as a maritime centre, 1870-1910", στο Şevket Pamuk and Jeffrey G. Williamson (eds.), *The Mediterranean Response to Globalization before 1950*, London 2000, σσ. 250-251. Οι επενδύσεις των Ευρωπαίων στη Σμύρνη (τελωνείο, προκυμαία, δρόμοι, σιδηρόδρομος) τους δίνουν τη δυνατότητα να διεισδύσουν στο εσωτερικό των χωρών σε οικονομικό και πολιτικό επίπεδο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η περίπτωση των Βρετανών που μετά την επένδυσή τους στο σιδηρόδρομο Σμύρνης-Αϊδίνιου (1865) ελέγχουν το μισό εμπόριο της πόλης. Περισσότερα για αυτό βλ. Elena Frangakis, "The Port of Smyrna in the 19th century", στο Apostolos E. Vacalopoulos, Constantinos D. Svolopoulos, Bela K. Kiraly (eds.), *Southeastern European maritime commerce and naval policies from the mid eighteenth century to 1914*, Thessaloniki 1988, σσ. 267-268. Η προκυμαία της Σμύρνης κατασκευάζεται από μία Γαλλική εταιρεία η οποία έχει και τη διαχείρισή της έως τα μέσα της δεκαετίας του 1930. Κατά το συγγραφέα πρόκειται για ένα εντυπωσιακό αξιοθέατο. Περισσότερα για αυτό βλ. Philip Mansel, *Levant, Splendour and Catastrophe on the Mediterranean*, Edinburgh 2010, σ. 156. Σύμφωνα με: May Seikaly, *ό.π.*, σ. 100: η προβλήτα στη Χάιφα κατασκευάζεται το 1857 από Ρώσους για να διευκολυνθούν οι ορθόδοξοι που μεταβαίνουν για προσκύνημα στους Αγίους Τόπους.

[25] Halil Inalcik and Donald Quataert (eds), *ό.π.*, σ. 803.

Σαλαμίνα[26]. Τα μόνα έργα που υλοποιούνται από τα μέσα του 19ου αιώνα και σχετίζονται με τα σημεία αποβίβασης και επιβίβασης στις ακτές του νησιού είναι η μεγέθυνση του σταθμού λοιμοκαθαρτηρίου της Λάρνακας το 1846, το κτίσιμο δύο φάρων (Κάβο Γάτα, Κάβο Κίτι), του λιμενικού φανού στη Λάρνακα το 1864 και η εγκατάασταση της *atracis* στην αποβάθρα της Λάρνακας ππου χρησιμοποιείται για τη συμπίεση μεταξιού, μαλλιού και βάμβακος[27]. Πέρα όμως από αυτά, από το νησί απουσιάζουν οι σύγχρονες λιμενικές υποδομές και το οδικό δίκτυο. Αυτό δυσχεραίνει την πρόσβαση στα σημεία αποβίβασης και επιβίβασης αλλά και γενικότερα στους χώρους παραγωγής των εξαγωγικών προϊόντων. Συγκεκριμένα, στο νησί υπάρχει μόνο ένας αμαξιτός δρόμος που συνδέει την πρωτεύουσα του νησιού, τη Λευκωσία, με το επίνειο της, τη Λάρνακα[28]. Πέρα από τον αμαξιτό δρόμο, υπάρχουν μόνο μονοπάτια γεγονός που δυσκολεύει τη μετακίνηση και την εμπορική ανάπτυξη γενικότερα. Εξάλλου η διακίνηση από τα μονοπάτια είναι τόσο δύσκολη που ο πληθυσμός επιλέγει την ακτοπλοϊκή μεταφορά προϊόντων[29].

---

[26] Οποιεσδήποτε πληροφορίες σχετικές με την πρωτοβουλία για την κατασκευή των εν λόγω αποβαθρών και το κόστος κατασκευής τους δεν έχουν εντοπιστεί. Περισσότερα στοιχεία για τις αποβάθρες στα εν λόγω σημεία βλ. Υ.Δ.Ι.Α, Φάκελος 58/3, από Β. Υποπροξενείον της Ελλάδος εν Λαρνάκι Κύπρου προς Πρωθυπουργόν και Υπουργόν των Εξωτερικών, 3 Ιουνίου 1875. Κρατικό Αρχείο Κύπρου (ΚΑΚ), SA1/735/1913/1, from Local Commander of Police, Famagusta, to the High Commissioner of Famagusta, 9 January 1914. The National Archives (TNA), CO 69/33, Cyprus, Minutes of the legislative council, session of 1917, 3 May 1917 and 6 June 1917. ΚΑΚ, SA1/557/1930, Data in connection with trigonometrical stations in the vicinity of Famagusta Bay for the Hydrographic Department Admiralty, London 1930. *The Mediterranean Pilot, comprising coast of France, and of Italy to the Adriatic; African coast from Jerbah to El Arish; coasts of Karamania and Syria, together with the Tusan Archipelago, and Islands of Corsica, Cyprus, Rhodes, Scarpanto, and Casso,* vol. II, London 1877, σσ. 262-263. *The Mediterranean Pilot, Comprising coast of France, and of Italy to the Adriatic; African Coast from Jebrah to El Arish; coasts of Karamania and Syria together with Tuscan Archipelago and Island of Corsica and Cyprus, Second edition, Printed for the Hydrographic office Admiralty*, vol II , London 1885, σ. 291. Samuel Baker, *Cyprus as I saw it in 1879*, London 1879, σ. 216. Ευστάθιος Παρασκευά Παλαίμαχος, *Παλαιαί αναμνήσεις και έξι κείμενα του Ξενοφώντος Π. Φαρμακίδη, Η Λεμεσός κατά τον 19ον αιώνα*, Τίτος Κολώτας (Επιμ.), Λεμεσός 1996, σσ. 59-66.

[27] TNA, FO 195/102, from the Consul of Cyprus to Her Majesty's Ambassador of Constantinople, 4 February 1846. Diamond Jenness, *ό.π.*, σ. 110. Gilles Grivaud, «Δίκαιον-Οικονομία», στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος (επιμ.), *Ιστορια της Κύπρου,* τόμος στ΄, Λευκωσία 2011, σ. 359. Η συντήρηση των φάρων και του λιμενικού φανού στη Λάρνακα είναι στα χέρια γαλλικής εταιρείας η οποία αναλαμβάνει το φωτισμό όλων των ακτών ανάμεσα στην Τουρκία και τη Χάιφα έως και το 1885. Περισσότερα για αυτό βλ. TNA, CO 67/1, from the High Commissioner of Cyprus to the Marquis of Salisbury, 18 November 1878: Σύμφωνα με: TNA, FO 195/102, from the Consul of Cyprus to Her Majesty's Ambassador of Constantinople, 4 February 1846: Το λοιμοκαθαρτήριο τετραπλασιάζεται σε μέγεθος επειδή οι Βρετανοί αποφασίζουν να μετατρέψουν τη Λάρνακα σε Σταθμό Καραντίνας για τα πλοία, τα προϊόντα και τους επιβάτες που κινούνται στα γειτονικά της παράλια. Το λοιμοκαθαρτήριο θα επιθεωρείται από Ευρωπαίο υπάλληλο και έχει εκτιμηθεί πως η κίνηση αυτή θα αναβαθμίσει το εμπόριο του νησιού. Η απουσία αναλυτικών στοιχείων για τη δεκαετία του 1840 και 1850 (με εξαίρεση το 1841) δεν επιτρέπει να εξετάσουμε εάν το έργο φέρνει τα ποθούμενα αποτελέσματα.

[28] Albany Robert Savile, *ό.π.*, σ. 54. Φίλιος Ζαννέτος, *Ιστορία της νήσου Κύπρου από της Αγγλικής Κατοχής μέχρι σήμερον*, τόμος Β΄, Λάρνακα 1911, σ. 70. Η κατασκευή του δρόμου ξεκινά το 1865 και παρόλο που ολοκληρώνεται έξι χρόνια αργότερα ο δρόμος δε χαρακτηρίζεται για την καλή του ποιότητα. Περισσότερα για αυτό βλ. Robert Hamilton Lang, *Cyprus its History, ό.π.*, σ. 296.

[29] Diamond Jenness, *ό.π.*, σ. 111. Albany Robert Savile, *ό.π.*, σ. 54.

Επομένως, παρά τις αισιόδοξες διακηρύξεις της περιόδου του Τανζιμάτ δεν παρουσιάζεται καμία βελτίωση στις υποδομές του νησιού και τα φιρμάνια του Σουλτάνου για αναδιοργάνωση δεν εφαρμόζονται[30]. Η αιτία όλων αυτών είναι η αδιαφορία των Οθωμανών για την Κύπρο την οποία δε θεωρούν κερδοφόρα. Αυτό σε συνδυασμό με την έλλειψη ασφάλειας που εμπνέει η οθωμανική διοίκηση στο νησί απομακρύνει και ενδεχόμενες ευρωπαϊκές επενδύσεις[31]. Έτσι το νησί μένει χωρίς έργα υποδομής εξαιτίας της έλλειψης κεφαλαίων. Συνεπώς, στα μέσα του 19ου αιώνα η Κύπρος πόρρω απέχει από το εμπορικά ανθισμένο νησί του 16ου αιώνα που προμηθεύει με βαμβάκι τις βρετανικές εταιρείες[32]. Όλα αυτά μαζί με τη δυσβάσταχτη για τους Κυπρίους οθωμανική φορολογία, την κακοδιοίκηση[33] και τις δυσμενείς κλιματολογικές συνθήκες για τη σοδειά (ξηρασία, ακρίδες κ.ά.), δυσχεραίνουν την οικονομική κατάσταση των κατοίκων. Αποτέλεσμα όλων αυτών η μετανάστευση τμήματος του πληθυσμού[34].

Α1β. Οι λιμενικές υποδομές της Κύπρου και η ναυτική σύνδεση

Α1β. 1. Λιμενικές υποδομές

Στα μέσα του 19ου αιώνα στο νησί υπάρχουν 36 αγκυροβόλια[35]. Το μοναδικό από αυτά που είναι λιμάνι (και όχι απλά αγκυροβόλιο), είναι το φυσικό λιμάνι της Αμμοχώστου, το οποίο στα χρόνια των Ενετών είναι το καλύτερο λιμάνι του νησιού.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο ιατρός και πολιτευτής Φίλιος Ζαννέτος, κατά την Τουρκοκρατία τα λιμάνια της Κύπρου είναι καλυμμένα με χώμα και βρίσκονται «*εν τη φυσική αυτών καταστάσει απροστάτευτοι από παντός τεχνητού έργου, απροίκιστοι δ'*

---

[30] Περισσότερα για την περίοδο του Τανζιμάτ στην Κύπρο βλ. Gilles Grivaud, «Δίκαιον-Οικονομία», *ό.π.*, σσ. 269-378.
Σύμφωνα με: Αντώνης Α. Μαδέλλα, «Η εφαρμογή των κανόνων ιδιωτικού ναυτικού δικαίου στην Κύπρο επί Τουρκοκρατίας (1570-1878)», στο *Επιθεώρηση Κυπριακού Δικαίου,* Ιανουάριος – Μάρτιος 1992 (1), τεύχος 37 τόμος 10, σσ. 6045-6062, George A. Dionyssiou, *ό.π.*, σ. 168, Sir George Hill, *ό.π.*, σσ. 222-223: τα μόνα θετικά αποτελέσματα στο νησί από τις διακηρύξεις της περιόδου του Τανζιμάτ (1836-1878) περιορίζονται στους κανόνες ιδιωτικού ναυτικού δικαίου και στη δημιουργία εμποροδικείο στη Λάρνακα στα μέσα της δεκαετίας του 1850.

[31] Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Larnaca, Report by Acting Consul Riddell on the trade and commerce of Cyprus for the year 1874*. George A. Dionyssiou, *ό.π.*, σ. 17.

[32] «Excerpta Cypria», στο *Κυπριακά Χρονικά*, έτος Α΄, Τεύχος Β΄, Λάρνακα 1923, σ. 41. Robert Hamilton Lang, *Cyprus its History*, *ό.π.*, 1878, σ. 228. Harry Charles Luke, *ό.π.*, σσ. 86-87, 89, 102. George A. Dionyssiou, *ό.π.*, σ. 19.

[33] Σύμφωνα με George A. Dionyssiou, *ό.π.*, σ. 166: σε διάστημα 39 ετών (1839-1878) στην Κύπρο υπηρετούν 35 κυβερνήτες. Η ολιγόμηνη θητεία τους είναι αποτρεπτική τόσο για να κατανοήσουν όσο και να προσπαθήσουν να βελτιώσουν τα προβλήματα του νησιού. Προτεραιότητά τους είναι η απόκτηση όσο το δυνατό μεγαλύτερου οικονομικού οφέλους.

[34] George A. Dionyssiou, *ό.π.*, σ. 166. Σύμφωνα με: Sir George Hill, *ό.π.*, σσ. 1, 80: η γενικότερη παρακμή στην Κύπρο ξεκινά από τα τέλη του 17ου αιώνα και ήδη από τα μέσα του 18ου αιώνα το νησί χαρακτηρίζεται από φτώχια, θνησιμότητα, υψηλή φορολογία και μετανάστευση για αποφυγή της. Περισσότερα για τη μετανάστευση λόγω της δυσβάσταχτης φορολογίας και της άσχημης οικονομικής κατάστασης στο νησί βλ. Fred H. Fisher, *Cyprus our new colony and what we know about it*, London 1878, σσ. 102-103.

[35] Harry Charles Luke, *ό.π.*, σσ. 180-181.

εντελώς δι' ευκολυντικών μέσων επιβιβάσεως και αποβιβάσεως»[36]. Οι αποβάθρες που υπάρχουν είναι ξύλινες κατασκευές οι οποίες κατά τη διάρκεια των χειμερινών μηνών καταστρέφονται με την πρώτη τρικυμία[37]. Η παντελής απουσία στοιχειωδών λιμενικών υποδομών είναι τέτοια που εμποδίζει όχι μόνο τη λιμενική και εμπορική ανάπτυξη αλλά δυσχεραίνει και την ανάπτυξη της αλιείας[38].

Στα μέσα του 19ου αιώνα τα μόνα ασφαλισμένα αγκυροβόλια που υπάρχουν στο νησί βρίσκονται στη νότια πλευρά και είναι εκείνα της Λάρνακας, Λεμεσού και Αμμοχώστου. Σε αυτά τα νερά είναι σχετικά βαθιά και τα πλοία αγκυροβολούν σε απόσταση από την ακτή. Από εκεί τα εμπορεύματα φορτώνονται και οι επιβάτες επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε μαούνες για να φτάσουν στην ακτή[39]. Όλα τα υπόλοιπα αγκυροβόλια του νησιού (Πάφος, Κερύνεια κ.ά.) είναι σε αβαθή νερά γι' αυτό και προσεγγίζονται μόνο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και όταν υπάρχει νηνεμία[40].

Καθόλη τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας, από το σύνολο των ασφαλισμένων αγκυροβολίων, το σημαντικότερο και εμπορικότερο είναι εκείνο της Λάρνακας. Όταν δεν υπάρχουν νοτιοδυτικοί και νοτιοανατολικοί άνεμοι τα πλοία μπορούν να προσεγγίσουν τη Λάρνακα με ασφάλεια[41]. Κατά τις μέρες όμως που η πόλη είναι εκτεθειμένη στους ανέμους, τα καράβια παραμένουν στα ανοικτά έως και ένα μήνα μέχρι οι καιρικές συνθήκες να τους επιτρέψουν να αποβιβάσουν τους επιβάτες και να ξεφορτώσουν τα προϊόντα τους[42]. Η εκφόρτωση και αποβίβαση γίνεται στις διάφορες ξύλινες αποβάθρες που υπάρχουν διάσπαρτες σε διάφορα σημεία του παραλιακού μετώπου της πόλης. Κατά

---

[36] Φίλιος Ζαννέτος, τόμος Β΄, *ό.π.*, σ. 258.

[37] Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus. Report by Consul Watkins on the trade and commerce of the island of Cyprus for the year 1877.*

[38] Προξενική έκθεσις διά τα έτη 1854-1858, στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.,* σ. 60.

[39] Άννα Γ. Μαραγκού, *Θάλασσες της Κύπρου, Χάρτες, Λιμάνια και Καράβια, 13ος-19ος αιώνας,* Λευκωσία 2003, σ. 220.

[40] Robert Hamilton Lang, *Cyprus its History, ό.π.*, σ. 299. Δημήτριος Μαργαρίτης, *ό.π*, σσ. 6-7. Albany Robert Savile, *ό.π.*, σσ. 68-69. Σύμφωνα με: Δημήτριος Μαργαρίτης, *ό.π.*, σσ. 6-7, Αθανάσιος Α. Σακελλάριος, *Τα κυπριακά: ήτοι πραγματεία περί γεωγραφίας, αρχαιολογίας, στατιστικής, ιστορίας, μυθολογίας και διαλέκτου της Κύπρου εις τρεις τόμους*, τόμος Α΄, Αθήνα 1855, σ. 102, Albany Robert Savile, *ό.π.*, σσ. 68-69, John Joseph Lake, *Ceded Cyprus: Its History, Condition, Products and Prospects*, London 1878, σ. 12: η Πάφος και η Κερύνεια είναι παραμελημένα λιμάνια, γεμάτα με λάσπη, άμμο και ακαθαρσίες. Έχουν και τα δύο αβαθή πυθμένες και είναι εκτεθειμένα σε ανέμους. Στο λιμάνι της Πάφου υπάρχουν συσσωρευμένες πέτρες εξαιτίας δύο κατεστραμμένων μόλων που υπήρχαν παλαιότερα. Η αποβάθρα στην Κερύνεια καταστρέφεται πολύ συχνά επειδή το λιμάνι είναι συνεχώς εκτεθειμένο σε βόρειους ανέμους. Όλα αυτά κάνουν την Πάφο και την Κερύνεια τα λιγότερο ασφαλισμένα αγκυροβόλια του νησιού.

[41] Προξενική έκθεσις διά τα έτη 1854-1858, στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.,* σ. 56. Εμπορική έκθεσις του έτους 1856, στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.,* σ. 67. Albert Robert Savile, *ό.π.,* σ. 67. Άννα Γ. Μαραγκού, *ό.π.*, 2003, σ. 212.

[42] Malcolm Laing Meason, «Ένα δεκαπενθήμερο στην Κύπρο, 1878», στο Κυριάκος Ν. Δημητρίου, *Επι Ανάσσης Βικτωρίας*, Αθήνα 2009, σ. 195. Albany Robert Savile, *ό.π.*, σ. 70.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

τους χειμερινούς όμως μήνες οι αποβάθρες είτε καταστρέφονται ολοσχερώς είτε αλλοιώνονται[43]. Η αποβάθρα που χρησιμοποιείται περισσότερο είναι η ξύλινη αποβάθρα κοντά στο κάστρο[44] της πόλης την οποία οι σύγχρονες πηγές ονομάζουν *μαρίνα*[45]. Σε αντίθεση με τις υπόλοιπες αποβάθρες, αυτή φτάνει σε βαθιά νερά σε σχετικά μικρή απόσταση από την ακτή[46]. Πλησίον της βρίσκονται όλες οι σχετικές με το λιμάνι υπηρεσίες όπως είναι το τελωνείο, το φρουραρχείο και τα ναυτιλιακά πρακτορεία για εξυπηρέτηση των ναυτιλιακών και εμπορικών εργασιών[47].

Μετά τη Λάρνακα, το λιμάνι της Λεμεσού είναι το δεύτερο σε κατανομή εμπορικό λιμάνι του νησιού. Οι διάφορες ξύλινες αποβάθρες που υπάρχουν στο παραλιακό μέτωπο της πόλης είναι εκτεθειμένες στους ανατολικούς και βορειοανατολικούς ανέμους. Παρόλα αυτά η κεντρική αποβάθρα της Λεμεσού θεωρείται καλύτερη κατασκευή από εκείνη της Λάρνακας και κατά τους χειμερινούς μήνες έχει λιγότερες φθορές[48].

Στα μέσα του 19ου αιώνα, το τρίτο και τελευταίο ασφαλισμένο αγκυροβόλιο είναι το λιμάνι της Αμμοχώστου το οποίο είναι σε αχρηστία ήδη από την αρχή της Τουρκοκρατίας[49]. Στον πυθμένα του λιμανιού υπάρχει συσσωρευμένη λάσπη και κομμάτια από την προκυμαία που άλλοτε υπήρχε εκεί. Η είσοδος του λιμανιού, αν και έχει ικανοποιητικό μέγεθος είναι φραγμένη από πέτρες που έχουν πέσει από έναν κατεστραμμένο φάρο που υπήρχε εκεί. Εξαιτίας των ξένων σωμάτων και της λάσπης ο πυθμένας είναι αβαθής, το λιμάνι μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο για τα μικρά πλοία που κάνουν ακτοπλοΐα, ενώ δεν μπορούν να εισέλθουν σε αυτό πλοία μεγαλύτερα των 100-120 τόνων. Στην περίπτωση που ένα πλοίο ξεπερνά τους 250 τόνους τότε αυτό θα πρέπει να

---

[43] Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus. Report by Consul Watkins on the trade and commerce of the island of Cyprus for the year 1877*.

[44] Το κάστρο στο νότιο μέρος του παραλιακού μετώπου της Λάρνακας κτίζεται τον 14ο αιώνα και εγκαταλείπεται τον 16ο αιώνα. Οι Οθωμανοί το ανοικοδομούν τον 17ο αιώνα. Περισσότερα για αυτό βλ.http://www.mcw.gov.cy/mcw/da/da.nsf/All/200C553FA20CFAFDC2257199002F0A2E?OpenDocument διαθέσιμο Οκτώβριος 2015.

[45] Albany Robert Savile, *ό.π*, σ. 67. http://larnacainhistory.wordpress.com διαθέσιμο Οκτώβριος 2014.

[46] Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report, General and Statistical, by Mr. Vice-Consul White, Cyprus, January 16, 1863.*

[47] Γιώργος Γεωργής, «Τουρκοκρατία: από τις Αλυκές στη Λάρνακα, από το ΙΣΤ΄ στο ΙΘ΄ αιώνα (1570-1878)», στο *Ιστορία της Λάρνακας*, Λάρνακα 2005, σ. 111.

[48] Προξενική έκθεσις διά τα έτη 1854-1858, στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.,* σ. 56. Προξενική έκθεσις του έτους 1856, σ. 278. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report, General and Statistical, by Mr. Vice-Consul White, Cyprus, January 16, 1863. The Mediterranean Pilot*, vol. II, London 1877, *ό.π.*, σσ. 262-263. Albany Robert Savile, *ό.π.*, σ. 68.

[49] Άννα Γ. Μαραγκού, *ό.π.*, σ. 211. Σύμφωνα με τον Fr. Etienne de Lusignan, στο βιβλίο του Chronograffia το λιμάνι της Αμμοχώστου έχει γεμίσει με λάσπη και βρίσκεται σε αχρηστία ήδη από το 1573. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Fr. Etienne de Lusignan, «Chorograffia», σσ. 119-122, στο Claude Delaval Cobham (transl. and trancr.), *Excerpta Cypria, ό.π.*, σ. 122.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

εισέρχεται στο λιμάνι χωρίς φορτίο[50]. Σε αντίθετη περίπτωση αγκυροβολεί εκτός του λιμανιού. Αυτά τα πλοία εξυπηρετούνται από αποβάθρα που υπάρχει στη βόρεια πλευρά του λιμανιού. Η προσέγγιση της αποβάθρας μπορεί να γίνει με ασφάλεια μόνο όταν δε φυσούν ανατολικοί και νότιοι άνεμοι[51].

Α1β. 2. Ναυτική σύνδεση

Από το σύνολο των ασφαλισμένων αγκυροβολίων του νησιού, πρώτα στη Λάρνακα και δευτερευόντως και σπανιότερα στη Λεμεσό, φτάνουν τα πλοία των μεγάλων ατμοπλοϊκών εταιρειών της εποχής[52]. Μετά το άνοιγμα του «Lloyd's Post Office» στη Λάρνακα στα μέσα του 19ου αιώνα, η ατμοπλοϊκή εταιρεία Austrian Lloyd φτάνει κάθε δεκαπενθήμερο σε διαδρομή που περιλαμβάνει τη Βηρυτό, το Πορτ Σάιντ και την Αλεξάνδρεια. Τα πλοία της μεταφέρνουν επιβάτες, προϊόντα και ταχυδρομείο[53].

Πέρα από την εταιρεία Austrian Lloyd, οι υπόλοιπες ατμοπλοϊκές εταιρείες (π.χ. Messageries Maritimes) προσεγγίζουν το νησί σε περιστασιακή βάση όποτε υπάρχει αρκετό εμπόρευμα για εξαγωγή ή εισαγωγή. Εάν το εμπόρευμα δεν είναι ικανοποιητικό, τότε οι επιβάτες και τα εμπορεύματα μένουν στην Αλεξάνδρεια, το Πορτ Σάιντ ή την Βηρυτό μέχρι να μαζευτεί αρκετό φορτίο για να έρθουν στη Λάρνακα. Το νωρίτερο που συμβαίνει αυτό είναι μία φορά το μήνα[54].

---

[50] Προξενική έκθεσις διά τα έτη 1854-1858, στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.,* σ. 56. Προξενική έκθεσις του έτους 1856, σ. 278. Δημήτριος Μαργαρίτης, *ό.π.*, σ. 7. Αθανάσιος Α. Σακελλάριος, *ό.π.*, σ. 178. Harry Charles Luke, *ό.π.,* σσ. 180-181.

[51] Albany Robert Savile, *ό.π.*, σσ. 64, 66.

[52] Σύμφωνα με: Νεοκλής Γ. Κυριαζής, «Εμπόριον και ναυτιλία Κύπρου», στο *Κυπριακά Χρονικά,* έτος Θ΄, τεύχος Α΄, Λάρνακα 1933, σ. 23: το πρώτο ατμόπλοιο φτάνει στο λιμάνι της Λάρνακας το 1839.

[53] Σύμφωνα με: Wilfrid T. F. Castle, *Cyprus 1353-1986, history, postal history and postage stamps*, London ³1987, σ. 26: το «Lloyd's Post Office» ανοίγει στη Λάρνακα ανάμεσα στο 1837-1845 και κλείνει λίγες βδομάδες μετά την άφιξη των Βρετανών, τον Αύγουστο του 1878. Περισσότερα για αυτό βλ. Albert T. Madella, *The Cyprus sea post office 1906-1932*, Limassol 2002, σ. 3.

[54] Από τα στοιχεία που έχουν εντοπιστεί στις προξενικές και περιηγητικές πηγές διαπιστώνεται πως οι εταιρείες που έρχονται στο νησί είναι η Messageries Maritimes (στη μηνιαία ατμοπλοϊκή σύνδεση με την Βηρυτό), η Penisular and Oriental Steam Navigation Company (στη διαδρομή ανάμεσα σε Κωνσταντινούπολη και Βηρυτό), η Rubattino Italian Mail Company, η Russian Lines, η Liverpool steamers, η Bell's Asia Minor Steamship Company, η Egyptian Azizieh Company και η Austrian Lloyd (στα δρομολόγια προς την Τεργέστη, την Κωνσταντινούπολη, τη Σμύρνη, τη Βηρυτό και την Αλεξάνδρεια). Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Αρχείο Ιδρύματος Κώστα και Ρίτας Σεβέρη, Dispatches from United States consul in Cyprus 1835-1878, part 1. Consulate of Cyprus, Larnaca, 20 May 1859, shipping return for the Port of Larnaca in the Island of Cyprus for the year 1857. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Acting Vice-Consul Lang on the Trade, Navigation and commerce of Cyprus for the year 1861*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Commercial Report Vice-Consul White of the Island of Cyrus for the year 1862*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report, General and Statistical, by Mr. Vice-Consul White, Cyprus, January 16, 1863*. Albany Robert Savile, *ό.π.*, σ. 63. Fred H. Fisher, *ό.π.*, σ. 16. Νεοκλής Γ. Κυριαζής, «Εμπόριον και ναυτιλία Κύπρου», στο *Κυπριακά Χρονικά,* έτος Ι΄, τεύχος Α΄, Λάρνακα 1934, σ. 66. Sir George Hill, *ό.π.*, σ. 187. Diamond Jenness, *ό.π.*, σσ. 111-112.

ΜΑΡΙΝΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Πέρα από τα προαναφερθέντα, τόσο τα ασφαλισμένα όσο και τα μη ασφαλισμένα αγκυροβόλια του νησιού (Πάφος, Κερύνεια κ.ά.) χρησιμοποιούνται από μικρά πλοία που μεταφέρουν ακτοπλοϊκώς επιβάτες και προϊόντα ή ταξιδεύουν μέχρι τα απέναντι παράλια (Καραμανιά) για διακίνηση μικρής αξίας εμπορευμάτων (π.χ. ξυλεία)[55]. Επίσης, από τη δεκαετία του 1870 κάθε δεκαπενθήμερο ένα ιστιοφόρο πλοίο συνδέει τη Λάρνακα με τη Μερσίνα, την Αλεξανδρέττα, τη Λαττάκεια και τη Βηρυτό[56]. Η χρήση των λιμανιών από μικρά πλοία που κάνουν κυρίως ακτοπλοΐα ή μικρά ταξίδια στα γειτονικά λιμάνια είναι η κύρια χρήση των λιμανιών του νησιού. Αυτό επιβεβαιώνεται και από το Διάγραμμα 1 στο οποίο παρουσιάζεται η μέση χωρητικότητα των πλοίων που φτάνουν στο νησί και η οποία δεν ξεπερνά τους τρακόσους τόνους.

Αυτή ακριβώς η χρήση των αποβαθρών σε συνδυασμό με την τεχνολογία των πλοίων της εποχής είναι μία από τις αιτίες που οι Οθωμανοί δεν προχωρούν σε λιμενικά έργα. Μέχρι το 1870, οκτώ χρόνια πριν από την άφιξη των Βρετανών στο νησί, κυριαρχεί το ιστιοφόρο ενώ το ατμόπλοιο δεν έχει ακόμη καθιερωθεί. Αυτό που χρειάζονται τα πλοία είναι «*ένα καλό αραξοβόλι και ο εύκολος ανεφοδιασμός με πόσιμο νερό για να συνεχίζεται αδιάκοπα η κίνηση των πλοίων*»[57]. Μαζί με αυτά, το περιορισμένο οθωμανικό ενδιαφέρον για την Κύπρο, η απουσία διαθέσιμων κεφαλαίων, η μη προσέλκυση ευρωπαϊκών επενδύσεων και η (έστω και) περιστασιακή ένταξη του νησιού στο χάρτη των ναυτιλιακών εταιρειών, δεν προκαλούν στους Οθωμανούς την άμεση ανάγκη για λήψη πρωτοβουλιών για κατασκευή λιμενικών υποδομών[58]. Έτσι, παρά τις δυσκολίες που έχουν να αντιμετωπίσουν τα πλοία

---

[55] Προξενική έκθεσις διά τα έτη 1854-1858, στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.,* σ. 55. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Acting Vice-Consul Lang on the Trade, Navigation and commerce of Cyprus for the year 1861.* Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Commercial Report Vice-Consul White of the Island of Cyrus for the year 1862*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report, General and Statistical, by Mr. Vice-Consul White, Cyprus, January 16, 1863.* Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Consul Colnaghi on the Trade of Cyprus for the year 1864*. Δημήτριος Μαργαρίτης, *ό.π.*, σσ. 6-7. *The Mediterranean Pilot*, vol. II, London 1877, *ό.π.*, σσ. 258-259. Albany Robert Savile, *ό.π.*, σσ. 68-69. John Joseph Lake, *ό.π.*, σ. 12. Σύμφωνα με: Υ.Δ.Ι.Α, Φάκελος 58/3, από Β. Υποπροξενείον της Ελλάδος εν Λαρνάκι Κύπρου προς Πρωθυπουργόν και Υπουργόν των Εξωτερικών, 3 Ιουνίου 1875: στα μέσα της δεκαετίας του 1870, πέρα από τη Λάρνακα, Αμμόχωστο, Λεμεσό, Πάφο, Κερύνεια, για τη φόρτωση σιταριού και χαρουπιών χρησιμοποιούνται η Καρπασία, η Ακανθού, το Καραβοστάσι, η Πέγεια, το Πισσούρι και το Ζύγι. Στο Ζύγι, την Κερύνεια, τη Πέγεια, το Πισσούρι και τη Λεμεσό τα εμπορικά ελληνικά πλοία παραλαμβάνουν μόνο χαρούπια. Σύμφωνα με: Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Commercial Report Vice-Consul White of the Island of Cyrus for the year 1862*, Αθανάσιος Α. Σακελλάριος, *ό.π.*, σ. 34: στη Λάρνακα σταματούν για ανεφοδιασμό (τρόφιμα, υλικά για αλιεία κ.ά) και τα μικρά πλοία των σφουγγαράδων στη διαδρομή που κάνουν από Σύμη ή Κατελλόριζο προς Συρία.

[56] Albany Robert Savile, *ό.π.*, σ. 63. Αυτό το πλοίο ανήκει στον Κύπριο πλοιοκτήτη Γιάγκο Αραούζο. Περισσότερα για αυτό βλ. Ευστάθιος Παρασκευά Παλαίμαχος, *ό.π.,* σσ. 92, 94.

[57] Μαρία Συναρέλλη, *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα, 1830-1880*, Αθήνα 1989, σσ. 162-163.

[58] Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Acting Vice-Consul Lang on the Trade, Navigation and commerce of Cyprus for the year 1861*.

που φτάνουν στα λιμάνια της Κύπρου, διευθετούν στοιχειωδώς την αποβίβαση και επιβίβαση επιβατών και τη φόρτωση και εκφόρτωση προϊόντων. Στην πραγματικότητα καταφέρνουν να εξυπηρετούν τις εμπορικές ανάγκες του νησιού στο βαθμό που τους το επιτρέπουν οι λιμενικές υποδομές. Καθώς λοιπόν δεν υπάρχει άμεση ανάγκη και οι ναυτιλιακές και εμπορικές δραστηριότητες διεξάγονται, παρά τις όποιες δυσκολίες, οι Οθωμανοί διατηρούν τα λιμάνια στη στοιχειώδη τους μορφή.

Α1γ. Εμπόριο: εισαγωγές, εξαγωγές, εμπορικό δίκτυο, προϊόντα, έμποροι

Για δύο σχεδόν αιώνες, έως το 1825, στο νησί λειτουργεί παράρτημα της London Corporation of the Levant Company το οποίο αγοράζει κυπριακό βαμβάκι[59]. Το κλείσιμο του παραρτήματος προκαλεί σημαντική μείωση στις εμπορικές συναλλαγές. Αυτό μαζί με την αυξημένη φορολογία και τη μετανάστευση (που αναφέρονται πιο πάνω) και με το κλείσιμο εμπορικών οίκων που ασχολούνται με το διαμετακομιστικό εμπόριο, δημιουργούν περιορισμούς που μειώνουν τις εμπορικές συναλλαγές[60].

Η επαναδραστηριοποίηση των βρετανικών οίκων στο νησί θα ξεκινήσει το 1841[61]. Δεν είναι συνεπώς τυχαίο ότι τα παλαιότερα αναλυτικά στατιστικά στοιχεία που εντοπίζονται για τις εισαγωγές και εξαγωγές χρονολογούνται στο 1841[62]. Η επανεμφάνιση των βρετανικών εμπορικών οίκων εντάσσεται στο πλαίσιο της βρετανικής πολιτικής για την αύξηση της παραγωγής βαμβακιού στην Ανατολή. Σε αυτό το πλαίσιο αναζητούν και πάλι τις πρώτες ύλες της Κύπρου, αποστέλλουν εκκοκκιστικές μηχανές στους προξένους και ένας αριθμός Βρετανών φτάνουν στο νησί για να δραστηριοποιηθούν και πάλι στο εμπόριο

[59] Περισσότερες πληροφορίες για τη London Corporation of the Levant Company βλ. Alfred C. Wood, *A history of the Levant Company*, Oxford University Press, Oxford 1935.

[60] Η προμήθεια κυπριακού βαμβακιού προς τη London Corporation of the Levant Company από το 1583 δίνει στην Κύπρο ξεχωριστή εμπορική σημασία. Η προμήθεια βαμβακιού στη συγκεκριμένη εταιρεία συνεχίζεται έως και το 1825 όταν και τερματίζεται η λειτουργία της. Μέχρι το τέλος της λειτουργίας της London Corporation of the Levant Company και στο διάστημα πριν και κατά την περίοδο της επανάστασης του 1821 η εμπορική δραστηριότητα στην Κύπρο είναι «*ζωηρή*». Η Κύπρος σε αυτό το χρονικό διάστημα λειτουργεί σαν διαμετακομιστικό κέντρο. Τα προϊόντα της ντόπιας παραγωγής και μέρος των εισαγόμενων, αποστέλλονται στις απέναντι ακτές (Σιδώνα κ.ά) διότι εκεί, σε αντίθεση με την Κύπρο, δεν υπάρχουν εμπορικοί οίκοι. Αυτό συνεχίζεται έως το 1830 όπου η υπερβολική φορολογία των Οθωμανών, ο εξαναγκασμός του πληθυσμού σε μετανάστευση, η απουσία λιμανιών και το κλείσιμο της Levant Company, οδηγούν σε μείωση των εμπορικών συναλλαγών. Περισσότερα για αυτό βλ. Robert Hamilton Lang, *Cyprus its History*, *ό.π.*, 1878, σ. 228 και Harry Charles Luke, *ό.π.*, σσ. 86-87, 89, 102. Νεοκλής Γ. Κυριαζής, «Οικονομική Κατάστασις Κύπρου», στο *Κυπριακά Χρονικά*, έτος Ζ΄, τεύχος Β΄, Λάρνακα 1930, σσ. 145-146, 149, William Turner, "His Journal of a Tour in the Levant", στο Claude Delaval Cobham (transl. and transcr.), *Excerpta Cypria*, *ό.π.*, σ. 448 και Αθανάσιος Α. Σακελλάριος, *ό.π.*, σ. 273. Σύμφωνα με: «Excerpta Cypria», στο *Κυπριακά Χρονικά*, *ό.π.*, σ. 41 και George A. Dionyssiou, *ό.π.*, σ. 19: η σπουδαιότητα του κυπριακού εμπορίου κατά τα πρώτα αυτά χρόνια φαίνεται από την εγκαθίδρυση προξένων στο νησί. Το 1605 ο Βρετανός, ο Ενετός και ο Φλαμανδός, αργότερα, ο Ισπανός, ο Δανός, ο Ρώσος, ο Σουηδός, ο Νορβηγός, ο Ολλανδός, ο Βέλγος, ο Έλληνας, ο Αμερικανός, ο πρόξενος της Ραγούσας, της Σικελίας κ.ά.

[61] Sir George Hill, *ό.π.*, σ. 187.

[62] Βρετανική Προξενική έκθεσις του έτους 1842 στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.*, σσ. 3-14.

βαμβακιού[63]. Μέσα σε αυτές τις εμπορικές δραστηριότητες οι πρόξενοι αρχίζουν να καταγράφουν αναλυτικά στατιστικά στοιχεία για το εξαγωγικό εμπόριο του νησιού.

Όπως θα παρουσιαστεί παρακάτω, οι περίοδοι ανάκαμψης κατά το 1841 και 1862-1877, συνδέονται με τη ζήτηση των αγορών διεθνώς, τις τιμές των προϊόντων και την ποιότητα της σοδειάς. Η παρουσία προξενείων στη Λάρνακα (από τον 16ο αιώνα) και υποπροξενείων στη Λεμεσό (από τα μέσα του 19ου αιώνα) οδηγεί σε συγκέντρωση των εμπορικών δραστηριοτήτων στις δύο αυτές πόλεις με σημαντικό προβάδισμα τις δραστηριότητες στην πόλη της Λάρνακας[64].

Α1γ. 1. Εμπορικό δίκτυο

Ο χαρακτήρας του εξαγωγικού εμπορίου της Κύπρου ταυτίζεται με εκείνον των μη βιομηχανοποιημένων χωρών[65]: εξάγονται πρώτες ύλες και εισάγονται επεξεργασμένα προϊόντα. Σύμφωνα με τις προξενικές εκθέσεις, τα περισσότερα προϊόντα εισάγονται και εξάγονται από την Οθωμανική Αυτοκρατορία, από το ίδιο δηλαδή κράτος στο οποίο ανήκει η Κύπρος. Ακολούθως, τα περισσότερα προϊόντα εισάγοντα και εξάγονται από τη Γαλλία. Πέρα από αυτές τις δύο χώρες, εισάγονται και εξάγονται προϊόντα και από τη Βρετανία και τις αποικίες της, την Αυστρία, την Ιταλία και την Ελλάδα ενώ στη Ρωσία γίνονται μόνο εξαγωγές[66]. Η αγορά και πώληση προϊόντων προς αυτές τις χώρες γίνεται

---

[63] Νεοκλής Γ. Κυριαζής, «Εμπόριον και Ναυτιλία Κύπρου», στο *Κυπριακά Χρονικά,* έτος Θ΄, τεύχος Γ΄, Λάρνακα 1933, σσ. 229-230.

[64] Γιώργος Γεωργής, *ό.π.,* σσ. 105, 110. Marc Aymes, "The port – city in the fields: investigating an improper urbanity in mid nineteenth – century Cyprus", στο *Mediterranean Historical Review,* vol. 24, no. 2, December 2009, σσ. 133-149. Η ύπαρξη των προξένων και η συχνή προσέγγιση (κυρίως) της Λάρνακας από τους καπετάνιους για ανεφοδιασμό την καθιστούν εμπορικό κέντρο με κοσμοπολίτικο χαρακτήρα. Περισσότερα για αυτό βλ. Αθανάσιος Α. Σακελλάριος, *ό.π.*, σσ. 34, 69-70. Νεοκλής Γ. Κυριαζής, «Έγγραφα του προξενείου της Σουηδίας», στο *Κυπριακά Χρονικά,* έτος Η, αρ. 1, Λάρνακα 1931, σ. 41.

[65] Elena Frangakis, *ό.π.,* σ. 268.

[66] Εισαγωγή προϊόντων από την Ελβετία έχουμε μόνο το 1874, από τη Ρωσία μόνο το 1874-1876 και από τη Γερμανία (η οποία αναφέρεται μαζί με την Αυστρία) το 1875-1877. Εξαγωγές στην Αμερική μέσω Σμύρνης έχουμε μόνο το 1864-1866 και το 1874, στην Ολλανδία το 1874 και στο Βέλγιο το 1874-1875. Περισσότερα για τις χώρες από τις οποίες εισάγονται και εξάγονται τα προϊόντα βλ. Βρετανική Προξενική έκθεσις του έτους 1842 στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.*, σσ. 3-14. Προξενική έκθεσις διά τα έτη 1854-1858, στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.,* σσ. 58-59. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Acting Vice-Consular Lang on the Trade, Navigation and commerce of Cyprus for the year 1861*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Commercial Report Vice-Consul White of the Island of Cyrus for the year 1862*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report, General and Statistical, by Mr. Vice-Consul White, Cyprus, January 16, 1863*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Consul Colnaghi on the Trade of Cyprus for the year 1864*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Vice Consul Sandwith on the trade and commerce of Cyprus for the year 1868*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Vice Consul Sandwith on the trade and commerce of Cyprus during the year 1869*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Consul Lang on the shipping and commerce of the island of Cyprus for the year 1871*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Larnaca, Report by Acting Consul Riddell on the trade and commerce of Cyprus for the year 1874*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Acting- Consul Riddell*

μέσω Βηρυτού και Σμύρνης. Τα δύο αυτά λιμάνια είναι στο υπό μελέτη διάστημα σημαντικά εμπορικά κέντρα της ανατολικής Μεσογείου στα οποία φτάνουν σε τακτά χρονικά διαστήματα τα πλοία των μεγαλύτερων ατμοπλοϊκών εταιρειών της εποχής[67].

Πρέπει να διευκρινιστεί πως οι προξενικές εκθέσεις δε μας πληροφορούν για τη συνολική αξία των προϊόντων ανά χώρα προέλευσης και ανά τελικό αγοραστή. Αυτό δυσκολεύει τη δημιουργία του πραγματικού εμπορικού χάρτη του νησιού. Συνεπώς η πρωτοκαθεδρία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και της Γαλλίας είναι παραπλανητική. Στην περίπτωση της Γαλλίας αυτό οφείλεται στην ατμοπλοϊκή εταιρεία Messageries Maritime η οποία συμπεριλαμβάνει τη Λάρνακα στο δρομολόγιο προς τη Μασσαλία[68]. Στην ίδια κατεύθυνση, όπως συμβαίνει σε όλο το διάστημα της Τουρκοκρατίας, η απουσία απευθείας ατμοπλοϊκής σύνδεσης από την Κύπρο προς τις μεγάλες αγορές της Ευρώπης, αναγκάζει τους εμπόρους να αγοράζουν και να πωλούν τα προϊόντα τους στα σημαντικά διαμετακομιστικά κέντρα της περιοχής, τη Σμύρνη και τη Βηρυτό, τα οποία ανήκουν στην Οθωμανική Αυτοκρατορία[69]. Έτσι, ενώ ο τελικός αγοραστής και προμηθευτής δεν είναι η Οθωμανική Αυτοκρατορία και η Γαλλία, οι πιο πάνω λόγοι καθιστούν τις δύο αυτές χώρες ως τους κυριότερους προμηθευτές και αγοραστές των προϊόντων της κυπριακής αγοράς. Πρέπει όμως να σημειωθεί πως ανεξάρτητα από την χώρα προέλευσης του προϊόντως, οι αγοραπωλησίες εντός της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας (π.χ. μεταξύ Κύπρου και Σμύρνης) οφείλωνται και στην ευνοϊκή φορολογια, τα καθοερωμένα από την αυτοκρατορία μονοπώλια και τις προκαθορισμένες τιμές ορισμένων αγαθών για να υπάρχει αυτή ακριβώς η προτίμηση στο «εσωτερικό», εντός της Αυτοκρατορίας, εμπόριο[70].

---

on the trade and commerce of Cyprus for the year 1875. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Larnaca. Report by Acting Consul Pierides on the trade and commerce of Cyprus for the year 1876.* Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus. Report by Consul Watkins on the trade and commerce of the island of Cyprus for the year 1877*. Αρχείο Ιδρύματος Κώστα και Ρίτας Σεβέρη, Dispatches from United States consul in Cyprus 1835-1878, part 1. Dispatches from United States consul in Cyprus, 15 June 1859, Exports of Larnaca-Cyprus during the year 1858. Δημήτριος Μαργαρίτης, *ό.π.,* σσ. 37-40. Αθανάσιος Α. Σακελλάριος, *ό.π.,* σ. 274.

[67] Charles Issawi (ed), *ό.π.,* σ. 207. Elena Frangakis, *ό.π.,* σσ. 261-272. Gelina Harlaftis, «Maritime transport systems in southeastern Europe in the Nineteenth century», στο Edhem Eldem and Socrates Petmezas (eds.), στο *The economic Development of Southeastern Europe in the 19th century*, Athens 2011, σ. 415.

[68] Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Acting Vice-Consul Lang on the Trade, Navigation and commerce of Cyprus for the year 1861.* Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Commercial Report Vice-Consul White of the Island of Cyrus for the year 1862.* Νεοκλής Γ. Κυριαζής, «Εμπόριον», έτος Θ΄, τεύχος Γ΄, *ό.π.,* σ. 232.

[69] Δημήτριος Μαργαρίτης, *ό.π.*, σ. 41. Νεοκλής Γ. Κυριαζής, «Εμπόριον», έτος Θ΄, τεύχος Β΄, *ό.π.,* σσ. 146, 151. Στα μέσα του 19ου αιώνα κυπριακά προϊόντα αποστέλλονται και στη Σύρο. Περισσότερα για αυτό βλ. Αθανάσιος Α. Σακελλάριος, *ό.π.*, σ. 275.

[70] Περισσότερα για αυτό βλ. Gilles Grivaud, «Δίκαιον-Οικονομία», *ό.π.*, σσ.357-359.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Α1γ. 2. Προϊόντα

Εξετάζοντας αναλυτικότερα τα προϊόντα που εισάγονται και εξάγονται, μπορούμε να σκιαγραφήσουμε καλύτερα τον εμπορικό χάρτη της Κύπρου. Τα κύρια εισαγωγικά προϊόντα[71] είναι τα επεξεργασμένα βαμβακερά υφάσματα και κλωστές (βλ. Διάγραμμα 2). Στο διάστημα 1841 και 1862-1877 αυτά αποτελούν κατά μέσο όρο περίπου το 32% του συνόλου των εισαγωγών[72]. Παρόλο που αγοράζονται από τις οθωμανικές αγορές της Βηρυτού και της Σμύρνης, είναι βρετανικής κατασκευής. Συνεπώς, αν και η Οθωμανική Αυτοκρατορία καταγράφεται ως ο κύριος προμηθευτής των αναγκαίων επεξεργασμένων προϊόντων στο νησί, στην πραγματικότητα αυτό δε θα μπορούσε να ισχύει. Αφενός επειδή η προέλευση των προϊόντων αυτών είναι βρετανική και αφετέρου επειδή η Οθωμανική Αυτοκρατορία είναι χώρα μη βιομηχανοποιημένη και σε καμία περίπτωση δε θα μπορούσε να προμηθεύει επεξεργασμένα προϊόντα[73]. Επομένως, διαπιστώνουμε πως ο κύριος προμηθευτής των απαραίτητων εισαγόμενων προϊόντων στην κυπριακή αγορά είναι η Βρετανία και όχι η Οθωμανική Αυτοκρατορία.

---

[71] Στο διάστημα 1841 και 1862-1877 τα προϊόντα που εισάγονται ανήκουν στις παρακάτω κατηγορίες: επεξεργασμένα μάλλινα, βαμβακερά και δερμάτινα υφάσματα, εργαλεία και μηχανήματα, πήλινα, γυάλινα, κρυστάλλινα και χάλκινα αντικείμενα και σκεύη, σαπούνια, τρόφιμα, πρώτες ύλες, φάρμακα, κρασί, οινοπνευματώδη και πετρέλαιο. Στην ίδια κατεύθυνση τα εξαγωγικά προϊόντα εντάσσονται στις παρακάτω κατηγορίες: γεωργικά προϊόντα (χαρούπια, δημητριακά, λαχανικά, φρούτα κ.ά), βαμβάκι, μαλλί, μετάξι και κουκούλια μεταξοσκώληκα, λιναρόσπορος και βαμβακόσπορος, κρασί και ρακή, αλάτι, σταμπωτά υφάσματα, ζωντανά ζώα, λιαστά τρόφιμα, καπνός, χαλκός, κουρέλια, λινάρι και φαιόχωμα. Όλα αυτά εντοπίζονται στις παρακάτω προξενικές και περιηγητικές πηγές: Βρετανική Προξενική έκθεσις του έτους 1842 στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.*, σσ. 3-14. Προξενική έκθεσις διά τα έτη 1854-1858, στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.*, σσ. 58-59. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Acting Vice-Consular Lang on the Trade, Navigation and commerce of Cyprus for the year 1861*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Commercial Report Vice-Consul White of the Island of Cyrus for the year 1862*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report, General and Statistical, by Mr. Vice-Consul White, Cyprus, January 16, 1863*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Consul Colnaghi on the Trade of Cyprus for the year 1864*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Vice Consul Sandwith on the trade and commerce of Cyprus for the year 1868*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Vice Consul Sandwith on the trade and commerce of Cyprus during the year 1869*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Consul Lang on the shipping and commerce of the island of Cyprus for the year 1871*. Προξενική έκθεσις του έτους 1872, στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π*, σσ. 141-142. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Larnaca, Report by Acting Consul Riddell on the trade and commerce of Cyprus for the year 1874*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Acting- Consul Riddell on the trade and commerce of Cyprus for the year 1875*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Larnaca. Report by Acting Consul Pierides on the trade and commerce of Cyprus for the year 1876*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus. Report by Consul Watkins on the trade and commerce of the island of Cyprus for the year 1877*.

[72] Μόνο για το 1870 το κύριο εισαγωγικό προϊόν είναι τα δημητριακά με ποσοστό 46,32% της συνολικής αξίας των εισαγωγών λόγω της ανομβρίας. Περισσότερα για αυτό βλ. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Island of Cyprus, Report by Acting Consul Lang upon the commerce of Cyprus for the year 1870*. Στα έτη 1873 και 1874, για λόγους που δεν γνωρίζουμε, δεν αναφέρεται εισαγωγή βαμβακερών προϊόντων.

[73] Περισσότερα για το εξωτερικό εμπόριο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας βλ. Zvi Yehuda Hershlag, *ό.π.*

Σε ότι αφορά τις εξαγωγές, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που έχουν εντοπιστεί για το διάστημα 1841 και 1862-1877, το κύριο εξαγωγικό προϊόν έως το 1866 είναι το βαμβάκι (βλ. Διάγραμμα 3). Η ζήτηση σε βαμβάκι είναι τόση ώστε το 1864 η Οθωμανική Τράπεζα ανοίγει στο νησί παράρτημα για να εξυπηρετήσει το εμπόριο βαμβακιού[74]. Με το τέλος όμως του Αμερικανικού Εμφυλίου (1861-1865) και την επιστροφή της Αμερικής στις μαζικές εξαγωγές βαμβακιού, η ζήτησή του περιορίζεται αρκετά[75]. Έτσι από το 1866 και έπειτα, το βαμβάκι γίνεται το δεύτερο σε αξία εξαγωγικό προϊόν κατέχοντας κατά μέσο όρο περίπου το 17% του συνόλου των εξαγωγών. Μετά τη μείωση της ζήτησης σε βαμβάκι, το πρώτο σε αξία εξαγωγικό προϊόν είναι τα δημητριακά τα οποία αποτελούν κατά μέσο όρο περίπου το 23% του συνόλου των εξαγωγών.

Όλα τα εξαγωγικά προϊόντα επιβαρύνονται με εξαγωγικό φόρο ο οποίος είναι γύρω στο 12% της αξίας τους (ad valorem)[76]. Φυσικά, στο υπό μελέτη διάστημα, η αξία των προϊόντων είναι υποκειμενική και επαφίεται στην κρίση των τελωνειακών υπαλλήλων. Οι τελευταίοι εάν εξαγοραστούν δίνουν χαμηλή τιμή στα προϊόντα και συνεπώς και η φορολογία είναι μειωμένη. Σε αντίθετη περίπτωση εκτιμούν πολύ πιο ακριβά τα προϊόντα και οι έμποροι πληρώνουν ανάλογα τη φορολογία[77].

Ιδιαίτερα δυσβάστακτοι είναι οι φόροι στα κρασιά αφού φτάνουν έως το 35%-40% της αξίας τους[78]. Για το λόγο αυτό κατά το 1841 και 1862-1877, τα κρασιά είναι το πέμπτο σε αξία εξαγωγικό προϊόν μετά τα δημητριακά, το βαμβάκι, τα χαρούπια και το αλάτι. Πολλοί αμπελουργοί, μετά από επανειλημμένες εκκλήσεις προς την οθωμανική διοίκηση για μειώσεις στη φορολογία των κρασιών, είτε εγκαταλείπουν την παραγωγή είτε αναγκάζονται να χύσουν το κρασί για να αποφύγουν τη φορολογία[79]. Αυτό που τελικά

---

[74] Kate Phylaktis, *The banking System of Cyprus, Past, Present and Future*, London 1995, σ.5.

[75] Αρχείο Ιδρύματος Κώστα και Ρίτας Σεβέρη, Dispatches from United States consul in Cyprus 1835-1878, roll 2, L.D.P Gesnola US consul Reports- Geographical position, agricultural and commerce condition, 25 August 1866.

[76] TNA, FO 195/102, from the Consul of Cyprus to Her Majesty's Ambassador of Constantinople, 3 December 1845. Robert Hamilton Lang, *Cyprus its History*, *ό.π.*, σ. 287.

[77] TNA, FO 195/102, from the Consul of Cyprus, to Her Majesty's Ambassador of Constantinople, 3 December 1845. Ιδιωτικό Αρχείο Οικογένειας Πιερίδη, από Δημήτριο Υψαρίδη προς Ευριβιάδη Ν. Φραγκούδη, 21 Αυγούστου 1856. Ιδιωτικό Αρχείο Οικογένειας Πιερίδη, από Β. Υποπρόξενο Σουηδίας και Νορβηγίας προς Γενικό Διοικητή Κύπρου, 10/22 Φεβρουαρίου 1862. Ιδιωτικό Αρχείο Οικογένειας Πιερίδη, από προξενείο Σουηδίας και Νορβηγίας προς Γενικό Διοικητή Κύπρου, 12/24 Απριλίου 1862. Θουκυδίδης Π. Ιωάννου, *Εμπορικές σχέσεις Κύπρου – Γαλλίας κατά τον 18ο αιώνα*, Πολιτιστικές υπηρεσίες Υπουργείου Παιδείας και Πολιτισμού, Λευκωσία 2002, σ. 95.

[78] Σύμφωνα με: Ελληνική προξενική έκθεσις του έτους 1869, στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.*, σσ. 255-256: ο αμπελουργός πληρώνει φόρο (μυρί) 10% για την καλλιέργεια του αμπελιού, διπλή δεκάτη για το σταφύλι και φόρο εξαγωγής (ζιντζεριέ) 8%.

[79] Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Acting Vice-Consul Lang on the Trade, Navigation and commerce, of Cyprus for the year 1861.* Commercial Reports

MARIA TANTIDOU

βοηθά στην εξαγωγή κρασιού είναι η αυξημένη ζήτησή του από τις αγορές του εξωτερικού στα μέσα της δεκαετίας του 1870 εξαιτίας της φυλλοξήρας που καταστρέφει τη γαλλική οινοπαραγωγή (βλ. Διάγραμμα 3)[80].

Α1γ. 3. Έμποροι

Τον 19ο αιώνα στην Κύπρο η ενασχόληση με το εμπόριο γίνεται από δύο ομάδες. Η πρώτη είναι οι πρόξενοι οι οποίοι ασχολούνται ενεργά με τις εμπορικές σχέσεις. Η δεύτερη ομάδα αποτελείται από Κυπρίους οι οποίοι συχνά είναι ενταγμένοι στην οθωμανική διοίκηση ή εργοδοτούνται από την Εκκλησία για τη συλλογή φόρων[81]. Η ομάδα των Κυπρίων εμπόρων αναπτύσσεται ήδη από τα τέλη του 18ου αιώνα, όταν παρακμάζει το γαλλικό εμπόριο. Ειδικότερα, οι ευρωπαϊκοί πόλεμοι (1740-1748, 1756-1763) και ο Ρωσοτουρκικός πόλεμος (1768-1774) προκαλούν σοβαρά πλήγματα στο γαλλικό εμπόριο και στη δράση των γάλλων εμπόρων του νησιού. Έτσι μερίδα ντόπιων (αριθμητικά δεδομένα δεν έχουν εντοπιστεί) εκμεταλλευόμενη το κενό που αφήνουν οι Γάλλοι και ευνοούμενοι από τις πρόνοιες της Συνθήκη του Küçük Kaynarca[82] και την εγκατάσταση του Ρώσου προξένου στο νησί το 1785, αναπτύσσουν μια στοιχειώδη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Αυτό τους επιτρέπει να διευρύνουν τις εμπορικές τους σχέσεις με τις απέναντι ακτές (Καραμανιά, Συρία, Αίγυπτο) αλλά και με τη Ρόδο και την Κρήτη[83]. Υποθέτουμε, πως όπως συμβαίνει σε όλο τον ελληνικό χώρο, αρκετοί από αυτούς τους καπετάνιους και πλοιοκτήτες πέραν από διακινητές εμπορευμάτων δρουν και ως έμποροι[84].

Διευκρινίζεται πως η ομάδα των ντόπιων εμπόρων δεν έχει τη μορφή της ευρωπαϊκής αστικής τάξης. Έως και τις παραμονές της άφιξης των Βρετανών, ακόμα και οι πλουσιότεροι έμποροι (π.χ. ο Χριστόδουλος Σεβέρης[85]) δεν έχουν ανώτερη μόρφωση[86].

---

from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Vice Consul Sandwith on the trade and commerce of Cyprus for the year 1868.* Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Acting- Consul Riddell on the trade and commerce of Cyprus for the year 1875*. Harry Charles Luke, *ό.π.*, σσ. 229, 231. George A. Dionyssiou, *ό.π.*, σ. 17.

[80] . Robert Hamilton Lang, «Κύπρος (Ι)», στο Κυριάκος Ν. Δημητρίου, *Επι Ανάσσης, ό.π.* σ. 93. Diamond Jenness, *ό.π.*, σσ. 139-140.

[81] Από την τάξη των κυπρίων εμπόρων προκύπτουν οι τοκογλύφοι και οι επενδυτές χρημάτων σε ακίνητη περιουσία. Περισσότερα για αυτό βλ. Diamond Jenness, *ό.π*, σσ. 58-61.

[82] Ανάμεσα σε άλλα η Συνθήκη επιτρέπει την εγκατάσταση Ρώσων προξένων στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, τη χρήση της ρωσικής σημαίας από τους έλληνες πλοιοκτήτες με την οποία αποκτούν το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας κ.ά. Περισσότερα για αυτό βλ. http://www.britannica.com/event/Treaty-of-Kucuk-Kaynarca Ανάκτηση Οκτώβριος 2015.

[83] Θουκυδίδης Π. Ιωάννου, *ό.π.*, σσ. 221-223, 225. Αυτό είναι κάτι που συμβαίνει και με τις ελληνικές εμπορικές κοινότητες της διασποράς. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνοκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ος αιώνας,* Αθήνα 2001, σσ. 86-87.

[84] Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία, ό.π.,* σσ. 158-161.

[85] Για τις εμπορικές δραστηριότητες του Χριστόδουλου Σεβέρη βλ. Ίδρυμα Κώστα και Ρίτας Σεβέρη, Προσωπική Αλληλογραφία Οικογένειας, 1864-1884. Σύμφωνα με: Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Α1γ. 4. Εμπορικό ισοζύγιο

Τόσο διαχρονικά όσο και κατά το 1841 και 1862-1877 τρεις είναι οι παράγοντες που καθορίζουν τις αυξομειώσεις στη συνολική αξία των εισαγωγών και εξαγωγών: οι καιρικές συνθήκες, οι τιμές των προϊόντων διεθνώς και η ζήτηση από τις αγορές. Αυτό τεκμηριώνεται και στο Διάγραμμα 3 όπου η αύξηση των εξαγωγών κατά τα έτη 1862-1865, 1874-1875, οφείλεται στις καλές καιρικές συνθήκες οι οποίες ευνοούν τη σοδειά και την παραγωγή δημητριακών. Οι αυξημένες εξαγωγές οφείλονται και στην άνοδο της τιμής του βαμβακιού (1862-1864) και των δημητριακών (1874-1875) οι οποίες φέρνουν ένα γενικότερο όφελος στο νησί. Στην ίδια κατεύθυνση, η κατακόρυφη αύξηση των εξαγωγών κατά το 1868 οφείλεται στην αυξημένη ζήτηση σε σιτηρά από τη Συρία και τη Βρετανία και στην πώληση οκτακοσίων μουλαριών στο βρετανικό στρατό για τις ανάγκες της εκστρατείας στην Αβησσυνία[87].

Από την άλλη, οι μειωμένες εξαγωγές κατά το 1866 οφείλονται στη μείωση της τιμής του βαμβακιού διεθνώς λόγω του τερματισμού του Αμερικανικού Εμφυλίου, γεγονός που επηρεάζει ολόκληρη την οικονομία του νησιού[88]. Στην ίδια κατεύθυνση, η παρατεταμένη ανομβρία κατά τα έτη 1869, 1870-1873, 1876-1877 οδηγεί σε αυξημένη εισαγωγή δημητριακών για την κάλυψη των εγχώριων αναγκών (βλ. Διάγραμμα 2)[89]. Το 1873 μάλιστα η ανομβρία σε συνδυασμό με την αύξηση της τιμής των δημητριακών και τη μείωση των εξαγωγών λόγω της κακής σοδειάς, προκαλεί σοβαρό πλήγμα στην οικονομία

«Σεβέρης Χριστόδουλος του Χριστοφή, 1834-1900», σ. 279: δραστηριοποιείται στο εμπόριο στη Λευκωσία και ανάμεσα σε άλλα δρα και ως δήμαρχος Λευκωσίας (1880-1888).

[86] Rolandos Katsiaounis, *Labour, Society and Politics in Cyprus during the second half of the nineteenth century*, Nicosia 1996, σ. 16.

[87] Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Commercial Report Vice-Consul White of the Island of Cyrus for the year 1862*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report of Mr. Vice-Consul White on the trade of Cyprus for the year 1863.* Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Consul Colnaghi on the Trade of Cyprus for the year 1864.* Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Vice Consul Sandwith on the trade and commerce of Cyprus for the year 1868.* Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Larnaca, Report by Acting Consul Riddell on the trade and commerce of Cyprus for the year 1874*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Acting- Consul Riddell on the trade and commerce of Cyprus for the year 1875*.

[88] Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Vice Consul Sandwith on the trade of the island of Cyprus for the year 1866.*

[89] Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Consul Colnaghi on the Trade of Cyprus for the year 1864*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Vice Consul Sandwith on the trade and commerce of Cyprus during the year 1869.* Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Island of Cyprus, Report by Acting Consul Lang upon the commerce of Cyprus for the year 1870.* Σύμφωνα με: Προξενική έκθεσις του έτους 1872, στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.,* σ. 137. Το 1871 βελτιώνονται οι καιρικές συνθήκες αλλά κατά τα επόμενα έτη η ανομβρία συνεχίζεται. Για το 1875-1876 δεν έχουν εντοπιστεί ποσοτικά στοιχεία για την εισαγωγή δημητριακών, παρά μόνο ποιοτικά.

της Κύπρου[90]. Οι συνθήκες διαβίωσης στο νησί σε αυτό το διάστημα είναι τόσο άθλιες που αποστέλλονται από την Κωνσταντινούπολη σιτάρι και χρήματα[91].

Παρατηρώντας το Διάγραμμα 4 διαπιστώνουμε πως με εξαίρεση το 1861, 1870 και 1873 όπου οι εισαγωγές είναι αυξημένες λόγω της ανομβρίας, όλες τις υπόλοιπες χρονιές το εμπορικό ισοζύγιο είναι θετικό. Η σταθερά χαμηλή αξία των εισαγωγών επιβεβαιώνει την απουσία ενός καταναλωτικού κοινού με διαθέσιμο κεφάλαιο για να δαπανήσει τα χρήματά του σε μη απαραίτητα για την καθημερινή διαβίωση προϊόντα. Εξάλλου, οι εισαγωγές (βλ. Διάγραμμα 2) είτε ενισχύουν την εγχώρια παραγωγή (δημητριακά), είτε την εφοδιάζουν με προϊόντα που δεν παράγονται στο νησί (βαμβακερά ρούχα, ζάχαρη κ.ά.) αλλά είναι απαραίτητα για την ένδυση ή και την διατροφή του πληθυσμού[92].

Επίσης, δεν μπορούμε να αγνοήσουμε πως όταν οι εισαγωγές είναι αυξημένες αυτό οφείλεται μόνο στην κακή σοδειά και στην ανάγκη ενίσχυσης της ντόπιας παραγωγής[93]. Πρόκειται δηλαδή για ένα φτωχό αγοραστικό κοινό που παράγει όσα χρειάζεται και αγοράζει μόνο τα απαραίτητα, τα οποία η διαθέσιμη τεχνολογία και η ντόπια παραγωγή αδυνατούν να του εξασφαλίσουν. Αυτό, σε συνδυασμό με την αισχροκέρδεια, τις τελωνειακές νοοτροπίες, την απουσία λιμενικών υπηρεσιών και τις υψηλές φορολογίες που προαναφέρονται, είναι ανάμεσα σε άλλα, οι λόγοι που η Κύπρος δεν αναπτύσσεται εμπορικά παρά μόνο σε περιορισμένο βαθμό. Ουσιαστικά, στο διάστημα 1841-1877 το νησί αφήνεται σε μια εμπορική και ναυτική δραστηριότητα ανάλογη των υποδομών του.

Είναι κατανοητό πως η απουσία συστηματικών στατιστικών στοιχείων από τις οθωμανικές αρχές δεν μας επιτρέπει να καταλήξουμε σε ασφαλή συμπεράσματα. Παρόλα αυτά, με

---

[90] Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Acting-Consul Riddell upon the commerce of Cyprus for the year 1873.*

[91] Αρχείο Ιδρύματος Κώστα και Ρίτας Σεβέρη, Dispatches from United States consul in Cyprus 1835-1878, roll 2, U.S. Consulate at Cyprus, Report on the condition of the island and enclosing list of consulate employees. No 88, from L. P. di Gesnola to Hon. W. Hunter, 2 January 1874. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, Larnaca. *Report by Acting Consul Pierides on the trade and commerce of Cyprus for the year 1876.* Σύμφωνα με: Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus. Report by Consul Watkins on the trade and commerce of the island of Cyprus for the year 1877*: το 1877 οι εξαγωγές επηρεάζονται αρνητικά και από το Ρωσοτουρκικό πόλεμο.

[92] Σύμφωνα με: Diamond Jenness, *ό.π.*, σ. 115: στα τελευταία χρόνια της οθωμανικής διοίκησης η βελτιωμένη εξωτερική συγκοινωνία βοηθά στην εμπορική ανάπτυξη. Ο Diamond Jenness αναφέρει πως σημειώνονται σημαντικές αυξήσεις στον πληθυσμό, το εμπόριο, το κόστος ζωής, τους μισθούς, τα ενοίκια και το κόστος του φαγητού. Τεκμηριώνει την άποψή του από τις διαπιστώσεις που κάνουν οι ξένοι που επισκέπτονται το νησί κατά τα τελευταία χρόνια της οθωμανικής διακυβέρνησης και οι οποίοι παρατηρούν οικονομική βελτίωση. Αυτή η οικονομική βελτίωση που αναφέρει ο Diamond Jenness δεν τεκμηριώνεται από τις ποσοτικές και ποιοτικές αναφορές των προξένων.

[93] Η αγορά εισαγόμενων προϊόντων μόνο για κάλυψη των βασικών αναγκών ενός φτωχού αγοραστικού κοινού παρατηρείται ήδη από τον 18^{ο} αιώνα. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Giovanni Mariti, *Travels in the Island of Cyprus*, Claude Delaval Cobham (transl.), Cambridge 1909, σ. 124.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

βάση τα όσα έχουν συγκεντρωθεί, διαπιστώνουμε πως τα κύρια εξαγωγικά προϊόντα της Κύπρου (δημητριακά, βαμβάκι, χαρούπια, αλάτι, και κρασί) μαζί με τα άλλα γεωργικά κυρίως προϊόντα (π.χ. το ελαιόλαδο, το σησάμι) και πρώτες ύλες (μετάξι, φαιόχωμα κ.ά.) εξάγονται αδιάκοπα τουλάχιστον από τον 18^{ο} αιώνα[94]. Το ίδιο ισχύει και για τις εισαγωγές σε επεξεργασμένα προϊόντα (π.χ. επεξεργασμένα υφάσματα, ζάχαρη, κ.ά.)[95]. Εάν λοιπόν θεωρήσουμε πως οι πληροφορίες από τις προξενικές και περιηγητικές μαρτυρίες είναι σωστές, κατανοούμε πως ο χαρακτήρας του κυπριακού εξαγωγικού εμπορίου έχει τον ίδιο προσανατολισμό τουλάχιστον από τον 18^{ο} αιώνα. Εισάγονται δηλαδή επεξεργασμένα προϊόντα και είδη που ενισχύουν την ντόπια παραγωγή και εξάγονται πρώτες ύλες και γεωργικά προϊόντα. Αυτός είναι ο προσανατολισμός κάθε μη βιομηχανοποιημένης χώρας. Το ερώτημα είναι σε ποιο βαθμό αυτός ο προσανατολισμός θα διαφοροποιηθεί κατά την περίοδο της Αγγλοκρατίας. Αυτό όμως είναι κάτι που θα αναλυθεί στις επόμενες ενότητες.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

[94] Giovanni Mariti, *ό.π.*, σ. 120-122. Richard Pococke, "Description of the East and some other Countries", στο Claude Delaval Cobham (transl. and transcr.), *Excerpta Cypria, ό.π.*, σσ. 268-269. «Excerpta Cypria», στο *Κυπριακά Χρονικά, ό.π.,* 1923, σ. 41. Θουκυδίδης Π. Ιωάννου, *ό.π.,* σσ. 234-233, 261, 264, 268, 270.

[95] Michael de Vezin, «Reisebeschreibungen», στο Claude Delaval Cobham (transl. and transcr.), *Excerpta Cypria, ό.π.*, σ. 372.

Μέρος Β΄: Λιμάνια και Λιμενικά έργα, 1878-1927

Στόχοι

Στο Μέρος Β΄ παρουσιάζονται οι λιμενικές υποδομές και γίνεται λεπτομερής ανάλυση των σημαντικών λιμενικών έργων στο διάστημα 1878-1927. Επίσης αναλύονται τα κριτήρια υλοποίησης λιμενικών έργων, το κόστος κατασκευής τους και η πηγή προέλευσης των κονδυλίων για την αποπληρωμή των έργων. Όλα τα πιο πάνω εξετάζονται παράλληλα με τη βρετανική αποικιακή πολιτική και την εφαρμογή της στο νησί. Επιπρόσθετα αναλύεται ο βαθμός συνειδητοποίησης από τους ίδιους τους κατοίκους του νησιού (βουλευτές, εμπόρους, κατοίκους των παραλιακών πόλεων και χωριών, αρθρογράφους κ.ά.) για την αναγκαιότητα και τα ωφελήματα από την υλοποίηση των λιμενικών έργων.

Κεφάλαιο Β1: Πριν και πίσω από την υλοποίηση των πρώτων λιμενικών έργων: οι πρώτες τεχνικές μελέτες και η βρετανική πολιτική

Β1α. Οι πρώτες μελέτες: τα αίτια εκπόνησής τους και τα αποτελέσματα που προκύπτουν

Λίγο πριν την κορύφωση της Ανατολικής Κρίσης του 1875-1878 και την έναρξη του νέου Ρωσοτουρκικού πολέμου τον Απρίλιο του 1877[96], οι Βρετανοί αντιλαμβάνονται πως η ακεραιότητα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας δεν μπορεί πλέον να εξασφαλιστεί. Για τους Βρετανούς αυτό είναι μία εξέλιξη που θέτει σε κίνδυνο ζωτικά εμπορικά και στρατηγικά συμφέροντα. Λόγω της επικινδυνότητας της κατάστασης η πολιτική των Συντηρητικών αλλά και των Φιλελευθέρων περιστρέφεται γύρω από κοινούς στόχους: την παραμονή της Κωνσταντινούπολης και των Στενών υπό οθωμανική κυριαρχία και την εξασφάλιση της προστασίας του Μεσογειακού δρόμου προς τις Ινδίες· του Σουέζ[97]. Για να μπορέσουν να διασφαλιστούν οι βρετανικοί στόχοι διαμορφώνεται μια πολιτική για την απόκτηση ενός χώρου για τοποθέτηση και αποθήκευση οπλισμού (*place d' armes*) και μίας ναυτικής βάσης στην οποία τα βρετανικά πλοία θα μπορούν να ελλιμενίζονται και να ανεφοδιάζονται με ασφάλεια. Αυτή η βάση θα πρέπει να βρίσκεται σε τέτοιο γεωγραφικό σημείο ώστε να εξασφαλίζει την προστασία του Σουέζ ανεξάρτητα από τα αποτελέσματα της Ανατολικής Κρίσης[98].

---

[96] Για την Ανατολική Κρίση 1875-1878 βλ. Mathew Smith Anderson, *The Eastern Question, 1774-1923, A Study in International Relations*, London and Basingstoke 1966.

[97] William Norton Medlicott, *The Congress of Berlin and After, A Diplomatic History of the Near Eastern Settlement 1878-80*, London 1938, σσ. 2, 6-7.

[98] Earle George Buckle, *The Life of Benjamin Disraeli Earl of Beaconsfield*, vol. IV, 1876-1881, London 1920, σσ. 251-252. Gwendolen Cecil, *Life of Robert Marquis of Salisbury*, vol. II, 1868-1880, London 1922, σ. 269. James Headlam-Morley, *Studies in Diplomatic History*, London 1930, σ. 210. Dwight E. Lee, *Great Britain and the Cyprus convention policy of 1878*, Massachusetts 1934, σ. 77.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Το καλοκαίρι του 1878, μετά από σχετικές οδηγίες προς τον Αντισυνταγματάρχη Robert Home, συντάσσεται ένα υπόμνημα στο οποίο μελετώνται τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της χερσονήσου της Καλλίπολης, της Μυτιλήνης, της Λήμνου, της Αστυπάλαιας, της Κρήτης, της Αλεξανδρέττας, της Άκρας, της Χάιφας, της Αλεξάνδρειας και της Κύπρου, ως των πιθανών ναυτικών βάσεων που θα ζητήσει η Βρετανία από την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Παρόλο που στο υπόμνημα τονίζεται η πρωτόγονη κατάσταση των λιμενικών υποδομών (βλ. Μέρος Α΄) της Κύπρου, εντούτοις το νησί αξιολογείται από τους Βρετανούς ως το καταλληλότερο για να ικανοποιήσει τις ανάγκες τους[99]. Εκτιμούν πως η Κύπρος θα τους εξασφαλίσει την προστασία του Σουέζ και κατ' επέκταση την ικανοποίηση των στρατιωτικών τους στόχων και συμφερόντων[100]. Το άμεσο αποτέλεσμα αυτής της απόφασης είναι η υπογραφή της Κυπριακής Συνθήκης στο παρασκήνιο του Συνεδρίου του Βερολίνου (το οποίο ρυθμίζει εδαφικά ζητήματα που έχουν προκύψει από την Ανατολική Κρίση του 1876-1878). Ως αντάλλαγμα για τη μεταφορά της Κύπρου υπό βρετανικό έλεγχο, η Βρετανία θα παρέχει στην Οθωμανική Αυτοκρατορία στρατιωτική βοήθεια που θα της επιτρέπει να διατηρήσει την εδαφική της ακεραιότητα έναντι του ρωσικού επεκτατισμού. Ταυτόχρονα, με βάση τις προσθήκες στη Συνθήκη, η Βρετανία δεσμεύεται να της καταβάλλει το περίσσευμα των εσόδων από τη διοίκηση του νησιού, δηλαδή το Φόρο (βλ. Εισαγωγή) [101].

Βασική προϋπόθεση για να επιτευχθούν οι προσδοκίες και οι στρατιωτικοί στόχοι των Βρετανών είναι η επιδιόρθωση του μοναδικού φυσικού λιμανιού του νησιού, εκείνου της Αμμοχώστου. Το τελευταίο, μετά από την ακμή που γνωρίζει κατά την Ενετοκρατία, πέφτει σε αχρηστία λόγω της συσσώρευσης άμμου και άλλων ξένων υλικών στο εσωτερικό του (βλ. Μέρος Α΄). Για το λόγο αυτό η οποιαδήποτε μελλοντική του χρήση για τις στρατιωτικές ανάγκες των Βρετανών προϋποθέτει σημαντικές επιδιορθώσεις. Από τους πρώτους πολιτικούς που συνειδητοποιούν αυτήν ακριβώς την ανάγκη είναι ο ίδιος ο αρχιτέκτονας της Κυπριακής Συνθήκης του Ιουνίου του 1878, ο Βρετανός πρωθυπουργός

[99] Πρόσφατες έρευνες έχουν δείξει πως εξαιτίας αυτής ακριβώς της απουσίας λιμενικών υποδομών, τα αίτια πίσω από την επιλογή της Κύπρου πρέπει να αναζητηθούν και στην οικονομική διάσταση του θέματος. Ειδικότερα, καθώς η Οθωμανική Αυτοκρατορία αδυνατεί να αποπληρώσει τους Αγγλογάλλους για το δάνειο του 1855, αναζητείται ένας άλλος τρόπος αποπληρωμής του. Οι Βρετανοί εκτιμούν πως η χρήση του περισσεύματος από τη διοίκηση του νησιού για το σκοπό αυτό είναι η καλύτερη και πιο ασφαλής λύση. Περισσότερα για αυτό βλ. Diana Markides, "Bailed in: Strategy Finance and the Acquisition of Cyprus, 1878", στο *Anastasia Yiangou, George Kazamias, Robert Holland (eds)Between Empires and Nations: the Greeks and the British in the Levant 1800-1960s, Between Empires and Nations, σσ. 172-200.*

[100] TNA, FO 358/1, Part III, Memorandum by Lieutenant-Colonel Home, 8 June 1878.

[101] Dwight E. Lee, *ό.π.*, σσ. 14, 32, 77, 105.

ΜΑΡΙΑ ΤΙΑΝΑΤΙΟΥ

Lord Beaconsfield (1874-1880)[102]. Γνωρίζει πως για να μπορέσει να μετατρέψει την Κύπρο στη ναυτική βάση που δηλώνει πως θα γίνει, είναι απαραίτητο να προωθήσει τα σχέδια για την επιδιόρθωση του λιμανιού της Αμμοχώστου όσο πιο σύντομα γίνεται. Ταυτόχρονα όμως, ξέρει και τις λιμενικές αδυναμίες της Κύπρου (βλ. Μέρος Α΄). Καθώς δέχεται τα πυρά των πολιτικών του αντιπάλων εξαιτίας αυτών ακριβώς των λιμενικών αδυναμιών της Κύπρου, αποφασίζει να επικεντρωθεί σε δηλώσεις που τονίζουν την ανάγκη υλοποίησης των έργων και στην προώθηση των μελετών για επικείμενα έργα στην Αμμόχωστο[103]. Οι μελέτες στοχεύουν στην αποτύπωση μίας ρεαλιστικής εικόνας και του πραγματικού κόστους των λιμενικών αναγκών.

Από τις πρώτες έρευνες (ίσως η πρώτη) είναι αυτή του Hamilton H. Fulton η οποία ολοκληρώνεται αμέσως μετά την άφιξη των Βρετανών το καλοκαίρι του 1878[104]. Ακολουθεί η μελέτη του διακεκριμένου Υδρογράφου του υπουργείου Ναυτικών Frederick John Evans και του έμπειρου ερευνητή John Millard[105]. Λίγους μήνες αργότερα, τον Μάρτιο του 1879, ο Βασιλικός Μηχανικός Samuel Brown[106] στην έκθεσή του για την

---

[102] Στη Βρετανία η ανάγκη υλοποίησης λιμενικών έργων στην Αμμόχωστο διατυπώνεται σε πολλά βιβλία και άρθρα που εκδίδονται κυρίως κατά τα πρώτα χρόνια της βρετανικής παρουσίας στο νησί. Ορισμένα από αυτά είναι το *Cyprus as I saw it in 1879* και το "Cyprus as a strategic position" του περιηγητή Samuel Baker, τα άρθρα «Cyprus, its value and importance to England», ανώνυμου συγγραφέα και το «Cyprus-Is it worth Keeping?» του βρετανού προξένου Robert Hamilton Lang. Το βιβλίο *The Berlin Congress and the Anglo Turkish Convention* του Edward Alexander Cazalet, το *Cyprus* του καπετάνιου Albany Robert Savile, *το Ceded Cyprus its history, Condition, products and prospects* του John Joseph Lake, το *A winter pilgrimage, being an account of travels through Palestine, Italy and the island of Cyprus, accomplished in the year 1900* του Henry Rider Haggard κ.ά. Τα κείμενα αυτά συμφωνούν πως τα λιμενικά έργα στην Αμμόχωστο είναι απαραίτητα διότι μόνο έτσι αναδεικνύεται η στρατηγική σημασία της Κύπρου. Περισσότερα για αυτά βλ. Anonymous, *Cyprus and its Value and Importance to England.* Manchester 1878, σσ. 8, 13-14, 26-27. Edward Cazalet, *The Berlin Congress and the Anglo Turkish Convention*, London 1878, σσ. 22, 27. Samuel Baker, *Cyprus as I, ό.π.*, σσ. 154-156, 159, 452-453. Albany Robert Savile, *ό.π.*, σσ. 65-66. John Joseph Lake, *ό.π.*, σ. 11. Robert Hamilton Lang, "Cyprus-Is it worth Keeping?", στο Macmillan's Magazine, vol. XL, May-October 1879, σ. 448. Samuel Baker, "Cyprus as a strategic position", στο *Journal of the Royal United Service Institution Whitehall Yard published under the authority of the council*, London 1883, vol XXVII, σσ. 79-81. Henry Rider Haggard, A winter pilgrimage, being an account of travels through Palestine, Italy and the island of Cyprus, accomplished in the year 1900, Longmans, London 1902, σ. 156.

[103] *Hansard Parliamentary Debates*, the twenty-third day of July 1878 to the sixteenth day of August 1878, c.28.

[104] TNA, CO 67/2, from Hamilton H. Fulton to the Marquis of Salisbury, 3 August 1878. Η συγκεκριμένη μελέτη προτείνει την ανάπτυξη του λιμανιού της Αμμοχώστου με την κατασκευή αποβάθρας και ναυπηγείου και με την κατασκευή ατμοκίνητου τραμ το οποίο θα καταλήγει σε αυτά τα δύο. Μάλιστα προτείνει το τραμ να συνδέει μελλοντικά τη Λάρνακα, τη Λευκωσία και την Αμμόχωστο και σταδιακά να διακλαδώνεται σε όλο το νησί.

[105] TNA, ADM 1/6466, Cyprus Hydrographers reports, also report dated 18th May 1878, finished by the intelligence branch house guards based on information obtained from the Foreign Office. Memorandum on the anchorages of Cyprus and on other questions chiefly nautical, connected with that island, by the Hydrographer to the Admiralty (accompanied with a plan of Famagusta harbour from an admiralty survey in progress), Fredk. John. Evans, hydrographer, Admiralty, 4 December 1878. Περισσότερα για τον Fredk. John. Evans βλ. https://en.wikipedia.org/wiki/Frederick_John_Owen_Evans Ανάρτηση Οκτώβριος 2015.

[106] Ο Samuel Brown είναι ουσιαστικά ο πρώτος διευθυντής του Τμήματος Δημοσίων Έργων στο νησί. Βασιλικός Μηχανικός με σημαντική πείρα και γνώσεις αφού πριν από τον ερχομό του στο νησί εργάζεται στο σχεδιασμό του λιμανιού της Αλεξάνδρειας. Παραμένει στην Κύπρο για εννέα χρόνια (έως το 1887) και

κατασκευή σιδηροδρόμων στην Κύπρο συμπεριλαμβάνει την πρότασή του και για τα απαραίτητα λιμενικά έργα[107]. Η επόμενη μελέτη είναι και η πιο ολοκληρωμένη και αρχίζει τον Οκτώβριο του 1880 από τον αρχιμηχανικό Thomas Ormiston. Η εντολή του Ormiston από τη βρετανική κυβέρνηση στο Λονδίνο είναι να αποφασιστεί το τελικό και πραγματικό κόστος των έργων με βάση τα όσα έχουν εισηγηθεί οι προηγούμενοι αξιωματούχοι. Πράγματι, τον Ιανουάριο του 1880 ο Ormiston κοστολογεί τα λιμενικά έργα στην Αμμόχωστο ανάμεσα στις £272.453-£354.301[108]. Εξαιτίας του μεγάλου κόστους των έργων ο Αρμοστής προτείνει στο υπουργείο Αποικιών την κατασκευή εμπορικού και όχι στρατιωτικού λιμανιού στην Αμμόχωστο[109].

Ένα περίπου χρόνο αργότερα, το Νοέμβριο του 1881, ο Βασιλικός Μηχανικός Samuel Brown επεκτείνει τις προτάσεις του Thomas Ormiston και του Αρμοστή και προτείνει αλλαγές που επιτρέπουν τη χρήση της Αμμοχώστου από εμπορικά, επιβατικά και πολεμικά πλοία με συνολικό κόστος £340.000[110]. Οι προτάσεις του Samuel Brown είναι και οι μόνες

συμμετέχει στο σχεδιασμό πολλών λιμενικών έργων της Κύπρου. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Κέννεθ Γ. Σιάαρ, Μάικλ Γκίβεν, Γεώργιος Θεοχάρους, *Κάτω από το ρολόι, Αποικιακή Αρχιτεκτονική και ιστορία στην Κύπρο, 1878-1960*, Λευκωσία 1995, σσ. 11-20. Diana Markides, *Sendall in Cyprus, 1882-1898, A governor in bondage*, Nicosia 2014, σσ. 21, 31.

[107] TNA, CO 67/7, from Samuel Brown to Sir George Elliot, 31 March 1879. Σε αυτή τη μελέτη τα λιμενικά έργα στην Αμμόχωστο κοστολογούνται στις £50000.

[108] TNA, FO 78/3374, Cyprus no. 3 (1880), Report by Mr Ormiston C.I.E., M. Inst. C.E. on improvements proposed at the Harbour of Famagusta dated 10 January 1880. Ο Thomas Ormiston προτείνει την κατασκευή κυματοθραύστη ώστε να δημιουργηθεί στο εξωτερικό τμήμα του λιμανιού μια «*προστατευόμενη περιοχή με βαθύ νερό για αγκυροβόλιο*». Στο εσωτερικό τμήμα προτείνει εκβάθυνση σε βάθος 24 ποδών.

[109] TNA, CO 883/2/8, Cyprus, Mediterranean no. 8, Finance and Administration of Cyprus, Sir R. Biddulph's reply to Mr. Fairfield's Memorandum, from R. Biddulph to the Earl of Kimberley, Cyprus n. 397, 30 November 1882.

[110] TNA, CO 883/2/4, Mediterranean no. 4, Further Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, Appendix A, extract from Mr Brown's Report on Famagusta Harbour, dated March 3, 1879. TNA, CO 67/7, from Samuel Brown to Sir George Elliot, 31 March 1879. Οι προτάσεις του Samuel Brown περιλαμβάνουν τη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για να φιλοξενούνται πλοία πολεμικά, επιβατικά και εμπορικά, όπως συμβαίνει στην Αλεξάνδρεια. Προτείνει την κατασκευή ενός κυματοθραύστη 15 ποδών, κατασκευασμένου από πέτρες 12 ή 14 τόνων. Προτείνει επίσης την εκβάθυνση του εξωτερικού λιμανιού και την κατασκευή προβλήτας. Επίσης, εισηγείται τη δημιουργία ανοίγματος στην είσοδο του λιμανιού το οποίο θα έχει πλάτος τρακόσια πόδια και βάθος 26 πόδια. Το εσωτερικό λιμάνι να έχει βάθος 24 πόδια και κρηπιδότοιχο μήκους εξακόσια πόδια. Το εξωτερικό λιμάνι να εκβαθυνθεί σε βάθος 26-30 πόδια. Μετά τα έργα να μπορούν να ελλιμενίζονται 12 πλοία με τρακόσια-τετρακόσια πόδια μάκρος. Τα πολεμικά και τα μεγαλύτερα πλοία που θα χρησιμοποιούν το λιμάνι θα πρέπει να μένουν στο εξωτερικό λιμάνι και να εξυπηρετούνται από μαούνες όταν υπάρχει νηνεμία. Αν η τεχνολογία των πλοίων βελτιωθεί μελλοντικά να επιτραπεί και η είσοδος μεγαλύτερων πλοίων μετά από επέκταση του κυματοθραύστη. Εκτιμά πως αν γίνουν οι πιο πάνω επιδιορθώσεις η Αμμόχωστος θα μπορεί να γίνει το εμπορικότερο λιμάνι του νησιού και ένα σημαντικό λιμάνι για την περιοχή του Λεβάντ. Παρόλο που η μελέτη του Samuel Brown δεν αναφέρει τα μεγέθη των πλοίων (ο διαχωρισμός γίνεται ανάμεσα σε μικρά και μεγάλα), σύμφωνα με τη λίστα με τα μεγέθη των πολεμικών πλοίων του Βρετανικού Πολεμικού Ναυτικού πριν από την κατασκευή των dreadnoughts (τα οποία αρχίζουν να κατασκευάζονται και να χρησιμοποιούνται αρχές 20^{ου} αιώνα), το εκτόπισμά τους είναι ανάμεσα στους 9.500 με 16.181 τόνους με έκταση 325-443 πόδια. Περισσότερα για αυτό βλ. TNA, CO 883/2/4, Mediterranean no. 4, Further Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, Famagusta Harbour, from the Government Engineer to the Chief Secretary, 30 November 1881. Τα dreadnoughts είναι ο κατεξοχήν τύπος πολεμικού πλοίου του 20^{ου} αιώνα. Περισσότερα για αυτό βλ. Ζήσης Φωτάκης, «Η ναυτική

που προωθούνται επίσημα στο Λονδίνο το οποίο όμως δεν τις εγκρίνει λόγω του μεγάλου κόστους που έχουν[111]. Για να αντιληφθούμε το μέγεθος του κόστους, αξίζει να αναφέρουμε πως τη συγκεκριμένη περίοδο το κόστος των προτεινόμενων λιμενικών έργων στην Αμμόχωστο ισοδυναμεί με τα έσοδα του νησιού για δυόμιση περίπου χρόνια[112].

Β1β. Οι συζητήσεις στο Λονδίνο

Καθώς οι πιο πάνω μελέτες φτάνουν στη βρετανική πρωτεύουσα επιβεβαιώνουν την πρωτόγονη κατάσταση των κυπριακών λιμανιών. Κυρίως όμως επιβεβαιώνουν το πολύ μεγάλο κόστος που χρειάζεται για να ικανοποιηθούν οι βρετανικές προσδοκίες. Και καθώς μαζί με αυτά στα βρετανικά στρατεύματα ξεσπά επιδημία με πυρετό από τις πρώτες κιόλας μέρες που φτάνουν στο νησί, στο Λονδίνο ακούγονται φωνές διαμαρτυρίας για την επιλογή της Κύπρου[113]. Στο Βρετανικό Κοινοβούλιο πολλοί βουλευτές αμφισβητούν την καταλληλότητα του νησιού στο να ικανοποιήσει τα βρετανικά συμφέροντα[114]. Ακόμη όμως και αυτοί που συμφωνούν με την επιλογή της Συντηρητικής κυβέρνησης, θεωρούν πως εάν οι Βρετανοί θέλουν να χρησιμοποιήσουν την Κύπρο ως ναύσταθμο, ως *place d' armes* ή έστω ως σταθμό ανθράκευσης των πλοίων, επιβάλλεται να υλοποιήσουν μια σειρά από λιμενικά έργα. Οι περισσότεροι εκτιμούν πως θα είναι αδύνατο η Αμμόχωστος να γίνει ναύσταθμος· είναι όμως πιθανό μετά από τις κατάλληλες εργασίες να γίνει ιδανικός σταθμός ανεφοδιασμού[115].

Ως εκ τούτου, πολλά μέλη του Βρετανικού Κοινοβουλίου απευθύνονται κατά διαστήματα προς τη Συντηρητική κυβέρνηση για να τη ρωτήσουν εάν στοχεύει να υλοποιήσει τα έργα και ποιος θα πληρώσει για αυτά. Τα πρώτα ερωτήματα τίθενται από πολύ νωρίς, ήδη από τον Ιούλιο του 1878[116]. Η πρώτη συγκεκριμένη απάντηση από πλευράς κυβέρνησης

πολιτική της Μεγάλης Βρετανίας», στο Γιώργος Καζαμίας, Πέτρος Παπαπολυβίου (επιμ.), *Ο Ελευθέριος Βενιζέλος και η Κύπρος,* Αθήνα 2008, σ. 91. 88-97

[111] TNA, CO 883/2/8, Cyprus, Mediterranean no. 8, Finance and Administration of Cyprus, Sir R. Biddulph's reply to Mr. Fairfield's Memorandum, from R. Biddulph to the Earl of Kimberley, Cyprus n. 397, 30 November 1882.

[112] Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία στα *The Cyprus Blue Βοοκς, 1880-1882*, Nicosia 1883, τα έσοδα της Κύπρου το 1879 είναι £116.118, το 1880 είναι £173.029 και το 1881 είναι £164.339.

[113] Frederick Maurice and George Arthur, *The Life of Lord Wolseley*. London 1924, σ. 28. Joseph H. Lehmann, *All Sir Garnet, A life of Field-Marshal Lord Wolseley*, London 1964, σσ. 231-233. Για τα σχόλια κατά της Κύπρου στο Βρετανικό Κοινοβούλιο λόγω του πυρετού στα στρατεύματα εξαιτίας των συνθηκών υγιεινής και του κλίματος στο νησί βλ. *Hansard Parliamentary Debates*, the twenty-third day of July 1878 to the sixteenth day of August 1878, cc.1946-1947, 2089-2090, *The Times*, 18 July 1878, 21 September 1878, 15 October 1878, 14 November 1878 και Iron, «The truth about Cyprus» στην *Cyprus*, 2 July 1880.

[114] *Hansard Parliamentary Debates*, the twenty-first day of June 1878 to the twenty-second day of July 1878, cc.1242-1243. Dwight E. Lee, *ό.π.*, σ. 117.

[115] *The Times*, 26 December 1878. *Hansard Parliamentary Debates*, the third day of March 1879 to the twenty-eighth day of March 1879, cc.1554-1555.

[116] http://hansard.millbanksystems.com/, House of Lord, 18 July 1878, vol. 241, cc 1782-1783. House of Commons, 06 August 1878, vol. 242, cc1340. Ανάκτηση Μάιος 2014.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

δίνεται στις 7 Αυγούστου 1878, όταν ο Υπουργός Οικονομικών Edward Stanley, δηλώνει πως παρόλο που αληθεύει πως στην Κύπρο δεν υπάρχουν λιμάνια, αυτό δεν εμποδίζει τα ατμόπλοια να προσεγγίζουν το νησί και να αποβιβάζουν στρατεύματα, προϊόντα και στρατιωτικό υλικό, ενώ υποστηρίζει ότι ούτε οι εμπορικές δραστηριότητες παρακωλύονται[117]. Όπως θα παρουσιαστεί πιο κάτω στο υποκεφ. *Β2β. 1878: Τα χρήσιμα και απαραίτητα λιμενικά έργα των οποίων η υλοποίηση προκύπτει από την αναγκαιότητα που επιβάλλει η έλλειψη ή η ανεπάρκειά τους,* αυτό δεν φαίνεται να ανταποκρίνεται. Συνεπώς, παρόλο που δεν δίνεται ξεκάθαρη απάντηση για το πότε και ποια λιμενικά έργα θα γίνουν, φαίνεται πως η Συντηρητική κυβέρνηση, προσπαθώντας να πείσει για την καταλληλότητα της Κύπρου και για να αντικρούσει τα πυρά της αντιπολίτευσης, παρουσιάζει μια εικόνα πολύ διαφορετική από εκείνη που πραγματικά υπάρχει στο νησί.

Καθώς κανένα κονδύλι για λιμενικά έργα στην Αμμόχωστο δεν προωθείται στο Βρετανικό Κοινοβούλιο, το Μάρτιο του 1879 η αντιπολίτευση κατηγορεί τη βρετανική κυβέρνηση για έλλειψη πραγματικής πρόθεσης για μετατροπή της Κύπρου σε ναύσταθμο. Οι Φιλελεύθεροι βουλευτές τεκμηριώνουν την κατηγορία σημειώνοντας πως εάν η κυβέρνηση σκοπεύει να αξιοποιήσει στρατιωτικά την Κύπρο θα πρέπει αμέσως να προβεί σε λιμενικά έργα στην Αμμόχωστο. Ταυτόχρονα θα πρέπει να εντάξει το νησί υπό τον έλεγχο του υπουργείου Πολέμου ή του υπουργείου Ναυτικών[118].

Στις 21 Μαρτίου 1879, και ενώ οι πρώτες εκτιμήσεις για το μέγεθος και το απαιτούμενο κόστος των έργων στην Αμμόχωστο φτάνουν στα χέρια της κυβέρνησης, ο Βρετανός Υπουργός Εξωτερικών, Robert Gascoyne-Cecil (3rd Marquess of Salisbury, 1878-1880), επιβεβαιώνει την αντιπολίτευση. Δηλώνει ξεκάθαρα πως τα λιμενικά έργα στην Αμμόχωστο για τη μετατροπή της σε στρατιωτικό λιμάνι δεν θα προωθηθούν. Αυτό συμβαίνει επειδή τα έργα συνδέονται με την ικανοποίηση των στρατιωτικών αναγκών της Αυτοκρατορίας και ως εκ τούτου το κόστος υλοποίησής τους θα βαραίνει αποκλειστικά το Αυτοκρατορικό Ταμείο[119].

Τεκμηριώνει την απόφασή του δηλώνοντας πως τη δεδομένη χρονική περίοδο το Αυτοκρατορικό Ταμείο έχει αρκετά έξοδα και αδυνατεί να καταβάλει το κόστος του

[117] http://hansard.millbanksystems.com/, House of Commons, 07 August 1878, vol. 242 cc1466. Ανάκτηση Μάιος 2014.
[118] http://hansard.millbanksystems.com/, House of Commons, 24 March 1879, vol. 244, cc1518. Ανάκτηση Μάιος 2014.
[119] http://hansard.millbanksystems.com/, House of Lords, 21 March 1879, vol. 244, cc. 1412-1416. Ανάκτηση Μάιος 2014.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

έργου. Αν και η σπουδαιότητα του λιμανιού είναι αναμφισβήτητη, το έργο δεν είναι επείγον αφού κατά τον Υπουργό Εξωτερικών η συνθήκη του Βερολίνου έχει εξασφαλίσει την ειρήνη στην περιοχή και συνεπώς δεν φαίνεται να υπάρχει άμεσος κίνδυνος στη Μεσόγειο. Μέχρι να προκύψει η άμεση στρατιωτική ανάγκη δεν υπάρχει λόγος να γίνουν έξοδα για την κατασκευή ενός δαπανηρού στρατιωτικού λιμανιού στην Αμμόχωστο. Προτείνει για την ώρα η έμφαση να δοθεί στην εξάλειψη της ελονοσίας από την Αμμόχωστο. Πέρα όμως από όλα αυτά θεωρεί πως τα πιο σημαντικά δημόσια έργα που πρέπει να υλοποιηθούν αμέσως είναι όσα σχετίζονται με το οδικό δίκτυο και τη σύνδεση της πρωτεύουσας με τα υπόλοιπα μέρη του νησιού[120]. Τα λιμενικά, για την ώρα, είναι δευτερεύοντα αν όχι και τριτεύοντα.

Τη δεδομένη χρονική στιγμή, η επίκληση αυξημένων εξόδων από το βρετανικό ταμείο δεν εκπλήσσει. Οι δεκαετίες 1870-1880 χαρακτηρίζονται από κάποιους ιστορικούς ως περίοδοι οικονομικής κρίσης στη Βρετανία. Σε αντίθεση με το διάστημα 1842-1873 όταν η ανάπτυξη του εμπορίου είναι τέτοια που χαρακτηρίζεται ως το Victorian Boom, από το 1874 και έπειτα η οικονομία παραμένει στάσιμη ενώ οι τιμές, τα κέρδη και οι εξαγωγές αυξάνονται με πιο αργό ρυθμό. Παράλληλα, η συντήρηση και διατήρηση της Αυτοκρατορίας παραμένει πολύ δαπανηρή. Το 1874 το Βρετανικό Αυτοκρατορικό Ταμείο έχει έλλειμμα £5.500.000. Μέσα σε λίγα χρόνια, κατά τη δεκαετία του 1880, το 87% των Βρετανών θεωρούνται φτωχοί και αγωνίζονται για το μεροκάματο, το 10% ανήκει στη μεσαία τάξη και μόνο το 3% του πληθυσμού είναι πλούσιοι[121].

Αυτή η οικονομική κρίση δεν προκύπτει τυχαία. Στις δεκαετίες 1870-1880 η μεταφορά δημητριακών από τον Ατλαντικό επηρεάζει αρνητικά τις τιμές των δημητριακών στην Ευρώπη. Η Βρετανία σε αντίθεση με την Αμερική, τη Γαλλία, την Ιταλία και τη Ρωσία συνεχίζει να είναι υπέρμαχος του ελεύθερου εμπορίου και δεν προστατεύει τα εγχώρια προϊόντα. Αυτό σε συνδυασμό με τη μείωση των μισθών προκαλεί στη βρετανική

---

[120] http://hansard.millbanksystems.com/, House of Lords, 21 March 1879, vol. 244, cc. 1412-1416. Ανάκτηση Μάιος 2014. TNA, CO 883/2/2, Mediterranean no. 2, Report on the Sanitary Condition and drainage of the district of Famagusta and the Mesaoria in Cyprus, by the Chevalier David Bocci, Chief Engineer, Royal Engineers, Parma, 5 June 1880, Hydrological condition of the district of Famagusta, The port of Famagusta.

[121] Ernest Alfred Benians, «Finance, trade and communications 1870-1895», στο *The Cambridge History of the British Empire*, vol. III, Cambridge 1959, σσ. 187-188. Eric John Ernest Hobsbawm, *Labouring men, studies in the History of Labour*, London 1968, σσ. 64-104, 126-157, 272-315, 344-370. Patrick J. McGowan and Bohdan Kordan, «Imperialism in World System Perspective: Britain 1870-1914», στο *International Studies Quarterly*, vol. 25. no.1, March 1981, σσ. 52-53, 55. Sir Robert C. K. Ensor, *England 1870-1914*, Oxford 1992, σσ. 34, 54, 121, 123. James Lawrence, *The rise and fall of the British Empire*, London 1998, σσ. 184, 198, 201-202.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

κυβέρνηση περαιτέρω προβλήματα, αφού έχει να αντιμετωπίσει τις σποραδικές απεργίες των ανθρακωρύχων και των εργαζομένων στην εξόρυξη σιδήρου, τις απεργίες των γεωργών (με σημαντικότερη εκείνη των εργαζομένων στις φάρμες στο Suffolk) κ.ά.[122].

Πέρα από τα οικονομικά ζητήματα, αυτές τις δύο δεκαετίες η Βρετανία έχει να αντιμετωπίσει σε επίπεδο τεχνολογίας πολέμου τον έντονο ανταγωνισμό που υπάρχει ανάμεσα στη Γαλλία και την Αμερική οι οποίες έχουν αναπτύξει ισχυρό πολεμικό ναυτικό. Παρόλο που η Βρετανία εξακολουθεί να έχει το μεγαλύτερο και πιο δαπανηρό στόλο (το 1870 τα έξοδα για το βρετανικό ναυτικό είναι £9.250.000 ενώ το 1886 £13.000.000) δεν έχει εισαγάγει καμία τεχνολογική καινοτομία. Αντίθετα, η Γαλλία και η Αμερική, αν και έχουν μικρότερο στόλο, την έχουν ξεπεράσει στις τεχνολογικές καινοτομίες της εποχής (π.χ. η βελτίωση στην τεχνολογία των υποβρυχίων). Πέρα από αυτά, η Βρετανία έχει μείνει πίσω και σε άλλους τομείς των βιομηχανικών επιτευγμάτων (π.χ. η ανακάλυψη και εξέλιξη του τηλεφώνου)[123].

Παράλληλα με όλα αυτά, η ηγεσία της Βρετανίας ταλαιπωρείται και από τους πολύ αιματηρούς πολέμους στην Ινδία και στο Αφγανιστάν (π.χ. οι πόλεμοι με το Βασίλειο των Ζουλού, με τους Καφφίρ, η κατάκτηση του Τρανσβαάλ, ο δεύτερος Αφγανικός πόλεμος κ.ά.), το θέμα της Ιρλανδίας και της διακυβέρνησής της κ.ά. Συνεπώς, παρόλο που εξακολουθεί να είναι η μεγαλύτερη Αυτοκρατορία, στην ίδια τη Βρετανία το επίκεντρο σε οικονομικά και πολιτικά ζητήματα είναι η διατήρηση της Αυτοκρατορίας και των συμφερόντων της, τα οποία όμως γίνονται όλο και πιο δαπανηρά. Γι' αυτό στις δεκαετίες του 1870-1880 πληθαίνουν οι εντός Βρετανίας φωνές όσων θεωρούν πως η Βρετανία πρέπει να τερματίσει την επεκτατική της πολιτική[124].

---

[122] Ernest Alfred Benians, *ό.π.*, σσ. 187-188. Eric John Ernest Hobsbawm, *Labouring*, *ό.π.*, σσ. 64-104, 126-157, 272-315, 344-370. Patrick J. McGowan and Bohdan Kordan, *ό.π.*, σσ. 52-53, 55. Sir Robert C. K. Ensor, *ό.π.*, σσ. 34, 54, 121, 123. James Lawrence, *ο.π.*, σσ. 184, 198, 201-202.

[123] Ernest Alfred Benians, *ό.π.*, σσ. 187-188. Eric John Ernest Hobsbawm, *Labouring*, *ό.π.*, σσ. 64-104, 126-157, 272-315, 344-370. Patrick J. McGowan and Bohdan Kordan, *ό.π.*, σσ. 52-53, 55. Sir Robert C. K. Ensor, *ό.π.*, σσ. 34, 54, 121, 123. James Lawrence, *ο.π.*, σσ. 184, 198, 201-202. Ευάνθης Χατζηβασιλείου, «Βρετανική ναυτική ισχύς στη Μεσόγειο, 1882-1945: μία βιβλιογραφική αναζήτηση στο ζήτημα της στρατηγικής αξίας της Κύπρου», στο *Επιστημονική Επετηρίς της Κυπριακής Εταιρείας Ιστορικών σπουδών*, 8 (2008), σ. 188. Περισσότερα για την τεχνολογία των υποβρυχίων βλ. https://en.wikipedia.org/wiki/Submarine Ανάκτηση Δεκέμβριος 2015. Περισσότερα για την ανακάλυψη και εξέλιξη των τηλεφώνων βλ. https://en.wikipedia.org/wiki/Telephone Ανάκτηση Δεκέμβριος 2015.

[124] Ernest Alfred Benians, *ό.π.*, σσ. 187-188. Eric John Ernest Hobsbawm, *Labouring*, *ό.π.*, σσ. 64-104, 126-157, 272-315, 344-370. Patrick J. McGowan and Bohdan Kordan, *ό.π.*, σσ. 52-53, 55. Sir Robert C. K. Ensor, *ό.π.*, σσ. 34, 54, 121, 123. James Lawrence, *ο.π.*, σσ. 184, 198, 201-202.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Καθώς λοιπόν ο Βρετανός Υπουργός Εξωτερικών θεωρεί πως δεν υπάρχει στρατιωτικός κίνδυνος δεν προωθεί την υλοποίηση στρατιωτικών λιμενικών έργων. Με αυτό τον τρόπο αποφεύγει να επιβαρύνει το Αυτοκρατορικό Ταμείο με ένα ακόμη δαπανηρό στρατιωτικό έργο. Ως εκ τούτου όλα τα υπόλοιπα μη στρατιωτικά έργα που χρειάζονται στο νησί θα υλοποιηθούν από τα έσοδα της Κύπρου. Αυτή η αυτοχρηματοδότηση των μη στρατιωτικών έργων στις αποικίες είναι κύριο στοιχείο της βρετανικής αποικιακής πολιτικής που στοχεύει στο να ελαχιστοποιηθούν οι δαπάνες του Αυτοκρατορικού Ταμείου για τη συντήρηση της Αυτοκρατορίας[125].

Β1γ. Ανατροπή σχεδίων: η Αμμόχωστος θα γίνει εμπορικό λιμάνι

Το 1879 γίνεται ξεκάθαρο πως το λιμάνι της Αμμοχώστου δε θα μετατραπεί σε στρατιωτικό εξαιτίας του μεγάλου κόστους και της απουσίας άμεσου στρατιωτικού κινδύνου στην περιοχή. Οι βλέψεις τώρα στρέφονται στην υλοποίηση εμπορικού λιμανιού γι' αυτό και οι τεχνικές μελέτες που ακολουθούν προσανατολίζονται πια σε αυτή την κατεύθυνση. Το εμπορικό λιμάνι που θα κατασκευαστεί θα χρηματοδοτηθεί από έσοδα της Κύπρου[126].

Οι μελέτες του Samuel Brown που αναφέρονται πιο πάνω ολοκληρώνονται μόλις έξι μήνες πριν ξεσπάσουν οι πρώτες επιθέσεις κατά των Ευρωπαίων στην Αίγυπτο. Οι επιθέσεις καταλήγουν στην Επανάσταση του Άραμπι[127], το άμεσο αποτέλεσμα της οποίας είναι η κατάκτηση της Αιγύπτου από τους Βρετανούς το καλοκαίρι του 1882· κατ' επέκταση και η μεταφορά του Σουέζ υπό βρετανικό έλεγχο. Αυτομάτως, η Κύπρος χάνει και επίσημα τη στρατιωτική της σπουδαιότητα και η Βρετανία ικανοποιεί με τον πιο άμεσο τρόπο τα στρατιωτικά της συμφέροντα στην περιοχή[128].

---

[125] Ewout Frankema, "Raising revenue in the British empire, 1878-1940: how "extractive" were colonial taxes?", στο *Journal of Global History*, vol. 5, issue 3, November 2010, σ. 449. Kennedy Paul, *The realities behind diplomacy, background influences on British external policy 1865-1980*, London 1981, σσ. 30-31.

[126] TNA, CO 883/2/8, Cyprus, Mediterranean no. 8, Finance and Administration of Cyprus, Sir R. Biddulph's reply to Mr. Fairfield's Memorandum, from R. Biddulph to the Earl of Kimberley, Cyprus no. 397, 30 November 1882.

[127] Maria Panayiotou, "The Role of Cyprus in the Arabi Revolt and the Resulting Egyptian Campaign of 1882", στο *European History Quarterly*, vol. 40 (2), 2010, σσ. 270-271.

[128] Για την κατάκτηση της Αιγύπτου από τους Βρετανούς βλ. John Frederick Maurice, *Military History of the Campaign of 1882 in Egypt*, London 1887. M. J. Williams, "The Egyptian Campaign of 1882", στο Brian Bond (ed.), *Victorian Military Campaigns*, London 1967, σσ. 243-278. Reid Malcolm Donald, "The Urabi revolution and the British conquest", στο Martin W. Daly (ed.), *The Cambridge History of Egypt, Volume 2, Modern Egypt, from 1517 to end of the twentieth century*, Cambridge 1993, σσ. 217-238. Juan R. Cole, *Colonialism and revolution in the Middle East: social and cultural origins of Egypt's Urabi movement*, Princeton 1993. Για τη χρήση της Κύπρου κατά την κατάκτηση της Αιγύπτου και το βαθμό που η τελευταία επηρεάζει τη στρατιωτική σπουδαιότητα του νησιού βλ. Maria Panayiotou, "The Role", *ό.π.*, σσ. 266-287.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Εάν, βέβαια, για οποιοδήποτε λόγο ανατραπούν οι ισορροπίες στην περιοχή, τότε η Κύπρος θα χρησιμοποιηθεί από το βρετανικό πολεμικό ναυτικό στο βαθμό που της το επιτρέπουν οι λιμενικές της υπηρεσίες. Η βάση του Βρετανικού Μεσογειακού Στόλου θα συνεχίσει να είναι η Μάλτα. Αυτό επιβεβαιώνεται ήδη από τη χρήση της Κύπρου κατά την επανάσταση του Άραμπι το καλοκαίρι του 1882 ως σταθμού ανεφοδιασμού και χώρος μεταφοράς προσφύγων και τραυματιών[129]. Με άλλα λόγια, η Κύπρος χρησιμοποιείται στο βαθμό που οι λιμενικές της υπηρεσίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν και σε καμία περίπτωση δεν χρησιμοποιείται στο βαθμό που διακηρύσσουν οι Βρετανοί πολιτικοί το 1878. Η Αυτοκρατορία αποκτά πλέον τη δυνατότητα να χρησιμοποιεί το νησί έστω και στον ελάχιστο βαθμό και ταυτόχρονα να χρησιμοποιεί και τις άλλες μεσογειακές αποικίες της, στις οποίες υπάρχουν πιο κατάλληλες υποδομές για το βρετανικό ναυτικό. Αυτή η δυνατότητα επιβεβαιώνει στους Βρετανούς πως μπορούν να διαχειριστούν οποιαδήποτε στρατιωτική απειλή στην περιοχή με τα δεδομένα, ως έχουν, χωρίς επιπλέον στρατιωτικά έργα στην Κύπρο[130].

Πέρα από τα πιο πάνω, η βρετανική κυβέρνηση δύσκολα θα αναλάβει την υλοποίηση δαπανηρών στρατιωτικών έργων σε ένα νησί που de jure ανήκει στην Οθωμανική Αυτοκρατορία[131]. Συνεπώς, η επιλογή της Κύπρου, ενός αλίμενου νησιού, για να μετατραπεί σε ναύσταθμο, αναδεικνύει (το 1878 τουλάχιστον αμυδρά και από το 1882 και έπειτα αδιαμφισβήτητα) και μίαν άλλη αιτία που κάνει τους Βρετανούς να στρέψουν τα βλέμματα προς τη μεγαλόνησο και να παραμείνουν σε αυτή ακόμη και μετά την κατάκτηση του Σουέζ. Παρόλο που η πρωτόγονη κατάσταση των λιμανιών του νησιού είναι γνωστή στους Βρετανούς ήδη από τις προξενικές εκθέσεις του 19ου αιώνα (βλ. Μέρος Α΄), φαίνεται πως στην επιλογή της Κύπρου έχει συμβάλει σημαντικά και η δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί το περίσσευμα των εσόδων του νησιού για την αποπληρωμή του κριμαϊκού δανείου. Το τελευταίο, εξαιτίας της οικονομικής δυσπραγίας του «Μεγάλου Ασθενή» της περιόδου, είναι αμφίβολο εάν θα αποπληρωθεί. Αυτή η πιθανότητα αφήνει εκτεθειμένα τα βρετανικά τραπεζικά συμφέροντα στα οποία εμπλέκεται άμεσα ο Βρετανός Πρωθυπουργός, Lord Beaconsfield (1874-1880). Μπροστά σε ένα τέτοιο ενδεχόμενο η Κύπρος φαντάζει ως η ιδανικότερη επιλογή[132]. Ως εκ τούτου

[129] http://hansard.millbanksystems.com/, House of Commons, 16 February 1883, vol 276, cc. 221. Ανάκτηση Μάιος 2014.
[130] TNA, WO 35/7530, Garrison of Cyprus, 28 October 1903.
[131] George S. Georgallides, «Memorandum by Mr. Headlam-Morley and Mr. Childs respecting Cyprus», στο *Επετηρίς Κέντρου Επιστημονικών Ερευνών*, V, 1971-1972, Λευκωσία 1972, σ. 211.
[132] Diana Markides, "Bailed in", *ό.π.* Η δυνατότητα της Κύπρου να καλύπτει μόνη της τα έξοδά της και να δρα ως μία αυτοσυντηρούμενη κτήση διατυπώνεται αργότερα και από τον Υφυπουργό Αποικιών, Winston

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

από το 1882 και έπειτα οι προτεραιότητες της Βρετανίας στην Κύπρο επικεντρώνονται στην αποπληρωμή του δανείου και η αποτροπή οποιασδήποτε χρήσης του νησιού από άλλη εχθρική δύναμη εναντίον των βρετανικών συμφερόντων[133].

Η άμεση συνέπεια όλων αυτών είναι η μη υλοποίηση στρατιωτικών λιμενικών έργων στο νησί και η στροφή στις πραγματικές ανάγκες του νησιού για χρήση των αποβαθρών για εξυπηρέτηση του εμπορίου, των επιβατών, της βρετανικής κυβέρνησης και του ταχυδρομείου. Εξάλλου, η ικανοποιητική χρήση των αποβαθρών για εξυπηρέτηση του εμπορίου και η αύξηση των εσόδων του νησιού θα είναι η καλύτερη εγγύηση για αποπληρωμή του δανείου. Σε κάθε περίπτωση όμως, αυτές οι ανάγκες θα πρέπει να καλυφτούν από τα έσοδα του νησιού χωρίς να επιβαρύνεται ο Βρετανός φορολογούμενος.

Ως εκ τούτου οι πρώτες μελέτες των Βρετανών για τη μετατροπή της Αμμοχώστου σε στρατιωτικό λιμάνι (βλ. υποκεφ. *Β1α. Οι πρώτες μελέτες: τα αίτια εκπόνησής τους και τα αποτελέσματα που προκύπτουν*) δεν υλοποιούνται ούτε μετατρέπονται σε λιμενικά έργα[134]. Παρόλα αυτά δίνουν στους Βρετανούς την πραγματική εικόνα του λιμανιού της Αμμοχώστου και τις πρώτες ενδείξεις για τα λιμενικά έργα που χρειάζονται να γίνουν. Οι έρευνες κάνουν ξεκάθαρο πως οποιαδήποτε λιμενικά έργα στην Αμμόχωστο θα μπορέσουν να επιτρέψουν τη χρήση του μοναδικού φυσικού λιμανιού του νησιού από τα ατμόπλοια της εποχής. Αφετέρου όμως για να γίνει αυτό χρειάζεται να δαπανηθούν όλα τα έσοδα του νησιού για δυόμιση τουλάχιστον χρόνια, παράγοντας αποτρεπτικός για την υλοποίηση τέτοιων έργων. Αυτό σε συνδυασμό με την πρωτόγονη μορφή των λιμανιών του νησιού και την άμεση ανάγκη υλοποίησης έστω και στοιχειωδών λιμενικών υποδομών για ικανοποίηση των άμεσων λειτουργικών αναγκών, αναγκάζει τους Βρετανούς να πραγματοποιήσουν τα πρώτα έργα μακριά από την Αμμόχωστο· στη Λάρνακα, στη Λεμεσό και στην Κερύνεια.

Churchill, σε υπόμνημα που συντάσσει το 1907. Περισσότερα για αυτό βλ. TNA, CAB 37/89/83, Condition of Cyprus, Memorandum by Mr. Churchill.

[133] Για τη στρατιωτική ικανοποίηση των βρετανικών συμφερόντων στην περιοχή βλ. Ευάνθης Χατζηβασιλείου, *ό.π.* Klearchos A. Kyriakides, "Cyprus and the Protection of British sea power since 1878", paper submitted to the 2nd Mediterranean Maritime History Network Conference, Massina/Taormina, Sicily, 4th to 7th May 2006, στο http://home.um.edu.mt/medinst/mmhn/klearchos_kyriakides.pdf Ανάκτηση Οκτώβριος 2015.

[134] Σύμφωνα με: Andrekos Varnava, *British imperialism in Cyprus, 1878-1915*, Manchester 2009, σ. 119: Η μη υλοποίηση των μελετών οφείλεται στο ότι ο σκοπός της σύνταξής τους είναι η επιβεβαίωση της στρατηγικής σημασίας της Κύπρου ως διάψευση των ανησυχιών των Φιλελευθέρων. Σύμφωνα με την έρευνα της γράφουσας, οι εν λόγω μελέτες προβάλλουν το κόστος και το είδος των έργων και όχι τη στρατηγική σημασία του νησιού. Ως εκ τούτου, φαίνεται πως η κατάκτηση της Αιγύπτου και το κόστος των έργων είναι οι κύριοι λόγοι για τη μη υλοποίηση των έργων.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Κεφάλαιο Β2: Λιμενικά έργα και εφαρμοσθείσα βρετανική πολιτική, 1878-1927

Β2α. Στατιστικά δεδομένα και κριτήρια για την υλοποίηση και το κόστος των έργων

Στην κυπριακή πραγματικότητα των τελευταίων δεκαετιών του 19ου αιώνα, η κατασκευή σύγχρονων λιμανιών και αποβαθρών είναι ένα καινοτόμο στοιχείο ταυτισμένο με την κινητικότητα και τη σύγχρονη ευρωπαϊκή ανάπτυξη. Τα λιμενικά έργα ως θεμελιακά συστατικά του σύγχρονου πνεύματος της εποχής κατασκευάζονται στο νησί μέσω της βρετανικής πρωτοβουλίας για βελτίωση των υποδομών[135].

Η ανάγκη για λιμενικά έργα και για βελτίωση των λιμενικών υπηρεσιών γίνεται απαραίτητη λόγω της βελτίωσης της τεχνολογίας των πλοίων και της εμπορικής ανάπτυξης. Στην Κύπρο η ανάγκη για αυτά γίνεται άμεση μόλις φτάνουν οι Βρετανοί το 1878. Αυτό οφείλεται στο ότι η εδραίωση των ατμόπλοιων, στο θαλάσσιο εμπόριο και μετακίνηση συμπίπτει χρονικά με τα πρώτα χρόνια της βρετανικής παρουσίας στο νησί[136]. Όπως έχει παρουσιαστεί στο Μέρος Α΄, το 1878 στο νησί δεν υπάρχει καμία μόνιμη αποβάθρα και όσες έχουν κατασκευαστεί είναι όλες ξύλινες που καταστρέφονται κάθε χειμώνα με τις πρώτες τρικυμίες προκαλώντας καθυστερήσεις και προβλήματα στη βρετανική διοίκηση του νησιού. Συνεπώς η τεχνολογία των ατμόπλοιων του 19ου αιώνα ξεπερνά κατά πολύ τις διαθέσιμες λιμενικές υπηρεσίες της Κύπρου. Αυτό σε συνδυασμό με την πολιτική της Βρετανίας, μίας ναυτικής δύναμης η οποία ξεπερνά την προχειρότητα των Οθωμανών και επιθυμεί να δώσει δείγματα σωστής διοίκησης των χριστιανικών υπηκόων της Πύλης, κάνουν άμεση και επιβεβλημένη την ανάγκη για λήψη πρωτοβουλιών για λιμενικά έργα[137]. Σε κάθε όμως περίπτωση, τα έργα αυτά θα είναι ανάλογα των οικονομικών δυνατοτήτων του νησιού.

Τα λιμενικά έργα που υλοποιούνται στο διάστημα 1878-1927 χωρίζονται σε καινούργιες κατασκευές και σε βελτιώσεις (επεκτάσεις, προσθήκες κ.ά.) των καθ' αυτό λιμενικών έργων (αποβάθρες, κυματοθραύστες, προβλήτες, προκυμαίες κ.ά.), αλλά και των

---

[135] Μαρία Συναρέλη, *ό.π.*, σσ. 14, 19.

[136] Τζελίνα Χαρλαύτη, «Ναυτιλία», στο Κώστας Κωστής και Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ), *Η ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας τον 19ο αιώνα 1830-1914*, Αθήνα 2006, σ. 429. Τα ατμόπλοια εδραιώνονται στο διάστημα 1870-1900.

[137] Ανάμεσα στις πρόνοιες της Συνθήκης που υπογράφεται μεταξύ Βρετανίας και Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στις 4 Ιουνίου 1878, είναι και η υπόσχεση του Σουλτάνου προς τη Βρετανία να υιοθετήσει μεταρρυθμίσεις οι οποίες θα του υποδειχθούν σε κατοπινό στάδιο και θα στοχεύουν στην καλύτερη διοίκηση των χριστιανικών υπηκόων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Περισσότερα για τις πρόνοιες της Συνθήκης βλ Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.,* τόμος Β΄, σ. 13.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

συνδεδεμένων και άμεσα σχετικών με αυτά κτιρίων όπως των φάρων, τελωνείων, αποθηκών τελωνείου κ.ά. Μέχρι το 1927 υλοποιούνται συνολικά 220 λιμενικά έργα. Από αυτά λίγο περισσότερα από τα μισά είναι καινούργιες κατασκευές (114 από τα 220) και τα υπόλοιπα (106 από τα 220) βελτιώσεις, αλλαγές, προσθήκες, επεκτάσεις κ.ά. (βλ. Πίνακας 1). Πρόκειται κυρίως για λιμενικά έργα σε παραλιακά σημεία τα οποία ανέκαθεν είναι χώροι αποβίβασης και επιβίβασης όπως είναι η Λάρνακα, η Λεμεσός, η Αμμόχωστος, το Ζύγι, το Καραβοστάσι κ.ά.

Από τα 220 λιμενικά έργα που υλοποιούνται, τα 212 χρηματοδοτούνται από τα έσοδα του νησιού και συγκεκριμένα από το κονδύλι για δημόσια έργα. Τα υπόλοιπα οκτώ έργα χρηματοδοτούνται ως εξής:

1. Δύο έργα υλοποιούνται από συγχρηματοδότηση κονδυλίων της βρετανικής κυβέρνησης του νησιού και των Δήμων (Δήμος Κερύνειας το 1884[138] και Δήμος Λάρνακας το 1884-1885[139]).
2. Δύο έργα από συγχρηματοδότηση της βρετανικής κυβέρνησης του νησιού και του βρετανικού στρατιωτικού ταμείου (στη Λεμεσό το 1879 και το 1880) επειδή το έργο κατασκευάζεται για να εξυπηρετήσει εμπορικούς και στρατιωτικούς σκοπούς (κυρίως φόρτωση και εκφόρτωση στρατιωτικού υλικού).
3. Δύο έργα υλοποιούνται με ολική χρηματοδότηση από κονδύλια των Δήμων (στη Λάρνακα το 1878[140] και στην Αμμόχωστο το 1884[141]).
4. Ένα έργο προκύπτει κατόπιν δανειοδότησης από το Βρετανικό Αυτοκρατορικό Ταμείο (στην Αμμόχωστο 1903-1905).
5. Ένα έργο υλοποιείται από συγχρηματοδότηση της βρετανικής κυβέρνησης του νησιού, των εμπόρων και των Δήμων (Λεμεσού και Λάρνακας 1886-1887). Αυτή είναι και η μόνη περίπτωση στην οποία υπάρχει οικονομική συνεισφορά των εμπόρων (βλ. Πίνακας 1).

---

[138] Το 1884 όταν γίνονται οι πρώτες βελτιώσεις στο λιμάνι της Κερύνειας, η κυβέρνηση αναλαμβάνει να βρει τους εργάτες και να παραχωρήσει τα υλικά κατασκευής ενώ ο Δήμος Κερύνειας αναλαμβάνει να πληρώσει τα ημερομίσθια των εργατών. Περισσότερα για αυτό βλ. *Cyprus Annual Report for 1883-1884,* London 1884, σ. 21.

[139] Πρόκειται για την προβλήτα και τον κρηπιδότοιχο της προκυμαίας που υλοποιούνται με έσοδα του νησιού και με συνεισφορά £200 από το Δήμο Λάρνακας (βλ. Πίνακας 1).

[140] Ο Δήμος Λάρνακας για να υλοποιήσει το έργο δανείζεται £2.900 από τη βρετανική κυβέρνηση στο νησί. Πρόκειται για μια πέτρινη προκυμαία 550 ποδών η οποία λίγους μόνο μήνες μετά την κατασκευή της είναι ήδη κατεστραμμένη διότι βρίσκεται σε άμεση επαφή με τα κύματα. Περισσότερα για αυτό βλ. *Cyprus Annual Report for the year 1879*, London 1880, σσ. 193, 202, 204. Samuel Baker, *Cyprus as I, ό.π.,* σσ. 2-3.

[141] Η πέτρινη προβλήτα στην Αμμόχωστο κοστίζει £100 και κατασκευάζεται με έξοδα του Δήμου Αμμοχώστου. Περισσότερα για αυτό βλ. ΚΑΚ, SA1/244/1884, from the Commisssioner of Kyrenia to the Chief Secretary, 21 January 1884.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Πριν από την υλοποίηση των 220 έργων προηγείται για κάθε ένα από αυτά εκτενέστατη μελέτη η οποία περιστρέφεται γύρω από τη χρησιμότητα και τη χρηματοδότηση του έργου. Η προσήλωση στους άξονες αυτούς οφείλεται στα περιορισμένα έσοδα του νησιού και στη βρετανική οικονομική πολιτική για συντήρηση των αποικιών από τα δικά τους έσοδα[142]. Σε ότι αφορά το πρώτο, τα έσοδα του νησιού είναι περιορισμένα και περιλαμβάνουν κυρίως τις προσόδους από τη δεκάτη (έως το 1926 που καταργείται[143]), την έμμεση φορολογία και τους τελωνειακούς φόρους. Λόγω της απουσίας υποδομών και επενδύσεων, τόσο από το δημόσιο όσο και τον ιδιωτικό τομέα (οι επενδύσεις από την Κυπριακή Μεταλλευτική Εταιρεία θα γίνουν στα μέσα της δεκαετίας του 1910[144]), τα έσοδα του νησιού είναι περιορισμένα. Ταυτόχρονα τα έσοδα επηρεάζονται άμεσα από τη γεωργική παράγωγή και τους αστάθμητους παράγοντες (ανομβρία, πλημμύρες, ασθένειες κ.ά.) που επιδρούν θετικά ή αρνητικά σε αυτήν[145].

Σε ότι αφορά τα έξοδα της αποικίας αυτά προορίζονται κυρίως για τους μισθούς και το Φόρο[146]. Όπως αναφέρεται και στην Εισαγωγή, ο τελευταίος επιβάλλεται από την αγγλοτουρκική συμφωνία μεταφοράς του νησιού υπό τους Βρετανούς για την αποπληρωμή του Οθωμανικού δανείου για τον Κριμαϊκό Πόλεμο. Για να αντιληφθούμε το βαθμό που ο Φόρος επιβαρύνει τον προϋπολογισμό της αποικίας αξίζει να αναφέρουμε πως στο διάστημα 1878-1927 το συνολικό ποσό του Φόρου που καταβάλλεται αντιστοιχεί στο 24,45% των συνολικών εξόδων του νησιού ενώ οι δαπάνες για δημόσια έργα είναι μόλις 9,83%[147]. Η ετήσια ενίσχυση των εσόδων της αποικίας με οικονομικό βοήθημα (grant in aid) από το Αυτοκρατορικό Ταμείο επιβεβαιώνει τα περιορισμένα έσοδα και την αδυναμία του νησιού να ανταποκρίνεται στις οικονομικές υποχρεώσεις που του έχουν επιβληθεί[148].

---

[142] Ewout Frankema, *ό.π.*, σ. 449. Kennedy Paul, *ό.π.*, σσ. 30-31.

[143] George S. Georgallides, *Cyprus and the Governorship of Ronald Storrs, the causes of the 1931 crisis*, Nicosia 1985, σσ. 119-120.

[144] Για την Κυπριακή Μεταλλευτική Εταιρεία βλ. David Lavender, *The Story of Cyprus Mines Corporation*, California, 1962.

[145] Diana Markides, *Sendall, ό.π.*, σ. 45.

[146] Σε ότι αφορά τα έξοδα της διοίκησης και κυρίως τους μισθούς των Βρετανών αξιωματούχων, πολλοί Κύπριοι διαμαρτύρονται επανειλημμένα πως είναι δυσανάλογα ψηλοί σε σχέση με τα έσοδα του νησιού. Σύμφωνα με τον πρώτο Ύπατο Αρμοστή στο νησί, Sir Garnet Wolseley, οι υψηλοί μισθοί στοχεύουν να πατάξουν την αισχροκέρδεια και τη διαφθορά των υπαλλήλων της κυβέρνησης. Περισσότερα για αυτό βλ. Anne Cavendish (ed.), *Cyprus 1878, The journal of Sir Garnet Wolseley*, Nicosia, 1992, σσ. 90-91.

[147] Μετά από την καταβολή όλων των δαπανών (Φόρος, μισθοί κ.τλ.) τις χρονιές που υπάρχει περίσσευμα από τα έσοδα της Κύπρου, αυτό το διαχειρίζεται το βρετανικό υπουργείο Οικονομικών για το τοκοχρεολύσιο του δανείου του 1855. Περισσότερα για αυτό βλ. Diana Markides, *Sendall, ό.π.,* σσ. 58-59.

[148] Για περισσότερες πληροφορίες βλ. την αλληλογραφία στον φάκελο TNA, FCO 141/2341.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΑΤΙΩΤΟΥ

Οι περιορισμοί που δημιουργούνται από την καταβολή του Φόρου αποτελούν ένα μόνιμο σημείο προστριβής ανάμεσα στους Κυπρίους και τους Βρετανούς[149]. Οι επιπτώσεις της καταβολής του στον κυπριακό προϋπολογισμό είναι τόσο εμφανείς που προκαλούν τις διαμαρτυρίες ακόμη και ορισμένων Βρετανών. Ανάμεσα σε εκείνους που αντιλαμβάνονται τις δυσκολίες είναι ο Αρμοστής Sir Walter Sendall (1891-1898). Ο τελευταίος κατανοεί πως ο Φόρος είναι η κύρια αιτία που τα διαθέσιμα κονδύλια για δημόσια έργα είναι τόσο περιορισμένα. Επισημαίνει πως ο προϋπολογισμός της Κύπρου είναι αρκετός μόνο για τη συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών. Σημειώνει ταυτόχρονα πως οποιαδήποτε δαπάνη για έργα υποδομής που μακροπρόθεσμα θα φέρουν περισσότερα κέρδη και ανάπτυξη είναι αδύνατο να πραγματοποιηθεί λόγω των περιορισμένων εσόδων[150].

Σε ότι αφορά τη συντήρηση των αποικιών από τα δικά τους έσοδα, αυτή είναι ταυτισμένη με τη βρετανική αποικιακή οικονομική πολιτική[151]. Η προτεραιότητα του Λονδίνου στην Κύπρο αλλά και στις άλλες αποικίες είναι η υλοποίηση τόσων δημοσίων έργων όσων ακριβώς μπορεί να καλύψει ο προϋπολογισμός της, χωρίς την επιβάρυνση του Αυτοκρατορικού Ταμείου. Το τελευταίο πληρώνει μόνο για έργα που αφορούν κάλυψη στρατιωτικών αναγκών της Βρετανίας στις αποικίες. Καθώς τίποτα άλλο δεν πρέπει να αποπληρώνεται από το Αυτοκρατορικό Ταμείο, το Λονδίνο ασκεί αυστηρότατο έλεγχο στις δημόσιες επενδύσεις του νησιού. Ταυτόχρονα επιβάλλει οποιαδήποτε δαπάνη, ανεξαρτήτως μεγέθους, να λάβει πρώτα την έγκριση του υπουργείου Αποικιών και έπειτα να υλοποιηθεί. Η προσήλωση του υπουργείου στην πολιτική των αποικιών που χρηματοδοτούνται από τα ιδία έσοδα, το κάνει διστακτικό απέναντι στην έγκριση των έργων που αιτούνται οι αποικίες. Το αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής είναι η ογκωδέστατη αλληλογραφία που δημιουργείται πριν από την έγκριση κάθε έργου στην οποία περιγράφεται η αναλυτική επιχειρηματολογία για την αναγκαιότητα και για τον τρόπο αποπληρωμής του[152].

---

[149] Οι Κύπριοι θεωρούν πως η μείωση των μισθών των βρετανών αξιωματούχων και η καταβολή του Φόρου αποκλειστικά από το βρετανικό Αυτοκρατορικό Ταμείο θα αυξήσει το περίσσευμα της Κύπρου. Έτσι θα υπάρχει το διαθέσιμο κεφάλαιο για τα απαραίτητα δημόσια έργα. Ενδεικτικά βλ. *Ευαγόρας,* «Και πάλιν η οικονομική κατάστασις», 16 Σεπτεμβρίου 1894. Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.,* τόμος Β΄, σσ. 497-503, 826. Αχιλλέας Αιμιλιανίδης, *Υπόμνημα του Ελληνικού της Κύπρου πληθυσμού προς τον εντιμότατο κ. Chamberlain Υπουργό Αποικιών το 1903*, Λευκωσία, 2009, σ. 46.

[150] Diana Markides, *Sendall, ό.π.,* σ. 130.

[151] Στο ίδιο, σ. 43.

[152] John M. Carland, "Public Expenditure and Development in a Crown Colony: The Colonial Office, Sir Walter Egerton, and Southern Nigeria, 1900-1912", στο *Albion: A Quarterly Journal Concerned with British Studies*, vol. 12, no. 4 (1980), σσ. 369-372, 385.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Η εφαρμογή της πολιτικής της χρηματοδότησης των αποικιών από τα ιδία έσοδα στην Κύπρο, γίνεται μέσω της πολιτικής της φειδούς την οποία επιβάλλει το υπουργείο Αποικιών. Την κατευθυντήρια γραμμή για τις επιλέξιμες δαπάνες στην Κύπρο τη δίνει ήδη το 1882 ο υπάλληλος του υπουργείου Αποικιών, Edward Fairfield ο οποίος φτάνει στο νησί με εντολή να προτείνει λύσεις για την άμβλυνση των οικονομικών και διοικητικών προβλημάτων. Στην πραγματικότητα ο Fairfield έρχεται στην Κύπρο για να περιορίσει όσο το δυνατόν περισσότερο τις δαπάνες και κυρίως εκείνες των δημοσίων έργων. Ο τελικός στόχος των ενεργειών του είναι να ελαχιστοποιηθεί η οικονομική ενίσχυση (grand in aid) του νησιού από το βρετανικό Αυτοκρατορικό Ταμείο η οποία, όπως αναφέρεται πιο πάνω, δίνεται λόγω της καταβολής του Φόρου[153]. Όπως οι περισσότεροι αξιωματούχοι του υπουργείου Αποικιών, έτσι και ο Fairfield, είναι υποστηρικτής της γλαδστώνειας φιλοσοφίας: «*τίποτα δεν είναι χειρότερο από το να ξοδεύεις περισσότερα από όσα λαμβάνεις. Και όσο λιγότερα ξοδεύεις τόσο καλύτερα ξοδεύεις*»[154]. Αυτή είναι και η φιλοσοφία που προσπαθεί - και σε μεγάλο βαθμό καταφέρνει- να την εφαρμόσει και στην Κύπρο.

Για την εφαρμογή αυτής της πολιτικής το Λονδίνο ασκεί αυστηρό έλεγχο. Αυτό σε συνδυασμό με τα επισφαλή έσοδα της αποικίας (τα οποία επηρεάζονται από αστάθμητους παράγοντες) και το Φόρο, οδηγεί στην υλοποίηση μόνο των απαραίτητων επενδύσεων με στόχο το χαμηλό ρίσκο στη βιωσιμότητα του έργου και τη χρηματοδότησή του από τα έσοδα της αποικίας. Μέσα από την ογκωδέστατη αλληλογραφία ανάμεσα στη βρετανική διοίκηση της Κύπρου και το υπουργείο Αποικιών, προκύπτουν τα μη θεσμοθετημένα κριτήρια τα οποία τίθενται πριν από την έγκριση των 220 έργων ώστε να εξασφαλιστεί ο πιο πάνω στόχος[155]. Τα κριτήρια αυτά είναι:

1. Το λιμενικό έργο να είναι χρήσιμο και απαραίτητο να κατασκευαστεί. Σε αντίθετη περίπτωση η λιμενική και εμπορική δραστηριότητα δεν μπορεί να διεξαχθεί.
2. Η δαπάνη να μπορεί να καλυφθεί από τα έσοδα της αποικίας ή από δάνειο που θα αποπληρώσει η Κύπρος.

[153] TNA, CO 883/2/8, Cyprus, Mediterranean no. 8, Finance and Administration of Cyprus, Sir R. Biddulph's reply to Mr. Fairfield's Memorandum, from R. Biddulph to the Earl of Kimberley, Cyprus no. 397, 30 November 1882. Diana Markides, *Sendall*, *ό.π.*, σσ. 20-21.
[154] John M. Carland, *ό.π.*, σ. 371.
[155] Τα κριτήρια προκύπτουν από την αλληλογραφία στους πιο κάτω φακέλους: ΚΑΚ, SA1/871/1884, ΚΑΚ, SA1/77/1885, ΚΑΚ, SA1/1932/1899, ΚΑΚ, SA1/1521/1903, ΚΑΚ, SA1/1601/1907, ΚΑΚ, SA1/627/1907/1, ΚΑΚ, SA1/1927/1911, ΚΑΚ, SA1/1872/1911, ΚΑΚ, SA1/1662/1911, ΚΑΚ, SA1/1827/1911, ΚΑΚ, SA1/1282/1912, ΚΑΚ, SA1/718/1913, ΚΑΚ, SA1/1457/1914, ΚΑΚ, SA1/1175/1914, ΚΑΚ, SA1/878/1915, ΚΑΚ, SAI/1445/1923, ΚΑΚ, SA1/1059/1925, ΚΑΚ, SA1/470/1926, ΚΑΚ, SA1/466/1926, ΚΑΚ, SA1/469/1926, ΚΑΚ, SA1/467/1926, TNA, CO 67/282/2.

ΜΑΡΙΑ ΤΙΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

3. Να γίνει απόσβεση της δαπάνης από τα κέρδη που θα προκύψουν από τη μετέπειτα χρήση του έργου.
4. Το έργο να γίνει σε λιμάνι στο οποίο η λιμενική και εμπορική χρήση είναι σημαντική και αναμένεται να αυξηθεί προοδευτικά.

Συνεπώς, η επιλογή των λιμενικών έργων και τα λιμάνια στα οποία αυτά θα γίνουν, γίνεται κατόπιν προσεκτικής μελέτης ανεξαρτήτως της προέλευσης του αιτήματος για την υλοποίησή τους. Ένα έργο εγκρίνεται αν πληροί όλα τα πιο πάνω κριτήρια ή μόνο το κριτήριο 1. Ορισμένα από τα έργα που πληρούν το κριτήριο 1 παρουσιάζονται αμέσως πιο κάτω.

Β2β. 1878: Τα χρήσιμα και απαραίτητα λιμενικά έργα των οποίων η υλοποίηση προκύπτει από την αναγκαιότητα που επιβάλλει η έλλειψη ή η ανεπάρκειά τους

Β2β.1. Λάρνακα

Παρόλο που η φήμη της Αμμοχώστου για τις δυνατότητες που μπορεί να αποκτήσει κατόπιν δαπανηρών λιμενικών έργων φτάνει στο Λονδίνο πριν από τον ερχομό των Βρετανών στο νησί, τα πρώτα βρετανικά στρατεύματα αποβιβάζονται στη Λάρνακα. Αυτό δεν είναι τυχαίο αφού η Λάρνακα ήδη από την έναρξη της Τουρκοκρατίας είναι το κύριο λιμάνι του νησιού (βλ. Μέρος Α΄). Ουσιαστικά πρόκειται για ένα επισφαλές ανοιχτό αγκυροβόλιο εκτεθειμένο στους νοτιοδυτικούς και νοτιοανατολικούς ανέμους όπου οι φορτοεκφορτώσεις γίνονται με τη βοήθεια μαουνών[156].

Παρά την παρουσία διάσπαρτων ξύλινων αποβαθρών στο παραλιακό μέτωπο της πόλης, καμία από αυτές δεν είναι επαρκής ώστε να αποβιβαστεί το υλικό που φέρνουν μαζί τους οι Βρετανοί. Έτσι, μόλις φτάνουν στο νησί το καλοκαίρι του 1878, οι Βρετανοί κατασκευάζουν τρεις μικρές αποβάθρες (κριτήριο 1). Η μία εξ αυτών κατασκευάζεται αποκλειστικά για την ασφαλή αποβίβαση των στρατευμάτων και είναι το πρώτο έργο που κάνουν οι Βρετανοί για κάλυψη των δικών τους αναγκών. Πρόκειται για μία πρόχειρη αποβάθρα 150 ποδών η οποία ολοκληρώνεται υπό την επίβλεψη του Δούκα του

[156] Maria Panayiotou, "Harbours, harbour works and commerce in Cyprus, 1878-1910", στο *Proceedings of the Biennial International Conference of Greek Studies,* Adelaide 2012, σσ. 95-96. Η χρήση των μαουνών στη φορτοεκφόρτωση των προϊόντων και στην αποβίβαση και επιβίβαση των επιβατών συναντάται σε αρκετά αγκυροβόλια, κυρίως κατά τον 19ο αιώνα αλλά και μεταγενέστερα, ώστε να εξυπηρετηθούν τα πλοία που δεν μπορούν να προσεγγίσουν τις αποβάθρες. Είναι χαρακτηριστικό πως στο λιμάνι της Βηρυτού, ενός από τα σημαντικότερα λιμάνια της υπό μελέτη περιόδου, έως το 1907 όπου γίνονται υψηλών τεχνικών απαιτήσεων λιμενικές εργασίες, η φορτοεκφόρτωση γίνεται με μαούνες. Περισσότερα για αυτά βλ. Μαρία Συναρέλη, *ό.π.*, σσ. 186-187 και Halil Inalcik and Donald Quataert (eds), *ό.π.*, σσ. 801-802, 831.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Εδιμβούργου, δευτερότοκου γιου της Βασίλισσας Βικτωρίας. Ο τελευταίος έρχεται στην Κύπρο με αυτήν ακριβώς την εντολή: να επιβλέψει την ασφαλή αποβίβαση των στρατευμάτων. Λόγω της προχειρότητας της κατασκευής της, η αποβάθρα αυτή διατηρείται σε καλή κατάσταση μόνο έως το 1879[157]. Το κόστος κατασκευής της δεν έχει εντοπιστεί. Καθώς όμως κατασκευάζεται αποκλειστικά για χρήση από τα βρετανικά στρατεύματα εικάζεται πως το κόστος της έχει αποπληρωθεί από το στρατιωτικό ταμείο της Βρετανίας (βλ. Πίνακας 1).

Παράλληλα με την κατασκευή της πιο πάνω αποβάθρας οι Βρετανοί κατασκευάζουν δύο ακόμη αποβάθρες 120 ποδών μάκρος (έκαστη) κοντά στο τελωνείο της πόλης (βλ. Πίνακας 1). Στη μία μάλιστα από αυτές τοποθετούν γερανό, σημαντικό εργαλείο για τη διευκόλυνση της φόρτωσης και εκφόρτωσης προϊόντων. Ενδεχομένως αυτός να είναι και ο πρώτος γερανός που τοποθετείται σε αποβάθρα του νησιού[158].

Β2β.2. Λεμεσός

Φτάνοντας το 1878 οι Βρετανοί στο παραλιακό μέτωπο της Λεμεσού συναντούν τις διάσπαρτες ξύλινες αποβάθρες της πόλης οι οποίες είναι εκτεθειμένες στους ανατολικούς και βορειοανατολικούς ανέμους. Παρόλο που στο παραλιακό μέτωπο της πόλης υπάρχει προκυμαία, όταν δεν υπάρχει νηνεμία τα εμπορεύματα και οι επιβάτες δεν μπορούν να αποβιβαστούν (βλ. Μέρος Α΄)[159].

Εξαιτίας λοιπόν των ανεπαρκών λιμενικών υποδομών και στη Λεμεσό, λίγους μήνες μετά την άφιξή τους στο νησί οι Βρετανοί κατασκευάζουν μια πρόχειρη ξύλινη προβλήτα για να αποβιβάσουν τα στρατεύματα και το σχετικό με αυτά υλικό (κριτήριο 1)[160]. Το κόστος

---

[157] *Cyprus Annual Report for the year 1879, ό.π.*, σσ. 193, 202.
[158] Στο ίδιο.
[159] Maria Panayiotou, “Harbours", *ό.π.*, σσ. 95-96.
[160] Η πρωτοβουλία των Βρετανών για την κατασκευή της εν λόγω προβλήτας γίνεται η αφορμή για τη διαμάχη ανάμεσα στο Μητροπολίτη Κιτίου και το Διοικητή της Λεμεσού, Falkland George Edgworth Warren (Οκτώβριος 1878-Ιούλιος 1879). Ο Μητροπολίτης Κιτίου αυτή την περίοδο βρίσκεται ήδη σε διαφωνία με τη βρετανική κυβέρνηση στο νησί για θέματα που αφορούν τη φορολόγηση της περιουσίας της Εκκλησίας (και όχι μόνο). Μετά την κατασκευή της προβλήτας κατηγορεί τον Warren πως χωρίς τη σύμφωνη γνώμη των νόμιμων αντιπροσώπων του Δήμου, έχει δαπανήσει £250 για την κατασκευή μίας αμφιβόλου χρησιμότητας και βιωσιμότητας προβλήτας. Σύμφωνα με τον Κιτίου, ο Διοικητής Λεμεσού έχει επιβάλει το μισό ποσό των εξόδων κατασκευής της προβλήτας στους εμπόρους. Μετά την άρνηση των τελευταίων να πληρώσουν για την προβλήτα τους έχει απειλήσει με την επιβολή φορολογίας στις εισαγωγές και εξαγωγές των προϊόντων. Ο Διοικητής Λεμεσού διαψεύδει τον Κιτίου, παραδέχεται όμως πως πράγματι έχει προτείνει στους εμπόρους να πληρώσουν για το μισό κόστος της προβλήτας με στόχο να τους παραχωρηθεί εξολοκλήρου η προβλήτα και τα έσοδα από αυτήν. Με αυτόν τον τρόπο οι φόροι που θα συλλέγονται θα καταθέτονται σε Εμπορικό Επιμελητήριο το οποίο επίσης εισηγείται να ιδρύσουν. Οι έμποροι αρνούνται την πρόταση. Παρόλα αυτά όμως η προβλήτα κατασκευάζεται σε σημείο που οι ίδιοι οι έμποροι έχουν υποδείξει. Η συγκεκριμένη διαμάχη αφήνει εκτεθειμένο τον Κιτίου ο οποίος αντιδρώντας στη φορολόγηση της περιουσίας της Εκκλησίας χρησιμοποιεί την κατασκευή της προβλήτας για να κατηγορήσει

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

κατασκευής της προβλήτας καταβάλλεται κατά το ήμισυ από τα έξοδα του στρατού (αφού θα χρησιμοποιηθεί για αποβίβαση στρατιωτικού υλικού) και το υπόλοιπο ποσό από τα έσοδα του νησιού. Είναι το πρώτο λιμενικό έργο που τεκμηριωμένα υλοποιείται, έστω και κατά το ήμισυ, από χρήματα του βρετανικού στρατιωτικού ταμείου[161].

Πέρα από την κατασκευή της προβλήτας, καθώς οι λιμενικές υπηρεσίες στη Λεμεσό είναι ανύπαρκτες, οι Βρετανοί διευθετούν κάθε δεύτερη μέρα τη μετακίνηση από τη Λάρνακα στη Λεμεσό δύο μικρών ρυμουλκών (και την μετέπειτα επιστροφή τους στη Λάρνακα)[162]. Παρόλο που αυτό διευκολύνει περιστασιακά την εκφόρτωση των προϊόντων, οι υπηρεσίες φόρτωσης και εκφόρτωσης στη Λεμεσό (βαρούλκα, γερανοί κ.ά.) εξακολουθούν να είναι ανύπαρκτες. Οι υπηρεσίες αυτές διεκπεραιώνονται χειρωνακτικά από τους λιμενεργάτες οι οποίοι εργάζονται κυριολεκτικά μέσα στο νερό. Εκεί φορτώνουν στα κεφάλια τους τα προϊόντα και με κίνδυνο την αλλοίωσή τους τα ρίχνουν στην ακτή[163].

Πέρα από τις πιο πάνω κατασκευές οι Βρετανοί προχωρούν και σε διάφορες επιδιορθώσεις των υφιστάμενων υποδομών (π.χ. επιδιορθώσεις στο λοιμοκαθαρτήριο της Λάρνακας[164] κ.ά. βλ. Πίνακας 1). Αυτά τα πρώτα έργα κατασκευής και επιδιόρθωσης επιβάλλονται αρχικά για την ικανοποίηση των βρετανικών αναγκών: την εκφόρτωση των στρατευμάτων και του υλικού που φέρνουν μαζί τους. Ταυτόχρονα, είναι απαραίτητα και για την ομαλή διεξαγωγή του εμπορίου κατά τους πρώτους αυτούς μήνες. Η άμεση ενασχόληση των Βρετανών με τα εν λόγω έργα επιβεβαιώνει για ακόμα μια φορά πως οι ανύπαρκτες λιμενικές υπηρεσίες που συναντούν στο νησί το 1878 καθιστούν δύσκολη τη χρήση της

το Διοικητή Λεμεσού. Περισσότερα για αυτά βλ. TNA, FO 78/3373, c. 2324, Cyprus no. 2 (1879), Correspondence respecting complaints made against the Government of Cyprus, inclosure 2 in no. 3, from the Bishop of Citium to Sir Wolseley, unsigned and undated, TNA, FO 78/3373, c. 2324, Cyprus no. 2 (1879), Correspondence respecting complaints made against the Government of Cyprus, inclosure 3 in no. 3, from Colonel Warren to Colonel Greaves, Limassol 17 March 1879, TNA, FO 78/3373, c. 2324, Cyprus no. 2 (1879), Correspondence respecting complaints made against the Government of Cyprus, inclosure 2 in no. 9, Memorandum in answer to the Apologetic Explanation of Lieutenant Colonel Warren, Commissioner of Limassol, signed Kition Cyprianos Metropolis of Larnaca, 11/23 April 1879.

[161] TNA, FO 78/3373, c. 2324, Cyprus no. 2 (1879), Correspondence respecting complaints made against the Government of Cyprus, inclosure 2 in no. 3, from the Bishop of Citium to Sir Wolseley, unsigned and undated. TNA, FO 78/3373, c. 2324, Cyprus no. 2 (1879), Correspondence respecting complaints made against the Government of Cyprus, inclosure 3 in no. 3, from Colonel Warren to Colonel Greaves, Limassol 17 March 1879. TNA, CO 67/7, from Samuel Brown to Sir George Elliot, 31 March 1879. KAK, SAO3/95B/1879, Proposed railway in Cyprus, 13 May 1879.

[162] Samuel Baker, *Cyprus as I*, *ό.π.*, σ. 257.

[163] Στο ίδιο, σσ. 257-258.

[164] TNA, FO 421/32, c. 4319, part II, Correspondence relating to the Island of Cyprus, June to December 1879, no. 43, from Mr. R. H. Meade to Mr. Lister, 18 June 1879. TNA, FO 421/32, c. 4319, part II, Correspondence relating to the Island of Cyprus, June to December 1879, no. 110, from R. Biddulph to the Marquis of Salisbury, 1 August 1879. TNA, FO 421/32, c. 4319, part II, Correspondence relating to the Island of Cyprus, June to December 1879, enclosure in no. 110, Public works commenced or authorized to be commenced on the island of Cyprus up to 1st January 1879.

Κύπρου από τα ατμόπλοια της εποχής. Γίνεται αντιληπτό στους Βρετανούς πως αυτό επιβάλει την κατασκευή μόνιμων και λειτουργικών λιμενικών υποδομών.

Β2γ. Τα λιμενικά έργα της δεκαετίας του 1880

Β2γ.1. Λεμεσός και Λάρνακα

Εννέα μήνες μετά τον ερχομό του στο νησί, ο Αρμοστής Sir Robert Biddulph (Ιούνιος 1879-Μάρτιος 1886) ζητά από την κυβέρνηση της Βρετανίας έγκριση για κατασκευή δύο σιδερένιων αποβαθρών σε Λάρνακα και Λεμεσό. Τεκμηριώνει την αίτησή του σημειώνοντας πως τα δύο αυτά λιμάνια είναι τα κυριότερα του νησιού και υπάρχει αυξημένη εμπορική κίνηση (με σημαντικό προβάδισμα σε εκείνο της Λάρνακας). Ταυτόχρονα εξηγεί τις σημαντικές δυσκολίες και κινδύνους που αντιμετωπίζονται κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση προϊόντων και την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών όταν δεν υπάρχει νηνεμία[165] (κριτήρια 1, 3, 4).

Μετά από υποδείξεις από το Λονδίνο, ο Βασιλικός Μηχανικός της κυβέρνησης στο νησί, Samuel Brown, αναλαμβάνει το καλοκαίρι του 1880 τη μελέτη για την κατασκευή τελωνείου και αποβάθρας σε Λεμεσό και Λάρνακα[166]. Οι μελέτες του Brown επιβεβαιώνουν τα λεγόμενα του Biddulph και κοστολογούν τις αποβάθρες σε ποσό που μπορεί να αποπληρωθεί από τα έσοδα της Κύπρου (κριτήριο 2). Σημειώνει πως τα έργα πρέπει να ξεκινήσουν αμέσως και να έχουν ολοκληρωθεί πριν από τον ερχόμενο χειμώνα ώστε να μην αμβλυνθούν τα προβλήματα στη φόρτωση και εκφόρτωση[167]. Σύμφωνα με τις μελέτες του Brown, τόσο στη Λάρνακα όσο και στη Λεμεσό προτείνεται να κατασκευαστούν σιδερένιες αποβάθρες διότι σε αντίθεση με τις ξύλινες, αυτές δε θα καταστραφούν από τους ανέμους (όπως συμβαίνει με τις αποβάθρες κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας). Ο Brown διαπιστώνει πως σε αντίθεση με τη Λάρνακα, στη Λεμεσό το νερό πλησίον της ακτής είναι πολύ πιο βαθύ και ως εκ τούτου μπορεί να εξασφαλιστεί η κατασκευή αποβάθρας που θα φτάνει σε βαθιά νερά[168]. Τελικά η αποβάθρα της Λεμεσού

---

[165] TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, no. 1, from R. Biddulph to the Marquis of Salisbury, 27 March 1880. TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, enclosure in no. 5, from R. Biddulph to the Earl Granvile, 21 June 1880. TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, enclosure in no. 6, Proposed Piers or Landing stages (Cyprus), 16 July 1880.

[166] TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, no. 5, from Tenderden to the Under Secretary of State, 8 July 1880. TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, enclosure in no. 6, Proposed Piers or Landing stages (Cyprus), 16 July 1880. *Cyprus*, «Local Notes», 23 August 1880.

[167] TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, enclosure in no. 5, from R. Biddulph to the Earl Granvile, 21 June 1880.

[168] TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, no. 1, from R. Biddulph to the Marquis of Salisbury, 27 March 1880.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

ανοίγει για το κοινό στις 6 Οκτωβρίου 1881 και της Λάρνακας στις 8 Νοεμβρίου 1882. Πριν από την παράδοση των έργων προηγούνται λαμπρές τελετές εγκαινίων οι οποίες γίνονται από τον ίδιο τον Αρμοστή, Robert Biddulph[169]. Η καθυστέρηση υλοποίησης των έργων στη Λάρνακα οφείλεται στις περαιτέρω μελέτες που γίνονται για το κράτημα του πυθμένα και για τη σωστή επιλογή των υλικών κατασκευής[170].

Αναλυτικότερα, στη Λεμεσό κατασκευάζεται αποβάθρα[171] μήκους εξακοσίων ποδών, η οποία φτάνει σε βάθος νερού είκοσι πόδια και στο τέρμα της έχει τεχνητό Τ εξήντα ποδών. Επίσης, έχει διπλή σειρά σιδηροτροχιάς για τη μεταφορά των προϊόντων[172]. Πέρα από τη χρήση της για εμπορικούς και επιβατικούς σκοπούς, η αποβάθρα κατασκευάζεται για να χρησιμοποιείται και για αποβίβαση στρατιωτικού υλικού. Για το λόγο αυτό το κόστος κατασκευής της (£6.872,5) αποπληρώνεται από τα έσοδα της Κύπρου και από το βρετανικό στρατιωτικό ταμείο το οποίο συνεισφέρει £800[173]. Τόσο ανύπαρκτες είναι οι λιμενικές υποδομές στη Λεμεσό που για να μπορέσουν να αποβιβαστούν τα υλικά για τη σιδερένια αποβάθρα κατασκευάζεται αρχικά πρόχειρη ξύλινη αποβάθρα[174]. Η σιδερένια αποβάθρα Λεμεσού είναι το τρίτο και τελευταίο λιμενικό έργο της υπό μελέτη περιόδου που κατασκευάζεται για να ικανοποιήσει μέρος των στρατιωτικών αναγκών[175].

Στη Λάρνακα η σιδερένια αποβάθρα που κατασκευάζεται είναι μήκους 450 ποδών και φάρδους είκοσι ποδών, φθάνει σε βάθος νερού εφτά πόδια και έχει διπλή γραμμή σιδηροτροχιάς σε όλο το μήκος της. Επίσης, έχει τεχνητό Τ στο τέρμα το οποίο

---

[169] *Αλήθεια,* 19 Νοεμβρίου 1937 (άρθρο χωρίς τίτλο). Αγνή Μιχαηλίδου, *Λεμεσός, η παλιά πολιτεία*, Λευκωσία 1981, σ. 118. Πέτρος Αυγουστής, *Χαμένες Αποβάθρες που υπήρχαν στον κόλπο της Λεμεσού πριν από το 1960,* Λεμεσός (υπό έκδοση).

[170] TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus no. 12, from Colonial Office to Foreign Office, 6 August 1880.

[171] Η αποβάθρα Λεμεσού κατασκευάζεται από τη βρετανική εταιρεία Messers Cochrane and Co of Woodside Ironworks Dudley. Πρόκειται για έμπειρη εταιρεία στον κατασκευαστικό κλάδο αφού είναι η ίδια εταιρεία που έχει κατασκευάσει και τις γέφυρες στον Τάμεση. Δεν έχει εντοπιστεί ποια εργοληπτική εταιρεία αναλαμβάνει την αποβάθρα στη Λάρνακα. Ενδεχομένως να πρόκειται για την ίδια εταιρεία. Περισσότερα για αυτό βλ. *Cyprus*, "Local News", 11 October 1880.

[172] TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, no. 1, from R. Biddulph to the Marquis of Salisbury, 27 March 1880. TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, enclosure in no. 6, Proposed Piers or Landing stages (Cyprus), 16 July 1880.

[173] TNA, FO 78/3373, c. 2324, Cyprus no. 2 (1879), Correspondence respecting complaints made against the Government of Cyprus, enclosure 4 in no. 3, General evidence taken at the Inquiry held at Limassol into charges preferred against the Administration of Cyprus, Coram L. Philips.

[174] *Cyprus*, «Local news», 20 September 1880.

[175] Όπως αναφέρεται πιο πάνω, το πρώτο είναι η πρόχειρη ξύλινη αποβάθρα στη Λάρνακα (1878) και το δεύτερο η πρόχειρη ξύλινη αποβάθρα στη Λεμεσό (1878). Βλ. υποκεφ. *Β2β. 1878: Τα χρήσιμα και απαραίτητα λιμενικά έργα των οποίων η υλοποίηση προκύπτει από την αναγκαιότητα που επιβάλλει η έλλειψη ή η ανεπάρκειά τους.*

διευκολύνει την προσέγγιση των πλοίων όταν υπάρχει νηνεμία. Το κόστος της είναι £4684,72[176].

Τόσο στην περίπτωση της Λεμεσού όσο και της Λάρνακας, ο Brown προτείνει οι αποβάθρες και το τελωνείο να μην κατασκευαστούν στο χώρο που υπάρχουν οι μέχρι τότε κεντρικές αποβάθρες των πόλεων. Στην κάθε πόλη προτείνει νέο και διαφορετικό σημείο ανέγερσης με κριτήριο την καλύτερη εξυπηρέτηση της εμπορικής κίνησης και τη δυνατότητα μελλοντικής επέκτασης των αποβαθρών[177] (για το βάθος νερού και το σημείο ανέγερσης των αποβαθρών βλ. Σχεδιαγράμματα 1 και 2).

Πρέπει να σημειωθεί πως τόσο η αποβάθρα της Λεμεσού όσο και η αποβάθρα της Λάρνακας κατασκευάζονται εξαρχής με το εξής μειονέκτημα: να εξυπηρετούν μόνο τις μαούνες, τις βάρκες και τα μικρά ιστιοφόρα που κάνουν ακτοπλοΐα τη δεδομένη χρονική στιγμή[178]. Καμία από τις δύο αποβάθρες δεν κατασκευάζεται για την εξυπηρέτηση των ατμόπλοιων. Για να εξασφαλιστεί κάτι τέτοιο θα πρέπει οι αποβάθρες να έχουν πολύ μεγαλύτερο μήκος (σχεδόν τρεις χιλιάδες πόδια) και άρα μεγαλύτερο κόστος. Η εμπορική όμως κίνηση των πόλεων τη δεδομένη στιγμή δεν δικαιολογεί αυτό το κόστος (κριτήριο 3)[179].

Στην περίπτωση της Λάρνακας υπάρχει ακόμη ένας αποτρεπτικός παράγοντας. Όπως αναφέρεται πιο πάνω, έως το 1882 οι συζητήσεις για τα επικείμενα έργα στην Αμμόχωστο είναι ακόμη σε εξέλιξη. Συνεπώς, μπροστά στο ανοικτό ενδεχόμενο η Αμμόχωστος να επιδιορθωθεί και να γίνει σύγχρονο λιμάνι κατάλληλο για στρατιωτική και εμπορική χρήση (βλ. πρόταση Samuel Brown, Νοέμβριος 1881[180]) η μελλοντική χρήση της Λάρνακας είναι ακόμη αβέβαιη. Αντίθετα, για το βρετανικό υπουργείο Αποικιών, η

[176] TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, enclosure in no. 98, Larnaca Pier, from Government Engineer to the Chief Secretary, 14 May 1881.
[177] TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, no. 10, from Samuel Brown to the Colonial Office, 27 July 1880.
[178] TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, no. 12, from the Colonial Office to the Foreign Office, 6 August 1880. TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, no. 98, from R. Biddulph to the Earl of Kimberley, 21 May 1881. TNA, CO 883/2/8, Cyprus, Mediterranean no. 8, Finance and Administration of Cyprus, Sir R. Biddulph's reply to Mr. Fairfield's Memorandum, from R. Biddulph to the Earl of Kimberley, Cyprus n. 397, 30 November 1882. Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.*, τόμος Β΄, σ. 259.
[179] TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, enclosure in no. 98, Larnaca Pier, from Government Engineer to the Chief Secretary, 14 May 1881. TNA, CO 883/2/8, Cyprus, Mediterranean no. 8, Finance and Administration of Cyprus, Sir R. Biddulph's reply to Mr. Fairfield's Memorandum, from R. Biddulph to the Earl of Kimberley, Cyprus no. 397, 30 November 1882.
[180] TNA, CO 883/2/4, Mediterranean no. 4, Further Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, Appendix A, extract from Mr Brown's Report on Famagusta Harbour, dated March 3, 1879.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Λεμεσός είναι μια αναπτυσσόμενη εμπορικά πόλη η οποία, σε αντιδιαστολή με τη Λάρνακα, δεν θα χάσει την κίνηση που έχει εάν κατασκευαστεί ή επιδιορθωθεί οποιοδήποτε άλλο λιμάνι στο νησί[181].

Πρέπει να σημειωθεί πως πριν από την υλοποίηση των σιδερένιων αποβαθρών, βρετανός αξιωματούχος αποστέλλεται στο δημαρχείο της Λάρνακας και μετά από προφορική συνεννόηση με τους εμπόρους της πόλης αποφασίζεται η επιβολή αποβαθρικών τελών σε Λεμεσό και Λάρνακα. Πράγματι, τον Απρίλιο του 1879 επιβάλλονται αποβαθρικά τέλη σε όποιο πλοίο χρησιμοποιεί τις αποβάθρες των δύο πόλεων. Σύμφωνα με την προφορική συμφωνία που γίνεται, τα τέλη θα χρησιμοποιούνται για την κατασκευή των αποβαθρών και άλλων λιμενικών έργων που θα προκύψουν μελλοντικά. Καθώς τα τέλη θα επιβληθούν σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα πριν από την έναρξη των εργασιών στη Λεμεσό και τη Λάρνακα, συμφωνείται η κατασκευή των αποβαθρών να πληρωθεί από το κονδύλι των δημοσίων έργων. Όταν οι έμποροι της πόλης καταφέρουν να αποπληρώσουν την κυβέρνηση για το κόστος της κατασκευής, οι αποβάθρες και τα αποβαθρικά τέλη θα ανήκουν στους Δήμους των πόλεων. Σύμφωνα με το Φίλιο Ζαννέτο αυτή η συμφωνία δε γίνεται γραπτώς και ως εκ τούτου οι έμποροι ξεγελιούνται από την αποικιακή κυβέρνηση. Η τελευταία καταφέρνει με δόλιο, κατά το Ζαννέτο, τρόπο να εντάξει τα αποβαθρικά στα έσοδα της κυβέρνησης και να μην τα καταθέσει στους Δήμους. Αυτό, αποτελεί μόνιμο σημείο προστριβής ανάμεσα στους Κυπρίους και τη βρετανική κυβέρνηση στο νησί διότι οι πρώτοι θεωρούν υποχρέωση της κυβέρνησης να κάνει λιμενικά έργα (χρήσιμα ή μη) επειδή ακριβώς καταβάλλονται τα τέλη αυτά[182].

Συνεπώς, από το 1891 και έως το τέλος της υπό μελέτη περιόδου, τα αποβαθρικά τέλη σταδιακά προστίθενται και στα λιμάνια Πάφου, Κερύνειας, Αμμοχώστου, Καρπασίας, Καραβοστάσι, Λατσί, Ζύγι, Πισσούρι, Αυδήμου, Κώμας Γιαλού, Χελώνες, Ακανθού και

[181] TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, enclosure in no. 6, Proposed Piers or Landing stages (Cyprus), 16 July 1880. TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus no. 12, from the Colonial Office to the Foreign Office, 6 August 1880. TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, enclosure in no. 98, Larnaca Pier, from the Government Engineer to the Chief Secretary, 14 May 1881. TNA, CO 883/2/8, Cyprus, Mediterranean no. 8, Finance and Administration of Cyprus, Sir R. Biddulph's reply to Mr. Fairfield's Memorandum, from R. Biddulph to the Earl of Kimberley, Cyprus no. 397, 30 November 1882.

[182] TNA, CO 69/11, Second session of the fourth Legislative Council of Cyprus, 30 May 1898. TNA, CO 69/12, 1899, Third session of the fourth Legislative Council, 23 June 1899, 30 June 1899, 1 July 1899. *The Cyprus Gazette*, Monday, 7 April 7 1879. *Φωνή της Κύπρου,* «Ειδήσεις της Εβδομάδος: τα λιμενικά τέλη. Άρσις αυτών», 17/30 Νοεμβρίου 1900. *The Cyprus Gazette, no. 692, Friday 1st March 1901*, no. 5497, Wharfage Dues. Ενδεικτικά για τα αιτήματα των Κυπρίων για υλοποίηση λιμενικών έργων λόγω των αποβαθρικών βλ. *Φωνή της Κύπρου,* «Αποβαθρικά τέλη», 15/27 Φεβρουαρίου 1891, *Φωνή της Κύπρου,* «Τι γίνονται τα χρήματα των αποβάθρων;», 9/21 Δεκεμβρίου 1894, Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.,* τόμος Β΄, σ. 86, Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.*, τόμος Γ΄, σσ. 22, 29-39.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Πύργου. Αρχικά είναι ανάλογα της χωρητικότητας των πλοίων που χρησιμοποιούν τις αποβάθρες. Το 1900 όμως η βρετανική κυβέρνηση στο νησί καταργεί τα λιμενικά τέλη και τα αντικαθιστά με τα αποβαθρικά τα οποία μετατρέπονται σε μόνιμα τέλη εισαγωγής και εξαγωγής σε συγκεκριμένα προϊόντα[183].

Β2γ.2. Ζύγι

Πέρα από τις σιδερένιες αποβάθρες στα δύο σημαντικότερα εμπορικά λιμάνια του νησιού, πραγματοποιούνται (λόγω ικανοποίησης του συνόλου των κριτηρίων) μόνιμες λιμενικές υποδομές και στο Ζύγι. Το τελευταίο λειτουργεί ως χώρος ζυγίσματος, αποθήκευσης και φόρτωσης των χαρουπιών για εξαγωγή πολύ πριν από την άφιξη των Βρετανών[184]. Επειδή τα χαρούπια είναι το κύριο εξαγωγικό προϊόν του νησιού (βλ. Μέρος Γ΄) το 1881 οι Βρετανοί κατασκευάζουν μία ξύλινη αποβάθρα για να εξυπηρετεί προσωρινά τη φόρτωση των χαρουπιών (βλ. Πίνακας 1). Δύο χρόνια αργότερα (1883-1884) και αφότου γίνονται οι απαραίτητες μελέτες από το Βασιλικό Μηχανικό Samuel Brown[185], κατασκευάζεται μία σιδερένια προβλήτα 230 ποδών μάκρους και ένα τεχνητό Τ στο τέρμα[186]. Μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1880 κτίζεται και τελωνείο ώστε να εξάγονται κατευθείαν από εκεί τα χαρούπια για να κερδίζουν χρόνο και μεταφορικά κόστη οι έμποροι (βλ. Πίνακας 1).

Παρόλο που στα *The Cyprus Blue Books* δεν υπάρχουν στατιστικά στοιχεία για την εμπορική και λιμενική κίνηση στο Ζύγι σε αυτή την περίοδο, αυτή επιβεβαιώνεται από την κατασκευή τελωνείου που είναι ενδεικτικό των σημαντικών ποσοτήτων που εξάγονται από εκεί. Σύμφωνα με ποσοτικά στοιχεία για τις εξαγωγές χαρουπιών που έχουν εντοπιστεί στο ΚΑΚ, στο διάστημα 1903-1914 από το Ζύγι εξάγεται το 20,84% της συνολικής εξαγωγής χαρουπιών. Αυτό σημαίνει πως μετά από τη Λεμεσό, από όπου εξάγονται τα περισσότερα χαρούπια (33,84% της συνολικής εξαγωγής), το Ζύγι είναι το δεύτερο σημαντικότερο σημείο εξαγωγής χαρουπιών[187].

---

[183] TNA, CO 69/11, Second session of the fourth Legislative Council of Cyprus, 30 May 1898. TNA, CO 69/12, 1899, Third session of the fourth Legislative Council, 23 June 1899, 30 June 1899, 1 July 1899. *The Cyprus Gazette*, Monday, 7 April 7 1879. *Φωνή της Κύπρου,* «Ειδήσεις της Εβδομάδος: τα λιμενικά τέλη. Άρσις αυτών», 17/30 Νοεμβρίου 1900. *The Cyprus Gazette, no. 692, Friday 1st March 1901*, no. 5497, Wharfage Dues.

[184] Οι αποθήκες στο Ζύγι κατασκευάζονται από το Γιάννη Χ' Ρωσσίδη, έμπορο από τη Λεμεσό, ο οποίος αναπτύσσει εκεί την εμπορία χαρουπιών αλλά και άλλων προϊόντων (βαμβάκι, σιτηρά κ.ά.). Εξαιτίας του ζυγίσματος χαρουπιών το χωριό ονομάζεται Ζύγι. Περισσότερα για αυτό βλ. Ευστάθιος Παρασκευά Παλαίμαχος, *ό.π.*, σσ. 59-66.

[185] *Report by Her Majesty's High Commissioner for 1881*, London 1882, σ. 27.

[186] *Cyprus Annaul Report for 1883-March 1884, ό.π.*, σ. 20.

[187] ΚΑΚ, SA1/1442/1912/1, Exportation of Caroubs in cantars, 1913.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Β2γ.3. Κερύνεια

Το 1878 στο βόρειο τμήμα του νησιού υπάρχει μόνο ένα αγκυροβόλιο, αυτό της Κερύνειας. Πρόκειται για ένα ανοικτό αγκυροβόλιο χωρίς καλό κράτημα βυθού για τις άγκυρες, γεμάτο με άμμο και ακαθαρσίες, εκτεθειμένο σε βόρειους ανέμους που το καθιστούν πολύ επικίνδυνο ειδικά όταν υπάρχει τρικυμία[188]. Στο εσωτερικό του εισέρχονται μόνο πολύ μικρά πλοία (χωρητικότητας 50-80 τόνων)[189] και χρησιμοποιείται κυρίως από τα πλοία που ταξιδεύουν στις απέναντι ακτές (Καραμανιά) ή κάνουν παράκτιο εμπόριο[190].

Το 1882 αντιπροσωπεία των κατοίκων Κερύνειας ζητά από τον Αρμοστή να γίνουν βελτιωτικά έργα στην Κερύνεια ώστε να σταματήσουν τα ναυάγια τα οποία προκαλούνται από την ακαταλληλότητα του λιμανιού[191]. Σχεδόν τρία χρόνια αργότερα (20 Μαΐου 1885), ο Βασιλικός Μηχανικός Samuel Brown, κατόπιν εντολών από την κυβέρνηση του νησιού, ολοκληρώνει τα σχέδια για τα βελτιωτικά έργα στο λιμάνι. Τα έργα θεωρούνται απαραίτητα διότι:

1. Το λιμάνι είναι σημαντικά επικίνδυνο σε όλη τη διάρκεια του χρόνου και κυρίως κατά τους χειμερινούς μήνες (κριτήριο 1).
2. Γίνεται εκτεταμένη χρήση του για το εμπόριο με τις ακτές της Συρίας και της Τουρκίας (κριτήριο 3 και 4).
3. Υπάρχουν φυσικά προτερήματα στον όρμο που είναι καλό να τύχουν εκμετάλλευσης.

---

[188] Προξενική έκθεσις διά τα έτη 1854-1858 στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.,* σ. 55. Δημήτριος Μαργαρίτης, *ό.π*, σσ. 6-7. John Joseph Lake, *ό.π.*, σ. 12. Albany Robert Savile, *ό.π.*, σ. 69. Maria Panayiotou, "Harbours", *ό.π.*, σσ. 95-96.

[189] Κατά τον περιηγητή Samuel Baker, το 1879, παρόλο που υπάρχει ένα μικρό σημείο στα ανατολικά του λιμανιού το οποίο μπορεί να προστατεύσει ένα μικρό αριθμό πλοίων, οι προσχώσεις άμμου κάνουν άμεση την ανάγκη βυθοκόρησης του λιμανιού. Σύμφωνα με την ίδια πηγή, ο πρώτος διοικητής της Κερύνειας, Walter H. Holbech (Αύγουστος 1878-Απρίλιος 1879), έχει κατασκευάσει μία μικρή κτιστή προκυμαία αλλά αυτή η πληροφορία δεν επιβεβαιώνεται από άλλη πηγή. Περισσότερα για αυτά βλ. Samuel Baker, *Cyprus as I*, *ό.π.,* σ. 183.

[190] Προξενική έκθεσις διά τα έτη 1854-1858 στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.,* σ. 55. *Cyprus, Commercial Report Vice-Consul White of the Island of Cyrus for the year 1862*. TNA, ADM 1/6466, Cyprus Hydrographers reports, also report dated 18th May 1878, finished by the intelligence branch house guards based on information obtained from the Foreign Office. Memorandum on the anchorages of Cyprus and on other questions chiefly nautical, connected with that island, by the Hydrographer to the Admiralty (accompanied with a plan of Famagusta harbour from an admiralty survey in progress), Fredk. John. Evans, hydrographer, Admiralty, 4 December 1878. Δημήτριος Μαργαρίτης, *ό.π*, σσ. 6-7. John Joseph Lake, *ό.π.*, σ. 12. Albany Robert Savile, *ό.π.*, σ. 69. Maria Panayiotou, "Harbours", *ό.π.*, σσ. 95-96.

[191] Προσωπικό Αρχείο Πέτρου Αυγουστή, Coode and Partners in Cyprus, 1885-1985. Ενδεικτικά για τις τρικυμίες βλ. *Φωνή της Κύπρου*, «Ο Λιμήν Κυρηνείας», 6/19 Απριλίου 1902.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

4. Φαίνεται πως με μικρό κόστος που μπορεί να καλυφθεί από τα έσοδα του νησιού, η Κερύνεια μπορεί να μετατραπεί σε αξιόλογο και χρήσιμο λιμάνι (κριτήριο 2)[192].

Σύμφωνα με τα τελικά σχέδια, στο λιμάνι κατασκευάζονται δύο κυματοθραύστες που λειτουργούν και ως μόλοι παρέχοντας καταφύγιο στα πλοία που κάνουν ακτοπλοΐα και εμπόριο με τις απέναντι ακτές. Τα έργα, που αποσκοπούν στη μετατροπή της Κερύνειας σε ένα ασφαλισμένο καταφύγιο και στην περαιτέρω αύξηση του εμπορίου με τις απέναντι ακτές, ολοκληρώνονται πέντε χρόνια αργότερα (1890) (βλ. Σχεδιάγραμμα 3)[193].

Πολύ σύντομα όμως αποδεικνύεται πως τα έργα στην Κερύνεια αποτυγχάνουν να δημιουργήσουν ένα ασφαλισμένο λιμάνι. Η είσοδος του λιμανιού παραμένει εκτεθειμένη στους βόρειους ανέμους και έτσι η επικινδυνότητά του εξακολουθεί να είναι μεγάλη με αποτέλεσμα να συνεχίζονται τα ναυάγια[194]. Κανένα πλοίο δεν τολμά να μπει μέσα στο λιμάνι εκτός εάν υπάρχει πλήρης νηνεμία. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο *Παγκύπριον Ημερολόγιον Ραγιά*, το λιμάνι Κερύνειας είναι ένα «*τερατούργημα»*. Σύμφωνα με την ίδια πηγή τα χρήματα που έχουν δαπανηθεί (£9356,38) είναι χαμένα, διότι δεν έχουν δοθεί για κάτι χρήσιμο. Μέσα σε ένα χρόνο από την υλοποίηση των έργων (1891), η συνεχιζόμενη επικινδυνότητα του λιμανιού και η επιβολή αποβαθρικών τελών για να καλυφθούν οι δαπάνες, μειώνουν πράγματι την εμπορική κίνηση του λιμανιού[195]. Έτσι, οι συνεχείς ζημιές που προκαλούνται στα πλοία όταν υπάρχει τρικυμία γεννούν τη φήμη πως η Κερύνεια είναι ένα «*Καραβοσπάσιον*»[196]. Αυτό στιγματίζει τα λιμενικά έργα στην Κερύνεια καθώς αυτά αποτελούν ένα σταθερό σημείο αναφοράς για όποιον θέλει να κατηγορήσει την κυβέρνηση για υλοποίηση αχρείαστων έργων[197].

---

[192] Προσωπικό Αρχείο Πέτρου Αυγουστή, Coode and Partners in Cyprus, 1885-1985. *Cyprus Annual Report for 1886*, London 1887, σ. 34. *Αλήθεια*, «Συνεδρίασις ΙΒ΄», 6/18 Απριλίου 1885. *Αλήθεια*, «Νομοθετικού Συμβουλίου Περίοδος Α΄ Σύνοδος, Γ΄ συνεδρίασις, ΙΒ», 13/25 Απριλίου 1885.

[193] Προσωπικό Αρχείο Πέτρου Αυγουστή, Coode and Partners in Cyprus, 1885-1985. *Cyprus Annual Report for 1886, ό.π.*, σ. 34. *Αλήθεια*, «Συνεδρίασις ΙΒ΄», 6/18 Απριλίου 1885. *Αλήθεια*, «Νομοθετικού Συμβουλίου Περίοδος Α΄ Σύνοδος, Γ΄ συνεδρίασις, ΙΒ», 13/25 Απριλίου 1885. Τα σχέδια του Samuel Brown δέχονται τις τροποποιήσεις και συμβουλές του Sir John Coode (ιδρυτή της Coode and partners).

[194] ΚΑΚ, SA1/627/1901/1, from the Director of Public Works to the Chief Secretary, 14 November 1910.

[195] Σύμφωνα με τα στοιχεία στα *The Cyprus Blue Books 1880-1927,* Nicosia 1881-1928, μέχρι το 1890-1891 τα αποβαθρικά τέλη (wharfage dues) καταβάλλονται μόνο στη Λάρνακα και τη Λεμεσό. Από το 1891 και έπειτα σταδιακά προστίθενται και στα λιμάνια Πάφου, Κερύνειας, Αμμοχώστου, Καρπασίας, Λατσί, Ζύγι, Πισσούρι, Αυδήμου, Κώμα Γιαλού, Χελώνες, Ακανθού και Πύργου. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία στην ίδια πηγή, μέχρι το 1890, όταν ολοκληρώνονται τα έργα στην Κερύνεια, φτάνουν προϊόντα που κατέχουν κατά μέσο όρο το 3% της συνολικής αξίας των εισαγωγών και το 6% της συνολικής αξίας των εξαγωγών. Μετά τα έργα οι εισαγωγές μειώνονται κατά μέσο όρο στο 2% και οι εξαγωγές στο 4%.

[196] Γεώργιος Σταυρίδης, *Παγκύπριον ημερολόγιον Ραγιά του έτους 1911*, Κωστής Κοκκινόφττας (επιμ.), Λευκωσία 2005, σσ. 23, 28-29,31.

[197] Ενδεικτικά για τις κριτικές που δέχεται η αποικιακή κυβέρνηση για τα έργα στο λιμάνι Κερύνειας βλ. *Νέον Έθνος,* «Περί Λιμενικών έργων εν Λαρνάκι», 6/18 Ιουνίου 1898. *Φωνή της Κύπρου*, «Ο Λιμήν της Κυρηνείας», 8/21 Σεπτεμβρίου 1900. *Φωνή της Κύπρου*, «Ο Λιμενίσκος», 9/22 Μαρτίου 1902. *Φωνή της*

Πρέπει να σημειωθεί πως παρά τα μειονεκτήματα όλων των πιο πάνω αποβαθρών, στα υπόλοιπα οθωμανικά λιμάνια της Μεσογείου οι λιμενικές υπηρεσίες δεν διαφέρουν πολύ από εκείνες των λιμανιών της Κύπρου. Καταρχήν η υλοποίηση και μόνο λιμενικών έργων είναι κάτι που συμβαίνει σε ελάχιστα και συγκεκριμένα οθωμανικά λιμάνια. Υψηλών τεχνικών απαιτήσεων λιμενικά έργα έχουν γίνει μόνο στη Θεσσαλονίκη, τη Σμύρνη, τη Βηρυτό και την Κωνσταντινούπολη στα τέλη του 19ου αιώνα και στις αρχές του 20ου αιώνα, γι' αυτό και τα συγκεκριμένα λιμάνια μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1910 είναι τα κύρια οθωμανικά λιμάνια. Τα υπόλοιπα όμως περιφερειακά λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, όπως για παράδειγμα η Μερσίνα, εξακολουθούν να είναι ανοικτά αγκυροβόλια όπως συμβαίνει με τα λιμάνια του νησιού. Συνεπώς οι λιμενικές υπηρεσίες που αποκτά η Κύπρος στα τέλη της δεκαετίας του 1880 είναι αντίστοιχες (αν όχι και καλύτερες) με τις λιμενικές υποδομές που υπάρχουν στα περιφερειακά οθωμανικά λιμάνια της Μεσογείου[198].

Β2γ.4. Φάροι

Όταν το 1878 φτάνουν στο νησί οι Βρετανοί, υπάρχουν δύο φάροι (στο Ακρωτήρι Κίτι και στο Ακρωτήρι Γάτα) που οδηγούν τα πλοία στη Λάρνακα και τη Λεμεσό καθώς επίσης και ένας λιμενικός φανός στη Λάρνακα[199]. Ήδη από την περίοδο της Τουρκοκρατίας έως και το 1885 οι φάροι είναι υπό τη διαχείριση γαλλικής εταιρείας (βλ. Μέρος Α΄). Με τον τερματισμό της συμφωνίας (1885) η αποικιακή κυβέρνηση νομιμοποιείται να διαχειρίζεται τους φάρους και να εισπράττει την ανάλογη φορολογία (light dues), η οποία θα καλύπτει και οποιαδήποτε έξοδα κατασκευής[200]. Ως εκ τούτου, τη δεκαετία του 1880 βασιζόμενη σε μελέτες που έχουν γίνει ήδη από το 1878 για το φωτισμό των ακτών του νησιού, η βρετανική κυβέρνηση στο νησί προχωρεί στην κατασκευή φάρων. Οι βρετανοί αξιωματούχοι εκτιμούν πως αυτό θα ενισχύσει την εμπορική σημασία της Κύπρου[201]. Έτσι

Κύπρου, «Η ακταιωρός και ο Λιμήν Κηρυνείας. Μία εικών», 16/29 Σεπτεμβρίου 1906. Τίμων, «Ο Λιμήν Κυρηνείας», στο *Φωνή της Κύπρου*, 16/29 Ιουλίου 1911. *Φωνή της Κύπρου, «*Αι μισόξενοι ακταί της Κύπρου», 31 Ιανουαρίου 1925. Φίλιος Ζαννέτος, τόμος Β΄, *ό.π.,* σ. 447.

[198] Halil Inalcik and Donald Quataert *ό.π.*, σσ. 801-802, 831.

[199] TNA, CO 67/1, from the High Commissioner of Cyprus to the Foreign Office, 18 November 1878.

[200] Ενδεικτικά για τις σκέψεις της αποικιακής κυβέρνησης για ανέγερση φάρων και φανών βλ. τις συζητήσεις στο φάκελο TNA, MT 10/1597.

[201] TNA, CO 67/1, from the High Commissioner of Cyprus to the Foreign Office, 18 November 1878. TNA, ADM 1/6466, Cyprus Hydrographers reports, also report dated 18th May 1878, finished by the intelligence branch house guards based on information obtained from the Foreign Office. Memorandum on the anchorages of Cyprus and on other questions chiefly nautical, connected with that island, by the Hydrographer to the Admiralty (accompanied with a plan of Famagusta harbour from an admiralty survey in progress), Fredk. John. Evans, hydrographer, Admiralty, 4 December 1878. TNA, CO 67/1, from John Hay to Minotaur, Larnaca, 31 October 1878. TNA, CO 67/1, Estimate of the cost of constructing Light house on the island of Cyprus: The report of the Vice Admiral commanding the Channel Squadron dated 31st October

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

το 1885-1886 τοποθετείται ένας νέος λιμενικός φανός στην άκρη της κεντρικής αποβάθρας της Λάρνακας. Το 1887-1888 φωτίζεται για πρώτη φορά η δυτική ακτή του νησιού με την τοποθέτηση φάρου στην Πάφο ο οποίος είναι ορατός από απόσταση 17 μιλίων. Τοποθετούνται επίσης νέοι φάροι στο Ακρωτήρι Γάτα (1888-1889) και στο Ακρωτήρι Γκρέκο (1891-1892). Τα επόμενα χρόνια οι Βρετανοί προσθέτουν νέους λιμενικούς φανούς και φάρους στα παράλια του νησιού και ταυτόχρονα συντηρούν και τους υφιστάμενους (βλ. Πίνακας 1 και Σχεδιάγραμμα 4)[202]. Αυτό, πέρα από τα προτερήματα που προσθέτει στην προσέγγιση των ακτών του νησιού, αυξάνει και τα έσοδα από την είσπραξη των σχετικών φόρων (light dues).

Β2δ. Λιμενικά έργα στην Αμμόχωστο, 1903-1905

Το 1878 το φυσικό λιμάνι της Αμμοχώστου είναι χωρισμένο στο εσωτερικό και εξωτερικό λιμάνι. Η είσοδος του λιμανιού έχει πλάτος 115 πόδια. Στο εξωτερικό λιμάνι το βαθύτερο σημείο είναι σε απόσταση 370 ποδών από τον παλιό μόλο και φτάνει σε βάθος νερού τα 25-27 πόδια. Αυτό επιτρέπει την ταυτόχρονη αγκυροβόληση σε επτά περίπου πλοία των 18-22 ποδών. Στο εσωτερικό λιμάνι στο οποίο υπάρχει προστασία από τους νοτιοανατολικούς ανέμους, το βάθος νερού είναι από τα έξι έως τα 12 πόδια. Τα 2/3 του εσωτερικού λιμανιού είναι γεμάτα με λάσπη και πέτρες από τα ερείπια ενός παλιού μόλου και ενός φάρου. Αυτό σημαίνει πως το λιμάνι έχει ικανοποιητικό βάθος μόνο για τα μικρά πλοία που κάνουν παράκτιο εμπόριο και δεν έχουν συνολικό φορτίο πέραν των εκατό τόνων[203]. Ουσιαστικά οποιοδήποτε πλοίο χρειάζεται πέραν των 12 ποδών βάθους νερού μένει στο εξωτερικό λιμάνι της Αμμοχώστου και ξεφορτώνει με τη βοήθεια μαουνών[204].

Συνεπώς, για να μπορέσουν να αξιοποιηθούν τα φυσικά προτερήματα του λιμανιού αλλά και για να χρησιμοποιηθεί από ατμόπλοια, θα πρέπει να γίνουν εκτεταμένες λιμενικές

1879. TNA, CO 67/3, Cyprus Insufficient Lighting of the Coasts and Harbours. TNA, CO 67/6, from the Board of Trade to the Assistant Secretary, 31 January 1879.

[202] Νικόλαος Κοτσοβίλλης, *Λιμενογράφος Κύπρου, Καραμανιάς, Συρίας, Αιγύπτου, Τριπολίτιδος, Βαρβαρίας, Τύνιδος και Μελίτης*, Σύρος 1911, σσ. 2, 14-15.

[203] TNA, ADM 1/6466, Cyprus Hydrographers reports, also report dated 18th May 1878, finished by the intelligence branch house guards based on information obtained from the Foreign Office. Memorandum on the anchorages of Cyprus and on other questions chiefly nautical, connected with that island, by the Hydrographer to the Admiralty (accompanied with a plan of Famagusta harbour from an admiralty survey in progress), Fredk. John. Evans, hydrographer, Admiralty, 4 December 1878. TNA, CO 883/2/4, Mediterranean no. 4, Further Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, Appendix A, extract from Mr Brown's Report on Famagusta Harbour, dated March 3, 1879. TNA, CO 67/7, from Samuel Brown to Sir George Elliot, 31 March 1879. TNA, CO 883/2/2, Mediterranean no. 2, Report on the Sanitary Condition and drainage of the district of Famagusta and the Mesaoria in Cyprus, by the Chevalier David Bocci, Chief Engineer, Royal Engineers, Parma, 5 June 1880, Hydrological condition of the district of Famagusta, The port of Famagusta. TNA, CO 883/2/4, Mediterranean no. 4, Further Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, Famagusta Harbour, from the Government Engineer to the Chief Secretary, 30 November 1881. Albany Robert Savile, *ό.π.*, σ. 65. Hepworth Dixon, *British Cyprus*, London 1879, σσ. 279-281.

[204] Προσωπικό Αρχείο Πέτρου Αυγουστή, Coode and Partners in Cyprus, 1885-1985.

MARIA TANATIOTOY

βελτιώσεις[205]. Όπως βεβαιώνουν την κυβέρνηση της Βρετανίας οι Βασιλικοί Μηχανικοί, από όλα τα λιμάνια του νησιού μόνο αυτό της Αμμοχώστου μπορεί να αποκτήσει, με λογικό χρηματικό κόστος, τις απαραίτητες υπηρεσίες ώστε να εξυπηρετεί τα σύγχρονα ατμόπλοια. Αντίθετα, εάν κάποιο από τα άλλα αγκυροβόλια του νησιού μετατραπεί σε λιμάνι, το κόστος θα είναι πολύ μεγαλύτερο και αποτρεπτικό. Επίσης, ως φυσικό λιμάνι θα μπορεί να χρησιμοποιείται καθόλη τη διάρκεια του χρόνου χωρίς να επηρεάζεται από τους ανέμους, όπως συμβαίνει με τα ανοικτά αγκυροβόλια. Ταυτόχρονα, οι υπηρεσίες φόρτωσης και εκφόρτωσης θα είναι περισσότερες και σαφώς καλύτερες από εκείνες στα αγκυροβόλια, επειδή θα διεκπεραιώνονται κατευθείαν στην προκυμαία χωρίς τη χρήση μαουνών. Αυτό το γεγονός αναμένεται να αυξήσει σημαντικά την εμπορική και λιμενική κίνηση. Επιπλέον, η Αμμόχωστος είναι η μόνη που έχει το απαραίτητο μέγεθος για να χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση ανάγκης από το βρετανικό πολεμικό ναυτικό[206] (κριτήρια 1, 3, 4).

Όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο *Β1: Πριν και πίσω από την υλοποίηση των πρώτων λιμενικών έργων: οι πρώτες τεχνικές μελέτες και η βρετανική πολιτική*, το μεγάλο κόστος των έργων και η κατάκτηση της Αιγύπτου το 1882 αποτρέπει την άμεση υλοποίηση των απαραίτητων λιμενικών έργων στην Αμμόχωστο. Μέχρι τη συγκέντρωση των απαραίτητων κονδυλίων γίνονται μικρής έκτασης επιδιορθώσεις (βλ. Πίνακας 1) οι οποίες έχουν χαμηλό κόστος και η κάθε μία από αυτές δεν ξεπερνά τις £100[207].

Β2δ.1. Το δάνειο του 1899

Το πράσινο φως για έργα υψηλών τεχνικών απαιτήσεων στο λιμάνι Αμμοχώστου δίνεται όταν εξασφαλίζεται η πρώτη δανειοδότηση της Κύπρου το 1899. Το δάνειο προκύπτει όταν το 1895 το υπουργείο Αποικιών στη Βρετανία περνά στα χέρια του πολιτικού Joseph Chamberlain, υπέρμαχου της ιδέας της «Μείζονας Βρετανίας» (Greater Britain). Ο

[205] Ενδεικτικά βλ. http://hansard.millbanksystems.com/, House of Lords, 21 March 1879, vol. 244, cc1412-1416. Ανάκτηση Μάιος 2014.

[206] TNA, ADM 1/6466, Cyprus Hydrographers reports, also report dated 18th May 1878, finished by the intelligence branch house guards based on information obtained from the Foreign Office. Memorandum on the anchorages of Cyprus and on other questions chiefly nautical, connected with that island, by the Hydrographer to the Admiralty (accompanied with a plan of Famagusta harbour from an admiralty survey in progress), Fredk. John. Evans, hydrographer, Admiralty, 4 December 1878. KAK, SA1/466/1926, O. Murray, Admiralty, 16 June 1926 (Δεν αναφέρεται παραλήπτης). TNA, CO 67/216/2, Minutes by W. P. Ellis, 11 May 1925. TNA, CO 69/37, Minutes of the Legislative Council, Resolution by the Chief Collector of Customs, 22 February 1926. TNA, CO 67/225/6, from The General Development of the Colony Committee to the Colonial Secretary, 1928. TNA, ADM 1/9044, Cyprus, Main Fleet Base, H.L.I. Kirkpatrick, 25 September 1935.

[207] Οι συνθήκες στο λιμάνι Αμμοχώστου αναγκάζουν τα πλοία να χρησιμοποιούν και τους όρμους γύρω από την Αμμόχωστο (π.χ. Άγιος Σέργιος) για τη φόρτωση και εκφόρτωση των προϊόντων. Περισσότερα για αυτό βλ. ενδεικτικά: TNA, CO 883/4/5, Mediterranean no. 22, from Falkland Warren to Chief Secretary of Cyprus, 28 August 1885, enclosure in letter from R. Biddulph to F.A. Stanley, no. 347.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΓΙΩΤΟΥ

Chamberlain θεωρεί πως η σχέση της Βρετανίας με τις αποικίες πρέπει να βασίζεται σε μακροπρόθεσμες αρχές που θα αποσκοπούν να κάνουν το σύνολο της αυτοκρατορίας ενιαίο, αποδοτικό και θα ενισχύσουν τους δεσμούς μεταξύ μητρόπολης και αποικιών. Αυτή η ενδυνάμωση και η επέκταση της Αυτοκρατορίας θεμελιώνει και την επιβίωση της Βρετανίας ως Μεγάλης Δύναμης. Με βάση αυτή την πολιτική, ο Chamberlain θέτει ως στόχο την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των αποικιών, καθώς αντιλαμβάνεται πως αυτό έχει θετικό αντίκτυπο πρώτα στην ίδια τη Βρετανία και ακολούθως στις αποικίες. Μπροστά στον οικονομικό και στρατιωτικό ανταγωνισμό της Βρετανίας με τις άλλες Μεγάλες Δυνάμεις, γίνεται κατανοητό πως οι αποικίες αποτελούν σημαντική αγορά των βρετανικών επεξεργασμένων προϊόντων αλλά ταυτόχρονα είναι προμηθευτές βασικών πρώτων υλών για τις βιομηχανίες της. Το άμεσο αποτέλεσμα της πολιτικής του Joseph Chamberlain στην Κύπρο, αλλά και στις άλλες αποικίες που επωφελούνται, είναι ο νόμος Colonial Loan Act του 1899. Σύμφωνα με το νόμο αυτό, για πρώτη φορά οι αποικίες δικαιούνται να δανειοδοτηθούν από το Αυτοκρατορικό Ταμείο για αναπτυξιακά έργα με τους ίδιους όρους που αυτά δίνονται στις τοπικές αρχές στη Βρετανία[208].

Εξαιτίας αυτής της νέας πολιτικής και της δυνατότητας δανειοδότησης των αποικιών, η Κύπρος καταφέρνει να υλοποιήσει τα πρώτα σημαντικά δημόσια έργα υψηλών τεχνικών απαιτήσεων. Το δάνειο συνάπτεται το 1899 με επιτόκιο 3,25% και χρεωλυτικό κεφάλαιο 2%. Το συνολικό ύψους του δανείου είναι £314.000 και ως εγγύηση τίθενται τα έσοδα του νησιού. Το ύψους του δανείου είναι αστρονομικό για τα κυπριακά δεδομένα της εποχής αφού την περίοδο σύναψής του αντιστοιχεί στο σύνολο των εσόδων του νησιού για ενάμιση περίπου χρόνια. Από το σύνολο των £314.000, οι £60.000 δίνονται για αρδευτικά έργα, οι £129.000 για το λιμάνι της Αμμοχώστου και οι £125.000 για τον Κυπριακό Σιδηρόδρομο (βλ. Διάγραμμα 7). Για το λιμάνι της Αμμοχώστου δίνονται επιπλέον £2.500 από το Ακριδικό Ταμείο[209]. Η δανειοδότηση προκαλεί εισροή χρημάτων στο νησί

[208] Robert V. Kubicek, *The Administration of Imperialism: Joseph Chamberlain at the Colonial Office,* Durham 1969, σσ. 68-91. George S. Georgallides, *A political, ό.π.,* σσ. 29-30. James Lawrence, *ο.π.*, σσ. 205-206. Niall Ferguson, *Empire, How Britain Made the Modern World*, London 2004, σσ. 240-267.

[209] Για όλες τις λεπτομέρειες σχετικά με το δάνειο του 1899 βλ. την αλληλογραφία στο φάκελο TNA, CAOG 9/15. Το Ακριδικό Ταμείο συμπεριλαμβάνεται στα έσοδα της Κύπρου και αφορά φορολογία για την καταπολέμηση της ακρίδας. Παρόλο που η ακρίδα έχει καταπολεμηθεί σχετικά νωρίς (δεκαετία 1890), η βρετανική κυβέρνηση εξακολουθεί να εισπράττει τη σχετική φορολογία χρησιμοποιώντας το ταμείο για σκοπούς πέρα από αυτούς της ίδρυσής του. Μια τέτοια περίπτωση είναι και τα λιμενικά έργα στην Αμμόχωστο. Περισσότερες λεπτομέρειες για το Ακριδικό Ταμείο βλ. Anne Cavendish (ed.), *ό.π.,* σσ. 177-183 και Rodney Wilson, *Cyprus and the International economy*, New York 1992, σ. 24.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

και συμβάλει στην απασχόληση ντόπιου πληθυσμού στα δημόσια έργα που υλοποιούνται στο διάστημα 1903-1906[210].

Πρέπει να σημειωθεί πως η αποπληρωμή του δανείου του 1899 γίνεται το 1932, 33 χρόνια αργότερα, όταν η Κύπρος παίρνει νέο δάνειο από το Αυτοκρατορικό Ταμείο, ύψους £574.000. Μέρος του δανείου του 1932 χρησιμοποιείται για την αποπληρωμή του δανείου του 1899 και για νεα λιμενικά έργα στην Αμμοώστο[211].

Β2δ.2. Τα έργα

Έως το 1927, τα μόνα λιμενικά έργα που υλοποιούνται κατόπιν δανειοδότησης από τη Βρετανία είναι αυτά που γίνονται στην Αμμόχωστο στο διάστημα 1903-1905. Το έργο αναλαμβάνει η βρετανική εταιρεία Coode, Son and Matthews. Η επιλογή της εταιρείας δεν είναι τυχαία. Καταρχήν είναι βρετανικών συμφερόντων και ως εκ τούτου τα καθαρά κέρδη από το έργο ευνοούν τους Βρετανούς. Έπειτα, την εποχή εκείνη είναι μία από τις σπουδαιότερες εταιρείες στον κόσμο στη μελέτη και υλοποίηση λιμενικών έργων[212].

Πριν την τελική απόφαση για τη μορφή των έργων, η εταιρεία εξετάζει τις μελέτες και εκτιμήσεις των μηχανικών Samuel Brown (1879, 1881) και Thomas Ormiston (1880)[213] καθώς επίσης και τα αποτελέσματα των βυθομετρήσεων του John Millard[214]. Προχωρεί σε τοπογράφηση, βυθομέτρηση και γεωτρήσεις στην περιοχή και κοστολογεί το έργο στις £124.000[215]. Το συμβόλαιο για την υλοποίηση των εργασιών υπογράφεται στις 10 Οκτωβρίου 1902 και τις εργασίες υλοποιεί η βρετανική εργοληπτική εταιρεία C. J. Wills

---

[210] TNA, CAOG 10/11, from Edward Wingfield to the Secretary of the Treasury, 17 February 1898. George S. Georgallides, *A political, ό.π.*, σσ. 29-30. James Lawrence, *ό.π.*, σσ. 205-206. Niall Ferguson, *Empire, ό.π.*, σσ. 240-267.

[211] TNA, FCO 141/2515, Memorandum on Famagusta Harbour.

[212] TNA, CO 69/21, Legislative Council, Cyprus, Minutes of the Session of 1907, Resolution with regard to expenditure of £21.500 on improvements of the harbour of Larnaca. Οι Coode, Son and Matthews, ανάμεσα σε άλλα έχουν εργαστεί σε επιδιορθώσεις της βόρειας αποβάθρας του Tyne (1910), στο λιμάνι του Fishguard στη νοτιοδυτική Ουαλία (1914-1920), στο Goole Docks (1920-1938) στο Yorkshire, στο λιμάνι της Σιγκαπούρης (1901-1921, 1936-1957) κ.ά. Περισσότερα για αυτό βλ. http://www.gracesguide.co.uk/Coode,_Son_and_Matthews και http://www.ice.org.uk/getattachment/a4fe2f65-cda8-4b30-a03a-06916d99f657/Coode-archive-list.aspx Ανάκτηση Μάρτιος 2015.

[213] TNA, CAOG 10/11, from Downing Street to the Crown Agents for the Colonies, 11 March 1898.

[214] TNA, ADM 1/6466, Cyprus Hydrographers reports, also report dated 18th May 1878, finished by the intelligence branch house guards based on information obtained from the Foreign Office. Memorandum on the anchorages of Cyprus and on other questions chiefly nautical, connected with that island, by the Hydrographer to the Admiralty (accompanied with a plan of Famagusta harbour from an admiralty survey in progress), Fredk. John. Evans, hydrographer, Admiralty, 4 December 1878.

[215] TNA, CAOG 10/11, from Downing Street to the Crown Agents for the Colonies, 6 May 1898. TNA, CAOG 10/11, to the Under Secretary of State, 11 January 1899 (δεν αναφέρεται αποστολέας).

of Manchester[216]. Το έργο στοχεύει στη δημιουργία των απαραίτητων εγκαταστάσεων ώστε στο εσωτερικό τμήμα του λιμανιού να μπορούν να βρίσκονται αγκυροβολημένα δύο ατμόπλοια ταυτοχρόνως. Τα έργα επιδιώκουν επίσης, να εξυπηρετούν τα ιστιοφόρα που εμπορεύονται στην ανατολική Μεσόγειο και τα μικρά πλοία που κάνουν ακτοπλοΐα[217].

Η εταιρεία ολοκληρώνει τις εργασίες τον Αύγουστο του 1905[218] υλοποιώντας τα πιο κάτω έργα (βλ. Σχεδιάγραμμα 5):

1. Βυθοκόρηση του καναλιού πρόσβασης στο εσωτερικό λιμάνι της Αμμοχώστου σε βάθος νερού 26 πόδια και πλάτος 250 πόδια.
2. Εκβάθυνση του εσωτερικού λιμανιού και διαμόρφωση μιας λεκάνης μήκους εννιακοσίων ποδών και πλάτους πεντακοσίων ποδών με βάθος νερού 24-26 πόδια.
3. Κατασκευή δεύτερης λεκάνης 450 ποδών πλάτους και διακόσων ποδών μήκους με βάθος νερού 15 πόδια.
4. Κατασκευή προκυμαίας έκτασης 920 ποδών που φτάνει σε βάθος νερού τα 24 πόδια.
5. Κατασκευή κρηπιδότοιχου μήκους 820 ποδών στον οποίο υπάρχουν τα κατάλληλα υποστηρικτικά μέσα για πρόσδεση των πλοίων (σκάλες κ.ά.).
6. Αποξήρανση μέρους του λιμανιού πίσω από τον κρηπιδότοιχο.
7. Κατασκευή σιδερένιας προβλήτας έκτασης 390 ποδών που φτάνει σε βάθος νερού 15 πόδια με υποστηρικτικά μέσα για πρόσδεση πλοίων.
8. Τρία ανοίγματα 24 ποδών πλάτους στον τοίχο που οδηγεί στο λιμάνι.
9. Κατασκευή φανών και τοποθέτηση σημαδούρων[219].

Τον Οκτώβριο του 1905, μετά από την ολοκλήρωση της κατασκευής του Κυπριακού Σιδηρόδρομου, το λιμάνι της Αμμοχώστου συμπεριλαμβάνεται στη διαδρομή του και

[216] ΚΑΚ, SAV/15/1/1902, Famagusta Harbour, Cyprus. Requisistion c.6. Contract for Harbour Improvements. Dated 10th Octomber 1902. Προσωπικό Αρχείο Πέτρου Αυγουστή, Coode and Partners in Cyprus, 1885-1985.

[217] TNA, FCO 141/2515, Memorandum on Famagusta Harbour. Το 1903 και ενώ οι εργασίες στο λιμάνι Αμμοχώστου είναι σε εξέλιξη, ο Λαρνακέας ιατρός και πολιτευτής Φίλιος Ζαννέτος διαμαρτύρεται προς τον Αρχιγραμματέα για το περιεχόμενο του συμβολαίου υλοποίησης του έργου. Θεωρεί πως το κόστος του έργου είναι ακριβό διότι το λιμάνι δε θα μπορεί να ικανοποιεί τα μεγάλα ατμόπλοια. Ο Αρχιγραμματέας υπερασπίζεται την απόφαση της κυβέρνησης τονίζοντας πως η προσφορά που έχει εγκριθεί είναι η πιο φθηνή, το έργο έχει επιλεγεί να υλοποιηθεί από μία από τις καλύτερες βρετανικές εταιρείες που υπάρχουν στο χώρο και ο απώτερος στόχος του έργου είναι η ανάπτυξη της Κύπρου γενικότερα. Περισσότερα για αυτό βλ. TNA, CO 69/17, Minutes of the Legislative Council, 16 Ιουνίου 1903. Για την εμπειρία της εταιρείας Coode, Son and Matthews βλ. υποσημείωση 212.

[218] Προσωπικό Αρχείο Πέτρου Αυγουστή, Coode and Partners in Cyprus, 1885-1985. Περισσότερα για τα λιμενικά έργα στον Πειραιά βλ Μαρία Συναρέλη, *ό.π.*, σσ. 172-173.

[219] ΚΑΚ, SAV/15/1/1902, Famagusta Harbour, Cyprus. Requisistion c.6. Contract for Harbour Improvements. Dated 10th Octomber 1902. TNA, FCO 141/2515, Memorandum on Famagusta Harbour. Προσωπικό Αρχείο Πέτρου Αυγουστή, Coode and Partners in Cyprus, 1885-1985.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΑΤΙΩΤΟΥ

ενώνεται με την πρωτεύουσα του νησιού, τη Λευκωσία[220]. Για να αντιληφθούμε τα μεγέθη των σύγχρονων λιμανιών της εποχής, αναφέρουμε ενδεικτικά πως όταν για πρώτη φορά μετατρέπεται η ακτή Πειραιά σε λιμενικό συγκρότημα (1846-1860), το λιμάνι έχει μήκος 3.674 πόδια και πλάτος 3.412 πόδια. Είναι δηλαδή περίπου πέντε φορές μεγαλύτερο από το λιμάνι Αμμοχώστου το οποίο επιδιορθώνεται 45 περίπου χρόνια αργότερα. Παρόλο που στο διάστημα που γίνονται τα λιμενικά έργα στον Πειραιά τα ηνία του εμπορίου τα έχει ακόμη η Ερμούπολη (ο Πειραιάς θα γίνει κύριο εισαγωγικό λιμάνι τη δεκαετία του 1880), η ενδοχώρα στην οποία ανοίγει το λιμάνι του Πειραιά και ο όγκος των προϊόντων που διαχειρίζεται είναι πολύ μεγαλύτερα από εκείνα που θα διαχειριστεί η Αμμόχωστος[221]. Είναι λοιπόν κατανοητό πως τα έργα στην Αμμόχωστο είναι ανάλογα της εμπορικής κίνησης του νησιού κατά τη συγκεκριμένη περίοδο.

Β2δ.3. Αντιδράσεις για τα λιμενικά έργα στην Αμμόχωστο

Σε ορισμένα άρθρα του Τύπου όσο και σε σύγχρονα με τα έργα κείμενα εντοπίζεται η δυσαρέσκεια για το κόστος των έργων στην Αμμόχωστο. Κοινό σημείο αναφοράς είναι το αστρονομικό, για τα κυπριακά δεδομένα, ποσό το οποίο εκτιμάται πως μπορεί να μετριαστεί εάν η εκτέλεση των έργων γίνει από κύπριους εργολάβους. Ταυτόχρονα σημειώνεται και η δυσαρέσκεια για τη χρήση του λιμανιού από περιορισμένο αριθμό (μόνο δύο) ατμόπλοιων της εποχής, κάτι που μελλοντικά, όπως προβλέπουν τα δημοσιεύματα, θα δημιουργεί έλλειψη χώρου[222]. Για το πρώτο επιχείρημα είναι αυτονόητο πως από ένα νησί όπου δεν έχει κατασκευαστεί προηγουμένως έργο υψηλών τεχνικών απαιτήσεων, απουσιάζουν οι έμπειροι ντόπιοι εργολάβοι που θα αναλάβουν το έργο.

Σε ότι αφορά το δεύτερο επιχείρημα, είναι γεγονός πως όπως έχει συμβεί και σε όλα τα υπόλοιπα λιμενικά έργα που υλοποιούνται στο νησί, έτσι και στην Αμμόχωστο, αυτά γίνονται για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες που υπάρχουν τη δεδομένη στιγμή[223]. Εξάλλου η πραγματική ανάγκη μεγέθυνσης του λιμανιού για χρήση από περισσότερα πλοία προκύπτει δύο δεκαετίες μετά την ολοκλήρωση του έργου (βλ. υποκεφ. *Β2στ. Οι*

---

[220] Πληροφορίες και λεπτομέρειες για τον Κυπριακό Σιδηρόδρομο βλ. ΚΑΚ, SA1/923/1931, Report on the government railway by C. E. Rooke M. Inst. T. General Manager και Barrie S. Turner, *The story of the Cyprus Government Railway*, London 1979.

[221] Μαρία Συναρέλη, *ό.π.*, σσ. 172-173.

[222] Ενδεικτικά βλ. Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.,* τόμος Β΄, σσ. 97-99, 125, 606-607.

[223] TNA, CO 69/37, Minutes of the Legislative Council, Resolution by Chief Collector of customs, 22 February 1926. Το 1920 ο συγγραφέας του Οδηγού χαρακτηρίζει την Κύπρο ως αλίμενο. Στηρίζει το χαρακτηρισμό του στο ότι οι βελτιώσεις στο λιμάνι Αμμοχώστου είναι αποτυχημένες διότι δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τα μεγάλα ατμόπλοια ενώ το εμπόριο του νησιού εξακολουθεί να βρίσκεται στη Λάρνακα και τη Λεμεσό. Όπως παρουσιάζεται στο Μέρος Γ΄ τα δύο αυτά επιχειρήματα δεν ευσταθούν. Περισσότερα για αυτό βλ. Ανώνυμος, *Ελληνικός Οδηγός, Κύπρος*, ιδιοκτησία εταιρείας Κυριέρης-Γιαννόπουλος & Σία, Αθήναι 1920, σσ. 3-5.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

τελευταίες προσπάθειες: Οι προτάσεις Vaughan–Lee). Ως εκ τούτου, οι αντιδράσεις για τη χωρητικότητα του λιμανιού ήδη από το 1905 δεν τεκμηριώνονται από την ίδια την εμπορική και λιμενική χρήση του λιμανιού η οποία αναλύεται στο Μέρος Γ΄.

Ταυτόχρονα με τις πιο πάνω διαμαρτυρίες, οι επιδιορθώσεις στο λιμάνι της Αμμοχώστου προκαλούν τις έντονες αντιδράσεις της Λάρνακας, η οποία ως τότε είναι το κύριο εμπορικό λιμάνι του νησιού. Το έναυσμα των αντιδράσεων προκύπτει όταν οι Βρετανοί, παρά τις αρχικές τους υποσχέσεις, δε συμπεριλαμβάνουν τη Λάρνακα στη διαδρομή του Κυπριακού Σιδηροδρόμου[224]. Έτσι, το Σεπτέμβριο του 1899 διοργανώνεται ένα συλλαλητήριο στη Λάρνακα στο οποίο τονίζονται οι οικονομικές επιπτώσεις που αναμένεται να προκύψουν από τη μη συμπερίληψη της πόλης στο Σιδηρόδρομο, την επιδιόρθωση του λιμανιού της Αμμοχώστου και τη σύνδεση της δεύτερης με τη Λευκωσία[225].

Η Λάρνακα, που συνεχίζει από την Τουρκοκρατία να είναι το κύριο εμπορικό λιμάνι του νησιού, ανησυχεί πως ως βαθύτερο λιμάνι η Αμμόχωστος θα προσελκύσει την εμπορική και λιμενική κίνηση. Προβλέπει πως οι έμποροι και οι ατμοπλοϊκές εταιρείες θα προτιμήσουν την Αμμόχωστο επειδή εκεί δε θα χάνουν χρόνο και χρήματα από την εκφόρτωση και φόρτωση των προϊόντων από τους μαουνιέρηδες. Επίσης, σε αντίθεση με τη Λάρνακα, στην Αμμόχωστο η αγκυροβόληση θα γίνεται απρόσκοπτα χωρίς να επηρεάζεται από τους ανέμους. Οι Λαρνακείς εκτιμούν πως οι έμποροι από τη Λευκωσία και τη Μεσαορία που μέχρι εκείνη την περίοδο στέλνουν τα προϊόντα τους στη Λάρνακα, θα αρχίσουν να τα στέλνουν στην Αμμόχωστο μέσω του Σιδηροδρόμου. Πιστεύουν πως όλα αυτά θα προκαλέσουν μειώσεις στην αξία των ακινήτων στη Λάρνακα. Επίσης αναμένουν πως αρκετοί Λαρνακείς θα μεταναστεύσουν στην Αμμόχωστο, η οποία θα γίνει ένα σύγχρονο λιμάνι[226]. Η δυσαρέσκεια και τα παράπονα των Λαρνακέων συνεχίζονται σε όλο το υπό μελέτη διάστημα και αποτελούν ένα σταθερό σημείο διαμάχης ανάμεσα στους Λαρνακείς και την αποικιακή κυβέρνηση. Ο βαθμός επαλήθευσης των ανησυχιών τους εξετάζεται στο Μέρος Γ΄ όπου αναλύεται η εμπορική και λιμενική κίνηση.

---

[224] *Αλήθεια*, «Από Εβδομάδα σ' εβδομάδα. Τα δημόσια έργα. Εύλογοι τοπικαί δυσαρέσκειαι», 5 Αυγούστου 1899. Για τον Κυπριακό Σιδηρόδρομο βλ. Barrie S. Turner, *ό.π.*

[225] *Αλήθεια*, «Το σιδηροδρομικόν ζήτημα εν Λαρνάκι. Συλλαλητ. την Κυριακήν. Ερεθισμός κατά της κυβερνήσεως. Η πρόσκλησις της επιτροπής προς τους επαρχιώτας», 16 Σεπτεμβρίου 1899.

[226] Ενδεικτικά βλ. TNA, CO 69/20, Legislative Council, Cyprus, minutes of the session of 1906, 2 April 1906. *Αλήθεια,* «Από Εβδομάδα σ' εβδομάδα. Τα δημόσια έργα. Εύλογοι τοπικαί δυσαρέσκειαι», 5 Αυγούστου 1899. *Νέον Έθνος,* «Το σιδηροδρομ. ζήτημα και ο αποκλεισμός της Λάρνακος. Συνεντεύξεις μετά εμπόρων και κτηματιών. Σκέψεις, επιχειρήματα, συμπεράσματα. Ανάγκη εργασίας σοβαράς και ομοιομόρφου», 21/2 Σεπτεμβρίου 1899. *Νέον Έθνος,* «Υπόμνημα περί σιδηροδρ. Συνδέσεως Λάρνακος-Λευκωσίας», 19/1 Φεβρουαρίου 1913. Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.,* τόμος Β΄, σσ. 97-99, 125, 606-607.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Β2ε. Τα έργα της δεκαετίας του 1910

Το διάστημα πριν από την έναρξη του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου αποτελεί για την Κύπρο μια μικρή όαση οικονομικής ευημερίας. Σε αυτό συμβάλλουν οι συνεχόμενες καλές σοδειές οι οποίες φέρνουν σημαντικά κέρδη στους εμπόρους και παραγωγούς και επιτρέπουν στην κυβέρνηση να αυξήσει τη φορολογία στο νησί και κατ' επέκταση και τα δικά της έσοδα[227]. Τα τελευταία ενισχύονται και από μία άλλη εξέλιξη. Όπως αναφέρεται στην Εισαγωγή, σύμφωνα με την Αγγλοτουρκική συμφωνία του 1878, η Κύπρος υποχρεώνεται να πληρώνει από τα έσοδά της τον Φόρο (£92.800). Καθώς τα έσοδα του νησιού δεν είναι αρκετά για να καλύψουν το σύνολο του Φόρου, η Βρετανία τα συμπληρώνει με ένα ετήσιο οικονομικό βοήθημα (grand in aid) ώστε να καλυφθεί το ποσό[228]. Αυτό το ποσό που συμπληρώνεται από τη Βρετανία, το 1907 σταθεροποιείται στις £50.000 και μειώνει το Φόρο πέραν του 50% [229].

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο συνεχόμενων καλών σοδειών, βελτιωμένης εμπορικής δραστηριότητας και εσόδων της Κύπρου, τα αιτήματα των εμπόρων και κατοίκων για λιμενικά έργα αυξάνονται (βλ. Πίνακας 2). Ανεξάρτητα όμως από τα ελαφρώς αυξημένα έσοδα του νησιού, αυτά συνεχίζουν να εξετάζονται υπό το πρίσμα των τεσσάρων κριτηρίων που αναφέρονται πιο πάνω και αναλόγως υλοποιούνται.

Β2ε.1. 28 χρόνια σε αναμονή: Η βελτίωση της ανεπαρκούς αποβάθρας της Λάρνακα το 1910

Με δεδομένο πως εξαρχής (1882) η σιδερένια αποβάθρα στη Λάρνακα κατασκευάζεται σε βάθος νερού μόλις εφτά πόδια, τα αιτήματα και τα παράπονα προς την αποικιακή κυβέρνηση για επέκτασή της δεν σταματούν να αποστέλλονται. Τόσο οι έμποροι της πόλης όσο και οι ίδιοι οι βρετανοί υπάλληλοι του τελωνείου τονίζουν στην αλληλογραφία τους με την αποικιακή κυβέρνηση την έλλειψη ασφάλειας που παρέχει η αποβάθρα στους μαουνιέρηδες (κριτήριο 1). Αναφέρονται στις συνεχείς καθυστερήσεις στην εξυπηρέτηση

[227] KAK, SA1/3100/1906, Report of the Committee appointed to collect and record statistics concerning the cost of living in Cyprus, the prices of the common articles of consumption and the prices of labour and house rents during the period 1906-1912, Nicosia, 17 March 1913. KAK, SA1/3100/1906, from Administering the Government to I. Harcourt, 27 August 1913. KAK, SA1/3100/1906, Household consumption Return no. 4. Average prices of various articles of use or consumption for the whole island.

[228] Εξαίρεση αποτελούν τα έτη 1891-1892 όπου οι καλές σοδειές φέρνουν ικανοποιητικά έσοδα και το νησί πληρώνει μόνο του το Φόρο. Περισσότερα για αυτό βλ. Diana Markides, *Sendall, ό.π.,* σ. 35.

[229] Περισσότερες πληροφορίες για το θέμα αυτό βλ. την αλληλογραφία στο φάκελο TNA, FCO 141/2341. Περισσότερες πληροφορίες για το Φόρο βλ. Charles William James Orr, *ό.π.,* σσ. 46-64. Sir George Hill, *ό.π.*, σσ. 463-487. George S. Georgallides, "The Commutation", *ό.π.*, σσ. 379-415. Κύπρος Η. Γιωργαλλής, *ό.π.* Χρίστος Κυριακίδης, *Το κυπριακό Νομοθετικό Συμβούλιο, ό.π.* Το κονδύλι για τα δημόσια έργα παρουσιάζει και αυτό μικρή αύξηση, η οποία όμως είναι ανάλογη της γενικότερης αύξησης. Περισσότερες πληροφορίες για αυτό βλ. TNA, FCO 141/2341, Minutes signed by Major General John Eugene Clauson Chief Secretary of Government. Charles William James Orr, *ό.π.*, σ. 93. George S. Georgallides, *A political, ό.π.*, σσ. 35-36.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

των πλοίων αφού η προσέγγιση της αποβάθρας εξακολουθεί να είναι αδύνατη όταν υπάρχουν άνεμοι. Οι οποιεσδήποτε οικοδομικές και βελτιωτικές κατασκευές χαμηλού κόστους που γίνονται κατά καιρούς για βελτίωση των συνθηκών φόρτωσης, εκφόρτωσης και αποθήκευσης των προϊόντων, δεν ικανοποιούν (βλ. Πίνακας 1)[230]. Ως εκ τούτου τα αιτήματα των εμπόρων και δημοτών της Λάρνακας προς τη βρετανική κυβέρνηση συνεχίζουν αδιάκοπα και επικεντρώνονται στην περαιτέρω επέκταση της αποβάθρας και των κρηπιδότοιχων του παραλιακού μετώπου[231].

Τον Ιανουάριο του 1904, όταν πλέον τα έργα στην Αμμόχωστο πλησιάζουν να ολοκληρωθούν και τα παράπονα για την ανεπάρκεια της αποβάθρας δεν έχουν σταματήσει, γίνονται οι πρώτες μελέτες για βελτίωση της 450 ποδών αποβάθρας[232]. Ο Διευθυντής των Δημοσίων Έργων στην Κύπρο Edward Hugh Dyneley Nicolls (1904-1919), κατόπιν οδηγιών από τον Αρμοστή, μελετά σε βάθος το πρόβλημα της πόλης. Η εμπορική και λιμενική κίνηση του λιμανιού είναι αυξημένη (βλ. Μέρος Γ΄) και η Λάρνακα εξακολουθεί να είναι το κύριο εμπορικό λιμάνι του νησιού (κριτήρια 3, 4). Διαπιστώνει πως αν και είναι ανοικτό αγκυροβόλιο, παρέχει ασφάλεια στα ατμόπλοια καθώς αυτά αγκυροβολούν τουλάχιστον τέσσερις χιλιάδες πόδια μακριά από την ακτή. Αντικρούει τα παράπονα για τη δυσλειτουργικότητα του λιμανιού λόγω των ανέμων σημειώνοντας πως πολύ σπάνια, και πάντως όχι περισσότερο από μία μέρα κάθε έτος ο καιρός είναι τόσο άσχημος ώστε να μην μπορεί να γίνει χρήση της αποβάθρας. Σημειώνει ακόμη πως στην πραγματικότητα, τα μειονεκτήματα του λιμανιού της Λάρνακας δεν επηρεάζουν τα ατμόπλοια διότι αυτά αγκυροβολούν στα ανοικτά και δεν χρησιμοποιούν την αποβάθρα. Οι δυσκολίες που υπάρχουν επηρεάζουν αυτούς που χρησιμοποιούν την αποβάθρα της πόλης, δηλαδή τους μαουνιέρηδες και τους ιδιοκτήτες μικρών βαρκών που κάνουν ακτοπλοΐα. Για το λόγο αυτό θεωρεί πως ο στόχος των λιμενικών έργων στη Λάρνακα

[230] Ανάμεσα στις επιδιορθώσεις και προσθήκες είναι και η τοποθέτηση σιδερένιων λιμενοβραχιόνων (1885-1886, 1886-1887, 1890-1891, 1894-1895, 1895-1896). Για την απόφαση για την αντικατάσταση των ξύλινων λιμενοβραχιόνων με σιδερένιους βλ. την αλληλογραφία στο ΚΑΚ, SA1/15/1885.

[231] Ενδεικτικά βλ. ΚΑΚ, SA1/757/1890, Έμποροι Λάρνακας και Λευκωσίας προς Μέγα Αρμοστή, 10 Μαρτίου 1890. ΚΑΚ, SA1/1932/1899, from the Custom House to the Chief Collector regarding improvement of shipping facilities at Larnaca, 24 June 1899. ΚΑΚ, SA1/1932/1899, from the boat owners and sailors of Larnaca to the High Commissioner, 15 August 1899. ΚΑΚ, SA1/1932/1899, from the steamship Agents and merchants to the Commissioner of Larnaca, 30 October 1899. ΚΑΚ, SA1/1932/1899, Note, Larnaca 27 November 1899. ΚΑΚ, SA1/1356/1906, από τους ιδιοκτήτες φορτηγίδων και λεμβούχων Λάρνακας προς τον Μέγα Αρμοστή και τα μέλη του Νομοθετικού Συμβουλίου, 17 Μαρτίου 1906.

[232] ΚΑΚ, SA1/1932/1899, from the Custom House to the Chief Collector regarding improvement of shipping facilities at Larnaca, 24 June 1899. ΚΑΚ, SA1/1932/1899, Note, Larnaca 27 November 1899.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

πρέπει να είναι ο ίδιος με εκείνος της δεκαετίας του 1880: να ικανοποιηθούν μόνο οι ανάγκες των μαουνών και των μικρών βαρκών και όχι των ατμόπλοιων[233].

Βασιζόμενη σε αυτή τη διαπίστωση, το 1906, η ίδια εταιρεία που κάνει τα λιμενικά έργα στην Αμμόχωστο (Coode, Son and Matthews) καταθέτει τα σχέδιά της για την αποβάθρα της Λάρνακας. Η αποτυχία της βρετανικής κυβέρνησης στο νησί να εξασφαλίσει δανειοδότηση ύψους £18.000 από την Οθωμανική Τράπεζα για την υλοποίηση του έργου καθυστερεί ακόμα δυο χρόνια την έναρξη των εργασιών. Παρόλα αυτά η αποικιακή κυβέρνηση είναι πεπεισμένη πως τα τέλη που θα εισπράττονται από το λιμάνι της Λάρνακας θα επιτρέψουν την απόσβεση του κόστους του έργου (κριτήριο 3). Έτσι, τον Ιανουάριο του 1908 η αποικιακή κυβέρνηση έρχεται σε συμφωνία με την εργοληπτική εταιρεία C. J. Wills and Sons για την υλοποίηση του έργου, το συνολικό κόστος του οποίου ανέρχεται στις £26.762,27 και καταβάλεται αποκλειστικά από τα έσοδα της Κύπρου (βλ. Πίνακας 1)[234]. Πρόκειται για το πιο δαπανηρό λιμενικό έργο της περιόδου 1878-1927 το οποίο υλοποιείται αποκλειστικά από τα έσοδα της Κύπρου.

Τον Ιούνιο του 1910, 28 χρόνια μετά από την κατασκευή της σιδερένια αποβάθρας (1882), η Λάρνακα κατορθώνει να αποκτήσει μια μεγαλύτερη αποβάθρα με καλύτερες υπηρεσίες φόρτωσης και εκφόρτωσης. Η αποβάθρα αυτή διπλασιάζεται σε μήκος και φτάνει τα εννιακόσια πόδια και σε βάθος νερού μόλις τα οκτώ πόδια (το 1882 είναι στα επτά). Είναι εφοδιασμένη με σκάλες, φώτα και άλλα κατάλληλα εργαλεία για την πρόσδεση βαρκών που διευκολύνουν την αποβίβαση και επιβίβαση. Κάθετα της αποβάθρας κατασκευάζεται μια προβλήτα 250 ποδών η οποία θα λειτουργήσει ως λιμενοβραχίονας. Αυτή παρέχει προστασία στη βόρεια πλευρά της αποβάθρας η οποία είναι εκτεθειμένη σε δυνατούς ανέμους[235]. Όπως όμως ξεκαθαρίζεται και στους βουλευτές πριν από την έγκριση του έργου, η αποβάθρα δε θα παρέχει προστασία σε όλες τις μαούνες. Καθώς δε θα φτάνει σε

---

[233] Ο E.H.D. Nicholls προτείνει να γίνει επέκταση της αποβάθρας κατά διακόσια πόδια και κατασκευή ενός κυματοθραύστη σε απόσταση 75 ποδών από την προκυμαία. Το έργο κοστολογείται στις £28.000 και δεν υλοποιείται διότι ο προϋπολογισμός της κυβέρνησης δεν ξεπερνά τις £15.000. Το έργο επανεξετάζεται δύο χρόνια αργότερα, το 1906. Περισσότερα για αυτό βλ. ΚΑΚ, SA1/1521/1903, from the Office of the Director of Public Works to the Chief Secretary, 27 January 1904.

[234] TNA, CO 69/21, Legislative Council, Cyprus, Minutes of the Session of 1907, Resolution with regard to expenditure of £21.500 on improvements of the harbour of Larnaca. ΚΑΚ, SAV/15/3/1908, Cyprus, Larnaca Harbour, Contract for pier extension works, dated 9th Jan 1908. Προσωπικό Αρχείο Πέτρου Αυγουστή, Coode and Partners in Cyprus, 1885-1985. Σύμφωνα με: ΚΑΚ, SA1/1859/1905, from Government House to Secretary of State for the Colonies, 9 March 1905, TNA, CO 69/20, Legislative Council, Cyprus, Minutes of the session of 1906, 2 April 1906, 3 April 1906: Οι βουλευτές καταψηφίζουν την πρόταση της Κυβέρνησης για υλοποίηση μέρους των έργων από το Ακριδικό Ταμείο και προτείνουν το έργο να γίνει με δανειοδότηση. Περισσότερα για αυτό βλ. υποκεφ. *Β4δ. Αιτήματα και συζητήσεις στο Νομοθετικό Συμβούλιο*.

[235] ΚΑΚ, SA1/1601/1903, from Coode, Son and Matthews to the Crown Agents, 19 October 1909.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

μεγαλύτερο βάθος νερού (μόλις ένα πόδι περισσότερο από εκείνη του 1882) οι επεκτάσεις και προσθήκες θα προστατεύουν τις μαούνες που ήδη μπορούν να πλησιάζουν στην αποβάθρα όταν υπάρχει κακοκαιρία. Όλες οι υπόλοιπες θα εξακολουθούν να μένουν προσδεμένες στην ακτή κατά τους χειμερινούς μήνες[236]. Αυτή η αποβάθρα είναι μέχρι σήμερα σε χρήση στη Μαρίνα της Λάρνακας.

Β2ε.2. Ουδέν μονιμότερο του προσωρινού: Λεμεσός

Όπως στην περίπτωση της Λάρνακας έτσι και στη Λεμεσό η κατασκευή της σιδερένιας αποβάθρας του 1881 για την εξυπηρέτηση των μαουνών και μικρών βαρκών που τη χρησιμοποιούν, δε λύνει τα προβλήματα φόρτωσης και εκφόρτωσης. Τα βελτιωτικά και οικοδομικά έργα στην κεντρική αποβάθρα, στο παραλιακό μέτωπο και στο τελωνείο της πόλης (κατασκευή αποθηκών, κρηπιδότοιχων[237], σιδερένιων λιμενοβραχιόνων[238], προβλήτας για φόρτωση των κρασιών[239] κ.ά. βλ. Πίνακας 1) δε μειώνουν την ανάγκη για νέα έργα εξαιτίας της συνεχιζόμενης εμπορικής ανάπτυξης και χρήσης του αγκυροβολίου της Λεμεσού. Τα παράπονα των εμπόρων αλλά και οι εισηγήσεις των βρετανών αξιωματούχων προς την αποικιακή κυβέρνηση και την κυβέρνηση της Βρετανίας για την κατασκευή αποθηκών, προβλητών, κρηπιδότοιχων[240] και επεκτάσεων της κεντρικής αποβάθρας συνεχίζονται από τη δεκαετία του 1880[241]. Στη Λεμεσό τα έργα θεωρούνται επιβεβλημένα και πλήρως δικαιολογημένα λόγω της αυξημένης εμπορικής και λιμενικής

---

[236] TNA, CO 69/21, Legislative Council, Cyprus, Minutes of the Session of 1907, Resolution with regard to expenditure of £21500 on improvements of the harbour of Larnaca.

[237] TNA, T 1/14586, from Downing Street to the Treasury, 8 June 1883.

[238] Για την απόφαση να αντικατασταθούν οι ξύλινοι λιμενοβραχίονες από σιδερένιους βλ. ΚΑΚ, SA1/15/1885.

[239] Μετά από αίτημα των εμπόρων Λεμεσού κατασκευάζεται το 1885-1886 μία σιδερένια προβλήτα για να φορτώνουν από εκεί τα προς εξαγωγή κρασιά. Παρόλο που το αίτημά τους εισακούγεται, οι έμποροι συνεχίζουν να φορτώνουν τα προϊόντα τους κατευθείαν από την παραλία. Δεν εντοπίζεται η αιτία που συμβαίνει αυτό, εικάζεται όμως πως είτε η σιδερένια προβλήτα δεν είναι ικανοποιητική ή η δύναμη της συνήθειας των εμπόρων είναι τόσο μεγάλη που κάνει τη νέα προβλήτα να μοιάζει αχρείαστη. Τελικά η εν λόγω προβλήτα μετακινείται και μεταφέρεται για χρήση στο Λατσί το 1897-1898. Εκεί ήδη υπάρχει τελωνείο (δεν έχει εντοπιστεί η χρονολογία κατασκευής του). Το Λατσί είναι χώρος φόρτωσης προς εξαγωγή προϊόντων πριν από την άφιξη των Βρετανών. Κατά την Αγγλοκρατία χρησιμοποιείται για εξαγωγή χαρουπιών, ξυλείας και ορυκτών. Τα ατμόπλοια που φτάνουν εκεί σταματούν ένα περίπου μίλι από την ακτή και χρησιμοποιούν μαούνες για τη φόρτωση των προϊόντων. Περισσότερα για τα πιο πάνω βλ. ΚΑΚ, SA1/77/1885, from the Chief Collector of Customs to the Government Engineer, 18 November 1884, TNA, CO 69/11, Second session of the fourth Legislative Council of Cyprus, 16 May 1898. TNA, CO 69/33, Cyprus, Minutes of the Legislative Council, session of 1917, 3 May 1917. TNA, CO 69/33, Cyprus, Minutes of the Legislative Council, session of 1917, 6 June 1917. KAK, SA1/557/1930, Data in connection with trigonometrical stations in the vicinity of Famagusta Bay for the Hydrographic Department, Admiralty, London 1930.

[240] ΚΑΚ, SA1/1662/1911, Memorandum (χωρίς ημερομηνία, χωρίς υπογραφή).

[241] ΚΑΚ, SA1/1662/1911, από το Δημοτικό Συμβούλιο Λεμεσού προς τον Λειτουργόν τον Διαχειριζόμενον της Κυβέρνησιν της Κύπρου, 5 Οκτωβρίου 1911. ΚΑΚ, SA1/1662/1911, από τον Δήμαρχον Λεμεσού προς τον Αρχιγραμματέαν της Κυβερνήσεως, 5 Δεκεμβρίου 1911. ΚΑΚ, SA1/1662/1911, from Spriro Araouzo to the Chief Secretary, 19 January 1912. ΚΑΚ, SA1/1662/1911, from the Chief Collector of Customs to the Chief Secretary, 17 October 1912. ΚΑΚ, SA1/1662/1911, από τους Εμπόρους της Λεμεσού προς Μέγα Αρμοστή, 5 Φεβρουαρίου 1913.

κίνησης του λιμανιού και των τελών που καταβάλλονται σε αυτό και δικαιολογούν κάθε αναγκαία δαπάνη (κριτήριο 3 και 4)[242].

Παρόλο που όπως τεκμηριώνεται στο Μέρος Γ΄ η κίνηση στο λιμάνι Λεμεσού δικαιολογεί πλήρως τα έργα, αυτά δεν εγκρίνονται από την αποικιακή κυβέρνηση (βλ. Πίνακας 2). Η μόνιμη δικαιολογία που προβάλλεται στα συνεχή αιτήματα από τη Λεμεσό (εμπόρων, κατοίκων, υπαλλήλων του τελωνίου κ.ά.), είναι πως τα έργα που ζητούν προϋποθέτουν μεγάλο κόστος το οποίο δεν μπορεί να καταβληθεί από τα έσοδα του νησιού (κριτήριο 2) [243].

Το 1913 όμως, η βρετανική κυβέρνηση στο νησί εκτιμά πως τα ελαφρώς αυξημένα έσοδά της από το 1910 και έπειτα, είναι ικανοποιητικά για να δικαιολογήσουν εκτεταμένες δαπάνες στη Λεμεσό (βλ. πρώτες παραγράφους στο υποκεφ. *Β2ε. Τα έργα της δεκαετίας του 1910*). Έτσι καταθέτει πρόταση προς το Λονδίνο για την υλοποίηση εκτεταμένων λιμενικών έργων (νέες αποβάθρες, κρηπιδότοιχος, επέκταση κεντρικής αποβάθρας, μετακίνηση γραφείων υπηρεσιών κ.ά.) οι οποίες κοστολογούνται στις £250.000[244]. Το Λονδίνο εκτιμά πως παρόλο που τα αιτήματα δικαιολογούνται από την αυξημένη κίνηση και τα τέλη που εισπράττονται στο λιμάνι (κριτήρια 3 και 4), εντούτοις το συνολικό κόστος είναι αποτρεπτικό και δεν μπορεί να καλυφτεί από τα έσοδα του νησιού (κριτήριο 2). Επίσης θεωρεί πως από τα προτεινόμενα έργα, τα μόνα που είναι απαραίτητα (κριτήριο 1) είναι η κατασκευή προβλήτας για διευκόλυνση των μαουνών στη φόρτωση βαριών

[242] Σύμφωνα με τα στοιχεία στα *The Cyprus Blue Books 1880-1927,* Nicosia 1881-1928, μέχρι το 1890-1891 τα αποβαθρικά τέλη (wharfage dues) καταβάλλονται μόνο στη Λάρνακα και τη Λεμεσό. Από το 1891 και έπειτα σταδιακά προστίθενται και στα λιμάνια Πάφου, Κερύνειας, Αμμοχώστου, Καρπασίας, Καραβοστάσι, Λατσί, Ζύγι, Πισσούρι, Αυδήμου, Κώμα Γιαλού, Χελώνες, Ακανθού και Πύργου. Αρχικά τα αποβαθρικά τέλη είναι ανάλογα της χωρητικότητας των πλοίων που χρησιμοποιούν τις αποβάθρες. Το 1900 καταργούνται τα λιμενικά τέλη και αντικαθίστανται από τα αποβαθρικά τα οποία μετατρέπονται σε μόνιμα τέλη εισαγωγής και εξαγωγής σε συγκεκριμένα προϊόντα. Τα αποβαθρικά τέλη είναι τα ίδια σε όλα τα προαναφερθέντα λιμάνια. Πέρα από αυτά υπάρχουν τα τέλη για αγκυροβόληση (Berthage dues) που είναι ανάλογα με τη χωρητικότητα των πλοίων και ισχύουν σε Λάρνακα, Λεμεσό, Πάφο και Αμμόχωστο. Σε όλα τα λιμάνια με εξαίρεση την Αμμόχωστο υπάρχουν τέλη για χρήση μαούνας (lighterage charges). Περισσότερα για τα πιο πάνω βλ. TNA, CO 883/4/5, Mediterranean no. 22, from Falkland Warren to the Chief Secretary of Cyprus, 28 August 1885, enclosure in letter from R. Biddulph to F.A. Stanley, no. 347, 18 December 1885. TNA, CO 69/11, Second session of the fourth Legislative Council of Cyprus, 30 May 1898. TNA, CO 69/12, 1899, Third session of the fourth Legislative Council, 23 June 1899, 30 June 1899, 1 July 1899. TNA, BT 188/262, Memorandum by G. F. Wilson (Chief Collector of Customs), 3 March 1927. *Φωνή της Κύπρου,* «Ειδήσεις της Εβδομάδος: τα λιμενικά τέλη. Άρσις αυτών», 17/30 Νοεμβρίου 1900. *The Cyprus Gazette, no. 692, Friday 1st March 1901,* no. 5497, Wharfage Dues.

[243] KAK, SA1/1662/1911, Memorandum (χωρίς ημερομηνία, χωρίς υπογραφή). KAK, SA1/1662/1911, from the Chief Collector of Customs to the Chief Secretary, 17 October 1912.

[244] Προσωπικό Αρχείο Πέτρου Αυγουστή, Coode and Partners in Cyprus, 1885-1985. KAK, SA1/1281/1912, from Hamilton Goold Adams to Lewis Harcourt, 16 January 1913.

φορτίων[245] και οι επιδιορθώσεις στο τελωνείο της πόλης για τη βελτίωση των συνθηκών αποθήκευσης των προϊόντων[246]. Ως εκ τούτου, από το σύνολο των αιτηθέντων έργων της δεκαετίας του 1910 (βλ. (Πίνακας 2) υλοποιούνται μόνο αυτά τα δύο (βλ. Πίνακας 1).

Η υλοποίηση μόνο μέρους των προτεινόμενων έργων, σημαίνει ότι στη Λεμεσό, οι συνθήκες φόρτωσης και εκφόρτωσης στο σύνολο του υπό μελέτη διαστήματος, εξακολουθούν να χρειάζονται βελτίωση. Η Λεμεσός μένει με τη σιδερένια αποβάθρα που κατασκευάζεται το 1881 για να ικανοποιήσει τις προσωρινές ανάγκες των μαουνών που τη χρησιμοποιούν. Γι' αυτό, για περίπου εξήντα μέρες κάθε χειμώνα οι εργασίες στο λιμάνι Λεμεσού σταματούν, ενώ όποτε δεν υπάρχει νηνεμία η προσέγγιση στο αγκυροβόλιό της είναι σημαντικά δύσκολη[247].

---

[245] ΚΑΚ, SA1/1662/1911, from Spriro Araouzo to the Chief Secretary, 19 January 1912. TNA, FO 373/3/21, Cyprus, Handbooks prepared under the direction of the Historical section of the Foreign Office, no. 65, December 1918. Σύμφωνα με: Κώστας Α. Πιλαβάκης, *Η Λεμεσός σ' άλλους καιρούς*, Λεμεσός ²1997, σ. 187, Πέτρος Αυγουστής, *Χαμένες, ό.π.*: Αυτή είναι η αποβάθρα μετά το Ακταίον, η λεγόμενη Αποβάθρα Continental η οποία χρησιμοποιείται για φορτοεκφορτώσεις βαρελιών, ξυλείας και άλλων βαριών φορτίων. Σύμφωνα με: ΚΑΚ, SA1/1662/1911, Merchants of Limassol, 13 May 1914: Παρά τα αιτήματα των εμπόρων για να τοποθετηθεί γερανός στην προβλήτα, αυτό δεν υλοποιείται πριν από το 1930 (βλ. Πίνακας 1).

[246] TNA, FO 373/3/21, Cyprus, Handbooks prepared under the direction of the Historical section of the Foreign Office, no. 65, December 1918. TNA, CO 67/218/7, from Coode, Fitzmaurice, Wilson and Mitchell to the Crown Agents for the Colonies, signed by Alec G. Vaughan–Lee, 1 December 1926.

[247] TNA, FO 373/3/21, Cyprus, Handbooks prepared under the direction of the Historical section of the Foreign Office, no. 65, December 1918. TNA, CO 67/218/7, from Coode, Fitzmaurice, Wilson and Mitchell to the Crown Agents for the Colonies, signed by Alec G. Vaughan–Lee, 1 December 1926. ΚΑΚ, SA1/1662/1911, Memorandum (χωρίς ημερομηνία, χωρίς υπογραφή). Σύμφωνα με: *Αλήθεια,* «Τα νέα της Εβδομάδος. Ο Δουξ του Κόννωτ εις Λεμεσόν», 4 Δεκεμβρίου 1908: Το Νοέμβριο του 1908 φτάνει στη Λεμεσό ο Prince Arthur, 1st Duke of Connaught and Strathearn (1850-1942). Κατά την άφιξή του υπάρχει τρικυμία που αναγκάζει το Δούκα να αποβιβαστεί με μεγάλη δυσκολία από τη σιδερένια σκάλα που χρησιμοποιούν οι λεμβούχοι. Κατά την αποχώρηση του Δούκα από τη Λεμεσό, η συνεχιζόμενη θαλασσοταραχή κάνει αδύνατη τη χρήση της εκεί αποβάθρας. Παρόλο που του προτείνεται να χρησιμοποιήσει την αποβάθρα στην Επισκοπή, η τρικυμία είναι τόσο αποτρεπτική που τελικά αναγκάζεται να παραμείνει στη Λεμεσό έως ότου σταματήσει η θαλασσοταραχή. Το επεισόδιο επιβεβαιώνει την ανάγκη βελτιωτικών έργων στην αποβάθρα της Λεμεσού της οποίας η χρήση εξακολουθεί να επηρεάζεται από τις καιρικές συνθήκες. Το συμβάν έχει εμπνεύσει τον εθνικό μας ποιητή Βασίλη Μιχαηλίδη:

«Είπε η θάλασσ' αφρισμένη
εις τόν Δούκα του Κοννώτ
δίχως σέβας κι' εντροπή:
«Πορτ ιν Λίμασσολ άϊ χάβ νότ.
Γιού μάστ γκό ττου Πισκοπή»
Μά κι' η Πισκοπή τού είπε
όταν έφτασεν εκεί
κι' ήτο η θάλασσα κακή:
«Υψηλότατε, λιμάνι
δεν έχω ουδέ μισόν,
γιού γκό μπάκ στην Λεμεσόν».
Καί ο Δούξ ο καημένος
ήλθε πίσω απηλπισμένος·
κι' ήλθε νύκτα σκοτεινά
από τάγρια βουνά…
Κατοχή τριάντα χρόνια
από των εθνών τον Κροίσον
πού έχει έφθονον χρυσόν

Β2ε.3. Μικρού κόστους λιμενικά έργα σε περιφερειακά λιμάνια εξαγωγής χαρουπιών

Όπως αναφέρεται πιο πάνω, η Λεμεσός και το Ζύγι είναι τα σημαντικότερα σημεία εξαγωγής χαρουπιών. Πέρα από αυτά, στο νησί καθιερώνονται συγκεκριμένα σημεία (ονομάζονται caroub shipping places) στα οποία μπορούν να αποθηκεύονται, να ζυγίζονται και να εξάγονται χαρούπια[248]. Η αποθήκευση, η εξαγωγή και το ζύγισμα ελέγχονται από τελωνειακούς υπάλληλους που βρίσκονται στα εν λόγω λιμάνια. Αυτό αποσυμφορίζει την κίνηση στα κεντρικά λιμάνια Λάρνακας και (κυρίως) Λεμεσού και ταυτόχρονα μειώνει τα μεταφορικά έξοδα των παραγωγών. Σύμφωνα με ποσοτικές πληροφορίες που εντοπίζονται στο ΚΑΚ για το διάστημα 1903-1914 (στα *The Cyprus Blue Books* δεν υπάρχουν στοιχεία για αυτά), η Κερύνεια, η Αυδήμου, το Πισσούρι, η Ακανθού, το Μπογάζι και ο Πύργος Τυλληρίας είναι μερικά από αυτά τα λιμάνια. Από την Κερύνεια, την Αυδήμου και το Πισσούρι εξάγεται περίπου το 6% της συνολικής αξίας εξαγωγής χαρουπιών. Από τις υπόλοιπες περιοχές εξάγεται λιγότερο από 2,51%[249].

Τη δεκαετία του 1910, μέσα στο γενικότερο κλίμα ευμάρειας που δημιουργείται στο νησί, εξετάζονται - και σε κάποιες περιπτώσεις υλοποιούνται - μικρού κόστους λιμενικά έργα σε αυτά τα λιμάνια. Στις περιπτώσεις που υλοποιούνται αυτά, αν και τα έργα ικανοποιούν το σύνολο των κριτηρίων, αυτό που βαραίνει περισσότερο στην απόφαση των Βρετανών είναι η σημαντική εξαγωγή χαρουπιών και τα έσοδα που προκύπτουν από αυτήν (κριτήρια 3 και 4)[250]. Πιο συγκεκριμένα, μετά από αιτήματα των κατοίκων στο Πισσούρι[251] (1910),

---

τόν αυθέντην τόσων νήσων
τόν Θεόν των θαλασσών,
καί να μήν μπορή νά πάη
βάρκα πάνω στο βαπόρι
και νά τρέχη ο Δούξ τήν νύκτα
μέσ' στής Πισκοπής τά όρη!
Τί μεγάλη εντροπή!
Κόψετέ το, σιωπή!...
Από το: Βασίλης Μιχαηλίδης, *Ποιήματα [Η έκδοση του 1911]: μια ανάγνωση από τον Κώστα Βασιλείου*, Λευκωσία 2007, σσ. 214-215.

[248] Πέρα από τα σημαντικότερα λιμάνια του νησιού, η φόρτωση, μεταφορά και εξαγωγή των χαρουπιών γίνεται και από συγκεκριμένα λιμάνια του νησιού (τα λεγόμενα caroub shipping places) στα οποία δίνεται συγκεκριμένη άδεια και πιστοποίηση. Ορισμένα από τα σημαντικότερα είναι το Ζύγι, η Κερύνεια, η Αυδήμου, το Πισσούρι, το Λατσί. Περισσότερα για τα σημεία από τα οποία εξάγονται τα χαρούπια βλ. την αλληλογραφία στους φακέλους ΚΑΚ, SA1/1179/1911, ΚΑΚ, SA1/1442/1912/1, ΚΑΚ, SA1/1442/1912/2, ΚΑΚ, SA1/1384/1914, ΚΑΚ, SA1/1916/1915, ΚΑΚ, SA1/1049/1915.

[249] ΚΑΚ, SA1/1442/1912/1, Exportation of Caroubs in cantars, 1913.

[250] Ενδεικτική περίπτωση είναι αυτή με τα αιτήματα των κατοίκων από την Κώμα Γιαλού. Από το χωριό τους φεύγουν για εξαγωγή χαρούπια, ρόδια, σιτηρά και άλλα προϊόντα από όλα τα γύρω χωριά (Επτακώμη, Κώμη Κεπήρ, Ταύρου, Βοκολίδα, Λεονάρισσο, Γιαλούσα, Λυθράγκωμη, Άγιος Συμεών κ.ά.). Οι κάτοικοι του χωριού αποστέλλουν επανειλημμένα αιτήματα προς τον Αρμοστή και τα Μέλη του Νομοθετικού Συμβουλίου για την κατασκευή αποβάθρας και το κτίσιμο τελωνείου στην περιοχή (1911, 1917, 1921). Αν και η κατασκευή προβλήτας αντιμετωπίζεται θετικά από τη βρετανική κυβέρνηση, η εμπορική κίνηση στην Κώμα Γιαλού φτάνει σε ικανοποιητικό σημείο για να δικαιολογήσει τα έργα μόλις το 1921, δηλαδή δέκα χρόνια μετά από τα πρώτα αιτήματα. Για τα αιτήματα βλ. ΚΑΚ, SA1/1912/1911, from Koma Gialou to the High Commissioner, 6 September 1911. ΚΑΚ, SA1/738/1916, Minutes by Hon. Secretary, 21 June 1916.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΠΑΓΙΩΤΟΥ

στην Αυδήμου[252] (1912) και στον Πύργο Τυλληρίας[253] (1915) και του Αρχιτελώνη για την Ακανθού[254] και το Μπογάζι[255], στο διάστημα 1910-1915 κατασκευάζονται προβλήτες στο κάθε ένα από αυτά για να εξυπηρετήσουν τη φόρτωση χαρουπιών (βλ. Πίνακας 1). Τα ατμόπλοια φτάνουν στους όρμους αυτούς όποτε υπάρχει ικανοποιητικό φορτίο, αγκυροβολούν σε απόσταση ενός μιλίου από την προβλήτα και φορτώνουν χαρούπια με τη βοήθεια των μαουνών που υπάρχουν εκεί[256].

Παρόλο που και στην Κερύνεια γίνεται εξαγωγή χαρουπιών, τα αποτυχημένα λιμενικά έργα της δεκαετίας του 1880 δημιουργούν διαφορετικές συνθήκες από τα υπόλοιπα σημεία εξαγωγής χαρουπιών. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, τα λιμενικά έργα στην Κερύνεια αποτυγχάνουν να δημιουργήσουν ένα ασφαλισμένο αγκυροβόλιο. Οι μικρές και χαμηλού κόστους (κάτω των £50) επιδιορθώσεις που γίνονται τα επόμενα έτη (βλ. Πίνακας 1) δε βελτιώνουν καθόλου τις υποδομές. Αντίθετα, στο εσωτερικό του λιμανιού συνεχίζει να συσσωρεύεται άμμος και πέτρες. Έτσι οι κάτοικοι της Κερύνειας ζητούν επανειλημμένα βελτιώσεις στο λιμάνι της πόλης τους[257]. Η άρνηση από τη βρετανική κυβέρνηση στο νησί τους αναγκάζει να ζητήσουν από αυτήν δανειοδότηση για να κατασκευάσουν μόνοι τους τα λιμενικά έργα που χρειάζονται. Και σε αυτή όμως την περίπτωση βρίσκονται αντιμέτωποι με την άρνηση της κυβέρνησης[258].

Τελικά, λόγω της αυξημένης επικινδυνότητας του λιμανιού της Κερύνειας (κριτήριο 1) το καλοκαίρι του 1910 ετοιμάζεται από το Τμήμα Δημοσίων Έργων ένα σχέδιο βελτίωσης του λιμανιού. Προτείνεται η κατασκευή νέου μόλου και η αφαίρεση του αρχαίου στα

ΚΑΚ, SA1/738/1916, από Δημογέροντες Κώμας Γιαλού προς πρόεδρο και μέλη Νομοθετικού Συμβουλίου, 16 Μαΐου 1917. ΚΑΚ, SA1/738/1916, from Koma Gialou to the High Commissioner, 30 March 1921.

[251] *Αλήθεια*, «Αποβάθρα και τελωνείον εις το Πισσούρι», 11 Φεβρουαρίου 1910. ΚΑΚ, SA1/735/1912, Jetty of Evdimou Bay for shipment of caroubs. Pissouri and evdimou weighing committee ask for permission to build, 12 April 1912.

[252] ΚΑΚ, SA1/735/1912, The Caroubs Weighing Committee of Pissouri and Evlim Bays requested to apply for permission to be allowed to build at their expense a small jetty near the caroubs stores at Evdimou Bay to facilitate the shipment of caroubs, 12 April 1912.

[253] ΚΑΚ, SA1/878/1915, from Pyrgo to the High Commissioner, 6 August 1915.

[254] ΚΑΚ, SA1/2114/1905, from the Chief Collector of Customs to the Chief Secretary, 4 June 1914. ΚΑΚ, SA1/2114/1905, Minutes by the Chief Secretary, 18 February 1915.

[255] ΚΑΚ, SA1/735/1913/1, from the Local Commander of Police to the Commissioner of Famagusta, 9 January 1914. Για τις θέσεις του Αρχιτελώνη και τα έργα στο Μπογάζι βλ. ΚΑΚ, SA1/1927/1911.

[256] ΚΑΚ, SA1/557/1930, Data in connection with trigonometrical stations in the vicinity of Famagusta Bay for the Hydrographic Department Admiralty, London 1930.

[257] Ενδεικτικά βλ. ΚΑΚ, SA1/627/1907/1, Ψήφισμα εν Κυρηνεία, 2/15 Φεβρουαρίου 1907. ΚΑΚ, SA1/627/1907/1, Diary of Commissioner of Kyrenia, 15 February 1907. ΚΑΚ, SA1/627/1901/1, από τους ιδιοκτήτες ή μετόχους πλοίων και λοιπούς ναυτιλλόμενους προς το Διοικητή Κυρηνείας, 22 Αυγούστου 1910.

[258] ΚΑΚ, SA1/627/1907/1, from the office of the Commissioner of Kyrenia to the Chief Secretary, 24 February 1908.

ανατολικά του λιμανιού, βυθοκόρηση σε βάθος δέκα ποδών και κατασκευή υποστηρικτικού τείχους στο νέο μόλο. Το έργο κοστολογείται στις £10.900[259]. Καθώς ο προϋπολογισμός της κυβέρνησης για το εν λόγω έργο είναι μόνο £1.900, το 1912-1913 γίνεται μόνο η επέκταση της μίας εκ των προβλητών για να φτάνει σε βάθος νερού είκοσι ποδών, επιδιορθώνεται το ξύλινο δάπεδο της δεύτερης προβλήτας και γίνεται βυθοκόρηση του λιμανιού σε βάθος νερού οκτώ πόδια[260]. Όπως και στην περίπτωση της Λεμεσού, καθώς τα περιορισμένα έσοδα της αποικίας δεν επιτρέπουν το σύνολο των έργων, η Κερύνεια εξακολουθεί να είναι ένα μη ασφαλισμένο αγκυροβόλιο το οποίο στοιχειώνουν τα ναυάγια που γίνονται στο εσωτερικό του.

Β2στ. Οι τελευταίες προσπάθειες: Οι προτάσεις Vaughan–Lee

Καθώς στο διάστημα από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο και έπειτα η εμπορική δραστηριότητα στο νησί αυξάνεται (βλ. Διάγραμμα 6 και Μέρος Γ΄) η βρετανική κυβέρνηση στο νησί και στο Λονδίνο αποφασίζει την περαιτέρω μελέτη για την πραγματοποίηση βελτιωτικών έργων στις υφιστάμενες υποδομές στο νησί (κριτήρια 3 και 4). Μετά από τη σύμφωνη γνώμη και των πολιτευτών στο Νομοθετικό Συμβούλιο του νησιού[261], στο διάστημα 1925-1926 φτάνει στην Κύπρο ο Alec G. Vaughan–Lee, συνεργάτης της εταιρείας Coode, Fitzmaurice, Wilson and Mitchell (η οποία έχει αναλάβει όλα τα προηγούμενα λιμενικά έργα)[262]. Ο Vaughan–Lee έρχεται με εντολή να εξετάσει την περίπτωση υλοποίησης βελτιωτικών λιμενικών έργων στην Αμμόχωστο, Λάρνακα και Κερύνεια και τη βελτίωση των υπηρεσιών στη Λεμεσό, Πάφο, Καραβοστάσι και Χελώνες[263].

Β2στ.1. Αμμόχωστος

Στα μέσα της δεκαετίας του 1920 προκύπτει έντονα η ανάγκη για περαιτέρω επιδιορθώσεις στο λιμάνι Αμμοχώστου ώστε να μπορεί να ικανοποιεί τις αυξημένες εμπορικές και λιμενικές ανάγκες (βλ. Μέρος Γ΄) που προκύπτουν μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Αυτό οφείλεται και στο ότι τα έργα που έχουν ολοκληρωθεί το 1905

---

[259] KAK, SA1/627/1901/1, from the office of the Director of Public Works to the Chief Secretary, 14 November 1910.

[260] *Cyprus, Annual Report for 1913-1914*, London 1914, σ. 41. *Cyprus Annual Report for 1914-1915*, London 1915, σ. 35.

[261] Για τον τρόπο λειτουργίας του Νομοθετικού Συμβουλίου βλ. Χρίστος Κυριακίδης, *Το κυπριακό Νομοθετικό Συμβούλιο, ό.π.*

[262] TNA, CO 67/218/7, from Coode, Fitzmaurice, Wilson and Mitchell to the Crown Agents for the Colonies, signed by Alec G. Vaughan–Lee, 1 December 1926.

[263] KAK, SA1/466/1926, from Malcolm Stevenson to the Secretary of State for the Colonies, 15 January 1926. TNA, CO 69/37, Minutes of the Legislative Council, Resolution by Chief Collector of customs, 22 February 1926. TNA, CO 67/217/17, from the Government House, Nicosia, to the Secretary of State for the Colonies, 6 July 1926. KAK, SA1/470/1926, from the Crown Agents to the Under Secretary of State, 20 December 1926.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

γίνονται για να ικανοποιήσουν μόνο την υφιστάμενη κίνηση και τεχνολογία των πλοίων[264]. Συγκεκριμένα, το λιμάνι έχει επιδιορθωθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να ικανοποιεί πλοία που δεν ξεπερνούν τους χίλιους τόνους. Ενώ στις αρχές του 20ου αιώνα αυτό είναι ικανοποιητικό, μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο το λιμάνι χρησιμοποιείται από μεγαλύτερα πλοία τα οποία δυσκολεύονται να κινηθούν στο εσωτερικό τμήμα του λιμανιού[265]. Επίσης, εντός του δεν μπορούν να φιλοξενηθούν περισσότερα από τρία ατμόπλοια των 1100-1300 τόνων καθώς επίσης και μερικά μικρά ιστιοφόρα[266]. Ταυτόχρονα, το λιμάνι δεν είναι ικανοποιητικό ούτε και για τα μικρά πλοία που κάνουν ακτοπλοΐα. Αυτά χρησιμοποιούν τη σιδερένια προβλήτα η οποία, όμως, όταν υπάρχει αυξημένη κίνηση δεν επαρκεί. Έτσι τα πλοία αναγκάζονται να δένουν στην προκυμαία προκαλώντας μεγαλύτερο συνωστισμό[267]. Πέρα από αυτό, η είσοδος του λιμανιού χρειάζεται άμεσα διαπλάτυνση διότι όταν υπάρχει βορειοανατολικός άνεμος τα πλοία κινδυνεύουν να καταστραφούν[268].

Την ανεπάρκεια του λιμανιού της Αμμοχώστου φροντίζουν να προβάλουν στους βρετανούς αξιωματούχους και οι ίδιες οι ατμοπλοϊκές εταιρείες, οι οποίες παραπονιούνται για τις σημαντικές καθυστερήσεις στη φόρτωση και εκφόρτωση των εμπορευμάτων λόγω έλλειψης χώρου στο εσωτερικό του λιμανιού. Αυτό γίνεται η αιτία που ορισμένες από αυτές σταματούν να πηγαίνουν στην Αμμόχωστο και χρησιμοποιούν μόνο τη Λάρνακα και τη Λεμεσό[269]. Άλλες πάλι (π.χ. Westcott and Lawrance Line, American Export Line) σταματούν ή αραιώνουν την άφιξή τους στο νησί μιας και το μοναδικό λιμάνι του νησιού,

---

[264] TNA, CO 69/37, Minutes of the Legislative Council, Resolution by Chief Collector of Customs, 22 February 1926.

[265] Από το 1906 έως το 1916, η μέση χωρητικότητα των πλοίων που χρησιμοποιεί το λιμάνι Αμμοχώστου κυμαίνεται ανάμεσα στους 623,02-957,885 τόνους. Μεταπολεμικά και έως το 1927 η μέση χωρητικότητα των πλοίων που φτάνουν στην Αμμόχωστο είναι ανάμεσα στους 1029,32-1339 τόνους. Περισσότερα γα αυτά βλ. τα στατιστικά στοιχεία στα *The Cyprus Blue Books, 1880-1927,* Nicosia 1881-1928.

[266] TNA, CO 69/37, Minutes of the Legislative Council, Resolution by Chief Collector of customs, 22 February 1926. Για να κατανοήσουμε τα μεγέθη, αξίζει να αναφέρουμε πως 48 χρόνια πριν (το 1878), το εσωτερικό μέρος του λιμανιού της Αλεξάνδρειας φιλοξενεί 40 ατμόπλοια 1.000-3.000 τόνων ταυτόχρονα. Η συνολική ετήσια χωρητικότητα των πλοίων που φτάνουν εκείνη την περίοδο στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας, είναι 1.250.000 τόνους, όση δηλαδή η χωρητικότητα των ατμόπλοιων που φτάνουν σε όλα τα λιμάνια της Κύπρου κατά τα πρώτα εννέα χρόνια της Αγγλοκρατίας. Περισσότερα για αυτό βλ. TNA, ADM 1/4466, Report on the Sanitary Condition and drainage of the District of Famagusta and the Mesaoria in Cyprus by the Chevalier David Bocci, Chief Engineer, Royal Engineer, Parma, 5 June 1880, enclosure (no number), from the Government Engineer to the Chief Secretary, Nicosia, 30 November 1881.

[267] TNA, BT 188/262, Cyprus Report on the Condition of the Harbour works at Famagusta, printed at the government printing office, Nicosia, 16 September 1925. TNA, BT 188/262, Extract from Sir Malcolm Stevenson's dispatch no. 34, 15 January 1926.

[268] TNA, BT 188/262, from Catto, Docharty and Co Managing Agents to the Secretary of the Khedivial Mail Steamship and craving Dock Company Limited, Alexandria, 7 January 1930.

[269] TNA, BT 188/262, A. Stone and G. F. Wilson to the Colonial Secretary, 11 November 1925. KAK, SA1/1052/1929, from Malcolm Stevenson to the Colonial Secretary, 15 January 1926. TNA CO 67/225/6, from The General Development of the Colony Committee to the Colonial Secretary, 1928. KAK, SA1/557/1930, from the Comptroller of Customs to the Colonial Secretary, 9 May 1930.

η Αμμόχωστος, έχει περιορισμένο χώρο για τα πλοία τους[270]. Στην ίδια κατεύθυνση, η Moss Steamship Company αναγκάζεται να στέλνει στο νησί μόνο τα πλοία που δεν ξεπερνούν τα 330-350 πόδια μήκους, διότι στην Αμμόχωστο δεν μπορούν να εισέλθουν μεγαλύτερα πλοία[271]. Εξάλλου, στα μέσα της δεκαετίας του 1920 στη Μεσόγειο έχουν αρχίσει να κυκλοφορούν μεγαλύτερα πλοία (400-420 ποδών). Συνεπώς, η αποικιακή κυβέρνηση θεωρεί τα έργα επιβεβλημένα διότι αν το λιμάνι της Αμμοχώστου παραμείνει με τις υφιστάμενες υποδομές θα χρησιμοποιείται με μεγαλύτερη δυσκολία και όλο και πιο αραιά[272].

Καθώς αναμένεται από τους βρετανούς αξιωματούχους του νησιού (Κυβερνήτη, Διευθυντή Δημοσίων έργων, Αρχιτελώνη κ.ά.) η κίνηση στο λιμάνι της Αμμοχώστου να αυξηθεί,[273], το 1926 το Λονδίνο ζητεί από τον Alec G. Vaughan–Lee να ερευνήσει το κόστος και το είδος των βελτιωτικών έργων που χρειάζονται[274]. Πράγματι, μελετώντας τα δεδομένα στο λιμάνι Αμμοχώστου, ο Vaughan–Lee επιβεβαιώνει πως τα βελτιωτικά έργα είναι απαραίτητα λόγω της αυξημένης λιμενικής και εμπορικής κίνησης και του συνωστισμού που προκαλείται από τον περιορισμένο χώρο στο εσωτερικό λιμάνι (κριτήρια 1, 3 και 4)[275]. Για να προσπεραστούν τα προβλήματα προτείνει να επεκταθεί η προκυμαία και να κατασκευαστεί εκ νέου η σιδερένια προβλήτα με καλύτερα υλικά. Ακόμη εισηγείται την κατασκευή νέου κρηπιδότοιχου και τη μεγέθυνση του χώρου όπου αγκυροβολούν τα πλοία. Προτείνει, επίσης, η λεκάνη του λιμανιού να εκβαθυνθεί στα 24

[270] TNA, BT 188/262, Cyprus Report on the Condition of the Harbour works at Famagusta, printed at the government printing office, Nicosia, 16 September 1925. TNA, BT 188/262, from G. F. Wilson to the Colonial Secretary, 8 July 1929. Το 1929 στην Αμμόχωστο μπαίνει το "S. S. Exilora" όπου είναι το μεγαλύτερο πλοίο που έχει μπει μέχρι εκείνη την περίοδο στο λιμάνι (3.705 τόνοι και μέγεθος 417 πόδια).

[271] TNA, BT 188/262, Note of a meeting held at the board of trade on Friday January 17th to consider certain proposals for the improvement of Famagusta harbour. Ήδη από τις αρχές του 20ο αιώνα και έπειτα οι εφοπλιστές επιλέγουν όλο και μεγαλύτερα πλοία τελευταίας τεχνολογίας για να κάνουν υπερπόντιες μεταφορές. Αν τα λιμάνια της Κύπρου δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τα σύγχρονα πλοία τότε είτε οι ατμοπλοϊκές εταιρείες θα πρέπει να στέλνουν στο νησί παλαιότερης τεχνολογίας πλοία είτε δε θα συμπεριλαμβάνουν την Κύπρο σε αυτές τους τις διαδρομές. Περισσότερα για αυτό βλ. Βασίλης Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν, Ελληνική εμπορική ναυτιλία, 1858-1914*, Αθήνα 1993, σσ. 172, 175.

[272] TNA, BT 188/262, Note of a meeting held at the board of trade on Friday January 17th to consider certain proposals for the improvement of Famagusta harbour. Το 1928 τα βρετανικά πλοία που πηγαίνουν κάθε χειμώνα στη Βηρυτό και περιμένουν εκεί μέχρι να ετοιμαστούν τα πορτοκάλια που θα φορτώσουν από το λιμάνι της Γιάφα, αποφασίζουν να δοκιμάσουν το λιμάνι της Αμμοχώστου. Η προσπάθειά τους δεν ολοκληρώνεται λόγω του μικρού χώρου που υπάρχει στην Αμμόχωστο και έτσι δεν επαναλαμβάνουν το εγχείρημά τους. Περισσότερα για αυτό βλ. TNA, BT 188/262, from G. F. Wilson to the Colonial Secretary, 8 July 1929.

[273] TNA, BT 188/262, A. Stone and G. F. Wilson to the Colonial Secretary, 11 November 1925. KAK, SA1/1052/1929, from Malcolm Stevenson to the Colonial Secretary, 15 January 1926.

[274] TNA, CO 67/218/7, from Coode, Fitzmaurice, Wilson and Mitchell to the Crown Agents for the Colonies, signed by Alec G. Vaughan–Lee, 1 December 1926.

[275] TNA, BT 188/262, Cyprus Report on the Condition of the Harbour works at Famagusta, printed at the government printing office, Nicosia, 16 September 1925.

πόδια και να μεγαλώσει η είσοδός του (βλ. Σχεδιάγραμμα 6). Το κόστος των έργων υπολογίζεται γύρω στις £175.000[276].

Για τις πιο πάνω αλλαγές ερωτάται για πρώτη φορά και το Βρετανικό Ναυαρχείο. Το τελευταίο συνηγορεί στην υλοποίηση των έργων γιατί παρόλο που η στρατιωτική σημασία του νησιού έχει μειωθεί μετά την κατάκτηση της Αίγυπτου (1882), η στρατηγική του σημασία δεν έχει χαθεί. Τα προτεινόμενα έργα εξάλλου, δίνουν στην Αμμόχωστο μια νέα προοπτική: να μπορεί να χρησιμοποιηθεί το εσωτερικό λιμάνι της από τα σύγχρονα μικρά βρετανικά πολεμικά πλοία[277]. Εάν υλοποιηθούν όλα τα πιο πάνω έργα, θα επιτρέψουν επιπλέον την περαιτέρω εμπορική άνθιση της Αμμοχώστου και ίσως και τη μετατροπή της σε διαμετακομιστικό κέντρο[278].

Β2στ.2. Λάρνακα

Τον Οκτώβριο του 1926 ο Alec G. Vaughan–Lee φτάνει στη Λάρνακα για να μελετήσει τη βελτίωση των μεθόδων των υπηρεσιών φόρτωσης και εκφόρτωσης[279]. Εκεί συναντά το Διοικητή της πόλης, τον Αρχιτελώνη, το Διευθυντή του τμήματος Δημοσίων Έργων και τους σημαντικότερους εμπόρους και πράκτορες πλοίων του λιμανιού με σκοπό να πληροφορηθεί τα αιτήματά τους. Όπως σωστά διαπιστώνει ο Vaughan–Lee, το 1926 η Λάρνακα έχει χάσει την πρωτοκαθεδρία της στο εμπόριο (βλ. Μέρος Γ) και ως εκ τούτου δεν μπορούν να δικαιολογηθούν εκτεταμένα λιμενικά έργα. Η πόλη πρέπει να παραμείνει αγκυροβόλιο στο οποίο όλες οι εκφορτώσεις θα γίνονται με μαούνες. Για να αυξηθεί η

---

[276] Στο ίδιο.

[277] TNA, BT 188/262, Memorandum by the head of the Mediterranean Department. TNA, BT 188/262, from O. Murray to the Under Secretary of State, 16 June 1926. KAK, SA1/1052/1929, Application for assistance from the Colonial Development Fund from the Government of Cyprus, 1929.

[278] TNA, CO 69/37, Minutes of the Legislative Council, Resolution by Chief Collector of Customs, 22 February 1926. KAK, SA1/1052/1929, Application for assistance from the Colonial Development Fund from the Government of Cyprus, 1929.

[279] Ο Alec G. Vaughan–Lee φτάνει στη Λάρνακα λίγους μήνες προηγουμένως (Ιούλιο του 1925) με εντολή να προτείνει λύσεις και βελτιωτικά σχέδια για το λιμάνι της πόλης. Διαπιστώνει πως το βάθος του νερού κοντά στην αποβάθρα και το λιμενοβραχίονα έχει μειωθεί λόγω της προσάμμωσης. Αυτό είναι ένα διαχρονικό πρόβλημα της πόλης το οποίο οφείλεται στους νότιους και νοτιοδυτικούς ανέμους στους οποίους είναι εκτεθειμένη. Ως εκ τούτου προτείνει να γίνει βυθοκόρηση και συχνή συντήρηση του βυθού ώστε το βάθος του νερού να διατηρείται πάντα σε επιθυμητά επίπεδα. Εισηγείται να γίνει βυθοκόρηση από φορτηγίδα η οποία θα κατασκευαστεί στο νησί και θα χρησιμοποιηθεί για τις ίδιες ανάγκες και στα άλλα λιμάνια. Επίσης προτείνει να μετακινηθεί και να αντικατασταθεί ο υφιστάμενος γερανός γιατί η ισχύς του δεν ξεπερνά τον ενάμιση τόνο, ενώ θα έπρεπε να σηκώνει βάρος δύο τόνων, και ταυτόχρονα εμποδίζει τη σωστή λειτουργία της μίας εκ των δύο σιδηροτροχιών. Ταυτόχρονα, εισηγείται την άμεση ενίσχυση της εμπρόσθιας κάλυψης του λιμενοβραχίονα με σκυρόδεμα. Εξηγεί πως μια περαιτέρω επέκταση της αποβάθρας είναι δαπανηρή λύση και δε μπορεί να υιοθετηθεί. Το Νοέμβριο του 1925, ο Διευθυντής Δημοσίων Έργων και ο Αρχιτελώνης αποφασίζουν πως δεν θα προωθήσουν τις προτάσεις. Εκτιμούν πως η συνεχιζόμενη προσάμμωση στο λιμάνι Λάρνακας μπορεί να αντιμετωπιστεί μόνο με βυθοκόρηση. Τελικά η βυθοκόρηση ξεκινά το 1928 (βλ. Πίνακας 1). Περισσότερα για αυτά βλ. KAK, SA1/1601/1907/1, from Coode, Fitzmaurice, Wilson ad Mitchell, to the Crown Agents for the Colonies, 16 September 1925, KAK, SA1/1601/1907/1, from the Director of Public Works and the Chief Collector of Customs to the Colonial Secretary, 11 November 1925.

εμπορική κίνηση στην πόλη ή έστω να διατηρηθεί αυτή για όσο το δυνατό περισσότερο, προτείνει επέκταση της αποβάθρας για την καλύτερη προστασία των πλοίων που κάνουν ακτοπλοΐα. Επίσης προτείνει να κατασκευαστεί ακόμα μία σιδηροτροχιά (υπάρχουν ήδη δύο) και να γίνει βυθοκόρηση γύρω από το λιμενοβραχίονα σε βάθος νερού εφτά πόδια. Διευκρινίζει πως ακόμη και αν η κυβέρνηση δεν έχει τα χρήματα να προχωρήσει με την επέκταση της αποβάθρας, η βυθοκόρηση είναι απαραίτητη (κριτήριο 1). Το έργο κοστολογείται στις £50.000[280].

Β2στ.3. Κερύνεια

Στην Κερύνεια ο Vaughan–Lee διαπιστώνει πως τα έργα που έχουν γίνει τη δεκαετία του 1880 δεν έπρεπε να υλοποιηθούν και επιβεβαιώνει έτσι όλες τις αρνητικές κριτικές που έχουν ειπωθεί για αυτά (βλ. υποκεφ. *Β2γ. Τα λιμενικά έργα της δεκαετίας του 1880*). Ειδικότερα αναφέρει πως εξακολουθούν ακόμη να υπάρχουν πέτρες (από τα ερείπια παλιού φάρου και από τον αρχαίο μόλο) στο εσωτερικό του λιμανιού και γι' αυτό είναι επικίνδυνο να χρησιμοποιείται από τα πλοία. Επίσης αναφέρει πως η είσοδος του λιμανιού έχει κατασκευαστεί σε μεγαλύτερο από το προβλεπόμενο μέγεθος και αυτό όποτε υπάρχουν δυνατοί άνεμοι ενισχύει σημαντικά την τρικυμία. Όποτε υπάρχουν βόρειοι και δυτικοί άνεμοι το εμπόριο σταματά και συχνά προκαλούνται ζημιές στο λιμάνι και στα πλοία που βρίσκονται εκεί. Κάνει ξεκάθαρο πως για να γίνει η Κερύνεια ένα ασφαλισμένο αγκυροβόλιο χρειάζεται να δαπανηθεί ένα σημαντικό κεφάλαιο το οποίο όμως δε δικαιολογείται από την εμπορική κίνηση του λιμανιού. Ως εκ τούτου, προτείνει μικρές επιδιορθώσεις και καθαρισμό του λιμανιού από τις πέτρες για να γίνει όσο το δυνατό πιο ασφαλισμένο. Τα έργα κοστολογούνται στις £10.000 και απορρίπτονται εξαρχής λόγω της μη σημαντικής εμπορικής κίνησης στην περιοχή της Κερύνειας (κριτήρια 3 και 4)[281].

Β2στ.4. Λεμεσός

Ο Alec G. Vaughan–Lee συμπεριλαμβάνει και τη Λεμεσό στην έρευνά του εξαιτίας των συνεχιζόμενων παραπόνων και αιτημάτων από τους κατοίκους της πόλης για τη βελτίωση

---

[280] KAK, SA1/1601/1907/1, from Coode, Fitzmaurice, Wilson ad Mitchell, to the Crown Agents for the Colonies, 16 September 1925. KAK, SA1/466/1926, Extract from a private letter addressed to Mr Popham Lobb by Mr A. G. Vaughan-Lee, 25 October 1926. Η συνάντηση ανάμεσα στον Alec G. Vaughan–Lee, τον Διοικητή της πόλης, τον Αρχιτελώνη, το Διευθυντή του τμήματος Δημοσίων Έργων και τους σημαντικότερους εμπόρους και πράκτορες πλοίων του λιμανιού της Λάρνακας γίνεται στις 8 Οκτωβρίου 1926. Οι συμμετέχοντες παραδίδουν σχετικό ψήφισμα με το οποίο ζητούν από την κυβέρνηση την επέκταση της προβλήτας ώστε να αγκυροβολούν σε μεγαλύτερο βάθος οι μαούνες και τα πλοία που κάνουν ακτοπλοΐα.

[281] TNA, CO 67/216/2, Minutes by W. P. Ellis, 11 May1925. KAK, SA1/627/1907/1, from Coode, Fitzmaurice, Wilson and Mitchell to the Crown Agents for the Colonies, 16 September 1925. KAK, SA1/466/1926, from Malcolm Stevenson to the Secretary of State for the Colonies, 15 January 1926. TNA, CO 69/37, Minutes of the Legislative Council, Resolution by Chief Collector of Customs, 22 February 1926. TNA, CO 67/216/10, from the Governor of Cyprus to the Secretary of State for the Colonies, 23 February 1926. KAK, SA1/470/1926, from the Crown Agents to the Under Secretary of State, 20 December 1926.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

των λιμενικών υποδομών (βλ. Πίνακας 2)[282]. Εκτός από αυτά, η Λεμεσός, σε αντίθεση με τη Λάρνακα, έχει εκτιμηθεί πως έχει σημαντικές προοπτικές εμπορικής ανάπτυξης (κριτήριο 4)[283].

Όταν ο Alec G. Vaughan–Lee φτάνει στη Λεμεσό, διαπιστώνει πως η κεντρική αποβάθρα είναι σε πολύ καλή κατάσταση και οι συντηρήσεις που έχουν γίνει θα τη διατηρούν για αρκετά χρόνια. Παρόλα αυτά, για να εξυπηρετούνται καλύτερα οι μαούνες και για να γίνεται πιο γρήγορη η φόρτωση των προϊόντων, προτείνει η αποβάθρα να επιδιορθωθεί σε συγκεκριμένα σημεία (στο εξωτερικό σημείο, στο ξύλινο πάτωμα της κ.ά.), να επεκταθεί ακόμη 430 πόδια και να κατασκευαστούν ακόμη δύο σιδηροτροχιές. Ανάμεσα σε άλλα, διαφωνεί με τα αιτήματα του Δήμου και των εμπόρων της Λεμεσού για την κατασκευή ενός κυματοθραύστη γιατί αυτό θα κοστίσει πάνω από μισό εκατομμύριο, ενώ οι δικές του προτάσεις κοστολογούνται στις £64.800. Διευκρινίζει πως οι εισηγήσεις του δε θα μειώσουν βέβαια τα προβλήματα που υπάρχουν όταν φυσούν δυνατοί ανατολικοί άνεμοι αλλά παρόλα αυτά, όταν υπάρχει νηνεμία το ξεφόρτωμα θα γίνεται ευκολότερα. Ταυτόχρονα τα ατμόπλοια που μεταφέρουν το ταχυδρομείο θα μπορούν να αγκυροβολούν παράλληλα με την αποβάθρα[284].

Β2στ.5. Πάφος

Όπως παρουσιάζεται στο Μέρος Α΄, η Πάφος είναι ένα μη ασφαλισμένο αγκυροβόλιο παραμελημένο και γεμάτο με λάσπη και πέτρες, εκτεθειμένο στους νοτιοανατολικούς και δυτικούς ανέμους. Ως εκ τούτου χρησιμοποιείται μόνο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες από μικρά πλοία[285]. Μέχρι την άφιξη του Vaughan–Lee οι Βρετανοί κάνουν πολύ χαμηλού κόστους οικοδομικά λιμενικά έργα (το πιο δαπανηρό είναι γύρω στις £3.500) που στοχεύουν στη βελτίωση της αποβίβασης και επιβίβασης, στην κατασκευή μικρής

[282] KAK, SA1/1662/1911, from the representatives of Enosis club to the Governor of Cyprus, 9 December 1925.
[283] KAK, SA1/ 466/1926, Extract from a private letter addressed to Mr Popham Lobb by Mr A. G. Vaughan-Lee, 25 October 1926.
[284] TNA, CO 67/216/2, A. Stone and G. F. Wilson to the Colonial Secretary, 9 January 1926. TNA, CO 67/217/1, from Coode, Fitzmaurice, Wilson and Mitchell to the Crown Agents for the Colonies, 14 April 1926. TNA, CO 67/218/7, from Coode, Fitzmaurice, Wilson and Mitchell to the Crown Agents for the Colonies, signed by Alec G. Vaughan–Lee, 1 December 1926. Προσωπικό Αρχείο Πέτρου Αυγουστή, Coode and Partners in Cyprus, 1885-1985.
[285] Αθανάσιος Α. Σακελλάριος, *ό.π.*, σ. 102. Δημήτριος Μαργαρίτης, *ό.π.*, σσ. 6-7. Albany Robert Savile, *ό.π.*, σσ. 68-69. Samuel Baker, *Cyprus as I*, *ό.π.*, σ. 239. TNA, ADM 1/6466, Cyprus Hydrographers reports, also report dated 18th May 1878, finished by the intelligence branch house guards based on information obtained from the Foreign Office. Memorandum on the anchorages of Cyprus and on other questions chiefly nautical, connected with that island, by the Hydrographer to the Admiralty (accompanied with a plan of Famagusta harbour from an admiralty survey in progress), Fredk. John. Evans, hydrographer, Admiralty, 4 December 1878.

ΜΑΡΙΑΝΑΝΑΣΙΟΥ

προβλήτας και φάρου, σε βελτιώσεις στο τελωνείο κ.ά. (βλ. Πίνακας 1)[286]. Παρά την υλοποίηση των αιτημάτων του εμπορικού κόσμου της Πάφου για βυθοκόρηση του λιμανιού το 1908, τα βελτιωτικά έργα εξακολουθούν να είναι απαραίτητα[287].

Η Πάφος συμπεριλαμβάνεται στις μελέτες του Vaughan–Lee διότι αναμένεται πως η βελτίωση του οδικού δικτύου της Κύπρου θα αυξήσει τη μεταφορά προϊόντων προς το λιμάνι της (κριτήριο 4)[288]. Με εντολή να βελτιωθούν οι λιμενικές υπηρεσίες στην Πάφο, ο Vaughan–Lee προτείνει βυθοκόρηση και βελτιώσεις στην υπάρχουσα προβλήτα. Οι προτάσεις του στοχεύουν στην αύξηση των υπηρεσιών προς τα μεγάλα ιστιοφόρα και το έργο κοστολογείται στις £5.000 (βλ. Σχεδιάγραμμα 7). Σε καμία όμως περίπτωση οι βελτιώσεις αυτές δεν θα κάνουν την Πάφο κατάλληλη για χρήση από τα ατμόπλοια[289].

Β2στ.6. Καραβοστάσι

Το Καραβοστάσι (στον κόλπο της Μόρφου), εκεί που όπως λέει το όνομά του σταματά το καράβι, εντάσσεται στις μελέτες του Vaughan–Lee λόγω της εμπορικής δραστηριότητας στην περιοχή (κριτήριο 4)[290]. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1920 οι έμποροι και παραγωγοί εσπεριδοειδών της Λεύκας επιλέγουν να μεταφέρουν τα προϊόντα τους στο Καραβοστάσι, παρά στην Αμμόχωστο μέσω του Σιδηροδρόμου, διότι θεωρούν πως η χρήση του οδικού δικτύου για μεταφορά των προϊόντων στο εγγύτερο Καραβοστάσι είναι πιο συμφέρουσα (αυτό επιβεβαιώνεται στο Μέρος Γ΄)[291]. Επίσης, πέρα από το εμπόριο των εσπεριδοειδών, το Καραβοστάσι γειτνιάζει και με τις εγκαταστάσεις της Κυπριακής Μεταλλευτικής Εταιρείας (Cyprus Mines Corporation)[292]. Γι' αυτό στο στόμιο του

---

[286] *Cyprus Annual Report for 1885*, London 1886, σ. 67.

[287] *Cyprus Annual report for 1908-1909*, London 1909, σ. 19. TNA, FO 373/3/21, Cyprus, Handbooks prepared under the direction of the Historical section of the Foreign Office, no. 65, December 1918.

[288] Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία στα *The Cyprus Blue Books 1880-1927*, Nicosia 1880-1928, μέχρι το 1927 δεν υπάρχει οποιαδήποτε αύξηση στην εμπορική και λιμενική χρήση του λιμανιού της Πάφου.

[289] TNA, CO 67/216/2, from A. Stone and G. F Wilson to the Colonial Secretary, 10 January 1926. KAK, SA1/466/1926, from Malcolm Stevenson to the Secretary of State for the Colonies, 15 January 1926. TNA, CO 69/37, Minutes of the Legislative Council, Resolution by Chief Collector of Customs, 22 February 1926. TNA, CO 67/217/17, from Government house, Nicosia to the Secretary of State for the Colonies, 6 July 1926. KAK, SA1/468/1926, from the Chief Collector of Customs to the Director of Public works, 30 July 1926.

[290] David Lavender, *ό.π.*, σ. 67. Το Καραβοστάσι χρησιμοποιείται για τη φόρτωση και εκφόρτωση προϊόντων πολύ πριν από την παρουσία των Βρετανών στο νησί. Σε αυτό υπάρχει τελωνείο (δεν έχει εντοπιστεί πότε κατασκευάζεται). Το Καραβοστάσι προστατεύεται στα δυτικά από ένα ακρωτήρι το οποίο δημιουργεί όρμο. Παρέχει προστασία στα μικρά πλοία και είναι εκτεθειμένο στους βόρειους ανέμους. Περισσότερα για αυτό βλ. Samuel Baker, *Cyprus as I, ό.π.*, σ. 216.

[291] TNA, CO 69/37, Minutes of the Legislative Council, Resolution by Chief Collector of Customs, 22 February 1926. Στα *The Cyprus Blue Books* δεν υπάρχουν στατιστικά στοιχεία για το Καραβοστάσι που να μπορούν να επιβεβαιώσουν ή να απορρίψουν τις θέσεις αυτές.

[292] Η Κυπριακή Μεταλλευτική Εταιρεία ξεκινά τις επενδύσεις της στην περιοχή το 1913. Για περισσότερες πληροφορίες για την Κυπριακή Μεταλλευτική Εταιρεία βλ. David Lavender, *ό.π.*

Ξεροπόταμου (κοντά στο Καραβοστάσι) το 1915 και το 1924 κατασκευάζονται από την Εταιρεία ιδιωτικές αποβάθρες για να εξάγεται από εκεί το μετάλλευμα.

Η αποβάθρα που κατασκευάζεται το 1924 αντικαθιστά την ξύλινη αποβάθρα στην Πεντάγεια η οποία έχει φθαρεί και είναι υπό κατάρρευση. Η αποβάθρα κατασκευάζεται υπό την επίβλεψη του τμήματος Δημοσίων Έργων με έξοδα του μεταλλείου. Αν και η αποβάθρα κατασκευάζεται με έξοδα της Εταιρείας, όλοι οι προβλεπόμενοι δασμοί συμπεριλαμβάνονται στα έσοδα της Κύπρου. Η αποβάθρα που ανήκει στην Εταιρεία φτάνει σε βάθους νερού τα 14 πόδια, έχει δύο ρυμουλκά και μαούνες οι οποίες επίσης ανήκουν στην Κυπριακή Μεταλλευτική Εταιρεία. Η αποβάθρα χρησιμοποιείται για την εισαγωγή του απαραίτητου για το μεταλλείο υλικού και για την εξαγωγή μεταλλεύματος. Εκεί φτάνουν περίπου δύο πλοία την εβδομάδα εννιακοσίων έως τριών χιλιάδων τόνων. Αυτά αγκυροβολούν μισό περίπου μίλι από την ακτή απέναντι από την αποβάθρα και η φόρτωση και η εκφόρτωσή τους γίνεται με μαούνες[293].

Οι προοπτικές λοιπόν συνέχισης της εμπορικής δραστηριότητας στο Καραβοστάσι σε συνδυασμό με τα αιτήματα των κατοίκων (βλ. Πίνακας 2) για βελτιωτικά έργα, αναγκάζουν τους Βρετανούς να ζητήσουν από τον Vaughan–Lee να εξετάσει τις πιθανότητες βελτίωσης των υφιστάμενων λιμενικών υπηρεσιών[294]. Όταν ο Vaughan–Lee φτάνει εκεί συναντά μία σιδερένια προβλήτα μάκρους 130 ποδών με τεχνητό Τ στο τέρμα, μεγέθους 23 ποδών, που έχει κατασκευαστεί το 1891-1892 και χρησιμοποιείται από μικρά ιστιοφόρα (που δεν ξεπερνούν τους 70 τόνους)[295]. Για να βελτιωθούν οι παρεχόμενες λιμενικές υπηρεσίες προτείνει την επέκταση της προβλήτας και την κατασκευή αποθηκευτικών χώρων για τα φρούτα[296] (βλ. Σχεδιάγραμμα 8. Δεν έχει εντοπιστεί η κοστολόγηση του εν λόγω έργου).

[293] KAK, SA1/932/1915, Permission to build a pier at Karavostasi. Application from Mr Gunther, 1 July 1915. KAK, SA1/964/1919, from Malcolm Stevenson to Winston Churchill, 3 March 1921. KAK, SA1/1360/1919, Aplication from Mr Gunther to examine permits granted by government for the construction of private piers at Limassol and Larnaca. KAK, SA1/964/1919, Indenture, June 1924. KAK, SA1/557/1930, Data in connection with trigonometrical stations in the vicinity of Famagusta Bay for the Hydrographic Department Admiralty, London 1930. Για τις συμφωνίες ανάμεσα στην Εταιρεία και το καθεστώς που επικρατεί στις ιδιωτικές αποβάθρα βλ. αλληλογραφία στο KAK, SA1/694/1919. Barrie S. Turner, *ό.π.*, σ. 88.
[294] KAK, SA1/466/1926, from Malcolm Stevenson to the Secretary of State for the Colonies, 15 January 1926. Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. την αλληλογραφία στο φάκελο KAK, SA1/1084/1922.
[295] *Cyprus Annual Report for 1891-1892*, London 1893, σσ. 44-45.
[296] TNA, CO 67/216/2, A. Stone and G. F. Wilson to the Colonial Secretary, 9 January 1926. Τελικά οι επιπλέον αποθηκευτικοί χώροι κατασκευάζονται το 1930 (βλ. Πίνακας 1).

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΑΙΤΩΤΟΥ

Β2στ.7. Χελώνες

Οι Χελώνες οι οποίες βρίσκονται στην περιοχή της Καρπασίας εντάσσονται στην έρευνα του Vaughan–Lee λόγω των συνεχιζόμενων αιτημάτων των γύρω χωριών, της Γιαλούσας και του Ριζοκαρπάσου, για βελτίωσή τους. Ουσιαστικά οι Χελώνες χρησιμοποιούνται από μικρά ιστιοφόρα για την ακτοπλοϊκή μεταφορά χρήσιμων προϊόντων (σιτηρών, καυσίμων, κάρβουνου, πετρελαίου κ.ά.) για το χωριό Ριζοκάρπασο[297]. Το 1914, 1923, 1925, 1926, 1927 οι κάτοικοι των γύρω χωριών καταθέτουν αιτήματα για να γίνουν βελτιώσεις στις Χελώνες και στην προβλήτα που υπάρχει εκεί (βλ. Πίνακας 2)[298]. Τα αιτήματά τους δεν αντιμετωπίζονται θετικά καθώς η κυβέρνηση επικαλείται την οικονομική δυσχέρεια αλλά και την προτεραιότητα που θα πρέπει να δώσει σε άλλα σημεία με μεγαλύτερη εμπορική και λιμενική κίνηση (κριτήρια 2, 3 και 4)[299].

Όταν ο Alec G. Vaughan-Lee φτάνει εκεί το 1926 διαπιστώνει πως ο κίνδυνος για να βυθιστούν τα μικρά πλοία που χρησιμοποιούν τον ορμίσκο είναι μεγάλος και ως εκ τούτου πρέπει να ληφθούν μέτρα[300]. Επίσης είναι ο μοναδικός και ο πιο εύκολος τρόπος που έχουν οι κάτοικοι του Ριζοκαρπάσου για να φορτώσουν και να εκφορτώσουν τα προϊόντα τους. Σε αντίθετη περίπτωση θα πρέπει να μεταφέρουν τα προϊόντα τους διανύοντας μεγάλες αποστάσεις διά ξηράς. Λόγω των πιο πάνω, προτείνει την κατασκευή ενός κυματοθραύστη και βυθοκόρηση κοντά στην προβλήτα σε βάθος νερού δέκα πόδια. Το έργο κοστολογείται γύρω στις £3.000-£5.000 (βλ. Σχεδιάγραμμα 9) και απορρίπτεται εξαρχής λόγω της μη σημαντικής εμπορικής κίνησης στην περιοχή[301].

---

[297] TNA, CO 67/216/2, A. Stone and G. F. Wilson to the Colonial Secretary, 11 January 1926. TNA, CO 69/37, Minutes of the Legislative Council, Resolution by Chief Collector of Customs, 22 February 1926. Τα πλοία αγκυροβολούν σε βάθος νερού τα 120 πόδια ώστε να είναι ασφαλισμένα από τους ανατολικούς και βόρειους ανέμους. Περισσότερα για αυτό βλ. *The Mediterranean Pilot, comprising coast of France, and of Italy to the Adriatic; African coast from Jerbah to El Arish; coasts of Karamania and Syria, together with the Tusan Archipelago, and Islands of Corsica, Cyprus, Rhodes, Scarpanto, and Casso*, vol. II, London 1877, σ. 396.

[298] ΚΑΚ, SA1/1457/1914, από τους κατοίκους των χωριών Ριζοκαρπάσου και Αιγιαλούσας προς Μέγα Αρμοστή, 21 Φεβρουαρίου 1914. ΚΑΚ, SA1/1457/1914, από κατοίκους Ριζοκαρπάσου προς Μέγα Αρμοστή, 25 Απριλίου 1914. ΚΑΚ, SA1/1457/1914, from the Treasurer to the Chief Secretary, 8 May 1914. ΚΑΚ, SA1/1457/1914, από κατοίκους Ριζοκαρπάσου προς Μέγα Αρμοστή, 13 Φεβρουαρίου 1923. ΚΑΚ, SA1/1457/1914, from the Chief Collector of Customs to the Chief Secretary, 26 February 1923. ΚΑΚ, SA1/1457/1914, από κατοίκους Ριζοκαρπάσου προς Μέγα Αρμοστή, 7 Νοεμβρίου 1925. ΚΑΚ, SA1/1457/1914, from the Commissioner of Famagusta to the Chief Secretary, 3 December 1925. Το 1914 οι κάτοικοι προτείνουν να συνεισφέρουν οικονομικά στις επιδιορθώσεις από «τω περί χωριτικών οδών νόμω» και από το ταμείο Αγίου Ανδρέα και να εργαστούν για τρία χρόνια για τη συγκεκριμένη επιδιόρθωση.

[299] ΚΑΚ, SA1/1457/1914, from the Chief Collector of Customs to the Chief Secretary, 26 February 1923

[300] TNA, CO 67/216/2, A. Stone and G. F. Wilson to the Colonial Secretary, 11 January 1926.

[301] TNA, CO 67/216/2, from A. Stone and G. F Wilson to the Colonial Secretary, 10 January 1926. ΚΑΚ, SA1/466/1926, from Malcolm Stevenson to the Secretary of State for the Colonies, 15 January 1926. TNA, CO 69/37, Minutes of the Legislative Council, Resolution by Chief Collector of Customs, 22 February 1926. TNA, CO 67/217/17, from the Government house of Nicosia to theSecretary of State for the colonies, 6 July 1926. ΚΑΚ, SA1/468/1926, from the Chief Collector of Customs to the Director of Public Works, 30 July

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Όταν ο Vaughan-Lee φτάνει στην περιοχή, ερευνά και τις λιμενικές υποδομές στη Γιαλούσα η οποία είναι σημαντικός χώρος παραγωγής χαρουπιών στη χερσόνησο της Καρπασίας. Ο χώρος χρησιμοποιείται περιστασιακά από μικρό αριθμό πλοίων για την ακτοπλοϊκή μεταφορά φρούτων από τα μικρά ψαροκάικα που κατέχουν οι κάτοικοι της περιοχής και από το ατμόπλοιο που φτάνει εκεί μία φορά το χρόνο για να φορτώσει χαρούπια[302]. Ο Vaughan-Lee συναντά μια υποτυπώδη αποβάθρα από πέτρες που έχουν φτιάξει οι ίδιοι οι κάτοικοι το 1905 και στην οποία μόνο μια μαούνα μπορεί να πλησιάσει[303]. Παρόλο που προτείνει να κατασκευαστεί κυματοθραύστης μήκους τριακοσίων ποδών, η πρόταση απορρίπτεται εξαρχής διότι το έργο είναι δαπανηρό και η εμπορική χρήση της Γιαλούσας δεν το δικαιολογεί (κριτήρια 3 και 4)[304].

Β2στ.8. Αίτια απόρριψης των προτάσεων Vaughan-Lee

Η άρνηση του Λονδίνου να παραχωρήσει στο νησί δάνειο ύψους £250.000 για τις πιο πάνω λιμενικές βελτιώσεις αποτρέπει την υλοποίησή τους λόγω «οικονομικής στενότητας» της Κύπρου (κριτήριο 2)[305]. Οι λόγοι απόρριψης εντοπίζονται στην ίδια την οικονομική θέση του Λονδίνου αλλά και στις προτεραιότητες που θεωρεί η Βρετανία πως πρέπει να τεθούν στο νησί. Σε ότι αφορά την οικονομική θέση της Βρετανίας δεν πρέπει να ξεχνάμε πως τη δεκαετία του 1920 αν και το Λονδίνο έχει επιστρέψει στον κανόνα του χρυσού (όπως οι περισσότερες χώρες), το νόμισμά της είναι υποβαθμισμένο σε σχέση με την ισχύ που έχει προπολεμικά. Πέρα από αυτό, η οικονομική θέση της Βρετανίας είναι ασθενέστερη απ΄ ότι προπολεμικά λόγω και των πολεμικών χρεών που έχει απέναντι στην Αμερική[306].

Σε ότι αφορά τις προτεραιότητες, η κυβέρνηση της Βρετανίας θεωρεί πως η Κύπρος πρέπει να επικεντρωθεί στην ολοκλήρωση του οδικού της δικτύου και όχι στην υλοποίηση των λιμενικών έργων[307] (αυτό το ζήτημα εξετάζεται αναλυτικά στο κεφάλαιο *Β3: Η θέση των λιμενικών έργων ανάμεσα στο σύνολο των δημοσίων έργων: βρετανικές προτεραιότητες*

1926. TNA, CO 67/218/7, from Coode, Fitzmaurice, Wilson and Mitchell to the Crown Agents for the Colonies, signed by Alec G. Vaughan–Lee, 1 December 1926.

[302] KAK, SAI/735/1913/1, from the Local Commander of Police to the Commissioner of Famagusta, 9 January 1914.

[303] Στο ίδιο.

[304] TNA, CO 67/218/7, from Coode, Fitzmaurice, Wilson and Mitchell to the Crown Agents for the Colonies, signed by Alec G. Vaughan–Lee, 1 December 1926.

[305] KAK, SA1/1052/1929, Application for assistance from the Colonial Development Fund from the Government of Cyprus, 1929.

[306] Mark Mazower, *Η Ελλάδα και η οικονομική κρίση του μεσοπολέμου*, Αθήνα 2002, σ. 27.

[307] TNA, CO 67/217/17, from the Chief Secretary's Office to A. Fiddian, 21 June 1926. Περισσότερες πληροφορίες για τις προσπάθειες δανειοδότησης του 1926 βλ. την αλληλογραφία στο KAK, SA1/1001/1926, KAK, SA1/1070/1926.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

στις δημόσιες επενδύσεις και οικονομική πολιτική). Έτσι, παρά την αυξημένη εμπορική κίνηση μεταπολεμικά και καθώς το δάνειο του 1899 δεν έχει ακόμη αποπληρωθεί, το Λονδίνο θεωρεί πως το νησί δεν μπορεί να συνάψει ακόμη ένα δάνειο[308]. Η απόφαση της κυβέρνησης στο Λονδίνο είναι δικαιολογημένη διότι τα κέρδη που έχουν προκύψει από τα αρδευτικά έργα που έχουν γίνει από το δάνειο του 1899 δεν έχουν καλύψει ούτε καν τα εργατικά έξοδα. Τα κέρδη από το Σιδηρόδρομο και το λιμάνι Αμμοχώστου, αν και έχουν καλύψει τα εργατικά έξοδα, δεν έχουν καλύψει τα υπόλοιπα έξοδα του δανείου[309]. Έτσι, μέχρι το 1927 δεν υλοποιείται κανένα από τα πιο πάνω έργα[310].

Κεφάλαιο Β3: Η θέση των λιμενικών έργων ανάμεσα στο σύνολο των δημοσίων έργων: βρετανικές προτεραιότητες στις δημόσιες επενδύσεις και οικονομική πολιτική

Όπως αναφέρεται στο υποκεφάλαιο *Β2α. Στατιστικά δεδομένα και κριτήρια για την υλοποίηση και το κόστος των έργων*, το 1882 φτάνει στο νησί ο Edward Fairfield, υπάλληλος του υπουργείου Αποικιών, ο οποίος δίνει την κατευθυντήρια γραμμή για τις επιλέξιμες δαπάνες στην Κύπρο[311]. Ο Fairfield υποστηρίζει πως το νησί πρέπει να διακυβερνηθεί «*αποτελεσματικά αλλά με φειδώ*» λόγω του πολιτικού καθεστώτος (έως το 1914 η Κύπρος είναι οθωμανική κτήση υπό βρετανική διοίκηση)[312]. Έτσι προτείνει το κονδύλι για τα δημόσια έργα να κυμαίνεται γύρω στις £13.000 για να μην αναγκαστεί το Βρετανικό Αυτοκρατορικό Ταμείο να καταβάλει οποιαδήποτε ποσά για την υλοποίηση αναγκαίων έργων στο νησί (εκτός από τα έργα για την ικανοποίηση των στρατιωτικών σκοπών). Εισηγείται το μεγαλύτερο μέρος του ποσού αυτού να δίνεται για την κατασκευή δρόμων και γεφυρών (£5.000) και το υπόλοιπο ποσό για τις αμοιβές του προσωπικού (£2.500), την κατασκευή αποθηκών (£1.000), επιδιορθώσεις και αλλαγές (£2.000) και άλλες εργασίες (£2.500). Τέλος, σημειώνει πως τα έργα που θα εγκρίνονται θα πρέπει να

---

[308] ΚΑΚ, SA1/1052/1929, Application for assistance from the Colonial Development Fund from the government of Cyprus, 1929. Μέχρι το 1926 το δάνειο του 1899 δεν έχει ακόμη αποπληρωθεί. Σύμφωνα με τα στοιχεία στο *The Cyprus Blue Book 1926*, Nicosia 1927, σ. 64: Μέχρι το 1926 έχουν αποπληρωθεί οι £106.790 από τις £254.000.

[309] ΚΑΚ, SA1/675/1933, Memorandum, Famagusta Harbour and Railway Past, Present and future (χωρίς ημερομηνία, χωρίς υπογραφή).

[310] Μόνο το 1928 αρχίζει η προτεινόμενη βυθοκόρηση στη Λάρνακα (βλ. Πίνακας 1) και το 1933 γίνονται οι προτεινόμενες βελτιώσεις στην Αμμόχωστο διότι και τα δύο αυτά έργα έχουν χαρακτηριστεί από τον Vaughan-Lee ως απαραίτητα (κριτήριο 1). Περισσότερα για αυτά βλ. Προσωπικό Αρχείο Πέτρου Αυγουστή, Coode and Partners in Cyprus, 1885-1985.

[311] TNA, CO 883/2/8, Cyprus, Mediterranean no. 8, Finance and Administration of Cyprus, Sir R. Biddulph's reply to Mr. Fairfield's Memorandum, from R. Biddulph to the Earl of Kimberley, Cyprus no. 397, 30 November 1882. Diana Markides, *Sendall, ό.π.*, σσ. 20-21.

[312] TNA, CO 883/3, Mediterranean no. 5, Memorandum on the Finances and Administration of Cyprus by Edward Fairfield, June 1882.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

έχουν ένα ευρύτερο όφελος και να μην περιορίζονται μόνο στη βελτίωση κάποιων συγκεκριμένων περιοχών[313].

Έως το 1927 από το σύνολο των εξόδων της αποικίας (£15.037.554,17) το 12,89% (ποσό £1.939.547,07) έχει δαπανηθεί για 2.815 δημόσια έργα[314]. Από το σύνολο των εξόδων για δημόσια έργα, οι £258.494,5, δηλαδή το 13,33%, δίνεται για λιμενικά έργα. Το ποσό αυτό αναλογεί μόνο στο 1,71% των συνολικών εξόδων της Κύπρου. Τα μισά περίπου χρήματα (£126.531) από όσα δίνονται για το σύνολο των λιμενικών έργων, έχουν χρησιμοποιηθεί μόνο για το λιμάνι της Αμμοχώστου.

Ακολουθώντας τις υποδείξεις Fairfield, η αποικιακή κυβέρνηση δαπανά στο διάστημα 1878-1927 το μεγαλύτερο μέρος των εξόδων για δημόσια έργα (51,35%) για την κατασκευή, επιδιόρθωση και συντήρηση δρόμων και γεφυρών[315]. Το 21,95% των εξόδων για δημόσια έργα δίνεται για την κατασκευή και επιδιόρθωση κτιρίων (και σε έργα που δεν σχετίζονται με το οδικό δίκτυο), το 10,28% ξοδεύεται για την κατασκευή του Σιδηρόδρομου και το 3,09% για αρδευτικά έργα[316] (βλ. Διάγραμμα 7). Συνεπώς, οι περισσότερες δαπάνες (συνολικά £995.944,1) δίνονται για την κατασκευή, επιδιόρθωση και συντήρηση δρόμων και γεφυρών. Πρέπει να σημειωθεί, πως το πραγματικό κόστος για αυτές τις κατασκευές είναι πολύ μεγαλύτερο, αφού σε αυτό πρέπει να συνυπολογιστεί και η υποχρεωτική αμισθί εργασία των κατοίκων και ενίοτε των φυλακισμένων[317].

Οι λόγοι που τόσο ο Fairfield όσο και η ίδια η αποικιακή κυβέρνηση συνηγορούν στο να δοθεί το μεγαλύτερο μέρος των δημοσίων επενδύσεων για οδικά έργα είναι ταυτόχρονα λειτουργικοί και οικονομικοί. Το 1878 στην Κύπρο υπάρχουν μόνο δίκτυα μονοπατιών

---

[313] Στο ίδιο.

[314] Να σημειωθεί πως τα ποσά που αναφέρονται είναι απόλυτοι αριθμοί και δε λαμβάνουν υπόψη τον πληθωρισμό.

[315] Σημειώνεται πως το μεγαλύτερο μέρος των εξόδων για δημόσια έργα έχει δαπανηθεί για δρόμους και στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος. Περισσότερα για αυτό βλ. Γιώργος Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους, 1830-1930,* τόμος Β΄, Αθήνα 2010, σ. 674.

[316] Σχετικά με τα αρδευτικά έργα, παρά την τεράστια ανάγκη που έχει η Κύπρος για αυτά, δε γίνονται σοβαρές επενδύσεις στο υπό μελέτη διάστημα. Η έμφαση στα αρδευτικά θα ξεκινήσει αργότερα, μετά το 1928. Περισσότερα για αυτό βλ. TNA, CO 67/225/6, from The General Development of the Colony Committee to the Colonial Secretary, 1928. Sir Ralph Oakden, *Report on the Finances and Economic Resources of Cyprus,* London, 1935, σσ. 85-91.

[317] Οι κάτοικοι των χωριών είναι υποχρεωμένοι να εργάζονται κάποιες μέρες το χρόνο για την κατασκευή και συντήρηση των δρόμων. Συγκεκριμένα, κάθε κάτοικος χωριού που είναι ικανός για εργασία είναι υποχρεωμένος να εργάζεται έξι μέρες το χρόνο στην κατασκευή δρόμων ή σε άλλου είδους εργασία δημόσιας ωφέλειας. Περισσότερα για αυτό βλ. TNA, FO 78/3373, Cyprus no. 3 (1879), C. 2223, Correspondence respecting an ordinance enacted in Cyprus providing for the execution of public works, no. 1, from Sir G. Wolseley to the Marquis of Salisbury, 29 September 1878. *The Cyprus Gazette Supplement, Friday June 8th 1900,* no. 4217. Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.,* τόμος Β΄, σσ. 107-109.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

που συνδέουν τις πόλεις και τα χωριά και ο δρόμος Λάρνακας–Λευκωσίας (βλ. Μέρος Α΄). Συνεπώς η παντελής απουσία δρόμων αυξάνει τα έξοδα αλλά ταυτόχρονα υπογραμμίζει και την ανάγκη κατασκευής τους. Ήδη στον πρώτο κιόλας προϋπολογισμό για τα δημόσια έργα η πλειοψηφία των χρημάτων δίνονται για την κατασκευή δρόμων[318]. Οι δρόμοι στο νησί είναι απαραίτητοι γιατί ενώνουν τα χωριά με τις κεντρικές αγορές και επιτρέπουν έτσι στους χωρικούς να μεταφέρουν ευκολότερα τα προϊόντα τους. Αυτό ενοποιεί την οικονομία του νησιού και βελτιώνει την προσβασιμότητα στους χώρους παραγωγής και πώλησης. Επιπρόσθετα, συμβάλλει σημαντικά στον καλύτερο έλεγχο των περιοχών από την κεντρική διοίκηση. Αυτό είναι απαραίτητο τόσο για τη σωστή και άμεση λήψη της φορολογίας όσο και για τον έλεγχο και διατήρηση της τάξης στο νησί.

Εκτός από την ικανοποίηση των λειτουργικών και οικονομικών αναγκών, η κατασκευή του οδικού δικτύου σχετίζεται και με το κοινωνικό πρόσωπο της βρετανικής κυβέρνησης. Στο πλαίσιο αυτής της κοινωνικής πολιτικής κατασκευάζονται σταδιακά αλλά σταθερά οι δρόμοι του νησιού. Αν και σε αυτούς εργάζονται και οι ίδιοι οι κάτοικοι, η απόφαση και η πρωτοβουλία κατασκευής τους από τη διοίκηση φέρνει ένα άμεσο όφελος στο χωριό ή στην πόλη: μειώνει το χρόνο μετακίνησης και αποδεικνύει την έμπρακτη ανάπτυξη και βελτίωση του περιβάλλοντα χώρου.

Ο τρίτος λόγος συνδέεται με τη γενικότερη τάση για ανάπτυξη του οδικού δικτύου που επικρατεί ανάμεσα στις αποικίες, οι περισσότερες από τις οποίες ζητούν από την κυβέρνηση της Βρετανίας έγκριση για οδικά έργα[319]. Εξάλλου, πέρα από τη λειτουργική χρησιμότητα του οδικού δικτύου φαίνεται πως η τάση αυτή αργότερα ενισχύεται ακόμη περισσότερο και από τη χρήση του αυτοκινήτου. Οι επιλογές λοιπόν της αποικιακής κυβέρνησης δεν διαφέρουν από εκείνες που έχουν άλλες αποικίες.

Έτσι, η έμφαση των Βρετανών σε όλη την υπό μελέτη περίοδο είναι πρώτα η ολοκλήρωση του οδικού δικτύου και έπειτα η βελτίωση των λιμενικών υποδομών. Αυτή ακριβώς η προτεραιότητα στο οδικό δίκτυο τονίζεται το 1879 και το 1926 από την ίδια την κυβέρνηση στο Λονδίνο. Το 1879 ο Βρετανός Υπουργός Εξωτερικών Robert Gascoyne-Cecil, 3rd Marquess of Salisbury (1878-1880), όταν δηλώνει πως τα οικονομικά της

[318] TNA, FO 78/3373, Cyprus no. 3 (1879), C. 2223, Correspondence respecting an ordinance enacted in Cyprus providing for the execution of public works, no. 1, from Sir G. Wolseley to the Marquis of Salisbury, 29 September 1878. TNA, FO 881/4004, from Sir G. Wolseley to the Marquis of Salisbury, 26 December 1878.

[319] Meredith David, "The British government and Colonial economic Policy, 1919-1939", στο *Economic History Review*, New Series, Vol. 28, No. 3, 1975, σσ. 492-493.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Βρετανίας δεν επιτρέπουν να γίνει στρατιωτικό λιμάνι στην Αμμόχωστο, τονίζει πως η έμφαση πρέπει να δοθεί στο οδικό δίκτυο[320]. Στην ίδια κατεύθυνση, το 1926 όταν απορρίπτεται η δανειοδότηση για την υλοποίηση των έργων που προτείνει ο Vaughan-Lee, η βρετανική κυβέρνηση σημειώνει και πάλι πως πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στο οδικό δίκτυο[321]. Πράγματι, αυτή η πολιτική επιτυγχάνεται σε μεγάλο βαθμό καθώς μέχρι το τέλος της υπό μελέτη περιόδου όλα τα αστικά κέντρα και σχεδόν όλα τα χωριά (84,3%) είναι προσβάσιμα με τροχοφόρα οχήματα[322].

Είναι λογικό πως σε ένα νησί με περιορισμένα έσοδα, η ταυτόχρονη ολοκλήρωση του οδικού δικτύου και η υλοποίηση δαπανηρών λιμενικών έργων είναι αδύνατη. Έτσι η κυβέρνηση της Βρετανίας για τους λόγους που αναφέρονται πιο πάνω επιλέγει να επικεντρωθεί στο οδικό δίκτυο. Εξάλλου, οι στρατιωτικές συνθήκες και οι εξελίξεις στην ανατολική Μεσόγειο δεν υποχρεώνουν τους Βρετανούς να προβούν οι ίδιοι με δικά τους έξοδα σε έργα που θα ικανοποιήσουν τις στρατιωτικές τους ανάγκες. Εξαιτίας αυτού υλοποιούνται μόνο εκείνα τα λιμενικά έργα που χρειάζονται για να ικανοποιηθούν οι υφιστάμενες εμπορικές και λιμενικές ανάγκες.

Ανάμεσα όμως και στα ίδια τα λιμενικά έργα υπάρχουν ιεραρχημένες βρετανικές προτεραιότητες. Όπως προκύπτει από τις εκθέσεις και τις συζητήσεις για το σχεδιασμό των λιμενικών έργων, φαίνεται εξαρχής η πρόθεση των Βρετανών για την υλοποίηση έργων υψηλών τεχνικών απαιτήσεων μόνο στο φυσικό λιμάνι του νησιού, στην Αμμόχωστο[323]. Επίσης, τίθεται εξαρχής η πρόθεση για τη μετατροπή της Αμμοχώστου στο κυριότερο εμπορικό λιμάνι του νησιού αλλά και σε διαμετακομιστικό κέντρο στην περιοχή[324]. Έτσι, οι δαπάνες στα υπόλοιπα αγκυροβόλια είναι μόνο οικοδομικές με πολύ

---

[320] http://hansard.millbanksystems.com/, House of Lords, 21 March 1879, vol. 244, cc. 1412-1416. Ανάκτηση Μάιος 2014. TNA, CO 883/2/2, Mediterranean no. 2, Report on the Sanitary Condition and drainage of the district of Famagusta and the Mesaoria in Cyprus, by the Chevalier David Bocci, Chief Engineer, Royal Engineers, Parma, 5 June 1880, Hydrological condition of the district of Famagusta, The port of Famagusta.

[321] TNA, CO 67/217/17, from the Chief Secretary's Office to A. Fiddian, 21 June 1926. Περισσότερες πληροφορίες για τις προσπάθειες δανειοδότησης του 1926 βλ. ΚΑΚ, SA1/1001/1926, ΚΑΚ, SA1/1070/1926.

[322] Brewster Joseph Surridge, *Επισκόπησις της εν Κύπρω αγροτικής ζωής*, Λευκωσία 1930, σ 27.

[323] Ενδεικτικά βλ. TNA, CO 883/2/4, Mediterranean no. 4, Further Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, Appendix A, extract from Mr Brown's Report on Famagusta Harbour, dated March 3, 1879. TNA, CO 67/7, from Samuel Brown to Sir George Elliot, 31 March 1879. TNA, FO 78/3374, Cyprus no, 3 (1880), Report by Mr Ormiston C.I.E., M. Inst. C.E. on improvements proposed at the Harbour of Famagusta dated 10 January 1880. TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, no. 9, from Robert G. W. Herbert to Samuel Brown, 26 July 1880. TNA, CO 883/2/4, Mediterranean no. 4, Further Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, Famagusta Harbour, from Government Engineer to Chief Secretary, 30 November 1881.

[324] TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, no. 9, from Robert G. W. Herbert to Samuel Brown, 26 July 1880. TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, enclosure in no. 98, Larnaca Pier, from the Government Engineer to the Chief Secretary, 14 May 1881.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

λιγότερο κόστος από εκείνες στην Αμμόχωστο[325]. Συνεπώς, καθώς μόνο σε ένα λιμάνι γίνονται οι περισσότερες και πιο δαπανηρές επιδιορθώσεις, οι συνολικές δαπάνες για λιμενικά έργα είναι μόλις το ένα τέταρτο από εκείνων για τους δρόμους.

Είναι κατανοητό πως η προτεραιότητα στο οδικό δίκτυο φέρνει τα λιμενικά έργα σε δεύτερη θέση. Παρόλα αυτά, τα 220 λιμενικά έργα υποδομής που υλοποιούνται είναι πολλαπλάσια των λιμενικών έργων που έχουν κατασκευαστεί στην Κύπρο πριν από το 1878. Ήδη από την πρώτη στιγμή της άφιξής τους στο νησί οι Βρετανοί πραγματοποιούν μια σειρά από λιμενικά έργα τα οποία πρώτη φορά γίνονται στην Κύπρο. Έτσι, μέχρι το 1927 όλα τα σημεία αποβίβασης και επιβίβασης του νησιού στα οποία υπάρχει ικανοποιητική λιμενική και εμπορική κίνηση αποκτούν είτε μια μόνιμη σιδερένια αποβάθρα είτε μία στοιχειώδη προβλήτα ή αποβάθρα (π.χ. Ζύγι, Καραβοστάσι). Σε κανένα από τα σημεία αυτά η φόρτωση και εκφόρτωση δε γίνεται απευθείας στην ακτή όπως συμβαίνει κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας[326].

Βέβαια τα λιμενικά έργα είναι τόσα όσα το υπουργείο Αποικιών και οι μηχανικοί έχουν αξιολογήσει ως απαραίτητα για την υφιστάμενη εμπορική και λιμενική κίνηση στο νησί. Με άλλα λόγια είναι ανάλογα των εσόδων της Κύπρου και του μεγέθους της κυπριακής αγοράς και παραγωγής. Γι' αυτό, από το σύνολο των έργων που υλοποιούνται στο διάστημα 1878-1927, τα μόνα έργα υψηλών τεχνικών απαιτήσεων είναι αυτά που γίνονται στο λιμάνι Αμμοχώστου, ενώ στα άλλα λιμάνια του νησιού τα έργα είναι κυρίως οικοδομικά, χαμηλού κόστους και δεν στοχεύουν στη βελτίωση των υπηρεσιών προς τα σύγχρονα ατμόπλοια. Αυτό είναι κάτι που γίνεται μόνο στην Αμμόχωστο. Στα υπόλοιπα λιμάνια, επειδή ακριβώς δεν πρόκειται για λιμάνια αλλά για αγκυροβόλια, οι βελτιώσεις

---

[325] TNA, FO 78/3374, Cyprus, C. 2930, no. 10, from Samuel Brown to the Colonial Office, 27 July 1880. KAK, SA1/1932/1899 Note, Larnaca, 27 November 1899. TNA, CO 67/217/1, from A. Fiddian to the Chief Secretary, 8 May 1926.

[326] *The Mediterranean Pilot, vol II, ό.π.*, σ. 291. Ακόμη και εκεί που δεν υπάρχουν αποβάθρες οι Βρετανοί φροντίζουν να μεταφέρουν κινητές αποβάθρες για την ικανοποίηση προσωρινών αναγκών (π.χ η περίπτωση της Βαβυλάς). Περισσότερα για αυτό βλ. την αλληλογραφία στο φάκελο KAK, SA1/1049/1915. Σύμφωνα με: Νικόλαος Κοτσοβίλλης, *ό.π.*, σσ. 2-12: Πέρα από τα αγκυροβόλια που αναφέρονται και στα οποία υπάρχουν κάποιες διευκολύνσεις για αγκυροβόληση, φόρτωση και εκφόρτωση, γύρω από το νησί υπάρχουν διάφοροι όρμοι και ακρωτήρια. Σε αυτά μπορεί κάποιο πλοίο να αράξει και να προστατευτεί από συγκεκριμένους ανέμους, έως ότου μπορέσει να μετακινηθεί σε λιμάνι ή αγκυροβόλιο. Οι όρμοι αυτοί είναι: Αλικής (Λεμεσού), Γερμασόγειας, Αμαθούντας, Μαρί, Βασιλοπόταμος, Ζύγι, Πεντάσχινος, Δόλος, Μαζωτός, Παρασόλια, Ορμήδεια, Ξυλοφάγου, Δαξιά, Παραλίμνι, Βαρώσια, Σαλαμίνα, Χάραβδι, Γροτήρι, Βαπόρι, Λευκονήσι, Μαχαιρκώνας, Βαρέλια, Πλακούδι, Παχύαμμος, Γαλούνια, Μήκαλος, Λιαστρικά, Μαλός, Λιμενάρι, Τουρλί, Πίκτητος, Ακροπόδι, Λάπηθος, Λιβερά, Λιμνίτης, Κονάκια, Πόλις Χρυσοχού, Πόλις, Πηγή, Γλάρας, Δρέπανος, Λέμπας, Καστρί, Μουλιά, Αχέλειας, Κούκλια, Πισσούρι, Κολόσσι. Τα Ακρωτήρια είναι: Ζέφυρος, Άσπρα Γιαργιά, Επισκοπή, Ζευγάρι, Αρναούτης, Κοκκινόκαβος, Πουμός, Κορμακίτι, Δαυλός, Γάτα, Άγιος Ανδρέας, Κίτι και Κάβο Γκρέκο (βλ. Σχεδιάγραμμα 10).

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

στοχεύουν στην ικανοποίηση των αναγκών των ιστιοφόρων και των μαουνών που χρησιμοποιούν τις αποβάθρες.

Μέσα από την εξέταση των λιμενικών έργων που έχουν κατασκευαστεί στο διάστημα 1878-1927, διαπιστώνεται πως το πιο δαπανηρό λιμενικό έργο που έχει υλοποιηθεί, αυτό δηλαδή στο λιμάνι της Αμμοχώστου, έχει γίνει από δανειοδότηση από το Λονδίνο. Το δεύτερο πιο δαπανηρό έργο είναι εκείνο που ολοκληρώνεται το 1910 για την επέκταση της αποβάθρας της Λάρνακας, το οποίο όπως αναφέρεται στο υποκεφ. *Β2ε.1. 28 χρόνια σε αναμονή: Η βελτίωση της ανεπαρκούς αποβάθρας της Λάρνακα το 1910*, ξεπερνά σε κόστος τις £26.000. Αυτή είναι η πρώτη και μοναδική φορά όπου έργο με τόσο μεγάλο κόστος υλοποιείται αποκλειστικά από τα έσοδα της Κύπρου χωρίς οποιαδήποτε δανειοδότηση. Η μη επανάληψη κατασκευής δαπανηρών λιμενικών έργων (άνω των £20.000) αποκλειστικά από τα έσοδα του νησιού και χωρίς δανειοδότηση επιβεβαιώνει τους οικονομικούς περιορισμούς του νησιού. Στην ίδια κατεύθυνση, η απόρριψη της αίτησης της αποικιακής κυβέρνησης στο νησί για δανειοδότηση από την Οθωμανική Τράπεζα για την υλοποίηση του έργου, επιβεβαιώνει την αδυναμία του νησιού να δανειοδοτηθεί από την ελεύθερη αγορά[327].

Συνεπώς, παρά τη μικρή βελτίωση των οικονομικών συνθηκών του νησιού κατά την προπολεμική περίοδο (βλ. υποκεφ. *Β2ε. Τα έργα της δεκαετίας του 1910*), η Κύπρος εξακολουθεί να έχει περιορισμένα έσοδα και να αδυνατεί να ανταποκριθεί στις εγγυήσεις που ζητούν οι τράπεζες. Τα αίτια αυτής της εξέλιξης είναι η καταβολή του Φόρου και η βρετανική οικονομική αποικιακή πολιτική για τις αποικίες οι οποίες πρέπει να βγάζουν τα έξοδά τους από τα ιδία έσοδα. Σύμφωνα με τη δεύτερη, όλα τα έξοδα (διοίκησης, δημοσίων έργων κ.ά.) που δεν αφορούν ικανοποίηση στρατιωτικών αναγκών της Βρετανίας, βαραίνουν μόνο τις αποικίες (βλ. κεφάλαιο *Β1: Πριν και πίσω από την υλοποίηση των πρώτων λιμενικών έργων: οι πρώτες τεχνικές μελέτες και η βρετανική πολιτική*).

Έτσι, η αναλογία έργων και εσόδων είναι επιβεβλημένη από τη βρετανική πολιτική για αυτοσυντηρούμενες αποικίες. Οι επιπτώσεις αυτής της πολιτικής σε ένα νησί το οποίο υποχρεώνεται να καταβάλλει ετησίως από τα έσοδά του το Φόρο, είναι σαφέστατα

[327] Για τις προσπάθειες ανεύρεσης δανείου και την τελική απόφαση αποπληρωμής των εξόδων για τα λιμενικά έργα στη Λάρνακα βλ. την αλληλογραφία στους φακέλους ΚΑΚ, SA1/859/1905, ΚΑΚ, SA1/736/1905.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

περισσότερο δυσμενείς από ότι σε άλλες κτήσεις στις οποίες δεν υπάρχει αυτή η υποχρέωση (π.χ. στη Βοσνία έως το 1908[328]). Εξάλλου η συχνή ανάγκη για ενίσχυση του κονδυλίου για τα δημόσια έργα από το Ακριδικό Ταμείο[329] (βλ. υποκεφ. *Β4δ. Αιτήματα και συζητήσεις στο Νομοθετικό Συμβούλιο*), επειδή δεν είναι αρκετό για την υλοποίηση των έργων υποδομής, επιβεβαιώνει τους οικονομικούς περιορισμούς που δημιουργούνται. Στην ίδια κατεύθυνση, η συντήρηση των αποικιών από τα ιδία έσοδα οδηγεί σε αυστηρότατο έλεγχο των δημοσίων επενδύσεων του νησιού αφού οποιαδήποτε δαπάνη, ανεξαρτήτως μεγέθους, πρέπει να λάβει την έγκριση του υπουργείου Αποικιών. Αυτή η διαδικασία σε συνδυασμό με τα περιορισμένα έσοδα της Κύπρου αποτρέπει την άμεση υλοποίηση έργων υποδομής αφού επιβάλλει πρωτίστως την ενδελεχή τους μελέτη. Το παράδειγμα των λιμενικών έργων στη Λάρνακα, των οποίων η μελέτη και η προσπάθεια χρηματοδότησής τους ξεκινά από το 1904 αλλά ολοκληρώνονται το 1910, είναι χαρακτηριστική.

Η απροθυμία του Λονδίνου να προσπεράσει τους οικονομικούς περιορισμούς που προκύπτουν από το Φόρο και να παραβλέψει την πολιτική των συντηρούμενων αποικιών από τα ιδία έσοδα συνδέεται άμεσα και με την ικανοποίηση των στρατιωτικών συμφερόντων της Βρετανίας. Καθώς στο υπό μελέτη διάστημα η Μάλτα και η Αίγυπτος εξασφαλίζουν στη Βρετανία τις στρατιωτικές της ανάγκες και τα συμφέροντα στην περιοχή, το ενδιαφέρον της για την Κύπρο περιορίζεται σε δύο μόνο σημεία: στην εξασφάλιση της αποπληρωμής του οθωμανικού δανείου του 1855 και στην αποτροπή οποιασδήποτε χρήσης της Κύπρου από άλλη εχθρική δύναμη εναντίον των βρετανικών συμφερόντων[330] (βλ. υποκεφ. *Β1γ. Ανατροπή σχεδίων: η Αμμόχωστος θα γίνει εμπορικό λιμάνι*). Επιτυγχάνοντας και τα δύο, η Βρετανία τουλάχιστον έως τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο δεν έχει οποιοδήποτε ενδιαφέρον για στρατιωτική ανάπτυξη της αποικίας. Έτσι προχωρεί μόνο στην υλοποίηση των απαραίτητων για την Κύπρο λιμενικών έργων.

---

[328] Οι Κύπριοι αναμένουν πολύ περισσότερα από τη Βρετανία διότι παρατηρούν πως η Βοσνία, η οποία έως το 1908 έχει το ίδιο καθεστώς με την Κύπρο (είναι Οθωμανική κτήση υπό Αυστριακή διοίκηση), δεν πληρώνει Φόρο και ακμάζει υπό τους Αυστριακούς. Περισσότερα για αυτό βλ. Diana Markides, *Sendall, ό.π.,* σ. 182.

[329] Για το Ακριδικό Ταμείο βλ. υποσημείωση 209. Ενδεικτικά παραδείγματα περιπτώσεων όπου το κονδύλι για δημόσια έργα ενισχύεται από το Ακριδικό Ταμείο για να υλοποιηθούν έργα υποδομής και ανάπτυξης βλ. TNA, CO 69/19, Legislative Council, Cyprus minutes of the session of 1905, Address in reply to his Excellency's opening speech, 6 March 1905. TNA, CO 69/20, Legislative Council, Cyprus, minutes of the session of 1906, 2-3 April 1906. *Φωνή της Κύπρου,* «Βουλή. Αι λιμενικαί βελτιώσεις Λάρνακος. Θορυβώδεις συζητήσεις», 5/18 Ιουνίου 1904.

[330] Για τη στρατιωτική ικανοποίηση των βρετανικών συμφερόντων στην περιοχή βλ. Ευάνθης Χατζηβασιλείου, *ό.π.,* σσ. 187-209. Kyriakides A. Klearchos, *ό.π.*

ΜΑΡΙΑ ΤΙΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Τα έργα αυτά δεν ανταποκρίνονται στο μέγεθος και τον αριθμό των έργων που οι Κύπριοι θεωρούν πως πρέπει να υλοποιηθούν (βλ. Πίνακας 2)[331]. Μάλιστα αυτή η στάση των Βρετανών έχει χαρακτηριστεί από την αγγλόφωνη εφημερίδα της Κύπρου *The Times of Cyprus* ως «*πολιτική της αδράνειας*» ("*do nothing policy*")[332]. Είναι μια πολιτική που αποφεύγει τη δανειοδότηση για έργα υποδομής και ανάπτυξης όταν υπάρχει έστω και το ελάχιστο ρίσκο αποτυχημένης επένδυσης ή όταν η αποπληρωμή του δανείου είναι επισφαλής.

Ο χαρακτηρισμός «*πολιτική της αδράνειας*» είναι υπερβολικός. Παρά τα αρνητικά αποτελέσματα της βρετανικής πολιτικής (Φόρος, αυτοσυντήρηση κ.ά.), η βρετανική πρωτοβουλία στο νησί κάθε άλλο παρά αδρανής είναι. Η Κύπρος καταφέρνει να αποκτήσει 220 λιμενικά έργα τα οποία είναι ανάλογα του μεγέθους της παραγωγής και της εμπορικής δραστηριότητας. Επίσης, κατορθώνει να δανειοδοτηθεί από το Βρετανικό Αυτοκρατορικό Ταμείο για τα έργα υψηλών τεχνικών απαιτήσεων. Η αποτυχία δανειοδότησης από την Οθωμανική Τράπεζα στα μέσα της δεκαετίας του 1910 αποδεικνύει πως έξω από τα πλαίσια της πολιτικής της θέσης ως κτήση υπό βρετανική διοίκηση, η Κύπρος δεν έχει τα έσοδα για να εξασφαλίσει τις εγγυήσεις που ο ιδιωτικός πιστωτικός τομέας ζητά. Συνεπώς, υπό το πλαίσιο αυτής της βρετανικής οικονομικής αποικιακής πολιτικής, αν και η Κύπρος δεν αποκτά τόσα έργα όσα οι κάτοικοί της πιστεύουν πως θα πρέπει να αποκτήσει, κατορθώνει να αποκτήσει μια σειρά από λιμενικά έργα υποδομής τα οποία σε αντίθετη περίπτωση δε θα μπορούσε από μόνη της να υλοποιήσει.

---

[331] Ενδεικτικά παραδείγματα με αιτήματα Κυπρίων για δημόσια έργα τα οποία δεν έχουν υλοποιηθεί βλ. TNA, CO 69/2, Minutes of the proceedings of the Legislative Council, fourth session of the second Legislative Council, 6 Μαΐου 1890. TNA, CO 69/7, Minutes of Proceedings of the Legislation Council. Second Session of the Third Legislation Council, 10 May 1893. TNA, CO 69/11, Second Session of the fourth Legislative Council of Cyprus, 7 April 1898. *Ευαγόρας,* «Κυπριακά», 2 Ιουνίου 1898. *Νέον Έθνος,* «Περί λιμενικών έργων εν Λαρνάκι», 6/18 Ιουνίου 1898. *Αλήθεια*, «Υπόμνημα επιδοθέν υπό της επαρχιακής επιτροπής Λεμησσού εις τον βουλευτήν Sir Albert Rollit», 11 Μαρτίου 1899. *Φωνή της Κύπρου,* «Εν Λεμησσώ», 6/19 Οκτωβρίου 1907. *Αλήθεια,* «Το προς τον Υφυπουργόν Υπόμνημα της πόλεως», 11 Οκτωβρίου 1907. *Αλήθεια*, «Λιμήν και προκυμαία», 30 Σεπτεμβρίου 1911. *Αλήθεια*, «Ο Λόγος του κ. Κυριακίδου», 26 Απριλίου 1912. *Νέον Έθνος,* «Υπόμνημα περί σιδηροδρ. Συνδέσεως Λάρνακος-Λευκωσίας» 19/1 Φεβρουαρίου 1913. *Νέον Έθνος,* «Δημαρχείον Λάρνακος», 19/2 Οκτωβρίου 1915.

[331] KAK, SA1/1175/1914, Municipal of Limassol to Commissioner of Limassol, 12 September 1914. Για το ίδιο θέμα βλ. και φάκελο KAK, SA1/1281/1912.

[332] Diana Markides, *Sendall, ό.π.,* σ. 14.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Κεφάλαιο Β4: Οι Κύπριοι συνειδητοποιούν την ανάγκη υλοποίησης λιμενικών έργων

Στην Κύπρο η συνειδητοποίηση της ανάγκης για την υλοποίηση λιμενικών έργων εντοπίζεται στις εφημερίδες της εποχής, στα υπομνήματα και αιτήματα που καταθέτουν οι Κύπριοι και στις συζητήσεις στο Νομοθετικό Συμβούλιο.

Β4α. Εφημερίδες

Τα φύλλα των εφημερίδων της εποχής αποτελούν μια πλούσια πηγή πληροφοριών για τις συνελεύσεις των εμπόρων και τις συζητήσεις στο Νομοθετικό Συμβούλιο σχετικά με το εμπόριο, τα τέλη στα λιμάνια και στις αποβάθρες, την εκάστοτε ανανέωση του συμβολαίου με τις ατμοπλοϊκές εταιρείες για τη μεταφορά του ταχυδρομείου και των προϊόντων, τους τρόπους βελτίωσης της γεωργίας, τη μείωση της φορολογίας, την κατασκευή δημοσίων έργων κ.ά.[333].

Σε ότι αφορά τα λιμενικά έργα, έχουν εντοπιστεί πάνω από τρακόσια άρθρα στα οποία προβάλλονται τα προβλήματα στα λιμάνια και η ανάγκη για την υλοποίηση βελτιωτικών λιμενικών έργων. Τα πρώτα άρθρα που εντοπίζονται και προβάλουν αυτή την ανάγκη τονίζουν πόσο σημαντικό είναι να αναπτυχθεί το εμπόριο και να βελτιωθεί η γεωργία του νησιού[334]. Μέσα από την προβολή της ανάγκης για την ανάπτυξη αυτών των δύο πυλώνων διατυπώνονται και τα πρώτα αιτήματα για την ανάπτυξη των λιμανιών. Γίνεται κατανοητό

---

[333] Πέρα από τα άρθρα που σχετίζονται με τα λιμενικά έργα, ενδεικτική για τη θεματική των εφημερίδων άρθρα είναι τα ακόλουθα: *Αλήθεια,* «Επιστολή αναγνώστη», 17/29 Νοεμβρίου 1884. *Κύπρος,* «Διάφορα», 28/9 Αυγούστου 1888. *Φωνή της Κύπρου*, «Ο Φόρος της υποτέλειας», 16/28 Αυγούστου 1891. *Ευαγόρας,* «Πώς οι Κύπριοι ληστεύονται υπό την Αγγλικήν διαχείρησιν», 21/2 Νοεμβρίου 1892. *Νέον Έθνος,* «Η Κυβέρνησις και η εμπορία της Νήσου» 12/24 Νοεμβρίου 1893. *Νέον Έθνος,* «Το ζήτημα της ταχυδρομικής συγκοινωνίας» 18/30 Δεκεμβρίου 1893. *Φωνή της Κύπρου,* «Τοπικά. Ατμοπλοϊκή Συγκοινωνία», 13/25 Ιανουαρίου 1895. *Ευαγόρας,* «Επί τα πράγματα», 28 Απριλίου 1895. *Αλήθεια,* «Παγκύπριος ατμοπλοϊκή εταιρία», 2/14 Ιανουαρίου 1897. *Ευαγόρας,* «Μετά την ατμοπλοΐαν Λλόυδ η Οθωμανική τράπεζα», 23 Ιουνίου 1898. *Ευαγόρας*, «Κυπριακή Βουλή», 23 Ιουλίου 1898. *Νέον Έθνος,* «Η Εξωτερική συγκοινωνία επί τα χείρω», 27/9 Ιουλίου 1898. *Αλήθεια,* «Από εβδομάδα σ' εβδομάδα. Η κατάστασις αφόρητος. Αναστάτωσις εμπορικού κόσμου. Συνέλευσις και διασκέψεις. Ο αρχιλογιστής εν Λαρνάκι», 17 Σεπτεμβρίου 1898. *Φωνή της Κύπρου,* «Τα έργα», 10/23 Νοεμβρίου 1900. *Φωνή της Κύπρου,* «Ολίγαι λέξεις επί του λόγου. Για αρδευτικά και γεωργική τράπεζα», 14/27 Απριλίου 1901. *Φωνή της Κύπρου,* «Τα έργα», 25/7 Σεπτεμβρίου 1901. *Φωνή της Κύπρου,* Αποκλεισμένοι, 27/9 Νοεμβρίου 1901. Γ. Νομικός, «Επιστολαί ανοικταί. Επιστολή Β΄», στη *Φωνή της Κύπρου,* 23/5 Νοεμβρίου 1904. *Φωνή της Κύπρου*, «Η Συγκοινωνία», 7/20 Μαΐου 1905. *Σάλπιγξ*, «Διάφορα. Η μετά του εξωτερικού ταχυδρομική συγκοινωνία της νήσου», 2 Δεκεμβρίου 1905. *Φωνή της Κύπρου*, «£,638,846», 10/23 Δεκεμβρίου 1905. *Νέον Έθνος,* «Αι σιδηροδρομικαί διακλαδώσεις», 10/23 Μαΐου 1908. *Νέον Έθνος*, «Η αναφορά», 12/25 Ιουλίου 1908. *Νέον Έθνος,* «Το ζήτημα της σιδηροδρομικής συνδέσεως Λάρνακος-Λευκωσίας», 12/25 Ιουλίου 1908. *Φωνή της Κύπρου*, «Εμπορικός Συνασπισμός», 26/8 Αυγούστου 1908. *Σάλπιγξ,* «Διάφορα: το ζήτημα του εμπορικού επιμελητηρίου», 13 Νοεμβρίου 1908. *Φωνή της Κύπρου*, «Η Δεκάτη», 25/8 Μαΐου 1909. *Ελευθερία*, «Ο Ακριδικός φόρος. Αγόρευσις του βουλευτού κ. Λούη», 6/19 Ιουνίου 1914. *Ελευθερία*, «Η συγκοινωνία μετά του εξωτερικού. Υπογραφή αναφοράς», 15/28 Δεκεμβρίου 1918.

[334] Ενδεικτικά βλ. Δημητρίου Α. Νικολαΐδου. «Ολίγα περί της νήσου Κύπρου», *Νέον Κίτιον*, 3/15 Οκτωβρίου 1879. *Νέον Κίτιον*, «Επροοδεύσαμεν υπό τους Άγγλους;», 3/15 Νοεμβρίου 1879. *Cyprus*, «Λάρνακα», 1 Νοεμβρίου 1880.

Μ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

πως τα λιμάνια είναι απαραίτητο έργο υποδομής που θα φέρει μελλοντικά την οικονομική ευημερία της Κύπρου[335].

Καθώς προχωράμε χρονολογικά, από τη δεκαετία του 1880 το περιεχόμενο των άρθρων γίνεται ακόμα πιο συγκεκριμένο αφού διατυπώνεται πρώτα το ειδικό αίτημα για βελτίωση των λιμανιών και έπειτα το γενικότερο αίτημα για εμπορική και οικονομική ανάπτυξη της Κύπρου. Οι εφημερίδες δημοσιεύουν άρθρα στα οποία προβάλεται ξεκάθαρα η αναγκαιότητα κατασκευής λιμανιού και ασφαλισμένων αποβάθρων (κυρίως σε Λάρνακα, Λεμεσό, Κερύνεια, Πάφο, Ζύγι και Πισσούρι) που θα παρέχουν ασφάλεια κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση προϊόντων και θα βελτιώσουν την εξωτερική συγκοινωνία του νησιού. Για τους αρθρογράφους είναι ξεκάθαρο πως όλα αυτά οδηγούν σε ανάπτυξη του εμπορίου, της γεωργίας αλλά και της Κύπρου γενικότερα[336]. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το άρθρο της εφημερίδας *Φωνή της Κύπρου* που δημοσιεύεται το 1884 και στο οποίο αναφέρεται η ανάγκη για τον καθαρισμό του εσωτερικού λιμανιού της Αμμοχώστου. Κατά τον αρθρογράφο εάν γίνει αυτό η Κύπρος θα γίνει ορμητήριο των πλοίων που κινούνται γύρω από το νησί και μέχρι τις ακτές της Συρίας[337].

Κατά τους αρθρογράφους τα έργα είναι αναγκαία λόγω των αποβαθρικών και των άλλων τελών και φόρων που συλλέγονται στο νησί. Στα άρθρα αυτά τονίζεται πως η βρετανική κυβέρνηση έχει υποχρέωση να υλοποιήσει τόσο λιμενικά όσο και άλλα δημόσια έργα λόγω των φόρων και των τελών. Οι τελευταίοι θεωρούνται δυσανάλογα αυξημένοι σε σχέση με τα έργα που γίνονται στο νησί[338]. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν και τα άρθρα στα

---

[335] Δημητρίου Α. Νικολαΐδου. «Ολίγα περί της νήσου Κύπρου», *Νέον Κίτιον*, 3/15 Οκτωβρίου 1879.

[336] Ενδεικτικά βλ. *Φωνή της Κύπρου,* «1878-1888», 9/21 Ιουλίου 1888. *Σάλπιγξ, «*Λιμένα! Λιμένα!», 2 Μαρτίου 1891. *Νέον Έθνος,* «Η Κυβέρνησις και η εμπορία της Νήσου», 26/8 Δεκεμβρίου 1893. *Ευαγόρας*, «Η μετά του εξωτερικού συγκοινωνία της νήσου. Τι οφείλει να πράξη η κυβέρνησις», 26 Ιανουαρίου 1894. *Φωνή της Κύπρου,* «Μας ειρωνεύεται και ο Γλαδστων», 10/22 Νοεμβρίου 1895. *Ευαγόρας,* «Σιδηροδρομικά και λιμενικά έργα», 17 Νοεμβρίου 1900. *Αλήθεια,* «Εικόνες φωτός και εικόνες σκότους», 16 Αυγούστου 1903. *Αγών,* «Ο λιμήν Πάφου», 21/3 Νοεμβρίου 1906. *Σάλπιγξ,* «Η Σιδηροδρομική σύνδεσις Λεμησού-Τροόδους», 16 Μαρτίου 1907. *Φωνή της Κύπρου,* «Τα λιμενικά έργα», 17/30 Μαρτίου 1907. *Ελευθερία,* «Η τύχη του λιμένος Πάφου», 31/13 Ιουνίου 1908. *Φωνή της Κύπρου,* «Λιμένες», 10/23 Μαΐου 1908. *Φωνή της Κύπρου,* «Δια τα λιμενικά», 7/20 Νοεμβρίου 1909. *Ελευθερία,* «Απροστάτευτοι οι όρμοι μας», 18/31 Δεκεμβρίου 1910. *Σάλπιγξ,* «Οι λιμένες της Κύπρου. Ο έλεγχος της Βρετανικής διοικήσεως», 14 Ιανουαρίου 1911. *Αλήθεια,* «Λιμενικά έργα εν Λεμεσώ», 14 Σεπτεμβρίου 1912. *Αλήθεια,* «Η κατασκευή του λιμενοβραχίονος και η κυβέρνησις», 16 Νοεμβρίου 1912. *Φωνή της Κύπρου,* «Η Εβδομάς: Η αποβάθρα Ζυγίου», 11/24 Φεβρουαρίου 1912. *Αλήθεια*, «Ζητήματα» 1 Μαρτίου 1913. Απολλώνιος Κιτιεύς, «Ανάγκη δημοσίων έργων», *Ελευθερία*, 28/13 Μαρτίου 1915. *Αλήθεια,* «Απολογισμός Σαράντα χρόνων. Το ενεργητικόν της κυβερνήσεως» 28 Ιουνίου 1918. *Φωνή της Κύπρου*, «Αι μισόξενοι ακταί της Κύπρου», 31 Ιανουαρίου 1925. Χρ. Α Γαλατόπουλος, «Αι πληγαί της Πάφου Ε΄. Οι Αλίμενοι όρμοι της», *Χρόνος*, 24 Δεκεμβρίου 1927.

[337] *Φωνή της Κύπρου,* «Διάφορα», 14/26 Ιανουαρίου 1884.

[338] Ενδεικτικά βλ. *Σάλπιγξ*, «Λιμένας, Οδούς, Γέφυρας», 21 Οκτωβρίου 1889. *Κύπρος,* «Περί επεκτάσεως της αποβάθρας Λάρνακος», 10/22 Νοεμβρίου 1890. *Σάλπιγξ,* «Αι οικονομίαι και τα δημόσια έργα», 19 Οκτωβρίου 1891. *Φωνή της Κύπρου,* «Αποβαθρικά τέλη», 15/27 Φεβρουαρίου 1891. George Cnanam,

οποία προβάλεται το αίτημα υλοποίησης λιμενικών έργων για να μειωθεί η ανεργία. Αυτά εντοπίζονται κυρίως κατά το 1879 όπου λόγω της ξηρασίας τα ημερομίσθια από τη γεωργία είναι πενιχρά[339]. Το ίδιο συμβαίνει και κατά το 1915-1916 (κατά τα πρώτα χρόνια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου) λόγω των οικονομικών προβλημάτων που προκαλούνται σε ορισμένες τάξεις του πληθυσμού από τις αυξήσεις στις τιμές των προϊόντων (βλ. Μέρος Γ΄)[340]. Και στις δύο περιπτώσεις οι αρθρογράφοι θεωρούν πως τα λιμενικά και γενικότερα τα δημόσια έργα θα ανακουφίσουν τους Κυπρίους ανέργους και θα τους προσφέρουν ένα σταθερό ημερομίσθιο. Το τελευταίο είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστούν οι βασικές ανάγκες της κυπριακής οικογένειας[341].

Πέρα από τα πιο πάνω, μερίδα των αρθρογράφων ζητά τη βελτίωση των υφιστάμενων λιμενικών έργων επειδή οι αλλαγές που έχουν γίνει σε αυτά δεν φέρνουν τα πολυπόθητα αποτελέσματα. Τα περισσότερα από αυτά τα άρθρα αφορούν κυρίως το λιμάνι της Κερύνειας και κατηγορούν την κυβέρνηση πως έχει δαπανήσει άδικα τα χρήματα των Κυπρίων για να κατασκευάσει αχρείαστα έργα που δεν παρέχουν καμία ασφάλεια στα πλοία που προσεγγίζουν τις ακτές (βλ. υποκεφ. *Β2γ. Τα λιμενικά έργα της δεκαετίας του 1880*) [342].

Μέσα από την έρευνα στις εφημερίδες του νησιού γίνεται κατανοητό πως οι Κύπριοι αρθρογράφοι συνειδητοποιούν την ανάγκη για την υλοποίηση λιμενικών έργων ως απαραίτητο στοιχείο για να επέλθει η οικονομική πρόοδος στο νησί. Αντιλαμβάνονται τόσο τις ανάγκες όσο και τα οφέλη που μπορούν να προκύψουν από αυτά. Εάν θεωρήσουμε πως οι εφημερίδες εκφράζουν τον παλμό και τις ανησυχίες των Κυπρίων, τότε διαπιστώνουμε πως η βελτίωση των λιμανιών είναι ένα από τα θέματα που τους απασχολεί και γι' αυτό ο Τύπος της εποχής προσπαθεί να πείσει την κυβέρνηση για την αναγκαιότητά τους. Φυσικά η δυναμική τους εξαντλείται στη γραπτή αναφορά των προτάσεων και των θέσεών τους, χωρίς να προχωρούν σε δυναμικότερες διεκδικήσεις.

«Cyprus», *The Times of Cyprus*, 17 Μαΐου 1892. *Φωνή της Κύπρου,* «Εν βλέμμα εις την Πάφον», 2/14 Ιουλίου 1894. *Αλήθεια*, «Είναι ανάγκη να γείνη τι δια τον λιμένα της Πάφου», 3/15 Φεβρουαρίου 1894. *Φωνή της Κύπρου,* «Τι γίνονται τα χρήματα των αποβαθρών;», 9/21 Δεκεμβρίου 1894. *Νέο έθνος*, «Η Εξωτερική συγκοινωνία επί τα χείρω», 27/9 Ιουλίου 1898. *Αλήθεια,* «Δελτίον», 8 Απριλίου 1899.

[339] Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.,* τόμος Β΄, σ. 67.

[340] *Νέον Έθνος,* «Ανάγκη ανακουφιστικών έργων», 21/3 Μαρτίου 1915.

[341] Ενδεικτικά βλ. *Νέον Κίτιον*, «Εγχώρια», 22/3 Ιανουαρίου 1880. *Κυπριακός Φύλαξ,* «Έργα ανακουφιστικά εις τα δοκιμαζόμενα διαμερίσματα», 13 Φεβρουαρίου 1915. *Νέον Έθνος*, «Ανάγκη ανακουφιστικών έργων», 21/3 Μαρτίου 1915. *Φωνή της Κύπρου,* «Οίκτον διά τον λαόν», 2/15 Ιουλίου 1916.

[342] Ενδεικτικά βλ. *Φωνή της Κύπρου,* «Η ακταιωρός και ο Λιμήν Κηρυνείας. Μία εικών», 16/29 Σεπτεμβρίου 1906. *Φωνή της Κύπρου,* «Ζητήματα. Η Εικών», 23/6 Οκτωβρίου 1906. Τίμων, «Ο Λιμήν Κυρηνείας», *Φωνή της Κύπρου,* 16/29 Ιουλίου 1911. *Αλήθεια,* «Χρόνος και Κύπρος», 7/19 Νοεμβρίου 1881.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΗ ΣΤΟΥ

Ακόμη όμως και αυτή η γραπτή παράκληση για λιμενικά έργα δείχνει πως οι Κύπριοι αντιλαμβάνονται τη σπουδαιότητά τους και δεν διστάζουν να τα διεκδικούν, έστω και με το μελάνι.

Β4β. Παγκύπρια υπομνήματα

Με την άφιξη των Βρετανών στο νησί, κατά την υποδοχή του πρώτου Ύπατου Αρμοστή Sir Garnet Joseph Wolseley (Ιούλιος 1878-Ιούνιος 1879), ο Κλήρος θέτει μια σειρά από αιτήματα. Τα αιτήματα αυτά έχουν τη μορφή ευχολόγιου και αφορούν την ευδαιμονία, τη διοίκηση, τη δικαιοσύνη, την ισονομία κ.ά. Κανένα από αυτά δεν κάνει συγκεκριμένη αναφορά στα απαραίτητα δημόσια έργα[343]. Στο ίδιο κλίμα ευχολόγιων είναι και τα πλέον επίσημα αιτήματα των Κυπρίων όπως διατυπώνονται στα Παγκύπρια Υπομνήματα που καταθέτουν προς την κυβέρνηση της Βρετανίας.

Μόνο στο πρώτο Παγκύπριο Υπόμνημα του 1879 αναφέρεται ξεκάθαρα το αίτημα των Κυπρίων για λιμενικά έργα στο νησί. Συγκεκριμένα, ανάμεσα στα αιτήματα για δικαιοσύνη, διοίκηση, γεωργία, φορολογία κ.ά., οι Κύπριοι ζητούν και την ανάπτυξη του εμπορίου. Αναφέρουν πως για να βελτιωθεί η «*οικτρή»,* όπως την ονομάζουν, κατάσταση στην οποία βρίσκεται το εμπόριο θα πρέπει να βελτιωθεί η εσωτερική και εξωτερική συγκοινωνία, να κατασκευαστούν λιμάνια και αποβάθρες, να ανοίξουν δρόμοι που θα οδηγούν στις εγχώριες αγορές κ.ά. Επίσης ζητούν να εισάγονται χωρίς δασμούς τα αγγλικά και ινδικά προϊόντα[344].

Στα υπόλοιπα Υπομνήματα γίνεται αναφορά σε ζητήματα που σχετίζονται με τα λιμενικά έργα αλλά δεν κατατίθεται ξεκάθαρο αίτημα για την υλοποίησή τους. Ειδικότερα, στο Παγκύπριο Υπόμνημα του 1895 ζητείται ανάμεσα σε άλλα η ανάπτυξη των εσωτερικών και εξωτερικών συγκοινωνιών χωρίς όμως να γίνεται αναφορά σε συγκεκριμένα λιμενικά έργα[345]. Αργότερα, στο Παγκύπριο Υπόμνημα του 1903, οι Κύπριοι δεν ζητούν κάποιο λιμενικό έργο αλλά εκφράζουν το παράπονό τους πως τα έξοδα για τη δημιουργία του λιμανιού της Αμμοχώστου προέρχονται από τις εισφορές και τη φορολογία που βαραίνει τους Κυπρίους και όχι τη βρετανική κυβέρνηση. Θεωρούν πως μια ναυτική δύναμη όπως η Βρετανία θα πρέπει να προχωρήσει στην κατασκευή του λιμανιού της Αμμοχώστου με δικά της έξοδα και πως το δάνειο δε θα πρέπει να αποπληρωθεί από τα έσοδα της Κύπρου. Σημειώνουν ακόμα πως τα λιμάνια και οι όρμοι του νησιού «*ευρίσκονται εις την φυσικήν*

[343] Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.,* τόμος Β΄, σσ. 46-47.
[344] *Νέον Κίτιον*, «Εγχώρια. Λάρνακα», 31/3 Οκτωβρίου 1879. *Νέον Κίτιον, «*Παράρτημα», 23/6 Μαρτίου 1880.
[345] Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.,* τόμος Β΄, σσ. 852-874.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

αυτών κατάστασιν»[346]. Αυτό βέβαια το 1903 δεν ισχύει διότι μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1880 στην Κύπρο κατασκευάζονται λιμενικά έργα σε διάφορα σημεία όπως στη Λεμεσό, στη Λάρνακα, στο Ζύγι και στην Κερύνεια (βλ. Πίνακας 1). Στην ίδια κατεύθυνση, στα ψηφίσματα διαμαρτυρίας των πόλεων που προηγούνται του υπομνήματος του 1903 δε γίνεται καμία αναφορά στο θέμα των λιμανιών, ούτε καν από τις ίδιες τις παραλιακές πόλεις[347].

Σε γενικές γραμμές στα Υπομνήματα θέτονται κυρίως αιτήματα σχετικά με την εκπλήρωση του πόθου της Ένωσης με την Ελλάδα (βλ. Παγκύπριο Υπόμνημα 1882, 1895, 1924 κ.ά.) και αιτήματα σχετικά με τη φορολογία (μείωση ή κατάργηση του Φόρου, επιστροφή χρημάτων που έχουν δοθεί για το Φόρο, μειώσεις σε άλλες φορολογίες κ.ά.). Επιπρόσθετα, θέτονται θέματα σχετικά με τη γεωργία και τη συμμετοχή των Κυπρίων στη διοίκηση και το Νομοθετικό Συμβούλιο. Επίσης αναφέρονται εκκλησιαστικά, εκπαιδευτικά και νομικά ζητήματα, η χρήση της ελληνικής γλώσσας στις αποφάσεις της διοίκησης και της δικαιοσύνης, ζητήματα σχετικά με την αστυνόμευση κ.ά.[348].

Αντίθετα, τα αιτήματα για ανάπτυξη των λιμανιών δεν κυριαρχούν στα Παγκύπρια Υπομνήματα γεγονός που αφήνει ερωτηματικά σχετικά με τους λόγους της απουσίας τους. Εξάλλου αυτό έρχεται σε αντίθεση με τους στόχους των Υπομνημάτων ανάμεσα στους οποίους είναι η «*ηθική και υλική*» ανάπτυξη της Κύπρου[349]. Επίσης δεν πρέπει να αγνοείται πως το Παγκύπριο Υπόμνημα του 1889 είναι απότοκο της κακής οικονομικής κατάστασης που επικρατεί στο νησί. Τα αιτήματα που κατατίθενται σε αυτό το Υπόμνημα έχουν συγκεντρωθεί σε συλλαλητήρια που διοργανώνονται το 1887-1888 για αυτό ακριβώς το σκοπό. Παρά όμως τους σκοπούς του Υπομνήματος τα αιτήματα για τα λιμενικά έργα απουσιάζουν[350].

---

[346] Αχιλλέας Αιμιλιανίδης, *ό.π.*, σσ. 46, 59-67.
[347] Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.*, τόμος Β΄, σσ. 505-522. Αχιλλέας Αιμιλιανίδης, *ό.π.*, σσ. 46, 59-67.
[348] *Νέον Έθνος,* «Προκήρυξις των Ελλήνων αντιπροσώπων προς τον κυπριακόν λαόν», 14/27 Απριλίου 1912. Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.*, τόμος Β΄, σσ. 296-307, 434-437, 485-491, 541-548, 852-874. George S. Georgallides, *Cyprus and the Governorship, ό.π.*, σσ. 226-227. Rolandos Katsiaounis, *ό.π.*, σσ. 183-191. Κυριάκος Ν. Δημητρίου, *Βικτωριανά κείμενα για την Κύπρο, 1878-1891*, Λευκωσία 2000, σσ. 1-2. Αχιλλέας Λυμπουρίδης, *Η Κύπρος και τα πρώτα χρόνια του Μεσοπολέμου. Σύντομο ιστορικό διάγραμμα της 5ης δεκαετίας της Αγγλικής κατοχής, 1920-1930,* Λευκωσία 1999, σ. 38.
[349] Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.*, τόμος Β΄, σσ. 296-307.
[350] Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.*, τόμος Β΄, σσ. 485-491, 541-548. Rolandos Katsiaounis, *ό.π.*, σσ. 183-191. Κυριάκος Ν. Δημητρίου, *Βικτωριανά, ό.π.*, σσ. 1-2. Στο συγκεκριμένο Υπόμνημα γίνεται μόνο γενική αναφορά στην έλλειψη ναυτιλίας.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Δεν έχουν εντοπιστεί τα αίτια που μόνο σε ένα Παγκύπριο Υπόμνημα τίθεται ξεκάθαρα το αίτημα για ανάπτυξη και βελτίωση των λιμανιών. Εικάζεται πως η επανάληψη αιτημάτων σχετικών με τη φορολογία, τη διοίκηση και την Ένωση, δείχνουν πως προφανώς οι προτεραιότητες είναι άλλες. Ενδεχομένως οι συντάκτες των Υπομνημάτων να θεωρούν πως εάν η φορολογία βελτιωθεί, ο Φόρος καταργηθεί και έρθει τελικά η Ένωση, όλα τα απαραίτητα δημόσια έργα θα γίνουν. Η πεποίθηση των Κυπρίων πως εάν επιτευχθεί η Ένωση όλα τα λιμενικά έργα θα υλοποιηθούν, είναι διάχυτη στον ελληνόφωνο Τύπο της εποχής. Συχνά σε άρθρα και σε επιστολές αναγνωστών προς τις εφημερίδες προβάλονται τα αντίστοιχα λιμενικά έργα που κάνει η ελληνική κυβέρνηση. Θεωρούν πως σε αντίθεση με τη Βρετανία, η Ελλάδα μεριμνά για τις χερσαίες και θαλάσσιες συγκοινωνίες και για την αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών. Ως απόδειξη των πεποιθήσεών τους προβάλλουν το συνολικό κόστος και τον αριθμό των έργων που έχουν γίνει στην Ελλάδα καθώς επίσης και την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας. Θεωρούν πως όταν θα έρθει η Ένωση, η Ελλάδα θα αναλάβει όλα τα απαραίτητα λιμενικά έργα στο νησί και θα ικανοποιήσει τις ανάγκες των Κυπρίων. Συνεπώς, αυτό που προέχει είναι η Ένωση και όλα τα υπόλοιπα θα γίνουν εν καιρώ[351].

Β4γ. Αιτήματα μεμονωμένων περιοχών

Τα αιτήματα των παραλιακών πόλεων και χωριών προέρχονται από τις δημοτικές αρχές, τους εκπροσώπους των εμπόρων και των πολιτών και από επιφανείς προσωπικότητες των παραλιακών περιοχών. Τα αιτήματα κατατίθενται προς τα μέλη της βρετανικής κυβέρνησης στο νησί (Αρμοστή, Αρχιτελώνη κ.ά.) με εξαίρεση δύο υπομνήματα των πολιτών της Λεμεσού τα οποία δίνονται στο βρετανό βουλευτή Sir Albert Rollit (1899) και στον Υφυπουργό Αποικιών Winston Churchill (1907) που επισκέπτονται την πόλη τους[352]. Σε όλα τα αιτήματα των μεμονωμένων περιοχών διατυπώνεται η επιθυμία των συντακτών τους για συγκεκριμένες λιμενικές βελτιώσεις στην περιοχή τους (βλ. Πίνακας 2).

Από τα αιτήματα των πόλεων και χωριών είναι ξεκάθαρο πως στην αντίληψη των Κυπρίων δεν είναι κατανοητός ο τρόπος και οι προϋποθέσεις της λήψης αποφάσεων από την αποικιακή κυβέρνηση (βλ. τα κριτήρια στο υποκεφ. *Β2α. Στατιστικά δεδομένα και*

[351] Η πεποίθηση των Κυπρίων πως εάν επιτευχθεί η Ένωση όλα τα λιμενικά έργα θα υλοποιηθούν είναι ξεκάθαρη σε αρκετά άρθρα και σε επιστολές αναγνωστών που δημοσιεύονται στις ελληνόφωνες εφημερίδες του νησιού. Ενδεικτικά βλ. Λοΐζος Φιλίππου, «Αιτία της οικον. Καχεξίας της Πάφου», *Κυπριακός Φύλαξ*, 18 Σεπτεμβρίου 1918. *Σάλπιγξ,* «Πολιτική διάλεξις υπό του κ. Κυριακίδη γενόμενη εν τω Συλλ. των Φιλελευθέρων τη 17 Μαρτίου 1919», 26/8 Απριλίου 1919.

[352] *Αλήθεια*, «Υπόμνημα επιδοθέν υπό της επαρχιακής επιτροπής Λεμησσού εις τον βουλευτήν Sir Albert Rollit», 11 Μαρτίου 1899. *Αλήθεια,* «Το προς τον Υφυπουργόν Υπόμνημα της πόλεως», 11 Οκτωβρίου 1907.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

κριτήρια για την υλοποίηση και το κόστος των έργων). Οι Κύπριοι επικεντρώνονται στις δυσκολίες φόρτωσης και εκφόρτωσης των εμπορευμάτων που αντιμετωπίζουν και δεν εξετάζουν το κόστος ή τη μελλοντική χρήση του έργου. Όπως και στην περίπτωση των εφημερίδων, θεωρούν πως η αποικιακή κυβέρνηση έχει υποχρέωση να προχωρήσει με τα έργα εξαιτίας των αποβαθρικών τελών που πληρώνονται. Αυτό είναι ένα σταθερό σημείο σε όλα σχεδόν τα αιτήματα[353].

Τα αιτήματα επιβεβαιώνουν πως οι Κύπριοι αντιλαμβάνονται τα θετικά αποτελέσματα των λιμενικών έργων για την οικονομική ανάπτυξη κυρίως και πρωτίστως των περιοχών τους. Αυτός ο τοπικιστικός χαρακτήρας είναι διάχυτος και πηγάζει κυρίως από το λιμενικό ανταγωνισμό που υπάρχει μεταξύ των παραλιακών πόλεων. Εξάλλου η ικανοποίηση των αιτημάτων τους (τα οποία αφορούν λιμενικά έργα μόνο στην περιοχή τους), δίνει την ευκαιρία να αναπτυχθεί ο τόπος τους εξίσου ή και περισσότερο από άλλες περιοχές που έχουν αντίστοιχες ή καλύτερες λιμενικές υποδομές. Έτσι για παράδειγμα η Λάρνακα ζητά λιμενικά έργα για να μπορεί να ανταγωνιστεί το λιμάνι της Αμμοχώστου, χωρίς όμως να εξετάζει σε ποιο βαθμό η λιμενική κίνηση στην πόλη δικαιολογεί ή όχι τις δαπάνες για το αιτηθέν έργο (βλ. Πίνακας 2)[354].

Β4δ. Αιτήματα και συζητήσεις στο Νομοθετικό Συμβούλιο

Οι συζητήσεις στο Νομοθετικό Συμβούλιο για τα λιμενικά έργα γίνονται χωρίζονται σε δυο κατηγορίες. Η πρώτη κατά τη ψήφιση συγκεκριμένων προτάσεων που καταθέτουν οι βουλευτές ή τα μέλη της βρετανικής κυβέρνησης στο νησί και η δεύτερη ως απάντηση στον εναρκτήριο λόγο του Αρμοστή. Σε αυτό το υποκεφάλαιο θα δοθεί έμφαση στα σημαντικότερα θέματα που απασχολούν τους Κυπρίους βουλευτές και τα οποία σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τον ευρύτερο χώρο των λιμανιών. Αυτό κρίνεται απαραίτητο ώστε να γίνει κατανοητός ο βαθμός που οι βουλευτές συνειδητοποιούν τη σημασία των λιμενικών έργων στην οικονομική ανάπτυξη του νησιού τους.

---

[353] Ενδεικτικά βλ. TNA, CO 69/11, Second Session of the fourth Legislative Council of Cyprus, 7 April 1898. *Αλήθεια,* «Η προς τους πράκτορας επιστολή», 27 Ιανουαρίου 1906. .*Αλήθεια*, «Λιμήν και προκυμαία», 30 Σεπτεμβρίου 1911. *Αλήθεια*, «Ο Λόγος του κ. Κυριακίδου», 26 Απριλίου 1912.

[354] Ενδεικτικά βλ. την αλληλογραφία στους φακέλους KAK, SA1/757/1890, KAK, SA1/2896/1892, KAK, SA1/2367/1892, KAK, SA1/1521/1903, KAK, SA1/1356/1906, KAK, SA1/1179/1906, KAK, SA1/1601/1907, KAK, SA1/735/1912, KAK, SA1/718/1913 και: TNA, CO 69/2, Minutes of the proceedings of the Legislative Council, fourth session of the second Legislative Council, 6 Μαΐου 1890. *Αλήθεια,* «Αναφορά Παφίων», 17/29 Σεπτεμβρίου 1892. *Αλήθεια,* «Η προς τους πράκτορας επιστολή», 27 Ιανουαρίου 1906. *Αλήθεια* «Αποβάθρα και τελωνείον εις το Πισσούρι», 11 Φεβρουαρίου 1910. *Ελευθερία,* «Επιτροπή Λαρνακέων Ενώπιων του κ. Διοικητού. Τα αιτήματά της», 7/20 Σεπτεμβρίου 1913. *Νέον Έθνος,* «Δημαρχείον Λάρνακος», 19/2 Οκτωβρίου 1915. *Χρόνος,* «Υπόμνημα των κατοίκων Λάρνακος περί των λιμενικών έργων», 8 Ιανουαρίου 1926.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Β4δ.1. Γενικές ερωτήσεις για την υλοποίηση λιμενικών έργων και την αποπληρωμή τους από τα αποβαθρικά τέλη

Κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων του Νομοθετικού Συμβουλίου, οι βουλευτές ζητούν από τα μέλη της βρετανικής κυβέρνησης στην Κύπρο (κυρίως τον Αρχιγραμματέα ή τον Αρμοστή) να τους ενημερώσει εάν η κυβέρνηση στοχεύει να κάνει λιμενικά έργα στην επαρχία την οποία εκπροσωπούν. Στην περίπτωση που δεν υπάρχουν προγραμματισμένα έργα για τη συγκεκριμένη περιοχή, η κυβέρνηση απαντά πως είτε μελετά το ζήτημα είτε προβάλλει το αυξημένο κόστος του έργου το οποίο δεν μπορεί να πληρωθεί από τα έσοδα της αποικίας[355]. Με τη σειρά τους οι βουλευτές τονίζουν (όπως συμβαίνει στον Τύπο και στα μεμονωμένα αιτήματα) πως η κυβέρνηση έχει υποχρέωση να υλοποιήσει τα έργα λόγω της καταβολής των αποβαθρικών τελών. Μάλιστα στις περιπτώσεις όπου ένα έργο είναι σε εξέλιξη ή πρόκειται να υλοποιηθεί άμεσα, οι βουλευτές φροντίζουν να τονίσουν πως το έργο πρέπει να αποπληρωθεί από το κονδύλι των αποβαθρικών τελών και όχι από αυτό των δημοσίων έργων. Σε κάθε περίπτωση τονίζουν πως τα αποβαθρικά δεν πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στα έσοδα της Κύπρου αλλά πρέπει να δίνονται στους Δήμους των πόλεων, όπως αρχικά έχει συμφωνηθεί με τους εμπόρους της Λάρνακας το 1879 (βλ. υποκεφ. *Β2γ. Τα λιμενικά έργα της δεκαετίας του 1880*) [356].

Στις ελάχιστες περιπτώσεις που η κυβέρνηση αντικρούει τα πιο πάνω επιχειρήματα, δηλώνει πως τα αποβαθρικά τέλη έχουν επιβληθεί μόνο στα λιμάνια στα οποία έχουν γίνει λιμενικά έργα. Ως αντιστάθμισμα της συμπερίληψής τους στα έσοδα της Κύπρου, σημειώνει πως έχει αυξήσει το κονδύλι για τα δημόσια έργα[357]. Όπως όμως φαίνεται και στο Διάγραμμα 5, η καμπύλη του κόστους των έργων αυξάνεται προοδευτικά λόγω της λογικής αύξησης του κόστους των έργων καθώς προχωράμε σε βάθος χρόνου. Στην πραγματικότητα, το ποσοστό των δημοσίων έργων στο σύνολο των εξόδων δεν αυξάνεται αλλά κινείται ανάλογα με το κόστος των εγκριθέντων έργων σε περίπου σταθερά επίπεδα.

---

[355] TNA, CO 69/16, 1902, Minutes of the Legislative Council, 6 και 24 Ιουνίου 1902.

[356] Ενδεικτικά βλ. TNA, CO 69/2, Minutes of the proceedings of the Legislative Council, fourth session of the second Legislative Council, 28 March 1890, 6 Μαΐου 1890. TNA, CO 69/6, 1891 minutes of the proceeding of the Legislative Council, fifth session of the second Legislative Council, 24 March 1891. TNA, CO 69/10, first session of the fourth Legislative Council of Cyprus, 2 March 1897, draft address in reply to H. E'S speech, Council in Committee, 9 April 1897. TNA, CO 69/12, 1899, third session of the fourth Legislative Council, 3 March 1899, draft address in reply to opening speech. TNA, CO 69/16, 1902, minutes of the Legislative council, 6 and 24 June 1902. TNA, CO 69/20, Legislative Council, Cyprus, minutes of the session of 1906, 2 April 1906. TNA, CO 69/21, Legislative Council, Cyprus, Minutes of the Session of 1907, 19 March 1907. *Φωνή τη Κύπρου*, «Βουλή», 27/9 Μαΐου 1890. *Αλήθεια,* «Νομοθετικόν Συμβούλιον», 3 Ιουνίου 1899. *Αλήθεια,* «Νομοθετικόν Συμβούλιον: συνεδρία 9/22 Μαΐου», 26 Μαΐου 1911. *Κυπριακός Φύλαξ*, «Αι Νομοθετικαί Εργασίαι», 21 Μαΐου 1911. *Φωνή της Κύπρου*, «Νομοθετικόν Συμβούλιον», 14/27 Μαΐου 1911.

[357] TNA, CO 69/16, 1902, Minutes of the Legislative Council, 6 June 1902.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιων συζητήσεων αποτελεί η τοποθέτηση του πολιτευτή Αχιλλέα Λιασίδη[358] (εκλογική περιφέρεια Αμμοχώστου–Λάρνακας) τον Απρίλιο του 1894. Σε συζήτηση για τα δημόσια έργα αναφέρει πως χρειάζεται να γίνει καθαρισμός του λιμανιού της Πάφου και της Αμμοχώστου, να επιδιορθωθεί το λιμάνι της Κερύνειας και να επεκταθεί η αποβάθρα στη Λάρνακα. Κατά τον Λιασίδη, όλα αυτά πρέπει να αποπληρωθούν από τα αποβαθρικά τέλη καθώς το κονδύλι των δημοσίων έργων δεν επαρκεί για να γίνουν τα συγκεκριμένα έργα. Κατά τη διάρκεια της ίδιας συζήτησης, ο πολιτευτής Αριστοτέλης Παλαιολόγος (εκλογικό διαμέρισμα Λεμεσού-Πάφου)[359], συνηγορεί μόνο στον καθαρισμό του λιμανιού της περιφέρειάς του, δηλαδή της Πάφου, και τονίζει και αυτός πως η εν λόγω ενέργεια θα πρέπει να αποπληρωθεί από τα αποβαθρικά τέλη. Η απάντηση από τον Αρχιγραμματέα επικεντρώνεται πάλι στο αυξημένο κόστος του έργου γι' αυτό και η πρόταση Λιασίδη απορρίπτεται[360].

Πέρα από τα πιο πάνω, συχνά οι βουλευτές ζητούν από τα αρμόδια μέλη της αποικιακής κυβέρνησης να τους ενημερώσουν για το σύνολο των αποβαθρικών τελών που έχουν εισπραχθεί ανά λιμάνι και τι ποσό έχει ξοδευτεί για λιμενικά έργα σε κάθε περιοχή. Παρόλο που οι βουλευτές δεν σχολιάζουν τις απαντήσεις που λαμβάνουν, είναι ξεκάθαρο πως οι ερωτήσεις αυτές στοχεύουν στην ενημέρωσή τους ως προς το ποσό που εισπράττεται και εάν αυτό είναι μεγαλύτερο ή μικρότερο από εκείνο που έχει ξοδευτεί για λιμενικά έργα[361]. Καθώς λοιπόν οι βουλευτές δεν έχουν πρόσβαση στα στατιστικά δεδομένα της κυβέρνησης, δεν μπορούν να γνωρίζουν σε ποια λιμάνια η κίνηση είναι τέτοια που να δικαιολογεί τα έργα. Συνεπώς τα αιτήματά τους στηρίζονται στις δικές τους εκτιμήσεις για το μέγεθος της λιμενικής κίνησης και στο βαθμό δυσκολίας που αντιμετωπίζουν οι έμποροι και μαουνιέρηδες στις αποβάθρες.

---

[358] Ο Λιασίδης συμμετέχει στην κυπριακή πρεσβεία στο Λονδίνο το 1889 και εκδίδει την εβδομαδιαία εφημερίδα *Πατρίς* (1907-1923). Είναι εκ των ιδρυτών του Παγκυπρίου Γυμνασίου Λευκωσίας, μέλος του Νομοθετικού Συμβουλίου στο διάστημα 1886-1901 και 1911-1916 και Δήμαρχος Λευκωσίας στο διάστημα 1888-1908, 1911-1924. Περισσότερα για τον Λιασίδη βλ. Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα «Λιασίδης Αχιλλεύς του Μιχαήλ, 1850-1924», σσ. 155-156.

[359] Ο Παλαιολόγος είναι δάσκαλος, δημοσιογράφος, δικαστής, πολιτευτής, λόγιος και συγγραφέας, εκδότης της εβδομαδιαίας πολιτικής εφημερίδας της Λεμεσού, *Αλήθεια (1880-1897)*, Πρόεδρος των Ελληνικών Εκπαιδευτηρίων Λεμεσού και του Αναγνωστηρίου «Ισότης». Ανήκει στη μερίδα των «αδιάλλακτων, εθνικιστών». Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Αρ. Κουδουνάρης, ανήκει στην «πρώτην αντιπολίτευσιν». Είναι μέλος του Νομοθετικού Συμβουλίου στο διάστημα 1890-1896. Περισσότερα για τον Παλαιολόγο βλ. Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.,* λήμμα «Παλαιολόγος Αριστοτέλης του Κωνσταντίνου, 1852-1915», σ. 226.

[360] TNA, CO 69/7, 1894, Third Session of the third Legislative Council of Cyprus, The Appropriation Bill, Council in Committee, votes 7 and 8, Public works and Store Department of Public Works, 17 April 1894.

[361] TNA, CO 69/11, Second session of the fourth Legislative Council of Cyprus, 16 May 1898. TNA, CO 69/33, Cyprus, Minutes of the Legislative Council, session of 1917, 3 May 1917, 6 June 1917.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Β4δ.2. Η χρήση του Ακριδικού Ταμείου για λιμενικά έργα

Η χρήση του Ακριδικού Ταμείου για λιμενικά έργα απασχολεί συχνά τα αιρετά μέλη του Νομοθετικού Συμβουλίου διότι θεωρούν πως αυτό πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο για σκοπούς που σχετίζονται με τη γεωργία. Όπως αναφέρεται πιο πάνω, θεωρούν πως τα λιμενικά έργα πρέπει να υλοποιούνται από το κονδύλι για τα αποβαθρικά τέλη[362].

Μια τέτοια συζήτηση γίνεται το 1892 και αφορά τη χρήση μέρους του Ακριδικού Ταμείου για λιμενικά έργα σε Λάρνακα, Πάφο, Λεμεσό, Αμμόχωστο και Πισσούρι. Ο Αρμοστής προτείνει στα μέλη του Νομοθετικού Συμβουλίου το περίσσευμα των £12.000 από το Ακριδικό Ταμείο να χρησιμοποιηθεί για τα λιμενικά έργα που κοστολογούνται πέραν των £20.000. Λόγω του αυξημένου κόστους των έργων, η έγκριση για τη χρήση του Ακριδικού Ταμείου είναι απαραίτητη για την άμεση υλοποίησή τους. Σε αντίθετη περίπτωση τα έργα θα πρέπει να γίνουν σε βάθος χρόνου και όποτε υπάρχουν διαθέσιμα χρήματα. Παρόλο που οι βουλευτές το γνωρίζουν αυτό, η πλειοψηφία τους καταψηφίζει το αίτημα για τη χρήση του Ακριδικού ταμείου διότι επιθυμούν αυτό να χρησιμοποιηθεί ως το αρχικό κεφάλαιο για την ίδρυση της Αγροτικής Τράπεζας[363].

Ένα μέρος του Τύπου της εποχής κατακρίνει τη συγκεκριμένη απόφαση καθώς τα έργα χαρακτηρίζονται ως πολύ σημαντικά και απαραίτητα για την πρόοδο ολόκληρου του νησιού[364]. Το επιχείρημα των εφημερίδων για τη σπουδαιότητα των έργων δεν αγνοείται από μία μερίδα πολιτευτών όπως είναι ο Νικόλαος Ρώσσος (εκλογικό διαμέρισμα Αμμοχώστου-Λάρνακας)[365]. Οι βουλευτές που αντιτάσσονται είναι πεπεισμένοι πως τα αποβαθρικά τέλη είναι αυτά τα οποία πρέπει να χρησιμοποιηθούν για το σκοπό αυτό. Αν και αντιλαμβάνονται πως τα περιορισμένα έσοδα της Κύπρου κάνουν απαραίτητη τη

---

[362] TNA, CO 69/19, Legislative council Cyprus minutes of the session of 1905, Address in reply to his Excellency's opening speech, 6 March 1905. TNA, CO 69/20, Legislative Council, Cyprus, minutes of the session of 1906, 2 April 1906. *Φωνή της Κύπρου,* «Βουλή. Αι λιμενικαί βελτιώσεις Λάρνακος. Θορυβώδεις συζητήσεις», 5/18 Ιουνίου 1904.

[363] Περισσότερα για το αίτημα ίδρυσης Αγροτικής Τράπεζας βλ. Χρίστος Κυπριακίδης, «Η ίδρυση της Αγροτικής Τράπεζας στην Κύπρο το 1906, ένα μακροχρόνιο αίτημα που απέτυχε», στο *Εταιρεία Κυπριακών σπουδών, Πρακτικά του Δ Διεθνούς Κυπρολογικού Συνεδρίου, 29 Απριλίου-3 Μαΐου 2008*, Λευκωσία 2012, σσ. 353-363.

[364] *Φωνή της Κύπρου,* «Και πάλιν το περίσσευμα», 21/2 Ιουνίου 1892. *Φωνή της Κύπρου,* «Τα εν Κύπρω προταθέντα λιμενικά έργα», 17/29 Ιουνίου 1892. *Σάλπιγξ,* «Περί λιμενικών έργων», 8 Αυγούστου 1892.

[365] Ο Νικόλαος Ρώσσος ήταν δικηγόρος και διετέλεσε μέλος του Νομοθετικού Συμβουλίου στο διάστημα 1886-1896, 1901-1906 και δήμαρχος της Λάρνακας για την περίοδο 1884-1908. Επίσης εξέδιδε την αγγλόφωνη εβδομαδιαία εφημερίδα *Cyprus* για την περίοδο 1891-1893, 1898-1899. Περισσότερα για τον Ρώσσο βλ. Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα «Ρώσσος Νικόλαος του Αντωνίου, 1893-1920», σ. 272.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

χρήση μέρους του Ακριδικού Ταμείου για τα λιμενικά έργα, επιμένουν πως το συγκεκριμένο Ταμείο πρέπει να εξαντληθεί για γεωργικούς σκοπούς[366].

Παρόμοια συζήτηση γίνεται λίγα χρόνια αργότερα, το 1906, όταν προτείνονται τα έργα στη Λάρνακα. Όπως αναφέρεται στο υποκεφ. *Β2ε.1. 28 χρόνια σε αναμονή: Η βελτίωση της ανεπαρκούς αποβάθρας της Λάρνακα το 1910*, το κόστος αυτών των λιμενικών έργων είναι τόσο αυξημένο που η κυβέρνηση εκτός από την αίτηση για δανειοδότηση από την Οθωμανική Τράπεζα, ζητεί και πάλι τη συνεισφορά από το Ακριδικό Ταμείο. Και αυτή όμως η προσπάθεια βρίσκει την άρνηση των πολιτευτών[367].

Η μόνη περίπτωση κατά την οποία εγκρίνεται η χρήση του Ακριδικού Ταμείου είναι για την υλοποίηση των λιμενικών έργων στην Αμμόχωστο (βλ. υποκεφ. *Β2δ. Λιμενικά έργα στην Αμμόχωστο, 1903-1905)* και για την ενίσχυση της χορηγίας της ακτοπλοϊκής σύνδεσης το 1900. Σε ότι αφορά την ακτοπλοϊκή σύνδεση αυτή γίνεται αρχικά κάθε δεκαπνεθήμερο με χορηγία της κυβέρνησης. Το 1900 η αποικιακή κυβέρνηση αποφασίζει η σύνδεση αυτή να γίνει εβδομαδιαία και ταυτόχρονα τα πλοία να ταξιδεύουν στις απέναντι ακτές (στη Βηρυτό) για να μεταφέρουν και εκεί εμπορεύματα. Για να υλοποιηθεί αυτή η απόφαση όμως, θα πρέπει να αυξηθεί η ετήσια χορηγία που λαμβάνει η εταιρεία που κάνει τη σύνδεση. Οι βουλευτές, παρόλο που αντιδρούν, στο τέλος ψηφίζουν την ενίσχυση της χορηγίας από το Ακριδικό Ταμείο[368]. Οι δύο αυτές περιπτώσεις υπερψηφίζονται γιατί σε αντίθεση με τις παλαιότερες η συνεισφορά του Ακριδικού Ταμείου δεν ξεπερνά τις £2.500.

Β4δ.3. Συζητήσεις για την εβδομαδιαία ατμοπλοϊκή σύνδεση

Στο νησί υπάρχει εβδομαδιαία ατμοπλοϊκή σύνδεση με την Αίγυπτο η οποία μεταφέρει το ταχυδρομείο, επιβάτες και εμπορεύματα. Η σύνδεση αυτή επιχορηγείται από τη βρετανική κυβέρνηση στο νησί από τα τέλη που εισπράττονται από τη φορολόγηση των πλοίων (βλ. Μέρος Γ΄). Σε κάθε ανανέωση του συμβολαίου των ατμοπλοϊκών εταιρειών που κάνουν τη σύνδεση, η κυβέρνηση ζητά τη ψήφο των πολιτευτών για την έγκριση της σχετικής

[366] *Φωνή της Κύπρου,* «Διάγγελμα της Α. Ε του Μ. Αρμοστού αναγνωσθέν εν τω Νομοθ. Συμβουλίω κατά την συνεδρίασιν της παρελθούσης Πέμπτης», 5/17 Μαρτίου 1892. *Φωνή της Κύπρου*, «Και πάλιν το περίσσευμα», 21/2 Ιουνίου 1892. *Αλήθεια*, «Νομοθετικόν Συμβούλιον», 4/16 Ιουνίου 1892. *Φωνή της Κύπρου,* «Τα εν Κύπρω προταθέντα λιμενικά έργα», 17/29 Ιουνίου 1892. *Ευαγόρας,* «Βουλή», 18/30 Ιουνίου 1892. *Αλήθεια*, «Νομοθετικόν Συμβούλιον», 28/9 Ιουνίου 1892. *Σάλπιγξ*, «Περί λιμενικών έργων», 8 Αυγούστου 1892. *Νέον Έθνος,* «Νομοθετικόν Συμβούλιον Συνεδρίασις 7ης Απριλίου 1892», 22/4 Μαΐου 1892.

[367] TNA, CO 69/20, Legislative Council, Cyprus, minutes of the session of 1906, 2 April 1906, 3 April 1906. TNA, CO 69/21, Legislative council, Cyprus, Minutes of the Session of 1907, 19 Μαρτίου 1907.

[368] TNA, CO 69/133, Fourth session of the fourth Legislative Council of Cyprus, resolution moved by the chief secretary with regard to a coasting service, 4 April 1900.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΗ ΙΩΤΟΥ

χορηγίας. Στις συζητήσεις αυτές οι βουλευτές ζητούν από την κυβέρνηση να μεριμνήσει για την εξασφάλιση ικανοποιητικού χώρου για τα κυπριακά προϊόντα στα πλοία και συχνά εκφράζουν τη δυσαρέσκειά τους για το περιεχόμενο του συμβολαίου αλλά και για την επιλογή της εκάστοτε ατμοπλοϊκής εταιρείας.

Χαρακτηριστική συζήτηση για το θέμα αυτό γίνεται το 1897 όταν η κυβέρνηση ζητά από τους βουλευτές να ψηφίσουν τη συμπλήρωση της χορηγίας από το Surplus Field Watchmen Fund. Παρόλο που το αίτημα εγκρίνεται, οι βουλευτές σημειώνουν τη διαφωνία τους με το συμβόλαιο το οποίο υπογράφεται ανάμεσα στην Κυβέρνηση και την Bell's Asia Minor. Αιτία της διαφωνίας είναι η επιλογή της εν λόγω ατμοπλοϊκής εταιρείας η οποία ζητά αύξηση της χορηγίας. Καθώς όμως αντιλαμβάνονται την εξαιρετική σημασία που έχει για το κυπριακό εξωτερικό εμπόριο αυτή η σύνδεση (βλ. Μέρος Γ΄) οι βουλευτές προχωρούν στην έγκρισή του[369].

Β4δ.4. Η συζήτηση για την κατάργηση των λιμενικών τελών

Το 1888 οι ατμοπλοϊκές εταιρείες Austrian Lloyd και Messageries Maritimes απειλούν με τον τερματισμό της άφιξής τους στο νησί διότι θεωρούν πως τα λιμενικά τέλη που πληρώνουν σε αυτό είναι αυξημένα σε σχέση με όσα καταβάλλουν σε άλλα λιμάνια. Ως εκ τούτου το 1888 μειώνονται τα τέλη και δέκα χρόνια αργότερα αρχίζει η συζήτηση για την κατάργησή τους[370]. Ειδικότερα, το 1898 η βρετανική κυβέρνηση στο νησί προτείνει στο Νομοθετικό Συμβούλιο την κατάργηση των λιμενικών τελών και την αύξηση των αποβαθρικών. Σύμφωνα με την κυβέρνηση αυτό θα φέρει ικανοποιητικά έσοδα για να καλύψουν το κόστος της χορηγίας για την εβδομαδιαία σύνδεση με την Αίγυπτο. Κατά την κυβέρνηση η κατάργηση των λιμενικών θα αυξήσει το ενδιαφέρον των ατμοπλοϊκών εταιρειών για ανάληψη της εβδομαδιαίας σύνδεσης με την Αίγυπτο. Επίσης θα προσελκύσει περισσότερες ατμοπλοϊκές εταιρείες στο νησί και θα βοηθήσει στην μετατροπή της Κύπρου σε διαμετακομιστικό κέντρο[371].

Οι βουλευτές που αντιτίθενται στην πρόταση σημειώνουν πως η κατάργηση των λιμενικών τελών θα επιφέρει κέρδος μόνο στις ατμοπλοϊκές εταιρίες οι οποίες πληρώνουν τα λιμενικά. Αντίθετα, η αύξηση των αποβαθρικών τελών θα δυσκολέψει τους ντόπιους εμπόρους αφού είναι αυτοί που επωμίζονται τα τέλη. Θεωρούν πως τα επιχειρήματα της

[369] TNA, CO 69/10, First session of the fourth Legislative Council of Cyprus, draft address in reply to H. E'S speech , Council in Committee, 2 March 1897,
[370] TNA, CO 69/3, Minutes of the proceedings of the Legislative Council, Second session of the second Legislative Council, 8 March 1888. *Φωνή της Κύπρου,* «Πρακτικά του νομοθετικού συμβουλίου της Κύπρου», 5/17 Μαρτίου 1888.
[371] TNA, CO 69/11, Second Session of the fourth Legislative Council of Cyprus, 30 May 1898.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

κυβέρνησης για την προσέλκυση περισσότερων εταιρειών δε θα επαληθευτούν, αφού ανεξάρτητα από την ύπαρξη ή μη των λιμενικών τελών, οι ατμοπλοϊκές εταιρείες θα συνεχίσουν να έρχονται στο νησί όταν υπάρχει ικανοποιητικός όγκος φορτίου. Οι βουλευτές σημειώνουν πως τα λιμενικά τέλη είναι ήδη από το 1888 μειωμένα και δε δημιουργούν πρόβλημα ούτε προκαλούν τα παράπονα των εταιρειών. Αντίθετα, για την καταβολή των αποβαθρικών τελών διατυπώνονται ήδη από το 1879 παράπονα[372].

Τελικά το 1900 καταργούνται τα λιμενικά τέλη και αντικαθίστανται από τα αποβαθρικά τα οποία μετατρέπονται σε μόνιμα τέλη εισαγωγής και εξαγωγής για συγκεκριμένα προϊόντα στα λιμάνια Καραβοστασίου, Λάρνακας, Λεμεσού, Πάφου, Αμμοχώστου Κερύνειας και Ζυγίου, ενώ σταδιακά επεκτείνονται και σε άλλα λιμάνια[373]. Τα τέλη πληρώνονται κατά το ήμισυ από τον εισαγωγέα ή εξαγωγέα του εμπορεύματος και από τον ιδιοκτήτη ή πράκτορα του ατμόπλοιου ή του πλοίου[374].

Β4δ.5. Καταψήφιση των έργων λόγω καχυποψίας

Τον Μάιο του 1904, ένα χρόνο πριν από την ολοκλήρωση των λιμενικών έργων στην Αμμόχωστο, ο Αρμοστής καταθέτει πρόταση στο Νομοθετικό Συμβούλιο για μετατροπή της Αμμοχώστου σε διαμετακομιστικό σταθμό. Κατά τον Αρμοστή η Αμμόχωστος είναι ιδανική, καθώς η εντός των τειχών πόλη παρέχει ασφάλεια και έλεγχο τόσο από την ξηρά όσο και από τη θάλασσα. Η έγκριση της πρότασης θα επιτρέψει στους εμπόρους να κατασκευάσουν αποθήκες και να μετατρέψουν την Αμμόχωστο σε ελεύθερο λιμάνι. Η πλειοψηφία των μελών του Νομοθετικού Συμβουλίου διαφωνεί με την πρόταση της κυβέρνησης διότι εκτιμούν πως η Αμμόχωστος δε θα μπορέσει να επιβιώσει από τον ανταγωνισμό με τα υφιστάμενα διαμετακομιστικά κέντρα της ανατολικής Μεσογείου (π.χ. Αλεξάνδρεια)[375]. Αντιμετωπίζουν με καχυποψία τις πραγματικές προθέσεις της κυβέρνησης η οποία γνωρίζει τις υπηρεσίες που ήδη προσφέρονται από τα διαμετακομιστικά κέντρα της περιοχής. Θεωρούν πως η Βρετανία προσπαθεί να

---

[372] Ενδεικτικά βλ. *Φωνή της Κύπρου,* «Ο Σιδηρόδρομος και η επιστολή του Υπουργού. Ματαίωσις μιας έτι ελπίδος», 27/8 Νοεμβρίου 1893. *Αλήθεια,* «Είναι ανάγκη να γείνη τι δια τον λιμένα της Πάφου», 3/15 Φεβρουαρίου 1894. *Φωνή της Κύπρου*, «Τι γίνονται τα χρήματα των αποβαθρών;», 9/21 Δεκεμβρίου 1894. *Αλήθεια,* «Υπόμνημα επιδοθέν υπό της επαρχιακής επιτροπής Λεμησσού εις τον βουλευτήν Sir Albert Rollit», 11 Μαρτίου 1899. *Αλήθεια*, «Δελτίον», 8 Απριλίου 1899. TNA, CO 69/11, Second session of the fourth Legislative Council of Cyprus, 30 May 1898. TNA, CO 69/12, 1899, Third session of the fourth Legislative Council, 23 June 1899, 30 June 1899, 1 July 1899.

[373] *The Cyprus Gazette, no. 692, Friday 1st March 1901*, no. 5497, Wharfage Dues.

[374] TNA, CO 69/11, Second session of the fourth Legislative Council of Cyprus, 30 May 1898. TNA, CO 69/12, 1899, Third session of the fourth Legislative Council, 23 June 1899, 30 June 1899, 1 July 1899. *Φωνή της Κύπρου,* «Ειδήσεις της Εβδομάδος: τα λιμενικά τέλη. Άρσις αυτών», 17/30 Νοεμβρίου 1900. *The Cyprus Gazette, no. 692, Friday 1st March 1901*, no. 5497, Wharfage Dues.

[375] TNA, CO 69/18, Legislative council Cyprus minutes of the session of 1904, Resolution Development of entrepot trade, 31 May 1904.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

εξασφαλίσει μία διαμετακομιστική αποθήκη στην περιοχή η οποία θα φέρει κέρδος μόνο στους Βρετανούς, ενώ οι Κύπριοι θα επιβαρυνθούν απλώς με το κόστος του έργου[376]. Για τους λόγους αυτούς η πρόταση καταψηφίζεται.

Σύμφωνα όμως με τις εκτιμήσεις των Βρετανών, η καταψήφιση των δημοσίων έργων από τους ελληνοκύπριους βουλευτές οφείλεται και σε ακόμη ένα λόγο. Η έγκριση και ψήφιση δημοσίων έργων καθιστά αυτομάτως την παρουσία των Βρετανών στην Κύπρο μόνιμη. Κατά τους Βρετανούς, οι ελληνοκύπριοι βουλευτές είναι πεπεισμένοι πως όσα περισσότερα δημόσια έργα γίνονται στο νησί (τα οποία προσφέρουν κέρδος και όφελος στους Βρετανούς) τόσο πιο λίγες πιθανότητες υπάρχουν να φύγουν από την Κύπρο. Έτσι, η Ένωση με την Ελλάδα πηγαίνει ένα βήμα πιο μακριά και η Βρετανία στερεώνει σε ακόμη πιο γερά θεμέλια την παρουσία της στο νησί[377].

Περισσότερο από είκοσι χρόνια αργότερα μια μερίδα πολιτευτών είναι και πάλι αρνητική απέναντι στις προθέσεις της κυβέρνησης. Το 1926 ο Αρχιτελώνης καταθέτει στο Νομοθετικό Συμβούλιο πρόταση για λιμενικές βελτιώσεις στη Λάρνακα, την Αμμόχωστο, τη Λεμεσό, την Κερύνεια, την Πάφο, το Καραβοστάσι και τις Χελώνες εξαιτίας της αυξημένης εμπορικής και λιμενικής κίνησης που προκύπτει μεταπολεμικά (βλ. υποκεφ. *Β2στ. Οι τελευταίες προσπάθειες: Οι προτάσεις Vaughan–Lee*). Το συνολικό κόστος των έργων εκτιμάται στις £250.000 και για τη χρηματοδότηση προτείνεται η δανειοδότηση από το Αυτοκρατορικό Ταμείο[378]. Παρόλο που στο τέλος η πρόταση ψηφίζεται, έχει ενδιαφέρον να εξεταστούν τα επιχειρήματα των πολιτευτών που την καταψηφίζουν.

Ειδικότερα, κατά τη διάρκεια της συζήτησης ο έμπορος και βουλευτής Λουκής Ζ. Πιερίδης[379] (εκλογικό διαμέρισμα Λάρνακας) καταψηφίζει την πρόταση επειδή η κυβέρνηση έχει αρνηθεί να υλοποιήσει τις προτάσεις του τμήματος Δημοσίων Έργων που έχουν κατατεθεί πριν από λίγους μήνες για επέκταση της σιδερένια αποβάθρας της Λάρνακας. Σύμφωνα με τους Λαρνακείς οι οποίοι εκπροσωπούνται από τον Πιερίδη, τα

[376] *Φωνή της Κύπρου,* «Βουλή. Η Αμμόχωστος διαμετακομιστική αποθήκη. Ψήφισμα της κυβερνήσεως. Η στάσις των αιρετών μελών», 22/4 Ιουνίου 1904 .
[377] TNA, BT 188/262, from the Governor of Cyprus to the Secretary of State for the Colonies, 4 September 1929.
[378] TNA, CO 69/37, Minutes of the Legislative Council, Resolution by Chief Collector of customs, 22 February 1926.
[379] Ο Πιερίδης αναλαμβάνει το 1911 τον εμπορικό οίκο της οικογένειάς του. Στο διάστημα 1925-1930 είναι μέλος του Νομοθετικού Συμβουλίου. Διετέλεσε πρόξενος της Γερμανίας (1911-1912) και της Σουηδίας (1911-1933) στη Λάρνακα. Εκ των ιδρυτών του Ταμιευτηρίου Λάρνακος, του περιοδικού *Κυπριακά Χρονικά*, της εφημερίδας *Ισότης* (1926-1931) κ.ά. Περισσότερα για τον Λουκή Πιερίδη βλ. Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα «Πιερίδης Λουκής του Ζήνωνος, 1865-1933», σσ. 259-260.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

έργα που προτείνονται από τον Vaughan–Lee αποσκοπούν στην περαιτέρω ανάπτυξη της Αμμοχώστου και στη μετατροπή της σε λιμενικό και εμπορικό κέντρο. Αυτό θα έχει σοβαρές επιπτώσεις στο εμπόριο και στην κίνηση της Λάρνακας η οποία ήδη βιώνει τις επιπτώσεις των λιμενικών έργων στην Αμμόχωστο που έχουν ολοκληρωθεί το 1905 (βλ. υποκεφ. *Β2δ. Λιμενικά έργα στην Αμμόχωστο, 1903-1905* και Μέρος Γ΄). Κατά τους Λαρνακείς η κυβέρνηση πρέπει να στραφεί στην πόλη τους και να υλοποιήσει και εκεί έργα υψηλών τεχνικών απαιτήσεων ως αντιστάθμισμα των έργων στην Αμμόχωστο. Εκτιμούν εξάλλου πως η λιμενική και εμπορική κίνηση στη Λάρνακα είναι αρκετή για να δικαιολογήσει αυτή τη δαπάνη[380]. Όπως όμως παρουσιάζεται στο Μέρος Γ΄ αυτό δεν ισχύει καθώς αυτή την περίοδο η Λάρνακα έχει ήδη χάσει την πρωτοκαθεδρία της στο εμπόριο.

Η πρόταση καταψηφίζεται και από τον Γεώργιο Χατζηπαύλου[381] (διαμέρισμα Μόρφου-Λεύκας) ο οποίος θεωρεί πως τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο τα λιμενικά έργα είναι «*πολυτέλεια»*. Παραδέχεται πως στα λιμάνια υπάρχουν δυσκολίες αλλά αυτό ούτε εμποδίζει τη λειτουργία τους ούτε και δικαιολογεί το επιπλέον οικονομικό βάρος που θα επωμιστούν οι Κύπριοι φορολογούμενοι. Θεωρεί πως τα λιμενικά έργα στην Αμμόχωστο δε θα φέρουν τα αναμενόμενα κέρδη και συνεπώς δε θα υπάρχουν αρκετά έσοδα για να αποπληρωθεί το επικείμενο δάνειο[382]. Είναι προφανές πως ο Χατζηπαύλου δεν αντιλαμβάνεται πως η βελτίωση της τεχνολογίας των πλοίων και η αύξηση της εμπορικής και λιμενικής κίνησης που έχει προκύψει μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο είναι τόση που κάνει επιβεβλημένα τα έργα στην Αμμόχωστο (βλ. Μέρος Γ΄).

Ο δικηγόρος Παναγιώτης Λ. Κακογιάννης[383] (διαμέρισμα Λεμεσού) καταψηφίζει και αυτός την πρόταση διότι σε αυτήν δεν συμπεριλαμβάνονται εκτεταμένα λιμενικά έργα στη Λεμεσό. Θεωρεί πως επειδή η Λεμεσός είναι εκείνη την περίοδο το κύριο εξαγωγικό λιμάνι του νησιού (βλ. Μέρος Γ΄) τα έργα είναι επιβεβλημένα. Ο έμπορος και δικηγόρος

---

[380] ΚΑΚ, SA1/1601/1907/1, Υπόμνημα των κατοίκων Λάρνακος περί των λιμενικών έργων, προς την Αυτού εξοχότητα τον Κυβερνήτην της Κύπρου και προς τα έντιμα μέλη του Νομοθετικού Συμβουλίου, 5 Ιανουαρίου 1926.

[381] Ο Γεώργιος Χατζηπαύλου είναι δάσκαλος, δικηγόρος και μέλος του Νομοθετικού Συμβουλίου στο διάστημα 1925-1931. Κατά τα Οκτωβριανά του 1931 συλλαμβάνεται και εξορίζεται έως το 1946. Περισσότερα για τον Γ. Χατζηπαύλου βλ. Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα «Χατζηπαύλου Γεώργιος του Παύλου, 1884-1967», σ. 336.

[382] TNA, CO 69/37, Minutes of the Legislative Council, Resolution by Chief Collector of customs, 22 February 1926.

[383] Ο Κακογιάννης είναι δικηγόρος και μέλος του Νομοθετικού Συμβουλίου για την περίοδο 1925-1930. Περισσότερα βλ. στο Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα «Κακογιάννης Παναγιώτης του Λοΐζου, 1893-1980», σ.105.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Στέλιος Παυλίδης[384] του εκλογικού διαμερίσματος Κτήματος, καταψηφίζει επίσης την πρόταση διότι κατά τη γνώμη του το ενδιαφέρον της κυβέρνησης για την Αμμόχωστο δεν μπορεί να δικαιολογηθεί. Σημειώνει πως στο νησί υπάρχουν λιμάνια χωρίς καθόλου λιμενικές υπηρεσίες για τα οποία όμως η φροντίδα είναι πολύ λιγότερη. Προφανώς αναφέρεται στο λιμάνι της Πάφου το οποίο με βάσει τα προτεινόμενα από τον Vaughan–Lee έργα θα συνεχίσει να χρησιμοποιείται μόνο από ατμόπλοια (βλ. υποκεφ. *Β2στ. Οι τελευταίες προσπάθειες: Οι προτάσεις Vaughan–Lee*)[385]. Παρόλο που είναι κατανοητή η επιθυμία του να βελτιωθούν τα περιφερειακά λιμάνια, εντούτοις δεν αντιλαμβάνεται πως ο όγκος της εμπορικής και λιμενικής κίνησης στην Αμμόχωστο είναι πολλαπλάσιος από εκείνον στην Πάφο και ως εκ τούτου το κόστος των έργων δεν μπορεί να δικαιολογηθεί.

Με εξαίρεση τους επτά ελληνοκύπριους βουλευτές που καταψηφίζουν την πρόταση, οι υπόλοιποι 16 την υπερψηφίζουν εκτιμώντας πως τα έργα θα φέρουν θετικά αποτελέσματα τόσο για το εμπόριο όσο και για τα έσοδα της Κύπρου. Η συγκεκριμένη όμως συζήτηση φανερώνει πως για την πλειοψηφία των ελληνοκυπρίων πολιτευτών η κυβέρνηση μεροληπτεί υπέρ της Αμμοχώστου. Είναι αντιληπτό πως για ορισμένους βουλευτές δεν είναι κατανοητός ο μηχανισμός λήψης αποφάσεων από τους Βρετανούς. Δεν έχουν αντιληφθεί πως η βρετανική κυβέρνηση για να εγκρίνει τα έργα πρέπει αυτά να πληρούν κάποιες προϋποθέσεις: να είναι απαραίτητα, να μπορούν να χρηματοδοτηθούν από τα έσοδα του νησιού, να αποσβηστεί το κόστος κατασκευής τους και να συνεχίσουν να χρησιμοποιούνται μελλοντικά (κριτήρια 1,2,3, και 4). Για τη βρετανική κυβέρνηση δεν αρκεί να υπάρχει κίνηση σε ένα λιμάνι. Αυτή η κίνηση πρέπει να είναι ικανοποιητική και να αποφέρει αρκετά έσοδα που θα αποπληρώσουν το έργο.

Η συζήτηση αυτή δείχνει ακόμα την αδυναμία ορισμένων αιρετών μελών του Νομοθετικού Συμβουλίου να προσπεράσουν τα προσωπικά οικονομικά τους συμφέροντα, ως έμποροι σε επαρχίες στις οποίες δεν προτείνονται εκτεταμένα έργα. Μαζί με αυτό αδυνατούν να ξεπεράσουν και τον τοπικισμό τους και να προχωρήσουν στην έγκριση λιμενικών έργων που μακροπρόθεσμα θα φέρουν κέρδη σε ολόκληρη την Κύπρο. Ο πόθος για επανεκλογή και αύξηση των τοπικών ψήφων είναι μία από τις αιτίες που προκαλεί τη συγκεκριμένη στάση. Αυτή η προσήλωση στον τοπικισμό και ο ανταγωνισμός με τις άλλες

[384] Ο Παυλίδης είναι έμπορος και δικηγόρος. Είναι ο πρώτος Κύπριος που το 1943 καταλαμβάνει το αξίωμα του γενικού εισαγγελέα. Μέλος του Νομοθετικού Συμβουλίου κατά την περίοδο 1925-1927. Περισσότερα για τον Παυλίδη βλ. Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα «Παυλίδης Στέλιος του Δημοσθένους, 1892-1968», σ. 243.

[385] TNA, CO 69/37, Minutes of the Legislative Council, Resolution by Chief Collector of customs, 22 February 1926.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΑΠΙΣΤΟΥ

παραλιακές πόλεις εις βάρος του γενικότερου καλού, σημειώνεται και από τους ίδιους τους βρετανούς αξιωματούχους οι οποίοι την καταγράφουν ως μια από τις αιτίες που μια μερίδα πολιτευτών καταψηφίζει τα έργα[386].

Αυτό αντικατοπτρίζεται και στα σχόλια των ανταποκριτών της εφημερίδας *Νέος Κυπριακός Φύλαξ* στη Λάρνακα και την Αμμόχωστο. Κατά τον ανταποκριτή της Λάρνακας οι γνώμες και οι απόψεις των πολιτευτών για το ζήτημα δεν έχουν σοβαρότητα. Συγκεκριμένα γράφει: «*έκαστος εκ των βουλευτών απέβλεψε φαίνεται εις ιδία ατομικά ή κομματικά συμφέροντα ή εις κακώς εννοούμενα τοπικά τοιαύτα του διαμερίσματός του. Το γενικόν καλόν τελείως παρωράσθη υπ' αυτών*». Αντίθετα, ο ανταποκριτής Βαρωσίων επικροτεί το Νομοθετικό Συμβούλιο που υπερψηφίζει την πρόταση η οποία προβλέπει περαιτέρω έργα υψηλών τεχνικών απαιτήσεων στην Αμμόχωστο[387].

Βέβαια δεν μπορεί να αγνοηθεί πως για τη μεγαλύτερη μερίδα των πολιτευτών η ανάγκη διασφάλισης της οικονομικής ευημερίας του λαού είναι απαραίτητη. Εξάλλου τον Απρίλιο του 1912 ανάμεσα στους λόγους για τους οποίους παραιτούνται οι ελληνοκύπριοι βουλευτές και καλούν το λαό σε συλλαλητήρια είναι το αίτημα για χρήση των εσόδων της Κύπρου μόνο για τις δικές της ανάγκες (και όχι για την καταβολή του Φόρου)[388]. Συνεπώς, πέρα από τα πολιτικά και συνταγματικά θέματα, οι βουλευτές αναζητούν και τους τρόπους εκείνους με τους οποίους θα βελτιωθούν οι οικονομικές συνθήκες της Κύπρου. Ο βαθμός όμως που αυτές τους οι ενέργειες προσπερνούν τα προσωπικά και τοπικά συμφέροντα είναι διαφορετικός για τον κάθε πολιτευτή. Για κάποιους από αυτούς ο τοπικισμός και η ψηφοθηρία είναι πολύ μεγαλύτερη και αφήνει το στίγμα της στις καταψηφίσεις σημαντικών λιμενικών έργων.

[386] TNA, CO 67/216/2, Minutes by W. P. Ellis, 11 May 1925.
[387] *Νέος Κυπριακός Φύλαξ,* «Ανταποκρίσεις», 3 Μαρτίου 1926.
[388] Για την παραίτηση των μελών του Νομοθετικού Συμβουλίου βλ. την αλληλογραφία στο φάκελο TNA, FCO 141/2351.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΑΤΙΩΤΟΥ

Μέρος Γ΄: Εξωτερικό εμπόριο και λιμενική κίνηση

Στόχοι

Το Μέρος Γ΄ χωρίζεται σε τρία κεφάλαια. Στο κεφάλαιο *Το εξωτερικό εμπόριο: εισαγωγές και εξαγωγές* παρουσιάζεται το εξωτερικό εμπόριο της Κύπρου. Αναλύονται τα στατιστικά στοιχεία που αφορούν τις εισαγωγές και εξαγωγές, τα κυριότερα προϊόντα που εισάγονται και εξάγονται, οι εμπορικοί εταίροι και το εμπορικό ισοζύγιο της Κύπρου. Στο κεφάλαιο *Τα σημαντικά εμπορικά λιμάνια: Λάρνακα, Αμμόχωστος, Λεμεσός* αναλύονται τα ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία που σχετίζονται με την εμπορική και λιμενική κίνηση των λιμανιών και παρουσιάζονται οι επιπτώσεις αυτής της κίνησης στην οικονομική ζωή των παραλιακών πόλεων. Τέλος, στο τρίτο κεφάλαιο *Εξωτερικό εμπόριο και λιμενική κίνηση: διαπιστώσεις και συγκρίσεις,* συγκρίνεται η εμπορική και λιμενική κίνηση των κυριότερων εμπορικών λιμανιών του νησιού (Λάρνακα, Λεμεσός, Αμμόχωστος) με εκείνη των λιμανιών της νοτιοανατολικής Μεσογείου. Ο στόχος της σύγκρισης είναι να διαφανεί η εμπορική σπουδαιότητα της Κύπρου στο γεωγραφικό της περιβάλλον. Τέλος, εξετάζεται ο βαθμός στον οποίο τα λιμενικά έργα (η πορεία των οποίων παρουσιάζεται στο Μέρος Β΄) βοηθούν στην εμπορική και λιμενική ανάπτυξη των ιδίων των λιμανιών και στην εμπορική ανάπτυξη ολόκληρης της αποικίας.

Κεφάλαιο Γ1: Το εξωτερικό εμπόριο: εισαγωγές και εξαγωγές

Γ1α. Περιγραφή προϊόντων και στατιστικά δεδομένα

Στο σύνολο της υπό μελέτη περιόδου, η βάση της κυπριακής οικονομίας είναι η γεωργία[389]. Η Κύπρος, όπως όλες οι γεωργικές μη βιομηχανοποιημένες οικονομίες[390], παράγει και εξάγει κυρίως γεωργικά προϊόντα με ποσοστά που ξεπερνούν το 73% του συνόλου των εξαγωγών- και εισάγει βιομηχανοποιημένα επεξεργασμένα προϊόντα (βλ. Διάγραμμα 8 και Διάγραμμα 9)[391]. Τα ποσοστά των επεξεργασμένων-βιομηχανοποιημένων προϊόντων αυξάνονται πολύ αργά καθώς η κυπριακή οικονομία

[389] Ακόμη και μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο η βάση της κυπριακής οικονομίας παραμένει η γεωργία. Περισσότερα για αυτό βλ. *Cyprus Annual Report for1949*, Nicosia 1950, σ. 9. Demetris Christodoulou, *ό.π.* Χρήστος Αλεξάνδρου, «Η κατάσταση της Κυπριακής γεωργίας κατά την πρώιμη φάση της Αγγλοκρατίας (1878-1900)», στο Γιώργος Γεωργής (επιμ.), *Ιστορία του Κυπριακού Συνεργατικού Κινήματος,* τόμος Α΄, Λευκωσία 2015, σσ. 117-143. Χαράλαμπος Μπακιρτζής (επιμ.), *Τα πρώτα χρόνια του Τμήματος Γεωργίας και η αγροτική ύπαιθρος*, υπό έκδοση.

[390] Τον 19^{ο} αιώνα οι μη βιομηχανοποιημένες οικονομίες εξάγουν τρόφιμα όπως σταφίδα, σιτάρι, κριθάρι, ξερά φρούτα κ.ά. Περισσότερα για αυτό βλ. Elena Frangakis, *ό.π.*, σ. 268.

[391] Δεν υπάρχουν συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία για τις ομάδες των εισαγόμενων προϊόντων πριν από το 1892. Στο Διάγραμμα 9 παρατηρούμε μείωση των εισαγωγών βιομηχανοποιημένων προϊόντων στο διάστημα 1902-1904 όταν λόγω της ξηρασίας ο πληθυσμός αναγκάζεται να εισάγει μεγάλες ποσότητες δημητριακών για να καλύψει τις βασικές του ανάγκες. Αυτό επιβεβαιώνεται και από το Διάγραμμα 12 όπου κατά τα έτη αυτά το αλεύρι είναι το κύριο εισαγωγικό προϊόν. Στατιστικά στοιχεία για αυτό βλ. *Cyprus Blue Book, 1901-1905*, Nicosia 1906.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

παραμένει προσηλωμένη στη γεωργική παραγωγή και η βιομηχανική ανάπτυξη και παραγωγή έως τη δεκαετία του 1920 είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Στο σύνολο της υπό μελέτη περιόδου, η εικόνα αυτή δεν αλλάζει παρά ελάχιστα με τη λειτουργία μικρών βιομηχανιών[392] των οποίων η πλειοψηφία είναι εκκοκκιστήρια βάμβακος, παραγωγή οικοδομικών υλικών (τούβλα), λατομεία γύψου, οινοβιομηχανίες, σαπωνοποιεία, τυροκομεία και παρασκευή μακαρονιών. Η πιο σημαντική βιομηχανία από άποψη αξίας παραγωγής και αριθμού εργαζομένων είναι η καπνοβιομηχανία (βλ. Πίνακα 3). Έτσι, τα βιομηχανοποιημένα προϊόντα με ποσοστά που ξεπερνούν κατά μέσο όρο το 46,32% του συνόλου των εισαγωγών είναι στο σύνολο του υπό μελέτη διαστήματος, το κυρίαρχο εισαγόμενο είδος.

Ο χαρακτήρας του κυπριακού εξωτερικού εμπορίου (εξαγωγή πρώτων υλών και εισαγωγή βιομηχανοποιημένων προϊόντων) παραμένει ο ίδιος ήδη από την εποχή της βιομηχανικής επανάστασης. Με την άφιξη των Βρετανών αυτό που αλλάζει είναι η αύξηση των εμπορικών δραστηριοτήτων[393]. Το πρώτο έναυσμα για τη σταδιακή βελτίωση των εμπορικών συναλλαγών από το 1878 και έπειτα το δίνει η κατάργηση των οθωμανικών νομισμάτων και η υιοθέτηση της λίρας[394]. Αυτό φέρνει τη σταθερότητα στις εμπορικές

---

[392] David Athelstane Percival, *Cyprus Census of Population and Agriculture 1946, Report*, Nicosia 1949, σσ. v-vii. Για τα μεταλλεία βλ. Παντελής Βαρνάβα, *Τα μεταλλεία της Κύπρου, Ιστορική αναδρομή*, Λευκωσία 1993 και David Lavender, *ό.π.*

[393] Από το 1861 έως το 1877 ο όγκος των εμπορικών συναλλαγών αυξάνεται κατά 59%. Στα αμέσως επόμενα αντίστοιχα έτη (1878-1894) της Αγγλοκρατίας η αύξηση είναι ακόμη μεγαλύτερη και φτάνει το 75,7%. Συνεπώς, παρόλο που δεν αλλάζει το είδος του εμπορίου, η εμπορική δραστηριότητα σταδιακά αυξάνεται (βλ. Διάγραμμα 6). Παρόλο που έχουμε παλαιότερα στατιστικά στοιχεία, από το 1861 και έπειτα τα στατιστικά που έχουμε είναι συνεχή, μέχρι την έναρξη της περιόδου της Αγγλοκρατίας. Οι πηγές μας για τα στοιχεία αυτής της περιόδου είναι: Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Commercial Report Vice-Consul White of the Island of Cyrus for the year 1862*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report, General and Statistical, by Mr. Vice-Consul White, Cyprus, January 16, 1863.* Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report of Mr. Vice-Consul White on the trade of Cyprus for the year* 1863. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Consul Colnaghi on the Trade of Cyprus for the year 1864*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Vice Consul Sandwith on the trade and commerce of Cyprus for the year 1868*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Vice Consul Sandwith on the trade and commerce of Cyprus during the year 1869*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Consul Lang on the shipping and commerce of the island of Cyprus for the year 1871.* Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Larnaca, Report by Acting Consul Riddell on the trade and commerce of Cyprus for the year 1874*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Acting- Consul Riddell on the trade and commerce of Cyprus for the year 1875.* Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Larnaca. Report by Acting Consul Pierides on the trade and commerce of Cyprus for the year 1876.* Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus. Report by Consul Watkins on the trade and commerce of the island of Cyprus for the year 1877*. Προξενική έκθεσις του έτους 1872 στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.,* σσ. 130-148. Προξενική έκθεσις του έτους 1874, στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.,* σσ. 157-173.

[394] Χριστοφής Οικονομίδης, «Η ιστορία του χρήματος στην Κύπρο (1571-1960)», στο Εταιρεία Κυπριακών Σπουδών, *Πρακτικά του δεύτερου διεθνούς κυπρολογικού συνεδρίου*, τ. Γ΄, Λευκωσία 1987, σσ. 609-610, 612-615.

συναλλαγές στο νησί και αυτομάτως την αύξησή τους[395]. Αυτή η άνοδος ενισχύεται και από τη γενικότερη ανάπτυξη των εμπορικών συναλλαγών διεθνώς[396].

Κοιτάζοντας πίσω από τους αριθμούς, τα κύρια εξαγωγικά προϊόντα στο διάστημα 1878-1927[397] είναι τα χαρούπια, η σταφίδα, το κρασί (η κουμανταρία και το κοινό ή μαύρο κρασί[398]), το σιτάρι και το κριθάρι (βλ. Διάγραμμα 10). Τα χαρούπια είναι το κύριο εξαγωγικό προϊόν του νησιού[399] και κατέχουν το 24,71% της συνολικής αξίας των εξαγωγών στο διάστημα 1878-1927. Το δεύτερο σε αξία προϊόν είναι τα δημητριακά (σιτάρι και κριθάρι) με ποσοστό 13,07% (βλ. Διάγραμμα 11). Όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 10, παρόλο που τα χαρούπια είναι το κύριο εξαγωγικό προϊόν κατά τα έτη 1881[400], 1886-1887, 1889-1891, 1898-1899, 1904-1906 και 1907-1909, οι εξαγωγές σε σιτάρι και κριθάρι είναι μεγαλύτερες σε αξία. Αυτό οφείλεται κυρίως σε δύο παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν έντονα την εικόνα του εξαγωγικού εμπορίου: στις καιρικές συνθήκες οι οποίες ευνοούν τη σοδειά των δημητριακών και οδηγούν σε πλεονασματική

---

[395] Rolandos Katsiaounis, *ό.π.*, σ. 174.

[396] Halil Inalcik and Donald Quataert (eds), *ό.π.*, σ. 771. Κατά τον 19ο αιώνα οι εμπορικές συναλλαγές αυξάνονται πενήντα φορές (σε σχέση με τον προηγούμενο αιώνα).

[397] Τα κύρια εξαγωγικά και εισαγόμενα προϊόντα εντοπίζονται από την καταμέτρηση της συνολικής αξίας όλων των εξαγωγικών και εισαγωγικών προϊόντων στο υπό μελέτη διάστημα. Χρησιμοποιούνται εκείνα τα προϊόντα που έχουν τα μεγαλύτερα ποσοστά στο σύνολο των εισαγωγών και εξαγωγών.

[398] Το καλής ποιότητας κρασί είναι η κουμανταρία. Το κοινό κρασί έχει τη γεύση της πίσσας διότι τα βαρέλια στα οποία φυλάγεται είναι πασαλειμμένα με πίσσα. Με τα χρόνια βέβαια μειώνεται η γεύση της πίσσας και βελτιώνεται η ποιότητα του κυπριακού κρασιού. Το κοινό κρασί εξάγεται κυρίως στην Αίγυπτο, τη Συρία και την Τεργέστη αλλά ποτέ στη Δυτική Ευρώπη. Το μαύρο κρασί στην Κύπρο είναι το κόκκινο ξηρό κρασί το οποίο σπάνια καταναλώνεται από τους ντόπιους οι οποίοι προτιμούν τα πιο γλυκιά κρασιά. Έτσι σχεδόν όλη η παραγωγή του μαύρου κρασιού εξάγεται. Περισσότερα για αυτά βλ. Albany Robert Savile, *ό.π.* Demetris Christodoulou, *The evolution of the rural land use pattern in Cyprus*, London 1959, σ. 159. Robert Hamilton Lang, «Κύπρος (Ι)», *ό.π.*, σ. 93.

[399] Τα χαρούπια, γνωστά ως ο «μαύρος χρυσός» της Κύπρου, είναι κυριολεκτικά χρυσάφι για τον γεωργό. Είναι ένα δέντρο που δε χρειάζεται ιδιαίτερη φροντίδα και οι γεωργοί πηγαίνουν στα χαρουπόδεντρα μόνο όταν αρχίζει η συγκομιδή (συνήθως στα τέλη Αυγούστου). Η χαρουπιά φυτρώνει σε δύσβατες περιοχές που τίποτα άλλο δε θα μπορούσε να καλλιεργηθεί, δίνοντας έτσι σημαντική αξία στη γη. Έως τη δεκαετία του 1930 είναι το κύριο εξαγωγικό προϊόν και έως το 1950 είναι το κύριο γεωργικό εξαγωγικό προϊόν της Κύπρου. Τη δεκαετία του 1950 θα χάσει τη θέση του λόγω της αυξημένης ζήτησης σε εσπεριδοειδή και λόγω του παγετού του 1950 που επηρεάζει τα χαρουπόδεντρα. Η καλύτερη ποικιλία χαρουπιών λέγεται πως είναι εκείνη της περιοχής Τηλλυρίας. Σχεδόν ολόκληρη η παραγωγή χαρουπιών στο νησί εξάγεται, αφού στην Κύπρο δε χρησιμοποιείται παρά μόνο ως γλυκαντικό. Σύμφωνα με τις βρετανικές εκθέσεις τα κυπριακά χαρούπια θεωρούνται εξαιρετικής ποιότητας. Μπορούν να καταναλωθούν ως ωμό φρούτο, ως υποκατάστατο γλυκού ή ως τροφή για τα ζώα. Πριν από το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο στην Αίγυπτο και στην Κεντρική Ευρώπη καταναλώνονται από τους ανθρώπους κυρίως σε πανηγύρια ως φρούτο. Κυρίως όμως καταναλώνονται ως τροφή από τα ζώα. Θεωρούνται πολύ θρεπτικό συμπλήρωμα στη διατροφή των ζώων. Μαζί με αυτό το γεγονός ότι είναι πιο οικονομικό συμπλήρωμα από ότι είναι τα δημητριακά, αυξάνει τη ζήτησή τους ως ζωοτροφή. Εκτός από αυτά, τα κουκούτσια του χαρουπιού χρησιμοποιούνται και για κατασκευή κολλητικής ουσίας (γόμας) για χρήση από τη βιομηχανία υφασμάτων. Περισσότερες πληροφορίες για τα χαρούπια βλ. ΚΑΚ, SA1/458/1944, Cyprus, memorandum on the carob tree and its fruit by the Office of the Controller of Supplies, Nicosia, Cyprus, 20 June 1944 και Demetris Christodoulou, *ό.π.*, σσ. 167-170.

[400] Το 1881, για λόγους που δεν καταγράφονται, υπάρχει μειωμένη ζήτηση χαρουπιών στο εξωτερικό. Περισσότερα για αυτό βλ. *Report by Her Majesty's High Commissioner for 1881, ό.π.*, σ. 4.

παραγωγή[401] και στην αυξημένη ζήτηση σιτηρών από τις ξένες αγορές (κυρίως Αιγύπτου και Γαλλίας)[402].

Από την άλλη, τα κυριότερα εισαγωγικά προϊόντα είναι το αλεύρι, το ρύζι, η ζάχαρη, τα βαμβακερά και μάλλινα υφάσματα, το πετρέλαιο και τα προϊόντα που εισάγονται για τις ανάγκες της βρετανικής κυβέρνησης και των στρατευμάτων που βρίσκονται στο νησί (βλ. Διάγραμμα 12)[403]. Από τα πέντε αυτά προϊόντα, τα βαμβακερά και μάλλινα είναι εκείνα που έχουν στο σύνολο της περιόδου τη μεγαλύτερη αξία, κατέχοντας το 18,30% της συνολικής αξίας των εισαγωγών[404]. Έπειτα ακολουθεί το αλεύρι (7,69%) και τα προϊόντα για τη βρετανική κυβέρνηση και τα στρατεύματα (5,26%). Παρόλο που για τα τελευταία δεν υπάρχει αναλυτική περιγραφή για το τι είδους προϊόντα είναι, η αξία τους είναι ιδιαίτερα αυξημένη σε σχέση με τα άλλα προϊόντα (βλ. Διάγραμμα 13)[405].

Γ1β. Οι αλλαγές που φέρνει ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος στις τιμές των προϊόντων

Το κύριο εξαγωγικό προϊόν του νησιού κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου εξακολουθεί να είναι τα χαρούπια. Από το 1914 όμως η τιμή των χαρουπιών αλλά και όλων των τροφίμων (τόσο στο νησί όσο και διεθνώς) εκτοξεύεται. Οι περιορισμοί που επιβάλλονται από τους Συμμάχους για συναλλαγές με τις Κεντρικές Δυνάμεις, οι απαγορεύσεις σε εξαγωγές τροφίμων, το αυξημένο κόστος του κάρβουνου και ο υψηλός κίνδυνος μετακίνησης των εμπορικών πλοίων λόγω των εχθροπραξιών

---

[401] Κατά τα έτη 1899, 1886, 1890, 1905-1906 η παραγωγή χαρουπιών είναι μειωμένη σε αντίθεση με την αυξημένη παραγωγή των δημητριακών που ευνοούνται από τις καιρικές συνθήκες. Στο διάστημα 1908-1909 αυτό οφείλεται στις αυξημένες πωλήσεις δημητριακών προς την Αίγυπτο λόγω των αποθεμάτων από τις καλές σοδειές των προηγούμενων ετών. Περισσότερα για αυτό βλ. *Cyprus Annual Report for 1886, ό.π.*, σ. 6. *Cyprus Annual Report for 1889-1890 and 1890-1891*, London 1892, σσ. 6-10, 12-14. *Cyprus Annual Report for 1898-1899*, London 1900, σ. 25. *Cyprus Annual Report for 1905-1906*, London 1906, σ. 7. *Cyprus Annual Report for 1908-1909*, London 1909, σ. 9.

[402] *Cyprus Annual Report for 1885, ό.π.*, σ. 5. *Cyprus Annual Report for 1898-1899, ό.π.*, σ. 25. Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.*, τόμος Β΄, σσ. 652-661.

[403] Για να εντοπιστούν τα κυριότερα εισαγόμενα προϊόντα, έχει καταμετρηθεί το σύνολο της αξίας κάθε προϊόντος κατ' έτος και έχουν επιλεγεί αυτά που στο σύνολο του υπό μελέτη διαστήματος έχουν τη μεγαλύτερη αξία σε ποσοστό του συνόλου. Σε αντίθεση με τις εξαγωγές, τα εισαγόμενα προϊόντα στο νησί είναι πολυάριθμα σε μικρές ποσότητες και αξίες. Αυτό κάνει διπλά δύσκολο τον εντοπισμό τους. Υπάρχουν για παράδειγμα προϊόντα όπου εντοπίζεται να έχουν σημαντική αξία αλλά αυτό αφορά μόνο μια συγκεκριμένη και μικρή χρονικά περίοδο ή κάποια άλλα εμφανίζονται στο τέλος της υπό μελέτη περιόδου. Για παράδειγμα από το 1924 και έπειτα αρχίζουν να εισάγονται σε υπολογίσιμη αξία η ξυλεία, παντός είδους μηχανήματα και καπνός. Ανεξάρτητα όμως με αυτά, στο σύνολο της υπό μελέτη περιόδου, το αλεύρι, το ρύζι, η ζάχαρη, τα βαμβακερά και μάλλινα προϊόντα, το πετρέλαιο και τα προϊόντα που εισάγονται για τις ανάγκες της βρετανικής κυβέρνησης και των βρετανικών στρατευμάτων παραμένουν σταθερά τα κυριότερα εισαγόμενα προϊόντα.

[404] Σε αυτή την περίπτωση το σύνολο των εισαγωγών υπολογίζεται χωρίς τις εισαγωγές χρημάτων και νομισμάτων για να εξεταστεί το ποσοστό των συγκεκριμένων προϊόντων στην καθαρή αξία του συνόλου των εισαγόμενων προϊόντων.

[405] Για τα έτη όπου το κύριο εισαγόμενο προϊόν είναι το αλεύρι και όχι τα βαμβακερά και μάλλινα, βλ. *Cyprus Annual Report for 1902-1903*, London 1904, σσ. 3-6, 11-21. Rolandos Katsiaounis, *ό.π.*, σσ. 109-111. Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.*, τόμος Β΄, σ. 67.

(ειδικά του κινδύνου των εχθρικών υποβρυχίων), οδηγούν σε αύξηση της τιμής των ναυτασφαλειών και των μισθών του πληρώματος[406]. Το άμεσο αποτέλεσμα όλων αυτών είναι η όλο και πιο αραιή άφιξη των πλοίων στο νησί, η συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση τροφίμων και η αναπόφευκτη ραγδαία αύξηση των τιμών[407].

Λόγω της κατακόρυφης αύξησης της τιμής των τροφίμων τα κέρδη των εμπόρων είναι τόσο μεγάλα που εκμεταλλεύονται κάθε ευκαιρία για να ναυλώνουν πλοία ανεξαρτήτως κόστους. Τον Αύγουστο του 1915, ένα χρόνο μετά την έναρξη του πολέμου, τουλάχιστον πέντε έμποροι από τη Λεμεσό ναυλώνουν πλοία για μεταφορά χαρουπιών στη Βρετανία[408]. Τον Απρίλιο του 1917 δύο έμποροι πληρώνουν £16.700 για τη ναύλωση δύο πλοίων για μεταφορά χαρουπιών[409]. Για να αντιληφθούμε το μέγεθος του κόστους και των κερδών των εμπόρων αναφέρουμε την αξία των εξαγωγών. Κατά το έτος 1917-1918 το σύνολο των εξαγωγών προς τη Βρετανία είναι £44.984. Την αμέσως επόμενη χρονιά (1918-1919) είναι £76.672 δηλαδή περίπου 4,5 φορές περισσότερα από την αξία του πλοίου που ναυλώνουν οι δύο έμποροι. Το επόμενο έτος, 1919-1920, η αξία των εξαγωγών προς τη Βρετανία υπερδιπλασιάζεται σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά (£176.606) (βλ. Διάγραμμα 17).

---

[406] TNA, CO 69/31, Cyprus minutes of the Legislative Council of the session of 1915, 13 April 1915, TNA, CO 67/177, Cyprus 43863, Blue Book report 1914-1915, 11 September 1915, TNA, CO 69/32, Cyprus minutes of the Legislative Council of the session of 1916.

[407] Κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, όπως συμβαίνει στις περισσότερες χώρες, επιβάλλονται συγκεκριμένοι περιορισμοί. Η βρετανική κυβέρνηση του νησιού, ακλουθώντας οδηγίες από το Λονδίνο, επιβάλει στρατιωτικό νόμο (Αύγουστος 1914) και οι τράπεζες του νησιού επιβάλουν χρεοστάσιο (8 Αυγούστου – 7 Νοεμβρίου 1914). Για τους περιορισμούς και τις απαγορεύσεις που επιβάλλονται βλ. TNA, CO 69/31, Cyprus minutes of the Legislative Council of the session of 1915, 13 April 1915. TNA, CO 67/177, Cyprus 43863, Blue Book report 1914-1915, 11 September 1915. TNA, CO 69/32, Cyprus minutes of the Legislative Council of the session of 1916. Αρχείο Τράπεζας Κύπρου, ΤΡΚΙΙ-03 2-001, ΤΡΚΙΙ Διοίκηση 3, Πρακτικά Συνεδριάσεων, 3.2 Πρακτικά Γενικών Συνελεύσεων, 4 Φεβρουαρίου 1915. *Ελευθερία,* «Κυπριακά Νέα. Ο Πόλεμος και η Κύπρος. Οικονομική Επίδρασις», 26/8 Αυγούστου 1914. Η δυσκολία ανεύρεσης διαθέσιμων πλοίων και ναύλωσής τους για μεταφορά κυπριακών προϊόντων είναι επαναλαμβανόμενο παράπονο των εμπόρων προς την βρετανική κυβέρνηση. Περισσότερα για αυτό βλ. την αλληλογραφία στους φακέλους ΚΑΚ, SA1/805/1915, ΚΑΚ, SA1/763/1916, ΚΑΚ, SA1/561/1916 και *Σάλπιγξ*, «Δίκαια παράπονα», 8 Δεκεμβρίου 1915, *Σάλπιγξ,* «Ζητήματα. Η εμπορική κρίσις», 22 Μαρτίου 1916, *Σάλπιγξ*, «Ζητήματα», 18 Απριλίου 1916, *Σάλπιγξ,* «Ζητήματα. Τίτλος τιμής διά τους εξαγωγείς μας», 27/10 Μαΐου 1916, *Αλήθεια,* «Ζητήματα», 28 Ιουνίου 1918.

[408] *Αλήθεια*, «Εμπορική κίνησις», 21 Αυγούστου 1915.

[409] Αλήθεια, «Λιμενική Κίνησις», 11 Αυγούστου 1917. Οι έμποροι είναι ο Γεώργιος Παυλίδης και Νικόλαος Παναγή Λανίτης. Ο Γ. Παυλίδης, έμπορος της Λεμεσού, μέλος του Νομοθετικού Συμβουλίου (1896) και πρόεδρος της Λαϊκής Τράπεζας Λεμεσού. Ο Ν. Π. Λανίτης, και αυτός γεννημένος στη Λεμεσό, είναι έμπορος βιομήχανος και γαιοκτήμονας. Ανάμεσα σε άλλα είναι ιδρυτής της Κυπριακής Εταιρείας Οίνων και Οινοπνευμάτων, πρόεδρος της Λαϊκής Τράπεζας Λεμεσού κ.ά.
Περισσότερα για τον Γ. Παυλίδη βλ. Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα «Παυλίδης Γεώργιος του Παύλου, 1869-1940», σ. 241 και για τον Ν.Π. Λανίτη βλ. Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα «Λανίτης Νικόλαος του Παναγή, 1872-1952», σ. 148.

Πέρα από την αύξηση των τιμών, ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος, φέρνει τρεις νέες προσθήκες στον κατάλογο με τα κύρια εξαγωγικά προϊόντα του νησιού: τις πατάτες, τον αμίαντο και τον πυρίτη (βλ. Διάγραμμα 14). Η αυξημένη ζήτηση από την πολεμική βιομηχανία στα δύο τελευταία κυπριακά ορυκτά φέρνει μία γενικότερη αύξηση των εξαγωγών κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου[410]. Η ζήτηση ορυκτών, η οποία επαναλήφθηκε, πολύ πιο αυξημένη στο διάστημα πριν από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, έδειξε στους Κυπρίους πως γύρω τους υπάρχει μια μεγάλη ευρωπαϊκή αγορά (κυρίως της Γαλλίας και Γερμανίας) που δεν ενδιαφέρεται μόνο για τα γεωργικά προϊόντα του νησιού. Παρόλο που έως το 1927 (έτος λήξης της έρευνάς μας) τα γεωργικά προϊόντα παραμένουν το κύριο εξαγωγικό προϊόν του νησιού, από το τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου και έπειτα αυξάνονται σημαντικά οι εξαγωγές ορυκτών[411] (βλ. Διάγραμμα 14). Ενώ μέχρι το 1919 οι εξαγωγές πρώτων υλών είναι κατά μέσο όρο γύρω στο 17,5% του συνόλου των εξαγωγών, από το 1920 έως το 1927 η ζήτησή τους εκτοξεύεται φτάνοντας έως και το 41% (το 1926) της συνολικής αξίας των εξαγωγών. Αυτό δεν οφείλεται στη διαφοροποίηση της κυπριακής οικονομίας (εξακολουθεί να παραμένει μία οικονομία που εισάγει βιομηχανοποιημένα προϊόντα και εξάγει πρώτες ύλες), αλλά στην αυξημένη ζήτηση σε πυρίτη από την ευρωπαϊκή πολεμική (κυρίως) βιομηχανία η οποία συγκεντρώνει δυνάμεις αναπληρώνοντας τις απώλειες του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου[412].

Όπως προαναφέρεται, ανάμεσα στα αποτελέσματα του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου είναι και η συμπερίληψη των πατατών στα κύρια εξαγωγικά προϊόντα του νησιού. Οι πατάτες (όπως και το κρασί και τα μουλάρια) είναι ανάμεσα στα κυπριακά προϊόντα των οποίων η ζήτηση από τις δυνάμεις της Αντάντ στην Αίγυπτο, τη Θεσσαλονίκη και τη Μακεδονία είναι αυξημένη[413]. Στην Αίγυπτο η αδυναμία των παραδοσιακών της προμηθευτών (Γαλλία και Ιταλία) να στείλουν την παραγωγή τους εκεί λόγω του Πρώτου

[410] TNA, FO 608/224/35, Economic condition of Cyprus, memorandum by Mr Fountain, Economic Section, British Delegation, 17 January 1919. TNA, TNA, CO 67/177, Cyprus 43863, Blue Book report 1914-1915, 11 September 1915.
[411] Στα *The Cyprus Blue Books* συμπεριλαμβάνονται στην ομάδα πρώτων υλών.
[412] Τα ορυκτά θα αρχίσουν από το 1920 να κερδίζουν όλο και μεγαλύτερη θέση στις εξαγωγές. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1930 θα πάρουν την πρωτοκαθεδρία από τα χαρούπια. Για τη ζήτηση πυρίτη από τις ευρωπαϊκές αγορές βλ. KAK, SA1/1291/1935, KAK, SA1/714/1936/1, KAK, SA1/1020/1944/1, George Kazamias and Maria Panayiotou, "The Impact of the Great War on the Cypriots Economy; An Overview of Imports and Exports, 1914-1918", υπό έκδοση. Για τη χρήση του πυρίτη στην πολεμική βιομηχανία βλ. http://www.esci.umn.edu/courses/1001/minerals/pyrite.shtml Ανάκτηση Αύγουστος 2015. Η Κυπριακή Μεταλλευτική Εταιρεία κάνει τις πρώτες εξαγωγές το 1922. Περισσότερα για αυτό βλ. Ralph Oakden, *ό.π.*, σ. 21.
[413] TNA, CO 69/37, Cyprus Minutes of the Legislative Council of the Session of 1920, 23 April 1920.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Παγκοσμίου Πολέμου αυξάνει ακόμη περισσότερο τη ζήτηση πατατών[414]. Αντίθετα η Κύπρος λόγω και της αδιάκοπης σύνδεσης που έχει με την Αίγυπτο στέλνει απρόσκοπτα τα προϊόντα της[415].

Το άμεσο αποτέλεσμα αυτής της αυξημένης ζήτησης είναι η μετατροπή των πατατών σε σημαντικό εξαγωγικό προϊόν του νησιού και η αύξηση της τιμής τους (βλ. Διάγραμμα 14). Πριν από τον πόλεμο η τιμή των πατατών είναι κυρίως σταθερή. Έως το 1914-1915 πωλούνται στην τιμή των £0,21-£0,25 ανά cwt. Την αμέσως επόμενη χρονιά (1915-1916) η ονομαστική τους τιμή αυξάνεται φτάνοντας και τα £0,78 ανά cwt. Στο διάστημα 1916-1918 λόγω της αδυναμίας των παραγωγών να βρουν νέο σπόρο και της προσήλωσής τους στην καλλιέργεια καπνού με την ελπίδα ότι θα αυξηθεί η τιμή του[416], σημειώνεται μικρή μείωση στην τιμή πατατών (£0,36-£0,45 ανά cwt). Το 1918-1919 όμως ξεπερνιούνται τα προβλήματα του προηγούμενου έτους καθώς επιβάλλονται περιορισμοί στην παραγωγή καπνού και ανεβαίνει και πάλι η τιμή στα £0,60-£0,69 ανά cwt. Τα επόμενα χρόνια, παρόλο που η τιμή των πατατών έχει διακυμάνσεις (λόγω προσφοράς-ζήτησης) δε φτάνει ποτέ στην μειωμένη αξία που έχει προπολεμικά (βλ. Διάγραμμα 15)[417].

Τα εισαγόμενα προϊόντα τόσο πριν όσο και μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο (έως το 1930 περίπου) είναι τα ίδια. Όπως όμως και στην περίπτωση των εξαγωγών ο Μεγάλος Πόλεμος επηρεάζει τις τιμές τους. Μέσα από την ανάλυση των στατιστικών δεδομένων για την εισαγωγή αλευριού, ενός βασικού προϊόντος στο καθημερινό διαιτολόγιο των Κυπρίων[418], μπορούμε να κατανοήσουμε πλήρως τις αυξήσεις που προκάλεσε ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος. Παρόλο που οι Κύπριοι παράγουν ντόπιο αλεύρι προτιμούν να καταναλώνουν το εισαγόμενο ή να το αναμειγνύουν με το εγχώριο[419]. Σε αυτήν τη συνήθεια καθοριστικό παράγοντα παίζει η κακή ποιότητα του κυπριακού αλευριού το οποίο παράγεται σε παραδοσιακούς αλευρόμυλους και είναι αναμεμιγμένο με άμμο και μικρές πέτρες[420].

---

[414] *Κυπριακός Φύλαξ*, «Ενιαύσιος επιθεώρησις των καθ' ημάς», 5 Ιανουαρίου 1916.
[415] Albert T. Madella, *ό.π.*, σσ. 62-63.
[416] *Cyprus Annual Report for 1917-1918*, London 1919, σ. 10.
[417] Τη δεκαετία του 1950 τα κύρια εξαγωγικά προϊόντα της Κύπρου μετά τα μεταλλεύματα (χαλκό, σιδηροπυρίτη, χαλκοπυρίτη), τα εσπεριδοειδή (Λεμόνια, πορτοκάλια, γκρέιπφρουτ) και τον αμίαντο, είναι οι πατάτες. Περισσότερα για αυτό βλ. Eric Millbourn, *The ports of Cyprus and recommendations for their improvement, 1954*, Nicosia 1955, σ. 4.
[418] Σύμφωνα με: Brewster Joseph Surridge, *ό.π.*, σ. 68: το καθημερινό διαιτολόγιο του Κύπριου αγρότη έως και το 1930 (όταν γίνεται η συγκεκριμένη έρευνα) έχει ως κύριο βάση το ψωμί, κύριο συστατικό του οποίου είναι το αλεύρι.
[419] Για την κατανάλωση αλευριού βλ. την αλληλογραφία στο φάκελο ΚΑΚ, SA1/1248/1927/1, *Αλήθεια,* «Το ψωμί», 19 Ιουλίου 1902 και Brewster Joseph Surridge, *ό.π.*, σ. 67.
[420] Demetris Christodoulou, *ό.π.*, σ. 103. Αυτό συνεχίζεται έως το τέλος της δεκαετίας του 1940.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΑΠΙΟΤΟΥ

Στο Διάγραμμα 16 διαπιστώνουμε τη σημαντική αύξηση στην τιμή αλευριού. Μέχρι το 1914-1915 η τιμή του είναι μάλλον σταθερή (£0,53-£0,61 ανά cwt). Ανάμεσα στο 1915-1919 η τιμή αυξάνεται έως 170% (£0,86-£1,52 ανά cwt). Τα επόμενα δύο χρόνια (1919 και 1920) η τιμή του αλευριού αυξάνεται περαιτέρω 45% (£2,03-£2,23 ανά cwt). Μετά το 1921 η αξία του σταθεροποιείται γύρω στην £1,10 με £1,30 ανά cwt. Είναι δηλαδή περίπου 110% ακριβότερο από την προπολεμική περίοδο (βλ. Διάγραμμα 16). Εάν στο ποσό πώλησης του εισαγόμενου αλευριού προσθέσουμε τα επιπλέον κόστη εκφόρτωσης και μεταφοράς καθώς και το κέρδος των εμπόρων και μεταπωλητών, τότε αντιλαμβανόμαστε πως η αύξηση είναι πολύ μεγαλύτερη.

Παρόλο που κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου η τιμή του αλευριού αυξάνεται σημαντικά, οι ποσότητες εισαγωγής δε μειώνονται[421]. Αυτό οφείλεται στην επιθυμία των εμπόρων και της κυβέρνησης να έχουν αρκετά αποθέματα σε αλεύρι. Σε αυτό συμβάλει και η παρουσία των προσφύγων, των τραυματιών, των αιχμαλώτων πολέμου και των στρατιωτών που εγκαθίσταται στο νησί[422]. Έτσι παρά την αυξημένη τιμή, η κατανάλωση και η εισαγωγή αλευριού δε μειώνεται.

Γ1γ. Οι εμπορικοί εταίροι

Οι σημαντικότερες αγορές κυπριακών εξαγωγικών προϊόντων[423] στο σύνολο του υπό μελέτη διαστήματος είναι η Αίγυπτος[424] (35,85% των συνολικών εξαγωγών στο διάστημα 1878-1927), η Μεγάλη Βρετανία (23,54%), η Γαλλία (14,55%), η Τουρκία (8,63%), η Ελλάδα (7,75%) και η Ιταλία (7,66%) (βλ. Διάγραμμα 17). Στην ίδια κατεύθυνση, οι κυριότεροι προμηθευτές εισαγωγικών προϊόντων στην Κύπρο είναι η Μεγάλη Βρετανία (28,17% των συνολικών εισαγωγών στο διάστημα 1878-1927), η Αίγυπτος (19,99%), η Τουρκία (12,82%), η Αυστρία[425] (5,44%), η Γαλλία (5,40%), η Ιταλία (5,10%) και η

[421] Το 1915-1916, εισάγεται 54.426 cwt αλευριού ενώ το 1916-1917 εισάγεται 188.624 cwt αλευριού.
[422] TNA, CO 67/173, Cyprus 32951, European war, Reports on situation in Cyprus, from government house of Cyprus to Mr. Ellis, 14 August 1914. George S. Georgallides, *A political, ό.π.,* σ. 89.
[423] Για τον εντοπισμό των κυριότερων αγορών και προμηθευτών κυπριακών προϊόντων έχει καταμετρηθεί η συνολική αξία εξαγωγών και εισαγωγών προς όλες τις χώρες και έχουν ξεχωρίσει αυτές που έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο στο σύνολο των εξαγωγών και εισαγωγών.
[424] Στα *The Cyprus Blue Books,* η Αίγυπτος καταγράφεται στις βρετανικές αποικίες μόνο για το διάστημα 1916-1922. Πριν και μετά από αυτή την περίοδο καταγράφεται στις ξένες χώρες καθώς, παρόλο που είναι υπό βρετανική κατοχή, θεωρείται επίσημο προτεκτοράτο της Βρετανίας μόνο στο διάστημα του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Για λόγους απρόσκοπτης ανάγνωσης των σχεδιαγραμμάτων, η Αίγυπτος συμπεριλαμβάνεται στις ξένες χώρες στο σύνολο του υπό μελέτη διαστήματος (εξαιρούνται τα Διαγράμματα 21 και 23). Περισσότερες πληροφορίες για το καθεστώς της βρετανικής παρουσίας στην Αίγυπτο βλ. Martin W. Daly (ed.), *ό.π.*, σσ. 239-333.
[425] Παρόλο που από το 1867 έως το 1918 μιλάμε για Αυστροουγγαρία, εντούτοις στα *The Cyprus Blue Books* αναφέρεται ως Αυστρία. Για λόγους συνέπειας προς τους πίνακες των *The Cyprus Blue Books* στην παρούσα

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Ελλάδα (4,42%) (βλ. Διάγραμμα 18). Ανάλογα με τη σοδειά, τις τιμές πώλησης και τη ζήτηση, οι τρεις κυριότερες αγορές (Αίγυπτος, Γαλλία και Μεγάλη Βρετανία) και οι τρεις κυριότεροι προμηθευτές (Μεγάλη Βρετανία, Αίγυπτος, Τουρκία), αγοράζουν κυπριακά προϊόντα και προμηθεύουν την κυπριακή αγορά. Με βάση αυτά τα κριτήρια, σοδειά, τιμές και ζήτηση, αυξομειώνεται και το μερίδιό τους στα Διαγράμματα 17 και 18.

Γ1γ.1. Οθωμανική Αυτοκρατορία (από το 1923 και έπειτα Τουρκία[426])

Παρατηρώντας το Διάγραμμα 18 διαπιστώνουμε πως έως και τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο η Τουρκία ξεχωρίζει ως σημαντικός προμηθευτής προϊόντων στην κυπριακή αγορά. Αυτό δεν προκαλεί εντύπωση καθώς πρόκειται για μια τεράστια αγορά στον περιβάλλοντα χώρο της Κύπρου, στην οποία τόσο η πρόσβαση όσο και η διακίνηση των προϊόντων μπορεί να γίνει άμεσα. Στο διάστημα από το 1897[427] έως και τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο οι ατμοπλοϊκές εταιρείες Austrian Lloyd, Messageries Maritimes, Florio Rubattine, Khedivial, Moss Asia Minor και Πανταλέων, συμπεριλαμβάνουν την Κύπρο στα δρομολόγια προς τα οθωμανικά λιμάνια της Συρίας, την Κωνσταντινούπολη και τη Σμύρνη. Από τις διαθέσιμες πληροφορίες φαίνεται πως η σύνδεση αυτή δε γίνεται σε όλο το χρονικό διάστημα (1897-1914) σε συνεχή ροή ούτε σε τακτική βάση. Ενίοτε διακόπτεται και άλλοτε γίνεται σε εβδομαδιαία, δεκαπενθήμερη ή σε ακανόνιστη βάση. Αυτό που καθορίζει τη συχνότητα των δρομολογίων είναι ο όγκος και η διαθεσιμότητα των υπό διακίνηση φορτίων[428].

Η προσβασιμότητα που δίνει η ατμοπλοϊκή σύνδεση στην αγορά της Τουρκίας την κάνουν για τα 22 από τα 50 χρόνια[429] (δηλαδή από την αρχή της Αγγλοκρατίας έως το 1903-1904) τον κύριο προμηθευτή της κυπριακής αγοράς. Το μερίδιό της στο σύνολο των εισαγωγών

μελέτη γράφεται για το σύνολο της περιόδου ως Αυστρία. Περισσότερα για αυτό βλ. https://en.wikipedia.org/wiki/Austria-Hungary Ανάκτηση Μάρτιος 2015.

[426] Από το 1923 με τη Συνθήκη της Λωζάνης αναφερόμαστε σε Τουρκία και όχι σε Οθωμανική Αυτοκρατορία. Περισσότερα για αυτό βλ. https://en.wikipedia.org/wiki/Abolition_of_the_Ottoman_sultanate Ανάκτηση Μάρτιος 2015.

[427] Έτος από το οποίο έχουμε σχετικά στοιχεία στα *The Cyprus Blue Books.*

[428] *The Cyprus Blue Books, 1897-1915, ό.π.*

[429] Στο διάστημα από το 1878 έως το 1903-1904 μόνο κατά τα έτη 1891-1892, 1893-1894, 1894-1895, 1901-1902 ο κύριος προμηθευτής είναι η Μεγάλη Βρετανία και ακολουθεί με ελαφρώς μικρότερα ποσοστά η Τουρκία. Αυτά δε συνυπολογίζονται στα 22 έτη. Το 1891-1892 οι εισαγωγές από τη Βρετανία είναι περισσότερες σε αξία από εκείνες από την Τουρκία επειδή οι τιμές των βαμβακερών ειδών (των οποίων κύριος προμηθευτής είναι η Βρετανία), είναι αυξημένες. Κατά τα έτη 1893-1894, 1894-1895, οι εισαγωγές σε τρόφιμα από την Τουρκία είναι ελαφρώς μειωμένες επειδή οι ντόπιοι παραγωγοί έχουν αποθέματα τα οποία ικανοποιούν τις ανάγκες της εγχώριας αγοράς. Το 1901-1902 τα αυξημένα ποσοστά της Βρετανίας οφείλονται στις αυξημένες εισαγωγές χρημάτων (£4.768 το 1900-1901 και £65.100 για το 1901-1902). Περισσότερα για τα πιο πάνω βλ. *Cyprus Annual Report for 1891-1892, ό.π.*, σ. 35. *Cyprus Annual Report for 1893-1894,* London 1895, σ. 47. *Cyprus Annual Report 1894-1895,* London 1896, σ. 28. *Cyprus Blue Book, 1900-1902, ό.π.*

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

κυμαίνεται ανάμεσα στο 25,70% (1895-1896) και το 50,12% (1878)[430]. Από την Τουρκία εισάγονται κυρίως τρόφιμα τα οποία ενισχύουν την ντόπια παραγωγή όπως βούτυρο, λάδι, δημητριακά, αλεύρι, φασόλια αλλά και άχυρο, σαπούνι, φύλλα καπνού, ξυλεία κ.ά.

Από το 1914 και έπειτα οι εμπορικές συναλλαγές ανάμεσα στην Κύπρο και την Τουρκία μειώνονται σημαντικά με ποσοστά κάτω από το 3% του συνόλου των εξαγωγών και κάτω από το 1,7% του συνόλου των εισαγωγών[431]. Οι μειωμένες εμπορικές συναλλαγές ανάμεσα στις δύο χώρες και η αύξηση των εμπορικών δραστηριοτήτων σε άλλα σημεία της Μεσογείου οδηγεί τις ατμοπλοϊκές εταιρείες να σταματήσουν ή να αραιώσουν τα δρομολόγια που περιλαμβάνουν την Κύπρο και τα Οθωμανικά λιμάνια. Έτσι η ατμοπλοϊκή εταιρεία Asia Minor επικεντρώνεται στη διακίνηση εμπορίου ανάμεσα στα λιμάνια της Συρίας και της Αλεξάνδρειας με αποτέλεσμα να σταματήσει να συνδέει το νησί με τα γύρω λιμάνια. Άλλες ατμοπλοϊκές όπως η Prince Line Steamers αραιώνουν σημαντικά τις αφίξεις τους στο νησί λόγω του μειωμένου όγκου φορτίου. Όλα αυτά δυσχεραίνουν ακόμη περισσότερο τη μετακίνηση προϊόντων ανάμεσα στην Κύπρο και την Τουρκία[432].

Οι απαγορεύσεις που είχαν τεθεί κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου στις εμπορικές συναλλαγές με τους συμμάχους των Κεντρικών Δυνάμεων (η Τουρκία είναι ένας από αυτούς) πλήττουν ακόμη περισσότερο τις εμπορικές σχέσεις των δύο χωρών. Η χειρότερη χρονιά των εμπορικών συναλλαγών ανάμεσα στην Κύπρο και την Τουρκία είναι το 1923. Σύμφωνα με έκθεση του Αρχιτελώνη, η πολλά υποσχόμενη αγορά της Κωνσταντινούπολης, όπως και όλες οι ακτές της Τουρκίας κλείνουν για την κυπριακή αγορά λόγω της επίσημης ανακήρυξης του νησιού σε βρετανική αποικία (Συνθήκη της Λωζάνης, 1923)[433]. Μαζί με αυτά, το κοινό γεωργικό προϊόν Κύπρου-Τουρκίας (δημητριακά)[434], περιορίζει τις εξαγωγές σε ζώα (γαϊδούρια) και κλωστές. Παράλληλα η αλλαγή στην αξία της τουρκικής λίρας κάνει ασύμφορες τις εξαγωγές προς αυτήν[435]. Όλα αυτά σε συνδυασμό με τη βελτίωση της τεχνολογίας των πλοίων απομακρύνουν τους

[430] Στο διάστημα 1878-1914 το μερίδιό της Τουρκίας sto εξαγωγικό εμπόριο είναι πολύ λιγότερο (κατά μέσο όρο 17%).
[431] Εξαίρεση αποτελούν τα έτη 1921 και 1922 όπου εξάγονται στη Τουρκία σημαντικές ποσότητες σε σταφίδα (1921) και εσπεριδοειδή (1922). Κατά τα δύο αυτά έτη το μερίδιο της Τουρκίας στο εξαγωγικό εμπόριο είναι 4,4%.
[432] KAK, SA1/330/1911, from the Chief Collector of Customs in Larnaca to the Honourable Chief Secretary, 10 May 1912.
[433] KAK, SA1/797/1922, from the Chief Collector of Customs to the Chief Secretary, 26 March 1923, minutes, pages 12-19.
[434] Kemal H. Karpat, *ό.π.*, σ. 246.
[435] KAK, SA1/458/1944, from the Director of Agriculture to the Colonial Secretary, 25 February 1944.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

κύπριους εμπόρους από την τουρκική αγορά και τους οδηγούν σε νέες αγορές για τις οποίες η απόσταση δεν είναι πλέον εμπόδιο[436] (το Διάγραμμα 19 δείχνει την καθιέρωση των ατμόπλοιων στα κυπριακά λιμάνια[437]).

Γ1γ.2. Γαλλία

Η Γαλλία (βλ. Διάγραμμα 17) είναι η κύρια αγορά κυπριακών προϊόντων για τα 11 από τα 50 υπό μελέτη έτη (από το 1878 έως το 1885-1886 και από το 1889-1890 έως το 1891-1892). Παρόλο που έως το 1880, λόγω της φυλλοξήρας, αγοράζει από την Κύπρο κυρίως χαρούπια και κρασί, τα υπόλοιπα έτη ζητά συστηματικά κυπριακά δημητριακά και σταφίδα. Η μείωση της εξαγωγής κρασιού στη Γαλλία δεν προκαλεί εντύπωση, καθώς στη γαλλική αγορά ήδη από τη δεκαετία του 1880 αυξάνονται οι εισαγωγές σε κρασιά ανώτερης ποιότητας από τα κυπριακά[438]. Στη χαμηλή ποιότητα αλλά και στην κακή φήμη του κυπριακού κρασιού συμβάλει και η συνήθεια ορισμένων οινοπαραγωγών να προσθέτουν χρώμα σε αυτό[439]. Επιπλέον η τιμή των κυπριακών κρασιών δεν είναι ανάλογη της ποιότητάς τους εξαιτίας της αυξημένης φορολογίας που επιβάλλεται στους Κύπριους οινοπαραγωγούς[440].

---

[436] Eric John Ernest Hobsbawm, *The Age of Empire 1875-1914*, London, 1987, σ. 27. Η διάνοιξη του Σουέζ και η μαζική παραγωγή και χρήση της σύνθετης μηχανής (compound) από τα ατμόπλοια δίνει στα πλοία τη δυνατότητα να φτάσουν ευκολότερα σε μακρινές αγορές. Από τα άμεσα αποτελέσματα της εξέλιξης αυτής είναι η αύξηση των εμπορικών ανταλλαγών ανάμεσα στην Ευρώπη και την Ασία. Από το 1860 όπου το ατμόπλοιο ξεκινά να χρησιμοποιείται μαζικά, το ταξίδι αλλάζει αφού οι ενδιάμεσοι σταθμοί μειώνονται και σε κάποιες περιπτώσεις τερματίζονται. Η ανάπτυξη του ατμόπλοιου είναι ραγδαία. Ήδη από τις αρχές του 20ου αιώνα το ιστιοφόρο περιθωριοποιείται και το 95% των πλοίων που φτάνουν στα Μεσογειακά λιμάνια είναι ατμόπλοια. περισσότερα για την καθιέρωση των ατμόπλοιων βλ. Βασίλης Καρδάσης, *ό.π.,* σ. 129 και Gelina Harlaftis, "Maritime", *ό.π.*, σσ. 407-408.

[437] Στο Διάγραμμα 19 στο μέσο όρο χωρητικότητας ιστιοφόρων δε συμπεριλαμβάνονται τα μικρά κυπριακής ιδιοκτησίας πλοία που μεταφέρουν μικρές ποσότητες στις απέναντι ακτές καθώς η συμπερίληψή τους θα χαμηλώσει αισθητά το μέσο όρο και θα δώσει ένα παραπλανητικό αποτέλεσμα.

[438] Το κυπριακό κρασί είναι κατώτερης ποιότητας διότι όταν φυλάγεται μέσα σε βαρέλια αλλοιώνεται από τη γεύση της πίσσας με την οποία είναι αλειμμένα εσωτερικά τα βαρέλια. Όταν φυλάγεται μέσα σε δερμάτινα σακιά παίρνει τη γεύση των δερμάτων. Περισσότερες πληροφορίες για την ποιότητα των κυπριακών κρασιών βλ. Robert Hamilton Lang, «Κύπρος (Ι)», *ό.π.*, σ. 93, Demetris Christodoulou, *ό.π.,*, σσ. 139-140.

[439] TNA, CO 883/2, Report on Finances and Administration of Cyprus, Sir R. Biddulph's Reply to Mr. Fairfields Memorandum, May 1883. Albany Robert Savile, *ό.π.* Esmé Scott-Stevenson, *ό.π.*, σ. 221.

[440] Οι παραγωγοί κρασιού πληρώνουν κτηματικό φόρο, φόρο επί της αξίας του προϊόντος (14%), φόρο στην παραγωγή κρασιού (12%), έμμεση φορολογία (1%) ενώ οι έμποροι Λεμεσού πληρώνουν επιπλέον 1% για το τέλος για τους δρόμους της Λεμεσού (Limassol Roads Law). Για τη φορολογία και τις προσπάθειες διαφοροποίησής της προς όφελος των παραγωγών βλ. TNA, CO 883/2, Report on Finances and Administration of Cyprus, Sir R. Biddulph's Reply to Mr. Fairfields Memorandum, May 1883. Esmé Scott-Stevenson, *Our Home in Cyprus*, London 1880, σ. 221. Diana Markides, *Sendall, ό.π.*, σσ. 35-37, 42, 91-93, 142-143. Η φορολογία που επιβάλλεται στο κρασί είναι τόσο δυσβάσταχτη που επηρεάζει αρνητικά και τις βρετανικές ιδιωτικές προσπάθειες για κατασκευή οινοποιείων στην Κύπρο. Περισσότερες πληροφορίες για αυτό βλ. Gail Dallas Hook, *Protectorate Cyprus, British imperial power before World War I*, London 2015, σ. 155.

Όλα αυτά επηρεάζουν αρνητικά την πώληση κυπριακού κρασιού στη γαλλική αγορά και την οδηγούν να στραφεί στα δημητριακά και τη σταφίδα[441]. Αυτά τα αγοράζει σε συμφέρουσες τιμές για τους Κύπριους παραγωγούς, αλλά και για τους γάλλους εμπόρους, αφού η τιμή τους συγκριτικά με εκείνη των άλλων χωρών είναι χαμηλή[442]. Στη στενή εμπορική σχέση Κύπρου-Γαλλίας συμβάλει και η μεταφορά του ταχυδρομείου από τη γαλλική ατμοπλοϊκή εταιρεία Messageries Maritimes η οποία από το 1885 κάνει συστηματικά το δρομολόγιο Μασσαλία–Κύπρος. Το ταξίδι γίνεται κάθε δεκαπενθήμερο και σταματά εκ περιτροπής σε Λάρνακα και Λεμεσό με προηγούμενο σταθμό, πάλι εκ περιτροπής, τη Σμύρνη και την Αλεξάνδρεια[443]. Η σύνδεση αυτή ενισχύει τόσο πολύ το εμπόριο ανάμεσα στην Κύπρο και τη Γαλλία ώστε το 1886 ο Αρχιτελώνης στη Λάρνακα σημειώνει τη μείωση των εξαγωγών προς τη Βρετανία λόγω αυτής ακριβώς της ατμοπλοϊκής σύνδεσης[444]. Παρόλα αυτά οι εξαγωγές στη Γαλλία μειώνονται από το 1893 και έπειτα λόγω των απαγορευτικών δασμών που επιβάλει στα εισαγόμενα οινοπνευματώδη ποτά και στη σταφίδα[445].

Γ1γ.3. Μεγάλη Βρετανία

Δεν προκαλεί εντύπωση πως ο κύριος προμηθευτής της κυπριακής αγοράς είναι η Μεγάλη Βρετανία (βλ. Διάγραμμα 18). Ο κατακλυσμός της κυπριακής αγοράς με βρετανικά προϊόντα είναι ένα ακόμη κέρδος - και στόχος - της Αυτοκρατορίας[446]. Εξάλλου στην περιοχή της νοτιοανατολικής Μεσογείου υπάρχουν πολλά λιμάνια (π.χ Αλεξάνδρεια, Αλεξανδρέττα, Βηρυτός κ.ά.) στα οποία ο όγκος των εισαγωγών προέρχεται από τη Βρετανία. Συνεπώς η Κύπρος (από το 1878) ανήκει σε μια οικονομική ζώνη με σημαντικές

---

[441] Αυτό οφείλεται στο ότι η Γαλλία σε αυτό το χρονικό διάστημα είναι η κύρια αγορά ορισμένων από τα σημαντικότερα εξαγωγικά προϊόντα (χαρούπια και κρασί το 1880, σταφίδα και σιτάρι το 1881, το 1885-1886, σιτάρι το 1882, σταφίδα, σιτάρι και κριθάρι το 1883-1884 και σιτάρι το 1884-1885). Περισσότερα για αυτό βλ. *The Cyprus Blue Books, 1880-1886, ό.π.*

[442] *Cyprus Annual Repor for 1882, ό.π.*, σ. 92. *Cyprus report by Her Majesty's High Commissioner for the year ending 31 March 1885, ό.π.*, σ. 5. Για να υπολογίσω την τιμή αγοράς του κυπριακού σιταριού από τη Γαλλία διαιρώ τις ποσότητες με την τιμή πώλησης.

[443] *The Cyprus Gazette*, no. 304, 10 January 1890, σσ. 1507-1508. Wilfrid T. F. Castle, *ό.π.*, σ. 105. Σύμφωνα με: Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.*, τόμος Β΄, σ. 700: Η Βρετανική κυβέρνηση σε μια προσπάθεια να διευκολύνει τις εμπορικές σχέσεις ανάμεσα στην Κύπρο και τη Γαλλία, στις 8 Μαΐου 1890 υπογράφει στο Παρίσι ταχυδρομική σύμβαση σχετική με την ανταλλαγή των ανασφάλιστων ταχυδρομικών δεμάτων ανάμεσα στις δύο χώρες.

[444] ΚΑΚ, SA1/2250/1886, Report by Customs House, Larnaca, 29 May 1886.

[445] *Cyprus Annual Report for 1892-1893*, London 1894, σ. 4. Σωκράτης Δ. Πετμεζάς, «Αγροτική οικονομία», στο Κώστας Κωστής και Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ), *ό.π.*, σ. 137.

[446] Το 1896 ο Υπουργός Αποικιών Joseph Chamberlain δηλώνει πως το Foreign Office και το Colonial Office εργάζονται για την ανεύρεση και προστασία νέων αγορών επειδή το εμπόριο είναι το σημαντικότερο από όλα τα πολιτικά συμφέροντα. Περισσότερα για αυτό βλ. Niall Ferguson, *Empire, ό.π.*, σ. 255.

MARIA TANAGIOTOU

αγορές βρετανικών προϊόντων και ιδιαίτερη εμπορική σημασία για τη Βρετανική Αυτοκρατορία[447].

Στο μεγαλύτερο μέρος του υπό μελέτη διαστήματος (28 από τα 50 υπό μελέτη έτη) αγοράζονται από τη Μεγάλη Βρετανία τα μεγαλύτερα σε αξία και περισσότερα σε

[447] Οι εισαγωγές Βρετανικών προϊόντων στην Αλεξανδρέττα στο διάστημα 1886-1912 είναι κατά μέσο όρο 52%, στην Αλεξάνδρεια 37% και στη Βηρυτό 52%. Περισσότερα για το βρετανικό εμπόριο στις εν λόγω πόλεις βλ. Foreign Office 1887, Annual Series, no. 105, *Diplomatic and Consular report on trade and finance, Turkey, report for the year 1886 on the trade of Aleppo*, London 1887. Foreign Office 1889, Annual Series, no. 500, *Diplomatic and Consular report on trade and finance, Turkey, report for the year 1888 on the trade of Aleppo*, London 1889. Foreign Office 1892, Annual Series, no. 1017, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the year 1891 on the trade of Aleppo*, London 1892. Foreign Office 1893, Annual Series, no. 1200, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Turkey, report for the year 1892 on the trade of the consular district of Aleppo,* London 1893. Foreign Office 1897, Annual Series, no. 1952, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the year 1896 on the trade of Aleppo and Adana*, London 1897. no. 2083 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1897 on the trade of Aleppo and Adana*, London 1898. no. 2785 Annual Series, *Diplomatic and consular reports, Turkey, report for the year 1901 on the trade of the vilayets of Aleppo and Adana*, London 1902. No. 2970 Annual Series, *Diplomatic and consular reports, Turkey, report for the year 1902 on the trade of the vilayets of Aleppo and Adana*, London 1903. No. 3838 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1906 on the Trade and Commerce of the vilayet of Aleppo*, London 1907. No. 4061 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1907 on the Trade and Commerce of the vilayet of Aleppo and Adana*, London 1908. No. 4942 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1911 on the Trade of the Aleppo Vilayet*, London 1912. No. 5383 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1913 on the Trade of the Aleppo Vilayet*, London 1914. Foreign Office, 1887, Annual Series, no. 196, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Egypt, report for the year 1886 on the Trade of Alexandria*, London 1887. Foreign Office 1892, Annual Series, no. 1113, *Diplomatic and Consular reports on the trade and finance, Egypt, report for the year 1891 on the trade of the district of Alexandria*, London 1892. Foreign Office, 1888, Annual Series, no. 393, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Egypt, report for the year 1887 on the Trade of Alexandria*, London 1888. Foreign Office, 1893, Annual Series, no. 1276, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Egypt, report for the year 1892 on the Trade of Alexandria*, London 1893. No. 2197 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Egypt, report for the year 1897 on the trade and commerce of Egypt*, London 1898. No. 2931 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Egypt, report for the year 1901 and from January 1 to May 31, 1902, on the trade and Commerce of Alexandria*, January 1903. No. 3122 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Egypt, report for the year 1902 on the trade and Commerce of Alexandria,* January 1904. No. 3869 Annual Series, *Diplomatic and Consular Reports, Egypt, report for the year 1906 on the Trade and Commerce of Alexandria*, London 1907. No. 4127 Annual Series, *Diplomatic and Consular Reports, Egypt, report for the year 1907 on the Trade of the Consular district of Alexandria*, London 1908. No. 5502 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Egypt, report for the year 1914 on the trade and commerce of the consular district of Alexandria*, London 1915. Foreign Office 1887, Annual Series, no. 114, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the year 1886 on the trade of Beyrout*, London 1887. Foreign Office 1888, Annual Series, no. 290, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the year 1887 on the trade of Beyrout*, London 1888. Foreign Office 1893, Annual Series, no. 1279, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the years 1891-1892 on the trade of Beyrout*, London 1893. No. 2116 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1897 on the trade and commerce of Beirut and the coast of Syria*, London 1898. No. 2836 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1901 on the Trade and Commerce of Beirut and the Coast of Syria*, London 1902. No. 3192 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1903 on the Trade and Commerce of Beirut and the Coast of Syria*, London 1904. No 3798 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1906 on the trade and commerce of Beirut and the coast of Syria*, London 1907. No 4142 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1907 on the trade, commerce and Navigation of Beirut and the coast of Syria*, London 1908. No 4863 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1911 on the Trade and Commerce of Beirut and the coast of Syria*, London 1912. No 5184 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1912 on the Trade and Commerce of Beirut and the coast of Syria*, London 1913.

ποσότητα προϊόντα, με μερίδιο αγοράς ανάμεσα στο 20,08% (1910-1911) και το 38,78% (1921). Η πρωτοκαθεδρία της Μεγάλης Βρετανίας στο εισαγωγικό εμπόριο προωθείται από την οικονομική πολιτική των Βρετανών να διατηρούν τα βρετανικά προϊόντα σε χαμηλότερη τιμή από τα προϊόντα των υπολοιπων χωρών[448]. Από τη Βρετανία αγοράζεται το σημαντικότερο εισαγόμενο προϊόν της υπό μελέτη περιόδου, τα βαμβακερά και μάλλινα υφάσματα, αλλά και κάθε είδους βιομηχανικά επεξεργασμένα προϊόντα και επιπλέον σίδηρο, κάρβουνο, μηχανήματα κ.ά. Σε ότι αφορά τις εξαγωγές, η Βρετανία είναι η δεύτερη σημαντικότερη αγορά κυπριακών προϊόντων. Κατέχει τα πρωτεία (βλ. Διάγραμμα 17) για εννέα από τα πενήντα έτη (1892-1893, 1894-1895, 1898-1899, 1901-1902 1903-1904, 1907-1908, 1915-1916, 1924, 1927) με μερίδιο αγοράς ανάμεσα στο 19,97% (το 1927) και το 49,06% (το 1903-1904) του συνόλου των εξαγωγών. Αυτό συμβαίνει όποτε η κυπριακή παραγωγή σε χαρούπια[449] (πρωτίστως) και (δευτερευόντως) σε κριθάρι είναι αυξημένη[450].

Γ1γ.4. Αίγυπτος

Στις εμπορικές συναλλαγές με την Αίγυπτο, αυτό που ξεχωρίζει είναι το εξαγωγικό εμπόριο αφού αποτελεί την κυριότερη αγορά των κυπριακών προϊόντων (βλ. Διάγραμμα 17). Η Αίγυπτος απορροφά τον όγκο του συνόλου των εξαγωγών για 29 από τα 50 υπό μελέτη έτη με μερίδιο ανάμεσα στο 24,22% (1896-1897) και το 76,69% (1904-1905). Από τα σημαντικότερα εξαγωγικά προϊόντα του νησιού (βλ. Διάγραμμα 10), η Αίγυπτος αγοράζει κυρίως κοινό ή μαύρο κρασί[451] και δημητριακά. Εκτός από αυτά είναι ο κυριότερος αγοραστής και πολλών άλλων προϊόντων μικρότερης αξίας όπως ζωντανά ζώα (κατσίκια, μουλάρια, γαϊδούρια, πουλερικά κ.ά.), μπαχαρικά, όσπρια (φασόλια κ.ά.),

---

[448] Ralph Oakden, *ό.π.*, σ. 45.

[449] Στη Βρετανία τα χαρούπια χρησιμοποιούνται κυρίως για συμπλήρωμα στη διατροφή ζώων. Περισσότερα για αυτό βλ. ΚΑΚ, SA1/458/1944, Cyprus, memorandum on the carob tree and its fruit by the Office of the Controller of Supplies, Nicosia, Cyprus, 20 June 1944.

[450] Το 1892-1893, 1894-1895, 1915-1916, 1901-1902 η ζήτηση κυπριακών χαρουπιών από τη Βρετανία είναι αυξημένη. Δεν αναφέρεται η αιτία που συμβαίνει αυτό. Από τη διαίρεση των ποσοτήτων με τις τιμές πώλησης δε φαίνεται η αιτία να σχετίζεται με την τιμή. Προφανώς θα σχετίζεται με τη διαθεσιμότητα των άλλων προμηθευτών της Βρετανίας. Το 1898-1899, 1903-1904 και 1907-1908 η σοδιά χαρουπιών δεν είναι καλή σε αντίθεση με τη σοδιά του κριθαριού που είναι εξαιρετική. Έτσι η Βρετανία αγοράζει σημαντικές ποσότητες κριθαριού. Το 1924 και 1927 η αγορά των χαρουπιών οφείλεται στη συμφέρουσα τιμή που έχουν για τους Βρετανούς. Περισσότερα για αυτό βλ. *Cyprus Annual Report for 1892-1893, ό.π.*, σ. 4. *Cyprus Annual Report for 1894-1895, ό.π.*, σ. 26. *Cyprus Annual Report for 1898-1899, ό.π.*, σ 25. *Cyprus Annual Report for 1901-1902*, London 1903, σ. 27. *Cyprus Annual Report for 1903-1904*, London 1905, σ. 15. *Cyprus annual report for 1907-1908*, London 1908. σσ. 9-11. *Cyprus Annual Report for 1915-1916*, London 1916, σ. 6. Για να υπολογίσω την τιμή διαιρώ την ποσότητα με την τιμή πώλησης όπως αυτή καταγράφεται στα *The Cyprus Blue Books, 1924, ό.π.*, και *The Cyprus Blue Books, 1927, ό.π.*

[451] Η Αίγυπτος είναι από τους κύριους αγοραστές κυπριακού μαύρου κρασιού. Αυτό συνεχίζεται και μετά τη δεκαετία του 1890 όπου η Αιγυπτιακή αγορά κατακλύζεται από φτηνά Ιταλικά κρασιά. Περισσότερες πληροφορίες για αυτό βλ. *The Cyprus Blue Books, 1887-1888, ό.π. Cyprus Annual Report for 1888-1889*, London 1890, σσ. 6, 23. *Cyprus Annual Report for 1899-1900*, London 1901, σ. 26.

ΜΑΝΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

γαλακτοκομικά (τυριά κ.ά.), φρούτα (σταφύλια, ρόδια, εσπεριδοειδή κ.ά.), λαχανικά (κρεμμύδια, πατάτες κ.ά.), οινοπνευματώδη, γύψο, ελαιόλαδο κ.ά. Αντίστοιχα, από την Αίγυπτο εισάγονται κυρίως πετρέλαιο αλλά και τρόφιμα που συμπληρώνουν τις ανάγκες της κυπριακής αγοράς (δημητριακά, ζάχαρη, αλεύρι κ.ά.), αλλά και δέρματα, σαπούνι κ.ά.

Η εξέχουσα θέση της Αιγύπτου στο κυπριακό εξωτερικό εμπόριο ενισχύεται από την εκεί σημαντική παρουσία της κυπριακής κοινότητας η οποία προωθεί τα κυπριακά προϊόντα. Στην Αίγυπτο δραστηριοποιείται ήδη από τις αρχές του 19ου αιώνα σημαντικός αριθμός κυπρίων εμπόρων, οι οποίοι το 1873 ιδρύουν την Κυπριακή Αδελφότητα Αιγύπτου και συνδράμουν στην οικονομική και πνευματική βελτίωση της πατρίδας τους. Ανάμεσα στις εξέχουσες προσωπικότητας της αδελφότητας είναι ο Νικόλαος Πηλαβάκης[452] ο οποίος ασχολείται με το εμπόριο από το 1872, ο Αλκιβιάδης Ιερωνυμίδης[453], ο οποίος είναι αντιπρόσωπος διαφόρων ευρωπαϊκών οίκων, αλλά και πολλοί άλλοι που συμβάλλουν στην προώθηση των κυπριακών προϊόντων στην αγορά της Αιγύπτου[454].

Ο δεύτερος παράγοντας που συμβάλλει ώστε η Αίγυπτος να έχει σημαντική θέση στο κυπριακό εξωτερικό εμπόριο είναι η εγγύτητα των δύο χωρών. Αυτό επιτρέπει την αποστολή ευπαθών φορτίων (ζωντανά ζώα, γαλακτοκομικά, λαχανικά, φρούτα κ.ά.), τα οποία η τεχνολογία των πλοίων της εποχής δε δίνει τη δυνατότητα να μεταφερθούν σε μεγάλες αποστάσεις (τα ψυγεία στα πλοία θα ενσωματωθούν μετά το 1910[455]). Η πολυπληθής αγορά της Αιγύπτου στα τέλη του 19ου αιώνα απέχει λιγότερο από 34,5 ώρες, χρονικό διάστημα κατάλληλο για τη μεταφορά φρέσκων φρούτων και λαχανικών, αλλά και για την έγκαιρη παράδοση παραγγελιών[456].

Ο σημαντικότερος όμως λόγος της πρωτοκαθεδρίας της Αιγύπτου είναι η τακτική ατμοπλοϊκή σύνδεση των δύο χωρών. Το νησί αμέσως μετά την άφιξη των Βρετανών[457] συνδέεται με τακτική σύνδεση για τη μεταφορά του ταχυδρομείου προς την Αλεξάνδρεια[458]. Η σύνδεση συνεχίζεται μέχρι τη δεκαετία του 1950[459]. Τα συμβόλαια

[452] Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα «Πηλαβάκης Νικόλαος του Γαβριήλ, 1861-1921», σ. 254.
[453] Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα «Ιερωνυμίδης Αλκιβιάδης του Νικόλαου, 1852-1925», σ. 91.
[454] Για την παρουσία και δράση των Κυπρίων στην Αίγυπτο βλ. Ευθύμιος Σουλογιάννης, «Έλληνες Κύπριοι στην Αίγυπτο (1826 μέχρι σήμερα)», *Πρακτικά Δεύτερου διεθνούς Κυπριολογικού Συνεδρίου,* τόμος Γ΄, Λευκωσία 1987, σσ. 177-200.
[455] https://en.wikipedia.org/wiki/Reefer_ship Ανάκτηση Ιούλιος 2015.
[456] Wilfrid T. F. Castle, *ό.π.*, σ. 58. Edward B. Proud, *The Postal history of Cyprus*, Sussex 1998, σσ. 54-55.
[457] Οι ταχυδρομικές συμβάσεις είναι σύνηθες σε αυτή την περίοδο και συμβάλουν σημαντικά στην άνθιση του εμπορίου. Περισσότερα για αυτό βλ. Gelina Harlaftis, "Maritime", *ό.π.*, σ. 408.
[458] Αν και η τακτική σύνδεση με την Αίγυπτο ξεκινά το 1878, μετά τον τερματισμό του δεύτερου συμβολαίου με την ατμοπλοϊκή Bell's Asia Minor το 1884, έως το 1897 οπότε υπογράφεται νέο συμβόλαιο

ΜΑΡΙΑ ΤΑΝΑΠΟΥ

μεταφοράς του ταχυδρομείου είναι αρχικά δεκαπενθήμερα και από το 1897 γίνονται εβδομαδιαία σε μια προσπάθεια να βελτιωθεί το εμπόριο της Κύπρου[460]. Το πρώτο συμβόλαιο υπογράφεται αρχικά με την Bell's Asia Minor (1878-1884, 1897-1898, 1901-1906) και στη συνέχεια, ανάλογα με τις προσφορές των ατμοπλοϊκών εταιρειών, υπογράφονται κατά καιρούς συμβόλαια με την εταιρεία Austrian Lloyd Steamship Co (1899-1901), την Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Λεμεσού[461] (1906-1912) και την Khedivial Mail Steamship Co (από το 1912 έως τα τέλη της δεκαετίας του 1950)[462]. Μάλιστα, η Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Λεμεσού ιδρύεται λόγω των «*εμπορικών προοπτικών*» που υπάρχουν ανάμεσα στην Κύπρο και την Αίγυπτο[463].

Οι πιο πάνω εταιρείες, ανάλογα με τους όρους του συμβολαίου, αναλαμβάνουν να μεταφέρουν το ταχυδρομείο κατόπιν χορηγίας που λαμβάνουν από το Ακριδικό ταμείο ή το Φόρο Αγροφυλάκων (Fields Watchmen's tax)[464]. Με αυτά τα πλοία, πέρα από τις επιστολές, μετακινούνται εμπορεύματα, αλλά και επιβάτες, σε συγκεκριμένες μέρες και ώρες της βδομάδας προς την Αλεξάνδρεια. Από εκεί φορτίο, επιβάτες και επιστολές, παίρνουν το δρόμο τους, είτε προς τις αγορές της Αιγύπτου, είτε προς τις αγορές άλλων χωρών.

με την ίδια ατμοπλοϊκή εταιρεία, η σύνδεση Κύπρου-Αιγύπτου γίνεται περιστασιακά με ημερήσια συμβόλαια για αποφυγή της καταβολής της ετήσιας χορηγίας από τη βρετανική κυβέρνηση στο νησί. Από το 1897 και έπειτα όπου τα συμβόλαια είναι και πάλι συνεχή και η σύνδεση με την Αίγυπτο αδιάκοπη, αρχίζει η περίοδος της σταθερής πρωτοκαθεδρίας της Αιγύπτου ως η κύρια αγορά των κυπριακών προϊόντων για τα περισσότερα από τα υπό μελέτη έτη. Περισσότερα για αυτό βλ. Wilfrid T. F. Castle, *ό.π.,* σ. 108. Για το πλήγμα στο εμπόριο Κύπρου-Αιγύπτου στο διάστημα 1884-1897 όπου η σύνδεση δεν είναι συνεχής βλ. ενδεικτικά: *Αλήθεια*, «Επιστολή αναγνώστη», 17/29 Νοεμβρίου 1884. *Σάλπιγξ*, «Τα ναυτιλιακά τέλη», 16 Φεβρουαρίου 1887. *Ευαγόρας,* «Μετά την ατμοπλοΐαν Λλόυδ η Οθωμανική τράπεζα», 10 Ιουνίου 1898. Ulick Ralph Burke, "Cyprus", στο *Edinburgh Review*, vol. 173, 1891, σσ. 438-470. Σύμφωνα με: Rolandos Katsiaounis, *ό.π.,* σσ. 109-115, Donald Quataert , "The Age of reforms", στο Halil Inalcik and Donald Quataert (eds), *ό.π.*, σ.771: Η μη τακτική σύνδεση δεν είναι η μοναδική αιτία που υπάρχει μείωση στις εμπορικές συναλλαγές. Η μείωση οφείλεται και στην οικονομική κρίση που προκαλεί η ξηρασία στο νησί στο διάστημα 1887-1890 αλλά και στη γενικότερη οικονομική κρίση στο διάστημα 1873-1896, η οποία μειώνει το ρυθμό ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου.

[459] Albert T. Madella, *ό.π.*, σ. 62.

[460] TNA, CO 69/10, First session of the fourth Legislative Council of Cyprus, 2 March 1897, 26 May 1897. Diana Markides, *Sendall, ό.π.,* σ. 126

[461] Το 1906 όταν η Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Λεμεσού αναλαμβάνει τη μεταφορά του ταχυδρομείου κάνει τη διαδρομή Αλεξάνδρεια, Πορτ Σάιντ, Αμμόχωστος, Λάρνακα, Λεμεσός, Πάφος, Πορτ Σάιντ, συνδέοντας με αυτό τον τρόπο όχι μόνο την Κύπρο με τις απέναντι αγορές, αλλά και τις παραλιακές πόλεις μεταξύ τους. Περισσότερα για αυτό βλ. Wilfrid T. F. Castle, *ό.π.,* σ. 156.

[462] Περισσότερες πληροφορίες για τα ταχυδρομικά συμβόλαια βλ. Albert T. Madella, *ό.π.* και Wilfrid T. F. Castle, *ό.π.* Σύμφωνα με: Albert T. Madella, *ό.π.,* σσ. 62-63: Κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου η Κύπρος συνεχίζει να συνδέεται με την Αίγυπτο μόνο με την Khedivial Mail Steamship Co λόγω του συμβολαίου μεταφοράς του ταχυδρομείου.

[463] Αντώνης Μαδέλλα, *Ατμοπλοϊκή εταιρεία Λεμεσού ΑΕΛ, η Αυγή της σύγχρονης κυπριακής ναυτιλίας 1905-1915*, σσ. 1-2 (υπό δημοσίευση).

[464] Ο Φόρος Αγροφυλάκων (Fields Watchmen's tax) είναι βρετανικός φόρος του 1892 για το διορισμό αγροφύλακα για προστασία των χωριών ή των χωραφιών από κλοπές και καταστροφές. Περισσότερα για αυτό βλ. Diana Markides, *Sendall, ό.π.,* σ 126.

Το εμπόριο με την Αίγυπτο είναι τόσο εκτεταμένο ώστε η σύνδεση Κύπρου-Αιγύπτου να γίνεται και από άλλες ατμοπλοϊκές εταιρείες, οι οποίες, παρόλο που δε δεσμεύονται με συμβόλαια με την Βρετανική κυβέρνηση, μεταφέρουν και αυτές ταχυδρομείο, επιβάτες και εμπορεύματα. Από το 1896-1897 όπου υπάρχει σχετική αναφορά στα *The Cyprus Blue Books,* ενημερωνόμαστε πως, εκτός από τις πιο πάνω ατμοπλοϊκές εταιρείες, η Κύπρος συνδέεται με την Αίγυπτο (σε εβδομαδιαία, δεκαήμερη ή δεκαπενθήμερη σύνδεση) από την ατμοπλοϊκή Austrian Lloyd, την Messageries Maritimes, την Florio Rubattine, την Moss Asia Minor Steamship και την Πανταλέων. Με εξαίρεση τις δύο τελευταίες, όλες οι άλλες λαμβάνουν σχετική χορηγία από τις κυβερνήσεις των χωρών τους για τη διαδρομή Κύπρου-Αιγύπτου γεγονός που επιβεβαιώνει τη σπουδαιότητα αλλά και την αναγκαιότητα της σύνδεσης[465].

Η τακτική σύνδεση και η εγγύτητα συμβάλλουν ώστε τα κυπριακά εξαγωγικά προϊόντα να μεταφέρονται σε μια διψασμένη αγορά. Η Αίγυπτος παραμένει έως τη δεκαετία του 1930 η κύρια αγορά κυπριακών προϊόντων, διότι χρειάζεται άμεσα μεγάλες ποσότητες γεωργικών προϊόντων, αφού η δική της παραγωγή είναι κατώτερης ποιότητας και δεν αρκεί για να ικανοποιήσει την ντόπια αγορά[466]. Εξάλλου από τις αρχές του 19ου αιώνα η Αίγυπτος μετατρέπεται από σιτοβολώνας σε σημαντικό εισαγωγέα δημητριακών, καθώς έως τη δεκαετία του 1930, επικεντρώνεται στη βαμβακοκαλλιέργεια[467].

Γ1γ.5. Βρετανικές αποικίες και προτεκτοράτα

Στο υπό μελέτη διάστημα, στις βρετανικές αποικίες και στα προτεκτοράτα εξάγεται το 12,74% του συνόλου των εξαγωγών και εισάγεται το 15,06% της συνολικής αξίας εισαγωγών στο νησί (βλ. Διάγραμμα 20 και 21)[468]. Μέχρι τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο,

---

[465] *The Cyprus Blue Books, 1896- 1927, ό.π.*

[466] Η Αίγυπτος θα χάσει την πρωτοκαθεδρία της μετά το 1934, όταν οι εξαγωγές από την Κύπρο θα μειωθούν σημαντικά. Η μείωση οφείλεται στην απαγορευτική δασμολογική πολιτική της Αιγύπτου που τίθεται σε εφαρμογή το 1935. Τη δεκαετία του 1930, το γεωργικό προϊόν της Αιγύπτου (παρόμοιο με εκείνο της Κύπρου), βελτιώνεται σημαντικά. Οι απαγορευτικοί δασμοί που επιβάλλονται στα εισαγόμενα προϊόντα στοχεύουν στην προστασία της εγχώριας παραγωγής, η οποία λόγω των δασμών πωλείται φθηνότερα από τα εισαγόμενα. Ο προστατευτισμός της Αιγύπτου προκαλεί σημαντικό πλήγμα στο Κυπριακό εμπόριο, αφού γίνεται σχεδόν ταυτόχρονα με τη διεθνή οικονομική κρίση του 1929. Περισσότερα για αυτά βλ. ΚΑΚ, SA1/1291/1935, Marketing of Cyprus products in Egypt και ΚΑΚ, SA1/714/1936/1, Report by the Colonial Secretary and the Comptroller of Customs on Trade Mission to Egypt 1936, Nicosia, 15 April 1936.

[467] Zvi Yehuda Hershlag, *ό.π.*, σ.223.

[468] Πριν από το Οικονομικό Συνέδριο της Βρετανικής Αυτοκρατορίας (ή αλλιώς το Συνέδριο της Ottawa) το 1932, δεν υπάρχει κάποια δασμολογική διευκόλυνση για τις αγορές ανάμεσα στις Βρετανικές αποικίες και προτεκτοράτα. Για το εν λόγω συνέδριο βλ. Ευαγγελία Ματθοπούλου, «Ο δασμολογικός προστατευτισμός της Οττάβα (1932) και η εκβιομηχάνιση της Κύπρου μέσα από τη μελέτη των εβραϊκών επιχειρήσεων», στο Γιώργος Καζαμίας, Χριστόδουλος Χατζηχριστοδούλου (επιμ.), *Η Κύπρος στον εισκοστό αιώνα: κράτος, κοινωνία και οικονομία, Γ΄Ημερίδα Ιστορικού Αρχείου Τράπεζας Κύπρου,* Λευκωσία 2016, σσ. 143-160.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΤΙΩΤΟΥ

η Μάλτα είναι αυτή από το σύνολο των Βρετανικών αποικιών και προτεκτοράτων που αγοράζει τις μεγαλύτερες ποσότητες κυπριακών προϊόντων. Το 57,59% των εξαγωγών προς τις Βρετανικές αποικίες πηγαίνει στη Μάλτα (στο σύνολο των εξαγωγών το μερίδιο της Μάλτας είναι μόλις 0,69%), η οποία αγοράζει κυρίως χαρούπια και κρασί. Δεν έχει εντοπιστεί η αιτία για την οποία από όλες τις αποικίες, η Μάλτα είναι αυτή που μέχρι τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο αγοράζει τα περισσότερα κυπριακά προϊόντα, παρόλα αυτά θεωρούμε πως η εγγύτητα είναι ένας σημαντικός παράγοντας που ευνοεί τις εξαγωγές κυπριακών προϊόντων προς αυτήν. Σε ότι αφορά τις εισαγωγές, στο διάστημα έως το 1914, ο κύριος προμηθευτής της κυπριακής αγοράς είναι η Ινδία με μερίδιο αγοράς 25,23% στο σύνολο των εισαγωγών από τις αποικίες (στο σύνολο των εισαγωγών το μερίδιο της Ινδίας είναι μόλις 0,40%). Από την Ινδία εισάγονται κυρίως άδειοι σάκοι, τσιγάρα και βαμβακερές κλωστές.

Ο όγκος των εμπορικών συναλλαγών με τις βρετανικές αποικίες και τα προτεκτοράτα αυξάνεται προς το τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου (ειδικότερα το 1916-1917) και έως το 1922 (βλ. Διάγραμμα 20[469]). Οι εισαγωγές σχεδόν διπλασιάζονται, ενώ οι εξαγωγές αυξάνονται σχεδόν εννέα φορές[470]. Σε αυτό συμβάλει η προσάρτηση της Κύπρου στη Βρετανική Αυτοκρατορία μετά την έναρξη του Μεγάλου Πολέμου (1914) και η βελτίωση της τεχνολογίας των πλοίων που επιτρέπει τη μεταφορά μεγαλύτερου φορτίου, πέρα από τον κλειστό πυρήνα της Μεσογείου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η περίπτωση των εισαγωγών από την Αυστραλία. Από το 1920 και εξής λόγω των νέων δυνατοτήτων των φορτηγών πλοίων, περισσότερο από το 70% της ποσότητας και αξίας αλευριού που εισάγεται στο νησί έρχεται από έναν νέο εμπορικό εταίρο, τη μακρινή Αυστραλία[471]. Έτσι ενώ πριν από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο οι εισαγωγές από την

[469] Δεν έχουν βρεθεί στατιστικά στοιχεία πριν από το 1880 γι' αυτό και τα δεδομένα στο Διάγραμμα 13 είναι από το 1880 και έπειτα.

[470] Όπως αναφέρεται πιο πάνω, στα *The Cyprus Blue Books* η Αίγυπτος καταγράφεται στις Βρετανικές αποικίες μόνο για το διάστημα 1916-1922. Πριν και μετά από αυτή την περίοδο καταγράφεται στις ξένες χώρες καθώς, παρόλο που είναι υπό Βρετανική κατοχή, θεωρείται επίσημο προτεκτοράτο της Βρετανίας μόνο στο διάστημα του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Για λόγους απρόσκοπτης ανάγνωσης των σχεδιαγραμμάτων συμπεριλαμβάνεται στις ξένες χώρες στο σύνολο του υπό μελέτη διαστήματος (εξαιρούνται τα Διαγράμματα 21 και 23). Περισσότερες πληροφορίες για το καθεστώς της Βρετανικής παρουσίας στην Αίγυπτο βλ. Martin W. Daly, *ό.π.*, σσ. 239-333. Η ανοδική πορεία των εμπορικών συναλλαγών ανάμεσα στην Κύπρο και τις Βρετανικές αποικίες και προτεκτοράτα σταματά το 1934. Τότε, η Κύπρος θα στραφεί προς τις αγορές της Γερμανίας και της Γαλλίας οι οποίες μαζί με τη Μεγάλη Βρετανία γίνονται οι κύριες αγορές κυπριακών προϊόντων λόγω της αυξημένης ζήτησης σε κυπριακό πυρίτη. Περισσότερες πληροφορίες για αυτό βλ. ΚΑΚ, SA1/1291/1935, ΚΑΚ, SA1/714/1936/1, ΚΑΚ SA1/1020/1944/1.

[471] ΚΑΚ, SA1/1248 1927/1, Short report on Cyprus trade during the month of August 1927. Τα στατιστικά στοιχεία που υπάρχουν στα *The Cyprus Blue Books* κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου μας βοηθούν να αντιληφθούμε πόσο διαφοροποιούνται οι εμπορικοί εταίροι της Κύπρου λόγω των πολιτικών αλλαγών που φέρνει ο Μεγάλος Πόλεμος και λόγω της βελτίωσης της τεχνολογίας των πλοίων. Συγκεκριμένα, κατά τη

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΤΙΩΤΟΥ

Αυστραλία είναι μόλις £175 (οι πρώτες εισαγωγές από την Αυστραλία καταγράφονται το 1896-1897) στην περίοδο από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο έως το 1927 είναι £946.178 (βλ. Διάγραμμα 23).

Από το 1921 η κυπριακή αγορά στρέφεται και σε μία άλλη βρετανική κτήση, τη γειτονική Παλαιστίνη[472] (βλ. Διάγραμμα 21 και 22). Αν και οι εμπορικές συναλλαγές ξεκινούν μόλις το 1919 οι αυξημένες εξαγωγές οφείλονται καταρχήν στην κοινή (βρετανική) πολιτική κυριαρχία των περιοχών και στη συμπερίληψη της Κύπρου στη διαδρομή Κιλικία, Συρία, Παλαιστίνη, Αίγυπτος, Κρήτη, Ιταλία, που γίνεται κάθε δεκαπενθήμερο από την Lloyd Triestino Steamship Company, τη Societa Italiana di Servizi Maritimi και τη Deutscher Levante und Orient-Dienst Linie (η τελευταία από το 1924 και έπειτα)[473]. Τα κύρια εξαγωγικά προϊόντα προς την Παλαιστίνη είναι πατάτες, αμίαντος, χαρούπια[474], κρασί, οινοπνευματώδη ποτά και ζωντανά ζώα (κυρίως μουλάρια και γαϊδούρια). Η περίπτωση του εμπορίου με την Παλαιστίνη, όπως και εκείνη με την Τουρκία, Γαλλία και την Αίγυπτο, αποδεικνύει τη σπουδαιότητα της τακτικής σύνδεσης για την αύξηση των εμπορικών συναλλαγών με τους εταίρους της αποικίας.

Γ1δ. Το εμπορικό ισοζύγιο και οι αυξομειώσεις στις εμπορικές συναλλαγές

Παρατηρώντας το σύνολο των εισαγωγών και εξαγωγών στο υπό μελέτη διάστημα (βλ. Διάγραμμα 6) διαπιστώνουμε πως έως τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο η αξία των εισαγωγών και εξαγωγών έχει ένα πολύ μικρό αλλά σταθερό προβάδισμα των εισαγωγών (με μέσο όρο γύρω στο 18%). Στο μεγαλύτερο μέρος του υπό μελέτη διαστήματος, η κυπριακή οικονομία φαίνεται να εισάγει όσα ακριβώς χρειάζεται. Κατά τα έτη όπου το έλλειμμα στο εμπορικό ισοζύγιο είναι αισθητά μεγαλύτερο, αυτό οφείλεται στη σοδειά ή

διάρκεια του Μεσοπολέμου και έπειτα, οι ανάγκες της Κύπρου σε δημητριακά θα καλυφθούν από τον Καναδά και του πετρελαίου (προϊόν το οποίο επίσης εισάγεται μέχρι πρότινος από Τουρκικά εδάφη) από τη Ρουμανία.

[472] Η Παλαιστίνη καταγράφεται στα *The Cyprus Blue Books* πρώτη φορά το 1917-1918 στην κατηγορία ξένες χώρες. Από το 1922 καταγράφεται στις Βρετανικές αποικίες και προτεκτοράτα αφού το 1922 περνά υπό Βρετανική Εντολή (περισσότερες πληροφορίες για αυτό βλ. https://en.wikipedia.org/wiki/Mandatory_Palestine Ανάκτηση Αύγουστος 2015). Για πρακτικούς λόγους στα Διαγράμματα 21 και 22 συμπεριλαμβάνονται και οι προηγούμενες τρεις χρονιές πριν το 1922.

[473] *The Cyprus Blue Books, 1921, 1926, ό.π.* Από το 1928 η σύνδεση Κύπρου-Παλαιστίνης γίνεται απευθείας. Η σύνδεση αυτή διευκολύνει το εμπόριο με την Κεντρική Ευρώπη αφού η Παλαιστίνη χρησιμοποιείται ως ενδιάμεσος σταθμός και ο χρόνος μεταφοράς προϊόντων και επιβατών προς την Κεντρική Ευρώπη μειώνεται σημαντικά. Περισσότερα για αυτά βλ. ΚΑΚ, SA1/809/1925/1, from the Government of Palestine, Department of Customs Excise and Trade, Director's office, Haiffa, to the Director of Agriculture, Nicosia, 26 August 1931. ΚΑΚ, SA1/626/1929/1, Minutes of the 41st ordinary meeting of Council of the Cyprus Chamber of Commerce held in Nicosia in the Offices of the chamber on Tuesday the 22nd of March 1932.

[474] Το χαρούπι χωρίς τα κουκούτσια εξάγεται και χρησιμοποιείται στην Παλαιστίνη στην τοπική παραγωγή αλκοολούχων ποτών. Περισσότερα για αυτό βλ. ΚΑΚ, SA1/458/1944, Cyprus, memorandum on the carob tree and its fruit by the Office of the Controller of Supplies, Nicosia, Cyprus, 20 June 1944.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ

σε εξωγενείς παράγοντες. Συγκεκριμένα κατά το 1879-1880, 1887-1888, 1902-1904, όταν οι εισαγωγές είναι πολύ περισσότερες από τις εξαγωγές (οι εισαγωγές υπερτερούν πάνω από 30%)[475], αυτό οφείλεται στην ξηρασία, που επηρεάζει αρνητικά τη σοδειά. Η παραγωγή δεν αρκεί ώστε να ικανοποιηθούν οι ανάγκες του νησιού με άμεσο αποτέλεσμα τη μείωση των εξαγωγών και την αύξηση των εισαγωγών κυρίως σε αλεύρι και σιτάρι, για την κάλυψη των εγχώριων αναγκών[476].

Κατά τα έτη (13 από το σύνολο των πενήντα) όπου το εμπορικό ισοζύγιο είναι πλεονασματικό (με μέσο όρο γύρω στο 6,9%) αυτό οφείλεται κυρίως στην καλή σοδειά και στην αυξημένη παραγωγή γεωργικών προϊόντων[477]. Συγκεκριμένα, στις περισσότερες περιπτώσεις πλεονασματικού ισοζυγίου[478] (1890-1892, 1895-1897, 1898-1899, 1908-1909, 1911-1913, 1913-1914), η καλή σοδειά (κυρίως) δημητριακών και χαρουπιών μαζί με την αυξημένη ζήτηση από τη διεθνή αγορά, οδηγεί σε αυξημένες εξαγωγές και γενικότερη βελτίωση του εξωτερικού εμπορίου του νησιού[479].

---

[475] Το 1887-1888 το ισοζύγιο είναι ελλειμματικό κατά 54%, το 1902-1904 είναι 34% και το 1904-1905 είναι 64%.

[476] Τα έτη κατά τα οποία η σοδειά δεν είναι καλή και χρειάζεται να εισαχθούν από ξένες αγορές βασικά τρόφιμα (αλεύρι, δημητριακά κ.ά.) σε αυξημένες ποσότητες είναι το: 1878-1879, 1880, 1887-1888, 1894-1895, 1901-1905. Περισσότερες πληροφορίες για τις επιπτώσεις της ξηρασίας κατά τα έτη αυτά βλ. TNA, CO 883/4/5, c. 22394, Mediterranean no. 225, Cyprus, Major General Sir R. Biddulph to Colonel F.A. Stanley, no. 347, 18 December 1885, Nicosia, enclosure report by Falkland Warren, Chief Secretary to Government of Cyprus, upon work carried out in Cyprus during previous seven years. *Cyprus Annual Report for the year 1879, ό.π.*, σσ. 291-296. *Cyprus Annual Report for 1880*, London 1881, σσ. 1-2. *Cyprus Blue Book, 1886-1887, 1901-1905, ό.π. Cyprus Annual Report for 1887-1888*, London 1889, σσ. 3-8. *Cyprus Annual Report for 1894-1895, ό.π.*, σσ. 24, 26. *Cyprus Annual Report for 1901-1902, ό.π.*, σσ. 3, 17-29. *Cyprus Annual Report for 1902-1903, ό.π.*, σσ. 3-6, 11-21. Το 1887 η ξηρασία συνδυάστηκε με μία γενικότερη οικονομική κρίση που οδηγεί σε αύξηση της τιμής των γεωργικών προϊόντων, αύξηση πτωχεύσεων κ.ά. Περισσότερες πληροφορίες για αυτό βλ. Rolandos Katsiaounis, *ό.π.*, σσ. 109-111, Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.*, τόμος Β΄, σ. 67. Για τις επιπτώσεις της ξηρασίας στην αγοραστική συμπεριφορά των Κυπρίων στο διάστημα 1902-1904 βλ. Διάγραμμα 12 όπου ενώ το κύριο εισαγωγικό προϊόν είναι τα βαμβακερά και μάλλινα προϊόντα, κατά τα έτη αυτά το κύριο εισαγόμενο προϊόν είναι το αλεύρι λόγω των αναγκών της εγχώριας αγοράς για κάλυψη βασικών διατροφικών αναγκών. Εξαίρεση αποτελεί η χρονιά 1893-1894 όπου το ελλειμματικό ισοζύγιο οφείλεται σε μειωμένη ζήτηση. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με: *Cyprus Annual Report for 1893-1894, ό.π.,* σσ. 27, 30, 44: Το 1893-1894 παρόλο που η παραγωγή κρασιού είναι αυξημένη κατά 75% και η φορολογία εξαγωγής του μειώνεται για να βοηθήσει την πώλησή του, η γενικότερη ζήτηση είναι εξαιρετικά μειωμένη, γι' αυτό και η τιμή πώλησής του μειώνεται ανάλογα. Το ίδιο συμβαίνει και με τα δημητριακά, για τα οποία επίσης δεν υπάρχει ζήτηση. Συνεπώς το σύνολο της εμπορικής δραστηριότητας κατά το 1893-1894 είναι μειωμένο. Σε αυτό συμβάλει και η γενικότερη οικονομική κρίση σε παγκόσμιο επίπεδο στο διάστημα 1873-1896. Περισσότερα για αυτό βλ. Donald Quataert, "The Age of reforms", *ό.π.*, σ. 771.

[477] Στατιστικά, το μεγαλύτερο πλεόνασμα καταγράφεται το 1895-1897 και 1911-1913 όπου είναι 10-11%.

[478] Εξαίρεση αποτελούν τα έτη 1896-1897 όπου οι μειωμένες εισαγωγές οφείλονται και στις μειωμένες εισαγωγές βαμβακερών νημάτων μετά από τερματισμό των πιστώσεων που δίνει η Οθωμανική Τράπεζα και γενικότερα στην έλλειψη ρευστότητας των Κυπρίων γεωργών. Περισσότερα για αυτά βλ. TNA, CO 69/10, First session of the fourth Legislative Council of Cyprus, 8 March 1897 και *Cyprus, Annual Report for 1896-1897*, London 1898, σ. 47.

[479] TNA, CO 883/7/5, Cyprus, Further correspondence, 9 February 1909 to 24 December 1910, Affairs in Cyprus, 4369, no.1, The high Commissioner to the Secretary of state, Nicosia, 28 January 1909. *Cyprus Annual Report for 1889-1890 and 1890-1891, ό.π.*, σσ. 5-6, 25. *Cyprus Annual Report for 1891-1892, ό.π.*, σσ. 5-6. *Cyprus Annual Report for 1896-1897, ό.π.*, σ. 4. *Cyprus Annual Report for 1898-1899, ό.π.*, σ. 14-

Η αυξημένη ζήτηση σε δημητριακά (1889-1892) και κρασί (1911-1912) από τη Γαλλική αγορά[480], σε κρασί και κριθάρι από την Αιγυπτιακή[481] (1895-1896, 1896-1899, 1911-1912) και σε χαρούπια και κριθάρι από τη Βρετανική (1898-1899), φέρνουν ένα γενικότερο θετικό αποτέλεσμα στο εξωτερικό εμπόριο του νησιού.

Παρατηρώντας το Διάγραμμα 6 διαπιστώνουμε πως το μέχρι εκείνη την περίοδο σταθερό σε αξία εξωτερικό εμπόριο του νησιού έως τις αρχές του 20ου αιώνα[482], από τα τέλη της πρώτης δεκαετίας του 1900, αυξάνεται. Οι εμπορικές συναλλαγές αρχίζουν σταδιακά να αυξάνονται και το σύνολο των εισαγωγών και εξαγωγών ξεπερνά το ένα εκατομμύριο στερλίνες[483]. Παρόλο που αυτή την περίοδο υπάρχει διεθνώς ένα γενικότερο κλίμα ευμάρειας και αύξησης των εμπορικών δραστηριοτήτων που υποβοηθά τις δραστηριότητες στην Κύπρο, στο νησί η ευμάρεια προκαλείται από τις καλές σοδειές και την αυξημένη ζήτηση σε κρασί και δημητριακά και ενισχύεται και από την τακτική θαλάσσια σύνδεση Κύπρου-Αιγύπτου. Αυτό διαπιστώνεται από μία ειδική επιτροπή βρετανών αξιωματούχων που σχηματίζεται το 1913 για να μελετήσει την άνοδο του βιοτικού επιπέδου στο νησί. Σύμφωνα με την επιτροπή, η τακτική σύνδεση Κύπρου-Αιγύπτου οδηγεί σε αύξηση της εξαγωγής ευπαθών φορτίων (φρούτα, ζωντανά ζώα κ.ά.) και κατ' επέκταση σε γενικότερη

25, *Cyprus Annual Report for 1908-1909, ό.π.*, σσ. 7, 9. *Cyprus Annual Report for 1911-1912*, London 1912, σ. 8. *Cyprus Annual Report for 1912-1913*, London 1913, σ. 8. *Cyprus Annual Report for 1913-1914, ό.π.*, σσ. 5, 8-11. Σύμφωνα με: *Cyprus Annual Report for 1911-1912, ό.π.*, σ. 8: Το 1911, πέρα από την καλή σοδειά, το πλεονασματικό ισοζύγιο οφείλεται και σε αύξηση των τιμών αλλά και σε αυξημένη ζήτηση συγκεκριμένων κυπριακών προϊόντων (π.χ. κρασί) από Γαλλία και Αίγυπτο. Παρατηρώντας το Διάγραμμα 12 διαπιστώνουμε πως ενώ το κύριο εισαγόμενο προϊόν είναι κυρίως τα βαμβακερά και μάλλινα προϊόντα, το 1911 το κύριο εισαγωγικό προϊόν είναι το αλεύρι λόγω της ευμάρειας του πληθυσμού και της βελτίωσης της αγοραστικής του δύναμης εξαιτίας των κερδών που προκύπτουν από την καλή σοδειά.

[480] Η ίδια εικόνα παρατηρείται και στο εξαγωγικό εμπόριο της Ελλάδας εξαιτίας της διεθνής ύφεσης και της γαλλικής ζήτησης σε σιτηρά. Περισσότερα για αυτό βλ. Αλέξης Φραγκιάδης, «Αγροτική οικονομία και εξωτερικό εμπόριο», στο Κώστας Κωστής και Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ), *ό.π.,* σ. 164. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία στα *The Cyprus Blue Books, 1889-1890, ό.π.*: Το κυπριακό σιτάρι που αγοράζει η Γαλλία το 1889-1890, αγοράζεται σε εξαιρετικά συμφέρουσα τιμή για τους κύπριους γεωργούς. Αυτό συμβάλει σημαντικά στη γενικότερη αύξηση της αξίας των εξαγωγών. Για να υπολογίσω την τιμή αγοράς του κυπριακού σιταριού από τη Γαλλία, διαιρώ τις ποσότητες με την τιμή πώλησης.

[481] Στην Αίγυπτο υπάρχει αυξημένη ζήτηση κρασιού από την Κύπρο, την Ιταλία, την Ελλάδα και τη Συρία διότι είναι φτηνό κρασί. Το 1897 το κρασί που εισάγεται από αυτές τις χώρες αποτελεί τα δύο τρίτα του συνόλου των εισαγωγών κρασιού στην Αίγυπτο. Περισσότερα για αυτό βλ. No. 2197 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Egypt, report for the year 1897 on the trade and commerce of Egypt, ό.π.*, σ. 9.

[482] Στις αρχές του 20ου αιώνα η «*χαμηλή εμπορική κίνηση*» της Κύπρου δεν επιτρέπει την ενσωμάτωσή της στις γραμμές των ελληνικής ιδιοκτησίας ατμοπλοϊκών εταιρειών, παρά τις προτροπές από το ελληνικό κράτος. Περισσότερα για αυτό βλ. Βασίλης Καρδάσης, *ό.π.,* σ. 76

[483] TNA, FCO 608/224/35, Memorandum by Mr. Fountain, 17 January 1919. Η εμπορική αύξηση στις αρχές της δεκαετίας του 1910 οδηγεί την Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Λεμεσού στην αύξηση του στόλου της. Μέχρι εκείνη την περίοδο έχει δύο πλοία και το 1912 προχωρεί και στην αγορά τρίτου πλοίου. Περισσότερα για αυτό βλ. Αντώνης Μαδέλλα, *Ατμοπλοϊκή, ό.π.,* σ. 46.

βελτίωση των εμπορικών συναλλαγών με άμεσο αποτέλεσμα τα αυξημένη κέρδη εμπόρων και παραγωγών[484].

Το πλεονασματικό εμπορικό ισοζύγιο που ξεκινά σταδιακά από τα τέλη της δεκαετίας του 1900 και συνεχίζεται έως τις παραμονές του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου (με εξαίρεση το έτος 1909-1910) σε συνδυασμό με τη γενικότερη αύξηση του εξωτερικού εμπορίου, συμβάλλει στην αύξηση του βιοτικού επιπέδου των Κυπρίων. Η αύξηση των εισαγωγών οδηγεί σε ανάλογη αύξηση των εσόδων από το φόρο εισαγωγής (δεν υπάρχει εξαγωγικός φόρος στην Κύπρο την εποχή αυτή), ο οποίος είναι το κύριο έσοδο της Κύπρου (βλ. Διάγραμμα 24)[485]. Στην ίδια κατεύθυνση, σύμφωνα με την ειδική επιτροπή βρετανών αξιωματούχων, στο διάστημα 1906-1912 η τιμή βασικών αγαθών αυξάνεται κατά 12,23% ενώ από το 1896 έως το 1912 συνολικά αυξάνεται κατά 110%. Στην χρονική περίοδο 1906-1912 τα ενοίκια αυξάνονται κατά μέσο όρο 22,1% ενώ καταγράφεται γενικότερη άνοδος και στις τιμές ρουχισμού και επίπλων. Η οικονομική ευμάρεια αγγίζει και τα κατώτερα κοινωνικά στρώματα του πληθυσμού αφού αυξάνονται κατά 18,25% τα ημερομίσθια των ειδικευμένων και ανειδίκευτων εργατών. Σύμφωνα πάντα με την επιτροπή, η γενικότερη αύξηση του κόστους ζωής στο διάστημα 1906-1912 εκτιμάται γύρω στο 40%[486]. Όλα αυτά οδηγούν τους εμπόρους και παραγωγούς σε αυξημένα κέρδη και κατ' επέκταση σε αύξηση της ρευστότητας στο νησί. Απότοκο όλων αυτών είναι και η επέκταση τραπεζών: το 1910 η Τράπεζα Αθηνών θα ανοίξει παράρτημα στη Λεμεσό, ενώ το 1912 το Ταμιευτήριο Λευκωσίας με αυξημένο πλέον κύκλο εργασιών θα μετονομαστεί σε Τράπεζα Κύπρου[487].

Οι αυξομειώσεις στις εισαγωγές και εξαγωγές που περιγράφονται πιο πάνω και οι οποίες οφείλονται στη σοδειά και στη ζήτηση από τους εμπορικούς εταίρους του νησιού είναι συνυφασμένες με τη γεωργική οικονομία του νησιού. Η κυπριακή οικονομία της περιόδου

---

[484] KAK, SA1/3100/1906, Report of the Committee appointed to collect and record statistics concerning the cost of living in Cyprus, the prices of the common articles of consumption and the prices of labour and house rents during the period 1906-1912, Nicosia 17 March 1913.

[485] Ralph Oakden, *ό.π.*, σ. 44. Από το 1907 και έπειτα τα οικονομικά της βρετανικής κυβέρνησης στο νησί βελτιώνονται λόγω ακόμα μίας εξέλιξης. Το βοήθημα (grand in aid) που λαμβάνει η Κύπρος για την καταβολή του Φόρου σταθεροποιείται στις £50.000 και μειώνει το Φόρο στο 50%. Περισσότερες πληροφορίες για το θέμα αυτό βλ.: TNA, FCO 141/2341, Cyprus: grant-in-aid from British Government. Περισσότερα για το Φόρο βλ. Εισαγωγή.

[486] KAK, SA1/3100/1906 Report of the Committee appointed to collect and record statistics concerning the cost of living in Cyprus, the prices of the common articles of consumption and the prices of labour and house rents during the period 1906-1912, Nicosia, 17 March 1913. KAK, SA1/3100/1906, from Administering the Government to I. Harcourt, 27 August 1913. KAK, SA1 3100/1906, Household consumption Return no. 4. Average prices of various articles of use or consumption for the whole island.

[487] Kate Phylaktis, *ό.π.*, σσ. 8-10.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

είναι ιδιαίτερα ευαίσθητη και ευάλωτη στους αστάθμητους παράγοντες (π.χ. σοδειά, κλιματικές συνθήκες) και στις ανάγκες των εμπορικών της εταίρων οι οποίες καθορίζονται από εξίσου αστάθμητους παράγοντες (μειωμένη εγχώρια παραγωγή και ζήτηση εισαγωγής τροφίμων από την Κύπρο). Η αιτία αυτής της ευαισθησίας είναι το γεωργικό προϊόν που είναι το κύριο εξαγωγικό προϊόν του νησιού. Για όσο λοιπόν διάστημα η γεωργική παραγωγή καθορίζει τις εμπορικές συναλλαγές στο νησί, η πρόοδος της κυπριακής οικονομίας δεν είναι προβλέψιμη.

Γ1ε. Το ελλειματικό εμορικό ισοζύγιο αυξάνεται

Από το 1914 ο όγκος των εμπορικών συναλλαγών και το ελλειμματικό εμπορικό ισοζύγιο αυξάνεται ακόμη περισσότερο (βλ. Διάγραμμα 6). Αυτό δηλαδή που χαρακτηρίζει τη δεύτερη περίοδο (1858-1914) της βιομηχανικής επανάστασης διεθνώς έρχεται στην Κύπρο κάπως καθυστερημένα. Στο νησί αυτό δεν οφείλεται στη βιομηχανική παραγωγή και στην κατασκευή τυποποιημένων βιομηχανικών προϊόντων όπως συμβαίνει αλλού[488]. Σύμφωνα με όσα αναλύονται πιο κάτω, τα αφανή έσοδα[489] τα οποία διαφοροποιούν τους συσχετισμούς προσφοράς και ζήτησης που υπάρχουν προηγουμένως, η βελτίωση της τεχνολογίας των ατμόπλοιων που δίνει τη δυνατότητα πρόσβασης σε μακρινές αγορές, σε συνδυασμό με τις αλλαγές που φέρνει στην Κύπρο ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος, αλλάζουν τον χαρακτήρα της κυπριακής οικονομίας.

Κατά τη διάρκεια του Πρώτο Παγκοσμίου Πολέμου και έπειτα, η πρόοδος των εξαγωγών επιβραδύνεται ενώ οι εισαγωγές αυξάνονται με ταχύτερο ρυθμό (με μέσο όρο γύρω στο 40%)[490] προκαλώντας μεγαλύτερο ελλειμματικό εμπορικό ισοζύγιο. Παρόλο που αυτό εκτιμάται από τους βουλευτές του νησιού ως απόδειξη της κακής οικονομικής κατάστασης, η βρετανική κυβέρνηση διαφωνεί[491]. Κατά την τελευταία, η ραγδαία αύξηση των εισαγωγών έναντι των εξαγωγών είναι ένδειξη πως στο νησί υπάρχει ρευστότητα. Οι Βρετανοί θεωρούν πως η ψαλίδα ανάμεσα στις εισαγωγές και εξαγωγές είναι μικρότερη

[488] Βασίλης Καρδάσης, *ό.π.*, σ. 11.

[489] Αφανή έσοδα χαρακτηρίζω τον πλουτισμό που δεν μπορεί να διακριθεί στατιστικά λόγω της απουσίας μετρήσεων Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) της Κύπρου κατά τα χρόνια του Μεγάλου Πολέμου, αλλά και στη θολή εικόνα που έχουμε για το πραγματικό μέγεθος της παραοικονομίας η οποία, όπως σε κάθε πόλεμο, ανθίζει λόγω των προσφύγων, των αιχμαλώτων, των τραυματιών κ.ά. Περισσότερα για τα αφανή έσοδα βλ. Γιώργος Δερτιλής, *ό.π.,* σ. 873.

[490] Εξαίρεση αποτελούν τα έτη 1924 και 1927. Για το 1924 το εμπορικό ισοζύγιο είναι ισοσκελισμένο διότι ο όγκος και η αξία των εισαγωγών εξακολουθεί να είναι μειωμένη ενώ οι εξαγωγές παρουσιάζουν μικρή βελτίωση λόγω της ζήτησης σε κυπριακή σταφίδα και χαρούπια από τη βρετανική αγορά. Το ισοσκελισμένο εμπορικό ισοζύγιο κατά το 1927 οφείλεται στις μειωμένες εξαγωγές χαρουπιών προς τη Βρετανία η οποία είχε προμηθευτεί μελάσα από άλλες αγορές σε πολύ χαμηλές τιμές. Περισσότερες πληροφορίες για τα πιο πάνω βλ. TNA, CO 69/37, Minutes if the Legislative Council, 1924, Proclamation of His Excellency High Commissioner, 20 March 1924. KAK, SA1/256/ 1927, Annual Report 1926, Trade and Customs.

[491] Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.*, τόμος Β΄, σσ. 541-559, 568-582, 599-644.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

από εκείνη που δείχνουν οι στατιστικές. Σε αυτό συμβάλλουν δύο δεδομένα: αφενός οι έμποροι δε δηλώνουν την πραγματική αξία των προϊόντων τους και αφετέρου στο σύνολο των εισαγωγών συμπεριλαμβάνονται οι εισαγωγές για τη βρετανική κυβέρνηση και στρατεύματα. Όλα αυτά μεγαλώνουν ακόμη περισσότερο το συνολικό ποσό των εισαγωγών[492].

Ανεξάρτητα όμως από το πραγματικό μέγεθος των εισαγωγών, το ελλειμματικό ισοζύγιο είναι χαρακτηριστικό της μεταπολεμικής περιόδου. Αυτό σημαίνει πως τα έσοδα της βρετανικής κυβέρνησης από τον εισαγωγικό φόρο είναι αυξημένα (βλ. Διάγραμμα 24)[493]. Το ερώτημα είναι ποια είναι τα πραγματικά εισοδήματα των φυσικών προσώπων του νησιού. Δυστυχώς οι πηγές δε μας παρέχουν τα απαραίτητα στοιχεία για να εξακριβώσουμε το πραγματικό κέρδος για τον κάθε έμπορο ή ακόμη για κατηγορίες εμπόρων. Σύμφωνα με τον *Ελληνικό Οδηγό* που εκδίδεται το 1920 στην Ελλάδα και αφορά (ανάμεσα σε άλλα) τις οικονομικές δραστηριότητες στην Κύπρο, πριν από τον Μεγάλο Πόλεμο μόνο δύο ή τρεις Κύπριοι έχουν καταφέρει να πλουτίσουν. Σύμφωνα με την ίδια πηγή, η αύξηση στις τιμές κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου οδηγεί περισσότερους Κύπριους στον πλουτισμό[494]. Αυτό τεκμηριώνεται και από το ότι στο νησί καταγράφονται εντυπωσιακές αυξήσεις σε αγορές ειδών πολυτελείας όπως για παράδειγμα οι αυξημένες εισαγωγές σε μοτοποδήλατα και αυτοκίνητα[495]. Ειδικότερα, ενώ μέχρι το 1918 δεν εισάγονται περισσότερα από εννέα αυτοκίνητα και μοτοποδήλατα κατ' έτος, το 1919 εισάγονται 21 και το 1920, 117[496].

Αυτά τα κέρδη και ο πλουτισμός που φέρνει ο Μεγάλος Πόλεμος σε μερίδα του πληθυσμού, ονομάζονται από τον Γιώργο Δερτιλή «*αφανής ευημερία*». Είναι μια ευημερία που αν και είναι «εμφανής», στατιστικά δε μπορεί να εξακριβωθεί με ακρίβεια και να διαφανεί το πραγματικό της μέγεθος και εύρος ανάμεσα στον πληθυσμό του νησιού[497]. Η δυσκολία οφείλεται στην απουσία μετρήσεων για το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) της Κύπρου κατά τα χρόνια του Μεγάλου Πολέμου[498], αλλά και στη θολή εικόνα που

[492] Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.*, τόμος Β΄, σσ. 582-644.
[493] Demetris Christodoulou, *ό.π.*, σσ. 91-92.
[494] Ανώνυμος, *Ελληνικός Οδηγός, ό.π.,* σσ. 15-16.
[495] *Cyprus Annual Report for 1919-1920,* London 1920, σ.3. Αυτοί που αποκτούν σημαντικά κέρδη κατά τη διάρκεια του Μεγάλου Πολέμου είναι εκείνοι που είναι ήδη «μεγαλέμποροι». Ξεχωρίζουν οι εμπορικοί οίκοι Ν. Π. Λανίτη, Γ. Μ. Σχίζα και Γ. Παυλίδη οι οποία μετονομάζονται σε «Αντάντ» κάνοντας λογοπαίγνιο με το όνομα των συμμάχων. Περισσότερα για αυτό βλ. Κώστας Α. Πιλαβάκης, *ό.π.,* σ. 225.
[496] *The Cyprus Blue Books, 1920, ό.π.*
[497] Γιώργος Δερτιλής, *ό.π.,* σ. 873.
[498] Τα στοιχεία που έχουμε για το ΑΕΠ της Κύπρου χρονολογούνται από το 1921 και έπειτα. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Alexander Apostolides, "Economic Growth or Stagnation during the interwar

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

έχουμε για το πραγματικό μέγεθος της παραοικονομίας η οποία, όπως σε κάθε πόλεμο, ανθίζει λόγω των προσφύγων, των αιχμαλώτων, των τραυματιών κ.ά.[499]. Είναι προφανές πως οι έμποροι κερδίζουν σημαντικά ποσά κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου και πράγματι ευημερούν. Τι γίνεται όμως με την πλειοψηφία των Κυπρίων; Οι συνεχιζόμενες εκκλήσεις των εφημερίδων για ανακουφιστικά έργα είναι ένδειξη πως η διανεμητική επίπτωση είναι ανισοσκελής αφού αύξηση των τιμών φέρνει κέρδη σε λίγους και μεγαλύτερες οικονομικές δυσκολίες στην πλειοψηφία των νοικοκυριών [500].

Όπως συμβαίνει σε όλα τα εμπλεκόμενα κράτη, έτσι και στην Κύπρο, ο Μεγάλος Πόλεμος προκαλεί πληθωρισμό, μειωμένη ρευστότητα, στασιμότητα στην εσωτερική αγορά και αύξηση του κόστους ζωής[501]. Τα αποτελέσματα αυτής της κατάστασης εμφανίζονται αμέσως μετά το τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου και ειδικότερα στο διάστημα 1920-1923. Οι τιμές των γεωργικών προϊόντων (που είναι τα κύρια εξαγωγικά προϊόντα) πέφτουν απότομα τόσο στην Κύπρο όσο και στις γειτονικές χώρες. Οι κύπριοι έμποροι δε μπορούν να βρουν αγορές με συμφέρουσες τιμές για τα προϊόντα τους[502]. Ταυτόχρονα οι γειτονικές χώρες όπως η Αίγυπτος (ο κυριότερος αγοραστής κυπριακών προϊόντων) βελτιώνει σημαντικά την ποιότητα των γεωργικών της προϊόντων και μειώνει τις εισαγωγές από την Κύπρο. Άμεσο αποτέλεσμα όλων αυτών είναι η μείωση των εμπορικών συναλλαγών και οι πτωχεύσεις πολιτών (βλ. Διάγραμμα 6)[503]. Έτσι η προσπάθεια

---

period: reconstruction of Cypriot GDP 1921-1938", in *Munich Personal Repec* Archive, no. 17051, posted 2 September 2009. https://mpra.ub.uni-muenchen.de/21476/1/MPRA_paper_21476.pdf Ανάκτηση Σεπτέμβριος 2015.

[499] Γιώργος Δερτιλής, *ό.π.*, σ. 873.

[500] Ενδεικτικά για την αρθρογραφία για τα ανακουφιστικά έργα βλ. *Κυπριακός Φύλαξ,* «Εργα ανακουφιστικά εις τα δοκιμαζόμενα διαμερίσματα», 13 Φεβρουαρίου 1915, *Κυπριακός Φύλαξ,* «Δυστυχία εν Κύπρω», 6 Μαρτίου 1915, *Νέο Έθνος*, «Ανάγκη ανακουφιστικών έργων», 21/6 Μαρτίου 1915, *Πατρίς*, «Αιτήματα υποβληθέντα στο Μεγάλο Αρμοστή υπό των βουλευτών» 23/5 Απριλίου 1916, *Φωνή της Κύπρου,* «Οίκτον διά τον λαόν», 2/15 Ιούλιος 1916.

[501] TNA, CO 67/177, Cyprus 43863, Report on Blue Book of Cyprus for the year 1914-1915, 11 September 1915. TNA, CO 69/37, Cyprus Minutes of the Legislative Council session of 1920, 19 Απριλίου 1920. Ιστορικό Αρχείο Τράπεζας Κύπρου, ΤΡΚΙΙ-03 2-001, ΤΡΚΙΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ 3, Πρακτικά Συνεδριάσεων 3.2 Πρακτικά Γενικών Συνελεύσεων, 3/15 Φεβρουαρίου 1920. Niall Ferguson, *The Ascent of money, A financial history of the world*, London 2009, σσ. 101, 302. Ο πληθωρισμός προκαλείται εξαιτίας των μειωμένων αποθεμάτων σε τρόφιμα, της αραιής άφιξης των πλοίων στο νησί, του δανεισμού της βρετανικής κυβέρνησης από την Οθωμανική Τράπεζα τον Αύγουστο του 1914. Επίσης λόγω της πτώσης της αγοραστικής δύναμης του χρήματος και της έκδοσης χαρτονομισμάτων από τη βρετανική κυβέρνηση στο νησί, των περιορισμών στο εμπόριο και του δισταγμού του πληθυσμού να ξοδέψει χρήματα. Περισσότερα για τα αίτια του πληθωρισμού βλ. TNA, CO 67/173, Cyprus 33673, European war. Affairs in Cyprus, Reports on, from the Government house of Cyprus to Mr Ellis, 20 August 1914. Ιστορικό Αρχείο Τράπεζας Κύπρου, ΤΡΚΙΙ-03 2-001, ΤΡΚΙΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ 3, Πρακτικά Συνεδριάσεων 3.2 Πρακτικά Γενικών Συνελεύσεων, 3/15 Φεβρουαρίου 1920. TNA, CO 67/177, Cyprus 43863, Report on Blue Book of Cyprus for the year 1914-1915, 11 September 1915.

[502] TNA, CO 69/37, Cyprus minutes of the Legislative Council session of 1922, 7 Μαρτίου 1922. TNA, CO 69/37, Cyprus minutes of the Legislative Council of the session of 1923, 16 Ιανουαρίου 1923.

[503] Για περισσότερες πληροφορίες για τις πτωχεύσεις βλ. την αλληλογραφία στο φάκελο ΚΑΚ, SA1/797/1922.

διαφόρων ατμοπλοϊκών εταιρειών (1921-1924) να εντάξουν την Κύπρο στα ταξίδια τους αποτυγχάνει και δε συμπεριλαμβάνουν το νησί στα τακτικά τους δρομολόγια (βλ. Πίνακας 4).

Μετά το κρίσιμο διάστημα (1920-1923) όταν οι επιπτώσεις του Μεγάλου Πολέμου αναταράσσουν την κυπριακή οικονομία, το 1924 φέρνει ένα κύμα αισιοδοξίας στους Κυπρίους. Το εμπορικό ισοζύγιο μετά από εννέα χρόνια ισοσκελίζεται (βλ. Διάγραμμα 6). Οι εξαγωγές πλησιάζουν σε αξία τις εισαγωγές λόγω της ζήτησης σταφίδας και χαρουπιών από τη βρετανική αγορά[504].

Η αμέσως επόμενη χρονιά (1925) φέρνει ακόμη πιο θετικά στοιχεία για την οικονομία του νησιού. Σε έκθεση βρετανού αξιωματούχου, διαπιστώνεται πως η οικονομική πρόοδος της αποικίας, αν και προχωρεί με βραδύ ρυθμό, είναι σταθερή και ανοδική[505]. Η βελτίωση της αγοραστικής δύναμης του πληθυσμού τεκμηριώνεται από την αύξηση των εισαγωγών αλλά και από την εσωτερική κατανάλωση[506]. Η άνοδος των εισαγωγών αυξάνει περαιτέρω τα έσοδα της αποικίας[507] και η βρετανική κυβέρνηση στην Κύπρο αυξάνει για πρώτη φορά τις δαπάνες της (πέραν του 110% σε σχέση με την προπολεμική περίοδο). Τα έξοδά της πηγαίνουν κυρίως σε δημόσια έργα (κυρίως βελτίωση οδικού δικτύου), αλλά και σε μισθούς κυβερνητικών υπαλλήλων οι οποίοι αυξάνονται κατακόρυφα (έως και 50%) για να ανταπεξέλθουν στις αυξήσεις βασικών αγαθών που προκαλεί ο Μεγάλος Πόλεμος[508].

---

[504] TNA, CO 69/37, Minutes if the Legislative Council, 1924, Proclamation of His Excellency High Commissioner, 20 March 1924.

[505] TNA, CO 67/230/4, Note by H. Llewelyn Jones, 25 March 1929. Αυτό επιβεβαιώνεται και από τις μετρήσεις του υπολογισμού του ΑΕΠ της Κύπρου οι οποίες δείχνουν μια ανοδική πορεία με βραδύ ρυθμό μέχρι την περίοδο της οικονομικής κρίσης 1929-1931. Η σημαντική βελτίωση του ΑΕΠ θα συμβεί μετά το 1938 λόγω της πώλησης κυπριακών ορυκτών στην πολεμική βιομηχανία. Για όλα αυτά βλ. Apostolides Alexander, *ό.π.*

[506] Η αύξηση των τελωνειακών δασμών και της έμμεσης φορολογίας από το 1925 και έπειτα οφείλονται εν μέρει και στην οικονομική βελτίωση της αποικίας. Περισσότερα για αυτό βλ. George S. Georgallides, *Cyprus, ό.π.,* σσ. 119-120.

[507] Η κύρια πρόσοδος είναι οι εισαγωγικοί φόροι. Το 1921 καταργείται ο εισαγωγικός φόρος σε προϊόντα των οποίων η τιμή αυξάνεται μεταπολεμικά και επιβάλλεται φόρος επί της αξίας του προϊόντος (ad valorem). Αυτό αυξάνει περαιτέρω τα έσοδα της αποικίας. Το 1926 όπου καταργείται η δεκάτη επιβάλλεται εισαγωγικός φόρος στον καπνό και το αλάτι. Με τις νέες φορολογικές αναπροσαρμογές αυξάνονται γενικότερα τα φορολογικά έσοδα από τη ζάχαρη, το αλεύρι, τον καφέ, τους άδειους σάκους και τα μεταξωτά. Τα έσοδα της αποικίας αυξάνονται ακόμη περισσότερο και κατά το 1927 με επιπλέον αυξήσεις στον εισαγωγικό φόρο. Περισσότερα για αυτό βλ. Ralph Oakden, *ό.π.,* σ. 44.

[508] Ralph Oakden, *ό.π.,* σ. 27. Οι μισθοί των κυβερνητικών υπαλλήλων αναπροσαρμόζονται στο διάστημα πριν και μετά τον Πόλεμο για να ανταπεξέλθουν στις αυξημένες τιμές βασικών αγαθών. Γενικά κατά τον Πόλεμο οι μισθοί αυξάνονται κατά 50%. Από το 1920 έως το 1923 αυξάνονται περαιτέρω τρεις φορές κατά 33%, 25% και 20% ανάλογα με το ύψος του μισθού του κάθε υπαλλήλου. Περισσότερα για αυτό βλ. Ralph Oakden, *ό.π.,* σ. 36.

Στην οικονομική βελτίωση από το 1925 και έπειτα συμβάλλουν με τη δράση τους τα Συνεργατικά Ιδρύματα και η Γεωργική Τράπεζα. Αυτά δίνουν πίστωση στους γεωργούς και καταφέρνουν να μειώσουν τη δράση των τοκογλύφων. Σταδιακά αυτό τους βοηθά να ξεπεράσουν τα χρόνια προβλήματα που τους προκαλεί η έλλειψη κεφαλαίου και τα επαχθή επιτόκια[509]. Πέρα από τα πιο πάνω στο νησί υπάρχουν πλέον συσσωρευμένα κεφάλαια τα οποία έρχονται ως εμβάσματα από τους Κύπριους μετανάστες που στέλνουν χρήματα στις οικογένειές τους στο νησί[510]. Μαζί με αυτά προστίθενται και τα κέρδη από τον τουρισμό. Αυτή η ρευστότητα βελτιώνει το βιοτικό επίπεδο των Κυπρίων και ταυτόχρονα οδηγεί στην κατανάλωση εισαγόμενων ειδών.

Προϊόντα τα οποία στο παρελθόν αποτελούν είδος πολυτελείας, τώρα μπαίνουν σε όλο και περισσότερα σπίτια[511]. Ενδεικτικά στο Διάγραμμα 25 παρουσιάζουμε την αύξηση εισαγόμενου τυριού για κατανάλωση σε νοικοκυριά. Το εισαγόμενο τυρί σε ένα νησί στο οποίο υπάρχει εγχώρια παραγωγή είναι αναμφισβήτητα είδος πολυτελείας. Όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 25, από τα μέσα της δεκαετίας του 1920 η εισαγωγή τυριού εκτοξεύεται. Η αύξηση αυτή είναι μεγαλύτερη από τη φυσική αύξηση του πληθυσμού και επιβεβαιώνει τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και της αγοραστικής δύναμης των Κυπρίων[512].

Πέρα από τα πιο πάνω η επίσημη προσάρτηση της Κύπρου στη Βρετανική Αυτοκρατορία και ο τερματισμός της αβεβαιότητας του πολιτικού καθεστώτος του νησιού προσελκύει ξένες επενδύσεις. Υπολογίζεται πως από το 1925 (όταν η Κύπρος ανακηρύσσεται επίσημα Αποικία του Στέμματος) μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1920 επενδύονται £1.309.000 από ξένα κεφάλαια σε μεταλλεία, οινοβιομηχανία και άλλες επιχειρήσεις. Πέρα από τα ξένα κεφάλαια που εισρέουν στο νησί, οι οινοβιομηχανίες και τα μεταλλεία μετατρέπονται σε σημαντικούς χώρους απασχόλησης ντόπιου πληθυσμού. Ειδικά τα μεταλλεία, για την ανάπτυξη των οποίων απαιτείται επένδυση σημαντικού κεφαλαίου, που δε φαίνεται να

[509] Για την ιστορία του Συνεργατισμού βλ. Κυριάκος Αγκαστινιώτης, *Ο Συνεργατισμός: γέννησις και ανάπτυξις του εν Κύπρω*, Λευκωσία 1965.
[510] Ιστορικό Αρχείο Τράπεζας Κύπρου, ΤΡΚΙΙ-03 2-001, ΤΡΚΙΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, 3. Πρακτικά Συνεδριάσεων, 3.2 Πρακτικά Γενικών Συνελεύσεων (8.6.1913-31.10.1943), 10 Φεβρουαρίου 1918, 6η γενική συνέλευση των μετοχών της Τράπεζας Κύπρου. Δεν έχουν εντοπιστεί στατιστικά στοιχεία για το ποσό των εμβασμάτων.
[511] Ralph Oakden, *ό.π.*, σ. 23.
[512] Η συνολική αξία εισαγωγής τυριού για κατανάλωση σε νοικοκυριά παρουσιάζεται στα έτη των απογραφών ώστε να φανεί εάν η αύξηση εισαγωγής είναι ανάλογη της αύξησης του πληθυσμού. Λόγω των επιπτώσεων της διεθνούς οικονομικής κρίσης του μεσοπολέμου έχει επιλεγεί να προστεθούν και οι εισαγωγές κατά το έτος 1927 κατά το οποίο τερματίζεται η μελέτη μας.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

υπάρχει το νησί, γίνονται ο τέταρτος σε μέγεθος τομέας απασχόλησης του πληθυσμού[513]. Ταυτόχρονα τα μεταλλεία είναι καλή πηγή εσόδων για την αποικία, αφού πληρώνουν δικαιώματα (royalties) στη βρετανική κυβέρνηση του νησιού και αγοράζουν εγχώριες, αλλά και εισαγόμενες πρώτες ύλες.

Εκτός από αυτά, από τα μέσα της δεκαετίας του 1920 η Βρετανία ευνοεί την αγορά εισαγόμενων προϊόντων από τις αποικίες. Μέσω της δασμολογικής της πολιτικής, προωθεί τα κυπριακά γεωργικά προϊόντων στη βρετανική αγορά. Ταυτόχρονα η κατάργηση της δεκάτης των δημητριακών το 1926, δίνει σημαντική οικονομική ανάσα στους γεωργούς: μέσα σε ένα χρόνο μειώνεται στο εν τρίτο η άμεση φορολογία που πληρώνουν προς την κυβέρνηση[514].

Κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου εξαιτίας όλων των πιο πάνω αλλαγών που οδηγούν σε βελτίωση του βιοτικού επιπέδου, μια σημαντική μερίδα Κυπρίων εγκαταλείπει τη γεωργική παραγωγή και εντάσσεται σε άλλες επαγγελματικές ομάδες. Αυτό επιβεβαιώνεται από το βραδύ ρυθμό αύξησης της ομάδας των γεωργών στην απογραφή πληθυσμού του 1931. Ενώ στην απογραφή του 1921 οι συμμετέχοντες στην κατηγορία γεωργοί αποτελούν το 45,4% των εργαζομένων, στην απογραφή του 1931 αποτελούν το 43,1% και είναι το χαμηλότερο ποσοστό που έχουν από το 1891 όπου καταγράφονται για πρώτη φορά τα επαγγέλματα. Ενώ δηλαδή στην απογραφή του 1921 οι συμμετέχοντες στην κατηγορία γεωργοί αυξάνονται με ποσοστό 13,81%, στην απογραφή του 1931 αυξάνονται μόνο κατά 3,37%[515]. Κύρια αιτία αυτής της εξέλιξης είναι η απασχόληση πολλών γεωργών στον κλάδο των υπηρεσιών ή στα μεταλλεία. Εκεί καταφέρνουν να εξασφαλίσουν ένα σίγουρο και σταθερό ημερομίσθιο στο τέλος του μήνα. Αυτό είναι λυτρωτικό, ιδιαίτερα για τη μερίδα των γεωργών που καλλιεργούν δημητριακά (τα οποία

[513] Παρόλο που τα στατιστικά στοιχεία που υπάρχουν στις απογραφές πληθυσμού σχετικά με το επάγγελμα του πληθυσμού ξεκινούν το 1911, μόνο το 1931 αναφέρεται ο αριθμός των εργαζομένων στα μεταλλεία και στις οινοβιομηχανίες. Το 1931 υπάρχουν 754 άνδρες και 207 γυναίκες εργαζόμενοι στα ορυχεία αμίαντου και 2057 άνδρες και 115 γυναίκες στα ορυχεία χαλκού. Συνολικά στα μεταλλεία εργάζονται 3133 άτομα. Η πιο πολυπληθής ομάδα εργαζομένων είναι οι γεωργοί, παραγωγοί και ζευγολάτες με 42357 άτομα. Οι εργαζόμενοι στην οινοβιομηχανία το 1931 είναι 101 άτομα. Στον Πίνακα 3 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά οι «βιομηχανίες» του νησιού και ο αριθμός του προσωπικού που εργοδοτούν για το 1935. Περισσότερα για αυτό βλ. Charles Henry Hart-Davis, *Cyprus Report of the Census of 1931,* taken on April 17-18, 1931, Nicosia 1932.

[514] George S. Georgallides, *Cyprus, ό.π.*, σσ. 119-120.

[515] Charles Henry Hart-Davis, *Cyprus, Report and General Abstracts of the Census of 1921*, taken on the 24th April 1921, London, 1922. Charles Henry Hart-Davis, *Cyprus Report of the Census of 1931, ό.π.*

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

είναι η κύρια καλλιέργεια των γεωργών[516]) διότι το κέρδος από την παραγωγή τους έχει αρχίσει να ελαχιστοποιείται[517].

Αυτό σταδιακά μετατρέπει την Κύπρο σε μία οικονομία που εισάγει πολύ περισσότερα από όσα εξάγει. Στο νησί δημιουργείται πλέον μια νέα μερίδα πληθυσμού η οποία καταναλώνει τον όγκο των εισαγόμενων προϊόντων με κεφάλαια που δεν προέρχονται από τη γεωργική παραγωγή και το εξαγωγικό εμπόριο, αλλά από την παροχή μισθωτών υπηρεσιών. Άμεσο αποτέλεσμα όλων αυτών είναι η αύξηση των εμπορικών συναλλαγών που δεν προκύπτει μόνο από την μεταπολεμική αύξηση των τιμών αλλά και από τα κέρδη από την παροχή υπηρεσιών, τον τουρισμό, τα εμβάσματα των μεταναστών κ.ά.[518].

Αυτή η αύξηση των εμπορικών συναλλαγών φαίνεται και από τις ατμοπλοϊκές συνδέσεις. Μετά το 1925 το νησί εντάσσεται σε ακόμη περισσότερα τακτικά δρομολόγια, από πολύ περισσότερες ατμοπλοϊκές εταιρείες. Ορισμένες από αυτές, είτε φτάνουν και παλαιότερα στο νησί είτε αποφασίζουν τώρα να εντάξουν την Κύπρο στο δρομολόγιό τους (βλ. Πίνακας 4). Αυτό βέβαια δημιουργεί μια αμφίδρομη σχέση καθώς οι ατμοπλοϊκές συνδέσεις αυξάνουν το εξωτερικό εμπόριο και το δεύτερο με τη σειρά του προσελκύει ακόμη περισσότερες εταιρείες στο νησί. Από το 1921 και έπειτα γίνονται οι πρώτες προσπάθειες για απευθείας σύνδεση ανάμεσα στην Κύπρο και την Αγγλία. Από το 1924 η Κύπρος εντάσσεται στα δρομολόγια για υπερατλαντικά ταξίδια προς την πολλά υποσχόμενη Νέα Υόρκη, μεταφέροντας κυρίως μετανάστες. Έτσι το νησί πέρα από τα λιμάνια και τις αγορές της Μεσογείου, συνδέεται με τα λιμάνια της Μαύρης και Βόρειας Θάλασσας, της Αδριατικής, της Τυρρηνικής και Ιβηρικής Θάλασσας σε δεκαπενθήμερη κυρίως βάση (βλ. Πίνακα 4). Η συμπερίληψη του νησιού σε περισσότερα δρομολόγια και σε λιμάνια εκτός του Μεσογειακού χώρου ενισχύει την προώθηση των προϊόντων σε νέες αγορές, ευρωπαϊκές και όχι μόνο. Αυτές δεν έχουν το ίδιο εξαγωγικό προϊόν με την Κύπρο όπως συμβαίνει με την Αίγυπτο και την Τουρκία και συνεπώς οι προοπτικές πώλησης των κυπριακών προϊόντων αυξάνονται ακόμη περισσότερο.

Η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και η αύξηση του εξωτερικού εμπορίου δημιουργούν συνθήκες ευνοϊκές για κοινωνική και οικονομική πρόοδο. Αυτό τεκμηριώνεται από την

[516] Ralph Oakden, *ό.π.*, σ. 11.
[517] Brewster Joseph Surridge, *ό.π.*, σ. 67.
[518] Όπως αναφέρεται στην απογραφή πληθυσμού του 1946 Η οικονομία του νησιού εξαρτάται πλέον από τα «αδήλωτα κέρδη» τα οποία έρχονται μέσα από *«τα έξοδα των στρατευμάτων […] των μεταναστών και τα κέρδη από το διαμετακομιστικό εμπόριο και τον τουρισμό».* Περισσότερα για αυτό βλ. στο David Athelstane Percival, *ό.π.,* σ. V.

ΜΑΡΙΑ ΤΑΝΑΠΙΩΤΟΥ

ίδια την αύξηση του πληθυσμού, αλλά και από την αύξηση της ομάδας των εμπόρων. Το 1881 που γίνεται η πρώτη απογραφή πληθυσμού, η Κύπρος έχει 186.173 κατοίκους, ενώ το 1931, έτος κατά το οποίο γίνεται η πλησιέστερη απογραφή μετά το τέρμα της υπό μελέτη περιόδου, ο πληθυσμός του νησιού σχεδόν διπλασιάζεται (347.959 κάτοικοι - βλ. Διάγραμμα 26). Τι μέρος αυτού του πληθυσμού ασχολείται με το εξωτερικό εμπόριο δεν μπορεί να εξακριβωθεί μέσα από απόλυτους αριθμούς[519]. Τα στοιχεία που έχουμε για την ομάδα των Κυπρίων που ασχολούνται με το εξωτερικό εμπόριο προέρχονται από τους *Ελληνικούς Οδηγούς* και από ονομαστικές λίστες εμπόρων. Αυτές σχηματίζονται από τους Βρετανούς κατόπιν αιτημάτων εμπορικών οίκων του εξωτερικού για ανεύρεση αξιόπιστων συνεργατών στο νησί[520]. Παρόλο που οι εν λόγω πηγές μόνο ενδεικτικά στοιχεία μπορούν να μας δώσουν, εντούτοις εκτιμάται πως είναι απαραίτητη η ανάλυσή τους, αφενός επειδή δεν υπάρχει άλλη πηγή και αφετέρου επειδή είναι σημαντικό να εξακριβωθεί το μέγεθος αύξησης της τάξης των εμπόρων.

Σύμφωνα λοιπόν με τις πιο πάνω πηγές (οι παλαιότερες χρονολογούνται στο 1911) υπάρχουν συνολικά 47 κατηγορίες προϊόντων εισαγωγής και τριάντα κατηγορίες προϊόντων εξαγωγής στις οποίες εμπλέκονται οι Κύπριοι έμποροι. Διευκρινίζεται πως οι κατηγορίες αυτές εμπλουτίζονται σταδιακά με κατηγορίες εμπόρων που ασχολούνται με την εισαγωγή γεωργικών εργαλείων, χημικών λιπασμάτων, σοκολατών, κοσμημάτων κ.ά., αποδεικνύοντας ακόμη περισσότερο τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης.

---

[519] Παρόλο που στις απογραφές πληθυσμού υπάρχουν στοιχεία για τα επαγγέλματα των κατοίκων εντούτοις δεν υπάρχει διαχωρισμός ανάμεσα στους εμπόρους που ασχολούνται με το εξωτερικό και εσωτερικό εμπόριο.

[520] KAK, SA1/895/1910/1, List of principal dealers for imports, June 1911. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus. List of Principal Dealers for exports, June 1911. KAK, SA1/895/1910/1, List of principal dealers for imports, November 1915. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus. List of Principal Dealers for exports, November 1915. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for imports, March 1920. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for exports, March 1920. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus, KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus. List of Principal Dealers for imports, January 1926. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for exports, January 1926. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for imports, January 1928. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for exports, January 1928. Νικόλαος Γ. Ιγγλέσης, *Οδηγός της Ελλάδος, απάσης της Μακεδονίας, της Μικράς Ασίας μετά των νήσων του Αρχιπελάγους και των νήσων: Κρήτης – Κύπρου – Σάμου: Οικονομία, Δημόσια έργα, Εμπόριον, Ναυτιλία, Γεωργία, Κτηνοτροφία, Τοπογραφία, Αρχαιολογία, Γράμματα, Τέχναι, Στατιστική, Μεταλλειολογία, Χρηματιστήριον, Συγκοινωνία, κλπ. Μετά πολλών οδοιπορικών και τοπογραφικών χαρτών,* έτος Γ΄, εν Αθήναις 1911, σσ. 193-201. Ανώνυμος, *Ελληνικός Οδηγός, ό.π.* Νικόλαος Γ. Ιγγλέσης, *Οδηγός της Ελλάδος, απάσης της Μακεδονίας, της Μικράς Ασίας μετά των νήσων του Αρχιπελάγους και των νήσων: Κρήτης – Κύπρου – Σάμου: Οικονομία, Δημόσια έργα, Εμπόριον, Ναυτιλία, Γεωργία, Κτηνοτροφία, Τοπογραφία, Αρχαιολογία, Γράμματα, Τέχναι, Στατιστική, Μεταλλειολογία, Χρηματιστήριον, Συγκοινωνία, κλπ. Μετά πολλών οδοιπορικών και τοπογραφικών χαρτών,* έτος Ι΄, εν Αθήναις 1925-1926, σσ. γ-ιη.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Με βάση αυτά τα στοιχεία διαπιστώνουμε πως ο αριθμός των εμπόρων σε βάθος χρόνου κλιμακώνεται και σταδιακά διαμορφώνεται σε μια νέα κοινωνική ομάδα[521]. Ενώ το 1911 ο συνολικός αριθμός των εμπόρων είναι μόλις 210 άτομα, στις εμπορικές λίστες του 1928 οι έμποροι αυξάνονται σε 308[522]. Υπάρχει δηλαδή μια αύξηση γύρω στο 50%. Αυτή η αύξηση δεν οφείλεται μόνο στη φυσική αύξηση του πληθυσμού (από την απογραφή του 1911 έως την απογραφή του 1931 ο πληθυσμός αυξάνεται 26,94%). Πρόκειται για μια αύξηση που δείχνει εν μέρη τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης, αλλά και το πόσο επικερδές είναι το εξωτερικό εμπόριο ώστε να προσελκύει νέα μέλη. Η διαφορά ανάμεσα στους εμπόρους του 1911 και σε αυτούς του 1928 δεν είναι μόνο αριθμητική. Η πλειοψηφία των εμπόρων του 1911 ασχολείται ταυτόχρονα με το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο, ενώ αντίθετα, οι έμποροι του 1928, αφενός επειδή είναι περισσότεροι και αφετέρου επειδή η βελτίωση της αγοραστικής δύναμης του πληθυσμού τους προσφέρει περισσότερα κέρδη, προτιμούν να εξειδικεύονται είτε στο εισαγωγικό, είτε στο εξαγωγικό εμπόριο (βλ. Διάγραμμα 27 και 28).

Σημειώνεται πως από το σύνολο των 308 εμπόρων του 1928, οι 104 (δηλαδή περίπου το 33,76%) είναι έμποροι που διατηρούν τη θέση τους στο εξωτερικό εμπόριο ήδη από το 1911. Η διαχρονική τους παρουσία δείχνει πως η εμπορική τους δράση είναι οργανωμένη σε επίπεδο οικογενειακών επιχειρήσεων. Οι αντιπροσωπείες τους είναι σε συνέχεια σε βάθος χρόνου, γεγονός που οδηγεί στην καθιέρωση και επικράτησή τους στην εμπορική-οικονομική ζωή του τόπου. Τα αντιπροσωπευτικότερα ονόματα αυτών των εμπορικών οίκων εντοπίζονται στη Λάρνακα και τη Λεμεσό επειδή είναι τα παλαιότερα σημαντικά εμπορικά λιμάνια της εποχής[523].

Από τα πλέον γνωστά ονόματα στη Λάρνακα είναι ο εμπορικός οίκος Γ.Π.Λ. Μαυροΐδη που δραστηριοποιείται από τη δεκαετία του 1870 έως τη δεκαετία του 1930 και ιδρύεται από τον Γεώργιο (Γάστων) Πέτρου Λοΐζου Μαυροΐδη (1848-1937). Ο εμπορικός οίκος ασχολείται με το εισαγωγικό εμπόριο (φάρμακα, μηχανές πετρελαίου άντλησης νερού κ.ά.), αλλά ταυτόχρονα αναλαμβάνει και τη ναυτιλιακή πρακτόρευση σημαντικών

[521] Στις λίστες υπάρχουν ονόματα εμπορικών οίκων που εμφανίζονται σε περισσότερες από μια κατηγορίες. Αυτά τα ονόματα έχουν μετρηθεί μόνο μια φορά με στόχο να εξακριβωθεί ο ακριβής αριθμός των εμπόρων και να αποφευχθούν οι επαναλήψεις.

[522] Ο πίνακας του 1927 δεν έχει εντοπιστεί. Για το λόγο αυτό έχει επιλεγεί ο πίνακας της αμέσως επόμενης χρονιάς.

[523] Αναμφισβήτητα όμως σημαντική εμπορική δραστηριότητα υπάρχει και στις άλλες πόλεις. Για τη δράση ενός εκ των Λευκωσιατών εμπόρων που δραστηριοποιείται τον 20^{ο} αιώνα βλ. Αικατερίνη Αριστείδου, *Η υφαντουργία της Κύπρου από την αρχαιότητα μέχρι τον 20^{ο} αιώνα και η συμβολή του Κώστα Χριστοδούλου*, τόμοι Α΄και Β΄, Λευκωσία 2006.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

ευρωπαϊκών ατμοπλοϊκών εταιρειών της εποχής (Bell's Asia Minor, Ατμοπλοΐα Πανταλέων, Messageries Maritime κ.ά.)[524]. Ένας από τους επίσης πολύ σημαντικούς εμπορικούς οίκους της Λάρνακας είναι ο οίκος Ζ. Δ. Πιερίδη ο οποίος δραστηριοποιείται ήδη από την περίοδο της Τουρκοκρατίας (δεκαετία 1860). Ο οίκος ιδρύεται από τον μεγαλέμπορο της Λάρνακας και ναυτιλιακό πράκτορα Ζήνων Δημητρίου Πιερίδη (1839-1911), ο οποίος πέρα από τις εμπορικές του δραστηριότητες ξεχωρίζει για τη δράση του στο Νομοθετικό Συμβούλιο (1883-1886), είναι πρόξενος διαφόρων χωρών στην Κύπρο κ.ά.[525]. Οι απόγονοί του συνεχίζουν τη δράση του εμπορικού οίκου έως και τα πρώτα χρόνια της Κυπριακής Δημοκρατίας[526]. Ο οίκος Ζ. Δ. Πιερίδη ασχολείται με το εισαγωγικό (κάρβουνο κ.ά.) αλλά και εξαγωγικό εμπόριο (χαρούπια, δημητριακά κ.ά.)[527].

Ανάμεσα στους εμπορικούς οίκους της Λεμεσού που ξεχωρίζουν είναι ο εμπορικός οίκος Ν. Π. Λανίτη που ιδρύεται το 1896 και συνεχίζει μέχρι και σήμερα να δραστηριοποιείται. Ο οίκος ιδρύεται από τον Νικόλαο Παναγή Λανίτη (1872-1952), ο οποίος πρωταγωνιστεί στην οικονομική ζωή του τόπου μέσα από την προεδρεία του στην Κυπριακή Εταιρεία Οίνων (1927 κ.έ.), την Λαϊκή Τράπεζα (1927 κ.έ.) και αλλού[528]. Η δράση του οίκου συνεχίζεται από τους απογόνους του οι οποίοι ασχολούνται με την πρακτόρευση ναυτιλιακών εταιρειών (Messageries Maritime κ.ά.)[529]. Ο οίκος ασχολείται με το

---

[524] Για τον εμπορικό οίκο Γ.Π.Λ. Μαυροΐδη βλ. Γιώργος Γεωργής, *Η Λάρνακα των Μαυροΐδηδων και του Εμπορίου, 1878-1937, Σπουδές και προσεγγίσεις στη μικροϊστορία μιας πόλης*, Λάρνακα 2009.

[525] Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα «Πιερίδης Ζηνων του Δημητρίου, 1839-1911», σ. 258.

[526] Για την εμπορική δράση του εμπορικού οίκου Ζ. Δ. Πιερίδη βλ. Ιδιωτικό Αρχείο Οικογένειας Πιερίδη, Αλληλογραφία Ζ. Δ. Πιερίδη, 1882-1896 και Προσωπική Αλληλογραφία οικογένειας Πιερίδη, 1853-1960.

[527] ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, List of principal dealers for imports, June 1911. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for exports, June 1911. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, List of principal dealers for imports, November 1915. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for exports, November 1915. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for imports, March 1920. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for exports, March 1920. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for imports, January 1926. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for exports, January 1926. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for imports, January 1928. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for exports, January 1928. Νικόλαος Γ. Ιγγλέσης, *Οδηγός της Ελλάδος ό.π.*, έτος Γ΄, σσ. 196-201. Ανώνυμος, *Ελληνικός Οδηγός, ό.π.,* Αθήναι 1920, σσ. 22-43. Νικόλαος Γ. Ιγγλέσης, *Οδηγός της Ελλάδος, ό.π.,* έτος Ι΄, σσ. ια-ιη.

[528] Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα «ανίτης Νικόλαος του Παναγή, 1872-1952», σ. 148. Για τον Νκόλαο Π. Λανίτη και τη δράση του βλ. και Πλουτής Σέρβας, *Τα προικιά της Λεμεσού*, Λευκωσία 1999, σσ. 70-77.

[529] ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, List of principal dealers for imports, June 1911. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for exports, June 1911. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, List of principal dealers for imports, November 1915. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for exports, November 1915. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for imports, March 1920. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for exports, March 1920. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for imports, January 1926. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for exports, January 1926. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for imports, January 1928. ΚΑΚ, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for exports, January 1928. Νικόλαος Γ. Ιγγλέσης, *Οδηγός της Ελλάδος ό.π.*,

εισαγωγικό (τσιμέντο, μηχανήματα κ.ά.) και εξαγωγικό εμπόριο (χαρούπια, γλυκάνισο κ.ά.). Στη Λεμεσό ξεχωρίζει επίσης η δράση της οικογένειας Χατζηπαύλου αφού ο Δημοσθένης Χατζηπαύλου (1845-1915) και ο αδερφός του Δημήτρης ιδρύουν το πρώτο εργοστάσιο οίνων και οινοπνευμάτων το οποίο λειτουργεί μέχρι σήμερα (ΕΤΚΟ[530]). Ο Δημοσθένης Χατζηπαύλου ξεχωρίζει και αυτός για τη δράση του στο Νομοθετικό Συμβούλιο (1883-1886)[531].

Διαπιστώνουμε πως ορισμένοι από τους εμπόρους ανήκουν σε μια οικονομική ελίτ της Κύπρου που είτε δραστηριοποιείται από την περίοδο της Τουρκοκρατίας (π.χ. Ζ. Δ. Πιερίδης) είτε προέρχεται από τα μεσαία στρώματα και ανελίσσεται σταδιακά. Αυτή η νέα γενιά εμπόρων δραστηριοποιείται κυρίως στις αγορές της Λευκωσίας, της Λεμεσού και της Λάρνακας[532] και κερδίζει σημαντική θέση στην οικονομική, εμπορική (Τράπεζες, εμπορικά επιμελητήρια κ.ά.), αλλά και στην πολιτική ζωή του τόπου, πρωταγωνιστεί στο Νομοθετικό Συμβούλιο και δεν είναι λίγες οι φορές που έρχεται και σε αντιπαράθεση με τους παλιούς βουλευτές οι οποίοι είναι κυρίως δικηγόροι[533].

Κεφάλαιο Γ2: Τα σημαντικά εμπορικά λιμάνια: Λάρνακα, Αμμόχωστος, Λεμεσός

Γ2α. Περιγραφή γενικών στατιστικών δεδομένων

Ο όγκος του εξωτερικού εμπορίου διοχετεύεται στα λιμάνια της Λάρνακας, Αμμοχώστου και Λεμεσού. Στα τρία αυτά λιμάνια φτάνει το 93,75% του συνόλου των εισαγωγών και το 86,49% του συνόλου των εξαγωγών στο σύνολο του υπό μελέτη διαστήματος. Οι εξαγωγές είναι ελαφρώς λιγότερες επειδή ένα μέρος της εξαγωγής μεταλλευμάτων[534],

---

έτος Γ΄, σσ. 196-201. Ανώνυμος, *Ελληνικός Οδηγός, ό.π.,* Αθήναι 1920, σσ. 22-43. Νικόλαος Γ. Ιγγλέσης, *Οδηγός της Ελλάδος, ό.π.,* έτος Ι΄, σσ. ια-ιη.

[530] Για την ΕΤΚΟ βλ. http://www.etkowines.com/default.asp?parid=12&ID=163&menuid=141 Ανάκτηση Ιούλιος 2015.

[531] Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα «Χατζηπαύλου Δημοσθένης, 1845-1915», σσ. 336-337. Ο Δημοσθένης Χαζτηπαύλου είναι μέλος του Νομοθετικού Συμβουλίου στο διάστημα 1883-1886. Για την οικογένεια Χατζηπαύλου βλ. Πλουτής Σέρβας, *ό.π.*, σσ. 56-69.

[532] Rolandos Katsiaounis, *ό.π.*, σσ. 178. Η ανώτερες τάξη στη Λάρνακα αποτελείται από τις παλαιότερες ομάδες Κυπρίων εμπόρων λόγω της εκεί παρουσίας των προξενείων. Περισσότερα για αυτό βλ. Γιώργος Γεωργής, *Η Λάρνακα, ό.π.,* σ. 102.

[533] Rolandos Katsiaounis, *ό.π.*, σ. 181. Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.*, τόμος Β΄, σ. 816.

[534] Πέρα από τα σημαντικότερα λιμάνια του νησιού, μεταλλεύματα εξάγονται και από την αποβάθρα στο στόμιο του Ξεροπόταμου στο Καραβοστάσι η οποία κατασκευάζεται από την Κυπριακή Μεταλλευτική Εταιρεία. Περισσότερες πληροφορίες για την εξαγωγή μεταλλευμάτων από τη συγκεκριμένη αποβάθρα βλ. ΚΑΚ, SA1/932/1915, Permission to build a pier at Karavostasi, Application from Mr Gunther, 1 July 1915. ΚΑΚ, SA1/964/1919, from Malcolm Stevenson to Winston Churchill, Secretary of State for the Colonies, 3 March 1921. ΚΑΚ, SA1/1360/1919, Application from Mr Gunther to examine permits granted by government for the construction of private piers at Limassol and Larnaca. ΚΑΚ, SA1/964/1919, Indenture,

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

χαρουπιών[535] και άλλων γεωργικών προϊόντων γίνεται και από άλλα μικρότερα λιμάνια του νησιού[536].

Στα τρία αυτά λιμάνια, ήδη από την έναρξη της Αγγλοκρατίας στο νησί, ο όγκος του εξωτερικού εμπορίου γίνεται με ατμόπλοια (βλ. Διάγραμμα 29). Τα περισσότερα πλοία που φτάνουν στο νησί είναι υπό γαλλική σημαία. Πρόκειται κυρίως για τα πλοία της Messageries Maritimes η οποία από το 1885 έρχεται συστηματικά στο νησί. Ακολουθούν τα πλοία με αυστριακή και ιταλική σημαία. Αυτά δεν είναι άλλα από τα πλοία της ατμοπλοϊκής Austrian Lloyd, η οποία μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο μετονομάζεται σε Lloyd Triestino και αντί της αυστριακής σημαίας που χρησιμοποιούσε περνά κάτω από την ιταλική σημαία[537]. Ακολουθούν τα πλοία υπό βρετανική σημαία όπως τα πλοία της Khedivial[538] η οποία, όπως αναφέρεται πιο πάνω, κάνει την ταχυδρομική σύνδεση Κύπρου-Αιγύπτου από το 1912 και έπειτα (βλ. Διάγραμμα 30).

Από τα κυπριακά λιμάνια φεύγει κυρίως ογκώδες φτηνό φορτίο (δημητριακά και γεωργικά προϊόντα που δε θέλουν συσκευασία). Στο διάστημα 1870-1910 περίπου το 55% του συνολικού τονάζ των πλοίων που φεύγει από τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου είναι αυτού ακριβούς του είδους ογκώδες φορτίο (κυρίως σιτηρά)[539]. Συνεπώς τα κυπριακά λιμάνια ακολουθούν τη γενικότερη τάση των γειτονικών λιμανιών της Ανατολικής Μεσογείου. Στην περίπτωση της Κύπρου αυτού του είδους το εμπόριο θα συνεχιστεί έως τις αρχές της δεκαετίας του 1920 όπου η εξαγωγή μεταλλευμάτων θα αρχίσει να αυξάνεται και να κυριαρχεί στο εξαγωγικό εμπόριο του νησιού.

Γ2α.1. Λάρνακα

Μέχρι τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο ο όγκος των εισαγωγών και εξαγωγών φτάνει στη Λάρνακα (βλ. Διάγραμμα 31 και 32[540]). Μέχρι εκείνη την περίοδο η Λάρνακα είναι το

June 1924. Για τις συμφωνίες που ανάμεσα στην εταιρεία και το καθεστώς που επικρατεί στην αποβάθρα βλ. την αλληλογραφία στο ΚΑΚ, SA1/694/1919.

[535] Πέρα από τα σημαντικότερα λιμάνια του νησιού, η φόρτωση, μεταφορά και εξαγωγή χαρουπιών γίνεται και από συγκεκριμένα λιμάνια του νησιού (τα λεγόμενα carob shipping places) στα οποία δινεται συγκεκριμένη άδεια και πιστοποίηση. Ορισμένα από τα σημαντικότερα είναι το Ζύγι, η Κερύνεια, η Αυδήμου, το Πισσούρι, το Λατσί. Περισσότερα για τα σημεία από τα οποία εξάγονται τα χαρούπια βλ. την αλληλογραφία στους φακέλους ΚΑΚ, SA1/1179/1911, ΚΑΚ, SA1/1442/1912/1, ΚΑΚ, SA1/1442/1912/2, ΚΑΚ, SA1/1384/1914, ΚΑΚ, SA1/1916/1915, ΚΑΚ, SA1/1049/1915.

[536] Για τα μικρότερα λιμάνια από τα οποία γίνονται εξαγωγές βλ. Μέρος Β΄.

[537] https://en.wikipedia.org/wiki/Italia_Marittima Ανάκτηση 3 Αυγούστου 2015.

[538] https://en.wikipedia.org/wiki/Khedivial_Mail_S.S._Company Ανάκτηση 3 Αυγούστου 2015.

[539] Gelina Harlaftis, “Maritime”, *ό.π.*, σ. 402.

[540] Στο Διάγραμμα 31 και 32 τα στοιχεία για το 1878-1879 είναι από το *Cyprus Annual Report for the year 1879, ό.π.* Στα *The Cyprus Blue Books* τα στοιχεία για την αξία των εισαγωγών και εξαγωγών ανά λιμάνι είναι μόνο για την περίοδο 1887-1919. Για το διάστημα 1919-1921 δεν έχουν εντοπιστεί οποιαδήποτε

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΗ

κέντρο του εμπορίου συνεχίζοντας και αυξάνοντας ακόμη περισσότερο την εμπορική δραστηριότητα που αναπτύσσεται κατά την Τουρκοκρατία λόγω των Προξενείων. Στη Λάρνακα δραστηριοποιούνται σημαντικοί εμπορικοί οίκοι (π.χ. Ζ. Δ. Πιερίδη) και το λιμάνι της βρίσκεται στο δρομολόγιο των μεγάλων ατμοπλοϊκών εταιρειών (π.χ. Austrian Lloyd) πριν ακόμη από την άφιξη των Βρετανών. Ήδη από το 1878 είναι η μοναδική πόλη στην οποία υπάρχει «*σαφής κοινωνική διαστρωμάτωση*» και εγκατεστημένη ελίτ[541].

Ως κέντρο εμπορίου και χώρος εισαγωγής νέων συνηθειών, πρώτα και μόνο στη Λάρνακα λειτουργούν έως το 1899 Τράπεζες[542], εκεί θα δραστηριοποιηθούν τα πρώτα ναυτιλιακά γραφεία και πρακτορεία[543], θα λειτουργήσει το πρώτο τυπογραφείο και θα κυκλοφορήσει η πρώτη εφημερίδα. Θα γίνει ονοματοδοσία και φωταγώγηση των δρόμων[544], θα λειτουργήσουν παγομηχανές[545], εργοστάσια επεξεργασίας και εξαγωγής φαιοχώματος[546] κ.ά. Στη Λάρνακα θα συναντήσουμε ορισμένους από τους μεγαλύτερους και σημαντικότερους εμπορικούς οίκους της υπό μελέτη περιόδου (π.χ. Γ.Π.Λ. Μαυροΐδη[547]) οι οποίοι παίρνουν τη θέση των ευρωπαίων εμπόρων που δραστηριοποιούνται κατά την Τουρκοκρατία λόγω των διομολογήσεων[548]. Ήδη από το τέλος του 19ου αιώνα στη Λάρνακα υπάρχουν τα περισσότερα και μεγαλύτερα καταστήματα και παραγγελιοδόχοι του νησιού (π.χ. το γραφείο του Κωνσταντίνου Μιτζή και του Μ. Ι. Τζιαπούρα) οι οποίοι προμηθεύουν άλλα μικρότερα καταστήματα στην υπόλοιπη Κύπρο[549]. Πέρα από αυτά στη Λάρνακα ιδρύεται το 1905 η πρώτη ατμοπλοϊκή εταιρεία με το όνομα Κυπριακή Ατμοπλοΐα ΛΤΔ[550].

στοιχεία. Τα στατιστικά στοιχεία για το διάστημα 1922-1926 είναι από το περιεχόμενο του φακέλου TNA, BT 188/262 και για το διάστημα 1929 και έπειτα από το φάκελο TNA, FCO 141/2515.

[541] Γιώργος Γεωργής, *Η Λάρνακα, ό.π.*, σ. 102.

[542] Στο ίδιο, σ. 9.

[543] Αγνή Μιχαηλίδου, *Λάρνακα, η παλιά Σκάλα*, Λευκωσία ²1983, σ. 116.

[544] Για τα πρωτεία της Λάρνακας βλ. Ίκαρος Πετρίδης, *Κίτιον-Λάρνακα-Σκάλα: Πόλις η πρώτη*, Δήμος Λάρνακας, Λάρνακα 2013.

[545] Το 1889 στη Λάρνακα λειτουργεί η πρώτη παγομηχανή. Περισσότερα για αυτό βλ. Ίκαρος Πετρίδης, *ό.π.,* σ. 61.

[546] Ορισμένα από τα εργοστάσια επεξεργασίας και εξαγωγής φαιοχώματος στη Λάρνακα είναι το εργοστάσιο του Α. Λ Μαντοβάνη και Υιοί Λτδ, το εργοστάσιο του Ζ. Δ.Πιερίδη, η Κυπριακή εταιρεία Φαιοχώματος του Ν. Ι. Δημητρίου Λτδ κ.ά. Περισσότερες πληροφορίες για αυτά βλ. Ίκαρος Πετρίδης, *ό.π.,* σ. 109.

[547] Βλ. υποκεφ. *Γ1ε. Το ελλειματικό εμορικό ισοζύγιο αυξάνεται.*

[548] Γιώργος Γεωργής, *Η Λάρνακα, ό.π.,* σ. 38.

[549] Για τους καταστηματάρχες και παραγγελιοδόχους της Λάρνακας βλ. Γιώργος Γεωργής, *Η Λάρνακα, ό.π.,* σσ. 38-41.

[550] Οι πληροφορίες για την εν λόγω εταιρεία είναι ελάχιστες. Η Κυπριακή Ατμοπλοΐα ΛΤΔ ιδρύεται στη Λάρνακα με Κύπριους μετόχους και μετοχικό κεφάλαιο £120.00. Η εταιρεία στοχεύει στην αγορά δύο ατμόπλοιων που θα κάνουν τη διαδρομή Κύπρος-Αίγυπτος. Ο Αντιπρόεδρος της εταιρείας είναι ο εμποροβιομήχανος και αντιδήμαρχος της Λάρνακας (1911-1914) Μιχαήλ Θ. Βαλδασερίδης και διευθυντής ο εμποροτραπεζίτης και δήμαρχος της πόλης (1922-1932, 1943-1946) Δημητρός Ν. Δημητρίου (δε γνωρίζουμε ποιος είναι ο Πρόεδρος της εταιρείας). Η εταιρεία μένει στα σπάργανα καθώς η αίτηση που κάνει προς τον Μέγα Αρμοστή για νηολόγηση πλοίων στην Κύπρο υπό Βρετανική σημαία απορρίπτεται

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ

Μέχρι τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, κατά μέσο όρο το 64% του συνόλου των εισαγωγών και το 40% του συνόλου των εξαγωγών διακινείται στο λιμάνι της Λάρνακας (βλ. Διάγραμμα 31 και 32). Περίπου το 70% των εισαγωγών που φτάνουν στη Λάρνακα μεταφέρεται στη Λευκωσία καθώς οι δύο πόλεις συνδέονται με καλό οδικό δίκτυο ήδη από το 1871[551]. Παρόλα αυτά όπως σωστά εκτιμούν οι Λαρνακείς, η ολοκλήρωση του Κυπριακού Σιδηρόδρομου που ενώνει τη Λευκωσία με την Αμμόχωστο και η επιδιόρθωση του λιμανιού της Αμμοχώστου το 1905 επηρεάζει αρνητικά το εξωτερικό εμπόριο της πόλης[552]. Οι μειώσεις ξεκινούν σταδιακά και σταθερά από το 1905 και έπειτα και κυμαίνονται γύρω στο 15% ετησίως. Ουσιαστικά από το 1905 μέρος των προϊόντων που παράγονται γύρω από την Αμμόχωστο (σιτάρι, βαμβάκι, ρόδια, ριζάρι κ.ά.) και τα οποία μέχρι εκείνη την περίοδο φεύγουν από το λιμάνι της Λάρνακας σταδιακά μεταφέρονται για εξαγωγή από την Αμμόχωστο[553].

Η πορεία παρακμής του εξωτερικού εμπορίου της Λάρνακας δεν αναχαιτίζεται ούτε με τις εκτεταμένες λιμενικές εργασίες που γίνονται στην αποβάθρα της πόλης και οι οποίες ολοκληρώνονται το 1912. Αυτή η πτωτική τάση αποτυπώνεται και στη δημογραφική ανάπτυξη της επαρχίας Λάρνακας. Στην απογραφή του 1911 ο πληθυσμός της επαρχίας αυξάνεται όσο περίπου και το σύνολο του πληθυσμού του νησιού (η επαρχία Λάρνακας αυξάνεται περίπου 14% ενώ η συνολική αύξηση είναι 13,52%). Αντίθετα στην απογραφή

λόγω του πολιτικού καθεστώτος της Κύπρου (μέχρι το 1914 η Κύπρος δε θεωρείται αποικία ούτε προτεκτοράτο αλλά οθωμανική κτήση). Η καθυστέρηση που δημιουργείται μέχρι να έρθει η αρνητική απάντηση είναι καθοριστική για το μέλλον της εταιρείας αφού μέχρι τότε έχε ήδη ιδρυθεί και η Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Λεμεσού η οποία αναλαμβάνει την σύνδεση Κύπρου-Αιγύπτου. Περισσότερα για την Κυπριακή Ατμοπλοΐα ΛΤΔ βλ. Αντώνης Α. Μαδέλλα, « «Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Λεμεσού», (1905-1915): ίδρυση, στόχοι και δομή», στο *Κυπριακαί Σπουδαί, Δελτίον της εταιρείας Κυπριακών Σπουδών*, τόμος ΟΔ΄, Λευκωσία 2012, σσ. 187-190.

[551] TNA, CO 883/7/5, Cyprus, Further correspondence, 9 February 1909 to 24 December 1910, Affairs in Cyprus, enclosure 4 in no. 21, The Office of the Commissioner of Larnaca, 20 May 1909, Subject Railway Enquiry on proposed railway to Larnaca. Για το δρόμο Λάρνακας-Λευκωσίας βλ. Charles Vincent Bellamy, *A monograph of the main roads of Cyprus*, Nicosia 1903.

[552] Οι Λαρνακείς αντιδρούν έντονα στην επιδιόρθωση του λιμανιού της Αμμοχώστου και στην κατασκευή του σιδηροδρόμου επειδή θεωρούν πως τα εν λόγω έργα θα επηρεάσουν αρνητικά το εξωτερικό εμπόριο της πόλης τους. Για τις αντιδράσεις ενδεικτικά βλ. TNA, CO 69/20, Legislative Council, Cyprus, minutes of the session of 1906, 2 April 1906. *Αλήθεια*, «Από Εβδομάδα σ' εβδομάδα. Τα δημόσια έργα. Εύλογοι τοπικαί δυσαρέσκειαι», 5 Αυγούστου 1899. *Αλήθεια*, «Το σιδηροδρομικόν ζήτημα εν Λαρνάκι. Συλλαλητ. την Κυριακήν. Ερεθισμός κατά της κυβερνήσεως. Η πρόσκλησις της επιτροπής προς τους επαρχιώτας», 16 Σεπτεμβρίου 1899. *Νέον Έθνος,* «Το σιδηροδρομ. ζήτημα και ο αποκλεισμός της Λάρνακος. Συνεντεύξεις μετά εμπόρων και κτηματιών. Σκέψεις, επιχειρήματα, συμπεράσματα. Ανάγκη εργασίας σοβαράς και ομοιομόρφου», 21/2 Σεπτεμβρίου 1899. *Αγών,* 13 Ιανουαρίου 1907 (άρθρο χωρίς τίτλο). Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.*, τόμος Β΄, σσ. 97-99, 125, 606-607. Για τον Κυπριακό σιδηρόδρομο βλ. Barrie S. Turner, *ό.π.*

[553] TNA, ADM 1/6466, Cyprus Hydrographers reports, also report dated 18th May 1878, finished by the intelligence branch house guards based on information obtained from the Foreign Office. Memorandum on the anchorages of Cyprus and on other questions chiefly nautical, connected with that island, by the Hydrographer to the Admiralty (accompanied with a plan of Famagusta harbour from an admiralty survey in progress), Fredk. John. Evans, hydrographer, Admiralty, 4 December 1878.

του 1921 η Λάρνακα έχει σε σχέση με την επαρχία Αμμοχώστου και Λεμεσού, τη χαμηλότερη αύξηση, μόνο 2,4%, ενώ η συνολική αύξηση του πληθυσμού του νησιού είναι 11,78% (βλ. Διάγραμμα 33). Συνεπώς οι ανησυχίες των Λαρνακέων για τις επιπτώσεις της μη συμπερίληψης της πόλης τους στο δίκτυο του Σιδηροδρόμου αλλά και η κατασκευή του λιμανιού της Αμμοχώστου, επαληθεύονται. Όπως όμως θα παρουσιαστεί και πιο κάτω, τα αίτια της παρακμής της Λάρνακας ή καλύτερα της ανάπτυξης της Αμμοχώστου με μεγαλύτερο ρυθμό από εκείνο της Λάρνακας, δεν οφείλονται μόνο στο Σιδηρόδρομο και στο σύγχρονο λιμάνι της Αμμοχώστου.

Πέρα από τα πιο πάνω, παρατηρώντας το Διάγραμμα 29 διαπιστώνουμε πως η πτωτική πορεία του εξωτερικού εμπορίου της Λάρνακας δε συμβαδίζει με τη μέση χωρητικότητα των ατμόπλοιων που φτάνουν εκεί. Τα νούμερα όμως στο συγκεκριμένο διάγραμμα είναι παραπλανητικά και δεν αντικατοπτρίζουν την πραγματική λιμενική κίνηση. Η αυξημένη μέση χωρητικότητα πλοίων που φαίνεται πως υπάρχει στη Λάρνακα οφείλεται στην άφιξη αριθμού (γύρω στα 78 ετησίως) μεγάλων πλοίων εταιρειών όπως της Lloyd Triestino. Η τελευταία προτιμά να πηγαίνει μόνο στη Λάρνακα διότι εκεί θεωρεί πως εξυπηρετείται καλύτερα[554]. Αυτό συμβαίνει γιατί στο λιμάνι της Αμμοχώστου εισέρχονται μέχρι τρία ατμόπλοια χωρητικότητας 1.100-1.300 περίπου τόνων. Από το 1920 και έπειτα όταν η μέση χωρητικότητα των πλοίων που φτάνει στο νησί είναι μεγαλύτερη των 1.300 τόνων, η Αμμόχωστος δυσκολεύεται να εξυπηρετήσει τα μεγαλύτερα πλοία. Αντίθετα επειδή η Λάρνακα είναι ανοικτό αγκυροβόλιο δεν έχει περιορισμό στη χωρητικότητα των πλοίων που μπορεί να εξυπηρετήσει αφού αυτά αγκυροβολούν στα βαθιά νερά και εξυπηρετούνται από μαούνες[555]. Τα στατιστικά στο Διάγραμμα 29 επηρεάζονται και από τα 52 περίπου πλοία της Khedivial τα οποία φτάνουν ετησίως στην Αμμόχωστο κατά τη δεκαετία του 1920. Πρόκειται για άδεια και χωρίς φορτίο πλοία, τα οποία ξεφορτώνουν στον αμέσως προηγούμενό τους σταθμό, τη Βηρυτό[556].

Η σταδιακή πτωτική πορεία της Λάρνακας θα διαρκεί από το 1905 έως το τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Κατά τη δεκαετία του 1920 το εξωτερικό εμπόριο της Λάρνακας θα ακολουθήσει τη γενικότερη ανοδική πορεία του εξωτερικού εμπορίου του νησιού αλλά δε θα έχει πια την πρωτοκαθεδρία που έχει προπολεμικά. Από το 1922 έως το τέλος της υπό μελέτη περιόδου οι εισαγωγές και εξαγωγές στο λιμάνι της Λάρνακας

[554] Ralph Oakden, *ό.π.*, σ. 94.
[555] TNA, CO 67/259/4, from Acting governor of Cyprus to the Secretary of State for the Colonies,13 September 1935.
[556] KAK, SA1/420H/1935, Commissioner of Famagusta to Colonial Secretary, 19 March 1935.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΟΥ

κατέχουν περίπου το 29% του συνόλου των εισαγωγών και εξαγωγών. Και εδώ όμως τα στατιστικά είναι παραπλανητικά. Το πραγματικό μέγεθος του εξωτερικού εμπορίου της Λάρνακας είναι μικρότερο αφού εκεί φτάνουν λιγότερα προϊόντα, μεγαλύτερης όμως αξίας από εκείνα που φτάνουν στην Αμμόχωστο. Συγκεκριμένα στη Λάρνακα φτάνουν ακριβά προϊόντα από τη Γαλλία και Ιταλία ενώ στην Αμμόχωστο φτηνά φορτία όπως ξυλεία, κάρβουνο κ.ά.[557].

Συνεπώς, παρόλο που στην πρώτη περίοδο, η Λάρνακα διατηρεί μια σημαντική θέση στο εξωτερικό και κυρίως στο εξαγωγικό εμπόριο (είναι δεύτερη μετά την Λεμεσό), μεταπολεμικά χάνει την πρωτοκαθεδρία της από την Αμμόχωστο και τη Λεμεσό (βλ. Διάγραμμα 31 και 32). Παρόλα αυτά εξακολουθεί να συμπεριλαμβάνεται ανάμεσα στα σημαντικά εμπορικά λιμάνια του νησιού διότι διατηρεί κάποια από τα στοιχεία της προπολεμικής περιόδου που την κάνουν να ξεχωρίζει. Γεωγραφικά η Λάρνακα βρίσκεται σε ιδανική τοποθεσία για το εξωτερικό εμπόριο αφού απέχει μόνο 248 μίλια από το Πορτ Σάιντ (ενώ η Αμμόχωστος είναι σε γωνία και σε απόσταση 284 μίλια από το Πορτ Σάιντ)[558]. Η Λάρνακα διατηρεί αδιάκοπα, ήδη από την περίοδο της Τουρκοκρατίας, αφού είναι ενταγμένη στο δρομολόγιο των μεγάλων ατμοπλοϊκών εταιρειών που φτάνουν στο νησί[559]. Ταυτόχρονα στο παραλιακό της μέτωπο είναι εγκατεστημένοι οι αντιπρόσωποι όλων των σημαντικών ναυτιλιακών εταιρειών. Μέχρι και τη δεκαετία του 1930 και παρά τις σύγχρονες υποδομές στην Αμμόχωστο, οι αντιπρόσωποι των εταιρειών έχουν τα κεντρικά τους καταστήματα στη Λάρνακα ενώ στην Αμμόχωστο ανοίγουν μόνο υποκαταστήματα[560].

Γ2α.2. Αμμόχωστος

Με την έναρξη της Αγγλοκρατίας στο νησί η Αμμόχωστος δεν είναι τίποτα άλλο από μία σκιά της πόλης που ακμάζει επί Ενετοκρατίας. Είναι ένα λιμάνι με ασήμαντη κίνηση, στο οποίο το πρώτο ατμόπλοιο θα φτάσει μόλις το 1883 αλλά θα περάσουν περισσότερα από δέκα χρόνια (1895) για να την προσεγγίζουν τουλάχιστο δύο ατμόπλοια το χρόνο. Η ζωή

[557] ΚΑΚ, SA1/720/1906, from the Director of Public Works to the Chief Secretary, 21 February 1906. Ralph Oakden, *ό.π.*, σ. 95. Ίκαρος Πετρίδης, *ό.π.*, σσ. 109-110.

[558] ΚΑΚ, SA1/923/1931, C. E. Rooke, Report on the Government Railway, chapter: Railway, harbour and wharves. Ακόμα και μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, παρά τις λιμενικές υπηρεσίες και διευκολύνεις που έχει η Αμμόχωστος, η Λάρνακα εκτιμάται από τους Βρετανούς ως το ιδανικότερο σημείο για το εισαγωγικό εμπόριο. Αυτός είναι και ο λόγος που μεταπολεμικά οι πετρελαϊκές εταιρείες προτιμούν να εγκατασταθούν στη Λάρνακα διότι από εκεί μπορούν να προμηθεύσουν το προϊόν τους στις υπόλοιπες περιοχές με χαμηλό κόστος. Περισσότερα για αυτό βλ. TNA, CO 926/223, Personal and confidential letter to Ministry of Transport and Civil Aviation, From Pletcher – Cooke, Copy to Mr. Morris, Colonial Office, 20 January 1955.

[559] Σύμφωνα με: Gelina Harlaftis, "Maritime", *ό.π.*, σ. 402: Η ένταξη ενός λιμανιού στις διαδρομές των μεγάλων ατμοπλοϊκών εταιρειών είναι αυτή που καθορίζει τη δυναμική του.

[560] Ralph Oakden, *ό.π.*, σ. 96.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

στο λιμάνι της Αμμοχώστου θα επανέλθει 25 ολόκληρα χρόνια μετά από την άφιξη των Βρετανών, μόλις το 1903, ένα δηλαδή χρόνο μετά την έναρξη των λιμενικών έργων. Από εκείνη τη χρονική στιγμή, θα χρησιμοποιείται από δεκάδες ατμόπλοια και θα ενταχθεί στο δρομολόγιο των μεγάλων ατμοπλοϊκών εταιρειών. Με τακτική ατμοπλοϊκή σύνδεση θα ενωθεί μόλις το 1906, όταν η Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Λεμεσού αναλαμβάνει τη μεταφορά του ταχυδρομείου και κάνει τη διαδρομή Αλεξάνδρεια, Πορτ Σάιντ, Αμμόχωστος, Λάρνακα, Λεμεσός, Πάφος, Πορτ Σάιντ[561].

Από το 1878 έως το 1905 όταν ολοκληρώνονται οι λιμενικές εργασίες, οι εισαγωγές που φτάνουν στην Αμμόχωστο είναι κατά μέσο όρο 2,8% και οι εξαγωγές 12,2% του συνόλου των εισαγωγών και εξαγωγών αντίστοιχα. Μετά από την ολοκλήρωση των εργασιών (1906-1927) στην Αμμόχωστο φτάνει κατά μέσο όρο το 31% του συνόλου των εισαγωγών και κατά μέσο όρο το 23,2% του συνόλου των εξαγωγών (βλ. Διάγραμμα 31 και 32). Η αύξηση του εξωτερικού εμπορίου στην Αμμόχωστο είναι η μεγαλύτερη που καταγράφεται σε κυπριακό λιμάνι στην υπό μελέτη περίοδο. Στο διάστημα 1878-1927 η αξία των εισαγωγών στη Λάρνακα και Λεμεσό αυξάνεται σχεδόν 2,5 και 9 φορές αντίστοιχα, ενώ στην Αμμόχωστο αυξάνεται γύρω στις 760 φορές. Σε ανοδική κατεύθυνση βρίσκονται και οι εξαγωγές. Στη Λάρνακα οι εξαγωγές αυξάνονται σχεδόν 4 φορές, στη Λεμεσό σχεδόν 7 φορές ενώ στην Αμμόχωστο γύρω στις 36 φορές.

Η κατακόρυφη αύξηση του εξωτερικού εμπορίου στην Αμμόχωστο και οι θετικές συνέπειες που αυτό έχει στην οικονομία της περιοχής επιβεβαιώνονται και από τη δημογραφική ανάπτυξη της επαρχίας Αμμοχώστου. Η ανάπτυξη του πληθυσμού της επαρχίας ξεπερνά κατά πολύ τη γενικότερη ανάπτυξη του πληθυσμού του νησιού (βλ. Διάγραμμα 33). Το 1911, 1921 και 1931 ο πληθυσμός της επαρχίας αυξάνεται 28%, 20% και 24% αντίστοιχα ενώ της Κύπρου μόλις 13,5%, 12% και 11%. Ο βαθμός ανάπτυξης του πληθυσμού της επαρχίας Αμμοχώστου είναι μεγαλύτερος σε σχέση με τη δημογραφική ανάπτυξη των επαρχιών Λάρνακας και Λεμεσού. Η ανάπτυξη αφορά τόσο την ίδια την πόλη της Αμμοχώστου όσο και την επαρχία. Στην αλληλογραφία της βρετανικής κυβέρνησης στο νησί με το Λονδίνο εντοπίζουμε πως η επαρχία χρωστά την ανάπτυξή της και στα οφέλη που φέρνει ο σιδηρόδρομος στα χωριά που βρίσκονται γύρω από αυτόν. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των Βρετανών αξιωματούχων, μετά την ίδρυση του

[561] Wilfrid T. F. Castle, *ό.π.*, σ. 156.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

σιδηρόδρομου, στα χωριά γύρω από αυτόν συναντάμε τη μεγαλύτερη δημογραφική ανάπτυξη που παρουσιάζεται στα χωριά του νησιού[562].

Αυτή όμως η σημαντική βελτίωση του εξωτερικού εμπορίου στην Αμμόχωστο έρχεται σταδιακά. Από το 1905, όταν ολοκληρώνονται οι εργασίες έως και τις παραμονές του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, η Αμμόχωστος έχει μέτρια ανάπτυξη[563] (βλ. Διάγραμμα 31 και 32). Θα πρέπει να περάσουν σχεδόν δέκα χρόνια (από το 1915 και έπειτα) για να καταφέρει να γίνει το κύριο εισαγωγικό λιμάνι και τουλάχιστον σαράντα (1946 και έπειτα) για να φεύγει από το λιμάνι της σημαντικό μερίδιο των εξαγωγών. Συνεπώς, παρόλο που το λιμάνι της Αμμοχώστου σχεδιάζεται κατά τα πρότυπα του λιμανιού της Αλεξάνδρειας[564], το εξωτερικό εμπόριο της δεν ακολουθεί την ίδια ραγδαία και απότομη ανάπτυξη[565]. Ούτε η σύνδεση της Αμμοχώστου με το σιδηρόδρομο φέρνει την κατακόρυφη και άμεση αύξηση της εμπορικής δραστηριότητας που φέρνει για παράδειγμα στη Σμύρνη η σιδηροδρομική της σύνδεση με το Αϊδίνιο τη δεκαετία του 1860[566]. Στην περίπτωση της Κύπρου αυτό το καινούργιο μέσο συγκοινωνίας είναι εντελώς ξένο στην καθημερινότητα των κατοίκων. Παρά τις διευκολύνσεις που προσφέρει, οι Κύπριοι αποφεύγουν τη χρήση του. Προτιμούν να μεταφέρουν τα προϊόντα τους διά θαλάσσης από τα μικρότερα λιμάνια (π.χ. το Καραβοστάσι) ή να τα μεταφέρουν με τα ζώα από τα μονοπάτια που οδηγούν στη Λάρνακα για να εξαχθούν από εκεί[567].

Οι λιμενικές βελτιώσεις και ο σιδηρόδρομος δεν είναι αρκετά για να προκαλέσουν από μόνα τους την εμπορική ανάπτυξη. Χρειάζονται κάποιοι εξωγενείς παράγοντες οι οποίοι θα δημιουργήσουν εκείνες τις συνθήκες που θα φέρουν τη βελτίωση. Στην περίπτωση της Αμμοχώστου, οι αλλαγές και οι νέες ανάγκες που φέρνει ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος δίνουν το έναυσμα και λειτουργούν ευνοϊκά για τη λιμενική της κίνηση. Η αυξημένη

---

[562] TNA, CO 883/7/5, Cyprus, Further correspondence, 9 February 1909 to 24 December 1910, Affairs in Cyprus, no 30, The secretary of state to the High Commissioner, Dewing street, 28 January 1910.

[563] Για τη μέτρια ανάπτυξη της εμπορικής κίνησης στην Αμμόχωστο πριν από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο βλ. την αλληλογραφία στο φάκελο ΚΑΚ, SA1/1158/1913.

[564] TNA, ADM 1/6466, Cyprus Hydrographers reports, also report dated 18th May 1878, finished by the intelligence branch house guards based on information obtained from the Foreign Office. Memorandum on the anchorages of Cyprus and on other questions chiefly nautical, connected with that island, by the Hydrographer to the Admiralty (accompanied with a plan of Famagusta harbour from an admiralty survey in progress), Fredk. John. Evans, hydrographer, Admiralty, 4 December 1878.

[565] Σύμφωνα με: Charles Issawi (ed), *ό.π.*, σ. 415: Στο διάστημα μετά από την ολοκλήρωση των λιμενικών έργων που γίνονται από τον Μωχάμετ Άλι (1805-1849) στην Αλεξάνδρεια (1853-1862), το 72% των συνολικών εξαγωγών της Αιγύπτου φεύγει από την Αλεξάνδρεια ενώ στο διάστημα 1863-1872 το ποσοστό των εξαγωγών από το εν λόγω λιμάνι αυξάνεται στο 94%.

[566] Elena Frangakis, *ό.π.*, σ. 263.

[567] Barrie S. Turner, *ό.π.*, σ. 106.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

ζήτηση από τις δυνάμεις της Αντάντ σε πατάτες[568] (οι οποίες παράγονται κυρίως στην περιοχή Κοκκινοχωρίων πλησίον της Αμμοχώστου[569]) και ο φόβος των πλοίων για επίθεση από υποβρύχια, οδηγεί τα πλοία στην Αμμόχωστο, λόγω της προστασίας που προσφέρει το λιμάνι της[570]. Στο διάστημα 1914-1918 ογδόντα πολεμικά πλοία και 1.360 εμπορικά χρησιμοποιούν την Αμμόχωστο για το λόγο αυτό[571]. Είναι χαρακτηριστικό πως η προστασία που παρέχει η Αμμόχωστος κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο είναι τόση ώστε το 1918 όλα τα ατμόπλοια που φτάνουν στο νησί χρησιμοποιούν μόνο το λιμάνι της (βλ. Διάγραμμα 29). Ο Πόλεμος αυξάνει και τα προϊόντα που μεταφέρονται στο λιμάνι μέσω του σιδηρόδρομου, που χρησιμοποιείται για τη μαζική μεταφορά στρατιωτικού υλικού προς το λιμάνι[572].

Όλα αυτά οδηγούν στην εκτόξευση του εξωτερικού εμπορίου όπως περιγράφεται πιο πάνω. Μάλιστα η αύξηση της εμπορικής κίνησης στην Αμμόχωστο εξαιτίας του Μεγάλου Πολέμου από το 1914 και έπειτα, είναι τόσο μεγάλη που μεταπολεμικά η κυβέρνηση μεταφέρει εκεί τα κεντρικά γραφεία του Τελωνείου (ως τότε εγκατεστημένα στη Λάρνακα)[573]. Πέρα από αυτό, και οι ίδιες οι ναυτιλιακές εταιρείες και τα πρακτορεία που έχουν την έδρα τους στη Λάρνακα, ανοίγουν υποκαταστήματα στην Αμμόχωστο[574]. Η ανάπτυξη της εμπορικής και λιμενικής κίνησης είναι τόσο μεγάλη ώστε από τα μέσα της δεκαετίας του 1920, ο Διευθυντής Δημοσίων Έργων και ο Αρχιτελώνης, ζητούν περαιτέρω βελτιώσεις στο λιμάνι της Αμμοχώστου για να ικανοποιηθεί η αυξημένη κίνηση[575].

Γ2α.3. Τα μειονεκτήματα της Αμμοχώστου και οι συνέπειές τους στο εξωτερικό της εμπόριο

Ανάμεσα στα σημαντικά εμπορικά λιμάνια του νησιού η Αμμόχωστος είναι αναμφισβήτητα σε πλεονεκτική θέση καθώς είναι το μοναδικό βαθύ λιμάνι του νησιού. Αυτό επιτρέπει τη φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων κατευθείαν στην προκυμαία και έπειτα την από εκεί μεταφορά τους με το σιδηρόδρομο στην ενδοχώρα. Σύμφωνα με

[568] TNA, CO 69/37, Cyprus Minutes of the Legislative Council of the Session of 1920, 23 April 1920.
[569] Demetris Christodoulou, *ό.π.*, σσ. 149-152.
[570] Γιώργος Γεωργής, *Η Λάρνακα*, *ό.π.*, σ.11.
[571] TNA, CO 67/259/4, from Acting governor of Cyprus to the Secretary of State for the Colonies, 13 September 1935.
[572] Barrie S. Turner, *ό.π.*, σ. 106.
[573] Για τη μεταφορά των κεντρικών γραφείων του Τελωνείου βλ. ΚΑΚ, SA1/1024/1916, Growth of imports and exports at Famagusta και Government of Cyprus, *A ten-year programme of development for Cyprus*, Nicosia 1946, σ. 88.
[574] Γιώργος Γεωργής, *Η Λάρνακα*, *ό.π.*, σ. 11,76.
[575] TNA, BT 188/262, Report of the director of public works and the chief collector of customs on the proposals for the improvement of the Famagusta harbour works, from the Director of Public Works and the Chief Collector of Customs to the Colonial Secretary, 11 November 1925. TNA, BT 188/262, from the Comptroller of Customs to the Colonial Secretary, Famagusta, 8 July 1929. ΚΑΚ, SA1/420Η/1935, from the Comptroller of Customs to the Colonial Secretary, 11 February 1933.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΠΙΩΤΟΥ

την έκθεση του Ralph Oakden το 1935, εκτιμάται πως στην Αμμόχωστο μπορεί να φτάσει καθημερινά κατά μέσο όρο φορτίο πεντακοσίων τόνων και να μεταφερθεί στη Λευκωσία μέσα σε τρεις μέρες από την άφιξή του. Αυτή η δυνατότητα δεν προσφέρεται στο λιμάνι της Λάρνακας λόγω της μη σύνδεσής της με το σιδηρόδρομο[576].

Παρά τα πλεονεκτήματα της Αμμοχώστου, η Λάρνακα συνεχίζει να διατηρεί αισθητή την παρουσία της ανάμεσα στα σημαντικά λιμάνια του νησιού και καταφέρνει να ανταγωνιστεί την Αμμόχωστο για ένα κομμάτι του εξωτερικού εμπορίου. Αυτό οφείλεται στα ακόλουθα σημαντικά μειονεκτήματα του λιμανιού της Αμμοχώστου:

Αν και τα λιμενικά και αποβαθρικά τέλη είναι τα ίδια σε όλα τα λιμάνια, η μεταφορά προϊόντων από το λιμάνι της Λάρνακας προς την ενδοχώρα είναι πολύ πιο οικονομική από εκείνη από την Αμμόχωστο προς τη Λευκωσία. Παρόλο που στη Λάρνακα οι ναυτιλιακοί πράκτορες επωμίζονται το κόστος της φόρτωσης και εκφόρτωσης των μαουνιέριδων[577] (σε αντίθεση με την Αμμόχωστο που η φόρτωση και εκφόρτωση γίνεται απευθείας στην προκυμαία), αυτό αντισταθμίζεται από το φτηνό κόστος μεταφοράς των προϊόντων στη Λευκωσία. Η μετακίνηση των προϊόντων από τη Λάρνακα στη Λευκωσία γίνεται μέσω του 25 μιλίων αμαξιτού δρόμου. Η ίδια μεταφορά από την Αμμόχωστο στη Λευκωσία μέσω του σιδηρόδρομου κοστίζει περισσότερο[578], παρόλο που ο σιδηρόδρομος αρχικά κατασκευάζεται για να λειτουργεί ως ένα οικονομικό μέσο μεταφοράς των προϊόντων από και προς το λιμάνι και την ενδοχώρα[579]. Εξαιτίας αυτής ακριβώς της δαπανηρότερης μεταφοράς μέσω του σιδηροδρόμου, το εξαγωγικό εμπόριο της Αμμοχώστου θα αναπτυχθεί από τα μέσα της δεκαετίας του 1930 παράλληλα με τη βελτίωση του οδικού δικτύου της γύρω περιοχής. Ως εκ τούτου από το 1934 και έπειτα, θα αρχίσουν οι ξένες εταιρείες να δείχνουν πολύ πιο έντονα την προτίμησή τους στην Αμμόχωστο[580].

Παρόλο που η Αμμόχωστος κατέχει την πρωτοκαθεδρία στο εισαγωγικό εμπόριο, δε συμβαίνει το ίδιο με το εξαγωγικό όπου παραμένει τρίτη σε μερίδιο μετά τη Λεμεσό και τη Λάρνακα. Ανάμεσα σε άλλα αυτό οφείλεται στο είδος του εμπορίου στο οποίο

[576] Ralph Oakden, *ό.π.*, σ. 96.
[577] TNA, BT 188/262, Memorandum by G. F. Wilson (Chief Collector of Customs), 3 March 1927.
[578] Ralph Oakden, *ό.π.*, σσ. 95-96. Στην μεταφορά των προϊόντων με αυτοκίνητα συμβάλουν και τα συμφέροντα των εταιρειών πετρελαίου και των εταιρειών αυτοκινήτων τα οποία εξυπηρετούνται καλύτερα από τη χρήση του αμαξιτού δρόμου. Περισσότερα για αυτό βλ. ΚΑΚ, SA1/923/1931, C. E. Rooke, Report on the Government Railway, chapter: Railway, harbour and wharves.
[579] ΚΑΚ, SA1/923/1931, C. E. Rooke, Report on the Government Railway, chapter: Railway, harbour and wharves.
[580] TNA, CO 67/259/4, from Herbert Richmond Palmer to A.C.C. Parkinson, 28 December 1934.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

«εξειδικεύεται» η Αμμόχωστος: χαμηλής αξίας τρόφιμα και κυρίως εσπεριδοειδή, αλλά και καπνό που παράγεται στη γύρω περιοχή[581]. Καθώς οι παραγωγοί και έμποροι εσπεριδοειδών δε γνωρίζουν σωστές μεθόδους συσκευασίας για την εξαγωγή τους, η ποιότητά τους μέχρι να φτάσουν στον προορισμό τους μειώνεται και αυτό χαμηλώνει την αγοραστική τους αξία[582]. Σε αυτό συμβάλλει και η λιμενική κίνηση στην Αμμόχωστο. Η καθυστέρηση που προκαλείται στην εξυπηρέτηση των πλοίων έχει ως αποτέλεσμα την περαιτέρω αλλοίωση των προϊόντων[583].

Στο υπό μελέτη διάστημα, οι περιοχές από τις οποίες φεύγουν τα κύρια αγροτικά εξαγωγικά προϊόντα (χαρούπια, κρασί) αλλά και τα ορυκτά δε συνδέονται με το σιδηρόδρομο και είναι κοντά σε άλλα λιμάνια (Λεμεσός, Καραβοστάσι) από τα οποία εξυπηρετούνται καλύτερα[584]. Παρόλο που πλησίον της Αμμοχώστου υπάρχουν χωριά όπως η Ακανθού και η Σωτήρα στα οποία παράγονται χαρούπια, οι κάτοικοι δυσκολεύονται να τα μεταφέρουν για εξαγωγή στο λιμάνι της Αμμοχώστου λόγω της απουσίας ή των ελλείψεων του οδικού δικτύου[585]. Από την άλλη, παρά τις επεκτάσεις του σιδηρόδρομου μέχρι και την κοιλάδα της Σολιάς (1907) ο αμίαντος και ο χαλκός εξάγονται από τη Λεμεσό και τον Ξερό αντίστοιχα, προκαλώντας περαιτέρω μειώσεις στο εξαγωγικό εμπόριο της Αμμοχώστου[586]. Στην ίδια κατεύθυνση, ορυκτά όπως γύψος και φαιόχωμα εξάγονται από τη Λάρνακα[587].

---

[581] TNA, CO 67/259/4, from the Government of Nicosia to the Secretary of State for the Colonies, 3 May 1935. Brewster Joseph Surridge, *ό.π.*, σ.60. Ralph Oakden, *ό.π.*, σ. 25. Το εμπόριο των εσπεριδοειδών θα ανθίσει μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Τη δεκαετία του 1950 τα κύρια εξαγωγικά προϊόντα της Κύπρου μετά τα μεταλλεύματα (χαλκό, σιδηροπυρίτη, χαλκοπυρίτη) είναι τα εσπεριδοειδή (Λεμόνια, πορτοκάλια, γκρέιπφρουτ). Ακολουθεί ο αμίαντος, οι πατάτες, τα χαρούπια, το κρασί, δημητριακά κ.ά. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. αλληλογραφία στο φάκελο TNA, CO 926/223 και Eric Millbourn, *ό.π.*, σ. 4.

[582] Ralph Oakden, *ό.π.*, σ. 17. Για το βαθμό που η κακή συσκευασία και ποιότητα των προϊόντων επηρεάζει αρνητικά τις εξαγωγές βλ. ενδεικτικά: KAK, SA1/981/1925/1, Memorandum on Cyprus fruit, 1926. KAK, SA1/1455/1928 from District Agricultural Superintendant to Director of Agriculture, Nicosia, 22 Octomber 1928. KAK, SA1/1286/1927, Translation of a letter addressed to the Cyprus Chamber of Commerce by the Hellenic Fraternity of Cypriots at Alexandria, Egypt. KAK, SA1/1286/1927, Report of the Marketing of Cyprus products in Egypt, Limassol, 21 August 1928, signed by S. Antoniades, Viticulturist and Wine Expert. Μόλις το 1933 δημοσιεύεται σχετική νομοθεσία για το πώς πρέπει να συσκευάζονται τα γεωργικά προϊόντα που πρόκειται να εξαχθούν. Για τη νομοθεσία βλ. *The Cyprus Gazette*, no. 2275, 27 February 1933, p. 123, no. 184, A Bill entitled A Law to provide for the Grading and proper packing and the examination of Agricultural produce intended for export. Την ίδια χρονιά δημοσιεύονται οδηγίες για τη σωστή συσκευασία των προϊόντων στο B. J. Weston, "Picking, Grading and Packing of citrus fruits, a guide for Exports", in the *Department of Agricultural Cyprus*, Bulletin no. 2, Nicosia 1933.

[583] KAK, SA1/3009/1907, from Commissioner Famagusta to the Chief Secretary, 31 December 1909.

[584] KAK, SA1/923/1931, C. E. Rooke, Report on the Government Railway, chapter: Railway, harbour and wharves.

[585] KAK, SAI/7351913/1, from Local Commander of the Police to the Commissioner of Famagusta, 9 January 1914.

[586] KAK, SA1/420H/1935, Extract from Chapter VI of the Financhial Commissioner's Report, The Government Railway and Harbours.

[587] KAK, SA1/720/1906, from the Director or Public Works to the Chief Secretary, 21 February 1906. Ralph Oakden, *ό.π.*, σ. 22. Ίκαρος Πετρίδης, *ό.π.*, σσ. 109-110. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία στα *The Cyprus*

Πέρα από αυτά, τα λιμενικά έργα μετατρέπουν την Αμμόχωστο σε ένα ασφαλισμένο βαθύ λιμάνι στο οποίο όμως υπάρχουν περιορισμοί. Δε μπορούν να εισέλθουν περισσότερα από τρία ατμόπλοια των 1.100-1.300 περίπου τόνων[588]. Λόγω της αυξημένης εμπορικής κίνησης τα πλοία αναγκάζονται να περιμένουν έξω από το λιμάνι μέχρι να ελευθερωθεί χώρος για να εισέλθουν. Αυτή η καθυστέρηση προκαλεί περισσότερα προβλήματα με αποτέλεσμα ορισμένες ατμοπλοϊκές να τερματίσουν την άφιξή τους στην Αμμόχωστο, ενώ άλλες να την αραιώσουν και να πηγαίνουν στα υπόλοιπα λιμάνια του νησιού, κυρίως στη Λάρνακα[589]. Για παράδειγμα. η Florio Rubattine προτιμά να κάνει την τακτική της διαδρομή μόνο στο λιμάνι της Λάρνακας. Αποτέλεσμα αυτού είναι η Αμμόχωστος να μην εντάσσεται στο δρομολόγιο όλων των ατμοπλοϊκών εταιρειών που φτάνουν στην Κύπρο, είτε επειδή έτσι έχουν συνηθίσει από την προπολεμική περίοδο, είτε επειδή θεωρούν χάσιμο χρόνου να μετακινιούνται τα ατμόπλοια τους μέχρι την Αμμόχωστο. Εάν αποφασίσουν να κάνουν το δεύτερο θα πρέπει να περιμένουν τη σειρά τους για να εξυπηρετηθούν και όταν συμβεί αυτό θα φορτώσουν εμπορεύματα χαμηλής αξίας[590].

Τέλος, επειδή όλα τα ναυτιλιακά γραφεία και πρακτορεία έχουν ως έδρα τη Λάρνακα (λόγω της πρωτοκαθεδρίας που είχε στο εμπόριο ήδη από την περίοδο της Τουρκοκρατίας) στην Αμμόχωστο υπάρχουν μόνο μικρότερα υποκαταστήματα, τα οποία ανοίγουν μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο[591].

Blue Books, 1927, ό.π.: Το 1927 τα πορτοκάλια που εξάγονται πωλούνται προς 0,002 σεντ το ένα (για λόγους που δε μπορούμε να εξηγήσουμε η τιμή τους στα *The Cyprus Blue Books* αφορά αριθμό πορτοκαλιών και όχι κιλά), ο γύψος προς £1,20 τον τόνο και το φαιόχωμα £2,23. Για να βρούμε την τιμή πώλησης διαιρούμε τη συνολική αξία με την συνολική ποσότητα εξαγωγής κάθε προϊόντος.

[588] TNA, CO 69/37, Minutes of the Legislative Council, Resolution by Chief Collector of customs, 22 February 1926. Για να κατανοήσουμε τα μεγέθη, αξίζει να αναφέρουμε πως το 1878, το εσωτερικό μέρος του λιμανιού της Αλεξάνδρειας μπορεί να φιλοξενήσει σαράντα ατμόπλοια 1000-3000 τόνων ταυτόχρονα. Η συνολική ετήσια χωρητικότητα των πλοίων που φτάνουν εκείνη την περίοδο στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας, είναι 1,25 εκατομμύρια τόνους, όση δηλαδή η χωρητικότητα των ατμόπλοιων που φτάνουν σε όλα τα λιμάνια της Κύπρου κατά τα πρώτα εννέα χρόνια της Αγγλοκρατίας. Περισσότερες πληροφορίες για αυτό βλ. TNA, ADM 1/4466, Report on the Sanitary Condition and drainage of the District of Famagusta and the Mesaoria in Cyprus by the Chevalier David Bocci, Chief Engineer, Royal Engineer, Parma, 5 June 1880, enclosure (no number), from S. Brown, Government Engineer, to Chief Secretary, Nicosia, 30 November 1881.

[589] TNA, BT 188/262, from the Comptroller of Customs to the Colonial Secretary, Famagusta, 8 July 1929.

[590] TNA, CO 883/7/5, Cyprus, Further correspondence, 9 February 1909 to 24 December 1910, Affairs in Cyprus, no. 27, from the High Commissioner to the Secretary of State, 9 December 1909. TNA, FO 373/3/21, Cyprus, Handbooks prepared under the direction of the Historical section of the Foreign Office, no. 65, December 1918, σ. 37. Ralph Oakden, *ό.π.,* σσ. 95-96.

[591] Στον Ελληνικό Οδηγό του 1920 στην Αμμόχωστο καταγράφονται τρία τέτοια γραφεία (εκείνο του Μ. Λοϊζίδη, Γ.Π.Λ. Μαυροΐδη και Α. Δ. Φραγκούδη), ενώ στον Ελληνικό Οδηγό του 1925-1926 προστίθενται ακόμη δύο (εκείνο των Αδερφών Γεωργίου και Π. Ι. Λοΐζίδη και Σία). Αντίθετα στη Λάρνακα στον Ελληνικό Οδηγό του 1920 καταγράφονται τέσσερα γραφεία που ασχολούνται αποκλειστικά με την πρακτόρευση ατμοπλοϊκών εταιρειών (εκείνα των Γ. Π. Λ. Μαυροΐδη, Α. Μαντοβάνη, Φ. και Ι. Τσιρίλλη και Ζ. Δ. Πιερίδη), ενώ στον οδηγό του 1925-1926, τα πρακτορεία στη Λάρνακα διπλασιάζονται σε αριθμό

Γ2α.4. Λεμεσός

Η Λεμεσός είναι το μοναδικό λιμάνι του νησιού που ακολουθεί τη δική του πορεία χωρίς να επηρεάζεται από τις δραστηριότητες και υπηρεσίες που προσφέρουν η Λάρνακα και η Αμμόχωστος. Η Λεμεσός είναι σε όλη την περίοδο που μελετάμε το δεύτερο σε μερίδιο εισαγωγικό λιμάνι (αρχικά μετά τη Λάρνακα και από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο και έπειτα μετά την Αμμόχωστο) και κατέχει κατά μέσο όρο το 23,8% του συνόλου των εισαγωγών. Στις εξαγωγές είναι το δεύτερο μετά τη Λάρνακα και από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο έως το τέλος της υπό μελέτη περιόδου γίνεται το κύριο εξαγωγικό λιμάνι με το ποσοστό των εξαγωγών που φεύγει από τη Λεμεσό να είναι κατά μέσο όρο 32,1% στο σύνολο των εξαγωγών.

Η δημογραφική ανάπτυξη της Λεμεσού επιβεβαιώνει την οικονομική ευμάρεια που επικρατεί τόσο στην πόλη και όσο την επαρχία της. Η μεγαλύτερη πληθυσμιακή ανάπτυξη της επαρχίας Λεμεσού καταγράφεται στην απογραφή του 1921 (βλ. Διάγραμμα 33), ίσως λόγω της σημαντικής αύξησης του εξαγωγικού της εμπορίου που παρουσιάζεται μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Η ανάπτυξη της ίδιας της πόλης της Λεμεσού είναι επίσης εντυπωσιακή, καθώς από τις τρεις παραλιακές πόλεις, αυτή έχει τον περισσότερο πληθυσμό: από το 1881 έως το 1931 (όταν είναι η τελευταία απογραφή αμέσως μετά το τέλος της υπό μελέτη περιόδου) η πόλη της Λεμεσού αυξάνει 2,5 φορές τον πληθυσμό της. Αυτή είναι η δεύτερη μεγαλύτερη αύξηση μετά από εκείνη της πόλης της Αμμοχώστου (ο πληθυσμός της τελευταίας αυξάνεται 3,5 φορές).

Η Λεμεσός συμπεριλαμβάνεται στα δρομολόγια των μεγάλων ατμοπλοϊκών εταιρειών της εποχής από την αρχή της Αγγλοκρατίας[592] ενώ από τον Ιούνιο του 1880 εντάσσεται στο τακτικό δρομολόγιο του ατμόπλοιου που αναλαμβάνει την εβδομαδιαία ταχυδρομική σύνδεση Κύπρου-Αιγύπτου[593]. Η εμπορική ανάπτυξη της πόλης είναι τόσο μεγάλη που το 1879 ανοίγει εκεί πρακτορείο η Anglo-Egyptian Bank[594]. Το 1901 θα αρχίσει εκεί τις εργασίες του το Λαϊκό Ταμιευτήριο Λεμεσού ενώ το 1910, λόγω της μεγαλύτερης οικονομικής ανάπτυξης της πόλης, η Τράπεζα Αθηνών ανοίγει παράρτημα[595].

(πέρα από τα τέσσερα παραπάνω, υπάρχουν και το πρακτορείο του Γ. Καρακατζάνη, Π. Ι. Λοϊζίδη και Σία, Α.Β. Ρήγα και Υιός και Π. Χατζηλοΐζου). Περισσότερα για αυτό βλ. Ανώνυμος, *Ελληνικός Οδηγός, ό.π.,* έτος Ι΄, σσ. ιγ΄, ιστ΄.

[592] Wilfrid T. F. Castle, *ό.π.*, σ. 54.

[593] *Cyprus Annual Report for 1880*, *ό.π.*, σ. 6.

[594] Η Anglo-Egyptian Bank το 1890 εξαγοράζεται από την Imperial Ottoman Bank η οποία συνέχισε τις εργασίες της έως το 1898. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Kate Phylaktis, *ό.π.,* σσ. 6-10.

[595] Kate Phylaktis, *ό.π.,* σσ. 6-10. Κώστας Α. Πιλαβάκης, *ό.π.,* σ. 174.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Το ποσοστό της Λεμεσού στο σύνολο του εξαγωγικού και εισαγωγικού εμπορίου δεν επηρεάζεται από τις λιμενικές βελτιώσεις της δεκαετίας του 1880 και 1910. Καθοριστικό ρόλο στην εμπορική και λιμενική ακμή της πόλης παίζουν τα ίδια τα προϊόντα που φτάνουν και φεύγουν από αυτήν, η ζήτησή τους στη διεθνή αγορά και η ποιότητα και ποσότητα παραγωγής τους. Στη Λεμεσό εισάγονται κυρίως επεξεργασμένα βιομηχανικά προϊόντα, ξυλεία και σίδηρο από την Αλεξάνδρεια, τη Σμύρνη και τη Βηρυτό και εξάγονται δύο από τα κυριότερα εξαγωγικά προϊόντα του νησιού: τα χαρούπια και το κρασί. Το κρασί που παράγεται στα κρασοχώρια γύρω από τη Λεμεσό μεταφέρεται στο λιμάνι από το δρόμο που φτιάχνεται το 1879 για τις ανάγκες των Βρετανικών στρατευμάτων (που βρίσκονται γύρω από την πόλη) και ενώνει το λιμάνι με το Τρόοδος[596]. Η κατασκευή του συγκεκριμένου δρόμου φέρνει πολλαπλά οφέλη στη Λεμεσό διότι επιτρέπει την ασφαλή μεταφορά των κρασιών με ζώα κατά τη διάρκεια της νύκτας χωρίς το φόβο επίθεσης από ληστές. Η ασφαλής διακίνηση κατά το βράδυ βοηθά να μην αλλοιωθούν τα κρασιά από τον ήλιο και να διατηρήσουν έτσι την ποιότητά τους[597].

Εκτός από τα τρόφιμα από τη Λεμεσό εξάγονται και ορυκτά. Το ορυχείο αμιάντου της Cyprus and General Asbestos Company που λειτουργεί στον Αμίαντο από το 1907 στέλνει για εξαγωγή τον αμίαντο από τη Λεμεσό. Από το 1924 ο αμίαντος φτάνει στο λιμάνι από τον εναέριο σιδηρόδρομο που φτιάχνει η ίδια η εταιρεία[598]. Η κατασκευή του εναέριου είναι καθοριστική για το εξαγωγικό εμπόριο της πόλης καθώς αυξάνει ακόμη περισσότερο το μερίδιο της Λεμεσού στο σύνολο των εξαγωγών που φεύγουν από το νησί. Μάλιστα το 1926, δύο χρόνια μετά τη λειτουργία του εναέριου, από τη Λεμεσό φεύγει το 36,4% του συνόλου των εξαγωγών, ποσοστό που είναι και το μεγαλύτερο που κατέχει η πόλη στο σύνολο του υπό μελέτη διαστήματος.

Η σπουδαιότητα των τριών αυτών προϊόντων (χαρούπια, κρασί, αμίαντος) στο εξαγωγικό εμπόριο της Κύπρου δημιουργεί εκείνες τις συνθήκες που επιτρέπουν στη Λεμεσό να ακολουθήσει μια σταθερή πορεία προόδου (βλ. Διάγραμμα 31 και 32). Τα χαρούπια είναι το κύριο εξαγωγικό προϊόν του νησιού στο υπό μελέτη διάστημα και το κρασί το τρίτο σε

[596] Στα χωριά της επαρχίας Λεμεσού παράγεται εξαιρετικής ποιότητας κρασί λόγω των μεγάλων ποσοτήτων και χυμώδη σταφυλιών που καλλιεργούνται στην επαρχία. Στη Λεμεσό με το εμπόριο και την εξαγωγή κρασιών ασχολούνται ο Σωκράτης Φραγούδης, ο Κωνσταντίνος Κύζας και ύστερα ο γιος του Ξενοφών (+1904), ο Αντώνιος Δ. Αγγελούδης, ο Παναγής ο Λανίτης (+1905), ο Κλεάνθης Λανίτης (+1899), ο Κωνσταντίνος Σολομωνίδης (+1921), ο Νεοκλής Ιωαννίδης (+1938) ο Σάββας Παστίδης, ο Σταύρος Κακούτας (+1927). Περισσότερα για αυτά βλ. Demetris Christodoulou, *ό.π.,* σσ. 15-159 και Κώστας Α. Πιλαβάκης, *ό.π.,* σ. 177.

[597] *Cyprus Annual Report for the year 1879, ό.π.*, σσ. 42-43, 141-142.

[598] Κώστας Α. Πιλαβάκης, *ό.π.,* σ. 179. Barrie S. Turner, *ό.π.*, σ. 108. Ralph Oakden, *ό.π.*, σ. 21.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΑΤΙΩΤΟΥ

κατανομή μετά τα δημητριακά. Ο αμίαντος θα αποκτήσει σημαντική θέση στο εξαγωγικό εμπόριο από το 1923 και έπειτα, όταν δηλαδή ξεκινά να λειτουργεί και ο εναέριος σιδηρόδρομος. Στο διάστημα 1923-1927 παρόλο που τα χαρούπια εξακολουθούν να είναι το κύριο εξαγωγικό προϊόν, ο πυρίτης και ο αμίαντος ακολουθούν στη δεύτερη και τρίτη θέση αντίστοιχα. Αυτό αναμφισβήτητα εκτοξεύει το εξαγωγικό εμπόριο της Λεμεσού κάνοντάς την μεταπολεμικά το κύριο εξαγωγικό λιμάνι της Κύπρου (βλ. Διάγραμμα 32).

Το εξωτερικό εμπόριο που περιγράφεται πιο πάνω καθώς και μια σειρά από προ-βιομηχανικές μονάδες που δραστηριοποιούνται στη Λεμεσό λειτουργούν αλληλένδετα οδηγώντας στη γενικότερη άνοδο του βιοτικού επιπέδου στην πόλη. Στη Λεμεσό, εξαιτίας των σταφυλιών που παράγονται στην περιοχή λειτουργούν οι κυριότερες βιομηχανίες οίνων και οινοπνευμάτων του νησιού. Η παλαιότερη είναι εκείνη του Χριστόδουλου Χατζηπαύλου που λειτουργεί το 1844. Το 1902 ο Γιάννης Αρχοντίδης ιδρύει την Ανώνυμη Εταιρεία Οίνων και Οινοπνευμάτων. Πριν από το 1912 (δεν έχει εντοπιστεί χρονολογία ίδρυσης) ιδρύεται η οινοβιομηχανία «ο Ερμής» από τον Γεώργιο Μιχαηλίδη (+1912). Την εταιρεία συνεχίζει ο γιος του ο οποίος σπουδάζει οινολογία στη Γαλλία. Το 1926 ιδρύεται το εργοστάσιο της Κυπριακής Εταιρείας Οίνων και Οινοπνευμάτων (ΚΕΟ) με πρόεδρο τον μεγαλέμπορο Ν. Π. Λανίτη, το οποίο συνεχίζει μέχρι σήμερα τη λειτουργία του. Πέρα από την οινοβιομηχανία οι Λεμεσιανοί διακρίνονται και σε άλλες προβιομηχανικές μονάδες, πρωτοποριακές για τα κυπριακά δεδομένα της εποχής. Έτσι, στη Λεμεσό λειτουργεί από το 1874 η γυψομηχανή των αδερφών Χατζηπαύλου, το 1898 το εργοστάσιο ζυμαρικών «Το στέμμα» και από τη δεκαετία του 1910 τα καπνεργοστάσια του Ιωάννη Ρούβαλη και του Αθανάσιου Γ. Πατίκη (+1921)[599].

Όλα αυτά οδηγούν στην εμφάνιση νέων εμπόρων και στην άνοδο της μεσαίας τάξης. Σε συνδυασμό με την παρουσία, ήδη από την αρχή της Αγγλοκρατίας, βρετανικών στρατευμάτων γύρω από τη Λεμεσό[600], οι προ-βιομηχανικές μονάδες, η άνοδος του εξωτερικού εμπορίου και η νέα τάξη εμπόρων, φέρνουν στην πόλη νέες ιδέες και ένα κύμα νεωτερισμού και εκσυγχρονισμού. Αυτή η αλλαγή που καθρεφτίζει την άνοδο του βιοτικού επιπέδου στην πόλη είναι εμφανής στα καινούργια για τους Κύπριους προϊόντα που γεμίζουν τα ράφια των καταστημάτων (π.χ. κουφέτα για γάμους, τυριά ροκφόρ,

[599] Κώστας Α. Πιλαβάκης, *ό.π.*, σσ. 177-179, 227.
[600] Major Benjamin Donisthorpe Aslop Donne, *Records of the Ottoman conquest of Cyprus and Cyprus Guide and Directory*, Philip Christian (ed)., The Laiki Group of Culture Centre, 2000², Nicosia 2000, σ. 128.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

σαλάμια[601] κ.ά.) αλλά και στην ευρωπαϊκή ενδυμασία των κατοίκων. Αυτά είναι στοιχεία τα οποία, κατά τις μαρτυρίες, πριν από την άφιξη των Βρετανών απουσιάζουν από τη Λεμεσό[602].

Συγκρίνοντας τους κατοίκους της Λεμεσού με εκείνους της Λάρνακας και της Αμμοχώστου, διαπιστώνουμε πως οι πρώτοι έχουν τη μεγαλύτερη σχέση με τη θάλασσα. Υπάρχουν οικογένειες όπου παραδοσιακά είναι καπετάνιοι σε πλοία ντόπιων (π.χ. ο καπετάνιος Γιώργης Λαμπρής και ο γιος του Λάμπρος Λαμπρής) ενώ άλλοι έχουν ιστιοφόρα για ακτοπλοϊκή μετακίνηση και μεταφορά στα απέναντι παράλια της Αιγύπτου και της Συρίας, (π.χ. Σταμάτης Στρίγκος)[603]. Είναι χαρακτηριστικό πως το μοναδικό ναυπηγείο που λειτουργεί στην υπό μελέτη περίοδο ξεκινά τις εργασίες του στη Λεμεσό το 1922. Πρόκειται για το ναυπηγείο των αδερφών Μιχάλη, Κώστα και Αλέξανδρου Φυτού το οποίο αναλαμβάνει να κατασκευάσει οκτώ περίπου βάρκες ετησίως[604].

Στη Λεμεσό ιδρύονται οι δύο ενεργές ατμοπλοϊκές εταιρείες του νησιού. Η πρώτη ιδρύεται από τους Νικόλα Κίρζη και Αδάμ Πειθή το 1899. Πρόκειται για την Κυπριακή Ατμοπλοΐα Ακτοπλοΐας που χρησιμοποιεί τη θαλαμηγό «Θήρα». Η εταιρεία ασχολείται με την ακτοπλοϊκή σύνδεση των λιμανιών Λάρνακας, Αμμοχώστου, Καρπασίας, Κερύνειας, Καραβοστάσι, Λατσί και Πάφου σε εβδομαδιαία βάση και κάθε δεκαπενθήμερο πηγαίνει στις απέναντι ακτές (μέχρι το 1902 στην Καραμανιά και στη Βηρυτό και από το 1902, όποτε υπάρχει φορτίο στο Πορτ Σάιντ και την Αλεξάνδρεια). Η σύνδεση αυτή για την οποία η Εταιρεία λαμβάνει από την Κυβέρνηση σχετική χορηγία για να μεταφέρνει επιβάτες, ταχυδρομείο και προϊόντα, διαρκεί έως το 1903[605].

---

[601] Για τα νέα προϊόντα που συναντά κανείς στην αγορά της Λεμεσού βλ. ενδεικτικά: *Αλήθεια,* «Εις το Ζαχαροπλαστείον του Νικολ. Δρουσιώτη», 21 Δεκεμβρίου 1899, *Αλήθεια* «Ειδοποιήσεις», 28 Νοεμβρίου 1900.

[602] Rolandos Katsiaounis, *ό.π.,* σσ. 174, 176, 178.

[603] Κώστας Α. Πιλαβάκης, *ό.π.,* σσ. 171, 225. Σύμφωνα με: Αγνή Μιχαηλίδου, *Λεμεσός, ό.π.,* σ. 111: το 1890 η Λεμεσός έχει δέκα εμπορικά πλοία που ανήκουν σε ντόπιους.

[604] Κώστας Α. Πιλαβάκης, *ό.π.,* σ. 225. *The Cyprus Blue Books, 1922, ό.π.* Σύμφωνα με τα στοιχεία που εντοπίζουμε στο *The Cyprus Blue Books, 1925, ό.π.,* μόνο για το 1925 καταγράφονται δύο ναυπηγεία. Εικάζουμε πως το δεύτερο είναι μια μεμονωμένη προσπάθεια που μένει στα σπάργανα και δεν επαναλαμβάνεται.

[605] Περισσότερα για την ακτοπλοϊκή σύνδεση και την Κυπριακή Ατμοπλοΐα Ακτοπλοΐας βλ. την αλληλογραφία στους φακέλους ΚΑΚ, SA1/577/1900, ΚΑΚ, SA1/3401/1900, ΚΑΚ, SA1/3064/1902, ΚΑΚ, SA1/1574/1902. Το 1903 όπου αποφασίζεται η μη ανανέωση του συμβολαίου της «Θήρας», η βρετανική κυβέρνηση δέχεται επιστολές διαμαρτυρίας από τους κατοίκους όλων των περιοχών που προσεγγίζονταν από τα πλοία της. Μέσα από αυτές τις επιστολές τεκμηριώνεται η σπουδαιότητα της ακτοπλοϊκής σύνδεσης στο παράκτιο εμπόριο. Ενδεικτικά αυτών των επιστολών βλ στην αλληλογραφία των φακέλων ΚΑΚ, SA1/1504/1903, ΚΑΚ, SA1/1487/1903, ΚΑΚ, SA1/1513/1903.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΠΙΟΤΟΥ

Η δεύτερη Εταιρεία ιδρύεται το 1905. Είναι η Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Λεμεσού (ΑΕΛ- αναφέρεται και παραπάνω) με μετοχικό κεφάλαιο Κυπρίων (στο νησί και στην Αίγυπτο). Ιδρυτικά μέλη είναι 27 άτομα, παράγοντες της οικονομικής και πολιτικής ζωής της Λεμεσού. Πρωτεργάτες είναι οι αδερφοί Αριστοκλής Γ. Πηλαβάκης και Ευριπίδης Γ. Πηλαβάκης οι οποίοι λειτουργούν ατμοκίνητη αλευρομηχανή και έχουν επιχειρηματική δράση και στην Αίγυπτο. Ανάμεσα στα ιδρυτικά μέλη και ο έμπορος Νικόλαος Π. Λανίτης του οποίου η ευρύτερη οικονομική δράση ξεχωρίζει στο υπό μελέτη διάστημα (βλ. υποκεφ. Γ1ε. *Το ελλειματικό εμορικό ισοζύγιο αυξάνεται*). Η ΑΕΛ λίγους μήνες μετά το καταστατικό ίδρυσής της αγοράζει τρία ατμόπλοια που νηολογούνται με ελληνική σημαία (το *Κύπρος*, το *Λευκωσία* και το *Σαλαμίς*). Ανάμεσα στους καπετάνιους της εταιρείας είναι και ο Αδάμ Πειθής εκ των συνιδιοκτητών της Κυπριακής Ατμοπλοΐας Ακτοπλοΐας[606]. Η πιο ένδοξη περίοδος της εταιρείας είναι το διάστημα 1906-1912 όταν εξασφαλίζει τη χορηγία και το συμβόλαιο για την τακτική ταχυδρομική σύνδεση Κύπρου-Αιγύπτου. Η ακαταλληλότητα όμως του ατμόπλοιου *Σαλαμίς* για την μεταφορά του ταχυδρομείου, η μη ανανέωση της ταχυδρομικής σύμβασης το 1912 και οι περιορισμοί που τίθενται με την έναρξη του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, οδηγούν στο κλείσιμο της Εταιρείας το 1915[607].

Από την αρχή της Αγγλοκρατίας στο παραλιακό μέτωπο της πόλης βρίσκονται τα πρακτορεία των μεγάλων ατμοπλοϊκών εταιρειών όπως της Lloyd Triestino. Η τελευταία πρακτορεύεται από τον πρώτο δήμαρχο Λεμεσού Χριστόδουλο Καρύδη, ο οποίος πέρα από τα πολιτικά του καθήκοντα ασχολείται με την πρακτόρευση ναυτιλιακών εταιρειών και με το εμπόριο.[608]. Μετά το θάνατο του Καρύδη την πρακτόρευση της Lloyd Triestino αναλαμβάνει ο Ευάγγελος Δαλίτης και από το 1898 ο Σπύρος Αραούζος[609]. Ο τελευταίος πέρα από έμπορος και ναυτιλιακός πράκτορας είναι δήμαρχος Λεμεσού (1914-1920) και μέλος του Νομοθετικού Συμβουλίου (1906—1911)[610]. Όπως αναφέρεται και στο υποκεφάλαιο *Γ1ε. Το ελλειματικό εμορικό ισοζύγιο αυξάνεται*, ανάμεσα στους πρωταγωνιστές της οικονομικής ζωής στη Λεμεσό είναι και ο Δημοσθένης Χατζηπαύλου

[606] Για τη δράση της ΑΕΛ βλ. Αντώνης Α. Μαδέλλα, « «Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Λεμεσού», (1905-1915)», *ό.π.*, σσ. 179-210.
[607] Albert T. Madella, *ό.π.*, σσ. 17-22.
[608] Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα «Καρύδης Χριστόδουλος του Ιωάννου, 1833-1885», σ. 116.
[609] Κώστας Α. Πιλαβάκης, *ό.π.,* σ. 171.
[610] Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα «Αραούζος Σπύρος του Ιωάννου, 1865-1924», σ. 28.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΟΥ

(1845-1915) ο οποίος πέρα από οινοβιομήχανος (ΕΤΚΟ[611]) είναι και μέλος του Νομοθετικού Συμβουλίου (1883-1886)[612].

Οι πιο πάνω δραστηριότητες στη Λεμεσό αποδεικνύουν πως τόσο οι καθημερινοί άνθρωποι της πόλης όσο και ένα τμήμα της πολιτικής ελίτ (π.χ. Καρύδης, Αραούζος, Χατζηπαύλου) είναι άμεσα συνδεδεμένοι με το λιμάνι και τις δραστηριότητες που σχετίζονται με αυτό. Είναι εμφανές πως οι δραστηριότητες που σχετίζονται με το λιμάνι είναι αναπόσπαστο κομμάτι της ζωής στη Λεμεσό.

Κεφάλαιο Γ3. Εξωτερικό εμπόριο και λιμενική κίνηση: διαπιστώσεις και συγκρίσεις

Σύμφωνα με την Τζελίνα Χαρλαύτη, ένα λιμάνι πρέπει να κατηγοριοποιείται και να χαρακτηρίζεται για τη δυναμική του μέσα από τις αλλαγές και εξελίξεις που επηρεάζουν τη λιμενική και εμπορική του κίνηση.

Ειδικότερα, τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου μπορούν να χωριστούν σε πέντε κατηγορίες:

1. Τα λιμάνια τα οποία αναπτύσσονται σε σημαντικά οικονομικά κέντρα τα οποία έχουν προσοδοφόρα ενδοχώρα ενώ η γεωγραφική τους θέση τους επιτρέπει να αναπτύσσονται ταυτόχρονα και σε διαμετακομιστικές πόλεις (π.χ. Κωνσταντινούπολη και Αλεξάνδρεια).
2. Τα λιμάνια που είναι και αυτά οικονομικά κέντρα και έχουν πλούσια ενδοχώρα αλλά αυτά κατορθώνουν να εξελιχθούν σε κυρίαρχα λιμάνια εντός του περιφερειακού συστήματος λιμανιών στο οποίο ανήκουν (π.χ. Πειραιάς, Σμύρνη).
3. Τα λιμάνια τα οποία εξελίσσονται σε οικονομικά κέντρα κυρίως λόγω της θέσης τους ως διαμετακομιστικά λιμάνια και χρησιμοποιούνται από πλοία που κάνουν μεγάλης διαρκείας ταξίδια (π.χ. Τραπεζούντα, Σύρος).
4. Τα λιμάνια που ανέκαθεν είναι γνωστά ως λιμάνια πύλες (π.χ. Οδησσός, Πάτρα κ.ά.).
5. Τα λιμάνια που εξυπηρετούν προσοδοφόρες ενδοχώρες και γίνονται σημαντικά κέντρα πολιτικών αποφάσεων (π.χ. Θεσσαλονίκη, Βηρυτός)[613].

---

[611] Για την ΕΤΚΟ βλ. http://www.etkowines.com/default.asp?parid=12&ID=163&menuid=141 Ανάκτηση Ιούλιος 2015.

[612] Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα «Χατζηπαύλου Δημοσθένης, 1845-1915», σσ. 336-337. Ο Δημοσθένης Χαζτηπαύλου είναι μέλος του Νομοθετικού Συμβουλίου στο διάστημα 1883-1886. Για την οικογένεια Χατζηπαύλου βλ. Πλουτής Σέρβας, *ό.π.*, σσ. 56-69.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Με κριτήριο τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των κυπριακών λιμανιών και βασιζόμενοι στις κατηγορίες στις οποίες η Τζελίνα Χαρλαύτη χωρίζει τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου, διαπιστώνουμε τα ακόλουθα: η Λάρνακα, η Λεμεσός και η Αμμόχωστος ανήκουν στην ομάδα των λιμανιών που είναι ανέκαθεν λιμάνια–πύλες, όπως είναι τα λιμάνια της Οδησσού και της Πάτρας[614]. Κανένα κυπριακό λιμάνι δεν μπορεί να κατηγοριοποιηθεί ως σημαντικό οικονομικό κέντρο που εξυπηρετεί μία προσοδοφόρα ενδοχώρα (π.χ. ο Πειραιάς). Ούτε στην κατηγορία των λιμανιών που εξυπηρετούν το διαμετακομιστικό εμπόριο (π.χ. η Σύρος) μπορεί να ενταχθεί. Το ίδιο συμβαίνει και με την κατηγορία των λιμανιών που εξυπηρετούν την ενδοχώρα και ταυτόχρονα εξελίσσονται σε σημαντικά πολιτικά κέντρα (π.χ. η Βηρυτός). Τα κυπριακά λιμάνια ως λιμάνια-πύλες εξυπηρετούν μόνο την είσοδο και έξοδο προϊόντων αλλά και επιβατών. Όσον αφορά τα ποιοτικά τους χαρακτηριστικά εντάσσονται στην ομάδα των λιμανιών των οποίων η χωρητικότητα των πλοίων που φτάνει εκεί είναι ανάμεσα στους διακόσιους και πεντακόσιους χιλιάδες τόνους, όπως συμβαίνει στα λιμάνια της Βηρυτού, της Τραπεζούντας, της Βάρνας κ.ά.[615].

Αυτή όμως η κατηγοριοποίηση, δεν αντικατοπτρίζει τη δυναμική των κυπριακών λιμανιών, ούτε την πραγματική τους θέση ανάμεσα στα υπόλοιπα λιμάνια της περιοχής. Σύμφωνα με την Τζελίνα Χαρλαύτη, στο υπό μελέτη διάστημα η Κύπρος ανήκει στον κύκλο των εξαγωγικών λιμανιών της νοτιοανατολικής Μεσογείου, στον οποίο κυρίαρχα λιμάνια είναι η Αλεξάνδρεια και η Βηρυτός. Τα υπόλοιπα λιμάνια της νοτιοανατολικής Μεσογείου όπως η Λάρνακα, η Λεμεσός, η Αμμόχωστος, η Γιάφα, η Μερσίνα, η Αλεξανδρέττα κ.ά. είναι μικρότερης σημασίας και ακολουθούν τα πρώτα με πολύ λιγότερη κίνηση[616]. Για να αντιληφθούμε τη σπουδαιότητα των κυπριακών λιμανιών και του εξωτερικού εμπορίου του νησιού έχει ακολουθηθεί η πιο κάτω μεθοδολογία: αρχικά συγκρίνεται η αξία των εισαγωγών και εξαγωγών και η συνολική χωρητικότητα των ατμόπλοιων που φτάνει στα κυρίαρχα λιμάνια της περιοχής (Αλεξάνδρεια, Βηρυτό) και στα μικρότερης σημασίας λιμάνια (Αλεξανδρέττα, Γιάφα, Λάρνακα, Λεμεσό και Αμμόχωστο). Οι πηγές μας για την εν λόγω σύγκριση είναι τα στατιστικά στοιχεία για την αξία των εισαγωγών και εξαγωγών στη Λάρνακα, Λεμεσό και Αμμόχωστο που υπάρχουν

[613] Gelina Harlaftis, “Maritime”, *ό.π.*, σ. 415.
[614] Gelina Harlaftis, “Maritime”, *ό.π.*, σ. 415.
[615] Gelina Harlaftis, “Maritime”, *ό.π.*, σ. 416.
[616] Gelina Harlaftis and Vassilis Kardasis, *ό.π.*, σ. 242.

ΜΑΡΙΑ ΤΙΑΝΑΠΙΟΤΟΥ

στα *The Cyprus Blue Books*[617](παλαιότερη καταγραφή το 1887) και τα στατιστικά στοιχεία από τις Βρετανικές προξενικές εκθέσεις έως το 1914[618].

---

[617] Στα *The Cyprus Blue Books, 1887-1919, ό.π.*, υπάρχουν στατιστικά στοιχεία για την αξία των εισαγωγών και εξαγωγών για τα λιμάνια της Λάρνακας, Λεμεσού, Αμμοχώστου, Κερύνειας, Πάφου, Καρπασίας (συμπεριλαμβάνεται στα στοιχεία της Αμμοχώστου) Λατσί και Καραβοστάσι.

[618] Παρουσιάζονται τα στοιχεία που αφορούν την Αλεξάνδρεια, Βηρυτό, Αλεξανδρέττα και Γιάφα επειδή: 1. Ανήκουν στο ίδιο περιφερειακό σύστημα λιμανιών με την Κύπρο (όπως αυτό καθορίζεται από την Gelina Harlaftis, "Maritime", *ό.π.*, σ. 415). 2. Από το σύνολο των εξαγωγικών λιμανιών της νοτιοανατολικής Μεσογείου που ανήκουν στο ίδιο περιφερειακό σύστημα λιμανιών με την Κύπρο, μόνο για αυτά έχουν εντοπιστεί ολοκληρωμένα στατιστικά στοιχεία. Αυτό συμβαίνει επειδή στις προξενικές εκθέσεις δεν αναφέρεται πάντα το σύνολο των εισαγωγών και εξαγωγών και η χωρητικότητα των πλοίων. Για μεθοδολογικούς σκοπούς αναφέρεται πως σε περίπτωση που δε δηλώνεται κάτι διαφορετικό, όλες οι ποσοτικές και ποιοτικές πληροφορίες καθώς και τα στατιστικά στους πίνακες 5, 6, 7 προέρχονται από: *The Cyprus Blue Books, 1887-1912, ό.π.* Foreign Office 1887, Annual Series, No. 105, *Diplomatic and Consular report on trade and finance, Turkey, report for the year 1886 on the trade of Aleppo, ό.π.* Foreign Office 1889, Annual Series, No. 500, *Diplomatic and Consular report on trade and finance, Turkey, report for the year 1888 on the trade of Aleppo, ό.π.* Foreign Office 1892, Annual Series, No. 1017, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the year 1891 on the trade of Aleppo, ό.π.* Foreign Office 1893, Annual Series, No. 1200, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Turkey, report for the year 1892 on the trade of the consular district of Aleppo, ό.π.* Foreign Office 1897, Annual Series, No. 1952, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the year 1896 on the trade of Aleppo and Adana, ό.π.* No. 2083 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1897 on the trade of Aleppo and Adana, ό.π.* No. 2785 Annual Series, *Diplomatic and consular reports, Turkey, report for the year 1901 on the trade of the vilayets of Aleppo and Adana, ό.π.* No. 2970 Annual Series, *Diplomatic and consular reports, Turkey, report for the year 1902 on the trade of the vilayets of Aleppo and Adana, ό.π.* No. 3838 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1906 on the Trade and Commerce of the vilayet of Aleppo, ό.π.* No. 4061 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1907 on the Trade and Commerce of the vilayet of Aleppo and Adana, ό.π.* No. 4942 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1911 on the Trade of the Aleppo Vilayet, ό.π.* No. 5383 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1913 on the Trade of the Aleppo Vilayet, ό.π.* Foreign Office, 1887, Annual Series, No. 196, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Egypt, report for the year 1886 on the Trade of Alexandria, ό.π.* Foreign Office 1892, Annual Series, No. 1113, *Diplomatic and Consular reports on the trade and finance, Egypt, report for the year 1891 on the trade of the district of Alexandria, ό.π.* Foreign Office, 1888, Annual Series, No. 393, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Egypt, report for the year 1887 on the Trade of Alexandria, ό.π.* Foreign Office, 1893, Annual Series, No. 1276, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Egypt, report for the year 1892 on the Trade of Alexandria, ό.π.* No. 2197 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Egypt, report for the year 1897 on the trade and commerce of Egypt, ό.π.* No. 2931 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Egypt, report for the year 1901 and from January 1 to May 31, 1902, on the trade and Commerce of Alexandria, ό.π.* No. 3122 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Egypt, report for the year 1902 on the trade and Commerce of Alexandria, ό.π.* No. 3869 Annual Series, *Diplomatic and Consular Reports, Egypt, report for the year 1906 on the Trade and Commerce of Alexandria, ό.π.* No. 4127 Annual Series, *Diplomatic and Consular Reports, Egypt, report for the year 1907 on the Trade of the Consular district of Alexandria, ο.π.* No. 5502 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Egypt, report for the year 1914 on the trade and commerce of the consular district of Alexandria, ό.π.* Foreign Office 1887, Annual Series, No. 114, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the year 1886 on the trade of Beyrout, ό.π.* Foreign Office 1888, Annual Series, No. 290, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the year 1887 on the trade of Beyrout, ό.π.* Foreign Office 1893, Annual Series, No. 1279, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the years 1891-1892 on the trade of Beyrout, ό.π.* No. 2116 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1897 on the trade and commerce of Beirut and the coast of Syria, ό.π.* No. 2836 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1901 on the Trade and Commerce of Beirut and the Coast of Syria, ό.π.* No. 3192 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1903 on the Trade and Commerce of Beirut and the Coast of Syria, ό.π.* No 3798 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1906 on the trade and commerce of Beirut and the coast of Syria, ό.π.* No 4142 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1907 on the trade, commerce and Navigation of Beirut and the coast of Syria, ό.π.* No 4863 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1911 on the Trade and Commerce of Beirut*

Τα υπό σύγκριση λιμάνια, πέρα από την κοινή γεωγραφική θέση και τη συμπερίληψή τους στον ίδιο κύκλο εξαγωγικών λιμανιών της νοτιοανατολικής Μεσογείου[619], έχουν μια σειρά από κοινά χαρακτηριστικά τα οποία διευκολύνουν τη μεταξύ τους σύγκριση. Όλα έχουν ως κύριο εξαγωγικό προϊόν τα γεωργικά προϊόντα και τις πρώτες ύλες (δημητριακά, σταφίδα, πορτοκάλια, μαλλί, βαμβάκι κ.ά.) προς τις βιομηχανικές χώρες και εισάγουν επεξεργασμένα βιομηχανικά προϊόντα (βαμβακερά υφάσματα κ.ά.). Με εξαίρεση τη Γιάφα, ο όγκος των εισαγωγών στα εν λόγω λιμάνια έρχεται από τη Βρετανία και επομένως αποτελούν σημαντικές αγορές για τα βρετανικά επεξεργασμένα προϊόντα (κυρίως βαμβακερά υφάσματα). Επίσης τρία από τα λιμάνια αυτά, η Αλεξάνδρεια[620], η Βηρυτός (από το 1890 και έπειτα[621]) και η Αμμόχωστος (από το 1905 και έπειτα) είναι λιμάνια ενώ όλα τα υπόλοιπα είναι αγκυροβόλια.

Παρατηρώντας τους Πίνακες 5 και 6[622], διαπιστώνουμε πως η μεγαλύτερη ανάπτυξη εξωτερικού εμπορίου ανάμεσα στα υπό σύγκριση λιμάνια (Αλεξάνδρεια, Βηρυτό, Αλεξανδρέττα, Γιάφα, Λάρνακα, Λεμεσό και Αμμόχωστο) στο διάστημα 1887-1912 εμφανίζεται στην Αμμόχωστο. Το εισαγωγικό εμπόριο της Αμμοχώστου αυξάνεται οκτώμισι φορές, ενώ το εξαγωγικό γύρω στις εννέα φορές. Η αύξηση όλων των υπόλοιπων λιμανιών είναι πολύ μικρότερη[623]. Η ίδια θεαματική αύξηση υπάρχει και στη συνολική χωρητικότητα των πλοίων που εισέρχονται στην Αμμόχωστο. Σύμφωνα με τον Πίνακα 7, ενώ σε όλα τα άλλα λιμάνια η συνολική χωρητικότητα δεν αυξάνεται περισσότερο από δυόμιση φορές, στην Αμμόχωστο αυξάνεται 17 φορές. Αυτή όμως η εντυπωσιακή αύξηση που παρουσιάζει η Αμμόχωστος οφείλεται στο ότι αρχίζει να εντάσσεται στα σημαντικά εμπορικά λιμάνια της Κύπρου αυτήν ακριβώς την περίοδο. Όλα τα υπόλοιπα λιμάνια είναι ήδη σημαντικά (άλλα περισσότερο και άλλα λιγότερο) και κατέχουν υπολογίσιμο μερίδιο στο σύνολο των εισαγωγών και εξαγωγών τόσο των περιοχών που εξυπηρετούν όσο και των χωρών τους.

---

and the coast of Syria, ό.π. No 5184 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1912 on the Trade and Commerce of Beirut and the coast of Syria, ο.π.*

[619] Gelina Harlaftis and Vassilis Kardasis, *ό.π.*, σ. 242. Gelina Harlaftis, "Maritime", *ό.π.*, σ. 425.

[620] Charles Issawi (ed), *ό.π.*, σσ.406, 413.

[621] Charles Issawi (ed), *ό.π.*, σ. 207. Halil Inalcik and Donald Quataert (eds), *ό.π.*, σ.802.

[622] Τα στοιχεία στους Πίνακες 5, 6, 7 ξεκινούν το 1887 όπου είναι η παλαιότερη καταγραφή που έχουμε για τα κυπριακά λιμάνια και προχωρούν χρονολογικά ανά δεκαετία έως το 1912 (1914 είναι τα τελευταία στατιστικά στοιχεία που έχουμε για την Αλεξάνδρεια, Βηρυτό, Αλεξανδρέττα και Γιάφα).

[623] Το εισαγωγικό εμπόριο στη Βηρυτό, Αλεξανδρέττα, Λάρνακα και Λεμεσό έχει αυξηθεί μιάμιση φορά, στην Αλεξάνδρεια γύρω στις δυόμιση φορές και στη Γιάφα γύρω στις τεσσερισήμισι φορές. Το εξαγωγικό εμπόριο στη Βηρυτό από το 1911 αρχίζει να μειώνεται ενώ της Αλεξανδρέττα η αύξηση είναι ελάχιστη (περίπου 13%). Στην Αλεξάνδρεια και τη Λεμεσό αυξάνεται λίγο λιγότερο από τρεις φορές, στη Λάρνακα γύρω στις τρεισήμισι φορές, στη Γιάφα γύρω στις εξίμιση φορές.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΤΙΩΤΟΥ

Πέρα από την αύξηση του μεριδίου του εισαγωγικού εμπορίου της Αμμοχώστου, η πραγματική θέση των κυπριακών λιμανιών στο εξωτερικό εμπόριο της περιοχής δεν εντυπωσιάζει. Σε όλα τα κυπριακά λιμάνια καταγράφονται οι λιγότερες εμπορικές συναλλαγές. Η αξία των εισαγωγών (βλ. Πίνακας 5) που φτάνουν στη Λάρνακα είναι τόσο μικρή που αποτελεί μόλις περίπου το 2% του συνόλου των εισαγωγών της Αλεξάνδρειας. Η συνολική αξία των εισαγωγών στη Λεμεσό και Αμμόχωστο είναι ακόμα πιο χαμηλή και δεν ξεπερνά το 1% (με εξαίρεση το 1887 που οι εισαγωγές της Λεμεσού είναι στο 1,5%) του συνόλου των εισαγωγών της Αλεξάνδρειας. Στις εξαγωγές τα ποσοστά είναι ακόμη πιο απογοητευτικά (βλ. Πίνακα 6). Κανένα από τα τρία κυπριακά λιμάνια δεν ξεπερνά το 0,9% του συνόλου των εξαγωγών της Αλεξάνδρειας. Βέβαια αυτή η τεράστια απόσταση είναι λογικό να υπάρχει διότι η Αλεξάνδρεια είναι το κυρίαρχο λιμάνι της περιοχής.

Συγκρίνοντας όμως τα κυπριακά λιμάνια με εκείνα της Αλεξανδρέττας και της Γιάφας τα οποία είναι και αυτά μικρότερης σημασίας λιμάνια, διαπιστώνουμε και πάλι τον μικρό όγκο εμπορικών συναλλαγών που διαχειρίζονται τα κυπριακά λιμάνια (βλ. Πίνακα 5 και 6). Το εισαγωγικό εμπόριο της Λάρνακας, Λεμεσού και Αμμοχώστου στο υπό εξέταση διάστημα (1887-1912) είναι σε αξία μόλις το 13,2%, 6% και 2,1% αντίστοιχα των εισαγωγών της Αλεξανδρέττας. Στην περίπτωση της Γιάφας η απόσταση είναι λίγο μικρότερη αλλά πάλι εμφανής: οι εισαγωγές στη Λάρνακα, Λεμεσό και Αμμόχωστο είναι το 47,2%, 21,6% και 7,7% αντίστοιχα του συνόλου των εισαγωγών της Γιάφας. Τα ποσοστά είναι το ίδιο απογοητευτικά και στις εξαγωγές. Οι εξαγωγές σε Λάρνακα, Λεμεσό και Αμμόχωστο είναι μόλις το 14,1%, 12,3% και 5,7% αντίστοιχα του συνόλου των εξαγωγών της Αλεξανδρέττας και το 41,5%, 36,3% και 16,9% αντίστοιχα του συνόλου των εξαγωγών της Γιάφας. Όσον αφορά τη χωρητικότητα των ατμόπλοιων που εισέρχονται σε κάθε ένα από τα πιο πάνω κυπριακά λιμάνια, αυτή δεν ξεπερνά το 7% της χωρητικότητας των λιμανιών που φτάνουν στην Αλεξάνδρεια, ενώ είναι μόλις το 14,5% της χωρητικότητας των πλοίων που φτάνουν στη Βηρυτό, το 22,5% της Γιάφας και το 35% της Αλεξανδρέττας (βλ. Πίνακα 7).

Είναι δεδομένο πως η πιο πάνω σύγκριση γίνεται με την επιφύλαξη για την ακρίβεια των στοιχείων που παρέχουν οι πρόξενοι και με τον περιορισμό των διαθέσιμων ετών (1887-1912). Παρόλο που τα στοιχεία μπορούν να δώσουν μόνο ενδεικτικά αποτελέσματα για περιορισμένη χρονική περίοδο, εντούτοις είναι αρκετά κατατοπιστικά ως προς τη θέση της Κύπρου στο εξωτερικό εμπόριο της νοτιοανατολικής Μεσογείου στο υπό εξέταση

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΤΙΩΤΟΥ

διάστημα (1887-1912). Ο όγκος των εμπορικών συναλλαγών του νησιού είναι μικρότερος από το ένα τρίτο της συνολικής αξίας των εισαγωγών και εξαγωγών στα άλλα λιμάνια που συγκρίνουμε πιο πάνω. Το ίδιο συμβαίνει και με τη συνολική χωρητικότητα των πλοίων που φτάνουν στην Κύπρο τα οποία, όπως αναφέρεται πιο πάνω, είναι κατά πολύ λιγότερα από τη χωρητικότητα των πλοίων που φτάνει στα υπόλοιπα λιμάνια της περιοχής. Συνεπώς η θέση της Κύπρου είναι ελάσσονος σημασίας στο εμπόριο της περιοχής και αυτό δεν αλλάζει ούτε με τις βελτιωμένες λιμενικές υποδομές στην Αμμόχωστο. Στην Αμμόχωστο, αν και η ανάπτυξη της λιμενικής κίνησης και η άνοδος του εξωτερικού εμπορίου είναι εκ πρώτης όψεως αξιοσημείωτη (ίσως και εντυπωσιακή), το λιμάνι της δεν αποκτά τη σπουδαιότητα των υπόλοιπων λιμανιών της ευρύτερης περιοχής.

Συνεπώς, παρόλο που τα κυπριακά λιμάνια εντάσσονται στα δρομολόγια των μεγάλων ατμοπλοϊκών εταιρειών και στο διεθνές δίκτυο μετακίνησης εμπορευμάτων και επιβατών, η δυναμική τους δεν είναι τόση ώστε να παίζουν σημαντικό ρόλο στο ευρύτερο λιμενικό και εμπορικό δίκτυο της νοτιοανατολικής Μεσογείου[624]. Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν, πως δεν ευθύνεται για αυτό η έλλειψη σύγχρονων λιμενικών υποδομών στα λιμάνια της Κύπρου. Εάν η απουσία σύγχρονων λιμενικών υποδομών είναι ο λόγος που η εμπορική και λιμενική ανάπτυξη είναι περιορισμένη, τότε και η Γιάφα, η Αλεξανδρέττα (λιμάνια χωρίς σύγχονες υποδομές), αλλά και η Βηρυτός (πριν από το 1890), δεν θα είχαν την ανάπτυξη και την εμπορική σπουδαιότητα που αποκτούν μετέπειτα.

Συμπεραίνουμε πως αυτό που προκαλεί την ανάπτυξη στα υπόλοιπα λιμάνια είναι αυτό που απουσιάζει από την Κύπρο: μια πλούσια ενδοχώρα, που θα προμηθεύσει το εξαγωγικό εμπόριο με μεγάλο όγκο πρώτων υλών ή / και γεωργικών προϊόντων, αλλά ταυτόχρονα θα απορροφήσει μεγάλες ποσότητες επεξεργασμένων εισαγόμενων ειδών. Η Αλεξάνδρεια πέρα από ένα σύγχρονο λιμάνι έχει πίσω της μια τεράστια, συγκριτικά με την Κύπρο, ενδοχώρα, και ήδη από τη δεκαετία του 1870 συνδέεται σιδηροδρομικά με το Κάιρο[625]. Η Βηρυτός έχει πίσω της την ενδοχώρα της Δαμασκού με την οποία ενώνεται με οδικό δίκτυο και από το 1892 με σιδηρόδρομο[626]. Από την άλλη, η Αλεξανδρέττα παρόλο που είναι μόνο ένα ασφαλισμένο αγκυροβόλιο και συνδέεται με το Χαλέπι με ένα μη

[624] Gelina Harlaftis, "Maritime", *ό.π.*, σ. 402.
[625] Charles Issawi (ed), *ό.π.*, σ.406, 413. Περισσότερα για τους σιδηροδρόμους στην Αίγυπτο βλ. https://en.wikipedia.org/wiki/Egyptian_National_Railways Ανάκτηση Αύγουστος 2016.
[626] Charles Issawi (ed), *ό.π.*, σ. 207.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΙΔΟΥ

ασφαλισμένο δρόμο, είναι το επίνειο της Συρίας[627]. Η Γιάφα, αν και είναι και αυτή ένα ασφαλισμένο αγκυροβόλιο το οποίο χρειάζεται άμεση βελτίωση για ικανοποίηση της αυξανόμενης λιμενικής κίνησης, είναι η πύλη εξόδου τεράστιων ποσοτήτων πορτοκαλιών τα οποία έχουν μεγάλη ζήτηση στη βρετανική αγορά[628].

Πέρα από την απουσία της ενδοχώρας υπάρχουν και άλλα στοιχεία τα οποία δρουν ως τροχοπέδη στην καθιέρωση της Κύπρου ως σημαντικό εμπορικό κέντρο. Σε συζητήσεις στο Νομοθετικό Συμβούλιο του νησιού και σε πηγές σύγχρονες με την εποχή[629], βασική αιτία αυτής της κατάστασης θεωρούνται τα αποβαθρικά τέλη[630], τα τέλη αγκυροβόλησης, τα τέλη χρήσης μαούνας, ο εισαγωγικός φόρος και η δεκάτη κατά την εξαγωγή συγκεκριμένων προϊόντων[631]. Στην περίπτωση της διαμετακόμισης, αν και δεν

---

[627] Foreign Office 1892, Annual Series, no. 1017, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the year 1891 on the Trade of Aleppo, ό.π.*, σ. 5. No. 3838 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1906 on the Trade and Commerce of the vilayet of Aleppo, ό.π.*, σ. 4.

[628] May Seikaly, *ό.π.*, σ. 101. Στη Γιάφα κάθε χρόνο φτάνει βρετανός πράκτορας ο οποίος διαλέγει την καλύτερη ποιότητα πορτοκαλιών και τα στέλνει στη Βρετανία. Περισσότερα για αυτά βλ. Foreign Office 1892, Annual Series no. 1023, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the years 1890-1891 on the trade of Palestine*, London 1892, σ. 2.

[629] Για συζητήσεις και πηγές στις οποίες τα τέλη θεωρούνται εμπόδιο στην εμπορική ανάπτυξη του νησιού βλ. ενδεικτικά: TNA, CO 69/3, Minutes of the proceedings of the Legislative Council, Second session of the second Legislative Council, 8 March 1888. Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.*, τόμος Β΄, σσ. 144, 391-396. *Φωνή της Κύπρου,* «Πρακτικά του νομοθετικού συμβουλίου της Κύπρου», 5/17 Μαρτίου 1888. *Times of Cyprus*, "Gup", 1 February 1894. *Νέον Έθνος,* «Νομοθ. Συμβούλιον», 27/9 Ιουλίου 1898. *Αλήθεια,* «Και πάλιν περί των αποβαθρικών», 11 Ιουνίου 1898. Γεώργιος Σταυρίδης, *ό.π.*, σσ. 28-29.

[630] Σύμφωνα με τα στοιχεία στα *The Cyprus Blue Books*, μέχρι το 1890-1891 τα αποβαθρικά τέλη (wharfage dues) καταβάλλονται μόνο στη Λάρνακα και τη Λεμεσό. Από το 1891 και έπειτα σταδιακά προστίθενται και στα λιμάνια Πάφου, Κερύνειας, Αμμοχώστου, Καρπασίας, Καραβοστάσι, Λατσί, Ζύγι, Πισσούρι, Αυδήμου, Κώμας Γιαλού, Χελώνες, Ακανθού και Πύργου. Αρχικά τα αποβαθρικά τέλη είναι ανάλογα της χωρητικότητας των πλοίων που χρησιμοποιεί τις αποβάθρες. Το 1900 καταργούνται τα λιμενικά τέλη και αντικαθίστανται από τα αποβαθρικά τα οποία μετατρέπονται σε μόνιμα τέλη εισαγωγής και εξαγωγής σε όλα τα προϊόντα με εξαίρεση αυτά που εισάγονται και εξάγονται για ανάγκες της κυβέρνησης, άδειους σάκους και κουτιά, καυσόξυλα, συγκεκριμένα ξύλινα υλικά και άχυρο. Περισσότερα για την εξέλιξη αυτή βλ. *The Cyprus Gazette, no. 692, Friday 1st March 1901*, no. 5497, Wharfage Dues. TNA, CO 69/11, Second session of the fourth Legislative Council of Cyprus, 30 May 1898. TNA, CO 69/12, 1899, Third session of the fourth Legislative Council, 23 June 1899, 30 June 1899, 1 July 1899. *Φωνή της Κύπρου,* «Ειδήσεις της Εβδομάδος: τα λιμενικά τέλη. Άρσις αυτών», 17/30 Νοεμβρίου 1900. Τα αποβαθρικά τέλη είναι τα ίδια σε όλα τα προαναφερθέντα λιμάνια. Πέρα από αυτά υπάρχουν τα τέλη για αγκυροβόληση (Berthage dues) που είναι ανάλογα με τη χωρητικότητα των πλοίων και ισχύουν σε Λάρνακα, Λεμεσό, Πάφο και Αμμόχωστο. Στην περίπτωση της Αμμοχώστου τα μικρά πλοία που χρησιμοποιούν την προβλήτα πληρώνουν μόνο τέλη για αγκυροβόληση. Σε όλα τα λιμάνια με εξαίρεση την Αμμόχωστο υπάρχουν τέλη για χρήση μαούνας (lighterage charges). Τα τελευταία δεν υπάρχουν στην Αμμόχωστο διότι τα πλοία αγκυροβολούν στην προκυμαία και ξεφορτώνουν κατευθείαν σε αυτή. Περισσότερα για τα τέλη στα λιμάνια βλ. TNA, CO 883/4/5, c. 22394, Mediterranean no. 225, Cyprus, Major General Sir R. Biddulph to Colonel F.A. Stanley, no. 347, 18 December 1885, Nicosia, enclosure report by Falkland Warren, Chief Secretary to Government of Cyprus, upon work carried out in Cyprus during previous seven years. TNA, BT 188/262, Memorandum by G. F. Wilson (Chief Collector of Customs), 3 March 1927.

[631] Σύμφωνα με τα στοιχεία για τη φορολογία στα *The Cyprus Blue Books* στις εισαγωγές και εξαγωγές, στο υπό μελέτη διάστημα δεν υπάρχει φόρος εξαγωγής παρά μόνο εισαγωγικός φόρος που επιβάλλεται ανάλογα με την αξία των προϊόντων (ad valorem). Παρόλα αυτά το 1882 η δεκάτη καταργείται από τα χαρούπια και επιβάλλεται κατά την εξαγωγή τους. Το 1899 η διευθέτηση αυτή διευρύνεται και σε άλλα προϊόντα (π.χ.

επιβάλλεται εισαγωγικός φόρος, οι έμποροι και ναυτιλιακές εταιρείες επωμίζονται και τα κόστη της αποθήκευσης των προϊόντων τα οποία είναι «*ιδιαίτερα ψηλά*[632]». Όλα αυτά επηρεάζουν όχι μόνο την ανάπτυξη της Κύπρου ως σημαντικό εμπορικό κέντρο στην περιοχή, αλλά και την ανάπτυξή της ως διαμετακομιστικό κέντρο. Στο τελευταίο, αρνητικό παράγοντα παίζει και η απουσία των αγορών από την Κύπρο, των λεγόμενων παζαριών, από τα οποία είναι συνηθισμένοι να ψωνίζουν οι έμποροι του Λεβάντ. Έτσι από το 1920 έως το 1927 που υπάρχουν σχετικά στατιστικά στοιχεία στα *The Cyprus Blue Books*, το διαμετακομιστικό εμπόριο στην Κύπρο κατέχει κατά μέσο όρο μόνο το 5,8% του συνόλου των εξαγωγών.

Αναμφισβήτητα τα λιμενικά τέλη και οι εισαγωγικοί φόροι υπάρχουν σε όλα τα λιμάνια του κόσμου, σε διαφορετική όμως κλίμακα: υπάρχουν λιμάνια στα οποία τα τέλη είναι περισσότερα από αυτά της Κύπρου και άλλα στα οποία είναι πολύ λιγότερα. Για παράδειγμα στη γειτονική Μάλτα, οι έμποροι και ναυτιλιακές εταιρείες έχουν να πληρώσουν μόνο εισαγωγικό φόρο (εξαγωγικός φόρος πληρώνεται μόνο για αρχαιότητες), τέλη για την αποθήκευση των προϊόντων στις αποθήκες του τελωνείου, λιμενικά τέλη ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου και τέλη για χρήση γερανού (από τα μέσα της δεκαετίας του 1920)[633]. Καθώς όμως τα αυξημένα λιμενικά τέλη στην Κύπρο είναι δυσανάλογα των λιμενικών υποδομών, πράγματι δρουν ως τροχοπέδη στην περαιτέρω ανάπτυξη του εμπορίου του νησιού. Η μεγαλύτερη απόδειξη για αυτό είναι οι διαμαρτυρίες από τις ίδιες τις ατμοπλοϊκές εταιρείες αλλά και οι αιτήσεις τους για εκπτώσεις ή απαλλαγή από αυτά[634].

σταφίδα, βαμβάκι κ.ά) και είναι σε ισχύει έως το 1922. Εξαγωγικός φόρος επιβάλλεται στο κρασί, τα οινοπνευματώδη και το ξύδι στο διάστημα 1906-1922.

[632] Αυτή είναι μία διαπίστωση που κάνουν οι ίδιοι οι βρετανοί αξιωματούχοι. Περισσότερα για αυτό βλ. TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, London 1881, no. 47., Major General Sir R. Biddulh to the Earl of Kimberley, Nicosia, 10 January 1881.

[633] *Malta Blue Books for the years 1880-1927*, Government Printing Office, 1928.

[634] Ενδεικτικά βλ. TNA, CO 69/3, Minutes of the proceedings of the Legislative Council, Second session of the second Legislative Council, 8 March 1888. KAK, SA1/1662/1911, από εμπόρους της Λεμεσού προς τον Μέγα Αρμοστή, 5 Μαρτίου 1913. KAK, SA1/662/1925, from James Moss Company to M. J. Louisides, 5 May 1925. KAK, SA1/506/1926/3 Lloyd Triestino adriatic Cyprus Palestine Line Subsity to. KAK, SA1/457/1932, from Khedivial mail steamship and Graving dock co. to Agent Khedivial Mail Line, Famagusta, 21 March 1933. KAK, SA1/984/1933, από Ακτοπλοΐα της Ελλάδος εν Πειραιά προς πρακτορεία αυτής εις Λεμεσόν, Λάρνακα και Αμμόχωστο, 20 Σεπτεμβρίου 1933. *Σάλπιγξ,* «Τα ναυτιλιακά τέλη», 16 Φεβρουαρίου 1887. *Φωνή της Κύπρου,* Πρακτικά του νομοθετικού συμβουλίου της Κύπρου, 5/17 Μαρτίου 1888. *Ευαγόρας* «Μετά την ατμοπλοΐαν Λλόυδ η Οθωμανική τράπεζα», 10 Ιουνίου 1898. *Αλήθεια,* «Από εβδομάδα σ' εβδομάδα. Η κατάστασις αφόρητος. Αναστάτωσις εμπορικού κόσμου. Συνέλευσις και διασκέψεις. Ο αρχιλογιστής εν Λαρνάκι», 17 Σεπτεμβρίου 1898. *Ευαγόρας,* «Αι συνέπειαι της παγιώσεως των λιμενικών τελών», 28 Νοεμβρίου 1901. *Ευαγόρας,* «Η Ατμοπλοϊκή Συγκοινωνία. Η παγίωσις των λιμενικών τελών», 1 Φεβρουαρίου 1902.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Μία ενδεχόμενη κατάργηση των φόρων και δημιουργία ελεύθερων λιμανιών στο νησί πιθανόν να προσελκύσει εμπόρους. Το ζητούμενο όμως δεν είναι η προσέλκυση εμπόρων και προϊόντων που πηγαίνουν στα υφιστάμενα διαμετακομιστικά κέντρα όπως είναι η Αλεξάνδρεια. Σε αυτή την περίπτωση ο ανταγωνισμός θα είναι εις βάρος της Κύπρου γιατί δεν έχει τις αντίστοιχες λιμενικές υποδομές. Ακόμη και αν κατασκευαστούν τέτοιες υποδομές, τα ποσά που θα δαπανηθούν θα είναι υπέρογκα για τις δυνατότητες του τόπου και είναι αμφίβολο εάν θα γίνει ποτέ απόσβεση για αυτά[635]. Πέρα από τις πρακτικές δυσκολίες, είναι ιδιαίτερα δύσκολο να πείσει η Κύπρος τους εμπόρους και τις εταιρείες που διακινούν εμπορεύματα στα υφιστάμενα διαμετακομιστικά κέντρα να αλλάξουν τις συνήθειές τους[636]. Όπως και οι ίδιοι οι Κύπριοι βουλευτές (π.χ. Φίλιος Ζαννέτος[637]) διατυπώνουν σε σχετική συζήτηση στο Νομοθετικό Συμβούλιο το 1904, η μετατροπή της Αμμοχώστου σε διαμετακομιστικό κέντρο θα αποτύχει. Δε θα καταφέρει να προσελκύσει ούτε εμπόρους ούτε σημαντικό μερίδιο εμπορευμάτων από τα διαμετακομιστικά κέντρα της Ανατολικής Μεσογείου. Το μόνο που θα επιτύχει θα είναι να συγκεντρώσει όλο το εμπόριο της Κύπρου στην Αμμόχωστο με αποτέλεσμα την οικονομική καταστροφή των υπόλοιπων λιμανιών[638].

Στο σύνολο του υπό μελέτη διαστήματος οι ενέργειες της Βρετανικής Κυβέρνησης για μείωση των πιο πάνω τελών είναι περιορισμένες. Το 1900 μετά από διαμαρτυρίες των ντόπιων τα λιμενικά τέλη καταργούνται και αντικαθίστανται από τα αποβαθρικά τα οποία μετατρέπονται σε μόνιμα τέλη εισαγωγής και εξαγωγής σε συγκεκριμένα προϊόντα[639]. Έτσι η βρετανική κυβέρνηση στο νησί διατηρεί τα τέλη διότι τα θεωρεί απαραίτητο έσοδο για τα λειτουργικά έξοδα των λιμανιών και για την ετήσια χορηγία της ταχυδρομικής σύνδεσης. Για την κυβέρνηση τα τέλη είναι ενδεικτικά της λιμενικής κίνησης και του

---

[635] TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, London 1881, No. 47, Major General Sir R. Biddulh to the Earl of Kimberley, Nicosia, 10 January 1881. TNA, CO 69/37, Minutes of the Legislative Council, 1926, 22 February 1926, Resolution by Chief Collector of customs. *Νέον Έθνος*, «Νομοθ. Συμβούλιον, Κατά τη συνεδρία 18 Μαΐου 1898», 27/9 Ιουλίου 1898.

[636] TNA, FO 78/3374, Cyprus, c. 2930, Correspondence respecting the Affairs of Cyprus, London 1881, No. 47, Major General Sir R. Biddulh to the Earl of Kimberley, Nicosia, 10 January 1881.

[637] Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *ό.π.*, λήμμα «Ζαννέτος Φίλιος Γ., 1863-1933», σ. 75. Ιατρός και μέλος του Νομοθετικού Συμβουλίου (1901-1904, 1916-1921) με σημαντική δράση στις πολιτικές εξελίξεις της εποχής όπως η συμμετοχή του στην κυπριακή πρεσβεία στο Λονδίνο (1918-1920) υπό τον Κύριλλο Γ΄ για το εθνικό ζήτημα του νησιού.

[638] TNA, CO 69/18, Legislative Council Cyprus, minutes of the session of 1904, Resolution Development of entrepot trade, 31 May 1904. *Φωνή της Κύπρου,* «Βουλή. Η Αμμόχωστος διαμετακομιστική αποθήκη. Ψήφισμα της κυβερνήσεως. Η στάσις των αιρετών μελών», 22/4 Ιουνίου 1904 .

[639] Περισσότερα για την εξέλιξη αυτή βλ. TNA, CO 69/11, Second session of the fourth Legislative Council of Cyprus, 30 May 1898. TNA, CO 69/12, 1899, Third session of the fourth Legislative Council, 23 June 1899, 30 June 1899, 1 July 1899. *The Cyprus Gazette, no. 692, Friday 1st March 1901*, no. 5497, Wharfage Dues. *Φωνή της Κύπρου,* «Ειδήσεις της Εβδομάδος: τα λιμενικά τέλη. Άρσις αυτών», 17/30 Νοεμβρίου 1900.

MARIA TIANATIOTOY

«κέρδους» που αφήνει κάθε λιμάνι. Ανάλογα με αυτό το «κέρδος» του λιμανιού, μπορεί να δικαιολογήσει τα λιμενικά έργα που κατά καιρούς χρειάζεται να γίνουν[640].

Ουσιαστικά τα τέλη εντάσσονται στην ευρύτερη πολιτική της αποπληρωμής των έργων από τα ίδια τα έσοδα της Κύπρου. Καθώς οι Βρετανοί δεν είναι διατεθειμένοι να θυσιάσουν τα έσοδά τους, η εμπορική και λιμενική κίνηση θα πρέπει να περιμένει μέχρι να έρθουν οι γενικότερες συνθήκες που προαναφέρονται (π.χ. Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος) για να αυξηθεί και να δικαιολογεί έργα ανάπτυξης και βελτίωσης. Μόνο τότε δημιουργούνται εκείνες οι συνθήκες που λειτουργούν καταλυτικά στην παραγωγή, στην αγοραστική δύναμη του πληθυσμού και τελικά στην αύξηση των εισαγωγών και εξαγωγών. Αυτή όμως η αύξηση θα είναι εσωτερική και δε θα αλλάξει το ρόλο και τη θέση της Κύπρου στο εμπόριο της νοτιοανατολικής Μεσογείου.

Η Τζελίνα Χαρλαύτη διατυπώνει όλο αυτό το σχήμα πολύ εύστοχα, σημειώνοντας πως τα λιμάνια δε δημιουργούν από μόνα τους εμπόριο, αλλά επηρεάζονται από τις συνθήκες γύρω τους[641]. Στην περίπτωση της Κύπρου, όχι μόνο τα λιμάνια δε δημιουργούν εμπόριο, αλλά ούτε και οι λιμενικές βελτιώσεις φέρνουν από μόνες τους την ανάπτυξη[642]. Ειδικότερα, χρειάζονται εξωγενή εναύσματα, αλλά και υποδομές που επιτρέπουν την οικονομική πρόσβαση στις αγορές και στους χώρους παραγωγής των προϊόντων. Ενδεικτικό παράδειγμα η Αμμόχωστος, η οποία καθιερώνεται ως σημαντικό λιμάνι δέκα χρόνια μετά τα λιμενικά έργα[643]. Αυτό συμβαίνει επειδή ένα εξωγενές γεγονός, ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος, αλλάζει τις ανάγκες και τα δεδομένα: εξαναγκάζει τις ατμοπλοϊκές να μεταφερθούν εκεί και να τη χρησιμοποιήσουν λόγω της ασφάλειας που παρέχουν οι λιμενικές της υποδομές. Ταυτόχρονα ευνοεί την εμπορική άνθιση μέσα από τη ζήτηση πατατών, οι οποίες παράγονται στη γύρω περιοχή.

---

[640] Ενδεικτικά βλ. TNA, CO 69/16, Minutes of the Legislative Council, 6 June 1902. ΚΑΚ, SA1/859/1905, from the High Commissioner of Cyprus to the Secretary of state for the Colonies, 9 March 1905. ΚΑΚ, SA1/1662/1911, from the Chief Collector of Customs to the Chief Secretary, 17 October 1912. ΚΑΚ, SA1/1281/1912, from the High Commissioner to the Secretary of State, 16 January 1913. ΚΑΚ, SA1/627/1907/1, from the Chief Collector of Customs and Director of Public Works, 11 November 1925 (χωρίς παραλήπτη).

[641] Gelina Harlaftis, "Maritime", *ό.π.*, σ. 415.

[642] Το 1908 η *Φωνή της Κύπρου* (βλ. *Φωνή της Κύπρου*, «Λιμένες», 10/23 Μαΐου 1908) γράφει σε άρθρο της πως «*οι λιμένες είνε τούτ' αυτό η ανοικτή θύρα της εισόδου της ευπραγίας*». Στην περίπτωση της Κύπρου, και όχι μόνο, αυτό δε μπορεί να ισχύσει εάν δεν υπάρχουν συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Αυτές οι προϋποθέσεις αναλύονται στο υποκεφ. *Γ2β. Εξωτερικό εμπόριο και λιμενική κίνηση: διαπιστώσεις και συγκρίσεις.*

[643] TNA, CO 67/259/4, from Herbert Richmond Palmer to A.C.C. Parkinson, 28 December 1934.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Η περαιτέρω άνθιση όμως της Αμμοχώστου θα έρθει όταν θα αποκτήσει άμεση προσβασιμότητα στις εγχώριες αγορές και τους χώρους παραγωγής μέσω ενός οικονομικότερου και πιο απλού μηχανισμού για την Κύπρο από τον σιδηρόδρομο: του βελτιωμένου οδικού δικτύου[644]. Αυτό όμως γίνεται πολύ αργότερα στα μέσα της δεκαετίας του 1930 και λειτουργεί καθοριστικά στην ανάπτυξη του λιμανιού[645]. Συνεπώς η Αμμόχωστος μπορεί να επωφελείται από το σιδηρόδρομο, αλλά ευεργετείται ακόμη περισσότερο από τη βελτίωση του οδικού δικτύου. Μετά το τέλος της υπό μελέτη περιόδου, δηλαδή πέραν των είκοσι ετών από την επιδιόρθωσή του λιμανιού, το εξαγωγικό εμπόριο αρχίζει και αυτό να αυξάνεται σημαντικά. Οι μεγάλες ατμοπλοϊκές εταιρείες, μόνο τότε θα αρχίσουν να προτιμούν την Αμμόχωστο (από τη Λάρνακα) και να θεωρούν πιο εύκολη τη χρήση του λιμανιού της. Μόνο τότε θα εκτιμηθούν στο μέγιστο βαθμό οι λιμενικές υπηρεσίες της Αμμοχώστου, οι οποίες απουσιάζουν από τα υπόλοιπα λιμάνια του νησιού[646].

Σε ότι αφορά τη Λάρνακα και Λεμεσό, το μερίδιό τους στο εξωτερικό εμπόριο του νησιού αποδεικνύει αυτό που η Μαρία Συναρέλλη διαπιστώνει για την περίπτωση των λιμανιών στον Ελλαδικό χώρο: «*η έλλειψη σημαντικών έργων υποδομής δεν εμποδίζει καθόλου, σε τελευταία ανάλυση, την ανάπτυξη της εμπορικής κίνησης*»[647]. Τα μόνα απαραίτητα στοιχεία που χρειάζεται ένα λιμάνι για να λειτουργήσει είναι έναν ασφαλισμένο χώρο αποβίβασης και επιβίβασης (π.χ. αποβάθρα ή προβλήτα ή λιμάνι), χώρο για έλεγχο της υγιεινής και αποθήκες προϊόντων. Μόνο αυτά τα τρία είναι απαραίτητα για να θεωρείται ένα λιμάνι πλήρως εξοπλισμένο[648]. Τα αγκυροβόλια της Λάρνακας και Λεμεσού, εκτός του ότι είναι πλήρως εξοπλισμένα για τα δεδομένα της εποχής, έχουν άμεση πρόσβαση στις αγορές και στους χώρους παραγωγής. Η οδική σύνδεση της Λεμεσού με τα γύρω χωριά και ο εναέριος σιδηρόδρομος, η καλή οδική σύνδεση της Λάρνακας με την πρωτεύουσα του νησιού, είναι για την εποχή αρκετά για να τους επιτρέψουν να αναπτυχθούν. Και τα δύο όμως αγκυροβόλια επηρεάζονται από τη ζήτηση των αγορών διεθνώς, η οποία με τη σειρά της επηρεάζεται από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Η Λεμεσός αυξάνει τις εξαγωγές της, επειδή αυξάνεται η ζήτηση σε ορυκτά (τα οποία φεύγουν από το λιμάνι της) και η Λάρνακα χάνει την πρωτοκαθεδρία της από την Αμμόχωστο επειδή η τελευταία προσαρμόζεται ευκολότερα στις νέες ανάγκες που δημιουργεί ο Μεγάλος Πόλεμος.

---

[644] KAK, SA1/7351913/1, from Local Commander of Police of Famagusta, to the High Commissioner, 9 January 1914.
[645] TNA, CO 67/259/4, from Herbert Richmond Palmer to A.C.C. Parkinson, 28 December 1934.
[646] TNA, CO 67/259/4, from the Governor of Cyprus to the Secretary of State for the Colonies, 3 May 1935.
[647] Μαρία Συναρέλλη, *ό.π.,* σ. 205.
[648] Gelina Harlaftis, "Maritime", *ό.π.*, σ. 401.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Στην υπό μελέτη περίοδο αυτό που λειτουργεί αλληλένδετα με τις εξωτερικές εξελίξεις που προσελκύουν την εμπορική άνοδο είναι η τακτική σύνδεση και επικοινωνία της Κύπρου με συγκεκριμένες αγορές του εξωτερικού. Το παράδειγμα της Τουρκίας (μείωση των εμπορικών συναλλαγών μετά από τον τερματισμό ή την αραίωση των τακτικών συνδέσεων με την Κύπρο από το 1911 και έπειτα)[649], της Γαλλίας (αύξηση των εμπορικών συναλλαγών με την Κύπρο λόγω της τακτικής σύνδεσης από το 1885[650]), της Παλαιστίνης (αύξηση συναλλαγών μετά από την τακτική σύνδεση με την Κύπρο το 1919[651]) και κυρίως της Αιγύπτου, που είναι η κύρια αγορά κυπριακών προϊόντων λόγω της τακτικής ταχυδρομικής σύνδεσης[652], τεκμηριώνουν τη σπουδαιότητα της εξωτερικής σύνδεσης.

Συνεπώς, οι λιμενικές υποδομές δεν είναι αρκετές για να προσελκύσουν την εμπορική και λιμενική άνθιση. Χρειάζονται μια σειρά από άλλους παράγοντες οι οποίοι λειτουργούν ομαδικά ώστε να αρχίσει ο τροχός της οικονομικής ανάπτυξης να γυρίζει. Οι ανάγκες των αγορών διεθνώς είναι αναμφισβήτητα απαραίτητο στοιχείο σε αυτή την πορεία ανόδου. Συνοδοιπόρος σε αυτή τη διαδρομή είναι η προσβασιμότητα: η προσβασιμότητα του λιμανιού στους χώρους παραγωγής και στις αγορές του νησιού (μέσω του οδικού δικτύου) αλλά και η προσβασιμότητα στις εξωτερικές αγορές μέσω των ατμοπλοϊκών συνδέσεων.

[649] KAK, SA1/330/1911, from the Chief Collector of Customs in Larnaca to the Chief Secretary, 10 May 1912.
[650] *The Cyprus Gazette*, no. 304, 10 January 1890, σσ. 1507-1508. Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.*, τόμος Β΄, σ. 700. Wilfrid T. F. Castle, *ό.π.*, σ. 105.
[651] *The Cyprus Blue Books, 1921, 1926, ό.π.* KAK, SA1/809/1925/1, from the Government of Palestine, Department of Customs Excise and Trade, Director's office, Haiffa, to the Director of Agriculture, Nicosia, 26 August 1931. KAK, SA1/626/1929/1, Minutes of the 41st ordinary meeting of Council of the Cyprus Chamber of Commerce held in Nicosia in the Offices of the chamber on Tuesday the 22nd of March 1932.
[652] KAK, SA1/3100/1906, Report of the Committee appointed to collect and record statistics concerning the cost of living in Cyprus, the prices of the common articles of consumption and the prices of labour and house rents during the period 1906-1912, Nicosia, 17 March 1913.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Συμπεράσματα

Το πρώτο φύλλο της εφημερίδας *Φωνή της Κύπρου* για το νέο έτος 1927 περιγράφει την άσχημη οικονομική κατάσταση των Κυπρίων και την αδιαφορία των Βρετανών, διατυπώνοντας την ευχή «*η Κύπρος να ιδή καλλιτέρας ημέρας*»[653]. Αναρωτιέται λοιπόν εύλογα κανείς, πώς είναι δυνατό, μετά από μισό σχεδόν αιώνα βρετανικής παρουσίας στο νησί (1878-1927), η Κύπρος να μην έκανε βήματα προόδου στον τομέα της οικονομίας και να μη ζει ήδη «*καλλιτέρας ημέρας*»; Εξετάζοντας το ερώτημα στη βάση των δύο βασικών πυλώνων της διατριβής, λιμάνια και εμπόριο, είναι δύσκολο να αγνοήσει κανείς πως μετά την περίοδο της Τουρκοκρατίας, όπου υπάρχει σχεδόν πλήρης απραξία στο χώρο των δημοσίων έργων, η κατασκευή σύγχρονων λιμανιών και αποβαθρών είναι για την Κύπρο ένα καινοτόμο στοιχείο που υλοποιείται με την άφιξη των Βρετανών στο νησί. Αυτό δεν οφείλεται μόνο στη βρετανική πρωτοβουλία (η οποία υλοποιείται στο πλαίσιο προκαθορισμένων κριτηρίων βλ. *υποκεφ. Β2α. Στατιστικά δεδομένα και κριτήρια για την υλοποίηση και το κόστος των έργων)* αλλά και στην παράλληλη ανάπτυξη της τεχνολογίας των πλοίων[654].

Συνεπώς, εκ πρώτης όψεως φαίνεται δεδομένο πως στο ερώτημα εάν υπήρξε ή όχι οικονομική πρόοδος στο νησί, η απάντηση είναι θετική και αυτό επιβεβαιώνεται και από τα δημόσια λιμενικά έργα και από την ανάπτυξη του όγκου και της αξίας του εξωτερικού εμπορίου, δύο στοιχεία που αναλύονται διεξοδικά στη διατριβή. Ως εκ τούτου, το ερώτημα που ενδεχομένως πρέπει να τίθεται είναι πόσο μεγάλη είναι αυτή η οικονομική πρόοδος που προκύπτει από τα νέα δεδομένα (αύξηση εμπορίου, λιμενικά έργα κ.ά.) και τι αντίκτυπο έχει στην αγοραστική δύναμη των Κυπρίων στο διάστημα 1878-1927. Καθώς όμως το ΑΕΠ της Κύπρου έχει υπολογιστεί μόνο για την περίοδο από το 1921 και έπειτα, οι όποιες απαντήσεις δοθούν στο εν λόγω ερώτημα στο πλαίσιο αυτής της διατριβής είναι μόνο ενδεικτικές[655]. Παρόλα αυτά είναι δύσκολο να αγνοηθούν λόγω και της

[653] *Φωνή της Κύπρου*, «Γενική ανασκόπησις επί τω νέω έτει», 1 Ιανουαρίου 1927.
[654] Τζελίνα Χαρλαύτη, «Ναυτιλία», στο Κώστας Κωστής και Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ), *Η ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας τον 19ο αιώνα 1830-1914,* Αθήνα 2006, σ. 429. Τα ατμόπλοια εδραιώνονται στο διάστημα 1870-1900.
[655] Apostolides Alexander, *ό.π.* Ο υπολογισμός του ΑΕΠ για το διάστημα πριν το 1921 είναι πολύ πιο δύσκολος λόγω των λίγων διαθέσιμων στοιχείων. Ένα ακόμη μειονέκτημα αυτής της διατριβής είναι πως οι τιμές και αξίες που αναφέρονται στη μελέτη δεν είναι αποπληθωρισμένες λόγω επίσης ελλιπών στοιχείων.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

σπουδαιότητας του ερωτήματος, αλλά και της απουσίας, μέχρι τώρα, μελετών που να δίνουν ξεκάθαρες απαντήσεις στο ερώτημα αυτό.

Εύλογη η γκρίνια για απουσία «καλλίτερων ημερών»;

Όπως παρουσιάζεται στο Μέρος Β΄, ανάμεσα σε άλλα, τα βρετανικά κριτήρια για την υλοποίηση των λιμενικών έργων, στηρίζονται στη χρηματοδότηση του έργου από τα ίδια έσοδα της αποικίας και στην απόσβεση των δημοσίων λιμενικών επενδύσεων. Ακολουθείται λοιπόν η πάγια πολιτική των Βρετανών έναντι των έργων στις αποικίες. Επομένως, σε ένα νησί στο οποίο το 24,45% των εσόδων του πηγαίνει στην αποπληρωμή του Φόρου, ενώ οι δαπάνες για δημόσια έργα είναι μόλις 9,83%, είναι λογικό τα λιμενικά έργα να είναι ανάλογα των περιορισμένων οικονομικών δυνατοτήτων του νησιού και όχι των γεωγραφικών δυνατοτήτων του (και των δυνατοτήτων που αναφύονται)[656]. Αναπόφευκτα λοιπόν, προκαλείται η εύλογη γκρίνια των ντόπιων κατοίκων. Εξάλλου η ετήσια ενίσχυση των εσόδων της Κύπρου με το οικονομικό βοήθημα (grant in aid) από το Αυτοκρατορικό Ταμείο[657] και η αδυναμία του νησιού να δανειοδοτηθεί από τον ιδιωτικό πιστωτικό τομέα σε όλο το υπό μελέτη διάστημα (βλ. *υποκεφ. Β2δ.1. Το δάνειο του 1899 και υποκεφ. Β2στ. Οι τελευταίες προσπάθειες: Οι προτάσεις Vaughan–Lee*) επιβεβαιώνει τα περιορισμένα έσοδα του νησιού και την αδυναμία του να ανταποκριθεί στις οικονομικές υποχρεώσεις που του έχουν επιβληθεί με την Κυπριακή Συνθήκη του 1878[658].

Παρά όμως τους περιορισμούς, η ένταξη του νησιού στη Βρετανική Αυτοκρατορία του εξασφαλίζει δύο τουλάχιστον πλεονεκτήματα: αφενός έχει τη δυνατότητα να χρηματοδοτηθεί από το Αυτοκρατορικό Ταμείο (βλ. υποκεφ. *Β2δ.1. Το δάνειο του 1899*) για λιμενικά έργα και αφετέρου μπορεί να έχει αμεσότερη πρόσβαση στην ευρύτερη αγορά, τόσο της Βρετανίας όσο και των αποικιών και προτεκτοράτων της, κυρίως από τη δεκαετία του 1920 και έπειτα (*βλ. υποκεφ Γ1γ. Οι εμπορικοί εταίροι*). Αυτό είναι μία δυνατότητα που δύσκολα η Κύπρος θα μπορούσε να εξασφαλίσει αν το νησί δεν περνούσε υπό βρετανική διοίκηση (αρχικά) και βρετανική κτήση (στη συνέχεια).

Έτσι, ενώ στο νησί κατά την περίοδο από το 1841 και 1862-1877 δε γίνεται κανένα λιμενικό έργο, με την άφιξη των Βρετανών, στο διάστημα 1878-1927, αποκτά λιμενικές

---

[656] Μετά από την καταβολή όλων των δαπανών (Φόρος, μισθοί κ.τλ.) τις χρονιές που υπάρχει περίσσευμα από τα έσοδα της Κύπρου, αυτό το διαχειρίζεται το βρετανικό υπουργείο Οικονομικών για το τοκοχρεολύσιο του δανείου του 1855. Περισσότερα για αυτό βλ. Diana Markides, *Sendall, ό.π.,* σσ. 58-59.
[657] Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Την αλληλογραφία στο φάκελο TNA, FCO 141/2341.
[658] Dwight E. Lee, *ό.π.*, σσ. 14, 32, 77, 105.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

υποδομές και οδικό δίκτυο (τα αστικά κέντρα και σχεδόν όλα τα χωριά (84,3%) είναι προσβάσιμα σε τροχοφόρα οχήματα[659]). Αυτό ενοποιεί την εσωτερική αγορά και ταυτόχρονα δίνει τη δυνατότητα στους εμπόρους να στείλουν τα κυπριακά προϊόντα εκτός νησιού σε αγορές πέρα από τον κλειστό κύκλο της Μεσογείου. Από το 1882 περίπου και έπειτα, όταν ολοκληρώνεται η κατασκευή των αποβαθρών στη Λεμεσό και τη Λάρνακα, οι εμπορικές συναλλαγές αρχίζουν σταδιακά να αυξάνονται και το σύνολο των ετήσιων εισαγωγών και εξαγωγών ξεπερνά το ένα εκατομμύριο στερλίνες (βλ. Διαγράμματα 4 και 6) [660]. Μάλιστα, από το 1914 και έπειτα, ο όγκος του εξωτερικού εμπορίου ξεπερνά κατά έτος τα τρία εκατομμύρια στερλίνες (βλ. υποκεφ. *Γ1ε. Το ελλειματικό εμορικό ισοζύγιο αυξάνεται* και Διάγραμμα 6). Στο διάστημα από το 1916 και έπειτα, η πρόοδος των εξαγωγών επιβραδύνεται ενώ οι εισαγωγές αυξάνονται με ταχύτερο ρυθμό (με μέσο όρο γύρω στο 40%) αποδεικνύοντας την παρουσία αφανών κερδών στο νησί[661]. Ταυτόχρονα, αυξάνονται και τα έσοδα της Κύπρου από τους εισαγωγικούς δασμούς[662]. Αυτή η αύξηση του εξωτερικού εμπορίου σε συνδυασμό με την τεχνολογία των πλοίων της εποχής (καθιέρωση χρήσης ατμόπλοιων με χωρητικότητα πέραν των χιλίων τόνων) είναι εμφανής στα αιτήματα για βελτίωση των λιμενικών υπηρεσιών στην Κύπρο (βλ. Μέρος Β΄).

Ενδεικτικοί δείκτες και περίοδοι ευμάρειας

Ενδεικτικοί δείκτες

Είναι φανερό πως στο νησί υπήρξε οικονομική πρόοδος και αυτό τεκμηριώνεται από τα όσα αναλύονται αμέσως πιο πάνω αλλά και στον ίδιο τον κορμό της διατριβής. Συνεπώς, το ερώτημα που πρέπει να τίθεται είναι πόσο μεγάλη είναι αυτή η οικονομική πρόοδος που προκύπτει από την αύξηση του εξωτερικού εμπορίου και την υλοποίηση των λιμενικών έργων και πώς (και αν) αυτή καθρεφτίζεται στην αγοραστική δύναμη των Κυπρίων στο διάστημα 1878-1927. Λόγω της απουσίας υπολογισμού του ΑΕΠ για την περίοδο πριν από

---

[659] Brewster Joseph Surridge, *ό.π.*, σ 27.

[660] TNA, FCO 608/224/35, Memorandum by Mr. Fountain, 17 January 1919. Η εμπορική αύξηση στις αρχές της δεκαετίας του 1910 οδηγεί την Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Λεμεσού στην αύξηση του στόλου της. Μέχρι εκείνη την περίοδο έχει δύο πλοία και το 1912 προχωρεί και στην αγορά τρίτου πλοίου. Περισσότερα για αυτό βλ. Αντώνης Μαδέλλα, *Ατμοπλοϊκή, ό.π.,* σ. 46.

[661] Εξαίρεση αποτελούν τα έτη 1924 και 1927. Για το 1924 το εμπορικό ισοζύγιο είναι ισοσκελισμένο διότι ο όγκος και η αξία των εισαγωγών εξακολουθεί να είναι μειωμένη ενώ οι εξαγωγές παρουσιάζουν μικρή βελτίωση λόγω της ζήτησης σε κυπριακή σταφίδα και χαρούπια από τη βρετανική αγορά. Το ισοσκελισμένο εμπορικό ισοζύγιο κατά το 1927 οφείλεται στις μειωμένες εξαγωγές χαρουπιών προς τη Βρετανία η οποία είχε προμηθευτεί μελάσα από άλλες αγορές σε πολύ χαμηλές τιμές. Περισσότερες πληροφορίες για τα πιο πάνω βλ. TNA, CO 69/37, Minutes if the Legislative Council, 1924, Proclamation of His Excellency High Commissioner, 20 March 1924 και ΚΑΚ, SA1/256/ 1927, Annual Report 1926, Trade and Customs.

[662] Η αύξηση των τελωνειακών δασμών και της έμμεσης φορολογίας από το 1925 και έπειτα οφείλονται εν μέρει και στην οικονομική βελτίωση της αποικίας. Περισσότερα για αυτό βλ. George S. Georgallides, *Cyprus, ό.π.,* σσ. 119-120.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

το 1921, έχω χρησιμοποιήσει δύο βασικούς δείκτες οι οποίοι δίνουν κάποιες ενδεικτικές απαντήσεις στο ερώτημά μας.

Ο πρώτος δείκτης είναι τα ημερομίσθια των δημοσίων υπαλλήλων και ο δεύτερος η αγορά εισαγόμενων ειδών πολυτελείας. Για να υπολογιστεί η αγοραστική δύναμη του πληθυσμού καταγράφεται η συνολική αξία των εισαγωγών ενδεικτικών ειδών πολυτελείας της εποχής όπως είναι το βούτυρο, το τυρί, η σοκολάτα, τα αρώματα, τα αυτοκίνητα και τα μοτοποδήλατα[663]. Για κάποια τυριά όπως επίσης και το βούτυρο υπάρχει ντόπια (και οικόσιτη κυρίως) παραγωγή. Αυτό κάνει διπλά ενδιαφέρουσα την εισαγωγή τους, ειδικά στις περιόδους εκείνες που αυτό δεν γίνεται για να ενισχύσει τη ντόπια παραγωγή, αλλά γιατί πολύ απλά τα εισαγόμενα είδη πολυτελείας έχουν πλέον ενταχθεί στο διατροφολόγιο και στις συνήθειες των Κυπρίων. Παρατηρώντας τον Πίνακα 8 διαπιστώνουμε πως τις χρονιές που η σοδειά είναι ικανοποιητική, οι εισαγωγές ειδών πολυτελείας είναι αυξημένες[664]. Αντίθετα, κατά τα έτη στα οποία υπάρχει ανομβρία και κακή σοδειά, οι εισαγωγές και η ζήτηση ειδών πολυτελείας είναι, όπως θα περίμενε κανείς, μειωμένες[665].

---

[663] Σύμφωνα με το http://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/luxury-goods είδος πολυτελείας ονομάζουμε «τα ακριβά αγαθά όπως τα κοσμήματα […] τα οποία είναι ευχάριστο να αποκτήσεις αλλά όχι απαραίτητο». Ανάκτηση Οκτώβριος 2016.

[664] Στον Πίνακα 8 για το διάστημα έως το 1914 σημειώνονται με μπλε χρώμα τα έτη όπου η σοδειά είναι ικανοποιητική και με κόκκινο χρώμα τα έτη κατά τα οποία η ανομβρία επηρεάζει αρνητικά τη σοδειά. Στις περιπτώσεις που η παραγωγή ή η εισαγωγή τους επηρεάζεται από άλλους παράγοντες αυτό αναφέρεται πιο κάτω. Από την έναρξη του Μεγάλου Πολέμου και έπειτα δεν εφαρμόζουμε την ίδια μέθοδο διότι οι αυξομειώσεις στις τιμές επηρεάζονται από τις απαγορεύσεις του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου και τον πληθωρισμό (βλ. υποκεφ. *Γ1β. Οι αλλαγές που φέρνει ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος στις τιμές των προϊόντων*).

[665] Στοιχεία για τις χρονιές με ικανοποιητική σοδειά βλ. *Cyprus Annual Report for 1881, ό.π.*, σσ. 3, 4. *Cyprus Annual Report for 1882, ό.π.*, σ. 3. *Cyprus Annual Report for 1883-1884, ό.π.*, σσ. 5-6. *Cyprus Annual Report for 1885, ό.π.*, σσ. 5-6. *Cyprus Annual Report for 1887*, σσ. 5-6. *Cyprus Annual Report for 1888-1889, 1896-1897*, σσ. 3-4. *Cyprus Annual Report for 1891-1892, ό.π.*, σ. 4. *Cyprus Annual Report for 1895-1896*, London 1897, σ. 3. *Cyprus Annual Report for 1896-1897*, London 1898, σ. 3 *Cyprus Annual Report for 1897-1898*, London 1899, σ. 4. *Cyprus Annual Report for 1898-1899, ό.π.*, σ. 25. *Cyprus Annual Report for 1900-1901*, London 1902, σ. 6. *Cyprus Annual Report for 1903-1904 ό.π.*, σ.3. *Cyprus Annual Report for 1904-1905*, London 1905, σ.4. *Cyprus Annual Report, 1905-1906 ό.π.*, σ.7. *Cyprus Annual Report for 1906-1907*, London 1907, σ.5. *Cyprus Annual Report, 1908-1909, ό.π.*, σ.7. *Cyprus, Annual Report for 1911-1912, ό.π.*, σ.5. *Cyprus, Annual Report for 1912-1913, ό.π.*, σ.4. *Cyprus, Annual Report for 1913-1914, ό.π.*, σ.5. Στοιχεία για τις χρονιές με κακή σοδειά και ανομβρία βλ. *Cyprus Annual Report for 1880, ό.π.*, σσ. 1-2. *Cyprus Annual Report for 1886, ό.π.*, σσ. 5-6. *Cyprus Annual Report for 1887-1888, ό.π.*, σσ. 3-4. *Cyprus Annual Report for 1889-1890 and 1890-1891, ό.π.*, σσ. 3-4. *Cyprus Annual Report for 1893-1894, ό.π.*, σ. 3. *Cyprus Annual Report for 1894-1895*, σ. 3.*Cyprus Annual Report for 1899-1900, ό.π.*, σ. 6. *Cyprus Annual Report for 1901-1902, ό.π.*, σ.3. *Cyprus Annual Report for 1902-1903, ό.π.*, σ. 3. *Cyprus Annual Report for 1902-1903, ό.π.*, σ. 6. *Cyprus Annual Report for 1914-1915, ό.π.*, σσ.7-8. Το 1887 η ξηρασία συνδυάζεται με μία γενικότερη οικονομική κρίση που οδηγεί σε αύξηση της τιμής των γεωργικών προϊόντων, αύξηση πτωχεύσεων κ.ά. Περισσότερες πληροφορίες για αυτό βλ. Rolandos Katsiaounis, *ο.π.*, σσ. 109-111, Φίλιος Ζαννέτος, *ό.π.*, τόμος Β΄, σ. 67. Εξαίρεση αποτελούν οι ακόλουθες περιπτώσεις: παρατηρείται αυξημένη αξία εισαγωγής λόγω αυξημένης τιμής και όχι λόγω αυξημένης ζήτησης για το βούτυρο στα έτη 1893-1896 και 1902-1903, για το κοινό τυρί για τα έτη 1888-1889 και 1899-1900 και για τη σοκολάτα για το έτος 1893-1894. Υπάρχει μειωμένη αξία εισαγωγής λόγω μειωμένης τιμής και όχι λόγω μειωμένης ζήτησης για το κοινό τυρί στα έτη 1881, για το βούτυρο ανώτερης ποιότητας για τα έτη 1904-1905, 1907-1908 και 1910-1912 και, για τη σοκολάτα για το διάστημα από το 1885-1886 έως το 1892.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον στον Πίνακα 8 παρουσιάζει το διάστημα 1900-1920 και ειδικότερα η ανάλυση της αξίας εισαγωγών ανώτερης ποιότητας βουτύρου. Απομονώνοντας τα έτη από το 1903 έως το 1914, όταν η σοδειά είναι ικανοποιητική, με εξαίρεση το έτος (1903-1904) στο σύνολο των ετών, και αφαιρώντας τις χρονιές όπου οι μειώσεις οφείλονται στην αγοραστική αξία του προϊόντος και όχι στη μειωμένη ζήτηση (1911-1913), διαπιστώνουμε πως η ζήτηση σε καλής ποιότητας βούτυρο αυξάνεται με ταχύτερο ρυθμό από ότι η ζήτηση στο κοινό βούτυρο. Η ζήτηση για το τελευταίο αυξάνεται κατά μέσο όρο 15,2% ενώ η ζήτηση σε βούτυρο ανώτερης ποιότητας κατά 25,3%. Αυτή η σημαντική ένδειξη επιβεβαιώνει τη δυνατότητα μιας μερίδας του πληθυσμού να αγοράσει και να καταναλώσει ένα εισαγόμενο είδος πολυτελείας.

Αυτό που επίσης παρουσιάζει ενδιαφέρον είναι η εισαγωγή μοτοποδηλάτων και αυτοκινήτων. Η πρώτη επίσημη καταγραφή εισαγωγής αυτοκινήτου στα *The Cyprus Blue Books* γίνεται το έτος 1911-1912 (έτος του οποίου προηγούνται επτά συνεχόμενα έτη με ικανοποιητική σοδειά). Η εισαγωγή ξεκινά δειλά με ένα αυτοκίνητο το 1911-1912 και επαναλαμβάνεται με την εισαγωγή ακόμη ενός αυτοκινήτου την αμέσως επόμενη χρονιά. Το 1913-1914, εισάγονται πέντε αυτοκίνητα ενώ το 1915-1916, και ενώ ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος βρίσκεται σε εξέλιξη, εννέα αυτοκίνητα. Το 1919-1920 εισάγονται στο νησί 21 αυτοκίνητα και την αμέσως επόμενη χρονιά οι εισαγωγές πολλαπλασιάζονται, φτάνοντας τα 117 οχήματα. Η σημαντική αύξηση συνεχίζεται κατά τα επόμενα έτη αφού στο διάστημα από το 1920 έως το 1927 εισάγονται 1.098 αυτοκίνητα συνολικής αξίας £178.674 (βλ. Πίνακα 8).

Από το 1924, όταν και υπάρχουν συγκεντρωμένες οι εισαγωγές σε μοτοποδήλατα, διαπιστώνουμε τη σημαντική αύξηση. Ενώ το 1924 εισάγονται μόλις 18 μοτοποδήλατα, την αμέσως επόμενη χρονιά εισάγονται 65 (βλ. Πίνακα 8). Φυσικά οι αυξημένες εισαγωγές μοτοποδηλάτων και αυτοκινήτων δε σχετίζονται μόνο με τις οικονομικές συνθήκες στο νησί, αλλά (ενδεχομένως πρωτίστως) με τη βελτίωση του οδικού δικτύου της αποικίας. Συγκεκριμένα, ενώ το 1878 στο νησί υπάρχει μόνο ένας αμαξιτός δρόμος,

---

Υπάρχουν αυξημένες εισαγωγές βουτύρου για τα έτη 1900-1901 και 1904-1905, κοινού τυριού για τα έτη 1902-1903 και τυριού ανώτερης ποιότητας για το έτος 1902-1903. Υπάρχει μειωμένη ζήτηση σε κοινό τυρί για το έτος 1903-1904 λόγω της αυξημένης τιμής του προϊόντος. Η σοκολάτα έχει μειωμένη ζήτηση κατά το έτος 1881. Το 1900-1901 η αυξημένη ζήτηση σε σοκολάτα οφείλεται στην κατακόρυφη μείωση της τιμής της. Για όλες τις προαναφερθείσες περιπτώσεις δε έχει εντοπιστεί η αιτία που οδηγεί σε αυτές τις αυξομειώσεις. Για τα αρώματα δεν έχουμε ποσότητα εισαγωγής παρά μόνο αξία και έτσι είναι δύσκολο να εντοπίσουμε τια διακυμάνσεις στην τιμή τους. Διαπιστώνεται πως υπάρχει αυξημένη εισαγωγή αρωμάτων κατά τις περιόδους όπου υπάρχει καλή σοδειά.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

μέχρι το τέλος της υπό μελέτη περιόδου μόνο το 15,7% των χωριών δεν είναι προσβάσιμα από τροχοφόρα οχήματα[666]. Συνεπώς, καθώς το μεγαλύτερο μέρος του αγροτικού κόσμου έχει το 1927 δυνατότητα πρόσβασης στις αγορές με τροχοφόρο όχημα, ο Κύπριος σταδιακά εγκαταλείπει τη χρήση των ζώων και των αμαξών για τη μεταφορά των προϊόντων και αρχίζει να υιοθετεί τα αυτοκίνητα, γεγονός που επιτρέπει μαζικότερες αλλά και ταχύτερες μεταφορές προϊόντων[667].

Ο δεύτερος δείκτης είναι η μελέτη των μισθών των δημοσίων υπαλλήλων[668]. Εξετάζοντας τους μισθούς διαπιστώνουμε πως οι πρώτες μόνιμες αυξήσεις είναι αυτές που γίνονται αμέσως μετά το τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Κατά τη διάρκεια του Μεγάλου Πολέμου γίνονται μόνο μισθολογικές αναπροσαρμογές οι οποίες οφείλονται στον πληθωρισμό και στην ανάγκη που προκύπτει να ανταπεξέλθουν οι υπάλληλοι στις αυξημένες τιμές βασικών αγαθών. Για το σκοπό αυτό, δίνεται στους υπαλλήλους υπό τη μορφή επιδόματος ένα επιπλέον ποσό το οποίο είναι ανάλογο του μισθού τους. Μάλιστα οι πολύ χαμηλά αμειβόμενοι παίρνουν επίδομα που φτάνει έως και 50% του μισθού τους (βλ. υποκεφ. *Γ1β. Οι αλλαγές που φέρνει ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος στις τιμές των προϊόντων* και *Γ1ε. Το ελλειματικό εμορικό ισοζύγιο αυξάνεται*)[669].

Μετά όμως τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, παρά την πτώση στις τιμές των γεωργικών προϊόντων και την κρίση που αυτή προκαλεί στην κυπριακή αγορά (βλ. υποκεφ. *Γ1ε. Το ελλειματικό εμορικό ισοζύγιο αυξάνεται*), οι δημόσιοι υπάλληλοι έως το 1923 παίρνουν περαιτέρω αυξήσεις, κατά μέσο όρο 26%, οι οποίες είναι ανάλογες του ύψους του μισθού του κάθε υπαλλήλου. Το 1924, προφανώς για λόγους δημοσιονομικής στενότητας, οι μισθοί των υψηλά αμειβόμενων υπαλλήλων αναπροσαρμόζονται προς τα κάτω, ενώ των υπολοίπων μένουν σταθεροί. Τα επόμενα χρόνια έως το 1927 οι οποιεσδήποτε

[666] Brewster Joseph Surridge, *ό.π.*, σ 27.
[667] Στο ίδιο.
[668] Οι μισθοί των δημοσίων υπαλλήλων καταγράφονται σε συνέχεια στα *The Cyprus Blue Books* ανά έτος και ανά υπάλληλο. Έχει επιλεγεί η ανάλυση των μισθών των δημοσίων υπαλλήλων και όχι (και) των ιδιωτικών για καθαρά πρακτικούς λόγους διότι: 1. Για τους ιδιωτικούς υπαλλήλους καταγράφεται το ημερομίσθιο σε κάποια ενδεικτικά επαγγέλματα. 2. Το ημερομίσθιο είναι διαφορετικό ανά περιοχή και δεν είναι σταθερό και συγκεκριμένο. Δεν μας δίνεται μία συγκεκριμένη τιμή αλλά η μέγιστη και κατώτερη τιμή. 3. Στην περίπτωση των εργατών στα *The Cyprus Blue Books* δεν συνυπολογίζεται η διατροφή και διαμονή που συχνά υπολογίζεται στην αμοιβή τους. Αντίθετα εκείνα των δημοσίων υπαλλήλων δεν παρουσιάζουν αυτά τα προβλήματα.
[669] Οι μισθοί των κυβερνητικών υπαλλήλων αναπροσαρμόζονται στο διάστημα πριν και μετά τον Πόλεμο για να ανταπεξέλθουν στις αυξημένες τιμές βασικών αγαθών. Γενικά κατά τον Πόλεμο οι μισθοί αυξάνονται κατά 50%. Από το 1920 έως το 1923 αυξάνονται περαιτέρω τρεις φορές κατά 33%, 25% και 20% ανάλογα με το ύψος του μισθού του κάθε υπαλλήλου. Περισσότερα για αυτό βλ. Ralph Oakden, *ό.π.*, σσ. 27, 36.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΗ ΣΤΟΥ

αυξομειώσεις οφείλονται στο μέγεθος της υπερωριακής απασχόλησης των υπαλλήλων και όχι στην αναπροσαρμογή των μισθών.

Οι αυξήσεις έως το 1923 είναι πρωτοφανείς για τα δεδομένα της βρετανικής αποικιακής κυβέρνησης στο νησί. Ο σημαντικότερος λόγος που έχουμε αυτές τις μόνιμες αυξήσεις μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο είναι η μόνιμη πλέον εισροή χρημάτων στα ταμεία της κυβέρνησης από τους αυξημένους εισαγωγικούς δασμούς. Οι τελευταίοι προκύπτουν από το σταθερό προβάδισμα των εισαγωγών έναντι των εξαγωγών κατά τη μεταπολεμική περίοδο (βλ. Διάγραμμα 6 και 24)[670].

Περίοδοι αυξημένης αγοραστικής δύναμης

Με βάση τους πιο πάνω ενδεικτικούς δείκτες, και κυρίως εκείνους των εισαγόμενων ειδών πολυτελείας, ξεχωρίζουμε τρεις περιόδους κατά τις οποίες η αγοραστική δύναμη του πληθυσμού είναι αυξημένη.

Σύμφωνα με τον Πίνακα 8, κατά την προπολεμική περίοδο οι χρονιές με αυξημένη ζήτηση ειδών πολυτελείας ταυτίζονται με τις χρονιές με ικανοποιητική σοδειά. Αυτό δεν προκαλεί εντύπωση, καθώς η πολυπληθέστερη ομάδα επαγγελματιών στο νησί και η κύρια ομάδα καταναλωτών είναι αυτή που επηρεάζεται άμεσα από την παραγωγή και πώληση της γεωργικής παραγωγής. Καθώς λοιπόν δεν μιλάμε για τον φτωχό εργάτη γεωργό, προφανώς πρόκειται για τους γαιοκτήμονες, τους τοκογλύφους[671] που δανείζουν τους γεωργούς, τους εμπόρους των γεωργικών προϊόντων, μερίδα των γεωργών που ευκαιριακά έχουν καλύτερα εισοδήματα κ.ά.

Αυτό τεκμηριώνεται και από τα δημογραφικά στοιχεία που έχουμε. Στο διάστημα 1891 (πρώτη απογραφή με στοιχεία για επαγγέλματα) μέχρι το 1931 (τελευταία απογραφή μετά το τέλος της υπό μελέτη περιόδου) οι Κύπριοι που απασχολούνται στη γεωργία αποτελούν

[670] Η κύρια πρόσοδος είναι οι εισαγωγικοί φόροι. Το 1921 καταργείται ο εισαγωγικός φόρος σε προϊόντα των οποίων η τιμή αυξάνεται μεταπολεμικά και επιβάλλεται φόρος επί της αξίας τους (ad valorem). Αυτό αυξάνει περαιτέρω τα έσοδα της αποικίας. Το 1926 όπου καταργείται η δεκάτη και η δεκάτη που επιβαλλόταν κατά την εξαγωγή χαρουπιών, σταφίδας, μεταξοσκώληκα κ.ά., επιβάλλεται εισαγωγικός φόρος στον καπνό και το αλάτι. Με τις νέες φορολογικές αναπροσαρμογές αυξάνονται γενικότερα τα φορολογικά έσοδα από τη ζάχαρη, το αλεύρι, τον καφέ, τους άδειους σάκους και τα μεταξωτά. Τα έσοδα της αποικίας αυξάνονται ακόμη περισσότερο και κατά το 1927 με επιπλέον αυξήσεις στον εισαγωγικό φόρο. Περισσότερα για αυτό βλ. Ralph Oakden, *ό.π.,* σσ. 27, 44.

[671] Για το βαθμό που οι τοκογλύφοι ταλανίζουν τον κύπριο γεωργό βλ. ενδεικτικά Γεώργιος Σ. Φραγκούδης, *Κύπρις: η Κύπρος της σήμερον : ιστορία της Κύπρου από των μυθολογικών χρόνων μέχρι σήμερον, τοπογραφία Κύπρου ή περιήγησις ανά την νήσον*, Αθήναις 1890, σσ. 36-37.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

κατά μέσο όρο το 52,9% των εργαζομένων στο νησί[672]. Στο ποσοστό αυτό θα πρέπει να προσθέσουμε όσους εμπορεύονται γεωργικά προϊόντα καθώς επίσης και τη μερίδα του πληθυσμού που κάνει διπλά επαγγέλματα (π.χ. τους τεχνίτες οι οποίοι είναι ταυτόχρονα και γεωργοί)[673].

Συνεπώς έως το 1914 η γεωργική παραγωγή επηρεάζει έμμεσα ή άμεσα τα εισοδήματα της πλειοψηφίας του πληθυσμού. Οτιδήποτε φέρνει ή αφαιρεί κέρδος από την εν λόγω ομάδα καθορίζει το συνολικό της εισόδημα, αλλά και την εγχώρια κατανάλωση και ζήτηση εισαγόμενων προϊόντων. Φυσικά δεν πρέπει να περιμένει κανείς ότι ανάμεσα στους καταναλωτές αυτής της περιόδου συναντά τον φτωχό εργάτη γεωργό. Τα στατιστικά που δίνονται στη μελέτη του Brewster Joseph Surridge, παρόλο που αυτά δεν αφορούν την προπολεμική περίοδο, εντούτοις είναι ενδεικτικά της κατάστασης της πλειοψηφίας των Κυπρίων γεωργών. Σύμφωνα με τη μελέτη, όλοι οι εργάτες στα χωράφια για να μπορέσουν να επιβιώσουν θα πρέπει να έχουν σταθερή απασχόληση. Σε μια πενταμελή οικογένεια όλοι οι ενήλικες πρέπει να εργάζονται για να έχουν μόνο τα βασικά: τροφή (κυρίως ψωμί και κρεμμύδια) και στέγη. Το 25% των γεωργών που έχουν ιδιόκτητη περιουσία, όταν ζουν λιτά και παράγουν οι ίδιοι τα τρόφιμά τους, ζουν ελαφρώς καλύτερα από τους εργάτες. Το 50% ζει σε μια μεσαία κατάσταση, ενώ μόνο το υπόλοιπο 25% ευημερεί (δηλαδή γύρω στις 14.473 Κυπρίων)[674]. Συνεπώς, το προφίλ του Κύπριου καταναλωτή αυτής της περιόδου αναζητείται κυρίως σε αυτό το 25%.

Η πρώτη και μακροβιότερη περίοδος ευμάρειας στο νησί είναι στο διάστημα 1905-1914 όταν παρατηρείται αυξημένη αγοραστική δύναμη του πληθυσμού. Παίρνοντας ως παράδειγμα τις εισαγωγές κοινού βουτύρου, διαπιστώνουμε πως ενώ κατά τις προηγούμενες περιόδους με καλή σοδειά (π.χ. 1881-1887) οι ποσότητες εισαγωγών αυξάνονται γύρω στο 23,6%, στο διάστημα 1905-1914 αυξάνονται κατά 48,6%. Ένα πλήθος από γεγονότα επιβεβαιώνουν πως σε αυτό το χρονικό διάστημα η αγοραστική δύναμη των Κυπρίων είναι βελτιωμένη. Συγκεκριμένα, στο διάστημα 1905-1914 δημιουργούνται τα πρώτα Συνεργατικά Ιδρύματα (1909) και οι πρώτες τοπικές τράπεζες

[672] *Cyprus. Report on the Census of Cyprus, Taken 6th April 1891*, London 1893, σ. 50. *Cyprus. Report on the Census of Cyprus, Taken 1st April 1901*, Nicosia [1902], σσ. 54-55. Alexander Mavrogordatos, *Cyprus, Report and General Abstracts of the Census of 1911, Taken on the 2nd April, 1911*, London 1912, σσ. 60-63. Charles Henry Hart-Davis, *Census of 1921, ό.π.*, σσ. 54-56. Charles Henry Hart-Davis, *Census of 1931, ό.π.*, σσ. 54-62.

[673] *Cyprus. Report on the Census of Cyprus, Taken 6th April 1891, ό.π.*, σ. 11. Brewster Joseph Surridge, *ό.π.*, σ. 65.

[674] Brewster Joseph Surridge, *ό.π.*, σσ. 29-32. Σύμφωνα με την απογραφή του 1931 που είναι η πλησιέστερη στην έρευνα του Surridge, ο συνολικός αριθμός όσων εργάζονται στη γεωργία είναι 57.892. Περισσότερα για αυτό βλ. Charles Henry Hart-Davis, *Census of 1931, ό.π.*, σσ. 54-62.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

(Τράπεζα Κύπρου, 1912)[675]. Αυτό διευρύνει έστω και προσωρινά το διαθέσιμο εισόδημα, αφού δίνει πίστωση στους γεωργούς και περαιτέρω δυνατότητες εμπορικών συναλλαγών στους εμπόρους. Υπάρχει τακτική και αδιάκοπη συγκοινωνία με την Αίγυπτο και αυξημένη ζήτηση σε χαρούπια και κρασί από τις διεθνείς αγορές. Η Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Λεμεσού η οποία έχει αναλάβει το ταχυδρομικό συμβόλαιο στο διάστημα 1906-1912, συνδέει όχι μόνο την Κύπρο με την Αίγυπτο και το Πορτ Σάιντ, αλλά και τα λιμάνια Λεμεσού, Λάρνακας και Αμμοχώστου μεταξύ τους, κάτι που βοηθά στην ταχύτερη μετακίνηση των προϊόντων. Πρόκειται για την εποχή αμέσως μετά το δάνειο από το Αυτοκρατορικό Ταμείο οπότε γίνονται τα πρώτα σημαντικά δημόσια έργα στο νησί (λιμάνι Αμμοχώστου, Σιδηρόδρομος, Αρδευτικά έργα στην ανατολική Μεσαορία) που απασχολούν μέρος του πληθυσμού, ενώ ταυτόχρονα φέρνουν ρευστότητα στο νησί[676].

Ειδικότερα, σε αυτή την περίοδο η Κύπρος αποκτά πλέον ένα σύγχρονο λιμάνι το οποίο, πέρα από τις βελτιωμένες λιμενικές υπηρεσίες που παρέχει, δίνει εργασία σε ντόπιους εργάτες. Παρόλο που για το μέρος του πληθυσμού που απασχολείται στα δημόσια έργα που χρηματοδοτούνται από το δάνειο δεν έχουμε στατιστικά στοιχεία, η ίδια η αύξηση του πληθυσμού της πόλης της Αμμοχώστου τεκμηριώνει την υπόθεση ότι τα έργα προσελκύουν εργατικό δυναμικό. Συγκεκριμένα, στο διάστημα ανάμεσα στις απογραφές του 1901 και του 1911, ο πληθυσμός της πόλης της Αμμοχώστου αυξάνεται κατά 38,9%. Αυτή είναι η μεγαλύτερη αύξηση ανάμεσα στις σημαντικές πόλεις λιμάνια του νησιού αφού ο πληθυσμός της Λάρνακας αυξάνεται κατά 16,2% και της Λεμεσού 14,2% (για την αύξηση των επαρχιών που είναι ανάλογη με αυτή των πόλεων βλ. Διάγραμμα 33).

Όλα τα πιο πάνω σε συνδυασμό με την καλή σοδειά, λειτουργούν αλυσιδωτά ώστε στο διάστημα 1905-1914 να υπάρχει στο νησί ρευστότητα και αυξημένη αγοραστική δύναμη. Αναμφισβήτητα ο πρώτος και απαραίτητος κρίκος αυτής της αλυσίδας είναι η καλή σοδειά. Καθώς το γεωργικό προϊόν της Κύπρου ξεπερνά το 73% του συνόλου των εξαγωγών, οι περίοδοι ευημερίας στο νησί ταυτίζονται με εκείνες όπου μη προβλέψιμοι παράγοντες επηρεάζουν θετικά τη σοδειά (βροχόπτωση κ.τλ.) και φέρνουν καλή παραγωγή. Η τελευταία διοχετεύεται αδιάκοπα στις αγορές του εξωτερικού και τα εισοδήματα όσων επηρεάζονται από τη γεωργία είναι προφανώς βελτιωμένα. Σε ένα νησί το οποίο θεωρείται από τα πιο ξηρά στη Μεσόγειο, τα αυξημένα έσοδα από εννέα συνεχή

[675] Kate Phylaktis, *ό.π.*, σσ. 8-10. 29
[676] Για το δάνειο και τα χρήματα που φτάνουν στο νησί βλ. TNA, CAOG 10/11, from Edward Wingfield, Downing str. to the Secretary of the Treasury, 17 February 1898.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

έτη λόγω των καλών σοδειών διαμορφώνουν μία χρυσή εποχή[677]. Απόδειξη της βελτίωσης της οικονομικής κατάστασης των Κυπρίων στο διάστημα 1905-1914 είναι και η αύξηση του ημερομισθίου των εργατών γεωργών κατά 18,25%[678].

Η περίοδος 1917-1920

Η αμέσως επόμενη περίοδος αυξημένης αγοραστικής δύναμης καλύπτει τα τελευταία χρόνια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου και τους πρώτους μεταπολεμικούς μήνες (διάστημα 1917-1920). Στον Πίνακα 8 παρατηρούμε πως για όλα τα προϊόντα εκτός του τυριού (για λόγους που δεν έχουν εντοπιστεί) υπάρχει αυξημένη ζήτηση. Σε αυτήν την περίοδο τα κέρδη συγκεντρώνονται κυρίως στα χέρια των εμπόρων και ορισμένων γεωργών που καταφέρνουν να πωλήσουν τα προϊόντα τους σε αυξημένες τιμές (περισσότερα για αυτά βλ. υποκεφ. *Γ1β. Οι αλλαγές που φέρνει ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος στις τιμές των προϊόντων*). Σε αντίθεση όμως με το διάστημα 1905-1914, αυτή η ευμάρεια δεν είναι καθολική. Τα αιτήματα των πολιτών για ανακουφιστικά έργα και η επιβολή προκαθορισμένης τιμής πώλησης βασικών προϊόντων για να αποφευχθεί η αισχροκέρδεια και η πείνα που φέρνει ο Μεγάλος Πόλεμος, επιβεβαιώνουν τη συγκέντρωση του πλούτου σε μία μόνο μερίδα του πληθυσμού[679]. Είναι η περίοδος ευημερίας των λίγων και κυρίως εκείνων των εμπόρων αγροτικών προϊόντων (ειδικά χαρουπιών και κρασιών) που έχουν αυξημένη ζήτηση κατά το Μεγάλο Πόλεμο.

Αυτή την περίοδο εμφανίζεται και μία νέα ομάδα καταναλωτών ειδών πολυτελείας, αυτοί που κερδίζουν αφανή έσοδα τα οποία προκύπτουν από την παραοικονομία που σε κάθε πολεμική περίοδο εμφανίζεται. Στην Κύπρο, αυτή η νέα ομάδα καταναλωτών, καταφέρνει

---

[677] C. 1786, Cyprus dispatch from the High Commissioner covering a report in the agricultural fund for the year ended 31st March 1903, London 1903, High Commissioner Sir W. F. Haynes Smith to Mr. Chamberlain, Troodos, 30 July 1903, enclosure no. 2. Translation. Agricultural report, 1902-1903. P. Gennadius, Director of Agriculture, Nicosia 24 April 1903. http://www.cyprusdigitallibrary.org.cy/files/original/ec3978adba7227d540181e9f34435989.pdf Ανάκτηση Ιούνιος 2016.

[678] SA1/3100/1906, Report of the Committee appointed to collect and record statistics concerning the cost of living in Cyprus, the prices of the common articles of consumption and the prices of labour and house rents during the period 1906-1912, Nicosia, 17 March 1913. SA1/3100/1906, from Administering the Government to I. Harcourt, 27 August 1913. SA1/3100/1906, Household consumption Return no. 4. Average prices of various articles of use or consumption for the whole island.

[679] TNA, CO 69/31, Cyprus minutes of the Legislative council of the session of 1915, 13 April 1915. TNA, CO 67/177, Cyprus 43863, Blue Book report 1914-1915, 11 September 1915. TNA, CO 69/32, Cyprus minutes of the Legislative council of the session of 1916. Αρχείο Τράπεζας Κύπρου, ΤΡΚΙΙ-03 2-001, ΤΡΚΙΙ Διοίκηση 3, Πρακτικά Συνεδριάσεων, 3.2 Πρακτικά Γενικών Συνελεύσεων, 4 February 1915. *Ελευθερία*, «Κυπριακά Νέα. Ο Πόλεμος και η Κύπρος. Οικονομική Επίδρασις», 26/8 August 1914. Ενδεικτικά για την ανάγκη για ανακουφιστικά έργα βλ. *Κυπριακός Φύλαξ,* «Έργα ανακουφιστικά εις τα δοκιμαζόμενα διαμερίσματα», 13 Φεβρουαρίου 1915, *Κυπριακός Φύλαξ,* «Δυστυχία εν Κύπρω», 6 Μαρτίου 1915, *Νέο Έθνος*, «Ανάγκη ανακουφιστικών έργων», 21/6 Μαρτίου 1915, *Πατρίς*, «Αιτήματα υποβληθέντα στο Μεγάλο Αρμοστή υπό των βουλευτών» 23/5 Απριλίου 1916, *Φωνή της Κύπρου,* «Οίκτον διά τον λαόν», 2/15 Ιούλιος 1916.

να αυξήσει τα έσοδά της μέσα από την πώληση αγαθών στους πρόσφυγες, αιχμαλώτους και τραυματίες που βρίσκονται αυτή την περίοδο στο νησί[680]. Σε αυτή την ομάδα έρχεται να προστεθεί και η μερίδα εκείνη των Κυπρίων που δέχεται τα εμβάσματα των συγγενών της που βρίσκονται ως μετανάστες στο εξωτερικό. Σύμφωνα μάλιστα με τη Γενική Συνέλευση των Μετόχων της Τράπεζας Κύπρου από το 1918 και έπειτα στο νησί παρατηρείται αυξημένη συσσώρευση αυτών των κεφαλαίων[681].

Η περίοδος μετά το 1920

Το μεταπολεμικό διάστημα 1920-1923 είναι περίοδος γενικότερης οικονομικής κρίσης τόσο στο νησί όσο και διεθνώς λόγω της απότομης πτώσης της τιμής των γεωργικών προϊόντων και των μειωμένων κερδών των εμπόρων και των παραγωγών. Η βρετανική κυβέρνηση στο νησί σε μια προσπάθεια να επιβεβαιώσει πως αυτό δεν οφείλεται μόνο στη διαφοροποίηση της κοστολόγησης των προϊόντων αλλά και στην κακή οικονομική κατάσταση των πολιτών που επηρεάζεται από τη πτώση των τιμών, ζητά και λαμβάνει από τις τράπεζες στοιχεία πτωχευσάντων[682]. Όλα αυτά οδηγούν σε στασιμότητα την Κυπριακή αγορά η οποία θα αρχίσει να ανακάμπτει από το 1924 και έπειτα (βλ. υποκεφ. *Γ1ε. Το ελλειματικό εμορικό ισοζύγιο αυξάνεται*). Για την Κύπρο αυτή θα είναι μια νέα περίοδος οικονομικής βελτίωσης πολύ όμως διαφορετική από την προπολεμική. Αυτό εξηγείται πιο κάτω.

Αυτή η βελτίωση των δεδομένων τεκμηριώνεται και από την αύξηση του αριθμού και του όγκου της παραγωγής όσων στα *The Cyprus Blue Books* καταγράφονται ως κυπριακές βιομηχανίες (βλ. Διάγραμμα 34 και 35). Συγκεκριμένα, από το 1920 και έπειτα, οπότε υπάρχουν σχετικά στατιστικά στοιχεία, διαπιστώνουμε πως ο όγκος της παραγωγής αλλά

---

[680] Γιώργος Δερτιλής, *ό.π.*, σ. 873.

[681] Ιστορικό Αρχείο Τράπεζας Κύπρου, ΤΡΚΙΙ-03 2-001. ΤΡΚΙΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ 3. Πρακτικά Συνεδριάσεων. 3.2 Πρακτικά Γενικών Συνελεύσεων (8.6.1913-31.10.1943), 10 Φεβρουαρίου 1918, 6η γενική συνέλευση των μετοχών της Τράπεζας Κύπρου.

[682] TNA, CO 67/177, Cyprus 43863, Report on Blue Book of Cyprus for the year 1914-1915, 11 September 1915. TNA, CO 69/37, Cyprus Minutes of the Legislative Council session of 1920, 19 April 1920. TNA, CO 69/37, Cyprus minutes of the Legislative Council session of 1922, 7 Μαρτίου 1922. TNA, CO 69/37, Cyprus minutes of the Legislative Council of the session of 1923, 16 Ιανουαρίου 1923. Ιστορικό Αρχείο Τράπεζας Κύπρου, ΤΡΚΙΙ-03 2-001, ΤΡΚΙΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ 3, Πρακτικά Συνεδριάσεων 3.2 Πρακτικά Γενικών Συνελεύσεων, 3/15 Φεβρουαρίου 1920. Niall Ferguson, *The Ascent, ό.π.,* σσ. 101, 302. Ο πληθωρισμός προκαλείται εξαιτίας των μειωμένων αποθεμάτων σε τρόφιμα, της αραιής άφιξης των πλοίων στο νησί, του δανεισμού της βρετανικής κυβέρνησης από την Οθωμανική Τράπεζα τον Αύγουστο του 1914. Επίσης λόγω της πτώσης της αγοραστικής δύναμης του χρήματος και της έκδοσης χαρτονομισμάτων από τη βρετανική κυβέρνηση στο νησί, των περιορισμών στο εμπόριο και του δισταγμού του πληθυσμού να ξοδέψει χρήματα. Περισσότερα για τα αίτια του πληθωρισμού βλ. TNA, CO 67/173, Cyprus 33673, European war. Affairs in Cyprus, Reports on, from the Government house of Cyprus to Mr Ellis, 20 August 1914. Ιστορικό Αρχείο Τράπεζας Κύπρου, ΤΡΚΙΙ-03 2-001, ΤΡΚΙΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ 3, Πρακτικά Συνεδριάσεων 3.2 Πρακτικά Γενικών Συνελεύσεων, 3/15 Φεβρουαρίου 1920. TNA, CO 67/177, Cyprus 43863, Report on Blue Book of Cyprus for the year 1914-1915, 11 September 1915. Για περισσότερες πληροφορίες για τις πτωχεύσεις βλ. την αλληλογραφία στο φάκελο ΚΑΚ, SA1/797/1922.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

και ο αριθμός των κυπριακών βιομηχανιών αυξάνεται προοδευτικά από το 1923, ενώ από το 1924 αυτή η αύξηση γίνεται ακόμη πιο σημαντική.[683]. Ώθηση σε αυτό δίνεται από την αλλαγή του πολιτικού καθεστώτος στο νησί το 1923 με τη Συνθήκη της Λωζάνης, κάτι που προσελκύει τις πρώτες σημαντικές ξένες επενδύσεις στην οινοβιομηχανία και τα μεταλλεία, αξίας £50.000 και £900.000 αντίστοιχα[684]. Στην περίπτωση μάλιστα των μεταλλείων αυξάνονται και οι θέσεις εργασίας (βλ. Πίνακας 9).

Μια σειρά από άλλα στοιχεία δείχνουν επίσης βελτίωση του βιοτικού επιπέδου στο νησί. Το 1925 ιδρύεται η Γεωργική Τράπεζα η οποία αυξάνει την πίστωση προς τους γεωργούς και τους βοηθά να διαχειριστούν καλύτερα τα χρέη τους[685]. Επίσης, στο μεταπολεμικό αυτό διάστημα οι ατμοπλοϊκές συνδέσεις του νησιού θα επεκταθούν και πέρα από το χώρο της Ανατολικής Μεσογείου. Η Κύπρος θα συνδεθεί με τα λιμάνια της Μαύρης και Βόρειας Θάλασσας, της Αδριατικής, της Τυρρηνικής και Ιβηρικής Θάλασσας σε δεκαπενθήμερη κυρίως βάση. Όλα αυτά φέρνουν σημαντική αύξηση της κίνησης και στο εξωτερικό εμπόριο. Ενώ στο διάστημα 1905-1914 το σύνολο των εισαγωγών και εξαγωγών είναι £10.917.888, στο διάστημα 1919-1927 υπερδιπλασιάζονται και φτάνουν τα £23.682.595. Εξαιτίας της ανόδου των εισαγωγών τα έσοδα της αποικίας είναι περισσότερα και ως εκ τούτου δίνονται οι αυξήσεις στους μισθούς των δημοσίων υπαλλήλων που αναφέρονται πιο πάνω[686].

Ελαφρώς βελτιωμένα είναι και τα έσοδα των γεωργών οι οποίοι το 1926 ανακουφίζονται φορολογικά με την κατάργηση της δεκάτης στα δημητριακά (βλ. *υποκεφ. Γ1ε. Το ελλειματικό εμορικό ισοζύγιο αυξάνεται*)[687]. Μαζί με αυτά συνεχίζουν να εισρέουν τα χρήματα από τα εμβάσματα, αλλά και από τον τουρισμό που σε αυτήν ακριβώς την περίοδο είναι που θα αρχίσει να αναπτύσσεται. Ο τουρισμός πέρα από τις νέες ιδέες που

[683] Η μειωμένη παραγωγή κατά τη μεταπολεμική περίοδο, από το 1920 έως το 1923, οφείλεται στην ύφεση που παρατηρείται στην Κυπριακή αγορά λόγω των αλυσιδωτών επιπτώσεων που προκύπτουν από την κατακόρυφη πτώση της τιμής των γεωργικών προϊόντων αμέσως μετά τον Μεγάλο Πόλεμο. Αυτό οδηγεί σε αλυσιδωτές επιπτώσεις στην κυπριακή οικονομία οι οποίες κορυφώνονται με πτωχεύσεις πολιτών. Περισσότερα για αυτό βλ. TNA, CO 67/177, Cyprus 43863, Report on Blue Book of Cyprus for the year 1914-1915, 11 September 1915. TNA, CO 69/37, Cyprus Minutes of the Legislative Council session of 1920, 19 April 1920. TNA, CO 69/37, Cyprus minutes of the Legislative Council session of 1922, 7 Μαρτίου 1922. TNA, CO 69/37, Cyprus minutes of the Legislative Council of the session of 1923, 16 Ιανουαρίου 1923. Ιστορικό Αρχείο Τράπεζας Κύπρου, ΤΡΚΙΙ-03 2-001, ΤΡΚΙΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ 3, Πρακτικά Συνεδριάσεων 3.2 Πρακτικά Γενικών Συνελεύσεων, 3/15 Φεβρουαρίου 1920. Niall Ferguson, *The Ascent, ό.π.*, σσ. 101, 302.
[684] TNA, CO 67/230/4, Note by H. Llewelyn Jones, 25 March 1929.
[685] Kate Phylaktis, *ό.π.*, σσ. 31-35.
[686] Ralph Oakden, *ό.π.*, σσ. 27, 36.
[687] George S. Georgallides, *Cyprus and the Governorship, ό.π.*, σσ. 119-120.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

θα αρχίσει να μεταλαμπαδεύει στο νησί, θα αρχίσει να προσθέτει έσοδα στους πράκτορες των ατμοπλοϊκών εταιρειών και όχι μόνο[688].

Αλλάζει η αγοραστική δύναμη αλλά και ο Κύπριος καταναλωτής

Με βάση τα πιο πάνω είναι ξεκάθαρο πως από το 1878 έως το 1927 παρατηρούνται τρεις τουλάχιστον περίοδοι όπου η οικονομική κατάσταση των Κυπρίων είναι βελτιωμένη. Διαπιστώνεται επίσης πως η αυξομείωση της σοδειάς, οι αλλαγές που προκύπτουν από την αύξηση των εμπορικών συναλλαγών, των βελτιωμένων λιμενικών υπηρεσιών, των καταναλωτικών συνηθειών και δυνατοτήτων, έχουν αντίκτυπο στο πρόσωπο του Κύπριου καταναλωτή. Στο διάστημα από το 1878 έως το 1914 ο Κύπριος καταναλωτής ειδών πολυτελείας έχει άμεση σχέση με τη γεωργία και αυτό αποδεικνύεται από το βαθμό που η σοδειά επηρεάζει την κατανάλωση. Πριν από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο ο Κύπριος καταναλωτής ειδών πολυτελείας δεν μπορεί να είναι άλλος από το μεγαλογαιοκτήμονα, τον έμπορο γεωργικών προϊόντων, τον τοκογλύφο, το γεωργό που ανήκει στη μερίδα εκείνη των γεωργών που ευημερούν. Αυτή η ομάδα καταναλωτών σε καμία περίπτωση δεν έχει τη μορφή της ευρωπαϊκής αστικής τάξης. Με εξαίρεση τους πρόξενους που δρουν σε Λεμεσό και Λάρνακα[689], οι υπόλοιποι είναι κυρίως άνθρωποι χωρίς οποιαδήποτε μόρφωση οι οποίοι, ευνοούμενοι από τις συνθήκες που αναφέρονται πιο πάνω, πλουτίζουν και γίνονται η ελίτ της τοπικής κοινωνίας.

Αντίθετα, μεταπολεμικά, ο Κύπριος καταναλωτής ειδών πολυτελείας δεν είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τον κλάδο της γεωργίας. Αν και εξακολουθεί να υπάρχει η ομάδα των καταναλωτών της προηγούμενης περιόδου, η ομάδα αυτή μεταπολεμικά διευρύνεται. Ενισχύεται από περισσότερους εμπόρους (βλ. υποκεφ. *Γ1ε. Το ελλειματικό εμορικό ισοζύγιο αυξάνεται*)[690], από μία μερίδα μισθωτών που προέρχονται από τους κλάδους των βιομηχανιών (καπνοβιομηχανία, σαπωνοποιεία, μεταλλεία κ.ά. βλ. Πίνακα 9), από τον κλάδο των υπηρεσιών (τουρισμός, πράκτορες ναυτιλιακών εταιριών) αλλά και από τον

---

[688] Ιστορικό Αρχείο Τράπεζας Κύπρου, ΤΡΚΙΙ-03 2-001. ΤΡΚΙΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ 3. Πρακτικά Συνεδριάσεων. 3.2 Πρακτικά Γενικών Συνελεύσεων (8.6.1913-31.10.1943), 10 Φεβρουαρίου 1918, 6η γενική συνέλευση των μετοχών της Τράπεζας Κύπρου. Για τον τουρισμό βλ. την αλληλογραφία στο φάκελο SA1/1356/1926/1.

[689] Rolandos Katsiaounis, *ό.π.,* σ. 16.

[690] KAK, SA1/895/1910/1, List of principal dealers for imports, June 1911. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus. List of Principal Dealers for exports, June 1911. KAK, SA1/895/1910/1, List of principal dealers for imports, November 1915. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus. List of Principal Dealers for exports, November 1915. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for imports, March 1920. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for exports, March 1920. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus, KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus. List of Principal Dealers for imports, January 1926. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for exports, January 1926. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for imports, January 1928. KAK, SA1/895/1910/1, Cyprus, List of Principal Dealers for exports, January 1928. Νικόλαος Γ. Ιγγλέσης, *Οδηγός της Ελλάδος ό.π.*, έτος Γ΄, σσ. 193-201. Ανώνυμος, *Ελληνικός Οδηγός, ό.π.* Νικόλαος Γ. Ιγγλέσης, *Οδηγός της Ελλάδος, ό.π.,* έτος Ι΄, σσ. γ-ιη.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

κλάδο της δημόσιας υπηρεσίας ο οποίος τη δεκαετία του 1920 παίρνει μόνιμες αυξήσεις (βλ. *Ενδεικτικοί δείκτες και περίοδοι ευμάρειας*).

Σημαντικό ρόλο στα πιο πάνω θα διαδραματίσουν δύο στοιχεία. Το πρώτο αφορά την αυξημένη ζήτηση κυπριακών ορυκτών από τη διεθνή αγορά, κυρίως της Γαλλίας και της Γερμανίας. Από το 1923 ο αμίαντος και ο πυρίτης αποτελούν το 21,8% του συνόλου της αξίας των εξαγωγών ενώ τα χαρούπια μόλις το 18,2%. Αυτό αυξάνει το συνολικό όγκο και την αξία του εξωτερικού εμπορίου ενώ ταυτόχρονα αυξάνει και τις θέσεις εργασίας στα μεταλλεία. Τα τελευταία γίνονται ένας χώρος που κερδίζει συνεχώς εργάτες, αλλά ταυτόχρονα δίνει εργασία και σε άλλους κλάδους της οικονομίας, αφού απασχολεί εποχιακούς εργάτες (κυρίως γεωργούς), εργάτες στα λιμάνια και στις αποβάθρες για τη φόρτωση και εκφόρτωση των ορυκτών, στον εναέριο σιδηρόδρομο στη Λεμεσό κ.ά[691].

Το δεύτερο στοιχείο είναι η αύξηση του μορφωτικού επιπέδου των Κυπρίων. Συγκεκριμένα, κατά την πρώτη απογραφή (του 1911) όταν εμφανίζονται τα πρώτα στατιστικά στοιχεία για τη μόρφωση του πληθυσμού, μόνο το 25,8% εμφανίζεται να γνωρίζει γραφή και ανάγνωση[692]. Με την πάροδο του χρόνου, το επίπεδο αναλφαβητισμού μειώνεται σταδιακά και στα δύο φύλα. Έτσι το 1931, σχεδόν ο μισός πληθυσμός της Κύπρου (το 45,1%) θεωρείται εγγράμματος, δείχνοντας ξεκάθαρα πως η δυνατότητα εκπαίδευσης απλώνεται σε όλο και μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού (βλ. Διάγραμμα 36). Καθώς λοιπόν το επίπεδο μόρφωσης του πληθυσμού αυξάνεται, όλο και μεγαλύτερος αριθμός Κυπρίων ρέπει προς την υπαλληλία και εντάσσεται πλέον σε γραφειακές θέσεις στον ευρύτερο τομέα των υπηρεσιών, αλλά και της δημόσιας υπηρεσίας[693]. Ειδικότερα για τον κλάδο της δημόσια υπηρεσίας, έχει ενδιαφέρον να παρατηρήσουμε πως η αύξηση των ντόπιων στις κυβερνητικές θέσεις είναι μεγαλύτερη από τη φυσική αύξηση του πληθυσμού (βλ. Πίνακας 9). Συγκεκριμένα, ενώ στην πρώτη απογραφή πληθυσμού του 1891 καταγράφονται πεντακόσιοι κυβερνητικοί υπάλληλοι, στην απογραφή του 1931 τετραπλασιάζονται σε αριθμό, φτάνοντας σχεδόν τις δύο χιλιάδες (ο πληθυσμός του νησιού από το 1891 έως το 1931 σχεδόν διπλασιάζεται φτάνοντας από τις 186.173 στις 347.959[694]).

---

[691] Brewster Joseph Surridge, *ό.π.*, σ. 30.
[692] Περισσότερα για αυτά βλ. Alexander Mavrogordatos, *ό.π.* και Charles Henry Hart-Davis, *Census of 1931, ό.π.*
[693] Athelstane David Percival, *ό.π.*, σσ. v-vii.
[694] Περισσότερα για αυτά βλ. Charles Henry Hart-Davis, *Census of 1931, ό.π. Cyprus. Report on the Census of Cyprus, Taken 6th April 1891, ο.π.*

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Πρόκειται λοιπόν για μια ομάδα ανθρώπων που διευρύνει τη μεσαία τάξη του πληθυσμού και εμπλέκεται σε κλάδους στους οποίους οι μη προβλέψιμοι παράγοντες (π.χ. καιρικές συνθήκες) και η σοδειά έχουν μικρό έως και καθόλου ρόλο. Οι εμπλεκόμενοι στη γεωργία εξακολουθούν να κατέχουν σημαντική μερίδα στο καταναλωτικό κοινό. Είναι όμως μια ομάδα που σταδιακά μειώνεται. Στην απογραφή του 1931 μόνο το 43,1% του εργαζόμενου πληθυσμού εμπλέκεται άμεσα στη γεωργία και είναι το χαμηλότερο ποσοστό από όλες τις προηγούμενες απογραφές (βλ. Διάγραμμα 37). Ενώ δηλαδή στην απογραφή του 1921 οι συμμετέχοντες στην κατηγορία γεωργοί αυξάνονται με ποσοστό 13,81%, στην απογραφή του 1931 αυξάνονται μόνο κατά 3,37%[695].

Συνεπώς, αυτή η νέα ομάδα καταναλωτών δεν περιλαμβάνει μόνο την τοπική ελίτ, αλλά και μια νεοεμφανιζόμενη μεσαία τάξη, που μαζί με το νεώτερο εργατικό δυναμικό του νησιού -που κατά κανόνα πλέον γνωρίζει γραφή και ανάγνωση-, διαμορφώνει μια καινούργια ομάδα καταναλωτών. Μια ομάδα που καθρεπτίζει την αλλαγή που προκύπτει στην κυπριακή οικονομία και η οποία αναπτύσσεται γύρω από την υπαλληλία, δηλαδή γύρω από τους κλάδους εκείνους που παρέχουν ένα σταθερό εισόδημα και αποσείουν από τους ώμους των μελών της τις σκοτούρες και τις αβεβαιότητες της σοδειάς.

«Καλλιτέρας ημέρας»

Με βάση τα πιο πάνω και εξετάζοντας τις διαθέσιμες πληροφορίες για το ΑΕΠ της Κύπρου στα τελευταία έξι χρόνια της υπό μελέτη περιόδου, διαπιστώνουμε πως η Κύπρος αναμφισβήτητα βλέπει «*καλλιτέρας ημέρας*» (βλ. Διάγραμμα 38). Αυτό είναι κάτι που οφείλεται και στη βρετανική εμπειρογνωμοσύνη που μεταλαμπαδεύεται στο νησί, αλλά και στην (αναπόφευκτη) βελτίωση της τεχνολογίας και στη φυσική εξέλιξη της κοινωνίας. Παρά όμως τα βήματα προόδου της κυπριακής οικονομίας, αυτά γίνονται με αργό ρυθμό καθώς, παρά τις όποιες αλλαγές που αναφέρονται πιο πάνω, η βασική δομή της οικονομίας είναι η ίδια από την περίοδο της Τουρκοκρατίας. Η βάση της κυπριακής οικονομίας παραμένει η γεωργία και το εξωτερικό εμπόριο εμμένει προσηλωμένο στην εισαγωγή μεταποιημένων προϊόντων και στην εξαγωγή τροφίμων και πρώτων υλών[696]. Αυτός ο χαρακτήρας του κυπριακού εξωτερικού εμπορίου είναι ο ίδιος ήδη από την εποχή της βιομηχανικής επανάστασης. Ουσιαστικά αυτό που αλλάζει με την άφιξη των Βρετανών

[695] Περισσότερα για αυτά βλ. Charles Henry Hart-Davis, *Cyprus of 1931, ό.π.* Charles Henry Hart-Davis, *Census of 1921, ό.π.*
[696] Alexander Apostolides, *ό.π.*, σ. 7.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

είναι η αύξηση των εμπορικών δραστηριοτήτων και η κατασκευή του σύγχρονου λιμανιού της Αμμοχώστου[697].

Κατά τα άλλα το νησί εξακολουθεί να αδυνατεί να δανειστεί για δημόσια έργα από τον ιδιωτικό πιστωτικό τομέα, ο Φόρος έως το τέλος της υπό μελέτη περιόδου αφαιρεί σημαντικό ποσοστό των εσόδων του νησιού, ενώ η Βρετανία, ενόσω δεν αισθάνεται κάποια απειλή, δεν υλοποιεί κανένα στρατιωτικό έργο. Αντίθετα επιμένει στην υλοποίηση όλων των έργων από τα ίδια τα έσοδα της αποικίας. Ως εκ τούτου αν και στο διάστημα 1878-1927 έρχονται καλύτερες μέρες, η αγοραστική δύναμη μερίδας του πληθυσμού βελτιώνεται μόνο κατά τις προαναφερθείσες συγκεκριμένες περιόδους. Σε αυτές, είτε η σοδειά είτε οι εξωγενείς παράγοντες, είναι αυτοί που παίζουν καθοριστικό ρόλο. Αν και η αυξημένη αγοραστική δύναμη δεν είναι καθολική, μεταπολεμικά διευρύνεται και στη μεσαία τάξη, η οποία εμφανίζεται και αποκτά δυναμική σε αυτήν ακριβώς την περίοδο.

Η ιστορική έρευνα εξακολουθεί ως τώρα να αδυνατεί να δώσει με αριθμούς το βαθμό βελτίωσης της κυπριακής οικονομίας και την πραγματική αύξηση της αγοραστικής δύναμης των Κυπρίων. Μπορεί όμως να απαντήσει πως η Κύπρος του 1927 είναι σαφέστατα βελτιωμένη σε σχέση με εκείνη του 1878 (και βεβαίως πολύ περισσότερο από εκείνη του 1841). Αυτή η βελτίωση δεν είναι τόση όση πραγματικά έχει ανάγκη το νησί ούτε είναι ανάλογη των προσδοκιών των Κυπρίων από τη Μεγάλη Βρετανία. Εκτιμούμε πως αυτό οφείλεται σε δύο παράγοντες. Ο πρώτος σχετίζεται με την ίδια την μορφολογία της Κύπρου. Από τη στιγμή που ο νησιωτικός της χαρακτήρας την περιορίζει σε μία συγκεκριμένη αγορά μικρού μεγέθους και παραγωγής, η οποιαδήποτε οικονομική ανάπτυξη είναι λογικό να είναι αναλόγως περιορισμένη. Γι' αυτό και στο υπό μελέτη διάστημα το νησί δεν αποκτά καμία εξέχουσα θέση στον εμπορικό χάρτη της ανατολικής Μεσογείου (βλ. κεφ. *Γ3. Εξωτερικό εμπόριο και λιμενική κίνηση: διαπιστώσεις και συγκρίσεις).*

Ο δεύτερος παράγοντας είναι οι εξωγενείς πολιτικοοικονομικές και στρατιωτικές συνθήκες από τις οποίες η οικονομική ανάπτυξη του νησιού επηρεάζεται άμεσα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα οι επιπτώσεις του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου στο

[697] Από το 1861 έως το 1877 ο όγκος των εμπορικών συναλλαγών αυξάνεται κατά 59%. Στα αμέσως επόμενα αντίστοιχα έτη (1878-1894) της Αγγλοκρατίας η αύξηση είναι ακόμη μεγαλύτερη και φτάνει το 75,7%. Συνεπώς, παρόλο που δεν αλλάζει το είδος του εμπορίου, η εμπορική δραστηριότητα σταδιακά αυξάνεται (βλ. Διάγραμμα 6). Περισσότερα για αυτό βλ. στο υποκεφ. *Γ1α. Περιγραφή προϊόντων και στατιστικά δεδομένα.*

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΑΠΙΤΟΥ

εμπόριο του νησιού. Συνεπώς όταν η κυπριακή οικονομία παύει να περιορίζεται στην αυτοκατανάλωση, γίνεται περισσότερο εξαρτημένη από τις γενικότερες οικονομικές συνθήκες στον γειτνιάζοντα χώρο. Ενόσω αυτές δεν σπρώχνουν προς τα πάνω την κυπριακή αγορά και παραγωγή (με την αντίστοιχη ζήτηση) τότε αυτή μένει σε περιορισμένα επίπεδα, και το αντίστροφο.

Σύμφωνα με τη μελέτη του ΑΕΠ του νησιού (βλ. Διάγραμμα 38), οι γοργοί ρυθμοί ανάπτυξης θα έρθουν από τα μέσα της δεκαετίας του 1930, ενώ η ουσιαστική διαφοροποίηση της δομής της οικονομίας θα γίνει μεταπολεμικά και θα στηρίζεται στη ζήτηση των μεταλλευμάτων από τις διεθνείς αγορές. Η Κύπρος θα γίνει τροφοδότης και αυτών[698].

Το πρώτο φύλλο της εφημερίδας *Φωνή της Κύπρου* για το νέο έτος 1927 γράφει ανάμεσα σε άλλα: «*ελπίζει η Κύπρος να ιδή καλλιτέρας ημέρας μέχρις ότου επιστή το ευλογημένον του χρόνου πλήρωμα, καθ' ο θα αποδοθή εις τας γλυκείας Αγκάλας της Μητρός της Ελλάδος υπό την σκέπην και προστασίαν της οποίας και μόνον θα γνωρίση την αληθή και τελείαν ευτυχίαν*»[699]. Ερωτάται ευλόγως κανείς, μήπως αυτός ο συνεχής πόθος του λαού για Ένωση επηρεάζεται από την εκτίμηση των Κυπρίων πως οικονομικά (και σε βάθος πεντηκονταετίας) το νησί δε βλέπει υπό τους Βρετανούς «*καλλίτερας ημέρας*»; Αυτό όμως είναι ένα ερώτημα που θα πρέπει να απαντηθεί σε μία άλλη εξίσου ενδελεχή έρευνα.

[698] Alexander Apostolides, *ό.π.*, σσ. 6-11. Περισσότερα για την εξαγωγή ορυκτών μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο έως το 1946 βλ. George Kazamias and Maria Panayiotou, "Cyprus's Trade with the Levant, 1881-1946/7", στο Anastasia Yiangou, George Kazamias, Robert Holland (eds*), Between Empires and Nations: the Greeks and the British in the Levant 1800-1960s*, Oxon 2016, σσ. 111-122.
[699] *Φωνή της Κύπρου*, «Γενική ανασκόπησις επί τω νέω έτει», 1 Ιανουαρίου 1927.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διαγράμματα, Σχεδιαγράμματα και Πίνακες

Σε περίπτωση που δε δηλώνεται διαφορετικά, όλα τα ποσοτικά στοιχεία που υπάρχουν στα Διαγράμματα και στους Πίνακες προέρχονται από τα *The Cyprus Blue Books, 1880-1946,* Nicosia 1881-1948. Καθώς τα *The Cyprus Blue Books* αρχίζουν από το 1880, τα στατιστικά της περιόδου 1878-1979 προέρχονται από την πρώτη Ετήσια Έκθεση του Αρμοστή στο νησί (*Cyprus Annual Report for the year 1879*, London 1880).

Σημειώνεται πως για το διάστημα 1880-1882 και 1920-1946 τα στοιχεία που υπάρχουν στις Κυανές Βίβλους αφορούν το ημερολογιακό έτος (Ιανουάριο με Δεκέμβριο). Για όλες τις υπόλοιπες χρονιές τα στοιχεία αναφέρονται στο οικονομικό έτος της αποικίας (Απρίλιος-Μάρτιος) και ως εκ τούτου τα έτη αναγράφονται διπλά (π.χ. 1883-1884). Πρέπει να σημειωθεί πως τα έτη στους πίνακες αφορούν το συνολο του ημερολογιακού έτους και όχι μία συγκεκριμένη ημερομηνία.

Για το Διάγραμμα 1: Τα στοιχεία για το διάστημα 1841-1847 προέρχονται από: Δημήτριος Μαργαρίτης, *Περί Κύπρου διατριβή περιέχουσα διαφόρους πληροφορίας καταστατικάς, γεωγραφικάς κ.λ. περί της Μεγαλοννήσου ταύτης*, Αθήνα [1849], σ. 44. Για το διάστημα 1848-1851 από: Διπλωματικό και Ιστορικό του Υπουργείου Εξωτερικών (Υ.Δ.Ι.Α), Φάκελος 58/Ια2, από Βασιλικόν Ελληνικόν Προξενείον εν Κύπρω προς Υπουργόν επί των Εξωτερικών σχέσεων, 27 Οκτωβρίου 1851. Για το διάστημα 1854-1858 από: Προξενική έκθεσις διά τα έτη 1854-1858 στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *Πηγαί και μελέται της Κυπριακής Ιστορίας, Προξενικά έγγραφα του ΙΘ΄ αιώνος*, Λευκωσία 1980, σσ. 52-65. Για το 1861 από: Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Acting Vice-Consular Lang on the Trade, Navigation and commerce of Cyprus for the year 1861*.

Για όλα τα υπόλοιπα έτη στο Διάγραμμα 1 και τα στοιχεία στα Διαγράμματα 2-4 προέρχονται από: Βρετανική Προξενική έκθεσις του έτους 1842 στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.*, σσ. 3-14. Προξενική έκθεσις διά τα έτη 1854-1858, στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π.,* σσ. 58-59. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Commercial Report Vice-Consul White of the Island of Cyrus for the year 1862*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report, General and Statistical, by Mr. Vice-Consul White, Cyprus, January 16, 1863*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Consul Colnaghi on the Trade of Cyprus for the year 1864*. Commercial Reports from

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Vice Consul Sandwith on the trade and commerce of Cyprus for the year 1868*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Vice Consul Sandwith on the trade and commerce of Cyprus during the year 1869*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Consul Lang on the shipping and commerce of the island of Cyprus for the year 1871*. Προξενική έκθεσις του έτους 1872, στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *ό.π*, σσ. 130-148 (για το 1872 δεν έχουν εντοπιστεί ποσοτικά στοιχεία για τη συνολική αξία των εισαγωγών και εξαγωγών). Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Larnaca, Report by Acting Consul Riddell on the trade and commerce of Cyprus for the year 1874*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Acting- Consul Riddell on the trade and commerce of Cyprus for the year 1875*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Larnaca. Report by Acting Consul Pierides on the trade and commerce of Cyprus for the year 1876*. Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus. Report by Consul Watkins on the trade and commerce of the island of Cyprus for the year 1877*.

Στα *The Cyprus Blue Books*, η Αίγυπτος καταγράφεται στις βρετανικές αποικίες μόνο για το διάστημα 1916-1922. Πριν και μετά από αυτή την περίοδο καταγράφεται στις ξένες χώρες καθώς, παρόλο που είναι υπό βρετανική κατοχή, θεωρείται επίσημο προτεκτοράτο της Βρετανίας μόνο στο διάστημα του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Για λόγους απρόσκοπτης ανάγνωσης των σχεδιαγραμμάτων, η Αίγυπτος συμπεριλαμβάνεται στις ξένες χώρες στο σύνολο του υπό μελέτη διαστήματος (εξαιρούνται τα Διαγράμματα 21 και 23). Περισσότερες πληροφορίες για το καθεστώς της βρετανικής παρουσίας στην Αίγυπτο βλ. Martin W. Daly (ed.), *The Cambridge History of Egypt, Volume 2, Modern Egypt, from 1517 to end of the twentieth century*, Cambridge 1993, σσ. 239-333.

Παρόλο που από το 1867 έως το 1918 μιλάμε για Αυστροουγγαρία[700], εντούτοις στα *The Cyprus Blue Books* αναφέρεται ως Αυστρία. Για λόγους συνέπειες προς τους πίνακες των *The Cyprus Blue Books* στην παρούσα μελέτη γράφεται για το σύνολο της περιόδου ως Αυστρία. Από το 1923 με τη Συνθήκη της Λωζάνης αναφερόμαστε σε Τουρκία και όχι σε Οθωμανική Αυτοκρατορία. Για λόγους συνέπειες προς τους πίνακες των *The Cyprus Blue Books*, στην παρούσα μελέτη γράφεται για το σύνολο της περιόδου ως Τουρκία.

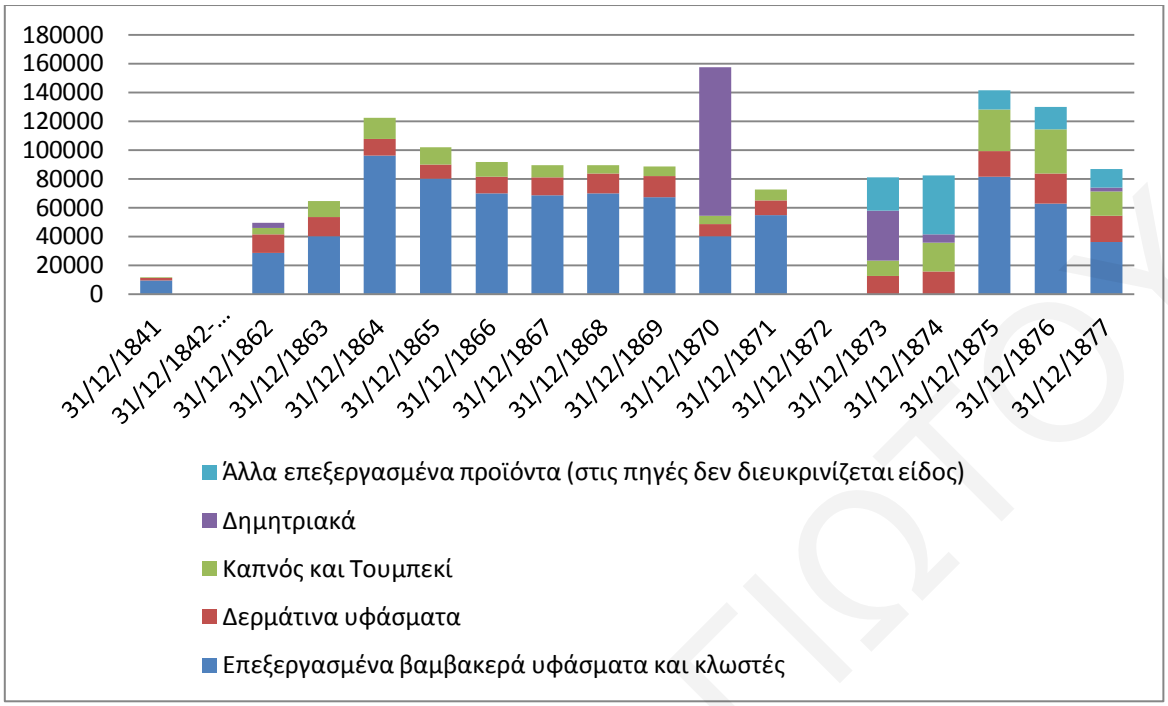
[700] Περισσότερα για αυτό βλ. https://en.wikipedia.org/wiki/Austria-Hungary Ανάκτηση Μάρτιος 2015.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΑΚΙΟΤΟΥ

Διάγραμμα 1: Μέσος όρος χωρητικότητας πλοίων (σε τόνους) που εισέρχονται στην Κύπρο, 1841-1877

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 2: Αξία (£) κυριότερων εισαγωγικών προϊόντων στην Κύπρο, 1841-1877

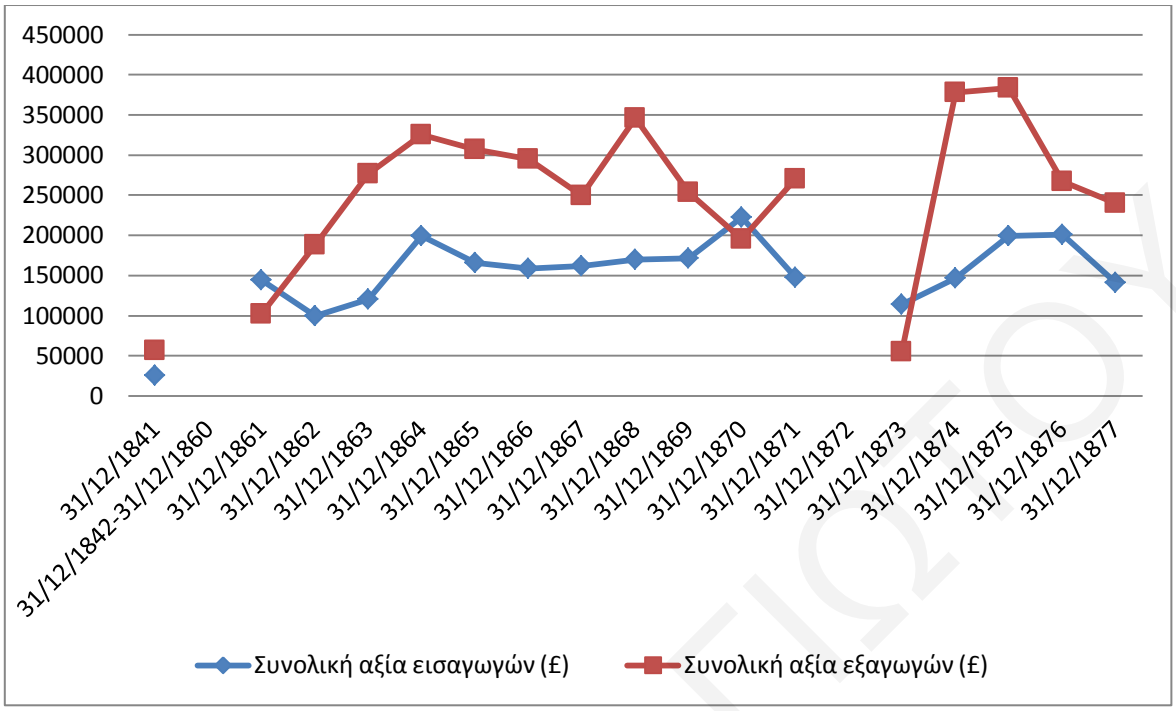


ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 3: Αξία (£) κυριότερων εξαγωγικών προϊόντων Κύπρου, 1841-1877

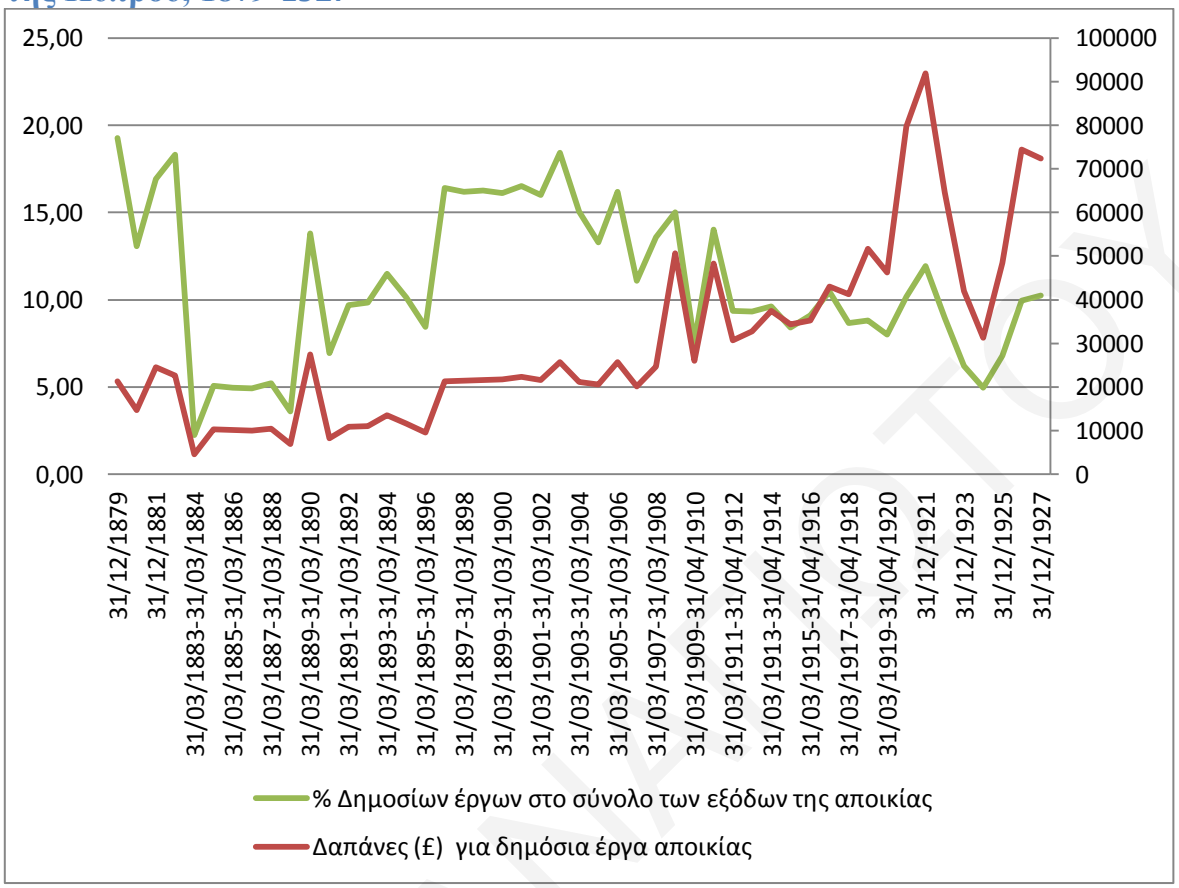
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 4: Συνολική αξία (£) εισαγωγών και εξαγωγών στην Κύπρο, 1841-1877



ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

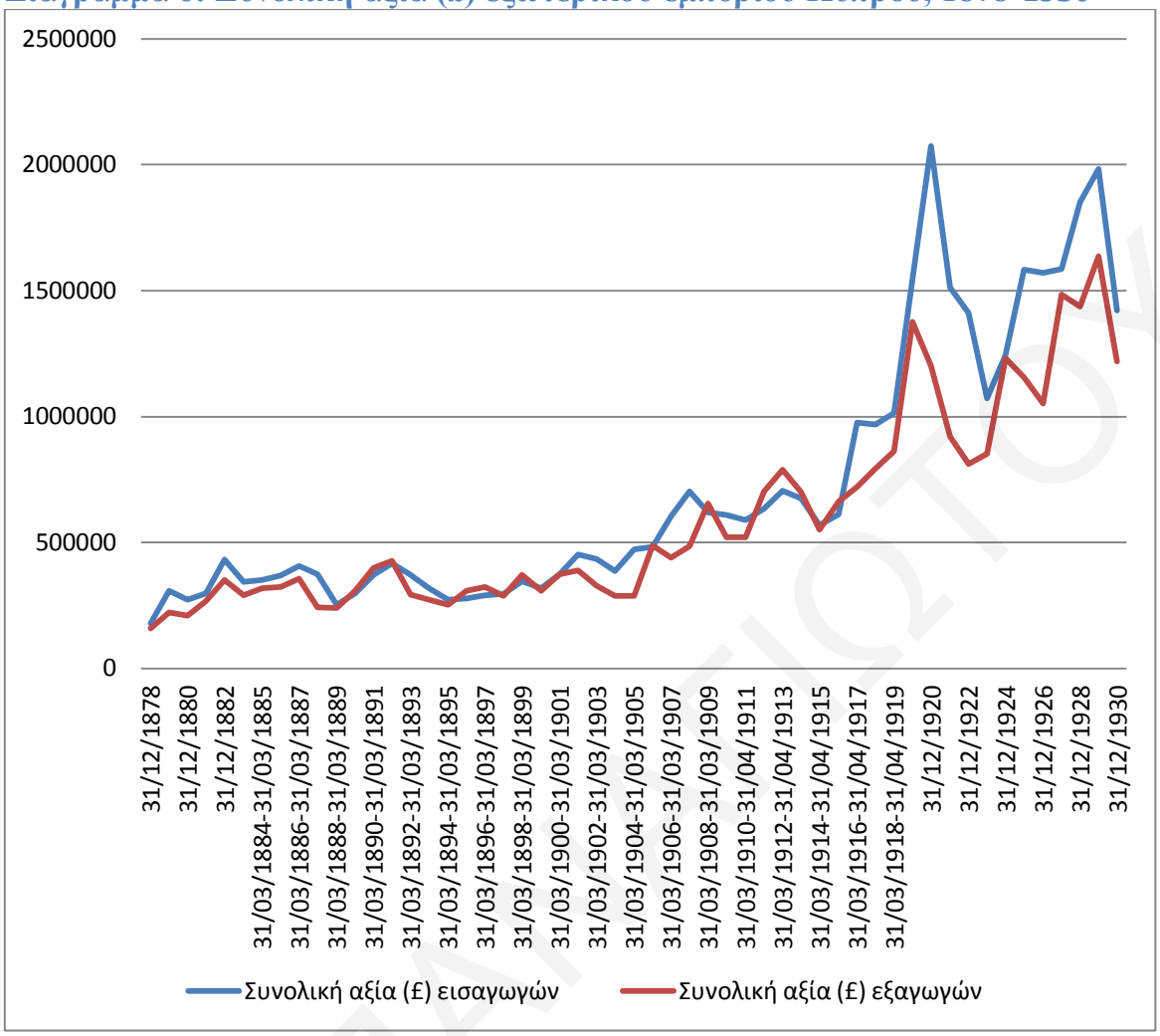
Διάγραμμα 5: Κόστος (£) και ποσοστό δημοσίων έργων στο σύνολο των εξόδων της Κύπρου, 1879-1927[701]



[701] Όπως αναφέρεται και στο εισαγωγικό κείμενο πριν από την παράθεση των διαγραμμάτων, σχεδιαγραμμάτων και πινακων, για το διάστημα 1880-1882 και 1920-1946 τα στοιχεία που υπάρχουν στις Κυανές Βίβλους αφορούν το ημερολογιακό έτος (Ιανουάριο με Δεκέμβριο). Για όλες τις υπόλοιπες χρονιές τα στοιχεία αναφέρονται στο οικονομικό έτος της αποικίας (Απρίλιος-Μάρτιος) και ως εκ τούτου τα έτη αναγράφονται διπλά (π.χ. 1883-1884). Τα έτη στους πίνακες αφορούν το συνολο του ημερολογιακού έτους και όχι μία συγκεκριμένη ημερομηνία.

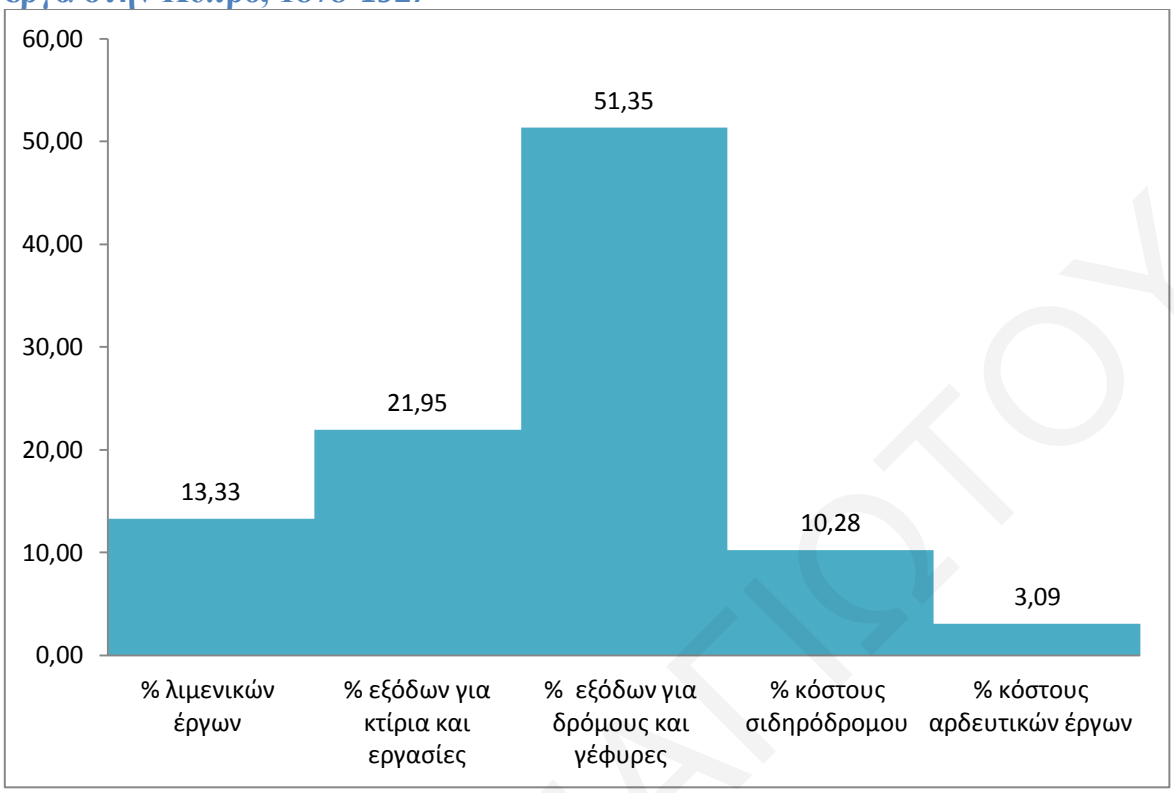
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 6: Συνολική αξία (£) εξωτερικού εμπορίου Κύπρου, 1878-1930



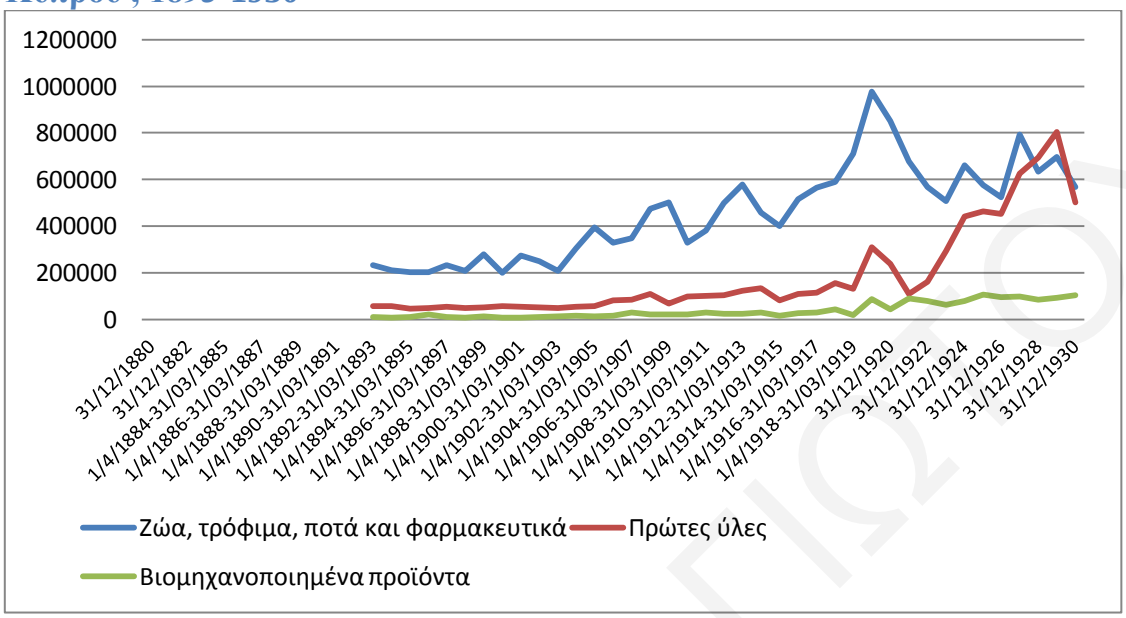
ΜΑΡΙΑ ΠΑΠΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 7: Ποσοστό κόστους έργων στο σύνολο των δαπανών για δημόσια έργα στην Κύπρο, 1878-1927



ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

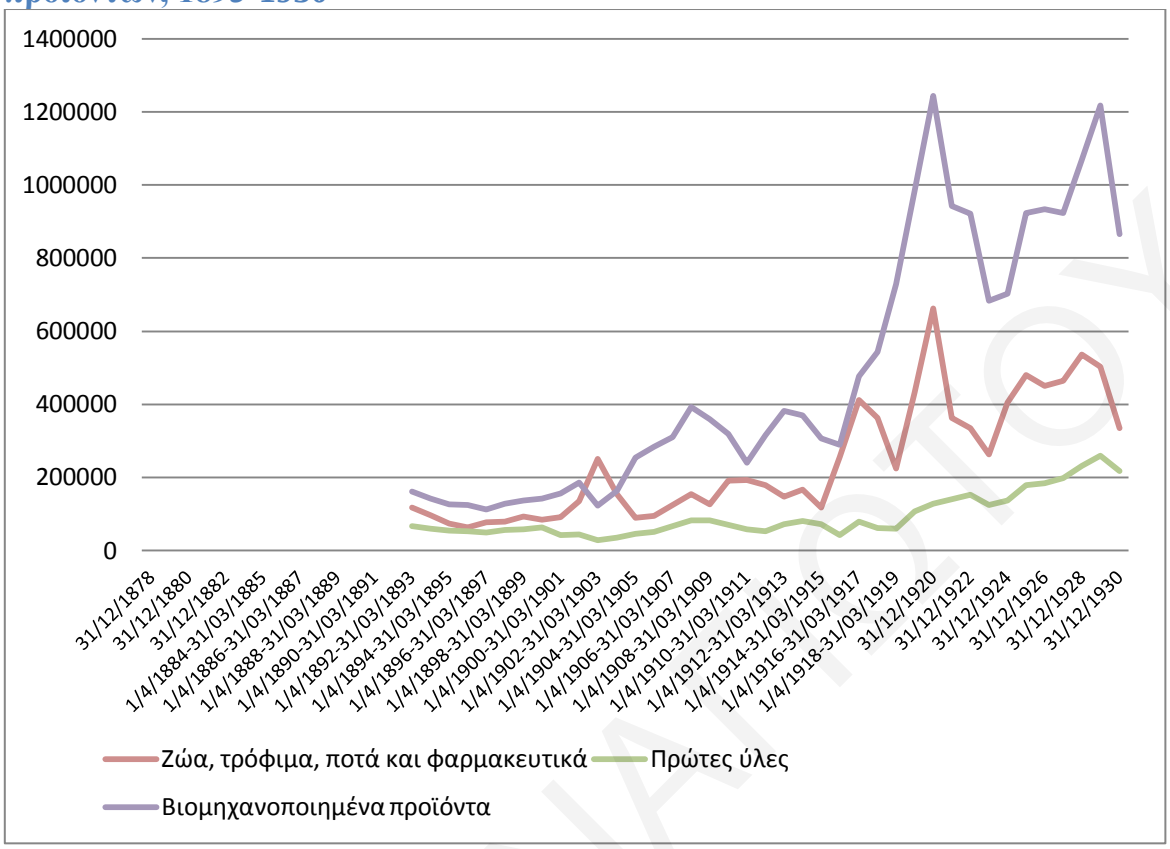
Διάγραμμα 8: Συνολική αξία (£) εξαγωγών ανά ομάδες προϊόντων της Κύπρου , 1893-1930[702]



[702] Στο Διάγραμμα 8 και 9 ακολουθείτε η ομαδοποίηση και η ονοματοδοσία των ομάδων που υπάρχουν στα *The Cyprus Blue Books*. Τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία αρχίζουν από το 1893 και έπειτα.

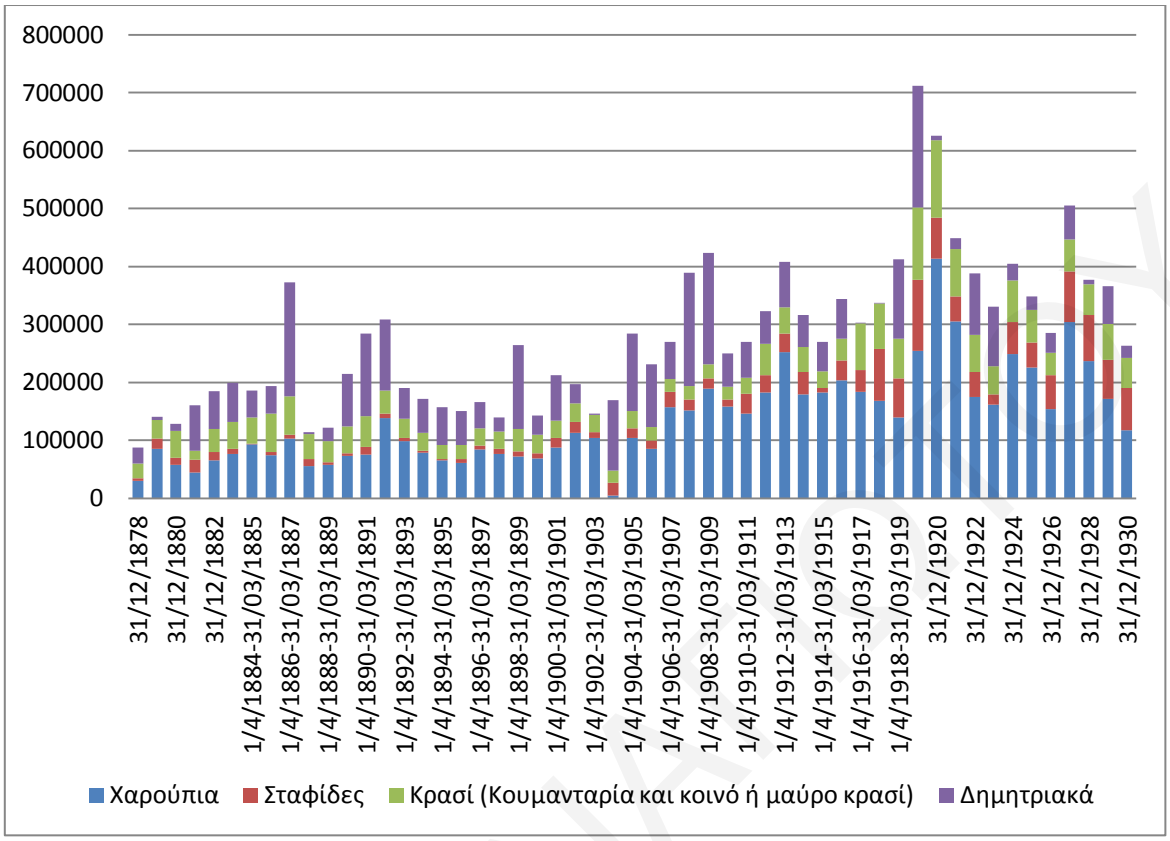
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 9: Συνολική αξία (£) εισαγωγών στην Κύπρο ανά ομάδες προϊόντων, 1893-1930



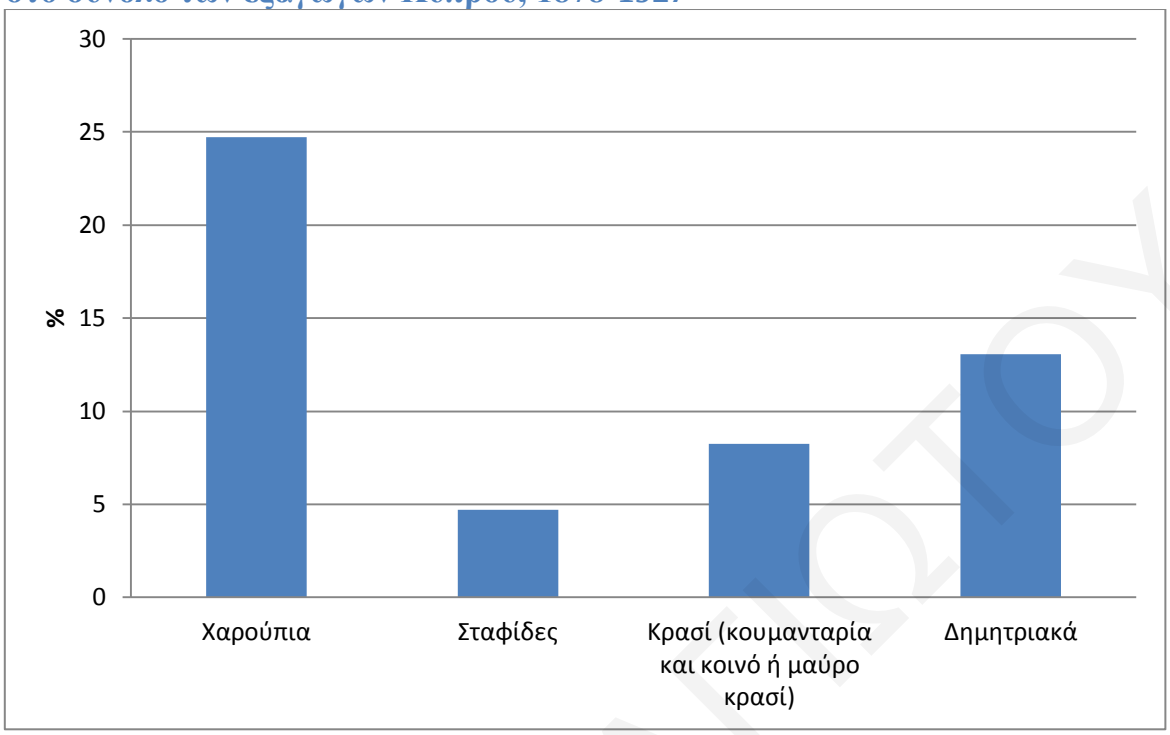
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 10: Αξία (£) κυριότερων εξαγωγικών προϊόντων Κύπρου, 1878-1930



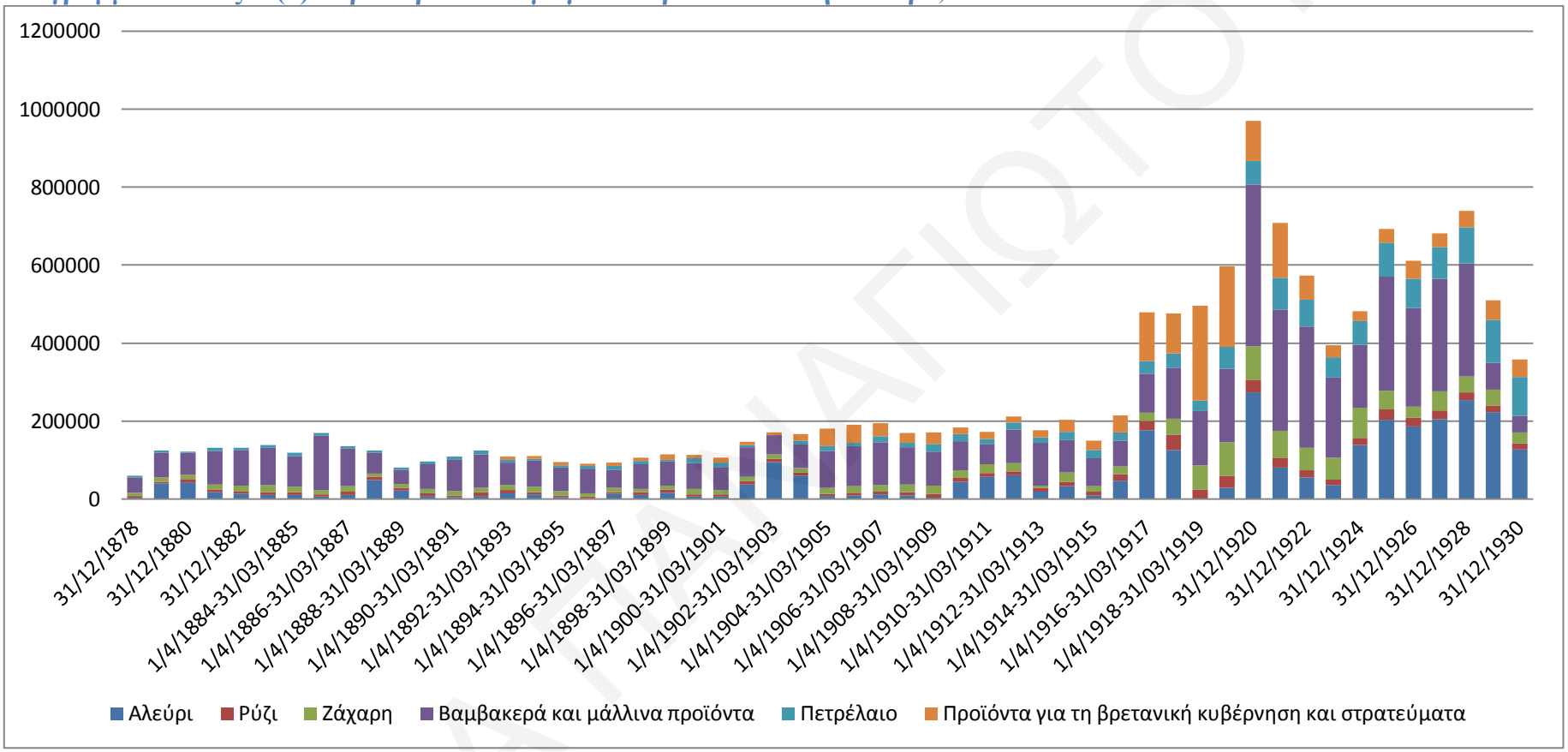
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 11: Ποσοστό αξίας κυριότερων κυπριακών εξαγωγικών προϊόντων στο σύνολο των εξαγωγών Κύπρου, 1878-1927



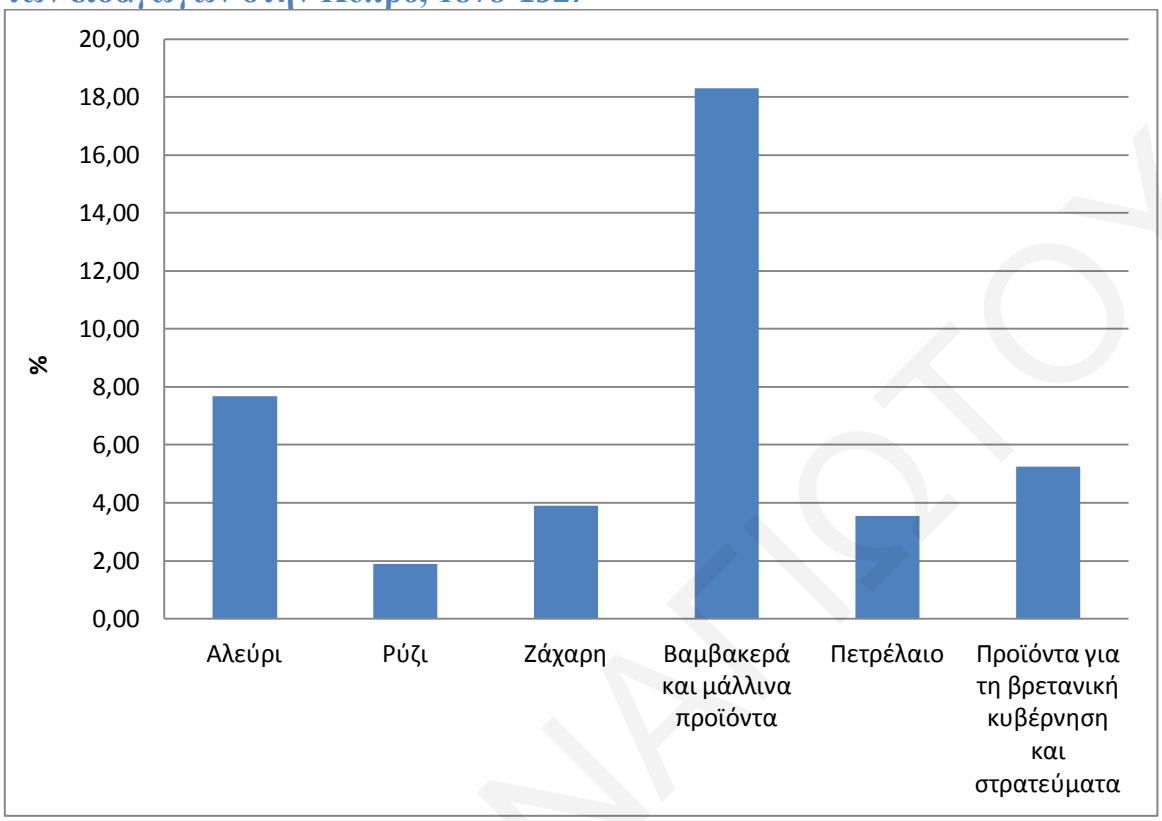
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 12: Αξία (£) κυριότερων εισαγωγικών προϊόντων στην Κύπρο, 1878-1930



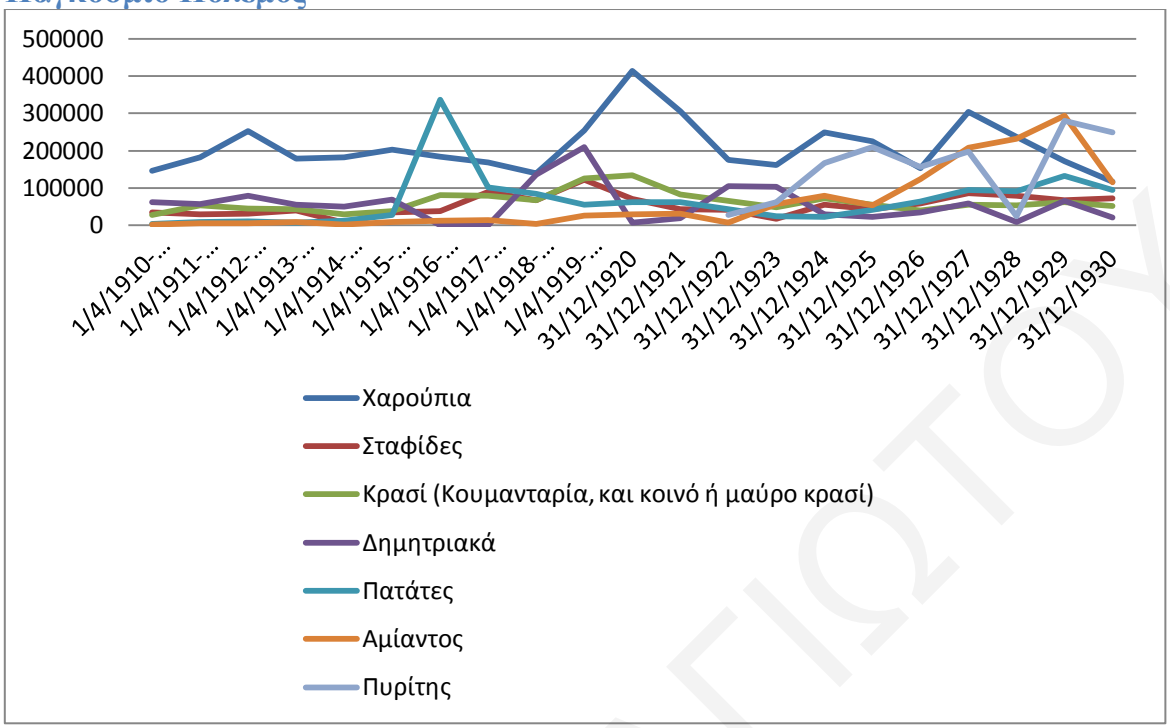
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 13: Ποσοστό αξίας κυριότερων εισαγωγικών προϊόντων στο σύνολο των εισαγωγών στην Κύπρο, 1878-1927



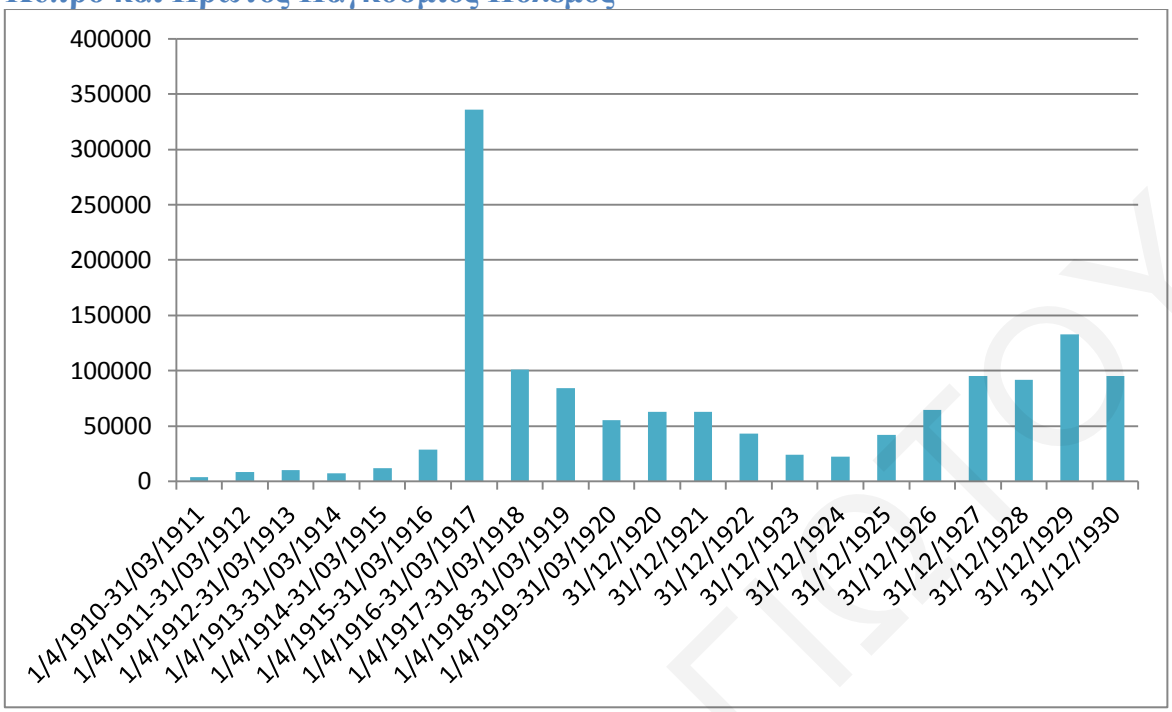
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 14: Αξία (£) εξαγωγικών κυπριακών προϊόντων και Πρώτος Παγκόσμιο Πόλεμος



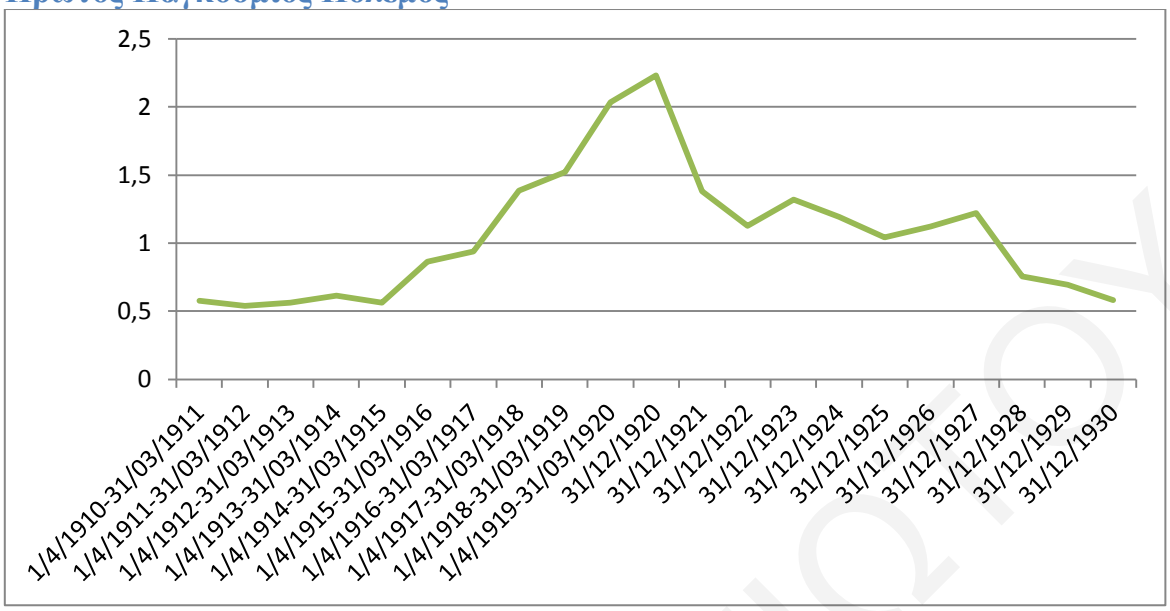
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 15: Συνολική αξία (£) κυπριακής πατάτας που εξάγεται από την Κύπρο και Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος



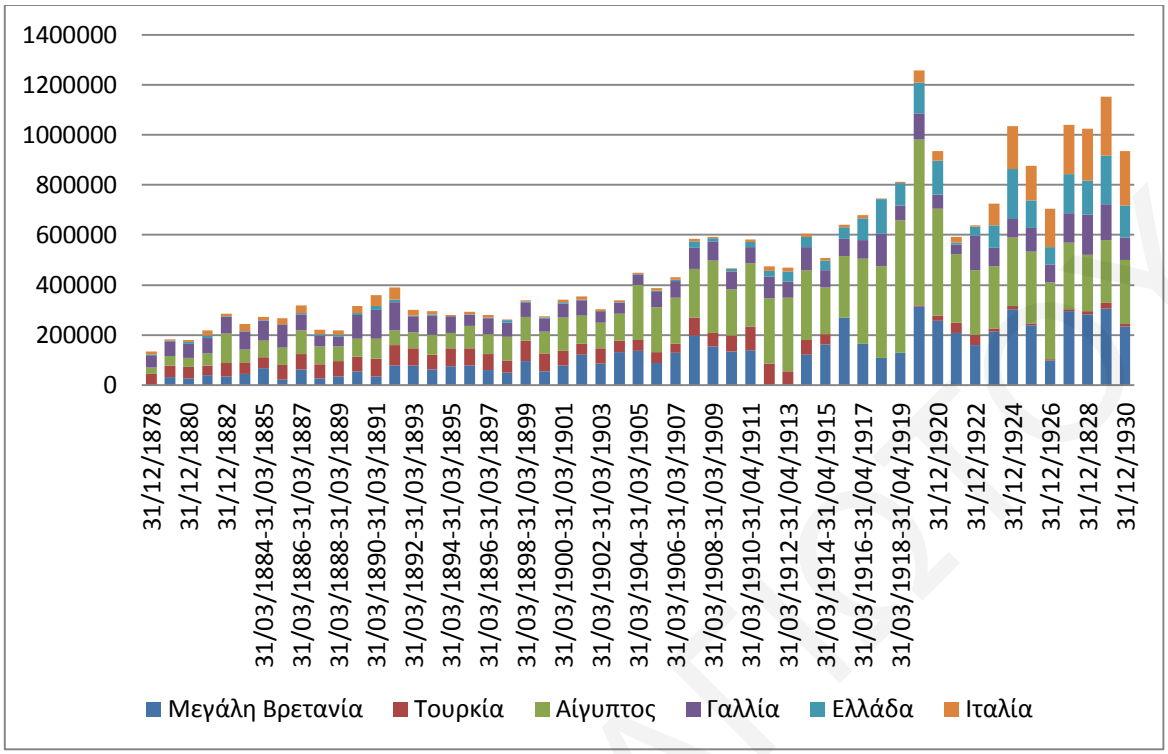
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 16: Τιμή (£) εισαγόμενου αλευριού (ανά cwt) στην Κύπρο και Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος



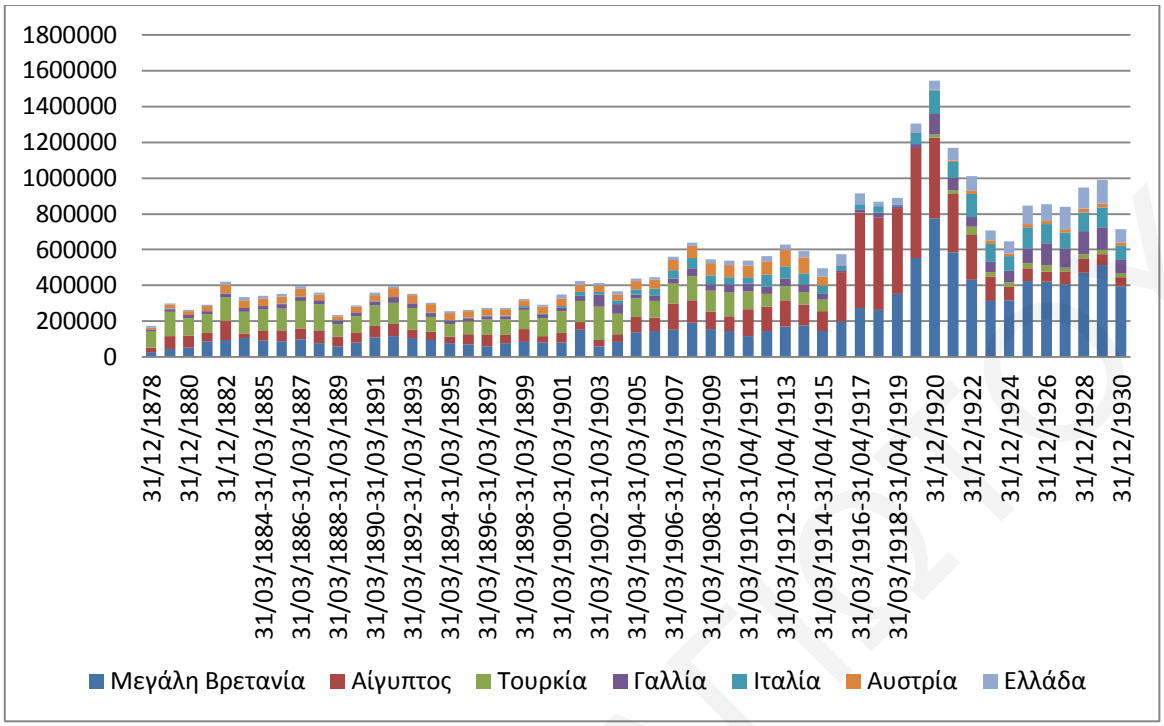
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 17: Κυριότερες αγορές κυπριακών εξαγωγικών προϊόντων, 1878-1930



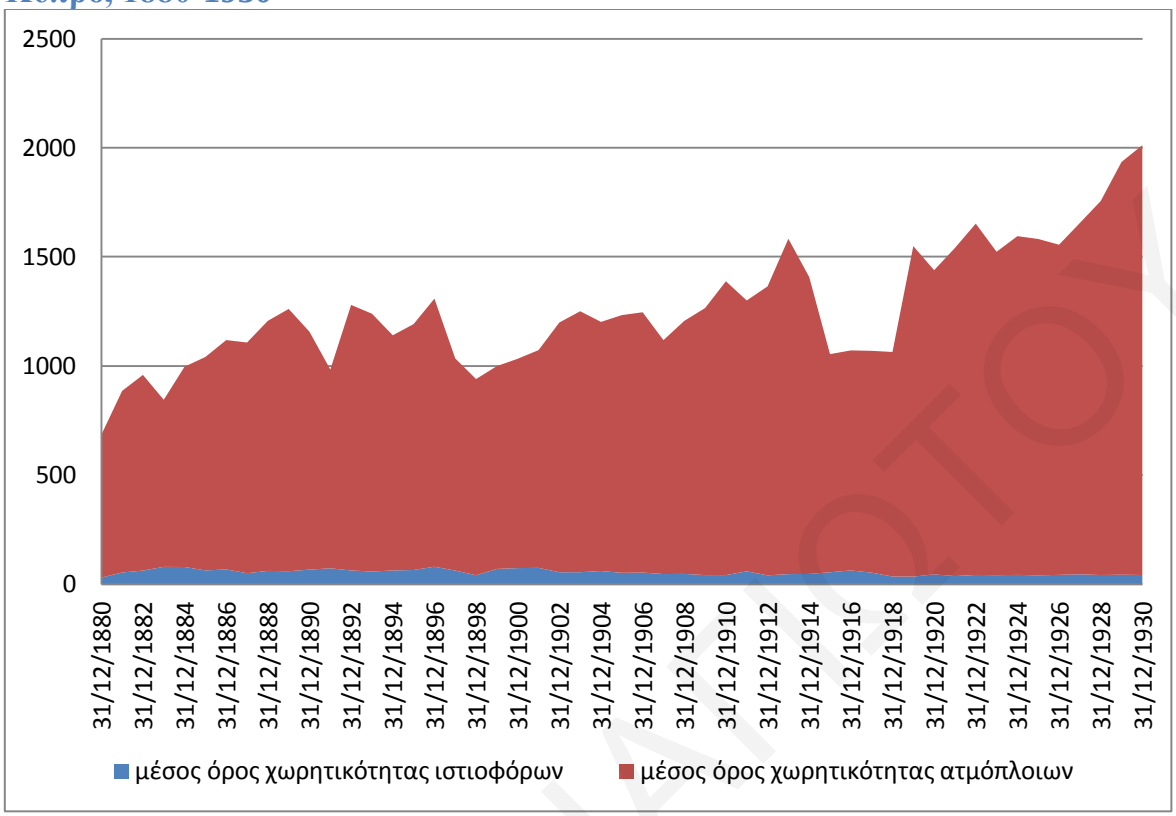
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 18: Κυριότεροι προμηθευτές εισαγωγικών προϊόντων στην Κύπρο, 1878-1930



ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 19: Μέσος όρος χωρητικότητας πλοίων που εισέρχονται στην Κύπρο, 1880-1930

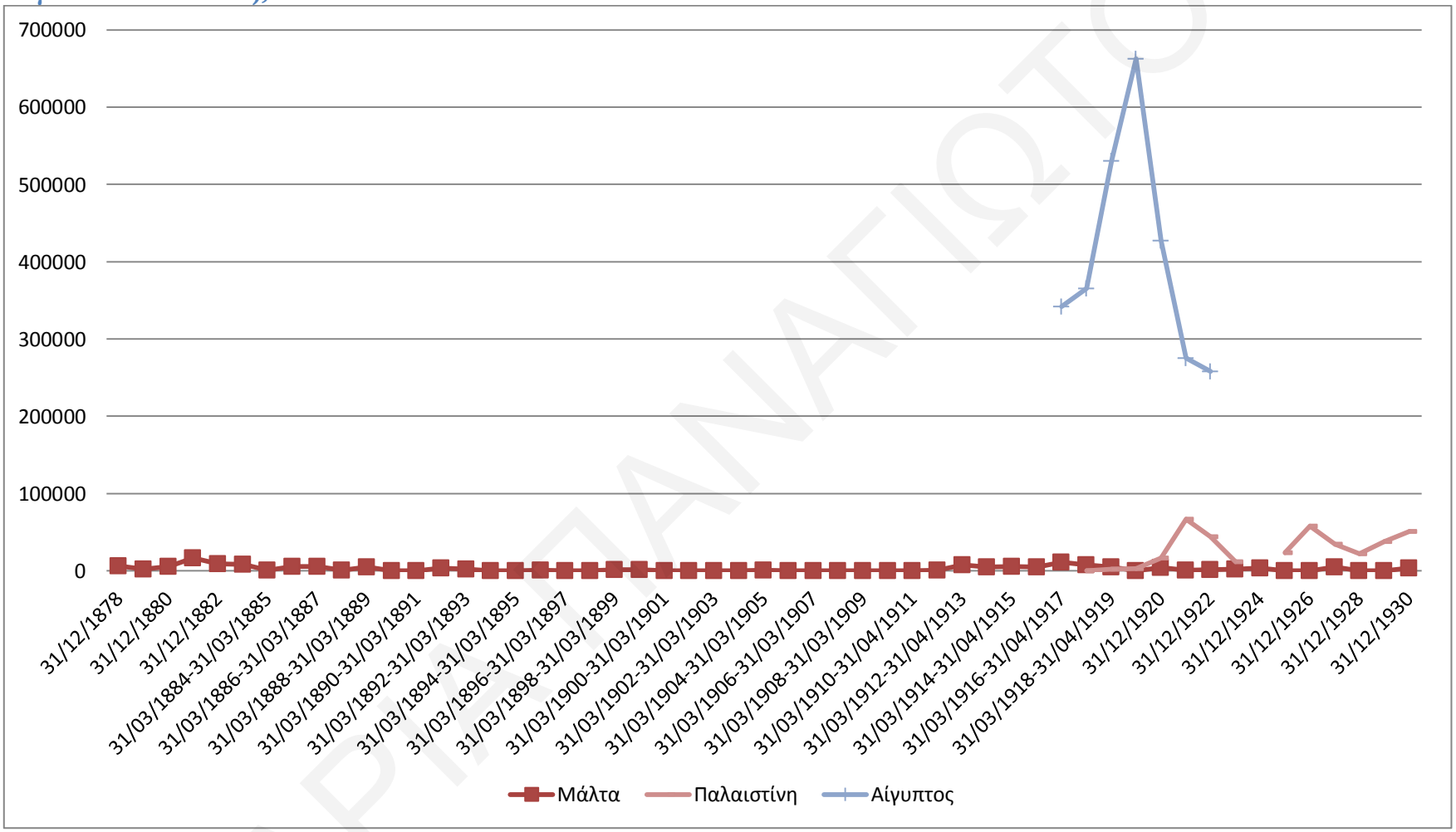


ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 20: Αξία (£) εισαγωγών και εξαγωγών Κύπρου προς βρετανικές αποικίες και προτεκτοράτα, 1880-1930

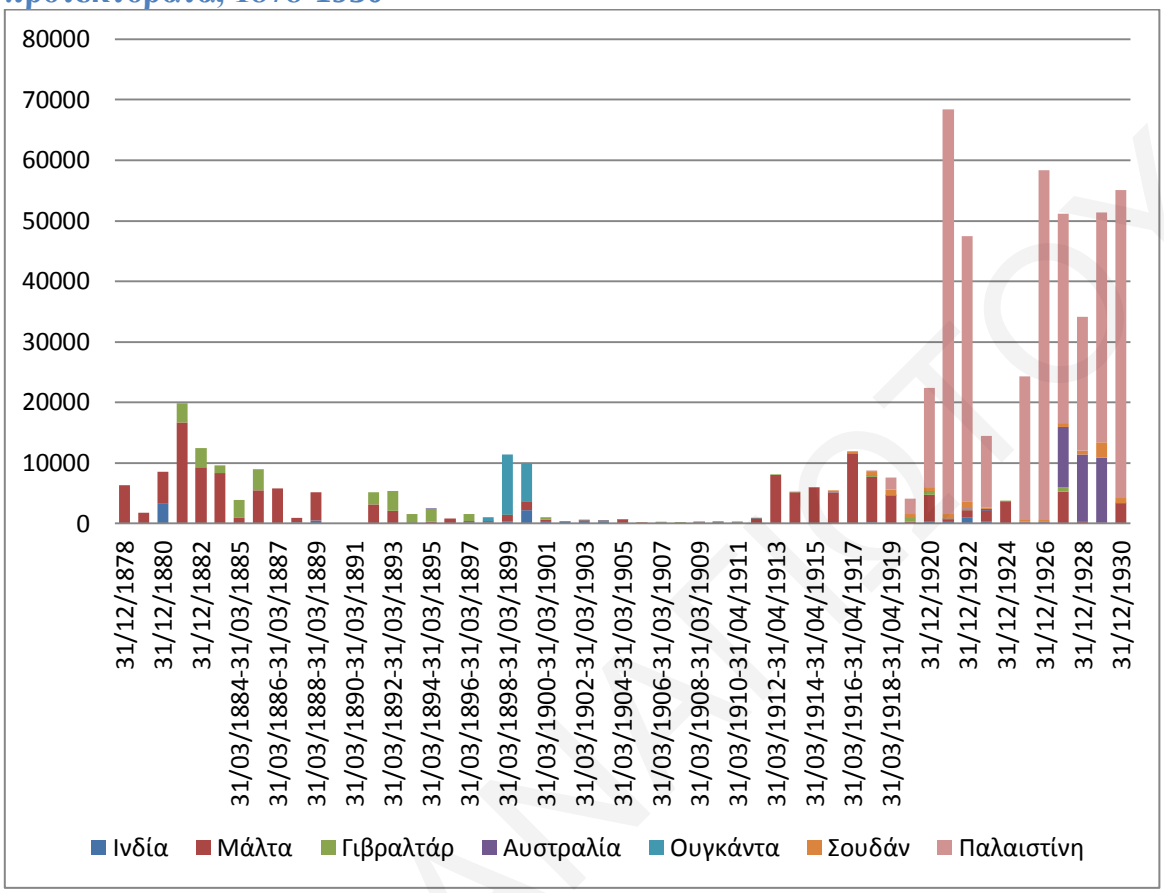
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 21: Αξία (£) εξαγωγών Κύπρου προς βρετανικές αποικίες και προτεκτοράτα - κυριότερες αγορές (συμπερ. Αιγύπτου 1916-1922), 1878-1930



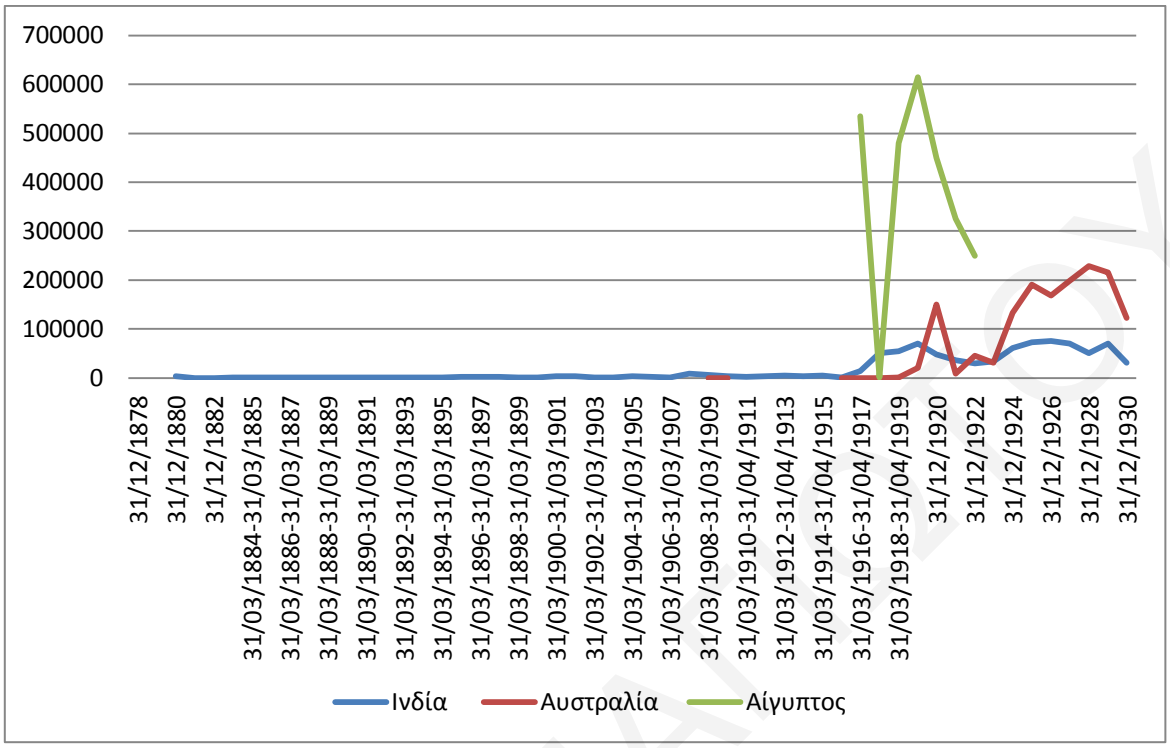
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 22: Αξία (£) εξαγωγών Κύπρου προς βρετανικές αποικίες και προτεκτοράτα, 1878-1930



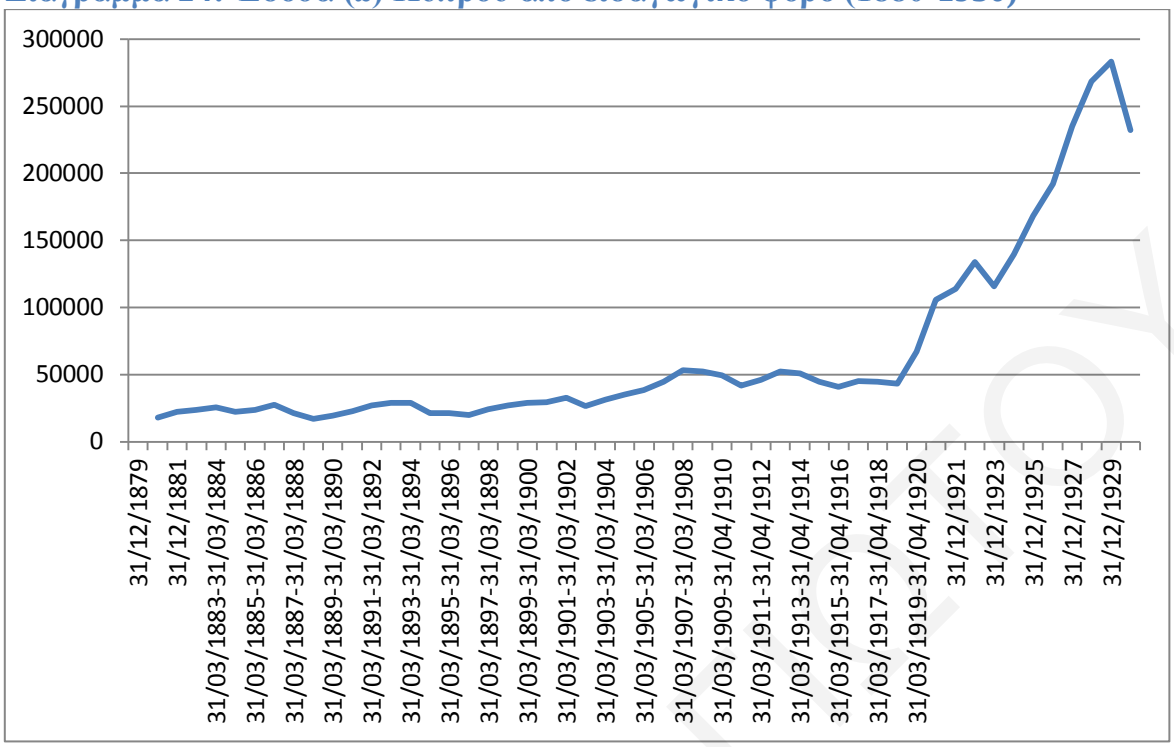
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

Διάγραμμα 23: Αξία (£) εισαγωγών από βρετανικές αποικίες και προτεκτοράτα- κυριότεροι προμηθευτές (συμπερ. Αιγύπτου 1916-1922), 1880-1930



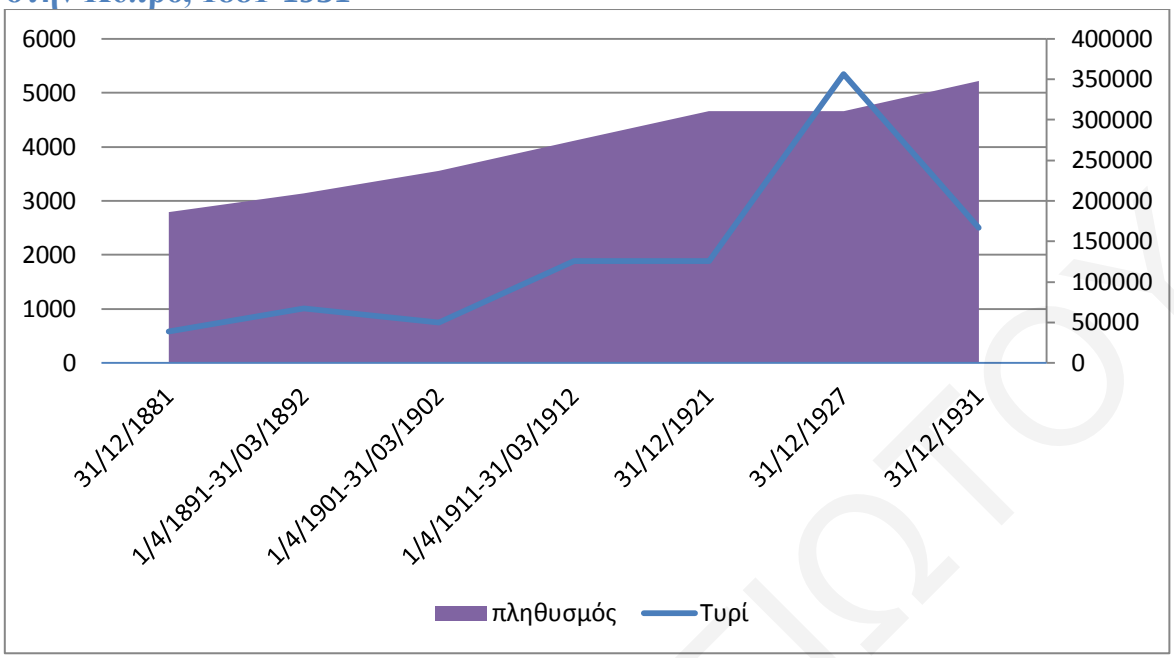
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 24: Έσοδα (£) Κύπρου από εισαγωγικό φόρο (1880-1930)



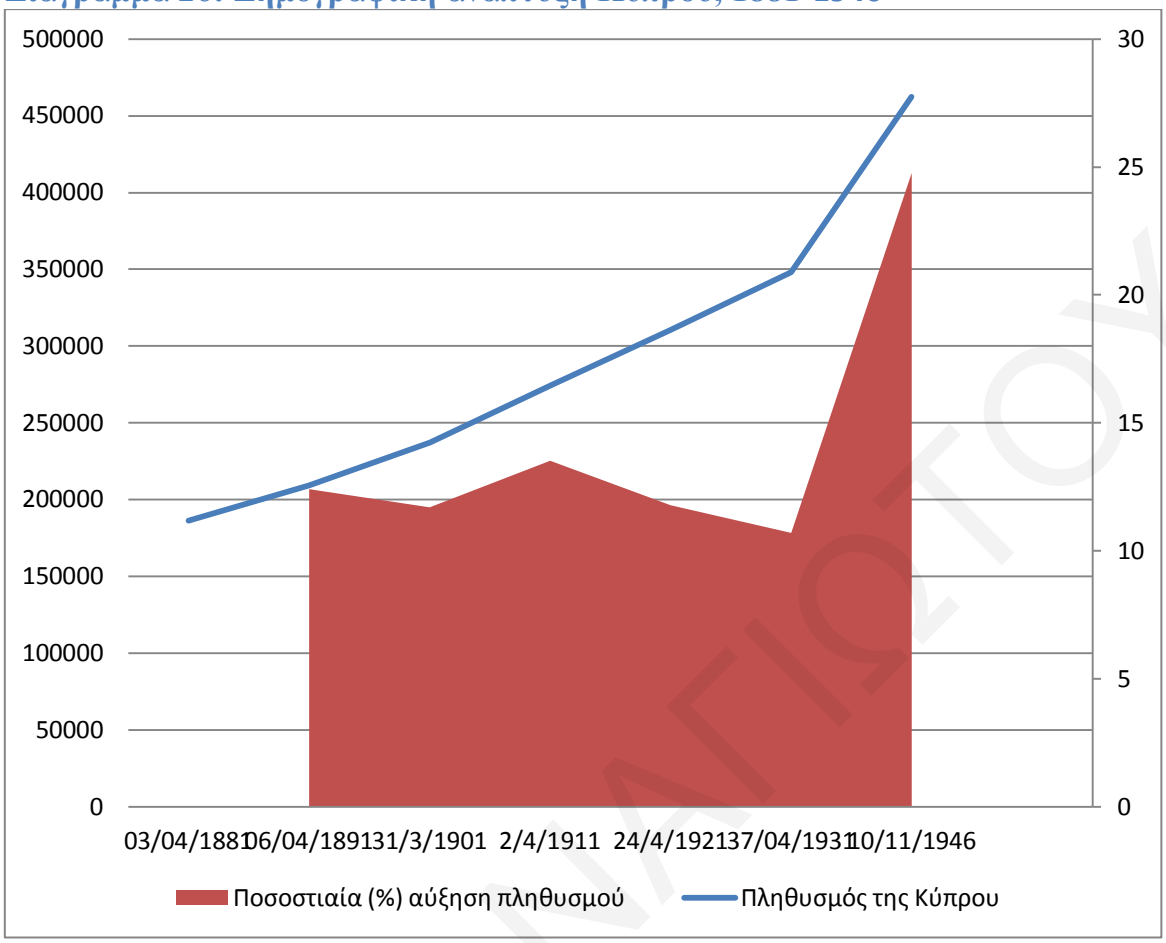
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 25: Αξία (£) εισαγόμενου τυριού για κατανάλωση σε νοικοκυριά στην Κύπρο, 1881-1931



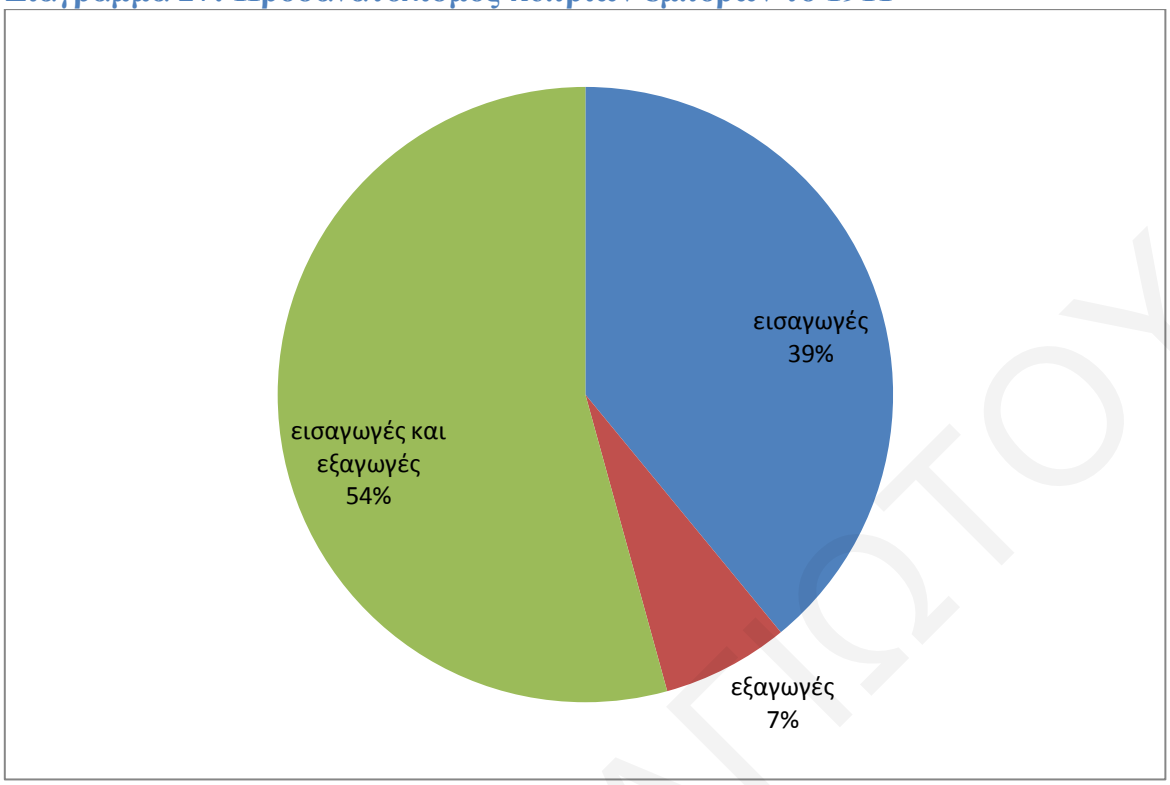
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 26: Δημογραφική ανάπτυξη Κύπρου, 1881-1946



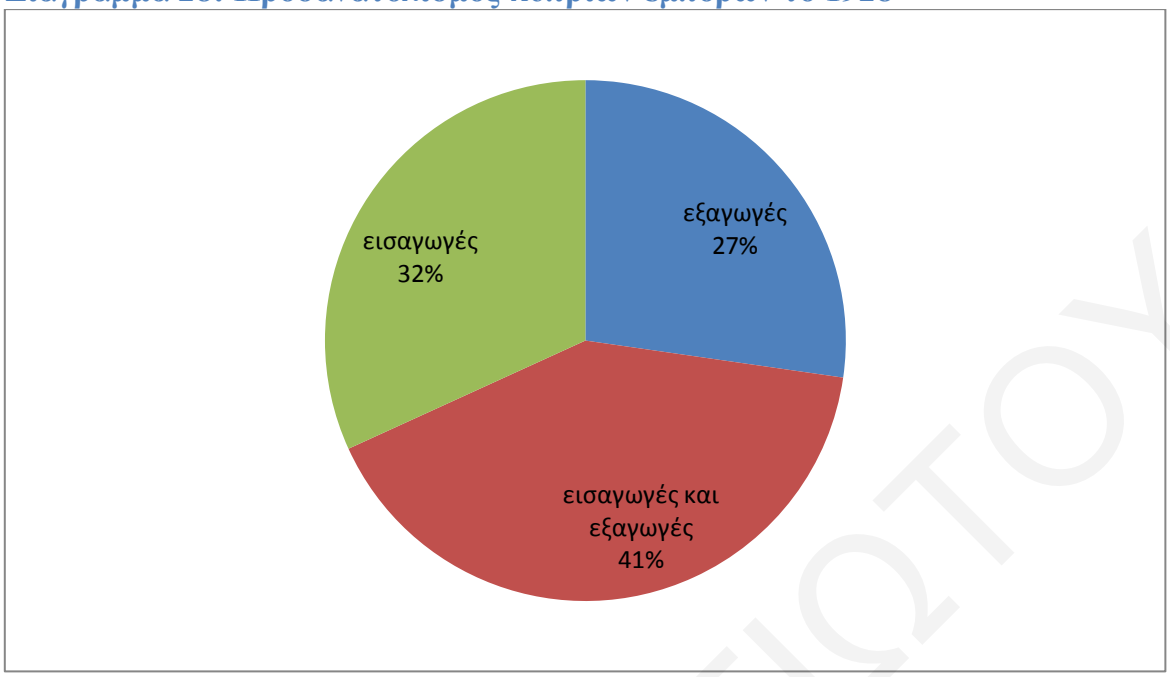
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 27: Προσανατολισμός κυπρίων εμπόρων το 1911



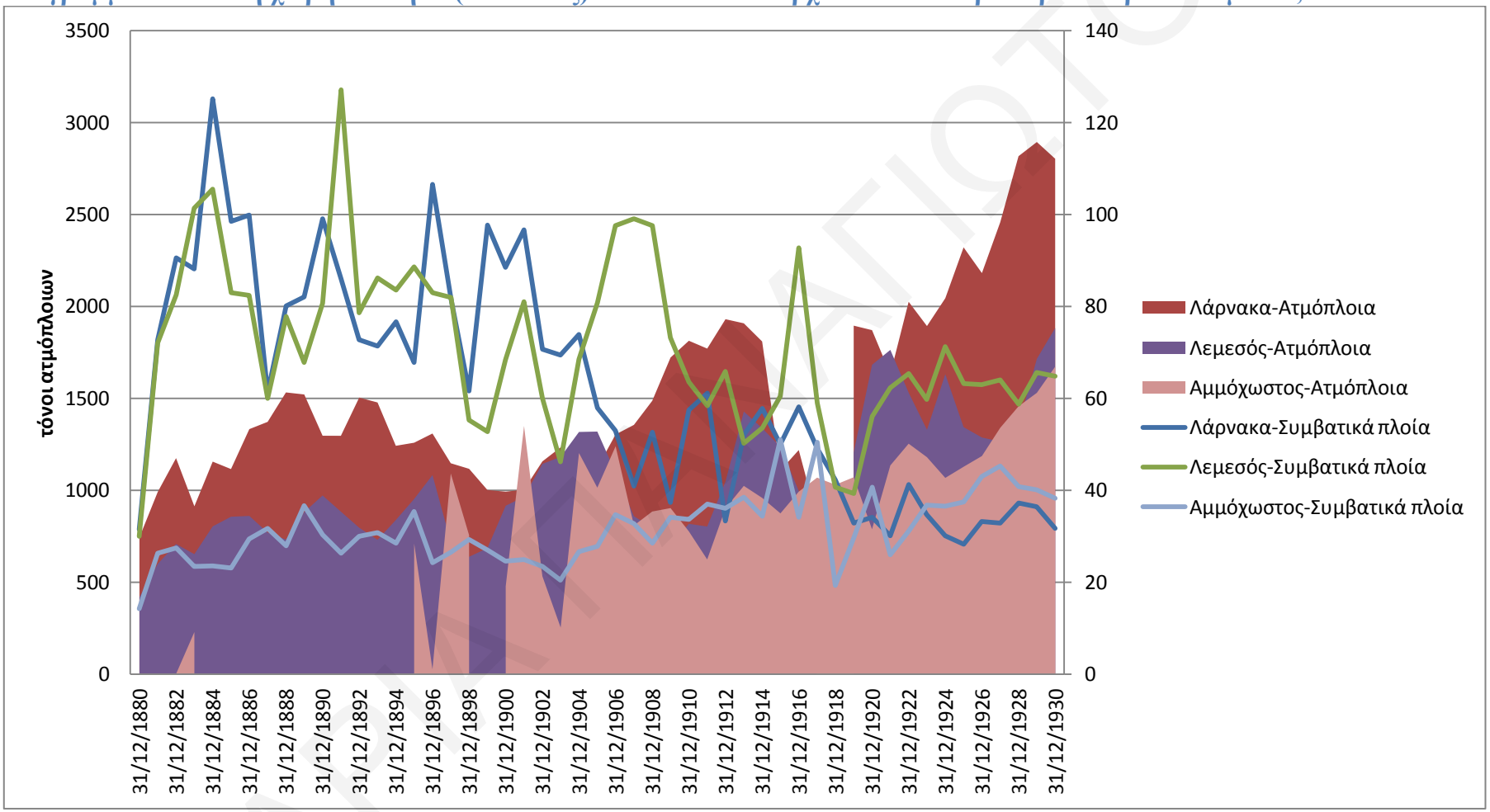
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 28: Προσανατολισμός κυπρίων εμπόρων το 1928



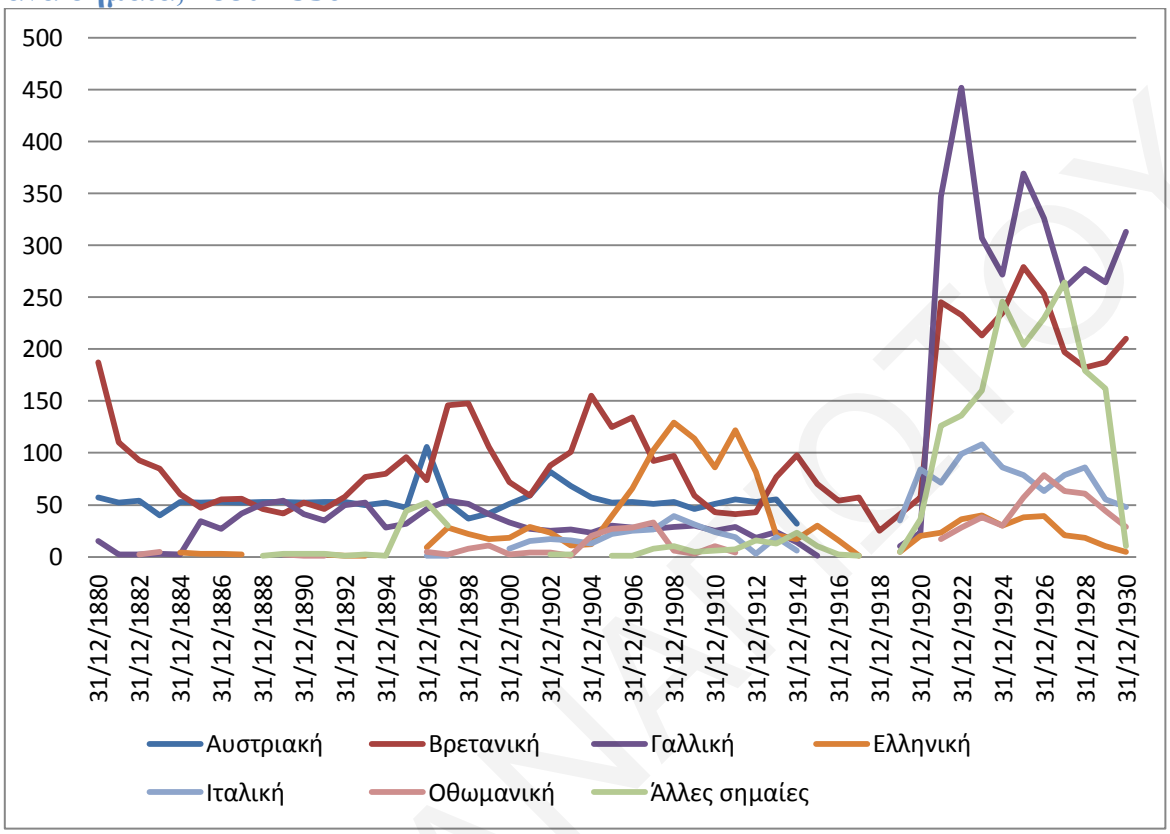
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 29: Μέση χωρητικότητα (σε τόνους) πλοίων που εισέρχονται στα κυριότερα κυπριακά λιμάνια, 1880-1930



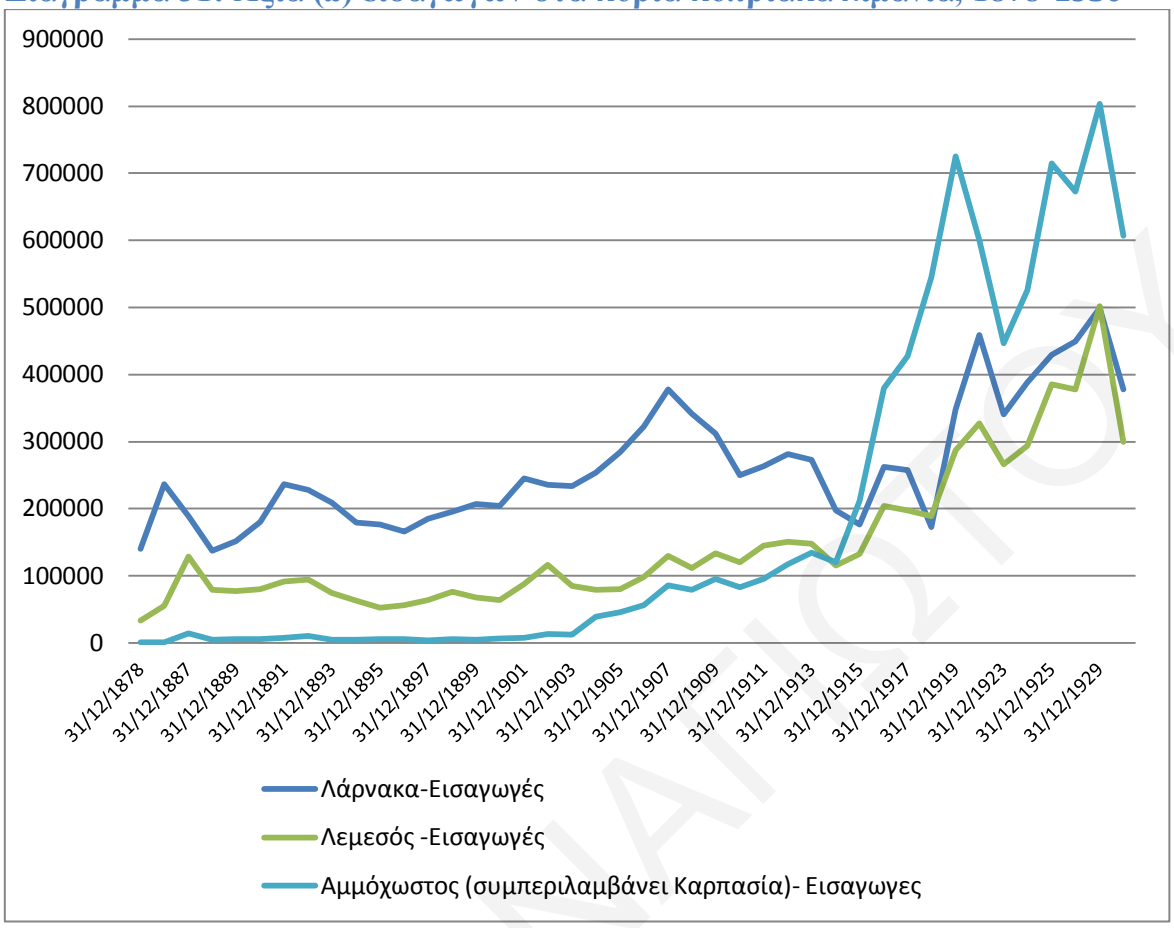
ΜΑΡΙΑ ΕΥΜΑΓΙΟΤΟΥ

Διάγραμμα 30: Αριθμός ατμόλποιων που εισέρχονται στα κυπριακά λιμάνια ανά σημαία, 1880-1930



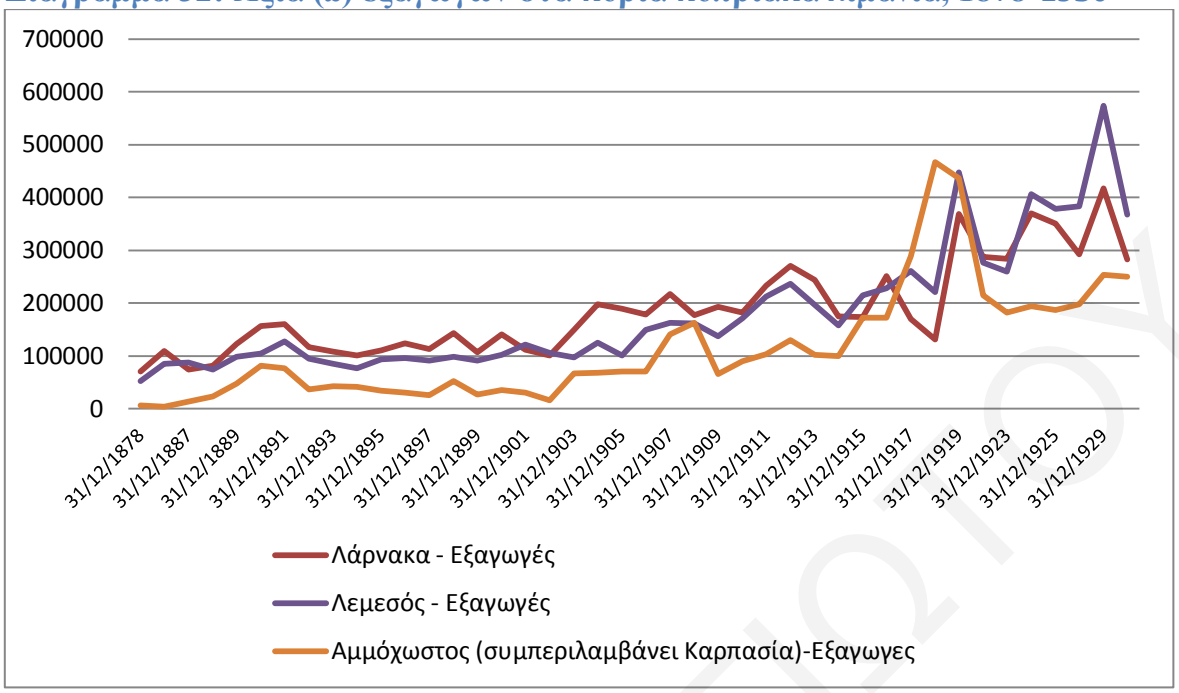
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 31: Αξία (£) εισαγωγών στα κύρια κυπριακά λιμάνια, 1878-1930



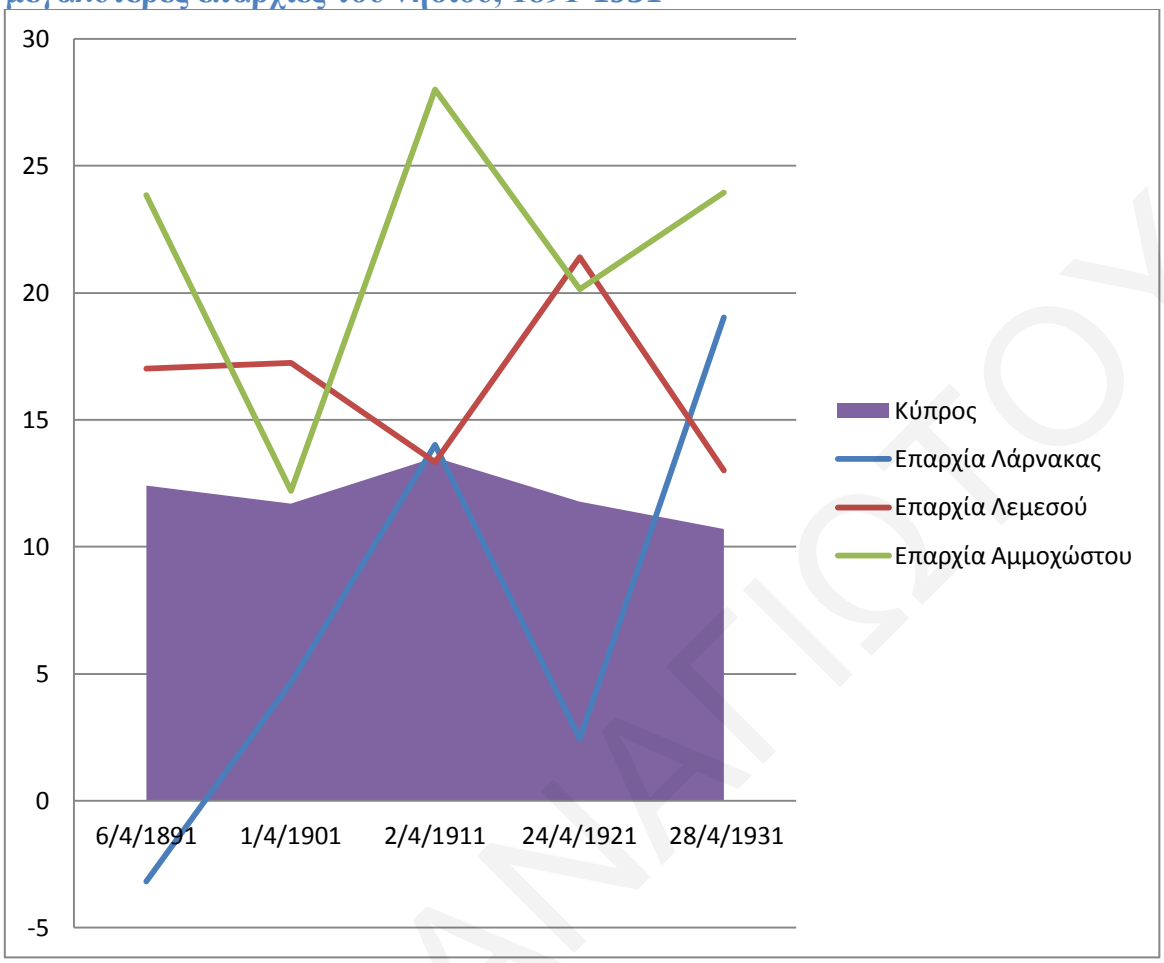
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 32: Αξία (£) εξαγωγών στα κύρια κυπριακά λιμάνια, 1878-1930



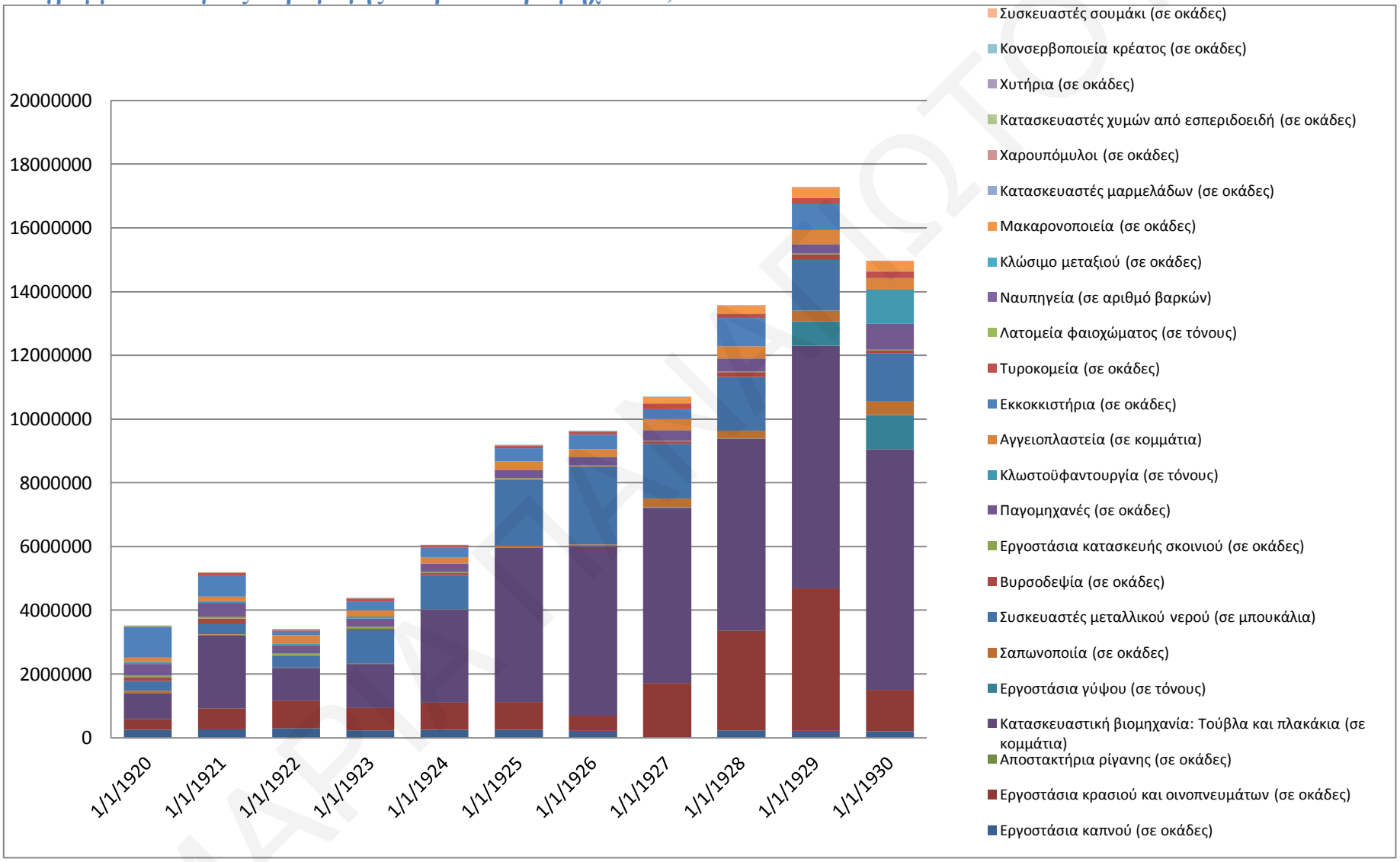
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 33: Ποσοστό αύξησης πληθυσμού στην Κύπρο και στις μεγαλύτερες επαρχίες του νησιού, 1891-1931



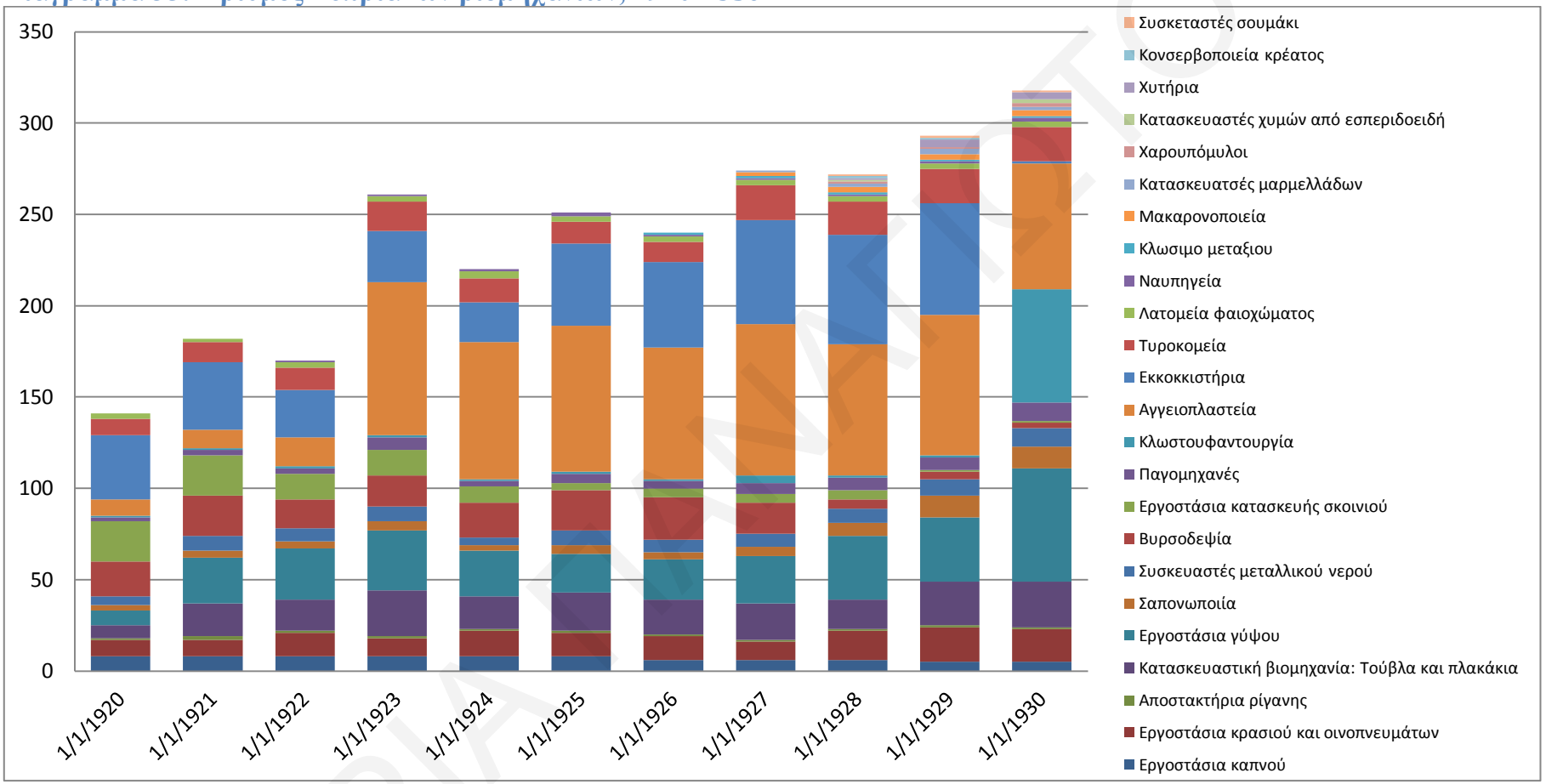
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 34: Όγκος παραγωγής κυπριακών βιομηχανιών, 1920-1930



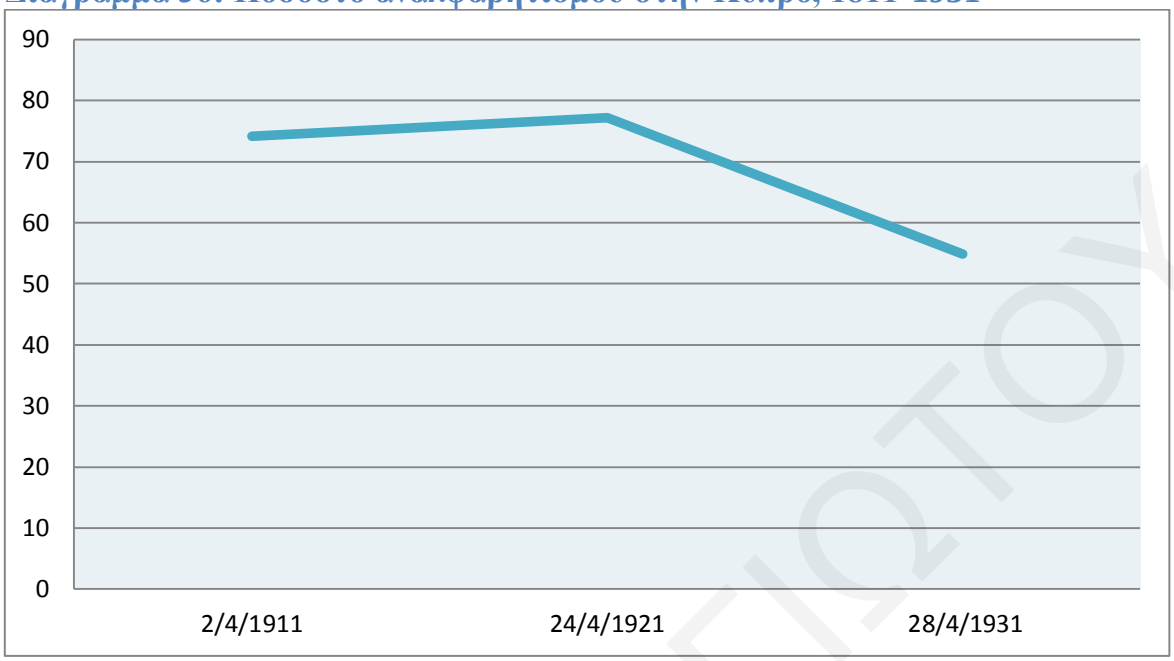
ΜΑΡΙΑΝΤΑΝΑΠΙΟΤΟΥ

Διάγραμμα 35: Αριθμός κυπριακών βιομηχανιών, 1920-1930



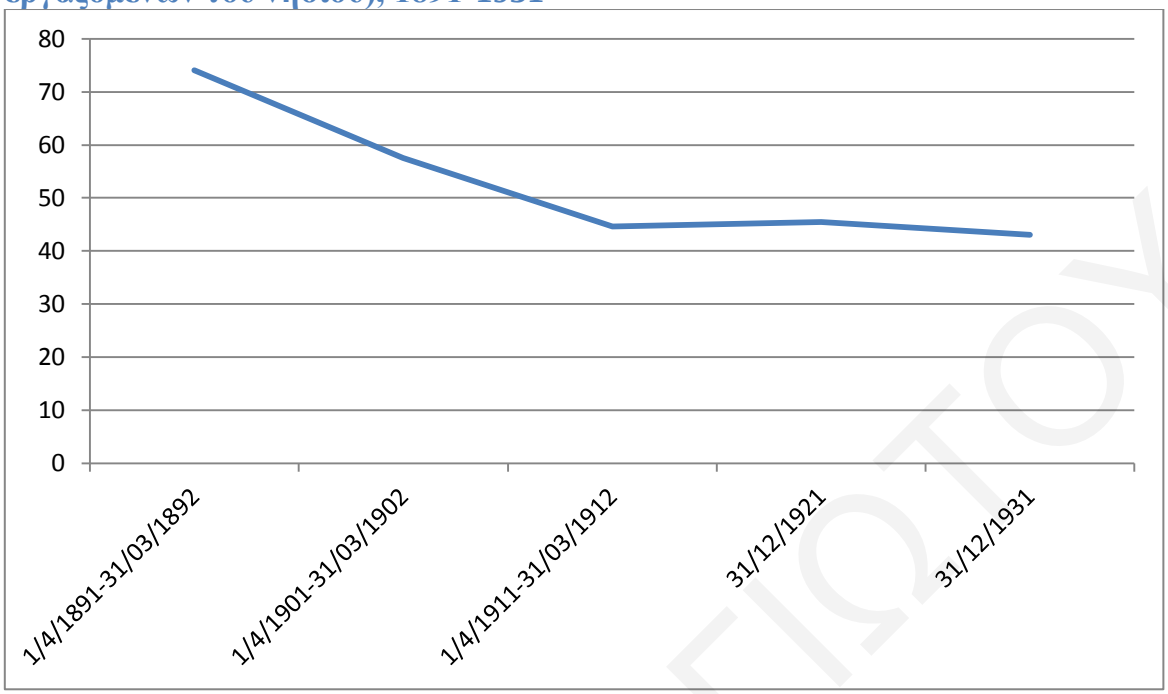
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 36: Ποσοστό αναλφαβητισμού στην Κύπρο, 1811-1931



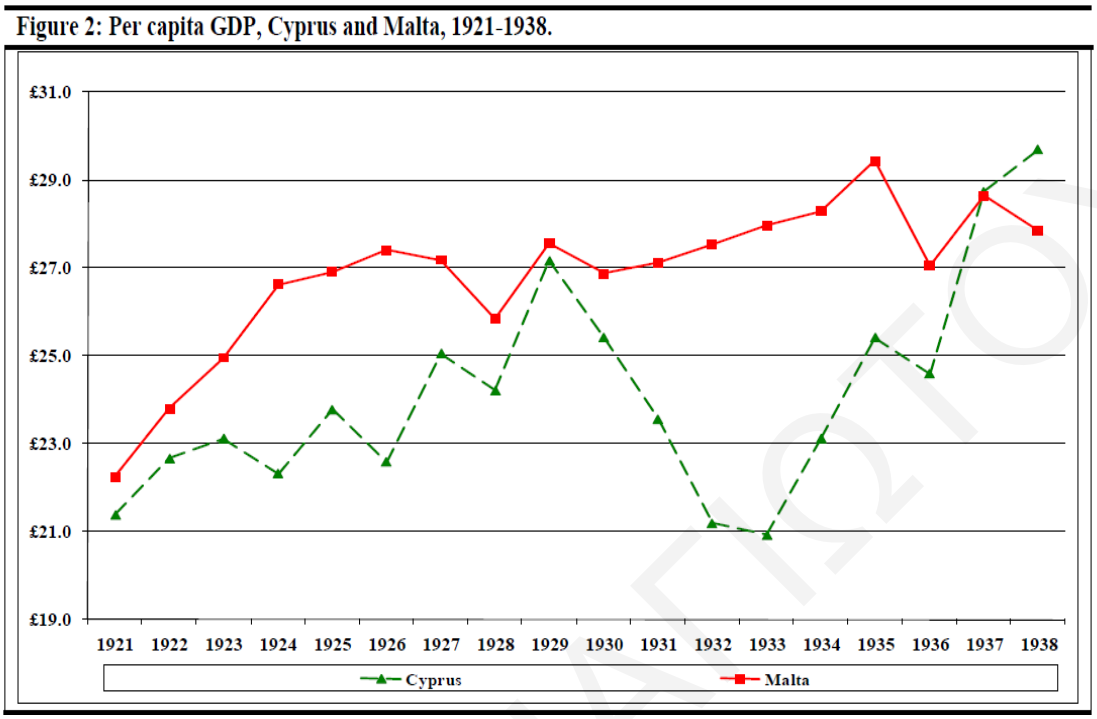
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 37: Ποσοστό Κυπρίων εργαζομένων στη γεωργία (στο σύνολο των εργαζομένων του νησιού), 1891-1931



ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Διάγραμμα 38: ΑΕΠ Κύπρου 1921-1938[703]

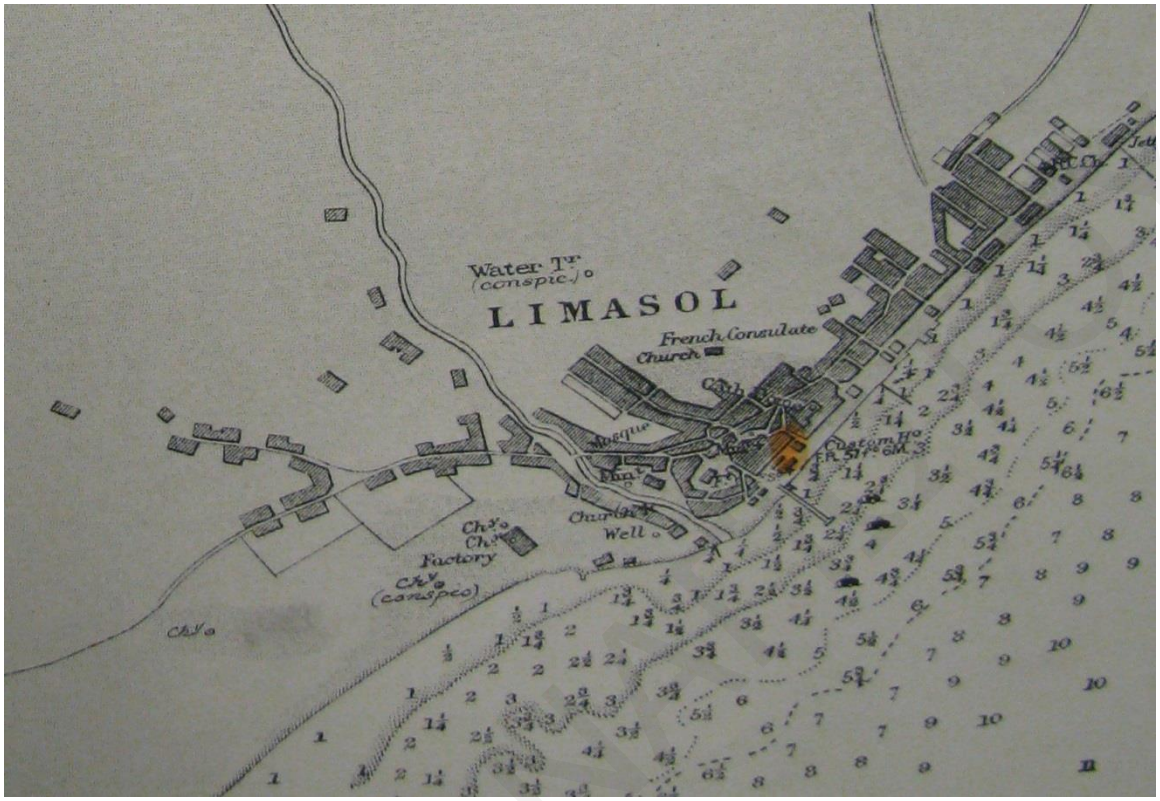


[703] Alexander Apostolides, "Economic Growth or Stagnation during the interwar period: reconstruction of Cypriot GDP 1921-1938", in *Munich Personal Repec* Archive, no. 17051, posted 2 September 2009, σ. 17. https://mpra.ub.uni-muenchen.de/21476/1/MPRA_paper_21476.pdf Ανάκτηση Σεπτέμβριος 2015.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Σχεδιάγραμμα 1: Λεμεσός 1891[704]



5[704] TNA, CO 1047/366.

Σχεδιάγραμμα 2: Λάρνακα 1891[705]

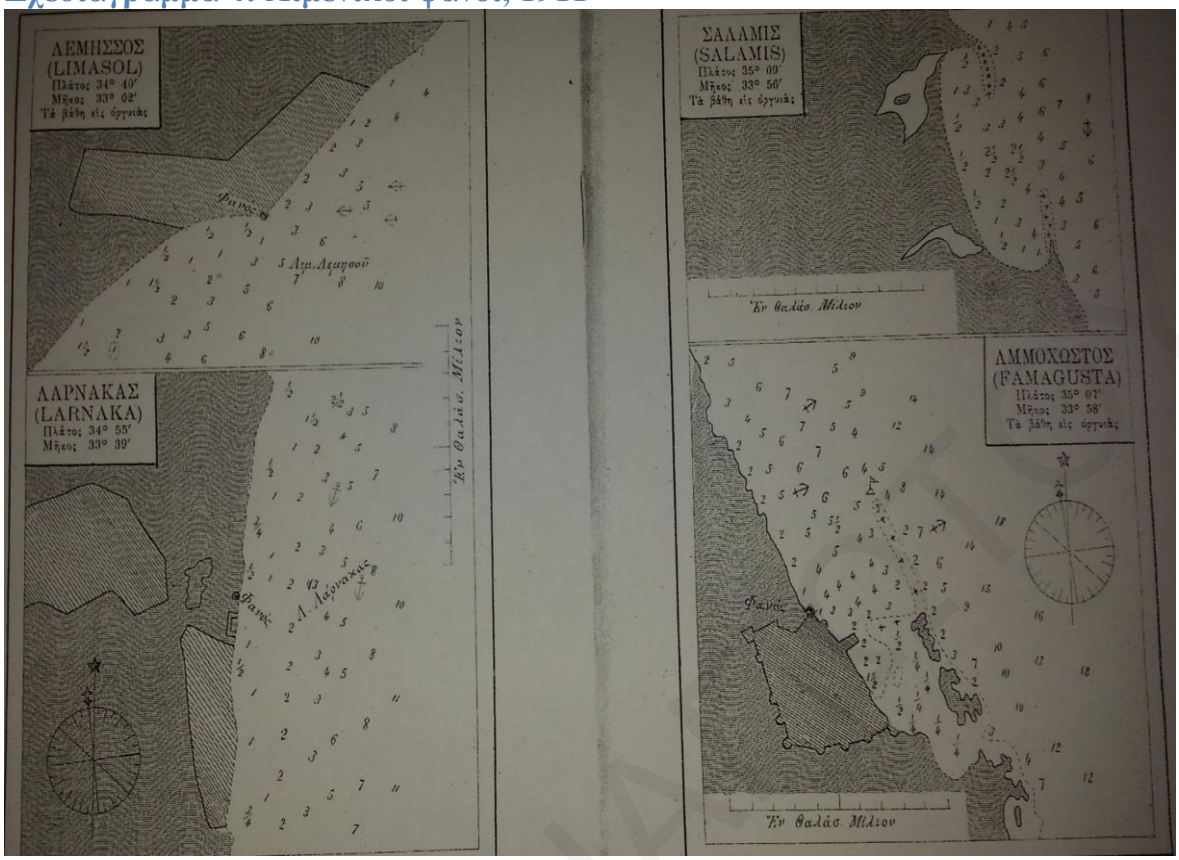
[705] TNA, CO 1047/366.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Σχεδιάγραμμα 3: Λιμενικά έργα στην Κερύνεια, 1885[706]

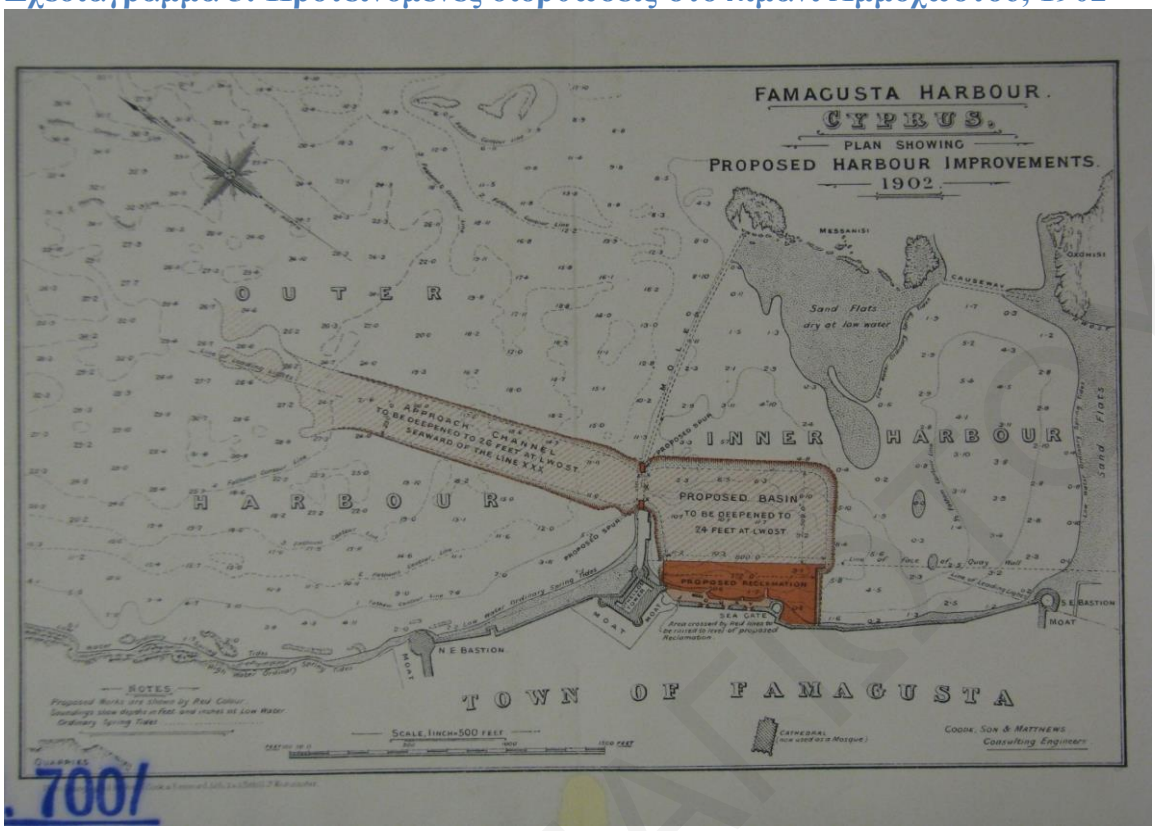
[706] TNA, MFQ 1/790/3.

Σχεδιάγραμμα 4: Λιμενικοί φανοί, 1911[707]



[707] Νικόλαος Κοτσοβίλλης, *ό.π.*, Πίναξ 3ος, Πίναξ 4ος.

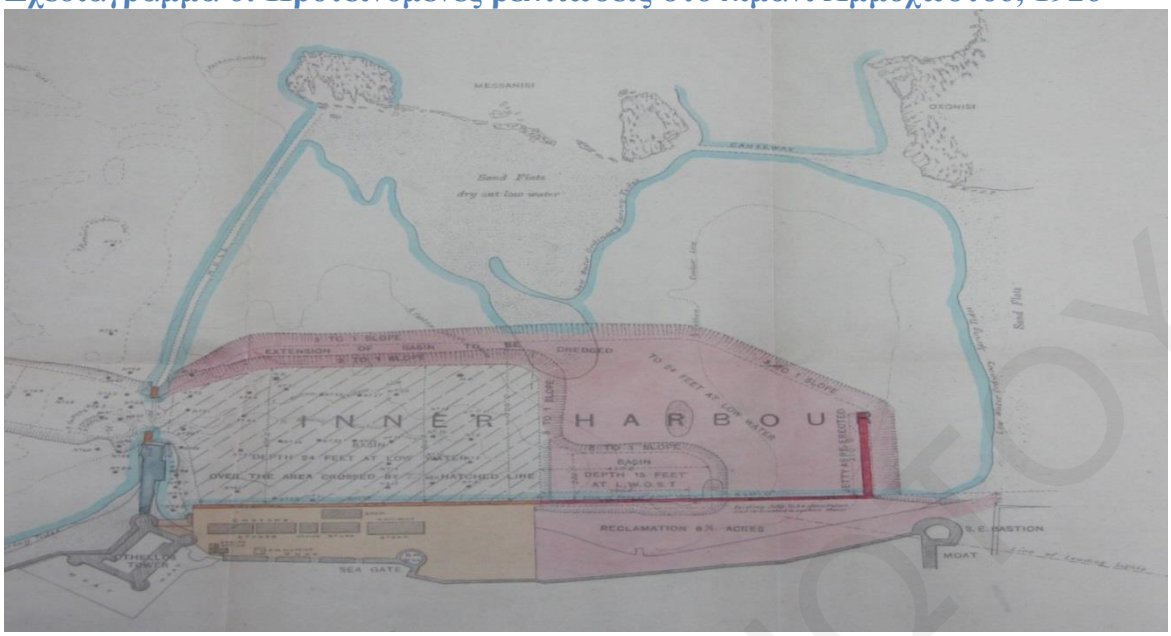
Σχεδιάγραμμα 5: Προτεινόμενες διορθώσεις στο λιμάνι Αμμοχώστου, 1902[708]



[708] TNA, CO 700/Cyprus10.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Σχεδιάγραμμα 6: Προτεινόμενες βελτιώσεις στο λιμάνι Αμμοχώστου, 1926[709]



[709] TNA, BT 188/262.

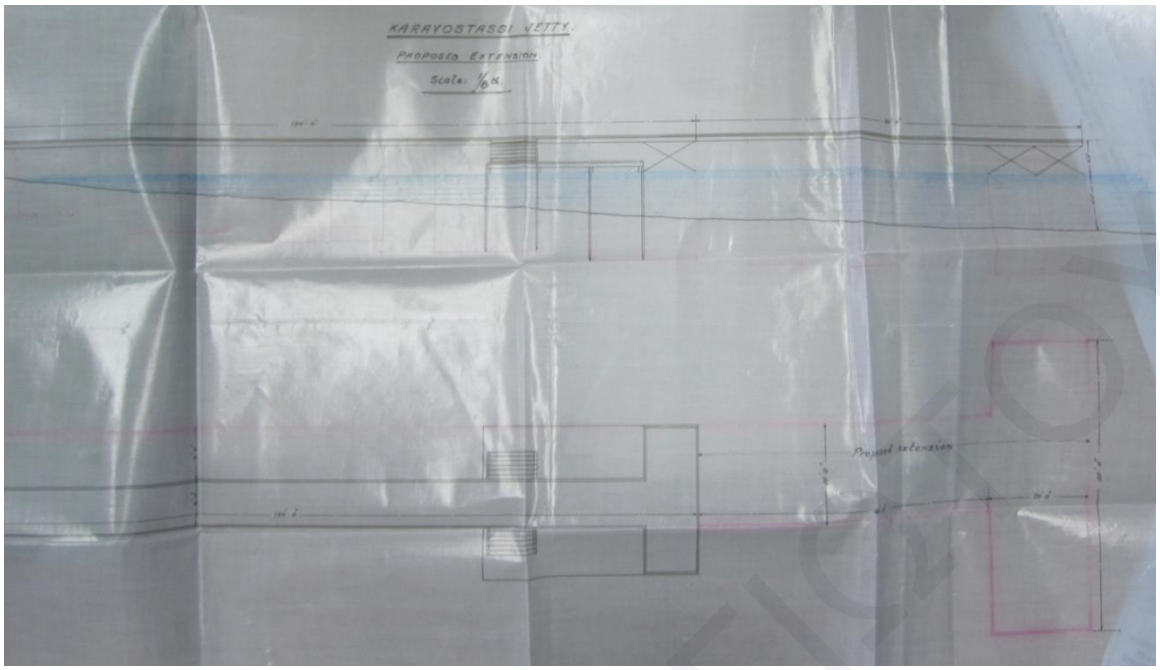
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Σχεδιάγραμμα 7: Προτεινόμενη εκβάθυνση στο λιμάνι Πάφου, 1926[710]

[710] TNA, CO 67/216/2.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

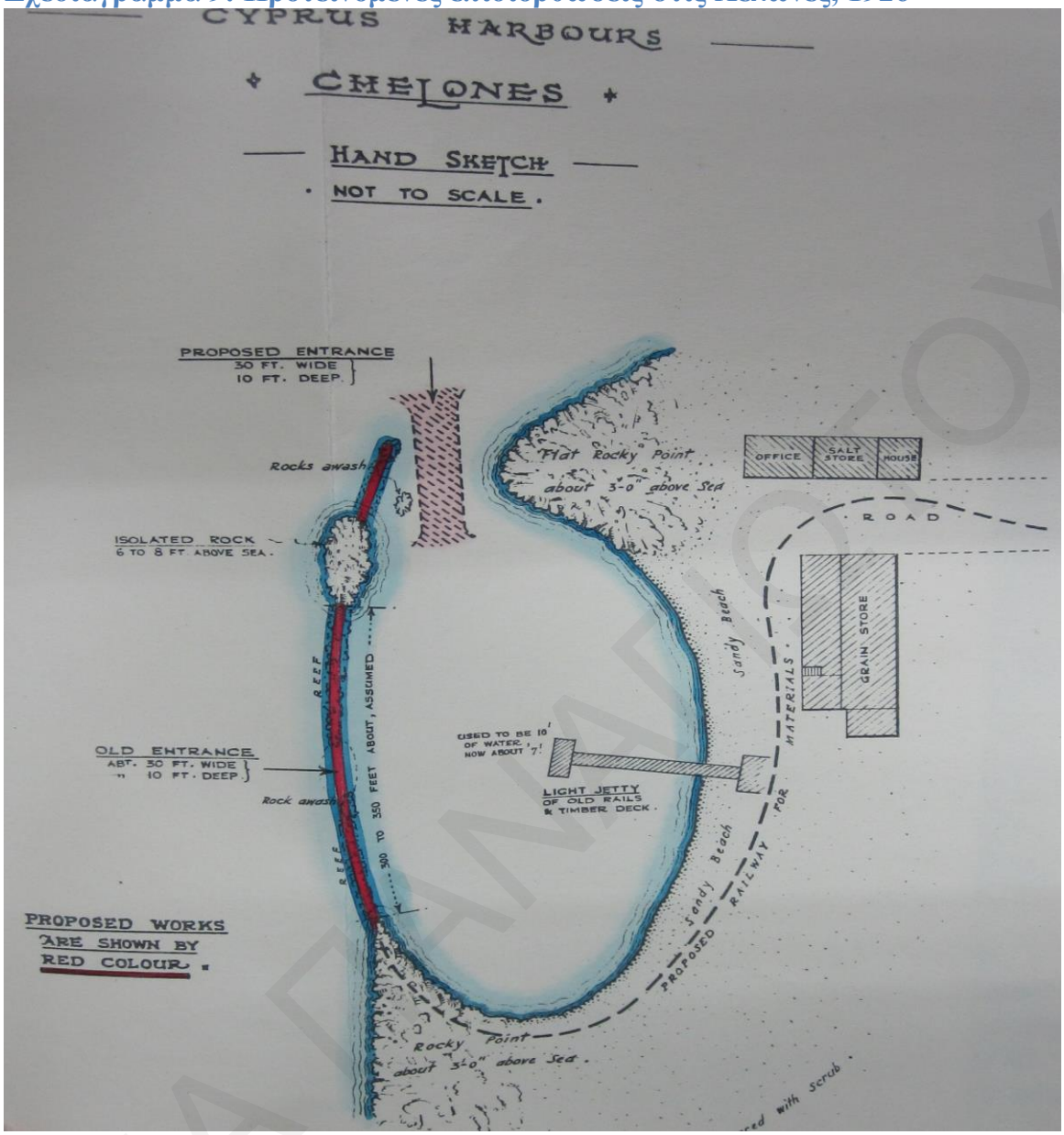
Σχεδιάγραμμα 8: Προτεινόμενη επέκταση προβλήτας στο Καραβοστάσι, 1926[711]



[711] TNA, CO 67/216/2.

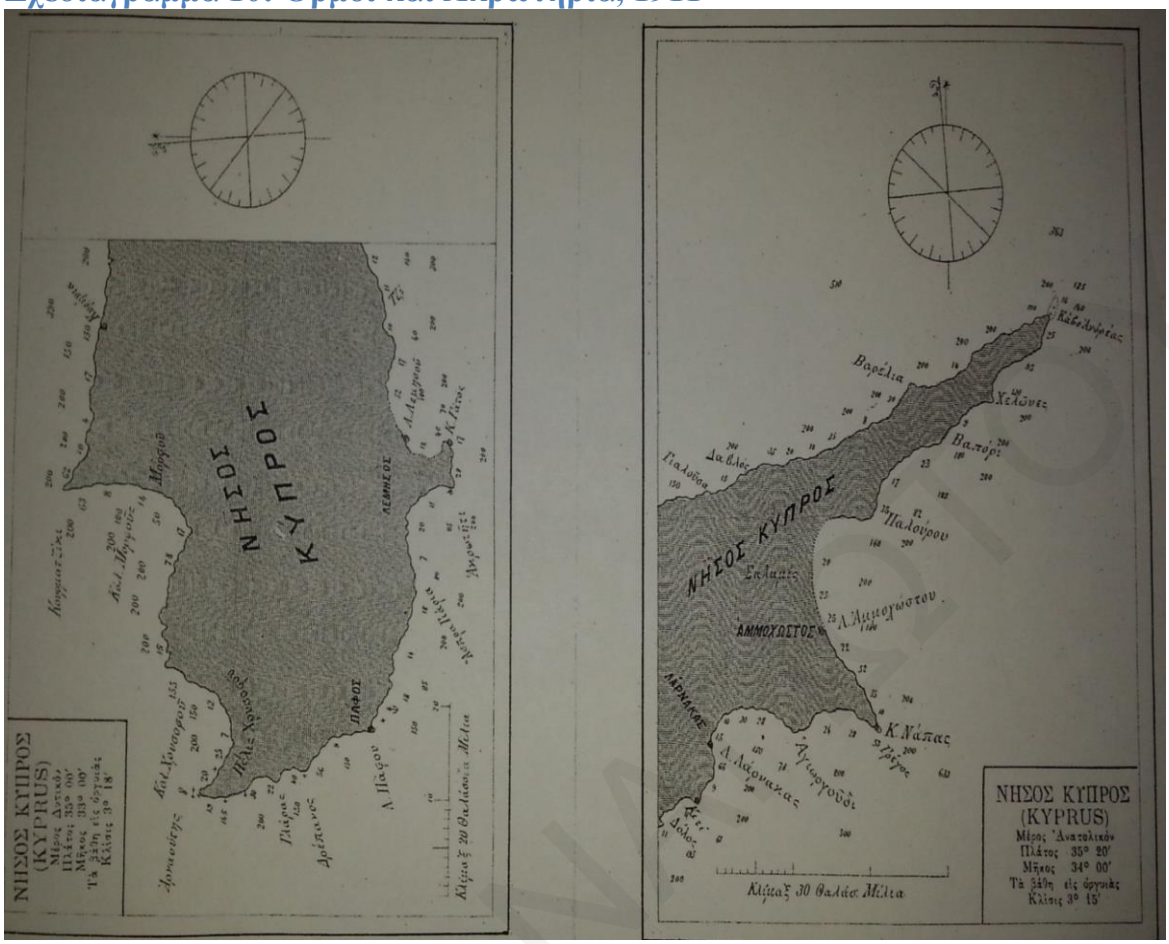
ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Σχεδιάγραμμα 9: Προτεινόμενες επιδιορθώσεις στις Χελώνες, 1926[712]



[712] TNA, CO 67/218/7.

Σχεδιάγραμμα 10: Όρμοι και Ακρωτήρια, 1911[713]



[713] **Νικόλαος Κοτσοβίλλης, *ό.π.*, Πίναξ 1ος, Πίναξ 2ος.**

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1: Λιμενικά έργα στην Κύπρο, 1878-1930

	Έτος	Περιγραφή	Κατασκευή/ Επιδιόρθωση	Εκτιμώμενο Κόστος £	Πραγματικό Κόστος £	Κονδύλι από το οποίο πληρώνεται το έργο	Έναρξη έργου	Ολοκλήρωση έργου	Παρατηρήσεις
1.	1878	Αλλαγές και επιδιορθώσεις στο λοιμοκαθαρτήριο στη Λάρνακα[714]	Αλλαγές		574,38	Έσοδα της νήσου	Δεν έχει βρεθεί	17 Ιουλίου 1878	
2.	1878	Δύο αποβάθρες 120 ποδών στη Λάρνακα κοντά στο τελωνείο. Η μία έχει και γερανό[715]	Κατασκευή		150,00	Έσοδα της νήσου	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί	
3.	1878	Αποβάθρα 150 ποδών υπό την επίβλεψη του H.R.H. Duke of Edinburgh για αποβίβαση και επιβίβαση στρατιωτικού υλικού στη Λάρνακα[716]	Κατασκευή	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί	
4.	1878	Προκυμαία από πέτρες 550 ποδών στη Λάρνακα[717]	Κατασκευή		2900,00	Το ποσό το δανείζεται η πόλη από την βρετανική κυβέρνηση του νησιού	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί	
5.	1879	Σκάλα αποβίβασης	Κατασκευή		12,00	Έσοδα της	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει	

[714] TNA, FO 421/32, c. 4319, part II, Correspondence relating to the Island of Cyprus, June to December 1879, enclosure in no. 110, Public works commenced or authorized to be commenced on the island of Cyprus up to 1st January 1879.
[715] *Cyprus Annual Report for the year 1879, ό.π.*, σσ. 193, 202.
[716] *Cyprus Annual Report for the year 1879, ό.π.*, σ. 193.
[717] Στο ίδιο, σσ. 193, 204.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

		στην Πάφο[718]				νήσου		βρεθεί	
6.	1879	Ξύλινη προβλήτα απέναντι από το τελωνείου στη Λεμεσό[719]	Κατασκευή		250,00	Οι £125 καταβλήθηκαν από στρατιωτικό ταμείο και οι υπόλοιπες από το civil funds	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί	
7.	1880	Σιδερένια αποβάθρα στη Λεμεσό[720]	Κατασκευή	5600	6872,03	Έσοδα της νήσου και στρατιωτικό ταμείο	Αύγουστος 1880	Οκτώβριος 1881	
8.	1880	Προβλήτα τελωνείου στη Λάρνακα	Επιδιορθώσεις		47,20	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1880	1881 (δεν αναφέρεται μήνας)	
9.	1881	Αποβάθρα στην Αμμόχωστο	Κατασκευή	200	82,94	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1881	1881 (δεν αναφέρεται μήνας)	
10.	1881	Κονάκι και κτίριο τελωνείου στη Λάρνακα	Κατασκευή	6512	6904,95	Έσοδα της νήσου	Οκτώβριος 1881	1883-1884 (δεν αναφέρεται μήνας)	
11.	1881	Σιδερένια αποβάθρα στη Λάρνακα[721]	Κατασκευή	4400	4684,72	Έσοδα της νήσου	Οκτώβριος 1881	Νοέμβριος 1882	

[718] Στο ίδιο, σ. 187.
[719] TNA, FO 78/3373, c. 2324, Cyprus no. 2 (1879), Correspondence respecting complaints made against the Government of Cyprus, inclosure 3 in no. 3, from Colonel Warren to Colonel Greaves, Limassol 17 March 1879. TNA, CO 67/7, from Samuel Brown to Sir George Elliot, 31 March 1879 και βλ. την αλληλογραφία στο φάκελο ΚΑΚ, SA03/95B.
[720] TNA, FO 78/3373, c. 2324, Cyprus no. 2 (1879), Correspondence respecting complaints made against the Government of Cyprus, enclosure 4 in no. 3, General evidence taken at the Inquiry held at Limassol into charges preferred against the Administration of Cyprus, Coram L. Philips.
[721] TNA, CO 69/11, second session of the fourth Legislative Council of Cyprus, 25 May 1898.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

12.	1881	Κονάκι και κτίριο τελωνείου στη Λεμεσό	Κατασκευή	4458	4880,83	Έσοδα της νήσου	Φεβρουάριος 1881	1885-1886 (δεν αναφέρεται μήνας)	
13.	1881	Τελετή εγκαινίων αποβάθρας Λεμεσού	Έκτακτα έξοδα		24,18	Έσοδα της νήσου	Οκτώβριος 1881	Οκτώβριος 1881	
14.	1881	Ξύλινη αποβάθρα στο Ζύγι	Έκτακτα έξοδα-κατασκευή		66,07	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1881	1881 (δεν αναφέρεται μήνας)	
15.	1881	Επιδιορθώσεις σε διάφορες αποβάθρες στη Λάρνακα	Έκτακτα έξοδα-επιδιορθώσεις		6,23	Έσοδα της νήσου	Ιούλιος 1881	1881 (δεν αναφέρεται μήνας)	
16.	1881	Προαύλιο και κτίριο λοιμοκαθαρτηρίου στη Λάρνακα	Επιδιορθώσεις		6,67	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1881	1881 (δεν αναφέρεται μήνας)	
17.	1881	Κρηπιδότοιχος στη Λεμεσό	Επιδιορθώσεις		34,73	Έσοδα της νήσου	Δεκέμβριος 1881	1881 (δεν αναφέρεται μήνας)	
18.	1881	Σκάλα αποβίβασης στη Λεμεσό	Έκτακτα έξοδα-κατασκευή		143,55	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1881	1881 (δεν αναφέρεται μήνας)	
19.	1881	Σταθμός λοιμοκαθαρτηρίου στη Λάρνακα	Έκτακτα έξοδα-κατασκευή		75,33	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1881	1881 (δεν αναφέρεται μήνας)	
20.	1881	Επιδιορθώσεις στην προκυμαία Λάρνακας	Έκτακτα έξοδα-επιδιορθώσ		5,53	Έσοδα της νήσου	Δεκέμβριος 1881	1881 (δεν αναφέρετ	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

			εις					αι μήνας)	
21.	1/4/1883-31/3/1884	Επέκταση παράκτιου κρηπιδότοιχου στη Λάρνακα	Κατασκευή	500	499,95	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1883	1883-1884 (δεν αναφέρεται μήνας)	
22.	1/4/1883-31/3/1884	Επέκταση παράκτιου κρηπιδότοιχου στη Λεμεσό	Κατασκευή	700	544,41	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1883	1883-1884 (δεν αναφέρεται μήνας)	
23.	1/4/1883-31/3/1884	Αποθήκες τελωνείου στη Λεμεσό	Κατασκευή	675	501,88	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1883	1883-1884 (δεν αναφέρεται μήνας)	
24.	1/4/1883-31/3/1884	Προβλήτες σε Πάφο και Ζύγι[722]	Κατασκευή	600	610,24	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1883	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστος
25.	1/4/1883-31/3/1884	Γερανός για την αποβάθρα Λάρνακας	Κατασκευή	100	107,63	Έσοδα της νήσου	Μάρτιος 1884	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρε

[722] Βλ. την αλληλογραφία στο φάκελο ΚΑΚ, SA1/871/1884 και *Cyprus Annual Report for 1883- 1884, ό.π.*, σ. 20.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

									θεί τελ ικό κό στο ς
26.	1/4/1883-31/3/1884	Σταθμός λοιμοκαθαρτηρίου στην Ορμήδεια	Κατασκευή	800	903,41	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1883	1883-1884 (δεν αναφέρεται μήνας)	
27.	1/4/1884-31/3/1885	Προβλήτα και κρηπιδότοιχος στη Λάρνακα	Κατασκευή	700	720,12	Έσοδα της νήσου και συνεισφορά £200 από Δήμο Λάρνακας	Σεπτέμβριος 1884	1884-1885 (δεν αναφέρεται μήνας)	
28.	1/4/1884-31/3/1885	Αποθήκες τελωνείου στη Λάρνακα	Κατασκευή	275	256,04	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1884	1884-1885 (δεν αναφέρεται μήνας)	
29.	1/4/1884-31/3/1885	Προβλήτα στην Πάφο	Κατασκευή	200	211,97	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1884	1884-1885 (δεν αναφέρεται μήνας)	
30.	1/4/1884-31/3/1885	Βελτιώσεις στο λιμάνι Κερύνειας[723]	Κατασκευή	300	123,18	Έσοδα της νήσου και Δήμος Κερύνειας	Μάιος 1884	Δεν έχει βρεθεί	Δε ν έχε ι βρε

[723] *Cyprus Annual Report for 1883-1884, ό.π.*, σ. 21.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

									θεί τελ ικό κό στο ς
31.	1884	Πέτρινη προβλήτα στην Αμμόχωστο[724]	Κατασκευή		100,00	Δήμος Αμμοχώστου	Σεν βρέθηκε	Δεν έχει βρεθεί	
32.	1/4/1885-31/3/1886	Εργασίες στο λιμάνι Κερύνειας	Κατασκευή	8284	9356,38	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1885	1891-1892 (δεν αναφέρεται μήνας)	
33.	1/4/1885-31/3/1886	Σιδερένιοι λιμενοβραχίονες Λάρνακα και Λεμεσό	Κατασκευή	513	428,88	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1885	Δεν έχει βρεθεί	Δε ν έχε ι βρε θεί τελ ικό κό στο ς
34.	1/4/1885-31/3/1886	Σιδερένια προβλήτα Λεμεσού	Κατασκευή	400	447,05	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1885	1886-1887 (δεν αναφέρεται μήνας)	
35.	1/4/1885-31/3/18	Λιμενικός φανός στη Λάρνακα	Κατασκευή		66,08	Έσοδα της νήσου	Φεβρουάριος 1886	1886 (δεν αναφέρετ	

[724] KAK, SA1/244/1884, from the Commisssioner of Kyrenia to the Chief Secretary, 21 January 1884.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

	86							αι μήνας)	
36.	1/4/1886-31/3/1887	Σιδερένιοι λιμενοβραχίονες Λάρνακα και Λεμεσό	Κατασκευή	240	226,87	Έσοδα της νήσου και: για Λάρνακα £40 από Δήμο πόλης και για Λεμεσό £27, 19s, 8cp από εμπόρους πόλεις	Απρίλιος 1886	1886-1887 (δεν αναφέρεται μήνας)	
37.	1/4/1886-31/3/1887	Παροχές πόσιμου νερού στις αποβάθρες Λάρνακας και Λεμεσού	Κατασκευή	60	58,29	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1886	1886-1887 (δεν αναφέρεται μήνας)	
38.	1/4/1886-31/3/1887	Γερανός για την αποβάθρα Λεμεσού	Κατασκευή	130	130,50	Έσοδα της νήσου	Νοέμβριος 1886	1886-1887 (δεν αναφέρεται μήνας)	
39.	1/4/1886-31/3/1887	Επιδιορθώσεις στους φάρους του νησιού	Επιδιορθώσεις	0	6,39	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1887	1887 (δεν αναφέρεται μήνας)	
40.	1/4/1887-31/3/1888	Βελτιώσεις στην αποβάθρα Λεμεσού	Επιδιορθώσεις	700	99,87	Έσοδα της νήσου	Νοέμβριος 1887	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστο

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

									ς
41.	1/4/1887-31/3/1888	Φάρος στην Πάφο	Κατασκευή	2018	2069,90	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1887	1889-1890 (δεν αναφέρεται μήνας)	
42.	1/4/1887-31/3/1888	Κτίριο τελωνείου στο Ζύγι	Κατασκευή	105	105,83	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1888	1888 (δεν αναφέρεται μήνας)	
43.	1/4/1887-31/3/1888	Σιδηροτροχιές για τους λιμενοβραχίονες	Κατασκευή	80	69,34	Έσοδα της νήσου	Οκτώβριος 1887	1887-1888 (δεν αναφέρεται μήνας)	
44.	1/4/1887-31/3/1888	Ανεφοδιασμός με νερό στο λιμάνι Αμμοχώστου	Κατασκευή	40	20,26	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1888	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστος
45.	1/4/1888-31/3/1889	Αποθήκη μέσα στην οποία φυλάγονται όλα τα χρειώδη των μικρών βαρκών της υπηρεσίας του λιμανιού και μία κατωφερής σχάρα πάνω στην οποία σύρουν τη βάρκα στη Λάρνακα	Κατασκευή	127	125,01	Έσοδα της νήσου	Αύγουστος 1888	1888-1889 (δεν αναφέρεται μήνας)	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

46.	1/4/1888-31/3/1889	Σιδηροτροχιές για τους λιμενοβραχίονες	Κατασκευή	95	95,09	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1887	1888-1889 (δεν αναφέρεται μήνας)	
47.	1/4/1888-31/3/1889	Φάρος στο Ακρωτήρι Γάτα	Δεν αναφέρεται	200	200,00	Έσοδα της νήσου	Δεν αναφέρεται		
48.	1/4/1888-31/3/1889	Κτίριο τελωνείου στη Λάρνακα και εξοπλισμός ανεφοδιασμού αποβάθρας	Επιδιορθώσεις	5	1,10	Έσοδα της νήσου	Μάρτιος 1889	1888-1889 (δεν αναφέρεται μήνας)	
49.	1/4/1888-31/3/1889	Φωταγώγηση λιμανιού Αμμοχώστου	Κατασκευή	21	21,94	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1888	1888-1889 (δεν αναφέρεται μήνας)	
50.	1/4/1889-31/3/1890	Γερανός στη σιδερένια προβλήτα Λεμεσού	Δεν αναφέρεται	140	138,17	Έσοδα της νήσου	Οκτώβριος 1889	1889-1890 (δεν αναφέρεται μήνας)	
51.	1/4/1889-31/3/1890	Σιδερένιος λιμενοβραχίονας Λεμεσού	Κατασκευή	15	14,89	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1889	1889-1890 (δεν αναφέρεται μήνας)	
52.	1/4/1889-31/3/1890	Προστατευτικά λάστιχα γύρω από την προβλήτα στο Ζύγι	Επιδιορθώσεις	22	9,67	Έσοδα της νήσου	Φεβρουάριος 1890	1890 (δεν αναφέρεται μήνας)	
53.	1/4/188	Επέκταση προβλήτας	Κατασκευή	120	112,81	Έσοδα της	Δεν		

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΓΙΩΤΟΥ

	9-31/3/1890	στο Ζύγι				νήσου	αναφέρεται		
54.	1/4/1890-31/3/1891	Κατασκευή νέας αποθήκης τελωνείου στη Λάρνακα	Κατασκευή	225	225,00	Έσοδα της νήσου	Μάρτιος 1891	1891-1892 (δεν αναφέρεται μήνας)	
55.	1/4/1890-31/3/1891	Χώρος φύλαξης στην αποθήκη Φάρου Λάρνακας	Κατασκευή	30	30,00	Έσοδα της νήσου	Νοέμβριος 1890	1890-1891 (δεν αναφέρεται μήνας)	
56.	1/4/1890-31/3/1891	Σιδερένιος λιμενοβραχίονας Λάρνακας	Κατασκευή	18	17,68	Έσοδα της νήσου	Δεκέμβριος 1890	1890-1891 (δεν αναφέρεται μήνας)	
57.	1/4/1890-31/3/1891	Χώρος διαμονής και υπόστεγο φαροφύλακα στο Ακρωτήρι Κίτι	Κατασκευή	30	29,93	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1891	1891 (δεν αναφέρεται μήνας)	
58.	1/4/1890-31/3/1891	Επέκταση προβλήτας στο Ζύγι	Κατασκευή	180	179,78	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1890	1890-1891 (δεν αναφέρεται μήνας)	
59.	1/4/1890-31/3/1891	Σκάλες στην προέκταση της προβλήτας στο Ζύγι	Κατασκευή	40	34,29	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1890	1890-1891 (δεν αναφέρεται μήνας)	
60.	1/4/1890-	Σιδερένιο υπόστεγο στο κτίριο του τελωνείου	Κατασκευή	220	161,00	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1890	1890-1891	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

	31/3/1891	της Λεμεσού						(δεν αναφέρεται μήνας)	
61.	1/4/1890-31/3/1891	Προστατευτικά λάστιχα γύρω από την αποβάθρα Λεμεσού	Επιδιορθώσεις	393	407,09	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1891	1890-1891 (δεν αναφέρεται μήνας)	
62.	1/4/1890-31/3/1891	Χώρος διαμονής φαροφύλακα και εξωτερικά κτίρια στην Πάφο	Κατασκευή	30	29,90	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1890	1890-1891 (δεν αναφέρεται μήνας)	
63.	1/4/1891-31/3/1892	Σιδερένια προβλήτα στο Καραβοστάσι	Κατασκευή	595	519,10	Έσοδα της νήσου	Νοέμβριος 1891	1892-1893 (δεν αναφέρεται μήνας)	
64.	1/4/1891-31/3/1892	Αφαίρεση εμποδίων από τον εσωτερικό λιμένα Αμμοχώστου	Κατασκευή	95	94,78	Έσοδα της νήσου	Αύγουστος 1891	1891-1892 (δεν αναφέρεται μήνας)	
65.	1/4/1891-31/3/1892	Νέο κτίριο τελωνείου στην Αμμόχωστο	Κατασκευή	40	39,86	Έσοδα της νήσου	Νοέμβριος 1891	1891-1892 (δεν αναφέρεται μήνας)	
66.	1/4/1891-31/3/1892	Διαγώνιος σιδερένιος συνδετήρας στην αποβάθρα Λεμεσού	Επιδιορθώσεις	340	130,40	Έσοδα της νήσου	Αύγουστος 1891	1891-1892 (δεν αναφέρεται μήνας)	
67.	1/4/189	Αμαξίδιο για την	Κατασκευή	54	51,94	Έσοδα της	Δεκεμβριος	1891-	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

	1-31/3/1892	αποβάθρα Λεμεσού				νήσου	1891	1892 (δεν αναφέρεται μήνας)	
68.	1/4/1891-31/3/1892	Νέα αποθήκη μέσα στην οποία φυλάγονται όλα τα χρειώδη των μικρών βαρκών της υπηρεσίας του λιμανιού στη Λεμεσό	Κατασκευή	96	96,01	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1892	1892 (δεν αναφέρεται μήνας)	
69.	1/4/1891-31/3/1892	Επιδιορθώσεις στο τελωνείο Πάφου	Επιδιορθώσεις	15	14,96	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1891	1891-1892 (δεν αναφέρεται μήνας)	
70.	1/4/1891-31/3/1892	Φάρος στο Κάβο Γκρέκο	Κατασκευή	1100	1143,26	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1891	1892-1893 (δεν αναφέρεται μήνας)	
71.	1/4/1891-31/3/1892	Κάβο Γάτα- Νέα περιστρεφόμενη συσκευή φωτός	Επιδιορθώσεις	80	79,61	Έσοδα της νήσου	Οκτώβριος 1891	1891-1892 (δεν αναφέρεται μήνας)	
72.	1/4/1892-31/3/1893	Φάρος στο Κάβο Γκρέκο- Έπιπλα	Κατασκευή	6	6,11	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1892	1892-1893 (δεν αναφέρεται μήνας)	
73.	1/4/1892-31/3/1893	Βελτιώσεις στην είσοδο του εσωτερικού λιμανιού της Αμμοχώστου	Επιδιορθώσεις	100	84,28	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1892	1892-1893 (δεν αναφέρετ	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

								αι μήνας)	
74.	1/4/1892-31/3/1893	Σταθμός Καραντίνας στη Δεκέλεια	Επιδιορθώσεις	30	27,63	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1892	1892-1893 (δεν αναφέρεται μήνας)	
75.	1/4/1892-31/3/1893	Ανύψωση αποβάθρας στο Γαστρούλλι	Κατασκευή	40	37,64	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1892	1892-1893 (δεν αναφέρεται μήνας)	
76.	1/4/1892-31/3/1893	Κατωφερής σχάρα πάνω στην οποία σύρουν τη βάρκα στη Λάρνακα	Κατασκευή	30	34,69	Έσοδα της νήσου	Οκτώβριος 1892	1892-1893 (δεν αναφέρεται μήνας)	
77.	1/4/1892-31/3/1893	Φάρος στο Ακρωτήρι Κάβο Γάτα- Βάψιμο και επιδιορθώσεις	Επιδιορθώσεις	55	55,36	Έσοδα της νήσου	Νοέμβριος 1892	1892-1893 (δεν αναφέρεται μήνας)	
78.	1/4/1892-31/3/1893	Αγορά γης στο λιμάνι Πάφου	Κατασκευή	20	20,00	Έσοδα της νήσου	Δεν αναφέρεται		
79.	1/4/1892-31/3/1893	Σιδερένια προβλήτα Πάφου-Ανανέωση ξύλινων τμημάτων	Επιδιορθώσεις	145	116,03	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1892	1892-1893 (δεν αναφέρεται μήνας)	
80.	1/4/1893-31/3/1894	Πέτρινη προβλήτα) στην Αμμόχωστο με βαρούλκα, πλωτό γερανό κ.ά	Επιδιορθώσεις	20	15,97	Έσοδα της νήσου	Αύγουστος 1893	1893-1894 (δεν αναφέρετ	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

								αι μήνας)	
81.	1/4/1893-31/3/1894	Επιδιορθώσεις στην αποθήκη τελωνείου στη Λεμεσό - ανανεώθηκαν τα πλακάκια	Επιδιορθώσεις	40	36,23	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1893	1893-1894 (δεν αναφέρεται μήνας)	
82.	1/4/1894-31/3/1895	Λιμάνι Κερύνειας	Επιδιορθώσεις	60	35,10	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1894	1894-1895 (δεν αναφέρεται μήνας)	
83.	1/4/1894-31/3/1895	Επέκταση σκάλας αποβίβασης στο Γαστρούλλι	Επέκταση	35	24,69	Έσοδα της νήσου	Αύγουστος 1894	1894-1895 (δεν αναφέρεται μήνας)	
84.	1/4/1894-31/3/1895	Σιδερένιος λιμενοβραχίονας Λάρνακας	Κατασκευή	10	9,77	Έσοδα της νήσου	Δεκέμβρης 1894	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστος
85.	1/4/1894-31/3/1895	Σκάλες αποβίβασης στην αποβάθρα Λεμεσού	Επιδιορθώσεις	50	30,38	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1894	1894-1895 (δεν αναφέρεται μήνας)	
86.	1/4/1895-	Λιμάνι Κερύνειας - Κινητή προβλήτα	Κατασκευή	15	14,27	Έσοδα της νήσου	Οκτώβριος 1895	1895-1896	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

	31/3/1896							(δεν αναφέρεται μήνας)	
87.	1/4/1895-31/3/1896	Επιπλέον αποθήκη στο τελωνείο Λάρνακας	Κατασκευή	117	130,02	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1895	1895-1896 (δεν αναφέρεται μήνας)	
88.	1/4/1895-31/3/1896	Σιδερένιος λιμενοβραχίονας Λάρνακας	Κατασκευή	2	2,94	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1895	1895-1896 (δεν αναφέρεται μήνας)	
89.	1/4/1895-31/3/1896	Τρία ζεύγη τροχών για αμαξίδια στην αποβάθρα Λεμεσού	Επιδιορθώσεις	13	12,71	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1895	1895-1896 (δεν αναφέρεται μήνας)	
90.	1/4/1896-31/3/1897	Επιδιορθώσεις στον παράκτιο κρηπιδότοιχο και στην προβλήτα στο λιμάνι Αμμοχώστου	Επιδιορθώσεις	35	25,88	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1896	1896-1897 (δεν αναφέρεται μήνας)	
91.	1/4/1896-31/3/1897	Αποθήκες τελωνείου στην Αμμόχωστο	Κατασκευή	40	44,41	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1896	1896-1897 (δεν αναφέρεται μήνας)	
92.	1/4/1897-31/3/1898	Σιδερένιο υπόστεγο στο κτίριο του τελωνείου της Λάρνακας	Αγορά και ανέγερση	307	297,12	Έσοδα της νήσου	Φεβρουάριος 1898	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

									τελικό κόστος
93.	1/4/1897-31/3/1898	Επέκταση παράκτιου κρηπιδότοιχου στη Λάρνακα	Κατασκευή	80	110,04	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1897	1897-1898 (δεν αναφέρεται μήνας)	
94.	1/4/1897-31/3/1898	Σιδερένια προβλήτα στην Αμμόχωστο	Αγορά και ναύλος μεταφοράς	480	376,92	Έσοδα της νήσου	Δεν αναφέρεται	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστος
95.	1/4/1897-31/3/1898	Ξύλινη προβλήτα στο Ζύγι	Επιδιορθώσεις	20	8,90	Έσοδα της νήσου	Φεβρουάριος 1898	1898 (δεν αναφέρεται μήνας)	
96.	1/4/1897-31/3/1898	Βυθομετρήσεις στο λιμάνι Αμμοχώστου	Βυθομετρήσεις	9	12,94	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1897	1897-1898 (δεν αναφέρεται μήνας)	
97.	1/4/1897-31/3/1898	Σιδερένια προβλήτα στο Λατσί	Αφαίρεση και Επιδιορθώσεις	90	106,38	Έσοδα της νήσου	Ιούλιος 1897	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

									βρεθεί τελικό κόστος
98.	1/4/1898-31/3/1899	Νέα σκάλα αποβίβασης στην αποβάθρα Λάρνακας	Ανέγερση	88	82,26	Έσοδα της νήσου	Αύγουστος 1898	1898-1899 (δεν αναφέρεται μήνας)	
99.	1/4/1898-31/3/1899	Υπόστεγο στο κτίριο τελωνείου στη Λεμεσό	Κατασκευή	307	279,95	Έσοδα της νήσου	Φεβρουάριος 1899	1899 (δεν αναφέρεται μήνας)	
100	1/4/1898-31/3/1899	Υπόστεγο στο κτίριο τελωνείου στη Λάρνακα	Προς ολοκλήρωση		133,72	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1898	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστος
101	1/4/1898-31/3/1899	Λιμάνι Αμμοχώστου	Προκαταρτικά έξοδα	1200	1251,03	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1898	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελ

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

									ικό κό στο ς
102	1/4/1898-31/3/1899	Παρατηρήσεις στο λιμάνι Λάρνακας	Παρατηρήσεις	70	42,69	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1898	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κό στο ς
103	1/4/1899-31/3/1900	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	100	100,44	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1899	1899-1900 (δεν αναφέρεται μήνας)	
104	1/4/1899-31/3/1900	Νέο κτίριο τελωνείου στην Λεμεσό	Κατασκευή	350	354,32	Έσοδα της νήσου	Ιούλιος 1899	1899-1900 (δεν αναφέρεται μήνας)	
105	1/4/1899-31/3/1900	Νέο κτίριο τελωνείου στην Πάφο	Κατασκευή	220	269,63	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1899	1899-1900 (δεν αναφέρεται μήνας)	
106	1/4/1899-31/3/1900	Βελτιώσεις στο λιμάνι Κερύνειας	Επιδιορθώσεις	50	47,61	Έσοδα της νήσου	Αύγουστος 1899	1899-1900 (δεν αναφέρετ	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

								αι μήνας)	
107	1/4/1899-31/3/1900	Βελτιώσεις στην αποβάθρα Λεμεσού	Επιδιορθώσεις	200	198,44	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1899	1899-1900 (δεν αναφέρεται μήνας)	
108	1/4/1899-31/3/1900	Επιδιορθώσεις στην προβλήτα Λάρνακας	Επιδιορθώσεις	75	37,55	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1899	1899-1900 (δεν αναφέρεται μήνας)	
109	1/4/1899-31/3/1900	Νέος φάρος στο Ακρωτήρι Κάβο Γάτα	Κατασκευή	145	161,68	Έσοδα της νήσου	Ιούλιος 1899	1899-1900 (δεν αναφέρεται μήνας)	
110	1/4/1900-31/3/1901	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	100	84,33	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1900	1900-1901 (δεν αναφέρεται μήνας)	
111	1/4/1900-31/3/1901	Μόλος στο λιμάνι Κερύνειας	Επιδιορθώσεις	150	128,04	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1900	1900-1901 (δεν αναφέρεται μήνας)	
112	1/4/1900-31/3/1901	Ακρωτήρι Γάτα- Νέος Πύργος για φως	Επιδιορθώσεις	337	336,33	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1901	1901 (δεν αναφέρεται μήνας)	
113	1/4/1900-31/3/1901	Επέκταση στην προβλήτα στο Ζύγι	Επέκταση	70	81,73	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1900	1900-1901 (δεν αναφέρετ	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

								αι μήνας)	
114	1/4/1901-31/3/1902	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	98	90,12	Έσοδα της νήσου	Ιούλιος 1901	1901-1902 (δεν αναφέρεται μήνας)	
115	1/4/1901-31/3/1902	Φάρος στο Ακρωτήρι Κίτι-Νέος Πύργος	Επιδιορθώσεις	120	117,63	Έσοδα της νήσου	Ιούλιος 1901	1901-1902 (δεν αναφέρεται μήνας)	
116	1/4/1902-31/3/1903	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	100	68,20	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1902	1902-1903 (δεν αναφέρεται μήνας)	
117	1/4/1903-31/3/1904	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	64	71,88	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1903	1903-1904 (δεν αναφέρεται μήνας)	
118	1/4/1904-31/3/1905	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	75	73,97	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1904	1904-1905 (δεν αναφέρεται μήνας)	
119	1/4/1905-31/3/1906	Λιμάνι Αμμοχώστου	Βελτιωτικά έργα	127000	126531,00	Δάνειο από Μεγάλη Βρετανία	Απρίλιος 1903	1907-1908 (δεν αναφέρεται μήνας)	
120	1/4/1905-31/3/19	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	139	133,76	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1905	1905-1906 (δεν	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

	06							αναφέρεται μήνας)	
121	1/4/1905-31/3/1906	Λιμάνι Πάφου	Δοκιμαστικές γεωτρήσεις	69	68,72	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1905	1905-1906 (δεν αναφέρεται μήνας)	
122	1/4/1906-31/3/1907	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	130	117,04	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1906	1906-1907 (δεν αναφέρεται μήνας)	
123	1/4/1906-31/3/1907	Υπόστεγο τελωνείου στη Λεμεσό	Επέκταση	408	407,48	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1906	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστος
124	1/4/1906-31/3/1907	Λοιμοκαθαρτήριο για τα υλικά του βυρσοδεψείου στη Λάρνακα	Κατασκευή	200	199,56	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1906	1906-1907 (δεν αναφέρεται μήνας)	
125	1/4/1907-31/3/1908	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	130	137,18	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1907	1907-1908 (δεν αναφέρεται μήνας)	
126	1/4/190	Φάρος στο Κάβο	Αλλαγές	37	38,37	Έσοδα της	Ιούλιος 1907	1907-	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

	7-31/3/1908	Γκρέκο				νήσου		1908 (δεν αναφέρεται μήνας)	
127	1/4/1907-31/3/1908	Επιδιόρθωση αλυσίδας στον λιμενοβραχίονα στη Λεμεσό	Επιδιορθώσεις	5	7,68	Έσοδα της νήσου	Νοέμβριος 1907	1907-1908 (δεν αναφέρεται μήνας)	
128	1/4/1907-31/3/1908	Προβλήτα στο Μπογάζι	Μηχανήματα	100	92,83	Έσοδα της νήσου	Αύγουστος 1907	1907-1908 (δεν αναφέρεται μήνας)	
129	1/4/1907-31/3/1908	Σημαδούρες στη Λεμεσό	Αγορά και επιδιόρθωση	300	300,42	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1907	1907-1908 (δεν αναφέρεται μήνας)	
130	1/4/1907-31/3/1908	Προβλήτα στο Λατσί	Μηχανήματα και γεωτρύπανο	100	83,92	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1908	1908 (δεν αναφέρεται μήνας)	
131	1/4/1907-31/3/1908	Επιδιορθώσεις στο λιμάνι Λάρνακας (επέκταση αποβάθρας και κυματοθραύστη)	Βελτιώσεις	26000	26762,28	Έσοδα της νήσου	Μάρτιος 1908	1910-1911 (δεν αναφέρεται μήνας)	
132	1/4/1908-31/3/1909	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	200	185,36	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1908	1908-1909 (δεν αναφέρεται μήνας)	
133	1/4/190	Παράκτιος	Επιδιορθώσ	10	8,69	Έσοδα της	Ιούνιος 1908	1908-	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

	8-31/3/1909	κρηπιδότοιχος στο Καραβοστάσι	εις			νήσου		1909 (δεν αναφέρεται μήνας)	
134	1/4/1908-31/3/1909	Κουζίνα και βεράντα στο κτίριο τελωνείου στο Ζύγι	Κατασκευή	40	53,21	Έσοδα της νήσου	Ιούλιος 1908	1908-1909 (δεν αναφέρεται μήνας)	
135	1/4/1908-31/3/1909	Κρηπιδότοιχος στο Ζύγι	Κατασκευή	24	24,00	Έσοδα της νήσου	Δεκέμβριος 1908	1908-1909 (δεν αναφέρεται μήνας)	
136	1/4/1908-31/3/1909	Λιμάνι Πάφου	Επιδιορθώσεις και βυθοκόρηση	3500	3498,17	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1908	1910-1911 (δεν αναφέρεται μήνας)	
137	1/4/1908-31/3/1909	Επιπρόσθετες διευκολύνσεις στο τελωνείο Λάρνακας	Προσθήκες	450	444,62	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1908	1909-1910 (δεν αναφέρεται μήνας)	
138	1/4/1909-31/3/1910	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	200	166,07	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1909	1909-1910 (δεν αναφέρεται μήνας)	
139	1/4/1909-31/3/1910	Συντήρηση λιμανιού Αμμοχώστου	Συντήρηση	200	192,68	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1909	1909-1910 (δεν αναφέρεται μήνας)	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

140	1/4/1909-31/3/1910	Επιδιόρθωση κινητής προβλήτας στο λιμάνι Κερύνειας	Επιδιορθώσεις	3	1,22	Έσοδα της νήσου	Δεκέμβριος 1909	1909-1910 (δεν αναφέρεται μήνας)	
141	1/4/1909-31/3/1910	Κτίριο τελωνείου στο Τρίκωμο	Κατασκευή	300	306,22	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1909	1909-1910 (δεν αναφέρεται μήνας)	
142	1/4/1909-31/3/1910	Επιδιορθώσεις στις σημαδούρες της Λεμεσού	Επιδιορθώσεις	3	1,71	Έσοδα της νήσου	Μάρτιος 1910	1910 (δεν αναφέρεται μήνας)	
143	1/4/1910-31/3/1911	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	260	261,49	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1910	1910-1911 (δεν αναφέρεται μήνας)	
144	1/4/1910-31/3/1911	Συντήρηση λιμανιού Αμμοχώστου	Συντήρηση	200	175,23	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1910	1910-1911 (δεν αναφέρεται μήνας)	
145	1/4/1910-31/3/1911	Τηλέφωνο για το τελωνείο Λάρνακας	Αγορά	10	10,10	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1910	1910-1911 (δεν αναφέρεται μήνας)	
146	1/4/1910-31/3/1911	Βυθομετρήσεις στο λιμάνι Κερύνειας	Βυθομετρήσεις	30	14,69	Έσοδα της νήσου	Οκτώβριος 1910	1910-1911 (δεν αναφέρεται μήνας)	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

147	1/4/1910-31/3/1911	Προβλήτα λοιμοκαθαρτηρίου στη Λάρνακα	Επέκταση	515	473,22	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1910	1910-1911 (δεν αναφέρεται μήνας)	
148	1/4/1910-31/3/1911	Αποβάθρα στη Λεμεσό	Επιδιόρθωση ξύλινου	1000	945,61	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1910	1910-1911 (δεν αναφέρεται μήνας)	
149	1/4/1910-31/3/1911	Προβλήτα πάνω σε σιδερένιους πασσάλους στις Χελώνες	Ανέγερση	80	63,77	Έσοδα της νήσου	Νοέμβριος 1910	1910-1911 (δεν αναφέρεται μήνας)	
150	1/4/1910-31/3/1911	Προβλήτα πάνω σε σιδερένιους πασσάλους στο Πισσούρι	Ανέγερση	70	60,28	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1910	1910-1911 (δεν αναφέρεται μήνας)	
151	1/4/1910-31/3/1911	Νέα αποθήκη στο τελωνείο Λεμεσού	Κατασκευή	600	514,92	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1910	1910-1911 (δεν αναφέρεται μήνας)	
152	1/4/1910-31/3/1911	Καλύβες για Ακτοφύλακες	Κατασκευή	630	630,00	Έσοδα της νήσου	Αύγουστος 1910	1910-1911 (δεν αναφέρεται μήνας)	
153	1/4/1910-31/3/1911	Δύο νέα δωμάτια και κουζίνα στο τελωνείο στο Πισσούρι	Κατασκευή	70	70,00	Έσοδα της νήσου	Αύγουστος 1910	1910-1911 (δεν αναφέρετ	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

								αι μήνας)	
154	1/4/1910-31/3/1911	Γραφείο και υπόστεγο για τον υπεύθυνο αποβάθρας στη Λάρνακα	Κατασκευή	70	56,62	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1910	1910-1911 (δεν αναφέρεται μήνας)	
155	1/4/1910-31/3/1911	Βελτιώσεις στο λοιμοκαθαρτήριο Λάρνακας	Κατασκευή	90	89,47	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1910	1910-1911 (δεν αναφέρεται μήνας)	
156	1/4/1910-31/3/1911	Κτίριο τελωνείου στο Μπογάζι. Κουζίνα κ.ά	Κατασκευή	100	77,24	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1910	1910-1911 (δεν αναφέρεται μήνας)	
157	1/4/1911-31/3/1912	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	260	221,86	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1911	1911-1912 (δεν αναφέρεται μήνας)	
158	1/4/1911-31/3/1912	Συντήρηση λιμανιού Αμμοχώστου	Συντήρηση	200	197,54	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1911	1911-1912 (δεν αναφέρεται μήνας)	
159	1/4/1911-31/3/1912	Λιμάνι Πάφου	Ανανέωση μηχανικού εξοπλισμού	11	11,41	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1911	1911-1912 (δεν αναφέρεται μήνας)	
160	1/4/1911-31/3/19	Νέος λιμενοβραχίονας έξω από την αποθήκη μέσα στην οποία	Επιδιορθώσεις	42	35,77	Έσοδα της νήσου	Δεκέμβριος 1911	1911-1912 (δεν	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

	12	φυλάγονται όλα τα χρειώδη των μικρών βαρκών της υπηρεσίας του λιμανιού στη Λάρνακα						αναφέρεται μήνας)	
161	1/4/1911-31/3/1912	Υπόστεγο τελωνείου στη Λεμεσό	Αντικατάσταση κατεστραμμένης σιδηροτροχιάς	37	36,65	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1912	1912 (δεν αναφέρεται μήνας)	
162	1/4/1911-31/3/1912	Αποβάθρα Λάρνακας	Επιδιόρθωση ξύλινου δαπέδου	800	698,06	Έσοδα της νήσου	Αύγουστος 1911	1911-1912 (δεν αναφέρεται μήνας)	
163	1/4/1911-31/3/1912	Λιμάνι Κερύνειας	Βελτίωση, αγορά γης	150	27,65	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1912	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστος
164	1/4/1912-31/3/1913	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	300	294,23	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1912	1912-1913 (δεν αναφέρεται μήνας)	
165	1/4/1912-	Συντήρηση λιμανιού Αμμοχώστου	Συντήρηση	200	197,44	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1912	1912-1913	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

	31/3/1913							(δεν αναφέρεται μήνας)	
166	1/4/1912-31/3/1913	Παρατηρήσεις για το λιμάνι Λεμεσού	Παρατηρήσεις		3,91	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1912	1912-1913 (δεν αναφέρεται μήνας)	
167	1/4/1912-31/3/1913	Προαύλιο Τελωνείου Λάρνακας	Μεταλλικές κατασκευές θωρακίσεων		4,97	Έσοδα της νήσου	Φεβρουάριος 1913	1913 (δεν αναφέρεται μήνας)	
168	1/4/1912-31/3/1913	Αποθήκες τελωνείου στη Λεμεσό	Κατασκευή	335	334,78	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1912	1912-1913 (δεν αναφέρεται μήνας)	
169	1/4/1912-31/3/1913	Φάρος στις Κλείδες	Κατασκευή	1500	566,66	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1913	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστος
170	1/4/1912-31/3/1913	Κτίρια τελωνείου στη Λάρνακα	Κατασκευή	600	586,17	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1912	1913-1914 (δεν αναφέρεται μήνας)	
171	1/4/191	Λιμάνι Κερύνειας	Βελτιώσεις	1900	1898,49	Έσοδα της	Ιανουάριος	1913-	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

	2-31/3/1913					νήσου	1912	1914 (δεν αναφέρεται μήνας)	
172	1/4/1912-31/3/1913	Προβλήτα στη Λεμεσό	Κατασκευή	1300	913,13	Έσοδα της νήσου	Φεβρουάριος 1913	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστος
173	1/4/1913-31/3/1914	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	300	226,94	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1913	1913-1914 (δεν αναφέρεται μήνας)	
174	1/4/1913-31/3/1914	Συντήρηση λιμανιού Αμμοχώστου	Συντήρηση	200	178,86	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1913	1913-1914 (δεν αναφέρεται μήνας)	
175	1/4/1913-31/3/1914	Αποθήκη άλατος στο Μπογάζι-Βελτίωση προβλήτας	Βελτιώσεις	355	344,86	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1913	1913-1914 (δεν αναφέρεται μήνας)	
176	1/4/1913-31/3/1914	Υπόστεγα τελωνείου Λεμεσού. Τοποθέτηση σκυροδέματος	Επιδιορθώσεις		46,61	Έσοδα της νήσου	Ιούλιος 1913	1913-1914 (δεν αναφέρετ	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

								αι μήνας)	
177	1/4/1913-31/3/1914	Ανανέωση χαμηλών προστατευτικών στην αποβάθρα Λεμεσού	Ανανέωση	365	334,24	Έσοδα της νήσου	Ιούλιος 1913	1913-1914 (δεν αναφέρεται μήνας)	
178	1/4/1913-31/3/1914	Κτίριο τελωνείου στην Κερύνεια	Κατασκευή	300	290,03	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1913	1914-1915 (δεν αναφέρεται μήνας)	
179	1/4/1913-31/3/1914	Φάροι στο νησί Κλείδες	Κατασκευή	1300	1227,33	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1913	1913-1914 (δεν αναφέρεται μήνας)	
180	1/4/1913-31/3/1914	Τελωνείο Λεμεσού	Επιδιορθώσεις	18000	19734,66	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1913	1915-1916 (δεν αναφέρεται μήνας)	
181	1/4/1913-31/3/1914	Προτεινόμενος κυμματοθραύστης στη Λεμεσό	Χρεώσεις Βρετανικής κυβέρνησης		17,57	Έσοδα της νήσου	Οκτώβριος 1913	1913-1914 (δεν αναφέρεται μήνας)	
182	1/4/1913-31/3/1914	Προβλήτα στην Αυδήμου	Κατασκευή	170	169,38	Έσοδα της νήσου	Νοέμβριος 1913	1913-1914 (δεν αναφέρεται μήνας)	
183	1/4/1914-31/3/19	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	300	264,65	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1914	1914-1915 (δεν	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

	15							αναφέρεται μήνας)	
184	1/4/1914-31/3/1915	Καλύβες για Ακτοφύλακες στα Λιβερά	Επιδιορθώσεις	22	22,08	Έσοδα της νήσου	Ιούλιος 1914	1914-1915 (δεν αναφέρεται μήνας)	
185	1/4/1914-31/3/1915	Συντήρηση λιμανιού Αμμοχώστου	Συντήρηση	200	201,70	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1914	1914-1915 (δεν αναφέρεται μήνας)	
186	1/4/1914-31/3/1915	Λοιμοκαθαρτήριο Λάρνακας	Κατασκευή	200	184,09	Έσοδα της νήσου	Αύγουστος 1914	1914-1915 (δεν αναφέρεται μήνας)	
187	1/4/1914-31/3/1915	Βυθομετρήσεις στο λιμάνι Κερύνειας	Επιδιορθώσεις	0	0,48	Έσοδα της νήσου	Οκτώβριος 1914	1914-1915 (δεν αναφέρεται μήνας)	
188	1/4/1915-31/3/1916	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	300	202,84	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1915	1915-1916 (δεν αναφέρεται μήνας)	
189	1/4/1915-31/3/1916	Συντήρηση λιμανιού Αμμοχώστου	Συντήρηση	200	199,82	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1915	1915-1916 (δεν αναφέρεται μήνας)	
190	1/4/1915-	Προβλήτα στην Ακανθού	Κατασκευή	120	118,36	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1915	1915-1916	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

	31/3/1916							(δεν αναφέρεται μήνας)	
191	1/4/1915-31/3/1916	Προβλήτα στον Πύργο	Κατασκευή	100	99,71	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1915	1915-1916 (δεν αναφέρεται μήνας)	
192	1/4/1915-31/3/1916	Υπόστεγο τελωνείου Λάρνακας	Επέκταση	50	49,82	Έσοδα της νήσου	Σεπτέμβριος 1915	1915-1916 (δεν αναφέρεται μήνας)	
193	1/4/1915-31/3/1916	Λοιμοκαθαρτήριο Λάρνακας	Προσθήκες	200	161,42	Έσοδα της νήσου	Οκτώβριος 1915	1915-1916 (δεν αναφέρεται μήνας)	
194	1/4/1916-31/3/1917	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	300	296,75	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1916	1916-1917 (δεν αναφέρεται μήνας)	
195	1/4/1916-31/3/1917	Συντήρηση λιμανιού Αμμοχώστου	Συντήρηση	200	196,09	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1916	1916-1917 (δεν αναφέρεται μήνας)	
196	1/4/1916-31/3/1917	Τοίχος λοιμοκαθαρτηρίου στη Λάρνακα	Κατασκευή	70	69,77	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1916	1916-1917 (δεν αναφέρεται μήνας)	
197	1/4/191	Επέκταση παράκτιου	Επέκταση	190	188,93	Έσοδα της	Ιούνιοε 1916	1916-	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

	6-31/3/1917	κρηπιδότοιχου στη Λεμεσό				νήσου		1917 (δεν αναφέρεται μήνας)	
198	1/4/1917-31/3/1918	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	360	260,66	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1917	1917-1918 (δεν αναφέρεται μήνας)	
199	1/4/1917-31/3/1918	Συντήρηση λιμανιού Αμμοχώστου	Συντήρηση	200	246,23	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1917	1917-1918 (δεν αναφέρεται μήνας)	
200	1/4/1917-31/3/1918	Λοιμοκαθαρτήριο Λάρνακας, ολοκλήρωση στέγης	Κατασκευή	130	111,90	Έσοδα της νήσου	Ιούνιος 1917	1917-1918 (δεν αναφέρεται μήνας)	
201	1/4/1917-31/3/1918	Επιπλέον αποχωρητήρια στο λιμάνι Αμμοχώστου	Κατασκευή	18	11,15	Έσοδα της νήσου	Νοέμβριος 1917	1917-1918 (δεν αναφέρεται μήνας)	
202	1/4/1918-31/3/1919	Συντήρηση λιμανιού Αμμοχώστου	Συντήρηση	350	331,15	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1918	1918-1919 (δεν αναφέρεται μήνας)	
203	1/4/1918-31/3/1919	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	360	237,63	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1918	1918-1919 (δεν αναφέρεται μήνας)	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

204	1/4/1919-31/3/1920	Συντήρηση αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	300	283,79	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1919	1919-1920 (δεν αναφέρεται μήνας)	
205	1/4/1919-31/3/1920	Συντήρηση λιμανιού Αμμοχώστου	Συντήρηση	200	200,45	Έσοδα της νήσου	Απρίλιος 1919	1919-1920 (δεν αναφέρεται μήνας)	
206	1920	Συντήρηση λιμανιών , αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	500	304,34	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1920	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστος
207	1920	Βελτιώσεις στο τελωνείο Λεμεσού	Επιδιορθώσεις	608	604,91	Έσοδα της νήσου	Φεβρουάριος 1920	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστος
208	1920	Σταθμός λοιμοκαθαρτηρίου στην	Κατασκευή	280	229,74	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1920	Δεν έχει βρεθεί	Δεν

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

		Κερύνεια							έχει βρεθεί τελικό κόστος
209	1921	Συντήρηση λιμανιών , αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	612	677,83	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1921	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστος
210	1921	Επέκταση και επιδιορθώσεις στο τελωνείο Λάρνακας	Επέκταση	461	112,57	Έσοδα της νήσου	Αύγουστος 1921	1922 (δεν αναφέρεται μήνας)	
211	1921	Υπόστεγο στο τελωνείο Αμμοχώστου	Κατασκευή	150	148,91	Έσοδα της νήσου	Οκτώβριος 1921	1922 (δεν αναφέρεται μήνας)	
212	1921	Σταθμός λοιμοκαθαρτηρίου στην Κερύνεια	Κατασκευή	40	39,85	Έσοδα της νήσου	Ιούλιος 1921	1921 (δεν αναφέρεται μήνας)	
213	1921	Προβλήτα στην Κώμα του Γιαλού	Κατασκευή	550	547,49	Έσοδα της νήσου	Μάιος 1921	1921 (δεν	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

								αναφέρεται μήνας)	
214	1922	Συντήρηση λιμανιών, αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	670	659,69	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1922	1922 (δεν αναφέρεται μήνας)	
215	1923	Συντήρηση λιμανιών , αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	918	916,72	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1923	1923 (δεν αναφέρεται μήνας)	
216	1924	Συντήρηση λιμανιών , αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	650	577,47	Έσοδα της νήσου	Ιανουάριος 1924	1924 (δεν αναφέρεται μήνας)	
217	1925	Συντήρηση λιμανιών , αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	770	730,77	Έσοδα της αποικίας	Ιανουάριος 1925	1925 (δεν αναφέρεται μήνας)	
218	1926	Συντήρηση λιμανιών , αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	970	934,13	Έσοδα της αποικίας	Ιανουάριος 1926	1926 (δεν αναφέρεται μήνας)	
219	1927	Συντήρηση λιμανιών , αποβαθρών και προβλητών στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	1100	1075,43	Έσοδα της αποικίας	Ιανουάριος 1927	1927 (δεν αναφέρεται μήνας)	
220	1927	Βελτιώσεις στο υπόστεγο του τελωνείου της Αμμοχώστου	Κατασκευή	200	196,81	Έσοδα της αποικίας	Σεπτέμβριος 1927	1927 (δεν αναφέρεται μήνας)	
221	1928	Λιμάνια , αποβάθρες και προβλήτες στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	1231	1100,16	Έσοδα της αποικίας	Ιανουάριος 1928	1928 (δεν αναφέρεται μήνας)	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

222	1928	Βυθοκόρηση λιμανιού Λάρνακας	Κατασκευή	1000	41,00	Έσοδα της αποικίας	Ιούλιος 1928	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστος
223	1929	Λιμάνια , αποβάθρες και προβλήτες στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	1500	1209,76	Έσοδα της αποικίας	Ιανουάριος 1929	1929 (δεν αναφέρεται μήνας)	
224	1929	Επέκταση υπόστεγου εξαγωγών στη Λάρνακα	Κατασκευή	400	399,11	Έσοδα της αποικίας	Μάιος 1929	1929 (δεν αναφέρεται μήνας)	
225	1929	Προσθήκες στον σταθμό λοιμοκαθαρτηρίου σε Λάρνακα και Λεμεσό	Κατασκευή	371	307,26	Έσοδα της αποικίας	Μάρτιος 1929	1929 (δεν αναφέρεται μήνας)	
226	1929	Επέκταση μικρής προβλήτας στη Λάρνακα	Κατασκευή	100	66,37	Έσοδα της αποικίας	Μάρτιος 1929	1929 (δεν αναφέρεται μήνας)	
227	1929	Επέκταση προβλήτας Πάφου	Κατασκευή	600	599,20	Έσοδα της αποικίας	Σεπτέμβριος 1929	1929 (δεν αναφέρεται μήνας)	
228	1929	Επέκταση προβλητών σε Αυδήμου και Πισσούρι	Κατασκευή	1100	676,18	Έσοδα της αποικίας	Ιούνιος 1929	1929 (δεν αναφέρετ	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

								αι μήνας)	
229	1929	Περισσότεροι αποθηκευτικοί χώροι στο τελωνείο Αμμοχώστου	Κατασκευή	1118	379,31	Έσοδα της αποικίας	Αύγουστος 1929	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστος
230	1929	Λοιμοκαθαρτήριο για σκύλους στο λιμάνι Λεμεσού	Κατασκευή	88	87,61	Έσοδα της αποικίας	Ιούλιος 1929	1929 (δεν αναφέρεται μήνας)	
231	1929	Βελτίωσης δαπέδου προκυμαίας στην Αμμόχωστο	Κατασκευή	786	767,07	Έσοδα της αποικίας	Ιούλιος 1929	1929 (δεν αναφέρεται μήνας)	
232	1929	Κατασκευή επιπλέον υπόστεγων για τοποθέτηση προϊόντων εξαγωγής και δημιουργία μεγαλύτερου χώρου στην προκυμαία Λεμεσού	Δεν αναφέρεται	3400	1504,61	Έσοδα της αποικίας	Οκτώβριος 1929	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστος
233	1929	Νέες σημαδούρες σε Αμμόχωστο και Λεμεσό	Κατασκευή	240	195,94	Έσοδα της αποικίας	Νοέμβριος 1929	1929 (δεν αναφέρετ	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

								αι μήνας)	
234	1929	Νέα απολύμανση στο σταθμό λοιμοκαθαρτηρίου Λεμεσού	Κατασκευή	600	563,41	Έσοδα της αποικίας	Ιούλιος 1929	1929 (δεν αναφέρεται μήνας)	
235	1930	Λιμάνια , αποβάθρες και προβλήτες στην Κύπρο	Επιδιορθώσεις	1200	928,20	Έσοδα της αποικίας	Ιανουάριος 1930	1930 (δεν αναφέρεται μήνας)	
236	1930	Συντήρηση λιμανιού Αμμοχώστου	Επιδιορθώσεις	400	383,97	Έσοδα της αποικίας	Ιανουάριος 1930	1930 (δεν αναφέρεται μήνας)	
237	1930	Κατασκευή περισσότερων χώρων διαμονής για τους υπαλλήλους τελωνείου Αμμοχώστου	Κατασκευή	989	849,48	Έσοδα της αποικίας	Φεβρουάριος 1930	1930 (δεν αναφέρεται μήνας)	
238	1930	Επέκταση αίθουσας επιβατών και σκάλας αποβίβασης στην αποβάθρα Λεμεσού	Κατασκευή	483	482,81	Έσοδα της αποικίας	Ιούλιος 1930	1930 (δεν αναφέρεται μήνας)	
239	1930	Επιπλέον χώροι στο τελωνείο στο Καραβοστάσι	Κατασκευή	450	443,64	Έσοδα της αποικίας	Ιούλιος 1930	1930 (δεν αναφέρεται μήνας)	
240	1930	Δύο νέοι γερανοί στην αποβάθρα Λεμεσού	Κατασκευή	1400	1279,78	Έσοδα της αποικίας	Ιούλιος 1930	1931 (δεν αναφέρεται μήνας)	
241	1930	Κατασκευή υπόστεγου εξαγωγών και επέκταση προκυμαίας στη Λεμεσό	Κατασκευή	2700	1163,96	Έσοδα της αποικίας	Ιούλιος 1930	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

									βρεθεί τελικό κόστος
242	1930	Βελτιώσεις στο λιμάνι Λάρνακας	Επιδιορθώσεις	5429	4656,26	Έσοδα της αποικίας	Νοέμβριος 1930	1931 (δεν αναφέρεται μήνας)	
243	1930	Βελτιώσεις στο λιμάνι Κερύνειας	Επιδιορθώσεις	3000	1896,83	Έσοδα της αποικίας	Μάιος 1930	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστος
244	1930	Προβλήτα για χαρούπια στη Λεμεσό	Κατασκευή	1020	899,55	Έσοδα της αποικίας	Μάιος 1930	Δεν έχει βρεθεί	Δεν έχει βρεθεί τελικό κόστος
245	1930	Υπόστεγο τελωνείου	Κατασκευή	738	270,18	Έσοδα της	Φεβρουάριος	Δεν έχει	Δε

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

		στην Αμμόχωστο				αποικίας	1930	βρεθεί	ν έχει βρεθεί τελικό κόστος
246	1930	Σταθμός λοιμοκαθαρτηρίου στη Λεμεσό[725]	Κατασκευή	544	459,03	Έσοδα της αποικίας	Ιανουάριος 1930	1930 (δεν αναφέρεται μήνας)	

[725] TNA, FO 421/32, c. 4319, part II, Correspondence relating to the Island of Cyprus, June to December 1879, enclosure in no. 110, Public works commenced or authorized to be commenced on the island of Cyprus up to 1st January 1879.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Πίνακας 2: Αιτήματα για λιμενικά έργα στην Κύπρο, 1878-1927

Έτος κατάθεσης αιτήματος/αιτημάτων	Προέλευση αιτήματος/αιτημάτων	Αίτημα/αιτήματα	Υλοποίηση	Πηγή
Αμμόχωστος				
1892	Από κατοίκους Αμμοχώστου- Βαρωσίων	Βυθοκόρηση και τον καθαρισμό του εσωτερικού λιμανιού	Μερική (καθαρισμός εσωτερικού λιμανιού)	ΚΑΚ, SA1/1622/1892, από κατοίκους Αμμοχώστου-Βαρωσίων προς Πρόεδρο και Μέλη Νομοθετικού Συμβουλίου, 8/20 Μαρτίου 1892
1914	Κάτοικοι Βαρωσίων	Αιτήματα για τη βελτίωση φόρτωσης και εκφόρτωσης των προϊόντων, την τάξη που πρέπει να επιβληθεί κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αυτής για να μην καταστρέφονται τα προϊόντα και τη μείωση των ναύλων	Όχι	*Ελευθερία*, «Αιτήματα των κατοίκων Βαρωσίων. Επιτροπεία ενώπιων του Μ. Αρμοστού», 6/18 Απριλίου 1914
Λάρνακα				
1885-1886	Βρετανοί αξιωματούχοι τελωνείου και δημοσίων έργων	Σιδερένιος λιμενοβραχίονας στη Λάρνακα	Ναι	Αλληλογραφία στο ΚΑΚ, SA1/15/1885
1890, 1899, 1903, 1906	Έμποροι και κάτοικοι της Λάρνακας, βρετανοί αξιωματούχοι τελωνείου και δημοσίων έργων, ναυτιλιακοί πράκτορες ιδιοκτήτες φορτηγίδων και λεμβούχων	Επέκταση της κεντρικής αποβάθρας και των κρηπιδότοιχων στη Λάρνακα. Κατασκευή κυματοθραύστη για να παρέχει ασφάλεια στις φορτηγίδες. Επέκταση της αποβάθρας κοντά στο Κάστρο για να χρησιμοποιείται από μικρά πλοία και για ακτοπλοΐα	Μερική (όλα εκτός από την αποβάθρα κοντά στο Κάστρο)	Αλληλογραφία στους φακέλους ΚΑΚ, SA1/1521/1903, ΚΑΚ, SA1/1179/1906, ΚΑΚ, SA1/1601/1907 και ΚΑΚ, SA1/757/1890, Έμποροι Λάρνακας και Λευκωσίας προς Μέγα Αρμοστή, 10 Μαρτίου 1890. TNA, CO 69/2,

ΜΑΡΙΑ ΜΑΚΑΡΙΟΣ-ΟΥ

				Minutes of the proceedings of the Legislative Council, fourth session of the second Legislative Council, 6 Μαΐου 1890. KAK, SA1/1932/1899, from the Custom House to the Chief Collector regarding improvement of shipping facilities at Larnaca, 24 June 1899. KAK, SA1/1932/1899, from the boat owners and sailors of Larnaca to the High Commissioner, 15 August 1899. KAK, SA1/1932/1899, from the steamship Agents and merchants to the Commissioner of Larnaca, 30 October 1899. KAK, SA1/1932/1899, Note, Larnaca, 27 November 1899. KAK, SA1/1356/1906, από ιδιοκτήτες φορτηγίδων και λεμβούχων Λάρνακας προς Μέγα Αρμοστή και μέλη Νομοθετικού Συμβουλίου, 17

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

				Μαρτίου 1906. *Αλήθεια,* «Η προς τους πράκτορας επιστολή», 27 Ιανουαρίου 1906. *Ελευθερία,* «Επιτροπή Λαρνακέων Ενώπιων του κ. Διοικητού. Τα αιτήματά της», 7/20 Σεπτεμβρίου 1913
1906	Αρχιτελώνης	Προσθήκες στο τελωνείο και κατασκευή τραμ που θα καταλήγει στην αποβάθρα της Λάρνακας	Μερική (προσθήκες στο τελωνείο 1908)	KAK, SA1/720/1906, from the Director of Public Works to the Chief Secretary, 21 February 1906
1913, 1917, 1922	Έμποροι και κάτοικοι της Λάρνακας, βρετανοί αξιωματούχοι τελωνείου και δημοσίων έργων	Επέκταση του κρηπιδότοιχου και κατασκευή νέας προκυμαίας στο λιμάνι της Λάρνακας	Μερική (κατασκευή του κρηπιδότοιχου, 1922)	KAK, SA1/718/1913, from the Mayor of Larnaca to the Commissioner of Larnaca, 2 Μαΐου 1913. KAK, SA1/718/1913, from the Commissioner of Larnaca to the Chief Secretary, 7 May 1913. KAK, SA1/718/1913, from the Mayor of Larnaca to the High Commissioner, 20 September 1915. KAK, SA1/718/1913, από Φίλιο Ζαννέτο προς Αρχιγραμματέα, 18 Απριλίου 1917. KAK, SA1/627/1907/1, from the High Commissioner

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

				of Cyprus to the Secretary of State for the Colonies, 14 March 1922. Αλληλογραφία στο ΚΑΚ, SA1/538/1922
1915, 1917	Έμποροι Λάρνακας και Δήμαρχο Λάρνακας	Βελτίωση των αποθηκών του τελωνείου διότι τα προϊόντα μένουν πάνω στην άμμο έως ότου φορτωθούν στα πλοία. Επέκταση του κρηπιδότοιχου και κατασκευή νέας προκυμαίας για να μην πλημμυρίζει η παραλιακή οδός και τα σπίτια	Ναι	Αλληλογραφία στο φάκελο ΚΑΚ, SA1/718/1913. *Νέον Έθνος,* «Δημαρχείον Λάρνακος», 19/2 Οκτωβρίου 1915
1925	Έμποροι Λάρνακας	Λιμενοβραχίονα στο βορειοανατολικό τμήμα της πόλης	Όχι	Αλληλογραφία στο ΚΑΚ, SA1/1059/1925
1926	Κάτοικοι Λάρνακας	Λιμενικές βελτιώσεις στη Λάρνακα	Όχι	ΚΑΚ, SA1/1601/1907/1, Υπόμνημα των κατοίκων Λάρνακος περί των λιμενικών έργων προς την Αυτού εξοχότητα τον Κυβερνήτην της Κύπρου και προς τα έντιμα μέλη του Νομοθετικού Συμβουλίου, 5 Ιανουαρίου 1926. *Χρόνος,* «Υπόμνημα των κατοίκων Λάρνακος περί των λιμενικών έργων», 8 Ιανουαρίου 1926

ΜΑΡΙΑ ΠΙΑΝΑΣΙΩΤΟΥ

		Λεμεσός		
1883	Βρετανοί αξιωματούχοι τελωνείου και δημοσίων έργων	Κατασκευή αποθηκών για το τελωνείο Λεμεσού	Ναι	TNA, T/10573, from Downing street to the Treasury, 8 June 1883
1885	Βρετανοί αξιωματούχοι τελωνείου και δημοσίων έργων	Κατασκευή σιδερένιων λιμενοβραχιόνων στη Λεμεσό	Ναι	Αλληλογραφία στο φάκελο ΚΑΚ, SA1/15/1885
1885	Αρχιτελώνη	Κατασκευή προβλήτας, επιδιορθώσεις και αλλαγές στο κτίριο του τελωνείου Λεμεσού	Μερική (κατασκευή σιδερένιας προβλήτας 1885)	ΚΑΚ, SA1/77/1885, from the Chief Collector of Customs to the Government Engineer, 18 November 1884
1889, 1899, 1907, 1911, 1925	Έμποροι, ανώτατοι δημοτικοί άρχοντες και βουλευτές Λεμεσού	Κατασκευή σύγχρονου λιμανιού ή έστω επέκταση της αποβάθρας για να υπάρχει ασφάλεια κατά την αποβίβαση των επιβατών και την εκφόρτωση των προϊόντων. Να ενωθεί η Λεμεσός με το Τρόοδος ώστε να μεταφέρονται σιδηροδρομικώς στο λιμάνι τα προϊόντα της ενδοχώρας	Όχι	Αλληλογραφία στο φάκελο ΚΑΚ, SA1/467/1926. *Αλήθεια,* «Διάφορα», 4/16 Μαρτίου 1889. *Αλήθεια*, «Υπόμνημα επιδοθέν υπό της επαρχιακής επιτροπής Λεμησσού εις τον βουλευτήν Sir Albert Rollit», 11 Μαρτίου 1899. *Φωνή της Κύπρου,* «Εν Λεμησσώ», 6/19 Οκτωβρίου 1907 *Αλήθεια,* «Το προς τον Υφυπουργόν Υπόμνημα της πόλεως», 11 Οκτωβρίου 1907.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

				Αλήθεια, «Λιμήν και προκυμαία», 30 Σεπτεμβρίου 1911
1889	Έμποροι Λεμεσού	Τοποθέτηση βαρούλκου	Όχι	*Αλήθεια*, «Διάφορα», 4/16 Μαρτίου 1889
1893	Βουλευτές Λεμεσού	Κατασκευή σιδερένιων λιμενοβραχιόνων	Όχι	TNA, CO 69/7, Minutes of Proceedings of the Legislation Council. Second Session of the Third Legislation Council, 10 May 1893
1900	Βρετανική κυβέρνηση Κύπρου	Κατασκευή κρηπιδότοιχου στην προκυμαία της Λεμεσού και την κατασκευή λιμενοβραχίονα	Όχι	ΚΑΚ, SA1/1662/1911, Memorandum (χωρίς ημερομηνία, χωρίς υπογραφή)
1902	Αρχιτελώνης	Κατασκευή προβλήτας, επιδιόρθωση του ξύλινου δαπέδου προκυμαίας, επέκταση της κεντρικής αποβάθρας Λεμεσού	Όχι	ΚΑΚ, SA1/1662/1911, Memorandum (χωρίς ημερομηνία, χωρίς υπογραφή)
1911, 1912, 1913	Δήμος, βουλευτές και οικονομικοί παράγοντες της Λεμεσού	Βελτίωση των λιμενικών υπηρεσιών φόρτωσης και εκφόρτωσης, κατασκευή προκυμαίας, κατασκευή δύο αποβαθρών σε διάφορα σημεία (για διευκόλυνση της φόρτωσης και εκφόρτωσης), βελτίωση και αύξηση των αποθηκών του τελωνείου, κατασκευή κυματοθραύστη, επέκταση της αποβάθρας κατά διακόσια με τρακόσια πόδια	Όχι	ΚΑΚ, SA1/1662/1911, από Δήμαρχον Λεμεσού προς τον Αρχιγραμματέαν της Κυβερνήσεως, 5 Δεκεμβρίου 1911. ΚΑΚ, SA1/1662/1911, from Spriro Araouzo to the Chief Secretary, 19 January 1912. ΚΑΚ, SA1/1662/1911, from the Chief Collector of Customs to the Chief Secretary, 17 October 1912. ΚΑΚ,

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

				SA1/1662/1911, από Εμπόρους Λεμεσού προς το Μέγα Αρμοστή, 5 Φεβρουαρίου 1913. *Αλήθεια*, «Λιμήν και προκυμαία», 30 Σεπτεμβρίου 1911. *Αλήθεια*, «Ο Λόγος του κ. Κυριακίδου», 26 Απριλίου 1912
1914	Έμποροι Λεμεσού	Τοποθέτηση γερανού σε προβλήτα Λεμεσού	Όχι	KAK, SA1/1662/1911, from the merchants of Limassol, 13 May 1914
1914	Δήμος Λεμεσού	Δανειοδότηση £2.000 από την κυβέρνηση για την επέκταση του κρηπιδότοιχου της προκυμαίας Λεμεσού	Όχι	Αλληλογραφία στο φάκελο KAK, SA1/1175/1914
1915	Δήμος Λεμεσού	Δανειοδότηση £1.700 από την κυβέρνηση για την επέκταση του κρηπιδότοιχου της προκυμαίας Λεμεσού	Όχι	Αλληλογραφία στο φάκελο KAK, SA1/1175/1914
1923	Έμποροι Λεμεσού	Επιδιόρθωση του νεωλκείου Λεμεσού	Όχι	Αλληλογραφία στο φάκελο KAK, SA1/1445/1923
1925	Αντιπρόσωποι συλλόγου Ένωσις	Βελτίωση λιμενικών εγκαταστάσεων για τη διευκόλυνση της φόρτωσης και εκφόρτωσης στο λιμάνι Λεμεσού	Όχι	KAK, SA1/1662/1911, from the representatives of Enosis club to the Governor of Cyprus, 9 December 1925
Κερύνεια				
1882	Αντιπροσωπεία των κατοίκων Κερύνειας	Βελτιωτικά έργα στην Κερύνεια για να σταματήσουν τα ναυάγια	Ναι	*Cyprus Annual Report for 1886*, London 1887,

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΓΙΩΤΟΥ

				σ. 34. Προσωπικό Αρχείο Πέτρου Αυγουστή, Coode and Partners in Cyprus, 1885-1985. *Αλήθεια*, «Συνεδρίασις ΙΒ΄», 6/18 Απριλίου 1885. *Αλήθεια*, «Νομοθετικού Συμβουλίου Περίοδος Α΄ Σύνοδος, Γ΄ συνεδρίασις, ΙΒ», 13/25 Απριλίου 1885
1899, 1907, 1908	Κάτοικοι Κερύνειας	Βελτιώσεις στο λιμάνι Κερύνειας και κατάλληλες αποθήκες τελωνείου	Όχι	TNA, CO 69/12, 1899, third session of the fourth Legislative Council, 15 May 1899. KAK, SA1/627/1907/1, Ψήφισμα εν Κυρηνεία, 2/15 Φεβρουαρίου 1907. KAK, SA1/627/1907/1, Diary of Commissioner Kyrenia under date 15 February 1907. KAK, SA1/627/1907/1, from the Commissioner of Kyrenia to the Chief Secretary, 24 February 1908
1903	Κάτοικοι Κερύνειας	Κατασκευή αποβάθρας στην Κερύνεια		*Κύπριος*, «Εκ Κυρηνείας. Διάφορα νέα», 14 Ιουνίου 1903
1908	Δήμος Κερύνειας	Δανειοδότηση £10.000 από τη βρετανική κυβέρνηση στο νησί για	Όχι	KAK, SA1/627/1907/1, from the office of the

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

		υλοποίηση λιμενικών έργων στην Κερύνεια		Commissioner of Kyrenia to the Chief Secretary, 24 February 1908
1910	Ιδιοκτήτες και μέτοχοι πλοίων και λοιποί ναυτιλλομένοι Κερύνειας	Κατεδάφιση του φανοστάτη και απομάκρυνση των λίθων που έχουν συσσωρευτεί στο εσωτερικό του λιμανιού Κερύνειας	Όχι	ΚΑΚ, SA1/627/1901/1, από ιδιοκτήτες ή μετόχους πλοίων και λοιπούς ναυτιλλόμενους προς Διοικητή Κυρηνείας, 22 Αυγούστου 1910
1910, 1911	Τμήμα Δημοσίων Έργων Ιδιοκτήτες ή μέτοχοι πλοίων, ναυτιλλόμενοι Κερύνειας	Κατασκευή νέου μόλου και την αφαίρεση του αρχαίου μόλου στα ανατολικά του λιμανιού Κερύνειας, βυθοκόρηση σε βάθος δέκα ποδών και κατασκευή υποστηρικτικού τοίχους στο νέο μόλο	Μερική (Βυθοκόρηση του λιμανιού σε βάθος νερού οκτώ πόδια, 1912-1914)	ΚΑΚ, SA1/627/1907/1, από ιδιοκτήτες ή μετόχους πλοίων, ναυτιλλομένων κατοίκων Κερύνειας προς Διοικητή Κερύνειας, 22 Αυγούστου 1911. *Cyprus Annual report for 1913-1914*, London 1914, σ. 41. *Colonial Reports-Annual, Cyprus, Report for 1914-1915*, London 1915, σ. 35
1922	Κάτοικοι, επιφανείς έμποροι και ιδιοκτήτες πλοίων Κερύνειας	Κλείσιμο της βόρειας εισόδου και άνοιγμα καινούργιας στη δυτική πλευρά, κατασκευή κυματοθραύστη, κατασκευή λιμενοβραχίονα στο ανατολικό σημείο και κατεδάφιση του λιμενοβραχίονα που βρίσκεται στο μέσο του λιμανιού	Όχι	ΚΑΚ, SA1/627/1907/1, from the Commissioner of Kyrenia to the Chief Secretary, 15 March 1922. ΚΑΚ, SA1/627/1907/1, letter from Commissioner of Kyrenia, 15 March

ΜΑΡΙΑ ΠΙΑΝΤΙΩΤΟΥ

				1922 (χωρίς παραλήπτη). TNA, CO 69/37, Cyprus minutes of the Legislative Council session of 1922, 13 March 1922. KAK, SA1/627/1907/1, from the Governor of Cyprus to the Secretary of State for the Colonies, 14 March 1922. KAK, SA1/627/1907/1, from the Chief Secretary to the Commissioner of Kyrenia, 15 April 1922
Πάφος				
1891, 1892, 1909	Έμποροι και πολίτες της Πάφου, εκλεγμένοι ή διορισμένοι εκπρόσωποι της Πάφου	Γερανός και τροχοφόρα αμαξίδια στην αποβάθρα Πάφου. Βυθοκόρηση του λιμανιού Πάφου.	Όχι	Αλληλογραφία στο KAK, SA1/1028/1909. TNA, CO 69/6, 1891 Minutes of the proceeding of the Legislative Council, fifth session of the second Legislative Council, 6 April 1891. KAK, SA1/2367/1892, from the Merchants of Ktima to the Commissioner of Paphos, 8 August 1892. KAK, SA1/2896/1892, from the citizens of Paphos to the High

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΓΙΩΤΟΥ

				Commissioner, 1/13 September 1892. KAK, SA1/2896/1892, from the Commissioner of Paphos to the Chief Secretary, 30 November 1892. *Αλήθεια,* «Αναφορά Παφίων», 17/29 Σεπτεμβρίου 1892
1926	Εκπρόσωποι κατοίκων Πάφου	Επιδιόρθωση της προβλήτας και κατασκευή σιδηροτροχιών για διευκόλυνση μεταφοράς προϊόντων	Όχι	Αλληλογραφία στο KAK, SA1/468/1926
Μικρότερα λιμάνια				
1910, 1912	Κάτοικοι και έμποροι Πισσουρίου και Αυδήμου. Ζυγιστική Επιτροπή Χαρουπιών Πισσουρίου	Κατασκευή αποβάθρας στο Πισσούρι για φόρτωση χαρουπιών. Αποβάθρα στην Αυδήμου και βελτιωτικά έργα στην αποβάθρα στο Πισσούρι	Ναι	KAK, SA1/735/1912, Jetty of Evdimou Bay for shipment of caroubs. Pissouri and Evdimou weighing committee ask for permission to build, 12 April 1912. *Αλήθεια,* «Αποβάθρα και τελωνείον εις το Πισσούρι», 11 Φεβρουαρίου 1910. *Αλήθεια,* «Αποβάθρα και τελωνείον εις το Πισσούρι», 11 Φεβρουαρίου 1910
1911, 1917, 1921	Κάτοικοι Κώμας Γιαλού	Κατασκευή αποβάθρας και κτίσιμο τελωνείου στην Κώμα Γιαλού	Μερική (Προβλήτα 1921)	KAK, SA1/1912/1911, from the citizens of Koma Gialou to the High Commissioner, 6

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

				September 1911. KAK, SA1/738/1916, Minutes by Hon. Secretary, 21 June 1916. KAK, SA1/738/1916, από Δημογέροντες Κώμας Γιαλού προς πρόεδρο και μέλη Νομοθετικού Συμβουλίου, 16 Μαΐου 1917
1912	Αίτημα των κατοίκων της Ορμήδειας	Αποβάθρα στην Ορμήδεια	Όχι	KAK, SA1/703/1912, από κατοίκους Ορμήδειας προς Αρχιγραμματέα, 6/9 Μαρτίου 1912. *Cyprus Annual Report for 1883-1884*, London 1884, σσ. 19-20. *Φωνή της Κύπρου*, «Αποβάθρα εις Ορμήδειαν», 28/11 Μαΐου 1912
1912	Αρχιτελώνη και των εκπροσώπων της κοινότητας Ζυγίου	Επέκταση της προβλήτας Ζυγίου	Όχι	Αλληλογραφία στο φάκελο KAK, SA1/459/1912. TNA, FO 373/3/21, Cyprus, Handbooks prepared under the direction of the Historical section of the Foreign Office, no. 65, December 1918
1914	Αρχιτελώνης	Κατασκευή προβλήτας στην Ακανθού	Ναι	KAK, SA1/2114/1905, from the Chief Collector of Customs

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

				to the Chief Secretary, 4 June 1914. KAK, SA1/2114/1905, Minutes by the Chief Secretary, 18 February 1915
1914, 1923, 1925, 1926, 1927	Κάτοικοι των γύρω χωριών Γιαλούσας και Ριζοκαρπάσου	Επιδιόρθωση λιμανιού Χελώνων	Όχι	KAK, SA1/1457/1914, από κατοίκους χωριών Ριζοκαρπάσου και Αιγιαλούσας προς Μέγα Αρμοστή, 21 Φεβρουαρίου 1914. KAK, SA1/1457/1914, from the Treasurer to the Chief Secretary, 8 May 1914
1915	Αίτημα κατοίκων Πύργου Τυλληρίας	Κατασκευή προβλήτας στον Πύργο	Ναι	KAK, SA1/878/1915, from the citizens of Pyrgo to the High Commissioner, April 1915. KAK, SA1/878/1915, from the citizens of Pyrgo to the High Commissioner, 6 August 1915
1916	Κάτοικοι Βαβυλάς	Κατασκευή αποβάθρας	Όχι	Αλληλογραφία στο φάκελο KAK, SA1/1049/1915
1922, 1926	Κάτοικοι της Λεύκας	Επέκταση προβλήτας στο Καραβοστάσι	Όχι	Αλληλογραφία στο φάκελο KAK, SA1/1084/1922. TNA, CO 67/216/2, A. Stone and G. F. Wilson to the Colonial Secretary, 9

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΙΑΓΙΩΤΟΥ

				January 1926
Ιδιωτικές Αποβάθρες				
1879	Ernest Jean ιδιοκτήτης λατομείου	Κατασκευή αποβάθρας στον κόλπο της Λάρνακας	Δεν έχει εντοπιστεί	KAK, SAO3/114/1879, Commissioner of Larnaca reports that Mr Ernest Jean, Lessee of the Potamia quaries, complains of loss incurred from having to land his coals etc near the Custom House and wants leave to build a pier near his quarry, January 1879
1915, 1921	C. G. Gunther εκ μέρους της Κυπριακής Μεταλλευτικής Εταιρείας (Cyprus Mine Coorporation)	Αποβάθρα κοντά στο Καραβοστάσι	Ναι	KAK, SA1/932/1915, Permission to build a pier at Karavostasi. Application from Mr Gunther, 1 July 1915. KAK, SA1/964/1919, from Malcolm Stevenson to Winston Churchill, 3 March 1921
1919	C. G. Gunther εκ μέρους της Κυπριακής Μεταλλευτικής Εταιρείας (Cyprus Mine Coorporation)	Λεμεσό και Λάρνακα	Όχι	KAK, SA1/1360/1919, Application from Mr. Gunther to examine permits granted by government for the construction of private piers at Limassol and Larnaca
Αιτήματα του 1926 από τη βρετανική κυβέρνηση στο νησί				
1926	Βρετανική κυβέρνηση	Δανειοδότηση για βελτιωτικά λιμενικά	Όχι	TNA, BT 188/262,

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

	στο νησί	έργα στην Αμμόχωστο, Λάρνακα, Λεμεσό, Πάφο και Καραβοστάσι		Cyprus Report on the Condition of the Harbour works at Famagusta, printed at the government printing office, Nicosia, 16 September 1925. TNA, BT 188/262, A. Stone and G.F.Wilson to the Colonial Secretary, 11 November 1925. KAK, SA1/1052/1929, from Malcolm Stevenson to the Colonial Secretary, 15 January 1926. TNA, BT 188/262, from O. Murray to the Under Secretary of State, 16 June 1926. TNA, CO 67/218/7, from Coode, Fitzmaurice, Wilson and Mitchell to the Crown Agents for the Colonies, signed Alec G. Vaughan – Lee, 1 December 1926. KAK, SA1/1052/1929, Application for assistance from the Colonial Development Fund from the Government of Cyprus, 1929

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Πίνακας 3[726]: Αριθμός προσωπικού και μέση ετήσια αξία (£) παραγωγής κυπριακών βιομηχανιών, 1935

Αρ. βιομηχανιών	**Είδος βιομηχανίας**	**Αρ. προσωπικού**	**Μέση ετήσια αξία (£) παραγωγής**
62	Εκκοκκιστήρια βάμβακος	97	9191
32	Τούβλα και πλακάκια	382	15702
32	Λατομεία γύψου	213	5811
21	Οίνων και οινοπνευματωδών	149	73547
12	Σαπωνοποιεία	161	19592
12	Τυροκομεία	80	13158
5	Καπνοβιομηχανίες	330	182648
2	Κατασκευή μακαρονιών	11	5570

[726] Ralph Oakden, *Report on the finances and economic resources of Cyprus*, London 1935, σσ. 21-22.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Πίνακας 4 Ατμοπλοϊκή σύνδεση Κύπρου: Εταιρείες, Δρομολόγιο και συχνότητα, 1897-1927

Ατμοπλοϊκή σύνδεση Κύπρου			
Ατμοπλοϊκή Εταιρεία	**Έτη**	**Δρομολόγιο**	**Συχνότητα**
Austrian Lloyds	1897-1898 έως 1914-1915	Συρία, Κωνσταντινούπολη	Δεκαπενθήμερη. Από 1898-1899 ακανόνιστη. Από 1902-1903 εβδομαδιαία
Austrian Lloyds	1902-1903 έως	Αίγυπτος	Εβδομαδιαία
Austrian Lloyds	1913-1914 έως 1914-1915	Αίγυπτο, Συρία και Καραμανιά	Εβδομαδιαία
Messageries Maritimes	1897-1898 έως 1914-1915	Συρία, Κωνσταντινούπολη	Αρχικά Δεκαπενθήμερη. Από 1898-1899 εβδομαδιαία. Από 1902-1903 πάλι δεκαπενθήμερη
Florio Rubattine	1900-1901 έως 1914-1915	Συρία, Αίγυπτος	Μηνιαία. Από 1907-1908 δεκαπενθήμερη. Από 1911-1912 ακανόνιστη
Khedivial mail steamers	1903-1904 έως 1921	Συρία, Αίγυπτος	Εβδομαδιαία. Από 1907-1908 γίνεται ακανόνιστη
Moss Asia Minor Steamship	1906-1907 έως 1914-1915	Συρία, Αίγυπτος	Κάθε δέκα μέρες. Από 1911-1912 ακανόνιστη
Pantaleon Steamship co	1909-1910 έως 1914-1915	Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη	Εβδομαδιαία
Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Λεμεσού	1912-1913 έως 1914-1915	Αίγυπτος	Ακανόνιστη
Khedivial Mail Steamship and Graving Dock Company, Limited	1921 έως 1924	Αίγυπτος	Κάθε δέκα μέρες
Lloyd Triestino Steamship Company	1921 έως 1924	Κιλικία, Συρία, Παλαιστίνη, Αίγυπτος, Κρήτη, Ιταλία	Δεκαπενθήμερη
Lloyd Triestino Steamship Company	1921 έως 1924	Αττάλεια, Ρόδος, Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη, Ελλάδα, Ιταλία	Δεκαπενθήμερη
Societe navale de l' Ouest	1921 έως 1924	Αίγυπτος, Ιταλία, Μασσαλία, Χάβρη, Αμβέρσα	Μηνιαία
Messageries Maritimes	1921 έως 1924	Κιλικία, Συρία, Ρόδος, Κωνσταντινούπολη, Σμύρνη, Ελλάδα, Μασσαλία	Δεκαπενθήμερη

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Prince Line Steamship Company	1921 έως 1927	Αγγλία	Ακανόνιστη
Moss Line Steamship Company	1921 έως 1927	Αγγλία	Μηνιαία
Societa Italiana di Servizi Maritimi	1921 έως 1924	Κιλικία, Συρία, Παλαιστίνη, Αίγυπτος, Ιταλία	Δεκαπενθήμερη
Societa Italiana di Servizi Maritimi	1921 έως 1924	Αττάλεια, Ρόδος, Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη, Ελλάδα, Ιταλία	Δεκαπενθήμερη
Deutsche Orient Linie	1923 έως 1924	Αγγλία, Γερμανία	Μηνιαία
Messageries Maritimes	1923 έως 1924	Βηρυτός, Ρόδος, Κωνσταντινούπολη, Σμύρνη, Ελλάδα, Μασσαλία ή Αλεξάνδρεια, Μασσαλία	Δεκαπενθήμερη
Deutscher Levante und Orient-Dienst Linie	1924 έως 1926	Συρία, Παλαιστίνη, Αίγυπτος, Αμβούργο	Μηνιαία
America-LevantLine Ltd.	1924 έως 1926	Νέα Υόρκη	Κάθε σαράντα μέρες
G.J.H. Siemers and Co.	1924 έως 1927	Γερμανικά και Ολλανδικά λιμάνια	Μηνιαία
Khedivial Mail Steamship and Graving Dock Company, Limited	1925 έως 1927	Αίγυπτος, Συρία, Κιλικία	Εβδομαδιαία
Lloyd Triestino Steamship Company	1925	Πειραιά, Τεργέστη	Εβδομαδιαία
Messageries Maritimes	1925 -1927	Βηρυτός, Ρόδος, Γιάφφα, Αλεξάνδρεια, Μασσαλία	Δεκαπενθήμερη
Societa Italiana di Servizi Maritimi	1925 - 1927	Αλεξανδρέττα, Μερσίνα, Ρόδος, Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη, Πειραιάς, Νάπολη, Μασσαλία, Γένοβα	Κάθε δεύτερη Κυριακή
Pantelides Bros	1925-1926	Αλεξανδρέττα, Ρόδος, Χίος, Μυτιλήνη, Πειραιάς, Κρήτη, Αλεξάνδρεια, Πόρτ Σάιτ, Συρία	Δεκαπενθήμερη
Kyriakides Steamship Co	1925	Αλεξανδρέττα, Ρόδος, Χίος, Μυτιλήνη, Πειραιάς, Κρήτη, Αλεξάνδρεια, Πόρτ Σάιτ, Συρία	Δεκαπενθήμερη

ΜΑΡΙΑ ΠΑΠΑΔΑΚΗ

Lloyd Triestino Steamship Company	1926-1927	Μερσίνα, Κύπρος, Πειραιά, Τεργέστη	Εβδομαδιαία το 1926 και δεκαπενθήμερη το 1927
Lloyd Triestino Steamship Company	1926	Βηρυτός, Κύπρος, Αλεξανδρέττα, Τρίπολη, Βυρηττός, Χάιφα, Γιάφφα, Πορτ Σάιτ, Αλεξάνδρεια, Κρήτη, Πειραιάς, Κέρκυρα Πρίντεζι, Βενετία, Τεργέστη	Κάθε δεύτερη Κυριακή
Lloyd Triestino Steamship Company	1926	Τρίπολη, Κύπρος, Αλεξανδρέττα, Μερσίνα, Ατάλια, Ρόδος, Μητυλίνη, Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη, Κωνστάντζα, Βάρνα, Μπούργκας, Κωνσταντινούπολη, Θεσσαλονίκη, Βόλος, Πειραιάς, Πρίντεζι, Πηραιάς, Καλαμάτα, Βενετία, Τεργέστη	Κάθε δεύτερη Δευτέρα
A. P. Dendrinos Steamship Company	1926	Κρήτη, Κύπρος, Συρία, Πηραιάς	Κάθε δεκαπενθήμερο
Lloyd Triestino Steamship Company	1927	Ρόδος, Αττάλια, Κύπρος, Μερσίνα, Αλεξανδρέττα, Τρίπολη, Βηρυτός, Χάιφα, Πορτ Σάιτ, Αλεξάνδρεια, Ρόδος, Πηραιάς, Κέρκυρα, Πρίντεζι, Βενετία, Τεργέστη	Κάθε δεύτερη Κυριακή
Lloyd Triestino Steamship Company	1927	Μερσίνα, Κύπρος, Κρήτη, Καλαμάτα, Τεργέστη	Κάθε δεκαπενθήμερο
Deutscher Levante und Orient-Dienst Linie	1927	Μερσίνα, Κύπρος, Συρία, Παλεστίνη, Αίγυπτος, Βέλγιο, Ολλανδία, Γερμανία	Μηνιαία
America-LevantLine Ltd.	1927	Νέα Υόρκη, Κύπρος, Συρία, Κύπρος, Ελλάδα, Τουρκία, Νέα Υόρκη	Ακανόνιστα
Dubrovacka Parebrodska Providba A.D. Steamshi Co	1927	Αδριατική, Κιλικία, Κύπρος, Τουρκία, Ελλάδα	Μηνιαία
Ionian Steamship Co	1927	Πηραιάς, Κύπρος, Πηραιάς	Κάθε δεκαπενθήμερο
Societe Commerciale Bulgare de Navigation a	1927	Συρία, Κύπρος, Παλαιστίνη, Αίγυπτος, Τουρκία, Βουλγαρία	Μηνιαία

Vapeur			
Gylsen A. S. Antwerp Steamship Co	1927	Συρία, Κύπρος, Αγγλία, Ρότερνταμ	Ακανόνιστα
N. G. Kyriakides Steamship Co	1927	Ρόδος, Κύπρος, Αίγυπτος, Κύπρος, Πηραιάς	Κάθε δεκαπενθήμερο

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Πίνακας 5[727] Συνολική αξία (£) εισαγωγών στην Αλεξάνδρεια, Βηρυτό, Αλεξανδρέττα, Γιάφα, Λάρνακα, Λεμεσό και Αμμόχωστο, 1887-1912

Εισαγωγές	Αλεξάνδρεια	Βηρυτός	Αλεξανδρέττα	Γιάφα	Λάρνακα	Λεμεσός	Αμμόχωστος
1887	8295629	994307*	1618881	240880**	188572	128518	13777
1892	9215079	1259616*	1800830	342597	228396	94844	10568
1897	8725029±	1588072	2051217	306630	185392	64078	33812
1902	13093016	1339650	2336503	405550	**235296**	**116469**	**13324**
1907	22316306	1698750¥	2315763	809052	**377655**	**129488**	**85656**
1912	22157029	1497500	1209646	1060019	281039	151156	117522

*Τα ποσά αφορούν το σύνολο των εξαγωγών των κύριων προϊόντων (και όχι όλων).

** Δεν εντοπίστηκε η αξία εισαγωγών για το 1887 και το ποσό που αναγράφεται αφορά το 1886.

± Δεν εντοπίστηκε η αξία για το 1897 και το ποσό που αναγράφεται αφορά το 1896.

¥ Δεν εντοπίστηκε η αξία για το 1887 και το ποσό που αναγράφεται αφορά το 1906.

[727] Για την προέλευση των στατιστικών στοιχείων για τους Πίνακες 5, 6, 7 βλ. υποσημείωση 618 Μέρος Γ.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Πίνακας 6: Συνολική αξία (£) εξαγωγών στην Αλεξάνδρεια, Βηρυτό, Αλεξανδρέττα, Γιάφα, Λάρνακα, Λεμεσό και Αμμόχωστο, 1887-1912

Εξαγωγές	Αλεξάνδρεια	Βηρυτός	Αλεξανδρέττα	Γιάφα	Λάρνακα	Λεμεσός	Αμμόχωστος
1887	11138420	966055**	884895	119555**	74843	88151	14228
1892	13666940	693000	866216	258466	116588	95408	37321
1897	13371904*	780640	1136399	309389	112576	91468	25768
1902	17218313	730535	960671	203390	100957	106010	15819
1907	27453314	1020050***	1448142	484340	217359	162337	140642
1912	30894797	525600	1020447	774162	271065	237231	130533

* Δεν εντοπίστηκε η αξία εξαγωγών για το 1897 και το ποσό που αναγράφεται αφορά το 1896.
** Δεν εντοπίστηκε η αξία εξαγωγών για το 1887 και το ποσό που αναγράφεται αφορά το 1886.
*** Δεν εντοπίστηκε η αξία εξαγωγών για το 1907 και το ποσό που αναγράφεται αφορά το 1906.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Πίνακας 7: Συνολική χωρητικότητα (σε τόνους) ατμόπλοιων που εισέρχονται στα λιμάνια Αλεξάνδρειας, Βηρυτού, Αλεξανδρέττας, Γιάφας, Λάρνακας, Λεμεσού και Αμμοχώστου, 1887-1912

Έτη	Αλεξάνδρεια	Βηρυτός	Αλεξανδρέττα	Γιάφα	Λάρνακα	Λεμεσός	Αμμόχωστος
1887	1468274	488392	329222±	438177±	102849	57682	Δεν εισέρχονταν ατμόπλοια στην Αμμόχωστο
1892	1983190	570157	319465	422171	142827	52508	Δεν εισέρχονταν ατμόπλοια στην Αμμόχωστο
1897	1999815*	796459	367950	500499	210906	88400	2181
1902	2476569	1107318	392011	503926	172264	110846	1064
1907	3366968**	1408994	474299	912076	207304	133860	29079
1912	3479146	1233316	572719¥	1014084	148589	103637	36963

***** Δεν εντοπίστηκε η χωρητικότητα για το 1897 και το ποσό που αναγράφεται αφορά το 1896.
****** Δεν εντοπίστηκε η χωρητικότητα για το 1907 και το ποσό που αναγράφεται αφορά το 1906.
± Δεν εντοπίστηκε η χωρητικότητα για το 1887 και το ποσό που αναγράφεται αφορά το 1886.
¥ Δεν εντοπίστηκε η χωρητικότητα για το 1910 και το ποσό που αναγράφεται αφορά το 1911.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Πίνακας 8[728] Ετήσια αξία (£) εισαγόμενων ειδών πολυτελείας στην Κύπρο, 1880-1927

Έτη στα *The Cyprus Blue Books*	Βούτυρο κοινό	Βούτυρο αν. ποιότητας	Τυρί κοινό	Τυρί αν. ποιότητας	Σοκολάτα	Αρώματα	Αυτοκίνητα	Μοτοποδήλατα
31/12/1880	5994		848		77	493		
31/12/1881	6557		582		38	515		
31/12/1882	6136		833		70	555		
1/4/1883-31/03/1884	8207		851		59	780		
1/4/1884-31/03/1885	7113		1055		51	709		
1/4/1885-31/03/1886	6999		956		50	635		
1/4/1886-31/03/1887	7508		1435		35	663		
1/4/1887-31/03/1888	7305		1240		45	615		
1/4/1888-31/03/1889	6909		1852		44	528		
1/4/1889-31/03/1890	5673		575		26	467		
1/4/1890-31/03/1891	5625		691		36	576		
1/4/1891-31/03/1892	7624		1007		37	733		

[728] Στον Πίνακα 8 για το διάστημα έως το 1914 σημειώνονται με μπλε χρώμα τα έτη όπου η σοδειά είναι ικανοποιητική και με κόκκινο χρώμα τα έτη κατά τα οποία η ανομβρία επηρεάζει αρνητικά τη σοδειά. Στις περιπτώσεις που η παραγωγή ή η εισαγωγή τους επηρεάζεται από άλλους παράγοντες αυτό αναφέρεται πιο κάτω. Από την έναρξη του Πολέμου και έπειτα δεν εφαρμόζουμε την ίδια μέθοδο διότι οι αυξομειώσεις στις τιμές επηρεάζονται από τις απαγορεύσεις του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου και τον πληθωρισμό (βλ. υποκεφ. *Γ1β. Οι αλλαγές που φέρνει ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος στις τιμές των προϊόντων*).

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

1/4/1892-31/03/1893	6589		1094		41	737		
1/4/1893-31/03/1894	6762		992		61	658		
1/4/1894-31/03/1895	7710		882		38	559		
1/4/1895-31/03/1896	6523		639		23	497		
1/4/1896-31/03/1897	5014		528		29	210		
1/4/1897-31/03/1898	6707		636		61	373		
1/4/1898-31/03/1899	7588		760		50	460		
1/4/1899-31/03/1900	6630		787		57	603		
1/4/1900-31/03/1901	7077	482	591	211	115	624		
1/4/1901-31/03/1902	6003	536	564	189	80	611		
1/4/1902-31/03/1903	6980	598	634	212	115	267		
1/4/1903-31/03/1904	6042	600	450	235	160	681		
1/4/1904-31/03/1905	6467	75	475	224	206	739		
1/4/1905-31/03/1906	6048	527	823	290	211	808		

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

1/4/1906-31/03/1907	8548	701	1656	286	237	853		
1/4/1907-31/03/1908	8895	585	1304	349	299	1086		
1/4/1908-31/03/1909	8184	769	1101	415	205	928		
1/4/1909-31/03/1910	10467	913	1374	421	203	914		
1/4/1910-31/03/1911	9360	829	1086	303	193	722		
1/4/1911-31/03/1912	8985	891	1499	383	189	1049	447	
1/4/1912-31/03/1913	8702	976	1006	391	224	1261	1191	
1/4/1913-31/03/1914	10217	1107	399	616	258	1224	1489	
1/4/1914-31/03/1915	7047	680	450	305	90	771		45
1/4/1915-31/03/1916	6290	1466	97	518	184	859	1895	
1/4/1916-31/03/1917	8201	2514	1	289	263	1496	1881	
1/4/1917-31/03/1918	15568	1370	1	132	51	1584	1576	
1/4/1918-31/03/1919	25352	1689	2	18	24	2271	1045	
1/4/1919-31/03/1920	15995	2196	19	24	1995	2719	7756	
31/12/1920	20042		157		3525	5431	39401	

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

31/12/1921	10282		1890		1853	3133	23943	
31/12/1922	12097		2017		883	4308	23836	
31/12/1923	9635		1277		1246	3718	13363	
31/12/1924	9246		1986		593	3077	10024	688
31/12/1925	9393		1387		484	3596	18641	2530
31/12/1926	8610		2028		1810	2738	25816	3158
31/12/1927	8679		5351		2066	3503	23646	3648

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Πίνακας 9[729] Αριθμός εργαζομένων στις κυπριακές βιομηχανίες[730], 1891-1931

	Αριθμός εργαζομένων				
	1/4/1891-31/03/1892	**1/4/1901-31/03/1902**	**1/4/1911-31/03/1912**	**31/12/1921**	**31/12/1931**
Οινοπαραγωγοί και εργαζόμενοι στον κλάδο της οινοβιομηχανίας	40	2	9	36	152
Ξυλουργοί	652	899	817	1547	2235
Κυβερνητικοί Υπάλληλοι	500	769	847	1074	1923
Καπνοβιομήχανοι και εργαζόμενοι στην καπνοβιομηχανία		26	5	369	265
Κατασκευαστές σαπουνιών και εργαζόμενοι	3	2	6	20	57
Σύνολο εργαζομένων στα ορυχεία αμιάντου και χαλκού			7	3	2814
Σύνολο εργαζομένων στη γεωργία	50353	49984	46075	51578	57892
Σύνολο εργαζομένων	68010	86905	103352	113371	134279
Πληθυσμός Κύπρου	209286	237022	274108	310715	347959

[729] *Cyprus. Report on the Census of Cyprus, Taken 6th April 1891, ό.π. Cyprus. Report on the Census of Cyprus, Taken 1st April 1901, ό.π.* Alexander Mavrogordatos, *ό.π.* Charles Henry Hart-Davis, *Census of 1921, ό.π.* Charles Henry Hart-Davis, *Census of 1931, ό.π.*

[730] Χρησιμοποιείται η λέξη βιομηχανία (παρόλο που δεν πρόκειται για βιομηχανίες) επειδή αυτή η ονοματοδοσία δίνεται στα ίδια τα *The Cyprus Blue Books.*

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Πίνακας αντιστοιχίας ποσοτήτων και μετρήσεων[731]

Πόδια	**Μέτρα**
1ft	0.3048000m
Εκατόβαρο	**Οκάδες**
1 cwt	40 okes
Εκατόβαρο	**Κιλά**
1 cwt	50.80234544 kg
Τόνοι	**Κιλά**
1 t	1000 kg
Μίλια	**Μέτρα**
1 mi	1609.344m

[731] http://www.metric-conversions.org/length/ Ανάκτηση Οκτώβριος 2016.
http://www.convertunits.com/from/cwt/to/kilos Ανάκτηση Οκτώβριος 2016.
http://www.rapidtables.com/convert/weight/ton-to-kg.htm Ανάκτηση Οκτώβριος 2016. Athelstane David Percival, *ό.π.*, σσ. iii.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Γλωσσάρι

Αγκυροβόλιο: «*Μέρος όπου μπορεί να αγκυροβολήσει το πλοίο». Λεξικό ναυτικών και ναυτιλιακών όρων, ό.π.*, λήμμα αγκυροβόλιο/anchorage: http://stafilidis.gr/?p=4011, ανάκτηση Δεκέμβριος 2016.

Αγοραστική δύναμη: «*Ποσότητα αγαθών την οποία μπορεί ν' αγοράσει ένα πρόσωπο με το χρήμα. Η αγοραστική δύναμη του χρήματος εξαρτάται από δύο παράγοντες : από το επίπεδο του χρηματικού εισοδήματος και από το επίπεδο των τιμών των αγαθών* […]». *Λεξικό Οικονομικών Επιστημών*, τόμος Α΄, Αθήνα 1984, σ. 36.

Αποβάθρα: *«Φορέας που κατασκευάζεται σε παραλία για την αγκυροβόληση των πλοίων». Λεξικό ναυτικών και ναυτιλιακών όρων, ό.π.*, λήμμα Pier: http://stafilidis.gr/?p=4011, ανάκτηση Δεκέμβριος 2016.

Βυθοκόρος: *«Ειδικός τύπος πλοίου που χρησιμοποιείται για την εκσκαφή του βυθού. Συνήθως, είναι μια πλωτή πλατφόρμα με «χούφτα» που ελέγχεται από το χειριστή. Χρησιμοποιείται για τον καθαρισμό και την εκβάθυνση λιμανιών και τη διάνοιξη διωρύγων». Λεξικό ναυτικών και ναυτιλιακών όρων, ό.π.*, λήμμα Βυθοκόρος: http://stafilidis.gr/?p=4011, ανάκτηση Δεκέμβριος 2016.

Γλώσσα: *«Ανήκει στα κάθετα ή υπό γωνία ως προς την ακτογραμμή έργα, τα οποία κατασκευάζονται με σκοπό την προστασία της από την διάβρωση και τις μετακινήσεις της άμμου. Συνήθως κατασκευάζεται ένα σύστημα από περισσότερους του ενός προβόλων κάθε φορά, ενώ το υλικό κατασκευής μπορεί να είναι οι φυσικοί λίθοι, οι φυσικοί ή τεχνητοί ογκόλιθοι ή σπανιότερα γίνονται από συρματοκιβώτια ή από πασσαλοσανίδες». Λεξικό ναυτικών και ναυτιλιακών όρων, ό.π.*, λήμμα Groyne: http://stafilidis.gr/?p=4011, ανάκτηση Δεκέμβριος 2016.

Είδος πολυτελείας: «*τα ακριβά αγαθά όπως τα κοσμήματα […] τα οποία είναι ευχάριστο να αποκτήσεις αλλά όχι απαραίτητο να έχεις*». http://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/luxury-goods Ανάκτηση Οκτώβριος 2016.

Εμπορικό ισοζύγιο: Εμπορικός: «*αυτός που σχετίζεται με τον έμπορο ή το εμπόριο*» Γεώργιος Δ. Μπαμπινιώτης, *ό.π.*, λήμμα: «Εμπορικός», σ. 798. **Ισοζύγιο:** «*η εξίσωση ανάμεσα στα έσοδα και τα έξοδα*». Γεώργιος Δ. Μπαμπινιώτης, *ό.π.*, λήμμα: «Ισοζύγιο», σ. 787.

Κατανάλωση: «*Όρος της οικονομίας που χρησιμοποιείται με διαφορετικές έννοιες. Ως κατανάλωση χαρακτηρίζεται: α) Η τελευταία φάση της οικονομικής διαδικασίας που ξεκινά από την παραγωγή, προχωρεί στην κυκλοφορία και καταλήγει στην κατανάλωση των αγαθών […] β) Η φθορά των αγαθών με τη χρήση τους, σύμφωνα με τον προορισμό τους ή απλά η εξάντληση της χρησιμότητάς τους […] γ) Το σύνολο των καταναλωτικών δαπανών ατόμου, οικογένειας, άλλων ομάδων προσώπων ή και του δημοσίου (κράτους και δημόσιων οργανισμών) δηλαδή η δαπάνη για καταναλωτικούς σκοπούς*». Στη διατριβή χρησιμοποιείται η τρίτη ερμηνεία. *Λεξικό Οικονομικών Επιστημών*, τόμος Α΄, *ό.π.*, σ. 512.

Κρηπιδότοιχος/ Κρηπίδα: *«Το τμήμα του πυθμένα των θαλασσών - ποικίλου πάχους, μικρής σχετικά γωνίας κλίσης και με πετρώδη ή καλυπτόμενη από οργανογενείς ή κλαστικές ιζηματογενείς αποθέσεις επιφάνεια - που αποτελεί συνέχεια της ξηράς προς τις ωκεάνιες λεκάνες, εκτεινόμενο*

μεταξύ των ακτών και του βάθους γενικά των 200 μέτρων». Λεξικό ναυτικών και ναυτιλιακών όρων, ό.π., λήμμα Κρηπίδα: http://stafilidis.gr/?p=4011, ανάκτηση Δεκέμβριος 2016.

Λιμάνι: «*Το λιμάνι είναι μια περιοχή σε παραλία ή σε όχθη ποταμού ή λίμνης η οποία ελέγχεται, κάθε παράμετρός της εξετάζεται, γίνεται βυθομέτρηση και πιστοποιείται ότι η περιοχή αυτή είναι κατάλληλη για να γίνει λιμάνι στο οποίο θα μπορεί ένα πλοίο να αράζει χωρίς κίνδυνο και να πραγματοποιεί φόρτωση και εκφόρτωση φορτίου ή ανθρώπων». Λεξικό ναυτικών και ναυτιλιακών όρων*, εκδόσεις Σταφυλίδη, λήμμα Λιμάνι/Harbour: http://stafilidis.gr/?p=4011, ανάκτηση Δεκέμβριος 2016.

Λιμενοβραχίονας: «*η τεχνητή προέκταση μέρους της ξηράς προς τη θάλασσα, ώστε να εισχωρεί στο πέλαγος με τρόπο που να προστατεύει απ' τη μια το λιμάνι από τα σφοδρά κύματα και τη διάβρωση που αυτά προκαλούν και να αποτρέπει απ' την άλλη προσχώσεις. ΣΥΝ. μόλος, προβλήτα*». Γεώργιος Δ. Μπαμπινιώτης, *ό.π.*, λήμμα: «Λιμενοβραχίονας», σ. 1013.

Μόλος: *«Μικρή σε μήκος και βύθισμα προβλήτα σε διαύλους και ποτάμια». Λεξικό ναυτικών και ναυτιλιακών όρων*, εκδόσεις Σταφυλίδη, λήμμα Μόλος: http://stafilidis.gr/?p=4011, ανάκτηση Δεκέμβριος 2016.

Προβλήτα: *«Τεχνητή προβλήτα για την προστασία της ακτής ή του λιμανιού από τα κύματα. Κατασκευάζεται από πέτρα και σκυρόδεμα, και τοποθετείται κατά μήκος ενός λιμανιού για την εξυπηρέτηση των αναγκών των πλοίων και τη δημιουργία μίας ομαλής επιφάνειας για τη λειτουργία του».* Λεξικό ναυτικών και ναυτιλιακών όρων, εκδόσεις Σταφυλίδη, λήμμα Προβλήτα: http://stafilidis.gr/?p=4011, ανάκτηση Δεκέμβριος 2016.

Προκυμαία: «*ο ειδικά διαμορφωμένος, κυρ. ασφαλτοστρωμένος ή πλακόστρωτος επίπεδος χώρος στην άκρη της ακτής φυσικού λιμανιού ή προβλήτας, ο οποίος χρησιμοποιείται για την αποβίβαση – επιβίβαση επιβατών από πλοία, σκάφη τη φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων, για περίπατο κ.ά.*». Γεώργιος Δ. Μπαμπινιώτης, *ό.π.*, λήμμα: «Προκυμαία», σ. 1483.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Πηγές και βιβλιογραφία

ΑΔΗΜΟΣΙΕΥΤΕΣ ΠΗΓΕΣ

ΛΕΥΚΩΣΙΑ

1. Κρατικό Αρχείο Κύπρου (ΚΑΚ)
Secretariat Archives 1 (SA1) / Αρχείο Αρχιγραμματείας

SA1/15/1885
SA1/77/1885
SA1/244/1884
SA1/256/ 1927
SA1/330/1911
SA1/420H/1935
SA1/457/1932
SA1/458/1944
SA1/466/1926
SA1/467/1926
SA1/468/1926
SA1/469/1926
SA1/470/1926
SA1/506/1926
SA1/538/1922
SA1/577/1900
SA1/626/1929
SA1/627/1901
SA1/627/1907
SA1/662/1925
SA1/675/1933
SA1/694/1919
SA1/714/1936
SA1/718/1913
SA1/720/1906
SA1/735/1912
SA1/735/1913
SA1/735/1913
SA1/736/1905
SA1/738/1916
SA1/757/1890
SA1/797/1922
SA1/809/1925
SA1/859/1905
SA1/871/1884
SA1/878/1915
SA1/895/1910
SA1/923/1931
SA1/932/1915
SA1/964/1919
SA1/981/1925/1
SA1/984/1933
SA1/1001/1926
SA1/1020/1944
SA1/1024/1916
SA1/1049/1915
SA1/1052/1929
SA1/1059/1925
SA1/1070/1926
SA1/1084/1922
SA1/1158/1913
SA1/1175/1914
SA1/1179/1911
SA1/1248/1927
SA1/1281/1912
SA1/1282/1912
SA1/1286/1927
SA1/1291/1935
SA1/1356/1906
SA1/1360/1919
SA1/1384/1914
SA1/1442/1912
SA1/1445/1923
SA1/1455/1928
SA1/1457/1914
SA1/1487/1903
SA1/1504/1903
SA1/1513/1903
SA1/1521/1903
SA1/1574/1902
SA1/1601/1903
SA1/1601/1907
SA1/1622/1892
SA1/1662/1911
SA1/1827/1911
SA1/1872/1911
SA1/1912/1911
SA1/1916/1915
SA1/1927/1911
SA1/1932/1899
SA1/2114/1905
SA1/2250/1886
SA1/2367/1892
SA1/2896/1892
SA1/3009/1907
SA1/3064/1902
SA1/3100/1906
SA1/3401/1900

Secretariat Archived Occupation 3 (1879) (SAO3)
SA03/95B/1879
SAO3/114/1879

Άλλες συλλογές
SA V/15/3/1908
SA V15/1/1902

ΜΕΛΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

2. Ιστορικό Αρχείο Τράπεζας Κύπρου (ΤΡΚ)
ΤΡΚΙΙ-03 2-001, ΤΡΚΙΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ 3, Πρακτικά Συνεδριάσεων 3.2 Πρακτικά Γενικών Συνελεύσεων

3.Αρχείο Ιδρύματος Κώστα και Ρίτας Σεβέρη
Dispatches from United States consul in Cyprus 1835-1878, part 1
Dispatches from United States consul in Cyprus 1835-1878, roll 2
Προσωπική Αλληλογραφία Οικογένειας, 1864-1884

4. Ιδιωτικό Αρχείο Οικογένειας Πιερίδη
Αλληλογριαφία Ζ. Πιερίδη, 1882-1896
Ιδιωτικό Αρχείο Οικογένειας Πιερίδη, 1853-σήμερα

5. Προσωπικό Αρχείο Πέτρου Αυγουστή
Coode and Partners in Cyprus, 1885-1985

ΛΟΝΔΙΝΟ

The National Archives (TNA)

Admiralty
ADM 1/6466
ADM 1/9044
ADM 1/4466

Board of Trade
BT 188/262

Cabinet
CAB 37/89/83

Colonial Office
CO 67/1
CO 67/2
CO 67/3
CO 67/6
CO 67/7
CO 67/173
CO 67/177
CO 67/216/10
CO 67/216/2
CO 67/217/1
CO 67/217/17
CO 67/218/7
CO 67/225/6
CO 67/230/4
CO 67/282/2
CO 67/216/2
CO 67/225/6
CO 67/225/6
CO 67/259/4
CO 69/2
CO 69/3
CO 69/6
CO 69/7
CO 69/10
CO 69/11
CO 69/12
CO 69/16
CO 69/17
CO 69/18
CO 69/19
CO 69/20
CO 69/21
CO 69/31
CO 69/32
CO 69/33
CO 69/37
CO 69/133
CO 700/Cyprus10
CO 883/2
CO 883/2/2
CO 883/2/4
CO 883/2/4
CO 883/2/8
CO 883/3
CO 883/4/5
CO 883/7/5
CO 926/223
CO 1047/366
CO 1047/366

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Crown Agents for Oversea Governments and Administrations
CAOG 10/11
CAOG 9/15

Foreign and Commonwealth Office
FCO 141/2341
FCO 141/2351
FCO 141/2515
FCO 608/224/35

Foreign Office
FO 78/3374
FO 78/715
FO 195/102
FO 358/1
FO 373/3/21
FO 421/32
FO 881/4004

Maps and Plans
MFQ 1/790/3TNA,

Ministry of Transport
MT 10/1597

Treasury
T 1/14586

War Office
WO 106/6112
WO 35/7530

ΑΘΗΝΑ

Διπλωματικό και Ιστορικό του Υπουργείου Εξωτερικών (Υ.Δ.Ι.Α)
Φάκελος 58/Ια2
Φάκελος 58/3

ΚΥΠΡΙΑΚΟΣ ΚΑΙ ΒΡΕΤΑΝΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ

Cyprus, Larnaca (1880).

The Cyprus Gazette, Nicosia (1879, 1890, 1900, 1901, 1933).

The Times, London (1878).

Αγών, Πάφος (1906).

Αλήθεια, Λεμεσός (1881, 1884, 1885, 1892, 1894, 1897, 1898, 1899, 1900, 1902, 1903, 1906, 1907, 1910, 1911, 1912, 1913, 1918, 1937).

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Ελευθερία, Λευκωσία (1908, 1910, 1913, 1914, 1915, 1918).

Ευαγόρας, Λευκωσία (1892, 1894, 1895, 1898, 1900, 1901, 1902).

Κυπριακός Φύλαξ, Λευκωσία (1911, 1915, 1918).

Κύπρος, Λάρνακα (1888).

Νέον Έθνος, Λάρνακα (1892, 1893, 1898, 1899, 1903, 1908, 1913, 1915).

Νέον Κίτιον, Λάρνακα (1879, 1880).

Νέος Κυπριακός Φύλαξ, Λευκωσία (1926).

Πατρίς, Λευκωσία (1916).

Σάλπιγξ, Λεμεσός (1887, 1889, 1891, 1892, 1905, 1907, 1908, 1911, 1919).

Times of Cyprus, Λάρνακα (1892, 1894).

Φωνή της Κύπρου, Λευκωσία (1884, 1888, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1900, 1901, 1902, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1911, 1912, 1916, 1925).

Χρόνος, Λεμεσός (1926,1927).

ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΕΝΕΣ ΠΗΓΕΣ

Ελληνόγλωσσες

Κυριάκος Αγκαστινιώτης, *Ο Συνεργατισμός: γέννησις και ανάπτυξις του εν Κύπρω*, Λευκωσία 1965.

Αχιλλέας Αιμιλιανίδης, *Υπόμνημα του Ελληνικού της Κύπρου πληθυσμού προς τον εντιμότατο κ. Chamberlain Υπουργό Αποικιών το 1903*, Λευκωσία, 2009.

Χρήστος Αλεξάνδρου, «Η κατάσταση της Κυπριακής γεωργίας κατά την πρώιμη φάση της Αγγλοκρατίας (1878-1900)», στο Γιώργος Γεωργής (επιμ.), *Ιστορία του Κυπριακού Συνεργατικού Κινήματος*, τόμος Α΄, Λευκωσία 2015, σσ. 117-143.

Ανώνυμος, *Ελληνικός Οδηγός, Κύπρος*, ιδιοκτησία εταιρείας Κυριέρης-Γιαννόπουλος & Σία, Αθήναι 1920.

Αικατερίνη Αριστείδου, *Η υφαντουργία της Κύπρου από την αρχαιότητα μέχρι τον 20ο αιώνα και η συμβολή του Κώστα Χριστοδούλου*, τόμοι Α΄και Β΄, Λευκωσία 2006.

Πέτρος Αυγουστής, *Χαμένες Αποβάθρες που υπήρχαν στον κόλπο της Λεμεσού πριν από το 1960,* Λεμεσός (υπό έκδοση).

Παντελής Βαρνάβα, *Τα μεταλλεία της Κύπρου, Ιστορική αναδρομή*, Λευκωσία 1993.

Γιώργος Γεωργής, *Η Λάρνακα των Μαυροΐδηδων και του Εμπορίου, 1878-1937, Σπουδές και προσεγγίσεις στη μικροϊστορία μιας πόλης*, Λάρνακα 2009.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

_____ (επιμ.), Ιστορία του Κυπριακού Συνεργατικού Κινήματος, τόμος Α΄, Λευκωσία 2015.

_____, «Τουρκοκρατία: από τις Αλυκές στη Λάρνακα, από το ΙΣΤ΄ στο ΙΘ΄ αιώνα (1570-1878)», στο Ιερ. Σωφρόνιος Γ. Μιχαηλίδης, Άκης Ιωάννου, Γιώργος Ιακώβου (επιμ.), *Ιστορία της Λάρνακας*, Λάρνακα 2005, σσ. 97-132.

Κύπρος Η. Γιωργαλλής, *Το ζήτημα του «φόρου υποτελείας»: φορολογία και πολιτική στην πρώτη περίοδο της βρετανικής επικυριαρχίας στην Κύπρο*, Λευκωσία 2015 (αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή).

Γιώργος Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους, 1830-1930,* τόμος Β΄, Αθήνα 2010.

Κυριάκος Ν. Δημητρίου, *Βικτωριανά κείμενα για την Κύπρο, 1878-1891*, Λευκωσία 2000.

_____, *Επι Ανάσσης Βικτωρίας*, Αθήνα 2009.

Ἔκθεση Π. Γενναδίου Προϊσταμένου τῆς Γεωπονικῆς Ὑπηρεσίας Κύπρου γιὰ τὴν περίοδο 1896 - 1903 (χειρόγραφο), Ἐθνικὴ Βιβλιοθήκη τῆς Ἑλλάδος, χ.τ., χ.χ.

«Excerpta Cypria», στο *Κυπριακά Χρονικά*, έτος Α΄, τεύχος Β΄, Λάρνακα 1923, σσ. 40-44.

Φίλιος Ζαννέτος, *Ιστορία της νήσου Κύπρου από της Αγγλικής Κατοχής μέχρι σήμερον*, τόμος Β-Γ΄, Λάρνακα 1911-1912.

Δημήτρης Θεοδώρου (επιμ.), *Στιγμιότυπα από το παραλιακό μέτωπο της Λεμεσού 1926-1968, Συλλογές David Hallet, Peter Barlow, Πέτρου Αυγουστή,* χ.τ, χ.χ.

Νικόλαος Γ. Ιγγλέσης, *Οδηγός της Ελλάδος, απάσης της Μακεδονίας, της Μικράς Ασίας μετά των νήσων του Αρχιπελάγους και των νήσων: Κρήτης – Κύπρου – Σάμου: Οικονομία, Δημόσια έργα, Εμπόριον, Ναυτιλία, Γεωργία, Κτηνοτροφία, Τοπογραφία, Αρχαιολογία, Γράμματα, Τέχναι, Στατιστική, Μεταλλειολογία, Χρηματιστήριον, Συγκοινωνία, κλπ. Μετά πολλών οδοιπορικών και τοπογραφικών χαρτών,* έτος Γ΄, Αθήναις 1911.

_____, *Οδηγός της Ελλάδος, απάσης της Μακεδονίας, της Μικράς Ασίας μετά των νήσων του Αρχιπελάγους και των νήσων: Κρήτης – Κύπρου – Σάμου: Οικονομία, Δημόσια έργα, Εμπόριον, Ναυτιλία, Γεωργία, Κτηνοτροφία, Τοπογραφία, Αρχαιολογία, Γράμματα, Τέχναι, Στατιστική, Μεταλλειολογία, Χρηματιστήριον, Συγκοινωνία, κλπ. Μετά πολλών οδοιπορικών και τοπογραφικών χαρτών,* έτος Ι΄, εν Αθήναις 1925-1926.

Θουκυδίδης Π. Ιωάννου, *Εμπορικές σχέσεις Κύπρου – Γαλλίας κατά τον 18^{ο} αιώνα*, Λευκωσία 2002.

Βασίλης Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν, Ελληνική εμπορική ναυτιλία, 1858-1914*, Αθήνα 1993.

Νικόλαος Κοτσοβίλλης, *Λιμενογράφος Κύπρου, Καραμανιάς, Συρίας, Αιγύπτου, Τριπολίτιδος, Βαρβαρίας, Τύνιδος και Μελίτης*, Σύρος 1911.

Αριστείδης Λ. Κουδουνάρης, *Βιογραφικόν λεξικόν Κυπρίων, 1800-1920*, Λευκωσία ^{3}1995.

Νεοκλής Γ. Κυριαζής, «Έγγραφα του προξενείου της Σουηδίας», στο *Κυπριακά Χρονικά,* έτος Η΄, αρ. 1, Λάρνακα 1931, σσ. 40-46.

_____, «Εμπόριον και ναυτιλία Κύπρου», στο *Κυπριακά Χρονικά,* έτος Θ΄, τεύχος Α΄, Λάρνακα 1933, σσ. 16-54.

_____, «Εμπόριον και ναυτιλία Κύπρου», στο *Κυπριακά Χρονικά*, έτος Θ΄, τεύχος Β΄, Λάρνακα 1933, σσ. 129-160.

_____, «Εμπόριον και Ναυτιλία Κύπρου», στο *Κυπριακά Χρονικά,* έτος Θ΄, τεύχος Γ΄, Λάρνακα 1933, σσ.216-238.

_____, «Εμπόριον και ναυτιλία Κύπρου», στο *Κυπριακά Χρονικά,* έτος Ι΄, τεύχος Α΄, Λάρνακα 1934, σσ.50-68.

_____, «Οικονομική Κατάστασις Κύπρου», στο *Κυπριακά Χρονικά*, έτος Ζ΄, τεύχος Β΄, Λάρνακα 1930, σσ. 145-167.

Χρίστος Κυριακίδης, «Η ίδρυση της Αγροτικής Τράπεζας στην Κύπρο το 1906, ένα μακροχρόνιο αίτημα που απέτυχε», στο Εταιρεία Κυπριακών σπουδών*, Πρακτικά του Δ΄ Διεθνούς Κυπρολογικού Συνεδρίου, 29 Απριλίου-3 Μαΐου 2008*, Λευκωσία 2012, σσ. 353-363.

_____, *Το κυπριακό Νομοθετικό Συμβούλιο (1878-1931). Ίδρυση, λειτουργία και κοινοβουλευτικές αντιπαραθέσεις: Συνταγματικές ελευθερίες υπό περιορισμό και αμφισβήτηση*, Λευκωσία 2016.

Κώστας Κωστής και Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ), *Η ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας τον 19^{ο} αιώνα 1830-1914,* Αθήνα 2006.

Robert Hamilton Lang, «Κύπρος (Ι)», στο Κυριάκος Δημητρίου (επιμ.), *Επί Ανάσσης Βικτωρίας, Δεκατέσσερα κείμενα για την Κύπρο, 1878-1891,* Αθήνα 2009, σσ.83-107.

Λεξικό Οικονομικών Επιστημών, τόμος Α΄, Αθήνα 1984.

Αχιλλέας Λυμπουρίδης, *Η Κύπρος και τα πρώτα χρόνια του Μεσοπολέμου. Σύντομο ιστορικό διάγραμμα της 5^{ης} δεκαετίας της Αγγλικής κατοχής, 1920-1930,* Λευκωσία 1999.

Αντώνης Α. Μαδέλλα, «Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Λεμεσού», (1905-1915): ίδρυση, στόχοι και δομή», στο *Κυπριακαί Σπουδαί, Δελτίον της εταιρείας Κυπριακών Σπουδών*, τόμος ΟΔ΄, Λευκωσία 2012, σσ. 179-210.

_____, *Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Λεμεσού ΑΕΛ, η Αυγή της σύγχρονης κυπριακής ναυτιλίας 1905-1915* (υπό δημοσίευση).

_____, «Η εφαρμογή των κανόνων ιδιωτικού ναυτικού δικαίου στην Κύπρο επί Τουρκοκρατίας (1570-1878)», στο *Επιθεώρηση Κυπριακού Δικαίου,* Ιανουάριος – Μάρτιος 1992 (1), τεύχος 37, τόμος 10, σσ. 6045-6062.

Mark Mazower, *Η Ελλάδα και η οικονομική κρίση του μεσοπολέμου*, Αθήνα 2002.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΠΑΓΙΩΤΟΥ

Άννα Γ. Μαραγκού, *Θάλασσες της Κύπρου, Χάρτες, Λιμάνια και Καράβια, 13ος-19ος αιώνας,* Λευκωσία 2003.

Δημήτριος Μαργαρίτης, *Περί Κύπρου διατριβή περιέχουσα διαφόρους πληροφορίας καταστατικάς, γεωγραφικάς κ.λ. περί της Μεγαλοννήσου ταύτης*, Αθήνα [1849].

Ευαγγελία Ματθοπούλου, «Ο δασμολογικός προστατευτισμός της Οττάβα (1932) και η εκβιομηχάνιση της Κύπρου μέσα από τη μελέτη των εβραϊκών επιχειρήσεων», στο Γιώργος Καζαμίας, Χριστόδουλος Χατζηχριστοδούλου (επιμ.), *Η Κύπρος στον εισκοστό αιώνα: κράτος, κοινωνία και οικονομία, Γ΄ Ημερίδα Ιστορικού Αρχείου Τράπεζας Κύπρου,* Λευκωσία 2016, σσ. 143-160.

Malcolm Laing Meason, «Ένα δεκαπενθήμερο στην Κύπρο, 1878», στο Κυριάκος Ν. Δημητρίου, *Επι Ανάσσης Βικτωρίας*, Αθήνα 2009, σσ.193-213.
Βασίλης Μιχαηλίδης, *Ποιήματα [Η έκδοση του 1911]: μια ανάγνωση από τον Κώστα Βασιλείου*, Λευκωσία 2007.

Αντιγόνη Σολομωνίδου - Δρουσιώτη (επιμ.), *Η ιστορία της πόλης μου, Λεμεσός, Μνήμες παρελθόντων ετών,* Λευκωσία 2008.

Ιερ. Σωφρόνιος Γ. Μιχαηλίδης, Άκης Ιωάννου, Γιώργος Ιακώβου (επιμ.), *Ιστορία της Λάρνακας*, Λάρνακα 2005.

Αγνή Μιχαηλίδου, *Λάρνακα, η παλιά Σκάλα*, Λευκωσία ²1983.

_____, *Λεμεσός, η παλιά πολιτεία*, Λευκωσία 1981.

Χαράλαμπος Μπακιρτζής (επιμ.), *Τα πρώτα χρόνια του Τμήματος Γεωργίας και η αγροτική ύπαιθρος*, υπό έκδοση.

Γεώργιος Δ. Μπαμπινιώτης, *Λεξικό της Νέας Ελληνικής Γλώσσας*, Αθήνα ²2002.

Χριστοφής Οικονομίδης, «Η ιστορία του χρήματος στην Κύπρο (1571-1960)», στο Εταιρεία Κυπριακών Σπουδών, *Πρακτικά του δεύτερου διεθνούς κυπρολογικού συνεδρίου*, τ. Γ΄, Λευκωσία 1987, σσ. 606-615

Ευστάθιος Παρασκευά Παλαίμαχος, *Παλαιαί αναμνήσεις και έξι κείμενα του Ξενοφώντος Π. Φαρμακίδη, Η Λεμεσός κατά τον 19ον αιώνα*, Τίτος Κολώτας (Επιμ.), Λεμεσός 1996.

Θεόδωρος Παπαδόπουλλος, *Πηγαί και μελέται της Κυπριακής Ιστορίας, Προξενικά έγγραφα του ΙΘ΄ αιώνος*, Λευκωσία 1980.

Σωκράτης Δ. Πετμεζάς, «Αγροτική οικονομία», στο Κώστας Κωστής και Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ), *Η ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας τον 19ο αιώνα 1830-1914*, Αθήνα 2006, σσ.103-152.

Ίκαρος Πετρίδης, *Κίτιον-Λάρνακα-Σκάλα: Πόλις η πρώτη*, Δήμος Λάρνακας, Λάρνακα 2013.

Κώστας Α. Πιλαβάκης, *Η Λεμεσός σ' άλλους καιρούς*, Λεμεσός ²1997.

Αθανάσιος Α. Σακελλάριος, *Τα κυπριακά: ήτοι πραγματεία περί γεωγραφίας, αρχαιολογίας, στατιστικής, ιστορίας, μυθολογίας και διαλέκτου της Κύπρου εις τρεις τόμους*, τόμος Α΄, Αθήνα 1855.

Νίκος Γ. Σβορώνος, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης τον 18ο αιώνα,* Αθήνα 1996.

Πλουτής Σέρβας, *Τα προικιά της Λεμεσού*, Λευκωσία 1999.

Κέννεθ Γ. Σιάαρ, Μάικλ Γκίβεν, Γεώργιος Θεοχάρους, *Κάτω από το ρολόι, Αποικιακή Αρχιτεκτονική και ιστορία στην Κύπρο, 1878-1960,* Λευκωσία 1995.

Αναστασία Σιακαλλή (επιμ.), *Η Ιστορία της πόλης μου, Λάρνακα, Ευωδίας αναπολήσεις,* Λευκωσία 2009.

Ευθύμιος Σουλογιάννης, «Έλληνες Κύπριοι στην Αίγυπτο (1826 μέχρι σήμερα), *Πρακτικά Δεύτερου διεθνούς Κυπριολογικού Συνεδρίου,* τόμος Γ΄, Λευκωσία 1987, σσ. 177-200.

Γεώργιος Σταυρίδης, *Παγκύπριον ημερολόγιον Ραγιά του έτους 1911*, Κωστής Κοκκινόφττας (επιμ.), Λευκωσία 2005.

Μαρία Συναρέλλη, *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα, 1830-1880,* Αθήνα 1989.

Αλέξης Φραγκιάδης, «Αγροτική οικονομία και εξωτερικό εμπόριο», στο Κώστας Κωστής και Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ), *Η ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας τον 19ο αιώνα 1830-1914,* Αθήνα 2006, σσ. 153-174.

Γεώργιος Σ. Φραγκούδης, *Κύπρις: η Κύπρος της σήμερον : ιστορία της Κύπρου από των μυθολογικών χρόνων μέχρι σήμερον, τοπογραφία Κύπρου ή περιήγησις ανά την νήσον*, Αθήναις 1890.

Ζήσης Φωτάκης, «Η ναυτική πολιτική της Μεγάλης Βρετανίας», στο Γιώργος Καζαμίας, Πέτρος Παπαπολυβίου (επιμ.), *Ο Ελευθέριος Βενιζέλος και η Κύπρος,* Αθήνα 2008, σσ. 88-97.

Τζελίνα Χαρλαύτη, «Ναυτιλία», στο Κώστας Κώστης και Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ), *Η ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας τον 19ο αιώνα 1830-1914,* Αθήνα 2006, σσ.421-462.

Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνοκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ος αιώνας*, Αθήνα 2001.

Ευάνθης Χατζηβασιλείου, «Βρετανική ναυτική ισχύς στη Μεσόγειο, 1882-1945: μία βιβλιογραφική αναζήτηση στο ζήτημα της στρατηγικής αξίας της Κύπρου», στο *Επιστημονική Επετηρίς της Κυπριακής Εταιρείας Ιστορικών σπουδών*, τόμος 8, Λευκωσία 2008, σσ. 187-209.

Ξενόγλωσσες

Mathew Smith Anderson, *The Eastern Question, 1774-1923, A Study in International Relations,* London and Basingstoke 1966.

Simoni Angelides, “The Cyprus Economy under British rule (1878-1960)” στο Vasos Karageorghis and Michaelides Demitris (eds.), *The Development of the Cypriot Economy from the prehistoric period to the present day,* Nicosia 1996, σσ. 209-230.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Anonymous, *Cyprus and its Value and Importance to England.* Manchester 1878.

Marc Aymes, "The port – city in the fields: investigating an improper urbanity in mid nineteenth – century Cyprus", στο *Mediterranean Historical Review,* vol. 24, no. 2, December 2009, σσ. 133-149.

Samuel Baker, "Cyprus as a strategic position", στο *Journal of the Royal United Service Institution Whitehall Yard published under the authority of the council,* London 1883, vol XXVII, σσ. 79-81.

Samuel Baker, *Cyprus as I saw it in 1879,* London 1879.

Charles Vincent Bellamy, *A monograph of the main roads of Cyprus,* Nicosia 1903.

Ernest Alfred Benians, "Finance, trade and communications 1870-1895", στο *The Cambridge History of the British Empire,* vol. III, Cambridge 1959, σσ. 181-228.

Brian Bond (ed.), *Victorian Military Campaigns,* London 1967.

Thomas Brassey, *Recent letters and speeches* London 1879.

Samuel Brawn, *Three months in Cyprus during the winter of 1878-1879,* London 1879.

Earle George Buckle, *The Life of Benjamin Disraeli Earl of Beaconsfield,* Vol. IV, 1876-1881, London 1920.

Ulick Ralph Burke, "Cyprus", στο *Edinburgh Review,* vol. 173, 1891, σσ. 438-470.

John M. Carland, "Public Expenditure and Development in a Crown Colony: The Colonial Office, Sir Walter Egerton, and Southern Nigeria, 1900-1912", στο *Albion: A Quarterly Journal Concerned with British Studies,* vol. 12, no. 4 (1980), σσ. 368-386.

Wilfrid T. F. Castle, *Cyprus 1353-1986, history, postal history and postage stamps,* London ³1987.

Anne Cavendish (ed.), *Cyprus 1878, The journal of Sir Garnet Wolseley,* Nicosia, 1992.

Edward Cazalet, *The Berlin Congress and the Anglo Turkish Convention,* London 1878.

Gwendolen Cecil, *Life of Robert Marquis of Salisbury,* Vol. II, 1868-80, London 1922.

Demetris Christodoulou, *The evolution of the rural land use pattern in Cyprus,* London 1959.

Claude Delaval Cobham (transl. and transcr.), *Excerpta Cypria, Materials for a History of Cyprus,* Cambridge 1908.

Juan R. Cole, *Colonialism and revolution in the Middle East: social and cultural origins of Egypt's Urabi movement,* Princeton 1993.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Commercial Report Vice-Consul White of the Island of Cyrus for the year 1862*.

Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Acting- Consul Riddell on the trade and commerce of Cyprus for the year 1875*.

Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Consul Lang on the shipping and commerce of the island of Cyprus for the year 1871*.

Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus. Report by Consul Watkins on the trade and commerce of the island of Cyprus for the year 1877*.

Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Acting Vice-Consular Lang on the Trade, Navigation and commerce of Cyprus for the year 1861*.

Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Consul Colnaghi on the Trade of Cyprus for the year 1864*.

Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Mr. Vice Consul Sandwith on the trade and commerce of Cyprus during the year 1869*.

Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report by Vice Consul Sandwith on the trade and commerce of Cyprus for the year 1868*.

Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report, General and Statistical, by Mr. Vice-Consul White, Cyprus, January 16, 1863.*

Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Cyprus, Report of Mr. Vice-Consul White on the trade of Cyprus for the year* 1863.

Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Larnaca. Report by Acting Consul Pierides on the trade and commerce of Cyprus for the year 1876.*

Commercial Reports from consuls, A. Annual series, 1862-1885, *Larnaca, Report by Acting Consul Riddell on the trade and commerce of Cyprus for the year 1874*.

Cyprus Annal Report for 1879-1882, 1884-1909, 1911-1920, 1949 London 1880-1883, 1885-1910, 1912-1921, 1950.

Cyprus. Report on the Census of Cyprus, Taken 6th April 1891, London 1893.

Cyprus. Report on the Census of Cyprus, Taken 1st April 1901, Nicosia [1902].

Martin W. Daly (ed.), *The Cambridge History of Egypt, Volume 2, Modern Egypt, from 1517 to end of the twentieth century,* Cambridge 1993.

Stela Demesticha, "Harbours, navigation and trade", στο Despina Pilides and Nikolas Papadimitriou (eds.), *Ancient Cyprus, Cultures in Dialogue, Exhibition Catalogue,* Nicosia 2012, σσ 80-83.

Department of Agricultural Cyprus , Bulletin no. 2, Nicosia 1933.

George A. Dionyssiou, *The implementation of the Tanzimat Reforms in Cyprus (1839-1878). An Assessment of the Greek and Ottoman Evidence from Local Sources*, Nicosia 2009.

Hepworth Dixon, *British Cyprus*, London 1879.

Reid Malcolm Donald, "The Urabi revolution and the British conquest", στο Martin W. Daly (ed.), *The Cambridge History of Egypt, Volume 2, Modern Egypt, from 1517 to end of the twentieth century*, Cambridge 1993, σσ. 217-238.

Major Benjamin Donisthorpe Aslop Donne, *Records of the Ottoman conquest of Cyprus and Cyprus Guide and Directory*, Philip Christian (ed), Nicosia ²2000.

Eldem Edhem and Socrates Petmezas (eds.), *The economic Development of Southeastern Europe in the 19th century*, Athens 2011.

Sir Robert C. K. Ensor, *England 1870-1914*, Oxford 1992.

Leila Tarazi Fawaz and Christofer A. Bayly (eds), *Modernity and culture from the Mediterranean to the Indian Ocean*, New York 2002.

Niall Ferguson, *Empire, How Britain Made the Modern World*, London 2004.

_____, *The Ascent of money, A financial history of the world*, London 2009.

Fred H. Fisher, *Cyprus our new colony and what we know about it*, London 1878.

Foreign Office 1887, Annual Series, no. 105, *Diplomatic and Consular report on trade and finance, Turkey, report for the year 1886 on the trade of Aleppo*, London 1887.

Foreign Office 1887, Annual Series, no. 114, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the year 1886 on the trade of Beyrout*, London 1887.

Foreign Office 1887, Annual Series, no. 196, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Egypt, report for the year 1886 on the Trade of Alexandria*, London 1887.

Foreign Office 1888, Annual Series, no. 290, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the year 1887 on the trade of Beyrout*, London 1888.

Foreign Office 1888, Annual Series, no. 393, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Egypt, report for the year 1887 on the Trade of Alexandria*, London 1888.

Foreign Office 1889, Annual Series, no. 500, *Diplomatic and Consular report on trade and finance, Turkey, report for the year 1888 on the trade of Aleppo*, London 1889.

Foreign Office 1892, Annual Series, no. 1017, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the year 1891 on the trade of Aleppo*, London 1892.

Foreign Office 1892, Annual Series, no. 1023, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the years 1890-1891 on the trade of Palestine*, London 1892.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Foreign Office 1892, Annual Series, no. 1113, *Diplomatic and Consular reports on the trade and finance, Egypt, report for the year 1891 on the trade of the district of Alexandria*, London 1892.

Foreign Office 1893, Annual Series, no. 1200, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Turkey, report for the year 1892 on the trade of the consular district of Aleppo*, London 1893.

Foreign Office, 1893, Annual Series, no. 1276, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Egypt, report for the year 1892 on the Trade of Alexandria*, London 1893.

Foreign Office 1893, Annual Series, no. 1279, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the years 1891-1892 on the trade of Beyrout*, London 1893.

Foreign Office 1897, Annual Series, no. 1952, *Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Turkey, report for the year 1896 on the trade of Aleppo and Adana*, London 1897.

Elena Frangakis, "The Port of Smyrna in the 19th century", στο Apostolos E. Vacalopoulos, Constantinos D. Svolopoulos, Bela K. Kiraly (eds.), *Southeastern European maritime commerce and naval policies from the mid eighteenth century to 1914*, Proceedings of the XVIIth Conference on War and Society in East Central Europe, Thessaloniki 6-8 June 1985, Thessaloniki 1988, σσ. 261-272.

Ewout Frankema, "Raising revenue in the British empire, 1878-1940: how "extractive" were colonial taxes?", στο *Journal of Global History*, vol. 5, issue 3, November 2010, σσ. 447-477.

George S. Georgallidis, *A political and Administrative History of Cyprus, 1918-1926, with a survey of the foundations of British rule*, Nicosia 1979.

_____, *Cyprus and the Governorship of Ronald Storrs, the causes of the 1931 crisis*, Nicosia 1985.

_____, Memorandum by Mr. Headlam-Morley and Mr. Childs respecting Cyprus», στο *Επετηρίς Κέντρου Επιστημονικών Ερευνών*, V, 1971-1972, Λευκωσία, σσ.189-240.

_____, "The Commutation of Cyprus's payment of the Turkish Debt Change", στο *Επετηρίς Κέντρου Επιστημονικών Ερευνών*, τόμος IV, Λευκωσία 1970-1971, σσ. 379-415.

Government of Cyprus, *A ten-year programme of development for Cyprus*, Nicosia 1946.

Gilles Grivaud, «Δίκαιον-Οικονομία», στο Θεόδωρος Παπαδόπουλλος (επιμ.), *Ιστορια της Κύπρου,* τόμος στ΄, Λευκωσία 2011, σσ. 269-378.

Henry Rider Haggard, *A winter pilgrimage, being an account of travels through Palestine, Italy and the island of Cyprus, accomplished in the year 1900*, Longmans, London 1902.

Hansard Parliamentary Debates, the third day of March 1879 to the twenty-eighth day of March 1879.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Hansard Parliamentary Debates, the twenty-third day of July 1878 to the sixteenth day of August 1878.

Hansard Parliamentary Debates, the twenty-first day of June 1878 to the twenty-second day of July 1878.

Gelina Harlaftis and Vassilis Kardasis, «International shipping in the eastern Mediterranean and the Black sea: Istanbul as a maritime centre, 1870-1910», στο Şevket Pamuk and Jeffrey G. Williamson (eds.), *The Mediterranean Response to Globalization before 1950*, London 2000, σσ. 233-265.

Gelina Harlaftis, "Maritime transport systems in southeastern Europe in the Nineteenth century", στο Edhem Eldem and Socrates Petmezas (eds.), *The economic Development of Southeastern Europe in the 19th century*, Athens 2011, σσ. 397-446.

Charles Henry Hart-Davis, *Cyprus, Report and General Abstracts of the Census of 1921*, taken on the 24th April 1921, London, 1922.

_____, *Cyprus Report of the Census of 1931*, taken on April 17-18, 1931, Nicosia 1932.

James Headlam-Morley, *Studies in Diplomatic History*, London 1930.

Zvi Yehuda Hershlag, *Introduction to the Modern Economic History of the Middle East*, Leiden 1964.

George Hill, *A History of Cyprus*, vol. IV, Cambridge 1952.

Eric John Ernest Hobsbawm, *Labouring men, studies in the History of Labour*, London 1968.

_____, *The Age of Empire 1875-1914*, London, 1987.

Hook Gail Dallas, *Protectorate Cyprus, British imperial power before World War I*, London 2015.

Halil Inalcik and Donald Quataert (eds), *An economic and Social History of the Ottoman Empire*, vol. 2: 1600-1914, Cambridge 1994.

Charles Issawi (ed), *The economic History of the Middle East 1800-1914, a book of readings*, Chicago 1966.

Diamond Jenness, *The economics of Cyprus*, *A survey to 1914*, Montreal 1962.

Vasos Karageorghis and Demitris Michaelides (eds.), *The Development of the Cypriot Economy from the prehistoric period to the present day*, Nicosia 1996.

Kemal H. Karpat, "The transformation of the Ottoman State, 1789-1908", στο *The International Journal of Middle East Studies*, vol. 3, no. 3 July 1972, σσ. 243-281.

Rolandos Katsiaounis, *Labour, Society and Politics in Cyprus during the second half of the nineteenth century*, Nicosia 1996.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

George Kazamias and Maria Panayiotou, “Cyprus’s Trade with the Levant, 1881-1946/7”, στο Anastasia Yiangou, George Kazamias, Robert Holland (eds), Between Empires and Nations: the Greeks and the British in the Levant 1800-1960s, Oxon 2016, σσ. 111-122.

George Kazamias and Maria Panayiotou, “The Impact of the Great War on the Cypriots Economy; An Overview of Imports and Exports, 1914-1918”, υπό έκδοση.

Paul Kennedy, *The realities behind diplomacy, background influences on British external policy 1865-1980,* London 1981.

Bernard A. Knapp and Stella Demesticha, *Mediterranean Connections. Maritime Transport Containers and Seaborne Trade in the Bronze and Early Iron Ages*. California (υπό έκδοση).

Robert V. Kubicek, *The Administration of Imperialism: Joseph Chamberlain at the Colonial Office,* Durham 1969.

John Joseph Lake, *Ceded Cyprus, its history, Condition, Products and Prospects,* London 1878.

Robert Hamilton Lang, *Cyprus its History, its present resources and future prospects,* London 1878.

Robert Hamilton Lang, “Cyprus-Is it worth Keeping?”, στο Macmillan’s Magazine, vol. XL, May-October 1879, σσ. 441-448.

David Lavender, *The story of the Cyprus mines corporation*, California 1962.

James Lawrence, *The rise and fall of the British Empire*, London 1998.

Dwight E. Lee, *Great Britain and the Cyprus convention policy of 1878*, Massachusetts 1934.

Joseph H. Lehmann, *All Sir Garnet, A life of Field-Marshal Lord Wolseley,* London 1964.

Harry Charles Luke, *Cyprus under the Turks, 1571-1878*, London 1921.

Albert T. Madella, *The Cyprus sea post office 1906-1932*, Limassol 2002.
Malta Blue Books for the years 1880-1927, Malta 1928.

Philip Mansel, *Levant, Splendour and Catastrophe on the Mediterranean*, Edinburgh 2010.

Diana Markides, “Bailed in: Strategy Finance and the Acquisition of Cyprus, 1878”, στο Anastasia Yiangou, George Kazamias, Robert Holland (eds), *Between Empires and Nations: the Greeks and the British in the Levant 1800-1960s,* Oxon 2016, σσ. 172-200.

_____, *Sendall in Cyprus, 1882-1898, A governor in bondage,* Nicosia 2014.

Frederick Maurice and George Arthur, *The Life of Lord Wolseley*. London 1924.

Frederick John Maurice, *Military History of the Campaign of 1882 in Egypt.* London 1887.

MARIA TANAΓΙΩΤΟΥ

Alexander Mavrogordatos, *Cyprus, Report and General Abstracts of the Census of 1911, Taken on the 2nd April, 1911,* London 1912.

Seikaly May «Haifa at the crossroads: an outpost of the new world order», στο Leila Tarazi Fawaz, Christofer A. Bayly (eds), *Modernity and culture from the Mediterranean to the Indian Ocean*, New York 2002, σσ. 96-111.

Patrick J. McGowan and Bohdan Kordan, «Imperialism in World System Perspective: Britain 1870-1914», στο *International Studies Quarterly*, vol. 25. no.1, March 1981, σσ. 43-68.

William Norton Medlicott, *The Congress of Berlin and After, A Diplomatic History of the Near Eastern Settlement 1878-80*, London 1938.

David Meredith, "The British government and Colonial economic Policy, 1919-1939", *Economic History Review*, New Series, Vol. 28, No. 3, (1975), σσ. 484-499.

Albert Julius Meyer, Simos Vassiliou, *The Economy of Cyprus*, Cambridge 1962.

Eric Millbourn, *The ports of Cyprus and recommendations for their improvement, 1954*, Nicosia 1955.

No. 2083, Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1897 on the trade of Aleppo and Adana,* London 1898.

No. 2116 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1897 on the trade and commerce of Beirut and the coast of Syria*, London 1898.

No. 2197 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Egypt, report for the year 1897 on the trade and commerce of Egypt*, London 1898.

No. 2785 Annual Series, *Diplomatic and consular reports, Turkey, report for the year 1901 on the trade of the vilayets of Aleppo and Adana*, London 1902.

No. 2836 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1901 on the Trade and Commerce of Beirut and the Coast of Syria*, London 1902.

No. 2931 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Egypt, report for the year 1901 and from January 1 to May 31, 1902, on the trade and Commerce of Alexandria*, January 1903.

No. 2970 Annual Series, *Diplomatic and consular reports, Turkey, report for the year 1902 on the trade of the vilayets of Aleppo and Adana*, London 1903.

No. 3122 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Egypt, report for the year 1902 on the trade and Commerce of Alexandria,* January 1904.

No. 3192 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1903 on the Trade and Commerce of Beirut and the Coast of Syria*, London 1904.

No 3798 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1906 on the trade and commerce of Beirut and the coast of Syria*, London 1907.

ΜΑΡΙΑ ΜΑΝΙΩΤΟΥ

No. 3838 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1906 on the Trade and Commerce of the vilayet of Aleppo*, London 1907.

No. 3869 Annual Series, *Diplomatic and Consular Reports, Egypt, report for the year 1906 on the Trade and Commerce of Alexandria*, London 1907.

No. 4061 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1907 on the Trade and Commerce of the vilayet of Aleppo and Adana*, London 1908.

No. 4127 Annual Series, *Diplomatic and Consular Reports, Egypt, report for the year 1907 on the Trade of the Consular district of Alexandria*, London 1908.

No. 4142 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1907 on the trade, commerce and Navigation of Beirut and the coast of Syria*, London 1908.

No. 4863 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1911 on the Trade and Commerce of Beirut and the coast of Syria*, London 1912.

No. 4942 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1911 on the Trade of the Aleppo Vilayet*, London 1912.

No 5184 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1912 on the Trade and Commerce of Beirut and the coast of Syria*, London 1913.

No. 5383 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Turkey, report for the year 1913 on the Trade of the Aleppo Vilayet*, London 1914.

No. 5502 Annual Series, *Diplomatic and Consular reports, Egypt, report for the year 1914 on the trade and commerce of the consular district of Alexandria*, London 1915.

Sir Ralph Oakden, *Report on the Finances and Economic Resources of Cyprus*, London 1935.

Charles William James Orr, *Cyprus under British Rule*, London 1918.

Ali Efdal Özkul, "The consuls and their activities in Cyprus under the Ottoman Administration (1571-1878)", στο *Turkish Studies, International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, vol. 8/2, Ankara-Turkey 2013, σσ. 239-283.

Şevket Pamuk and Jeffrey G. Williamson (eds.), *The Mediterranean Response to Globalization before 1950*, London 2000.

Maria Panayiotou, "Harbours, harbour works and commerce in Cyprus, 1878-1910", στο *Proceedings of the Biennial International Conference of Greek Studies,* Adelaide 2012, σσ. 94-106.

_____, "The Role of Cyprus in the Arabi Revolt and the Resulting Egyptian Campaign of 1882", στο *European History Quarterly*, vol. 40 (2), 2010, σσ. 266-287.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Theodore Papadopoulos, *Social and historical data on population (1570-1881)*, Nicosia 1965.

David Athelstane Percival, *Cyprus Census of Population and Agriculture 1946, Report*, Nicosia 1949.

Kate Phylaktis, *The banking System of Cyprus, Past, Present and Future*, London 1995.
Despina Pilides and Nikolas Papadimitriou (eds.), *Ancient Cyprus, Cultures in Dialogue, Exhibition Catalogue*, Nicosia 2012.

Edward B. Proud, *The Postal history of Cyprus,* Sussex 1998.

Donald Quataert, "The Age of reforms", στο Halil Inalcik and Donald Quataert (eds), *An economic and Social History of the Ottoman Empire,* vol. 2: 1600-1914, Cambridge 1994, σσ. 759-934.

Report by Her majesty's high Commissioner for 1881, London 1882.

Albany Robert Savile, *Cyprus*, London 1878.

Esmé Scott-Stevenson, *Our Home in Cyprus*, London 1880.

Brewster Joseph Surridge, *Επισκόπησις της εν Κύπρω αγροτικής ζωής*, Λευκωσία 1930.

The Cyprus Blue Books 1880-1927, Nicosia 1881-1928.

The Mediterranean Pilot, comprising coast of France, and of Italy to the Adriatic; African coast from Jerbah to El Arish; coasts of Karamania and Syria, together with the Tusan Archipelago, and Islands of Corsica, Cyprus, Rhodes, Scarpanto, and Casso, vol. II, London 1877.

The Mediterranean Pilot, comprising coast of France, and of Italy to the Adriatic; African Coast from Jebrah to El Arish; coasts of Karamania and Syria together with Tuscan Archipelago and Island of Corsica and Cyprus, Second edition, Printed for the Hydrographic office Admiralty, vol II, London 1885.

Barrie S. Turner, *The story of the Cyprus Government Railway*, London 1979.

Apostolos E. Vacalopoulos, Constantinos D. Svolopoulos, Bela K. Kiraly (eds.), *Southeastern European maritime commerce and naval policies from the mid eighteenth century to 1914*, Proceedings of the XVIIth Conference on War and Society in East Central Europe, Thessaloniki 6-8 June 1985, Thessaloniki 1988.

Andrekos Varnava, *British imperialism in Cyprus, 1878-1915*, Manchester 2009.

M. J. Williams, "The Egyptian Campaign of 1882", στο Brian Bond (ed.), *Victorian Military Campaigns*, London 1967, σσ. 243-278.

Rodney Wilson, *Cyprus and the International economy*, New York 1992.

Alfred C. Wood, *A history of the Levant Company*, Oxford 1935.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Anastasia Yiangou, George Kazamias, Robert Holland (eds), *Between Empires and Nations: the Greeks and the British in the Levant 1800-1960s*, Oxon 2016.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

Apostolides Alexander, "Economic Growth or Stagnation during the interwar period: reconstruction of Cypriot GDP 1921-1938", in *Munich Personal Repec* Archive, no. 17051, posted 2 September 2009. https://mpra.ub.uni-muenchen.de/21476/1/MPRA_paper_21476.pdf Ανάκτηση Σεπτέμβριος 2015.

C. 1786, Cyprus dispatch from the High Commissioner covering a report in the agricultural fund for the year ended 31st March 1903, London 1903, High Commissioner Sir W. F. Haynes Smith to Mr. Chamberlain, Troodos, 30 July 1903, enclosure no. 2. Translation. Agricultural report, 1902-1903. P. Gennadius, Director of Agriculture, Nicosia 24 April 1903.
http://www.cyprusdigitallibrary.org.cy/files/original/ec3978adba7227d540181e9f34435989.pdf Ανάκτηση Ιούνιος 2016.

http://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/ Ανάκτηση Οκτώβριος 2016.

http://hansard.millbanksystems.com/ Ανάκτηση Μάιος 2014.

http://larnacainhistory.wordpress.com Ανάκτηση Οκτώβριος 2014.

http://mkp-archive.blogspot.com.cy/2012/04/british-highcommissioners-and-governors.html Ανάκτηση Οκτώβριος 2015.

http://www.britannica.com/event/Treaty-of-Kucuk-Kaynarca Ανάκτηση Οκτώβριος 2015.

http://www.convertunits.com/from/cwt/to/kilos Ανάκτηση Οκτώβριος 2016.

http://www.etkowines.com/default.asp?parid=12&ID=163&menuid=141 Ανάκτηση Ιούλιος 2015.

http://www.gracesguide.co.uk/Coode,_Son_and_Matthews Ανάκτηση Μάρτιος 2015.

http://www.ice.org.uk/getattachment/a4fe2f65-cda8-4b30-a03a-06916d99f657/Coode-archive-list.aspx Ανάκτηση Μάρτιος 2015.

http://www.mcw.gov.cy/mcw/da/da.nsf/All/200C553FA20CFAFDC2257199002F0A2E?OpenDocument Ανάκτηση Οκτώβριος 2015.

http://www.metric-conversions.org/length/ Ανάκτηση Οκτώβριος 2016.

http://www.rapidtables.com/convert/weight/ton-to-kg.htm Ανάκτηση Οκτώβριος 2016.

https://en.wikipedia.org/wiki/Abolition_of_the_Ottoman_sultanate Ανάκτηση Μάρτιος 2015.

https://en.wikipedia.org/wiki/Austria-Hungary Ανάκτηση Μάρτιος 2015.

https://en.wikipedia.org/wiki/Egyptian_National_Railways Ανάκτηση Αύγουστος 2016.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

https://en.wikipedia.org/wiki/Frederick_John_Owen_Evans Ανάκτηση Οκτώβριος 2015.

https://en.wikipedia.org/wiki/Gross_domestic_product Ανάκτηση Σεπτέμβριος 2016.

https://en.wikipedia.org/wiki/Italia_Marittima Ανάκτηση Αύγουστος 2015.

https://en.wikipedia.org/wiki/Khedivial_Mail_S.S._Company Ανάκτηση Αύγουστος 2015.

https://en.wikipedia.org/wiki/Ottoman_Empire Ανάκτηση Οκτώβριος 2015.

https://en.wikipedia.org/wiki/Reefer_ship Ανάκτηση Ιούλιος 2015.

https://en.wikipedia.org/wiki/Robert_Hamilton_Lang Ανάκτηση Οκτώβριος 2015.

https://en.wikipedia.org/wiki/Submarine Ανάκτηση Δεκέμβριος 2015.

https://en.wikipedia.org/wiki/Telephone Ανάκτηση Δεκέμβριος 2015.

Kyriakides A. Klearchos, "Cyprus and the Protection of British sea power since 1878", paper submitted to the 2nd Mediterranean Maritime History Network Conference, Massina/Taormina, Sicily, 4th to 7th May 2006, στο http://home.um.edu.mt/medinst/mmhn/klearchos_kyriakides.pdf Ανάκτηση Οκτώβριος 2015.

Λεξικό ναυτικών και ναυτιλιακών όρων, εκδόσεις Σταφυλίδη, http://stafilidis.gr/?p=4011 Ανάκτηση Δεκέμβριος 2016.

ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ