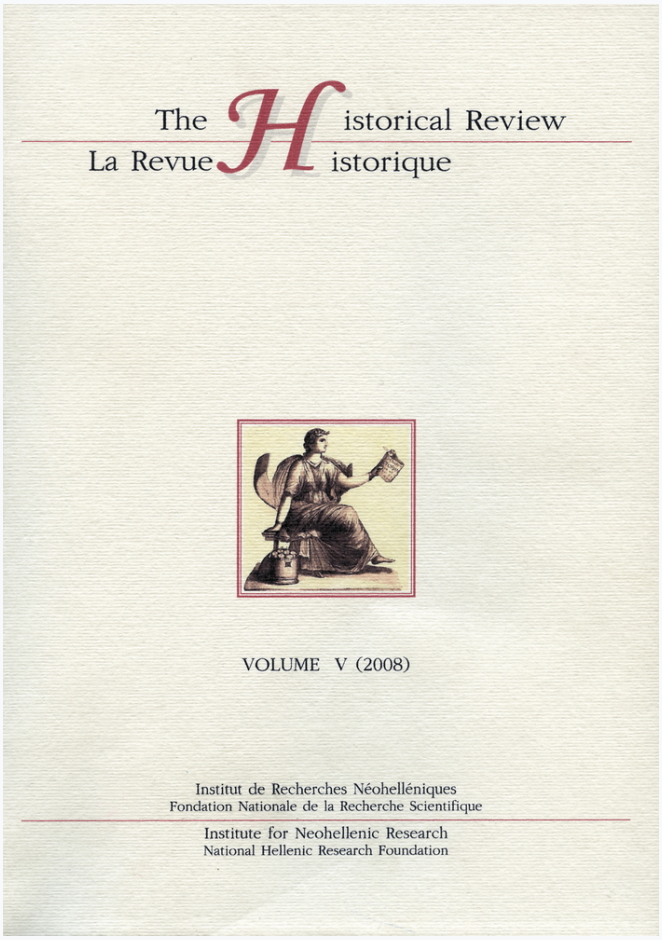
ePublishing

ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ
EKT NATIONAL DOCUMENTATION CENTRE

The Historical Review/La Revue Historique

Vol 5 (2008)

Histoires de Frontières



Èchanges et interdépendances entre les îles de l'Est de la Mer Ègée et le littoral asiatique aux XIXème et XXe siècles

Evridiki Siphnéou

doi: 10.12681/hr.229

To cite this article:

Siphnéou, E. (2009). Èchanges et interdépendances entre les îles de l'Est de la Mer Ègée et le littoral asiatique aux XIXème et XXe siècles. *The Historical Review/La Revue Historique*, *5*, 193–212. https://doi.org/10.12681/hr.229

https://epublishing.ekt.gr | **e-Publisher:** EKT | **Downloaded at:** 18/04/2024 10:21:11

ÉCHANGES ET INTERDÉPENDANCES ENTRE LES ÎLES DE L'EST DE LA MER ÉGÉE ET LE LITTORAL ASIATIQUE AUX XIXe ET XXe SIÈCLES

Eurydice Siphnéou

RÉSUMÉ: Cet article tâche d'esquisser l'espace commun entre les îles du nord-est de la Mer Égée et la côte asiatique, qui fut pour des siècles leur arrière-pays. Il explore l'interdépendance entre les économies insulaires et leur pourtour géographique. L'argumentation se concentre surtout aux échanges des marchandises et aux déplacements des hommes qui ont constitué un circuit constant d'interactions et ont stimulé la production agraire et industrielle des îles. Il traite des difficultés qui se sont posées au niveau des échanges dès que la frontière gréco-turque s'est érigée entre les deux côtes (1912), suite à la libération des îles de la domination ottomane –un événement politique majeur qui a ralenti le commerce et l'industrie et a conduit à une redéfinition stratégique des marchés. Pourtant, ces changements furent lentement "aperçus" par les entrepreneurs insulaires qui visaient à une réanimation du commerce entre les deux côtes. L'ère des nationalismes a anéanti l'homme d'affaires méditerranéen qui circulait librement dans l'espace unifié de l'ère des empires.

L'histoire de la frontière maritime séparant les îles de la Mer Égée de la côte asiatique est assez récente et date seulement d'un siècle. Dès que la flotte nationale grecque a libéré les îles de la domination turque (1912), une frontière gréco-turque s'est érigée entre les deux côtes, se complétant vers le sud par une frontière italo-turque, qui séparait le complexe du Dodécanèse de la côte d'en face. Ce status a existé jusqu'en 1947, lorsque, à la suite du traité italo-hellénique, Rhodes et ses îles voisinantes se sont unifiées à l'État grec. Avant ces événements politiques et militaires, l'histoire de la région égéenne fut pour des siècles l'histoire d'un espace commun, sous un pouvoir unifié, habité par des hommes en communication permanente entre eux, comme il est manifesté par plusieures témoignages de la vie matérielle ainsi que par les divers échanges et l'activité des entrepreneurs.[1]

Les échanges constituent un paramètre essentiel pour comprendre l'interdépendance entre les îles de Lesbos, Chios et Samos, appartenant administrativement aujourd'hui à la Préfecture grecque du Nord-est de la Mer

[1] Sur les routes communes et les trajectoires séparées des sociétés insulaires au cours de la domination ottomane, voir D. Dimitropoulos, "Les sociétés insulaires de la Mer Égée au temps de la domination ottomane. Routes communes, trajectoires séparées", *The Historical Review / La Revue Historique* 1 (2004), pp. 113-125. Des questions importantes comme l'insularité, la forme et le type des bourgades, l'orientation de l'économie et la mobilité des groupes surtout dans les petites îles de la Mer Égée y sont minutieusement traitées.

Égée, et le littoral asiatique.[2] Du côté asiatique, Smyrne fut le port principal de l'Asie Mineure situé au centre de la côte et lié dès le XVIIe siècle au commerce international.[3] Deux ports mineurs, celui de Çeşme (Krini) en face de Chios[4] et celui de Kuşadasi (Scala Nova) (voir carte) en face de Samos, étaient desservis par le cabotage interne de l'Empire ottoman et communiquaient avec les îles mais n'exportaient leurs produits que par le biais de Smyrne.[5] Au nord, l'arrière pays de Lesbos englobait le territoire entre le golfe d'Édrémit et les salines de la Phocée. Cette région fut marquée par deux zones de peuplement qui se concentrait autour des villes principales d'Édrémit et d'Aivali (Kydonies). En analysant la dépendance entre les économies insulaires et leur pourtour géographique, nous allons esquisser le tableau de cet espace commun.

Le transport, un facteur déterminant des échanges

Un des plus importants facteurs pour le développement économique de la région fut l'état du transport qui ne permettaient pas la communication terrestre rapide et qui privilégiaient les routes maritimes. Jusqu'à l'époque où on a construit les premières voies ferrées, la plupart des régions de l'Asie Mineure étaient isolées et les petits ports de son littoral communiquaient surtout par mer. Mais même après la guerre de Crimée, les lignes ferrées n'ont pas touché la côte à l'exception de Smyrne.[6] Pour aller par exemple de Smyrne à Vourla, qui était à 35 km au sud-ouest et où il y avait une importante communauté grecque, on mettait huit heures de route, ce qui rendait les déplacements, la poste et les échanges difficiles.[7]

---

[2] Sur les changements administratifs dans les îles de la Mer Égée, voir L. Kallivretakis, *Ζητήματα της διοικητικής ιστορίας των νήσων του Αιγαίου (13ος-19ος αι.)* [Questions de l'histoire administrative des îles de la Mer Égée (XIIIe-XIXe s.)], Athènes, Institut de Recherches Néohélleniques / FNRS (sous presses).

[3] D. Gofffman, "From Village to Colonial City" dans Edhem Eldem, Daniel Goffman and Bruce Masters, *The Ottoman City between East and West: Aleppo, Izmir and Istanbul,* Cambridge 1999, pp. 89-91.

[4] La distance entre Chios et Çeşme est de sept milles tandis que le passage entre Lesbos et le littoral asiatique est de sept à quinze milles.

[5] Elena Frangakis-Syrett soutient que la prohibition d'exportation et importation directe avec l'Europe a mis des obstacles au développement des ports mineurs. Elena Frangakis-Syrett, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, Athènes 1992, p. 26.

[6] Deux lignes, l'une partant de Smyrne pour Manisa fut achevée en 1865, pour arriver à Alasehir en 1875. La deuxième rejoignait Aydin à Smyrne en 1867. Sur la question de la mise en place d'un réseau ferroviaire et son importance sur l'extension de l'économie du marché, voir S. Gürsel, *L'Empire ottomane face au capitalisme,* Paris 1987, pp. 208-216.

[7] AYE [Archives du Ministère grec des Affaires Étrangères], 1871, 39, 1-26, n. 918, Consulat grec de Smyrne.

Carte de la Grèce, des Balkans et de l'Asie Mineure,
publiée par I. D. Nerantzi à Leipzig en 1889.
(Archive familiale de Io Agéli).

Atlas géographique pour les écoles grecques,
publié par I. D. Nerantzi à Leipzig en 1889 et
utilisé par les Frères Angéli et Miltos G. Koundouras, Mytilène 1922.
(Archive familiale de Io Agéli).

À cause de l'inexistence d'un réseau routier, les îles étaient pour le littoral de l'Asie Mineure, des stations de réapprovisionnement beaucoup plus proches que les grands centres urbains de Smyrne, de Brousse et d'Istanbul. À l'époque du passage des bateaux à voiles aux bateaux à vapeur, à l'exception de Smyrne, les îles ont été les premières à être desservies par les grandes lignes qui liaient la Méditerranée orientale avec l'Europe. Par conséquent, les îles sont devenues des centres d'importation et emmagasinaient dans leurs dépôts des produits d'importation destinés aux villes du littoral de l'Asie Mineure.

Ce phénomène s'est manifesté surtout à Lesbos qui fut une des plus grandes îles de la Mer Égée, dont la surface, la démographie et l'évolution économique au XIXe siècle dépassaint de beaucoup la taille moyenne des îles de l'Archipel.[8] Son port était un port de transit pour les produits d'importation, surtout des produits transportés par les steamers des lignes méditerranéennes à destination d'Aivali ou d'Édrémit.[9] Des produits comme le café, le sucre, la soude pour la fabrication du savon, des produits de quincaillerie, le cuir et le fer, étaient importés à Aivali par le biais du port de Mytilène, surtout jusqu'à l'approfondissement du port à Aivali (1882), qui pouvait accueillir seulement des petits bateaux à vapeur. Les grands importateurs de l'île et les petits commerçants visaient à vendre leurs produits en face, et voyageaient à une grande distance du littoral pour diffuser leurs produits dans les marchés intérieurs des villes et des villages. Cette pratique habituelle a duré longtemps et il fut difficile d'être effacée de la mémoire collective, même plusieurs années après la défaite de l'armée grecque en Asie Mineure et la *de facto* création des nouveaux espaces, delimités par les frontières étatiques.[10]

Des économies interdépendantes

Au cours de la période ottomane, même si les sociétés insulaires appartenaient à des administrations différentes de celles du littoral asiatique, la proximité géographique et les traits géophysiques de la région imposaient des relations et des échanges. L'économie et l'agriculture des îles présentaient des affinités ainsi

[8] D. Dimitropoulos soutient que la grandeur est un critère de distinction important pour l'étude de l'espace insulaire. Voir Dimitropoulos, "Les sociétés", p. 116.

[9] Cf. Rapport du Consul de l'Autriche-Hongrie, Dr Bargigli, sur le commerce de Mytilène dans l'annexe du livre de Charles de Scherzer, *Σμύρνη. Γεωγραφική, οικονομική και πολιτική θεώρηση* [Smyrne. Considération géographique, économique et politique], Vienne 1873 (en grec: Athènes 1995), pp. 192-220.

[10] *Bulletin de la Chambre du Commerce et de l'Industrie de Mytilène* (1924-1925), pp. 12-13.

qu'une certaine complémentarité au niveau du cycle agricole avec celles de l'arrière-pays. Le déplacement saisonnier d'une population agricole aux *chifliks* de l'Asie Mineure assurait aux îles la quantité indispensable de céréales pour les besoins de consommation du blé. La migration saisonnière des habitants de Samos vers la région que traversait le fleuve Maiandros en Asie Mineure (voir carte) était environ de 3500-4500 personnes par an.[11] Leur déplacement était organisé sous forme de "corporations" et la récompense des moissonneurs assurait la quantité de blé que chaque foyer consommait par an. Dans la plaine de Mainemeni, les moissonneurs de Samos rencontraient les *Peratikoi*,[12] les agriculteurs saisonniers du village d'Aghia Paraskevi de Lesbos, qui travaillaient au fauchage et au battage des terres appartenant à des propriétaires grecs et turcs.[13] Jusqu'en 1886, où on a entrepris les travaux pour le détournement du fleuve Ermos dont les alluvions bouchaient le port intérieur de Smyrne, la culture des céréales dans la plaine de Mainemeni (voir carte) surpassait les autres cultures et les agriculteurs des îles restaient dans cette région. L'affaiblissement des terres à la suite de la modification de l'embouchure du fleuve, a limité la culture des céréales et a entraîné le déplacement des travailleurs saisonniers vers les régions de Magnésie et Kassaba (voir carte).

L'économie de Samos s'est d'abord basée sur la viticulture, dont le produit, le fameux vin doux, atteignait au XVIIIe siècle les 3000 barils.[14] À part l'huile de Samos qui était destinée à la capitale de l'Empire ottoman, des citrons et des oranges étaient transportés à Kolophon en Asie Mineure (voir carte) et diffusés par les commerçants sur les marchés proches. Les produits d'exportation de Samos, à part le vin, soit étaient destinés aux centres commerciaux de l'Empire ottoman, soit faisaient partie des échanges interinsulaires; une soie très fine était exportée à Chios à destination de Gênes, du miel à Istanbul, de la cire à Smyrne et du bois à Patmos. Le vin de Samos, qui avait remporté le prix aux expositions commerciales mondiales à Londres (1862), à Paris (1867) et à Vienne (1873), était diffusé sur les marchés des ports russes, du Pirée et de l'Amérique. Pourtant, la hausse des droits de la Russie en 1858 a limité son exportation. Dès le début du XIXe siècle, le commerce du raisin sec de Samos s'est développé

---

[11] E. Stamatiadou, *Σαμιακά, ήτοι Ιστορία της νήσου σάμου από των αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι των καθ'ημάς* [Histoire de l'île de Samos depuis les temps anciens jusqu'à nos jours], Vol. IV, Samos 1886, p. 400.

[12] Dérive du mot grec "πέραν" [*peran*], qui signifie de l'autre côté.

[13] C. Paraskevaïdis, *Η παλαιά Αγία Παρασκευή Λέσβου* [L'ancienne Aghia Paraskevi de Lesbos], Athènes 1936 (nouv. éd. ²1991), pp. 22-24.

[14] Stamatiadou, *Σαμιακά*, pp. 444-445.

surtout vers l'Angleterre et la Hollande. Les fabricants de vin européens ont commencé à préférer le raisin de Samos de celui de Vourla et de Çeşme d'Asie Mineure car il comportait plus de sucre et donc plus d'alcool. Ainsi, les exportations de raisin sec vers l'Europe ont augmenté considérablement après 1837.[15] Mais, le phylloxéra a endommagé les vignes en 1873, et les cultures qui s'étaient développées à l'époque de la valorisation des vins et des raisins secs, ont été limitées. La viticulture de Samos fut remplacée par la culture de tabac. Des graines de tabac ont été transportées dans les années 1890 de N. Ephèse d'Asie Mineure, et des types variés de tabac parfumé provenant de la région de Smyrne se sont implantés à Samos. Grâce à la bonne qualité du tabac, les commerçants ont pu diffuser le produit dans le pourtour méditerranéen, en s'étendant jusqu'au marché d'Égypte. Le tabac samiote a remplacé les tabacs de Smyrne dans les usines du Caire et d'Alexandrie.[16]

À Lesbos la production basée sur la monoculture de l'olivier, comptait sur l'existence préalable de plusieurs marchés d'écoulement de l'huile et du savon, situés sur la côte asiatique et les bords de la Mer Noire. En même temps, la région asiatique a influencé le développement économique insulaire. L'existence d'une production agricole similaire, basée sur l'olivier et l'économie de l'huile, qui dominait le monde productif, permettait des échanges, complémentaires ou antagonistes, et stimulait le va-et-vient des hommes, des produits et des machines.

Après la catastrophe des oliviers par le froid de 1851, la côte asiatique a renforcé l'extension de l'oléiculture de l'île, en la ravitaillant avec deux qualités d'arbres, dont l'une, *l'adramyttini,* portait le nom même de la région d'Édrémit. L'implantantion des oliviers provenant du littoral asiatique a apporté aussi des habitudes similaires dans le cycle productif. Comme le témoignent les études ethnographiques,[17] les travaux agricoles dépendaient largement du type et du comportement de cette espèce d'arbre et de son cycle saisonnier. L'économie de l'huile se différenciait de celle de la côte avoisinante seulement par l'usage de mesures différentes pour mesurer le poids de l'huile ainsi que par le développement d'une infrastucture pour son extraction, qualifiée d'industrielle sur Lesbos et plutôt de pré-industrielle sur le littoral asiatique.

Les grecs, sujets ottomans, furent les protagonistes du renouvellement productif de l'île et ont mis les bases de son développement industriel dans la

---

[15] *Ibid.*, pp. 460-461.

[16] M. Charitatos et P. Yakoumaki, *Η ιστορία του ελληνικού τσιγάρου* [L'histoire de la cigarette grecque], Athènes: ELIA, 1998, p. 225.

[17] D. S. Loukatos, "Λαϊκή ελαιοκομία και ελαιουργία στο Αδραμύττι" [Récolte populaire et industrie oléicole à Édrémit], dans *Μικρασιατικά Χρονικά* 2 (1957), pp. 101-115.

deuxième moitié du XIXe siècle. Après l'abolition du monopole (1837), dont jouissait le gouverneur turc, ils installèrent un réseau d'entreprises qui traitaient et commercialisaient les produits agricoles, et qui possédaient les moyens de transport pour les écouler. Une flotte de petits voiliers, à pavillon ottoman et appartenant aux ports secondaires de Lesbos, garantissait le cabotage. Les propriétaires de ces bâteaux étaient des commerçants ou des capitaines associés aux commerçants par des sociétés en commandite.[18] Ces sociétés étaient l'outil du commerce interne et désservaient les villes portuaires et les agglommérations situées sur le rivage de l'Asie Mineure et de la Mer Noire.

Jusqu'au troisième quart du XIXe siècle, le transport maritime était la voie principale par laquelle s'effectuait le commerce dans l'Empire.[19] Le port de Lesbos était un port de transit pour les produits d'importation, surtout des produits transportés par les steamers des lignes méditerranéennes à destination d'Aivali ou d'Édrémit.[20] Mais le mouvement d'importation fonctionnait aussi à l'inverse. La vigoureuse industrie de construction qui prospérait à Lesbos pendant la seconde moitié du XIXe siècle (bâtiments industriels, grands édifices publics, églises monumentales) se procurait en matériaux de l'Asie Mineure: de grandes pierres taillées de couleur rose qui provenaient de l'île de Sarmousak dans le golfe d'Édrémit, des briques du village de Yenitsarohori, de grands troncs pour les charpentes des toits des bâtiments industriels. L'industrie huilière et la tannerie achetaient aussi leurs matières premières de l'Asie Mineure (huiles, grignons pour les usines pour le traitement des noyaux et peaux non ouvrées).

Les relations entre l'île et l'arrière-pays de l'Asie Mineure ne se limitaient pas seulement aux échanges des produits mais entraînaient aussi de nombreuses interactions culturelles et des échanges d'idées qui influençaient les choix éducatifs, les techniques du commerce et de l'industrie ainsi que la vie sociale et les expressions culturelles.[21] Un exemple tardif, tiré de la presse, qui montre,

---

[18] Nous constatons la présence de trois types de sociétés commerciales: celles dont le siège est à Mytilène et les succursales dans l'arrière-pays asiatique et la Mer Noire; celles dont le siège réside à Constantinople; et celles dont le siège est dans un des ports de la Méditerranée orientale ou dans la Mer Noire. Cf. E. Sifneos, "On Entrepreneurs and Entrepreneurship of the Olive-oil Economy in the Aegean: The Case of Lesvos Island, *The Historical Review / La Revue Historique* 1 (2004), pp. 245-273.

[19] D. Quataert, *The Ottoman Empire, 1700-1922,* Cambridge 2000, pp. 117-124.

[20] Cf. Rapport du Consul de l'Autriche-Hongrie, dans de Scherzer, *Σμύρνη*, pp. 192-220.

[21] Sur l'étude du mouvement des idées et de l'expansion de l'illuminisme dans l'Académie de Kydonies, voir R. D. Argyropoulos et P. M. Kitromilidès, "Ο Διαφωτισμός στον χώρο της Αιολίδας" [Les Lumières dans l'espace Aeolien], dans P. M. Kitromilidès et P. Michaelaris

en dehors des échanges économiques, les affinités culturelles de cet espace commun, était l'annonce ordinaire apparaissant dans les quotidiens de Mytilène, qui informait les lecteurs de l'Asie Mineure de l'arrivée des compagnies théâtrales, qui se déplaçaient aussi dans les villes d'en face.[22]

Comme nous l'avons déjà indiqué, le choix de la monoculture à Lesbos a entraîné des migrations saisonnières de la paysannerie vers l'Asie Mineure, afin de faire face au chômage estivale et à l'insuffisance des ressources. Les ouvriers agricoles travaillaient du mois de mai jusqu'au mois d'octobre dans les grandes propriétés céréalières de l'Asie Mineure d'où ils s'approvisionnaient en grain ou gagnaient du numéraire pour acheter le produit qui manquait à l'économie insulaire, les céréales. Cette migration temporaire qui souvent se transformait en migration permanente, provoquait parfois l'annulation de plusieurs contrats de mariage qui ne furent pas realisés à cause du retard du futur époux, dont l'absence en Asie Mineure se prolongeait pour des motifs de travail.[23] Les habitants de la côte est de l'île[24] augmentaient leurs fortunes par l'acquisition de biens immobiliers en Asie Mineure.

Nous constatons par les recensements des fortunes des notables grecs Mytiléniotes, lors de leur décès, l'expansion de leurs entreprises qui comprenait l'achat de terres en Asie Mineure ainsi que d'autres biens immobiliers, comme des maisons, des vergers, des moulins à huile, etc. Un exemple de ce genre fut le recensement de la fortune foncière du grand propriétaire terrien, Panayotis Vassiliou, qui incluait parmi d'autres biens, vingt oliveraies et un magasin à huile en Asie Mineure, autour des villages Papazli, Kerem et Narli.[25]

Au sud de Lesbos, l'île de Chios fut le plus grand centre économique de la Mer Égée qui a prospéré avant Smyrne, selon les témoignages des voyageurs du XVIe et XVIIe siècles.[26] Après la conquête de l'île en 1566, les Ottomans

---

(éds), *Mytilene and Ayvalik: A Bilateral Historical Relationship in the North-eastern Aegean,* Athènes: Institut de Recherches Néohelléniques / FNRS, 2007, pp. 59-75.

[22] Journal *Salpinx* (8 février 1912).

[23] Voir les Archives du Tribunal Ecclésiastique de Mytilène, situées dans Archives de la Préfecture de Lesbos: ΓΑΚ Λέσβου, Αρχείο του Εκκλησιαστικού Δικαστηρίου Μυτιλήνης.

[24] Voir surtout les villages de Pamfila, Thermi, etc. Cf. E. Sifneos, *Λέσβος. Οικονομική και κοινωνική ιστορία, 1840-1912* [Lesbos. Histoire économique et sociale, 1840-1912], Athènes 1996, pp. 254-255.

[25] *Ibid.*, pp. 247, 335.

[26] George Sandys, *A Relation of a Journey Begun An. Dom. 1610,* London 1637, pp. 12-15; John Sanderson, *The Travels of John Sanderson in the Levant, 1584-1602,* ed. Sir William Foster, Hakluyt Society, series 2, Vol. LXVII, London 1931; Louis Des Hayes, Sieur, *Voyage du Levant fait par le Sieur Des Hayes,* Paris 1745, p. 348.

continuèrent la tradition commerciale des Génois en conservant certains privilèges des Chiotes dans leurs rapports avec l'Occident, comme fut le droit d'importer des produits de luxe sans payer de droits d'importation.[27] C'est au XVIIIe siècle qu'a commencé le développement progressif de Smyrne et la migration marchande des Chiotes vers cette ville ou vers Istanbul. La production et le commerce de la soie ont constitué la principale activité de son exportation. A. M. Vlastos mentionne qu'il y avait 1200 ateliers de tissage en or et de soieries, dont la production était analogue à celle de Lyon et plus importante que celle de Damaskos et Alep.[28] La migration marchande des habitants de Chios est surtout liée au commerce de tissus et à la création d'ateliers à Smyrne et à Istanbul. Les relations des Chiotes avec ces deux villes étaient tellement importantes que leur représentant était élu en tant que juge au tribunal de commerce de Chios.[29] À partir de 1770, des commerçants de Chios se sont introduits dans le commerce de Smyrne avec la Hollande.[30] À part le commerce de tissus, les Chiotes de Smyrne se sont impliqués aussi dans des activités financières et le commerce des lettres de change. La dissolution de la Levant Co. en 1825 et l'installation des maisons internationales aux ports méditerranéens les plus importants ont favorisé le remplacement à Smyrne des commerçants étrangers par des Grecs. Les Chiotes ont fait partie des premiers sujets ottomans à s'installer à Gênes, à Marseille et à Londres.

Au milieu du XIXe siècle, le marché local de Chios et ses liaisons avec l'Europe ont commencé à se développer. Les exportations de l'île étaient inférieures à celles de Lesbos (voir Tableau 1). Les importations étaient plus nombreuses. Elles concernaient surtout des céréales et des peaux non ouvrées pour la tannerie. Les produits exportés étaient des citrons, des oranges, du mastic et des peaux ouvrées.[31] Chios disposait d'une flotte commerciale plus importante que celle de Lesbos, composante de 260 bateaux de 150-200 tonnes et 170 embarcations de 30-100 tonnes pour les besoins du cabotage.

---

[27] Elena Frangakis-Syrett, *Οι Χιώτες έμποροι στις διεθνείς συναλλαγές, 1750-1850* [Les commerçants de Chios dans les échanges internationales, 1750-1850], Athènes 1995, p. 14.

[28] A. M. Vlastos, *Χιακά, ήτοι Ιστορία της νήσου Χίου από των αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι της εν έτει 1822 γενομένης καταστροφής αυτών παρά των Τούρκων* [Histoire de l'île de Chios depuis les temps anciens jusqu'à la catastrophe de Chios par les Turcs en 1822], Hermoupolis 1840, p. 176.

[29] Les trois autres membres étaient un représentant de ceux qui commerçaient avec les pays européens et deux représentants des commerçants de Chios. Voir Vlastos, *Χιακά*, pp. 160-161.

[30] Frangakis-Syrett, *Οι Χιώτες*, pp. 42-43.

[31] Londres, Foreign Office, A. S., Turkey, Chios, Report by Mr Vice-consul Biliotti on the Shipping and Navigation of Scio for the Year 1864.

Tableau 1

Mouvement des bateaux et des marchandises dans les ports principaux de la Mer Égée et de l'ouest de l'Asie Mineure au milieu du XIXe siècle

	Lesbos	Chios	Aivali	Samos	Kuşadasi	Smyrne
Population	80,000	65,800	34,000	34,141	8000	155,000*
			Commerce extérieur			
Importations en £	121,949	253,073	147,717	88,081	44,900	3,730,523
Exportations en £	187,391	164,264	159,248	97,954	167,400	4,832,979
			Commerce maritime			
Bateaux [arrivées]	1621	1788	57	74 à vap. + 4801 voiliers	126	1295
Tonnes	156,450	206,487	1718	69,175	10,084	448,807

* Selon de Scherzer, *Σμύρνη*, Vol. I, p. 106.

Sources: Londres, Foreign Office, A. S., Turkey, Mytilène 1864, Scio 1864, Scala Nova 1864, Smyrna 1864 et Samos 1875.

En guise de conclusion, je dirais que le commerce et l'économie des îles dans le cadre de l'Empire ottoman entretenaient des rapports directs avec l'Asie Mineure, et le cabotage favorisait un commerce interinsulaire intense. Les priorités du commerce d'exportation étaient fixées par l'État ottoman qui dirigeait souvent les exportations des îles vers la capitale pour les besoins principaux de consommation.

La dépendance de l'arrière-pays des entreprises des îles. Le cas de Lesbos

Les sources des archives d'entreprises et des archives privées que nous disposons à Lesbos, en ce qui concerne la production et la vente de l'huile d'olive et du savon sont utiles pour l'étude de la diffusion d'un esprit d'entreprise parmi les entrepreneurs de l'île et ceux du littoral.

On s'attendrait à une concurrence intense entre Lesbos et la région d'Aivali-Édrémit pour la conquête des marchés ou bien à une différenciation des cultures, surtout à l'époque de la grande crise agricole au dernier quart du XIXe siècle.[32] Au contraire, cela n'est pas arrivé. Les archives présentent des

[32] En ce qui concerne les produits méditerranéens grecs et leur "comportement" pendant la crise agricole mondiale, voir C. Agriantoni, "Μεσογειακά αγροτικά προϊόντα. Η ελιά, η

différences au niveau de la production annuelle mais aussi une collaboration des proprietaires dans l'organisation du commerce et l'exploitation de ses dérivés. La correspondance commerciale, basée à Lesbos, nous permet d'observer un échange d'informations entre les commerçants et une coopération au niveau de la répartition des destinations des exportations. Ceci résulte de l'importance du marché intérieur dans l'écoulement de l'huile. Nous notons que l'Empire ottoman, et en particulier Istanbul, fait le principal marché en ce qui concerne l'huile, et la région de Ponte en ce qui concerne le savon. Les exportations de Lesbos et d'Aivali étaient destinées aux mêmes marchés: ceux de la Méditerranée orientale, des Balkans et de la Russie qui consommaient surtout des huiles lampantes, non-comestibles.

Les huiles lampantes étaient des huiles d'une certaine acidité provenant du pressurage d'olives salées ou des graines qui étaient tombées avant de mûrir. Elles étaient moins appréciées que les huiles alimentaires et de première qualité, mais étaient utilisées pour l'éclairage, aussi bien dans les maisons que dans les mosquées et les veilleuses des églises. Généralement, elles étaient raffinées avec la méthode d'ébullition qui faisait perdre ainsi leurs principes nutritifs. Mais elles acquéraient une capacité d'éclairage qui durait et devenaient plus claires. Une autre méthode pour les rendre fines était le filtrage, c'est-à-dire le raffinage de l'huile en utilisant des filtres ou des tissus, et son transfert ultérieur dans d'autres jarres. Avant d'envoyer les spécimens, on testait leur combustibilité. Les bonnes huiles lampantes devaient brûler plus de 20 heures sans que leur couleur ne change.[33]

Une deuxième raison du manque de concurrence avec les huiles d'Aivali est que la participation des commerçants d'Asie Mineure au réseau commercial de la Méditerranée orientale avant 1912, se faisait par l'intermédiaire des maisons d'exportation de Lesbos, qui s'appropriait d'une partie des bénéfices. L'étude des rapports entre le représentant de la maison commerciale de Frères Goutos à Aivali et le siège central à Mytilène, montre la dépendance du premier de la hiérarchie commerciale de la maison.

Mais voyons comment s'organisait cette collaboration entre les commerçants de Lesbos et leurs représentants locaux en Asie Mineure: les compagnies d'exportation de Lesbos collaboraient avec un grec sujet ottoman, commerçant ou entrepreneur, qui fonctionnait en tant que représentant commercial. Il achetait des huiles pour les compagnies et alimentait le marché local avec des

---

μουριά και το αμπέλι την ώρα της βιομηχανίας" [Produits agricoles méditerranées. L'olivier, le mûrier et la vigne au temps de l'industrie], *Τα Ιστορικά* 8 (juin 1988), pp. 82-83.

33 ELIA, Athènes: Frères Goutos, dossier 1, 24-1-1907 et 3/16-3-1907.

produits d'importation, en échange d'une commission. Les Frères Goutos coopéraient avec Michel Strongylis qui disposait d'un moulin à huile à vapeur et produisait des huiles fines et des huiles lampantes. L'approvisionnement en huile était l'activité principale du représentant local. Les tâches qu'il effectuait en faveur du siège central étaient: l'achat d'une quantité importante d'huile, la location des dépôts, l'emmagasinage, l'envoi de commandes vers l'étranger, d'habitude par le biais d'Istanbul, la fabrication de savon pour le compte du siège central. En plus il maintenait la correspondance commerciale et les comptes communs, dont il informait quotidiennement le siège central. Lesbos lui fournissait le capital. Le magasin central décidait de la politique des marchés et donnait son consentement final pour l'envoi de produits aux clients étrangers. Les transactions se payaient par le moyen des banques de Lesbos, de Smyrne et d'Istanbul. L'existence d'une succursale à Istanbul facilitait les échanges des maisons du commerce et l'exploitation à bon profit des différences du change. C'est ainsi que les compagnies pouvaient tirer profit des différences du cours du change et rembourser les lettres par la succursale qui avait accès au meilleur marché monétaire qui offrait le moindre prix. On constate, donc, qu'à cause de son éloignement des principaux axes de communication, surtout des voies ferrées et des vapeurs, et de son retard relatif dans le développement d'un esprit d'entreprise, le région côtière de l'Asie Mineure entre Édrémit et Phocée a évolué, jusqu'en 1912, sous l'influence de l'île de Lesbos.

Mais l'entreprise des Frères Goutos ne fut pas la seule à exploiter le commerce de la côte voisine. D'autres industries et raisons commerciales de Lesbos investissaient dans les ports de l'Asie Mineure et de la Mer Noire, en bâtiments industriels et dépôts pour l'emmagasinage de leurs produits. Le secteur de la savonnerie fut un des plus privilégiés dans ce type d'investissements. Les D. Georgantelli Frères, grande distillerie d'huiles d'olives et savonnerie, siégée à Plomari (Lesbos), avaient des succursales à Trébizond et Samsoun. Ses savons aromatiques s'achetaient par la classe aisée urbaine des villes-ports de la Mer Noire et leurs labelles destinées aux marchés asiatiques se conformaient à l'esthétique du milieu ottoman, tandis que d'autres producteurs, comme le savonnier Alcée Metaxas, mettait ses produits en publicité en adoptant une esthétique à l'occidentale.[34]

Une autre entreprise, celle des N. Agéli Frères, aux capitaux plus modestes, provenant du village oléicole de Papados, dans le golfe de Yéra (Lesbos), fait

[34] E. Sifneos, *Άρωμα σαπουνιού. Ετικέττες, σφραγίδες και κασετίνες σαπουνιών από σαπωνοποιεία της Λέσβου, 1890-1950* [L'arôme du savon. Étiquettes, labels et boîtes d'emballage des savonneries de Lesbos, 1890-1950], Athènes 2000, pp. 28-31.

preuve de l'"expansionnisme" entrepreneurial des insulaires vers l'Asie Mineure. Les Frères Agéli disposaient d'une entreprise commerciale-industrielle qui opérait à quatre endroits: à Papados, d'où on envoyait des huiles vers Constantinople, Izmit (Nicomedeia) et Brousse, à Izmit (Mer de Marmara), où on fabriquait les savons à destination de Brousse et Constantinople, les deux derniers locaux étant des points de ventes pour les marchés de la région.[35] Les frères et partenaires étaient dispersés dans les ports respectifs. L'entreprise fonctionnait de 1896 à 1918 en produisant des savons, communs et aromatiques à l'essence de géranium, une preuve aussi de la création d'un marché de luxe dans les ports et les villes mentionnés auparavant. Nous suggérons que la prohibition de l'exportation des savons, falsifiés avec du talc, qui a de beaucoup influencé l'industrie de l'île,[36] a stimulé l'"expansionnisme" industriel et a incité les entrepreneurs locaux à investir dans la région avoisinante. Après 1912, l'activité industrielle s'est transportée à Pérama, sur l'île tandis que les ventes ont changé de destination en se réorientant vers le marché de Thessalonique. Nous constatons, donc, que pendant la période de l'espace unifié, l'essor industriel de Lesbos a servi d'exemple pour le développement des entreprises similaires dans son arrière-pays, tandis qu'après 1912 les produits ont du dévier de leurs marchés traditionnels, à cause des restrictions que nous allons explorer par la suite.

De 1912 à 1922. Basculant entre l'Orient et l'Occident

Les évènements militaires de 1912-1913, à savoir les guerres Balkaniques, ont provoqué des bouleversements dans la région. En novembre 1912 les îles du Nord-est de la Mer Égée se sont liberées de la domination ottomane. À la suite de ces évenéments le commerce avec la Turquie s'est au début arrêté. La réanimation progressive des échanges s'est effectuée dans des conditions défavorables.

Les produits des îles de Chios et de Lesbos n'étaient plus des produits qui s'échangeaient à l'intérieur de l'Empire ottoman mais devaient être chargés de 1% de droit d'exportation pour sortir des îles et 11% de taxe d'importation pour entrer en Turquie. Sur le marché traditionnel de Rodosto, par exemple, sur la côte européenne de la Turquie, le savon de Lesbos était difficile à être diffusé comme auparavant car à son prix était ajouté le droit d'importation, alors que le savon analogue de Aivali n'avait pas de droit d'importation et par conséquent était vendu moins cher. De plus, les autorités grecques exigeaient des formalités

---

[35] Je tiens à remercier qui a mis à ma disposition l'archive familiale et les livres de comptes de l'entreprise Agéli. Archive privée des Frères Agéli, Livres des comptes, 1896-1918.

[36] E. Sifneos, N. Sifounakis et Y. Koutsouridis, *Soapmaking on Lesvos: A Memento,* Athènes 2002, pp. 124-125.

de douane compliquées qui rendaient impossible l'exportation directe par les petits ports de Lesbos, qui étaient des centres productifs, vers ceux de l'Asie Mineure. Les exportations étaient autorisées seulement du port principal. Tout cela a conduit à une redéfinition stratégique des marchés.

Les entrepreneurs insulaires devaient désormais orienter leurs produits vers l'État hellénique et faire face à la concurrence européenne. Mais la qualité ordinaire de leurs produits ne laissait pas beaucoup à espérer. Le changement fut difficile. La contiguïté des marchés turcs et la persistance du réseau commercial de la diaspora insulaire à Istanbul, à la Mer Noire et en Égypte, ont prolongé pour quelques années une activité dont la mort était déjà préannoncée. À cette époque, deux tendances sont importantes à noter: d'une part, les difficultés de communication entre le siège commercial et sa succursale en Asie Mineure ont donné naissance à des entreprises nouvelles sur le littoral. Des sociétés de commerce et des industries ont été constituées par les ex-agents de l'entreprise-mère en leur empruntant le capital initial. D'autre part, on aperçoit deux politiques commerciales face aux nouvelles données qui déterminent la capacité ou non d'adaptation des capitaux commerciaux aux changements de l'environnement politique, économique et institutionnel. La première continue à alimenter les anciens marchés en s'efforçant de tromper les autorités douanières. Dans ce cadre, et avec l'encouragement des entrepreneurs, on observe une mobilité de la main-d'œuvre, spécialisée dans la savonnerie, qui commence à circuler dans le pourtour méditerranéen. Des techniciens et des maîtres artisans se déplacent de Lesbos vers le littoral asiatique pour pouvoir produire du savon avec des étiquettes turques et assurer leurs anciens débouchés. Mais l'itinéraire du savoir technique se transmet aussi du littoral asiatique vers l'Égypte et le Pirée. La deuxième politique est représentée par quelques maisons commerciales et industrielles, qui, grâce à leur clairvoyance, elles se sont déplacées au moment propice vers le Pirée et la Crète. Ainsi l'industrie du savon a pu survivre des bouleversements politiques.[37] La plupart quand-même d'entre eux, piégés sur l'île, ont vu leurs activités se réduire et leurs exportations vers le littoral asiatique s'arrêter définitivement dans les années 1930.[38]

De l'autre côté, le rattachement des "Nouvelles Provinces" à la Grèce, qui a entraîné des changements démographiques et une multiplication des revenus de l'État néohellénique s'est effectué en même temps que la Ière Guerre Mondiale qui a eu des effets négatifs dans le commerce. En 1915, les échanges

[37] *Ibid.,* pp. 165-179.
[38] *Ibid.,* pp. 89-100.

économiques avec l'Allemagne et ses alliés se sont arrêtés, et à la fin de 1916, l'embargo imposé par les forces franco-britanniques au port du Pirée pendant huit mois a contribué à l'affaiblissement total du commerce grec. La diminution sensible des importations a entraîné une réduction des revenus de l'État provenant des droits d'importation, et la hausse des prix a atteint jusqu'à 400% pendant la guerre. L'entrée de la Grèce dans la guerre en 1916, a pesé sur les récoltes, déjà pauvres, à cause de la mobilisation et a augmenté énormément les dépenses militaires.[39] Dans le cadre de la crise économique, les échanges avec la Turquie, qui était en guerre avec la Grèce, étaient presque inexistants.

Tableau 2

Importations et exportations de la Grèce de et vers la Turquie, 1909-1920, en 000 drachmes

	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
Importations de la Turquie	11,648	10,808	8930	8544	3600	15,189	4631	5960	86	261	61,180	86,696
Exportations vers (en) la Turquie	6385	5149	4803	5890	1373	4277	3744	37	–	98	63,504	57,062
Total	18,033	15,957	13,733	14,434	4973	19,466	8375	5997	86	359	124,684	143,758

Sources: Ministère de l'Économie, Service Statistique National, *Statistique du Commerce Spécial de la Grèce avec les pays étrangers pendant l'année 1918*, Athènes 1920, et *Statistique du Commerce Spécial de la Grèce avec les pays étrangers pendant l'année 1920*, Athènes 1924.

Le Tableau 2 présente la baisse générale des importations et des exportations de la Grèce de et vers la Turquie de 1909 à 1920. Le flux du commerce extérieur a été rétabli après les guerres balkaniques, mais seulement pour un an, pour se perturber encore à la Ière Guerre Mondiale. L'apogée du commerce en 1919-1920 montre l'augmentation des échanges avec le pays voisin à une période instable où le commerce avec la Grèce se développe sous l'influence de l'arrivée de l'armée grecque à Smyrne. L'augmentation vertigineuse du commerce par rapport à 1914 montre que le commerce est influencé par cet événement politique et économique majeur.

Les économies insulaires, entre 1912 et 1922, basculaient entre l'Orient et l'Occident. Orientées vers l'Orient, elles ont commencé à envoyer leurs produits vers l'ouest. La plupart de régions récemment acquises (Macédoine, Thrace, îles du Nord-est de la Mer Égée) faisaient partie de la zone en guerre et leur commerce pendant cette période s'était essentiellement arrêté. Mais aussi

[39] M. Mazower, *Η Ελλάδα και η οικονομική κρίση του Μεσοπολέμου* [La Grèce et la crise économique de l'entre-deux-guerres], Athènes 2002, p. 79.

pendant la période de leur "adaptation" à l'économie grecque, après la première année de leur union à l'État néohellénique, les principaux produits d'exportation subissaient un fléchissement. Le Tableau 3 présente la quantité que les "Nouvelles Provinces" ont exporté, en produits agricoles et industriels de 1914 à 1916. Nous avons distingué les branches de production, dans lesquelles les îles de l'est de l'Égée ont joué un rôle important, et nous présentons aussi la production analogue de la "Vieille" Grèce (la Grèce avant l'annexion des "Nouvelles Provinces" en 1912).

Tableau 3

Exportations des "Nouvelles Provinces", 1914-1916, en 000 oques*

Produits en 000 oques	"Nouvelles Provinces" en 1914	"Nouvelles Provinces" en 1915	"Nouvelles Provinces" en 1916	"Vieille" Grèce en 1916
Oranges, citrons, mandarines	1668	3092	1843	136
Fruits frais			57	450
Tabac en feuilles	9741	7065	4245	5930
Vin	5152	2692	1889	15,625
Huile	9391	6581	2039	340
Savon	1774	2387	766	153

* 1 oque équivaut à 1282 kilos.

Sources: Ministère de l'Économie, Service Statistique National, *Statistique du Commerce de la Grèce Nouvelle avec les pays étrangers pendant l'année 1916*, Athènes 1920, et *Statistique du Commerce de la Vieille Grèce avec les pays étrangers pendant l'année 1916*, Athènes 1918.

Le Tableau 3 montre la baisse des exportations des "Nouvelles Provinces" en 1916 par rapport aux années précédentes. Les activités commerciales se limitent, aussi bien pour les produits agricoles que pour les produits industriels. Cela concerne aussi bien les produits destinés à la Turquie, comme les agrumes et la tannerie de Chios ou le vin de Samos, que ceux qui suivaient les destinations commerciales de la Vieille Grèce et étaient écoulés surtout sur les marchés d'Égypte, d'Europe et d'Amérique, comme le tabac et l'huile.

Pourtant, une certaine réanimation du commerce s'est présentée après la Ière Guerre Mondiale et avant 1922. En 1920, la première année après le débarquement des forces militaires grecques à Smyrne dans le cadre de l'"expansionnisme" allié, le commerce de l'Asie Mineure a de beaucoup surpassé les niveaux d'avant-guerre. Parmi les douanes de la Grèce, celles de Chios, Lesbos et Samos ont effectué le plus grand nombre d'importations et d'exportations de et vers la Turquie. La réani-

mation des échanges commerciaux s'est surtout effectuée par les sujets ottomans chrétiens qui étaient installés sur le littoral et avaient des entreprises commerciales et des ateliers. Les statistiques de 1920 (voir Tableau 4), en excluant les échanges directes avec le port de Smyrne, nous aident à tirer quelques conclusions en ce qui concerne les échanges transfrontaliers à une époque relativement calme sans évènements militaires qui imposaient des ruptures politiques. L'influence quand-même de la présence militaire grecque à Smyrne, pèse sur les transactions totales de la région en créant un climat favorable pour leur augmentation. Le facteur géographique est encore une fois dominant dans l'économie insulaire car il offre des solutions directes qui répondent aux besoins des îles aussi bien avec l'importation des céréales qu'avec des marchés de consommation pour l'industrie.

Tableau 4

Importations de la Turquie (sauf Smyrne) vers les îles de l'est de l'Égée, 1920
(Valeur en drachmes)

Produits	Douanes de Lesbos	Douanes de Chios	Douanes de Samos
Froment en grains	126,495	234,814	9282
Orge	407,918.5	73,985	–
Mais	375,699.6	117,038.8	1698
Son en général	251,319.4	423,925	
Farines de blé	33,710.6	82,261.2	23,217.6
Riz	151,244	135,916	4257.5
Haricots	428,488	152,672	
Noisettes	239,330.9	45,992	
Fèves	140,347	86,157	
Légumes frais	219,059.2	330,447	18,699.8
Pêches	371,011.2	143,467.8	21,819
Produits et depouillés d'animaux	212,823.6	166,253.2	66,482.8
Grignons d'olives	67,689.7		
Produits forestiers (charbons de bois)	44,551	170,094	98,873
Fils et tissus	294,013	148,455	
Sucre	82,890	50,234	

Exportations des îles de l'est de l'Égée vers la Turquie (sauf Smyrne), 1920
(Valeur en drachmes)

Produits	Douanes de Lesbos	Douanes de Chios	Douanes de Samos
1. Produits agricoles			
a. Froment en grains		57,408	47,253
b. Farines de froment avec son	49,480	362,751	3524
c. Pommes de terre	6268	81,516	
d. Mandarins		1,151,041	
e. Légumes frais	122,105	106,360	
f. Mastic		288,649	
g. Tabac haché	414,859	81,625	
h. Tabac en cigarettes	113,291	4761	72,774
2. Produits industriels			
a. Produits de la tannerie	580,832	3,381,059	
b. Huile en barrils	118,408	95,962	
c. Vins en barrils	200,116		1,395,556
d. Fils et cottons	493,982		
e. Savons communs	4,089,464	9610	
f. Peaux ouvrés	580,832		
g. Minéraux et métaux (plomb)		184,395	
h. Machines en fer	46,625		

Source: Ministère de l'Économie, Service Statistique National, *Statistique du Commerce de la Grèce Nouvelle avec les pays étrangers pendant l'année 1920. Valeur de l'importation et de l'exportation pendant l'année 1920, par pays, merchandises et douanes*, Vol. II, Athènes 1925.

Au niveau des importations, nous remarquons que les économies des îles qui manquaient de céréales, s'approvisionnaient surtout du marché turc, tenant en compte de la fermeture du marché russe à cause des guerres balkaniques, de la Ière Guerre Mondiale et de la révolution d'Octobre. Chios et Lesbos importaient du blé en grains, du maïs, de l'orge, du son, ainsi que des noyaux d'olive pour les fabriques d'huile des noyaux. Chios exportait vers la Turquie des produits agricoles traditionnels. Nous notons que l'industrie des îles (savonnerie, tannerie, fabrique de vin) dépendait pour l'écoulement de ses produits des marchés turcs. Seules la fabrication d'huile et les exportations de

tabac étaient détournées sur les marchés occidentaux. Une petite quantité d'étoffes était exportée vers la Turquie par l'industrie textile de Lesbos, qui fut quand même gravement affectée après 1912, ainsi que des machines pour l'approvisionnement de l'équipement industriel des huileries de l'Asie Mineure. L'époque du commerce florissant des îles avec l'Asie Mineure sera interrompu deux ans après, avec l'expédition militaire en Asie Mineure et la pénétration de l'armée grecque dans l'arrière-pays. Sa défaite totale, suivie de l'expulsion des populations grecques du littoral asiatique (1922), et de l'échange des populations et des fortunes stipulé par le traité de Lausanne (1923), ont mis fin à une osmose qui durait depuis des siècles et ont brisé les rapports préexistants. Les hommes, pourtant, ont lentement "aperçus" ces changements. Même après la défaite de l'armée grecque en Asie Mineure, le monde commercial pensait que les échanges avec le littoral d'en face allait renaître et même dépasser les niveaux d'avant-guerre. À cette fin, les commerçants demandaient aux autorités qu'elles bâtissent de nouveaux dépôts pour les produits en transit dans le port en construction de Mytilène tandis que les industriels conservaient les livres de comptes de leurs entreprises en Asie Mineure.[40] L'ère des états nationaux les a pourtant déçus.

De l'espace unifié aux territoires nationaux, de nombreux échanges au silence et à l'hostilité, les habitants des deux côtes ont vécu pendant la plupart du XXème siècle dans un climat de méfiance et de menaces de conflits. La frontière maritime a annoncé la mort de l'entrepreneur méditerranéen, un homme d'affaires qui circulait librement dans les multiples circuits des échanges et des activités économiques qu'il déployait aisément dans ce territoire commun de l'ère des empires.

Institut de Recherches Néohelléniques / FNRS

[40] *Bulletin de la Chambre du Commerce et de l'Industrie de Mytilène* (1924-1925), pp. 12-13.