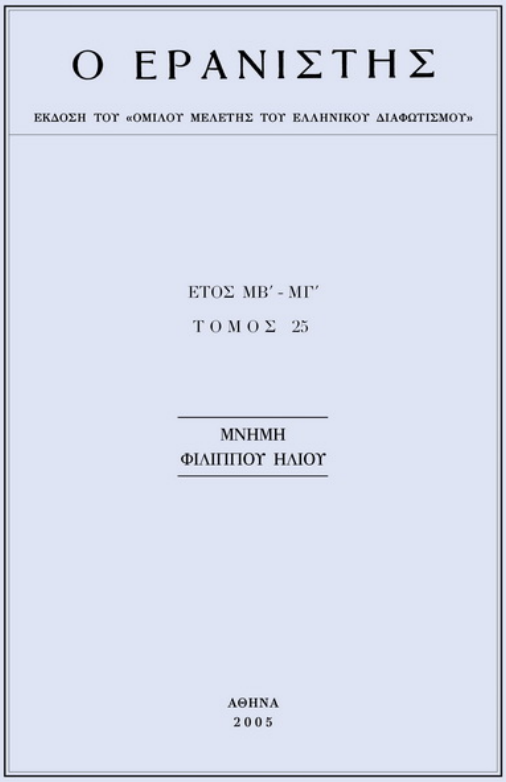
ePublishing

ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ
EKT
NATIONAL DOCUMENTATION CENTRE

**The Gleaner**

Vol 25 (2005)

In Memoriam of Philippos Iliou


Ο ΕΡΑΝΙΣΤΗΣ

ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ «ΟΜΙΛΟΥ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΙΑΦΩΤΙΣΜΟΥ»

ΕΤΟΣ ΜΒ' - ΜΓ'

ΤΟΜΟΣ 25

ΜΝΗΜΗ
ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΗΛΙΟΥ

ΑΘΗΝΑ
2005

# Πολιτική γεωγραφία και οικονομική συγκυρία Οι όροι της επικοινωνίας του ελληνικού εμπορίου με τη Ρωσία της Μαύρης Θάλασσας (τέλος 18ου - αρχές 19ου αι)

*Βασίλης Κρεμμυδάς*

doi: 10.12681/er.37

**To cite this article:**

Κρεμμυδάς Β. (2005). Πολιτική γεωγραφία και οικονομική συγκυρία Οι όροι της επικοινωνίας του ελληνικού εμπορίου με τη Ρωσία της Μαύρης Θάλασσας (τέλος 18ου - αρχές 19ου αι). *The Gleaner*, *25*, 157–161. https://doi.org/10.12681/er.37

https://epublishing.ekt.gr | **e-Publisher:** EKT | **Downloaded at:** 12/10/2026 19:30:16

# ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΓΚΥΡΙΑ

## Οι όροι της επικοινωνίας του ελληνικού εμπορίου με τη Ρωσία της Μαύρης Θάλασσας (τέλος 18ου - αρχές 19ου αι.)

ΑΥΤΟ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΛΛΟ από μια πρόταση ερμηνείας της ιδιαίτερης μέσω του εμπορίου σχέσης που αναπτύχθηκε, επί πολλές δεκαετίες, ανάμεσα στο ελληνικό καράβι-έμπορο της Τουρκοκρατίας και στην εμπορική πολιτική της Ρωσίας αρχικά, την έντονη σε περιεχόμενο και αριθμητικά μεγέθη δράση των Ελλήνων εμπόρων που ήταν εγκατεστημένοι εκεί κατόπιν· αυτή η σχέση εκφράστηκε, και στις δύο παραπάνω φάσεις της, στο εμπόριο της Ρωσίας της Μαύρης Θάλασσας. Πρόκειται δηλαδή για σκέψεις και παρατηρήσεις που βασίζονται στη δική μου εμπειρία από την έρευνα και τη μελέτη του ελληνικού εμπορίου σε εκείνα τα μέρη· σκέψεις και εμπειρίες, που δεν αφορούν παρά μόνον την πρώτη φάση.

Η ισχυρή εμπορική σχέση των Ελλήνων και της Ρωσίας της Μαύρης Θάλασσας είναι μέρος των μοντέρνων, οικονομικών πρωτίστως, σχέσεων που διαμόρφωσαν στην Ευρώπη και στη Μεσόγειο η Γαλλική Επανάσταση και οι πόλεμοι για την εξαγωγή της· δεν πρόκειται για συνέχεια ή μετεξέλιξη των παραδοσιακών δεσμών των Ελλήνων με τη Ρωσία, με την κοινή πίστη και με τις τοπικές εξεγέρσεις των υπόδουλων Ελλήνων κατά τους πολέμους της Ρωσίας κατά της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Τώρα, έχουμε να κάνουμε με μια τριγωνική σχέση, όπου στα δύο σκέλη του ισοσκελούς τριγώνου εγγράφονται η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας και του ελληνικού εμπορίου στο ένα, η νέα εμπορική πολιτική της Ρωσίας στη Μεσόγειο στο άλλο και όπου και τα δύο πατούν στην ευρωπαϊκή πολιτική συγκυρία —είναι και η νέα σχέση Ρωσίας και Ελλήνων μια συγκυρία, οικονομική αυτή με συγκεκριμένα γεωγραφικά όρια, χαρασσόμενα από τις ανάγκες των ευρωπαϊκών πραγματικοτήτων.

Με άλλα, απλά, ίσως και απλοϊκά, λόγια: την ώρα που η Ευρώπη συνταραζόταν από τη Γαλλική Επανάσταση και από τους πολέμους που είναι γνωστοί ως ναπολεόντειοι, την ώρα δηλαδή που η αναστάτωση των ευρωπαϊκών αγορών και του ευρωπαϊκού εξωτερικού εμπορίου ανέτρεπε τις εμπορικές ισορροπίες στη Μεσόγειο, η ελληνική εμπορική ναυτιλία βρέθη-

κε σε πορεία ανάπτυξης, για άλλους λόγους, και η Ρωσία βρισκόταν σε πορεία υλοποίησης της πολιτικής της για εμπορική έξοδό της στη Μεσόγειο που είχε εκδηλωθεί —και εκφραστεί— με τη συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζί το 1774· εκεί συναντήθηκαν τα δημητριακά της νότιας Ρωσίας με το ελληνικό καράβι-έμπορο —και τα δύο τα καλούσαν οι ευρωπαϊκές αγορές.

Η αφετηρία όμως της οικονομικής σχέσης Ρωσίας-ελληνισμού ανιχνεύεται στη ρωσοτουρκική συνθήκη του 1774 και είναι ανεξάρτητη από την κατοπινή ευρωπαϊκή πολιτική και επέκεινα οικονομική συγκυρία. Τί ήταν όμως αυτή η συνθήκη; το Κιουτσούκ-Καϊναρτζί σφράγισε τον πρώτο από αλλεπάλληλους πολέμους της Ρωσικής Αυτοκρατορίας κατά της Οθωμανικής για την ενίσχυση και την επιβολή της μεσογειακής πολιτικής της πρώτης· μία από τις βασικές παραμέτρους για την επιτυχία αυτής της πολιτικής αναγνωρίζεται στην ανάληψη της προστασίας των δικαιωμάτων των ομόδοξών της υπόδουλων στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, χωρίς αυτά τα δικαιώματα να φτάνουν έως την ανεξαρτησία ή, έστω, κάποια αυτονομία τους· και ένα σημείο αυτής της παραμέτρου ήταν η παραχώρηση σ' αυτούς της δυνατότητας να χρησιμοποιούν στα καράβια τους τη ρωσική σημαία και η αντίστοιχη υποχρέωση της, ηττημένης, Οθωμανικής Αυτοκρατορίας να αναγνωρίζει το δικαίωμα χρήσης της από τους χριστιανούς υπόδουλους.

Στην πραγματικότητα, επιδίωξη του συγκεκριμένου όρου της συνθήκης του 1774 ήταν η μέσω της ρωσικής σημαίας ελεύθερη διάβαση των ελληνικών καραβιών από τα Στενά για την εξυπηρέτηση των ρωσικών εξαγωγών δημητριακών. Για το ελληνικό καράβι όμως και το ελληνικό εμπόριο ο συγκεκριμένος όρος της συνθήκης του 1774 δε συνιστούσε εκείνη τη στιγμή τον απόλυτο ευνοϊκό όρο για την ανάπτυξή τους: ήταν ένας όρος με πολιτικό περιεχόμενο και η μεταγραφή του σε λειτουργίες αγοράς προϋπέθετε τη μεσολάβηση συνολικότερων γεγονότων πολιτικής και οικονομικής συγκυρίας· προϋπέθετε κυρίως δράση του ελληνικού καραβιού στη Μαύρη Θάλασσα ως αίτημα των ευρωπαϊκών αγορών, κάτι που εμφανίστηκε 20 χρόνια αργότερα και ισόχρονη ήταν η διάρκεια ισχύος του. Υπήρξε όμως και ένα άλλο εμπόδιο: η ρωσική σημαία ήταν συγκριτικά ακριβή, και μόνο η αναπόφευκτη ανάγκη και η προσμονή υψηλών αποδόσεων καθιστούσαν τη χρήση της απαραίτητη. Για όλους αυτούς τους λόγους, η νέα σχέση ελληνικού εμπορίου και ρωσικής παραγωγής της Μαύρης Θάλασσας συνδέεται άμεσα με το 1789 και όχι με το 1774· αυτό υπακούει σε όρους διαφορετικούς, παρελθουσών σχέσεων.

Η τεκμηρίωσή μας υποδεικνύει έντονη παρουσία καραβιών με ρωσική

σημαία, ελληνικών στο μέγιστο μέρος τους, στο λιμάνι της Οδησσού κατά τα χρόνια 1802-1805, 1814-1820 και 1830-1835· τα περισσότερα χρόνια δηλαδή εκτός συμφραζομένων αποκλεισμών, πολέμων κτλ. Από το 1774 μέχρι το άνοιγμα των ρωσικών σιτοβολώνων του Νότου στο μεσογειακό εμπόριο το οθωμανικό κράτος είχε κατορθώσει να πείσει τα ραγιάδικα καράβια να χρησιμοποιούν την οθωμανική σημαία και εκτός της επικράτειας με οικονομικούς όρους· μειώνοντας το κόστος χρήσης της —ας μη λησμονούμε ότι η ρωσική σημαία ήταν ακριβή, έξω από τη Μαύρη Θάλασσα τη χρησιμοποιούσαν πολύ λίγο.

Η συμμετοχή ελληνικών καραβιών στις εξαγωγές σιταριού από το λιμάνι της Οδησσού, από τη στιγμή που αυτό δραστηριοποιήθηκε, ήταν, σε αριθμό καραβιών, συντριπτικά υψηλή:

1801-1809 (πλην 1807): 49%
1810-1820: 73%
1821-1835: 34%

Αλλά, το 1810: 83%
το 1811: 95%
το 1812: 99%
το 1813: 96%
το 1814: 95%

Βέβαια, τα ποσοστά αυτά μειώνονται αν το ποσοστό συμμετοχής ελληνικών καραβιών στο λιμάνι της Οδησσού υπολογιστεί σε χωρητικότητα, αντί σε αριθμό καραβιών. Και αυτό, επειδή η επιχειρηματική πολιτική των Ελλήνων πλοιοκτητών ήταν να επιδιώκουν την αύξηση του κέρδους μέσω του πολλαπλασιασμού των εμπορικών πράξεων και των ταξιδιών και όχι να αναζητούν την «καλή» εμπορική πράξη. Αυτό είναι πολύ σημαντικό ζήτημα, περίπλοκο στην ανάλυσή του. Είναι, πάντως και εν προκειμένω, χαρακτηριστικό ότι όταν άρχισε η κρίση και μάλιστα η Επανάσταση του 1821, που απορρόφησε μεγάλο μέρος της, η χωρητικότητα των ελληνικών καραβιών που εμπορεύτηκαν στο λιμάνι της Οδησσού αύξανε συνεχώς και σημαντικά.

Ως προς τον όγκο και την αξία των εξαγωγών που γίνονταν με ελληνικά καράβια, μολονότι η τεκμηρίωση είναι πολύ αποσπασματική, φαίνεται ότι τα ποσοστά τους ήταν χαμηλότερα, επειδή η χωρητικότητα του ελληνικού καραβιού ήταν, σε μέσους όρους, μικρότερη από του ευρωπαϊκού —το είπαμε ήδη.

Ας μου επιτραπεί τώρα να διακινδυνεύσω μια γενική παρατήρηση: Το

ελληνικό καράβι της περιόδου 1795-1815, χονδρικά, τροφοδότησε τις εν πολέμω αγορές της Ευρώπης με ρωσικό σιτάρι. Μπορεί η παρατήρησή μου να είναι αφοριστική· περιέχει, ωστόσο, την αποτύπωση δύο σχέσεων: ελληνικό καράβι-ρωσικό εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας, η μία, ρωσικό εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας-ευρωπαϊκές αγορές, η άλλη. Η γεωγραφία των συγκεκριμένων σχέσεων έχει έντονα ευρωπαϊκό χαρακτήρα και επιβεβαιώνει την αφοριστική παρατήρησή μου: Τεργέστη, Λιβόρνο, Γένοβα, Μασσαλία, Αλικάντε, Κάδιξ, Λισαβόνα.

Η Μαύρη Θάλασσα, η μη οθωμανική Μαύρη Θάλασσα, αρχίζει, μέσω αυτών των σχέσεων, να μετατρέπεται σε ενιαίο εμπορικό χώρο· με μια σημαντική μονομέρεια: εξαγωγή σιτηρών. Μάλιστα, στην αρχή της πορείας προς τη διαμόρφωση αυτής της εμπορικής ενότητας, τα παραδουνάβια εμπορικά κέντρα εμφανίζονται να προπορεύονται· είναι ένα ζήτημα που απαιτεί περισσότερη από όση έχει γίνει μελέτη. Διαθέτουμε, ωστόσο, βεβαιότητες: αγορές εκεί λιγότερο ανελαστικές, αγορές περισσότερο ανεπτυγμένες —το εισαγωγικό εμπόριο δηλαδή ούτε περιστασιακό είναι, ούτε περιορισμένη αξία έχει· τα εισαγόμενα εκεί εμπορεύματα διοχετεύονταν στις εσωτερικές αγορές σε μεγάλο βάθος (Μολδαβία, Βεσσαραβία, που έγινε ρωσική, περιοχές της νοτιοδυτικής Ρωσίας). Πρόκειται εδώ, στις εκβολές του Δούναβη, για εμπορικά κέντρα με παρελθόν, με βάθος χρόνου, αντίθετα με τη διεθνή εμπορική παρουσία της παρευξείνιας Ρωσίας που ήταν τότε «νεαρή» και εκφράστηκε κυρίως με την ανάπτυξη του λιμανιού της Οδησσού.

Μιλήσαμε ώς τώρα για τη στενή σχέση του ελληνικού καραβιού με τη διαμόρφωση της ευρωπαϊκής διάστασης των εξαγωγών σιτηρών από τη Ρωσία της Μαύρης Θάλασσας. Δεν ήταν η μόνη σχέση: στον ίδιο αυτό χώρο ήταν εγκατεστημένοι και εξακολούθησαν να εγκαθίστανται πολλοί Έλληνες έμποροι, που ο ρόλος τους στο εξωτερικό εμπόριο μοιάζει πρωταρχικός. Προστίθεται λοιπόν τώρα και δεύτερος κρίκος ελληνικής μεσολάβησης στην έξοδο της Ρωσίας στο μεσογειακό εμπόριο και την ένταξή της στους ευρωπαϊκούς εμπορικούς μηχανισμούς· μάλιστα, και οι ελληνικοί εμπορικοί οίκοι, οι οποίοι συνέχισαν βέβαια τη δράση τους και μετά την περίοδο που εξετάζει αυτό το άρθρο, εμφανίζονται να συναποτελούν αξιοσημείωτη ενότητα με τους ελληνικούς εμπορικούς οίκους των παρευξείνιων περιοχών του Δούναβη —ίσως να ανήκαν πολλοί απ' αυτούς στα ίδια εμπορικά δίκτυα.

Η συνάντηση του ελληνικού καραβιού και του Έλληνα εμπόρου με τη ρωσική παραγωγή σιτηρών της Μαύρης Θάλασσας άρχισε από συγκυρια-

κές βάσεις· το ελληνικό καράβι πήγε σε όλα τα ρωσικά λιμάνια της περιοχής, όπως και σε όλα υπήρχαν εγκατεστημένοι Έλληνες έμποροι, για να μεταφέρει το ρωσικό σιτάρι στις ευρωπαϊκές αγορές.

Το τέλος της ευρωπαϊκής, δηλαδή της μεσογειακής, πολιτικής συγκυρίας με την ήττα του Ναπολέοντα και την παλινόρθωση των πριν από το 1789 πολιτικών συστημάτων σήμανε και το τέλος όλων των εμπορικών σχέσεων που αυτή είχε προκαλέσει ανάμεσα στο ελληνικό εμπόριο και το ελληνικό καράβι και στην παραγωγή σιτηρών της Ρωσίας της Μαύρης Θάλασσας. Το εμπόριο των ελληνικών καραβιών βυθίστηκε σε βαθιά κρίση για συγκεκριμένους λόγους, που η ανάλυση και η ερμηνεία τους όμως είναι έξω από τα αιτήματα αυτής εδώ της πρότασης. Δεν είναι βέβαια έξω απ' αυτά να τονίσω ότι η κρίση δεν έπληξε μόνον το ελληνικό καράβι, ούτε σήμανε απλώς το τέλος των συγκεκριμένων σχέσεων που ανέλυσα· έπληξε και τις εξαγωγές σιτηρών από τα λιμάνια της παρευξείνιας Ρωσίας: η αποκατάσταση της ειρήνης στην Ευρώπη και στη Μεσόγειο αποκατέστησε και την ευρωπαϊκή παραγωγή δημητριακών και επανέφερε στις Σκάλες της Ανατολής τους Ευρωπαίους εμπόρους και τα καράβια των ευρωπαϊκών χωρών· τα σιτηρά της νότιας Ρωσίας δεν έπαψαν να ενδιαφέρουν τις ευρωπαϊκές αγορές, μόνο που τώρα τις ενδιέφεραν λιγότερο από όσο κατά την περίοδο των πολέμων.

Ως προς τις άλλες, εκτός από το ελληνικό καράβι, εμπορικές σχέσεις ελληνισμού-νότιας Ρωσίας, αυτές παρέμειναν πολύ στενές και πολύ ισχυρές για δεκαετίες ακόμη: οι εκεί ελληνικοί εμπορικοί οίκοι αυξήθηκαν και αύξησαν τη δραστηριότητά τους. Το μεγάλο πλεονέκτημα των ελληνικών εμπορικών οίκων της Μαύρης Θάλασσας βρίσκεται στη στενή συνεργασία τους με τους ελληνικούς οίκους έξω από τη Ρωσία, κυρίως αυτούς στα μεγάλα εμπορικά κέντρα της Ευρώπης· αυτή η συνεργασία εξασφάλισε την τροφοδοσία της ρωσικής αγοράς (η οποία γινόταν όλο και περισσότερο απορροφητική) με τα αποικιακά και τα βιομηχανικά αγαθά που χρειαζόταν. Αυτή όμως η εμπορική-οικονομική σχέση της ρωσικής αγοράς με το εμπόριο των εκεί εγκατεστημένων Ελλήνων εμπόρων υπακούει σε διαφορετικούς όρους και υπηρετείται από διαφορετικές προϋποθέσεις από τους όρους και τις προϋποθέσεις της εκεί παρουσίας του ελληνικού καραβιού.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ