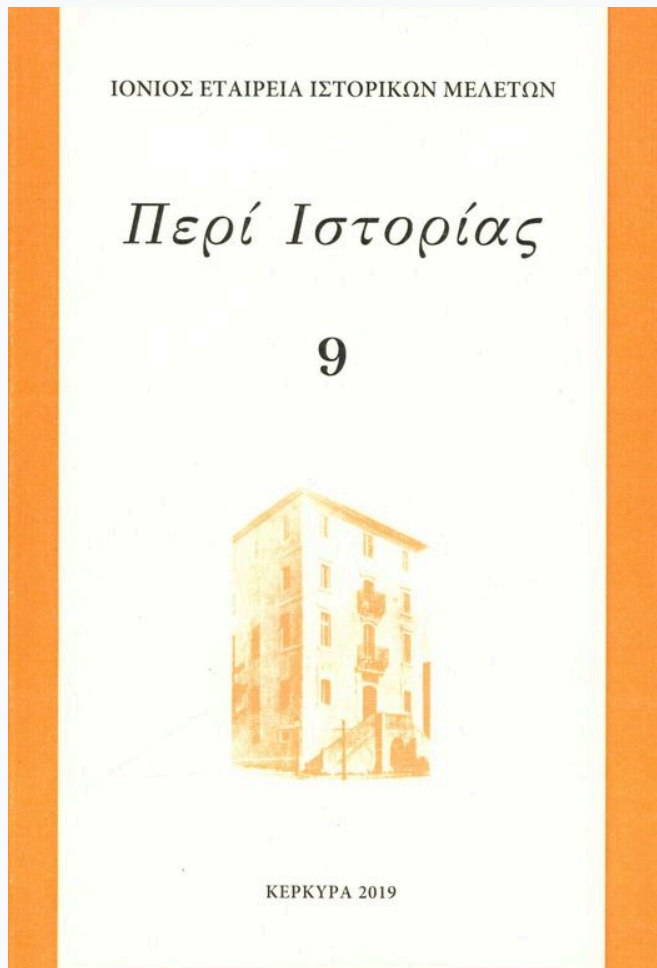


Peri Istorias

Vol 9 (2019)



**Το προξενείο της Επτανήσου Πολιτείας
(1800-1807) στα Δαρδανέλια.**

Γεράσιμος Δ. Παγκράτης

doi: [10.12681/p.i.24763](https://doi.org/10.12681/p.i.24763)

To cite this article:

Παγκράτης Γ. Δ. (2020). Το προξενείο της Επτανήσου Πολιτείας (1800-1807) στα Δαρδανέλια. *Peri Istorias*, 9, 167-182. <https://doi.org/10.12681/p.i.24763>

ΤΟ ΠΡΟΞΕΝΕΙΟ ΤΗΣ ΕΠΤΑΝΗΣΟΥ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ (1800-1807)
ΣΤΑ ΔΑΡΔΑΝΕΛΙΑ

Όσοι μελετούν προξενικά αρχεία βρίσκονται συχνά μπροστά σε περιπτώσεις οικογενειών, μέλη των οποίων διαχειρίστηκαν συγκεκριμένα προξενεία με τρόπο σχεδόν κληρονομικό. Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα του βενετικού προξενείου στο Ότραντο της νότιας Ιταλίας, επικεφαλής του οποίου ήταν από τον 16ο έως τις αρχές του 19ου αιώνα, στο πλαίσιο της Επτανήσου Πολιτείας, μέλη της οικογένειας Bassalù¹.

Στους στόχους του κειμένου που ακολουθεί περιλαμβάνεται η ανάδειξη των όρων λειτουργίας του προξενείου που ίδρυσε η Επτάνησος Πολιτεία στα Δαρδανέλια. Μετά από μια εισαγωγή στους όρους ίδρυσης της Επτανήσου Πολιτείας, θα εξετάσουμε:

- τις συνθήκες δημιουργίας του Ιονίου Κράτους,
- τους όρους ίδρυσης και λειτουργίας του προξενείου στα Δαρδανέλια, τα προσωπογραφικά χαρακτηριστικά του προξένου και τις κύριες αρμοδιότητές του, και
- τον ειδικό ρόλο που είχε το προξενείο τόσο εντός του επτανησιακού προξενικού δικτύου όσο και στη λειτουργία της ιονικής εμπορικής ναυτιλίας.

* Το κείμενο που ακολουθεί αποτελεί επεξεργασμένη μορφή εισήγησης του γράφοντος στο συνέδριο: *The Levantines: Identities and Heritage*. The Levantine Heritage Foundation (Αθήνα, Αμερικανική Αρχαιολογική Σχολή, 2-3 Νοεμβρίου 2018).

1. Gerassimos D. Pagratis, «Le funzioni mercantili dei consoli della Repubblica Settinsulare (1800-1807)», στο Arnaud Bartolomei, Guillaume Calafat, Mathieu Grenet & Jörg Ulbert (επιμ.), *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVII^e-XX^e siècle)*, École Française de Rome – Casa de Velázquez, Roma-Madrid 2018, <http://books.openedition.org/efr/3313>.

Η Επτάνησος Πολιτεία ιδρύθηκε στα νησιά του Ιονίου Πελάγους το 1800, τρία χρόνια μετά την κατάλυση της Βενετικής Δημοκρατίας, όχι κατόπιν αιτήματος των κατοίκων τους, αλλά στο πλαίσιο μιας παράδοξης και οπωσδήποτε ρεαλιστικής συμμαχίας ανάμεσα στη Ρωσία και την Οθωμανική Αυτοκρατορία, που είχαν και τη σύμφωνη γνώμη των Βρετανών, με σαφή πρόθεση όλων αυτών να ανακόψουν την επέκταση των Γάλλων στην Ανατολική Μεσόγειο.

Η εμπορική ναυτιλία των κατοίκων του Ιονίου Πελάγους ευνοήθηκε ιδιαίτερα από αυτές τις εξελίξεις για τρεις κυρίως λόγους:

Οι Επτανήσιοι είχαν εξασφαλισμένη την άμυνα και την κρατική ακεραιότητά τους, καθώς το κύριο βάρος των αμυντικών δαπανών στα νησιά το επωμίσθησαν οι Ρώσοι, που συντηρούσαν εκεί πολυάριθμα μισθοφορικά στρατεύματα².

Οι Ρώσοι και οι Οθωμανοί ανέλαβαν την προστασία των ιονικών εμποροναυτιλιακών δραστηριοτήτων με διάφορους τρόπους. Οι πρώτοι ήδη από το 1774, με τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή, έδωσαν τη δυνατότητα στους Έλληνες να χρησιμοποιούν ελεύθερα τη ρωσική σημαία και να έχουν πρόσβαση στα λιμάνια εξαγωγής σιτηρών των βόρειων ακτών της Μαύρης Θάλασσας, όπου εγκαταστάθηκαν πολυάριθμες παροικίες ομοεθνών τους, πλεονέκτημα που οι Έλληνες αξιοποίησαν κατά κανόνα μετά την εμπορική συμφωνία του 1783, όταν η Μαύρη Θάλασσα έπαψε να

2. Ermanno Lunzi, *Della Repubblica Settinsulare libri due*, Bologna 1863, σ. 107, 119, 177-178· Charles William Crawley, «John Capodistrias and the Greeks before 1821», *Cambridge Historical Journal* 13.2 (1957), σ. 167-168· Ελένη Ε. Κούκκου, *Ιστορία των Επτανήσων από το 1797 μέχρι την Αγγλοκρατία*, Αθήνα 1985², σ. 145-149· Nicholas Charles Pappas, *Greeks in Russian military service in the late eighteenth and early nineteenth centuries*, Thessaloniki 1991, σ. 326, 334. Για την οργάνωση του στρατού της Επτανήσου Πολιτείας βλ. κυρίως σε Νικόλαος Κουρκουμέλης, «Εμμανουήλ Παπαδόπουλου: Διδασκαλίας Στρατιωτικάί (1804)», στο Γεράσιμος Ν. Μοσχόπουλος & Γεράσιμος Ν. Μπάλλας (επιμ.), *Πρακτικά του συνεδρίου Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807). Το πρώτο ανεξάρτητο Ελληνικό Κράτος (1800-1807). 200 χρόνια από την ίδρυση της (1800-2000)* (Αργοστόλι, 28-31 Οκτωβρίου 2000), Αργοστόλι 2003, σ. 229-237. Στον ίδιο τόμο βλ. επίσης σε Κατερίνα Ζαριδη, «Ρώσοι στρατιωτικοί στην Κεφαλονιά στα χρόνια της Επτανήσου Πολιτείας», σ. 121-125. Βλ. επίσης Νίκος Κ. Κουρκουμέλης, «Δομή και οργάνωση των στρατιωτικών δυνάμεων της Επτανήσου Πολιτείας», στο Δέσποινα Μιχάλαγα και Παναγιώτα Μοσχονά (επιμ.), *Επτάνησος Πολιτεία, 1800-1807. Μνήμη Σπύρου Δ. Λουκάτου*, Αθήνα 2016, σ. 229-294.

είναι *mare clausum*³. Οι Επτανήσιοι, εξάλλου, μπορούσαν να υπολογίζονται στις υπηρεσίες των ρωσικών προξενικών αρχών, όπου δεν είχαν δικό τους αντιπρόσωπο⁴.

Οι Οθωμανοί, από την άλλη, ανέλαβαν την υποχρέωση να προστατεύουν τα πλοία και τους καραβοκύρηδες των νησιών από τους κουρσάρους της Μπαρμπαριάς. Ακριβώς σε τούτο απέβλεπε ο εφοδιασμός των καραβοκύρηδων του Ιονίου όχι μόνο με επίσημη άδεια ναυσιπλοΐας (*regia patente*), αλλά και με σουλτανικό φιρμάνι.

Το τρίτο συγκριτικό πλεονέκτημα της επτανησιακής ναυτιλίας ήταν η ουδετερότητα που τήρησε το ιόνιο κράτος στους πολέμους αυτής της περιόδου⁵, ειδικότερα στον πόλεμο της Αγγλίας με τη Γαλλία (1803) και στις συγκρούσεις της Γαλλίας με τη Ρωσία στο πλαίσιο του τρίτου συνασπισμού κατά του Βοναπάρτη (από το 1805)⁶.

Ο συνδυασμός όλων αυτών των παραγόντων δείχνει ότι η συγκυρία ήταν ιδιαίτερα ευνοϊκή για τους Επτανησίους, προκειμένου να εφαρμόσουν όσα είχαν διδαχθεί στα χρόνια της βενετικής κυριαρχίας: δηλαδή την ανάπτυξη εμπορικών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε καθεστώς αυστηρής προστασίας. Διαμόρφωσαν λοιπόν το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο για

3. Daniel Panzac, «International and Domestic Trade in the Ottoman Empire during the 18th Century», *International Journal of Middle East Studies* 24.2 (1992), σ. 195, 203-204. Το 1784 δικαίωμα χρήσης των Στενών απέκτησε η Αυστρία, το 1799 η Αγγλία και το 1802 η Γαλλία, ενώ πλήρως ελεύθερα για τα πλοία όλων των χωρών έγιναν τα Στενά και η Αζοφική μετά τη συνθήκη ειρήνης της Αδριανούπολης το 1829. Evrydiki Sifneos, «Entrepreneurship at the Russian Frontier of International Trade. The Greek Merchant Community/*Paroikia* of Taganrog in the Sea of Azov, 1780s-1830s», στο Victor N. Zakharov, Gelina Harlaftis and Olga Katsiardi-Hering (επιμ.), *Merchant Colonies in the Early Modern Period*, London: Pickering & Chatto, 2012, σ. 162.

4. Gerassimos D. Pagratis, «I Consolati della Repubblica Settinsulare (1800-1807) in Sicilia», σε Michela d'Angelo-Gelina Harlaftis-Carmel Vassallo (επιμ.), *Making Waves in the Mediterranean*, Messina: Istituto di Studi Storici "Gaetano Salvemini", 2010, σ. 419-432.

5. Lunzi, *Della Repubblica Settinsulare*, σ. 181.

6. Owen Connelly, *The Wars of the French Revolution and Napoleon 1792-1815. Warfare and History*, London-New York 2006, σ. 115, 128-141· Roger Charles Anderson, *Naval Wars in the Levant, 1559-1853*, Liverpool 1952, σ. 427 κ.εξ. Norman Saul, *Russia and the Mediterranean, 1797-1807*, Chicago 1970, σ. 187-193.

την εύρυθμη λειτουργία της ναυτιλίας τους⁷ και συγκρότησαν ένα πυκνό προξενικό δίκτυο, το οποίο σχεδιάστηκε πάνω στα χνάρια του προγενέστερου βενετικού προξενικού χάρτη⁸.

Οι παραπάνω συνοπτικά περιγραφόμενες εξελίξεις αποκτούν ξεχωριστή σημασία, αν αναλογιστούμε ότι για πρώτη φορά στη νεότερη ιστορία Έλληνες έμποροι, πλοιοκτήτες και ναυτικοί έγιναν κυρίαρχοι στο χώρο τους και υφίσταντο συνειδητά την προστασία και την ενθάρρυνση της κρατικής πολιτικής, έστω και με τους περιορισμούς που συνεπαγόταν το νομικό καθεστώς του νέου κρατιδίου.

Σε αυτό το ευνοϊκό πλαίσιο στα νησιά του Ιονίου αναπτύχθηκε ένας δυναμικός εμπορικός στόλος που έλαβε πρωτόγνωρες για τον χώρο διαστάσεις. Για την περίοδο 1801-1807 έχει τεκμηριωθεί η ταυτότητα 441 πλοίων επτανησιακής ιδιοκτησίας με συνολική χωρητικότητα 57.000 περίπου τόννων και μέση χωρητικότητα τους 129 τόννους ανά μονάδα⁹.

Το πυκνό προξενικό δίκτυο της Επτανήσου Πολιτείας, πέρα από τους ειδικούς απεσταλμένους στην Κωνσταντινούπολη, το Παρίσι και την Αγία Πετρούπολη, περιελάμβανε:

7. Το 1803 συνέταξαν έναν κανονισμό για τη λειτουργία της επτανησιακής εμπορικής ναυτιλίας, στον οποίο προστέθηκε δύο χρόνια αργότερα ο κανονισμός δικαιωμάτων των αντιπροσώπων της πολιτείας στο εξωτερικό. *Regolamento della Marina della Repubblica Jonia con la tariffa dei diritti da percepirsi dai consoli, vice-consoli ed agenti della Repubblica*, Corfù 1803· Κανονισμός και διόρθωσις της Ναυτιλίας της Ιωνικής Πολιτείας κατά της προσδιορισμένης δαπάνης των δικαιωμάτων δια τους Κονσώλους, Υποκονσώλους και ενεργούς της αυτής Πολιτείας, εν τη του Γένους Τυπογραφία, εν Κερκύρα 1805. Σε επανέκδοση από τους Ντίνο Κονόμο, Ο πρώτος κανονισμός της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (1803), Αθήνα 1970 & Γεράσιμο Μ. Βλάχο, Επτανήσος Πολιτεία. Ο Κανονισμός της Ναυτιλίας (1803/1805), Αθήνα 2005.

8. Γενικά για την οργάνωση του βενετικού προξενικού δικτύου βλ. σε Maria Pia-Pedani, «Consoli Veneziani nei porti del Mediterraneo in età moderna», σε Rossella Cancila (επιμ.), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, τ. I, Palermo 2007, σ. 175-205.

9. Gerassimos D. Pagratis, «Shipping and Trade in the Ionian Islands: The Merchant Fleet of the Septinsular Republic (1800-1807)», *Journal of the Oxford University Historical Society* 8 (Hilary 2012), <https://sites.google.com/site/jouhsinfo/> issue-8-hilary-2011.

-Γενικά Προξενεία: στη Σμύρνη¹⁰, το Παλέρμο¹¹, το Λέτσε, την Πάτρα¹², την Άρτα¹³ κ.ά., καθώς και

-Προξενεία στην Τεργέστη, τη Νάπολη, τη Βενετία, το Λιβόρνο, τη Γένοβα¹⁴, τη Μεσσίνα, το Ότραντο, τη Μάλτα¹⁵, τη Μπαρλέττα¹⁶, το Μεσολόγγι, τη Θεσσαλονίκη, την Κυπαρισσία, τα Χανιά¹⁷, την Πρέβεζα, τη Χίο¹⁸, τη

10. Στο αρχείο, μεταξύ άλλων, του γενικού προξενείου Σμύρνης στηρίχθηκαν οι μελέτες μας: «Η Επτανησιακή παροιμία της Σμύρνης στις αρχές του 19ου αιώνα (1800-1807)», *Επετηρίδα της Φιλοσοφικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών* 36 (2004-05), σ. 223-255 & «From the Septinsular Republic to the “White Sea”. Ionian Shipping in the Port of Smyrna (1800-1807)», *Journal of Mediterranean Studies* 19.2 (2010), σ. 335-350. Για το ίδιο θέμα βλ. επίσης σε Γεράσιμος Μ. Βλάχος, «Επτάνησος Πολιτεία. Προξενικές Εκθέσεις Σμύρνης, Γενικός Πρόξενος Λεονάρδος Μερκάτης», *Τα Ιστορικά* 58 (2013), σ. 149-173.

11. Pagratis, «I Consolati della Repubblica Settinsulare (1800-1807) in Sicilia», σ. 419-432.

12. Γεράσιμος Μ. Βλάχος, «Επτάνησος Πολιτεία 1800-1807. Κινήσεις ιστοφόρων καταγραφής Προξενείων Πατρών και Άρτας», στο Δέσποινα Μιχάλαγα και Παναγιώτα Μοσχονά (επιμ.), *Επτάνησος Πολιτεία 1800-1807. Μνήμη Σπύρου Δ. Λουκάτου*, Αθήνα: Κέντρο Μελετών Ιονίου, 2016, σ. 75-113.

13. Ό.π.

14. Γεράσιμος Δ. Παγκράτης, «Il Consolato della Repubblica Settinsulare (1800-1807) a Genova», *αδημοσίευτη ανακοίνωση στο 9th Annual Mediterranean Studies Association Conference (Γένοβα, 24-27 Μαΐου 2006)*.

15. Gerassimos D. Pagratis, «Ionian Shipping and Trade in the Port of Malta (late 18th – early 19th centuries)», στο Carmel Vassalo (επιμ.), *Valletta: The Port of Malta*, Valletta: Valletta Capital of Culture 2018 & the University of Malta 2018, σ. 175-197. Βλ. επίσης σε Γεράσιμος Μ. Βλάχος, *Η Ναυτιλία της Επτανήσου Πολιτείας (1800-1807) με τα 400 καράβια του Καποδίστρια*, Αθήνα: εκδόσεις Διονυσίου Νότη Καραβία, 2016, σ. 291-322.

16. Γεράσιμος Δ. Παγκράτης, «Ηπειρώτες Έμποροι στην Ιταλία στις αρχές του 19ου αιώνα: η μαρτυρία του προξενείου της Επτανήσου Πολιτείας (1800-07) στην Μπαρλέττα της Απουλίας», ανακοίνωση στο *Γ΄ Πανεπιστημιακό Συνέδριο, Εταιρεία Ηπειρωτικών Μελετών – Ίδρυμα Μελετών Ιονίου και Αδριατικού Χώρου*, Γιάννινα, 1-3 Μαρτίου 2019.

17. Γεράσιμος Μ. Βλάχος, «Μια προξενική έκθεση του προξένου στα Χανιά Μιχαήλ Κεφαλά κατά την περίοδο της Επτανήσου Πολιτείας (1800-1807)», *Κεφαλληνιακά Χρονικά* 14 (2013), σ. 489-528.

18. Γεράσιμος Δ. Παγκράτης, «The Port of Chios seen through the maritime

Σάμο, τη Σαντορίνη, τη Λάρνακα¹⁹, την Τύνιδα, την Οδησό και τη Χερσώνα²⁰, το Αλέπι, την Αθήνα κ.ά.²¹

Η έδρα του προξενείου, που εξετάζεται στο παρόν κείμενο, βρισκόταν στα Δαρδανέλια²², πόλη που ταυτίζεται με το σημερινό Τσανάκκαλε (Çanakale), στην ασιατική πλευρά των Στενών, στην είσοδο, προς το Αιγαίο, του μήκους 61 χλμ. πορθμού των Δαρδανελίων (Ελλησπόντου)²³. Το προξενείο της Επτανήσου Πολιτείας στα Δαρδανέλια ή, σύμφωνα με τη γλώσσα των εγγράφων, «στα κάστρα του στενού των Δαρδανελίων» (Castelli

activities of the Ionian Islanders (1804-1806)», *Modern Greek Studies Yearbook, University of Minnesota* 26/27 (2010/11), σ. 271-281. Βλ. επίσης σε Βλάχος, *Η Ναυτιλία της Επτανήσου Πολιτείας*, σ. 253-255.

19. Νάσα Παταπίου, *Το Προξενείο της Επτανήσου Πολιτείας στην Κύπρο 1800-1807 και ο Πρόξενος Παναγής Αγγελάτος*, ΚΕΕ: Λευκωσία 2006· Βλάχος, *Η Ναυτιλία της Επτανήσου Πολιτείας*, σ. 255-260.

20. Γεράσιμος Δ. Παγκράτης, «The “Discovery” of the Eastern Mediterranean and the Black Sea by Ionian Maritime Entrepreneurs (late 18th – early 19th century)», στο Evrydiki Sifneos, Oksana Iurkova, Valentyna Shandra (επιμ.), *Port-cities of the Northern Shore of the Black Sea: Institutional, Economic and Social Development, 18th-early 20th centuries*, Thales programme. Reinforcement of the Interdisciplinary and/or inter-institutional Research and Innovation, Ionian University: “Black Sea and Port Cities from the 18th to the 20th centuries. Development, Convergence and Interconnections to the World Economy”, Corfu 2015, σ. 305-315· Βλάχος, *Η Ναυτιλία της Επτανήσου Πολιτείας*, σ. 247-251.

21. Στο προξενικό δίκτυο της Επτανήσου Πολιτείας αναφέρεται και η μελέτη του Δημήτρη Ζαφειρίου, «Η πρώτη ελληνική διπλωματική και προξενική υπηρεσία», *Δελτίο Αναγνωστικής Εταιρίας Κερκύρας* 23 (1998), σ. 36-56.

22. Οφείλει την ονομασία της στην αρχαία πόλη Δάρδανο, η θέση της οποίας έχει ωστόσο εντοπιστεί 8 χλμ. νοτιοδυτικότερα, σε έναν χαμηλό λόφο. Βλ. περισσότερα σε T. S. Mackay, «Dardanos», στο Richard Stillwell & William L. Macdonald (επιμ.), *The Princeton Encyclopedia of Classical Sites*, Princeton: Princeton University Press, 1976, σ. 258. Μια περιγραφή των κάστρων των Στενών στην εποχή του Εβλιγιά Τσελεμπή βλ. σε Hakan T. Karateke (επιμ.), *Evliyā Çelebi’s Journey from Bursa to the Dardanelles and Edirne. From the Fifth Book of the Seyāhatnāme*, Leiden-Boston: Brill, 2013, σ. 103 κ.εξ.

23. Δαρδανέλια αποκαλούσαν οι Ιταλικές Ναυτικές Δημοκρατίες και οι Βυζαντινοί από τον 11ο αι. τα Στενά του Ελλησπόντου. Το τοπωνύμιο Τσανάκκαλε αντικατέστησε από το 1890 το προγενέστερο τουρκικό Kale-i Sultaniye ή Sultaniye kalesi (φρούριο του Σουλτάνου).

dello Stretto dei Dardanelli), όπου έδρευε ο πασάς-κυβερνήτης των Στενών και οι πρόξενοι διαφόρων άλλων κρατών²⁴, άρχισε να λειτουργεί το 1801. Τα έγγραφα που περιέχονται στον σχετικό φάκελο²⁵ καλύπτουν το χρονικό διάστημα από τις 8 Ιουλίου 1801 έως τις 8 Αυγούστου 1803.

Είχε προηγηθεί, στα τέλη του 1800 (23 Δεκεμβρίου), η πρόταση του Αντωνίου Λευκόκοιλου, έκτακτου απεσταλμένου της Επτανήσου Πολιτείας στην Ύψηλή Πύλη, προς τις ιονικές αρχές για την ίδρυσή του, όπου τεκμηριώνονταν οι ανάγκες που το προξενείο αυτό επρόκειτο να καλύψει²⁶. Το πρόσωπο που ανέλαβε τελικά τη διαχείρισή του ήταν ο Μάριος Ξανθόπουλος, γιος του Δημούτσου από την Κέρκυρα, γιατρός με ικανή γλωσσομάθεια που ζούσε στα Δαρδανέλια²⁷ και διατήρησε τη θέση του προξένου μέχρι το 1805²⁸. Το status και οι απολαβές του κύριου επαγγέλματός

24. «...li consoli di tutte le nazioni residenti in queste fortezze...» (Γενικά Αρχεία του Κράτους, Αρχεία Νομού Κερκύρας, Επτανήσος Πολιτεία [στο εξής: Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 56/30, αρ. 1). Το 1462 στο σημείο αυτό έχτισε δύο κάστρα ο σουλτάνος Μωάμεθ (Colin Imber, *The Ottoman Empire, 1300-1650. The Structure of Power*, New York: Palgrave Macmillan, 2002, σ. 31). Νέα κάστρα κατασκευάστηκαν εκεί από τους Οθωμανούς το 1659, κατά τη διάρκεια του Κρητικού Πολέμου, προκειμένου να εμποδίσουν τη διείσδυση των Βενετών, οι οποίοι τα προηγούμενα χρόνια είχαν προκαλέσει πολλά προβλήματα στους Οθωμανούς με τον αποκλεισμό των Στενών [Imber, *The Ottoman Empire, 1300-1650*, σ. 31, 85, 311· Παναγιώτα Τζιβάρα, «Ο βόρειος ελληνικός χώρος μέσα από τα κείμενα βενετών απεσταλμένων στην Κωνσταντινούπολη (16ος-18ος αι.)», *Περί Θράκης* 7 (2010-17), σ. 128-129] και ενισχύθηκαν στο τελευταίο τέταρτο του 18ου αι. με χρηματική χορηγία της βασιδέσουλτάνας Τουράν (Tulay Artan, «Arts and Architecture», στο Suraiya N. Faroqui (επιμ.), *The Cambridge history of Turkey*, τ. 3: *The Later Ottoman Empire, 1603-1849*, Cambridge: Cambridge University Press, 2006, σ. 478). Στα 1849 ο William Knight, *A Diary in the Dardanelles, written on board the schooner "Corsair"*, London, 1849, σ. 20, σημείωνε την παρουσία στα Δαρδανέλια, πλην του βρετανικού, και άλλων 6 προξενείων δυτικών κρατών και συγκεκριμένα της Ολλανδίας, της Γαλλίας, της Αυστρίας, της Σαρδηνίας, της Ελλάδας και της Ρωσίας.

25. Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 56/30.

26. Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 39, αρ. 11.

27. Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 39, αρ. 11 & φάκ. 40, αρ. 311. Consuls of "the Dardanelles" and "Gallipoli", σ. 17.

28. Παναγιώτα Μοσχονά, «Πρόξενοι της Επτανήσου Πολιτείας», *Επτανήσος Πολιτεία (1800-1807). Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος. Πρακτικά Συνεδρίου (Αργοστόλι, 28-31 Οκτωβρίου 2000)*, Αργοστόλι 2003, σ. 445.

του είχαν τη σημασία τους για την επιλογή του, καθώς, όπως αναφέρεται στις επτανησιακές πηγές, η καλή οικονομική του κατάσταση θα λειτουργούσε αποτρεπτικά σε πιθανό χρηματισμό κατά την άσκηση των προξενικών καθηκόντων του²⁹.

Ο Ξανθόπουλος, όπως διακρίνουμε από τις εντολές που είχε λάβει από τον Α. Λευκόκοιλο στις 9 Φεβρουαρίου 1801³⁰, διορίστηκε αρχικά ως υποπρόξενος στην Άβυδο, πόλη η οποία για την επτανησιακή γραφειοκρατία ταυτίζεται με τα Δαρδανέλια, παρόλο που στην πραγματικότητα απέχει περίπου 6 χλμ. από αυτήν προς βορρά, για τούτο στα έγγραφα οι δύο όροι εναλλάσσονται³¹. Στις κύριες γραμμές τους οι οδηγίες που απέστειλε ο Λευκόκοιλος στον υποπρόξενο δεν είχαν την τυπική μορφή που ακολουθείται στις περιπτώσεις του διορισμού προξένων³². Του συνιστούσε να διατηρεί καλές σχέσεις τόσο με τις τοπικές αρχές όσο και με τους εκπροσώπους ξένων κρατών, εξυπηρετώντας παράλληλα τους διερχόμενους Επτανησίους και όσους ομοεθνείς του διέμεναν σε γειτονικές περιοχές³³. Η 16η Ιουνίου 1801 θα είναι η πρώτη στιγμή κατά την οποία χαρακτηρίζεται στα έγγραφα ως πρόξενος³⁴.

Η κύρια αρμοδιότητα του Μάριου Ξανθόπουλου ως προξένου της Επτανήσου Πολιτείας, όπως προκύπτει από τα λιγοστά έγγραφα του σχετικού φακέλου που σώζεται στο Ιστορικό Αρχείο της Κέρκυρας και από τον συνδυασμό πληροφοριών προερχόμενων από άλλα σημεία του αρχείου της Επτανήσου Πολιτείας και από τη δευτερογενή βιβλιογραφία, ήταν η εξυπηρέτηση των ιονικών πλοίων. Ειδικότερα, στα καθήκοντά του περιλαμβάνονταν ο έλεγχος των ναυτιλιακών εγγράφων και ιδίως του

29. Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 39, αρ. 11.

30. Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 39, αρ. 8 (3ο).

31. Με το αξίωμα του υποπρόξενου εμφανίζεται και στις 12 Μαρτίου 1801 (Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 39, αρ. 59). Ίσως η ταύτιση αυτή να υπαινίσσεται ότι η δικαιοδοσία του προξένου εκτεινόταν κατά μήκος της ακτογραμμής από τα Δαρδανέλια (Τσανάκκαλε) μέχρι την Άβυδο, στο σημερινό ακρωτήριο Nara Burnu. Για την Άβυδο βλ. σε G. E. Bean, «Abydos», στο Richard Stillwell & William L. Macdonald (επιμ.), *The Princeton Encyclopedia of Classical Sites*, Princeton: Princeton University Press, 1976, σ. 5. Βλ. επίσης σε Knight, *A Diary in the Dardanelles*, σ. 47-48.

32. Pagratis, «Le funzioni mercantili dei consoli della Repubblica Settinsulare (1800-1807)», σ. 325-326.

33. Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 39, αρ. 8 (3ο).

34. Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 39, αρ. 12.

σουλτανικού φερμανιού, η επίβλεψη της φόρτωσης ή εκφόρτωσης, η παραχώρηση των εγγράφων εκείνων που θα επέτρεπαν τη διέλευση πλοίων με κατεύθυνση την Κωνσταντινούπολη και τη Μαύρη Θάλασσα και αντίστροφα, καθώς και η διαμεσολάβηση ανάμεσα στους караβοκύρηδες και τις οθωμανικές αρχές για τη διεκπεραίωση γραφειοκρατικών εκκρεμοτήτων³⁵.

Είχε, επίσης, την υποχρέωση να εξυπηρετεί τους Επτανησίους με την έκδοση διαβατηρίων σε όσους θα μπορούσαν να αποδείξουν ότι ήταν Ιόνιοι. Στο προξενικό αρχείο μαρτυρείται η έκδοση επτά διαβατηρίων σε Επτανησίους κατά το χρονικό διάστημα από τις 7 Μαΐου έως τις 3 Οκτωβρίου του 1802³⁶.

Με την ιδιότητα του προξένου της Επτανήσου Πολιτείας ο Ξανθόπουλος μπορούσε να ιδρύει υποπροξενεία και να διορίζει προξενικούς πράκτορες σε γειτονικές προς τα Δαρδανέλια περιοχές. Πράγματι, από αυτόν τοποθετήθηκαν σε θέσεις προξενικών πρακτόρων ο Βενετός Giorgio Corner στην Τένεδο, και ο Ζαφείρης Γεωργαντόπουλος στην Καλλίπολη. Ανήκαν σε σημαντικές οικογένειες των τόπων διορισμού, όπου και οι δυο τους είχαν γεννηθεί. Ειδικά ο Corner ήταν Βενετός και είχε υπάρξει προξενικός πράκτορας της Βενετικής Δημοκρατίας, της οποίας διέθετε, μέχρι το 1797, την προστασία³⁷.

Το καθαρά ναυτιλιακό μέρος των δραστηριοτήτων του προξένου τεκμηριώνεται κατά κύριο λόγο από τη μοναδική τριμηνιαία έκθεση που απέστειλε ο Ξανθόπουλος το 1803 και σώζεται στα αρχεία της Επτανήσου Πολιτείας. Σε αυτή την έκθεση καταγράφεται η διέλευση από τα Στενά, μετά από ελέγχους του προξένου, 22 πλοίων³⁸. Τα πλοία αυτά πέρασαν

35. Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 56/30, αρ. 2. Ειδικά για μια τυπολογία των καθηκόντων των προξένων της Επτανήσου Πολιτείας βλ. σε Pagratis, «Le funzioni mercantili dei consoli della Repubblica Settinsulare (1800-1807)».

36. Τα διαβατήρια αυτά παραχωρήθηκαν στους Αργύρη Γκρεβέντ (;) (Grend) από την Κεφαλονιά (7.5.1802), Αθανάσιο Μεταξά Μπαζάρη (Bazari) του ποτέ Πανίν (;) (Panin) από την Κεφαλονιά (14.6.1802), Αθανάσιο Καλεστάθη από την Ιθάκη (4.7.1802), Κωσταντή Μυλωνά από τη Ζάκυνθο (17.8.1802), Τζώρτζη Ζιώτη (Zuotis) από τη Ζάκυνθο (19.8.1802), Ιωάννη Κιάρη (Chiaris) από την Κεφαλονιά (30.9.1802) και Νικόλαο Αρβανιτάκη από τη Λευκάδα (3.10.1802). Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 61, αρ. 1, ένθετο έγγραφο.

37. Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 56, αρ. 2, ένθετο έγγραφο.

38. Πέντε λιγότερα πλοία καταγράφονται από τον Γεράσιμο Μ. Βλάχο, Η

τα Στενά στο χρονικό διάστημα από τις 2.5.1803 έως τις 23.8.1803³⁹ και, σχεδόν χωρίς να σταματάνε το ταξίδι τους (all'orza), δέχθηκαν την επίσκεψη του προξένου, που έλεγξε τα ναυτιλιακά τους έγγραφα, ιδίως το σουλτανικό φιρμάνι. Από τον τρόπο της καταγραφής, σε σύγκριση και με ανάλογα έγγραφα άλλων προξενείων, γίνεται σαφές ότι ο πρόξενος σημείωνε τα εντελώς απαραίτητα, χωρίς να δίνει βάρος ακόμη και σε πληροφορίες αναγκαίες, όπως η προσθήκη του ονόματος του πλοιοκτήτη, η χωρητικότητα του πλοίου κ.λπ.

Τα ιονικά πλοία υφίσταντο, επίσης, στο ίδιο σημείο τον έλεγχο των οθωμανικών τελωνειακών αρχών που ενδιαφέρονταν κυρίως για την ύπαρξη φερμανιού και άδειας απόπλου από την Κωνσταντινούπολη. Σε οθωμανικό κατάστιχο όπου έχουν αποτυπωθεί όλες αυτές οι κινήσεις (Defter) παρατηρείται χρονική διαφορά μερικών ημερών (από μία έως τρεις και περισσότερες εβδομάδες) στην καταγραφή αυτών των ταξιδιών⁴⁰.

Ίσως να υπάρχει κάποια συσχέτιση ανάμεσα στους ελέγχους των πλοίων «α ρόδου», σχεδόν χωρίς να ανακόπτουν ταχύτητα, με την άρνηση των καπετάνιων να περάσουν από υγειονομικό έλεγχο, που θα μπορούσε να διαρκέσει πολλές εβδομάδες, λόγω του λοιμού που είχε ενσκήψει στην περιοχή⁴¹. Την τάση αυτή των καρραβοκύρηδων θα μπορούσαν πάντως να εξηγήσουν και φυσικοί παράγοντες, χάρη στους οποίους κατά τους καλοκαιρινούς μήνες ευνοούνταν τα ταξίδια προς το Αιγαίο. Στα Στενά των Δαρδανελίων επικρατούσαν δύο ειδών ρεύματα⁴², ένα επιφανειακό⁴³ κα-

Ναυτιλία της Επτανήσου Πολιτείας (1800-1807), σ. 251-253, όπου εξετάζονται τα του ιονικού προξενείου στα Δαρδανέλια με βάση τον σχετικό φάκελο που διασώζεται στα αρχεία της Κέρκυρας.

39. ANK, Ε.Π., φάκ. 56/30, αρ. 2.

40. Έχει υποστηριχθεί ότι η διαφορά αυτή θα πρέπει να αποδοθεί στην υιοθέτηση από τους Οθωμανούς του γρηγοριανού ημερολογίου (Βλάχος, *Η Ναυτιλία της Επτανήσου Πολιτείας*, σ. 253), πράγμα που δεν μπορεί να ισχύει. Η διαφορά μεταξύ παλιού και νέου ημερολογίου από τον 18ο έως τον 20ό αιώνα μεταβλήθηκε από τις 10 έως τις 12 μέρες με τρόπο όμως αργό και σταθερό (11 μέρες διαφορά τον 18ο αι., 12 τον 19ο αι., 13 τον 20ό αι.).

41. A.N.K., Ε.Π., φάκ. 56, αρ. 2.

42. Για τις μετεωρολογικές συνθήκες στα Στενά των Δαρδανελίων βλ. αναλυτικά σε *The Black Sea Pilot comprising the Dardanelles, Sea of Marmara, Bosphorus Black Sea and Sea of Azof*, The Hydrographic Department, Admiralty, Taylor, Garnet, Evans and Co, London 1920, σ. 1-28.

θόδου από 1,5 έως 3 κόμβους που έκανε ευκολότερα τα ταξίδια προς το Αιγαίο, ιδίως για τα πλοία που βρίσκονταν κοντά τις ευρωπαϊκές ακτές των Στενών όπου το ρεύμα ήταν ισχυρότερο, και ένα υποβρύχιο προς την αντίθετη κατεύθυνση. Το ταξίδι από τον Βόσπορο προς το Αιγαίο από την άνοιξη έως το φθινόπωρο, ιδίως όμως από τα τέλη Ιουνίου μέχρι τα τέλη Αυγούστου, διευκολυνόταν τόσο από τα θαλάσσια επιφανειακά ρεύματα, που εκείνη την περίοδο έφταναν στο μέγιστο της ισχύος τους⁴⁴, όσο και από τους ισχυρούς ανέμους. Οι άνεμοι αυτοί κατά το θέρος φυσούσαν με κατεύθυνση δυτική-νοτιοδυτική, συμπίπτοντας συχνά με τα μελέμια, και έκαναν δυσκολότερο το ταξίδι στο νοτιότερο σημείο των Στενών, στην ασιατική του πλευρά⁴⁵. Αυτούς τους κρίσιμους για τις θαλάσσιες μεταφορές μήνες τα ταξίδια από το Αιγαίο προς την Πόλη και τη Μαύρη Θάλασσα απαιτούσαν εξαιρετική προσοχή και είχαν μεγάλες καθυστερήσεις. Τα

43. Τα επιφανειακά ρεύματα στηρίζονται κατά κύριο λόγο στον άνεμο και σε μικρότερο βαθμό στη διαφορά πυκνότητας των θαλάσσιων υδάτων που συμβαίνει όταν έρχονται σε επαφή γειτονικές υδάτινες μάζες με διαφορετική αλατότητα ή θερμοκρασία. Στην περίπτωση των Στενών τούτο συμβαίνει από την επαφή των νερών της Μαύρης Θάλασσας με τα πολύ υψηλότερης αλατότητας νερά του Αιγαίου. *The Black Sea Pilot*, σ. 11-13, 21-23· Δέσποινα Κ. Παπαγεωργίου, «Ρεύματα και άνεμοι στο Βόρειο Αιγαίο», στο Χρίστος Ντούμας – Vincenzo La Rosa (επιμ.), *Η Πολιόχνη και η Πρώιμη Εποχή του Χαλκού στο Βόρειο Αιγαίο. Πρακτικά Συνεδρίου* (Αθήνα, 22-25 Απριλίου 1996), Αθήνα: Scuola Archeologica Italiana di Atene, 1997, σ. 425 και σημ. 6 και σ. 429 και σημ. 10-12.

44. Η κίνηση των νερών Μαύρης Θάλασσας προς το Αιγαίο φτάνει στην κορύφωσή της κατά τους θερινούς μήνες (από τα τέλη Ιουνίου έως τα τέλη Αυγούστου), όταν λιώνουν οι πάγοι των βουνών της κεντρικής Ευρώπης και μέσω των ποταμών χύνονται σε αυτήν. Παπαγεωργίου, «Ρεύματα και άνεμοι στο Βόρειο Αιγαίο», σ. 429 και σημ. 10-12· Ruthy Gertwagen, «Venice, Genoa and the fights over the Island of Tenedos (late fourteenth and early fifteenth century)», *Studi Veneziani* 67 (2013), σ. 47-48. Περιγραφή των συνθηκών ταξιδιού στα Στενά, πολύ κοντά στη μελετώμενη χρονική περίοδο, γίνεται σε Knight, *A Diary in the Dardanelles*. Ας σημειωθεί ότι το ρεύμα προς το Αιγαίο ήταν ασθενέστερο στο μέσον περίπου των Στενών στο επίπεδο των Δαρδανελίων. *The Black Sea Pilot*, σ. 78-79.

45. *The Black Sea Pilot*, σ. 11-13, 21-23· *Mediterranean Pilot*, τ. IV, Hydrographic Department, Admiralty, London, 1941, 7η έκδοση, σ. 17-18, 404-407· Defense Mapping Agency, Hydrographic/Topographic Center, *Sailing Directions (enroute) for the Eastern Mediterranean*, Bethesda MD, 1992, 7η έκδοση, σ. 346, 354-355.

πράγματα βελτιώνονταν μόνο από τα τέλη του φθινοπώρου, όταν άρχιζαν να πνέουν ισχυροί νότιοι άνεμοι⁴⁶.

Τα επτανησιακά πλοία που πέρασαν από τα Δαρδανέλια προέρχονταν στο σύνολό τους από τη Μαύρη Θάλασσα και την Πόλη και προορίζονταν για το Αιγαίο ή την Κύπρο και τα Ιόνια, όπου μετέφεραν κατά βάση δημητριακά, κυρίως σιτηρά φορτωμένα στη Μαύρη Θάλασσα⁴⁷.

Όλα τα παραπάνω πλοία έφεραν τη σημαία της Επτανήσου Πολιτείας που υψώθηκε για πρώτη φορά τον Μάρτιο του 1801⁴⁸. Τόσο πριν όσο και, σε κάποιο βαθμό, μετά πολλά ιονικά πλοία κυκλοφορούσαν στην ίδια περιοχή με άλλες σημαίες, κυρίως με τη ρωσική, αλλά και την οθωμανική. Την 1η Σεπτεμβρίου 1802 τις υπηρεσίες του Ξανθόπουλου ζήτησε ο Κωνσταντίνος Ψαρρός, καπετάνιος πλοίου με οθωμανική σημαία που είχε φορτώσει σιτάρι στη Μαύρη Θάλασσα και κατευθυνόταν προς τη Γένοβα⁴⁹.

Είναι προφανές, με δεδομένη τη γεωγραφική θέση των Δαρδανελίων, ότι πέρα από τα 22 πλοία που καταγράφονται στο διασωθέν αρχειακό υλικό του προξενείου, το σύνολο των ιονικών πλοίων, τουλάχιστον εκείνων που έφεραν την επτανησιακή σημαία και κατευθύνονταν προς την Πόλη ή επέστρεφαν από αυτήν, θα είχαν κατ' ανάγκην καταφύγει στον Μ. Ξανθόπουλο, με δεδομένο το υποχρεωτικό του ελέγχου για τη ναυτιλιακή κίνηση προς και από την Κωνσταντινούπολη⁵⁰.

Το επιβεβαιώνουν και μερικές ακόμη περιπτώσεις ταξιδιών ιονικών πλοίων. Το ιδιαίτερο σε ένα από αυτά τα ταξίδια, λόγω του ασυνήθιστου που τεκμηριώνει αυτή η πληροφορία, είναι ότι τα Δαρδανέλια καταγράφονται ως τόπος φόρτωσης. Συγκεκριμένα το μπριγκαντίνι «Il Buon Amico» με καπετάνιο τον Αθανάσιο Παπαγιωργόπουλο του Δημητρίου από τη Ζάκυνθο και πλήρωμα 15-16 ναυτικών στις 13 Νοεμβρίου 1804 έφτασε

46. Knight, *A Diary in the Dardanelles*, σ. 12· Gertwagen, «Venice, Genoa and the fights over the Island of Tenedos», σ. 47-50.

47. Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 56, αρ. 2.

48. Gerassimos D. Pagratis, «The Ottoman Empire and Ionian maritime enterprises in the late 18th and early 19th centuries», στο Edhem Eldem και Sophia Laiou (επιμ.), *Istanbul and the Black Sea Coast: Trade and Shipping (1770-1820)*, Istanbul: Isis, 2018, σ. 27-33.

49. Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 61, χ.ά.

50. Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 39, αρ. 11 (2ο) (23.11.1800 π.η.).

στο λιμάνι της Μάλτας έχοντας φορτώσει κριθάρι στα Δαρδανέλια και πραγματοποιήσει στάση στα Κύθηρα. Ένα μήνα μετά (17.12.1804) το πλοίο αναχώρησε για τη Ζάκυνθο. Από το αρχείο του επτανησιακού προξενείου στη Χίο μπορέσαμε να συμπληρώσουμε τη διάρθρωση του ταξιδιού του που είχε ως εξής: Μετά την αναχώρησή του από τα Δαρδανέλια κατευθύνθηκε στη Σμύρνη και κατόπιν στη Χίο, όπου κατέπλευσε στις 12.10.1804. Ο πρόξενος στη Χίο Giovanni Regio σημειώνει στην τριμηνιαία έκθεσή του ότι ο αρχικός καπετάνιος Νικόλαος Παπαγιωργόπουλος ασθένησε στα Δαρδανέλια και αντικαταστάθηκε από τον αδελφό του Αθανάσιο, υπό τη διεύθυνση του οποίου το πλοίο συνέχισε το ταξίδι για τα Κύθηρα, τη Μάλτα και κατόπιν για τη Ζάκυνθο. Με βάση αυτές τις δύο εγγραφές στα αρχεία δύο διαφορετικών προξενείων η σειρά των ταξιδιών του πλοίου «Il Buon Amico» είχε ως εξής: Δαρδανέλια – Σμύρνη – Χίος (άφιξη 12.10.1804) – Κύθηρα – Μάλτα (άφιξη στις 13.11.1804, αναχώρηση στις 17.12.1804) – Ζάκυνθος.

Το λιμάνι των Δαρδανελίων ως αφετηρία καταγράφεται και στην περίπτωση του πλοίου (κέκια) «Παναγία Κανδηλώρα» με καπετάνιο τον Σπύρο Βαλσαμάκη του ποτέ Θεοδώρου. Το πλοίο έφτασε στις 20.1.1804 στο λιμάνι των Χανίων άδειο, «εξαιτίας του καιρού», και αναχώρησε από εκεί δύο μέρες αργότερα, πάλι άδειο, χωρίς σαφή προορισμό. Ο πρόξενος σημείωσε στην έκθεσή του ότι το πλοίο είχε προορισμό είτε την Κέρκυρα είτε την Κωνσταντινούπολη. Πρόσθετε, ωστόσο, ότι η άδεια του ήταν «sporca», δηλ. ότι δεν είχε βρεθεί σε ικανοποιητική υγειονομική κατάσταση λόγω μολύνσεων ή επιδημικών νόσων σε μέλη του πληρώματος ή/και άφιξης του πλοίου από περιοχή όπου υπήρχε έξαρση επιδημιών⁵¹.

Παρά τη, σύμφωνα με τον Α. Λευκόκοιλο, «σχεδόν υποχρεωτική στάση» που κάθε πλοίο που εισερχόταν ή εξερχόταν των Στενών πραγματοποιούσε στα Δαρδανέλια, κυρίως για έλεγχο από τις οθωμανικές αρχές⁵²,

51. Ilaria Gallinaro & Giovanni Barberi Squarotti, *Dizionario di Marina. Terminologia classica e moderna, locuzioni, strumenti, materiali, tecniche*, Milano: TEA, 2007¹⁰, σ. 235.

52. Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 39, αρ. 11 (2ο): «Il Castello di Cianak-Calessi ossia Abbido e quello in cui tutti i navigli o entranti o uscenti da questa capitale devono necessariamente approdare, giache ivi si praticano alcuni occorrenti riscontri relativi agl' imperiali diritti di dogana. Tutte le nazioni vi hanno de consoli o vice-consoli e sebbene noi non abbiamo naviglio alcuno che colla nostra bandiera na-

το αντίστοιχο έργο του επτανησίου προξένου δεν φαινόταν να έχει την ίδια σημασία. Ο Ξανθόπουλος το δήλωνε έμμεσα στον εκεί έκτακτο απεσταλμένο Α. Λευκόκοιλο, τονίζοντας ότι καθήκον του ήταν αποκλειστικά η διευκόλυνση των διερχόμενων επτανησιακών πλοίων, πράγμα που συνέβαινε «με τους προξένους και των άλλων εθνών» που έδρευαν στα Δαρδανέλια. Συμπλήρωνε, επίσης, ότι ουδέποτε του ζητήθηκε να χορηγήσει προσωρινό έγγραφο πλεύσης (*passavanti*) σε καραβοκύρη⁵³.

Όλα αυτά στοιχειοθετούν τον ούτως ή άλλως δεδομένο ρόλο των Δαρδανελίων ως λιμανιού που εξυπηρετούσε πολύ λιγότερο τις ανάγκες φόρτωσης ή εκφόρτωσης ή τροφοδοσίας πληρωμάτων, με δεδομένη τη μικρή απόσταση από την Πόλη, και περισσότερο τη διενέργεια τελωνειακών ελέγχων σε ένα σημείο που δεν άφηνε στα πλοία κανένα περιθώριο να διαφύγουν των ελέγχων που διενεργούσαν οι αρμόδιες αρχές στη ναυτιλιακή κίνηση ανάμεσα από τη μια στο Αιγαίο και από την άλλη στην Κωνσταντινούπολη και τη Μαύρη Θάλασσα.

Από το 1806, για λόγο που δεν μας είναι γνωστός, ο Μάριος Ξανθόπουλος πέρασε ξανά στο αξίωμα του υποπροξένου της Επτανήσου Πολιτείας στην Άβυδο. Από την ίδια πηγή, έναν κατάλογο των επτανησιακών προξενείων της 12ης/24ης Φεβρουαρίου 1806 συνταχμένο από τον Αντώνιο Λευκόκοιλο, έκτακτο απεσταλμένο της Επτανήσου Πολιτείας στην Υψηλή Πύλη, προκύπτει ότι στο στενό των Δαρδανελίων και στη Ραιδεστό «όλα τα έθνη» εκπροσωπούνταν από κάποιον Chesek, πράγμα που συνέβαινε και στον Αίνο με την αντίστοιχη ιδιότητα να κατέχεται από τον Maynard. Στην Τένεδο και την Καλλίπολη ο Λευκόκοιλος δήλωνε ότι αγνοούσε την ύπαρξη προξένων ή πρακτόρων και ότι δεν γνώριζε αν είχε διορίσει ο ίδιος κάποιον σε αυτές τις περιοχές (*sic!*) ή αν του είχε υποβληθεί από τρίτους, ίσως ομάδα Ιόνιων καραβοκύρηδων, πρόταση για την επιλογή συγκεκριμένου προσώπου⁵⁴.

Παρά τα ερωτήματα που προκαλεί η αδυναμία ενός σημαντικού για τη διοικητική ιεραρχία της Επτανήσου Πολιτείας στελέχους να ανακαλέσει στη μνήμη του την ύπαρξη ή μη προξένων ή προξενικών πρακτόρων, ο Α. Λευκόκοιλος είχε κεντρικό ρόλο στις επιλογές όλων αυτών των προσώ-

vighi, pure vi sono cola commoranti alcuni de nostri ed e ben utile che vi sia pure console del Governo» (23.11.1800 π.η.).

53. Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 56/30, αρ. 2.

54. Α.Ν.Κ., Ε.Π., φάκ. 40, αρ. 311.

πων. Τον διορισμό τους θα ενέκριναν κατόπιν οι κεντρικές αρχές. Η Ύψη-λή Πύλη διατηρούσε ωστόσο τη δυνατότητα να εγκρίνει ή να απορρίπτει κάποιους από αυτούς, καθώς, προϋπόθεση για την αναγνώρισή τους αποτελούσε η έκδοση από εκείνην μπερατιών ή φερμανιών, κατόπιν καταβολής χρηματικού αντιτίμου. Η Πύλη διατηρούσε, επίσης, το δικαίωμα ακόμη και να αναπροσδιορίζει τη γεωγραφική περιοχή δικαιοδοσίας ενός προξένου⁵⁵.

Ο πλούτος των πληροφοριών που συγκεντρώνεται στη συλλογική μελέτη «Consuls of “the Dardanelles” and “Gallipoli”» μας επιτρέπει να συμπληρώσουμε τις γνώσεις μας για την οικογένεια Ξανθόπουλου που ήταν πολυμελής και εμπλεκόταν σε μεγάλο βαθμό σε εμπορικές ή και προξενικές δραστηριότητες⁵⁶.

Ο Μάριος εξακολούθησε να ασκεί το προξενικό του αξίωμα και μετά το 1807, μ' ένα μικρό κενό, τουλάχιστον στις πηγές. Από το 1814 έως το 1859 εμφανίζεται να υπηρετεί ως υποπρόξενος της Αυστρίας στην Κωνσταντινούπολη (σ. 15-20). Τη δεκαετία του 1820 υπηρέτησε ως υποπρόξενος της «Σικελίας» (προφανώς του βασιλείου των Δύο Σικελιών) και τις επόμενες τρεις δεκαετίες του Λομβαρδο-ενετικού Βασιλείου και της Τοσκάνης⁵⁷. Είναι δίχως άλλο εντυπωσιακή η πληροφορία, αν και απαιτεί τεκμηρίωση, ότι εγκατέλειψε το αξίωμα αυτό στην ηλικία των 108 ετών. Τον διαδέχθηκε ο γιος του Νικόλαος έως το 1883, κατόπιν ο Δημήτριος (1884-87) (μαρτυρείται ότι πέθανε στις 7.2.1847) και, τέλος, ο Κωνσταντίνος, η θητεία του οποίου διήρκεσε από το 1887 έως το 1914. Τα μέλη της οικογένειας Ξανθόπουλου εκπροσωπούσαν ως πρόξενοι και άλλες χώρες όπως η Ολλανδία, η Περσία⁵⁸.

Έχουμε, λοιπόν, στην περίπτωση της, κατά τα φαινόμενα, πολυπληθούς αυτής οικογένειας πρόσωπα που, ζώντας πάντα στα Δαρδανέλια, διαχει-

55. A.N.K., Ε.Π., φάκ. 40, αρ. 311.

56. «The Consuls of “the Dardanelles” and “Gallipoli”», συλλογικό ερευνητικό πρόγραμμα δημοσιευμένο στην ιστοσελίδα της Levantine Heritage Foundation http://www.levantineheritage.com/pdf/Consuls_of_the_Dardanelles.pdf (προσπελάστηκε στις 10 Νοεμβρίου 2018).

57. Στην πηγή σε πλείστες περιπτώσεις για την περίοδο μετά το 1797 γίνεται αναφορά στη Βενετία ή στη Δημοκρατία της Βενετίας κ.λπ. Consuls of the Dardanelles and Gallipoli, σ. 66-68, 73-74.

58. Consuls of “the Dardanelles” and “Gallipoli”, σ. 82-83, 85-86.

ρίστηκαν σειρά προξενείων κυρίαρχων κρατών για περισσότερες από 12 δεκαετίες, ασκώντας, παράλληλα, επαγγέλματα είτε συναφή με τη δραστηριότητα αυτή (εμπόριο) είτε μη (ιατρική).

Αφετηρία αυτής της παράδοσης υπήρξε ωστόσο ο διορισμός του Μάριου Ξανθόπουλου ως προξένου της Επτανήσου Πολιτείας σε μια γεωγραφική ζώνη για την οποία κατά τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο οι γνώσεις μας ήταν εξαιρετικά ελλιπείς. Χρειάζεται άλλωστε και σήμερα περαιτέρω έρευνα ώστε να αποκτήσουμε μια περισσότερο συγκεκριμένη εικόνα για την ελληνική παρουσία και τον εν γένει ρόλο της σε αυτό το ιδιαίτερο σημείο της Ανατολής στις αρχές του «αιώνα των επαναστάσεων».