

# Μνήμων

Τόμ. 34 (2015)

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΝΕΟΥ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ

## ΜΝΗΜΩΝ



### ΜΕΛΕΤΕΣ

ΜΑΡΙΝΟΣ ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Μια πλαστή πηγή για τις σφαγές του 1821 στη Θεσσαλονίκη: ο «Χαϊρουλλάχ Εφέντης» του Αβράαμ Ν. Παπάζογλου ►  
 ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ, Βενεζελισμός και εθνικό παρόδιον: το έργο της Κεντρικής Επιτροπής Εκατονταετηρίδας (1928-1933) ►  
 ΒΑΣΙΛΗΣ Α. ΜΠΟΓΙΑΤΖΗΣ, Ένας ξένος εναντίον φιλελευθερισμού και κομμουνισμού: ο Παναγιώτης Κανελλόπουλος στο Αρχαίον της Φιλοσοφίας και Θεωρίας των Επιστημών ►  
 ΣΠΥΡΟΣ ΔΗΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ, Αστικός γόρος, κοινωνικά υποκείμενα και τουριστική ανάπτυξη. Η περίπτωση του Ηρακλείου, 1945-1960 ►  
 ΑΚΗΣ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΣ, Οι τεχνολογικές αλλαγές στην παραγωγή εφημερίδων και ο αντίκτυπός τους στους εργάτες Τύπου. Η περίπτωση της Πάτρας μετά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο ►  
 ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΙΩΣΙΦΙΔΟΥ, Ψυχής φάρμακα και ψυχής ιατρεία: βιβλία και βιβλιοθήκες στην ελληνορωμαϊκή αρχαιότητα

### ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Ε. ΣΚΑΛΑΒΕΝΤΗΣ, Η ίδρυση του Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών (1958) και το δίλημμα: η ελληνική έρευνα μοχλός της εγχώριας ανάπτυξης ή συμβολή στο διεθνές μέτωπο της επιστήμης; ►  
 Νεοελληνική εικονιστική προσωπογραφία. 12.000 προσωπογραφίες στο διαδίκτυο

### ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΤΟΜΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΤΥΠΟΓΡΑΦΟΙ

ΜΑΡΙΑΖΑ ΜΗΤΣΟΥ, Ο Χρίστος Μανουσαρίδης και η σκευή της «δικανομηχανικής κινήσεως» ►  
 ΠΟΙΗ ΠΟΛΕΜΗ, Τυπογραφικές ανθρωπογενεγραφίες ►  
 ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΑΤΘΙΟΠΟΥΛΟΣ, Μια νέα αναλυτική και ερμηνευτική θεώρηση των απαρχών της ελληνικής τυπογραφίας

### ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΣΙΕΣ

Ελένη Φεσσά-Ερμανουήλ, Σπυρίδων Γ. Πουμαίδης, Έλλη Λεμονίδου, Άννα Καρακατσούλη, Κατερίνα Μπρέγκωνα, Σταυρούλα Α. Βερρόρου, Παναγιώτης Ζεστανάκης, Χρήστος Λούβος, Κώστας Γαργανάκης, Τζελίνα Χαρλαύτη

34

ΑΘΗΝΑ 2015

Μια επιβεβλημένη απάντηση

ΤΖΕΛΙΝΑ ΧΑΡΛΑΥΤΗ

doi: [10.12681/mnimon.10196](https://doi.org/10.12681/mnimon.10196)

Copyright © 2016, Μνήμων



Άδεια χρήσης [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

### Βιβλιογραφική αναφορά:

ΧΑΡΛΑΥΤΗ Τ. (2016). Μια επιβεβλημένη απάντηση. *Μνήμων*, 34, 302–321. <https://doi.org/10.12681/mnimon.10196>

λέστηκαν στην Ελλάδα». Στην ανάλυσή της η Λακίδου δίνει έμφαση στα τεχνοοικονομικά δεδομένα της σκηνογραφίας στην Ελλάδα, στον ρόλο που έπαιξαν στην ανάπτυξή της τόσο το θέατρο του σκηνοθέτη όσο και η λαοφιλής και επομένως εμπορικά ανεπτυγμένη επιθεώρηση. Παράλληλα επιχειρεί να εξηγήσει το πώς διαμορφώθηκε το καλλιτεχνικό πεδίο της σκηνογραφίας, όταν στον χώρο του θεάτρου αρχίζουν να απασχολούνται εξειδικευμένοι καλλιτέχνες με σπουδές στο εξωτερικό (Γιώργος Βακαλό και Γιώργος Ανεμογιάννης) παράλληλα με τους ζωγράφους του καβαλέτου της γενιάς του '30 (Γιάννη Τσαρούχη, Σπύρο Βασιλείου, Γιάννη Μόραλη, Νίκο Χατζηκυριάκο-Γκίκα, Νίκο Εγγονόπουλο) και τους τεχνίτες σκηνογράφους. Στον επίλογο της επισημαίνει πολύ εύστοχα τη σημασία των υπαίθριων παραστάσεων της πρώτης μεταπολεμικής περιόδου για την ανάπτυξη της σκηνογραφίας στην Ελλάδα, πα-

ραστάσεων που δόθηκαν τόσο σε διάφορες υπαίθριες περιοχές της χώρας όσο και στα κηποθέατρα των Αθηνών, αλλά ιδιαίτερα στο θέατρο της Επιδαύρου. Το επίμετρο περιλαμβάνει αρκετές φωτογραφίες, ενώ συμπληρώνεται από μια πλήρη βιβλιογραφία αυτοτελών εκδόσεων για τη θεατρική σκηνογραφία και αρχιτεκτονική.

Η έκδοση *Σταθμοί της σκηνογραφίας του Δυτικού θεάτρου* είναι σημαντική, καθώς βοηθά τον αναγνώστη, ενημερωμένο και μη, να κατανοήσει γιατί σε ένα συγκεκριμένο ιστορικό και κοινωνικοπολιτικό πλαίσιο στην Ευρώπη, από την αρχαιότητα έως σήμερα, αλλά και στην Ελλάδα της πρώτης πεντηκονταετίας του 20ού αιώνα, η σκηνογραφία υιοθέτησε τη μία ή την άλλη τεχνική ή αισθητική αντίληψη, προκειμένου να αναπαραστήσει τον κόσμο του έργου επί σκηνής.

ΕΛΕΝΗ ΦΕΣΣΑ-ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ

### *Μια επιβεβλημένη απάντηση*

Το δημοσίευμα στον προηγούμενο τόμο του *Μνήμονα* (33: 2014, σ. 314-332), που καταχωρίστηκε ως βιβλιοκρισία του βιβλίου *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, το οποίο επιμελήθηκα με την Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, είναι ένα κείμενο απεριφραστα αρνητικό για τον τόμο. Το δημοσίευμα, γραμμένο από τον Βασίλη Κρεμμυδά, αμφισβητεί την ιστορική επάρκεια και επιστημονική ακεραιότητα των συμμετεχόντων («Γιάννης κερνάει, Γιάννης πίνει [...]», σ. 314), τους στόχους και

τα ερωτήματα του έργου («η συζήτηση [...] εκτός από αντιεπιστημονική είναι και ανόητη [...]», σ. 320), θεωρεί την αξιοποίηση των δεδομένων ως «πολλοπλώς πονηρή, απατηλή και παραπλανητική» (σ. 317-318), τα συμπεράσματα ως «αυθαίρετες παρεμβάσεις στον χώρο και στον χρόνο» (σ. 321), αμφισβητεί την ύπαρξη βιβλιογραφίας και αρχειακής έρευνας («ως μόνη πηγή για όσα λέγονται εκεί χρησιμοποιήθηκε η βάση δεδομένων [...] με την ονομασία “Αμφιτρίτη”», (σ. 314), ενώ δεν διστάζει να επικρίνει ακόμη και τη χρή-

ση της ελληνικής γλώσσας, μιας και «καμιά φροντίδα δεν βρίσκει κανείς για κείμενα σε σωστά –ει δυνατόν και ωραία– ελληνικά» (σ. 332). Το τελικό συμπέρασμα του δημοσιεύματος είναι ότι το βιβλίο δεν φέρνει «καμιά, ούτε την παραμικρή, νέα γνώση» (σ. 332). Τέτοιας κλίμακας απαξίωση ενός ογκώδους συλλογικού έργου δημιουργεί εύλογα ερωτηματικά σε κάθε καλόπιστο αναγνώστη, τόσο ως προς τη συγγραφή όσο και ως προς τη δημοσίευση της «βιβλιοκρισίας».

Το δημοσίευμα έχει πέντε σοβαρά προβλήματα. Το πρώτο αφορά την αποσιώπηση της συγγραφικής ομάδας και της έρευνας που αυτή πραγματοποίησε. Ο σπονδυλωτός τόμος των 877 σελίδων αποτελείται από 22 κεφάλαια, εκ των οποίων τα έξι (συνολικά 275 σελίδων) έχει συνθέσει η υπογράφουσα. Τα υπόλοιπα 16 κεφάλαια (513 σελίδων) έχουν γραφεί (κατά σειρά εμφανίσεως στο βιβλίο) από τους εξής 11 ιστορικούς: Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, Σοφία Λαΐου, Κατερίνα Κωνσταντινίδου, Γεράσιμο Παγκράτη, Απόστολο Δελή, Κατερίνα Γαλάνη, Frank Theuma, Χριστίνα Παπακώστα, Hacı Veli Aydın, Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου και Παναγιώτη Καπετανάκη. Το δημοσίευμα δεν αναφέρεται σε κανέναν από τους παραπάνω ούτε στα κεφάλαια που συνέγραψαν ή στην έρευνα που πραγματοποίησαν. Όμως αυτή ακριβώς η ενδεκαμελής συγγραφική ομάδα νέων και ταλαντούχων ιστορικών αποτελεί ένα από τα μεγάλα πλεονεκτήματα του βιβλίου. Μέσα από τα κείμενα 11 νέων ιστορικών αναδεικνύεται η σχέση του Έλληνα με τη θάλασσα ως ένα γνωστικό πεδίο αιχμής στην ελληνική ιστοριογραφία, ένας επιστημονικός χώρος με μεγάλη δυναμική.

Το δεύτερο πρόβλημα του δημοσιεύ-

ματος αφορά τους στόχους του βιβλίου. Όπως αναφέρει: «Διέκρινα δύο μεγάλες φιλοδοξίες-στόχους σ' αυτό το βιβλίο: να θεωρήσουμε ότι οι προηγούμενοι μελετητές του θέματος έχουν κάνει λάθος και κυρίως να αναδείξουμε την υπεροχή του εμπορικού στόλου του Ιονίου πελάγους έναντι αυτού του Αιγαίου. Αντιεπιστημονικά ερωτήματα και τα δύο» (σ. 321). Συμφωνώ απολύτως, γιατί δεν είναι αυτοί οι στόχοι του δικού μας βιβλίου. Στόχος του βιβλίου δεν ήταν οι ανατροπές, αυτά ήταν παρελκόμενα. Και οπωσδήποτε στόχος δεν ήταν να αναδείξουμε το Ιόνιο ανταγωνιστικά προς το Αιγαίο. Η κατάταξη σε θαλάσσιες περιοχές ήταν το αναλυτικό εργαλείο και όχι ο αυτοσκοπός. Οι στόχοι του βιβλίου καταγράφονται στις σελίδες 15-16: «Στόχος του βιβλίου είναι να αναδείξει “το κατά θάλασσαν επιχειρείν” των Ελλήνων, οθωμανών και βενετών υπηκόων [...]. Απώτερος στόχος είναι η εύρεση των μηχανισμών της ενοποίησης των τοπικών αγορών της ανατολικής Μεσογείου, οι οποίοι την ενέταξαν στην ευρωπαϊκή οικονομία του 19ου αιώνα και, εν τέλει, στο παγκοσμιοποιούμενο οικονομικό σύστημα. Η ναυτιλία, στο παρόν βιβλίο, μέσω της προσέγγισης της ιστορίας της θάλασσας ή ναυτιλιακής ιστορίας, αποτελεί το εργαλείο για τη σύνδεση του τοπικού με το περιφερειακό και το παγκόσμιο.»

Το τρίτο πρόβλημα έγκειται στην παρανόηση των εργαλείων ανάλυσης που χρησιμοποιούμε, των θαλάσσιων περιοχών, της συνδεσιμότητάς τους και των θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων. Η έμπνευσή μας εδώ προέρχεται από τα κείμενα του Σπύρου Ασδραχά. Γράφουμε στις σ. 64-65: «Ο Σπύρος Ασδραχάς, επίσης, μας έχει δώσει ένα αριστοτεχνικό δείγμα της σύλλη-

ψης των νησιών του Αιγαίου ως μέρος μιας “διάσπαρτης πόλης”, ψηφίδες ενός ενιαίου μωσαϊκού, “συνουκίες” μιας πόλης.<sup>1</sup> Γράφει ότι “ένα υγρό διάστημα από το οποίο ξεφυτρίζει ένα πλήθος νησιών (με τις πόλεις τους, τα χωριά τους, τα πολισμάτά τους, τα λιμάνια τους, τις εσωτερικές τους ρότες όμοιες με δρόμους, τις ασθeneίες διαφορές τους) μπορεί να πάρει στη συνολικότητά του τη μορφή μιας και μόνης πόλης, διάσπαρτης μέσα στο χώρο”.<sup>2</sup> Τα νησιά βασίζονται στην αλληλεξάρτηση και επικοινωνία, και με εξαίρεση κάποια μεγάλα νησιά “ο κατ’ εξοχήν μισθωσιωτικός κόσμος του ελληνικού Αρχιπελάγους εξαρτάται από τις εξωτερικές εισροές για την κάλυψη των κενών που αφήνει μια ελλειμματική αγροτική παραγωγή”. Και το αποτέλεσμα σε αυτές τις κοινωνίες, τις “ανοιχτές και επικοινωνούσες ήταν η εσωτερική οικονομική ενότητα, ένας οικονομικά συνεχής χώρος [...]”.

Σκοπός μας στο βιβλίο είναι να αναλύσουμε την ανάπτυξη της ελληνικής επιχειρηματικότητας στη θάλασσα αναζητώντας την μέσα στις τοπικές και περιφερειακές αγορές της Μεσογείου και να εντοπίσουμε τους μηχανισμούς που διαμόρφωσαν αυτόν τον οικονομικά συνεχή χώρο». Η θεωρητική προσέγγιση για την επικοινωνία και τη συνδεσιμότητα των αγορών της Μεσογείου, που αναπτύσσουμε στις σ. 47-68, σε συνδυασμό με το πραγματολογι-

1. Σπύρος Ασδραχάς, «Το ελληνικό αρχιπέλαγος, μια διάσπαρτη πόλη» στο Σφυρόερας, Αβραμέα και Ασδραχάς, *Χάρτες και Χαρτογράφοι του Αιγαίου Πελάγους*, σ. 235-261.

2. Ασδραχάς, «Το ελληνικό αρχιπέλαγος, μια διάσπαρτη πόλη», σ. 248.

κό υλικό μάς οδήγησε στη διαμόρφωση ενός μοντέλου θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων, που μας παρέχει το κλειδί για την ανάλυση και την ερμηνεία της ανόδου της ναυτιλίας του Ελλήνων τον 18ο αιώνα μέχρι τις αρχές του 19ου. Η Μεσόγειος θάλασσα αντιμετωπίζεται ως συνάρθρωση πολλών θαλάσσιων χώρων. Μέσα στους θαλάσσιους χώρους της ανατολικής Μεσογείου, όπου περιλαμβάνεται το Ιόνιο και το Αιγαίο, κύριο μέλημά μας είναι η αναζήτηση των μηχανισμών συνένωσης των μικρο-περιοχών. Ως κύριος μηχανισμός αναδεικνύεται το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα. «Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα είναι ένα επιχειρηματικό σύστημα, ένα μοντέλο που αναδεικνύει τη σύνδεση της “εξωχώρας” με την “ενδοχώρα”, των τόπων φόρτωσης με τους τόπους παροχής θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών» (σ. 69). Θεωρούμε ότι κάθε θαλάσσιος χώρος αποτελείται από δυναμικά συστήματα ρών και δεν είναι απλά στατική δομή τοποθεσιών. Επομένως, όπως αναφέρουμε στη σ. 75:

i. Σε κάθε θαλάσσιο χώρο διακινούνταν αγαθά που παρήγαγε κυρίως η ενδοχώρα, σε μια ενοποίηση χερσαίου και θαλάσσιου εμπορίου.

ii. Σε κάθε θαλάσσια περιοχή διαμορφώθηκαν τόποι διακίνησης των φορτίων, οι τόποι φόρτωσης. Οι κεντρικοί, μεσαίοι και μικροί τόποι φόρτωσης αποτέλεσαν την παράκτια εξαγωγική ζώνη, τη σύνδεση της ενδοχώρας με την «εξωχώρα».

iii. Σε κάθε θαλάσσια περιοχή διαμορφώθηκαν οι τόποι που ανέπτυξαν στόλους για τη θαλάσσια μεταφορά, οι ναυτότοποι. Αναπτύχθηκαν κεντρικοί, μεσαίοι και μικροί ναυτότοποι που διαμόρφωσαν μια ναυτιλιακή ζώνη, η

οποία αποτελούσε το ενοποιητικό στοιχείο των τοπικών αγορών.

iv. Οι τόποι φόρτωσης και οι ναυτοτόποι διαμόρφωσαν το μεταφορικό σύστημα κάθε θαλάσσιας περιοχής: τη σύνδεση της ναυτιλιακής ζώνης των ναυτοτόπων με την παράκτια εξαγωγική ζώνη των τόπων φόρτωσης.

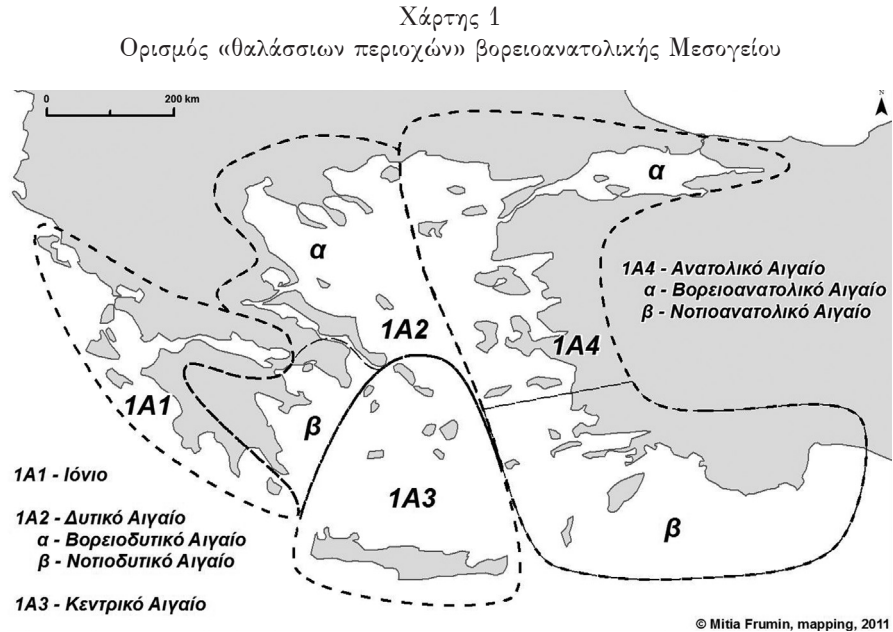
v. Το μεταφορικό σύστημα κάθε θαλάσσιας περιοχής υπήρξε ο κινητήριο μοχλός διαμόρφωσης ενός παραγωγικού συστήματος που ουσιαστικά ενοποίησε την οικονομία των θαλάσσιων περιοχών εσωτερικά και εξωτερικά με τις άλλες θαλάσσιες περιοχές.

Αναφέρεται στο δημοσίευμα: «Γίνεται στο βιβλίο πολύς λόγος για “μεταφορικά συστήματα”, για “θαλάσσιες ζώνες”, για “συνδεσιμότητα” με διπλανάς περιοχές κ.λπ., χωρίς πουθενά να εξηγείται τι είναι, ας πούμε, “μεταφορικό σύστημα”. Γιατί, αν εννοούμε το ίδιο πράγμα, γνωρίζουμε επίσης πολύ καλά ότι για το ελληνικό καράβι του 18ου αιώνα και έως το 1821 ως μεταφορικό σύστημα είχε επιλεγεί από το ίδιο το καράβι ότι δεν κατασκευαζόταν ως μεταφορικό μέσο γενικώς αλλά ως μεταφορικό μέσο του δικού του εμπορεύματος, ότι θα λειτουργούσε ως καράβι-έμπορος [...]» (σ. 316). Οπωσδήποτε δεν εννοούμε το ίδιο πράγμα, όπως είναι προφανές από τα παραπάνω, και οπωσδήποτε ορίσαμε τι είναι μεταφορικό σύστημα. Είναι προφανές ότι δεν εννοούμε ως μεταφορικό σύστημα μόνο το εταιρικό σύστημα ενός καραβοκύρη.

Για να ορίσουμε πώς διαμορφώνονται τα θαλάσσια μεταφορικά συστήματα, αξιοποιούμε θεωρητικές προσεγγίσεις της οικονομικής γεωγραφίας του χώρου, του τόπου και της κλίμακας, και χωρίζουμε τη Μεσόγειο σε περιο-

χές και υποπεριοχές. Στον Πίνακα 1.1 (σ. 70) αναφέρονται οι θαλάσσιες περιφέρειες και περιοχές που χρησιμοποιούμε για την ανάλυση του αρχαιακού υλικού. Γράφουμε στη σ. 69: «Θα πρέπει να διασαφηνίσουμε ότι δεν μιλάμε με γεωγραφικούς όρους. Χρησιμοποιούμε τις θαλάσσιες γεωγραφικές περιοχές για να αναλύσουμε τα θαλάσσια μεταφορικά συστήματα». Η κατάτμηση της βορειοανατολικής Μεσογείου σε θαλάσσιες περιοχές γίνεται όπως φαίνεται στον Χάρτη 1. Αναφέρουμε ότι η περιοχή του «Ιονίου» περιλαμβάνει και τον Κορινθιακό κόλπο, διότι λειτουργεί ως μία ενότητα: οι ίδιοι καπετάνιοι των ναυτοτόπων της περιοχής εμπορεύονται και στον Κορινθιακό κόλπο και στο Ιόνιο πέλαγος, όπως μας καταδεικνύει το πραγματολογικό μας υλικό (βλ. Πίνακα 3). Επίσης η ναυτιλιακή αγορά του «Ιονίου» είναι ενοποιημένη σε σχέση με την πολύ πιο κατακερματισμένη αγορά του Αιγαίου. Όλα αυτά είναι καταγεγραμμένα στο βιβλίο μας. Η κριτική του δημοσιεύματος απέδωσε σε «παραδοξότητα» το «εύρημα» της κατάτμησης των θαλάσσιων περιοχών.

Το τέταρτο και πιο κραυγαλέο πρόβλημα του δημοσιεύματος αφορά τη μεθοδολογία της έρευνας και τη δημιουργία της *Αμφιτιθής*. Αναφέρουμε στην εισαγωγή του τόμου (σ. 14-15): «Ο Βασίλης Κρεμμυδάς το 1985 έγραφε ότι: “η ενασχόληση της ελληνικής ιστοριογραφίας με το ζήτημα αυτό [ενν. την ελληνική εμπορική ναυτιλία] ήταν αντιεπιστημονική και περιορίστηκε στην εθνική θριαμβολογία, αγνοώντας πλήρως την ίδια την οικονομική λειτουργία στην οποία εντάσσεται η ναυτιλία. Με τέτοια δεδομένα, όταν ξεκινά κανείς να διερευνήσει ένα τόσο μεγάλο ζήτημα, αισθάνεται μια επιστημονική ερημία»



Πηγή: Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.), *Ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, Κέδρος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Αθήνα, 2013, Χάρτης 1.2, σ. 73.

μια ερημία που μετατρέπεται σε τρόμο, όταν υπολογιστεί ο όγκος του διαθέσιμου εμπειρικού υλικού [...] η πληρότητα της πληροφόρησης απαιτεί έρευνες στα αρχεία όλων των μεσογειακών λιμανιών και, βέβαια, στα κεντρικά αρχεία όλων των χωρών που εμπορεύονταν στη Μεσόγειο. Ένα τέτοιο εγχείρημα με άνεση θα χαρακτηριζόταν αδύνατο για έναν ερευνητή”. Αυτό το εγχείρημα αποτόλμησε η παρούσα ερευνητική και συγγραφική ομάδα.» Πιστεύαμε ότι θα χαιρόταν που κάναμε πράξη αυτό που είχε θεωρήσει αναγκαίο 30 χρόνια πριν.

Μεταξύ 2004 και 2007, με χρηματοδότηση του Υπουργείου Παιδείας στο πλαίσιο του προγράμματος «Πυθαγόρας

1», διεξαγάγαμε την πρώτη, από όσο γνωρίζουμε, συλλογική αρχειακή έρευνα με σύνθεση αρχειακού υλικού από ελληνικά, δυτικοευρωπαϊκά και οθωμανικά αρχεία, η οποία οδήγησε στη δημιουργία συστηματικών στατιστικών σειρών για τα ταξίδια των πλοίων των Ελλήνων στη Μεσόγειο στο χρονικό διάστημα από τις αρχές του 18ου μέχρι τις αρχές του 19ου αιώνα. Για την έρευνα και την επεξεργασία του αρχειακού υλικού ήταν αναγκαία η «επιστράτευση» μιας μεγάλης και εξειδικευμένης ερευνητικής ομάδας αποτελούμενης από 20 ερευνητές. Να σημειώσουμε ότι η ομάδα, εκτός από 14 Έλληνες καθηγητές και ερευνητές, διδάκτορες και υποψήφιους διδάκτορες, συμπεριέλαβε και

έξι ξένους ιστορικούς, και πιο συγκεκριμένα, έναν Τούρκο, δύο Ιταλούς, δύο Μαλτέζους και έναν Ολλανδό. Έγινε μια συντονισμένη παράλληλη έρευνα στην Ολλανδία (Amsterdam Municipal Archives), στη Γαλλία (Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie, Marseille και Archives Départementales des Bouches-du-Rhône, Marseille), στην Ιταλία (Archivio di Stato di Firenze, Archivio di Stato di Genova, Archivio di Stato di Livorno, Archivio di Stato di Messina, Archivio di Stato di Trieste, Biblioteca Civica, Trieste, Archivio di Stato di Venezia και Ελληνικό Ινστιτούτο Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Σπουδών Βενετίας, Παλαιό Αρχείο), στην Αυστρία (Hof Kammer Archiv Βιέννης), στη Μάλτα (National Archives of Malta, Rabat, National Library of Malta, Valetta), στην Τουρκία (Başbakanlık Osmanlı Arşivi Κωνσταντινούπολης), στην Αγγλία (National Archives, Λονδίνο), στην Ελλάδα (Γενικά Αρχεία του Κράτους, Αρχεία Νομού Κεφαλληνίας, Γενικά Αρχεία του Κράτους, Αρχεία Νομού Κερκύρας, Γενικά Αρχεία του Κράτους, Αθήνα, Γεννάδειος Βιβλιοθήκη, Αμερικανική Σχολή Κλασικών Σπουδών, Αθήνα, Ιστορικό Αρχείο Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη, και Τουρκικό Αρχείο Ηρακλείου, Ηράκλειο). Η συγκομιδή αντλήθηκε από έγγραφα συνταγμένα σε έξι διαφορετικές γλώσσες (ελληνικά, οθωμανικά, ιταλικά, γαλλικά, αγγλικά και ολλανδικά) και το τελικό προϊόν υπήρξε η *Αμφιτρίτη*, μια ηλεκτρονική βάση δεδομένων με ενοποιημένη όλη αυτήν την πληροφορία στα ελληνικά.

Το τι είναι η *Αμφιτρίτη*, πώς δημιουργήθηκε και τι περιέχει, αναλύεται με λεπτομέρεια στο κεφάλαιο 2, «Οι Αρχειακές πηγές και η Αμφιτρίτη. Η

έρευνα», της Κατερίνας Παπακωνσταντίνου (σ. 91-125).<sup>3</sup> Η *Αμφιτρίτη* είναι η θαυμαστή «Αποθήκη» μας με καταγεγραμμένη την κληρονομιά των προγόνων μας, συγκεντρωμένη από τα λιμάνια στα οποία εμπορεύονταν, ένα πολύτιμο συστηματικό εργαλείο και για τους μελλοντικούς ιστορικούς της ναυτιλίας και της ελληνικής ιστορίας, προσιτό στους ερευνητές και έτοιμο για χρήση στην ιστοσελίδα: [www.marehist.gr](http://www.marehist.gr). Η *Αμφιτρίτη* αποτελείται από 15.000 δελτία. Κάθε δελτίο περιέχει ένα ταξίδι ενός πλοίου. Τα δελτία δεν είναι χάρτινα, γραμμένα με το χέρι και τοποθετημένα σε ξύλινο κουτί, αλλά είναι γραμμένα ηλεκτρονικά και αποθηκευμένα στον ηλεκτρονικό υπολογιστή. Έχουν οργανωθεί στο ψηφιακό περιβάλλον του προγράμματος Access, που δίνει τη δυνατότητα εύκολης αναζήτησης και κατηγοριοποίησης. Κάθε δελτίο περιλαμβάνει ομοειδείς πληροφορίες, τις οποίες μπορούσαμε να καταχωρίσουμε σε περίπου 30 πεδία που δημιουργήθηκαν για τον σκοπό αυτό στην *Αμφιτρίτη*: η αναφορά της αρχειακής πηγής, τα στοιχεία του πλοίου και του καπετάνιου, ο οπλισμός του πλοίου, ο αριθμός των μελών του πληρώματος, πληροφορίες για το φορτίο, τη διάρκεια του ταξιδιού και τη διαδρομή του πλοίου. Επιλέχθηκαν τρεις κύριες κατηγορίες πηγών: τα υγειονομεία των πόλεων-λιμανιών της Δυτικής Μεσογείου, η συντεχνία των ναυτικών της

3. Στο κεφάλαιο 2 «Αρχειακές πηγές και Αμφιτρίτη. Η έρευνα» της Κατερίνας Παπακωνσταντίνου (σ. 91-125) αναφέρονται λεπτομερώς στους Πίνακες 2.1. και 2.2, τα αρχεία, οι αρχειακές σειρές, οι κωδικοί των φακέλων, οι αριθμοί των εγγράφων, σε ποιο διάστημα και ποιος κατέγραψε τι, κ.ο.κ.

Βενετίας, οι άδειες ναυσιπλοίας από τα Αρχεία της Κωνσταντινούπολης. Οι πηγές αυτές συμπληρώθηκαν με άλλες, προερχόμενες από βενετικά, αυστριακά και ελληνικά αρχεία.

Σε όλα τα υπό εξέταση λιμάνια τα αρχεία των υγειονομείων των δυτικομεσογειακών πόλεων διασώθηκαν (εκτός της Βενετίας), για το μεγαλύτερο τμήμα του 18ου αιώνα και μέχρι τα μέσα του 20ού. Το κεφάλαιο 5 [«Υγειονομικοί Θεσμοί στη Δυτική Ευρώπη (14ος-18ος αι.)», σ. 207-222], της Κατερίνας Κωνσταντινίδου και το κεφάλαιο 13 («Ελληνικά πλοία στη Σικελία κατά τη διάρκεια του 18ου αιώνα: υγειονομικές πρακτικές και εμπορικές σχέσεις», σ. 563-584), του Fabio Paolo di Vita αναλύουν τον θεσμό των υγειονομείων και τις υγειονομικές πρακτικές. Τα αρχεία των υγειονομείων περιλαμβάνουν λεπτομερή και πολύτιμη πληροφόρηση για τις αφίξεις και αναχωρήσεις των πλοίων των Ελλήνων στα δυτικομεσογειακά λιμάνια, καθώς και τους τρόπους προέλευσης των φορτίων, τους τρόπους φόρτωσης, που κατέγραφαν σε αυτά οι αξιωματούχοι της καραντίνας, σύμφωνα με τις δηλώσεις των καπετάνιων. Στο κεφάλαιο 12 («Μεταξύ Λεβάντε και Πονέντε: Λιβόρνο, ένα διεθνές εμπόριο στη Μεσόγειο», σ. 541-562), της Κατερίνας Γαλάνη και στο κεφάλαιο 14 («Ένας περίπλους στις αρχές του 19ου αιώνα: η ελληνική ναυτιλία στη Μάλτα, 1800-1821», σ. 585-602), του Frank Theuma γίνεται εξαντλητική ανάλυση των αφίξεων πλοίων Ελλήνων και των φορτίων τους στο Λιβόρνο και στη Μάλτα καθώς και των αναχωρήσεων από τους τρόπους προέλευσης βάσει των αρχείων των υγειονομείων τους. Στο δημοσίευμα η κριτική αναφέρεται σε «εγγραφές» προφανώς λόγω παρανόησης

ή αδυναμίας κατανόησης της ανάλυσης: «Στη σ. 296, το Διάγραμμα 7.2 μας δείχνει τις “αναχωρήσεις ελληνικών πλοίων από το Ιόνιο, το ΒΑ Αιγαίο και το ΝΔ Αιγαίο, 1700-1821”». Πρόκειται για ένα Διάγραμμα πολλαπλώς πονηρό –και απατηλό. Πρώτα πρώτα, γιατί δεν πρόκειται για τις “αναχωρήσεις”, αλλά για “αριθμό εγγραφών” στη βάση δεδομένων» (σ. 317). Η πονηρία και η απάτη δεν είναι ιδιότητες των 12 ιστορικών που γράφουν στον τόμο.

Προκειμένου να ανιχνεύσουμε τα ελληνικά πλοία στη Δυτική Μεσόγειο, καταγράψαμε τις κινήσεις πλοίων για 121 χρόνια ναυτιλιακής κίνησης στην Τεργέστη,<sup>4</sup> τη Βενετία, την Ανκόνα, τη Μεσίνα, τη Μάλτα, τη Νάπολη, το Λιβόρνο και τη Μασσαλία. Επεξεργασμένη πληροφόρηση της βάσης δεδομένων *Αμφιτρίτη* υποδεικνύει ότι στη διάρκεια της περιόδου 1700-1821, στα 121 υπό εξέταση χρόνια, υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες για τις αφίξεις πλοίων από την ανατολική Μεσόγειο στα δυτικοευρωπαϊκά λιμάνια ως ακολούθως: 94 χρόνια για τη Μάλτα, 91 χρόνια για τη Βενετία, 72 χρόνια για την Ανκόνα, 59 χρόνια για το Λιβόρνο, 53 χρόνια για την Τεργέστη, 29 χρόνια για τη Γένοβα, 17 χρόνια για τη Μεσίνα, 9 χρόνια για την Νάπολη, 14 χρόνια για τη Μασσαλία. Αυτό σημαίνει, για παράδειγμα, ότι στο διάστημα 1700-1821 βρήκαμε πληροφόρηση για αφίξεις πλοίων Ελλήνων στο Λιβόρνο για 59 έτη, για τη Μάλτα για 91 έτη κ.ο.κ. Σε κάθε πόλη, κάθε Αρχείο, κάθε χρονιά σήμαινε αναζήτηση σε, τουλάχιστον, έναν

4. Για την Τεργέστη οφείλουμε όλο το αρχαικό υλικό στην προσωπική έρευνα της Όλγας Κατσιραδή στα αρχεία της Τεργέστης, της Βενετίας και της Βιέννης.



χειρόγραφο τόμο έκτασης περίπου 600-800 σελίδων. Αυτό σήμαινε κοπιώδη και χρονοβόρα έρευνα, αναζήτηση φύλλο-φύλλο σε δεκάδες τόμους και καταγραφή στον υπολογιστή 30 πεδίων για κάθε ένα από τα 15.000 ταξίδια που εντοπίσαμε. Τα πλοία που καταγράψαμε ήταν πλοία που ασχολούνταν με το μεγάλο εμπόριο μεταξύ Ανατολικής και Δυτικής Μεσογείου. Συνεπώς, η πληροφόρηση που έχουμε συμπεριλάβει στην *Αμφιτρίτη*, δεν περιλαμβάνει μικρά ακτοπλοϊκά σκάφη. Όπως αναφέρουμε στη σ. 15, στην Εισαγωγή του βιβλίου: «Η έρευνά μας επικεντρώνεται αποκλειστικά στον ποταπόδρο στόλο, δηλαδή στα πλοία που ταξίδευαν πέρα από τα όρια της Ανατολικής Μεσογείου και ασχολούνταν με το εμπόριο μεγάλων αποστάσεων.»

Όταν, λοιπόν, στο δημοσίευμα αποτυπώνεται η απορία για την αξιοπιστία της *Αμφιτρίτης* και για τα είδη των πλοίων που χρησιμοποιούμε: «πρόκειται για βάρκες που φόρτωναν σε κάποιο όρμο εμπόρευμα και το μετέφεραν σε κάποιο πλοίο, ξένο πολλές φορές, που ήταν αραγμένο σε κοντινό λιμάνι ή αρόδο περιμένοντας να συμπληρώσει το φορτίο του και να αναχωρήσει. Ή πρόκειται για βάρκες πάλι που μετέφεραν εμπόρευμα στον διπλανό όρμο» (σ. 318), τότε μας δίδεται το δικαίωμα να αναρωτηθούμε αν ο συγγραφέας του δημοσιεύματος όντως διάβασε όλο το βιβλίο. Όσο για τα πλοία και τη χωρητικότητά τους, πέραν των επαναλαμβανόμενων αναφορών στα κεφάλαια 6, 8, 9, 16, 21, υπάρχει εξαντλητική ανάλυση για τα είδη των πλοίων στο κεφάλαιο 11 του Απόστολου Δελή («Τύποι πλοίων της ναυτιλίας των Ελλήνων, 1700-1821», σ. 469-540). Εκεί ο ανανώστης θα βρει την ανάλυση όλων των

τύπων των πλοίων που καταγράψαμε στην υπό εξέταση περίοδο, σε ποια γεωγραφική περιοχή χρησιμοποιείται ο κάθε τύπος, ποια ήταν η τεχνολογική τους εξέλιξη, η χωρητικότητά τους και η προσαρμογή τους στους δυτικοευρωπαϊκούς τύπους στο γύρισμα του 19ου αιώνα.

Οι τόποι φόρτωσης είναι ένα άλλο σημείο παρανόησης. Αναφέρει το δημοσίευμα: «Την αξιοπιστία των εγγράφων στην *Αμφιτρίτη* μαρτυρεί ο Πίνακας 7.2 (σ. 311). Εκεί, ένα σχεδόν νεκρό λιμάνι σε όλο τον 18ο αιώνα εμφανίζεται να έχει τον μεγαλύτερο αριθμό αναχώρησης ελληνικών πλοίων. Μεγαλύτερο όχι μόνον από την Ύδρα και από τις Σπέτσες αλλά από την Αλεξάνδρεια και από την Κωνσταντινούπολη, Ακόμη μεγαλύτερη γίνεται η απορία με τη σκέψη: μα καλά, δεν τα είδε κανένας αυτά πριν δημοσιευτούν;» (σ. 318). Το «νεκρό λιμάνι» που αναφέρεται στον Πίνακα 7.2 είναι ο Βόλος. «Da Volo» έγραψε ο αξιωματούχος του Υγειονομείου όταν το πλοίο έφθασε στην καρντίνα του Λιβόρνο, «Βόλο» καταγράψαμε κι εμείς. Εννοείται ότι δεν υπήρχε λιμάνι (τι εννοούμε «λιμάνι» άραγε στον 18ο αιώνα;), ήταν όμως ένας εξαιρετικά σημαντικός τόπος φόρτωσης σιτηρών και ναι, πολύ πιο σημαντικός από την Ύδρα, τις Σπέτσες, ή την Αλεξάνδρεια. Τόσο περίεργο είναι, με ολόκληρο τον θεσσαλικό κάμπο πίσω του; Το ότι η προέλευση των εμπορευμάτων στα κύρια λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου είναι μικροί και πολλές φορές έρημοι τόποι φόρτωσης, το γράφουμε και το τονίζουμε (σ. 71): «Ένα από τα εντυπωσιακά συμπεράσματα που αντλούνται από την επεξεργασία της βάσης δεδομένων *Αμφιτρίτης* είναι ότι η προέλευση των φορτίων που μετέφεραν οι Έλ-

λγνες από την Ανατολική Μεσόγειο στη Δύση στο διάστημα 1700-1821, προερχόταν μόνο κατά 20% από τις μεγάλες πόλεις-λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, δηλαδή από την Κωνσταντινούπολη, την Αλεξάνδρεια, τη Σμύρνη και τη Θεσσαλονίκη. Το υπόλοιπο 80% συγκεντρωνόταν από δεκάδες τόπους φόρτωσης και μεταφόρτωσης στις διάφορες θαλάσσιες περιοχές.»

Ιδιαίτερα προβληματικές είναι οι αναφορές του δημοσιεύματος στους χάρτες και τις «βούλες» του βιβλίου. Όπως αναφέρεται στην Εισαγωγή του βιβλίου, οι χάρτες δεν φτιάχτηκαν από γραφίστα που έβαζε βουλίστσες στους χάρτες μας κατά το δοκούν. Οι «βούλες» μπηγαν με Σύστημα Γεωγραφικών Πληροφοριών, γνωστό ως G.I.S. και φτιάχτηκαν από τον Δρα Γεωγραφίας Μίτια Φρούμιν σύμφωνα με πίνακες excel που δόθηκαν από εμάς. Αναφέρει το δημοσίευμα: «Και αν “διαβάσουμε” τον Χάρτη 7.5 (σ. 212) και δούμε ότι η μαύρη βούλα που αποτυπώνει τα 100 πλοία και αυτή για τα 400 πλοία έχουν το ίδιο πάχος, τότε μόνον άφωνοι μπορούμε να μείνουμε» (σ. 318). Σκοπός του Χάρτη 7.5 (που βρίσκεται στη σελίδα 312 του βιβλίου και όχι 212) είναι να αναδείξει τους μικρούς, μεσαίους και μεγάλους τόπους φόρτωσης στο Δυτικό Αιγαίο. Για να το κάνουμε αυτό ορίζουμε ποιοι είναι μικροί, μεσαίοι και μεγάλοι τόποι φόρτωσης, και αυτό καταγράφεται στον Χάρτη. Στη δεξιά κάτω γωνία του Χάρτη 7.5 υπάρχει ένα υπόμνημα με τρεις βούλες. Η μικρή βούλα υποδεικνύει τόπους όπου φόρτωσαν λιγότερα από 20 πλοία, η μεσαία βούλα τόπους όπου φόρτωσαν 20-100 πλοία και η μεγάλη βούλα τόπους όπου φόρτωσαν περισσότερα από 100 πλοία. Για αυτό βεβαίως είναι ίδια η βούλα

αν είναι 100, 200 ή 400 πλοία. Επαναλαμβάνω, σκοπός του Χάρτη είναι να αναδείξει τους μικρούς, μεσαίους και μεγάλους τόπους φόρτωσης στο Δυτικό Αιγαίο και όχι αν πρόκειται για 200, 300, ή 400 πλοία. Η εσφαλμένη ανάγνωση ακόμα και των χαρτών και των υπομνημάτων τους αποτελεί ένδειξη προχειρότητας.

Στο δημοσίευμα διαρκώς διατυπώνεται η απορία «τι καινούργιο μας φέρνει η *Αμφιτρίτη*»;». Η *Αμφιτρίτη* εκτός από πλοία και φορτία και διαδρομές μάς αποκαλύπτει έναν ολόκληρο κόσμο: τα πρόσωπα, τους ναυτικούς και कारαβοκύρηδες σε 40 νησιά του Ιονίου και του Αιγαίου, που ανέπτυξαν στόλους που ασχολήθηκαν με το μεγάλο εμπόριο της Μεσογείου από τις αρχές του 18ου αιώνα μέχρι τις παραμονές της ελληνικής επανάστασης. Ένας από τους ιδιαίτερα γοητευτικούς στόχους του ταξιδιού της έρευνας για αυτό το βιβλίο υπήρξε η αναζήτηση των αρχών της δημιουργίας των οικογενειακών ναυτιλιακών κοινοτήτων, των ναυτότοπων του Ιονίου και του Αιγαίου. Στα παραρτήματα του βιβλίου 8.3-8.6 (σ. 814-831) αναφέρονται τα χιλιάδες ονόματα των καπετάνιων που μας αποκάλυψε η *Αμφιτρίτη*, ανάμεσα στους οποίους συναντάμε τους κατοπινούς ήρωες του '21. Εμποροπλοίαρχοι για τουλάχιστον 30 χρόνια, εμπειροπόλεμοι πάνω σε καράβια εξοπλισμένα με κανόνια, ντουφέκια, कारαμπίνες και μαχαίρια βρίσκονται στην *Αμφιτρίτη* να οργάνουν τις θάλασσες μεταφέροντας φορτία. Για παράδειγμα, η *Αμφιτρίτη* εντοπίζει 43 ταξίδια του Ανδρέα Βώκου (Μιαούλη) από το 1787 μέχρι το 1816, τα οποία εμφανίζονται στο Παράρτημα 8.8 (σ. 838-839). Στον Πίνακα 2 (όπου περιλαμβάνονται ορισμένα από τα πεδία)

καταγράφονται τα ταξίδια των μεσολογγιτών καπετάνιων Θωμά, Ματθαίου και Νικόλα Τρικούπη μεταξύ αγυροβολίων στον Αμβρακικό, Λιβόρνου και Μάλτας στο διάστημα 1759-1763. Στον Πίνακα 3 εμφανίζονται τα ταξίδια του μεσολογγίτη καπετάνιου Στέφανου Κανονόπουλου στο διάστημα 1778-1798, που εκτείνονταν από την Εύβοια, τον Αμβρακικό και τον Κορινθιακό μέχρι το Λιβόρνο και το Πορτ Μαχόν της Μινόρκας.

Υπάρχει μια εμμονή του δημοσιεύματος για την ανυπαρξία του μεσολογγίτικου και ευρύτερα ιονίου στόλου: «Κάπου στο 1720 εμφανίστηκε ένας μικρός στόλος στο Μεσολόγγι αποτελούμενος από πλοιάρια που διασφάλιζαν κυρίως τις μεταφορές κοντινών αποστάσεων· το ίδιο και στο Γαλαξίδι. Ο βίος αυτών των στολίσκων υπήρξε βραχύς· δεν έφτασε ή δεν ξεπέρασε τον μέσο όρο του 18ου αιώνα. Στον 18ο αιώνα και έως το 1821 μεγάλη εμπορική ναυτιλία στο Ιόνιο δεν είχαμε» (σ. 320). Αυτά ίσως ήταν τα γνωστά τη δεκαετία του 1970. Σήμερα γνωρίζουμε βάσει των αρχείων που επεξεργαστήκαμε, ότι ο στόλος του Μεσολογγίου ήταν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους των ναυτοπόων της ανατολικής Μεσογείου. Στο κεφάλαιο 15, «Η συμπληρωματικότητα των οικονομικών δραστηριοτήτων: η τριγωνική σύνδεση Μεσολογγίου, Πρέβεζας, Μάλτας», η Κατερίνα Παπακωνσταντίνου αναλύει διεξοδικά την κινητικότητα του μεσολογγίτικου στόλου από τη δεκαετία του 1720 μέχρι τη δεκαετία του 1810. Στο κεφάλαιο 9, στον Πίνακα 9.3 υπολογίζω τους στόλους των ελληνικών ναυτοπόων. Αναδημοσιεύω μερική πληροφόρηση στον Πίνακα 1. Είναι σαφές ότι το Μεσολόγγι και η Κεφαλονιά είχαν τους

μεγαλύτερους στόλους μέχρι και το 1789. Η Κεφαλονιά διατήρησε τα πρωτεία, το Μεσολόγγι, παρ' όλη τη συρρίκνωση, εξακολούθησε να έχει σημαντικό στόλο, ανάλογο με εκείνο των Σπετσών μέχρι το 1819, ενώ το Γαλαξίδι μέσα σε μια εικοσαετία διπλασίασε σχεδόν τον αριθμό του στόλου του.

Όσο για τον στόλο του Ιονίου, πέραν των δικών μου κεφαλαίων 8 και 9, που τεκμηριώνουν σύμφωνα με την *Αμφιτρίτη* τη σημασία του, έξι επιπλέον κεφάλαια στο βιβλίο αναδεικνύουν το εύρος των δραστηριοτήτων του και το μέγεθός του: το κεφάλαιο 10, «Η ναυτιλιακή επιχείρηση τον 18ο αιώνα: η περίπτωση των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας», του Γεράσιμου Παγκράτη (σ. 445-466), το κεφάλαιο 16, «Εμπόριο και ναυτιλία στα νησιά του Ιονίου Πελάγους στα χρόνια της Επτανήσου Πολιτείας, 1800-1807», του ιδίου (σ. 631-649), το κεφάλαιο 17, «Δίαυλοι επικοινωνίας και θαλάσσιες διαδρομές: η ελληνική ναυτιλία στο κανάλι του βενετικού Ιονίου», της Κατερίνας Κωνσταντινίδου (σ. 651-661), το κεφάλαιο 18, «Sotto la bandiera di San Marco: πρόξενοι και προξενικά αρχεία, έμποροι και καράβια (18ος αιώνας)», της Χριστίνας Παπακώστα (σ. 663-681) και το κεφάλαιο 21, «Από την *Αμφιτρίτη* στον *Οδυσσέα*: πλέοντας με την ιόνιο ναυτιλία στα νερά της Ανατολικής Μεσογείου κατά την επαναστατική δεκαετία του 1820», του Παναγιώτη Καπετανάκη (σ. 735-770). Να σημειώσω ότι οι Παγκράτης και Καπετανάκης υπολογίζουν τον στόλο των Ιονίων Νήσων με επιπλέον τεκμηρίωση, πέραν της *Αμφιτρίτης*, από υλικό που αποκειται στα ΓΑΚ της Κέρκυρας.

Το πέμπτο πρόβλημα του δημοσιεύματος είναι η υποτίμηση, αν όχι αγνό-

ηση, του ρόλου της ελληνικής και ξένης βιβλιογραφίας: «Στη σ. 52 λέγεται ότι “μετά τη δεκαετία του 1830” ήταν αλματώδης η ανάπτυξη της ελληνικής ιστιοφόρου ναυτιλίας που κυριάρχησε στο μεσογειακό και μαυροθαλασσίτικο εμπόριο στη διάρκεια του 19ου αιώνα. Βέβαια, τεκμηρίωση δεν υπάρχει ούτε γι’ αυτά τα λεγόμενα και, γι’ αυτό, είναι πιο συνετό ο μελετητής της ελληνικής ναυτιλίας να μείνει στα γνωστά και πριν από την κυκλοφόρηση του βιβλίου που παρουσιάζω.» Ποια είναι τα «γνωστά»; Να υποθέσω τα γνωστά στον συγγραφέα του δημοσιεύματος. Διότι τα βιβλία του Κωνσταντίνου Παπαθανασόπουλου, *Η ελληνική εμπορική ναυτιλία, (1833-1856). Εξέλιξη και αναπροσαρμογή*, ΜΙΕΤ (Αθήνα 1983), του Βασίλη Καρδάση, *Σύρος. Σταυροδρόμι της ανατολικής Μεσογείου (1832-1857)*, ΜΙΕΤ (Αθήνα 1987) και του ίδιου, *Από τον ιστίον εις τον ατμόν. Ελληνική εμπορική ναυτιλία, 1858-1914*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα (Αθήνα, 1993), έχουν αναδείξει από τη δεκαετία του 1980 τη μεγάλη ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας μετά τη δημιουργία του ελληνικού κράτους. Την τεκμηρίωση για την αλματώδη ανάπτυξη της ελληνικής ιστιοφόρου ναυτιλίας μετά το 1830 την έχει ξεκινήσει και η υπογράφουσα από το 1993, αρχής γενομένης από το άρθρο «Εμπόριο και ναυτιλία τον 19ο αιώνα. Το επιχειρηματικό δίκτυο των Ελλήνων της διασποράς: η “χιώτικη” φάση (1830-1860)», *Μνήμων* 15 (1993), σ. 69-127 και στη συνέχεια με το βιβλίο *A History of Greek-Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day*, Routledge (Λονδίνο 1996), το οποίο μεταφράστηκε με τον τίτλο *Η ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ός αι.*, Ne-

φέλη (Αθήνα 2001), καθώς και τα βιβλία *Πλωτό. Έλληνες παραβοκώρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τις παραμονές του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου*, ΕΛΙΑ (Αθήνα 2002/2003) σε συνεργασία με την Ελένη Μπενέκη και τον Μάνο Χαριτάτο και *Ιστορικός νηογνώμονας. Ποινοτόπεια. Ποινοτόπια ιστιοφόρα και ατμόπλοια 1830-1939*, ΕΛΙΑ (Αθήνα 2002) σε συνεργασία με τον Νίκο Βλασσόπουλο. Και βεβαίως με μια σειρά άρθρων όπως, ενδεικτικά, «Ιστιοφόρος ναυτιλία. Η περίοδος της μεγάλης ακμής, 1833-1871», στο: Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, τ. 4, Ελληνικά Γράμματα (Αθήνα 2003), σ. 105-118, «Ναυτιλία», στο: Κώστας Κωστής και Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ.), *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας κατά τον 19ο αιώνα*, Αλεξάνδρεια (Αθήνα 2006), σ. 421-462, «International Shipping and National Economic Growth: Shipping Earnings and the Greek Economy in the Nineteenth Century», *Economic History Review* (Νοέμβριος 2012) σ. 1403-1427 σε συνεργασία με τον Γιώργο Κωστέλενο κ.ά.

Αποκορύφωμα αυτής της υποτίμησης της βιβλιογραφικής πλαισίωσης του έργου είναι η απόφαση: «όσο για κυριαρχία [των Ελλήνων] στο [...] μαυροθαλασσίτικο εμπόριο στη διάρκεια του 19ου αιώνα, ως προς το πρώτο μισό του αιώνα κάτι τέτοιο είναι ανυπόστατο και ως προς το δεύτερο μισό είναι άγνωστο.» Ανυπόστατο; Άγνωστο; Όχι για όποιον γνωρίζει την έρευνα που έχουμε διεξαγάγει και διεξάγουμε (βλ. [www.blacksea.gr](http://www.blacksea.gr)) στο Ιόνιο Πανεπιστήμιο. Και αυτός που δεν την γνωρίζει όμως μπορεί να διαβάσει το κεφάλαιο 19 του βιβλίου, με τίτλο «Έλληνες έμποροι και

ναυτικοί στη Μαύρη Θάλασσα 1780-1820» (σ. 683-721), του Hacı Veli Aydın. Το κεφάλαιο αναδεικνύει τις αυξανόμενες δραστηριότητες των ελλήνων εμπόρων και ναυτικών κατά τη διάρκεια του τελευταίου τετάρτου του 18ου αιώνα στο εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας, όπως αποτυπώνονται στα οθωμανικά κατάστιχα, τα «izn-i sefine», που βρίσκονται στο Οθωμανικό Πρωθυπουργικό Αρχείο στην Κωνσταντινούπολη και αφορούν στην περίοδο 1780-1820. Για επιπλέον τεκμηρίωση όμως της σημασίας των Ελλήνων στη ναυτιλία της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας από το τέλος του 18ου αιώνα, ο ενδιαφερόμενος μπορεί να διαβάσει το κεφάλαιο 20, «Από το τοπικό στο παγκόσμιο: η ενσωμάτωση των ναυτότοπων του Αιγαίου στο μεσογειακό εμπορικό σύστημα, τέλη 18ου – αρχές 19ου αιώνα», της Αλεξάνδρας Παπαδοπούλου (σ. 703-734), αλλά και την πλούσια βιβλιογραφία τουλάχιστον από τη δεκαετία του 1950 μέχρι σήμερα, ελληνόγλωσση και ξενόγλωσση για αυτό το θέμα.<sup>5</sup>

5. Βλέπε ενδεικτικά, Suzan Fairlie, «The Anglo-Russian Grain Trade, 1815-1861», αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, University of London, 1959, Σπυρίδων Φωκάς, *Οι Έλληνες εις την Ποταμοπολίαν του Κάτω Δουνάβεως*, IMXA, Θεσσαλονίκη 1975, Patricia Herlihy, *Odessa. A History (1797-1914)*, (Cambridge, Mass., 1986), Βασίλης Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στη Νότια Ρωσία, 1775-1861*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, 1998, Όλγα Κατσιαρδή-Hering, Αθηνά Κολια-Δερμιτζάκη-Κατερίνα Γαρδίκια (επιμ.), *Ρωσία και Μεσόγειος. Πρακτικά Α' Διεθνούς Συνεδρίου (Αθήνα, 19-22 Μαΐου 2005)*, τόμοι Α' και Β', Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αθήνα, Ηρόδοτος, 2011. Η Ευρυδική Σιφναίου έχει γράψει σημαντικό αριθμό άρθρων στην

Ένα άλλο σημείο παρανόησης του δημοσιεύματος αφορά τη ναυτιλιακή πολιτική και τους Οθωμανούς. Τα ζητήματα αυτά αναλύονται στο κεφάλαιο 3, «Η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και ο ρόλος του οθωμανικού κράτους», της Σοφίας Λαΐου. Πουθενά στο κεφάλαιο αυτό δεν παρουσιάζεται η οθωμανική εμπορική και ναυτιλιακή πολιτική επί Σελίμ Γ' ως μεταρρυθμίση αυτή καθαυτή. Αντιθέτως, παρουσιάζεται ως μια πολιτική με κυρίαρχη οικονομική και πολιτική στόχευση, που αποσκοπούσε στην περαιτέρω οθωμανοποίηση της ναυτιλίας, προφανώς και με δημοσιονομικούς στόχους. Ιδωμένη όμως η πολιτική αυτή εντός του ευρύτερου πλαισίου των πολιτικών που εφάρμοσε ή επιχείρησε –ανεπιτυχώς– να εφαρμόσει ο συγκεκριμένος σουλτάνος, το χαρακτηριστικό μερικών εκ των οποίων άλλωστε ήταν η ρήξη με το παρελθόν (βλ. σχέδια για το «νέο στράτευμα») αλλά και την ίδρυση μόνιμων οθωμανικών πρεσβειών στην Ευρώπη), τότε, ναι, η συγκεκριμένη πολιτική μπορεί να θεωρηθεί μέρος των μεταρρυθμίσεων που επιχείρησε ο Σελίμ Γ'. Γιατί τι άλλο μπορεί να είναι η αποστασιοποίηση από το ασφυκτικό πλαίσιο των διομοιοτήσεων και της ξένης προστασίας, που για αιώνες αποτέλεσαν την πάγια πρακτική Ευρωπαίων και Οθωμανών, μέσω της ενίσχυσης της οθωμανικής σημαίας αλλά και της συγχρότησης του σώματος των «εμπόρων της Ευρώπης»;

Ελλάδα και το εξωτερικό καθώς και την μονογραφία, *Έλληνες έμποροι στην Αζοφική. Η δύναμη και τα όρια της οικογενειακής επιχείρησης*, Ινστιτούτο Νεοελληνικών Ερευνών – Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, Αθήνα 2009.

Είναι γεγονός ότι τα παραπάνω διαφοροποιούνται από το μοντέλο περί «φεουδαρχικού τύπου οικονομικές λογικές του οθωμανικού κράτους», που επαναφέρει ο συγγραφέας του δημοσιεύματος. Εκτός του ότι το παραπάνω μοντέλο έχει υποστεί εδώ και καιρό τεκμηριωμένη κριτική, το τελευταίο διάστημα η οθωμανική ιστοριογραφία έχει καταδείξει την ανεπάρκειά του αλλά και την πολυπλοκότητα των χαρακτηριστικών της οθωμανικής αγροτικής και αστικής οικονομίας, που δεν επιτρέπουν την εύκολη ένταξή της σε θεωρητικά σχήματα. Τέλος, η έμφαση στο δημοσίευμα για την «κοινωνική στήριξη» των μη μουσουλμάνων από το οθωμανικό κράτος αποσιωπά τον διττό χαρακτήρα του σχήματος που αναλύεται στο εν λόγω κεφάλαιο: αφενός παραχώρηση εκ μέρους του κράτους των λεγόμενων «κοινωνικών» προνομίων για όσους ακολούθησαν το «νέο σύστημα» περί ναυτιλίας και εμπορίου, και ταυτόχρονα επαναφορά της γνωστής θεωρίας των ορίων για όσους το αρνούνταν, με στόχο την κατάδειξη της πολιτικής και κοινωνικής κατωτερότητας των τελευταίων. Ανεξαρτήτως, πάντως, της πολιτικής που ακολούθηθηκε επί Σελίμ Γ', η προσαρμοστικότητα και η ευελιξία που επέδειξαν οι Έλληνες απέναντι στις ξένες κρατικές κυριαρχίες δεν έχει ουσιαστικά αμφισβητηθεί.

Όλα τα παραπάνω ζητήματα θα μπορούσαν να δώσουν αφορμές για γόνιμες επιστημονικές ανταλλαγές, υπό ορισμένες όμως προϋποθέσεις. Μία από αυτές είναι η διαμόρφωση πεδίου επικοινωνίας όχι μόνο σε ζητήματα βιβλιογραφίας αλλά και ως προς τις έννοιες και τις σύγχρονες τάσεις της ιστοριογραφίας. Στο έργο μας χρησιμοποιούμε ευρύτατα έννοιες όπως η «συνομάδωση επιχει-

ρήσεων» (cluster) ή οι «οικονομίες εντοπιότητας» (agglomeration economies) (σ. 81), θεωρητικές έννοιες και προσεγγίσεις γνωστές στους οικονομικούς γεωγράφους και οικονομικούς ιστορικούς. Προϋπόθεση επικοινωνίας αποτελεί επίσης η αποδοχή ότι η έρευνα δεν σταματά. Σημειώνεται στο δημοσίευμα ότι «την τελευταία δεκαετία πριν από το 1821 η ελληνική ναυτιλία και το εμπόριο που έκανε είχαν νεκρώσει· η επανάσταση του 1821 έφερε και την καταστροφή πολλών καραβιών που έλαβαν μέρος στις ναυμαχίες» και ότι «για να αρχίσει να συνέρχεται από όλα αυτά φτάσαμε στη δεκαετία του 1850» (σ. 316). Διαφορετικά πρόσημα προκύπτουν από το κεφάλαιο 21, του Παναγιώτη Καπετανάκη, «Από την Αμφιτρίτη στον Οδυσσέα: πλέοντας με την ιόνιο ναυτιλία στα νερά της ανατολικής Μεσογείου κατά την επαναστατική δεκαετία του 1820» (σ. 735-770). Σύμφωνα όχι με την Αμφιτρίτη αλλά με δική του έρευνα που αφορά αφίξεις και αναχωρήσεις ιστιοφόρων και από τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους από την *Επίσημη Εφημερίδα του Ηνωμένου Κράτους των Ιονίων Νήσων*, οι Έλληνες όργανοι τις ρότες μεταξύ Αδριατικής και Μαύρης Θάλασσας από το 1820 έως το 1830 (βλ. Σχήμα 21.1, σ. 743). Όσο για το πότε η ελληνική ναυτιλία άρχισε να «συνέρχεται», όπως έδειξα παραπάνω, είναι πλέον κατακτημένη γνώση από τη δεκαετία του 1980.

Δεν θα ήθελα να κουράσω πολύ ακόμα τον αναγνώστη. Η «βιβλιοκρισία» που δημοσίευσε ο *Μνήμων* είναι άδικη. Μακρύς ακόμα φαίνεται να είναι ο δρόμος που έχει να διανύσει το είδος αυτό της επιστημονικής επικοινωνίας για να ενηλικιωθεί. Το δημοσίευμα στον *Μνήμονα* αποδεικνύει ότι βρισκόμαστε

δυστυχώς ακόμα στον απόηχο μιας παλιάς εποχής, όπου οι βιβλιοκρισίες βρίσκονταν είτε στη σφαίρα της αγιογραφίας ή, όπως το είχε θέσει τόσο εύστοχα κάποτε ο Φίλιππος Ηλιού, στο «κλαμπ του αλληλοθαυμασμού», είτε στη σφαίρα της λιβελλογραφίας. Σκοπός των βιβλιοκρισιών είναι να παρουσιάσουν στο αναγνωστικό κοινό νέες

επιστημονικές μελέτες και μέσω εποικοδομητικής κριτικής να ανοίξουν τον επιστημονικό διάλογο και όχι να προσπαθήσουν με κάθε μέσο να τον πνίξουν. Την ευθύνη όμως δεν φέρει μόνο ο συγγραφέας της «βιβλιοκρισίας» αλλά και το περιοδικό που τη στεγάζει.

ΤΖΕΛΙΝΑ ΧΑΡΛΑΥΤΗ

## ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1: Η πορεία των πέντε σημαντικότερων στόλων του Ιονίου και του Αιγαίου, 1700-1821

	Κεφαλονιά	Μεσολόγγι	Γαλαξίδι	Υδρα	Σπέτσες	Ψαρά	Σαντορίνη
1700-1749	44	31	6	–	–	–	8
1750-1779	55	66	3	32	29	–	20
1780-1789	85	134	17	78	53	13	31
1790-1799	74	72	22	77	29	29	21
1800-1809	87	38	59	98	51	68	22
1810-1819	113	54	101	112	56	78	35

Πηγή: Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.), *Ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*, ό.π., Πίνακας 9.3, σ. 413.

Πίνακας 2: Τα ταξίδια των καπετάνιων

Ημερομηνία εγγραφής	Αρχείο προέλευσης	Σειρά Αρχείου	Όνομασία πλοίου	Τύπος πλοίου	Σημεία πλοίου
10/06/1759	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita*	Παναγιά Μεγασπηλαίου	μαρτίγος	ελληνική**
07/08/1759	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Παναγιά Μεγασπηλαίου	μαρτίγος	ελληνική
10/07/1761	Archivio di Stato di Venezia	Cinque Savi alla Mercanzia		φρεγάτα	οθωμανική
04/11/1762	National Library of Malta, Valetta	A.O.St.John, Com- missarii di Sanita	Παναγιά Μεγασπηλαίου	φρεγάτα	ελληνική
12/11/1762	Archivio di Stato di Venezia	Cinque Savi alla Mercanzia***		φρεγάτα	
23/05/1764	National Library of Malta, Valetta	A.O.St.John, Com- missarii di Sanita	Παναγιά Μεγασπηλαίου	πίνκος	ελληνική
09/07/1764	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Παναγιά Μεγασπηλαίου	πίνκος	ελληνική
19/08/1772	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Παναγιά του Κύκκου	μύστικο	ελληνική
06/10/1772	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Παναγιά του Κύκκου	μύστικο	ελληνική
13/06/1773	Archivio di Stato di Livorno	Dipartimento di Sanità Maritima****	Παναγιά του Κύκκου		
02/10/1773	Archivio di Stato di Livorno	Dipartimento di Sanità Maritima	Παναγιά του Κύκκου		
15/03/1774	Archivio di Stato di Livorno	Dipartimento di Sanità Maritima	Παναγιά του Κύκκου		
01/07/1774	Archivio di Stato di Livorno	Dipartimento di Sanità Maritima	Παναγιά του Κύκκου		
26/07/1763	ΓΑΚ-ANK	Υγειονομείο		φρεγάτα	

\* A.O.St.John, Commissarii di Sanita, Registro degli arrivi di Bastimenti in Quarante.

\*\* Όπου «greca» έχουμε μεταφράσει «ελληνική». Βλ. Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.), *Ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*, ό.π., σ. 53-55.

\*\*\* Cinque Savi alla Mercanzia, Nuova Seria, lettere

\*\*\*\* Magistrato poi Dipartimento di Sanità Maritima, σειρά 33.



## της μεσολογίτικης οικογένειας Τρικούπη, 1759-1763

Καπετάνιος	Τύπος καταγωγής καπετάνιου	Λιμάνι άφιξης / καταγραφής	Λιμάνι αφετηρίας	Λιμάνι προορισμού	Αριθμός ναυτικών
Τρικούπης Θωμάς	Μεσολόγγι	Μάλτα	Μεσολόγγι	Μάλτα	9
Τρικούπης Θωμάς	Μεσολόγγι	Μάλτα	Αρκαδιά (Κυπαρισσία)	Μάλτα	8
Τρικούπης Ματθαίος	Μεσολόγγι	Τεργέστη	Πάτρα	Τεργέστη	
Τρικούπης Ματθαίος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Πάτρα		15
Τρικούπης Ματθαίος	Μεσολόγγι				
Τρικούπης Ματθαίος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Αμβρακικός κόλπος (Σαλαώρα)	Μάλτα	16
Τρικούπης Ματθαίος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Αμβρακικός κόλπος (Πρέβεζας)	Μάλτα	15
Τρικούπης Ματθαίος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Αμβρακικός κόλπος (Πρέβεζας)	Μάλτα	16
Τρικούπης Ματθαίος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Αμβρακικός κόλπος (Σαλαώρα)	Μάλτα	16
Τρικούπης Ματθαίος	Μεσολόγγι	Λιβόρνο	Αμβρακικός κόλπος (Άρτα)	Λιβόρνο	14
Τρικούπης Ματθαίος	Μεσολόγγι	Λιβόρνο	Αμβρακικός κόλπος (Άρτα)	Λιβόρνο	14
Τρικούπης Ματθαίος	Μεσολόγγι	Λιβόρνο	Αμβρακικός κόλπος (Άρτα)	Λιβόρνο	16
Τρικούπης Ματθαίος	Μεσολόγγι	Λιβόρνο	Αμβρακικός κόλπος (Άρτα)	Λιβόρνο	16
Τρικούπης Νικόλας	Μεσολόγγι	Κέρκυρα		Κεφαλονιά	14

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από τη βάση δεδομένων *Αμφιτροίτη*, Ερευνητικό Πρόγραμμα του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου «Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821», ενταγμένο στο Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Πυθαγόρας Ι: Ενίσχυση Ερευνητικών Ομάδων στα Πανεπιστήμια», 2004-2007, με τη χρηματοδότηση των ΕΕ / ΥΠΕΠΘ.

Πίνακας 3: Τα ταξίδια του μεσολογίτη

Ημερομηνία εγγραφής	Αρχείο προέλευσης	Σειρά Αρχείου	Ονομασία πλοίου	Τύπος πλοίου	Σημαία πλοίου
22/06/1778	Archivio di Stato di Livorno	Dipartimento di Sanità Maritima	Παναγιά Μεγασπηλαίου		
25/08/1779	Archivio di Stato di Livorno	Dipartimento di Sanità Maritima	Παναγιά Μεγασπηλαίου		
21/03/1781	Archivio di Stato di Livorno	Dipartimento di Sanità Maritima	Άγιος Σπυριδών		
07/07/1781	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Άγιος Σπυριδών	πολάκα	ελληνική
30/12/1781	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Άγιος Σπυριδών	πολάκα	ελληνική
11/03/1782	Archivio di Stato di Livorno	Dipartimento di Sanità Maritima	Άγιος Σπυριδών		
11/08/1782	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Άγιος Σπυριδών	πολάκα	ελληνική
12/09/1782	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Άγιος Σπυριδών	πολάκα	ελληνική
21/09/1783	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Άγιος Σπυριδών	πολάκα	ελληνική
27/03/1784	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Άγιος Σπυριδών	πολάκα	ελληνική
31/05/1784	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Άγιος Σπυριδών	πολάκα	ελληνική
09/07/1784	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Άγιος Σπυριδών	πολάκα	ελληνική
19/09/1784	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Άγιος Σπυριδών	πολάκα	ελληνική
19/07/1785	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Άγιος Σπυριδών	πολάκα	ελληνική
13/03/1786	Archivio di Stato di Livorno	Dipartimento di Sanità Maritima	Άγιος Σπυριδών		
13/03/1786	Archivio di Stato di Livorno	Dipartimento di Sanità Maritima	Άγιος Σπυριδών		
10/05/1786	Archivio di Stato di Venezia	Consolato Russo a Venezia	Άγιος Σπυριδών		
19/07/1786	Archivio di Stato di Livorno	Dipartimento di Sanità Maritima	Άγιος Σπυριδών		
19/07/1786	Archivio di Stato di Livorno	Dipartimento di Sanità Maritima	Άγιος Σπυριδών		
02/09/1788	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Παναγιά Αγρι- λιώτισσα και Άγιος Νικόλαος	πολάκα	ελληνική
11/04/1789	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Παναγιά Αγρι- λιώτισσα και Άγιος Νικόλαος	πολάκα	ελληνική

## καπετάνιου Στέφανου Κανονόπουλου, 1778-1798

Καπετάνιος	Τόπος καταγωγής καπετάνιου	Λιμάνι άφιξης / καταγραφής	Λιμάνι αφετηρίας	Λιμάνι προορισμού	Αριθμός ναυτικών
Κανονόπουλος Στέφανος		Λιβόρνο	Λειβαδιά	Λιβόρνο	13
Κανονόπουλος Στέφανος		Λιβόρνο	Εύβοια	Λιβόρνο	15
Κανονόπουλος Στέφανος		Λιβόρνο	Μινόρκα, Πορτ Μαχόν	Λιβόρνο	9
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Αμβρακικός κόλπος (Σαλαώρα)	Μάλτα	15
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Αμβρακικός κόλπος (Σαλαώρα)	Μάλτα	13
Κανονόπουλος Στέφανος		Λιβόρνο	Αμβρακικός κόλπος (Σαλαώρα)	Λιβόρνο	12
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Πρέβεζα	Μάλτα	12
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Μάλτα	Λαμπεντούζα	10
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Αμβρακικός κόλπος (Πρέβεζας)	Μάλτα	12
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Αμβρακικός κόλπος (Άρτα)	Μάλτα	14
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Αμβρακικός κόλπος (ακτές Λούρου)	Μάλτα	13
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Αμβρακικός κόλπος (ακτές Λούρου)	Αμβρακικός (Πρέβεζα)	14
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Αμβρακικός κόλπος (Άρτα)	Μάλτα	14
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Πρέβεζα	Μάλτα	12
Κανονόπουλος Στέφανος		Λιβόρνο	Μεσολόγγι	Λιβόρνο	19
Κανονόπουλος Στέφανος		Λιβόρνο	Μεσολόγγι	Λιβόρνο	19
Κανονόπουλος Στέφανος		Λιβόρνο	Μεσολόγγι	Λιβόρνο	
Κανονόπουλος Στέφανος		Λιβόρνο	Λειβαδιά	Λιβόρνο	12
Κανονόπουλος Στέφανος		Λιβόρνο	Λειβαδιά	Λιβόρνο	12
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Grabidia	Μάλτα	19
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Αμβρακικός κόλπος (Σαλαώρα)	Μάλτα	18

Ημερομηνία εγγράφης	Αρχείο προέλευσης	Σειρά Αρχείου	Όνομασία πλοίου	Τύπος πλοίου	Σημαία πλοίου
30/06/1789	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Παναγιά Αγρι- λιώτισσα και Άγιος Νικόλαος	πολάκα	ελληνική
04/03/1790	Archives Departementales des Bouches-du- Rhone, Marseille	Intendance Sanitaire de Marseille, Serie 200 E	Παναγιά Αγρι- λιώτισσα	πολάκα	
21/06/1790	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Παναγιά Αγρι- λιώτισσα	πολάκα	ελληνική
31/10/1790	Archivio di Stato di Livorno	Dipartimento di Sanità Maritima	Παναγιά Αγρι- λιώτισσα και Άγιος Νικόλαος		
02/04/1791	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Παναγιά Αγρι- λιώτισσα και Άγιος Νικόλαος	πολάκα	ελληνική
26/06/1791	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Παναγιά Αγρι- λιώτισσα και Άγιος Νικόλαος	πολάκα	ελληνική
13/04/1792	Archivio di Stato di Livorno	Dipartimento di Sanità Maritima	Παναγιά Αγρι- λιώτισσα και Άγιος Νικόλαος		
21/08/1792	National Library of Malta, Valetta	Commissarii di Sanita	Παναγιά Αγρι- λιώτισσα και Άγιος Νικόλαος	πολάκα	ελληνική
10/03/1798	Archivio di Stato di Livorno	Dipartimento di Sanità Maritima	Άγιος Σπυρίδων		
20/09/1798	ΓΑΚ-ANK	Υγειονομείο		πίγκος	ελληνική

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη*, ό.π.

Καπετάνιος	Τόπος καταγωγής καπετάνιου	Λιμάνι άφιξης / καταγραφής	Λιμάνι αφετηρίας	Λιμάνι προορισμού	Αριθμός ναυτικών
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Πρέβεζα	Μάλτα	16
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μασσαλία	Αμβρακικός κόλπος (Άρτα)	Μασσαλία	16
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Αμβρακικός κόλπος (Πρέβεζα)	Μάλτα	16
Κανονόπουλος Στέφανος		Λιβόρνο	Πρέβεζα	Λιβόρνο	17
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Πρέβεζα	Μάλτα	17
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Αμβρακικός κόλπος (Άρτα)	Μάλτα	17
Κανονόπουλος Στέφανος		Λιβόρνο	Πρέβεζα	Λιβόρνο	16
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Μάλτα	Πρέβεζα	Μάλτα	22
Κανονόπουλος Στέφανος		Λιβόρνο	Αμβρακικός κόλπος (Άρτα)	Λιβόρνο	
Κανονόπουλος Στέφανος	Μεσολόγγι	Κέρκυρα		Αμβρακικός κόλπος (Πρέβεζα)	12