

Μνήμων

Τόμ. 37 (2019)

Μνήμων

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΝΕΟΥ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ

ΜΝΗΜΩΝ



ΜΕΛΕΤΕΣ

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΟΥ, Και άλλες όψεις της βενετοκρατίας. Σκέψεις για τη βενετική κυριαρχία στον ελληνικό χώρο ● ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ. ΙΩΑΝΝΟΥ, Ψηφίδες για τη ζωή και το έργο του ζωγράφου Νικόλαου Κουνελάκη (1827-1869) ● ΑΣΠΑΣΙΑ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗ, Διδάσκοντας το μέλλον: Η Νέα Ελλάδα στα σχολικά εγχειρίδια του τέλους του 19ου και των αρχών του 20ού αιώνα ● ΑΝΤΩΝΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΥ, Τουρκία και Τουρκοκύπριοι τη δεκαετία του 1950: προσλήψεις της ελληνικής Αριστεράς μέσω του Κυπριακού ● ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΑ – ΕΝΤΥΠΟ: ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΚΚΩΝΑΣ, Ό μουσικός Πέτρος Μανουήλ Τρέσιος († 1840) και η «χαρτογραφία» ή «χαρτοτυπία» του ● ΠΟΙΗ ΠΟΛΕΜΗ, Το ελληνικό εκδοτικό τοπίο τον 19ο αιώνα ● ΠΕΤΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, Το τυπογραφείο και «Βεργατικό Εκδοτικό "Το Άστρο"»: στοιχειοθετώντας την εκδοτική δραστηριότητα του πρώτου κυπριακού κοινοματικού τυπογραφείου (1927-1931) ● ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΟΥΚΟΣ, Τυπογραφία και τυπογράφοι στην Ελλάδα και την Κύπρο: ανιχνεύοντας ομοιότητες και διαφορές ● ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΝΤΑΚΗΣ, Το τυπογραφείο του Γαλλικού Ινστιτούτου Αθηνών 1949-2001. Ένας ιδιαίτερος τυπογραφικός οργανισμός

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Ε. ΣΚΛΑΒΕΝΤΗΣ, Λουκία Δρούλια (1931-2019). Αφσισομένη στην έρευνα και αποτελεσματική στη διεύθυνσή της

ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΑΡΤΥΡΙΕΣ

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΘΕΟΔΩΡΟΥ, Γαιανθρακαποθήκες στο Αιγαίο. Το αρχείο του σταθμού ανθράκωσης της εταιρείας Μιχαλίνος στην Κέα

ΜΝΗΜΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΝΤΟΚΟΥ (1934-2019)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΟΥΚΟΣ, ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Δ. ΠΑΓΚΡΑΤΗΣ

ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΣΕΙΣ

Βαγγέλης Σαράφης, Γιάννης Καρράς, Ίσαρος Μαντούβαλος, Μαρία Χριστίνα Χατζηγιάννου, Σοφία Ματθαίου, Τριαντάφυλλος Ε. Σκλαβεντής, Γιάννης Κόκκωνας, Έλλη Λεμονίδου, Νικόλαος Μπουμπάκης, Δημοσθένης Α. Δόνος, Δημήτρης Δημητριάδης, Στρατής Μπουρνάζος, Κατερίνα Γαρδίκια, Ελένη Γιαρά

37

ΑΘΗΝΑ 2019-2020

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ. ΤΟ ΑΡΧΕΙΟ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΜΙΧΑΛΙΝΟΣ ΣΤΗΝ ΚΕΑ

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΘΕΟΔΩΡΟΥ

doi: [10.12681/mnimon.36798](https://doi.org/10.12681/mnimon.36798)

Copyright © 2024

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

Βιβλιογραφική αναφορά:

ΘΕΟΔΩΡΟΥ Β. (2024). ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ. ΤΟ ΑΡΧΕΙΟ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΜΙΧΑΛΙΝΟΣ ΣΤΗΝ ΚΕΑ. *Μνήμων*, 37, 259–276. <https://doi.org/10.12681/mnimon.36798>

ΜΝΗΜΩΝ

ΜΕΛΕΤΕΣ

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΟΥ, Και άλλες όψεις της βενετοκρατίας. Σκέψεις για τη βενετική κυριαρχία στον ελληνικό χώρο ☛ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ. ΙΩΑΝΝΟΥ, Ψηφίδες για τη ζωή και το έργο του ζωγράφου Νικόλαου Κουνελάκη (1827-1869) ☛ ΑΣΠΑΣΙΑ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗ, Διδάσκοντας το μέλλον: Η Νέα Ελλάδα στα σχολικά εγχειρίδια του τέλους του 19ου και των αρχών του 20ού αιώνα ☛ ΑΝΤΩΝΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΥ, Τουρκία και Τουρκοκύπριοι τη δεκαετία του 1950: προσλήψεις της ελληνικής Αριστεράς μέσω του Κυπριακού ☛ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΑ – ΕΝΤΥΠΟ: ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΚΚΩΝΑΣ, Ό μουσικός Πέτρος Μανουήλ Έφεσιος († 1840) και ή «χαρτογραφία» ή «χαρτοτυπία» του ☛ ΠΟΠΗ ΠΟΛΕΜΗ, Το ελληνικό εκδοτικό τοπίο τον 19ο αιώνα ☛ ΠΕΤΡΟΣ ΠΑΠΑΠΟΥΛΥΒΙΟΥ, Το τυπογραφείο και «Εργατικό Εκδοτικό “Το Άστρο”»: στοιχειοθετώντας την εκδοτική δραστηριότητα του πρώτου κυπριακού κομματικού τυπογραφείου (1927-1931) ☛ ΧΡΗΣΤΟΣ ΛΟΥΚΟΣ, Τυπογραφία και τυπογράφοι στην Ελλάδα και την Κύπρο: ανιχνεύοντας ομοιότητες και διαφορές ☛ ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΝΙΤΑΚΗΣ, Το τυπογραφείο του Γαλλικού Ινστιτούτου Αθηνών 1949-2001. Ένας ιδιαίτερος τυπογραφικός οργανισμός

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Ε. ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗΣ, Λουκία Δρούλια (1931-2019). Αφοσιωμένη στην έρευνα και αποτελεσματική στη διεύθυνσή της

ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΑΡΤΥΡΙΕΣ

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΘΕΟΔΩΡΟΥ, Γαιανθρακαποθήκες στο Αιγαίο. Το αρχείο του σταθμού ανθράκευσης της εταιρείας Μιχαλινός στην Κέα

ΜΝΗΜΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΝΤΟΚΟΥ (1934-2019)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΛΟΥΚΟΣ, ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Δ. ΠΑΓΚΡΑΤΗΣ

ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΣΙΕΣ

Βαγγέλης Σαράφης, Γιάννης Καρράς, Ίκαρος Μαντούβαλος, Μαρία Χριστίνα Χατζηγιωάννου, Σοφία Ματθαίου, Τριαντάφυλλος Ε. Σκλαβενίτης, Γιάννης Κόκκωνας, Έλλη Λεμονίδου, Νικόλαος Μπουμπάρης, Δημοσθένης Α. Δόνος, Δημήτρης Δημητρόπουλος, Στρατής Μπουρνάζος, Κατερίνα Γαρδίκια, Ελένη Γκαρά

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Μελέτες

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΟΥ, Και άλλες όψεις της βενετοκρατίας. Σκέψεις για τη βενετική κυριαρχία στον ελληνικό χώρο . . .	11-44
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ. ΙΩΑΝΝΟΥ, Ψηφίδες για τη ζωή και το έργο του ζωγράφου Νικόλαου Κουνελάκη (1827-1869).	45-70
ΑΣΠΑΣΙΑ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗ, Διδάσκοντας το μέλλον: Η Νέα Ελλάδα στα σχολικά εγχειρίδια του τέλους του 19ου και των αρχών του 20ού αιώνα	71-104
ΑΝΤΩΝΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΥ, Τουρκία και Τουρκοκύπριοι τη δεκαετία του 1950: προσλήψεις της ελληνικής Αριστεράς μέσω του Κυπριακού	105-124
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΑ – ΕΝΤΥΠΟ:	
ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΚΚΩΝΑΣ, Ό μουσικός Πέτρος Μανουήλ Έφεσιος (†1840) και ή «χαρτογραφία» ή «χαρτοτυπία» του	125-158
ΠΟΠΗ ΠΟΛΕΜΗ, Το ελληνικό εκδοτικό τοπίο τον 19ο αιώνα . .	159-170
ΠΕΤΡΟΣ ΠΑΠΑΠΟΛΥΒΙΟΥ, Το τυπογραφείο και «Εργατικό Εκδοτικό “Το Άστρο”»: στοιχειοθετώντας την εκδοτική δραστηριότητα του πρώτου κυπριακού κομματικού τυπογραφείου (1927-1931) . .	171-194
ΧΡΗΣΤΟΣ ΛΟΥΚΟΣ, Τυπογραφία και τυπογράφοι στην Ελλάδα και την Κύπρο: ανιχνεύοντας ομοιότητες και διαφορές	195-220
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΝΙΤΑΚΗΣ, Το τυπογραφείο του Γαλλικού Ινστιτού- του Αθηνών 1949-2001. Ένας ιδιαίτερος τυπογραφικός οργα- νισμός.	221-248

Προσεγγίσεις

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Ε. ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗΣ, Λουκία Δρούλια (15.12.1931 – 18.7.2019). Αφοσιωμένη στην έρευνα και αποτελεσματική στη διεύθυνσή της	249-258
--	---------

Σημειώματα και μαρτυρίες

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΘΕΟΔΩΡΟΥ, Γαιανθρακαποθήκες στο Αιγαίο. Το αρχείο του σταθμού ανθράκευσης της εταιρείας Μιχαλινός στην Κέα . .	259-276
--	---------

Μνήμη Κωνσταντίνου Ντόκου (1934-2019)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΛΟΥΚΟΣ, ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Δ. ΠΑΓΚΡΑΤΗΣ 277-284

Βιβλιοκρισίες

Γκαρος Μαντούβαλος, *Από το Μοναστήρι στην Πέστη. Επιχειρήση και αστική ταυτότητα της οικογένειας Μάνου (τέλη 18ου αιώνα – 19ος αιώνας)*, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Φιλοσοφική Σχολή, Βιβλιοθήκη Σοφίας Ν. Σαριπόλου, Αθήνα 2016, 463 σ. (Βαγγέλης Σαράφης) 285-288

Nikolaos A. Chrissidis, *An Academy at the Court of the Tsars. Greek Scholars and Jesuit Education in Early Modern Russia*, Northern Illinois University Press, 2016, 384 σ. (Γιάννης Καρράς) . . . 288-291

Katerina Galani, *British Shipping in the Mediterranean during the Napoleonic Wars. The Untold Story of a Successful Adaptation*, Leiden – Βοστώνη, Brill, 2017, 278 σ. (Γκαρος Μαντούβαλος) 292-298

Le consulat de Venise, tome II (1750-1751) και III (1752-1753), publiés par Nicolas E. Karapidakis, Centre de Recherche Scientifique, Sources et Études de l'Histoire de Chypre, Nicosie 2017, 538+735 σ. (Μαρία Χριστίνα Χατζηωάννου) 298-302

Βασίλειος Γ. Μαργακός, «Μόνον ἐπὶ τούτῳ καυχῶμαι: ὅτι τὴν πατρίδα ἠγάπησα». *Ρομαντική φιλοπατρία και μεταμορφώσεις τῆς πατρίδας στὸν Γκριγκὸρ Παρλίτσεφ (1830-1893)*, Ἀθήνα, Ἡρόδοτος, 2018, 480 σ. (Σοφία Ματθαίου) 302-308

Γιάννης Κόκκωνας, *Ἔγρεο, φίλα μάτερ. Προσωποποιήσεις της Ελλάδας στα χρόνια της Τουρκοκρατίας*, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 2018, 8ο μικρό, 235 σ. (Τριαντάφυλλος Ε. Σκλαβενίτης) 308-316

Ἑλλην, Ρωμηός, Γραικός. Συλλογικοί προσδιορισμοί και ταυτότητες, ἐπιστημονική ἐπιμέλεια Ὀλγα Κατσιαρδῆ-Hering, Ἀναστασία Παπαδία-Λάλα, Κατερίνα Νικολάου, Βαγγέλης Καραμανωλάκης, Τμῆμα Ἱστορίας και Ἀρχαιολογίας ΕΚΠΑ, Ἱστορήματα 7, Ἀθήνα, Ἐκδόσεις Εὐρασία, 2018, 686 σ. (Γιάννης Κόκκωνας) 317-327

Robert Gerwarth, *The Vanquished. Why the First World War*

<i>Failed to End, 1917-1923</i> , London, Penguin Books, 2017, 464 σ. (ελληνική έκδοση: <i>Οι Ηττημένοι. Γιατί δεν τελείωσε ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, 1917-1923</i> , μτφρ. Ελένη Αστερίου, Αθήνα, Αλεξάνδρεια, 2018, 414 σ.) (Ελλη Λεμονίδου) . . .	327-334
<i>Οι πόλεις των Φιλικών. Οι αστικές διαδρομές ενός επαναστατικού φαινομένου. Πρακτικά Ημερίδας, Αθήνα 14 Ιανουαρίου 2015</i> , επιμ. Όλγα Κατσιαρδή-Hering, Ίδρυμα της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα 2018, 208 σ. (Νικόλαος Μπουμπάρης) . . .	334-338
<i>Πόλεμος, κράτος και κοινωνία στο Ιόνιο πέλαγος (τέλη 14ου – αρχές 19ου αιώνα)</i> , επιστημονική διεύθυνση: Γεράσιμος Δ. Παγκράτης, Αθήνα, Ηρόδοτος, 2018, 382 σ. (Δημοσθένης Α. Δόνος) . . .	339-342
<i>Άννα Ματθαίου, Οικογένεια και σεξουαλικότητα, μεταξύ παράδοσης και νεωτερικότητας. Ελληνικές μαρτυρίες, 17ος – αρχές 19ου αι.</i> , Αθήνα, Εκδοτικός Οίκος Μέλισσα, 2019, 276 σ. (Δημήτρης Δημητρώπουλος)	342-346
<i>Βαγγέλης Καραμανωλάκης, Ανεπιθύμητο παρελθόν. Οι φάκελοι κοινωνικών φρονημάτων στον 20ό αι. και η καταστροφή τους</i> , Αθήνα, Θεμέλιο, 2019, 320 σ. (Στρατής Μπουρνάζος) . . .	346-350
<i>Εύη Καρούζου, Εθνικές γαίες, εθνικά δάνεια και εθνική κυριαρχία. Βρετανική διπλωματία και γαιοκτησία στο ελληνικό κράτος 1833-1843</i> , Ακαδημία Αθηνών, Αθήνα 2019, 256 σ. (Κατερίνα Γαρδίκα).	350-353
<i>Λύντια Τρίχα, Σπυρίδων: ο άλλος Τρικούπης (1788-1873)</i> , Αθήνα, Πόλις, 2019, 850 σ. (Μαρία Χριστίνα Χατζηιωάννου) . . .	354-358
<i>Σοφία Λαΐου, Μαρίνος Σαρηγιάννης, Οθωμανικές αφηγήσεις για την Ελληνική Επανάσταση: από τον Γιουσούφ Μπέη στον Αχμέτ Τζεβντέτ Πασά</i> , Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών / Ινστιτούτο Ιστορικών Ερευνών, Αθήνα 2019, 184 σ. (Ελένη Γκαρά)	359-366

Χρονικό της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού 2019-2020

Διοικητικό Συμβούλιο και Εξελεγκτική Επιτροπή 2019-2020 . . .	367
Α'. Συναντήσεις-συζητήσεις	367-368
Β'. Συνέδρια – Ημερίδες	369
Γ'. Εκδόσεις	369

Δ'. Το Facebook της EMNE	369
Διοικητικό Συμβούλιο και Εξελεγκτική Επιτροπή 2020-2021 . . .	370
Α'. Συναντήσεις-συζητήσεις	370-371
Β'. Συνέδριο	371-372
Γ'. Το Facebook της EMNE	372
Ευρετήριο τόμου 37 (2019-2020)	373-396
Contents – Table des matières	397-398

Σημειώματα και μαρτυρίες

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΘΕΟΔΩΡΟΥ

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ ΤΟ ΑΡΧΕΙΟ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΜΙΧΑΛΙΝΟΣ ΣΤΗΝ ΚΕΑ

Το αρχείο του σταθμού γαιανθράκευσης της *Ανωνύμου Ναυτιλιακής και Εμπορικής Εταιρείας Μιχαλινός*, που λειτούργησε στην περιοχή Κόκκα της Κέας το πρώτο μισό του 20ού αιώνα, γνώρισε την τύχη που επιφυλάσσεται συνήθως στα κατάλοιπα της βιομηχανικής αρχαιολογίας στον τόπο μας. Διαλυμένο και εν μέρει κατεστραμμένο, βρέθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1980 στο κτήριο που λειτουργούσε προπολεμικά ως γραφείο και οικία του διευθυντή της εταιρείας.¹ Καθώς οι εγκαταστάσεις της εταιρείας στην Κόκκα είχαν μείνει αφύλακτες από το 1958, όταν οι εργασίες του σταθμού διακόπηκαν οριστικά, το αρχείο υπέστη σοβαρές φθορές. Ένα τμήμα του, εκείνο που αφορά στα πρώτα χρόνια λειτουργίας των αποθηκών, δηλαδή στην περίοδο 1910-1921, λανθάνει. Ενδεχομένως καταστράφηκε σταδιακά εξαιτίας της εγκατάλειψης, εκτεθειμένο καθώς ήταν σε βροχή και αέρα, κυρίως όμως εξαιτίας της υγρασίας και των οξέων που είχαν διαβρώσει τα έγγραφα. Οι φάκελοι και τα κατάστιχα είχαν «θαφτεί» κάτω από ένα στρώμα ακαθαρσιών, που δημιουργήθηκε από τις κασίκες που έβρισκαν καταφύγιο στο εσωτερικό του κτηρίου.

Η ιστορία του σταθμού της Κόκκας διακρίνεται σε δύο φάσεις: η

1. Το αρχείο μεταφέρθηκε σε ασφαλές μέρος από τον συλλέκτη της Τζιας Νίκο Δαλαρέτο, ο οποίος φρόντισε για τη συντήρηση, ταξινόμηση και ψηφιοποίησή του καθώς και για την έκδοση του καταλόγου του, που αναμένεται από τις εκδόσεις Βουρκαριανή της Τζιας. Η ταξινόμηση και η καταλογογράφηση του αρχείου έγιναν από τη γράφουσα το διάστημα 2013-2016. Η έκδοση, η οποία περιλαμβάνει την ιστορία της περιχείρησης και την αναλυτική περιγραφή του αρχείου, συνοδεύεται από δύο παραρτήματα: στο πρώτο γίνεται αναλυτική παρουσίαση των εγγράφων και των καταστίχων, ενώ στο δεύτερο περιλαμβάνονται πίνακες με συγκεντρωτικές πληροφορίες που αντλούνται από τα διπλότυπα, τις αποδείξεις πληρωμής και τις φορτωτικές, σχετικά με τα πλοία που ανθρακούνται και την οργάνωση της εργασίας στις αποθήκες.

πρώτη, πιο σύντομη, από το 1898 μέχρι το 1909, είναι η περίοδος λειτουργίας του από τη *Zea Coalng Company* των Αγέλαστου – Σφέτσου, ενώ η δεύτερη, πιο μακρόβια, εκτείνεται από το 1910, όταν τη λειτουργία του ανέλαβε η *Ανώνυμος Ναυτική και Εμπορική Εταιρεία Μιχαλινός*, μέχρι το 1958, το τελευταίο έτος για το οποίο η εταιρεία δημοσιεύει ισολογισμό, αν και οι εργασίες του σταθμού είχαν παύσει ουσιαστικά με το ξέσπασμα του πολέμου. Λόγω της μακρότερης δεύτερης περιόδου ο σταθμός έμεινε γνωστός ως «αποθήκες Μιχαλινού». Από την πρώτη φάση λειτουργίας σώθηκαν ελάχιστα ίχνη, ενώ από τη δεύτερη τα έγγραφα, οι αποδείξεις και τα κατάστιχα που σώθηκαν χρονολογούνται από το 1921. Το διασωθέν αρχείο αποτελεί, επομένως, τμήμα του συνολικού όγκου του αρχείου της γαιάνθρακα αποθήκης που λειτούργησε στην Κέα μέχρι το 1940, η οποία φαίνεται ότι αντιπροσώπευε επίσης μικρό μέρος των ευρύτερων ναυτιλιακών και εμπορικών επιχειρήσεων των αδελφών Μιχαλινού και των έμμεσων συγγενών τους, γνωστών εφοπλιστών που δραστηριοποιούνταν στο Λονδίνο και τον Πειραιά από τις αρχές του 20ού αιώνα.

Το εμπόριο γαιάνθρακα στα τέλη του 19ου αιώνα

Η ιστορία των σταθμών ανθράκευσης στο Αιγαίο συνδέεται τόσο με την ιστορία των εμπορικών και ναυτιλιακών δικτύων στη Μεσόγειο όσο και με την ιστορία της εργασίας και την τοπική ιστορία των νησιών όπου λειτούργησαν αποθήκες. Για να κατανοήσουμε τα νήματα που συνδέουν τους ποικίλους μικρόκοσμους που κινούνται γύρω από τους σταθμούς ανεφοδιασμού, θα πρέπει να έχουμε υπόψη μας μερικά στοιχεία για την ιστορία της παραγωγής και της εμπορίας του κάρβουνου. Όπως είναι γνωστό, η παραγωγή γαιάνθρακα για οικιακή και βιομηχανική χρήση συνδέεται με τις οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις του 19ου αιώνα, που παραπέμπουν στη βιομηχανική επανάσταση –την πρώτη και τη δεύτερη– και στη χρήση των ατμομηχανών. Οι εξελίξεις στις μεταφορές θα είναι αυτές που θα επηρεάσουν, ωστόσο, με πιο καθοριστικό τρόπο την εκμετάλλευση των κοιτασμάτων γαιάνθρακα. Η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες και την Αμερική, από τη μια μεριά, και η εισαγωγή ατμομηχανών στην κίνηση των πλοίων, από την άλλη, θα οδηγήσουν στην εντατικοποίηση της εκμετάλλευσης του υπεδάφους στα μέσα του 19ου αιώνα.²

2. Klaus Tenfelde (επιμ.), *Towards a Social History of Mining in the 19th and 20th centuries*, Μόναχο, C. H. Beck, 1992.

Η Βρετανία θα κυριαρχήσει στην παγκόσμια παραγωγή και εμπορία γαιάνθρακα στον 19ο και στις αρχές του 20ού αιώνα· η εξόρυξη, κατανάλωση και εξαγωγή του καύσιμου από τις ανθρακοφόρες κοιλάδες της Ουαλίας και της Σκωτίας θα συμβάλουν σε αυτή την ανάπτυξη.³ Στη στροφή του αιώνα 2.500 βρετανικά ανθρακωρυχεία που λειτουργούσαν στις περιοχές της νότιας Ουαλίας και του Durham κυρίως, και λιγότερο σε αυτές του Yorkshire και της Σκωτίας, τροφοδοτούσαν κάθε χρόνο με 300 περίπου εκατομμύρια τόνους κάρβουνο την καρδιά της βρετανικής βιομηχανίας και τις μεταφορές, εξασφαλίζοντας σταθερά κέρδη στο βρετανικό εξαγωγικό εμπόριο.⁴ Η τιμή του διαμορφωνόταν σε συνάρτηση με την ποιότητα και την προέλευσή του αλλά και τις διακυμάνσεις των αγορών και των διεθνών εξελίξεων. Ακριβότερη ήταν η α' ποιότητα, από τα ορυχεία του Κάρδιφ, και ακολουθούσαν οι γαιάνθρακες με προέλευση το Νιουκάστελ, τη Γλασκώβη και το Νιούπορτ.⁵ Από το 1890, η κίνηση στα ουαλικά λιμάνια εκφόρτωσης του προϊόντος είναι ζωηρή. Η χρήση του ατμού στα πλοία γενικεύεται με την τροποποίηση στις μηχανές τους, η αντικατάσταση των ιστιοφόρων από τα ατμόπλοια εντείνεται και οι ναύλοι πέφτουν. Ένας ολόκληρος κόσμος διάφορων εθνικοτήτων και ειδικοτήτων κινείται γύρω από την εκφόρτωση, το κλείσιμο των τιμών, τις ασφάλειες, τις τραπεζικές εργασίες και τον ανεφοδιασμό των πλοίων. Η εκμετάλλευση του κάρβουνου θα γνωρίσει πολλές διακυμάνσεις στο α' μισό του 20ού αιώνα, που οφείλονται τόσο στους περιορισμούς των ίδιων των πηγών όσο και σε κοινωνικές, πολιτικές και οικονομικές συγκυρίες.

Καθώς ο χώρος αποθήκευσης του καύσιμου στα φορτηγά ατμόπλοια ήταν περιορισμένος και τα ταξίδια κρατούσαν πολλές ημέρες ή ακόμη και μήνες, ήταν απαραίτητο να δημιουργηθούν σημεία ανεφοδιασμού σε διάφορα λιμάνια, από όπου τα πλοία θα μπορούσαν να ανθρακούνται. Παράλληλα, το προσωπικό των πλοίων είχε ανάγκη από τρόφιμα στη διάρκεια του ταξιδιού και από τυχόν ιατρικές υπηρεσίες, ενώ συχνές ήταν και οι ανάγκες για επισκευές του πλοίου. Οι τεράστιες ευκαιρίες που παρουσίαζε η εμπορική εκμετάλλευση του γαιάνθρακα, προσέλκυσαν τους ντόπιους εμπόρους στη δημιουργία ενός δικτύου σταθμών σε διάφορα

3. Chris Evans, Göran Rydén (επιμ.), *The Industrial Revolution in Iron. The impact of British Coal Technology in Nineteenth-century Europe*, Λονδίνο – Νέα Υόρκη, Routledge, 2017.

4. C. Knich Harley, «Coal exports and British shipping, 1850-1913», *Explorations in Economic History*, τ. 26, αρ. 3 (Ιούλιος 1989), σ. 311-338.

5. M. Asteris, «The rise and decline of South Wales coal exports, 1870-1930», *The Welsh History Review*, τ. 13, αρ. 1 (1986), σ. 24-43.

λιμάνια της Μεσογείου για την αποθήκευση και πώληση του καύσιμου, ενώ συχνά και οι ίδιοι οι ιδιοκτήτες ουαλικών ανθρακωρυχείων ενδιαφέρονταν για την εμπορευματοποίηση του προϊόντος· για αυτό συνεργάζονταν με ντόπιους εμπόρους της Μεσογείου, για τη δημιουργία σταθμών αποθήκευσης και πώλησης του κάρβουνου στα διερχόμενα πλοία.

Εκτός από τους οικονομικούς ανιχνεύονται και λόγοι εθνικού ανταγωνισμού πίσω από το ενδιαφέρον για τη δημιουργία ανθρακωρυχείων σταθμών στη Μεσόγειο γύρω στα 1890. Λόγω της σημαντικής θέσης που είχε το προϊόν στην εθνική οικονομία και τις θαλάσσιες μεταφορές, η βρετανική κυβέρνηση είχε συμφέρον να ελέγχει τη διακίνησή του, ώστε να διατηρεί το μονοπώλιο απέναντι σε ανταγωνίστριες δυνάμεις· με τη δημιουργία σταθμών ανθράκευσης εξασφάλιζε την τροφοδοσία σε καύσιμα του πολεμικού και του εμπορικού της στόλου, εμποδίζοντας παράλληλα άλλες ευρωπαϊκές χώρες από το να αποκτήσουν σημεία διάθεσης του άνθρακα. Σε μια περίοδο συχνών πολεμικών αναμετρήσεων για τη διατήρηση της οικονομικής κυριαρχίας όχι μόνο στην Ευρώπη αλλά και σε άλλες ηπείρους, ο ανεφοδιασμός των πλοίων με καύσιμα αποδεικνυόταν ενέργεια στρατηγικής σημασίας. Για τους λόγους αυτούς το δίκτυο ανθράκευσης που δημιουργήθηκε στα τέλη του 19ου αιώνα στα λιμάνια της Μεσογείου, τελούσε σε μεγάλο βαθμό υπό την προστασία —ή και τον έλεγχο— της βρετανικής αυτοκρατορίας. Την περίοδο που μελετάμε, οι σημαντικότεροι σταθμοί που λειτουργούσαν στην περιοχή της δυτικής Μεσογείου, ήταν το Γιβραλτάρ, η Μάλτα, το Λιβόρνο, η Τεργέστη, το Οράν, το Αλγέρι και η Μασσαλία. Στον Βόσπορο και τη Μαύρη Θάλασσα η Κωνσταντινούπολη, το Ζουγκουλντάκ, η Ποντοηράκλεια, τα Δαρδανέλια· τέλος, στην Ανατολή η Αλεξάνδρεια, η Σμύρνη, ο Πειραιάς, η Σύρος, το Λαύριο και η Θεσσαλονίκη.

Η παραγωγή των βρετανικών ορυχείων θα φτάσει στο ανώτατο σημείο της το 1913, ενώ το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, με τις εδαφικές και οικονομικές αλλαγές που θα επιφέρει, θα προκαλέσει σημαντικές ανακατατάξεις στην παραγωγή και διάθεση του γαιάνθρακα. Νέες φλέβες θα αξιοποιηθούν με πιο συστηματικό τρόπο, γαιανθρακοφόρες περιοχές θα αλλάξουν χέρια και νέες χώρες θα εισέλθουν στον διεθνή ανταγωνισμό προκαλώντας πτώση στην τιμή του προϊόντος. Οι γερμανικοί γαιάνθρακες με προέλευση από τις περιοχές της Σιλεσίας και της Ρηνανίας, οι πολωνικοί, οι ρωσικοί και οι τουρκικοί θα αποτελέσουν τους κύριους ανταγωνιστές των ουαλικών γαιανθράκων, τους οποίους θα εκτοπίσουν σταδιακά από τις ευρωπαϊκές αγορές προσφέροντας χαμηλότερες τιμές. Η εξέλιξη των διεθνών οικονομικών τάσεων, σε συνδυασμό με τις

εργατικές διεκδικήσεις και την κοινωνική κρίση του Μεσοπολέμου, θα επηρεάσουν επίσης αυτές τις ανακατατάξεις.⁶ Ο κυριότερος παράγοντας όμως που θα σηματοδοτήσει το τέλος της εκμετάλλευσης του γαιάνθρακα, θα έλθει από την τελειοποίηση στη χρήση νέων ανταγωνιστικών πηγών ενέργειας. Αν και η κυριαρχία του στις θαλάσσιες μεταφορές δεν απειλήθηκε ουσιαστικά στη διάρκεια του Μεσοπολέμου, παρά τις απόπειρες που έγιναν για τη μαζική χρήση εναλλακτικών μορφών ενέργειας, όπως ο λιγνίτης, η μεταπολεμική εποχή σήμανε το οριστικό τέλος και την αντικατάστασή του από το πετρέλαιο· η χρήση του τελευταίου στη βιομηχανία και τις μεταφορές γενικεύτηκε μετά το 1945.

Δεν είναι γνωστό από πότε ακριβώς οι Έλληνες έμποροι άρχισαν να εισάγουν γαιάνθρακα από την Ουαλία και τη Σκωτία στα ελληνικά λιμάνια. Πιθανολογείται ότι αυτό συνέβη τις τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα. Δεν είναι τυχαίο, ωστόσο, ότι μεταξύ των μεγαλύτερων εισαγωγικών οίκων του Πειραιά περιλαμβάνονταν έμποροι και εφοπλιστές της διασποράς που είχαν εντάξει το καύσιμο στα εμπορικά τους δρομολόγια.⁷ Στην καμπή του 20ού αιώνα, τα δημητριακά της Ρωσίας και ο γαιάνθρακας της Ουαλίας αποτελούσαν τα κατεξοχήν προϊόντα που μετέφεραν οι Έλληνες πλοιοκτήτες από την Ανατολή στη Δύση και αντίστροφα, είτε για λογαριασμό τους, είτε για λογαριασμό τρίτων. Οι ισχυρότεροι από αυτούς, που ανήκαν στο ιόνιο και το χιώτικο δίκτυο των εφοπλιστών-εμπόρων, είχαν εγκατασταθεί γύρω στα 1895 στο Σίτυ του Λονδίνου, όπου είχαν ανοίξει ναυτιλιακά γραφεία που αναλάμβαναν πρακτορεύσεις ατμοπλοίων και χρηματοπιστωτικές δραστηριότητες. Από αυτούς τους εμπορικούς-ναυτιλιακούς κύκλους θα προέλθουν οι εισαγωγείς γαιάνθρακα που θα προχωρήσουν στην ίδρυση εταιρειών με αντικείμενο την εμπορία του καύσιμου στην Ελλάδα. Διαθέτοντας την τεχνογνωσία και έχοντας επαφές με τους εκπροσώπους της βρετανικής αγοράς, τους ασφαλιστές και τους τραπεζικούς κύκλους, καθώς και τους

6. Για μια συγκριτική προσέγγιση του εργατικού κινήματος των ανθρακωρύχων βλ. Stefan Berger, Andy Croll, Norman La Porte (επιμ.), *Towards a comparative history of coalfield societies*, Νέα Υόρκη, Routledge, 2017.

7. Η Τζελίνα Χαρλαύτη, στις μελέτες της για το εμπόριο και τη ναυτιλία των Ελλήνων της διασποράς έχει δείξει, παρακολουθώντας τις κινήσεις των ατμοπλοίων και τις φορτώσεις χύδην φορτίων σε διάφορα λιμάνια της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, πώς αυξήθηκε σταδιακά στη διάρκεια του 19ου αιώνα το εμπόριο των ρωσικών σιτηρών, με προορισμό τα δυτικά λιμάνια, και πώς ο γαιάνθρακας συμπεριλήφθηκε σταδιακά στα φορτία τους. Βλ. Τζελίνα Χαρλαύτη, *Η ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ός αιώνας*, Αθήνα, Νεφέλη, 2001, σ. 98-99.

ιδιοκτήτες ορυχείων στην Ουαλία, οι εγκαταστημένοι στο Σίτυ Χιώτες, Ιθακήσιοι, Κεφαλονίτες και Άνδριοι πλοιοκτήτες που ασχολούνταν με τη μεταφορά του γαιάνθρακα από τα ουαλικά λιμάνια στους σταθμούς ανθράκευσης στη Μεσόγειο, ήταν καλύτερα προετοιμασμένοι, προκειμένου να αναλάβουν ένα παρόμοιο εγχείρημα. Η μεταπήδηση από τη μεταφορά στην εμπορία του καύσιμου σε ελληνικά λιμάνια δεν ήταν δύσκολη. Σε αυτό το πλαίσιο λειτούργησαν, από την τελευταία δεκαετία του 19ου αιώνα, γαιανθρακαποθήκες στον Πειραιά, το Λαύριο και τη Σύρο, από εισαγωγείς όπως οι Α/φοί Εμπειρικού, οι Α/φοί Μιχαλινού κ.ά., για τον ανεφοδιασμό με κάρβουνο των ατμοπλοίων που προέρχονταν τόσο από το Γιβραλτάρ όσο και από τον Ελλήσποντο. Σύμφωνα με τον τύπο της εποχής, στις ανθρακαποθήκες απασχολούνταν μεγάλος αριθμός εργατών, για τις ανάγκες των οποίων είχαν δημιουργηθεί σε ορισμένα λιμάνια και εργατικοί οικισμοί. Η ίδρυση της Ένωσης Εργατών Γαιανθράκων στη Σύρο, το 1912, αποτελεί ένδειξη της αυξανόμενης αριθμητικής δύναμης των γαιανθρακεργατών και του ρόλου τους στην έκφραση των εργατικών διεκδικήσεων στις αρχές του 20ού αιώνα.

Η δημιουργία σταθμού ανθράκευσης στην Κόκκα

Η θέση της Κέας πάνω στους θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους που ένωναν τη Μαύρη Θάλασσα με τη Δυτική Μεσόγειο, την καθιστούσε προνομιακό σημείο για την ίδρυση ανθρακευτικού σταθμού στο Αιγαίο. Είναι γνωστό ότι το νησί δεν διέθετε κάποια βιομηχανική υποδομή και εμπειρία στις αρχές του 20ού αιώνα, ούτε αξιόλογη εμπορική ή ναυτιλιακή δραστηριότητα. Η προνομιακή της θέση, στα μισά του δρόμου ανάμεσα στη Μάλτα και την Κωνσταντινούπολη, σε συνδυασμό με την προστασία από τους ανέμους που πρόσφερε ο όρμος του Αγίου Νικολάου, όπου πλοία μεγάλης χωρητικότητας θα μπορούσαν να προσαράζουν για εφοδιασμό, θα πρέπει να αποτελούσαν τους λόγους που ώθησαν τους Μιχαήλ Αγέλαστο και Αριστείδη Σφέτσο, Χιώτες εμπόρους που ασχολούνταν με την εισαγωγή γαιάνθρακα στην Κωνσταντινούπολη και τον Πειραιά, να επεκτείνουν αυτό το εμπόριο και στην Τζια, ιδρύοντας, το 1898, την *Zea Coaling Company*.⁸ Η πρωτοβουλία για την ίδρυση της επιχείρησης

8. Η εταιρεία Agelasto, Sfezzo & Co, με έδρα στην Κωνσταντινούπολη, εμφανίζεται στα τέλη του 19ου αιώνα να έχει υποκαταστήματα και στον Πειραιά. Από πληροφορίες της εποχής εικάζουμε ότι ο Μιχαήλ Αγέλαστος ήταν εγκαταστημένος στην Κωνσταντινούπολη, ενώ ο Αριστείδης Σφέτσος στον Πειραιά και επίσης ότι και στις δύο πόλεις-λιμάνια οι δύο εταίροι ασχολούνταν με την εισαγωγή γαιάνθρακα.

θα πρέπει να έγινε μετά από συνεννόηση με τον γαιανθρακεμπορικό και ναυτιλιακό οίκο *Cory Brothers and Co Ltd*, που έδρευε στο Κάρδιφ, με τον οποίο οι δύο έμποροι συνεργάζονταν ήδη στην Κωνσταντινούπολη. Ο γαιάνθρακας που εισήγαγαν οι Αγέλαστος και Σφέτσος προερχόταν αποκλειστικά από τα ανθρακωρυχεία ιδιοκτησίας τους στην περιοχή Clamorgan της Ουαλίας. Η βρετανική εταιρεία φαίνεται ότι προμήθευε ένα μεγάλο δίκτυο σταθμών ανθράκευσης σε λιμάνια της Μεσογείου την πρώτη δεκαετία του 20ού αιώνα: γύρω στους 118 το 1908. Οι δύο έμποροι επέλεξαν να εγκαταστήσουν τις αποθήκες στην περιοχή Κόκκα, τοποθεσία που βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα του νησιού, στον όρμο του Αγίου Νικολάου, και σχηματίζει ένα φυσικό λιμάνι, γνωστό από τη βυζαντινή περίοδο για την ασφάλεια που προσέφερε.⁹

Η εταιρεία φρόντισε αρχικά για το κτίσιμο μιας αποθήκης χωρητικότητας 20.000 τόνων, για την κατασκευή δύο προβλητών για το δέσιμο των φορτηγίδων, καθώς και για τη δημιουργία μικρού εργατικού οικισμού, εργοδοτική πρακτική που συναντάται την ίδια περίοδο και σε άλλες περιοχές.¹⁰ Ο μικρός εργατικός οικισμός που κτίστηκε δίπλα στην αποθήκη, περιλάμβανε ναυπηγείο για την κατασκευή των φορτηγίδων, καφενείο, μαγειρείο και κοιτώνες για τις ανάγκες των εργατών που είτε εργάζονταν στο ναυπηγείο, είτε προέρχονταν από μακρινά χωριά και ήταν υποχρεωμένοι να διανυκτερεύουν στο λιμάνι για τον ανεφοδιασμό των πλοίων. Φαίνεται, επίσης, ότι η εταιρεία κατασκεύασε λίγο αργότερα τηλεγραφείο και σηματογραφικό σταθμό για την επικοινωνία μεταξύ πλοιάρχων και υπαλλήλων της εταιρείας, ώστε να γνωρίζουν οι τελευταίοι την ώρα άφιξης των πλοίων και να ετοιμάζουν τις παραγγελίες. Υπολογίζεται ότι στις αποθήκες απασχολούνταν γύρω στους 100 άνδρες, αγρότες οι περισσότεροι, οι οποίοι εργάζονταν περιστασιακά με το σύστημα της υπερβολαβίας, μέρα και νύχτα, όταν υπήρχαν φορτώσεις.

Σύμφωνα με τις αναφορές των πλοιάρχων, που δημοσιεύονται σε διαφημιστικό φυλλάδιο που εξέδωσε η εταιρεία το 1902, ο χρόνος φόρτωσης και η καταλληλότητα του λιμανιού προβάλλονταν ως τα ισχυρότερα

9. Η προνομιακή θέση της Κέας πάνω στον άξονα ναυσιπλοίας Ανατολής – Δύσης ήταν γνωστή από τους ρωμαϊκούς χρόνους. Βλ. Κωνσταντίνου Μάνθου, *Αρχαιολογία και Ιστορία της νήσου Κέας*, Εισαγωγή-επιμέλεια-σχόλια Λίνα Μενδώνη, Βουρκαριανή 1994, σ. 110, υποσ. 100.

10. Για τους εργατικούς οικισμούς των μεταλλωρύχων, που κτίστηκαν στα τέλη του 19ου και στις αρχές του 20ού αιώνα, στο πλαίσιο της πατερναλιστικής πολιτικής στο Λαύριο και τη Σέριφο, βλ. Λήδα Παπαστεφανάκη, *Η φλέβα της γης. Τα μεταλλεία της Ελλάδας, 19ος-20ός αιώνα*, Αθήνα, Βιβλιόραμα, 2017, σ. 192-199.

πλεονεκτήματα της εταιρείας, δεδομένου ότι ο χρόνος ανθράκευσης ήταν αυτός που μετρούσε στη διακίνηση των προϊόντων για τους πλοιοκτήτες. Τα περισσότερα από τα πλοία που σταματούσαν στην Τζια για ανεφοδιασμό, γύρω στα 1900, ήταν βρετανικά εμπορικά, κάποτε όμως και πλοία της Βρετανικής Μεσογειακής Μοίρας. Στα 323 πλοία που ανθρακεύτηκαν το 1901, για παράδειγμα, τα 132 ήταν βρετανικά –μεταξύ αυτών τα 32 πολεμικά–, 130 ήταν ελληνικά, 17 ιταλικά και 10 γερμανικά και αυστριακά. Από πληροφορίες που μεταφέρουν οι βρετανικές προξενικές εκθέσεις αλλά και από τη συνεργασία του Βρετανικού Ναυαρχείου με την εταιρεία μπορούμε να υποθέσουμε ότι το άνοιγμα του σταθμού θα πρέπει να έπαιξε κάποιο ρόλο στον ανεφοδιασμό του πολεμικού στόλου της Βρετανίας και στον έλεγχο που επεδίωκε να έχει η βρετανική κυβέρνηση στη διακίνηση του καύσιμου στο Αιγαίο.

Παρά τις θετικές εντυπώσεις που μεταφέρουν οι προξενικές εκθέσεις, συμπεραίνουμε ότι το 1909 ο σταθμός της *Zea Coaling Company* διέκοψε τη λειτουργία του. Από τα συμβόλαια αγοραπωλησίας της εταιρείας προκύπτει ότι ο Σφέτσος πούλησε το μερίδιό του στον Αγέλαστο, ενώ, ένα χρόνο αργότερα, ο τελευταίος κήρυξε πτώχευση και στις 25 Μαΐου του 1910 πούλησε, στην Κωνσταντινούπολη, τα οικόπεδα και τις εγκαταστάσεις της *Zea Coaling Company* στον Εμμανουήλ Μιχαλινό, εκπρόσωπο και εξάδελφο των αδελφών Μιχαλινού. Δύο μήνες αργότερα, ο σταθμός τέθηκε σε επαναλειτουργία υπό νέα διεύθυνση. Η δεύτερη φάση λειτουργίας του έμελλε να διαρκέσει τριάντα χρόνια.

Η β' φάση λειτουργίας του σταθμού

Οι αδελφοί Ζωρζής (1868-1940) και Αλέξανδρος Μιχαλινός (1863-1914) αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα Χιωτών εμπόρων και εφοπλιστών που είχαν εξασφαλίσει, στις αρχές του 20ού αιώνα, σημαντική θέση μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών τόσο του Λονδίνου όσο και του Πειραιά. Με αριστοκρατική καταγωγή από τον Κάμπο της Χίου και εμπορική παράδοση είχαν ήδη διαγράψει στις αρχές του αιώνα μια επιχειρηματική διαδρομή που ξεκινούσε δύο γενιές πριν στη Χίο και είχε κύριους σταθμούς τη Σύρο και την Κωνσταντινούπολη. Το 1895, οι δύο αδελφοί μετέφεραν την έδρα τους από την Κωνσταντινούπολη στο Λονδίνο, όπου άνοιξαν ναυτιλιακό γραφείο με την επωνυμία «Michalinos and Co», ενώ το 1897 ή 1898 επέκτειναν τις ναυτιλιακές και εμπορικές τους εργασίες στον Πειραιά, ανοίγοντας δεύτερο γραφείο, τη διεύθυνση του οποίου ανέλαβε ο Αλέξανδρος, ο μεγαλύτερος αδελφός, ενώ του Λον-

δίνου διατήρησε ο Ζωρζής. Γύρω στα 1900, η εταιρεία τους είχε στην ιδιοκτησία της τέσσερα ατμόπλοια, χωρητικότητας 6.581 τόνων, ενώ το 1910, όταν οι δύο αδελφοί είχαν φτάσει στο απόγειο της επιτυχημένης πορείας τους, τα είχαν αυξήσει σε δεκατέσσερα, συνολικής χωρητικότητας 23.787 τόνων.

Από τα πρώτα χρόνια της εγκατάστασής τους στον Πειραιά, οι αδελφοί Μιχαλινού ασχολήθηκαν με την εισαγωγή γαιάνθρακα. Γρήγορα αναδείχθηκαν στους μεγαλύτερους εισαγωγείς στον Πειραιά, σε μια περίοδο που οι βιομηχανικές και οι οικιακές ανάγκες για κάρβουνο αυξάνονται. Την πρώτη δεκαετία του 20ού αιώνα, ο εισαγωγικός οίκος γαιανθράκων Α/φοί Μιχαλινού προμήθευε τον Πειραιά με το $\frac{1}{3}$ της συνολικής ποσότητας.¹¹ Έχοντας κατακτήσει μια καλή θέση στην αγορά του Πειραιά, οι δύο αδελφοί θα σκέφτηκαν να κατοχυρώσουν θέσεις και σε άλλα προνομιακά σημεία των θαλάσσιων δρόμων προς τα Στενά, όπως ήταν η Κέα, η Θεσσαλονίκη και η Σύρος, εκτιμώντας ότι η αγορά γαιάνθρακα παρουσίαζε ενδείξεις για περαιτέρω ανάπτυξη στο Αιγαίο.¹² Έχοντας κοινή καταγωγή και κοινές ενασχολήσεις με τον Μιχαήλ Αγέλαστο, είναι πιθανόν να γνωρίζονταν και να εκμεταλλεύτηκαν την ευκαιρία της πώλησης της εταιρείας στην Κόκκα. Ο σταθμός της Κέας άρχισε να λειτουργεί από τον Ιούλιο του 1910, δύο μόλις μήνες μετά την εξαγορά του από τον Αγέλαστο, απασχολώντας γύρω στους 200 με 300 εργάτες που προέρχονταν από διάφορες περιοχές του νησιού, ενώ, όταν οι φορτώσεις ήταν πολλές, μεταφέρονταν και εργάτες από τον Πειραιά. Η κίνηση του σταθμού θα πρέπει να ήταν σημαντική, καθώς προκάλεσε τα επικριτικά σχόλια συριανών εφημερίδων που ανησυχούσαν για τον ανταγωνιστικό ρόλο που θα μπορούσε να παίζει η Τζια στην εμπορία γαιάνθρακα. Η παρουσία του Βενιζέλου, στα εγκαίνια του σταθμού, τον Οκτώβριο του 1911, αποτελεί ένα ακόμη δείγμα των προοπτικών που παρουσίαζε ο σταθμός στη διεθνή κίνηση αλλά και της οικονομικής και κοινωνικής θέσης των Μιχαλινών. Οι επιγαμίες τους, ο τρόπος ζωής και οι πρακτικές τους στον δημόσιο βίο αποτελούν επίσης δείκτες του κοινωνικού κύρους

11. Το 1908 με τα ατμόπλοια της εταιρείας εισήγαγαν γύρω στις 156.000 τόνους στο λιμάνι, ενώ οι αμέσως επόμενοι σε μέγεθος Α/φοί Εμπειρικού εισήγαγαν 41.000 τόνους. Το 1911 η εταιρεία Α/φοί Μιχαλινού, σύμφωνα με πληροφορίες που δημοσιεύονται στον πειραιικό τύπο, εισήγαγε 262.050 τόνους γαιάνθρακα και είχε σαφώς το προβάδισμα, καθώς οι υπόλοιποι έμποροι εισήγαγαν από 9.000 έως 71.000 τόνους. Βλ. εφημ. *Σφαίρα*, 17/3/1911.

12. Το 1914 αγόρασαν την επιχείρηση εμπορίας γαιάνθρακα του Αντώνη Μαυρογορδάτου στη Σύρο, με μεγάλο κύκλο εργασιών.

που απολάμβαναν οι δύο αδελφοί μεταξύ των επιχειρηματικών κύκλων της εποχής και των δικτύων στα οποία συμμετείχαν.

Τον Απρίλιο του 1912, οι αδελφοί Μιχαλινού προχώρησαν στην ίδρυση της *Ανωνύμου Ναυτικής και Εμπορικής Εταιρείας Μιχαλινός*, που αποτελεί συνέχεια και εξέλιξη της εταιρείας Α/φοί Μιχαλινού, την οποία είχαν ιδρύσει στον Πειραιά μερικά χρόνια νωρίτερα. Αν και η εταιρεία λειτούργησε υπό το καθεστώς της ανώνυμης εταιρείας, φαίνεται ότι η περιουσία και η διαχείρισή της παρέμειναν σχεδόν αποκλειστικά σε οικογενειακά χέρια. Τα δύο αδέρφια ανέλαβαν τις σημαντικότερες θέσεις στη διοίκηση της ανώνυμης εταιρείας: διευθυντής ανέλαβε ο Αλέξανδρος, που ήταν και η ψυχή της εταιρείας στην Ελλάδα, και πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ο Ζωρζής. Εξετάζοντας τους σκοπούς της, όπως αποτυπώνονται στο καταστατικό, σχηματίζουμε μια εικόνα για τις ναυτιλιακές και εμπορικές δραστηριότητες στις οποίες επεκτείνεται η νέα εταιρεία, αλλά και για τη σύνθεση και τη συμπληρωματικότητα των τομέων με τους οποίους ασχολείται. Οι ναυτιλιακές εργασίες είναι κυρίαρχες και εκτείνονται σε ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων με κέντρο τον Πειραιά—αγορά και πώληση ατμοπλοίων, ναυλώσεις, ναυτικές υποθήκες, ναυτοδάνεια, ασφαλίσεις, μεταφορά εμπορευμάτων, επιβατών και ταχυδρομείων, ναυπήγηση ατμοπλοίων και φορτηγίδων, ναυαγοσωστικές εργασίες κ.ά.—, καθώς οι προοπτικές έμοιαζαν εξαιρετικές τόσο για τους ναύλους όσο και για τις μεσιτείες. Αντίθετα, η εμπορική δραστηριότητα περιοριζόταν στην εμπορία χυτοσίδηρου, γαιάνθρακα και των προϊόντων του. Με αυτή τη μορφή η εταιρεία διατηρήθηκε μέχρι την οριστική παύση της το 1958. Ωστόσο, το 1938 τα μέλη του ΔΣ της εταιρείας προχώρησαν στην ίδρυση μιας αυτόνομης γαιανθρακεμπορικής εταιρείας. Για την πορεία των δύο επιχειρήσεων πληροφορίες αντλούνται από το τμήμα του αρχείου που σώθηκε, και από τον οικονομικό τύπο της εποχής, κυρίως όμως από τους ισολογισμούς που απόκεινται στο αρχείο της ΕΤΕ.

Παρά τις ευόωνες προοπτικές που διαγράφονταν το 1912, οι εθνικές και διεθνείς εξελίξεις που ακολούθησαν, ακύρωσαν τις προβλέψεις επηρεάζοντας αρνητικά την πορεία της εταιρείας. Από το 1912 μέχρι το 1922 οι ναύλοι και το εμπόριο γνώρισαν μεγάλες διακυμάνσεις στη Μεσόγειο εξαιτίας των πολεμικών γεγονότων—Βαλκανικοί Πόλεμοι, Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, Μικρασιατική εκστρατεία— και των συνεπειών τους στην οικονομία. Επιστρατεύσεις, επιτάξεις πλοίων και φορτίων, ναυτικοί αποκλεισμοί, βυθίσεις πλοίων αλλά και αποζημιώσεις για τα βυθισθέντα από τους Γερμανούς ατμόπλοια και ευκαιρίες για υπέρμετρα κέρδη από τις ναυλώσεις ήταν μερικές από τις επιπτώσεις στη ναυτιλία αυτή την τα-

ραγμένη δεκαετία. Αποτέλεσμα των τορπιλισμών, των διαλύσεων και των επιτάξεων, ήταν να χάσει η εταιρεία αρκετά πλοία,¹³ ενώ από την άλλη μεριά επωφελήθηκε από τις ευκαιρίες που προσέφεραν οι συνθήκες υψηλής ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές.¹⁴ Το εμπόριο γαιάνθρακα υπέστη και αυτό τις συνέπειες των πολεμικών συγκρούσεων και των αποκλεισμών αλλά και των απεργιών που ξέσπασαν στα αγγλικά ανθρακωρυχεία μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Αν και τα κέρδη από το εμπόριο του καύσιμου ήταν υψηλά το 1915 και 1916, κατά τη διάρκεια του αποκλεισμού ο σταθμός της Κέας διέκοψε τη λειτουργία του από τον Νοέμβριο του 1916 μέχρι το 1921. Η επιστράτευση εργατών και υπαλλήλων και οι δυσκολίες στην εισαγωγή καυσίμων πιθανόν να ευθύνονται για αυτή τη διακοπή. Όλες αυτές οι αναταραχές δεν άφησαν ανεπηρέαστη την οικονομική πορεία της εταιρείας Μιχαλινού, αν και η συμπληρωματικότητα των τομέων της συνέβαλε στο να εξισορροπηθούν οι απώλειες.

Οι ανατροπές που καταγράφηκαν στη διάρκεια του πολέμου, σηματοδότησαν και την αλλαγή των θαλάσσιων δρόμων, με συνέπεια τη διεθνοποίηση του ελληνικού στόλου. Το κλείσιμο των Δαρδανελίων στη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου είχε ως αποτέλεσμα από τη μια μεριά την απώλεια των αγορών της Μαύρης Θάλασσας και από την άλλη την αύξηση στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές από και προς τον Ατλαντικό, μια αλλαγή που είχε σημαντικές επιπτώσεις τόσο στις ναυλώσεις των πλοίων όσο και στις εισαγωγές του καύσιμου. Τη διετία 1915-1916 η εταιρεία εγκατέλειψε τα δρομολόγια προς τη Μαύρη Θάλασσα και στράφηκε προς τον Ινδικό και τον Ατλαντικό ωκεανό. Ωστόσο, η πορεία της δεν επηρεάστηκε τόσο από τις συνέπειες του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου όσο από τον θάνατο του Αλέξανδρου Μιχαλινού, τον Αύγουστο του 1914.

Καθώς ο Ζωρζής Μιχαλινός επέλεξε να παραμείνει στο Λονδίνο και να μην αναλάβει επιχειρηματική δράση στην Ελλάδα μετά τον θάνατο του αδελφού του, η εταιρεία δέχτηκε ένα ισχυρό πλήγμα. Μετά από μια μεταβατική περίοδο έξι χρόνων, όταν τη διοίκηση της εταιρείας ανέλαβαν μέλη της ευρύτερης οικογένειας,¹⁵ η επιχείρηση πέρασε στα χέρια

13. Ο ελληνικός στόλος απώλεσε στη διάρκεια του πολέμου το υψηλότερο, σε σύγκριση με άλλες συμμαχικές χώρες, ποσοστό της χωρητικότητάς του. Από 457 μειώθηκε σε 202 ατμόπλοια, συνεπεία κατασχέσεων, καταλήψεων και τορπιλισμών.

14. Οι ναύλοι αποδείχθηκαν εξαιρετικά επικερδείς για τις ουδέτερες χώρες από το 1914 μέχρι το 1920, και ειδικότερα από το 1915 ως το 1919, γνώρισαν τεράστια άνοδο.

15. Αυτοί ήταν κυρίως ο Εμμανουήλ Μιχαλινός, εξάδελφος των Αλέξανδρου

συγγενών από πλάγια γραμμή. Το 1920 γενικός διευθυντής ανέλαβε ο Κωνσταντίνος Μίχαλος (1870-1951), σύζυγος της ανιψιάς των αδελφών Μιχαλινού Λιλής Ταχμιντζή. Η μεταβίβαση υποθέτουμε ότι έγινε μέσω της εξαγοράς μεγάλου μέρους μετοχών. Ο Κωνσταντίνος και οι αδελφοί του, Λεωνίδας (1862-1928) και Ζαννής Μίχαλος (1861-1935), φαίνεται ότι αγόρασαν γύρω στο 1920 το μεγαλύτερο τμήμα των μετοχών της εταιρείας. Οι νέοι ιδιοκτήτες διατήρησαν τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις, στις οποίες πρόσθεσαν και άλλα κτίσματα—μία ακόμη αποθήκη, ξυλουργείο, νέο τηλεγραφείο, γραφεία για τους υπαλλήλους και οικία για τον διευθυντή της εταιρείας και τη φιλοξενία των πελατών— και επίσης επισκεύασαν παλαιότερα κτίσματα, όπως το ναυπηγείο. Ανέλαβαν, τέλος, το 1924, την κατασκευή υδραγωγείου στο Λιβάδι.

Οι τρεις αδελφοί Μίχαλου, με καταγωγή από το Φραγκοβούνι των Θυμιανών Χίου, υπήρξαν σημαντικοί έμποροι ξυλείας στα τέλη του 19ου αιώνα, για να μεταπηδήσουν στις αρχές του 20ού στη ναυτιλία.¹⁶ Το 1913 εγκαταστάθηκαν στον Πειραιά, ενώ στις παραμονές του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου οι Κωνσταντίνος και Λεωνίδας Μίχαλος αγόρασαν τρία ατμόπλοια. Ο Λεωνίδας συμμετείχε και στην *Εταιρεία Θαλάσσιων Μεταφορών Παληού* καθώς και στη διοίκηση της *Ναυτικής Τράπεζας Πειραιά*. Εκείνη την περίοδο τα δύο αδέρφια άνοιξαν εφοπλιστικά γραφεία στον Πειραιά και το Λονδίνο, ενώ το 1925 επέκτειναν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες στη βιομηχανία, με την ίδρυση της ανώνυμης εταιρείας *Κεραμεία Χίου* στην περιοχή Θυμιανά στο Φραγκοβούνι της Χίου.¹⁷ Με το εμπόριο γαιάνθρακα ασχολήθηκε κυρίως ο Κωνσταντίνος Μίχαλος. Γενικός Διευθυντής της εταιρείας από το 1920 μέχρι το 1950, σχεδόν μέχρι τον θάνατό του, ακολούθησε τη χιακή παράδοση που θέλει τους ανιψιούς να συνεχίζουν τις εμπορικές επιχειρήσεις των θείων-ιδρυτών, ελλείψει άμεσης αρρενογονίας. Ο Κωνσταντίνος Μίχαλος εξελίχθηκε σε σημαντικό εφοπλιστή στα χρόνια του Μεσοπολέμου με δραστηριότητα στο Λονδίνο και τον Πειραιά. Το 1925 ήταν ιδιοκτήτης πέντε φορτηγών ατμοπλοίων, ενώ στις παραμονές του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου είχε στην κατοχή του τέσσερα ατμόπλοια, χωρητικότητας 3.000 τόνων

και Ζωρζή, ο οποίος μετεγκαταστάθηκε από το Λονδίνο στον Πειραιά, και ο Αλέξανδρος Ταχμιντζής, σύζυγος της Ευτυχίας Μιχαλινού, αδελφής των ιδιοκτητών. Οι δύο συγγενείς συμμετείχαν στο ΔΣ της εταιρείας την περίοδο αυτή και εναλλάσσονταν στις θέσεις κλειδιά της διοίκησης της εταιρείας.

16. Γύρω στα 1910 βρίσκονται να κατέχουν τέσσερα ιστιοφόρα μπρίκια.

17. Σκοπός της εταιρείας ήταν η ίδρυση και λειτουργία εργοστασίου για την παραγωγή, εκμετάλλευση και εμπορία κεράμων και άλλων οικοδομικών υλικών.

το καθένα. Συμμετείχε επίσης ως μέτοχος και σε άλλες ανώνυμες εταιρείες όπως: *Μύλοι Πειραιώς, Ελληνικόν Μηχανουργείον και Λεβητοποιείον Π. Αντωνέλλος και Σία, Ανώνυμος Ελληνική Εταιρεία Θαλασσίων Επιχειρήσεων κ.ά.* Παρά τη διάχυση των επιχειρήσεών του στην Ελλάδα και το εξωτερικό, ανέλαβε υψηλές διοικητικές θέσεις στα συλλογικά όργανα του ναυτιλιακού κλάδου. Το 1938 εκλέχθηκε πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, θέση την οποία διατήρησε μέχρι το 1946. Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος ήταν καθοριστικός για την αλλαγή των επιχειρηματικών του σχεδίων, όπως και πολλών άλλων Ελλήνων εφοπλιστών. Το 1946 μετέφερε τις εφοπλιστικές του εργασίες στη Νέα Υόρκη, όπου και έζησε μέχρι τον θάνατό του, το 1951.

Από το σωζόμενο αρχείο, που προέρχεται από την περίοδο του Μεσοπολέμου, μπορούμε να κατανοήσουμε τόσο τον τρόπο λειτουργίας των αποθηκών και τις συνθήκες εργασίας σε αυτές, όσο και —σε συνδυασμό και με άλλες πηγές— τις επιχειρηματικές επιλογές του Κωνσταντίνου Μίχαλου και των αδελφών του. Στα χρόνια του Μεσοπολέμου, η εταιρεία ισχυροποίησε τη θέση της στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Χωρίς να εγκαταλείψουν την εισαγωγή φορτίων κάρβουνου από τα ουαλικά λιμάνια στη Μεσόγειο, οι αδελφοί Μίχαλου εγκαινίασαν, τη δεκαετία του 1920, τις θαλάσσιες διαδρομές του Ατλαντικού, συνδέοντας την Αργεντινή με τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης. Οι επιλογές αυτές παρέπεμπαν σε σημαντικές αλλαγές που είχαν επέλθει στους ναύλους και το εμπόριο αφενός στην τάση για διεθνοποίηση της ελληνόκτητης ναυτιλίας και αφετέρου στη μείωση της σημασίας του εμπορίου σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα. Η σταδιακή διείδυση των σοβιετικών ατμοπλοίων στις μεταφορές, στις αρχές της δεκαετίας του 1930, είχε ως αποτέλεσμα να μειωθούν οι ναυλώσεις από τα πλοία άλλων χωρών στο εμπόριο των σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα και του γαιάνθρακα από την Αγγλία. Η μείωση των ουαλικών γαιανθράκων και η αντικατάστασή τους από ρωσικούς, γερμανικούς, πολωνικούς και τουρκικούς στους ελληνικούς σταθμούς ανθράκευσης είναι το κυριότερο χαρακτηριστικό της δεκαετίας του 1930, που συνδέεται με μια σειρά από παράγοντες: από τις εργατικές διεκδικήσεις μέχρι τη νομισματική αστάθεια και τις συνέπειες της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Επίσης, την ίδια περίοδο, όπως φαίνεται από τα συμβόλαια πώλησης, οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες που ανθρακεύονταν στην Τζια, ήταν ελληνικές και ανήκαν σε εφοπλιστικές οικογένειες του ιόνιου και του χιώτικου δικτύου, με τις οποίες οι αδελφοί Μίχαλου διατηρούσαν εμπορικές και κοινωνικές σχέσεις, όπως οι οικογένειες Βεργωτή, Πατέρα, Σαλιάρη, Καρρά, Γουλανδρή κ.ά. Εκτός

από τα ατμόπλοια, ο σταθμός κάλυπτε, σε μια πιο συστηματική βάση, από τα μέσα της δεκαετίας του 1920, τις ενεργειακές ανάγκες των μεταλλευτικών και εξορυκτικών επιχειρήσεων, όπως της Αγγλο-Ελληνικής Εταιρείας Λευκολίθου στη Γερακινή Χαλκιδικής, της Αγγλο-Ελληνικής Εταιρείας Λευκολίθου στο Λευκαντί Χαλκίδας, της Ολλανδικής Εταιρείας στον Λιμένα της Ευβοίας κ.ά.

Στις διακυμάνσεις των αποδόσεων των μετοχών της εταιρείας αντανακλώνται οι περισσότερο ή λιγότερο επιτυχημένες επενδύσεις των ιδιοκτητών της, κυρίως όμως οι διακυμάνσεις των ναύλων και του εμπορίου γαιάνθρακα αυτή την περίοδο. Έτσι, η εταιρεία γνώρισε καλές και κακές χρονιές τις δεκαετίες του 1920 και 1930, εξαιτίας δομικών και συγκυριακών αλλαγών στις μεταφορές και το διεθνές εμπόριο, αλλαγές που επιχειρήθηκε να αντιμετωπιστούν με επενδύσεις σε νέους κλάδους, όπως οι μεταφορικές εταιρείες, τα ακίνητα και τα δάνεια επί υποθήκη σε ατμόπλοια τρίτων. Οι χειρότερες χρονιές ήταν το 1931 και 1932, όταν οι συνέπειες της οικονομικής κρίσης έπληξαν τους ναύλους και το εμπόριο, ενώ η μεγάλη απεργία των ανθρακωρύχων στην Αγγλία πριν από μερικά χρόνια, το 1926, είχε δημιουργήσει ελλείψεις στην αγορά γαιάνθρακα που ευνόησαν τους εισαγωγείς. Οι περιορισμοί στο συνάλλαγμα και τις εισαγωγές, εξαιτίας της κρίσης, επέφεραν σημαντική έκπτωση της ναυλαγοράς και παροπλισμό των ατμοπλοίων σε διάφορα λιμάνια της υφηγίου. Από την άλλη μεριά, οι έλεγχοι στο συνάλλαγμα και η εφαρμογή του κλήρινγκ (clearing) έφεραν ριζικές μεταβολές στους όρους διεξαγωγής του εισαγωγικού εμπορίου. Στην περίπτωση των γαιανθράκων οι αλλαγές αυτές έπληξαν κυρίως τις εισαγωγές από την Αγγλία και ευνόησαν εκείνες από τη Γερμανία.¹⁸ Το εμπόριο του γαιάνθρακα από συμπληρωματική πηγή κερδών για την εταιρεία έγινε κυρίαρχο τη δεκαετία του 1930. Από τους ισολογισμούς που δημοσιεύονται, φαίνεται ότι από αυτό προήλθαν τα περισσότερα κέρδη αυτή την περίοδο. Η απόφαση της εταιρείας να διαχωρίσει τους δύο τομείς, τη ναυτιλία από το εμπόριο, και να ιδρύσει μια νέα εταιρεία το 1939, την *Ανώνυμο Γαιανθρακεμπορική Εταιρεία «Μιχαλινός»*, για τη συνέχιση μόνο των εμπορικών της εργασιών, αντανάκλα ίσως την τάση για προσαρμογή των ιδιοκτητών της στα νέα δεδομένα διεξαγωγής του εμπορίου γαιάνθρακα.

18. Το 1937 η Γερμανία απορροφούσε το 40% των ελληνικών καπνών και της ελληνικής σταφίδας, που εξάγονταν, και προμήθευε το 68% του μηχανολογικού εξοπλισμού και το 50% των εισαγόμενων γαιανθράκων στην Ελλάδα. Αντίθετα, αυτή την περίοδο μόλις το 5% των εισαγόμενων γαιανθράκων ήταν βρετανικοί.

Η κήρυξη του πολέμου δεν επέτρεψε στη νεοσύστατη εταιρεία να δρέψει τους αναμενόμενους καρπούς, καθώς αναγκάστηκε να διακόψει τις εργασίες της το καλοκαίρι του 1940, όταν οι θαλάσσιες μεταφορές διακόπηκαν. Ήδη τον πρώτο χρόνο του πολέμου η εταιρεία έχασε δύο ατμόπλοια και μέχρι το 1945 έχασε και τα υπόλοιπα. Επίσης, στη διάρκεια της Κατοχής, τα ρυμουλκά, τα ναυαγοσωστικά, οι υδροφόρες και οι περισσότερες φορτηγίδες καταστράφηκαν εντελώς. Το 1946 έγιναν κάποιες προσπάθειες για την επαναλειτουργία των αποθηκών, που διακόπηκαν όμως οριστικά τον επόμενο χρόνο. Τα μέλη της οικογένειας Μίχαλου δεν ενδιαφέρονταν πλέον για την εμπορία γαιάνθρακα, καθώς είχαν προσανατολίσει τις επιχειρηματικές τους δράσεις πέρα από τον Ατλαντικό.¹⁹ Η αντικατάσταση του γαιάνθρακα από το πετρέλαιο στις μηχανές καύσης των πλοίων, σε συνδυασμό με την προτίμηση των ναυτιλιακών εταιρειών για άλλα λιμάνια της Μεσογείου για ανθράκευση, ενίσχυναν τις απαισιόδοξες προβλέψεις όσων υποστήριζαν ότι ο κύκλος των ανθρακευτικών σταθμών στα ελληνικά λιμάνια είχε κλείσει οριστικά. Το κλείσιμο των αποθηκών οδήγησε το νησί σε γενικότερη δημογραφική και οικονομική παρακμή τη δεκαετία του 1950 και 1960, καθώς η ανεργία και η έλλειψη άλλων επαγγελματικών διεξόδων οδήγησε τους περισσότερους εργαζόμενους στις αποθήκες της Κόκκας σε εσωτερική μετανάστευση στην Αττική και το νησί σε οικονομικό μαρασμό.

Το αρχείο της επιχείρησης

Αν και ο σταθμός ανθράκευσης στην Κόκκα άρχισε να λειτουργεί από το 1898, στο σωζόμενο αρχείο δεν βρέθηκαν έγγραφα ή κατάστιχα που να χρονολογούνται πριν από τον Σεπτέμβριο του 1921. Ελάχιστα έγγραφα, κυρίως αντίγραφα, προέρχονται από τη Τζια ή από το γραφείο του Λονδίνου, τη Σύρο και τη Θεσσαλονίκη, όπου την περίοδο αυτή η εταιρεία διαθέτει γραφεία και σταθμούς γαιανθράκευσης, ενώ ένα μέρος των εγγράφων προέρχεται από τα Κεραμεία Χίου. Το αρχειακό υλικό που σώθηκε, διακρίνεται σε τρεις μεγάλες ενότητες: έγγραφα, κατάστιχα και διπλότυπα αποδείξεων. Τα έγγραφα αποτελούνται από τις εξής κατηγορίες: αλληλογραφία, τηλεγραφήματα, συμβόλαια ανθράκευσης, φορτω-

19. Το 1946 ο Κ. Μίχαλος εγκαταστάθηκε στη Νέα Υόρκη για να παραλάβει δύο από τα εκατό φορτηγά *liberties* που αγοράστηκαν από Έλληνες εφοπλιστές με την εγγύηση του ελληνικού κράτους, το *Costas Michalos* και το *Leonidas Michalos*. Το 1948, τρία χρόνια πριν τον θάνατό του, ο Κ. Μίχαλος ήταν κάτοχος τεσσάρων φορτηγών πλοίων χωρητικότητας 35.000 τόνων.

τικές, υγειονομικά, τελωνειακά, πλοηγικά κ.ά. Σημαντικό τμήμα της πρώτης κατηγορίας των εγγράφων αποτελεί η αλληλογραφία ανάμεσα στα κεντρικά γραφεία της εταιρείας στον Πειραιά και των υπαλλήλων του παραρτήματος στην Κέα, από το 1921 έως το 1939. Οι λεπτομερείς περιγραφές των εγγράφων επιτρέπουν να αποτυπωθούν ποικίλες πτυχές της οικονομικής δραστηριότητας της εταιρείας και του τρόπου οργάνωσης της εργασίας στις αποθήκες.²⁰

Μέσα από την αλληλογραφία ανιχνεύονται τα εμπορικά και ναυτιλιακά δίκτυα της εποχής και οι σχέσεις των ιδιοκτητών της εταιρείας με αυτά, ο τρόπος εμπορίας, πρακτόρευσης, ασφάλισης και μεταφοράς του εμπορεύματος, καθώς και ο τρόπος οργάνωσης και κατανομής του έργου ανάμεσα στο κεντρικό γραφείο του Πειραιά και το παράρτημα στην Κέα. Οι σχέσεις ιεραρχίας που διαμορφώνονταν ανάμεσα στον Πειραιά και την Τζια καθώς και ο τρόπος οργάνωσης και αμοιβής της εργασίας στις αποθήκες της Κέας είναι θέματα τα οποία απασχολούν συχνά την εσωτερική αλληλογραφία ανάμεσα στα Κεντρικά και στο παράρτημα. Οι οδηγίες που δίνονται από τα κεντρικά είναι καθημερινές και αφορούν σε λεπτομέρειες που έχουν σχέση με τις τιμές και την ποιότητα του γαιάνθρακα, τους πελάτες, τον τρόπο και τον χρόνο φόρτωσης, τα πιστοποιητικά και τις τραβηκτικές, τα τέλη και το ύψος της αμοιβής για νυκτερινή εργασία ή για εργασία την Κυριακή. Σχετικά με τις τιμές πώλησης, το κεντρικό γραφείο ενημέρωνε το παράρτημα στην Κόκκα για τις τιμές που είχε συμφωνήσει η εταιρεία στο συμβόλαιο που είχε υπογραφεί από πριν, πολλές φορές από την προηγούμενη χρονιά. Σε ανάλογες περιπτώσεις, όταν δεν υπήρχε συμβόλαιο, φαίνεται ότι το γραφείο αποφάσιζε για την πολιτική που ήθελε να εφαρμόσει, αν επεδίωκε να προσελκύσει νέους πελάτες, να ικανοποιήσει τους ήδη υπάρχοντες ή ακόμη και να αναπτύξει καλές σχέσεις με τους πλοιάρχους και τους μηχανικούς, ώστε οι τελευταίοι να τους προτιμούν. Αν οι πελάτες δεν είναι καλοπληρωτές, οι του Πειραιά επιστούν την προσοχή των υπαλλήλων της Κέας, ώστε να φροντίζουν να πληρώνονται τους μετρητοίς. Και σε αυτή την περίπτωση οι χρεώσεις ποικίλλουν ανάλογα με τον πελάτη.

20. Για την κατανόηση του τρόπου λειτουργίας του σταθμού βλ. την ανέκδοτη διπλωματική εργασία των Άννα Πράσινου και Ζωής Χουντάλα, *Το δίκτυο σταθμών ανθράκευσης στη Μεσόγειο. Η περίπτωση του σταθμού στην Κόκκα της Κέας*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα 2014 (επιβλέπων καθηγητής Νίκος Μπελαβίλας) και το βιβλίο του Γ. Σπάη, *Η Κόκκα. Μια ανθρακαποθήκη ανεφοδιασμού ατμοπλοίων στην Κέα (1898-1940)*, Σύλλογος των Φίλων της Κέας, Κέα 2014.

Λίγα έγγραφα αναφέρονται στο εργατικό προσωπικό που εκτελεί την ανθράκευση. Στην αλληλογραφία εκφράζονται κυρίως παράπονα από τη διεύθυνση για την έλλειψη εργατών στην Τζια, τη βραδύτητα, την ανικανότητα και την έλλειψη διαθεσιμότητας από τη μεριά τους ή την άρνησή τους να εγκαταλείψουν τις αγροτικές εργασίες τους, όταν τους είχαν ανάγκη. Στα διπλότυπα αποδείξεων και τα κατάστιχα διασώζονται στοιχεία αναφορικά με τις αμοιβές τους, που ήταν συνήθως κατ' αποκοπή ανά τόνο, αν και ορισμένες ειδικότητες, όπως του βιντσιέρη, του μαουνιέρη και του χαμπαιδόρου, αμείβονταν με ημερομίσθιο.

Σημεία τριβής που προκαλούν συχνά επιπλήξεις στους υπαλλήλους του παραρτήματος από τους υπεύθυνους στον Πειραιά, είναι το θέμα των ατυχών αναμειξιών φορτίων διαφορετικής ποιότητας, που γινόταν στις αποθήκες με τρόπο ανιχνεύσιμο από τους πελάτες, τα παράπονα των πελατών, η τιμή χρέωσης του προϊόντος, όταν αυτή δεν έχει καθοριστεί από πριν στα συμβόλαια, οι καθυστερήσεις στη φόρτωση, η διαθεσιμότητα των μέσων μεταφοράς –φορτηγίδες, ποντόνια και ρυμουλκά–, η κακή ποιότητα των γαιανθράκων, οι λανθασμένες χρεώσεις, τα δώρα στους πλοίαρχους και μηχανικούς και η έλλειψη εργατών. Λίγα έγγραφα επιτρέπουν να διαφανούν και κάποιες κοινωνικές σχέσεις ανάμεσα στους ιδιοκτήτες της εταιρείας και τους πλοίαρχους, άλλους εφοπλιστές ή πολιτικούς, ενώ κάποια έγγραφα, κυρίως κατοχικά, αφήνουν να διαφανούν κάποιες πιο προσωπικές σχέσεις ανάμεσα στους ιδιοκτήτες και τους υπαλλήλους. Τέλος, τμήμα των εγγράφων αναφέρεται στις δραστηριότητες των Κεραμείων Χίου, τις πωλήσεις κεραμοπλίνθων στην Κέα και τις αποστολές φορτίων γαιάνθρακα στη Χίο για τη λειτουργία του εκεί εργοστασίου.

Τα συμβόλαια ανθράκευσης που φυλάσσονταν στο γραφείο της Κέας, μαρτυρούν για τον όγκο των συναλλαγών και τη διεθνή εμβέλεια της επιχείρησης. Από τα συμβόλαια προκύπτει ότι το γραφείο του Λονδίνου συναλλασσόταν με οίκους που έδρευαν σε διάφορα ναυτιλιακά κέντρα στη Δυτική και τη Βόρεια Ευρώπη (Λονδίνο, Γλασκώβη, Αμβούργο, Βρέμη, Γένοβα, Πρίντιζι, Κριστιάνια, Μπέργκεν, Όσλο, Κάρδιφ, Ρόττερταμ, Βενετία, Κατάνια, Σαουθάμπτον) και τη Νέα Υόρκη. Όπως προκύπτει από τα συμβόλαια, η Κέα περιλαμβανόταν στα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου, που ήταν σταθμοί ανεφοδιασμού σε καύσιμα, όπως η Σύρος, ο Πειραιάς, η Κωνσταντινούπολη, η Ηράκλεια, η Αλεξάνδρεια και το Πορτ Σάιτ. Τα συμβόλαια δίνουν μια καλή εικόνα των διακυμάνσεων των τιμών του γαιάνθρακα σε διάφορα λιμάνια της Μεσογείου και μας επιτρέπουν να φανταστούμε πώς ένας σταθμός γαιανθράκευσης που λειτουργούσε σε ένα νησί του Αιγαίου, συνδεόταν με τα διεθνή κέντρα της

ναυτιλίας και του εμπορίου το πρώτο μισό του 20ού αιώνα. Από αυτές τις δύο πηγές, τις επιστολές και τα συμβόλαια, αντλούμε το μεγαλύτερο μέρος των πληροφοριών σχετικά με τη λειτουργία του σταθμού.

Σε ένα δεύτερο επίπεδο, συμπληρωματικές πληροφορίες αντλούμε από τις καταστάσεις πληρωμών, τις αποδείξεις, τα τηλεγραφήματα, τα κατάστιχα, κυρίως Καθολικά Ταμείου, Πρόχειρα, βιβλία Αποθήκης και Καταστάσεις Εργατών, και τα διάφορα διπλότυπα, τα οποία επιτρέπουν την κατανόηση του τρόπου καταγραφής των φορτίων, του τρόπου οργάνωσης και αμοιβής της εργασίας. Άλλες πληροφορίες αντλούνται σχετικά με το εύρος των εργασιών της εταιρείας, τα πλοία που ανθρακούνταν, τις ποσότητες κάρβουνου που φορτώνονταν και ξεφορτώνονταν, τα δρομολόγια που ακολουθούσαν. Τελωνειακά και υγειονομικά έγγραφα καθώς και πιστοποιητικά ποιότητας γαιανθράκων, δηλωτικά σχέδια φορτώσεως και εκφορτώσεως, ναυλοσυμφωνητικά και χρονοδιαγράμματα βοηθούν στην κατανόηση της γραφειοκρατίας που συνόδευε ένα ταξίδι. Σημαντικός αριθμός διπλοτύπων αναφέρεται στη λειτουργία της αποθήκης και στις αμοιβές των εργατών. Πρόκειται κυρίως για καταστάσεις πληρωμής των υπαλλήλων και των εργολάβων, τους λογαριασμούς των πλοίων και τους λογαριασμούς της αποθήκης.

Τέλος, οι προφορικές μαρτυρίες των εργατών που συγκεντρώθηκαν στις αρχές της δεκαετίας του 1990, συνεισφέρουν στην κατανόηση των εργασιακών σχέσεων και της συμβολής των αποθηκών στον εκχρηματισμό της οικονομίας του νησιού. Οι ανθρακεύσεις των ατμοπλοίων και οι εκφορτώσεις στις αποθήκες του Αγίου Νικολάου σημάδεψαν τις εμπειρίες των ανθρώπων που δούλεψαν σε αυτές, τους υπαλλήλους των γραφείων και τους εργολάβους, τους караβομαραγκούς και τους μαστόρους, κυρίως όμως τους δεκάδες εργάτες της γης, που εγκατέλειπαν τις αγροτικές τους εργασίες κάθε φορά που άκουγαν το χαρακτηριστικό σφύριγμα, για να μεταβούν στις αποθήκες και να δουλέψουν περιστασιακά, με αμοιβή που ποίκιλλε ανάλογα με τον εργολάβο, να φορτώσουν ή να ξεφορτώσουν το κάρβουνο, να το μεταφέρουν με το «βίντσι», τις «κόφες» ή το «ζεμπίλι» στις φορτηγίδες και να το στοιβάξουν, να το «στρώσουν», να το «κτίσουν», να το «χαμπιαρίσουν» στις αποθήκες, στις φορτηγίδες ή στα αμπάρια των πλοίων.