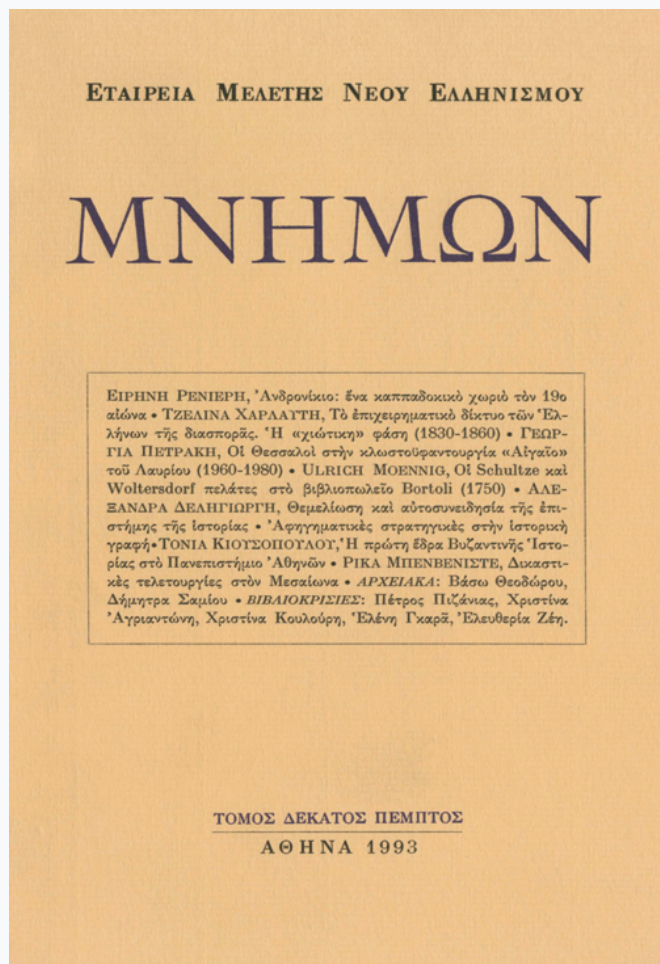


Μνήμων

Τόμ. 15 (1993)



ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΝ 19ο ΑΙΩΝΑ. ΤΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΔΙΑΣΠΟΡΑΣ. Η «ΧΙΩΤΙΚΗ» ΦΑΣΗ (1830-1860)

ΤΖΕΛΙΝΑ ΧΑΡΛΑΥΤΗ

doi: [10.12681/mnimon.310](https://doi.org/10.12681/mnimon.310)

Βιβλιογραφική αναφορά:

ΧΑΡΛΑΥΤΗ Τ. (1993). ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΝ 19ο ΑΙΩΝΑ. ΤΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΔΙΑΣΠΟΡΑΣ. Η «ΧΙΩΤΙΚΗ» ΦΑΣΗ (1830-1860). *Μνήμων*, 15, 69–127. <https://doi.org/10.12681/mnimon.310>

ΤΖΕΛΙΝΑ ΧΑΡΛΑΥΤΗ

ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΝ 19ο ΑΙΩΝΑ ΤΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΔΙΑΣΠΟΡΑΣ Η «ΧΙΩΤΙΚΗ» ΦΑΣΗ (1830-1860)

‘Από τὰ τέλη τῶν Ναπολεοντείων πολέμων μέχρι τὸν Πρῶτο Παγκόσμιο Πόλεμο, τὸ ἐμπόριο τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας, καὶ ἰδιαίτερα αὐτὸ τῶν χύδην φορτίων¹, ὁργανώθηκε καὶ ἀναπτύχθηκε χάρις σὲ ἓνα ἐπιχειρηματικὸ δίκτυο ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν κοινοτήτων διασκορπισμένων στὰ κυριότερα λιμάνια τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Αὐτὸ τὸ ἐμποροναυτιλιακὸ δίκτυο ποὺ ξεκίνησε ἀπὸ τὴν περιοχὴ τῆς Ὀθωμανικῆς αὐτοκρατορίας ἀπὸ τὰ τέλη τοῦ 18ου αἰῶνα, εἶχε πᾶρει στὰ 1830 τὸ ὁλοκληρωμένο («παν-μεσογειακό»)² τοῦ σχῆμα καὶ κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ 19ου αἰῶνα τὰ μέλη του ὑπερίσχυσαν τῶν ἄλλων Εὐρωπαϊῶν ἀνταγωνιστῶν. Οἱ Ἕλληνες κατέληξαν νὰ εἶναι στὰ μέσα τοῦ περασμένου αἰῶνα οἱ κύριοι μεταφορεῖς ἀπὸ καὶ πρὸς τὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο ἀνάλογα μὲ τὴν προσφορὰ τῆς Ἀνατολῆς καὶ τὴ ζήτηση τῆς Δύσης. Ἡ εὐημερία τους διήρκεσε δύο γενιές, ἀπὸ τὴ δεκαετία τοῦ 1830 ἕως καὶ τὶς ἀρχές τοῦ εἰκοστοῦ αἰῶνα.

Παρ’ ὅλο ποὺ ὁ Νίκος Σβορώνος ἔχει δείξει, ἀπὸ τὴ δεκαετία τοῦ 1950, τὴ σπουδαιότητα τῆς ἀνάπτυξης τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν κοινοτήτων τῆς διασπορᾶς γιὰ τὴν ἐλληνικὴ ἱστοριογραφία³, χρειάζεται περαιτέρω ἔρευνα γιὰ νὰ ὁλοκληρωθεῖ ἡ εἰκόνα τῶν δραστηριοτήτων τῶν ἐμπορικῶν δικτύων. Ἡ πιὸ ὁλοκληρωμένη θεωρητικὴ —καὶ ὅχι μόνον— ἀνάλυση τοῦ δικτύου τῶν ἐλληνικῶν

* Ἡ μελέτη αὕτη εἶναι βασισμένη στὸ κεφάλαιο 2 τοῦ Gelina Harlaftis, *A History of Greek-owned Shipping: The Making of an International Tramp Fleet in the 19th and 20th Centuries*, Λονδίνο, Routledge, 1994, ὑπὸ ἔκδοσης.

1. Τὰ φορτία ποὺ μεταφέρονται μὲ πλοῖα διακρίνονται σὲ δύο μεγάλες κατηγορίες, τὰ γενικὰ καὶ τὰ χύδην φορτία. Τὰ γενικὰ φορτία εἶναι συνήθως ὑψηλοῦ κόστους καὶ μικροῦ ὄγκου, ἐνῶ τὰ χύδην φορτία εἶναι χαμηλοῦ κόστους καὶ μεγάλου ὄγκου.

2. Τὸν ὅρο χρησιμοποιοῦ ἡ Patricia Herlihy ὅταν ἀναφέρεται στὸ ἐλληνικὸ ἐμπορικὸ δίκτυο τοῦ 19ου αἰῶνα. Βλ. Patricia Herlihy, *Odessa: A History 1794-1914*, Καίμπριτζ Μασσ., Harvard University Press, Harvard Ukrainian Research Institute, 1986.

3. Nicos Svoronos, *Le Commerce de Salonique au XVIIIe siècle*, Παρίσι 1956.

έμπορικῶν κοινοτήτων ἔχει γίνει ἀπὸ τὸν Χρῆστο Χατζηιωσήφ, ὁ ὁποῖος ἐξέτασε τὶς δραστηριότητες τοῦ δικτύου ἀπὸ τὴν Ἀλεξάνδρεια⁴. Ἄλλη ἐξαιρετικὴ ἐργασία σχετικὰ μὲ τὶς δραστηριότητες τῆς ἐμπορικῆς κοινότητας τῆς Τεργέστης ἔχει γραφεῖ ἀπὸ τὴν Ὀλγα Κατσιαρδῆ-Hering⁵, ἐνῶ ὁ Σπυρίδων Φωκᾶς ἔχει μελετήσει τὶς δραστηριότητες τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων καὶ ἐφοπλιστῶν στὰ λιμάνια τοῦ Δούναβη κατὰ τὸν δέκατο ἕνατο καὶ εἰκοστὸ αἰῶνα⁶. Ἡ Susan Fairlie ἦταν ἡ πρώτη ἡ ὁποία ἀνέλυσε λεπτομερῶς τὶς ἐμπορικὲς μεθόδους τῶν «Anglo-Greeks»⁷, καὶ ἡ Patricia Herlihy μᾶς δίνει πλοῦτο πληροφοριῶν γιὰ τὶς δραστηριότητες τῶν Ἑλλήνων στὴν Ὁδησσό⁸. Εἶναι ἀπαραίτητο νὰ γίνουν περισσότερες μελέτες γιὰ τὶς ἐλληνικὲς ἐμπορικὲς κοινότητες στὰ κύρια κέντρα

4. Christos Hadziiosif, «La colonie grecque en Egypte (1833-1856)», Doctorat de troisième cycle, Université de Paris-Sorbonne, (Paris IV), École Pratique des Hautes Études, IVe section, 1980.

5. Ὀλγα Κατσιαρδῆ-Hering, *Ἡ ἐλληνικὴ παροικία τῆς Τεργέστης (1766-1830)*, 2 τόμ., Ἀθήνα, Πανεπιστήμιο Ἀθηνῶν, Βιβλιοθήκη Σοφίας Σαριπόλου, 1986.

6. Σπυρίδων Φωκᾶς, *Οἱ Ἕλληνες εἰς τὴν ποταμοπλοῖαν τοῦ Δουνάβειος*, Θεσσαλονίκη, Ἰδρυμα Μελετῶν Χερσονήσου τοῦ Αἴμου, 1975.

7. Susan Fairlie, «The Anglo-Russian Grain Trade, 1815-1861», ἀδημοσίευτη διδακτορικὴ διατριβή, Λονδίνο 1959. Ἡ ἐργασία τοῦ Β. Τσιμπιδάρου, *Οἱ Ἕλληνες στὴν Ἀγγλία*, Ἀθήνα, Ἀλκαῖος, 1974, ἀποτελεῖ τὴν μοναδικὴ λεπτομερὴ πηγὴ σχετικὰ μὲ τοὺς Ἕλληνες ἐμπόρους τῆς Ἀγγλίας, ἐνῶ τὰ τοπικὰ μουσεῖα τῶν ὀρθοδόξων ἐκκλησιῶν τοῦ Μάντσεστερ, τοῦ Λίβερπουλ καὶ τοῦ Λονδίνου ἔχουν στοιχεῖα σχετικὰ μὲ τὸν ἐκεῖ ἐγκατεστημένο ἐλληνικὸ πληθυσμό. Ὑπάρχουν ἐπίσης δύο ἄλλες βασικὲς ἐργασίες γιὰ τοὺς Ἕλληνες τοῦ Λονδίνου, αὐτὲς τῶν D. Mangriotis καὶ M. W. Vidali. Βλ. D. Mangriotis, «The Greek Population in London, 1837-1881», M. Sc. Report, L. S. E. University of London, Σεπτ. 1984· τοῦ ἴδιου, «Ἡ δημογραφικὴ ἱστορία τῆς ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς κοινότητας τοῦ Λονδίνου, 1837-1881», *Τὰ Ἱστορικά*, τόμ. 3, τχ. 6, Δεκ. 1986, 349-368· M. W. Vidali, «Chiot Shipowners in London and the Persistence of Ethnicity», M. Phil thesis, The Polytechnic of Central London, 1988. Ὁ Stanley Chapman στὸ πρόσφατο βιβλίον του *Merchant Enterprise in Britain*, Cambridge Univ. Press 1992, στὸ κεφάλαιο 5, ἀναφέρεται ἀρκετὰ ἀναλυτικὰ στοὺς ἐλληνικοὺς ἐμπορικοὺς οἴκους τοῦ Λίβερπουλ, τοῦ Μάντσεστερ καὶ τοῦ Λονδίνου.

8. Patricia Herlihy, «Russian Wheat and the Port of Livorno», *The Journal of European Economic History*, 5 (1976), 45-68· τῆς ἴδιας, «The Ethnic Composition of the City of Odessa in the Nineteenth Century», *Harvard Ukrainian Studies*, 1, τχ. 1 (1977), 53-78· τῆς ἴδιας, «Greek Merchants in Odessa in the Nineteenth Century», *Harvard Ukrainian Studies*, 3-4 (1979-1980), 399-420· τῆς ἴδιας, *Odessa: A History*, MA, Κάμπριτζ, Harvard University Press, 1987· τῆς ἴδιας, «The Greek Community in Odessa, 1861-1917», *Journal of Modern Greek Studies*, 7 (1989), 235-252. Βλ. ἐπίσης, Viron Karidis, «The Greek Communities in South Russia: Aspects of their formation and commercial enterprise, 1774-1829», M. A. thesis, University of Birmingham 1976, καὶ τοῦ ἴδιου, «A Greek Mercantile Paroikia: Odessa 1774-1829», στὸ Richard Clogg (ἐκδ.), *Balkan Society in the Age of Greek Independence*, Λονδίνο, Macmillan, 1981, σ. 111-136.

τοῦ ἐμπορίου, δηλαδή τῇ Μαύρῃ Θάλασσᾳ, τὴν Κωνσταντινούπολιν, τὸ Λιβόρνο, τῇ Μασσαλίᾳ καὶ τὰ λιμάνια τῆς Ἀγγλίας προκειμένου νὰ συμπληρωθεῖ ἡ συνολικὴ εἰκόνα γιὰ τὴν ὀργάνωση, τὴ δομὴ καὶ τὶς ἐπιχειρηματικὰς τοὺς στρατηγικὰς⁹.

Ὁ στόχος ὅμως αὐτῆς τῆς μελέτης δὲν εἶναι νὰ παρουσιάσει μιὰ ολοκληρωμένη ἀνάλυση τῶν δραστηριοτήτων τῶν ἐμπορικῶν παροικιῶν ἀλλὰ νὰ διακρίνει ἐκεῖνα τὰ στοιχεῖα τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ τοῦ δικτύου ποὺ ἐπηρέασαν τὴν ἀνάπτυξη τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας τὸν 19ο αἰῶνα. Ἡ ἀνάπτυξη τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας τὸν 19ο αἰῶνα βασίστηκε στὰ ἐμποροναυτιλιακὰ δίκτυα τῶν Ἑλλήνων τῆς διασπορᾶς. Μὰζὶ μὲ τὸ ἐμπορικὸ δίκτυο ποὺ ἀπλωνόταν σὲ ὅλη τὴ Μεσόγειο καὶ σὲ μέρος τῆς Βόρειας Εὐρώπης, ὑφάνθηκε ἓνα παράλληλο ναυτιλιακὸ δίκτυο ποὺ ἀνοίξε τὸν δρόμο γιὰ τὸν 20ὸ αἰῶνα: τὴ μετάβαση ἀπὸ τὸ ἱστίο στὸν ἀτμό. Ἐπιπλέον, ἡ ὀργάνωση, ἡ δομὴ καὶ οἱ μέθοδοι ἐμπορίας τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων καὶ ἐφοπλιστῶν τῆς διασπορᾶς ἔγιναν παράδειγμα πρὸς μίμηση γιὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς τοῦ 20οῦ αἰῶνα μέχρι ἀκόμα καὶ τὴ σημερινὴ ἐποχὴ.

Σὲ αὐτὴ τὴ μελέτη παρακολουθοῦμε τὰ ἔχνη ποὺ ἄφησαν οἱ Ἕλληνες ἔμποροι καὶ ἐφοπλιστὰς στὴ διασπορὰ ἀκολουθώντας ἢ ἀνοίγοντας οἱ ἴδιοι τοὺς θαλάσσιους ἐμπορικοὺς δρόμους ποὺ διαμόρφωσαν τὸ ἐμποροναυτιλιακὸ τοῦς δίκτυο. Τὸ δίκτυο πέρασε ἀπὸ δύο φάσεις: τὴ «χιώτικη» φάση καὶ τὴν «ἰόνιο» φάση. Οἱ ἔμποροι καὶ ἐφοπλιστὰς ἀπὸ τὸ νησί τῆς Χίου, ποὺ γνώρισαν τὴ μεγαλύτερή τους εὐημερία ἀπὸ τὰ 1830 μέχρι τὰ 1860, σχημάτισαν τὸ «χιώτικον» δίκτυο, τὸ ὁποῖο παρήκμασε τὴ δεκαετία τοῦ 1860 καὶ ἀντικαταστάθηκε ἀπὸ τὸ «ἰόνιο» δίκτυο ποὺ ἄνθησε ἀπὸ ἐφοπλιστὰς καὶ ἐμπόρους κυρίως τῶν Ἰονίων νήσων ἀπὸ τὰ 1870 μέχρι τὶς ἀρχὲς τοῦ 20οῦ αἰῶνα¹⁰. Οἱ ἐφοπλιστὰς καὶ ἔμποροι τῶν Ἰονίων νήσων ἦταν αὐτοὶ ποὺ ἔκαναν τὴν ἐπιτυχημένη μετάβαση ἀπὸ τὰ ἱστιοφόρα στὰ ἀτμόπλοια καὶ ἀπὸ τὶς μικτὲς δραστηριότητες ἐμπορίου-ἐφοπλισμοῦ στὸν «καθαρὸν» ἐφοπλισμὸ. Ὅμως, ἐπειδὴ οἱ Χίοι ἔμποροι ἦσαν αὐτοὶ ποὺ ἔθεσαν τὶς βάσεις καὶ τὶς στρατηγικὰς πάνω στίς ὁποῖες κτίστηκε καὶ λειτούργησε τὸ ἐμποροναυτιλιακὸ δίκτυο τῶν Ἑλλήνων τὸν 19ο αἰῶ-

9. Ἡ Ὀλυμπία Σελέκου, ἐρευνήτρια τοῦ Ἐθνικοῦ Κέντρου Κοινωνικῶν Ἐρευνῶν, ἐτοιμάζει διδακτορικὴ διατριβὴ σχετικὰ μὲ τὴν ἐλληνικὴ ἐμπορικὴ κοινότητα τοῦ Ταϊγανίου. Ἡ Ἀννα Μανδηλαρᾶ ἐτοιμάζει διδακτορικὴ διατριβὴ σχετικὰ μὲ τὶς δραστηριότητες τῆς ἐμπορικῆς παροικίας τῆς Μασσαλίας στὸ Εὐρωπαϊκὸ Πανεπιστήμιο τῆς Φλωρεντίας, ἐνῶ στὸ ἴδιο Πανεπιστήμιο ἡ Δέσποινα Βλάχη ἐτοιμάζει διδακτορικὴ διατριβὴ σχετικὰ μὲ τὴν ἐλληνικὴ ἐμπορικὴ κοινότητα τοῦ Λιβόρνου. Γιὰ τὴν ἐλληνικὴ κοινότητα τῆς Μασσαλίας τῶν πρώτων χρόνων βλ. Pierre Echinard, *Grecs et Philhellènes à Marseille de la Révolution Française à l'Indépendance de la Grèce*, Thèse de doctorat publiée sous les auspices de l'Institut Historique de Provence et avec le concours du Centre National de la Recherche Scientifique, 1973.

10. Βλ. Gelina Harlaftis, *A History of Greek-owned Shipping*, 3.π., κεφάλαιο 3.

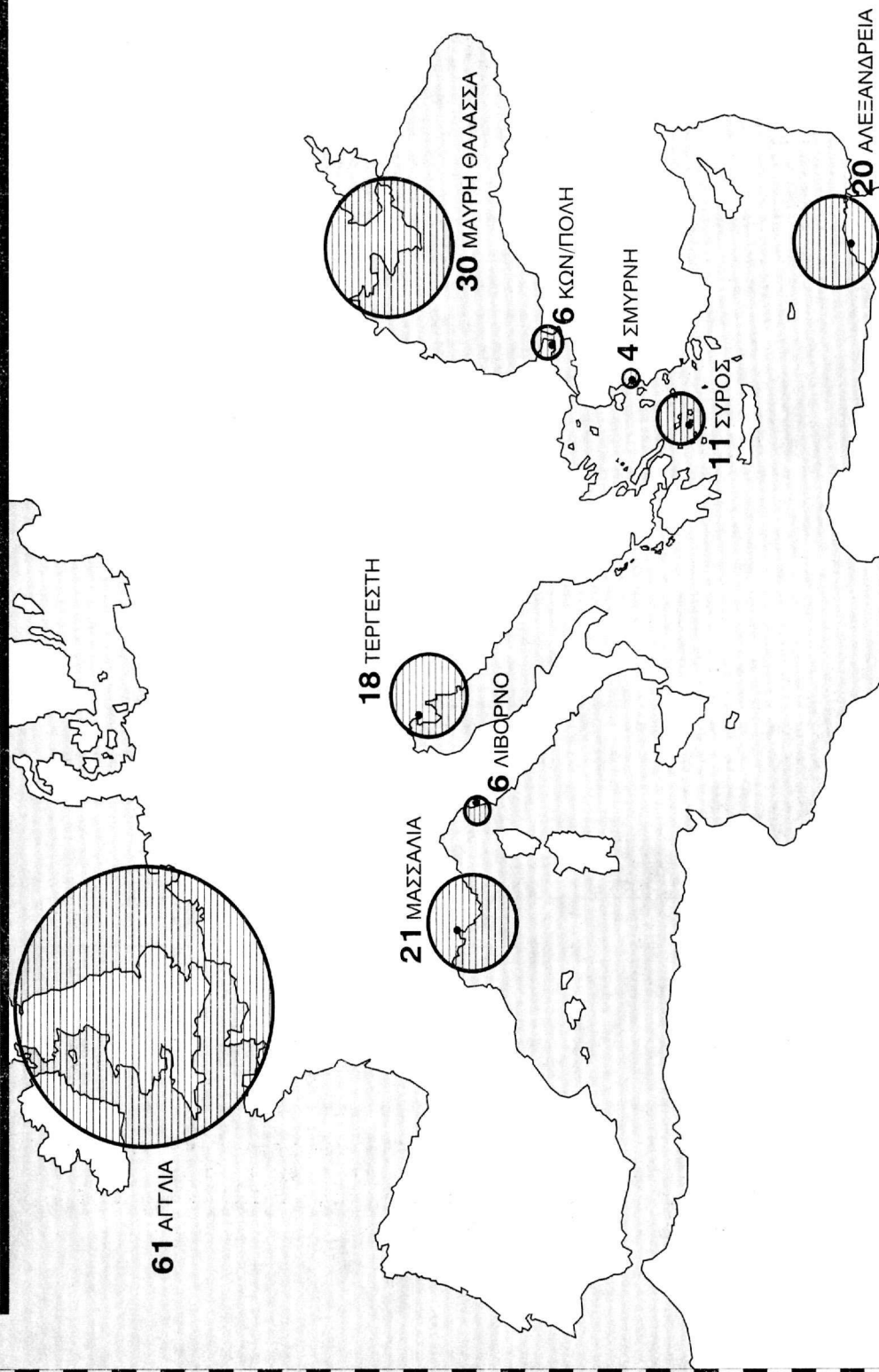
να, γι' αυτό και έδω θά ασχοληθούμε με την πρώτη, τη «χιώτικη» φάση του. Καταρχήν θά εξετάσουμε την οργάνωση του δικτύου, όπου έντοπίζονται οί κύριοι κόμβοι του, οί έμποροι, τó είδος και οί ποσότητες τών μεταφερομένων φορτίων καθώς και ή χωρητικότητα τών πλοίων που προσέγγιζαν τούς κύριους κόμβους του δικτύου, ιδιαίτερα τά λιμάνια τής Μαύρης Θάλασσας, τή Μασσαλία και τά λιμάνια τής 'Αγγλίας. Κατόπιν θά ασχοληθούμε με την έμπορική στρατηγική τών μελών του δικτύου, τή συνεισφορά του στην ανάπτυξη του έλληνικού στόλου, καθώς και τούς λόγους που συνέτειναν στη συρρίκνυσή του και τó πέρασμά του στην «ιόνιο» φάση.

Κατά τή διάρκεια τής «χιώτικης» φάσης, τó δίκτυο αποτελείτο από τά μέλη 60 περίπου οικογενειών (Παράρτημα 1). Παρόλο που οί 29 από τις 60 οικογένειες δέν ήταν από τó νησί τής Χίου, ήταν είτε συγγενείς με τούς Χιώτες από γάμο (βλέπε Παράρτημα 2), είτε ξεκίνησαν την καριέρα τους από χιώτικες έπιχειρήσεις, είτε ύποστηρίχτηκαν από Χιώτες έμπορους. Έκτός αυτού καθορίζουμε τó δίκτυο ως «χιώτικο» ή «ιόνιο» ανάλογα όχι μόνο με την καταγωγή τής πλειοψηφίας του αριθμού τών μελών του αλλά και με την καταγωγή τών πλουσιότερων και ισχυρότερων οικογενειών του δικτύου, αυτών δηλαδή που διαμορφώνουν τή φυσιογνωμία του. Τó εμπόριο που διεξαγόταν ήταν κατά κύριο λόγο μεταφορά χύδην φθηνών φορτίων όπως δημητριακά, μαλλί, μπαμπάκι, λιναρόσπορος και ζωικό λίπος και δευτερευόντως άποικιακών προϊόντων και προϊόντων όπως κρασί, ξερά φρούτα και λάδι από τις χώρες τής ανατολικής Μεσογείου και τής Μαύρης Θάλασσας προς τις χώρες τής Δυτικής Μεσογείου και τής Βορείου Εύρώπης· από τις δυτικοευρωπαϊκές χώρες γινόταν κυρίως μεταφορά νημάτων και ύφασμάτων.

Τó δίκτυο «άπλωνόταν» από τή Μαύρη Θάλασσα έως την 'Αγγλία με ύποκαταστήματα σε όλη τή Μεσόγειο. Οί κύριοι κόμβοι του δικτύου, όπως βλέπουμε και από τόν Χάρτη 1 ήταν τά δύο άκρα, ή 'Αγγλία και ή Μαύρη Θάλασσα· ανάμεσά τους είχε διαμορφωθεί μιá αλυσίδα ύποκαταστημάτων στις κύριες πόλεις-λιμάνια τής Μεσογείου: ή Μασσαλία ήταν ό δεύτερος μετά την 'Αγγλία μεγαλύτερος δέκτης ελληνικών πλοίων στη Δυτική Εύρώπη, τó Λιβόρνο και ή Τεργέστη ήταν τά λιμάνια-διαμετακομιστικοί σταθμοί, ή 'Αλεξάνδρεια, ή κύρια αγορά μπαμπακιού, ή Σύρα, τó ναυτιλιακό κέντρο του ελληνικού στόλου, ή Κωνσταντινούπολη και ή Σμύρνη, τά χρηματοπιστωτικά κέντρα τής 'Ανατολικής Μεσογείου. Κλειδί για την έπιτυχία του δικτύου υπήρξε ή διεύθυνσή του αφενός στις κύριες δυτικοευρωπαϊκές αγορές, κυρίως τής 'Αγγλίας, και αφετέρου στη δύσκολη και άνεμετάλλευτη ένδοχώρα τής Μαύρης Θάλασσας.

Ένας σημαντικός αριθμός Έλλήνων εμπόρων πήγε στην 'Αγγλία στα τέλη τής δεκαετίας του 1810 και ιδιαίτερα κατά τή διάρκεια του έθνικοαπελευθερωτικού άγώνα στα 1820. Προέρχονταν κυρίως από τή Χίο και γι' αυτό έχουν

Αριθμός οικογενειών στις πόλεις - λιμάνια του δικτύου



ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Ἀφίξεις πλοίων γιὰ ἐκφόρτωση στὸ λιμάνι τοῦ Λίβερπουλ προερχόμενα ἀπὸ
τὰ λιμάνια τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου

(Ἀλεξάνδρεια, Βηρυτό, Κωνσταντινούπολη, Κέρκυρα, Γαλάτσι, Βραΐλα, Μάλτα,
Μαριούπολη, Ὀδησσό, Πάτρα, Θεσσαλονίκη, Σμύρνη καὶ Σύρο)

Ναυλωμένα ἢ ιδιόκτητα ἀπὸ	1850			1853		
	Πλοῖα	Τόνοι	(%) σύν.	Πλοῖα	Τόνοι	(%) σύν.
Α. Ἕλληνες						
Γιαννακόπουλος				9	2.654	
Καβάφης καὶ Σία				1	221	
Ἀφοί Κασσαβέτη				1	270	
Μαυροκορδάτος				4	608	
Παπαγιάννης	26	3.944		9	1.944	
Σκυλίτσης	52	8.229		14	2.344	
Σπάρταλης & Λασκαρίδης				3	733	
Τύμπας	9	1.403		2	650	
Φραγκόπουλος				1	95	
Σύνολο (Α)	87	13.576	41%	44	9.519	21%
Β. Ἄλλοι						
Bahr, Behrend	18	3.559		5	1.477	
Burns & Mac'iver				12	9.461	
Dixon				7	2.780	
Lamport & Holt	14	4.171		16	4.341	
Nichols & Maunder	10	2.907		4	886	
Pothonier				8	2.887	
Preston & Watson	26	4.676		12	2.511	
Διάφοροι	16	4.392			12.157	
Σύνολο (Β)	84	19.705	59%	64	36.500	79%
Σύνολο (Α)+(Β)		33.281	100%		46.019	100%

Πηγή: *The Liverpool Journal of Commerce*, 1850, 1853.

μείνει γνωστοί ὡς «Ἀγγλο-Χιῶτες»¹¹ ἢ «Ἀγγλο-Ἕλληνες»¹². Στὰ 1850 ὑπῆρχαν κάπου 60 ἐμπορικοὶ οἴκοι στὸ Λονδίνο, στὸ Μάντσεστερ καὶ στὸ Λίβερ-

11. Βλ. Β. Τσιμπιδάρος, *ὁ.π.*, σ. 53. Γιὰ τὴν ἐγκατάσταση τῶν Χίων στὴν Ἀγγλία, Ἑρμούπολη, Πειραιά κλπ., βλ. Γ. Βλαχογιάννης, *Χιακὸν Ἀρχεῖον*, τόμ. 1-5.

12. S. Fairlie, «The Anglo-Russian Grain Trade, 1815-1861», ἀδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, University of London, 1959.

ποὺλ. Ἀπὸ τοὺς οἴκους αὐτοὺς, στοὺς ὁποίους περιλαμβάνονταν σχεδὸν ὅλες οἱ οἰκογένειες τοῦ δικτύου, ὁ πιὸ γνωστὸς ἦταν ὁ οἶκος τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη.

Πληροφορίες ποὺ συγκεντρώθηκαν ἀπὸ τὴν ἐφημερίδα *The Liverpool Journal of Commerce* δείχνουν ὅτι κατὰ τὴ δεκαετία τοῦ 1850 οἱ Ἕλληνες ἔμποροι εἶχαν σὲ μεγάλο βαθμὸ τὸν ἔλεγχο τοῦ ἐμπορίου τοῦ Λίβερπουλ μὲ τὰ κυριότερα λιμάνια τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Πιὸ συγκεκριμένα, οἱ οἶκοι Σκυλίτση, Παπαγιάννη καὶ Τύμπα, ἔλεγχαν τὸ 41% τῆς χωρητικότητος ποὺ εἶχε εἰσέλθει στὸ λιμάνι τοῦ Λίβερπουλ κατὰ τὸ 1850 ἀπὸ τὰ λιμάνια τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Ὁ οἶκος Στ. Π. Σκυλίτση καὶ Σία τοῦ Λίβερπουλ, ὁ ὁποῖος ἀποτελοῦσε τὸν μεγαλύτερο διαχειριστὴ τόσο ἀνάμεσα στοὺς Ἕλληνες ὅσο καὶ ἀνάμεσα στοὺς Ἀγγλοὺς μεσίτες (βλέπε Πίνακα 1), ἀποτελοῦσε ὑποκατάστημα τοῦ οἴκου τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη τοῦ Λονδίνου (βλέπε Χάρτη 3). Ὁ Παπαγιάννης, ἔμπορος καὶ πλοιοκτήτης, ἦταν γνωστὸς σὰν ὁ μεταφορέας τῶν Χίων ἐμπόρων. Δυστυχῶς, ἡ ἐφημερίδα *The Liverpool Journal of Commerce* μᾶς παρέχει τέτοιου εἶδους λεπτομερὴ καὶ ἀκριβῆ πληροφόρηση, ὅπως αὐτὴ ἐμφανίζεται στὸν Πίνακα 1, μόνον γιὰ δυὸ ἢ τρεῖς χρονιές, πράγμα ποὺ δὲν μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ἀποτυπώσουμε καὶ νὰ ἀναλύσουμε περισσότερο τὴν παρουσία τῶν Ἑλλήνων στὸ λιμάνι τοῦ Λίβερπουλ¹³.

Ὅμως, τὰ Βρετανικὰ Τελωνειακὰ Ἀρχεῖα (London Customs Bills of Entry) παρέχουν λεπτομερεῖς στοιχεῖα γιὰ τὶς καθημερινὲς ἀφίξεις ὅλων τῶν πλοίων ποὺ μπῆκαν σὲ ὅλα τὰ βρετανικὰ λιμάνια προερχόμενα ἀπὸ λιμάνια τοῦ ἐξωτερικοῦ¹⁴. Μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο ἔχουμε συγκεκριμένους καὶ ἀκριβεῖς πληροφορίες σχετικὰ μὲ τὸ ἔργο τῶν μελῶν τοῦ «χιώτικου» δικτύου σὲ ὅλα τὰ λιμάνια τῆς Βρετανίας. Ὁ Πίνακας 2 δείχνει ὅτι τὸ 31% τὸ 1850 καὶ τὸ 57% τὸ 1860 τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων ποὺ ἀφίχθησαν στὰ βρετανικὰ λιμάνια προερχόμενα ἀπὸ τὰ λιμάνια τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας, ἐλέγχονταν ἀπὸ Ἕλληνες ἐμπόρους. Οἱ Ἕλληνες ἔμποροι τῆς Ἀγγλίας δὲν συμμετεῖχαν μόνον στὰ χύδην φορτία, ἀλλὰ κατὰ τὴ διάρκεια

13. Σύντομη ἀναφορὰ στοὺς Ἕλληνες τοῦ Λίβερπουλ γίνεται ἀπὸ τὸν P. L. Cottrell, «Liverpool Shipowners, the Mediterranean and the Transition from Sail to Steam during the Mid-Nineteenth Century», L. R. Fisher (ἐκδ.), *From Wheel House to Counting House: Essays in Maritime Business History in Honour of Professor Peter Neville Davies*, International Maritime Economic History Association, Research in Maritime History, ἀρ. 2, Ἰούνιος 1992.

14. Περιέχουν τὸ λιμάνι προέλευσης τοῦ πλοίου καθὼς καὶ ὅλα τὰ λιμάνια ὅπου προσέγγισε καὶ ξεφόρτωσε τὸ πλοῖο, τὸ λιμάνι ἀφίξης στὴν Ἀγγλία, τὸ ὄνομα τοῦ πλοίου, τὴ χωρητικότητά καὶ τὴ σημαία του, τὸ ὄνομα τοῦ καπετάνιου, τὸ ὄνομα τοῦ ναυτικοῦ πράκτορα, τὸν ἀριθμὸ τοῦ πληρώματος, τὴν ἀκριβῆ σύνθεση καὶ ποσότητα τοῦ φορτίου, καθὼς καὶ τὰ ὀνόματα τῶν ἐμπόρων/παρρηληπτῶν τοῦ φορτίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

*Ἑλληνες ἔμποροι/ἐφοπλιστὲς ποὺ ἔλεγχαν τὸ ἐμπόριο τῆς Ἀνατολικῆς
Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας στὰ λιμάνια τῆς Ἀγγλίας*

<i>Ἑμποροι/ Πλοιοκτῆτες 1850</i>	<i>Τόνοι</i>	<i>Ἑμποροι/ Πλοιοκτῆτες 1860</i>	<i>Τόνοι</i>
Ἀμυρὸς		Ἀγέλαστος	Νικολόπουλος
Ἀργέντης		Ἀργέντης	Νομικός
Γαλάτης		Λύγερινὸς	Ξένος
Γεραλόπουλος		Βαλλιάνος	Ὀμήρου
Ζαρίφης		Γαλάτης	Παλαιολόγος
Ζιζίνιας		Γεραλόπουλος	Πανᾶς
Ζίφος		Γερούσης	Παπαγιάννης
Ἰωνίδης		Γεωργακόπουλος	Πετσάλης
Καβάφης		Γεωργαλᾶς	Ποτούς
Κασσαβέτης		Γιαννακόπουλος	Ράλλης
Κορτάσης		Δέλτας	Ροδοκανάκης
Κυριάκος		Δουμᾶς	Σκαραμαγκᾶς
Ὀμήρου		Εὐμορφόπουλος	Σκυλίτσης
Παπαγιάννης		Εὐστρατιάδης	Σπαρτάλης
Πετροκόκκινος		Ζαρίφης	Ταμπάκης
Πρώιος		Ζιζίνιας	Φακίρης
Ἄφοι Ράλλη		Ζίφος	Φραγκιάδης
Ράλλης Κ.		Ἰωνίδης	Φραγκόπουλος
Ράλλης Π. Τ.		Καβάφης	Χατζόπουλος
Ροδοκανάκης		Καλλιμασσιώτης	
Σεβαστόπουλος		Καραγιαννάκης	
Σεινιάρης		Κασσαβέτης	
Σκυλίτσης		Κοργιαλένιος	
Σοφιανὸς		Κούβελας	
Σπάρταλης		Κουκούσης	
Σωτηρίδης		Κούππας	
Ταμπάκης		Κρεμμύδης	
Τύμπας		Λασκαριδης	
Χρηστάκης		Μελᾶς	
Ψύχας		Νεγρεπόντης	
A. Σύνολο Ἑλλήνων	42.306		176.126
B. Σύνολο ἀφίξεων στὴ Βρετανία	135.727		308.860
(A)/(B)	31%		57%

Πηγή: British Customs Bills of Entry, Bill A, 1850, 1860.

αὐτῆς τῆς περιόδου κρατοῦσαν ὑπὸ τὸν ἑλεγχό τους τὸ μεγαλύτερο μέρος τῶν γενικῶν φορτίων ποὺ ἔρχονταν ἀπὸ τὴν Ἀλεξάνδρεια, τὴν Κωνσταντινούπολη καὶ τὴ Σμύρνη. Ἐπιπλέον, ὅπως μᾶς πληροφοροῦν τὰ Βρετανικὰ Τελωνειακὰ Ἀρχεῖα (B.T.A.), τὸ 1860 οἱ ἔμποροι Ἀφοὶ Ράλλη, Ροδοκανάκης, Σπάρταλης, Φακίρης, Πανάς, Κρεμμύδης, Φραγκιάδης, Κουκούσης, Γερούσης καὶ Γεραλόπουλος εἶχαν σχεδὸν τὸν ἀποκλειστικὸ ἑλεγχὸ τοῦ ἐμπορίου σταφίδας τῆς Πάτρας ποὺ ἐξαγόταν στὴν Ἀγγλία¹⁵.

Εἶναι δύσκολο νὰ ἐξακριβωθεῖ ἀπὸ τὰ B.T.A. τὸ μέγεθος τῆς χωρητικότητας ποὺ διαχειριζόταν κάθε Ἕλληνας ἔμπορος. Τὸ τεχνικὸ πρόβλημα προκύπτει ἀπὸ τὸ γεγονὸς ὅτι ἓνας μεγάλος ἀριθμὸς Ἑλλήνων, συνήθως 10-12 ἔμποροι, ναύλωναν ἓνα πλοῖο μὲ γενικὰ καὶ χύδην φορτία. Τὰ B.T.A. ἀναφέρουν μὲ λεπτομέρεια τὴν ποσότητα καὶ τὸ εἶδος τοῦ φορτίου ποὺ παρελάμβανε κάθε ἔμπορος, ὅμως ὁ ὑπολογισμὸς τοῦ συνόλου τῶν ἐμπορευμάτων ποὺ διακινοῦσε ὁ καθένας ξεχωριστὰ ἀπαιτεῖ μιὰ ἰδιαίτερη μελέτη. Γιὰ τοὺς σκοποὺς αὐτῆς τῆς ἐργασίας, ἔχουμε καταγράψει τὴ χωρητικότητα τῶν πλοίων στὰ ὁποῖα συμμετεῖχαν κατὰ πλειοψηφία οἱ Ἕλληνες ἔμποροι. Σύμφωνα μὲ αὐτὰ τὰ στοιχεῖα, οἱ Ἀφοὶ Ράλλη, ὁ Σκυλίτσης, ὁ Κασσαβέτης, ὁ Ἰωνίδης καὶ ὁ Σπάρταλης θεωροῦνται οἱ μεγαλύτεροι ἐπιχειρηματίες ποὺ ἐμπορεύονταν μὲ τὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ τὴ Μαύρη Θάλασσα κατὰ τὴν ὑπὸ ἐξέταση περίοδο. Ἀπὸ τὰ B.T.A. εἶναι ἐπίσης δυνατό νὰ βρεθεῖ τὸ κύριο λιμάνι ἀπὸ τὸ ὁποῖο οἱ Ἕλληνες λειτουργοῦσαν καὶ αὐτὸ φυσικὰ ἦταν τὸ λιμάνι τοῦ Λίβερπουλ.

Ἐκτὸς ἀπὸ τὰ βρετανικὰ λιμάνια, ἡ Μασσαλία ἦταν ὁ κύριος δυτικοευρωπαϊκὸς δέκτης φορτίων ἀπὸ τοὺς ἑλληνικοὺς ἐμπορικοὺς οἴκους τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Οἱ Πίνακες 3, 4 καὶ 5 εἶναι βασισμένοι σὲ πληροφορίες ποὺ βρίσκουμε στὴν κυριότερη γαλλικὴ ἐμποροναυτιλιακὴ ἐφημερίδα τῆς Μασσαλίας, τὴ *Semaphore de Marseille*¹⁶. Σύμφωνα μὲ τὰ στοιχεῖα αὐτά, ἡ ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ παροικία διαχειριζόταν περισσότερο

15. Οἱ ἔμποροι αὐτοὶ χρησιμοποιοῦσαν κατὰ κύριο λόγο μικρὰ βρετανικὰ ἱστιοφόρα χωρητικότητας 90-120 τόνων γιὰ τὴ μεταφορὰ τῆς σταφίδας. Ἀπὸ τίς λίγες μελέτες γιὰ τοὺς ἐμπόρους τῆς ἐποχῆς βλ. Μαρία-Χριστίνα Χατζηιωάννου, «Ὁ ἐμπορικὸς οἶκος Γερούσης, 1823-1870. Ἀπὸ τὴν ὀθωμανικὴ αὐτοκρατορία στὸ ἑλληνικὸ κράτος», διδακτορικὴ διατριβή, Παπειστήμιο Ἀθηνῶν, 1989.

16. Ὁ Χρῆστος Χατζηιωάννου μὲ συνέντευξή του νὰ χρησιμοποιήσω αὐτὴ τὴν ἐφημερίδα καὶ θὰ ἤθελα νὰ τὸν εὐχαριστήσω γιὰ αὐτὸ καὶ ἀπὸ αὐτὴ τὴ θέση. Ἡ ἐφημερίδα αὐτὴ ποὺ ἄρχισε νὰ ἐκδίδεται τὸ 1827, δίνει συστηματικὴ καὶ ἀποκλειστικὴ πληροφόρηση γιὰ τίς ἀφίξεις καὶ τίς ἀναχωρήσεις πλοίων στὸ λιμάνι τῆς Μασσαλίας, στὶς ὁποῖες περιέχονται τὸ λιμάνι καὶ ἡ ἡμέρα ἀναχώρησης, τὸ ὄνομα τοῦ πλοίου καὶ τοῦ καπετάνιου, ἡ χωρητικότητα, τὰ φορτία, ὁ παραλήπτης τοῦ φορτίου καὶ ὁ μεσίτης τοῦ πλοίου. Ἡ ἀξιοπιστία τῆς ἐφημερίδας μπορεῖ φυσικὰ νὰ ἀμφισβητηθεῖ σὲ ἓναν ἀριθμὸ περιπτώσεων, καθὼς δὲν εἶναι γνωστὸ ποῖος συγκεκριμένα τῆς παρεῖχε αὐτὴ τὴν πληροφόρηση. Παρὰ τὸ μικρὸ ποσοστὸ λαθῶν (ὅπως διαφορετικὰ στοιχεῖα γιὰ τὸ ἴδιο πλοῖο), ἡ πηγὴ αὐτὴ παρέχει συνολικὲς στα-

από τὸ ἕνα τρίτο τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων ποὺ ἔφθαναν στὸ λιμάνι τῆς Μασσαλίας μὲ προέλευση τὰ ἀνατολικομεσογειακὰ λιμάνια ἀπὸ τὴ δεκαετία τοῦ 1830 ἕως τὴ δεκαετία τοῦ 1860 (Πίνακας 3).

Μέλη τῶν 21 ἀπὸ τὶς 60 οἰκογένειες τοῦ δικτύου εἶχαν ὑποκαταστήματα στὴ Μασσαλία καὶ ἡ ἐλληνικὴ παροικία τῆς Μασσαλίας διατήρησε τὴν εὐημερία της καθόλη τὴ διάρκεια τοῦ 19ου αἰώνα. Τὸ 1840, ὁ ἐμπορικὸς οἶκος τῶν ἀδελφῶν Ροδοκανάκη ξεπερνοῦσε κατὰ πολὺ σὲ οἰκονομικὴ δύναμη τοὺς ὑπόλοιπους ἐλληνικοὺς καὶ γαλλικοὺς ἐμπορικοὺς οἴκους, ἀφοῦ τὴ συγκεκριμένη αὐτὴ χρονιά εἶχε ναυλώσει τὸν ἀπίστευτο ἀριθμὸ τῶν 48 πλοίων, ποὺ ἦταν ὅλα φορτωμένα σχεδὸν ἀποκλειστικὰ μὲ σιτηρὰ ἀπὸ τὴν Ὀδησσό, τὸ Μπερντιάνσκ, τὸ Ταϊγάνιο, τὴν Βρατλία καὶ τὸ Γαλάτσι (Πίνακες 3 καὶ 4). Ὁ οἶκος τῶν Ἀδελφῶν Ζιζίνια ἦταν ὁ δευτέρος μεγαλύτερος ἐμπορικὸς οἶκος καὶ εἰσήγε βαμβάκι, σιτάρι, ἀραβόσιτο, λιναρόσπορο καὶ κριθάρι ἀπὸ τὴν Ἀλεξάνδρεια, ἀκολουθοῦμενος ἀπὸ τὸν οἶκο τῶν Ράλλη, Σκυλίτση καὶ Ἀργέντη, τὸ ὑποκατάστημα τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη τοῦ Λονδίνου, ὁ ὁποῖος εἰσήγε κυρίως σιτάρι καὶ λιναρόσπορο ἀπὸ τὴν Ὀδησσὸ καὶ τὸ Ταϊγάνιο. Ὁ οἶκος Ἀργέντη ἦταν τέταρτος στὴ σειρά καὶ εἰσήγε σιτάρι, ἀραβόσιτο καὶ λιναρόσπορο ἀπὸ τὸ Γαλάτσι καὶ τὴ Βρατλία, ἐνῶ πέμπτος τὴν ἴδια χρονιά ἦταν ὁ οἶκος Δρομοκαίτη, ὁ ὁποῖος εἰσήγε βαμβάκι, λιναρόσπορο, δέρματα καὶ ἀποικιακὰ προϊόντα ἀπὸ τὴν Κωνσταντινούπολη καὶ τὴ Σμύρνη. Δέκα χρόνια ἀργότερα, τὸ 1850, οἱ οἱκοὶ τῶν Ἀδελφῶν Ζιζίνια, τοῦ Δρομοκαίτη καὶ Ροδοκανάκη καὶ Σία, ἐξακολουθοῦν νὰ περιλαμβάνονται στοὺς πέντε μεγαλύτερους ἐμπορικοὺς οἴκους τῆς πόλης. Ὁ οἶκος Πετροκόκκινου καὶ Ἀγέλαστου, ποὺ τὸ 1835 ἦταν μιὰ μικρὴ ἐπιχείρηση (Πίνακας 3), ἔφτασε τὸ 1850 νὰ περιλαμβάνεται στοὺς πέντε μεγαλύτερους εἰσαγωγικοὺς οἴκους. Ὁ πιὸ σημαντικὸς νέος οἶκος κατὰ τὴ δεκαετία τοῦ 1840 στὴ Μασσαλία, ἦταν ὁ οἶκος Ζαρίφη, ὁ ὁποῖος, σύμφωνα μὲ τὰ στοιχεῖα τοῦ Πίνακα 5, τὸ 1850 εἶχε ἤδη πάρει τὴ δευτέρη θέση. Γύρω στὰ 1860 τὸ ἐμπόριο τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου μὲ τὴ Μασσαλία τριπλασιάστηκε καὶ οἱ Ἕλληνες, παρόλη τὴν μείωση τῆς ποσοστιαίας συμμετοχῆς τους σὲ σχέση μὲ τὸ 1850, διατήρησαν τὸ ἕνα τρίτο τοῦ ἐμπορίου. Τὸ 1860 βρίσκει τὸν Σπάρταλη σὰν τὸν κύριο Ἕλληνα ἔμπορο τῆς Μασσαλίας, ἀκολουθοῦμενο ἀπὸ τοὺς Ράλλη, Σκυλίτση καὶ Ἀργέντη, τὸν Ροδοκανάκη, τοὺς Ἀδελφοὺς Μεῶ καὶ τὸν Παπούδωφ (Πίνακας 3).

Ἡ ἐξάπλωση καὶ ἡ ἐδραίωση τῶν Ἑλλήνων στὸ ἐμπόριο τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας ἀπὸ τὰ 1830 μέχρι τὰ 1860 ἔλαβε χώρα μέσα σὲ ἄγριο ἀνταγωνισμὸ ἀπὸ Δυτικούς καὶ Λεβαντίνους ἐμπόρους. Ἡ ἀνά-

τιστικὲς ἐξαιρετικὲς σημασίας, οἱ ὁποῖες μποροῦν νὰ δώσουν μιὰ πλήρη εἰκόνα τῶν δραστηριοτήτων τοῦ λιμανιοῦ καὶ τῶν ἐμπορικῶν καὶ ναυτιλιακῶν ἐταιρειῶν ποὺ λειτουργοῦσαν σὲ αὐτό.

[illegible]

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
(Συνέχεια)

Έμποροι	1835		1840		1850		1860	
	Πλοία	Τόνοι	Πλοία	Τόνοι	Πλοία	Τόνοι	Πλοία	Τόνοι
Σεικιάρης, 'Αργέντης & Σία			2	294	12	2.393		
Σκαρμαγκᾶς							2	535
Σπάρταλης							61	12.353
Σπάρταλης & Λασκαρίδης					5	575		
Ταμβάκος, Μικρουλάκης & Μαυροκορδάτος							2	325
Χριστοδούλου					4	1.041		
A. Σύνολο Έλλήνων		5.251		29.936		35.267		72.814
(A)/(A)+(B)		32%		33%		43%		31%
Σύνολο Μασσαλίας		16.809		91.380		81.124		237.085

Π η γ ή: *Sémaphore de Marseille*, 'Ιαν.-Δεκ. 1835, 1840, 1850, 1860.

ληψη του λεβαντίνικου εμπορίου από τους Έλληνες δεν συνάντησε μεγάλο ανταγωνισμό από τους Άγγλους όσο από τους Γάλλους και ιδιαίτερα από τους εμπορους και πλοιοκτήτες της Μασσαλίας¹⁷, που μετέφεραν παραδοσιακά το εμπόριο του Λεβάντε τον 18ο αιώνα. Γύρω στο 1850 παρατηρούμε μια φανερή συστολή της λειτουργίας των μασσαλιώτικων οίκων. Αυτή τη χρονιά μόνο δύο είχαν ναυλώσει περισσότερα από 10 πλοία. Παρά τις σταθερές εξαγωγές γαλλικών ύφασμάτων στο Λεβάντε, τελικά οι Έλληνες αποδείχτηκαν οι καλύτεροι προωθητές των αγγλικών ύφασμάτων του Μάντσεστερ και του Λίβερπουλ στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, ζημιώνοντας με αυτό τον τρόπο τους Γάλλους παραγωγούς, εμπορους και πλοιοκτήτες. Οι Πίνακες 4 και 5 εμφανίζουν αναλυτικά τους τύπους των φορτίων που οι μεγαλύτεροι Έλληνες έμποροι της Μασσαλίας εισήγαν. Τα στοιχεία που περιέχονται σε αυτούς, δείχνουν καθαρά ότι ήδη από τις δεκαετίες του 1840 και του 1850, οι κυριότεροι Έλληνες έμποροι και πλοιοκτήτες ασχολούνταν σχεδόν αποκλειστικά με το εμπόριο και τη μεταφορά των χύδην φορτίων από την Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα.

Στην άλλη πλευρά του δικτύου, ή Όδησος ήταν το κύριο εξαγωγικό λιμάνι δημητριακών κατά τη διάρκεια της περιόδου που εξετάζουμε. Σύμφωνα

17. Elena Frangakis, «Izmir. An International Port in the Eastern Mediterranean», στο *Economies Méditerranéennes. Equilibres et Intercommunications, XIIIe-XIXe siècles*, τ. I, 'Αθήνα 1985, σ. 107-127· Hadziiossif, *ό.π.*, σ. 262-72.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

Εἰσαγωγὲς ἀπὸ τὰ λιμάνια τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης
Θάλασσας στὴ Μασσαλία ἀπὸ τοὺς πέντε μεγαλύτερους ἐλληνικοὺς ἐμπορικοὺς
οἴκους κατὰ τὸ 1840

Ἐμποροὶ	Προέλευση	Ἐμπορεύματα
Ροδοκανάκης & Σία	Βραΐλα	2.518 ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Γαλάτσι	10.000 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Κωνσταντινούπολη	49.498 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Ὁδησσὸς	38.202 ψάθες σιτάρι
	Μπερντιάνσκ	13.936 ψάθες σιτάρι
	Ταιγάνιο	5.134 ψάθες σιτάρι
	Σμύρνη	420 métaux ἐλαιόλαδο
Ἀφοὶ Ζιζίνια	Ἀλεξάνδρεια	253.359 ardeps (ἀρδέπια) δημητριακὰ
	Ἀλεξάνδρεια	4.539 μπάλλες βαμβάκι
	Βραΐλα	424 ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Γαλάτσι	613 ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Κωνσταντινούπολη	13.703 τουρκικὰ κοιλὰ καλαμπόκι
Ράλλης, Σκυλίτσης & Ἀργέντης	Κωνσταντινούπολη	15.409 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Ὁδησσὸς	8.299 ψάθες σιτάρι
	Ταιγάνιο	11.547 ψάθες σιτάρι
	Γαλάτσι	8.420 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Κωνσταντινούπολη	9.070 τουρκικὰ κοιλὰ καλαμπόκι
	Θεσσαλονίκη	322 μπάλλες μαλλὶ 9 μπάλλες μετὰξι
Ἀργέντης & Σία	Γαλάτσι	3.478 ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι 55.000 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Βραΐλα	18.500 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
Δρομοκαττης	Σμύρνη	152 μπάλλες μετὰξι 1.642 μπάλλες βαμβάκι 1.107 μπάλλες μαλλὶ 153 μπάλλες δέρματα
	Κωνσταντινούπολη	81.000 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Ὁδησσὸς	759 ψάθες λιναρόσπορος

Πηγή: *Le Sémaphore de Marseille*, Ἰαν.-Δεκ. 1840.

μὲ τὴν τοπικὴ ἐφημερίδα *Journal d'Odessa* τῆς 28ης Ἰανουαρίου 1847, ὁ οἶκος τοῦ Θεόδωρου Ροδοκανάκη (ἀδελφοῦ τοῦ Ἐμμανουὴλ Ροδοκανάκη τῆς Ὁδησσοῦ καὶ τοῦ Γεωργίου Ροδοκανάκη τοῦ Λιβόρνου) ἦταν ὁ μεγαλύτερος τῆς Ὁδησσοῦ. Ὁ οἶκος αὐτὸς ποὺ ἐμπορευόταν ἀγαθὰ συνολικῆς ἀξίας 3,5 ἑκατ. ρουβλίων (1 ἑκατ. περισσότερο ἀπὸ τὸν ἐπόμενον σὲ μέγεθος οἶκο), ἔλεγε τὸ

ΠΙΝΑΚΑΣ 5

*Εισαγωγές από τὰ λιμάνια τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης
Θάλασσας στὴ Μασσαλία ἀπὸ τοὺς πέντε μεγαλύτερους ἐλληνικοὺς ἐμπορικοὺς
οἶκους κατὰ τὸ 1850*

<i>*Εμποροι</i>	<i>Προέλευση</i>	<i>*Εμπορεύματα</i>
Ἄφοι Ζιζίνια	Ἀλεξάνδρεια	3.374 μπάλλες βαμβάκι
		4.053 ἀρδέπια σιτηρὰ
		4.759 ἀρδέπια σουσάμι
	Κωνσταντινούπολη	70.000 ὀκάδες σουσάμι
		610 μπάλλες βαμβάκι
	Χάιφα	17.000 τουρκικὰ κοιλά (kilos) σιτηρὰ
	Θεσσαλονίκη	3.020 τουρκικὰ κοιλά σουσάμι
		22 σάκκοι λιναρόσπορος
		350 μπάλλες μαλλὶ
		19.200 ὀκάδες σουσάμι
	Ὁρφανὸ	100 μπάλλες βαμβάκι
		3.184 métaux ἐλαιόλαδο
	Σμύρνη	2.519 ρουμανικὰ κοιλά (quilots) σιτάρι
	Γαλάτσι	1.673 ρουμανικὰ κοιλά σιτάρι
	Βραίλα	8.400 τουρκικὰ κοιλά σιτάρι
	Ὁδησσὸς	17.530 ψάθες (chetwerts) σιτάρι
	Ταϊγάνιο	1.500 ψάθες σιτάρι
Ζαρίφης	Ὁδησσὸς	15.390 ψάθες σιτάρι
	Θεοδοσία	950 ψάθες σιτάρι
	Βραίλα	681 ρουμανικὰ κοιλά σιτάρι
	Γαλάτσι	2.916 ρουμανικὰ κοιλά σιτάρι
	Βάρνα	2.400 τουρκικὰ κοιλά σιτάρι
	Χάιφα	12.600 τουρκικὰ κοιλά σιτάρι
	Κωνσταντινούπολη	10.673 τουρκικὰ κοιλά σιτάρι
Δρομοκαίτης	Σμύρνη	19.280 τουρκικὰ κοιλά σουσάμι
		4.219 μπάλλες βαμβάκι
		2.550 parcels ἀποξηραμένα φρούτα
	Γιάφα	8.887 ἀρδέπια σουσάμι
	Ἀλεξάνδρεια	720 μπάλλες βαμβάκι
	Αἶνος	916 μπάλλες μαλλὶ
Ροδοκανάκης & Σία	Ὁδησσὸς	60 μπάλλες βαμβάκι
		4.640 ψάθες σιτάρι
		3.000 ψάθες λιναρόσπορος
		395 τόνοι λιναρόσπορος
		1.187 μπάλλες μαλλὶ
		2.700 δέρματα

ΠΙΝΑΚΑΣ 5
(Συνέχεια)

Ἐμποροὶ	Προέλευση	Ἐμπορεύματα
Πετροκόκκινος & Ἀγέλαστος	Ταϊγάνιο	2.110 ψάθες λιναρόσπορος
		2.250 ψάθες σιτάρι
		282 μπάλλες μαλλί
	Μπερντιάνσκ	1.630 ψάθες σιτάρι
	Βραΐλα	150 ρουμανικά κοιλὰ σιτάρι
	Ταρσός	585.066 δκάδες σουσάμι
		88.000 δκάδες λιναρόσπορος
		42 μπάλλες μαλλί
	Ὀδησσός	183 μπάλλες βαμβάκι
		4.055 ψάθες σιτάρι
	Μπερντιάνσκ	6.574 ψάθες σιτάρι
	Κύπρος	201 μπάλλες βαμβάκι

Πηγή: Στοιχεῖα συγκεντρωμένα ἀπὸ τὴν ἐφημερίδα *Le Séaphore de Marseille*, Ἰαν.-Δεκ. 1850.

10% περίπου τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Ὀδησοῦ κατὰ τὸ 1846¹⁸. Σύμφωνα μὲ τὸν ἴδιο κατάλογο τῶν ἐμπορικῶν οἰκῶν τῆς Ὀδησοῦ ποὺ συντάχθηκε τὸ 1847, ὁ Ἰωάννης Ράλλης, ἕνας ἀπὸ τοὺς Ἀδελφούς Ράλλη τοῦ ὁμίλου οἴκου τοῦ Λονδίνου, διηύθυνε τὸν πέμπτο μεγαλύτερο ἐμπορικὸ οἶκο τῆς πόλης καὶ διαχειριζόταν τὸ 5,2% τοῦ συνολικοῦ ἐξωτερικοῦ τῆς ἐμπορίου κατὰ τὸ 1846¹⁹.

Ὁ οἶκος Ροδοκανάκη ἐξῆγε κυρίως σιτηρὰ καὶ λιναρόσπορο στὰ λιμάνια τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆ Μασσαλίας, ἐνῶ ἡ σπουδαιότητα τῶν Ἀφῶν Ράλλη στὴν Ἀγγλία τοὺς καθιστοῦσε ἀναμφισβήτητα τοὺς μεγαλύτερους ἐξαγωγεῖς ζωικοῦ λίπους καὶ μαλλιῦ ἀπὸ τὴν Ὀδησσὸ καὶ τὸ Ταϊγάνιο στὴ Μεγάλῃ Βρετανία (Πίνακες 6-7). Σὲ κάθε περίπτωση, εἶναι φανερό ὅτι τὸ «χιώτικο» δίκτυο ἔλεγχε σχεδὸν τὸ 40% τοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς Ὀδησοῦ μὲ κατεύθυνση τὴ Βρετανία, στὰ μέσα τῆς δεκαετίας τοῦ 1840. Τὸ δίκτυο ἐπεκτάθηκε στὴν Ἀζοφικὴ ἀντιπροσωπευόμενο ἀπὸ τὴν ἐταιρεία Ράλλη & Σκαρμαγκᾶ ποὺ ἦταν ὑποκατάστημα τῶν Ἀφῶν Ράλλη τοῦ Λονδίνου, καὶ ἀπὸ τοὺς

18. Βλ. Patricia Herlihy, «Greek Merchants in Odessa in the Nineteenth Century», *Harvard Ukrainian Studies*, 3-4 (1979-1980), 399-420. Ἡ ἀξιόλογη ἐφημερίδα *Journal d'Odessa* ἐκδιδόταν ἀπὸ τὸ 1824 ἕως τὸ 1881 καὶ ὅπως μᾶς πληροφορεῖ ἡ Patricia Herlihy βρίσκεται στὴ βιβλιοθήκη τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Νοβορωσσίας στὴν Ὀδησσό.

19. Στὸ ἴδιο.

Ροδοκανάκη, Παπούδωφ και Αύγερινό, οι όποιοι έλεγχαν περισσότερο από το μισό των συνολικών εξαγωγών σιτηρών και σχεδόν το σύνολο των εξαγωγών ζωικού λίπους και μαλλιού προς τη Μεγάλη Βρετανία (Πίνακας 7). Οι άλλοι Έλληνες έμποροι που λειτουργούσαν από τα λιμάνια της Άζοφικής και του Δούναβη, ενώ είχαν ήδη αρχίσει τις δραστηριότητές τους από την πρώτη «χιώτικη» φάση, ήκμασαν στη δεύτερη φάση του δικτύου, την «ιόνιο», από τη δεκαετία του 1870 έως τις αρχές του είκοστου αιώνα. Μέλη των είκοσι από τις εξήντα οικόγένειες του «χιώτικου» δικτύου, ήταν έγκατεστημένα στην Όδησσο και το Ταϊγάνιο (Χάρτης 1 και 2, Παράρτημα 1).

ΠΙΝΑΚΑΣ 6

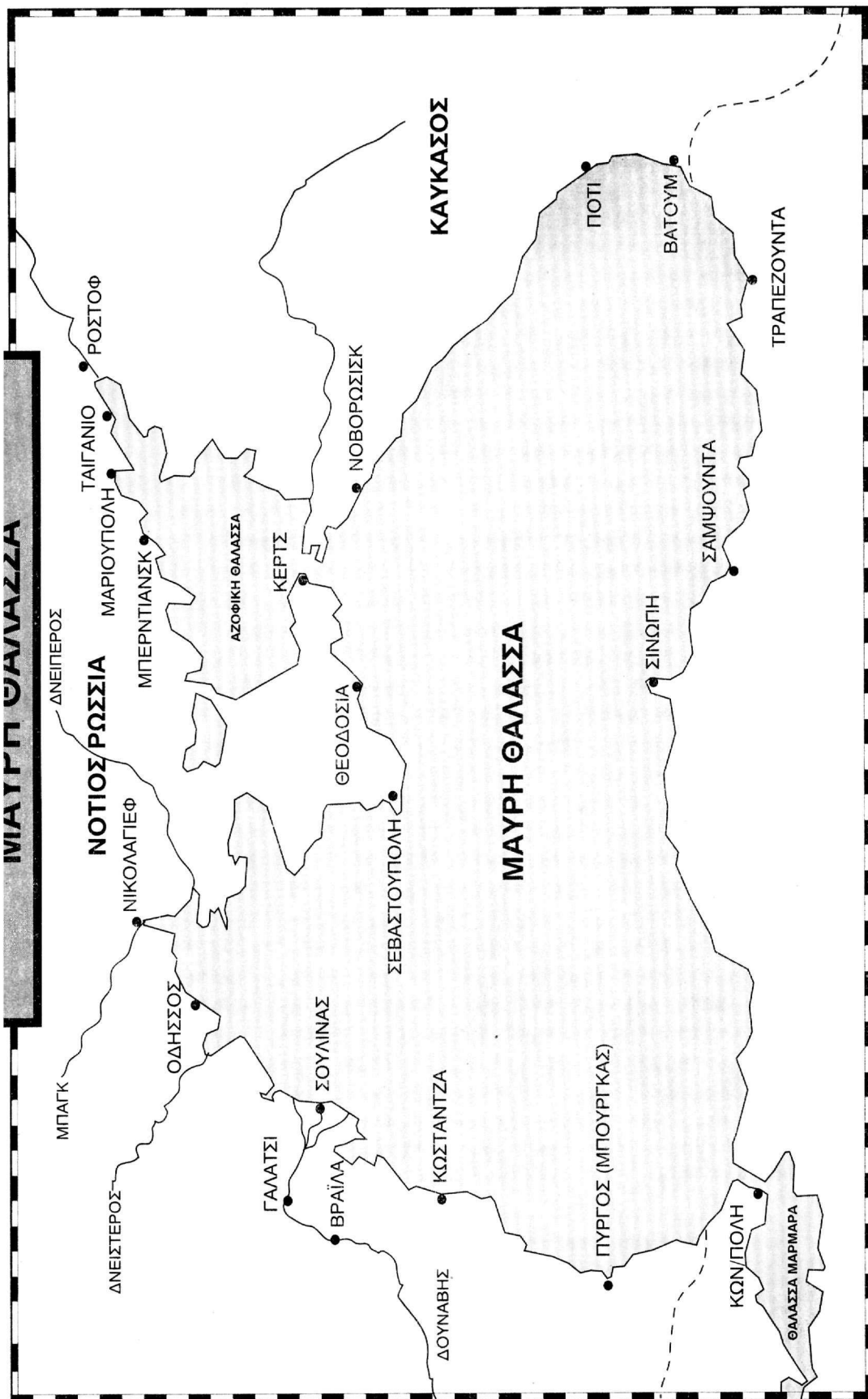
Έξαγωγές των ελληνικών εμπορικών οίκων της Όδησσο
προς τη Βρετανία

Έμποροι	1841	1842	1843	1844	1845
<i>A. Έξαγωγές σιτηρών και λιναρόσπορου (Chetwerts)</i>					
Ροδοκανάκης	7.460	38.431	17.302	23.694	42.881
Ράλλης	17.646	25.071	13.445	27.123	15.544
Παπούδωφ	8.410	5.800	2.350	12.405	11.688
Σεβαστόπουλος		2.827			
Μαύρος		4.410	4.385		
Σύνολο Έλλήνων	33.516	76.539	37.482	63.222	70.113
Σύνολο Όδησσο	159.858	295.424	109.421	182.940	181.903
Συμμετοχή των Έλλήνων	21%	26%	34%	35%	38%
<i>B. Έξαγωγές ζωικού λίπους και μαλλιού (Poods)</i>					
Ράλλης	143.014	224.484	84.689	68.139	35.715
Ροδοκανάκης		6.232	17.387	15.210	8.975
Παπούδωφ	4.173		1.327		859
Σύνολο Έλλήνων	147.187	230.716	103.403	83.349	45.549
Σύνολο Όδησσο	371.254	611.582	357.934	460.736	264.036
Συμμετοχή των Έλλήνων	40%	38%	29%	18%	17%

Σημείωση: Μια κατά προσέγγιση ισοδυναμία είναι 1 Chetwert=5.77 bushels (8 bushels=1 Imperial quarter, 4 Imperial quarters=1 ton. 1 Pood=36 lbs.

Π η γ ή: Στοιχεία συγκεντρωμένα από το Public Record Office (P.R.O.), Foreign Office (FO) 359/1.

ΜΙΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ



ΠΙΝΑΚΑΣ 7

Ἐξαγωγές τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν οἰκῶν τοῦ Ταϊγανίου
πρὸς τὴ Βρετανία

Ἐμπορικοὶ οἰκοί	Σιτηρὰ καὶ λιναρόσπορος <i>Chetweris</i>		Ζωϊκὰ λίπη καὶ μαλλί <i>Poods</i>	
	1851	1852	1851	1852
Α. «Χιώτικο» δίκτυο				
Ράλλης & Σκαραμαγκᾶς	119.980	260.500	170.761	173.000
Ροδοκανάκη Υἱοὶ	26.176	76.500		
Ἀλέξ. Αὐγερινὸς Υἱοὶ	13.011	24.500		
Παπούδωφ & Λασκαρίδης	14.852	7.000		
Β. «Ἰόνιο» δίκτυο				
Μαριολάκης	24.835	79.620		
Μαρῆς Βαλλιᾶνος	27.130	54.435		
Ἀλέξ. Φωκᾶς	13.428	20.640		
Γ. Δαλλαπόρτας	5.030	10.000		
Κωνστ. Μουσούρης		7.300		
Γ. Βαρσάμης				
Σύνολο Ταϊγανίου	306.912	646.410	197.938	202.420
Συμμετοχὴ τῶν Ἑλλήνων στὸ συνολικὸ ἐμπόριο τῆς Ὁδησσοῦ	72%	84%	91%	89%

Π η γ ή: Στοιχεῖα συγκεντρωμένα ἀπὸ P.R.O., FO 359/1.

Τὰ πριγκιπάτα τοῦ Δουναβέως ὑπῆρξαν γιὰ αἰῶνες οἱ ἀποκλειστικοὶ προμηθευτὲς σιτηρῶν τῆς Κωνσταντινούπολης. Ἡ ἀγορὰ σιτηρῶν τῶν Πριγκιπάτων ἀνοίξε γιὰ τίς ἄλλες χῶρες μόνο μετὰ τὴ Συνθήκη τῆς Ἀδριανουπόλεως τὸ 1829, καὶ τότε ἦταν ποὺ οἱ κάτοικοι, κυρίως, τῶν Ἰονίων νήσων ἄρχισαν νὰ ἐγκαθίστανται στὰ λιμάνια τοῦ Δούναβη καὶ νὰ ἐργάζονται ἐκεῖ, κάτω ἀπὸ τὴν προστασία τῆς Βρετανίας. Μαζὶ μὲ αὐτοὺς ὅμως καὶ μέχρι τὸν πόλεμο τῆς Κριμαίας, μέλη τοῦ «χιώτικου» δικτύου κατὰφεραν νὰ εἰσχωρήσουν καὶ νὰ ἐκμεταλλευσθῇ τὴν ἀγορὰ σιτηρῶν τῶν παραδουναβίων περιοχῶν κατὰ τὴ διάρκειά τῆς περιόδου 1829-1856. Ὁ Π. Ἀργέντης καὶ ὁ Φ. Σεκιάρης ἦταν ἀπὸ τοὺς πρώτους Χιώτες ποὺ ἐγκαταστάθηκαν ἐκεῖ αὐτὴ τὴν περίοδο²⁰ καὶ ἦταν

20. Paul Cernovodeanu, «L'activité des maisons de commerce et des négociants ioniens du Bas-Danube durant l'intervalle 1829-1853», στὸ *Economies Méditerranéennes. Equilibres et Intercommunications, XIIIe-XIXe siècles*, ὅ.π., σ. 91-106.

ἀπὸ τοὺς μεγαλύτερους ἐξαγωγεῖς σιτηρῶν, ὅπως μπορούμε νὰ συμπεράνουμε ἀπὸ τὶς ποσότητες ποὺ παρελάμβανε ὁ οἶκος Ἀργέντη στὸ ἄλλο καταληκτικὸ σημεῖο τοῦ ἐμπορίου, τῇ Μασσαλία (Πίνακες 3, 4 καὶ 5). Μέλη τῶν οἰκογενειῶν Ράλλη, Βούρου, Μεῶ, καθὼς καὶ ἓνας πράκτορας τοῦ οἴκου Ξένου στὴν Ἀγγλία, εἶχαν ἐπίσης ἐγκατασταθεῖ στὸ λιμάνι τῆς Βραΐλας καὶ ἔστελναν φορτία στὰ ὑποκαταστήματα τῆς Μασσαλίας καὶ τῶν λιμένων τῆς Βρετανίας. Σύμφωνα μὲ τὰ στοιχεῖα ποὺ ἔχουμε ἀπὸ τὴν *Semaphore de Marseille*, τὸ $\frac{1}{3}$ ἕως $\frac{1}{4}$ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων καὶ τῆς χωρητικότητάς τους, ποὺ ναυλώνονταν ἀπὸ Ἑλληνεῖς ἐμπόρους καὶ ἔφθανε ἀπὸ τὴ Μαύρη Θάλασσα στὴ Μασσαλία, προέρχονταν ἀπὸ τὰ λιμάνια τοῦ Δούναβη.

Ἡ συρρίκνωση τῶν εἰσαγωγῶν τῶν οἴκων Ροδοκανάκη & Σία καὶ Ράλλη, Σκυλίτση καὶ Ἀργέντη στὴ Μασσαλία τὸ 1850 (Πίνακας 3) σὲ συνδυασμὸ μὲ τὶς αὐξανόμενες ἐξαγωγές σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Ὀδησσὸ καὶ τὸ Ταϊγάνιο πρὸς τὴ Μεγάλῃ Βρετανία ποὺ πραγματοποιοῦσαν οἱ ἐταιρεῖες τῶν Ροδοκανάκη καὶ Ράλλη, ἀντικατοπτρίζουν τὶς σημαντικὲς μεταβολές ποὺ συνέβησαν στὸ ἐμπόριο σιτηρῶν τῆς Μεσογείου κατὰ τὴ δεκαετία τοῦ 1840. Μέχρι τὴ δεκαετία αὐτή, τὰ φορτία σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ Μαύρῃ Θάλασσα κατευθύνονταν πρὸς λιμάνια-διαμετακομιστικὸς σταθμούς, ὅπως ἦταν τὸ Λιβόρνο, ἡ Γένοβα, ἡ Τεργέστη καὶ ἡ Μασσαλία, ἀπὸ ὅπου ξαναφορτώνονταν γιὰ νὰ μεταφερθοῦν στὴν Ἀγγλία καὶ σὲ ἄλλα βορειοευρωπαϊκὰ λιμάνια. Ἡ κατάργηση τῶν Νόμων τῶν Σιτηρῶν τὸ 1846 καὶ τῆς Ναυσιπλοΐας τὸ 1847 καθιέρωσαν τὴ νέα οἰκονομικὴ καὶ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῆς Μεγάλῃς Βρετανίας, τῆς φιλελευθεροποίησης τοῦ ἐμπορίου μεταξὺ τῶν κρατῶν. Ἡ ἐπικράτηση τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου προώθησε τὶς κατευθεῖαν συναλλαγές μεταξὺ τῶν κρατῶν καὶ μὲ αὐτὸν τὸν τρόπο τὶς κατευθεῖαν θαλάσσιες διαδρομές μεταξὺ Μαύρης Θάλασσας καὶ Ἀγγλίας, παρακάμπτοντας τοὺς ἐνδιάμεσους διαμετακομιστικὸς σταθμοὺς-λιμάνια τῆς Μεσογείου.

Τὸ Λιβόρνο μὲ τὴν ὑποδομὴ του σὰν *porto franco* ὑπῆρξε ἀπὸ τὰ πρῶτα λιμάνια ἀποθήκευσης φορτίων σιτηρῶν τῆς Δυτικῆς Μεσογείου ἀπὸ τὴ Μαύρῃ Θάλασσα κατὰ τὶς δεκαετίες τοῦ 1820 καὶ 1830. Τὰ σιτηρὰ ἀπὸ ἐκεῖ μεταφορτώνονταν σὲ πλοῖα μὲ προορισμὸ κυρίως τὴν Ἀγγλία, ἐνῶ τὰ πλοῖα ἐπέστρεφαν στὸ Λιβόρνο γεμάτα φορτία μὲ ἀγγλικά ὑφάσματα. Εἶναι φανερό ὅτι τὸ Λιβόρνο ἔγινε ἓνας ἀπὸ τοὺς κύριους τόπους ἐξαγωγῶν τῆς βρετανικῆς βιομηχανίας κατὰ τὶς δεκαετίες τοῦ 1820 καὶ 1830²¹. Ἐνα μεγάλο μέρος τοῦ ἐμπορίου αὐτοῦ ἦταν ὑπὸ τὸν ἔλεγχο τοῦ «χιώτικου» δικτύου. Ἡ Patricia Herlihy ἀναφέρει ὅτι «τὸ 1839, λίγοι μεγάλοι ἐμπορικὸι οἶκοι, ὅχι περισσότεροι ἀπὸ ὀκτὼ ἕως δέκα, εἶχαν κυριαρχήσει στὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο τοῦ Λιβόρνου

21. Μεγάλο μέρος τῶν ἀγγλικῶν ὑφασμάτων ἔφτανε στὴν Ἀλεξάνδρεια μέσω τοῦ Λιβόρνου στὰ χρόνια τοῦ 1820 καὶ 1830. Christos Hadziiossiff, *ὁ.π.*, 138.

καί αὐτοί οἱ οἴκοι ἦταν ὅλοι ξένοι, ἐλληνικοὶ καὶ ἐβραϊκοί»²². Οἱ Ἕλληνες ἔμποροι ἀποτελοῦντο ἀπὸ τὸν Ροδοκανάκη, ποὺ ἦταν ἀπὸ τοὺς πρῶτους Ἕλληνες ἐμπόρους τοῦ Λιβόρνου, τὸν Σεβαστόπουλο, ποὺ διετέλεσε Πρόεδρος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λιβόρνου κατὰ τὸ ἔτος 1850²³, ἀπὸ τὸν Μαυρογορδάτο καὶ τὸν Παπούδωφ, ποὺ συνδέονταν μὲ τὶς οἰκογένειες τῶν Ροδοκανάκη καὶ Σεβαστόπουλου μὲ δεσμούς γάμου. Βρίσκουμε ἐπίσης τὸν Γεώργιο Τοσίτσα, ἀδερφὸ τοῦ Μιχαὴλ Τοσίτσα, τοῦ μεγάλεμπορου τῆς Ἀλεξάνδρειας.

Ἀπὸ τὴν Τεργέστη, τὸ κυριότερο διαμετακομιστικὸ κέντρο τῆς Αὐτοκρατορίας τῶν Ἀψβούργων, οἱ Ἕλληνεςμποροῦσαν νὰ διοχετεύουν φορτία σιτηρῶν στὴν αὐστριακὴ καὶ γερμανικὴ ἀγορὰ καὶ νὰ τροφοδοτοῦν τὸ Λεβάντε μὲ αὐστριακὰ καὶ γερμανικὰ βιομηχανικὰ προϊόντα. Ἡ πλειοψηφία τῶν ἐμπόρων τοῦ «χιώτικου» δικτύου ἐγκαταστάθηκαν στὴν Τεργέστη κατὰ τὴ δεκαετία τοῦ 1820, ὅποτε καὶ βρίσκουμε μέλη τῶν οἰκογενειῶν Ἀμηροῦ, Γαλάτη, Πετροκόκκινου, Ράλλη, Ροδοκανάκη, Σκαραμαγκᾶ, Σεβαστόπουλου, Βλαστοῦ καὶ ἄλλων χιώτικων οἰκογενειῶν²⁴. Ἡ Τεργέστη ἔγινε ἐπίσης κέντρο γιὰ ἓναν ἀριθμὸ ἀσφαλιστικῶν ἐταιρειῶν ποὺ δημιουργήθηκαν ἀπὸ Ἕλληνες ἐμπόρους²⁵.

Στὴν Ἀλεξάνδρεια, οἱ Ἕλληνες ἔμποροι εἶχαν εἰδικὲς σχέσεις μὲ τὴν κυβέρνηση τῆς Αἰγύπτου. Μέχρι τὸ 1829 ὁ Muhamed Ali πουλοῦσε βαμβάκι στὴν Εὐρώπη γιὰ δικό του λογαριασμὸ χρησιμοποιώντας σὰν μεσάζοντες τοὺς Ἕλληνες, οἱ ὁποῖοι εἶχαν ἰσχυρὲς διασυνδέσεις μὲ τὶς εὐρωπαϊκὲς ἀγορές. Ἀπὸ τὸ 1829 καὶ ἔπειτα, ὁ Muhamed Ali γιὰ νὰ ξεπεράσει τὶς χρηματοπιστωτικὲς δυσκολίες τῆς Αἰγύπτου πουλοῦσε τὸ μεγαλύτερο μέρος τῆς συγκομιδῆς τῆς χώρας του σὲ μεγάλους ἐμπορικοὺς οἴκους, οἱ περισσότεροι ἀπὸ τοὺς ὁποίους ἦταν ἐλληνικοί. Ὁ Μιχαὴλ Τοσίτσας, ὁ Ἀναστασίου (D'Anastassy) καὶ ὁ χιώτης Ε. Ζιζίνιας ἦταν οἱ πρῶτοι σημαντικοὶ ἔμποροι τῆς Αἰγύπτου²⁶. Δεκαεπτὰ ἄλλα μέλη τῶν ἐξήντα οἰκογενειῶν τοῦ «χιώτικου» δικτύου ἔκαναν ἐμπόριο ἀπὸ τὴν Ἀλεξάνδρεια. Περίπου 10-15% τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων ποὺ ἔφτασε στὴ Μασσαλία τὸ 1840 καὶ τὸ 1850 ἐρχόταν ἀπὸ τὴν Ἀλεξάνδρεια.

Ἡ ποσότητα τῶν φορτίων ποὺ μεταφέρονταν ἀπὸ τὴν Κωνσταντινούπολη, τὴ Σμύρνη καὶ τὴ Σύρα στὴ Μασσαλία καὶ τὸ Λίβερπουλ τὸ 1850 ἀντιπροσώπευαν λιγότερο ἀπὸ 15% τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων ποὺ ναυλώνονταν ἀπὸ Ἕλληνες ἐμπόρους. Αὐτὲς οἱ τρεῖς πόλεις ὅμως, ἐκτὸς ἀπὸ τὴ διακίνηση φορτίων, εἶχαν ἓνα ἰδιαίτερα σημαντικὸ ρόλο στὴ λειτουργία τοῦ δικτύου, πολὺ διαφορετικὸ ἀπὸ αὐτὸν ποὺ εἶχαν οἱ ἄλλες πόλεις-λιμάνια: ἦταν τὰ

22. Herlihy, «Russian Wheat and the Port of Livorno», ὁ.π.

23. Στὸ ἴδιο.

24. Ὀλγα Κατσαρδῆ-Hering, ὁ.π., σ. 431-34, 537-56.

25. Στὸ ἴδιο, σ. 468-474.

26. Hadziiossiff, ὁ.π., σ. 113, Πίνακας III.

τρία ἄκρα ἀπὸ ὅπου τὸ δίκτυο ξεκίνησε καὶ ἐπεκτάθηκε, ἡ «ὑποδομὴ» χωρὶς τὴν ὁποία τὸ δίκτυο δὲν θὰ μποροῦσε νὰ πλεχτεῖ. Ἦταν τὸ φυτώριο τῶν ἐμπόρων ποὺ ἀργότερα ἐγκαταστάθηκαν στὸ ἐξωτερικό, τὰ κέντρα ἐκπαίδευσης καὶ μαθητείας τους. Ἡ Κωνσταντινούπολη καὶ ἡ Σμύρνη ἦταν τὰ κύρια χρηματοπιστωτικὰ κέντρα ὅπου ὑπῆρχαν διαθέσιμες ὅλες οἱ τραπεζικὲς ὑπηρεσίες, δανεισμὸς καὶ ἀγοραπωλησίες συναλλάγματος. Ἡ Κωνσταντινούπολη καὶ ἡ Σύρος ἦταν τὰ ναυτιλιακὰ κέντρα τῆς περιοχῆς καὶ ἐξασφάλιζαν ναυτικούς, ναυπήγηση, ἐπισκευές, συντήρηση, ἀγοραπωλησίες καὶ ναυλώσεις πλοίων, καθὼς καὶ τὸ πιὸ σημαντικό, πληροφόρηση γιὰ τὴν ἀγορά.

Ἡ Κωνσταντινούπολη περιεῖχε τὸν μεγαλύτερο ἑλληνικὸ ἀστικὸ πληθυσμὸ²⁷ στὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ ἦταν τὸ μεγαλύτερο ἐμπορικὸ, τραπεζικὸ καὶ ναυτιλιακὸ κέντρο τῆς περιοχῆς. Οἱ ἐμπορικοὶ οἴκοι τῶν Ζαρίφη, Ζαφειρόπουλου, Λασκαρίδη, Ράλλη καὶ Σκυλίτση, ἀναφέρονται στὸ Παράρτημα 1 σὰν οἱ κύριοι σύνδεσμοι τοῦ χιώτικου δικτύου στὴν Κωνσταντινούπολη. Αὐτὸς ὁ μικρὸς ἀριθμὸς ὅμως ἀντιπροσωπεύει ἓνα μικρὸ κομμάτι τῆς πραγματικότητος καὶ δὲν ἀντανάκλᾳ τὴ σπουδαιότητα αὐτῆς τῆς μεγάλης πόλης τοῦ Λεβάντε στὴ λειτουργία τοῦ δικτύου. Ἐχει ἀναφερθεῖ ὅτι τὸ 1868 ἀπὸ τὰ 1100 πρόσωπα ποὺ ἀναμιγνύονταν στὸ ἐμπόριο, τὶς τράπεζες, τὴ βιοτεχνία, τὶς ὑπηρεσίες κ.λ.π., τὰ 348 ἦταν Ἕλληνες, ἐνῶ ἀπὸ αὐτοὺς οἱ 133 ἀσχολοῦνταν μὲ τὸ ἐμπόριο²⁸.

Ἡ Σμύρνη ἦταν τὸ κύριο κέντρο συναλλαγῶν τῶν ἐμπόρων τῆς Μασσαλίας τὸν 18ο αἰώνα καὶ αὐτῶν τῆς Τεργέστης στὶς ἀρχές τοῦ 19ου αἰώνα. Ἐκεῖνη τὴν ἐποχὴ, οἱ Χιῶτες ἐμποροὶ ἔλεγχαν τὸ λιανικὸ ἐμπόριο ὑφασμάτων, λινῶν καὶ μεταξωτῶν ποὺ εἰσάγονταν στὴ Σμύρνη μέσῳ ἀνταποκριτῶν στὴ Βιέννη, τὴν Τεργέστη, τὸ Λιβόρνο, τὴ Γένοβα, τὴ Μασσαλία, τὸ Παρίσι καὶ τὸ Ἀμστερνταμ²⁹. Γιὰ τὴν ἀκρίβεια, ἔχει ἀναφερθεῖ ὅτι ὑπῆρχαν 500 χιώτικοι ἐμπορικοὶ οἴκοι ποὺ λειτουργοῦσαν ἀπὸ τὴ Σμύρνη στὰ τέλη τοῦ 18ου αἰώνα³⁰. Οἱ οἴκοι τῶν Μπαλτατζῆ, Ὁμήρου, Σκυλίτση καὶ Ράλλη ποὺ ἀναφέρονται στὸ Παράρτημα 1, ἀντιπροσωπεύουν μόνον ἓνα μέρος τῶν χιώτικων οἰκογενειῶν τῆς πόλης.

Ἡ Σύρος ἦταν τὸ κύριο ναυτιλιακὸ κέντρο τοῦ νέου ἑλληνικοῦ κράτους. Ἡ ἀνάπτυξή του κατὰ τὴ διάρκεια τῆς ὑπὸ ἐξέταση περιόδου συνδέεται ἄμεσα μὲ τὸ χιώτικο δίκτυο. Ἐτσι δὲν ἐκπλήσσεται κανεὶς ὅταν βρῖσκει ὅτι 15 ἀπὸ τοὺς 20 πιὸ σημαντικοὺς ἐμπόρους τῆς Σύρου ἦταν Χιῶτες, μέλη οἰκο-

27. Harris Exertzoglu, «Greek Banking in Constantinople, 1850-1881», ph. D. thesis, University of London, 1976, σ. 78-79.

28. Στὸ ἴδιο, σ. 84.

29. Frangakis, «Izmir. An International Port», ὁ.π.

30. Κατσιαρδῆ, ὁ.π., σ. 556.

γενειῶν τοῦ «χιώτικου» δικτύου³¹. Ἐκτός ἀπὸ τὴ διακίνηση τοῦ ἐμπορίου τοῦ νησιοῦ, οἱ ἔμποροι αὐτοὶ χρηματοδοτοῦσαν τὴν ἀνάπτυξη τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου, πᾶνω ἀπὸ τὸ μισὸ δυναμικὸ τοῦ ὁποῖου κατασκευάστηκε στὰ καρνάγια τῆς Σύρου ἀπὸ Χιῶτες ναυπηγούς ἀνάμεσα στὸ 1843 καὶ 1858³². Τὰ θαλασσοδάνεια εἶτε γιὰ ναυπηγήσεις εἶτε γιὰ κεφάλαιο κινήσεως ἦταν τεράστια ἐπιχείρηση γιὰ τοὺς Χιῶτες ἐμπόρους, οἱ ὁποῖοι δὲν δάνειζαν μόνο, ἀλλὰ «πουλοῦσαν» καὶ ναυτιλιακὴ πληροφόρηση, μέσω τῶν διασυνδέσεών τους μὲ τὸ δίκτυο, γιὰ ἀσφάλιση καὶ ναύλωση. Ἡ ἀκμὴ καὶ ἡ παρακμὴ τῆς Σύρου ἀκολούθησε αὐτὴ τοῦ χιώτικου δικτύου. Διήρκεσε βασικὰ μιὰ γενιά, ἀπὸ τὸ 1830 μέχρι τὸ 1870, ὁπότε ἄρχισε ἡ ἀνοδος τοῦ Πειραιᾶ.

Εἶναι ἐπομένως ἐμφανὲς ὅτι ἡ περιπλάνηση καὶ ἐγκατάσταση τῶν Ἑλλήνων στὰ κυριότερα λιμάνια τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Βορείου Εὐρώπης δημιούργησε πολυάριθμες ἀνθηρὲς ἑλληνικὲς ἐμπορικὲς κοινότητες πού στὰ μέσα τοῦ 19ου αἰῶνα ἔλεγχαν τὸ ἐμπόριο τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Ὅπως ὅμως ὁ Χρῆστος Χατζηιωσήφ σωστὰ παρατηρεῖ, δὲν εἶναι ἡ αὐξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀλληλοσυνδεόμενων ἐμπορικῶν παροικιῶν πού μᾶς ἐπιτρέπει νὰ μιλάμε γιὰ δίκτυα, ἀλλὰ ἡ ὑπαρξὴ μιᾶς κοινῆς ἐμπορικῆς στρατηγικῆς σὲ ὅλες τὶς παροικίες³³.

Ἡ ἐμπορικὴ στρατηγικὴ τοῦ δικτύου ἀποτελεῖτο ἀπὸ δύο σκέλη: πρῶτον ἀπὸ τὸν τρόπο ὀργάνωσης τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ δεύτερον ἀπὸ τὶς μεθόδους ἐμπορίας (Διάγραμμα 1).

Ἡ συνήθης νομικὴ μορφή ἑνὸς ἐμπορικοῦ οἴκου ἦταν αὐτὴ τῆς «συλλογικῆς» ἐταιρείας. Ἐνας ἐμπορικὸς οἶκος ἀποτελοῦσε τὴν κύρια ἐταιρεία ἐνῶ οἱ ἄλλες ἐταιρεῖες παρουσιάζονταν σὰν ὑποκαταστήματα. Οἱ συνεταῖροι μοίραζαν μεταξὺ τους τὴ διεύθυνση τῶν διαφόρων ὑποκαταστημάτων ἐνῶ ἡ διεύθυνση τῆς κύριας ἐταιρείας, πού προσδιόριζε καὶ τὴν «ἐθνικότητα» τοῦ οἴκου, δινόταν στὸ πιὸ ἱκανὸ μέλος. Ὅλοι οἱ διευθυντὲς τῶν διαφόρων ὑποκαταστημάτων ἐμφανίζονταν ὡς ἴσοι σὲ τρίτους καὶ ὅλοι εἶχαν τὸ δικαίωμα τῆς ὑπογραφῆς. Ἐνα ἄλλο ὀργανωτικὸ σχῆμα ἦταν ὅταν οἱ ἐμπορικοὶ οἶκοι ἦταν νομικὰ ἀνεξάρτητοι ὁ ἓνας ἀπὸ τὸν ἄλλο, ἀλλὰ μοιράζονταν τὰ κέρδη³⁴. Ὁ διεθνικὸς χαρακτήρας αὐτῶν τῶν ἐμπορικῶν ἐταιρειῶν συχνὰ δημιουργοῦσε ἐξαιρετικὰ πολύπλοκες νομικὲς καταστάσεις. Σὲ αὐτὴ τὴ διεθνικότητα καὶ νομικὴ πολυπλοκότητα ἔχουν στηριχθεῖ οἱ ἑλληνικῆς διαχείρισης ναυτιλιακὲς ἐταιρεῖες τοῦ 20οῦ αἰῶ-

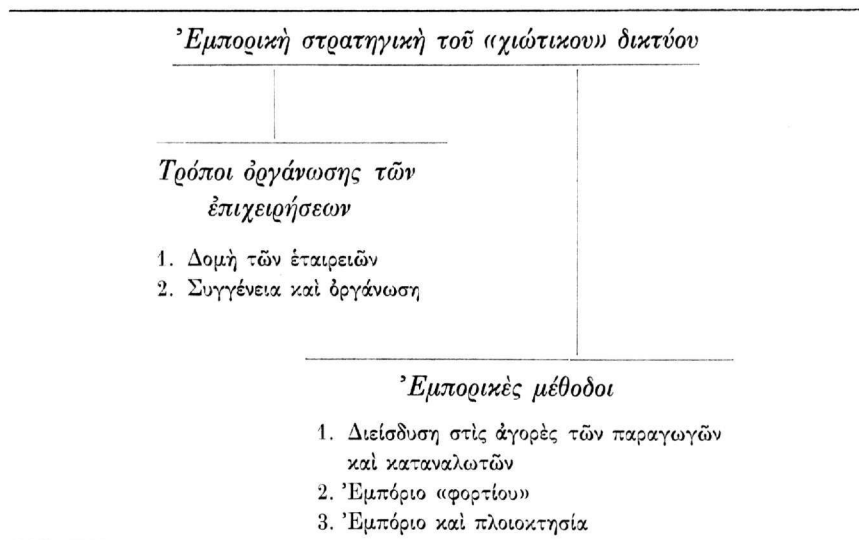
31. Β. Καρδάσης, *Σύρος: Στανθοδόμι τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου (1832-1857)*, Ἀθήνα, Μορφωτικὸ Ἰδρυμα Ἑθνικῆς Τραπεζῆς, 1987, Πίνακας 30.

32. Στὸ ἴδιο, Πίνακας 26 καὶ σ. 172.

33. Hadziiosif ὁ.π., σ. 265.

34. Στὸ ἴδιο, σ. 262-272.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1



να γιὰ νὰ διατηρήσουν φοροαπαλλαγὴ ἀπὸ ὅλες τὶς χῶρες. Σὲ μιὰ ἐποχὴ ποὺ τὸ ταχυδρομεῖο ἦταν τὸ μόνο μέσο ἐπικοινωνίας, ὁ ἔλεγχος τῆς ἐπιχείρησης μέσω τῆς οἰκογένειας ἦταν κύρια λειτουργία τοῦ δικτύου. Ἡ συγγένεια καὶ ὁ κοινὸς τόπος καταγωγῆς σήμαινε («ἐμπιστοσύνη») στὶς ἐπιχειρήσεις καὶ ἐξασφάλιζε τὸ εἰσιτήριο γιὰ τὴν εἴσοδο στὴ «λέσχη» τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων, μιὰ «λέσχη», ἓνα κλειστὸ κύκλωμα, ποὺ μοναδικὸς του σκοπὸς ἦταν ἡ ἀνταλλαγὴ ἀποκλειστικῆς ἐμπορικῆς καὶ ναυτιλιακῆς πληροφόρησης³⁵.

Ἡ δύναμη τῶν χιώτικων οἰκογενειῶν βασίστηκε στὴν πειθαρχία ποὺ καθόριζε ἡ ἱεραρχία καὶ ἡ συνεκτικότητα τῆς οἰκογένειας. Οἱ διάφοροι γάμοι μετὰ τῶν οἰκογενειῶν ἦταν κοινὴ πρακτικὴ: παντρεύονταν μετὰ τὸν θάνατόν τους θεῖοι, ἀνιψιές, πρῶτα ξαδέρφια, ἐνάντια στοὺς κανόνες τῆς ἐλληνικῆς ὀρθοδοξίας, γιὰτὶ ὁ στόχος ἦταν ἓνας, ἡ διατήρηση τῆς ἐπιχείρησης μέσα στὴν οἰκογένεια.

«Τοιαῦτα ἦσαν τῆς Χίου τὰ ἔθιμα. Ἐκάστη οἰκογένεια ἐπεδίωκε τὴν μετὰ ὁμοτίμων ἐπιμιξίαν, καὶ ἐπειδὴ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐκλεκτῶν ἦτο περιορισμένος, ἤρχιζε πρῶτως ὁ συναγωνισμὸς πρὸς συνδυασμὸν καταλλήλων συνοικεσίων, ἡ δὲ ἀριστοκρατικὴ τῶν συμβαλλομένων ἀποκλειστικότης καὶ τὸ στενὸν τοῦ χιακοῦ κύκλου ἔφεραν ἐξ ἀνάγκης τοὺς μετὰ τὸν στενὸν συγγενῶν ἐπιτέλους γάμους... Καὶ ἐγὼ ἤμην παιδιόθεν μνηστευμένος, ἀλλὰ εἶχα χηρεῦσαι πρὶν νυμφευθῶ, ἀποθανούσης πρὸ ἐτῶν τῆς μνηστῆς μου... Οἱ νεώτεροι ἤγοντο ὑπὸ τῶν

35. Βλ. Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece: From Separate Development to Mutual Interdependence (1945-1975)*, Λονδίνο, Athlone Press, 1993, κεφ. 1.

πρεσβυτέρων, έθεώρουν δὲ τοῦτο ὡς πράγμα φυσικὸν μὴ ἐπιδεχόμενον συζήτησιν. Διὰ τῆς πειθαρχίας ἐκείνης καὶ διὰ τῆς συμπνοίας ἡ οἰκογένεια ἀπετέλειτο ἰσχυρά, ἐπηύξανε δὲ τὴν δύναμιν τῆς ὁ σύνδεσμος τῶν ἐπιμιξιῶν»³⁶.

Τὸ Παράρτημα 2 παρέχει ἓνα πρόχειρο σκαρίφημα τῶν σχέσεων τῶν οἰκογενειῶν καὶ ἔχει κατασκευαστεῖ μὲ μοναδικὸ σκοπὸ νὰ δώσει κάποια ἰδέα γιὰ τὸν βαθμὸ τῶν ἐπιμικτικῶν γάμων ποὺ πραγματοποιοῦνταν καὶ τῶν σχέσεων στὸ ἐσωτερικὸ τῆς χιῳτικῆς ὀμάδας. Οἱ οἰκογένειες ποὺ περιλαμβάνονται συνδέονται μεταξύ τους μὲ πρώτου βαθμοῦ συγγένεια, δηλαδὴ μὲ γάμο εἴτε τῶν ἴδιων τῶν ἐμπόρων ἢ τῶν ἀδελφῶν τους ἢ τῶν γονέων τους ἢ τῶν ἀδερφῶν τῶν γονέων τους. Ἐχει γίνῃ προσπάθεια νὰ περιοριστοῦν οἱ συγγενικὲς σχέσεις ὅπως διαμορφώθηκαν κατὰ τὴ διάρκεια τῆς περιόδου 1820-1860, ποὺ σημαίνει ὅτι οἱ γάμοι τῶν παιδιῶν τους μετὰ τὴ δεκαετία τοῦ 1860 δὲν λαμβάνονται ὑπόψη.

Εἶναι φανερό ὅτι καὶ οἱ 28 χιῳτικὲς οἰκογένειες τοῦ δικτύου ἦταν στενὰ συνδεδεμένες μεταξύ τους μὲ ἐπιμικτικούς γάμους³⁷. Ἀπὸ αὐτὲς οἱ Ράλληδες ἦταν ἡ μεγαλύτερη καὶ ἰσχυρότερη οἰκογένεια ὄχι μόνο μεταξύ τῶν Ἑλλήνων τῆς Ἀγγλίας ἀλλὰ καὶ ὁλόκληρου τοῦ δικτύου. Μεταξὺ τοῦ 1830 καὶ 1860 ὑπῆρχαν 66 μέλη τῆς οἰκογένειας Ράλλη μὲ πρῶτο βαθμὸ συγγένειας μεταξύ τους (δηλαδή, γονεῖς, ἀδέρφια καὶ πρῶτα ξαδέρφια), ὅλα ἐνεργὰ μέλη τοῦ δικτύου, ποὺ παντρεύτηκαν εἴτε μεταξύ τους εἴτε μὲ τὰ μέλη ἄλλων 24 χιῳτικῶν οἰκογενειῶν. Οἱ Ροδοκανάκηδες, ἡ πιὸ σημαντικὴ οἰκογένεια τῆς Μαύρης Θάλασσας, ἦταν ἡ δευτέρα πιὸ πολυάριθμη χιῳτικὴ οἰκογένεια καὶ ἀκολουθοῦσαν οἱ οἰκογένειες τῶν Σκυλίτση, Σκαραμαγκᾶ, Νεγρεπόντη, Σεβαστόπουλου κ.ο.κ. Οἱ ἄλλες, μὴ χιῳτικὲς, οἰκογένειες τοῦ δικτύου λειτουργοῦσαν κατὰ τὸν ἴδιο τρόπο μὲ τοὺς Χιῳτες. Ἡ μίμηση καὶ ὁ ἐσωτερικὸς ἀνταγωνισμὸς ἦταν ἓνας ἀπὸ τοὺς κύριους κανόνες τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ «παιχνιδιοῦ» ἀνάμεσα στὶς ἐμπορικὲς κοινότητες.

Γιὰ νὰ κατανοήσουμε καλύτερα τὸν τρόπο μὲ τὸν ὁποῖο λειτουργοῦσαν οἱ ἐλληνικὲς ἐμπορικὲς ἐπιχειρήσεις, θὰ ἀναφερθοῦμε πιὸ λεπτομερῶς στὴν ὀργάνωση καὶ δομὴ δύο συγκεκριμένων ἐπιχειρήσεων τοῦ δικτύου. Πρόκειται γιὰ τὸν χιῳτικὸ οἶκο τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη μὲ ἔδρα τὸ Λονδίνο, καὶ τὸν μὴ χιῳ-

36. Δ. Βικέλας, *Λουκῆς Λάρας. Αὐτοβιογραφία γέροντος Χίου*, Ἀθήνα, Ὀδυσσεύς, 1988, σ. 116-17 (α' ἔκδ. 1879). Σύμφωνα μὲ τὸν Β. Τσιμπιδάρο (δ.π., σ. 146), ἡ ἱστορία τοῦ Λουκῆ Λάρα βασίζεται στὸν Χίο ἔμπορο Λουκῆ Ζίφο.

37. Ἀξίζει νὰ ἀναφέρουμε τὸ γεγονός ὅτι οἱ ἴδιες πρακτικὲς ἐξακολουθοῦν νὰ ἰσχύουν στοὺς χιῳτικὸς ἐφοπλιστικὸς οἶκους τοῦ Λονδίνου καθόλη τὴ διάρκεια τοῦ 20οῦ αἰῶνα (ἀκόμα καὶ σήμερα), παρόλο ποὺ οἱ σημερινοὶ Χιῳτες ἐφοπλιστὲς δὲν ἔχουν καμία συγγενικὴ σχέση μὲ τοὺς Χιῳτες ἐμπόρους τοῦ περασμένου αἰῶνα. Γιὰ περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Harlaftis, *Greek Shipowners...*, δ.π., κεφ. 1.

τικο οἶκο τοῦ Μαύρου μὲ ἔδρα τὴν Ὁδησσό. Στὶς ἀρχὲς τοῦ 1820³⁸ πέντε ἀδέρφια τῆς οἰκογενείας Ράλλη, ὁ Ζαννῆς, ὁ Στρατῆς, ὁ Αὐγουστῆς, ὁ Παντιᾶς καὶ ὁ Τομαζῆς Ράλλης ἱδρυσαν μαζὶ μὲ τὰ μέλη μιᾶς ἄλλης χιώτικης οἰκογενείας, τοὺς Πετροκόκκινους, μιὰ ἐταιρεία ὑπὸ τὴν ὀνομασία Ἀδελφοὶ Ράλλη, Ralli Brothers, μὲ ἔδρα τὸ Λονδίνο. Ὅπως βλέπουμε στὸν Χάρτη 3, τὰ διάφορα ὑποκαταστήματα τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη ἦταν ὡς ἑξῆς: Ἀδελφοὶ Ράλλη στὸ Λονδίνο ὑπὸ τὴ διεύθυνση τοῦ Παντιᾶ, ὁ Στρατῆς Ράλλης πρῶτα στὴ Σύρο καὶ μετὰ στὸ Μάντσεστερ, ὁ Στέφανος Π. Σκυλίτσης καὶ Σία στὸ Λίβερπουλ, ἡ ἐταιρεία Ράλλη, Σκυλίτση καὶ Ἀργέντη στὴ Μασσαλία ὑπὸ τὴ διεύθυνση τοῦ Αὐγουστῆ, ὁ Τομαζῆς Ράλλης καὶ Σία στὴν Κωνσταντινούπολη καὶ Τραπεζοῦντα, Ἀδελφοὶ Ράλλη ὑπὸ τὴ διεύθυνση τοῦ Ζαννῆ στὴν Ὁδησσό, οἱ Ράλλη καὶ Σκαραμαγκῆ στὸ Ταιγάνιο, ὁ Στ. Σκαραμαγκῆς στὸ Ροστόβ-ον-Ντόν, Ράλλης καὶ Ἀγέλαστος στὴν Ταυρίδα καὶ ὁ Πέτρος Π. Ράλλης στὸ Rescht. Ὅπως βλέπουμε, οἱ Ράλληδες κάλυπταν τὰ κύρια λιμάνια τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Βορείου Εὐρώπης, καὶ σὲ αὐτὰ ποὺ δὲν εἶχαν κατευθεῖαν δικὰ τους ὑποκαταστήματα καλύπτονταν ἀπὸ αὐτὰ τῶν συγγενῶν τους. Μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο ἦταν σὲ κάθε περίπτωση καὶ οἱ φορτωτὲς ἀλλὰ καὶ οἱ παραλῆπτες τῶν φορτίων τους. Ἀπὸ τὴν Ὁδησσὸ καὶ τὴν Ἀζοφικὴ φόρτωναν ζωικὸ λίπος, λιναρόσπορο καὶ δημητριακὰ, ἐνῶ ἀπὸ τὴν Τραπεζοῦντα, Rescht, Ταυρίδα καὶ Κωνσταντινούπολη, ἀποικιακὰ καὶ ἄλλα προϊόντα. Τὰ φορτία ἀπὸ τὴν Ἀγγλία ἦταν ὑφάσματα καὶ νήματα ἀπὸ τὸ Μάντσεστερ. Ὁ θάνατος τοῦ Ζαννῆ Ράλλη στὰ τέλη τοῦ 1850 καὶ τοῦ Παντιᾶ Ράλλη τὸ 1863 ἔφερε πλήρεις ἀνακατατάξεις στὴν ἐταιρεία. Τὸ ἐμπόριο τοῦ Λεβάντε ἐγκαταλείφθηκε καὶ τὰ ὑποκαταστήματα τῆς Τραπεζοῦντας, τῆς Κων/πόλης, τοῦ Rescht καὶ τῆς Ταυρίδας ἐκλείσαν, ἐνῶ τὴν ἴδια στιγμή τὸ ρωσικὸ ἐμπόριο σιτηρῶν πέρασε στὸν ἐλεγχό τῆς οἰκογενείας Σκαραμαγκῆ. Οἱ Ἀδερφοὶ Ράλλη, ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Στέφανου Ράλλη, διεύρυναν τοὺς ἐμπορικοὺς τοὺς ὀρίζοντες καὶ μπῆκαν ἐπιτυχῶς στὸ βρετανικὸ ἐμπόριο βαμβακιοῦ ἀπὸ τὴν Καλκούτα, τὴ Βομβάη καὶ τὴ Νέα Ὑόρκη, ὅπου ἄνοιξαν ὑποκαταστήματα τὸ 1851, τὸ 1861 καὶ τὸ 1871 ἀντίστοιχα³⁹.

Ἀπὸ τὸ Λονδίνο περνᾶμε τώρα στὴν Ὁδησσό, στὴν ἐπιχείρηση ποὺ ἱδρυσε

38. Τὸ 1818 ὁ Ζαννῆς καὶ ὁ Στρατῆς Ράλλης πῆγαν στὸ Λονδίνο, ἀφοῦ εἶχαν πρὶν ἐμπορευθεῖ στὸ Λιβόρνο. Ὁ ἀδερφός τους Αὐγουστῆς ἐγκαταστάθηκε στὴ Μασσαλία. Τὸ 1823 ἱδρύθηκε ὁ οἶκος Ράλλη καὶ Πετροκόκκινου στὸ Λονδίνο καὶ τὸ 1824 ὁ νεώτερος ἀδερφός Παντιᾶς, ἀκολούθησε τοὺς ὑπόλοιπους στὸ Λονδίνο. Ὁ Παντιᾶς, ποὺ ἀποδείχθηκε ὁ «ἐγκέφαλος» τῆς ἐπιχείρησης, παρέμεινε στὸ Λονδίνο, ὁ Στρατῆς πῆγε στὸ Μάντσεστερ, ὁ Ζαννῆς στὴν Ὁδησσὸ τὸ 1827 καὶ ὁ Τομαζῆς στὴν Κωνσταντινούπολη. Βλ. Μικὲς Συριώτης, «Ὁ Οἶκος τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη», *Χιακὰ Χρονικά*, 1 (1911), 101-109. Τὰ στοιχεῖα γιὰ τὸν οἶκο Ράλλη βασίζονται ἐπίσης σὲ γραπτὴ ἀναφορὰ ποὺ δόθηκε ἀπὸ ἕναν ἐργαζόμενο στὴν ἐπιχείρηση: Χρ. Μουλᾶκης, *Ὁ οἶκος τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη*, Ἀθήνα 1964.

39. Στὸ ἴδιο, σ. 8.

ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΩΝ ΑΔΕΛΦΩΝ ΡΑΛΛΗ

ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ
Ράλλης
& Σκαρμαγκάς

ΛΟΝΔΙΝΟ
Αφοί Ράλλη

ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ
Π. Σ. Σκυλίτσης & Σία

ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ
Ράλλης
& Σκαρμαγκάς

ΤΑΙΓΑΝΙΟ
Ράλλης
& Σκαρμαγκάς

ΟΔΗΣΣΟΣ
Αφοί Ράλλη

ΜΑΣΣΑΛΙΑ
Ράλλης,
Σκυλίτσης &
Αργέντης

ΡΟΣΤΟΦ
Σκαρμαγκάς

ΚΩΝ/ΠΟΛΗ
Τ. Ράλλης & Σία

ΤΡΑΠΕΖΟΥΝΤΑ
Τ. Ράλλης & Σία

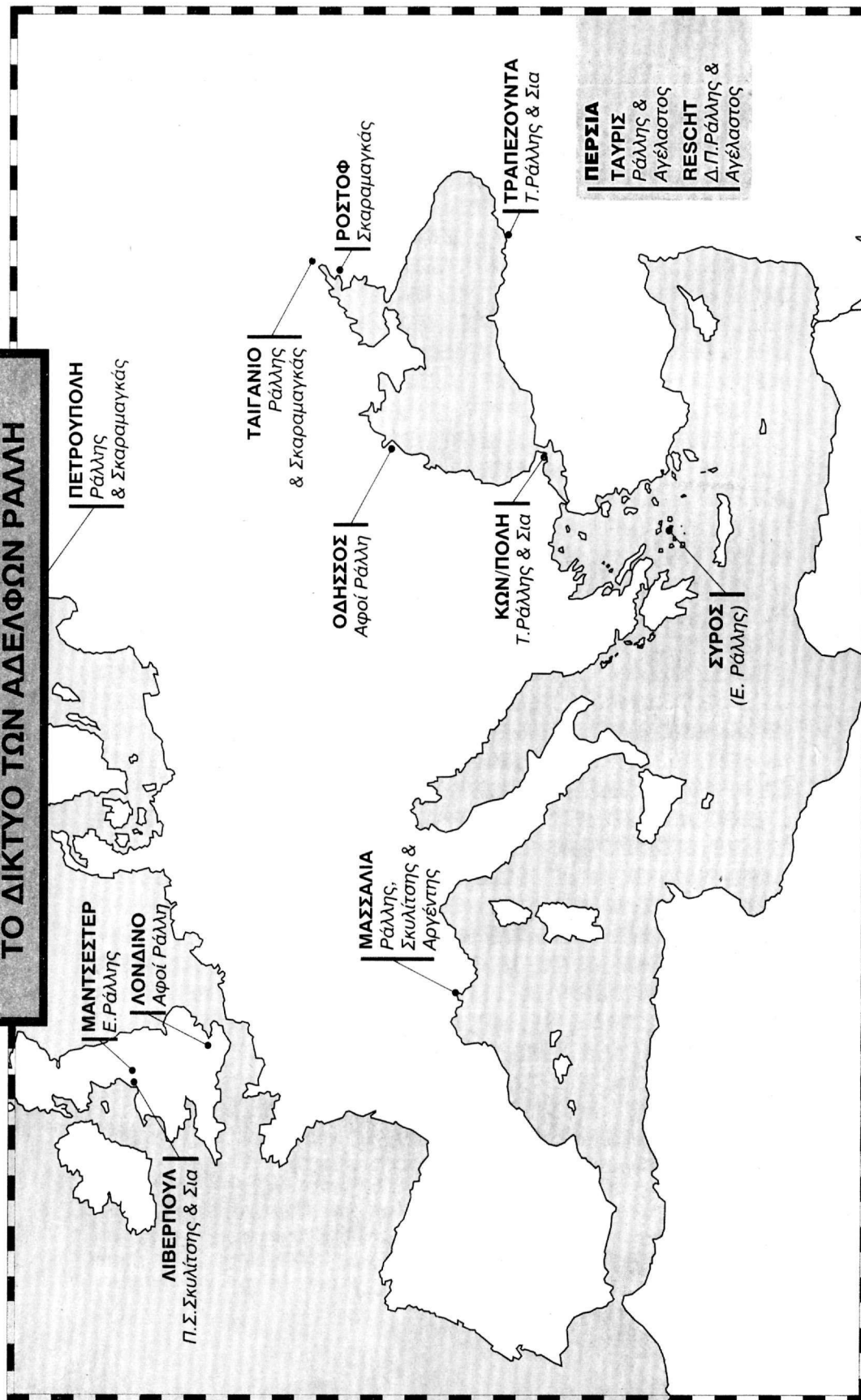
ΣΥΡΟΣ
(Ε. Ράλλης)

ΠΕΡΣΙΑ

ΤΑΥΡΙΣ
Ράλλης &
Αγέλαστος

RESCHT

Δ.Π. Ράλλης &
Αγέλαστος



ὁ Στέφανος Μαῦρος. Ὁ Στέφανος Μαῦρος καταγόταν ἀπὸ τὶς Κυκλάδες καὶ ἐγκατέστησε στὴν Ὁδησσὸ τὰ πρῶτα χρόνια τῆς δεκαετίας τοῦ 1820 μιὰ μικρὴ ἀλλὰ ἐπιτυχημένη ἐμπορικὴ ἐπιχείρηση. Ἐνα ἀπὸ τὰ κυριότερα μειονεκτήματα ποὺ εἶχε ὡς ἔμπορος ἦταν ἡ ἔλλειψη μιᾶς μεγάλης οἰκογένειας, ἐξειδικευμένης στὸ ἐμπόριο, μειονέκτημα ποὺ ξεπέρασε μετὰ τὸν γάμο του μὲ τὴν Εὐφροσύνη Βασιλείου στὸ τέλος τῆς δεκαετίας τοῦ 1820. Οἱ Βασιλείου ἦταν εὐποροὶ ἔμποροι τῆς Βιέννης καὶ τῆς Λειψίας στὰ τέλη τοῦ 18ου αἰώνα. Ἐνας ἀπὸ τοὺς ἀπογόνους τους, ὁ Μιχαὴλ Βασιλείου, ποὺ παντρεύτηκε χιώτισσα ἀπὸ τὴν οἰκογένεια Σεβαστόπουλου, —οἱ γονεῖς τῆς Εὐφροσύνης—, ἦταν ἔμπορος ποὺ χρεωκόπησε κατὰ τὴ δεκαετία τοῦ 1820. Ἐπομένως μὲ τὸν γάμο του μὲ τὴν κόρη τοῦ Μιχαὴλ Βασιλείου, ὁ Μαῦρος συνεδύασε δύο ἐξαιρετικὰ σημαντικὰ γιὰ τὶς ἐπιχειρήσεις του πλεονεκτήματα: κατὰ πρῶτο συνδέθηκε μὲ δεσμούς συγγένειας μὲ τοὺς Χιώτες καὶ κατὰ δεύτερο ἀπέκτησε μιὰ οἰκογένεια ἐμπόρων χωρὶς ἐπιχείρηση. Μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο ἐπέκτεινε τὴν ἐπιχείρησή του, προσλαμβάνοντας σὰν διευθυντὲς τῶν ὑποκαταστημάτων του τὰ ἀδελφία ἢ τοὺς συζύγους τῶν ἀδελφῶν τῆς συζύγου του. Ἔτσι, ὁ ἐμπορικὸς οἶκος Μαύρου τῆς Ὁδησσοῦ εἶχε ὑποκατάστημα στὸ Ταϊγάνιο, ποὺ διευθυνόταν ἀπὸ τὸν Γεώργιο Μελᾶ (γαμπρὸ τῆς συζύγου του), στὸ Λιβόρνο, ποὺ διευθυνόταν ἀπὸ τὸν Δημήτριο Βασιλείου (ἄδερφὸ τῆς συζύγου του) καὶ τὸν Ἡλία Πανᾶ (γαμπρὸ τῆς συζύγου του), στὴ Μασσαλία, ποὺ διευθυνόταν ἀπὸ τὸν Ἀλέξανδρο Βασιλείου (ἄδερφὸ τῆς συζύγου του) καὶ τέλος στὸ Λονδίνο, ποὺ διευθυνόταν ἀπὸ τοὺς Βασίλειο καὶ Λέοντα Μελᾶ (ἀνίψια τῆς συζύγου του). Ὁ Κριμαϊκὸς πόλεμος καὶ ὁ θάνατος τῶν ἡλικιωμένων διευθυντῶν προκάλεσε ἀνακατατάξεις στὴν ἐπιχείρηση. Οἱ Βασίλειος καὶ Λέων Μελᾶς, παιδιὰ τοῦ Γεωργίου Μελᾶ, ἔδρυσαν τὴ δική τους ἀνεξάρτητη ἐπιχείρηση μὲ ἔδρα τὸ Λονδίνο τὸ 1854. Παντρεύοντας τὴν ἀδερφή τους Εὐφροσύνη μὲ τὸν μεγάλο ἔμπορο τῆς Μασσαλίας Ἀνδρέα Βαλλιάνο τὸ 1850, συνδέθηκαν μὲ τὴ μεγαλύτερη ἐπιχείρηση τοῦ «ἰονίου» δικτύου, τοὺς Ἀδελφούς Βαλλιάνου, καὶ ἔτσι συνέχισαν μὲ ἐπιτυχία τὶς δραστηριότητές τους ἕως τὸ τέλος τοῦ 19ου αἰώνα. Ὁ Βασίλειος Μελᾶς παρέμεινε στὸ Λονδίνο, ἐνῶ ὁ Λέων καὶ ὁ Κωνσταντῖνος πῆγαν στὴ Μασσαλία τὸ 1857 καὶ ὁ νεώτερος ἀδερφὸς Μιχαὴλ στὸ Γαλάτσι⁴⁰.

Ἡ δεύτερη γενιὰ διευθυντῶν τόσο τοῦ οἴκου τῶν Ἀδερφῶν Ράλλη, ὅσο καὶ τοῦ οἴκου Μαύρου, ἐπαναπροσδιορίζοντας τὴ δομὴ καὶ τὴν ὀργάνωση τῶν ἐπιχειρήσεών τους, μετὰ τὰ τέλη τῆς δεκαετίας τοῦ 1850, ὥστε νὰ ἀνταποκρίνονται στὶς νέες ἀνάγκες, κατόρθωσαν νὰ συνεχίσουν τὴ λειτουργία τους κατὰ τὸ τελευταῖο τρίτο τοῦ 19ου αἰώνα. Ἡ πλειοψηφία τῶν ἄλλων οἰκῶν ὅμως

40. Οἱ πληροφορίες γιὰ τὸν οἶκο Μαύρου προέρχονται ἀπὸ τοὺς Δ. Βικέλα, *Ἡ ζωὴ μου*, Ἀθήνα 1908 καὶ Sturdza, *Dictionnaire Généalogique...*, ὁ.π.

διαλύθηκαν και τὸ «χιώτικο» δίκτυο παρήκμασε μετὰ τὸ τέλος τῆς δεκαετίας τοῦ 1860.

Ἡ μαθητεία καὶ ἡ ἐκπαίδευση στὸ ἐμπόριο ἄρχιζε σὲ πολὺ νεαρὴ ἡλικία γιὰ τοὺς ἄνδρες τῶν ἐμπορικῶν οἰκογενειῶν. Ἡ κύρια ἐκπαίδευσή τους ἦταν σὲ ξένες γλῶσσες, ἐνῶ μέσα στὴν οἰκογενειακὴ ἐπιχείρηση μάθαιναν προηγμένες ἐμπορικὲς τεχνικὲς, ὅπως οἱ συναλλαγματικὲς καὶ τὰ βιβλία διπλῶν ἐγγραφῶν. Ἀναφέρει ὁ Δημήτριος Βικέλας σχετικὰ μὲ τὴν ἐκπαίδευσή του στὴν Ὁδησσό⁴¹:

«...Κυρία ὅμως φροντὶς τοῦ πατρός μου ἦτο ἡ ἐμπορικὴ μου ἐκπαίδευσις. Ὅσας ὥρας τῆς ἡμέρας δὲν ἀπησχόλει ἡ ἐκμάθησις τῶν δύο γλωσσῶν, διηρχόμην εἰς τὸ γραφεῖον, ἀντιγράφων ἐμπορικὰς ἐπιστολάς. Ταυτοχρόνως ἤρχισα νὰ διδάσκωμαι πρακτικῶς καὶ τὴν διπλογραφίαν, κρατῶν τινὰ τῶν Καταστίχων, ὑπὸ τὰς ὁδηγίας καὶ τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ συνεταίρου τοῦ πατρός μου, εἰδικοῦ περὶ τὰ τοιαῦτα».

Ἡ στελέχωση τῶν ἐταιρειῶν καὶ ἡ ἐπιλογή τῶν συνεταίρων στὶς ἐταιρεῖες γινόταν ἀπὸ τὰ πιὸ ἱκανὰ μέλη τῶν πολυάριθμων συγγενῶν καὶ ἐπιβαλλόταν ἀπὸ τὰ ἀρχαιότερα μέλη τῆς οἰκογένειας. Ὅπως ἀναφέρει πάλι ὁ Δημήτριος Βικέλας, ποὺ δούλευε γιὰ τὸ ὑποκατάστημα τοῦ Λονδίνου τῆς ἐταιρείας Μαύρου τῆς Ὁδησσοῦ⁴²:

«Ἀνεχώρησα ἀπὸ τὴν Κωνσταντινούπολιν [γιὰ Λονδίνο] τὴν 16 Μαΐου 1852. Εἶχα μόλις συμπληρώσει πρὸ τριῶν μηνῶν τὸ 17ον ἔτος τῆς ἡλικίας μου... [Οἱ Ἀδελφοὶ Μελά] ἐπροθυμοποιήθησαν νὰ μὲ προσλάβουν εἰς τὸ κατὰστημά των... νὰ μὲ χειραγωγήσουν εἰς τὰ τοῦ ἐμπορίου... Κατόπιν ἐννόησα πόσῃν εὐγνωμοσύνην ἐχρεώσθουν εἰς τὸν πάππον μου ὁ ὅποιος ὑπηγόρευσε, καὶ εἰς τοὺς θείους, οἱ ὅποιοι ἀδιστάκτως ἀπεδέχθησαν τὸ μέτρον μεταβάσεώς μου πλησίον των. Ἀληθῶς τὸ σύστημα τῆς συγγενικῆς ἀλληλοβοηθείας καὶ τῆς οἰκογενειακῆς συνεργασίας ἐπεκράτει τότε, ἀκόμη περισσότερον ἢ σήμερον, χάρις δὲ εἰς αὐτὸ εὐδοκίμησαν τόσον οἱ ἑλληνικοὶ ἐμπορικοὶ οἵκοι, καὶ ἰδίως οἱ τῶν Χίων».

Οἱ Ἕλληνες στὶς διάφορες ἐμπορικὲς κοινότητες τῆς διασποράς δὲν ἀναμιγνύονταν μὲ τὸν ντόπιο πληθυσμό, τὶς περισσότερες φορὲς μάλιστα ἔμεναν σὲ ξεχωριστὲς «ἐλληνικὲς» γειτονιὲς σὲ κάθε πόλιν, ὅπου συναναστρέφονταν σχε-

41. Δ. Βικέλας, *Ἡ ζωὴ μου*, ὁ.π., σ. 89-90. Ὁ Δημήτριος Βικέλας ἦταν ἔμπορος στὴν Ἀγγλία πρὶν γίνεи συγγραφέας. Ἦταν ἀνιψιὸς τῆς Εὐφροσύνης Μελά, καὶ ἡ ἐμπορικὴ του σταδιοδρομία ἄρχισε ἀπὸ τὸ ὑποκατάστημα τῆς ἐπιχείρησης στὸ Λονδίνο, τῶν Ἀδελφῶν Μελά.

42. *Στὸ ἴδιο*, σ. 168-169, 181.

δὸν ἀποκλειστικὰ μεταξὺ τους. Παρέμεναν προσκολλημένοι στὴν ἐλληνική τους ταυτότητα καὶ δὲν θεωροῦσαν τὴν πόλιν ποὺ τοὺς φιλοξenoῦσε, εἴτε Λονδίνο ἦταν αὐτὴ εἴτε Ὀδησσὸς εἴτε Ταϊγάνιο, σὰν μόνιμο τόπο διαμονῆς. Παρόλα αὐτὰ σὲ πολλὲς περιπτώσεις υἰοθετοῦσαν τὴν ὑπηκοότητα τῆς χώρας στὴν ὁποία ἔμεναν γιὰ νὰ ἀπολαύσουν τὰ προνόμια ποὺ εἶχαν οἱ ντόπιοι ἔμποροι. Οἱ κυριότεροι Ἕλληνες ἔμποροι ποὺ κατοικοῦσαν στὴν Ὀδησσό, γιὰ παράδειγμα, εἶχαν πάρει τὴ ρωσικὴ ὑπηκοότητα μετὰ ἀπὸ μία πολὺ σύντομη διαδικασία, ὅπως μᾶς ἀποκαλύπτει ἡ προξενικὴ ἀλληλογραφία:

«Σὲ ἀπάντηση τοῦ μηνύματός σας τῆς 5ης Φεβρουαρίου, τὸ ὁποῖο ἔφτασε μόνον δύο μέρες πρὶν, σπεύδω νὰ δηλώσω ὅτι κάθε ξένος μπορεῖ νὰ γίνῃ Ρῶσος πολίτης ἀνὰ πάσα στιγμή μέσα σὲ λίγες ὥρες, μὲ μιὰ τυπικὴ διαδικασία καὶ θὰ ἀντιμετωπίζεται σὰν τέτοιος σύμφωνα μὲ τὸ ρωσικὸ δίκαιο χωρὶς καμία διάκριση ἀπὸ τοὺς ντόπιους. Ἀπὸ τοὺς ἐμπόρους τοῦ Ταγκάρκ ποὺ ἀναφέρατε, οἱ Ράλλης καὶ Σκαραμαγκᾶς εἶναι μιὰ ἐπιχείρηση ποὺ λειτουργεῖ ὡς πράκτορας καὶ γιὰ λογαριασμό τῶν Ράλλη καὶ Σκαραμαγκᾶ τῆς Ὀδησοῦ, οἱ ὁποῖοι ἔχουν καταχωρηθεῖ στὴν Ἐνωση σὰν Ρῶσοι πολῖτες. Τὸ ἴδιο ἰσχύει γιὰ τὸν Β. Μελλά, ὁ ὁποῖος ἐνεργεῖ γιὰ λογαριασμό τοῦ Σ. Μαύρου τῆς Ὀδησοῦ, ἐνὸς Ρώσου πολίτη...»⁴³.

Βρίσκουμε πολλὰ μέλη τῶν οἰκογενειῶν τοῦ δικτύου νὰ ἔχουν υἰοθετήσῃ τὴν αὐστριακὴ, τὴ γαλλικὴ ἢ τὴ βρετανικὴ ὑπηκοότητα. Μὲ στόχο νὰ ἀποκτήσουν ὑψηλότερη κοινωνικὴ διάκριση καὶ πολιτικὴ προστασία, τὰ πρὶ ἐπιφανῆ μέλη κάθε ἐμπορικῆς κοινότητος στὶς κυριότερες πόλεις-λιμάνια, γίνονταν πρόξενοι τῆς Ἑλλάδας ἢ ἄλλων κρατῶν, ὅπως γίνεται φανερό ἀπὸ τὸν Πίνακα 8. Ἀλλωστε, ὅπως γράφει καὶ ὁ Χρῆστος Χατζηιωσήφ, «τελικά ἦταν ἡ κοινὴ οἰκονομικὴ προέλευση, ἡ χαρακτηριστικὴ ἐπιχειρηματικὴ στρατηγικὴ καὶ ἡ ὀργάνωση αὐτῶν τῶν ἐμπορικῶν οἰκῶν περισσότερο ἀπὸ τὴν ἐθνικὴ προέλευση τῶν ἐμπόρων ποὺ τοὺς χαρακτήριζε ὡς Ἕλληνες καὶ τοὺς ξεχώριζε ἀπὸ τοὺς ἀνταγωνιστὰς τους. Ἡ ὑπηκοότητα τῶν ἐμπόρων ἦταν λίγο πολὺ εὐκαιριακὴ καὶ συνδέεται μὲ τὰ πλεονεκτήματα ποὺ μπορούσε νὰ φέρει στὸν ἐμπορικὸ οἶκο»⁴⁴.

Τὸ δεῦτερο σκέλος τῆς ἐμπορικῆς στρατηγικῆς τοῦ χιώτικου δικτύου ἦταν οἱ ἐμπορικὲς τους μέθοδοι. Αὐτὲς ἀποτελοῦνταν, πρῶτον ἀπὸ τὴ διείσδυση στὶς ἀγορὲς τῶν παραγωγῶν καὶ τῶν καταναλωτῶν καὶ δεῦτερον ἀπὸ τὸν τρόπο ὀργάνωσης τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν θαλάσσιων μεταφορῶν. Καὶ οἱ δύο μέθοδοι

43. FO 257/1, Γράμμα ἀπὸ τὸν Βρετανὸ Πρόξενο Yeames στὴν Ὀδησσὸ στὸν Βρετανὸ Πρόξενο John Green στὴν Ἀθήνα, 13 Μαρτίου 1850.

44. Hadziiosif, ὁ.π., σ. 185.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8

Ἑλληνες πού διετελέσαν πρόξενοι στίς κύριες πόλεις-λιμάνια (1830-1860)

Πόλη	Όνομα	Γενικός πρόξενος
Λονδίνο	Παντιᾶς Ράλλης	Ἑλλάδας
Μασσαλία	Γεώργιος Ζιζίνιας Παῦλος Ροδοκανάκης	Ἑλλάδας Τοσκάνης
Λιβόρνο	Κωνστ. Τοσίτσας	Ἑλλάδας
Ἀλεξάνδρεια	Μιχαήλ Τοσίτσας Ε. Ζιζίνιας D' Anastassy	Ἑλλάδας Βελγίου Σουηδίας
Ὁδησσός	Ἰωάννης Ράλλης Θ. Ροδοκανάκης Παντιᾶς Ζιζίνιας	Η.Π.Α. Τοσκάνης Ἑλλάδας
Ταϊγάνιο	Κ. Ν. Μαυρογορδᾶτος	Ἑλλάδας
Ροστώφ	Κ. Ν. Μαυρογορδᾶτος	Ἑλλάδας

Πηγή: Christos Hadziiosif: «La colonie grecque en Egypte (1833-1856)», Doctorat de troisième cycle, Université de Paris-Sorbonne, 1980· Patricia Herlihy, *Odessa: A History*, Harvard University Press, (MA: Cambridge, 1987)· P. Herlihy, «Greek Merchants in Odessa in the Nineteenth Century», *Harvard Ukrainian Studies*, τ. 3-4, 1979-80, σ. 399-420· P. Herlihy, «Russian Wheat and the Port of Livorno», *The Journal of European Economic History*, τ. 5, 1976, σ. 45-68.

τελικά χρησίμευαν στή μείωση τοῦ κόστους καί στόν ἔλεγχο τῆς ἀγορᾶς ἀπό τήν ἐπιχείρηση.

Ἐνα ἐξαιρετικά σημαντικό στοιχεῖο στήν ἐμπορική στρατηγική τῶν Ἑλλήνων ἦταν ἡ ἀγορά ἀγαθῶν κατευθείαν ἀπό τοὺς παραγωγούς στήν ἐνδοχώρα τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καί τῆς Μαύρης Θάλασσας, πού τοὺς ἐπέτρεπε νά ἀγοράζουν φθηνά καί νά ἀποφεύγουν τοὺς μεσάζοντες. Τὸ σιτάρι ἀπό τὴν Ὁδησσό, γιὰ παράδειγμα, συνήθως πουλιόταν εἴτε τὴν ὥρα τῆς παραλαβῆς του κατευθείαν ἀπό τίς ἀποθῆκες στὸ λιμάνι εἴτε ἀπὸ τὰ παζάρια καί τὰ ἀγοροκλήματα στήν ἐνδοχώρα. Τὸ σιτάρι ἀπὸ τίς ἀποθῆκες συνήθως ἀνῆκε σὲ μεγαλοκτηματίες πού εἶχαν τὴν οἰκονομική δυνατότητα νά διατηροῦν μεγάλα ἀποθέματα καί νά πληρώνουν νοίκι στίς ἀποθῆκες τοῦ λιμανιοῦ. Μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο ὅμως, τὸ σιτάρι τῶν μεγαλοκτηματιῶν ἀπὸ τίς ἀποθῆκες τοῦ λιμανιοῦ ἦταν μὲν ἄμεσα διαθέσιμο, ἀλλὰ πιδ ἀκριβό. Τὸ πιδ φθηνὸ σιτάρι ἦταν τῶν μικροαγροτῶν πού δὲν εἶχαν τὴν δυνατότητα νά τὸ ἀποθηκεύσουν καί νά περιμένουν αὔξηση τῆς τιμῆς του ἀλλὰ ἔπρεπε νά τὸ πουλήσουν τὴν ἐποχὴ τῆς συγκομιδῆς. Οἱ Ἕλληνες ἔμποροι εἶχαν ἐγκαταστήσει ἕνα ὁλόκληρο σύστημα

ντόπιων πρακτόρων στὴν ἐνδοχώρα ποὺ ἐξασφάλιζε τὰ ἀναγκαῖα φορτία γιὰ τὴν ἐξαγωγή δημητριακῶν. Ἡ τοκογλυφία ἦταν καὶ ἓνας τρόπος ἐλέγχου τῶν παραγωγῶν. Οἱ ντόπιοι πράκτορες τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων δάνειζαν τοὺς ἀγρότες οἱ ὅποιοι, πολλὰς φορές, ἀναγκάζονταν νὰ προπωλήσουν τὴ σοδειὰ σὲ πολὺ χαμηλότερες τιμὲς γιὰ νὰ ξεπληρώσουν τὰ δάνειά τους. Ἔτσι στὴν ἐνδοχώρα κάθε πόλης-λιμανιοῦ ὑπῆρχε ἓνα ἐσωτερικὸ δίκτυο ποὺ δούλευε παράλληλα μὲ τὸ ἐξωτερικὸ δίκτυο τοῦ ἐμπορίου μεταξὺ τῶν πόλεων-λιμανιῶν⁴⁵. Τὸ ἐμπόριο τῆς Ἀζοφικῆς καὶ τοῦ Δούναβη ἦταν λιγότερο ὀργανωμένο ἀπὸ αὐτὸ τῆς Ὁδησοῦ καὶ μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο ὑπῆρχε μεγαλύτερη εὐχέρεια ἐκμετάλλευσης τοῦ ντόπιου ἀγροτικοῦ πληθυσμοῦ καὶ ἐπομένως ἐξασφάλιση μεγαλύτερων κερδῶν γιὰ τοὺς ἐξαγωγεῖς.

Οἱ περιοχὲς γύρω ἀπὸ τὴ Μαύρη Θάλασσα, ὅπου οἱ Ἕλληνες εἶχαν ἐγκατασταθεῖ, ἦταν ἐντελῶς ὑποανάπτυκτες. Οἱ ἐμπορικὲς διασυνδέσεις τῶν Ἑλλήνων, ἡ ὑπαρξὴ σημαντικοῦ ἑλληνικοῦ πληθυσμοῦ σὲ ὅλα τὰ παράλια καθὼς καὶ ἡ γνώση τῶν τοπικῶν διαλέκτων καὶ ἐθίμων, ἔκανε τὴν πρόσβαση στὶς τοπικὲς ἀγορὲς εὐκολότερη γιὰ τοὺς Ἕλληνες ἀπὸ ὅ,τι γιὰ τοὺς ἐμπόρους ἄλλων ἐθνικοτήτων⁴⁶. Ἐπιπλέον, τὸ περιβάλλον τῆς Μαύρης Θάλασσας, ἡ ὁποία προσέφερε τὸν κύριο ὄγκο τῶν μεταφερομένων φορτίων τοῦ δικτύου, ἦταν ἐξαιρετικὰ δύσβατο, ἰδιαίτερα πρὶν ἀπὸ τὸν Κριμαϊκὸ πόλεμο. Μὲ σκοπὸ νὰ τονίσουν τὸ ἐχθρικὸ περιβάλλον τῆς Μαύρης Θάλασσας, οἱ ἀρχαῖοι Ἕλληνες τὴν ἀποκαλοῦσαν ἀκριβῶς τὸ ἀντίθετο, *Εὐξεινο Πόντο*. Ἡ Μαύρη Θάλασσα ἦταν γνωστὴ γιὰ τὶς ναυσιπλοϊκὲς δυσκολίες της, ὅπως τὰ ἰσχυρὰ ρεύματα, οἱ ξαφνικὲς θύελλες καὶ οἱ πυκνὲς ὁμίχλες. Ἡ εἴσοδος ἀπὸ τὸν Ἑλλησπόντο ἦ τὰ στενὰ τῶν Δαρδανελλίων μὲ ρεῦμα νότιας κατεύθυνσης ταχύτητας 2-4 μιλίων τὴν ὥρα σήμαινε μεγάλες καθυστερήσεις γιὰ τὰ ἱστιοφόρα, ποὺ ἔπρεπε νὰ περιμένουν τὸν κατάλληλο ἄνεμο γιὰ νὰ περάσουν. Ἐξάλλου οἱ ἰσχυροὶ βόρειοι ἄνεμοι κρατοῦσαν γιὰ μῆνες τὰ πλοῖα δεμένα στὸν Βόσπορο χωρὶς νὰ τοὺς δίνουν τὴ δυνατότητα νὰ περάσουν, ἐνῶ οἱ βορειοδυτικοὶ ἄνεμοι ἔφεραν βροχὴ καὶ ὁμίχλη καὶ οἱ βορειοανατολικοὶ ἰσχυρὲς τρικυμίες⁴⁷. Οἱ περισσότεροι ἀπὸ τοὺς μεγάλους ποταμοὺς τῆς Εὐρώπης, ὅπως ὁ Δούναβης, ὁ Δνεῖστερος, ὁ Δνεῖπερος, ὁ Μπάγκ καὶ ὁ Δὸν ἐκβάλλουν στὴ Μαύρη Θάλασσα. Ἐκατοντάδες μίλια ἀπὸ βάλτους κάλυπταν τὶς ἀκτὲς της, οἱ ὁποῖες ὑπέφεραν ἀπὸ τὴν ἑλλειψὴ φυσικῶν

45. Στὸ ἴδιο, σ. 262-272.

46. Γιὰ περισσότερες λεπτομέρειες γιὰ τὸν ρόλο τῶν Ἑλλήνων στὴ Μαύρη Θάλασσα, βλ. Gelina Harlaftis, «The Role of the Greeks in the Black Sea Trade: 1830-1900», στὸ L. R. Fischer καὶ H. W. Nordvik (ἐκδ.), *Shipping and Trade, 1750-1950: Essays in International Maritime Economic History*, Lofthouse Publications, 1990, σ. 63-95.

47. *Sailing Directions for the Euxine or Black Sea and the Seas of Marmora and Azov: Embracing also the Navigation of the Dardanelles and Bosphorus*, Λονδίνο, James Imray, 1853, σ. 1-22.

λιμανιών. Τὰ ποτάμια, ἀπὸ τὸν Δούναβη μέχρι τὴν Ἀζοφική, ἦταν παγωμένα γιὰ περισσότερο ἀπὸ τρεῖς μῆνες κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ χειμῶνα καὶ οἱ ξαφνικοὶ πάγοι ἦταν ἕνας συχνὸς κίνδυνος. Ἡ ἐλονοσία καὶ ἡ χολέρα ἀποτελοῦσαν πρόσθετη ἀπειλή. Τὰ πλοῖα ποὺ περνοῦσαν ἀπὸ τὴν Κωνσταντινούπολη ἔπρεπε νὰ μείνουν σὲ καραντίνα στὰ ρωσικὰ λιμάνια καὶ αὐτὸ ἀποτελοῦσε σημαντικὴ αἰτία καθυστέρησης. Τὰ περισσότερα ἀπὸ τὰ λιμάνια εἶχαν πρόχειρα κατασκευασμένα κρηπιδώματα, καὶ αὐτὰ σὲ πολλὲς περιπτώσεις δὲν ὑπῆρχαν, ὥστε τὰ πλοῖα ἔπρεπε νὰ φορτώσουν στὰ ἀνοιχτά.

Οἱ δρόμοι τῶν μαυροθαλασσίτικων πόλεων στὴν πλειονότητά τους δὲν ἦταν στρωμένοι μὲ πλάκες ἢ πέτρες, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ βρίσκει κανεὶς στίς βρετανικὲς προξενικὲς ἐκθέσεις συνεχῆ παράπονα σχετικά μὲ τὸν ὄγκο τῆς λάσπης στοὺς δρόμους, ἰδιαίτερα τὸ φθινόπωρο καὶ τὴν ἀνοιξη, πράγμα ποὺ καθιστοῦσε κάθε μετακίνηση ἐξαιρετικὰ δύσκολη. Ἐπιπλέον, στίς περισσότερες πόλεις-λιμάνια δὲν ὑπῆρχαν τραπεζιτικὲς ἢ ασφαλιστικὲς ὑπηρεσίες, ἐνῶ τὸ ταχυδρομεῖο, ἡ βάση τῆς ἐμπορικῆς ἐπικοινωνίας, παρουσίαζε ἰδιαίτερα προβλήματα γιὰ τοὺς ξένους ἐμπόρους καὶ πλοιοκτῆτες. Τὸ 1877, ὁ Βρετανὸς πρόξενος Barrow στὸ Κέρτς ἀναφέρεται, ἐξοργισμένος, στὸν Ρῶσο ταχυδρομικὸ ὑπάλληλο σὰν «τὸν ἄνθρωπο ποὺ δὲν μπορεῖ νὰ διαβάσει ἢ νὰ γράψει, ἀλλὰ ποὺ ἐξακολουθεῖ νὰ παραδίδει μόνο τὴ ρωσικὴ ἀλληλογραφία σωστά. "Ὁμως, ἡ ἀγγλικὴ ἀλληλογραφία, καὶ κάθε γράμμα μὲ μὴ ρώσικους χαρακτῆρες, ἐπιδεικνύονται σὲ κάθε διερχόμενο ποὺ ἐπιθυμεῖ νὰ τὴν ἐλέγξει, ἐνῶ κάποιοι κακοπροαίρετος μὲ λίγα καπνίσια στὸν ταχυδρόμο μπορεῖ νὰ ἀποκτήσει ὅποια ἐπιστολὴ ἐπιθυμεῖ, δηλώνοντας ἀπλὰ καὶ μόνο ὅτι εἶναι ταχυδρομημένη γι' αὐτόν»⁴⁸.

Στὴν ἄλλη πλευρὰ τοῦ ἐμπορίου, στὴν Ἀγγλία, τὰ φορτία, καὶ ἰδιαίτερα τὰ ζωικὰ λίπη, ὁ λιναρόσπορος καὶ τὰ δημητριακὰ προωθοῦνταν στὴ βρετανικὴ καὶ βορειοευρωπαϊκὴ ἀγορὰ μέσω τοῦ Βαλτικοῦ κέντρου (Baltic Exchange). Τὸ «Μπώλτικ»⁴⁹, ὅπως κοινὰ ἀποκαλεῖτο, ἔγινε ἡ κυριότερη ἀγορὰ φορτίων τοῦ Λονδίνου, ὁ κυριότερος χῶρος γιὰ τὴν ἀνταλλαγὴ πληροφοριῶν σχετικά μὲ πλοῖα καὶ φορτία. Τὸ Βαλτικὸ καφενεῖο ἰδρύθηκε τὸ 1823 μὲ σκοπὸ νὰ περιορίσει τὸν ἀριθμὸ τῶν ἀπασχολούμενων ἐμπόρων καὶ νὰ προστατέ-

48. «Report by Consul Barrow on the Trade and Commerce of Kertch for the Year 1877», *British Parliamentary Papers*, LXXV (1878), 86.

49. Ἡ ὀνομασία «βαλτικὸ» ἀρχικὰ ἀναφερόταν στὸ ἐμπόριο μὲ τίς χῶρες ποὺ συνόρευαν μὲ τὴ Βαλτικὴ Θάλασσα, ποὺ ἦταν οὐσιαστικὰ οἱ χῶρες μὲ τίς ὁποῖες συναλλασσόταν ἡ Ἀγγλία μέχρι τὸν 16ο-17ο αἰῶνα. Ἡ ὀνομασία παρέμεινε ὡς συνώνυμη μὲ τὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο τῆς Βρετανίας, παρόλη τὴν τεράστια διεύρυνση καὶ τὴν ποικίλη προέλευση τῶν φορτίων τῆς Μεγάλης Βρετανίας ἀπὸ τὸν 18ο αἰῶνα καὶ ἔπειτα. Βλ. H. Barty-King, *The Baltic Exchange*, Λονδίνο, Hutchinson Benham, 1977.

ψει ἀπὸ ἀνεπιθύμητους κερδοσκοποῦς τὰ 300 μέλη του. Μιὰ περιγραφή τοῦ Βαλτικού καφενεῖου τὸ 1845 ἔχει ὡς ἐξῆς⁵⁰:

«Εἶναι ἓνα μακρὸ, στενὸ διαμέρισμα, χωρὶς ἰδιαιτέρα χαρακτηριστικά, ἐκτὸς ἀπὸ μιὰ ἐλαφριά μυρωδιά ποὺ ἀναδύεται ἀπὸ τὰ δείγματα ποὺ ἐκτίθενται καὶ τὴν μουντὴ ὄψη τοῦ χώρου ποὺ εἶναι πασαλειμένος μὲ μελάνια ἀπὸ τὶς πένες τῶν νεαρῶν ἢ τῶν ὑπαλλήλων ποὺ προσέχουν τοὺς παράγοντες ποὺ δὲν εἶναι ἀγοραστές, καὶ οἱ ὅποιοι ἀπὸ τὴν ἡλικία τῶν δώδεκα ἐτῶν καὶ ἄνω σημειώνουν τὶς τιμὲς στοὺς καταλόγους τους... Οἱ πωλήσεις διαρκοῦν περίπου δύο ὥρες...».

Τὸ 1854 ὁ Παντιάς Ράλλης ἦταν μέλος τῆς 24μελοῦς ἐπιτροπῆς τοῦ Βαλτικού καφενεῖου ποὺ ἔθετε τοὺς ὅρους καὶ ἀποφάσιζε γιὰ τὰ διάφορα ζητήματα αὐτοῦ τοῦ ὀργανισμοῦ⁵¹. Ὅταν, μετὰ τὸν Κριμαϊκὸ πόλεμο, τὸ Βαλτικὸ καφενεῖο ἀναδιοργανώθηκε σὲ Βαλτικὸ Κέντρο, δύο ἀπὸ τοὺς 12 διευθυντές του ἦταν οἱ Μ. Ε. Ροδοκανάκης καὶ Ἀντώνιος Ράλλης, ἐνῶ 37 ἀπὸ τοὺς μετόχους ἦταν Ἕλληνες⁵². Τὸ 1886, ἑκατὸ ἀπὸ τὰ 1.386 μέλη τοῦ Βαλτικού καφενεῖου ἦ τὸ 7% τοῦ συνόλου τῶν μελῶν ἦταν Ἕλληνες καὶ μάλιστα, κατὰ πλειοψηφία, ἀπόγονοι τῶν ἐμπόρων τοῦ «χιώτικου» δικτύου (βλέπε Πίνακα 9).

Ἡ πρόσβαση στὸ Βαλτικὸ Κέντρο, τὴν κύρια βρετανικὴ καὶ σὲ τελικὴ ἀνάλυση παγκόσμια ναυλαγορά, ἦταν ἐξαιρετικὰ σημαντικὴ γιὰ τὴν ἐπιτυχία τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμποροναυτιλιακοῦ δικτύου. Ἄλλωστε ἡ συμμετοχὴ τῶν Ἑλλήνων στὸ Βαλτικὸ κέντρο ἐξυπηρετοῦσε τὰ συμφέροντα καὶ τῶν δύο πλευρῶν. Ἀπὸ τὴ βρετανικὴ πλευρά, ἡ ἀνάγκη γιὰ ἀγορὲς μεγάλων ποσοτήτων ξένων δημητριακῶν σήμαινε ὅτι ὁ Βρετανὸς ἐμπορὸς θὰ ἔπρεπε νὰ ρισκάρει μεγάλα ποσὰ καὶ νὰ συνεργαστεῖ μὲ ξένους ἐμπόρους τῶν ὁποίων τὴν τιμότητα δὲν γινώριζε πάντα. Οἱ Βρετανοὶ ἔλυσαν τὰ προβλήματά τους μὲ τὸ νὰ ἀφήσουν σὲ ξένους τὴ διακίνηση μέρους τοῦ ἐξωτερικοῦ τοῦ ἐμπορίου, οἱ ὅποιοι εἰσῆγαν γι' αὐτοὺς σὲ φθινεὲς τιμὲς τὰ ἀγαθὰ ποὺ εἶχαν ἀνάγκη, ἐνῶ ἐξῆγαν καὶ προωθοῦσαν τὰ βιομηχανικὰ τους ἀγαθὰ σὲ νέες ἀγορὲς. Ἔτσι, «ὁ πονηρὸς Ἕλληνας, καὶ ὁ ἀκόμα πιὸ πονηρὸς Ἑβραῖος, ὁ συμπαθὴς Γιάννης καὶ ὁ Γερμανὸς μὲ τὰ γυαλιὰ στὰ ἐξωτερικὰ καὶ ἐσωτερικὰ του μάτια βρίσκονται [στὸ Βαλτικὸ καφενεῖο] μαζὶ μὲ μερικοὺς ἀπὸ τοὺς πιὸ ἐπιδέξιους Βρετανούς, ἀστοὺς καὶ ἐπαρχιώτες...»⁵³. Ἀπὸ τὴν ἐλληνικὴ πλευρά, ἡ πρόσβαση καὶ τελικὰ ἡ κα-

50. Barty-King, σ. 68.

51. Στὸ ἴδιο, σ. 97.

52. Στὸ ἴδιο, σ. 113-114.

53. Στὸ ἴδιο, σ. 237. Ἀπὸ μιὰ σειρά σατιρικῶν ἄρθρων ποὺ γράφτηκαν ἀπὸ τὸν «Baltico» στὸ *Fairplay*, τὰ ὅποια ἐκδόθηκαν τὸ 1895-96 καὶ ἐπανεκδόθηκαν σὲ βιβλίο ἀπὸ τὸν Ward Lock τὸ 1903.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9

Κατάλογος Ἑλλήνων-μελῶν τοῦ Βαλτικοῦ Κέντρου (1886)

Ἀγέλαστος Ἰωάννης Μ.	Μαυρογιάννης Ἀλέξανδρος
Ἀγέλαστος Στέφανος Α.	Μαυρογορδάτος Μιχαήλ Γ.
Ἀργέντης Γεώργιος Α.	Μαυρογορδάτος Μιχαήλ Ε.
Ἀργέντης Λεωνίδας Α.	Μαυρογορδάτος Νικόλαος Α.
Βαλλιάνος Ἀλέξανδρος Α.	Μαυρογορδάτος Παντελῆς Α.
Βαλλιάνος Ἀλκιβιάδης	Νικολόπουλος Ἰωάννης Δ.
Βαλλιάνος Παναγῆς	Νομικὸς Περιελῆς
Βασιλείου Ἀριστείδης Ι.	Πασπάτης Φίλιππος
Βλαστός Ἀλέξανδρος Α.	Περόγλου Νικόλαος
Βογιαζόγλου Νικόλαος	Πετροκόκκινος Ἀλέξανδρος Π.
Γαλάτης Κωνσταντῖνος Σ.	Πετροκόκκινος Δημήτριος
Γαλάτης Νικόλαος Κ.	Πετροκόκκινος Εὐστράτιος Ε.
Γαρόφαλος Ἰωάννης Α.	Πετροκόκκινος Ἰωάννης Α.
Γρηγορόπουλος Γεώργιος	Πετροκόκκινος Παντιᾶς Ε.
Δαμαλᾶς Ἐμμανουήλ Μ.	Πιτζιπιδὸς Μιχαήλ Δ.
Εὐμορφόπουλος Ἀριστείδης Γ.	Πιτζιπιδὸς Στέφανος Δ.
Εὐμορφόπουλος Γεώργιος	Πολυχρονιάδης Σπυρίδων
Ζαρίφης Ἰωάννης Μ.	Ποτοὺς Δημήτριος
Ζαρίφης Θεόδωρος Μ.	Ράλλης Ἀμβρόσιος Ι.
Ζαρίφης Μιχαήλ	Ράλλης Ἀμβρόσιος Ι. Κ.
Ζιζίνιας Δημήτριος	Ράλλης Δημήτριος Τ.
Ζίφος Γεώργιος Σ.	Ράλλης Ἐμμανουήλ Ι.
Ζίφος Μιλτιάδης Α.	Ράλλης Ἰωάννης Α.
Ζούλας Σπυρίδων Σ.	Ράλλης Λουκᾶς Ε.
Ζυγομαλᾶς Ἰωάννης Κ.	Ράλλης Παντιᾶς Π.
Θεολόγος Σοφοκλῆς	Ράλλης Στέφανος Α.
Ἰωνίδης Ἀλέξανδρος Α.	Ροδοκανάκης Ἐμμανουήλ Μ.
Ἰωνίδης Κωνσταντῖνος Α.	Ροδοκανάκης Ἰωάννης Τ.
Ἰωνίδης Λουκᾶς Α.	Ροδοκανάκης Μιχαήλ Ε.
Καβάφης Γεώργιος Ι.	Ροδοκανάκης Μιχαήλ Μ.
Καράλης Νικόλαος Μ.	Ροδοκανάκης Παντιᾶς Π.
Καράλης Παῦλος Ι.	Ροδοκανάκης Πέτρος Π.
Κατινάκης Δημήτριος Μ.	Σγούτας Στυλιανὸς Α.
Κεσιτσόγλου Ἰωάννης	Σεβαστόπουλος Γεώργιος Μ.
Κεφάλας Γεώργιος	Σεβαστόπουλος Δημήτριος Σ.
Κοργιαλένιος Μαρίνος	Σεκιάρης Παντελῆς
Κορωνὸς Θεόδωρος Ι.	Σεκιάρης Παρασκευᾶς
Κούππας Λεωνίδας Ι.	Σινανίδης Ἀλέξανδρος Π.
Κωνσταντινίδης Ἀλέξανδρος	Σκαραμαγκᾶς Γεώργιος Ε.
Κωνσταντινίδης Δημήτριος Σ.	Σκαραμαγκᾶς Ἐμμανουήλ Γ.
Κωνσταντινίδης Σοφοκλῆς	Σκαραμαγκᾶς Ἰωάννης Π.
Λαμπρινούδης Λεωνίδας	Σκλάβος Παναγῆς Κ.
Λινὸς (Λένος) Παναγιώτης Δ.	Σκυλίτσης Δημήτριος Γ.
Μαργαρίτης Ἀντώνιος Ι.	Σκυλίτσης Δημήτριος Σ.

Σκυλίτσης Θεόδωρος Ε.	Σπαρτάλης Δημήτριος Μ.
Σκυλίτσης Ἰωάννης	Σπαρτάλης Εὐστράτιος Μ.
Σκυλίτσης Ἰωάννης	Τσοκανάκης Δημήτριος Α.
Σκυλίτσης Ἰωάννης Σ.	Φραγκιάδης Στέφανος Ε.
Σκυλίτσης Μιχαήλ Γ.	Φραγκόπουλος Ι. Σ.
Α'. Ἕλληνες	98 8%
Β'. Ἄλλοι	1.286
Σύνολο	1.386

Πηγή: Baltic Exchange, *List of members*, 1886.

θιέρωση στὴ μεγαλύτερη ναυλαγορὰ τοῦ κόσμου ἐξασφάλιζε ἄμεση καὶ σταθερὴ ἀγορὰ γιὰ τὰ φορτία, τὰ πλοῖα καὶ τὶς ἐν γένει θαλάσσιες μεταφορικὲς ὑπηρεσίες. Ἀπὸ τὰ μέσα τοῦ 1850 μέχρι σήμερα, τὰ πρόσωπα, τὰ φορτία, τὰ πλοῖα, τὰ θαλάσσια δρομολόγια, τὰ δίκτυα, τὰ περισσότερα ἄλλαξαν στὴν καθημερινὴ ζωὴ τοῦ Βαλτικοῦ Κέντρου. Αὐτὸ ποὺ παρέμεινε ὅμως εἶναι μιὰ ὅλο καὶ αὐξανόμενη παρουσία τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν στὸν κατάλογο τῶν μελῶν τοῦ Βαλτικοῦ κέντρου καθόλη τὴ διάρκεια τοῦ 20οῦ αἰῶνα. Ἡ ἐγκατάσταση τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων στὸ Βαλτικὸ κέντρο στὰ μέσα τοῦ περασμένου αἰῶνα ἀποδείχτηκε καταλυτικὴ γιὰ τὴν ἀνάπτυξη τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας.

Ἀλλὰ ὁ ἐπιτυχημένος συνδυασμὸς τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλίας ἦταν αὐτὸς ποὺ συνέτεινε στὴν τελικὴ ἐπιτυχία τοῦ δικτύου τῶν ἐμπόρων τῆς Χίου. Οἱ Ἕλληνες ἔμποροι στηρίζονταν σὲ μόνιμους δικούς τους πράκτορες στὰ διάφορα λιμάνια τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Βορείου Εὐρώπης, οἱ ὁποῖοι ἦταν πάντα μέλη τῆς ἴδιας οἰκογένειας καὶ παρελάμβαναν ἢ ἔστελναν τὰ φορτία. Μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο φρόντιζαν γιὰ τὴ διακίνηση τῶν φορτίων καὶ στὰ δύο ἄκρα τοῦ ἐμπορίου χωρὶς ἐνδιάμεσους ἢ μεσάζοντες, πάντα ἀγοράζοντας ἢ πουλώντας γιὰ δικό τους λογαριασμό.

Αὐτὴ ἡ ὀργάνωση ἐξασφάλιζε πάντα τὴν παρουσία τοῦ ἴδιου τοῦ ἐμπόρου ἢ τοῦ ἄμεσου συνεργάτη του στὶς ντόπιες καὶ ξένες ἀγορές. Γιὰ παράδειγμα, ὅταν ὁ Ἰωάννης (Ζαννῆς) Ράλλης στὴν Ὀδησσὸ φόρτωνε σιτηρὰ σὲ ἓνα ἀπὸ τὰ δικά του ἢ ἓνα ξένο ναυλωμένο πλοῖο, ταχυδρομοῦσε τὶς φορτωτικὲς καθὼς καὶ ἓνα δεῖγμα τῶν σιτηρῶν στὸν ἀδερφό του Παντιὰ στὸ Λονδίνο. Ὁ Παντιὰς Ράλλης ἐν συνεχείᾳ πουλοῦσε τὸ ἐμπόρευμα μέσα ἀπὸ τὸ Βαλτικὸ Κέντρο σὲ κάποιον τρίτο ἔμπορο, παρόλο ποὺ τὸ πλοῖο δὲν εἶχε φθάσει ἀκόμα στὴν Ἀγγλία. Ὁ τρίτος ἔμπορος ἐν συνεχείᾳ μπορούσε νὰ πουλήσει τὸ ἐμπόρευμα σὲ ἓνα τέταρτο ἔμπορο. Μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο ἓνα φορτίο μπορούσε νὰ ἀλλάξει ἰδιοκτήτη 3 ἢ 4 φορές τουλάχιστον ἐνῶ βρισκόταν ἀκόμη ἐν πλωῖ, καὶ ὁ τελικὸς παραλήπτης μπορεῖ νὰ μὴν ἦταν ὁ Παντιὰς Ράλλης ἀλλὰ μιὰ γαλλικὴ ἐταιρεία στὴν Δουνκέρκη. Ἐπειδὴ ὅμως ὁ τελευταῖος ἀγοραστής τοῦ φορτίου δὲν

ήταν γνωστός στὸν καπετάνιο τοῦ πλοίου ποὺ μετέφερε τὸ ἐν λόγῳ ἐμπόρευμα, ὑπῆρχαν ὀρισμένα προσυμφωνημένα μὲ τὴν ἐταιρεία τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη («λιμάνια προσεγγίσεως») (Ports of Call), στὰ ὁποῖα ὁ καπετάνιος ἐλάμβανε διαταγές μὲ ταχυδρομεῖο ἢ τηλεγράφο γιὰ τὸν τελικὸ τους προορισμό. Τυπικὰ «λιμάνια προσεγγίσεως» γιὰ ὅλα τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα τὴν ἐποχὴ ἐκείνη στὴ Μεσόγειο ἦταν ἡ Κωνσταντινούπολη, ἡ Μάλτα καὶ τὸ Γιβραλτάρ, καὶ στὴ Βόρειο Εὐρώπη τὸ Φάλμουθ καὶ τὸ Κόρκ (βλέπε Χάρτη 4). Αὐτὴ ἡ μέθοδος ἐμπορίας, τὸ «ἐμπόριο φορτίων» ὅπως ἔχει ἀποκληθεῖ, διευκόλυνε τὴν αὐξηση τοῦ ἀνατολικομεσογειακοῦ ἐμπορίου δημητριακῶν καὶ πιθανολογεῖται ὅτι ἦταν χιώτικη «ἀνακάλυψη»⁵⁴. Τὸ «ἐμπόριο φορτίων» στὴν ἐξελιγμένη καὶ σύγχρονή του ἐκδοχὴ εἶναι αὐτὸ ποὺ ἀποκαλοῦμε σήμερα «tramp-shipping». Μόνο ποὺ τὰ «λιμάνια προσεγγίσεως» ἔχουν ἀντικατασταθεῖ μὲ τὸν ἀσύρματο καταρχήν, ἐπειτα τὸ τέλεξ καὶ σήμερα τὸ φάξ.

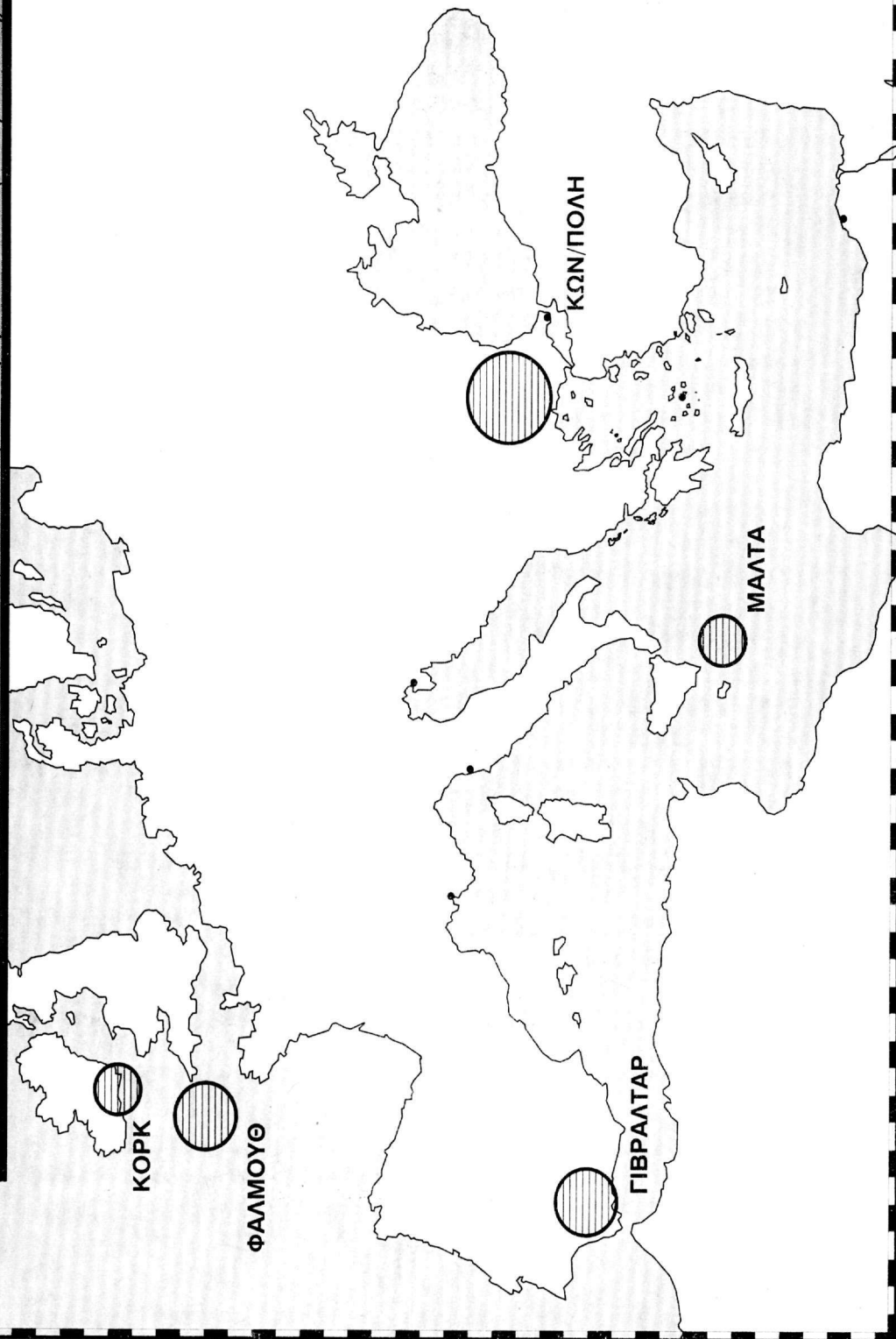
Ἡ ναυτιλία ἦταν ἐξαιρετικὰ σημαντικὸς παράγοντας στὴ λειτουργία τοῦ δικτύου. Στὴν περιοχὴ τῆς Μαύρης Θάλασσας, ὅπου τὸ εἰσαγωγικὸ ἐμπόριο ἦταν ἐλάχιστο, τὸ πρόβλημα ἦταν ὅτι τὰ πλοῖα ἔφταναν συνήθως κενὰ γιὰ νὰ φορτώσουν δημητριακά. Οἱ Ἕλληνες ἔμποροι τῆς Ἀγγλίας μπόρεσαν νὰ ξεπεράσουν ἐν μέρει τὴ δυσκολία αὐτή, μὲ τὴν ἐξασφάλιση φορτίων γιὰ μέρος τῆς διαδρομῆς. Μετέφεραν βρετανικὰ ὑφάσματα καὶ ἄλλα βιομηχανικὰ προϊόντα γιὰ τὶς ἀγορές τῶν μεγάλων πόλεων, κυρίως τῆς Κωνσταντινούπολης καὶ τῆς Σμύρνης, ταξιδεύοντας μὲ αὐτὸν τὸν τρόπο χωρὶς φορτία μόνο σὲ μικρὴ ἀπόσταση, μέχρι τὴν Ὁδησσό, τὴν Ἀζοφικὴ ἢ τὸν Δούναβη.

Πολλοὶ ἔμποροι τοῦ «χιώτικου» δικτύου ἦσαν καὶ πλοιοκτῆτες. Σύμφωνα μὲ τὸν Πίνακα 10, τουλάχιστον δεκαπέντε ἀπὸ τὶς ἐξήντα οἰκογένειες τοῦ δικτύου ἐπένδυσαν στὴ ναυτιλία. Τὸ πρῶτο μέρος τοῦ Πίνακα εἶναι βασισμένο σὲ στοιχεῖα ποὺ προέρχονται ἀπὸ τὴν ἐφημερίδα *Sémaphore de Marseille*, ἐνῶ ἡ πλοιοκτησία ἔχει ὑπολογιστεῖ ἀπὸ συνδυασμὸ πληροφοριῶν⁵⁵. Οἱ ἀδερφοὶ Ζιζίνια ἐμφανίζονται νὰ ἔχουν κάνει μεγάλες ἐπενδύσεις στὴ ναυτιλία. Ἀπὸ τὸ 1835 ἕως τὸ 1850 ἦταν ἰδιοκτῆτες 9 ἰστιοφόρων. Τὸ 1840 ἰδιαίτερα ἦταν ἰδιοκτῆτες ὁκτὼ πλοίων συνολικῆς χωρητικότητος 1.916 τόνων. Ὁ Δρομοκαΐτης ἦταν ὁ δεύτερος μεγάλος πλοιοκτῆτης· τὸ 1840 διέθετε 5 πλοῖα, μὲ τὰ ὁποῖα διεξήγαγε ἀποκλειστικὰ τὸ δικό του ἐμπόριο. Οἱ Παπούδωφ, Πετροκόκκινος

54. Ἡ Susan Fairlie ἀποδίδει τὴν ἀνάπτυξη τοῦ «ἐμπορίου φορτίου» (cargo trade) στὸν Παντιὰ Ράλλη, «The Anglo-Russian Grain Trade», ὁ.π., σ. 341-365.

55. Τὰ κριτήρια ποὺ χρησιμοποιήθηκαν ἦταν τὰ ἀκόλουθα: α) ἐὰν τὸ ἴδιο πλοῖο ἐμφανίζεται τὸ 1835, τὸ 1840 ἢ τὸ 1850, β) ἐὰν παρατηροῦνται ἐπαναλαμβανόμενα ταξίδια τοῦ ἴδιου πλοίου σὲ ἓνα χρόνο, γ) ἐὰν τὸ πλοῖο εἶχε ἐλληνικὸ ὄνομα καὶ ἀλλοδαπὸ καπετάνιο, δ) στοιχεῖα ἀπὸ ἄλλες πηγές ποὺ νὰ ἀφοροῦν στὸ ὄνομα ἢ τὸ τὸνάζ τοῦ πλοίου ποὺ ἀνῆκε σὲ συγκεκριμένο ἔμπορο.

"Εμπόριο φορτίων" από την Ανατολική Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα (19ος αιώνας)



ΠΙΝΑΚΑΣ 10

"Ελληνες έμποροι ως πλοιοκτῆτες/έφοπλιστῆς (1830-1860)

<i>"Εμπορος</i>	<i>"Όνομα πλοίου</i>	<i>Τόνοι</i>	<i>Χρονολογία στοιχείων</i>
ΜΑΣΣΑΛΙΑ			
Άφοι Ζιζίνια	Jeune Menandre	246	1835, 1840
	Jeune Cleanthe	126	1835, 1840, 1850
	Penelope	260	1835, 1840
	Cleopatre	196	1835, 1840, 1850
	Fanny	251	1840
	Nouvelle Adeline	190	1840
	Leonidas	300	1840
	Themistocle	347	1840
	Cleanthe	326	1850
Δρομοκαίτης	Nicolas-et-Aristide	189	1835, 1840, 1850
	Aristide	168	1835
	Laurent-et-Fanny	195	1840, 1850
	Aspasie-et-Henriette	138	1840, 1850
	Nicolas-et-Heracles	199	1840, 1850
	Perle	138	1840
Παπούδωφ	Constantinos	347	1850
	Pandias	416	1850
	Catingo	150	1850
Πετροκόκκινος & Άγέλαστος	Pegasus	198	1835
	Chariklia	155	1835, 1840, 1850
Ροδοκανάκης	Rodocanachi	350	1840
Ράλλης, Σκυλίτσης & Άργέντης	Jeune-Fanny	94	1835
	Lycurgue	314	1840
Άργέντης & Σία	St. Nicolo	277	1840
	Achille	220	1840
Ζαρίφης	Alexandros	231	1850
ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΓΓΑΙΑΣ			
Γ. Σκυλίτσης	Medea	199	1860
	Pantoleon	449	1860
	Sea Nymph	246	1860
	Senator	318	1860
	Evangeline	374	1860
	Gough Bg	211	1860
	Michigan	άτμόπλ. 846	1860
Α. Μελάς	Aphroeza	άτμόπλ. 133	1860

ΠΙΝΑΚΑΣ 10
(Συνέχεια)

Ἐμπορος	Ὄνομα πλοίου	Τόνοι	Χρονολογία στοιχείων
Π. Τ. Ράλλης	Francisco	500	1860
Σπάρταλης	Demetrius	418	1860
Παπαγιάννης	Agia Sofia	ἀτμόπλ.	977
	Arcadia	»	1.164
	Omonia	»	464
	Thessalia	»	1.169
Ξένος	Kanaris	ἀτμόπλ.	927
	Asia	»	1.093
	Coletis	»	318
	Olympius	»	280
	Bozzaris	»	659
	Modern Greece	»	753
	Petrobeys	»	262
	Scotia	»	1.196
	Smyrna	»	322
	Zaimis	»	259

Πηγές: Για τὰ ἔτη 1835-1850, ἐπεξεργασία στοιχείων ἀπὸ τὴν *Sémaphore de Marseille*, καὶ γιὰ τὸ 1860, *Lloyd's Register of Shipping*, 1860.

καὶ Ἀγέλαστος, Ροδοκανάκης, Ράλλης, Σκυλίτσης, Ἀργέντης καὶ Ζαρίφης, ἐμφανίζονται νὰ εἶναι ἰδιοκτῆτες ἐνὸς ἕως τριῶν πλοίων ὁ καθένας.

Τὰ στοιχεῖα τοῦ δευτέρου μέρους τοῦ Πίνακα 10 προέρχονται ἀπὸ τὰ *Lloyd's Register of Shipping*. Δυστυχῶς, ἀντίστοιχα στοιχεῖα δὲν ὑπάρχουν διαθέσιμα γιὰ τὴν περίοδο πρὶν ἀπὸ τὸ 1860. Γύρω στὸ 1860, ἡ εἰσαγωγή τῆς νέας τεχνολογίας τῶν ἀτμοπλοίων, εἶναι φανερή. Σύμφωνα μὲ τοὺς *Lloyd's*, τὸ 1860 ὁ οἶκος Σκυλίτση τοῦ Λονδίνου ἦταν ἰδιοκτῆτης 6 ἱστιοφόρων καὶ ἐνὸς ἀτμοπλοίου. Ὁ Σκυλίτσης ἦταν ὁ κύριος μεταφορέας τοῦ οἴκου τῶν Ἀδερφῶν Ράλλη. Οἱ Μελάς, Π. Τ. Ράλλης καὶ Σπάρταλης ἐμφανίζονται ἐπίσης ὡς ἰδιοκτῆτες ἐνὸς πλοίου ὁ καθένας, ὁ Παπαγιάννης τεσσάρων ἀτμοπλοίων, ἐνῶ ὁ Ξένος φέρεται ὡς ἰδιοκτῆτης ἐνὸς ἐκπληκτικοῦ στόλου 10 ἀτμοπλοίων.

Εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ τονιστεῖ ὅτι καὶ οἱ 15 οἰκογένειες ποὺ ἐμφανίζονται στὸν Πίνακα 10, χρησιμοποιοῦσαν Γάλλους καὶ Ἀγγλους καπετάνιους στὰ πλοῖα τους, τὰ ὁποῖα ταξίδευαν ὑπὸ τὴν γαλλικὴ καὶ ἀγγλικὴ σημαία ἀντίστοιχα. Ἡ ἐπιλογή τῆς σημαίας ἢ τῆς ἐθνικότητας τοῦ καπετάνιου, ἐξαρτιόταν ἀπὸ τὴ χώρα στὴν ὁποία ἦταν ἐγκατεστημένοι. Οἱ Ἑλληνες ἔμποροι τοῦ «χιώτικου» δικτύου δὲν ὑπῆρξαν ποτὲ μεγαλοεφοπλιστὲς στὴν πλειοψηφία τους. Ὁ ἐφοπλι-

σμός λειτουργούσε σάν συμπληρωματική δραστηριότητα τών επιχειρήσεών τους, κυρίως όμως ναύλωναν άλλα πλοία για τή μεταφορά τών φορτίων τους.

Ακριβώς τὸ γεγονός ὅτι οἱ Χιῶτες ἦταν πρωταρχικά ἔμποροι, καὶ ὅτι ἀκόμα καὶ στὴν περίπτωση πού ἦταν ἐφοπλιστὲς τὰ πλοία τους θεωροῦνταν ξένα, ἔχει ὀδηγήσει πολλοὺς ἱστορικοὺς στὴν ὑπόθεση ὅτι οἱ ὁμογενεῖς ἔμποροι τοῦ ἐξωτερικοῦ δὲν ἔχουν καμία σχέση μὲ τὴν πορεία τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου τὸν περασμένο αἰώνα. Ἡ συνολικὴ ὅμως ἐπίδραση τοῦ «χιώτικου» δικτύου στὴν αὐξηση τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου ὑπῆρξε θεμελιώδης μὲ τρεῖς τρόπους. Πρῶτον, ὀργάνωσε τὸ ἐμπόριο πάνω στὸ ὁποῖο στηρίχτηκε ἡ μεγέθυνση τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου. Δεύτερον, μαζὶ μὲ τὸ ἐμπορικὸ δίκτυο πού ἐπλεξάν οἱ Χιῶτες ἔμποροι, δημιουργήθηκε ἓνα παράλληλο ναυτιλιακὸ δίκτυο πού ἀπλώθηκε ἀπὸ τὴ Μαύρη Θάλασσα σὲ ὅλη τὴ Μεσόγειο καὶ τὴ Βόρειο Εὐρώπη. Αὐτὸ τὸ ναυτιλιακὸ δίκτυο ὑπῆρξε οὐσιαστικά τὸ πλαίσιο πάνω στὸ ὁποῖο στηρίχτηκε ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία τὸν 19ο αἰώνα. Καὶ τρίτον, καὶ πιὸ σημαντικό, τὸ «χιώτικο» δίκτυο ἀνοίξε τὴν πόρτα γιὰ τὸ Λονδίνο, τὸ μεγαλύτερο ἐμπορικὸ καὶ ναυτιλιακὸ κέντρο τῆς ἐποχῆς, καὶ μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο, τὸν δρόμο γιὰ τὴν ἐδραίωση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας τὸν 20ο αἰώνα.

Ἡ πρώτη λοιπὸν ἐπιρροή πού εἶχε τὸ «χιώτικο» δίκτυο στὴν αὐξηση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἦταν ὅτι ἓνα μεγάλο μέρος τών πλοίων πού ναύλωνε ἦταν ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, συνήθως ὑπὸ ἑλληνικὴ σημαία. Ἡ ἐμπορικὴ ἐφημερίδα τῆς Μασσαλίας *Le Sémaphore de Marseille* παρέχει ἀνεκτίμητα καὶ πλούσια στοιχεῖα γι' αὐτὴ τὴ σχέση, ὅπως φαίνεται καθαρὰ ἀπὸ τὸν Πίνακα 11. Μεταξὺ τοῦ 1840 καὶ τοῦ 1860 οἱ ἀφίξεις πλοίων μὲ ἑλληνικὴ σημαία αὐξήθηκαν περισσότερο ἀπὸ τρεῖς φορές. Σύμφωνα πάντα μὲ τὸν Πίνακα 11, τὸ 37% τών πλοίων πού ναυλώθηκαν ἀπὸ ἑλληνικοὺς ἐμπορικοὺς οἴκους τῆς Μασσαλίας τὸ 1840, καὶ ἀντίστοιχα τὸ 48% τὸ 1850 καὶ τὸ 60% τὸ 1860, ἦταν πλοία ὑπὸ ἑλληνικὴ σημαία. Τὰ δύο τρίτα τοῦ συνόλου τών ὑπὸ ἑλληνικὴ σημαία πλοίων πού ἐφθάναν στὴ Μασσαλία ἦταν ναυλωμένα ἀπὸ Ἑλλήνες ἐμπόρους τοῦ χιώτικου δικτύου. Ἀντίθετα, εἶναι φανερό ὅτι κατὰ τὴν ἴδια περίοδο οἱ Ἑλλήνες ἔμποροι τῆς Ἀγγλίας χρησιμοποιοῦσαν σχεδὸν ἀποκλειστικά πλοία ἄλλης σημαίας. Μόνο τὸ 3% τὸ 1850 καὶ τὸ 1% τὸ 1860 τών πλοίων πού ἐφθάναν στὴν Ἀγγλία ναυλωμένα ἀπὸ Ἑλλήνες ἐμπόρους ἦταν πλοία μὲ ἑλληνικὴ σημαία. Οἱ Ἑλλήνες ἔμποροι τοῦ «χιώτικου» δικτύου στὴν Ἀγγλία χρησιμοποιοῦσαν κυρίως τὰ πλοία πού ἀνῆκαν σὲ μέλη τοῦ δικτύου, τὰ ὁποῖα ἦταν κάτω ἀπὸ βρετανικὴ σημαία. Τὰ πλοία αὐτὰ ἀνῆκαν κατὰ κύριο λόγο στὶς ἐταιρεῖες τών Ξένου, Παπαγιάννη, Σπάρταλη καὶ Σκυλίτση.

Οἱ ἀνάγκες τοῦ ἐμποριοῦ δικτύου καθόρισαν τὴ γεωγραφία τών θαλάσσιων δρομολογίων καὶ τὴν ὑποδομὴ τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας στὰ κυριότερα λιμάνια ὁλόκληρης τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Βορείου Εὐρώπης. Μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο τὰ ἑλληνικὰ ἱστιοφόρα πού ἐψαχναν νὰ βροῦν φορτία στὰ λιμάνια τῆς Νο-

ΠΙΝΑΚΑΣ 11

Ἀφίξεις πλοίων στὴ Μασσαλία καὶ τὰ λιμάνια τῆς Ἀγγλίας

Ἔτος	Σύνολο τόνων	Ναυλωμένα ἀπὸ Ἕλληνες ἐμπό- ρους (τόνοι)	(%) ἐπὶ τοῦ συνόλου	Ἑλλήν. σημαίας (τόνοι)	(%) ἐπὶ τοῦ συνόλου	Ἑλληνεῖς ση- μαίας ναυλωμέ- να ἀπὸ Ἕλλη- νες (τόνοι)	(%) ἐπὶ τῶν ναυλωμένων ἀπὸ Ἕλληνες ἐμπόρους
A. ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΜΑΣΣΑΛΙΑ							
1840	91.380	26.885	29%	16.857	18%	10.035	37%
1850	84.696	34.450	41%	24.256	29%	16.444	48%
1860	237.085	72.814	31%	53.988	23%	43.380	60%
B. ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΑΣ							
1850	135.727	42.306	31%	4.271	3%	2.254	5%
1860	308.860	176.126	57%	2.933	2%	1.143	1%

Πηγές: *Sémaphore de Marseille*, 1840, 1850, 1860· *British Customs Bills of Entry*, *Bill A*, 1850, 1860.

τίου καὶ τῆς Βορείου Εὐρώπης ἤξεραν ὅτι θὰ ἔβρισκαν παντοῦ συμπατριῶτες τους μὲ τοὺς ὁποίους θὰμποροῦσαν νὰ συνεννοηθοῦν καὶ τοὺς ὁποίους κατὰ γενικὸ κανόνα μποροῦσαν νὰ ἐμπιστευθοῦν. Ἐνα μεγάλο δίκτυο ἀπὸ ναυτιλιακοὺς πράκτορες σὲ παραναυτιλιακὲς δραστηριότητες ἄρχισε σιγά-σιγά νὰ ἐδραιώνεται σὲ ὅλα τὰ λιμάνια ὅπου διακινοῦνταν τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα.

Ἐξάλλου, ἡ παρουσία πολυάριθμων ἑλληνικῶν πλοίων καὶ ναυτικῶν ἀπὸ τὴν Ὀδησὸν μέχρι τὴ Μασσαλία καὶ τὸ Λίβερπουλ, ἔγινε πηγὴ εὐημερίας γιὰ ἓνα μεγάλο ἀριθμὸ Ἑλλήνων μικροεπιχειρηματιῶν σὲ κάθε λιμάνι, πού τροφοδοτοῦσαν, ἐξόπλιζαν καὶ ἐπισκευάζαν πλοῖα. Γιὰ παράδειγμα, σὲ διάφορα ἰδιωτικὰ ναυτιλιακὰ ἀρχεῖα⁵⁶ βρίσκουμε ἀποδείξεις ἀπὸ ἑλληνικὰ καταστήματα ἐγκατεστημένα στὴ Μασσαλία, πού προσέφεραν βοηθητικὲς ναυτιλιακὲς ὑπηρεσίες καὶ ὅπου τὸ ὄνομα τοῦ καταστήματος καὶ ἡ προσφερόμενη ὑπηρεσία εἶναι γραμμένα στὴν ἑλληνικὴ καὶ τὴ γαλλικὴ γλῶσσα. Ἀπὸ διάφορες ἀποδείξεις καὶ ἄλλα ἀρχεῖα καὶ ἔγγραφα συμπεραίνουμε ὅτι ὑπῆρχαν εἰδικοὶ «πράκτορες-μεταφραστές» σὲ κάθε λιμάνι πού ἀσχολοῦνταν μὲ ὅλα τὰ διαδικαστικὰ τῆς ἀφίξης, ἐκφόρτωσης, φόρτωσης καὶ ἀναχώρησης τοῦ πλοίου, καθὼς καὶ ὅλες τὲς ὑπόλοιπες ἀναγκαῖες συναλλαγὲς μὲ τὲς τοπικὲς ἀρχές. Αὐτὸ σήμαινε ὅτι ὁ ἀγράμ-

56. Ἀρχεῖο Ἀρβανίτη, Ε.Λ.Ι.Α., καὶ Ἀρχεῖο Σύρμα, Ἰδιωτικὴ Συλλογὴ τοῦ ναυάρχου Ἀναστασίου Ζωγράφου.

ματος καπετάνιος ή αὐτὸς ποὺ δὲν μιλοῦσε ξένες γλῶσσες μπορούσε νὰ ἐλλιμενίσει, ξεφορτώσει, ἐπισκευάσει καὶ ἐξοπλίσει τὸ πλοῖο του μὲ τὴν ἴδια ἐπάρκεια στὰ λιμάνια τῆς Σύρου, τῆς Μασσαλίας, τοῦ Λιβόρνου, τῆς Νάπολης, τῆς Μάλτας ή τοῦ Λονδίνου, χωρὶς προβλήματα ἀπὸ τοὺς τοπικοὺς παράγοντες ή προμηθευτές.

Ἡ τρίτη πιὸ σημαντικὴ ἐπίδραση τοῦ «χιώτικου» δικτύου στὴν ἀνάπτυξη τῆς ἐλληνόκτητης ναυτιλίας, ὅπως ἔχουμε ἤδη ἀναφέρει, ἦταν ὅτι ἀνοίχτηκε ὁ δρόμος γιὰ τὸ Λονδίνο. Ἐξίσου σημαντικὴ μὲ τὴν πρόσβαση στὸ Βαλτικὸ Κέντρο, τὴ μεγαλύτερη ναυλαγορὰ τοῦ κόσμου τὴν ἐποχὴ ἐκείνη, ἦταν καὶ ἡ πρόσβαση στὴ νέα ἐπαναστατικὴ τεχνολογία τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, στὰ ἀτμόπλοια. Οἱ ἔμποροι τοῦ «χιώτικου» δικτύου ποτὲ δὲν ἐπένδυσαν σὲ μαζικὴ κλίμακα στὰ ἀτμόπλοια, ἐκτὸς ἀπὸ δύο, οἱ ὁποῖοι δὲν ἦταν Χιώτες. Οἱ πρῶτοι μεγάλης κλίμακας ἀγοραστές ἀτμοπλοίων ἦταν ὁ Στέφανος Ξένος καὶ ὁ Βασίλειος Παπαγιάννης. Οἱ δύο αὐτοὶ πρῶτοι ἐφοπλιστές, καὶ ἰδιαίτερα ὁ Παπαγιάννης, ἐπηρέασαν σὲ πολὺ σημαντικὸ βαθμὸ τὴν ἀγορὰ τῶν πρῶτων ἀτμοπλοίων στὴν ἐλληνικὴ ναυτιλία.

Ὁ Στέφανος Ξένος ἦταν ἓνας πρωτοπόρος τοῦ ἐφοπλισμοῦ στὰ μέσα τοῦ 19ου αἰώνα. Πολυπράγμων⁵⁷ καὶ ριψοκίνδυνος ἄνθρωπος, κατόρθωσε μέσα σὲ πολὺ λίγο χρονικὸ διάστημα νὰ φτιάξει τὸν τεράστιο, γιὰ τὴν ἐποχὴ ἐκείνη, στόλο τῶν 10 ἀτμοπλοίων, ἐκπλήσσοντας τοὺς συγχρόνους του. Οἱ ιδέες του ἦταν ἑνὸς ἐφοπλιστῆ τοῦ 20οῦ αἰώνα: ἀγόρασε τὰ ἀτμόπλοια μὲ δάνεια ἀπὸ βρετανικοὺς χρηματοπιστωτικοὺς οργανισμούς, σὲ ἀντίθεση μὲ τοὺς ἄλλους ἐμπόρους καὶ ἐφοπλιστές τοῦ κύκλου του ποὺ οὐδέποτε δανείζονταν ἀπὸ «ξένους». Ὅταν ἀντιμετώπισε οἰκονομικὲς δυσχέρειες δὲν ζήτησε βοήθεια ἀπὸ τοὺς συμπατριῶτες του γιὰ τὸν λόγο ὅτι:

«Δὲν θὰ μπορούσα νὰ ἔρθω σὲ συμφωνία μὲ ὁποιοδήποτε ἐλληνικὸ οἶκο, ἐπειδὴ, πράττοντας αὐτό, θὰ ἦμουν ὑποχρεωμένος νὰ δώσω λεπτομέρειες σχετικὰ μὲ τίς ἐπιχειρήσεις μου — θὰ ἦμουν ὑποχρεωμένος νὰ πῶ πῶς εἶχα ἀγοράσει τὸ στόλο μου, ποιοὶ ἦταν οἱ κεφαλαιούχοι καὶ ποιοὶ οἱ συνεταῖροι μου... Ὅποιοσδήποτε ἐλληνικὸς οἶκος μάθαινε ὅτι εἶχα ὑποχρεώσεις τόσων χιλιάδων λιρῶν ὅσο ἡ ἀξία τῶν ἀτμοπλοίων, θὰ ἔλεγε στοὺς ἀντιπροσώπους/πράκτορες του νὰ μὲ ἀποφύγουν⁵⁸.

57. Ἦταν συγγραφέας, καθὼς ἐπίσης ἐκδότης καὶ ἰδιοκτῆτης τῆς ἐφημερίδας *Βρετανικὸς Ἀστὴρ*. Μέσω αὐτῆς τῆς ἐφημερίδας διέδιδε σὲ ὅλο τὸ Λεβάντε τίς φιλοαγγλικὲς ιδέες του καὶ ὑποστήριζε τὸν πρίγκηπα Ἀλφρέδο σὰν διάδοχο τοῦ βασιλιᾶ Ὁθωνα. Ὁ *Βρετανικὸς Ἀστὴρ* ἐκδιδόταν περίπου γιὰ τρία χρόνια, στίς ἀρχὲς τῆς δεκαετίας τοῦ 1860, περίοδο κατὰ τὴν ὁποία ὁ Ξένος ἦταν μπλεγμένος μὲ διάφορα οἰκονομικὰ προβλήματα ποὺ ἀφορούσαν τίς ναυτιλιακὲς του ἐπιχειρήσεις.

58. Stephanos Xenos, *Depredations; or Overend, Gurney and Co, and the Greek and Oriental steam navigation company*, Λονδίνο 1869, σ. 48.

...[Ἐπιπλέον] θὰ ἀνοίγα τὰ μάτια τους· καὶ τὸ ἀποτέλεσμα θὰ ἦταν, ὄντας οἱ ἴδιοι μεγάλης κλίμακας εἰσαγωγεῖς καὶ ἐξαγωγεῖς, καὶ ἔχοντας ὅλες τὶς διασυνδέσεις καὶ τὰ μέσα, νὰ προσπαθήσουν νὰ κάνουν οἱ ἴδιοι ἐπιχειρήσεις καὶ νὰ γίνουν οἱ ἴδιοι ἐφοπλιστὲς —ὅπως ἤδη εἶχαν κάνει οἱ Κύριοι Σπάρταλης καὶ Σία πού ξεκίνησαν ἀπὸ τὸ Λίβερπουλ— καθὼς οἱ Ἕλληνες ἀκολουθοῦν ὁ ἕνας τὸν ἄλλο στὶς συναλλαγές»⁵⁹.

Οἱ ἰδέες τοῦ Ξένου ἀπέτυχαν γιὰ μιὰ σειρὰ ἀπὸ λόγους. Πρῶτον, ἡ χρηματοπιστωτικὴ ἀγορὰ τοῦ Λονδίνου δὲν ἦταν ἀκόμα ἑτοιμὴ γιὰ χαμηλοῦ κόστους ναυτιλιακὰ δάνεια καὶ ἔτσι τὰ δάνεια πού ἔκανε ὁ Ξένος ἦταν γιὰ ἑξι μῆνες ἢ ἕνα χρόνο μὲ πολὺ ὑψηλὸ τόκο. Δεύτερον, ὁ Ξένος δὲν εἶχε μεγάλη ἐμπειρία ἀπὸ τὶς διακυμάνσεις τῆς ναυτιλίας καὶ ἀγόρασε τόσο μεγάλο ἀριθμὸ ἀτμοπλοίων ἐπειδὴ εἶχε μᾶλλον τὴν ἐντύπωση ὅτι οἱ ναῦλοι εἶναι πάντα σταθεροὶ καὶ παραμένουν σὲ ὑψηλὰ ἐπίπεδα γιὰ μεγάλο χρονικὸ διάστημα. Τρίτον, παρόλο πού ἦταν συγγενὴς ἐξ ἀγχιστείας μὲ μιὰ ἰσχυρὴ οἰκογένεια ἀπὸ τὸ «χιώτικο» δίκτυο, ἦταν νόφερτος καὶ τοῦ ἔλειπε ὅλη ἡ ὀργάνωση τῶν ὑποκαταστημάτων στὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ τὴ Μαύρη Θάλασσα πού χρειαζόταν γιὰ νὰ δουλέψουν τὰ ἀτμόπλοιά του. Ἐπειδὴ ἐπιπλέον ἦταν προκλητικὸς καὶ εἰσήγαγε «καινὰ δαιμόνια» σὲ ἕνα κλειστὸ καὶ παραδοσιακὸ κύκλωμα, δὲν τὸν ὑποστήριξε τὸ «χιώτικο» δίκτυο γιὰ νὰ ἐπιβιώσει. Οἱ συγγραφικὲς του ἱκανότητες μᾶς ἄφησαν ἕνα βιβλίο μὲ τίτλο *Depredations; or Overend, Gurney and Co, and the Greek and Oriental steam navigation company*, τὸ ὁποῖο ἐξέδωσε μὲ δικὰ του ἐξοδα τρία μὲ τέσσερα χρόνια μετὰ τὴν κατάρρευση τῆς ἐπιχείρησής του, τῆς «Ἑλληνικῆς καὶ Ἀνατολικῆς Ἀτμοπλοίας». Στὸ βιβλίο αὐτὸ ὑπάρχουν ἀξιόλογα στοιχεῖα γιὰ τὴν ἀνοδο καὶ τὴν καταστροφή αὐτῆς τῆς ἐπιχείρησης, τὶς σχέσεις του μὲ τὴν ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ κοινότητα, καθὼς καὶ μὲ τοὺς βρετανικοὺς χρηματοπιστωτικοὺς οἴκους Overend, Gurney and Co. Τὰ ἀτμόπλοια τοῦ Ξένου, κατὰ τὴ διάρκεια τῶν 5-6 χρόνων πού ἦταν ὑπὸ τὴν ἰδιοκτησίαν του, εἶχαν ὀνόματα ἡρώων τῆς ἑλληνικῆς ἐπανάστασης, ἀλλὰ ταξίδευαν σὲ ὅλα τὰ λιμάνια τοῦ Λεβάντε κάτω ἀπὸ τὴ βρετανικὴ σημαία μὲ Ἀγγλο καπετάνιο καὶ ἀγγλικὸ πλήρωμα.

Ἡ ναυτιλιακὴ ἐταιρεία τοῦ Βασίλη Παπαγιάννη εἶχε ἐντελῶς διαφορετικὴ μοίρα. Ὅχι μόνον καθιερώθηκε ἀλλὰ καὶ ἐπέζησε μέχρι τὶς ἀρχὲς τοῦ 20οῦ αἰῶνα. Ὁ Γεώργιος Παπαγιάννης ἦταν ὁ πρῶτος ἀπὸ τοὺς τρεῖς ἀδερφοὺς Παπαγιάννη πού ἔφτασε στὸ Λονδίνο στὶς ἀρχὲς τῆς δεκαετίας τοῦ 1840, ὅπου σύντομα ἱδρύσε ἕναν ἐπιτυχημένο ἐμπορικὸ οἶκο. Λίγα χρόνια ἀργότερα τὸν ἀκολούθησαν τὰ ἄλλα δύο ἀδέρφια, ἀπὸ τὰ ὁποῖα ὁ Βασίλειος ἀποδείχτηκε ὁ πιὸ δυναμικός⁶⁰. Ἡ ἐπιτυχία τῆς ἐταιρείας ὀφειλόταν στὴν πρόωμη καὶ ἐπιτυχή

59. Στὸ ἴδιο, σ. 76.

60. *Fairplay*, 19 Σεπτ. 1884, σ. 439-441. Περισσότερα σχετικὰ μὲ τὴν οἰκογένεια

επένδυση σέ ατμόπλοια, πού ἦταν ἀπασχολημένα σέ τακτικές ατμοπλοϊκές γραμμές μεταξύ τοῦ Λεβάντε καὶ τοῦ Λίβερπουλ. Ἡ ἐταιρεία Παπαγιάννη ἱδρύσε τὴν ατμοπλοϊκὴ τῆς ἐταιρεία στὶς ἀρχές τῆς δεκαετίας τοῦ 1850, μὲ τὴν ὑποστήριξη τῶν περισσοτέρων ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν οἰκῶν τοῦ Μάντσεστερ καὶ τοῦ Λίβερπουλ⁶¹, καὶ συνέχισε ἐπιτυχῶς τὶς δραστηριότητές τῆς ὅλο τὸν 19ο αἰῶνα σὰν ἰδιοκτῆτης ἐνὸς μεγάλου ατμοπλοϊκοῦ στόλου. Μιὰ λεπτομερὴς ἀναφορὰ στὶς δραστηριότητες τοῦ Βασιλείου Παπαγιάννη στὸ Λίβερπουλ, δίνεται μὲ σατυρικό τρόπο ἀπὸ τὸ *Fairplay*, τὸ μεγαλύτερο ἀγγλικὸ ναυτιλιακὸ περιοδικὸ τῆς ἐποχῆς, πού ἄρχισε νὰ ἐκδίδεται τὸ 1884 καὶ συνεχίζει μέχρι σήμερα⁶²:

«Παρόλο ὅτι τὸ Δὸν εἶναι ἰσπανικὸς τίτλος εὐγένειας, οἱ κάτοικοι τῆς Ἰσπανίας δὲν ἔχουν τὴν ἀποκλειστικότητά του... τώρα σᾶς γνωρίζουμε ἕναν Ἑλληνα Δὸν — τὸν Δὸν Μπαζίλιο, τὸν ἐφοπλιστή... Τὸ ἐμπόριο τοῦ Λεβάντε εἶναι ἐπὶ μονίμου βάσεως στὰ χέρια τῶν ἐλληνικῶν οἰκῶν, καὶ αὐτὸς μὲ τὸν ὁποῖο θὰ ἀσχοληθοῦμε ἐδῶ εἶναι, ἴσως, ὁ πιὸ παλιὸς πού ὑπάρχει, καθὼς πρέπει ἤδη νὰ ἔχει γιορτάσει τὰ γενέθλια τῶν σαρανταπέντε χρόνων του. Ἡ ἐταιρεία δημιούργησε μιὰ ατμοπλοϊκὴ γραμμὴ μὲ ατμόπλοια πού ταξιδεύουν ἀνάμεσα στὸ Λίβερπουλ καὶ τὸ Λεβάντε καὶ δείχνει νὰ διατηρεῖ ἕνα καλὸ μερίδιο αὐτοῦ τοῦ ἐμπορίου, παρόλο φυσικὰ πού οἱ ἀνταγωνιστὲς σύντομα ἔκαναν τὴν εἴσοδό τους στὴ γραμμὴ αὐτή. Καθὼς ἦταν ἔμποροι καὶ πλοιοκτῆτες ταυτόχρονα, οἱ Παπαγιάννη εἶχαν πολλὰ διασυνδέσεις στὶς βιομηχανικὲς πόλεις, κυρίως μὲ τοὺς συμπατριῶτες τους καὶ τοὺς Ἀρμένιους. Αὐτοὶ οἱ ξένοι φυσικὰ προτιμοῦσαν νὰ συνεννοοῦνται μὲ αὐτοὺς πού μιλοῦσαν τὴ γλώσσα τους καὶ νὰ καλοῦν αὐτοὺς γιὰ τὶς θαλάσσιες μεταφορές, γι' αὐτὸ τὸ λόγο καὶ ἡ ἐταιρεία υἱοθέτησε τὴν ἀρχὴ νὰ ἔχει στὰ ὑποκαταστήματά της καὶ Ἑλληνας καὶ Ἀρμένιους ἀντιπροσώπους / πράκτορες. [...] Γιὰ πολλὰ χρόνια ὑπῆρχαν τέσσερις ατμοπλοϊκὲς γραμμὲς στὸ ἐμπόριο μεταξύ Λίβερπουλ καὶ Λεβάντε —οἱ ἰσχυροὶ Μάκ, ὁ Κόμης τοῦ Μάργκεντ, αὐτὴ τοῦ Δὸν Μπαζίλιο καὶ μιὰ ἄλλη μικρότερη⁶³. Οἱ τρεῖς πρῶτες μέχρι πρόσφατα δούλευαν μαζὶ καὶ ἡ τελευταία ἦταν γνωστὴ ὡς ἀντίθετη σὲ αὐτὴ τὴ μέθοδο⁶⁴... Ὅταν ἡ ἐταιρεία τοῦ Δὸν ἦταν ἕνα

νεα καὶ τὴν ἐταιρεία Παπαγιάννη βλέπε στὸ James Taylor, *Ellermans. A Wealth of Shipping*, Λονδίνο, Wilton House Gentry, 1976, σ. 177-181.

61. *Πανδώρα*, τ. 9, 1 Μαρτ. 1859, τχ. 215, σ. 521-522.

62. *Fairplay*, 19 Σεπτ. 1884, σ. 439-441.

63. Ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἐταιρεία τοῦ Παπαγιάννη, ὁ συγγραφέας ἀναφέρεται στὶς ατμοπλοϊκὲς γραμμὲς τῶν ἐταιρειῶν MacIver, Leyland καὶ Moss.

64. Αὐτὴ εἶναι ἡ ἐποχὴ τῆς δημιουργίας τῶν πρῶτων «καρτέλ» τῆς θαλάσσης, τῶν λεγομένων Διασκέψεων. Οἱ Διασκέψεις εἶναι ἄτυπες συμφωνίες ναυτιλιακῶν ἐταιρειῶν μὲ σκοπὸ νὰ μονοπωλήσουν ὀρισμένες θαλάσσιες διαδρομὲς μὲ αὐξημένες τιμὲς παροχῆς ὑπηρεσιῶν καὶ νὰ ἐμποδίσουν τὴν εἴσοδο ἄλλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Γιὰ περισσότερες λεπτομέρειες πάνω στὶς Διασκέψεις καὶ τὶς μεθόδους τους, βλ. Alan Cafruny, *The Poli-*

ἀπὸ τὰ τρία μέλη τῆς Διασκέψεως τοῦ Λεβάντε, οἱ ἄλλοι δύο δὲν μπορούσαν νὰ καταλάβουν πῶς γινόταν καὶ οἱ φορτωτὲς προτιμοῦσαν, μηδενὸς ἐξαιρουμένου, τὴν δική του γραμμή. Ὅρισμένοι φορτωτὲς, μάλιστα, ἦταν κατηγορηματικοὶ στὸ νὰ κρατοῦν τὰ φορτία τους ἀποκλειστικὰ γιὰ τὰ ἀτμόπλοια τοῦ Δὸν Μπαζίλιο, γεγονὸς ποὺ κάθε ἄλλο παρὰ εὐχάριστα ἀντιμετώπιζαν οἱ ἄλλες γραμμές. Οἱ ναῦλοι ἦταν ἴδιοι καὶ γιὰ τὶς τρεῖς γραμμές καὶ ἔτσι δὲν ὑπῆρχε κανένας λόγος γιὰ αὐτὴ τὴν προτίμηση. Ὁ Μπαζίλιο ἦταν βέβαια Ἕλληνας καὶ φίλος μὲ τοὺς Ἀρμένιους, ὅμως αὐτὸ δὲν ἦταν ἐπαρκὲς λόγος γιὰ νὰ κρατοῦν τὰ φορτία τους μακριὰ ἀπὸ τὶς ἄλλες γραμμές. Τώρα πρέπει νὰ ὑπεθυμίσουμε ὅτι ὁ φίλος μας ἦταν πάντα ἓνας γενναιοδωρὸς ἄνθρωπος, καὶ ἔτσι βγῆκε στὴν ἐπιφάνεια ὅτι ἔδινε στοὺς φορτωτὲς δῶρο μισὴ κορόνα τὸν τόνο γιὰ ὅλα τὰ φορτία ποὺ φόρτωναν στὰ ἀτμόπλοιά του. Αὐτὸ τὸ δεῖγμα γενναιοδωρίας δὲν ἐκτιμήθηκε ἀπὸ τὶς ἄλλες γραμμές στὸ βαθμὸ ποὺ ἐκτιμήθηκε ἀπὸ τοὺς φορτωτὲς, καὶ κάποια ψυχρότητα ἐπῆλθε στὶς σχέσεις τοῦ Δὸν Μπαζίλιο μὲ τοὺς συνεταίρους του.

Ὁ Δὸν Μπαζίλιο εἶναι ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς ἀνθρώπους ποὺ ποτὲ δὲν προβλέπουν χωρὶς νὰ εἶναι σίγουροι —μὲ ἄλλα λόγια, εἶναι πάντα γνώστης μετὰ ἀπὸ ἓνα συμβάν... Ὁ τρόπος ποὺ μιλάει καὶ ἡ συνήθεια νὰ μασάει τὰ λόγια του δείχνει κάποιον ποὺ ξέρει πολὺ περισσότερα ἀπὸ ὅσα θέλει νὰ πεῖ.

Ἔχει τὶς ἰδιομορφίες του, ὅπως ὅλοι οἱ ἄνθρωποι ἄλλωστε, καὶ δὲν ἔχει περάσει πολὺς καιρὸς ἀπὸ τότε ποὺ περηφανευόταν ὅτι τὰ ροῦχα του δὲν τοῦ κοστίζουν πάνω ἀπὸ δέκα λίρες τὸ χρόνο, παρόλο ποὺ κρίνοντας ἀπὸ τὴν ἐμφάνισή του, δὲν ὑπῆρχε λόγος νὰ τὸ ἀναφέρει· ἔτσι γιὰ μιὰ καὶ μοναδικὴ φορὰ εἶπε παραπάνω λόγια ἀπὸ ὅ,τι ἔπρεπε.

Ὁ Δὸν Μπαζίλιο ἀξίζει τὸν χαρακτηρισμὸ τοῦ ἐξυπνοῦ ἀνθρώπου. Εἶναι πονηρός, ὅλο διπλωματία καὶ ἱκανότητα, καὶ παρὰ τὸ ὅτι εἶναι κάποιας ἡλικίας, εἶναι τόσο ἐνεργητικὸς ὅσο ἓνας ἄνθρωπος εἴκοσι χρόνια νεώτερός του. Αὐτὸ ποὺ εἶναι πιὸ σημαντικό, ὅμως, εἶναι ὅτι εἶναι δημοφιλὴς παντοῦ, παρόλο ποὺ ὑπάρχουν ὀρισμένοι ποὺ θεωροῦν ὅτι ἐνδιαφέρεται μόνο γιὰ τὸν ἑαυτό του. Ἀλλὰ στὸ κάτω-κάτω καὶ ποιὸς δὲν ἐνδιαφέρεται; Ἀνταμείβει τοὺς ὑπαλλήλους του ἀπλόχερα καὶ τοὺς μεταχειρίζεται πολὺ διαφορετικὰ ἀπὸ τοὺς περισσότερους ἐργοδότες. Ἡ συνέπεια εἶναι ὅτι σπάνια βλέπεις ἓνα καινούργιο πρόσωπο στὸ γραφεῖο του. Σὰν παράδειγμα, νομίζω ὅτι εἶναι σωστὸ νὰ ἀναφέρουμε ὅτι ὁ διευθυντὴς του εἶναι μαζί του γιὰ περισσότερα ἀπὸ 25 χρόνια καὶ εἶναι τόσο πιστὸς στὸ ἀφεντικὸ του, ὅσο καὶ τὶς ἡμέρες τῆς νεότητάς του...

Μὲ τὸ νὰ ἐμπιστεύεται τοὺς ὑπαλλήλους του, ὁ Δὸν Μπαζίλιο δέχεται σὰν

tical Economy of International Shipping, Μπέρκλεϋ, University of California Press, 1987, κεφ.2, καὶ D. Marx, *International Shipping Cartels*, Πρίνστον, University Press, 1953.

άνταπόδωση από αυτούς τις πρόθυμες υπηρεσίες τους, και αν προσθέσουμε σε αυτές τις δικές του ικανότητες και τον χαρακτήρα του, έχουμε σαν αποτέλεσμα μια πολύ επιτυχημένη γραμμή κάτω από την διεύθυνσή του. "Αν όλοι οι Έλληνες ήταν σαν τον Δόν Μπαζιλιο, και εάν οι επιχειρήσεις παρέμεναν σταθερές σε αυτή τη χώρα, εμείς θα μέναμε σύντομα έξω από αυτές. "Όμως υπάρχουν και ληστές στην Αθήνα, και δεν έχει γράψει ο Edmond About ότι στην Ελλάδα οι ληστές είναι οι μόνοι Έλληνες που δεν λένε ποτέ ψέματα;»

Δεν περιλαμβάνουμε τους Ξένο και Παπαγιάννη στον ελληνικής ιδιοκτησίας εμπορικό στόλο, παρά τους ισχυρούς δεσμούς τους με τον ελληνικό χώρο, επειδή λειτουργούσαν τα πλοία τους κυρίως με αγγλικά πληρώματα και θεωρούνταν «ξένα». "Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η γραμμή Παπαγιάννη ήταν μία από τις τέσσερις κύριες βρετανικές ατμοπλοϊκές γραμμές που συμμετείχαν στο εμπόριο της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Η επίδραση του Παπαγιάννη στην ανάπτυξη του ελληνικού εμπορικού στόλου και τη μετάβασή του από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια ήταν ιδιαίτερης σημασίας, λόγω των διασυνδέσεών του με τη βρετανική ναυτιλιακή αγορά. Υπάρχουν στοιχεία ότι ο Παπαγιάννης δρούσε σαν μεσάζοντας για την αγορά των πρώτων ατμοπλοίων⁶⁵. Στο Αρχείο του Καπετάνιου Αναστάσιου Σύρμα⁶⁶ αναφέρεται: «Τῷ 1868 [οί Ἀδελφοὶ Κοσμᾶ] μετέθεσαν ὡς ὑποπλοίαρχον εἰς ἕτερον πλοῖον ἰδικόν των ὀνόματι Κόμνα εὐρισκόμενον εἰς Πειραιᾶ ὑποφόρτωσιν διὰ Λίβερπουλ, ἐκεῖ δὲ κατὰ προτροπὴν τοῦ πλοιάρχου Κοσμᾶ τοῦ πλοίου Κόμνα καὶ κατὰ παράκλησιν τοῦ πλοιάρχου Κιβωτοῦ ἐδέχθη νὰ ὑπάγω ὡς πλοίαρχος εἰς Νιού-πόρτ τῆς Ἀγγλίας καὶ παραλάβω κατὰ διαταγὴν καὶ πληρεξουσιότητα τοῦ Κιβωτοῦ ἓνα πλοῖον τὸ ὁποῖον εἶχεν ἀγοράσει μέσον Παπαγιάννη διὰ λογαριασμόν τοῦ κ. Δ. Μάτση γαμβροῦ του ἐν Σύρῳ».

Στο ίδιο αρχείο βρίσκουμε στοιχεία για επιχειρηματική συνεργασία των Παπαγιάννη και Βαλλιάνου.

Messrs Papayanni & Co, Liverpool

Κύριε,

Κομιστής της παρούσης μου είναι ο κ. Αναστάσιος Σύρμας ὅστις ἐχρημάτησεν πλοίαρχος ἐπὶ πολλὰ ἔτη, καθὼ τοιοῦτος εἰργάσθη διὰ τὸ κατὰστάμας, ἐπειδὴ δὲ γνωρίζομεν αὐτὸν διὰ τίμιον καὶ ἄξιον πάσης συστάσεως καὶ

65. Ὁ Παπαγιάννης δούλευε σὰν μεσάζοντας ὄχι μόνο γιὰ ἀνεξάρτητους Ἕλληνες ἐμπόρους/πλοιοκτῆτες, ἀλλὰ ἐπίσης καὶ γιὰ τὴν ἀγορὰ ατμοπλοίων τῆς ἡμικρατικῆς Ἑταιρείας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοίας. Βλ. Κωνσταντῖνος Παπαθανασόπουλος, *Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοίας. Τὰ ἀδιέξοδα τοῦ προστατευτισμοῦ (1855-1872)*, Ἀθήνα, Μορφωτικὸ Ἰδρυμα Ἑθνικῆς Τραπεζῆς, 1987, κεφάλαιο 2.

66. Ἰδιωτικὴ Συλλογὴ τοῦ Ναυάρχου Ἀναστασίου Ζωγράφου, Αρχεῖο τοῦ Καπετάνιου Ἀναστασίου Σύρμα, Αὐτοβιογραφία.

ἔρχεται αὐτοῦ πρὸς εὐρεσιν ἐνασχολήσεως τινός, εὐχαρίστως σᾶς συστήνομεν τὸ παρὸν συστατικὸν ὅπως τὸν παραλάβετε ὑπὸ τῆς προστασίας σας καὶ δὲν ἀμφιβάλλομεν ὅτι θέλει σᾶς εὐχαριστήσῃ εἰς οἰανδήποτε ἐργασίαν τὸν ἐνασχολήσετε.

Δέξασθε προκαταβολικῶς τὰ εὐχαριστήριά μας καὶ τὰς φιλικὰς προσήσεις μας.

Σᾶς ἀσπαζόμεθα

Ἀδελφοὶ Βαλλιάνοι

Λονδίνον τὴν 12/24 7βορίου 1875.

Φαίνεται ὅτι ἡ ἐταιρεία τοῦ Παπαγιάννη κατὰ τὶς δεκαετίες 1850, 1860 καὶ 1870 λειτούργησε σὰν κύρια πηγὴ πληροφόρησης καὶ σὰν ὁ ἐνδιάμεσος τῶν Ἑλλήνων γιὰ τὴ βρετανικὴ ναυτιλιακὴ ἀγορά. Τῇ δεκαετίᾳ τοῦ 1880 ἕνας ἀριθμὸς Ἑλλήνων μεγαλεμπόρων τοῦ «ἰονίου» δικτύου ὑπὸ τὴν καθοδήγησιν τῶν Ἀδελφῶν Βαλλιάνου ἄρχισαν νὰ ἐπενδύουν σὲ ἀτμόπλοια. Οἱ Ἀδελφοὶ Βαλλιάνου ἐγκατέστησαν τὸ πρῶτο καὶ μεγαλύτερο ἑλληνικὸ ναυτιλιακὸ γραφεῖο στὸ Λονδίνο τὸν 19ο αἰῶνα, τὸ ὁποῖο δούλεψε καὶ ἀναπτύχθηκε ἀπὸ τὴ δεκαετία τοῦ 1860 ἕως τὶς ἀρχὲς τοῦ 1900 σὰν ναυλωτικὸ, ἀσφαλιστικὸ, μεσιτικὸ ἀγορῶν καὶ πωλήσεων πλοίων, καὶ σὰν ναυτιλιακὴ τράπεζα. Αὐτὸ τὸ ναυτιλιακὸ γραφεῖο, ποῦ ἦταν ὁ κύριος σύνδεσμος μεταξὺ τῶν Ἑλλήνων καπετάνιων/ἰδιοκτητῶν ἰστιοφόρων καὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς τοῦ Λονδίνου, ἀποδείχτηκε πρωταρχικῆς σημασίας γιὰ τὴ μετάβαση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τὸ ἰστίο στὸν ἀτμό.

Στῇ δεκαετίᾳ τοῦ 1860 ὑπάρχει μιὰ σαφὴς συρρίκνωση τῶν ἐμποροναυτιλιακῶν δραστηριοτήτων τῶν μελῶν τοῦ «χιώτικου» δικτύου σὲ ὅλα τὰ λιμάνια τῆς Μεσογείου. Προσαρμοζόμενοι στὰ κελεύσματα τῶν καιρῶν, οἱ Ἕλληνες τῶν παροικιῶν στῇ δεκαετίᾳ τοῦ 1870 πέρασαν στὴ δευτέρῃ «ἰόνιο» φάση, ποῦ ἦταν πλέον ἡ πορεία πρὸς τὴν ἐξειδίκευση, τὸν ἐφοπλισμὸ.

Οἱ παράγοντες ποῦ ὀδήγησαν στὴν ἀποχώρηση πολλῶν ἐμπόρων τοῦ «χιώτικου» δικτύου μετὰ τὸ τέλος τῆς δεκαετίας τοῦ 1850 εἶναι πολλοί. Μποροῦμε νὰ τοὺς ταξινομήσουμε σὲ τρεῖς κατηγορίες: πρῶτον, στὴ μεγάλη ἀλλαγὴ τῶν συνθηκῶν ἐμπορίου τῆς Μαύρης Θάλασσας μετὰ τὸν Κριμαϊκὸ πόλεμο, δεύτερον στὴν τεχνολογικὴ ἐπανάσταση στὶς θαλάσσιες μεταφορὲς καὶ ἐπικοινωνίες ποῦ ξεκίνησε ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρὰ τοῦ ἐμπορίου στὴ Δυτικὴ Εὐρώπη, καὶ τρίτον σὲ ἐσωτερικοὺς παράγοντες τοῦ δικτύου ποῦ ὀδήγησαν τὶς ἐπενδύσεις πολλῶν ἐμπόρων τοῦ «χιώτικου» δικτύου πρὸς ἄλλες κατευθύνσεις.

Μετὰ τὸν Κριμαϊκὸ πόλεμο μιὰ σειρὰ ἀπὸ κοινωνικὲς καὶ οἰκονομικὲς μεταρρυθμίσεις, ποῦ ἔλαβαν χώρα στὴ Νότιο Ρωσία καὶ τὶς παραδουνάβιες περιοχές, ἔφεραν ἀνακατατάξεις στὴν περιοχὴ. Ἀπὸ τὶς κοινωνικὲς μεταρρυθμίσεις οἱ πιὸ σημαντικὲς ποῦ ἔλαβαν χώρα στὴ Ρωσία ἦταν ἡ χειραφέτηση τῶν

δουλοπαροίκων το 1861, που είχε σαν άμεσο αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους εργασίας και του αριθμού των μικροκαλλιεργητών. Πολλοί μεγαλοκτηματίες της Νοτίου Ρωσίας βρήκαν τεράστιες οικονομικές δυσκολίες στις καινούργιες συνθήκες και πούλησαν τα κτήματά τους. Οι νέοι αγοραστές ήταν στην πλειοψηφία τους Έβραίοι. Στην περιοχή της Όδησσοῦ, π.χ., το 75% των γαιών που πουλήθηκαν την εποχή εκείνη αγοράστηκε από Έβραίους⁶⁷. Οι έμπορικές μεταρρυθμίσεις επίσης που έλαβαν χώρα στη Ρωσία, σύμφωνα με τις όποιες οι ξένοι έμποροι μπορούσαν να απολαύσουν τα ίδια προνόμια με τους ντόπιους έμπορους, ανάίρεσαν την πλεονεκτική θέση των Ελλήνων που είχαν πάρει τη ρωσική ύπηκοότητα. Το λιμάνι της Όδησσοῦ σταμάτησε να είναι «ελεύθερο λιμάνι» το 1857 και έτσι απώλεσε τα πλεονεκτήματά του για τους εισαγωγείς της περιοχής. Επιπλέον, μία σειρά από κακές έσοδεῖς στην ένδοχώρα της Όδησσοῦ στά τέλη της δεκαετίας του 1850 έφερε μικρά περιθώρια κέρδους στις εξαγωγές σιτηρών. Ο ανταγωνισμός από άλλες σιτοπαραγωγικές χώρες, όπως η Ρουμανία, η Αμερική και η Ινδία, μείωσαν ακόμα περισσότερο τα κέρδη των παλιών εξαγωγικών εμπορικών οίκων, ένας μεγάλος αριθμός των οποίων αποφάσισε να διακόψει τις δραστηριότητές του στην Όδησσοῦ.

Έτσι, οι μεγάλοι εμπορικοί οἶκοι της Όδησσοῦ σταδιακά αντικαταστάθηκαν από μεγάλο αριθμό Έβραίων μεσιτών, κερδοσκόπων, πρακτόρων και προμηθευτών που ήταν προετοιμασμένοι να αποδεχτούν μικρότερα περιθώρια κέρδους, ενώ μερικοί μεγάλοι έβραϊκοί οἶκοι εξειδικεύτηκαν στην εξαγωγή σιτηρών σε παγκόσμια κλίμακα, όπως αυτοί του Louis Dreyfus στο Παρίσι και του M. Neufeld στο Βερολίνο⁶⁸. Εκτός αυτού, η ανάπτυξη των λιμένων της Αζοφικής και της περιοχής του Καυκάσου, μετά την ολοκλήρωση βασιικών έργων ύποδομής κατά τις δεκαετίες του 1860 και 1870, όπως οι σιδηρόδρομοι και οι τηλεγραφικές επικοινωνίες, μείωσαν τη σπουδαιότητα της Όδησσοῦ σαν της μεγαλύτερης εξαγωγικής πόλης της Νότιας Ρωσίας. Στο τελευταίο τρίτο του αἰώνα οι εξαγωγές από τη γειτονική πόλη-λιμάνι του Νικολάγιεφ και από τις πόλεις-λιμάνια της Αζοφικής και του Καυκάσου αύξήθηκαν και ξεπέρασαν αυτές της Όδησσοῦ.

Εκτός αυτού όμως, κατά το τελευταίο τρίτο του 19ου αἰώνα, οι εξαγωγές σιτηρών από τον Δούναβη αύξήθηκαν άπίστευτα και έφτασαν σχεδόν στα μισά των εξαγωγών της Μαύρης Θάλασσας⁶⁹. Η δημιουργία της Εὐρωπαϊκής Επिटροπής του Δουνάβεως μετά τον Κριμαϊκό Πόλεμο βοήθησε στην εκβάθυνση του ποταμού, την οργάνωση και τη σαφή βελτίωση των συνθηκών εμπορίου στόν

67. Herlihy, *Odessa: A History*, ό.π., σ. 170-73.

68. Βλ. Lewis Siegelbaum, «The Odessa grain trade», *Journal of European Economic History*, τ. 9, Άνοιξη 1980, σ. 131-132.

69. Gelina Harlaftis, «The Role of the Greeks in the Black Sea Trade», ό.π.

Δούναβη. Ὁ Κριμαϊκὸς πόλεμος στὴν πραγματικότητα ἀποδείχτηκε σπουδαία πηγὴ κέρδους γιὰ ἓναν ἀριθμὸ νεοεισερχόμενων στὸ ἔμπόριο τόσο τῆς Ἀζοφικῆς ὅσο καὶ τοῦ Δούναβη. Οἱ Ἀδελφοὶ Βαλλιάνου, ἡ μεγαλύτερη ἐπιχείρηση τοῦ «ἰονίου» δικτύου (ποὺ ἔπαιξε ἀντίστοιχο ρόλο μὲ αὐτὸ τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη στὸ «χιώτικο» δίκτυο), ἦταν ἀνάμεσα σὲ ἐκείνους ποὺ ὠφελήθηκαν ἀπὸ τὶς παραπάνω ἐξελίξεις. Οἱ οἰκογένειες ποὺ ἀπέμειναν ἀπὸ τὸ «χιώτικο» δίκτυο συνέχισαν τὶς ἐμπορικὲς τοὺς δραστηριότητες ἀπὸ τὶς νεοαναπτυγμένες περιοχὲς τῆς Νοτίου Ρωσίας στὸν Καύκασο, ἀπὸ τὴν Ἀζοφικὴ καὶ τὸ Νικολάγιεφ, σὲ συνεργασία μὲ τὴ νέα ἀνερχόμενη δύναμη, τοὺς ἰόνιους ἐφοπλιστὲς καὶ ἐμπόρους.

Ἡ δεύτερη ὁμάδα παραγόντων ποὺ συνέβαλαν στὴ μετάβαση ἀπὸ τὸ «χιώτικο» στὸ «ἰόνιο» δίκτυο, ἦταν ἡ τεχνολογικὴ ἐπανάσταση στὶς παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορὲς καὶ ἐπικοινωνίες: ἡ εἰσαγωγὴ τῶν ἀτμοπλοίων καὶ τοῦ τηλεγράφου. Ὁ ἔλεγχος ποὺ ἀσκοῦσαν οἱ Ἕλληνες στὸ ἔμπόριο τῆς Μαύρης Θάλασσας μέχρι τὸν Κριμαϊκὸ πόλεμο εἶχε βασιστεῖ στὴν ἀποκλειστικὴ ἐμπορικὴ πληροφόρηση καὶ τὴν κερδοσκοπία ἀπὸ τὰ φορτία, ποὺ πωλοῦνταν δύο ἢ τρεῖς μῆνες πρὶν φτάσουν στὴ Βρετανία. Ἡ ἐπικοινωνία μέσω τοῦ τηλεγράφου καὶ τοῦ σιδηροδρόμου, ἔγινε πραγματικότητα σὲ ὅλη τὴ Νότιο Ρωσία κατὰ τὶς δεκαετίες 1860 καὶ 1870. Ἡ εἰσαγωγὴ τῶν ἀτμοπλοίων στὸ ἔμπόριο τῆς Μαύρης Θάλασσας μετὰ τὸν Κριμαϊκὸ πόλεμο προσέφερε ἐπιπλέον ταχύτητα καὶ κατευθεῖαν σύνδεση μὲ τὶς δυτικοευρωπαϊκὲς ἀγορές. Αὐτὲς οἱ ἐξελίξεις ἔφεραν τεράστιες ἀλλαγὲς στὴν ὀργάνωση τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ ὅχι μόνον ἔδωσαν τὴ δυνατότητα πρόσβασης στὴν ἐμπορικὴ πληροφόρηση σὲ πολὺ εὐρύτερο κοινό, ἀλλὰ καὶ ὁδήγησαν στὸν σαφὴ διαχωρισμὸ τοῦ ἐμπορίου ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστὴ καὶ τὴν ἐξαφάνιση τοῦ παλαιοῦ τύπου ἐμπορίου/πλοιοκτῆτη.

Ἡ τρίτη κατηγορία παραγόντων ποὺ συνέβαλαν στὴν ἐξαφάνιση ἑνὸς μεγάλου ἀριθμοῦ χιώτικων ἐπιχειρήσεων ἀπὸ τὸ ἐπιχειρηματικὸ προσκλήνιο ἦταν ἐσωτερικοὶ τοῦ δικτύου. Καταρχήν, ἡ πρώτη γενιὰ τῶν ἡγετικῶν στελεχῶν τοῦ «χιώτικου» δικτύου, ὅπως οἱ Ἀδελφοὶ Ράλλη, Ροδοκανάκη καὶ ἄλλοι, πέθαναν τὶς δεκαετίες 1850 καὶ 1860. Δεύτερον, πολλοὶ ἀπὸ τοὺς γιουὺς καὶ τὰ ἐγγόνια τῶν ἱδρυτῶν βρῆκαν περισσότερὸ ἐπικερδεῖς τὶς ἐπενδύσεις σὲ ἀκίνητα στὴν Ὁδησσό, τὴ Μασσαλία ἢ τὸ Λονδίνο καὶ μεταβλήθηκαν σὲ εἰσοδηματίες, ἀφήνοντας μὲ αὐτὸν τὸν τρόπο πίσω τοὺς τὴν χαμηλότερη κοινωνικὰ θέση τοῦ ἐμπορίου. Τρίτον, ἓνας ἀριθμὸς Χιωτῶν ἐπιχειρηματιῶν ἐπένδυσαν στὸ βρετανικὸ χρηματιστήριον καὶ καταστράφηκαν κατὰ τὴν οἰκονομικὴ κρίση τοῦ 1858-59 (ὅπως γιὰ παράδειγμα ὁ Σαλβάγος). Ὅμως, ὁ μεγάλος ἀριθμὸς Χιωτῶν στὸν κατάλογο τῶν μελῶν τοῦ Βαλτικοῦ Κέντρου τὸ 1886 δείχνει ὅτι τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυλομεσίτη καὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ πράκτορα ἀποτελέσει τὴν κύρια ἀπασχόληση γιὰ πολλοὺς ἀπὸ τοὺς ἀπογόνους τῶν χιωτῶν ἐμπόρων τοῦ Λονδίνου.

Στο τελευταίο τρίτο του 19ου αιώνα, πολλοί από τους γιους των Βρετανών εμπόρων που είχαν αναμειχθεί με τη ναυτιλία ακολουθούσαν το νέο επάγγελμα του ναυλομεσίτη και του ναυτιλιακού πράκτορα⁷⁰. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ο εφοπλισμός ήταν επίσης ένα νέο επάγγελμα του 19ου αιώνα. "Όπως μάς πληροφορεί ο μεγάλος Βρετανός ιστορικός Ralph Davis, «μόνον όταν η βιομηχανική επανάσταση άλλαζε την κλίμακα του αγγλικού εμπορίου, ο εφοπλισμός έγινε αυτοδύναμη απασχόληση. 'Εφοπλιστής στα επαγγελματικά εύρετήρια του Λονδίνου δεν εμφανίζεται πριν από το 1815»⁷¹.

Πριν από την ολοκλήρωση αυτής της μελέτης, θα ήθελα να αναφερθώ στην τάση που υπάρχει στην ελληνική ιστοριογραφία να θεωρείται ότι ο συνδυασμός εμπορίου και ναυτιλίας αποτελεί ελληνική αποκλειστικότητα κατά τον 19ο αιώνα. Προφανώς, η έλλειψη συγκρίσεων με τις ναυτιλιακές ιστορίες άλλων χωρών έχει οδηγήσει σε τέτοιες λανθασμένες υποθέσεις. Στο Μπέργκεν της Νορβηγίας στα μέσα της δεκαετίας του 1860, για παράδειγμα, «οι περισσότεροι που παρείχαν τα πρὸς επένδυση στη ναυτιλία κεφάλαια, ήταν στην πραγματικότητα έμποροι, και οι περισσότεροι από αυτούς χρησιμοποιούσαν τα πλοία που αγοράζαν για να μεταφέρουν φορτία για δικό τους λογαριασμό στις παραδοσιακές αγορές της Βαλτικής, της Βόρειας Θάλασσας και της Μεσογείου»⁷². Πρόσφατες έρευνες στη ναυτιλιακή ιστορία του 'Ατλαντικού Καναδά έχουν δείξει επίσης ότι ο συνδυασμός εμπορίου και εφοπλισμού ήταν διαδεδομένος στη ναυτιλία του 'Ατλαντικού Καναδά⁷³. "Όπως πολλά μέλη του «χωτικού» δικτύου, οι Καναδοί έμποροι και εφοπλιστές, στην κρίσιμη περίοδο του τελευταίου τρίτου του 19ου αιώνα, αντί να επενδύσουν στα ατμόπλοια και να εξειδικευτούν στον εφοπλισμό, κατευθύνθηκαν σε διάφορες άλλες στεριανές επενδύσεις με αποτέλεσμα να εξαφανιστούν από το ναυτιλιακό προσκήνιο και μαζί τους ο καναδικός στόλος.

Η οργάνωση και δομή των ναυτιλιακών εταιρειών που βασίστηκε στη συγένεια και το κοινό νησί/τόπο καταγωγής, θεωρείται επίσης σαν μια ελληνική

70. Ralph Davis, «Maritime History: Progress and Problems», στο Sheila Mariner (εκδ.), *Business and Businessmen, Studies in Business. Economic and Accounting History*, Λίβερπουλ, Liverpool, University Press, 1978.

71. Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the 17th and 18th Centuries*, α' έκδ., MacMillan's 1962, National Maritime Museum, Modern Maritime Classics Reprint No. 3, σ. 81.

72. Lewis Fischer και Helge W. Nordvik, «From Broager to Bergen: The Risks and Rewards of Peter Jebsen, Shipowner, 1864-1892», *Sjofartshistorisk Arbok*, 1985, σ. 41.

73. Eric W. Sager και Gerald E. Panting, *Maritime Capital. The Shipping Industry in Atlantic Canada, 1820-1914*, Μόντρεαλ, McGill - Queen's University Press, 1990, κεφάλαια 4 και 7.

ιδιαιτερότητα. Στὸν Ἀτλαντικὸ Καναδά, ὅμως, οἱ κυριότεροι ἐφοπλιστὲς τοῦ Χάλιφαξ, ποὺ ἦταν ταυτόχρονα καὶ οἱ κυριότεροι ἔμποροι τῆς πόλης, σχημάτισαν «μιά ἐμπορικὴ ἐλίτ μὲ στενὰ συνδεδεμένες οἰκογένειες καὶ ἐπιχειρηματικὲς διασυνδέσεις. Ἀπὸ τοὺς 29 κυριώτερους ἰδιοκτῆτες πρὶν τὰ μέσα τοῦ 19ου αἰώ-
να, οἱ δεκαπέντε ἦταν μέλη ἑξὶ οἰκογενειῶν»⁷⁴. Ἐπίσης «ἡ ἐμπορικὴ οἰκογένεια παρέμεινε ὁ κυρίαρχος τύπος πλοιοκτησίας στὰ κυριότερα λιμάνια τῆς ναυτι-
λίας μέχρι τὰ τέλη τοῦ 19ου αἰώνα»⁷⁵. Κατὰ τὸν ἴδιο τρόπο ἡ οἰκογένεια καὶ τὸ κοινὸ λιμάνι καταγωγῆς ἔπαιξε κύριο ρόλο στὴ δομὴ τῆς νορβηγικῆς ναυ-
τιλίας ὡς τὶς ἀρχὲς τοῦ 20οῦ αἰώνα⁷⁶. Αὐτὸ ποὺ πιθανὸν εἶναι μοναδικὸ στὴν ἑλληνικὴ ναυτιλία, εἶναι ὅτι αὐτὰ τὰ χαρακτηριστικὰ συνέχισαν νὰ ἐπικρατοῦν
στὶς ἑλληνικὲς ναυτιλιακὲς ἐταιρεῖες καθόλη τὴ διάρκεια τοῦ 20οῦ αἰώνα, μέ-
χρι καὶ σήμερα.

74. Στὸ ἴδιο, σ. 83.

75. Στὸ ἴδιο, σ. 147.

76. Helge W. Nordvik, «The Shipping Industries of the Skandinavian countries, 1850-1914», στὸ L.R. Fischer καὶ G. E. Panting (ἐκδ.), *Change and Adaptation in Maritime History, the North Atlantic Fleets in the Nineteenth Century*, Newfoundland, Maritime History Group, 1985, σ. 117-148.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Τὸ «χωτικό» δίκτυο, 1830-1860

ΑΓΓΑΙΑ

(Λονδίνο, Μάντσεστερ, Λίβερπουλ)

Χιώτες

1. Ἀγέλαστος
2. Ἀμηρὸς
3. Ἀργέντης
4. Αὐγερινὸς
5. Βλαστὸς
6. Βοῦρος
7. Γαλάτης
8. Δαμαλᾶς
9. Ζιζίνιας
10. Ζίφος
11. Ζυγομαλᾶς
12. Καλβοκορέσσης
13. Κοντόσταβλος
14. Μαυρογορδάτος
15. Μπαλτατζῆς
16. Νεγρεπόντης
17. Νικολόπουλος
18. Πασπάτης
19. Πετροκόκκινος
20. Ράλλης
21. Ροδοκανάκης
22. Σαλβάγος
23. Σεβαστόπουλος
24. Σεκιάρης
25. Σκαναβῆς
26. Σκαραμαγκᾶς
27. Σκυλίτσης
28. Φραγκιάδης
29. Χρυσοβελόνης

Ἄλλοι

30. Γεραλόπουλος
31. Γερούσης
32. Γεωργακόπουλος
33. Γεωργαλᾶς
34. Γεωργιάδης
35. Γιαννακόπουλος
36. Εὐμορφόπουλος
37. Ζαρίφης (Κων/πολη)

38. Ζαφειρόπουλος (Ἰωάννινα)

39. Ἰωνίδης (Μικρὰ Ἀσία)

40. Καβάφης (Σμύρνη)

41. Κασσαβέτης (Θεσσαλία)

42. Κουκούσης

43. Κρεμμύδης

44. Λασκαρίδης (Κεφαλ.)

45. Μελᾶς (Ἰωάννινα)

46. Νομικὸς

47. Ξένος (Σμύρνη)

48. Ὁμήρου (Σμύρνη)

49. Πανᾶς (Κεφαλ.)

50. Παπαγιάννης (Σμύρνη)

51. Παπούδωφ (Ἰωάννινα)

52. Ποτούς

53. Σπάρταλης

54. Ταμπάκης

55. Τύμπας

56. Φακίρης

57. Φραγκόπουλος (Κεφαλ.)

58. Ψύχας

ΜΑΣΣΑΛΙΑ

Χιώτες

1. Ἀγέλαστος
2. Ἀργέντης
3. Βλαστὸς
4. Δρομοκαΐτης
5. Ζιζίνιας
6. Μαυρογορδάτος
7. Μπαλτατζῆς
8. Νεγρεπόντης
9. Πετροκόκκινος
10. Ράλλης
11. Ροδοκανάκης
12. Σεκιάρης
13. Σκαραμαγκᾶς
14. Σκυλίτσης
15. Σπάρταλης

Ἄλλοι

16. Βασιλείου
17. Ζαρίφης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1
(Συνέχεια)

18. Ζαφειρόπουλος
19. Μαῦρος
20. Μελᾶς
21. Παπούδωφ

ΑΙΒΟΡΝΟ

Χιώτες

1. Μαυρογορδάτος
2. Ροδοκανάκης
3. Σεβαστόπουλος

Ἄλλοι

4. Πανᾶς
5. Παπούδωφ
6. Τοσίτσας

ΤΕΡΤΕΣΤΗ

Χιώτες

1. Ἀγέλαστος
2. Ἀμηρὸς
3. Αὐγερινὸς
4. Βασιλείου
5. Βλαστός
6. Βούρος
7. Γαλάτης
8. Ζίφος
9. Μαυρογορδάτος
10. Νεγρεπόντης
11. Ὀμήρου
12. Πετροκόκκινος
13. Ράλλης
14. Ροδοκανάκης
15. Σεβαστόπουλος
16. Σκαραμαγκᾶς

Ἄλλοι

17. Καραβίας
18. Καρίδιας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

Χιώτες

1. Αὐγερινὸς
2. Βούρος
3. Ζακαλῆς
4. Ζιζίνιας

5. Καβάφης
6. Κασσαβέτης
7. Μαυρογορδάτος
8. Νεγρεπόντης
9. Πρώιος
10. Σαλβάχος
11. Σεβαστόπουλος
12. Σκαραμαγκᾶς

Ἄλλοι

13. Ἀναστασίου (Anastassy)
14. Braggiotti
15. Ἰωαννίδης
16. Κάσδαγλης
17. Ποπολάνης
18. Riga Giro
19. Σταυρονάκης
20. Τοσίτσας

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ

Χιώτες

1. Ζαρίφης
2. Ζαφειρόπουλος
3. Ράλλης
4. Σκυλίτσης

Ἄλλοι

5. Λασκαρίδης
6. Μελᾶς

ΣΜΥΡΝΗ

Χιώτες

1. Μπαλτατζῆς
2. Ὀμήρου
3. Ράλλης
4. Σκυλίτσης

ΣΥΡΟΣ

Χιώτες

1. Βλαστός
2. Βούρος
3. Γαλάτης
4. Δαμαλᾶς
5. Κασσαβέτης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1
(Συνέχεια)

6. Μαυρογορδάτος	AZΩΦ
7. Πετροκόκκινος	Χιώτες
8. Ράλλης	14. Αύγερινός
9. Ροδοκανάκης	15. Ράλλης
10. Σαλβάγος	16. Σαλβάγος
11. Φραγκιάδης	17. Σεβαστόπουλος
ΜΑΤΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	18. Σκαρμαγκιάς
ΟΔΗΣΣΟΣ	19. Σπάρταλης
Χιώτες	Άλλοι
1. Ζιζίνιας	20. Λασκαρίδης
2. Μαυρογορδάτος	ΔΟΥΝΑΒΗΣ
3. Νεγρεπόντης	Χιώτες
4. Ράλλης	21. Αργέντης
5. Ροδοκανάκης	22. Βούρος
6. Σεβαστόπουλος	23. Νεγρεπόντης
7. Σκαναβής	24. Νικολόπουλος
Άλλοι	25. Ράλλης
8. Ζαρίφης	26. Σεικιάρης
9. Λασκαρίδης	27. Χρυσοβελόνης
10. Μαῦρος	Άλλοι
11. Μελάς	28. Ξένος
12. Παπούδωφ	29. Πανᾶς
13. Σκλήρης	

Πηγές: Για τους εμπόρους της Αγγλίας έχουν χρησιμοποιηθεί οι πηγές: *The Liverpool Journal of Commerce*, 1850, 1853· *Lloyd's List* 1830, 1850· *Shipping and Mercantile Gazette*, 1840-1860· *British Customs Bills of Entry*, 1840-1860· Stephanos Xenos, *Depredations; or Overend, Guernsey and Co and the Greek and Oriental Steam Navigation Company*, Λονδίνο 1869· Β. Τσιμπιδάρος, *Οι Έλληνες στην Αγγλία, Αθήνα, Αλκαίος*, 1974. Για τη Μασσαλία, *Le Sémaphore de Marseille*, 1830-1860. Για την Αλεξάνδρεια, Christos Hadziiosif, «La colonie grecque en Egypte (1833-1856)», Doctorat de troisième cycle, Université de Paris-Sorbonne, (Paris IV), Ecole Pratique des Hautes Études, IVe section, 1980. Για την Τεργέστη, Όλγα Κατσιαρδής-Hering, *Η ελληνική κοινότητα της Τεργέστης (1766-1830)*, Αθήνα 1986, τ. II, Πίνακας ΙΣΤ', επιλεγμένα ονόματα εμπόρων από τον πίνακα αυτό. Για την Μαύρη Θάλασσα, Gelina Harlaftis, «The Role of the Greeks in the Black Sea Trade», στο L. R. Fischer and H. W. Nordvik, *Shipping and Trade, 1750-1950: Essays in International Maritime Economic History*, Yorkshire, Lofthouse Publications, 1990. Για τη Σύρο, Β. Καρδάσης, *Σύρος: Σταυροδρόμι της Ανατολικής Μεσογείου*, Αθήνα, Μορφωτικό Ίδρυμα Έθνικης Τραπέζης, 1987. Για το Λιβόρνο, Patricia Herlihy, «Russian Wheat and the Port of Livorno», *The Journal of Economic History* 5 (1976), 45-68. Για τον Δούναβη, S. Xenos, *δ.π.* και Paul Cernovodeanu, «L'activité des maisons de commerce et des négociants ioniens du Bas-Danube durant l'intervalle 1829-1853», στο *Economies Méditerranéennes. Equilibres et Intercommunications, XIIIe-XIXe siècles*, τ. I, Αθήνα 1985, 91-106.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Συγγένεια (πρώτου βαθμοῦ) μεταξὺ τῶν μελῶν τοῦ χιώτικου δικτύου
(1820-1860)

Ὄνομα οἰκογένειας	Τόπος καταγωγῆς	Συγγένεια μὲ τίς οἰκογένειες
Α. Χιώτες		
1. Ἀγέλαστος	Χίος	1. Νεγρεπόντη 2. Ράλλη 3. Ροδοκανάκη
2. Ἀργέντης	Χίος	1. Ἰωνίδη 2. Ράλλη 3. Ροδοκανάκη 4. Σκυλίτση
3. Αὐγερινός	Χίος	1. Νεγρεπόντη 2. Ράλλη 3. Σεβαστόπουλου
4. Βλαστός	Χίος	1. Ράλλη 2. Ροδοκανάκη
5. Βοῦρος	Χίος	1. Ζαρίφη 2. Πασπάτη 3. Σκυλίτση
6. Γαλάτης	Χίος	1. Ράλλη 2. Ροδοκανάκη 3. Σκαναβῆ
7. Δαμαλᾶς	Χίος	1. Πετροκόκκινου 2. Ράλλη
8. Δρομοκαίτης	Χίος	—
9. Ζιζίνιας	Χίος	1. Μαυρογορδάτος 2. Νεγρεπόντη 3. Ράλλη 4. Ροδοκανάκη 5. Σεκιάρη 6. Σκαναβῆ
10. Ζίφος	Χίος	1. Ράλλη
11. Ζυγομαλᾶς	Χίος	1. Σκυλίτση
12. Καλβοκορέσης	Χίος	1. Πετροκόκκινου 2. Ράλλη 3. Ροδοκανάκη 4. Σεκιάρη 5. Σκαναβῆ 6. Σκυλίτση 7. Χρυσοβελώνη
13. Κοντόσταβλος	Χίος	1. Ράλλη 2. Ροδοκανάκη 3. Σεβαστόπουλου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2
(Συνέχεια)

Όνομα οικογένειας	Τόπος καταγωγής	Συγγένεια με τις οικογένειες
14. Μαυρογορδάτος	Χίος	1. Ζιζίνια 2. Μπαλτατζή 3. Νεγρεπόντη 4. Ράλλη 5. Ροδοκανάκη 6. Σεβαστόπουλου 7. Σκαναβή 8. Σκυλίτση
15. Μπαλτατζής	Χίος	1. Μαυρογορδάτου 2. Νεγρεπόντη 3. Όμηρου 4. Πετροκόκκινου 5. Σεβαστόπουλου 6. Σκαναβή
16. Νεγρεπόντης	Χίος	1. 'Αγελάστου 2. Αύγερινοῦ 3. Ζαρίφη 4. Ζιζίνια 5. Μαυρογορδάτου 6. Μπαλτατζή 7. Ράλλη 8. Ροδοκανάκη 9. Σεβαστόπουλου 10. Σκανοβή 11. Σκυλίτση 12. Συνοδινού 13. Φραγκιάδη
17. Πασπάτης	Χίος	1. Βούρου 2. Ράλλη 3. Ροδοκανάκη 4. Σκυλίτση 5. Χρυσοβελώνη
18. Πετροκόκκινος	Χίος	1. Δαμαλά 2. Καλβοκορέση 3. Μπαλτατζή 4. Ράλλη 5. Ροδοκανάκη 6. Σκαναβή
19. Ράλλης	Χίος	1. 'Αγελάστου 2. 'Αργέντη 3. Αύγερινοῦ 4. Βλαστοῦ 5. Γαλάτη

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

(Συνέχεια)

Όνομα οἰκογένειας	Τόπος καταγωγῆς	Συγγένεια με̐ τις οἰκογένειες
		6. Δαμαλᾶ
		7. Ζιζῖνια
		8. Ζίφου
		9. Καλβοκορέση
		10. Κοντοστάβλου
		11. Μαυρογορδάτου
		12. Νεγρεπόντη
		13. Όμήρου
		14. Πασπάτη
		15. Πετροκόκκινου
		16. Ροδοκανάκη
		17. Σαλβαγοῦ
		18. Σεβαστόπουλου
		19. Σεκιάρη
		20. Σκαρμαγκᾶ
		21. Σκυλίτση
		22. Σπάρταλη
		23. Φραγκιάδη
		24. Φραγκόπουλου
20. Ροδοκανάκης	Χίος	1. Ἀγελάστου
		2. Ἀργέντη
		3. Βλαστοῦ
		4. Γαλάτη
		5. Εὐμορφόπουλου
		6. Ζιζῖνια
		7. Καλβοκορέση
		8. Κοντοστάβλου
		9. Μαυρογορδάτου
		10. Νεγρεπόντη
		11. Παπούδωφ
		12. Πασπάτη
		13. Πετροκόκκινου
		14. Ράλλη
		15. Σαλβάγου
		16. Σεβαστόπουλου
		17. Σεκιάρη
		18. Σκαναβῆ
		19. Σκαρμαγκᾶ
		20. Σκυλίτση
		21. Συνοδινού
21. Σαλβάγος	Χίος	1. Ράλλη
		2. Ροδοκανάκη

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2
(Συνέχεια)

Όνομα οικόγένειας	Τόπος καταγωγής	Συγγένεια με τις οικόγένειες
22. Σεβαστόπουλος	Χίος	1. Αύγερινοῦ 2. Κοντοστάβλου 3. Μαυρογορδάτου 4. Μπαλτατζή 5. Νεγρεπόντη 6. Παπούδωφ 7. Ράλλη 8. Ροδοκανάκη 9. Σκαναβή
23. Σεκιάρης	Χίος	1. Ζιζίνια 2. Καλβοκορέση 3. Ράλλη 4. Ροδοκανάκη 5. Σκυλίτση 6. Χρυσοβελώνη
24. Σκαναβής	Χίος	1. Γαλάτη 2. Ζιζίνια 3. Ίωνίδη 4. Καλβοκορέση 5. Μαυρογορδάτου 6. Μπαλτατζή 7. Νεγρεπόντη 8. Πετροκόκκινου 9. Ροδοκανάκη 10. Σεβαστόπουλου 11. Σκυλίτση
25. Σκαραμαγκᾶς	Χίος	1. Εὐμορφόπουλου 2. Ράλλη 3. Ροδοκανάκη
26. Σκυλίτσης	Χίος	1. Ἀργέντη 2. Βούρου 3. Ζυγομαλά 4. Καλβοκορέση 5. Μαυρογορδάτου 6. Νεγρεπόντη 7. Ὁμήρου 8. Πασπάτη 9. Ράλλη 10. Ροδοκανάκη 11. Σεκιάρη 12. Σκαναβή
27. Συνοδινός	Χίος	1. Νεγρεπόντη 2. Ροδοκανάκη

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2
(Συνέχεια)

Ὄνομα οἰκογένειας	Τόπος καταγωγῆς	Συγγένεια μὲ τις οἰκογένειες
28. Χρυσοβελώνης	Χίος	1. Καλβοκορέση 2. Λασκαράκη 3. Νικολόπουλου 4. Πασπάτη 5. Σεκιάρη
B. Ἀλλοῖ		
29. Βασιλείου	Ἡπειρος	1. Μαύρου 2. Μελά
30. Εὐμορφόπουλος	—	1. Ροδοκανάκη 2. Σκαρμαγκῆ
31. Ζαρίφης	Κωνσταντινούπολη	1. Βούρου 2. Ζαφειρόπουλου
32. Ζαφειρόπουλος	Κωνσταντινούπολη	1. Ζαρίφη 2. Ἰωνίδη
33. Ἰωνίδης	M. Ἀσία	1. Ἀργέντη 2. Ζαφειρόπουλου 3. Κασσαβέτη 4. Λασκαρίδη 5. Ξένου 6. Σκαναβῆ
34. Κασσαβέτης	Θεσσαλία	1. Ἰωνίδη
35. Λασκαράκης	—	1. Χρυσοβελώνη
36. Λασκαρίδης	—	1. Ἰωνίδη 2. Ξένου
37. Μαῦρος	—	1. Βασιλείου 2. Μελά
38. Μελάς	Ἡπειρος	1. Βασιλείου 2. Μαύρου
39. Ξένος	Σμύρνη	1. Ἰωνίδη 2. Λασκαρίδη
40. Ὀμήρου	Σμύρνη	1. Μπαλτατζῆ 2. Ράλλη 3. Σεβαστόπουλου 4. Σκυλίτση
41. Παπαγιάννης	Σμύρνη	—
42. Παπούδωφ	Ἰωάννινα	1. Ροδοκανάκη 2. Σεβαστόπουλου
43. Σπάρταλης	Χίος	1. Ράλλη
44. Φραγκιάδης	—	1. Νεγρεπόντη 2. Ράλλη
45. Φραγκόπουλος	—	1. Ράλλη

Πηγές: Mihail-Dimitri Sturdza, *Dictionnaire Historique et Généalogique des Grandes Familles de Grèce, d'Albanie et de Constantinople*, Παρίσι 1983· Β. Τσιμπιδάρος, *Οἱ Ἕλληνες στὴν Ἀγγλία, Ἀθήνα, Ἀλκαῖος*, 1974.