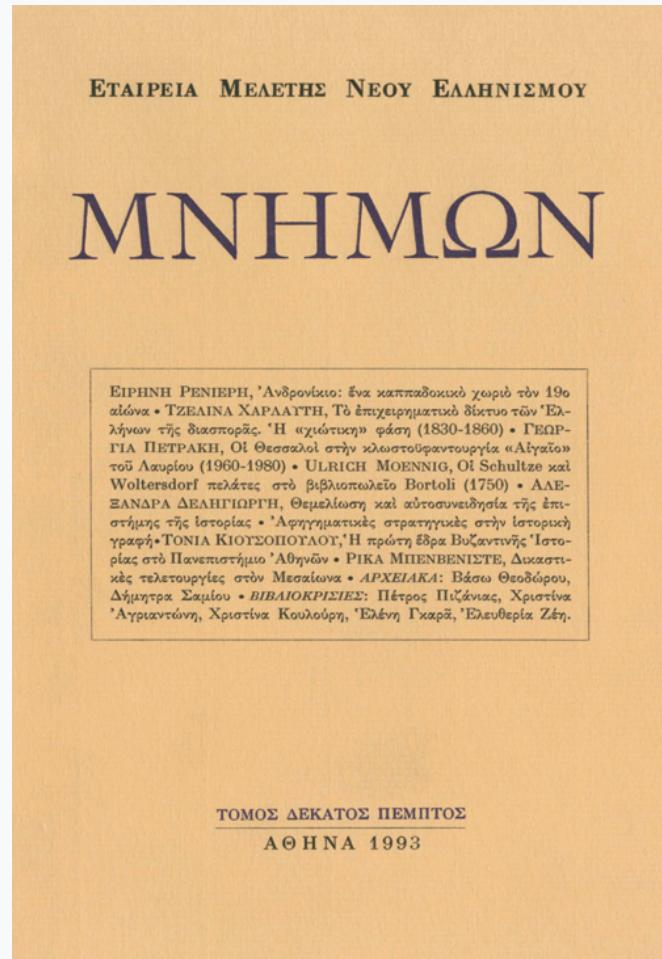


Μνήμων

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 ἴδιαίτερα αὐτὸ τῶν χύδην φορτίων¹, ὅργανώθηκε καὶ ἀναπτύχθηκε χάρη σὲ ἔνα ἐπιχειρηματικὸ δίκτυο ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν κοινοτήτων διασκορπισμένων στὰ κυριότερα λιμάνια τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Αὐτὸ τὸ ἐμποροναυτιλιακὸ δίκτυο ποὺ ἔκεινησε ἀπὸ τὴν περιοχὴ τῆς Ὁθωμανικῆς αὐτοκρατορίας ἀπὸ τὰ τέλη τοῦ 18ου αἰώνα, εἶχε πάρει στὰ 1830 τὸ ὀλοκληρωμένο «παν-μεσογειακό»² του σχῆμα καὶ κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ 19ου αἰώνα τὰ μέλη του ὑπερίσχυσαν τῶν ἄλλων Εὐρωπαίων ἀνταγωνιστῶν. Οἱ "Ἐλληνες κατέληξαν νὰ εἶναι στὰ μέσα τοῦ περασμένου αἰώνα 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 αἰώνα.

Παρ' ὅλο ποὺ ὁ Νίκος Σβορῶνος ἔχει δεῖξει, ἀπὸ τὴ δεκαετία τοῦ 1950, τὴ σπουδαιότητα τῆς ἀνάπτυξης τῶν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν κοινοτήτων τῆς διασπορᾶς γιὰ τὴν ἑλληνικὴ ἱστοριογραφία³, χρειάζεται περαιτέρω ἔρευνα γιὰ νὰ ὀλοκληρωθεῖ ἡ εἰκόνα τῶν δραστηριοτήτων τῶν ἐμπορικῶν δικτύων. Ἡ πιὸ ὀλοκληρωμένη θεωρητικὴ —καὶ ὅχι μόνο— ἀνάλυση τοῦ δικτύου τῶν ἑλληνικῶν

* Ἡ μελέτη αὐτὴ 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 ἔκδοση.

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 ὅγκου, ἐνῶ τὰ χύδην φορτία εἶναι χαμηλοῦ κόστους καὶ μεγάλου ὅγκου.

2. Τὸν ὅρο χρησιμοποιεῖ ἡ Patricia Herlihy δἰ τῶν ἀναφέρεται στὸ ἑλληνικὸ ἐμπορικὸ δίκτυο τοῦ 19ου αἰώνα. 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.

έμπορικών κοινοτήτων έχει γίνει άπό τὸν Χρῆστο Χατζηιωσήφ, ὁ ὄποιος ἔξεται σε τὶς δραστηριότητες τοῦ δικτύου ἀπὸ τὴν Ἀλεξάνδρεια⁴. Ἐλλην ἔξαιρετικὴ ἐργασία σχετικὰ μὲ τὶς δραστηριότητες τῆς ἐμπορικῆς κοινότητας τῆς Τεργεστῆς ἔχει γραφτεῖ ἀπὸ τὴν "Ολγα Κατσιαρδῆ-Hering⁵, ἐνῶ ὁ Σπυρίδων Φωκᾶς ἔχει μελετήσει τὶς δραστηριότητες τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων καὶ ἐφοπλιστῶν στὰ λιμάνια τοῦ Δούναβη κατὰ τὸν δέκατο ἔνατο καὶ εἰκοστὸ αἰώνα⁶. Ἡ Susan Fairlie ἡταν ἡ πρώτη ἡ ὄποια 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 ἑλληνικές ἐμπορικές κοινότητες στὰ κύρια κέντρα

4. Christos Hadziosif, «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. "Ολγα Κατσιαρδῆ-Hering, Ἡ ἑλληνικὴ παροικία τῆς Τεργέστης (1766-1830), 2 τόμ., Ἀθήνα, Πανεπιστήμιο Ἀθηνῶν, Βιβλιοθήκη Σοφίας Σαρπιδόλου, 1986.

6. Σπυρίδων Φωκᾶς, Οἱ Ἑλληνες εἰς τὴν ποταμοπλοΐαν τοῦ Δουνάβεως, 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 B. Τσιμπιδάρου, Οἱ Ἑλληνες στὴν Ἀγγλία, Ἀθήνα, Ἀλκαῖος, 1974, ἀποτελεῖ τὴν μοναδικὴ λεπτομερὴ πηγὴ σχετικὰ μὲ τοὺς Ἑλληνες ἐμπόρους τῆς Ἀγγλίας, ἐνῶ τὰ τοπικὰ μουσεῖα τῶν ὅρθιοδέξων ἐκκλησιῶν τοῦ Μάντσεστερ, τοῦ Λίβερπουλ καὶ τοῦ Λονδίνου ἔχουν στοιχεῖα σχετικὰ μὲ τὸν ἐκεῖ ἐγκατεστημένο ἑλληνικὸ πληθυσμό. Ὑπάρχουν ἐπίσης δύο ἀλλες βασικές ἐργασίες γιὰ τοὺς Ἑλληνες τοῦ Λονδίνου, αὐτές τῶν D. Mangriots καὶ M. W. Vidali. Bλ. D. Mangriots, «The Greek Population in London, 1837-1881», M. Sc. Report, L. S. E. University of London, Σεπτ. 1984· τοῦ ἔτου, «Ἡ δημογραφικὴ ἴστορία τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς κοινότητας τοῦ Λονδίνου, 1837-1881», *Tὰ Ἰστορικά*, 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 βιβλίο του *Merchant Enterprise in Britain*, Cambridge Univ. Press 1992, στὸ κεφάλαιο 5, ἀναφέρεται ἀρκετὰ ἀναλυτικὰ στοὺς ἑλληνικοὺς 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 Ἰδιας, «The Ethnic Composition of the City of Odessa in the Nineteenth Century», *Harvard Ukrainian Studies*, 1, τχ. 1 (1977), 53-78· τῆς Ἰδιας, «Greek Merchants in Odessa in the Nineteenth Century», *Harvard Ukrainian Studies*, 3-4 (1979-1980), 399-420· τῆς Ἰδιας, *Odessa: A History*, MA, Κατιμπριτζ, Harvard University Press, 1987· τῆς Ἰδιας, «The Greek Community in Odessa, 1861-1917», *Journal of Modern Greek Studies*, 7 (1989), 235-252. Bλ. 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 ἔτου, «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, δηλαδὴ τῇ Μαύρῃ Θάλασσα, τὴν Κωνσταντινούπολη, τὸ Λιβύρον, τὴ Μασσαλία καὶ τὰ λιμάνια τῆς Ἀγγλίας προκειμένου νὰ συμπληρωθεῖ ἡ συνολική εἰκόνα γιὰ τὴν ὁργάνωση, τὴ δομὴ καὶ τὶς ἐπιχειρηματικές τους στρατηγικές⁹.

Ο στόχος ὅμως αὐτῆς τῆς μελέτης δὲν εἶναι νὰ παρουσιάσει μιὰ ὀλοκληρωμένη ἀνάλυση τῶν δραστηριοτήτων τῶν ἐμπορικῶν παροικῶν ἀλλὰ νὰ διακρίνει ἐκεῖνα τὰ στοιχεῖα τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ τους δικτύου ποὺ ἐπηρέασαν τὴν ἀνάπτυξη τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας τὸν 19ο αἰώνα. Η ἀνάπτυξη τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας τὸν 19ο αἰώνα βασίστηκε στὰ ἐμποροναυτιλιακὰ δίκτυα τῶν Ἑλλήνων τῆς διασπορᾶς. Μαζὶ μὲ τὸ ἐμπορικὸ δίκτυο ποὺ ἀπλωνόταν σὲ ὅλη τὴ Μεσόγειο καὶ σὲ μέρος τῆς Βόρειας Εὐρώπης, ὑφάνθηκε ἔνα παράλληλο ναυτιλιακὸ δίκτυο ποὺ ἀνοιξε τὸν δρόμο γιὰ τὸν 20ο αἰώνα: τὴ μετάβαση ἀπὸ τὸ ἵστορον ἀτμῷ. Ἐπιπλέον, ἡ ὁργάνωση, ἡ δομὴ καὶ οἱ μεθόδοι ἐμπορίας τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων καὶ ἐφοπλιστῶν τῆς διασπορᾶς ἔγιναν παράδειγμα πρὸς μίμηση γιὰ τοὺς ἐφοπλιστές τοῦ 20οῦ αἰώνα μέχρι ἀκόμα καὶ τὴ σημερινὴ ἐποχή.

Σὲ αὐτὴ τὴ μελέτη παρακολουθοῦμε τὰ ἔχγη ποὺ ἄφησαν οἱ Ἑλληνες ἐμπόροι καὶ ἐφοπλιστὲς στὴ διασπορὰ ἀκολουθώντας ἢ ἀνοίγοντας οἱ Ἰδιοὶ τοὺς θαλάσσιους ἐμπορικοὺς δρόμους ποὺ διαμόρφωσαν τὸ ἐμποροναυτιλιακό τους δίκτυο. Τὸ δίκτυο πέρασε ἀπὸ δύο φάσεις: τὴ «χιώτικη» φάση καὶ τὴν «ἰόνιο» φάση. Οἱ ἐμπόροι καὶ ἐφοπλιστὲς ἀπὸ τὸ νησὶ τῆς Χίου, ποὺ γνώρισαν τὴ μεγαλύτερή τους εὐημερία ἀπὸ τὰ 1830 μέχρι τὰ 1860, σχημάτισαν τὸ «χιώτικο» δίκτυο, τὸ διποῖο παρήκμασε τὴ δεκαετία τοῦ 1860 καὶ ἀντικαταστάθηκε ἀπὸ τὸ «ἰόνιο» δίκτυο ποὺ ἀνθήσε ἀπὸ ἐφοπλιστὲς καὶ ἐμπόρους κυρίως τῶν Ιονίων νήσων ἀπὸ τὰ 1870 μέχρι τὶς ἀρχὲς τοῦ 20οῦ αἰώνα¹⁰. Οἱ ἐφοπλιστὲς καὶ ἐμπόροι τῶν Ιονίων νήσων ἥταν αὐτοὶ ποὺ ἔκαναν τὴν ἐπιτυχημένη μετάβαση ἀπὸ τὰ ἴστιοφόρα στὰ ἀτμόπλοια καὶ ἀπὸ τὶς μικτὲς δραστηριότητες ἐμπορίου-ἐφοπλισμοῦ στὸν «καθαρὸ» ἐφοπλισμό. «Ομως, ἐπειδὴ οἱ Χίοι ἐμπόροι ἦσαν αὐτοὶ ποὺ ἔθεσαν τὶς βάσεις καὶ τὶς στρατηγικές πάνω στὶς δόποις κτίστηκε καὶ λειτούργησε τὸ ἐμποροναυτιλιακὸ δίκτυο τῶν Ἑλλήνων τὸν 19ο αἰώ-

9. Η 'Ολυμπία Σελέκου, ἐρευνήτρια τοῦ 'Εθνικοῦ Κέντρου Κοινωνικῶν 'Ἐρευνῶν, ἐτοιμάζει διδακτορικὴ διατριβὴ σχετικὰ μὲ τὴν Ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ κοινότητα τοῦ Ταϊγανίου. Η "Αννα Μανδήλαρα ἐτοιμάζει διδακτορικὴ διατριβὴ σχετικὰ μὲ τὶς δραστηριότητες τῆς ἐμπορικῆς παροικίας τῆς Μασσαλίας στὸ Εύρωπαϊκὸ Πανεπιστήμιο τῆς Φλωρεντίας, ἐνῶ στὸ Ἰδιο Πανεπιστήμιο ἡ Δέσποινα Βλάμη ἐτοιμάζει διδακτορικὴ διατριβὴ σχετικὰ μὲ τὴν Ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ κοινότητα τοῦ Λιβύρου. Γιὰ τὴν Ἑλληνικὴ 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.

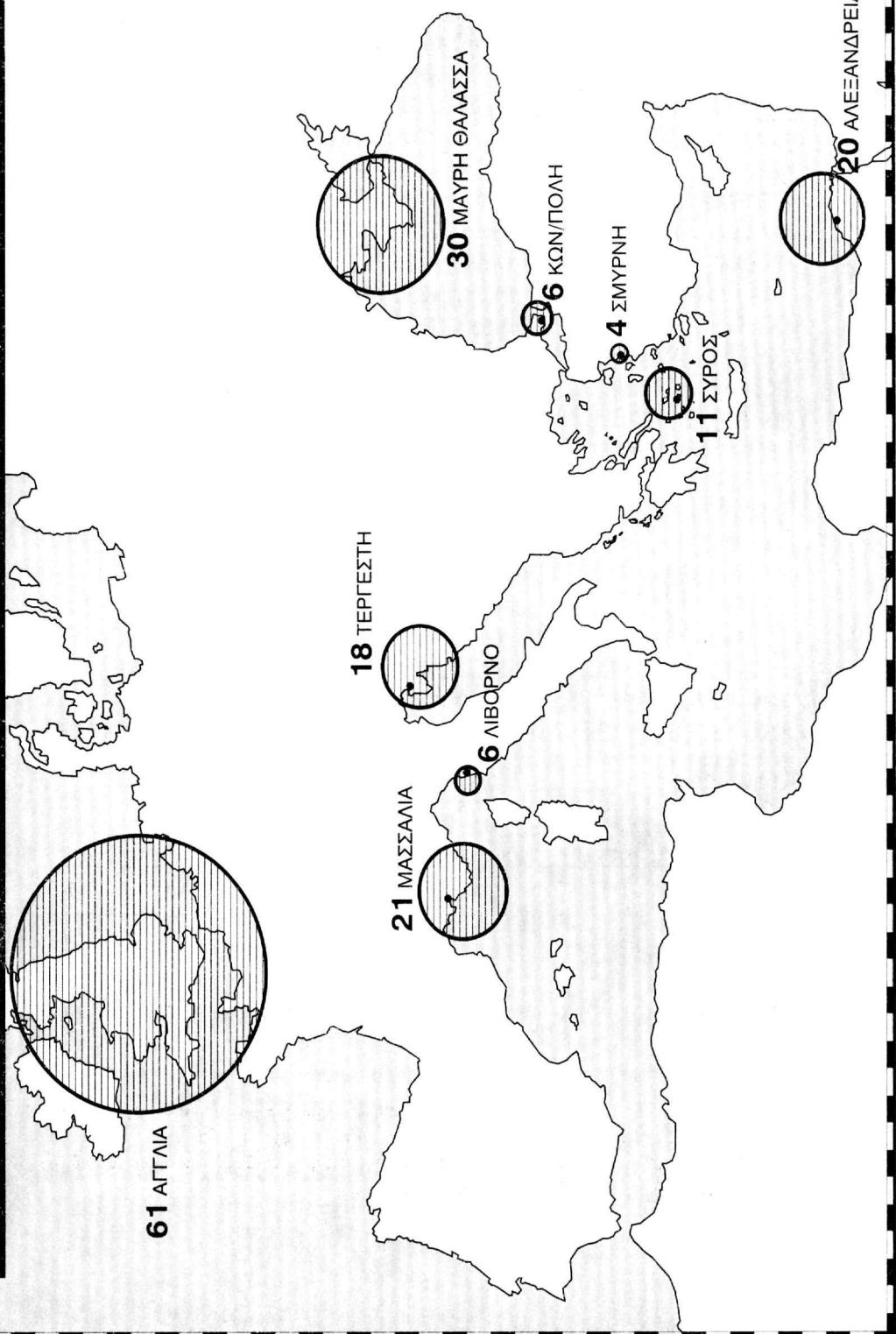
10. Βλ. Gelina Harlaftis, *A History of Greek-owned Shipping*, δ.π., κεφάλαιο 3.

να, γι' αὐτὸν καὶ ἐδῶ θὰ ἀσχοληθοῦμε μὲ τὴν πρώτη, τὴν «χιώτικη» φάση του. Καταρχὴν θὰ ἔξετάσουμε τὴν ὄργάνωση τοῦ δικτύου, ὅπου ἐντοπίζονται οἱ κύριοι κόμβοι του, οἱ ἐμποροι, τὸ εἶδος καὶ οἱ ποσότητες τῶν μεταφερομένων φορτίων καθὼς καὶ ἡ χωρητικότητα τῶν πλοίων ποὺ προσέγγιζαν τοὺς κύριους κόμβους τοῦ δικτύου, ίδιαίτερα τὰ λιμάνια τῆς Μαύρης Θάλασσας, τὴν Μασσαλία καὶ τὰ λιμάνια τῆς Ἀγγλίας. Κατόπιν θὰ ἀσχοληθοῦμε μὲ τὴν ἐμπορικὴ στρατηγικὴ τῶν μελῶν τοῦ δικτύου, τὴν συνεισφορά του στὴν ἀνάπτυξη τοῦ Ἑλληνικοῦ στόλου, καθὼς καὶ τοὺς λόγους ποὺ συνέτειναν στὴ συρρίκνωσή του καὶ τὸ πέρασμά του στὴν «ἰόνιο» φάση.

Κατὰ τὴν διάρκεια τῆς «χιώτικης» φάσης, τὸ δίκτυο ἀποτελεῖτο ἀπὸ τὰ μέλη 60 περίπου οἰκογενειῶν (Παράρτημα 1). Παρόλο ποὺ οἱ 29 ἀπὸ τὶς 60 οἰκογενειες δὲν ἦταν ἀπὸ τὸ νησὶ τῆς Χίου, ἦταν εἴτε συγγενεῖς μὲ τοὺς Χιώτες ἀπὸ γάμο (βλέπε Παράρτημα 2), εἴτε ξεκίνησαν τὴν καριέρα τους ἀπὸ χιώτικες ἐπιχειρήσεις, εἴτε ὑποστηρίχτηκαν ἀπὸ Χιώτες ἐμπορους. Ἐκτὸς αὐτοῦ καθορίζουμε τὸ δίκτυο ὡς «χιώτικο» ή «ἰόνιο» ἀνάλογα ὅχι μόνο μὲ τὴν καταγωγὴ τῆς πλειοψηφίας τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μελῶν του ἀλλὰ καὶ μὲ τὴν καταγωγὴ τῶν πλουσιοτέρων καὶ ισχυροτέρων οἰκογενειῶν τοῦ δικτύου, αὐτῶν δηλαδὴ ποὺ διαμορφώνουν τὴ φυσιογνωμία του. Τὸ ἐμπόριο ποὺ διεξαγόταν ἦταν κατὰ κύριο λόγο μεταφορὰ χύδην φρηνῶν φορτίων ὅπως δημητριακά, μαλλί, μπαμπάκι, λιναρόσπορος καὶ ζωικὸ λίπος καὶ δευτερεύοντας ἀποικιακῶν προϊόντων καὶ προϊόντων ὅπως κρασί, ξερὰ φρούτα καὶ λάδι ἀπὸ τὶς χῶρες τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας πρὸς τὶς χῶρες τῆς Δυτικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Βορείου Εύρωπης· ἀπὸ τὶς δυτικοευρωπαϊκὲς χῶρες γινόταν κυρίως μεταφορὰ νημάτων καὶ ὑφασμάτων.

Τὸ δίκτυο «ἀπλωνόταν» ἀπὸ τὴν Μαύρη Θάλασσα ἕως τὴν Ἀγγλία μὲ ὑποκαταστήματα σὲ ὅλη τὴν Μεσόγειο. Οἱ κύριοι κόμβοι τοῦ δικτύου, ὅπως βλέπουμε καὶ ἀπὸ τὸν Χάρτη 1 ἦταν τὰ δύο ἄκρα, ἡ Ἀγγλία καὶ ἡ Μαύρη Θάλασσα· ἀνάμεσά τους εἶχε διαμορφωθεῖ μιὰ ἀλυσίδα ὑποκαταστημάτων στὶς κύριες πόλεις-λιμάνια τῆς Μεσογείου: ἡ Μασσαλία ἦταν ὁ δεύτερος μετὰ τὴν Ἀγγλία μεγαλύτερος δέκτης ἑλληνικῶν πλοίων στὴ Δυτικὴ Εύρωπη, τὸ Λιβόρνο καὶ ἡ Τεργέστη ἦταν τὰ λιμάνια-διαμετακομιστικοὶ σταθμοί, ἡ Ἀλεξάνδρεια, ἡ κύρια ἀγορὰ μπαμπακιοῦ, ἡ Σύρα, τὸ ναυτιλιακὸ κέντρο τοῦ Ἑλληνικοῦ στόλου, ἡ Κωνσταντινούπολη καὶ ἡ Σμύρνη, τὰ χρηματοπιστωτικὰ κέντρα τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου. Κλειδί γιὰ τὴν ἐπιτυχία τοῦ δικτύου ὑπῆρξε ἡ διείσδυσή του ἀφενὸς στὶς κύριες δυτικοευρωπαϊκὲς ἀγορές, κυρίως τῆς Ἀγγλίας, καὶ ἀφετέρου στὴ δύσκολη καὶ ἀνεκμετάλλευτη ἐνδοχώρα τῆς Μαύρης Θάλασσας.

Ἐνας σημαντικὸς ἀριθμὸς Ἐλλήνων ἐμπόρων πῆγε στὴν Ἀγγλία στὰ τέλη τῆς δεκαετίας του 1810 καὶ ίδιαίτερα κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ ἑθνικοαπελευθερωτικοῦ ἀγώνα στὰ 1820. Προέρχονταν κυρίως ἀπὸ τὴν Χίο καὶ γι' αὐτὸν ἔχουν



ΠΙΝΑΚΑΣ 1

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

(‘Αλεξάνδρεια, Βηρυτό, Κωνσταντινούπολη, Κέρκυρα, Γαλάτσι, Βραΐλα, Μάλτα, Μαριούπολη, Ὁδησός, Πάτρα, Θεσσαλονίκη, Σμύρνη καὶ Σύρο)

Νανδωμένα ἢ ἰδιόκτητα ἀπὸ	1850			1853		
	Πλοῖα	Τόνοι	(%) σύν.	Πλοῖα	Τόνοι	(%) σύν.
A. Ἔλληνες						
Γιαννακόπουλος			9	2.654		
Καβάφης καὶ Σία			1	221		
’Αφοί 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 (A)	87	13.576	41%	44	9.519	21%
B. Ἀλλοι						
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 (B)	84	19.705	59%	64	36.500	79%
Σύνολο (A)+(B)		33.281	100%		46.019	100%

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

μείνει γνωστοὶ ὡς «’Αγγλο-Χιῶτες»¹¹ ἢ «’Αγγλο-”Ελληνες»¹². Στὰ 1850 ὑπῆρχαν κάπου 60 ἐμπορικοὶ οἶκοι στὸ Λονδίνο, στὸ Μάντσεστερ καὶ στὸ Λίβερ-

11. Βλ. Β. Τσιμπιδάρος, ὅ.π., σ. 53. Γιὰ τὴν ἐγκατάσταση τῶν Χίων στὴν ’Αγγλία, ’Ερμούπολη, Πειραιὰ κλπ., βλ. Γ. Βλαχογιάννης, *Χιακὸν Αρχεῖον*, τόμ. 1-5.

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

πουλ. Από τοὺς οἴκους αὐτούς, στοὺς ὄποιούς περιλαμβάνονταν σχεδὸν ὅλες οἱ οἰκογένειες τοῦ δικτύου, ὁ πιὸ γνωστὸς ἦταν ὁ οἴκος τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη.

Πληροφορίες ποὺ συγκεντρώθηκαν ἀπὸ τὴν ἐφημερίδα *The Liverpool Journal of Commerce* δείχνουν ὅτι κατὰ τὴ δεκαετία τοῦ 1850 οἱ "Ἐλλήνες ἔμποροι" εἶχαν σὲ μεγάλο βαθμὸ τὸν ἐλεγχο τοῦ ἔμπορίου τοῦ Λίβερπουλ μὲ τὰ κυριότερα λιμάνια τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Πιὸ συγκεκριμένα, οἱ οἴκοι Σκυλίτση, Παπαγιάννη καὶ Τύμπα, ἐλεγχαν τὸ 41% τῆς χωρητικότητας ποὺ εἶχε εἰσέθει στὸ λιμάνι τοῦ Λίβερπουλ κατὰ τὸ 1850 ἀπὸ τὰ λιμάνια τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Οἱ οἴκοι Στ. Π. Σκυλίτση καὶ Σία τοῦ Λίβερπουλ, ὁ ὄποιος ἀποτελοῦσε τὸν μεγαλύτερο διαχειριστὴ τόσο ἀνάμεσα στοὺς "Ἐλλήνες" ὃσο καὶ ἀνάμεσα στοὺς "Αγγλούς" μεσίτες (βλέπε Πίνακα 1), ἀποτελοῦσε ὑποκατάστημα τοῦ οἴκου τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη τοῦ Λονδίνου (βλέπε Χάρτη 3). Οἱ Παπαγιάννης, ἔμπορος καὶ πλοιοκτήτης, ἦταν γνωστὸς σὰν ὁ μεταφορέας τῶν Χίων ἔμπορων. Δυστυχῶς, ἡ ἐφημερίδα *The Liverpool Journal of Commerce* μᾶς παρέχει τέτοιου εἰδούς λεπτομερὴ καὶ ἀκριβὴ πληροφόρηση, ὅπως αὐτὴ ἐμφανίζεται στὸν Πίνακα 1, μόνο γιὰ δύο ἡ τρεῖς χρονιές, πράγμα ποὺ δὲν μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ἀποτυπώσουμε καὶ νὰ ἀναλύσουμε περισσότερο τὴν παρουσία τῶν Ἐλλήνων στὸ λιμάνι τοῦ Λίβερπουλ.¹³

"Ομως, τὰ Βρετανικὰ Τελωνειακὰ Ἀρχεῖα (London Customs Bills of Entry) παρέχουν λεπτομερῆ στοιχεῖα γιὰ τὶς καθημερινὲς ἀφίξεις ὅλων τῶν πλοίων ποὺ μπῆκαν σὲ ὅλα τὰ βρετανικὰ λιμάνια προερχόμενα ἀπὸ λιμάνια τοῦ Ἑζωτερικοῦ¹⁴. Μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο ἔχουμε συγκεκριμένες καὶ ἀκριβεῖς πληροφορίες σχετικὰ μὲ τὸ ἔργο τῶν μελῶν τοῦ (χιώτικου) δικτύου σὲ ὅλα τὰ λιμάνια τῆς Βρετανίας. Οἱ Πίνακας 2 δείχνει ὅτι τὸ 31% τὸ 1850 καὶ τὸ 57% τὸ 1860 τῆς συνολικῆς χωρητικότητας τῶν πλοίων ποὺ ἀφίχθησαν στὰ βρετανικὰ λιμάνια προερχόμενα ἀπὸ τὰ λιμάνια τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας, ἐλέγχονταν ἀπὸ "Ἐλλήνες" ἔμπορους. Οἱ "Ἐλλήνες" ἔμποροι τῆς Ἀγγλίας δὲν συμμετεῖχαν μόνον στὰ χύδην φορτία, ἀλλὰ κατὰ τὴ διάρκεια

13. Σύντομη ἀναφορὰ στοὺς "Ἐλλήνες" τοῦ Λίβερπουλ γίνεται ἀπὸ τὸν P. L. Cotterell, «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 ἔφθιτωσε τὸ πλοῖο, τὸ λιμάνι ἀφίξης στὴν Ἀγγλία, τὸ ὄνομα τοῦ πλοίου, τὴ χωρητικότητα καὶ τὴ σημαία του, τὸ ὄνομα τοῦ καπετάνιου, τὸ ὄνομα τοῦ ναυτικοῦ πράκτορα, τὸν ἀριθμὸ τοῦ πληρώματος, τὴν ἀκριβὴ σύνθεση καὶ ποσότητα τοῦ φορτίου, καθὼς καὶ τὰ ὄνόματα τῶν ἔμπορων/παραληπτῶν τοῦ φορτίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

*"Έλληνες ἔμποροι/ἔφοπλιστὲς ποὺ ἔλεγχαν τὸ ἔμπόριο τῆς Ἀνατολικῆς
Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας στὰ λιμάνια τῆς Ἀγγλίας*

<i>"Ἔμποροι/ Πλοιοκτῆτες 1850</i>	<i>Tόροι</i>	<i>"Ἔμποροι/ Πλοιοκτῆτες 1860</i>	<i>Tόροι</i>
'Αμηρός	'Αγέλαστος	Nικολόπουλος	
'Αργέντης	'Αργέντης	Νομικός	
Γαλάτης	Αύγερινός	Ξένος	
Γεραλόπουλος	Βαλλιάνος	Ομήρου	
Ζαρίφης	Γαλάτης	Παλαιολόγος	
Ζιζίνιας	Γεραλόπουλος	Πανᾶς	
Ζίφος	Γερούσης	Παπαγιάννης	
'Ιωνίδης	Γεωργακόπουλος	Πετσάλης	
Καβάφης	Γεωργαλᾶς	Ποτούς	
Κασσαβέτης	Γιαννακόπουλος	Ράλης	
Κορτάτσης	Δέλτας	Ροδοκανάκης	
Κυριάκος	Δουμᾶς	Σκαραμαγκᾶς	
'Ομήρου	Εύμορφόπουλος	Σκυλίτσης	
Παπαγιάννης	Εύστρατιάδης	Σπαρτάλης	
Πετροκόκκινος	Ζαρίφης	Ταμπάκης	
Πρώιος	Ζιζίνιας	Φακίρης	
'Αφολ Ράλλη	Ζίφος	Φραγκιάδης	
Ράλλης Κ.	'Ιωνίδης	Φραγκόπουλος	
Ράλλης Π. Τ.	Καβάφης	Χατζόπουλος	
Ροδοκανάκης	Καλλιμασσιώτης		
Σεβαστόπουλος	Καραγιαννάκης		
Σεκιάρης	Κασσαβέτης		
Σκυλίτσης	Κοργαλένιος		
Σοφιανός	Κούβελας		
Σπάρταλης	Κουκούσης		
Σωτηρίχος	Κούππας		
Ταμπάκης	Κρεμμύδης		
Τόμπας	Λασκαρίδης		
Χρηστάκης	Μελᾶς		
Ψύχας	Νεγρεπόντης		
A. Σύνολο Ἐλλήνων	42.306		176.126
B. Σύνολο ἀφίξεων στὴ Βρετανία	135.727		308.860
(A)/(B)	31%		57%

Π. τ. γ. ή: British Customs Bills of Entry, Bill A, 1850, 1860.

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

Εἶναι δύσκολο νὰ ἔξαχειριθωθεῖ ἀπὸ τὰ B.T.A. τὸ μέγεθος τῆς χωρητικότητας ποὺ διαχειρίζοταν κάθε "Ἐλληνας ἐμπόρος. Τὸ τεχνικὸ πρόβλημα προκύπτει ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι ἔνας μεγάλος ἀριθμὸς Ἑλλήνων, συνήθως 10-12 ἐμπόροι, ναύλωναν ἔνα πλοϊο μὲ γενικὰ καὶ χύδην φορτία. Τὰ B.T.A. ἀναφέρουν μὲ λεπτομέρεια τὴν ποσότητα καὶ τὸ εἶδος τοῦ φορτίου ποὺ παρελάμβανε κάθε ἐμπόρος, ὅμως ὁ ὑπολογισμὸς τοῦ συνόλου τῶν ἐμπορευμάτων ποὺ διακινοῦσε ὁ καθένας ζεχωριστὰ ἀπαιτεῖ μιὰ ἰδιαίτερη μελέτη. Γιὰ τοὺς σκοποὺς αὐτῆς τῆς ἐργασίας, ἔχουμε καταγράψει τὴ χωρητικότητα τῶν πλοίων στὰ ὅποια συμμετεῖχαν κατὰ πλειοψηφία οἱ "Ἐλληνες ἐμπόροι. Σύμφωνα μὲ αὐτὰ τὰ στοιχεῖα, οἱ Ἀφοὶ Ράλλη, ὁ Σκυλίτσης, ὁ Κασσαβέτης, ὁ Ἰωνίδης καὶ ὁ Σπάρταλης θεωροῦνται οἱ μεγαλύτεροι ἐπιχειρηματίες ποὺ ἐμπορεύονται μὲ τὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ τὴ Μαύρη Θάλασσα κατὰ τὴν ὑπὸ ἔξεταση περίοδο. Ἀπὸ τὰ B.T.A. εἶναι ἐπίσης δυνατὸ νὰ βρεθεῖ τὸ κύριο λιμάνι ἀπὸ τὸ ὅποιο οἱ "Ἐλληνες λειτουργοῦσαν καὶ αὐτὸ φυσικὰ ἥταν τὸ λιμάνι τοῦ Λίβερπουλ.

'Εκτὸς ἀπὸ τὰ βρετανικὰ λιμάνια, ἡ Μασσαλία ἥταν ὁ κύριος δυτικοευρωπαϊκὸς δέκτης φορτίων ἀπὸ τοὺς ἐλληνικοὺς 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 ἐλληνικὴ ἐμπορικὴ παροικία διαχειρίζοταν περισσότερο

15. Οἱ ἐμπόροι αὐτοὶ χρησιμοποιοῦσαν κατὰ κύριο λόγο μικρὰ βρετανικὰ ίστιοφόρα χωρητικότητας 90-120 τόνων γιὰ τὴ μεταφορὰ τῆς σταφίδας. Ἀπὸ τὶς λίγες μελέτες γιὰ τοὺς ἐμπόρους τῆς ἐποχῆς βλ. Μαρία-Χριστίνα Χατζηιωάννου, «Ο ἐμπορικὸς οίκος Γερούση, 1823-1870. Ἀπὸ τὴν ὁθωμανικὴ ἀύτοκρατορία στὸ ἐλληνικὸ κράτος», διδακτορικὴ διατριβή, Παπετοπότιμο Ἀθηνῶν, 1989.

16. Ο Χρῆστος Χατζηιωσήφ μοῦ συνέστησε νὰ χρησιμοποιήσω αὐτὴ τὴν ἐφημερίδα καὶ θὰ ζητελα 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 τὶς ἀφίξεις καὶ τὶς ἀναχωρήσεις πλοίων στὸ λιμάνι τῆς Μασσαλίας, στὶς ὅποιες 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 διξιοτιστία τῆς ἐφημερίδας μπορεῖ φυσικὰ νὰ ἀμφισβητηθεῖ σὲ ἔναν ἀριθμὸ περιπτώσεων, καθὼς δὲν εἶναι γνωστὸ ποιὸς συγκεκριμένα τῆς παρεῖχε αὐτὴ τὴν πληροφόρηση. Παρὰ τὸ μικρὸ ποσοστὸ λαθῶν (ὅπως διαφορετικὰ στοιχεῖα γιὰ τὸ ἕδιο πλοϊο), ἡ πηγὴ αὐτὴ παρέχει συνολικές στα-

ἀπὸ τὸ ἔνα 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 ἑλληνικὴ παροικία τῆς Μασσαλίας διατήρησε τὴν εὐημερία τῆς καθόλη τῇ διάρκεια τοῦ 19ου αἰώνα. Τὸ 1840, δὲ ἐμπορικὸς οἶκος τῶν ἀδελφῶν Ροδοκανάκη ξεπερνοῦσε κατὰ πολὺ σὲ οἰκονομικὴ δύναμη τοὺς ὑπόλοιπους ἑλληνικοὺς καὶ γαλλικοὺς ἐμπορικοὺς οἴκους, ἀφοῦ τὴ συγκεκριμένη αὐτὴ χρονιὰ εἶχε ναυλώσει τὸν ἀπίστευτο ἀριθμὸ τῶν 48 πλοίων, ποὺ ἦταν ὅλα φορτωμένα σχεδὸν ἀποκλειστικὰ μὲ σιτηρὰ ἀπὸ τὴν Ὀδησσό, τὸ Μπερντιάνσκ, τὸ Ταϊγάνιο, τὴν Βρατλα καὶ τὸ Γαλάτσι (Πίνακες 3 καὶ 4). Ὁ οἶκος τῶν Ἀδελφῶν Ζιζίνια ἦταν ὁ δεύτερος μεγαλύτερος ἐμπορικὸς οἶκος καὶ εἰσῆγε βαμβάκι, σιτάρι, ἀραβόσιτο, λιναρόσπορο καὶ κριθάρι ἀπὸ τὴν Ἀλεξάνδρεια, ἀκολουθούμενος ἀπὸ τὸν οἶκο τῶν Ράλλη, Σκυλίτση καὶ Ἀργέντη, τὸ ὑποκατάστημα τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη τοῦ Λονδίνου, ὁ ὄποιος εἰσῆγε κυρίως σιτάρι καὶ λιναρόσπορο ἀπὸ τὴν Ὀδησσό καὶ τὸ Ταϊγάνιο. Ὁ οἶκος Ἀργέντη ἦταν τέταρτος στὴ σειρά καὶ εἰσῆγε σιτάρι, ἀραβόσιτο καὶ λιναρόσπορο ἀπὸ τὸ Γαλάτσι καὶ τὴ Βρατλα, ἐνῶ πέμπτος τὴν Ἰδια χρονιὰ ἦταν ὁ οἶκος Δρομοκατῆτη, ὁ ὄποιος εἰσῆγε βαμβάκι, λιναρόσπορο, δέρματα καὶ ἀποικιακὰ προϊόντα ἀπὸ τὴν Κωνσταντινούπολη καὶ τὴ Σμύρνη. Δέκα χρόνια ἀργότερα, τὸ 1850, οἱ οἶκοι τῶν Ἀδελφῶν Ζιζίνια, τοῦ Δρομοκατῆτη καὶ Ροδοκανάκη καὶ Σία, ἔξακολουθοῦν 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 ὄποιος, σύμφωνα μὲ τὰ στοιχεῖα τοῦ Πίνακα 5, τὸ 1850 εἶχε ἥδη πάρει τὴ δεύτερη θέση. Γύρω στὰ 1860 τὸ ἐμπόριο τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου μὲ τὴ Μασσαλία τριπλασιάστηκε καὶ οἱ "Ἐλληνες, παρόλη τὴν μείωση τῆς ποσοστιαίας συμμετοχῆς τους σὲ σχέση μὲ τὸ 1850, διατήρησαν τὸ ἔνα τρίτο τοῦ ἐμπορίου. Τὸ 1860 βρίσκει τὸν Σπάρταλη σὰν τὸν κύριο "Ἐλληνα ἐμπορο τῆς Μασσαλίας, ἀκολουθούμενο ἀπὸ τοὺς Ράλλη, Σκυλίτση καὶ Ἀργέντη, τὸν Ροδοκανάκη, τοὺς Ἀδελφούς Μελᾶ καὶ τὸν Παπούδωφ (Πίνακας 3).

"Η εξάπλωση καὶ ἡ ἐδραίωση τῶν Ἐλλήνων 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-

τιστικές ἔξαιρετικῆς σημασίας, οἱ ὄποιες μποροῦν νὰ δώσουν μιὰ πλήρη εἰκόνα τῶν δραστηριοτήτων τοῦ λιμανιοῦ καὶ τῶν ἐμπορικῶν καὶ ναυτιλιακῶν ἔταιρειῶν ποὺ λειτουργοῦσαν σὲ αὐτό.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

"Ελληνες ἔμποροι / ἐφοπλιστὲς ποὺ εἶχαν τὸν ἔλεγχο τοῦ ἔμπορίου μὲ προέλευση τὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ τὴ Μάνων Θάλασσα στὸ λιμάνι τῆς Μασσαλίας

<i>Έμποροι</i>	<i>1835</i>	<i>Πλοϊα</i>	<i>Τόνοι</i>	<i>1840</i>	<i>Πλοϊα</i>	<i>Τόνοι</i>	<i>1850</i>	<i>Πλοϊα</i>	<i>Τόνοι</i>	<i>1860</i>	<i>Πλοϊα</i>	<i>Τόνοι</i>
Αγέλαστος			2	227		4	817	16	3.608			
Αμβρόσης			1	228								
Αμπανόπουλος										5	1.355	
Απαλύρας							8	1.649				
Αργέντης & Σία			12	2.474						13	2.596	
Αργέντης & Σεκιάρης												
Βλαστός & Σία			5	1.402		2	468					
Γαννώτης							1	280				
Δρομοκαΐτης	7	1.190	9	1.424	18	3.648		9	1.723			
Αφοί Ζαρίφη						20	4.685					
Ζαρίφης & Ζαφειρόπουλος										13	3.645	
Αφοί Ζιζίνια	7	1.269	29	6.211	28	6.610		7	1.648			
Καρακούσης										4	1.303	
Καφίσσης & Βρυσάκης										2	215	
Κατσικογιάννης							1	370				
Λαζαρίδης										1	246	
Αφοί Μαρούλα							4	118				
Μαυροκορδάτος & Σία	7	1.185	11	2.437						2	454	
Μαῦρος & Βασιλείου										5	1.121	
Μαῦρος καὶ Σία							9	2.169				
Αφοί Μελά										29	6.156	
Μικρουλάκης & Μαυροκορδάτος										2	498	
Μονόπουλος										1	277	
Αφοί Μπαλτατζῆ	3	433					5	1.439		8	2.052	
Μπατζῆς Γ.				1	122							
Παπούδωφ							6	1.663		19	4.592	
Πασχάλης										2	409	
Πετροκόκκινος	2	318	2	276		5	886					
Πετροκόκκινος & Αγέλαστος	2	353					13	2.255		10	2.165	
Ράλλης & Βλαστός										3	1.162	
Ράλλης & Καραμάνιας										4	450	
Ράλλης & Νεγρεπόντης										1	277	
Ράλλης & Σκαραμαγκᾶς										4	1.203	
Ράλλης, Σκυλίτσης & Αργέντης	3	503	19	3.789	13	1.648		46	9.962			
Ροδοκανάκης & Σία			48	11.952	14	2.553		38	9.835			
Σατζίλης										4	1.447	
Σεκιάρης										6	1.202	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
(Συνέχεια)

Έμποροι	1835	1840	1850	1860
	Πλοΐα	Τόνοι	Πλοΐα	Τόνοι
Σεκιάρης, Ἀργέντης & Σία	2	294	12	2.393
Σκαραμαγκᾶς			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 γ γ ή: *Sémaphore de Marseille*, Ιαν.-Δεκ. 1835, 1840, 1850, 1860.

ληψη τοῦ λεβαντίνικου ἐμπορίου ἀπὸ τοὺς "Ελληνες δὲν συνάντησε μεγάλο ἀνταγωνισμὸν ἀπὸ τοὺς "Αγγλους ὅσο ἀπὸ τοὺς Γάλλους καὶ ἴδιαιτερα ἀπὸ τοὺς ἔμπορους καὶ πλοιοκτῆτες τῆς Μασσαλίας¹⁷, ποὺ μετέφεραν παραδοσιακὰ τὸ ἐμπόριο τοῦ Λεβάντε τὸν 180 αἰώνα. Γύρω στὸ 1850 παρατηροῦμε μιὰ φανερὴ συστολὴ τῆς λειτουργίας τῶν μασσαλιώτικων οίκων. Αὐτὴ τῇ χρονιᾳ μόνο δύο εῖχαν ναυλώσει περισσότερα ἀπὸ 10 πλοῖα. Παρὰ τὶς σταθερὲς ἔξαγωγὲς γαλλικῶν ὑφασμάτων στὸ Λεβάντε, τελικὰ οἱ "Ελληνες ἀποδείχτηκαν οἱ καλύτεροι προωθητὲς τῶν ἀγγλικῶν ὑφασμάτων τοῦ Μάντσεστερ καὶ τοῦ Λίβερπουλ στὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ τῇ Μαύρῃ Θάλασσα, ζημιώνοντας μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο τοὺς Γάλλους παραγωγούς, ἐμπόρους καὶ πλοιοκτῆτες. Οἱ Πίνακες 4 καὶ 5 ἐμφανίζουν ἀναλυτικὰ τοὺς τύπους τῶν φορτίων ποὺ μεγαλύτεροι "Ελληνες ἔμποροι τῆς Μασσαλίας εἰσῆγαν. Τὰ στοιχεῖα ποὺ περιέχονται σὲ αὐτούς, δείχνουν καθαρὰ ὅτι ἡδη ἀπὸ τὶς δεκαετίες τοῦ 1840 καὶ τοῦ 1850, οἱ κυριότεροι "Ελληνες ἔμποροι καὶ πλοιοκτῆτες ἀσχολοῦνται σχεδόν ἀποκλειστικὰ μὲ τὸ ἐμπόριο καὶ τῇ μεταφορᾷ τῶν χύδην φορτίων ἀπὸ τὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ τῇ Μαύρῃ Θάλασσα.

Στὴν ἄλλη πλευρὰ τοῦ δικτύου, ἡ Ὁδησσός ἦταν τὸ κύριο ἔξαγωγικὸ λιμάνι δημητριακῶν κατὰ τὴ διάρκεια τῆς περιόδου ποὺ ἔξετάζουμε. Σύμφωνα

17. Elena Frangakis, «Izmir. An International Port in the Eastern Mediterranean», στὸ *Economies Méditerranéennes. Equilibres et Intercommunications, XIIIe-XIXe siècles*, τ. I, Ἀθῆνα 1985, σ. 107-127· Hadzirossif, δ.π., σ.262-72.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

Εἰσαγωγὴς ἀπὸ τὰ λιμάνια τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας στὴ Μασσαλία απὸ τὸν πέντε μεγαλύτερονς ἐλληνικοὺς ἐμπορικοὺς οἴκους κατὰ τὸ 1840

[”] Εμποροί	Προέλευση	[”] Εμπορεύματα
Ροδοκανάκης & Σία	Βρατίλα Γαλάτσι Κωνσταντινούπολη ’Οδησσός Μπερντιάνσκ Ταιγάνιο Σμύρνη	2.518 ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι 10.000 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι 49.498 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι 38.202 ψάθες σιτάρι 13.936 ψάθες σιτάρι 5.134 ψάθες σιτάρι 420 métaux élaïdoladō
’Αφοί Ζιζίνια	’Αλεξάνδρεια ’Αλεξάνδρεια Βρατίλα Γαλάτσι Κωνσταντινούπολη	253.359 ardeps(ἀρδέπια) δημητριακά 4.539 μπάλλες βαμβάκι 424 ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι 613 ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι 13.703 τουρκικὰ κοιλὰ καλαμπόκι
Ράλης, Σκυλίτσης & ’Αργέντης	Κωνσταντινούπολη ’Οδησσός Ταιγάνιο Γαλάτσι Κωνσταντινούπολη Θεσσαλονίκη	15.409 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι 8.299 ψάθες σιτάρι 11.547 ψάθες σιτάρι 8.420 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι 9.070 τουρκικὰ κοιλὰ καλαμπόκι 322 μπάλλες μαλλί ⁹ μπάλλες μετάξι
’Αργέντης & Σία	Γαλάτσι Βρατίλα	3.478 ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι 55.000 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι 18.500 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
Δρομοκαΐτης	Σμύρνη	152 μπάλλες μετάξι 1.642 μπάλλες βαμβάκι 1.107 μπάλλες μαλλί ¹⁵³ μπάλλες δέρματα
	Κωνσταντινούπολη ’Οδησσός	81.000 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι 759 ψάθες λιναρόσπορος

Π η γ ή: *Le Sémaphore de Marseille*, ’Ιαν.-Δεκ. 1840.

μὲ τὴν τοπικὴν ἐφημερίδα *Journal d’Odessa* τῆς 28ης Ἰανουαρίου 1847, ὁ οἰκος τοῦ Θεόδωρου Ροδοκανάκη (ἀδελφοῦ τοῦ [”]Εμπανουήλ Ροδοκανάκη τῆς ’Οδησσοῦ καὶ τοῦ Γεωργίου Ροδοκανάκη τοῦ Λιβόρνου) ἦταν ὁ μεγαλύτερος τῆς ’Οδησσοῦ. Ὁ οἶκος αὐτὸς ποὺ ἐμπορευόταν ἀγαθὰ συνολικῆς ἀξίας 3,5 ἑκατ. ρουβλίων (1 ἑκατ. περισσότερο ἀπὸ τὸν ἐπόμενο σὲ μέγεθος οἶκο), ἔλεγχε τὸ

ΠΙΝΑΚΑΣ 5

Εἰσαγωγὴς ἀπὸ τὰ λιμάνια τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας στὴ Μασσαλίᾳ ἀπὸ τοὺς πέντε μεγαλύτερους ἑλληνικοὺς ἐμπορικοὺς οἴκους κατὰ τὸ 1850

<i>Ἐμποροι</i>	<i>Προέλευση</i>	<i>Ἐμπορεύματα</i>
'Αφοὶ Ζιζίνια	'Αλεξάνδρεια	3.374 μπάλλες βαμβάκι 4.053 ἀρδέπια σιτηρά 4.759 ἀρδέπια σουσάμι
Kωνσταντινούπολη		70.000 ὄκαδες σουσάμι 610 μπάλλες βαμβάκι
Xάιφα		17.000 τουρκικὰ κοιλὰ (kilos) σιτηρά
Θεσσαλονίκη		3.020 τουρκικὰ κοιλὰ σουσάμι 22 σάκκοι λιναρόσπορος 350 μπάλλες μαλλί
'Ορφανό		19.200 ὄκαδες σουσάμι 100 μπάλλες βαμβάκι
Σμύρνη		3.184 μέταιχ μέλαιναδο
Γαλάτσι		2.519 ρουμανικὰ κοιλὰ (quilots) σιτάρι
Βραΐλα		1.673 ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι 8.400 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
'Οδησσός		17.530 ψάθες (chetwerts) σιτάρι
Ταϊγάνιο		1.500 ψάθες σιτάρι
Zαρίφης	'Οδησσός	15.390 ψάθες σιτάρι
	Θεοδοσία	950 ψάθες σιτάρι
	Βραΐλα	681 ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Γαλάτσι	2.916 ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Βάρνα	2.400 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Xάιφα	12.600 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Kωνσταντινούπολη	10.673 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
Δρομοκαΐτης	Σμύρνη	19.280 τουρκικὰ κοιλὰ σουσάμι 4.219 μπάλλες βαμβάκι 2.550 parcels ἀπόξηραμένα φροῦτα
	Γιάφα	8.887 ἀρδέπια σουσάμι
	'Αλεξάνδρεια	720 μπάλλες βαμβάκι
	Αἶνος	916 μπάλλες μαλλί 60 μπάλλες βαμβάκι
Ροδοκανάκης & Σία	'Οδησσός	4.640 ψάθες σιτάρι 3.000 ψάθες λιναρόσπορος 395 τόνοι λιναρόσπορος 1.187 μπάλλες μαλλί 2.700 δέρματα

ΠΙΝΑΚΑΣ 5
(Συνέχεια)

*Έμποροι	Προέλευση	*Έμπορεύματα
	Ταϊγάνιο	2.110 ψάθες λιναρόσπορος
		2.250 ψάθες σιτάρι
		282 μπάλλες μαλλί
	Μπερντιάνσκ	1.630 ψάθες σιτάρι
	Βραΐλα	150 ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι
Πετροκόκκινος & Αγέλαστος	Ταρσός	585.066 δικάδες σουσάμι 88.000 δικάδες λιναρόσπορος 42 μπάλλες μαλλί 183 μπάλλες βαμβάκι
	*Οδησσός	4.055 ψάθες σιτάρι
	Μπερντιάνσκ	6.574 ψάθες σιτάρι
	Κύπρος	201 μπάλλες βαμβάκι

Η γ ή: Στοιχεῖα συγκεντρωμένα ἀπὸ τὴν ἐφημερίδα *Le Sémaphore de Marseille*, Ἰαν.-Δεκ. 1850.

10% περίπου τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Ὁδησσοῦ κατὰ τὸ 1846¹⁸. Σύμφωνα μὲ τὸν ἕδιο κατάλογο τῶν ἐμπορικῶν οἴκων τῆς Ὁδησσοῦ ποὺ συντάχθηκε τὸ 1847, ὁ Ἰωάννης Ράλλης, ἔνας ἀπὸ τοὺς Ἀδελφοὺς Ράλλη τοῦ ὁμώνυμου οἴκου τοῦ Λονδίνου, διηγήθυνε τὸν πέμπτο μεγαλύτερο ἐμπορικὸ οἴκο τῆς πόλης καὶ διαχειριζόταν τὸ 5,2% τοῦ συνολικοῦ ἔξωτερικοῦ τῆς ἐμπορίου κατὰ τὸ 1846¹⁹.

‘Ο οἶκος Ροδοκανάκη ἔξῆγε κυρίως σιτηρὰ καὶ λιναρόσπορο στὰ λιμάνια τῆς Ἀγγλίας καὶ τὴ Μασσαλία, ἐνῶ ἡ σπουδαιότερα τῶν Ἀφῶν Ράλλη στὴν Ἀγγλίᾳ τοὺς καθιστοῦσε ἀναμφισβήτητα τοὺς μεγαλύτερους ἔξαγωγεῖς ζωικοῦ λίπους καὶ μαλλιοῦ ἀπὸ τὴν Ὁδησσό καὶ τὸ Ταϊγάνιο στὴ Μεγάλη Βρετανία (Πίνακες 6-7). Σὲ κάθε περίπτωση, εἶναι φανερὸ δτὶ τὸ «χιώτικο» δίκτυο ἔλεγχε σχεδὸν τὸ 40% τοῦ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς Ὁδησσοῦ μὲ κατεύθυνση τὴ Βρετανία, στὰ μέσα τῆς δεκαετίας τοῦ 1840. Τὸ δίκτυο ἐπεκτάθηκε στὴν Ἀζοφικὴ ἀντιπροσωπεύσμενο ἀπὸ τὴν ἑταῖρεία Ράλλη & Σκαραμαγκᾶ 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 Νοθορωσσίας στὴν Ὁδησσό.

19. Στὸ ἕδιο.

Ροδοκανάκη, Παπούδωφ και Αύγερινό, οι όποιοι έλεγχαν περισσότερο άπό τὸ μισὸ τῶν συνολικῶν ἔξαγωγῶν σιτηρῶν και σχεδὸν τὸ σύνολο τῶν ἔξαγωγῶν ζωικοῦ λίπους και μαλλιοῦ πρὸς τὴ Μεγάλη Βρετανία (Πίνακας 7). Οἱ ἄλλοι Ἐλλήνες ἐμποροὶ ποὺ λειτουργοῦσαν ἀπὸ τὰ λιμάνια τῆς Ἀζοφικῆς και τοῦ Δούναβη, ἐνῶ εἶχαν ἥδη ἀρχίσει τὶς δραστηριότητές τους ἀπὸ τὴν πρώτη «χιώτικη» φάση, ἤκμασαν στὴ δεύτερη φάση τοῦ δικτύου, τὴν «ἰόνιο», ἀπὸ τὴ δεκαετία τοῦ 1870 ἔως τὶς ἀρχές τοῦ εἰκοστοῦ αἰώνα. Μέλη τῶν εἴκοσι ἀπὸ τὶς ἔξηντα οἰκογένειες τοῦ «χιώτικου» δικτύου, ἥταν ἐγκατεστημένα στὴν Ὁδησσό και τὸ Ταϊγάνιο (Χάρτης 1 και 2, Παράρτημα 1).

ΠΙΝΑΚΑΣ 6

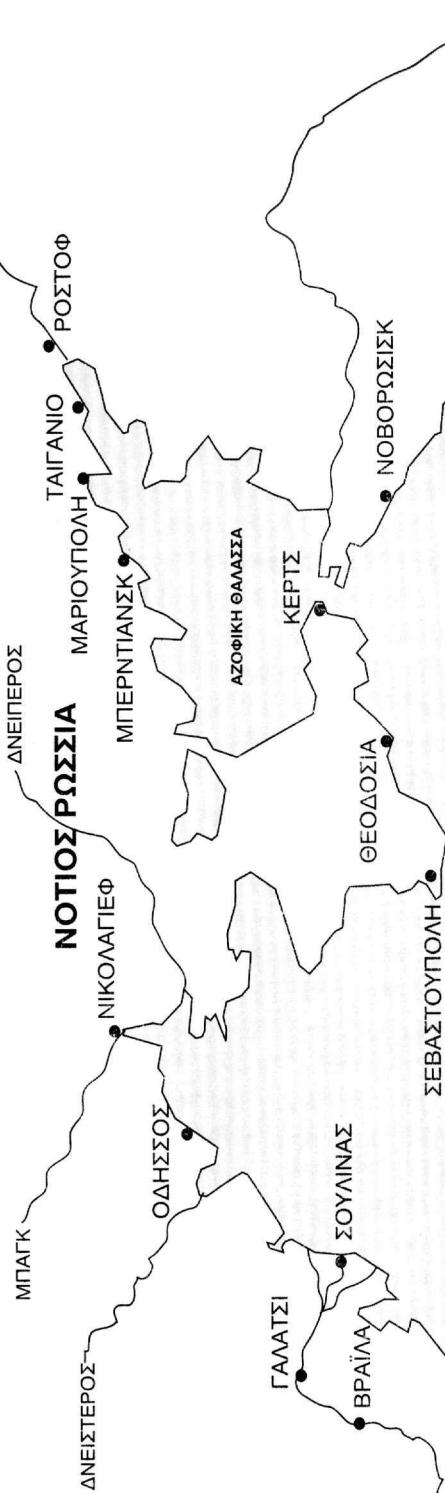
Ἐξαγωγὲς τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν οἰκων τῆς Ὁδησσοῦ
πρὸς τὴ Βρετανία

Ἐμποροὶ	1841	1842	1843	1844	1845
<i>A. Ἐξαγωγὲς σιτηρῶν και λιναρόσπορον (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
Σεβαστόπολος		2.827			
Μαῦρος		4.410	4.385		
Σύνολο Ἐλλήνων	33.516	76.539	37.482	63.222	70.113
Σύνολο Ὁδησσοῦ	159.858	295.424	109.421	182.940	181.903
Συμμετοχὴ τῶν Ἐλλήνων	21%	26%	34%	35%	38%
<i>B. Ἐξαγωγὲς ζωικοῦ λίπους και μαλλιοῦ (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 Ἐλλήνων	147.187	230.716	103.403	83.349	45.549
Σύνολο Ὁδησσοῦ	371.254	611.582	357.934	460.736	264.036
Συμμετοχὴ τῶν Ἐλλήνων	40%	38%	29%	18%	17%

Σημείωση: Μιὰ κατὰ προσέγγιση ἰσοδυναμία εἶναι 1 Chetwert=5.77 bushels (8 bushels=1 Imperial quarter, 4 Imperial quarters=1 ton. 1 Pood=36 lbs.

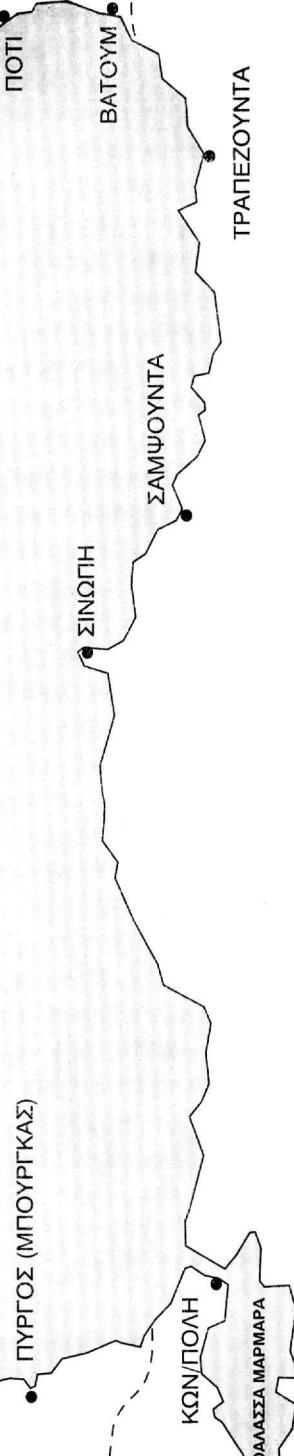
Π. γ. ή: Στοιχεῖα συγκεντρωμένα ἀπὸ τὸ Public Record Office (P.R.O.), Foreign Office (FO) 359/1.

ΙΔΑΥΓΗ ΘΑΛΑΣΣΑ



ΚΑΥΚΑΣΟΣ

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ



ΠΙΝΑΚΑΣ 7

Ἐξαγωγὴς τῶν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν οἴκων τοῦ Ταϊγανίου
πρὸς τὴν Βρετανία

Ἐμπορικοὶ οἴκοι	Σιτηρὰ καὶ λιναρόσπορος <i>Chetwerts</i>		Ζωῖκὰ λίτη καὶ μαλλὶ <i>Poods</i>	
	1851	1852	1851	1852
A. «Χιώτικο» δίκτυο				
Ράλλης & Σκαραμαγκᾶς	119.980	260.500	170.761	173.000
Ροδοκανάκη Υἱοὶ	26.176	76.500		
Αλέξ. Αύγερινδς Υἱοὶ	13.011	24.500		
Παπούδης & Λασκαρίδης	14.852	7.000		
B. «Ιόνιο» δίκτυο				
Μαριολάκης	24.835	79.620		
Μαρής Βαλλιάνος	27.130	54.435		
Αλέξ. 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 Ἐλλήνων στὸ συνοικικὸ ἐμπόριο τῆς Οδησσοῦ	72%	84%	91%	89%

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

Τὰ πριγκιπάτα τοῦ Δουνάβεως ὑπῆρξαν γιὰ αἰῶνες οἱ ἀποκλειστικοὶ προμηθευτὲς σιτηρῶν τῆς Κωνσταντινούπολης. Ή ἀγορὰ σιτηρῶν τῶν Πριγκηπάτων ἀνοίκει γιὰ τὶς ἄλλες χῶρες μόνο μετὰ τὴ Συνθήκη τῆς Αδριανούπολεως τὸ 1829, καὶ τότε ἡταν ποὺ οἱ κάτοικοι, κυρίως, τῶν Ιονίων νήσων ἀρχισαν νὰ ἔγκαθίστανται 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 κατάφεραν νὰ εἰσχωρήσουν καὶ νὰ ἐκμεταλλευτοῦν τὴν ἀγορὰ σιτηρῶν τῶν παραδουναβίων περιοχῶν κατὰ τὴ διάρκεια τῆς περιόδου 1829-1856. Ο Π. Ἀργέντης καὶ ὁ Φ. Σεκιάρης ἡταν ἀπὸ τοὺς πρώτους Χιώτες ποὺ ἐγκαταστάθηκαν ἐκεῖ αὐτὴ τὴν περίοδο²⁰ καὶ ἡταν

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*, ỿ.π., σ. 91-106.

ἀπὸ τοὺς μεγαλύτερους ἔξαγωγεῖς σιτηρῶν, ὅπως μποροῦμε νὰ συμπεράνουμε ἀπὸ τὶς ποσότητες ποὺ παρελάμβανε ὁ οἶκος Ἀργέντη στὸ ἄλλο καταληκτικὸ σημεῖο τοῦ ἐμπορίου, τὴν Μασσαλία (Πίνακες 3, 4 καὶ 5). Μέλη τῶν οἰκογενειῶν Ράλλη, Βούρου, Μελᾶ, καθὼς καὶ ἔνας πράκτορας τοῦ οἴκου Ξένου στὴν Ἀγγλία, εἶχαν ἐπίσης ἐγκατασταθεῖ στὸ λιμάνι τῆς Βρατᾶς 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 "Ελληνες ἐμπόρους καὶ ἔφθανε ἀπὸ τὴν Μαύρη Θάλασσα στὴν Μασσαλία, προέρχονταν ἀπὸ τὰ λιμάνια τοῦ Δούναβη.

Ἡ συρρίκνωση τῶν εἰσαγωγῶν τῶν οἰκων Ροδοκανάκη & Σία καὶ Ράλλη, Σκυλίτση καὶ Ἀργέντη στὴ Μασσαλία τὸ 1850 (Πίνακας 3) σὲ συνδυασμὸ μὲ τὶς αὐξανόμενες ἔξαγωγεῖς σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Ὁδησσό καὶ τὸ Ταϊγάνιο πρὸς τὴ Μεγάλη Βρετανία ποὺ πραγματοποιοῦσαν οἱ ἐταιρεῖες τῶν Ροδοκανάκη καὶ Ράλλη, ἀντικατοπτρίζουν τὶς σημαντικὲς μεταβολὲς ποὺ συνέβησαν στὸ ἐμπόριο σιτηρῶν τῆς Μεσογείου κατὰ τὴ δεκαετία τοῦ 1840. Μέχρι τὴ δεκαετία αὐτή, τὰ φορτία σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ Μαύρη Θάλασσα κατευθύνονταν πρὸς λιμάνια-διαμετακομιστικοὺς σταθμούς, ὅπως ἦταν τὸ Λιβύρον, 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 Μεγάλης Βρετανίας, τῆς φιλελευθεροποίησης τοῦ ἐμπορίου μεταξὺ τῶν κρατῶν. Ἡ ἐπικράτηση τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου προώθησε τὶς κατευθείαν συναλλαγῆς μεταξὺ τῶν κρατῶν καὶ μὲ αὐτὸν τὸν τρόπο τὶς κατευθείαν θαλάσσιες διαδρομὲς μεταξὺ Μαύρης Θάλασσας καὶ Ἀγγλίας, παρακάμπτοντας τοὺς ἐνδιάμεσους διαμετακομιστικοὺς σταθμούς-λιμάνια τῆς Μεσογείου.

Τὸ Λιβύρον μὲ τὴν ὑποδομή του σὰν *porto franco* ὑπῆρξε ἀπὸ τὰ πρῶτα λιμάνια ἀποθήκευσης φορτίων σιτηρῶν τῆς Δυτικῆς Μεσογείου ἀπὸ τὴ Μαύρη Θάλασσα κατὰ τὶς δεκαετίες τοῦ 1820 καὶ 1830. Τὰ σιτηρὰ ἀπὸ ἐκεῖ μεταφορτώνονταν σὲ πλοῖα μὲ προορισμὸ κυρίως τὴν Ἀγγλία, ἐνῶ τὰ πλοῖα ἐπέστρεψαν στὸ Λιβύρον γεμάτα φορτία μὲ ἀγγλικὰ ὑφάσματα. Εἶναι φανερὸ ὅτι τὸ Λιβύρον ἔγινε ἔνας ἀπὸ τοὺς κύριους τόπους ἔξαγωγῶν 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 Herrlihy ἀναφέρει ὅτι «τὸ 1839, λίγοι μεγάλοι ἐμπορικοὶ οἶκοι, ὅχι περισσότεροι ἀπὸ δύο τὰ ἔνα δέκα, εἶχαν κυριαρχήσει στὸ ἔξωτερικὸ ἐμπόριο τοῦ Λιβύρου

21. Μεγάλο μέρος τῶν ἀγγλικῶν ὑφασμάτων ἔφτανε στὴν Ἀλεξάνδρεια μέσω τοῦ Λιβύρου στὰ χρόνια τοῦ 1820 καὶ 1830. Christos Hadziossiff, ὅ.π., 138.

καὶ αὐτοὶ οἱ οἰκοὶ ἡταν ὅλοι ξένοι, ἑλληνικοὶ καὶ ἐβραϊκοί»²². Οἱ "Ἐλληνες ἔμποροι ἀποτελοῦντο ἀπὸ τὸν Ροδοκανάκη, ποὺ ἡταν ἀπὸ τοὺς πρώτους "Ἐλληνες ἔμπόρους τοῦ Λιβύρνου, τὸν Σεβαστόπουλο, ποὺ διετέλεσε Πρόεδρος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λιβύρνου 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 Τούτσα, ἀδερφὸν τοῦ Μιχαήλ Τούτσα, τοῦ μεγαλέμπορου τῆς Ἀλεξάνδρειας.

'Απὸ τὴν Τεργέστη, τὸ κυριότερο διακετακομιστικὸν κέντρο τῆς Αὐτοκρατορίας τῶν Ἀψύργων, οἱ "Ἐλληνες μποροῦσαν νὰ διοχετεύουν φορτία σιτηρῶν στὴν αὐστριακὴ καὶ γερμανικὴ ἀγορὰ καὶ νὰ τροφοδοτοῦν τὸ Λεβάντε μὲ αὐστριακὰ καὶ γερμανικὰ βιομηχανικὰ προϊόντα. 'Η πλειοψηφία τῶν ἔμπόρων τοῦ «χιώτικου» δικτύου ἐγκαταστάθηκαν στὴν Τεργέστη κατὰ τὴ δεκαετία τοῦ 1820, ὅπότε καὶ βρίσκουμε μέλη τῶν οἰκογενειῶν Ἀμηροῦ, Γαλάτη, Πετροκόκκινου, Ράλλη, Ροδοκανάκη, Σκαραμαγκᾶ, Σεβαστόπουλου, Βλαστοῦ καὶ ἄλλων χιώτικων οἰκογενειῶν²⁴. 'Η Τεργέστη ἔγινε ἐπίσης κέντρο γιὰ ἔναν ἀριθμὸ δισφαλιστικῶν ἑταιρειῶν ποὺ δημιουργήθηκαν ἀπὸ "Ἐλληνες ἔμπόρους"²⁵.

Στὴν Ἀλεξάνδρεια, οἱ "Ἐλληνες ἔμποροι εἶχαν εἰδικὲς σχέσεις μὲ τὴν κυβέρνηση τῆς Αἰγύπτου. Μέχρι τὸ 1829 ὁ Muhamed Ali πουλοῦσε βαμβάκι στὴν Εύρωπη γιὰ δικό του λογαριασμὸ χρησιμοποιώντας σὰν μεσάζοντες τοὺς "Ἐλληνες, οἱ ὅποιοι εἶχαν ἰσχυρὲς διασυνδέσεις μὲ τὶς εὐρωπαϊκὲς ἀγορές. 'Απὸ τὸ 1829 καὶ ἔπειτα, ὁ Muhamed Ali γιὰ νὰ ἔπεράστει τὶς χρηματοπιστωτικὲς δυσκολίες τῆς Αἰγύπτου πουλοῦσε τὸ μεγαλύτερο μέρος τῆς συγκομιδῆς τῆς χώρας του σὲ μεγάλους ἔμπορικους οἰκους, οἱ περισσότεροι ἀπὸ τοὺς ὅποιους ἡταν ἑλληνικοί. 'Ο Μιχαήλ Τούτσας, ὁ Ἀναστασίου (D'Anastassy) καὶ ὁ χιώτης E. Ζιζίνιας ἡταν οἱ πιὸ σημαντικοὶ ἔμποροι τῆς Αἰγύπτου²⁶. Δεκαεπτά ἄλλα μέλη τῶν ἔξηντα οἰκογενειῶν τοῦ «χιώτικου» δικτύου ἔκαναν ἔμποριο ἀπὸ τὴν Ἀλεξάνδρεια. Περίπου 10-15% τῆς συνολικῆς χωρητικότητας τῶν πλοίων ποὺ ἔφτασε στὴ Μασσαλία τὸ 1840 καὶ τὸ 1850 ἐρχόταν ἀπὸ τὴν Ἀλεξάνδρεια.

'Η ποσότητα τῶν φορτίων ποὺ μεταφέρονταν ἀπὸ τὴν Κωνσταντινούπολη, τὴν Σμύρνη καὶ τὴ Σύρα στὴ Μασσαλία καὶ τὸ Λίβερπουλ τὸ 1850 ἀντιπροσώπευαν λιγότερο ἀπὸ 15% τῆς συνολικῆς χωρητικότητας τῶν πλοίων ποὺ ναυλώνονταν ἀπὸ "Ἐλληνες ἔμπόρους. Αὐτὲς οἱ τρεῖς πόλεις ὅμως, ἐκτὸς ἀπὸ τὴ διακίνηση φορτίων, εἶχαν ἔνα ἴδιαίτερα σημαντικὸ ρόλο στὴ λειτουργία τοῦ δικτύου, πολὺ διαφορετικὸ ἀπὸ αὐτὸν ποὺ εἶχαν οἱ ἄλλες πόλεις-λιμάνια: ἡταν τὰ

22. Herlihy, «Russian Wheat and the Port of Livorno», o.p.

23. Στὸ Ἰδιο.

24. "Ολγα Κατσιαρδῆ-Hering, o.p., σ. 431-34, 537-56.

25. Στὸ Ἰδιο, σ. 468-474.

26. Hadziossiff, o.p., σ. 113, Πίνακας III.

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

Ἡ Κωνσταντινούπολη περιεῖχε τὸν μεγαλύτερο ἐλληνικὸ ἀστικὸ πληθυσμὸ²⁷ στὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ ἦταν τὸ μεγαλύτερο ἐμπορικό, τραπεζικὸ καὶ ναυτιλιακὸ κέντρο τῆς περιοχῆς. Οἱ ἐμπορικοὶ οἶκοι τῶν Ζαρίφη, Ζαφειρόπουλου, Λασκαρίδη, Ράλλη καὶ Σκυλίτση, ἀναφέρονται στὸ Παράρτημα 1 σὰν οἱ κύριοι σύνδεσμοι τοῦ χιώτικου δικτύου στὴν Κωνσταντινούπολη. Αὐτὸς δικρόδιος ἀριθμὸς ៥μως ἀντιπροσωπεύει ἕνα μικρὸ κομμάτι τῆς πραγματικότητας καὶ δὲν ἀντανακλᾶ τὴ σπουδαιότητα αὐτῆς τῆς μεγάλης πόλης τοῦ Λεβάντες στὴ λειτουργία τοῦ δικτύου. "Εχει ἀναφερθεῖ ὅτι τὸ 1868 ἀπὸ τὰ 1100 πρόσωπα ποὺ ἀναμιγνύονταν στὸ ἐμπόριο, τὶς τράπεζες, τὴ βιοτεχνία, τὶς ὑπηρεσίες κ.λ.π., τὰ 348 ἦταν "Ελληνες, 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. Ἐκείνη τὴν ἐποχή, οἱ Χιώτες ἔμποροι ἔλεγχαν τὸ λιανικὸ ἐμπόριο ὑφασμάτων, λινῶν καὶ μεταξωτῶν ποὺ εἰσάγονταν στὴ Σμύρνη μέσω ἀνταποκριτῶν στὴ Βιέννη, τὴν Τεργέστη, τὸ Αιόρον, τὴ Γένοβα, τὴ Μασσαλία, τὸ Παρίσιο καὶ τὸ "Αμστερνταμ²⁹. Γιὰ τὴν ἀκρίβεια, ἔχει ἀναφερθεῖ ὅτι ὑπῆρχαν 500 χιώτικοι ἐμπορικοὶ οἶκοι ποὺ λειτουργοῦσαν ἀπὸ τὴ Σμύρνη στὰ τέλη τοῦ 18ου αἰώνα³⁰. Οἱ οἶκοι τῶν Μπαλτατζῆ, Όμήρου, Σκυλίτση καὶ Ράλλη ποὺ ἀναφέρονται στὸ Παράρτημα 1, ἀντιπροσωπεύουν μόνο ἕνα μέρος τῶν χιώτικων οἰκογενειῶν τῆς πόλης.

Ἡ Σύρος ἦταν τὸ κύριο ναυτιλιακὸ κέντρο τοῦ νέου ἐλληνικοῦ κράτους. Ἡ ἀνάπτυξή του κατὰ τὴ διάρκεια τῆς ὑπὸ ἔξέταση περιόδου συνδέεται ἀμεσαὶ μὲ τὸ χιώτικο δίκτυο. "Ετσι δὲν ἐκπλήσσεται κανεὶς ὅταν βρίσκει ὅτι 15 ἀπὸ τοὺς 20 πιὸ σημαντικοὺς ἐμπόρους τῆς Σύρου ἦταν Χιώτες, μέλη οίκο-

27. Harris Exertzoglou, «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», ὥ.π.

30. Κατσιαρδῆ, ὥ.π., σ. 556.

γενειῶν τοῦ «χιώτικου» δικτύου³¹. Έκτός ἀπὸ τὴ διακίνηση τοῦ ἐμπορίου τοῦ νησιοῦ, οἱ ἔμποροι αὐτοὶ χρηματοδοτοῦσαν τὴν ἀνάπτυξη τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου, πάνω ἀπὸ τὸ μισὸ δυναμικὸ τοῦ ὄποιον κατασκευάστηκε στὰ καρνάγια τῆς Σύρου ἀπὸ Χιῶτες ναυπηγοὺς ἀνάμεσα στὸ 1843 καὶ 1858³². Τὰ θαλασσοδάνεια εἴτε γιὰ ναυπηγήσεις εἴτε γιὰ κεφάλαιο κινήσεως ἥταν τεράστια ἐπιχείρηση γιὰ τοὺς Χιῶτες ἐμπόρους, οἱ ὄποιοι 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 δίκτυου. Διήρκεσε βασικὰ μιὰ γενιά, ἀπὸ τὸ 1830 μέχρι τὸ 1870, ὅπότε 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 ἀνθηρές ἑλληνικὲς ἐμπορικὲς κοινότητες ποὺ στὰ μέσα τοῦ 19ου αἰώνα ἔλεγχαν τὸ ἐμπόριο τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Ὁπως ὅμως ὁ Χρῆστος Χατζήιωσθφ σωστὰ παρατηρεῖ, δὲν εἶναι ἡ αὔξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀλληλοσυνδεόμενων ἐμπορικῶν παροικῶν ποὺ μᾶς ἐπιτρέπει νὰ μιλᾶμε γιὰ δίκτυα, ἀλλὰ ἡ ὑπαρξη μιᾶς κοινῆς ἐμπορικῆς στρατηγικῆς σὲ ὅλες τὶς παροικίες³³.

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

Ἡ συνήθης νομικὴ μορφὴ ἐνὸς ἐμπορικοῦ οἴκου ἥταν αὐτὴ τῆς «συλλογικῆς» ἑταιρείας. Ἔνας ἐμπορικὸς οἴκος ἀποτελοῦσε τὴν κύρια ἑταιρεία ἐνῶ οἱ ἄλλες ἑταιρεῖες παρουσιάζονταν σὰν ὑποκαταστήματα. Οἱ συνεταῖροι μοιράζαν μεταξύ τους τὴ διεύθυνση τῶν διαφόρων ὑποκαταστημάτων ἐνῶ ἡ διεύθυνση τῆς κύριας ἑταιρείας, ποὺ προσδιόριζε καὶ τὴν «ἐθνικότητα» τοῦ οἴκου, δινόταν στὸ πιὸ ἴκανὸ μέλος. Ὁλοι οἱ διευθυντὲς τῶν διαφόρων ὑποκαταστημάτων ἐμφανίζονταν ὡς ἶσοι σὲ τρίτους καὶ ὅλοι εἴχαν τὸ δικαίωμα τῆς ὑπογραφῆς. Ἔνα ἄλλο δργανωτικὸ σχῆμα ἥταν ὅταν οἱ ἐμπορικοὶ οἴκοι ἥταν νομικὰ ἀνεξάρτητοι ὁ ἔνας ἀπὸ τὸν ἄλλο, ἀλλὰ μοιράζονταν τὰ κέρδη³⁴. Ὁ διεθνικὸς χαρακτήρας αὐτῶν τῶν ἐμπορικῶν ἑταιρειῶν συχνὰ δημιουργοῦσε ἔξαιρετικὰ πολύπλοκες νομικές καταστάσεις. Σὲ αὐτὴ τὴ διεθνικότητα καὶ νομικὴ πολυπλοκότητα ἔχουν στηριχθεῖ οἱ ἑλληνικῆς διαχείρισης ναυτιλιακὲς ἑταιρεῖες τοῦ 20οῦ αἰώ-

31. Β. Καρδάσης, Σύρος: *Σταυροδρόμι τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου (1832-1857)*, Αθήνα, Μορφωτικὸ Ίδρυμα Εθνικῆς Τραπέζης, 1987, Πίνακας 30.

32. Στὸ ἤδιο, Πίνακας 26 καὶ σ. 172.

33. Hadziossif ὥ.π., σ. 265.

34. Στὸ ἤδιο, σ. 262-272.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1

'Εμπορική στρατηγική τοῦ «χιώτικου» δικτύου

*Τρόποι δργάνωσης τῶν
ἐπιχειρήσεων*

1. Δομὴ τῶν ἑταιρειῶν
2. Συγγένεια καὶ δργάνωση

'Εμπορικὲς μέθοδοι

1. Διείσδυση στὶς ἀγορὰς τῶν παραγωγῶν
καὶ καταναλωτῶν
2. 'Εμπόριο «φορτίου»
3. 'Εμπόριο καὶ πλοιοκτησία

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 «έμπιστοσύνη» στὶς ἐπιχειρήσεις καὶ ἔξασφάλιζε τὸ εἰσιτήριο γιὰ τὴν εἰσόδο στὴ «λέσχη» τῶν Ἐλλήνων ἐμπόρων, μιὰ «λέσχη», ἓνα κλειστὸ κύκλωμα, ποὺ μοναδικός του σκοπός ἦταν ἡ ἀνταλλαγὴ ἀποκλειστικῆς ἐμπορικῆς καὶ ναυτιλιακῆς πληροφόρησης³⁵.

Ἡ δύναμη τῶν χιώτικων οἰκογενειῶν βασίστηκε στὴν πειθαρχία ποὺ καθόριζε ἡ ιεραρχία καὶ ἡ συνεκτικότητα τῆς οἰκογένειας. Οἱ διάφοροι γάμοι μεταξὺ τῶν οἰκογενειῶν ἦταν κοινὴ πρακτική: παντρεύονταν μεταξὺ τους θεῖοι, ἀνιψίες, πρῶτα ξαδέρφια, ἐνάντια στοὺς κανόνες τῆς Ἑλληνικῆς ὁρθοδοξίας, γιατὶ ὁ στόχος ἦταν ἔνας, ἡ διατήρηση τῆς ἐπιχείρησης μέσα στὴν οἰκογένεια.

«Τοιαῦτα ἥσαν τῆς Χίου τὰ ἔθιμα. Ἐκάστη οἰκογένεια ἐπεδίωκε τὴν μετὰ ὄμοτίμων ἐπιμιξίαν, καὶ ἐπειδὴ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἔκλεκτῶν ἦτο περιωρισμένος, ἤρχιζε πρωίμως ὁ συναγωνισμὸς πρὸς συνδυασμὸν καταλλήλων συνοικεσίων, ἡ δὲ ἀριστοκρατικὴ τῶν συμβαλλομένων ἀποκλειστικότης καὶ τὸ στενὸν τοῦ χιακοῦ κύκλου ἔφεραν ἐξ ἀνάγκης τοὺς μεταξὺ στενῶν συγγενῶν ἐπιτέλους γάμους... Καὶ ἐγὼ ἥμην παιδιόθεν μνηστευμένος, ἀλλὰ εἴχα χηρεύσει 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, ἔθεώρουν δὲ τοῦτο ὡς πράγμα φυσικὸν μὴ ἐπιδεχόμενον συζήτησιν. Διὰ τῆς πειθαρχίας ἐκείνης καὶ διὰ τῆς συμπνοίας ἡ οἰκογένεια ἀπετελεῖτο ἰσχυρά, ἐπηγένετο δὲ τὴν δύναμίν της ὁ σύνδεσμος τῶν ἐπιμικτῶν»³⁶.

Τὸ Παράρτημα 2 παρέχει ἔνα πρόχειρο σκαρίφημα τῶν σχέσεων τῶν οἰκογενειῶν καὶ ἔχει κατασκευαστεῖ μὲν μοναδικὸ σκοπὸ νὰ δώσει κάποια ἰδέα γιὰ τὸν βαθμὸ τῶν ἐπιμικτικῶν γάμων ποὺ πραγματοποιοῦνταν καὶ τῶν σχέσεων στὸ ἐσωτερικὸ τῆς χιώτικης ὄμάδας. Οἱ οἰκογένειες ποὺ περιλαμβάνονται συνδέονται μεταξύ τους μὲ πρώτου βαθμοῦ συγγένεια, δηλαδὴ μὲ γάμο γένεσις τῶν ἰδίων τῶν ἐμπόρων ἢ τῶν ἀδελφῶν τους ἢ τῶν γονέων τους ἢ τῶν ἀδερφῶν τῶν γονέων τους. «Ἔχει γίνει 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 φανερὸ ὅτι καὶ οἱ 28 χιώτικες οἰκογένειες τοῦ δικτύου ἦταν στενὰ συνδεδεμένες μεταξύ τους μὲ ἐπιμικτικοὺς γάμους³⁷. Ἀπὸ αὐτές οἱ Ράλληδες ἦταν ἡ μεγαλύτερη καὶ ἴσχυρότερη οἰκογένεια ὃχι μόνο μεταξύ τῶν Ἑλλήνων τῆς Αγγλίας ἀλλὰ καὶ ὀλόκληρου τοῦ δικτύου. Μεταξύ τοῦ 1830 καὶ 1860 ὑπῆρχαν 66 μέλη τῆς οἰκογένειας Ράλλη μὲ πρῶτο βαθμὸ συγγένειας μεταξύ τους (δηλαδὴ, γονεῖς, ἀδέρφια καὶ πρῶτα ξαδέρφια), ὅλα ἐνεργὰ μέλη τοῦ δικτύου, ποὺ παντρεύτηκαν εἴτε μεταξύ τους εἴτε μὲ τὰ μέλη ἀλλων 24 χιώτικων οἰκογενειῶν. Οἱ Ροδοκανάκηδες, ἡ πιὸ σημαντικὴ οἰκογένεια τῆς Μαύρης Θάλασσας, ἦταν ἡ δεύτερη πιὸ πολυάριθμη χιώτικη οἰκογένεια καὶ ἀκολουθοῦσαν οἱ οἰκογένειες τῶν Σκυλίτση, Σκαραμαγκᾶ, Νεγρεπόντη, Σεβαστόπουλου κ.ο.κ. Οἱ ἄλλες, μὴ χιώτικες, οἰκογένειες τοῦ δικτύου λειτουργοῦσαν κατὰ τὸν ὕδιο τρόπο μὲ τοὺς Χιώτες. «Ἡ μίμηση καὶ ὁ ἐσωτερικὸς ἀνταγωνισμὸς ἦταν ἔνας ἀπὸ τοὺς κύριους κανόνες τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ «παιχνιδιοῦ» ἀνάμεσα στὶς ἐμπορικὲς κοινότητες.

Γιὰ νὰ κατανοήσουμε καλύτερα τὸν τρόπο μὲ τὸν ὅποιο λειτουργοῦσαν οἱ ἔλληνικὲς ἐμπορικὲς ἐπιχειρήσεις, θὰ ἀναφερθοῦμε πιὸ λεπτομερῶς στὴν ὁργάνωση καὶ δομὴ δύο συγκεκριμένων ἐπιχειρήσεων τοῦ δικτύου. Πρόκειται γιὰ τὸν χιώτικο οἶκο τῶν Αδελφῶν Ράλλη μὲ ἔδρα τὸ Λονδίνο, καὶ τὸν μὴ χιώ-

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

37. 'Ἄξιζει νὰ ἀναφέρουμε τὸ γεγονός ὅτι οἱ ἰδιες πρακτικὲς ἔξακολουθοῦν νὰ ισχύουν στοὺς χιώτικους ἐφοπλιστικούς οἶκους τοῦ Λονδίνου καθόλη τὴ διάρκεια τοῦ 20οῦ αἰώνα (ἀκόμα καὶ σήμερα), παρόλο ποὺ οἱ σημερινοὶ Χιώτες ἐφοπλιστές δὲν ἔχουν καμία συγγενικὴ σχέση μὲ τοὺς Χιώτες ἐμπόρους τοῦ περασμένου αἰώνα. Γιὰ περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Harlaftis, *Greek Shipowners...*, δ.π., κεφ. 1.

τικο οίκο τοῦ Μαύρου μὲ ἔδρα τὴν Ὀδησσό. Στὶς ἀρχὲς τοῦ 1820³⁸ πέντε ἀδέρφια τῆς οἰκογενείας Ράλλη, ὁ Ζαννής, ὁ Στρατής, ὁ Αὐγουστής, ὁ Παντιάς καὶ ὁ Τομαζής Ράλλης ἰδρυσαν μαζὶ μὲ τὰ μέλη μιᾶς ἄλλης χιώτικης οἰκογένειας, τοὺς Πετροκόκκινους, μιὰ ἐταιρείᾳ ὑπὸ τὴν ὀνομασία Ἀδελφοὶ Ράλλη, Ralli Brothers, μὲ ἔδρα τὸ Λονδίνο. "Οπως βλέπουμε στὸν Χάρτη 3, τὰ διάφορα ὑποκαταστήματα τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη ἦταν ὡς ἔξης: Ἀδελφοὶ Ράλλη στὸ Λονδίνο ὑπὸ τῇ διεύθυνση τοῦ Παντιά, ὁ Στρατής 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 τῇ διεύθυνση τοῦ Αὐγουστῆ, ὁ Τομαζής Ράλλης καὶ Σία στὴν Κωνσταντινούπολη καὶ Τραπεζούντα, Ἀδελφοὶ Ράλλη ὑπὸ τῇ διεύθυνση τοῦ Ζαννῆ στὴν Ὀδησσό, οἱ Ράλλη καὶ Σκαραμαγκᾶ στὸ Ταιγάνιο, ὁ Στ. Σκαραμαγκᾶς στὸ Ροστόβ-ον-Ντόν, Ράλλης καὶ Ἀγέλαστος στὴν Ταυρίδα καὶ ὁ Πέτρος Π. Ράλλης στὸ Rescht. "Οπως βλέπουμε, οἱ Ράλληδες κάλυπταν τὰ κύρια λιμάνια τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Βορείου Εύρωπης, καὶ σὲ αὐτὰ ποὺ δὲν εἶχαν κατευθείαν δικά τους ὑποκαταστήματα καλύπτονταν ἀπὸ αὐτὰ τῶν συγγενῶν τους. Μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο ἦταν σὲ κάθε περίπτωση καὶ οἱ φορτωτὲς ἀλλὰ καὶ οἱ παραληπτὲς τῶν φορτίων τους. Ἀπὸ τὴν Ὀδησσό καὶ τὴν Ἀζοφικὴ φόρτωναν ζωικὸ λίπος, λιναρόσπορο καὶ δημητριακά, ἐνῷ ἀπὸ τὴν Τραπεζούντα, Rescht, Ταυρίδα καὶ Κωνσταντινούπολη, ἀποικιακὰ καὶ διλα προϊόντα. Τὰ φορτία ἀπὸ τὴν Ἀγγλία ἦταν ὑφάσματα καὶ νήματα ἀπὸ τὸ Μάντσεστερ. Ὁ θάνατος τοῦ Ζαννῆ Ράλλη στὰ τέλη τοῦ 1850 καὶ τοῦ Παντιά Ράλλη τὸ 1863 ἔφερε πλήρεις ἀνακατατάξεις στὴν ἐταιρεία. Τὸ ἐμπόριο τοῦ Λεβάντε ἐγκαταλείφθηκε καὶ τὰ ὑποκαταστήματα τῆς Τραπεζούντας, τῆς Κων/πολης, τοῦ Rescht καὶ τῆς Ταυρίδας ἔκλεισαν, ἐνῷ τὴν ἴδια στιγμὴ τὸ ρωσικὸ ἐμπόριο σιτηρῶν πέρασε στὸν ἔλεγχο τῆς οἰκογενείας Σκαραμαγκᾶ. Οἱ Ἀδερφοὶ Ράλλη, ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Στέφανου Ράλλη, διεύρυναν τοὺς ἐμπορικοὺς τους δρίζοντες καὶ μπῆκαν ἐπιτυχῶς στὸ Βρετανικὸ ἐμπόριο βαμβακιοῦ ἀπὸ τὴν Καλκούντα, τὴν Βομβάρη καὶ τὴ Νέα Ὑόρκη, ὅπου ἀνοιξαν ὑποκαταστήματα τὸ 1851, τὸ 1861 καὶ τὸ 1871 ἀντίστοιχα³⁹.

'Απὸ τὸ Λονδίνο περνᾶμε τώρα στὴν Ὀδησσό, στὴν ἐπιχείρηση ποὺ ἰδρυσε

38. Τὸ 1818 ὁ Ζαννῆς καὶ ὁ Στρατής Ράλλης πῆγαν στὸ Λονδίνο, ἀφοῦ εἶχαν πρὶν ἐμπορευεῖν στὸ Λιβρόριο. Ὁ ἀδερφός τους Αὐγουστῆς ἐγκαταστάθηκε στὴ Μασσαλία. Τὸ 1823 ἰδρύθηκε ὁ οίκος Ράλλη καὶ Πετροκόκκινου στὸ Λονδίνο καὶ τὸ 1824 ὁ νεώτερος ἀδελφὸς Παντιάς, ἀκολούθησε τοὺς ὑπόλοιπους στὸ Λονδίνο. Ὁ Παντιάς, ποὺ ἀποδείχθηκε ὁ (ἀγκέφαλος) τῆς ἐπιχείρησης, παρέμεινε στὸ Λονδίνο, ὁ Στρατής πῆγε στὸ Μάντσεστερ, ὁ Ζαννῆς στὴν Ὀδησσό τὸ 1827 καὶ ὁ Τομαζής στὴν Κωνσταντινούπολη. Βλ. Μικές Συριώτης, «Ο Οίκος τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη», Χιακά Χρονικά, 1 (1911), 101-109. Τὰ στοιχεῖα γιὰ τὸν οίκο Ράλλη βασίζονται ἐπίσης σὲ γραπτὴ ἀναφορὰ ποὺ δόθηκε ἀπὸ ἓναν ἐργαζόμενο στὴν ἐπιχείρηση: Χρ. Μουλάκης, 'Ο οίκος τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη', Αθήνα 1964.

39. Στὸ ἴδιο, σ. 8.

ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΩΝ ΑΔΕΛΦΩΝ ΡΑΛΛΗ

ΜΑΝΤΖΕΣΤΕΡ
E. Ράλλης
ΛΟΝΔΙΝΟ
Αφοί Ράλλη

ΛΙΒΕΡΠΟΥΡ
Π.Σ.Σκυλίτσης & Σια

ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ
Ράλλης
& Σκαραμαγκάς

ΤΑΙΓΑΝΙΟ
Ράλλης
& Σκαραμαγκάς

ΟΔΗΣΣΟΣ
Αροί Ράλλη

ΜΑΣΣΑΛΙΑ
Ράλλης,
Σκυλίτσης &
Αργέντης

ΡΟΣΤΟΦ
Σκαραμαγκάς

ΚΩΝ/ΠΟΛΗ
T. Ράλλης & Σια

ΤΡΑΠΕΖΟΥΝΤΑ
T. Ράλλης & Σια

ΠΕΡΣΙΑ
ΤΑΥΡΙΣ
Ράλλης &
Αγέλαστος
RESCHT
Δ.Π.Ράλλης &
Αγέλαστος

ΣΥΡΟΣ
(E. Ράλλης)

δ Στέφανος Μαύρος. 'Ο Στέφανος Μαύρος καταγόταν ἀπὸ τὶς Κυκλαδες καὶ ἐγκατέστησε στὴν Ὁδησσὸν τὰ πρῶτα χρόνια τῆς δεκαετίας τοῦ 1820 μιὰ μικρὴ ἀλλὰ ἐπιτυχημένη ἐμπορικὴ ἐπιχείρηση. "Ἐνα ἀπὸ τὰ κυριότερα μειονεκτήματα ποὺ εἶχε ὡς ἔμπορος ἥταν ἡ ἐλλειψὴ μιᾶς μεγάλης οἰκογένειας, ἐξειδικευμένης στὸ ἐμπόριο, μειονέκτημα ποὺ ξεπέρασε μετὰ τὸν γάμο του μὲ τὴν Εύφροσύνη Βασιλείου στὸ τέλος τῆς δεκαετίας τοῦ 1820. Οἱ Βασιλείου ἥταν εὔποροι 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 Εύφροσύνης—, ἥταν ἔμπορος ποὺ χρεωκόπησε κατὰ τὴ δεκαετία τοῦ 1820. Ἐπομένως μὲ τὸν γάμο του μὲ τὴν κόρη τοῦ Μιχαὴλ Βασιλείου, ὁ Μαύρος συνεδύασε δύο ἐξαιρετικὰ σημαντικὰ γιὰ τὶς ἐπιχειρήσεις του πλεονεκτήματα: κατὰ πρῶτο συνδέθηκε μὲ δεσμοὺς συγγένειας μὲ τοὺς Χιώτες καὶ κατὰ δεύτερο ἀπέκτησε μιὰ οἰκογένεια ἐμπόρων χωρὶς ἐπιχείρηση. Μὲ αὐτὸν τὸν τρόπο ἀπέκτεινε τὴν ἐπιχείρησή του, προσλαμβάνοντας σὰν διευθυντὲς τῶν ὑποκαταστημάτων του τὰ ἀδέλφια ἢ τοὺς συζύγους τῶν ἀδελφῶν τῆς συζύγου του. "Ἐτσι, ὁ ἔμπορικὸς 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 (ἀδερφὸ τῆς συζύγου του) καὶ τὸν Ἡλία Πανᾶ (γαμπρὸ τῆς συζύγου του), στὴ Μασσαλία, ποὺ διευθυνόταν ἀπὸ τὸν Ἀλέξανδρο Βασιλείου (ἀδερφὸ τῆς συζύγου του) καὶ τέλος στὸ Λονδίνο, ποὺ διευθυνόταν ἀπὸ τοὺς Βασίλειο καὶ Λέοντα Μελᾶ (ἀνύψια τῆς συζύγου του). 'Ο Κριμαϊκὸς πόλεμος καὶ ὁ θάνατος τῶν ἡλικιωμένων διευθυντῶν προκάλεσε ἀνακατατάξεις στὴν ἐπιχείρηση. Οἱ Βασίλειος καὶ Λέων Μελᾶς, παιδὶ τοῦ Γεωργίου Μελᾶ, ἔδρυσαν τὴ δική τους ἀνεξάρτητη ἐπιχείρηση μὲ ἔδρα τὸ Λονδίνο τὸ 1854. Παντρεύοντας τὴν ἀδερφή τους Εύφροσύνη μὲ τὸν μεγάλο ἔμπορο τῆς Μασσαλίας Ἀγδρέα Βαλλιάνο τὸ 1850, συνδέθηκαν μὲ τὴ μεγαλύτερη ἐπιχείρηση τοῦ «ἰονίου» δικτύου, τοὺς Ἀδελφοὺς Βαλλιάνου, καὶ ἔτσι συνέχισαν μὲ ἐπιτυχία τὶς δραστηριότητές τους ἔως τὸ τέλος τοῦ 19ου αἰώνα. 'Ο Βασίλειος Μελᾶς παρέμεινε στὸ Λονδίνο, ἐνῶ ὁ Λέων καὶ ὁ Κωνσταντίνος πῆγαν στὴ Μασσαλία τὸ 1857 καὶ ὁ νεώτερος ἀδερφὸς Μιχαὴλ στὸ Γαλάτσι⁴⁰.

'Η 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, κατέρθωσαν νὰ συνεχίσουν τὴ λειτουργία τους κατὰ τὸ τελευταῖο τρίτο τοῦ 19ου αἰώνα. 'Η πλειοψηφία τῶν ἄλλων οἰκων ὅμως

40. Οἱ πληροφορίες γιὰ τὸν οἶκο Μαύρου προέρχονται ἀπὸ τοὺς Δ. Βικέλα, 'Η ζωὴ μουν, 'Αθῆνα 1908 καὶ Sturdza, *Dictionnaire Généalogique...*, ὁ.π.

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

‘Η μαθητεία και ἡ ἐκπαίδευση στὸ ἔμπόριο ἀρχιζε σὲ πολὺ νεαρή ἡλικία γιὰ τοὺς ἄνδρες τῶν ἐμπορικῶν οἰκογενειῶν. ‘Η κύρια ἐκπαίδευσή τους ἦταν σὲ ζένες γλῶσσες, ἐνῶ μέσα στὴν οἰκογενειακὴ ἐπιχείρηση μάθαιναν προηγμένες ἐμπορικὲς τεχνικές, ὅπως οἱ συναλλαγματικὲς και τὰ βιβλία διπλῶν ἐγγραφῶν. ’Αναφέρει ὁ Δημήτριος Βικέλας σχετικὰ μὲ τὴν ἐκπαίδευσή του στὴν ’Οδησσό⁴¹:

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

‘Η στελέχωση τῶν ἑταίρειῶν και ἡ ἐπιλογὴ τῶν συνεταίρων στὶς ἑταίρειες γινόταν ἀπὸ τὰ πιὸ ίκανὰ μέλη τῶν πολυάριθμων συγγενῶν και ἐπιβαλλόταν ἀπὸ τὰ ἀρχαιότερα μέλη τῆς οἰκογένειας. ’Οπως ἀναφέρει πάλι ὁ Δημήτριος Βικέλας, ποὺ δούλευε γιὰ τὸ ὑποκατάστημα τοῦ Λονδίνου τῆς ἑταίρειας Μαύρου τῆς ’Οδησσοῦ⁴²:

«’Ανεχώρησα ἀπὸ τὴν Κωνσταντινούπολιν [γιὰ Λονδίνο] τὴν 16 Μαΐου 1852. Εἶχα μόλις συμπληρώσει πρὸ τριῶν μηνῶν τὸ 17ον ἔτος τῆς ἡλικίας μου... [Οἱ Ἀδελφοὶ Μελᾶ] ἐπροθυμοποιήθησαν νὰ μὲ προσλάβουν εἰς τὸ κατάστημα των... νὰ μὲ χειραγωγήσουν εἰς τὰ τοῦ ἐμπορίου... Κατόπιν ἐννόησα πόσην εὐγνωμοσύνην ἔχρεώστουν εἰς τὸν πάππον μου ὃ ὅποιος ὑπηγόρευσε, και εἰς τοὺς θείους, οἱ ὅποιοι ἀδιστάκτως ἀπεδέχθησαν τὸ μέτρον μεταβάσεως μου πλησίον των. ’Αληθῶς τὸ σύστημα τῆς συγγενικῆς ἀλληλοβοηθείας και τῆς οἰκογενειακῆς συνεργασίας ἐπεκράτει τότε, ἀκόμη περισσότερον ἢ σήμερον, χάρις δὲ εἰς αὐτὸ εὐδοκίμησαν τόσον οἱ ἑλληνικοὶ ἐμπορικοὶ οἶκοι, και ίδιως οἱ τῶν Χίων».

Οἱ Ἐλληνες στὶς διάφορες ἐμπορικές κοινότητες τῆς διασπορᾶς δὲν ἀναμιγνύονταν μὲ τὸν ντόπιο πληθυσμό, τὶς περισσότερες φορὲς μάλιστα ἔμεναν σὲ ξεχωριστὲς «έλληνικὲς» γειτονίες σὲ κάθε πόλη, ὅπου συναναστρέφονταν σχε-

41. Δ. Βικέλας, ‘Η ζωή μουν, δ.π., σ. 89-90. ’Ο Δημήτριος Βικέλας ἦταν ἐμπορος στὴν Ἀγγλία πρὶν γίνει συγγραφέας. Ἡταν ἀνιψίος τῆς Εὐφροσύνης Μελᾶ, και ἡ ἐμπορική του σταδιοδρομία ἀρχισε ἀπὸ τὸ ὑποκατάστημα τῆς ἐπιχείρησης στὸ Λονδίνο, τῶν Ἀδελφῶν Μελᾶ.

42. Στὸ ίδιο, σ. 168-169, 181.

δὸν ἀποκλειστικὰ μεταξύ τους. Παρέμεναν προσκολλημένοι στὴν ἑλληνική τους ταυτότητα καὶ δὲν θεωροῦσαν τὴν πόλη ποὺ τοὺς φιλοξενοῦσε, εἴτε Λονδίνο ἥταν αὐτὴ εἴτε Ὁδησσός εἴτε Ταϊγάνιο, σὰν μόνιμο τόπο διαμονῆς. Παρόλα αὐτὰ σὲ πολλές περιπτώσεις υἱοθετοῦσαν τὴν ὑπηκοότητα τῆς χώρας στὴν ὅποια ἔμεναν γιὰ νὰ ἀπολαύσουν τὰ προνόμια ποὺ εἶχαν οἱ ντόπιοι ἔμποροι. Οἱ κυριότεροι Ἕλληνες ἔμποροι ποὺ κατοικοῦσαν στὴν Ὁδησσό, γιὰ παράδειγμα, εἶχαν πάρει τὴ ρωσικὴ ὑπηκοότητα μετὰ ἀπὸ μία πολὺ σύντομη διαδικασία, ὥπως μᾶς ἀποκαλύπτει ἡ προξενικὴ ἀλληλογραφία:

«Σὲ ἀπάντηση τοῦ μηνύματός σας τῆς 5ης Φεβρουαρίου, τὸ ὅποιο ἔφτασε μόνο δύο μέρες πρίν, σπεύδω νὰ δηλώσω ὅτι κάθε ξένος μπορεῖ νὰ γίνει Ρῶσος πολίτης ἀνὰ πάσα στιγμὴ 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 ἔμπορους τοῦ Ταγκαρὸκ ποὺ ἀναφέρατε, οἱ Ράλλης καὶ Σκαραμαγκᾶς εἶναι μιὰ ἐπιχείρηση ποὺ λειτουργεῖ ὥς πράκτορας καὶ γιὰ λογαριασμὸ τῶν Ράλλη καὶ Σκαραμαγκᾶ τῆς Ὁδησσοῦ, οἱ ὅποιοι ἔχουν καταχωρηθεῖ στὴν "Ἐνωση" σὰν Ρῶσοι πολίτες. Τὸ ἵδιο ἴσχυει γιὰ τὸν B. Μελᾶ, ὁ ὅποιος ἐνεργεῖ γιὰ λογαριασμὸ τοῦ Σ. Μαύρου τῆς Ὁδησσοῦ, ἐνὸς Ρώσου πολίτη...»⁴³.

Βρίσκουμε πολλὰ μέλη τῶν οἰκογενειῶν τοῦ δικτύου νὰ ἔχουν υἱοθετήσει τὴν αὐστριακή, τὴ γαλλική ἢ τὴ βρετανικὴ ὑπηκοότητα. Μὲ στόχῳ νὰ ἀποκτήσουν ὑψηλότερη κοινωνικὴ διάκριση καὶ πολιτικὴ προστασία, τὰ πιὸ ἐπιφανῆ μέλη κάθε ἔμπορικῆς κοινότητας στὶς κυριότερες πόλεις-λιμάνια, γίνονταν πρόξενοι τῆς Ἑλλάδας ἢ ἀλλων κρατῶν, ὅπως γίνεται φανερὸ ἀπὸ τὸν Πίνακα 8. "Αλλωστε, ὅπως γράφει καὶ ὁ Χρῆστος Χατζηιωσήφ, «τελικὰ ἥταν ἡ κοινὴ οἰκονομικὴ προέλευση, ἡ χαρακτηριστικὴ ἐπιχειρηματικὴ στρατηγικὴ καὶ ἡ ὀργάνωση αὐτῶν τῶν ἔμπορικῶν οἰκων περισσότερο ἀπὸ τὴν ἐθνικὴ προέλευση τῶν ἔμπορων ποὺ τοὺς χαρακτήριζε ὡς "Ἕλληνες καὶ τοὺς ξεχώριζε ἀπὸ τοὺς ἀνταγωνιστές τους. Ἡ ὑπηκοότητα τῶν ἔμπορων ἥταν λίγο πολὺ εὐκαιριακὴ καὶ συνδέεται μὲ τὰ πλεονεκτήματα ποὺ μποροῦσε νὰ φέρει στὸν ἔμπορικὸ οἶκο»⁴⁴.

Τὸ δεύτερο σκέλος τῆς ἔμπορικῆς στρατηγικῆς τοῦ χιώτικου δικτύου ἥταν οἱ ἔμπορικές τους μέθοδοι. Αὐτές ἀποτελοῦνταν, πρῶτον ἀπὸ τὴ διείσδυση στὶς ἀγορὲς τῶν παραγωγῶν καὶ τῶν καταναλωτῶν καὶ δεύτερον ἀπὸ τὸν τρόπο δργάνωσης τοῦ ἔμπορίου καὶ τῶν θαλάσσιων μεταφορῶν. Καὶ οἱ δύο μέθοδοι

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

44. Hadziosif, ὁ.π., σ. 185.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8

"Ελληνες ποὺ διετέλεσαν πρόξενοι στὶς κύριες πόλεις-λιμάνια (1830-1860)

Πόλη	Όνομα	Γενικός πρόξενος
Λονδίνο	Παντιάς Ράλλης	Έλλαδας
Μασσαλία	Γεώργιος Ζιζίνιας Παῦλος Ροδοκανάκης	Έλλαδας Τοσκάνης
Αιθρόνο	Κωνστ. Τοσίτσας	Έλλαδας
Αλεξάνδρεια	Μιχαήλ Τοσίτσας Ε. Ζιζίνιας D' Anastassy	Έλλαδας Βελγίου Σουηδίας
Οδησσός	Ιωάννης Ράλλης Θ. Ροδοκανάκης Παντιάς Ζιζίνιας	Η.Π.Α. Τοσκάνης Έλλαδας
Ταϊγάνιο Ροστώφ	K. N. Μαυρογορδάτος K. N. Μαυρογορδάτος	Έλλαδας Έλλαδας

Π. γ. ή: Christos Hadziosif: «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.

τελικὰ χρησίμευαν στὴ μείωση τοῦ κόστους καὶ στὸν ἔλεγχο τῆς ἀγορᾶς ἀπὸ τὴν ἐπιχείρηση.

"Ενα ἔξαιρετικὰ σημαντικὸ στοιχεῖο στὴν ἐμπορικὴ στρατηγικὴ τῶν Έλλήνων ἦταν ἡ ἀγορὰ ἀγαθῶν κατευθείαν ἀπὸ τοὺς παραγωγοὺς στὴν ἐνδοχώρα τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας, ποὺ τοὺς ἐπέτρεπε νὰ ἀγοράζουν φθηνὰ καὶ νὰ ἀποφεύγουν τοὺς μεσάζοντες. Τὸ σιτάρι ἀπὸ τὴν Οδησσό, γιὰ παράδειγμα, συνήθως πουλιόταν εἴτε τὴν ὥρα τῆς παραλαβῆς του κατευθείαν ἀπὸ τὶς ἀποθήκες στὸ λιμάνι εἴτε ἀπὸ τὰ παζάρια καὶ τὰ ἀγροκτήματα στὴν ἐνδοχώρα. Τὸ σιτάρι ἀπὸ τὶς ἀποθήκες συνήθως ἀνῆκε σὲ μεγαλοκτηματίες ποὺ εἶχαν τὴν οἰκονομικὴ δυνατότητα νὰ διατηροῦν μεγάλα ἀποθέματα καὶ νὰ πληρώνουν νοίκι στὶς ἀποθήκες τοῦ λιμανιοῦ. Μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο δμως, τὸ σιτάρι τῶν μεγαλοκτηματιῶν ἀπὸ τὶς ἀποθήκες τοῦ λιμανιοῦ ἦταν μὲν ἄμεσα διαθέσιμο, ἀλλὰ πιὸ ἀκριβό. Τὸ πιὸ φθηνὸ σιτάρι ἦταν τῶν μικρο-αγροτῶν ποὺ δὲν εἶχαν τὴ δυνατότητα νὰ τὸ ἀποθηκεύσουν καὶ νὰ περιμένουν αὔξηση τῆς τιμῆς του ἀλλὰ ἐπρεπε νὰ τὸ πουλήσουν τὴν ἐποχὴ τῆς συγκομιδῆς. Οἱ "Ελληνες ἐμποροι εἶχαν ἐγκαταστήσει ἔνα διάκληρο σύστημα

ντόπιων πρακτόρων στήν ἐνδοχώρα πού ἔξασφάλιζε τὰ ἀναγκαῖα φορτία γιὰ τὴν ἔξαγωγὴ δημητριακῶν. Ή τοκογλυφία ἥταν καὶ ἔνας τρόπος ἐλέγχου τῶν παραγωγῶν. Οἱ ντόπιοι πράκτορες τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων δάνειζαν τοὺς ἀγρότες οἱ ὄποιοι, πολλὲς φορές, ἀναγκάζονταν νὰ προπωλήσουν τὴ σοδειὰ σὲ πολὺ χαμηλότερες τιμές γιὰ νὰ ξεπληρώσουν τὰ δάνεια τους. "Ετσι στὴν ἐνδοχώρα κάθε πόλης-λιμανιοῦ ὑπῆρχε ἔνα ἐσωτερικὸ δίκτυο ποὺ δούλευε παράλληλα μὲ τὸ ἐξωτερικὸ δίκτυο τοῦ ἐμπορίου μεταξὺ τῶν πόλεων-λιμανιῶν⁴⁵. Τὸ ἐμπόριο τῆς Ἀζοφικῆς καὶ τοῦ Δούναβη ἥταν λιγότερο δραγανωμένο ἀπὸ αὐτὸ τῆς Ὀδησσοῦ καὶ μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο ὑπῆρχε μεγαλύτερη εὐχέρεια ἐκμετάλλευσης τοῦ ντόπιου ἀγροτικοῦ πληθυσμοῦ καὶ ἐπομένως ἔξασφάλιση μεγαλύτερων κερδῶν γιὰ τοὺς ἔξαγωγεῖς.

Οἱ περιοχὲς γύρω ἀπὸ τὴ Μαύρη Θάλασσα, ὅπου οἱ "Ἐλληνες εἶχαν ἐγκατασταθεῖ, ἥταν ἐντελῶς ὑποανάπτυκτες. Οἱ ἐμπορικὲς διασυνδέσεις τῶν Ἑλλήνων, ἡ ὕπαρξη σημαντικοῦ ἑλληνικοῦ πληθυσμοῦ σὲ ὅλα τὰ παράλια καθὼς καὶ ἡ γνώση τῶν τοπικῶν διαλέκτων καὶ ἔθιμων, ἔκανε τὴν πρόσβαση στὶς τοπικὲς ἀγορές εὐκολότερη γιὰ τοὺς "Ἐλληνες ἀπὸ δ, τι γιὰ τοὺς ἐμπόρους ἄλλων ἔθνων τοτὲ⁴⁶. Ἐπιπλέον, τὸ περιβάλλον τῆς Μαύρης Θάλασσας, ἡ ὄποια προσέφερε τὸν κύριο ὄγκο τῶν μεταφερομένων φορτίων τοῦ δικτύου, ἥταν ἔξαιρετιὰ δύσβατο, ἰδιαίτερα πρὸ τὸν Κριμαϊκὸ πόλεμο. Μὲ σκοπὸ νὰ τονίσουν τὸ ἔχθρικὸ περιβάλλον τῆς Μαύρης Θάλασσας, οἱ ἀρχαῖοι "Ἐλληνες τὴν ἀποκαλοῦσαν ἀκριβῶς τὸ ἀντίθετο, *Εὔξεινο Πόντο*. Ἡ Μαύρη Θάλασσα ἥταν γνωστὴ γιὰ τὶς ναυσιπλοϊκὲς δυσκολίες τῆς, ὅπως τὰ ἴσχυρὰ ρεύματα, οἱ ξαφνικὲς θύελλες καὶ οἱ πυκνὲς ὄμιχλες. "Η εἴσοδος ἀπὸ τὸν Ἑλλήσποντο ἡ τὰ στενὰ τῶν Δαρδανελλίων μὲ ρεῦμα νότιας κατεύθυνσης ταχύτητας 2-4 μιλίων τὴν ὥρα σήμανε μεγάλες καθυστερήσεις γιὰ τὰ ἴστιοφόρα, ποὺ ἔπρεπε νὰ περιμένουν τὸν κατάλληλο ἄνεμο γιὰ νὰ περάσουν. Ἐξάλλου οἱ ἴσχυροι βόρειοι ἄνεμοι κρατοῦσαν γιὰ μῆνες τὰ πλοῖα δεμένα στὸν Βόσπορο χωρὶς νὰ τοὺς δίνουν τὴ δυνατότητα νὰ περάσουν, ἐνῶ οἱ βορειοδυτικοὶ ἄνεμοι ἔφερναν βροχὴ καὶ ὄμιχλη καὶ οἱ βορειοανατολικοὶ ἴσχυρὲς τρικυμίες⁴⁷. Οἱ περισσότεροι ἀπὸ τοὺς μεγάλους ποταμοὺς τῆς Εὐρώπης, ὅπως ὁ Δούναβης, ὁ Δνείστερος, ὁ Δνείπερος, ὁ Μπάγκ καὶ ὁ Δὸν ἐκβάλλουν στὴ Μαύρη Θάλασσα. Ἐκαποντάδες μίλια ἀπὸ βάλτους κάλυπταν τὶς ἀκτές τῆς, οἱ ὄποιες ὑπέφεραν ἀπὸ τὴν ἔλλειψη φυσικῶν

45. *Στὸ Ἰδιο*, 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, ἥταν παγωμένα γιὰ περισσότερο ἀπὸ τρεῖς μῆνες κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ χειμῶνα καὶ οἱ ξαφνικοὶ πάγοι ἦταν ἔνας 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 πολλές περιπτώσεις δὲν ὑπῆρχαν, ὅπότε 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 στὶς βρετανικὲς προξενικὲς ἐκθέσεις συνεχὴ παράπονα σχετικὰ μὲ τὸν ὄγκο τῆς λάσπης στοὺς δρόμους, ἰδιαίτερα τὸ φινίρπωρο καὶ τὴν ἀνοιξη, πράγμα ποὺ καθιστοῦσε κάθε μετακίνηση ἔξαιρετικὰ δύσκολη. Ἐπιπλέον, στὶς περισσότερες πόλεις λιμάνια δὲν ὑπῆρχαν τραπεζίτικὲς ἢ ἀσφαλιστικὲς ὑπηρεσίες, ἐνῶ τὸ ταχυδρομεῖο, ἢ βάση τῆς ἐμπορικῆς ἐπικοινωνίας, παρουσίαζε ἰδιαίτερα προβλήματα γιὰ τὸν ζένους ἐμπόρους καὶ πλοιοκτῆτες. Τὸ 1877, ὁ Βρετανὸς πρόξενος Barrow στὸ Κέρτς ἀναφέρεται, ἔξοργισμένος, στὸν Ρῶσο ταχυδρομικὸ ὑπάλληλο σὰν «τὸν ἀνθρώπο ποὺ δὲν μπορεῖ νὰ διαβάσει ἢ νὰ γράψει, ἀλλὰ ποὺ ἔξακολουθεῖ νὰ παραδίδει μόνο τὴ ρωσικὴ ἀλληλογραφία σωστά. "Ομως, ἢ ἀγγλικὴ ἀλληλογραφία, καὶ κάθε γράμμα μὲ μὴ ρώσικους χαρακτῆρες, ἐπιδεικνύονται σὲ κάθε διεργόμενο ποὺ ἐπιθυμεῖ νὰ τὴν ἐλέγξει, ἐνῶ κάποιος κακοπροαίρετος μὲ λίγα καπίκια στὸν ταχυδρόμο μπορεῖ νὰ ἀποκτήσει ὅποια ἐπιστολὴ ἐπιθυμεῖ, δηλώνοντας ἀπλὰ καὶ μόνο ὅτι εἶναι ταχυδρομημένη γι' αὐτόν»⁴⁸.

Στὴν ἀλλη 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 «Μπάλτικ»⁴⁹, ὅπως κοινὰ ἀποκαλεῖτο, ἔγινε ἡ κυριότερη ἀγορὰ φορτίων τοῦ Λονδίνου, ὁ κυριότερος χῶρος γιὰ τὴν ἀνταλλαγὴ πληροφοριῶν σχετικὰ μὲ πλοῖα καὶ φορτία. Τὸ Βαλτικὸ καφενεῖο ίδρυθηκε 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 τὶς χῶρες ποὺ συνόρευαν μὲ τὴ Βαλτικὴ Θάλασσα, ποὺ ἦταν οὖσιαστικὰ οἱ χῶρες μὲ τὶς ὄποιες συναλλασσόταν ἡ Ἀγγίλα μέχρι τὸν 16ο-17ο αἰώνα. Ἡ ὀνομασία παρέμεινε ὡς συνώνυμη μὲ τὸ ἔξωτερο ἐμπόριο τῆς Βρετανίας, παρόλη τὴν τεράστια διεύρυνση καὶ τὴν ποικιλή προέλευση τῶν φορτίων τῆς Μεγάλης Βρετανίας ἀπὸ τὸν 18ο αἰώνα καὶ ἕπειτα. Bl. H. Barty-King, *The Baltic Exchange*, Λονδίνο, Huntchinson Benham, 1977.

ψει ἀπὸ ἀνεπιθύμητους κερδοσκόπους τὰ 300 μέλη του. Μιὰ περιγραφὴ τοῦ Βαλτικοῦ καφενείου τὸ 1845 ἔχει ὡς ἔξῆγος⁵⁰:

«Εἶναι ἔνα μακρύ, στενὸ διαιμέρισμα, χωρὶς ἴδιαιτερα χαρακτηριστικά, ἐκτὸς ἀπὸ μιὰ ἐλαφρὶδ μυρωδιὰ ποὺ ἀναδύεται ἀπὸ τὰ δείγματα ποὺ ἐκτίθενται καὶ τὴν μουντὴ ὅψη τοῦ χώρου ποὺ εἶναι πασαλειμένος μὲ μελάνια ἀπὸ τὶς πένες τῶν νεαρῶν ἢ τῶν ὑπαλήγων ποὺ προσέχουν τοὺς παράγοντες ποὺ δὲν εἶναι ἀγοραστές, καὶ οἱ ὄποιοι ἀπὸ τὴν ἡλικία τῶν δώδεκα ἐτῶν καὶ ἀνά σημειώνουν τὶς τιμὲς στοὺς καταλόγους τους... Οἱ πωλήσεις διαρκοῦν περίπου δύο ὥρες...».

Τὸ 1854 ὁ Παντιάς Ράλλης ἦταν μέλος τῆς 24μελοῦς ἐπιτροπῆς τοῦ Βαλτικοῦ καφενείου ποὺ ἔθετε τοὺς ὄρους καὶ ἀποφάσιζε γιὰ τὰ διάφορα ζητήματα αὐτοῦ τοῦ ὁργανισμοῦ⁵¹. «Οταν, μετὰ τὸν Κριμαϊκὸ πόλεμο, τὸ Βαλτικὸ καφενεῖο ἀναδιοργανώθηκε σὲ Βαλτικὸ Κέντρο, δύο ἀπὸ τοὺς 12 διευθυντές του ἦταν οἱ M. E. Ροδοκανάκης καὶ Ἀντώνιος Ράλλης, ἐνῶ 37 ἀπὸ τοὺς μετόχους ἦταν "Ελληνες"⁵². Τὸ 1886, ἐκατὸ ἀπὸ τὰ 1.386 μέλη τοῦ Βαλτικοῦ καφενείου ἢ τὸ 7% τοῦ συνόλου τῶν μελῶν ἦταν "Ελληνες καὶ μάλιστα, κατὰ πλειοψηφία, ἀπόγονοι τῶν ἐμπόρων τοῦ «χιώτικου» δικτύου (βλέπε Πίνακα 9).

‘Η πρόσβαση στὸ Βαλτικὸ Κέντρο, τὴν κύρια βρετανικὴ καὶ σὲ τελικὴ ἀνάλυση παγκόσμια ναυλαγορά, ἦταν ἔξαιρετικὰ σημαντικὴ γιὰ τὴν ἐπιτυχία τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμποροναυτιλιακοῦ δικτύου.’ Αλλωστε ἡ συμμετοχὴ τῶν 'Ελλήνων στὸ Βαλτικὸ κέντρο ἔξυπηρετοῦσε τὰ συμφέροντα καὶ τῶν δύο πλευρῶν. ’Απὸ τὴ βρετανικὴ πλευρά, ἡ ἀνάγκη γιὰ ἀγορὲς μεγάλων ποσοτήτων ξένων δημητριακῶν σήμαινε ὅτι ὁ Βρετανὸς ἐμπορὸς θὰ ἐπρεπε νὰ ρισκάρει μεγάλα ποσὰ καὶ νὰ συνεργαστεῖ μὲ ξένους ἐμπόρους τῶν ὄποιων τὴν τιμούτητα δὲν γνωρίζε πάντα. Οἱ Βρετανοὶ ἔλυσαν τὰ προβλήματά τους μὲ τὸ νὰ ἀφήσουν σὲ ξένους τὴ διακίνηση μέρους τοῦ ἔξωτερικοῦ τους ἐμπορίου, οἱ ὄποιοι εἰσῆγαν γι’ αὐτοὺς σὲ φθηνὲς τιμὲς τὰ ἀγαθὰ ποὺ εἶχαν ἀνάγκη, ἐνῶ ἔξῆγαν καὶ προ-ωθοῦσαν τὰ βιομηχανικά τους ἀγαθὰ σὲ νέες ἀγορές.’ Ετσι, ‘οό πονηρὸς "Ελληνας, καὶ ὁ ἀκόμα πιὸ πονηρὸς Εβραῖος, ὁ συμπαθῆς Γιάνκης καὶ ὁ Γερμανὸς μὲ τὰ γυαλιὰ στὸ ἔξωτερικὰ καὶ ἐσωτερικά του μάτια βρίσκονται [στὸ Βαλτικὸ καφενεῖο] μαζὶ μὲ μερικοὺς ἀπὸ τοὺς πιὸ ἐπιδέξιους Βρετανούς, ἀστοὺς καὶ ἐπαρχιῶτες...’⁵³. ’Απὸ τὴν ἑλληνικὴ 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. ’Απὸ μὰ σειρὰ σατιρικῶν ἀρθρῶν ποὺ γράφτηκαν ἀπὸ τὸν «Baltico» στὸ Fairplay, τὰ ὄποια ἐκδόθηκαν τὸ 1895-96 καὶ ἐπανεκδόθηκαν σὲ βιβλίο ἀπὸ τὸν Ward Lock τὸ 1903.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9

Κατάλογος Ἐλλήνων-μελῶν τοῦ Βαλτικοῦ Κέντρου (1886)

Αγέλαστος Ἰωάννης Μ.	Μαυρογιάννης Ἀλέξανδρος
Αγέλαστος Στέφανος Α.	Μαυρογορδάτος Μιχαὴλ Γ.
Αργέντης Γεώργιος Α.	Μαυρογορδάτος Μιχαὴλ Ε.
Αργέντης Λεωνίδας Α.	Μαυρογορδάτος Νικόλαος Α.
Βαλλιάνος Ἀλέξανδρος Α.	Μαυρογορδάτος Παντελῆς Α.
Βαλλιάνος Ἀλκιβιάδης	Νικολόπουλος Ἰωάννης Δ.
Βαλλιάνος Παναγῆς	Νομικὸς Περικλῆς
Βασιλείου Ἀριστείδης Ι.	Πασπάτης Φίλιππος
Βλαστὸς Ἀλέξανδρος Α.	Περόγλου Νικόλαος
Βογιαζόγλου Νικόλαος	Πετροκόκκινος Ἀλέξανδρος Π.
Γαλάτης Κωνσταντίνος Σ.	Πετροκόκκινος Δημήτριος
Γαλάτης Νικόλαος Κ.	Πετροκόκκινος Εύστρατος Ε.
Γαρόφαλος Ἰωάννης Α.	Πετροκόκκινος Ἰωάννης Α.
Γρηγορόπουλος Γεώργιος	Πετροκόκκινος Παντιάς Ε.
Δαμαλᾶς Ἐμμανουὴλ Μ.	Πιτζιπὸς Μιχαὴλ Δ.
Εύμορφόπουλος Ἀριστείδης Γ.	Πιτζιπὸς Στέφανος Δ.
Εύμορφόπουλος Γεώργιος	Πολυχρονιάδης Σπυρίδων
Ζαρίφης Ἰωάννης Μ.	Ποτοὺς Δημήτριος
Ζαρίφης Θεόδωρος Μ.	Ράλλης Ἀμβρόσιος Ι.
Ζαρίφης Μιχαὴλ	Ράλλης Ἀμβρόσιος Ι. Κ.
Ζιζίνιας Δημήτριος	Ράλλης Δημήτριος Τ.
Ζίφος Γεώργιος Σ.	Ράλλης Ἐμμανουὴλ Ι.
Ζίφος Μιλιάδης Λ.	Ράλλης Ἰωάννης Α.
Ζούλας Σπυρίδων Σ.	Ράλλης Λουκᾶς Ε.
Ζυγομαλᾶς Ἰωάννης Κ.	Ράλλης Παντιάς Π.
Θεολόγος Σοφοκλῆς	Ράλλης Στέφανος Α.
Ἰωνίδης Ἀλέξανδρος Α.	Ροδοκανάκης Ἐμμανουὴλ Μ.
Ἰωνίδης Κωνσταντίνος Α.	Ροδοκανάκης Ἰωάννης Τ.
Ἰωνίδης Λουκᾶς Α.	Ροδοκανάκης Μιχαὴλ Ε.
Καβάφης Γεώργιος Ι.	Ροδοκανάκης Μιχαὴλ Μ.
Καράλης Νικόλαος Μ.	Ροδοκανάκης Παντιάς Π.
Καράλης Παύλος Ι.	Ροδοκανάκης Πέτρος Π.
Κατινάκης Δημήτριος Μ.	Σγούτας Στυλιανὸς Λ.
Κεσισσόγλου Ἰωάννης	Σεβαστόπουλος Γεώργιος Μ.
Κεφάλας Γεώργιος	Σεβαστόπουλος Δημήτριος Σ.
Κοργιαλένιος Μαρίνος	Σεκιάρης Παντελῆς
Κορωνίδης Θεόδωρος Ι.	Σεκιάρης Παρασκευᾶς
Κούππας Λεωνίδας Ι.	Σινανίδης Ἀλέξανδρος Π.
Κωνσταντινίδης Ἀλέξανδρος	Σκαραμαγκᾶς Γεώργιος Ε.
Κωνσταντινίδης Δημήτριος Σ.	Σκαραμαγκᾶς Ἐμμανουὴλ Γ.
Κωνσταντινίδης Σοφοκλῆς	Σκαραμαγκᾶς Ἰωάννης Π.
Λαμπτρινούδης 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 Εύστρατος Μ.
Σκυλίτσης Ἰωάννης	Τσοκανάκης Δημήτριος Α.
Σκυλίτσης Ἰωάννης Σ.	Φραγκιάδης Στέφανος Ε.
Σκυλίτσης Μιχαὴλ Γ.	Φραγκόπουλος Ι. Σ.
A'. "Ελληνες	98 8%
B'. "Αλλοι	1.286
Σύνολο	1.386

Π η γ ᾧ: Baltic Exchange, *List of members*, 1886.

Θιέρωση στὴ μεγαλύτερῃ ναυλαγορὰ τοῦ κόσμου ἔξασφάλιζε 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 ἀλλαζαν στὴν καθημερινὴ ζωὴ τοῦ Βαλτικοῦ Κέντρου. Αὐτὸς ποὺ παρέμεινε ὅμως εἶναι μιὰ ὄλο καὶ αὐξανόμενη παρουσία τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν στὸν κατάλογο τῶν μελῶν τοῦ Βαλτικοῦ κέντρου καθόλη τῇ διάρκειᾳ τοῦ 20οῦ αἰώνα. Ἡ ἐγκατάσταση τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων στὸ Βαλτικὸ κέντρο στὰ μέσα τοῦ περασμένου αἰώνα ἀποδείχτηκε καταλυτικὴ γιὰ τὴν ἀνάπτυξη τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας.

Αλλὰ ὁ ἐπιτυχημένος συνδυασμὸς τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλίας ἦταν αὐτὸς ποὺ συνέτεινε στὴν τελικὴ ἐπιτυχία τοῦ δικτύου τῶν ἐμπόρων τῆς Χίου. Οἱ Ἑλληνες ἔμποροι στηρίζονταν σὲ μόνιμους δικούς τους πράκτορες στὰ διάφορα λιμάνια τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Βορείου Εύρωπης, οἱ όποιοι ἦταν πάντα μέλη τῆς ἰδιαίτερης οἰκογένειας καὶ παρελάμβαναν ἡ ἐστελναν τὰ φορτία. Μὲ αὐτὸς τὸν τρόπο φρόντιζαν γιὰ τὴ διακίνηση τῶν φορτίων καὶ στὰ δύο ἄκρα τοῦ ἐμπορίου χωρὶς ἐνδιάμεσους ἡ μεσάζοντες, πάντα ἀγοράζοντας ἡ πουλώντας γιὰ δικό τους λογαριασμό.

Αὐτὴ ἡ ὀργάνωση ἔξασφάλιζε πάντα τὴν παρουσία τοῦ ἰδίου τοῦ ἐμπόρου ἡ τοῦ ἄμεσου συνεργάτη του στὶς ντόπιες καὶ ξένες ἀγορές. Γιὰ παράδειγμα, ὅταν ὁ Ἰωάννης (Ζαννής) Ράλλης στὴν Ὁδησσό φόρτωνε σιτηρὰ σὲ ἓνα ἀπὸ τὰ δικά του ἡ ἔνα ξένο ναυλωμένο πλοϊο, ταχυδρομοῦσε τὶς φορτωτικὲς καθὼς καὶ ἔνα δεῖγμα τῶν σιτηρῶν στὸν ἀδερφό του Παντιά στὸ Λονδίνο. Ὁ Παντιάς Ράλλης ἐν συνεχείᾳ πουλοῦσε τὸ ἐμπόρευμα μέσα ἀπὸ τὸ Βαλτικὸ Κέντρο σὲ κάποιον τρίτο ἔμπορο, παρόλο ποὺ τὸ πλοϊο δὲν εἶχε φθάσει ἀκόμα στὴν Ἀγγλία. Ὁ τρίτος ἔμπορος ἐν συνεχείᾳ μποροῦσε νὰ πουλήσει τὸ ἐμπόρευμα σὲ ἓνα τέταρτο ἔμπορο. Μὲ αὐτὸς τὸν τρόπο ἔνα φορτίο μποροῦσε νὰ ἀλλάξει ἴδιοτεττή 3 ἡ 4 φορὲς τουλάχιστον ἐνῶ βρισκόταν ἀκόμη ἐν πλᾶ, καὶ ὁ τελικὸς παραλήπτης μπορεῖ νὰ μὴν ἦταν ὁ Παντιάς Ράλλης ἀλλὰ μιὰ γαλλικὴ ἑταιρεία στὴν Δουνκέρκη. Ἐπειδὴ ὅμως ὁ τελευταῖος ἀγοραστὴς τοῦ φορτίου δὲν

ήταν γνωστός στὸν καπετάνιο τοῦ πλοίου ποὺ μετέφερε τὸ ἐν λόγῳ ἐμπόρευμα, ὑπῆρχαν δρισμένα προσυμφωνημένα μὲ τὴν ἑταιρεία τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη «λιμάνια προσεγγίσεως» (Ports of Call), στὰ ὅποια ὁ καπετάνιος ἐλάμβανε διαταγές μὲ ταχυδρομεῖο ἢ τηλέγραφο γιὰ τὸν τελικὸν 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). Αὕτη ἡ μέθοδος ἐμπορίας, τὸ «ἐμπόριο φορτίων» ὅπως ἔχει ἀποκληθεῖ, διευκόλυνε τὴν αὔξηση τοῦ ἀνατολικομεσογειακοῦ ἐμπορίου δημητριακῶν καὶ πιθανολογεῖται ὅτι ἦταν χιώτικη «ἀνακάλυψη»⁵⁴. Τὸ «ἐμπόριο φορτίων» στὴν ἔξελιγμένη καὶ σύγχρονή του ἐκδοχὴ εἶναι αὐτὸ ποὺ ἀποκαλοῦμε σήμερα «tramp-shipping». Μόνο ποὺ τὰ «λιμάνια προσεγγίσεως» ἔχουν ἀντικατασταθεῖ μὲ τὸν ἀσύρματο καταρχήν, ἔπειτα τὸ τέλεξ καὶ σήμερα τὸ φάξ.

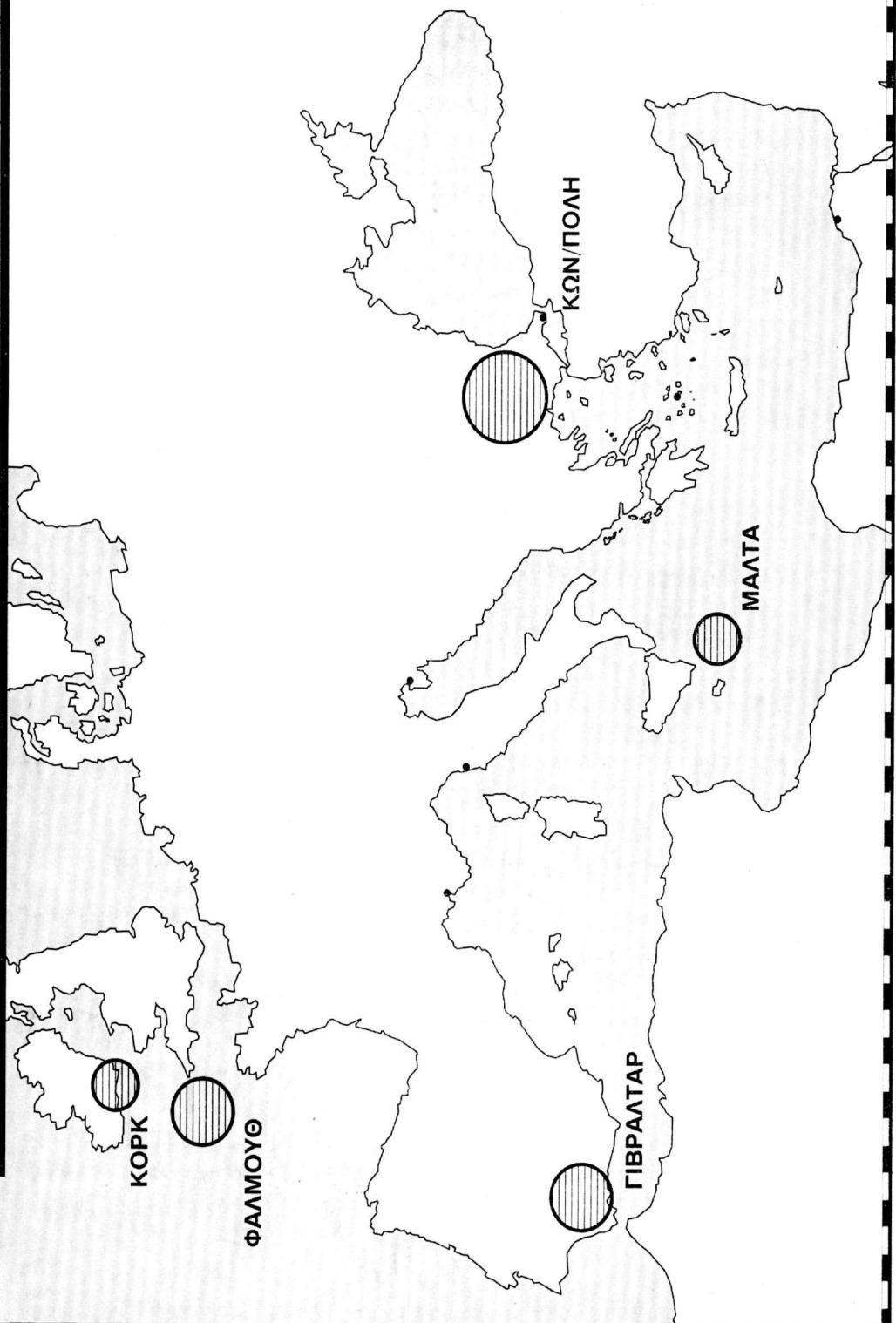
Ἡ ναυτιλία ἦταν ἔξαιρετικὰ σημαντικὸς παράγοντας στὴ λειτουργία τοῦ δικτύου. Στὴν περιοχὴ τῆς Μαύρης Θάλασσας, ὅπου τὸ εἰσαγωγικὸ ἐμπόριο ἦταν ἐλάχιστο, τὸ πρόβλημα ἦταν ὅτι τὰ πλοῖα ἔφταναν συνήθως κενὰ γιὰ νὰ φορτώσουν δημητριακά. Οἱ «Ἐλληνες ἐμποροὶ τῆς Ἀγγλίας μπόρεσαν νὰ επεράσουν ἐν μέρει τὴ δυσκολία αὐτή, μὲ τὴν ἔξασφάλιση φορτίων γιὰ μέρος τῆς διαδρομῆς. Μετέφεραν βρετανικὰ ὑφάσματα καὶ ἄλλα βιομηχανικὰ προϊόντα γιὰ τὶς ἀγορὲς 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 ἐμποροὶ τοῦ «χιώτικου» δικτύου ἦσαν καὶ πλοιοκτῆτες. Σύμφωνα μὲ τὸν Πίνακα 10, τουλάχιστον δεκαπέντε ἀπὸ τὶς ἔξήντα 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 ἔως τὸ 1850 ἦταν ἰδιοκτῆτες 9 ἴστιοφόρων. Τὸ 1840 ἰδιαίτερα ἦταν ἰδιοκτῆτες ὀκτὼ πλοίων συνολικῆς χωρητικότητας 1.916 τόνων. Ὁ Δρομοκαΐτης ἦταν ὁ δεύτερος μεγάλος πλοιοκτήτης: τὸ 1840 διέθετε 5 πλοῖα, μὲ τὰ ὅποια διεξήγαγε ἀποκλειστικὰ τὸ δικό του ἐμπόριο. Οἱ Παπούδωφ, Πετροκόκκινος

54. Η Susan Fairlie ἀποδέι τὴν ἀνάπτυξη τοῦ «ἐμπορίου φορτίου» (cargo trade) στὸν Παντιά Ράλλη, «The Anglo-Russian Grain Trade», δ.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 παρατηρούνται ἐπαναλαμβανόμενα ταξίδια τοῦ ἴδιου πλοίου σὲ ἓνα χρόνο, γ) ἐὰν τὸ πλοῖο εἶχε ἐλληνικὸ ὄνομα καὶ ἀλλοδαπὸ καπετάνιο, δ) στοιχεῖα ἀπὸ ἄλλες πηγὲς ποὺ νὰ ἀφοροῦν στὸ ὄνομα ἢ τὸ τονάκ τοῦ πλοίου ποὺ ἀνήκε σὲ συγκεκριμένο ἐμπορό.

"Επόριο φορτίων" από την Ανατολική Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα (1905 αιώνας)



ΠΙΝΑΚΑΣ 10

"Ελληνες ἔμποροι ως πλοιοκτῆτες/έφοπλιστές (1830-1860)

<i>"Εμπορος</i>	<i>"Όνομα πλοίου</i>	<i>Tόνοι</i>	<i>Xρονολογία στοιχείων</i>
ΜΑΣΣΑΛΙΑ			
Αφοί 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
Δρομοκαΐτης	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 & Αγέλαστος	Pegasus	198	1835
	Chariklia	155	1835, 1840, 1850
Ροδοκανάκης	Rodocanachi	350	1840
Ράλλης, Σκυλίτσης & Αργέντης	Jeune-Fanny	94	1835
	Lycurgue	314	1840
Αργέντης & Σία	St. Nicolo	277	1840
	Achille	220	1840
Ζαρίφης	Alexandros	231	1850
ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΓΓΛΙΑΣ			
Γ. Σκυλίτσης	Medea	199	1860
	Pantoleon	449	1860
	Sea Nymph	246	1860
	Senator	318	1860
	Evangeline	374	1860
	Gough Bg	211	1860
	Michigan	ἀτμόπλ.	846
Λ. Μελᾶς	Aphroezza	ἀτμόπλ.	133
			1860

ΠΙΝΑΚΑΣ 10
(Συνέχεια)

<i>*Εμπορος</i>	<i>*Όνομα πλοίου</i>	<i>Τόνοι</i>	<i>Χρονολογία στοιχείων</i>
Π. Τ. Ράλλης	Francisco	500	1860
Σπάρταλης	Demetrius	418	1860
Παπαγιάννης	Agia Sofia	άτμοπλ.	977
	Arcadia	"	1.164
	Omonia	"	464
	Thessalia	"	1.169
Ξένος	Kanaris	άτμοπλ.	927
	Asia	"	1.093
	Coletis	"	318
	Olympius	"	280
	Bozzaris	"	659
	Modern Greece	"	753
	Petrobeys	"	262
	Scotia	"	1.196
	Smyrna	"	322
	Zaimis	"	259

Π η γές: Γιὰ 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 ἴδιοκτῆτες 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 πρὸ τὸ 1860. Γύρω στὸ 1860, ἡ εἰσαγωγὴ τῆς νέας τεχνολογίας τῶν ἀτμοπλοίων, εἶναι φανερή. Σύμφωνα μὲ τοὺς *Lloyd's*, τὸ 1860 ὁ οἶκος Σκυλίτση τοῦ Λονδίνου ἦταν ἴδιοκτήτης 6 ἵστιοφόρων καὶ ἐνὸς ἀτμοπλοίου. 'Ο Σκυλίτσης ἦταν ὁ κύριος μεταφορέας τοῦ οἴκου τῶν Ἀδερφῶν Ράλλη. Οἱ Μελᾶξ, Π. Τ. Ράλλης καὶ Σπάρταλης ἐμφανίζονται ἐπίσης ὡς ἴδιοκτῆτες ἐνὸς πλοίου ὁ καθένας, ὁ Παπαγιάννης τεσσάρων ἀτμοπλοίων, ἐνῶ ὁ Ξένος φέρεται ὡς ἴδιοκτήτης ἐνὸς ἐκπληρητικοῦ 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 ὅποια ταξίδευαν ὑπὸ τὴν γαλλικὴ καὶ ἀγγλικὴ σημαΐα ἀντίστοιχα. 'Η ἐπιλογὴ τῆς σημαΐας ἡ τῆς ἔθνικότητας τοῦ καπετάνιου, ἐξαρτιόταν ἀπὸ τὴν χώρα στὴν ὅποια ἦταν ἐγκατεστημένοι. Οἱ "Ελληνες ἐμποροι τοῦ «χιώτικου» δικτύου δὲν ὑπῆρχαν ποτὲ μεγαλοεφοπλιστές στὴν πλειοψηφία τους. 'Ο ἐφοπλι-

σμὸς λειτουργοῦσε σὰν συμπληρωματικὴ δραστηριότητα τῶν ἐπιχειρήσεών τους, κυρίως ὅμως ναύλωναν ἀλλα πλοῖα γιὰ τὴ μεταφορὰ τῶν φορτίων τους.

Ακριβῶς τὸ γεγονὸς ὅτι οἱ Χιῶτες ἦταν πρωταρχικὰ ἔμποροι, καὶ ὅτι ἀκόμα καὶ στὴν περίπτωση ποὺ ἦταν ἐφοπλιστὲς τὰ πλοῖα τους θεωροῦνταν ζένα, ἔχει ὁδηγῆσει πολλοὺς ἴστορικοὺς στὴν ὑπόθεση ὅτι οἱ ὅμογενεῖς ἔμποροι τοῦ ἔξωτερικοῦ δὲν ἔχουν καμία σχέση μὲ τὴν πορεία τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου τὸν περασμένο αἰώνα. Ἡ συνολικὴ ὅμως ἐπίδραση τοῦ «χιώτικου» δικτύου στὴν αὔξηση τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου ὑπῆρχε θεμελιώδης μὲ τρεῖς τρόπους. Πρῶτον, δργάνωσε τὸ ἔμποριο πάνω στὸ ὄποιο στηρίχτηκε ἡ μεγέθυνση τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου. Δεύτερον, μαζὶ μὲ τὸ ἔμπορικδ δίκτυο ποὺ ἔπλεξαν οἱ Χιῶτες ἔμποροι, δημιουργήθηκε ἔνα παράλληλο ναυτιλιακὸ δίκτυο ποὺ ἀπλώθηκε ἀπὸ τὴ Μαύρη Θάλασσα σὲ ὅλη τὴ Μεσόγειο καὶ τὴ Βόρειο Εὐρώπη. Αὐτὸ δὲ ναυτιλιακὸ δίκτυο ὑπῆρχε οὐσιαστικὰ τὸ πλαίσιο πάνω στὸ ὄποιο στηρίχτηκε ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία τὸν 19ο αἰώνα. Καὶ τρίτον, καὶ πιὸ σημαντικό, τὸ «χιώτικο» δίκτυο ἤνοιξε τὴν πόρτα γιὰ τὸ Λονδίνο, τὸ μεγαλύτερο ἔμπορικό καὶ ναυτιλιακὸ κέντρο τῆς ἐποχῆς, καὶ μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο, τὸν δρόμο γιὰ τὴν ἐδραίωση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας τὸν 20ὸ αἰώνα.

Ἡ πρώτη λοιπὸν ἐπιρροὴ ποὺ εἶχε τὸ «χιώτικο» δίκτυο στὴν αὔξηση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἦταν ὅτι ἔνα μεγάλο μέρος τῶν πλοίων ποὺ ναύλωνε ἦταν ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, συνήθως ὑπὸ ἑλληνικὴ σημαία. Ἡ ἔμπορικὴ ἐφημερίδα τῆς Μασσαλίας *Le Sémaphore de Marseille* παρέχει ἀνεκτίμητα καὶ πλούσια στοιχεῖα γι’ αὐτὴ τὴ σχέση, διπλανά 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% τῶν πλοίων ποὺ ναύλωθηκαν ἀπὸ ἑλληνικοὺς ἔμπορικοὺς οἴκους τῆς Μασσαλίας τὸ 1840, καὶ ἀντίστοιχα τὸ 48% τὸ 1850 καὶ τὸ 60% τὸ 1860, ἦταν πλοῖα ὑπὸ ἑλληνικὴ σημαία. Τὰ δύο τρίτα τοῦ συνόλου τῶν ὑπὸ ἑλληνικὴ σημαία πλοίων ποὺ ἔφθαναν στὴ Μασσαλία ἦταν ναυλωμένα ἀπὸ «Ἐλληνες ἔμπορους τοῦ χιώτικου» δικτύου. Ἀντίθετα, εἶναι φανερὸ ὅτι κατὰ τὴν ἵδια περίοδο οἱ «Ἐλληνες ἔμποροι τῆς Αγγλίας χρησιμοποιοῦσαν σχεδὸν ἀποκλειστικὰ πλοῖα ἀλλης σημαίας. Μόνο τὸ 3% τὸ 1850 καὶ τὸ 1% τὸ 1860 τῶν πλοίων ποὺ ἔφθαναν στὴν Αγγλία ναυλωμένα ἀπὸ «Ἐλληνες ἔμπορους» ἦταν πλοῖα μὲ ἑλληνικὴ σημαία. Οἱ «Ἐλληνες ἔμποροι τοῦ χιώτικου» δικτύου στὴν Αγγλία χρησιμοποιοῦσαν κυρίως τὰ πλοῖα ποὺ ἀνῆκαν σὲ μέλη τοῦ δικτύου, τὰ ὄποια ἦταν κάτω ἀπὸ βρετανικὴ σημαία. Τὰ πλοῖα αὐτὰ ἀνῆκαν κατὰ κύριο λόγο στὶς ἑταίρειες τῶν Ξένου, Παπαγιάννη, Σπάρταλη καὶ Σκυλίτση.

Οἱ ἀνάγκες τοῦ ἔμπορικοῦ δικτύου καθόρισαν τὴ γεωγραφία τῶν θαλάσσιων δρομολογίων καὶ τὴν ὑποδομὴ τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας στὰ κυριότερα λιμάνια ὀλόκληρης τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Βορείου Εὐρώπης. Μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο τὰ ἑλληνικὰ ἴστιοφόρα ποὺ ἔψαχναν νὰ βροῦν φορτία στὰ λιμάνια τῆς Νο-

ΠΙΝΑΚΑΣ 11

'Αφίξεις πλοίων στή Μασσαλία και τὰ λιμάνια τῆς Ἀγγλίας

'Ετος	Σύνολο τόνων	Ναυλωμένα ἀπό "Ελληνες ἐμπό- ρους (τόνοι)	(%) ἐπὶ τοῦ σινόδου	'Ελλην. σημαῖας (τόνοι)	(%) ἐπὶ τοῦ σινόδου	'Ελληνοκής ση- μαῖας ναυλωμέ- να ἀπό "Ελλη- νες (τόνοι)	(%) ἐπὶ τῶν ναυλωμένων ἀπό "Ελληνες ἡμερόδους
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 και τῆς Βορείου Εύρωπης ήξεραν ὅτι θὰ ἔβρισκαν παντοῦ συμπατριῶτες τους μὲ τοὺς ὁποίους θὰ μποροῦσαν νὰ συνεννοηθοῦν και τοὺς ὁποίους κατὰ γενικὸ κανόνα μποροῦσαν νὰ ἐμπιστευθοῦν. "Ενα μεγάλο δίκτυο ἀπὸ ναυτιλιακούς πράκτορες σὲ παραναυτιλιακές δραστηριότητες ἀρχισε σιγά-σιγά νὰ ἐδραΐωνεται σὲ ὅλα τὰ λιμάνια ὅπου διακινοῦνταν τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα.

Ἐξάλλου, ἡ παρουσία πολυάριθμων ἑλληνικῶν πλοίων και ναυτικῶν ἀπὸ τὴν Ὁδησσὸ μέχρι τὴ Μασσαλία και τὸ Λίβερπουλ, ἔγινε πηγὴ εὐημερίας γιὰ ἓνα μεγάλο ἀριθμὸ Ἐλλήνων μικροεπιχειρηματιῶν σὲ κάθε λιμάνι, ποὺ τροφοδοτοῦσαν, ἔξοπλιζαν και ἐπισκεύαζαν πλοῖα. Γιὰ παράδειγμα, σὲ διάφορα ἴδιωτικὰ ναυτιλιακὰ ἀρχεῖα⁵⁶ βρίσκουμε ἀποδείξεις ἀπὸ ἑλληνικὰ καταστήματα ἐγκατεστημένα στὴ Μασσαλία, ποὺ προσέφεραν βοηθητικές ναυτιλιακές ὑπηρεσίες και ὅπου τὸ δόνομα τοῦ καταστήματος και ἡ προσφερόμενη ὑπηρεσία εἶναι γραμμένα στὴν ἑλληνικὴ και τὴ γαλλικὴ γλώσσα. Ἀπὸ διάφορες ἀποδείξεις και ὅλα ἀρχειακὰ ἔγγραφα συμπεραίνουμε ὅτι ὑπῆρχαν εἰδικοὶ «πράκτορες-μεταφραστὲς» σὲ κάθε λιμάνι ποὺ ἀσχολοῦνταν μὲ ὅλα τὰ διαδικαστικὰ τῆς ἀφίξης, ἐκφόρτωσης, φόρτωσης και ἀναγράφησης τοῦ πλοίου, καθὼς και ὅλες τὶς ὑπόλοιπες ἀναγκαῖες συναλλαγές μὲ τὶς τοπικὲς ἀρχές. Αὐτὸ σήμαινε ὅτι ὁ ἀγράμ-

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

ματος καπετάνιος ή αὐτὸς που δὲν μποροῦσε ξένες γλώσσες μποροῦσε νὰ ἔλλιμενίσει, ξεφορτώσει, ἐπισκευάσει καὶ ἔξοπλίσει τὸ πλοῖο του μὲ τὴν ἔδια ἐπάρκεια στὰ λιμάνια τῆς Σύρου, τῆς Μασσαλίας, τοῦ Λιβύρνου, τῆς Νάπολης, τῆς Μάλτας ή τοῦ Λονδίνου, χωρὶς προβλήματα ἀπὸ τοὺς τοπικοὺς παράγοντες ή προμηθευτές.

‘Η τρίτη πιὸ σημαντικὴ ἐπίδραση τοῦ «χιώτικου» δικτύου στὴν ἀνάπτυξη τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας, δπως ἔχουμε ἥδη ἀναφέρει, ήταν ὅτι ἀνοίχτηκε ὁ δρόμος γιὰ τὸ Λονδίνο. ’Εξισου σημαντικὴ μὲ τὴν πρόσβαση στὸ Βαλτικὸ Κέντρο, τὴν μεγαλύτερη ναυλαγορὰ τοῦ κόσμου τὴν ἐποχὴ ἐκείνη, ήταν καὶ ἡ πρόσβαση στὴ νέα ἐπαναστατικὴ τεχνολογία τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, στὰ ἀτμόπλοια. Οἱ ἐμποροὶ τοῦ «χιώτικου» δικτύου ποτὲ δὲν ἐπένδυσαν σὲ μαζικὴ κλίμακα στὰ ἀτμόπλοια, ἀκτὸς ἀπὸ δύο, οἱ δύοιοι δὲν ἦταν Χιώτες. Οἱ πρῶτοι μεγάλης κλίμακας ἀγοραστὲς ἀτμοπλοίων ἦταν ὁ Στέφανος Ξένος καὶ ὁ Βασιλειος Παπαγιάννης. Οἱ δύο αὐτοὶ πρῶτοι ἐφοπλιστές, καὶ ἴδιαίτερα ὁ Παπαγιάννης, ἐπηρέασαν σὲ πολὺ σημαντικὸ βαθμὸ τὴν ἀγορὰ τῶν πρώτων ἀτμοπλοίων στὴν ἑλληνικὴ ναυτιλία.

‘Ο Στέφανος Ξένος ἦταν ἔνας πρωτοπόρος τοῦ ἐφοπλισμοῦ στὰ μέσα τοῦ 19ου αἰώνα. Πολυυπράγμων⁵⁷ 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 ἵδεες του ἦταν ἔνδος ἐφοπλιστῆ τοῦ 20οῦ αἰώνα: ἀγόρασε τὰ ἀτμόπλοια μὲ δάνεια ἀπὸ βρετανικοὺς χρηματοπιστωτικοὺς ὀργανισμοὺς, σὲ ἀντίθεση μὲ τοὺς ἄλλους ἐμπόρους καὶ ἐφοπλιστὲς τοῦ κύκλου του ποὺ οὐδέποτε δανείζονταν ἀπὸ «ξένους». ’Οταν ἀντιμετώπισε οἰκονομικὲς δυσχέρειες δὲν ζήτησε βοήθεια ἀπὸ τοὺς συμπατριῶτες του γιὰ τὸν λόγο ὅτι:

«Δὲν θὰ μποροῦσα νὰ ἔρθω σὲ συμφωνία μὲ δποιοδήποτε ἑλληνικὸ οἶκο, ἐπειδή, πράττοντας αὐτό, θὰ ἤμουν ὑποχρεωμένος νὰ δώσω λεπτομέρειες σχετικὰ μὲ τὶς ἐπιχειρήσεις μου — θὰ ἤμουν ὑποχρεωμένος νὰ πῶ πῶς εἶχα ἀγοράσει τὸ στόλο μου, ποιοὶ ἦταν οἱ κεφαλαιοῦχοι καὶ ποιοὶ οἱ συνεταῖροι μου... ‘Οποιοισδήποτε ἑλληνικὸς οἶκος μάθαινε ὅτι εἶχα ὑποχρεώσεις τόσων χιλιάδων λιρῶν ὅσο ἡ ἀξία τῶν ἀτμοπλοίων, θὰ ἔλεγε στοὺς ἀντιπροσώπους/πρόκτορές του νὰ μὲ ἀποφύγουν⁵⁸.

57. Ἡταν συγγραφέας, καθὼς ἐπίσης ἐκδότης καὶ ἴδιοκτήτης τῆς ἐφημερίδας *Breterianikós* Ἀστήρ. Μέσω αὐτῆς τῆς ἐφημερίδας διέδιδε σὲ ὅλο τὸ Λεβάντε τὶς φιλοαγγλικὲς ἵδεες του καὶ ὑποστήριζε τὸν πρίγκηπα Ἀλφέδο σὰν διάδοχο τοῦ βασιλιᾶ Ὁθωνα. Ὁ *Breterianikós* Ἀστήρ ἐκδιδόταν περίπου γιὰ τρία χρόνια, στὶς ἀρχὲς τῆς δεκαετίας τοῦ 1860, περίοδο κατὰ τὴν ὥποια δέ Ξένος ἦταν μπλεγμένος μὲ διάφορα οἰκονομικὰ προβλήματα ποὺ ἀφοροῦσαν τὶς ναυτιλιακές του ἐπιχειρήσεις.

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

...[‘Επιπλέον] Θὰ ἄνοιγα τὰ μάτια τους· καὶ τὸ ἀποτέλεσμα θὰ ἔταν, ὅντας οἱ Ἰδιοὶ μεγάλης κλίμακας εἰσαγωγεῖς καὶ ἔξαγωγεῖς, καὶ ἔχοντας ὅλες τὶς διασυνδέσεις καὶ τὰ μέσα, νὰ προσπαθήσουν νὰ κάνουν οἱ Ἰδιοὶ ἐπιχειρήσεις καὶ νὰ γίνουν οἱ Ἰδιοὶ ἐφοπλιστὲς —ὅπως ἡδὴ εἶχαν κάνει οἱ Κύριοι Σπάρταλης καὶ Σία ποὺ ἔκεινησαν ἀπὸ τὸ Λίβερπουλ— καθὼς οἱ “Ἐλληνες ἀκολουθοῦν ὁ ἕνας τὸν ἄλλο στὶς συναλλαγές”⁵⁹.

Οἱ Ἰδεές τοῦ Ξένου ἀπέτυχαν γιὰ μιὰ σειρὰ ἀπὸ λόγους. Πρῶτον, ἡ χρηματοπιστωτικὴ ἀγορὰ τοῦ Λονδίνου δὲν ἦταν ἀκόμα ἔτοιμη γιὰ χαμηλοῦ κόστους ναυτιλιακὰ δάνεια καὶ ἔτσι τὰ δάνεια ποὺ ἔκανε ὁ Ξένος ἦταν γιὰ ἔξι μῆνες ἥ ἔνα 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 ποὺ ἦταν συγγενής ἥξ ἀγχιστείας μὲ μιὰ ἴσχυρή οἰκογένεια ἀπὸ τὸ «χιώτικο» δίκτυο, ἦταν νεόφερτος καὶ τοῦ ἔλειπε ὅλη ἡ ὀργάνωση τῶν ὑποκαταστημάτων στὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ τὴ Μαύρη Θάλασσα ποὺ χρειαζόταν γιὰ νὰ δουλέψουν τὰ ἀτμόπλοιά του. Ἐπειδὴ ἐπιπλέον ἦταν προκλητικὸς καὶ εἰσήγαγε «καινὰ δαιμόνια» σὲ ἔνα κλειστὸ καὶ παραδοσιακὸ κύκλωμα, δὲν τὸν ὑποστήριξε τὸ «χιώτικο» δίκτυο γιὰ νὰ ἐπιβιώσει. Οἱ συγγραφικές του ἵκανότητες μᾶς ἀφησαν ἔνα βιβλίο μὲ τίτλο *Depredations; or Overend, Gurney and Co, and the Greek and Oriental steam navigation company*, τὸ ὅποιο ἔξέδωσε μὲ δικά του ἔξοδα τρία μὲ τέσσερα χρόνια μετὰ τὴν κατάρρευση τῆς ἐπιχειρησής του, τῆς «Ἐλληνικῆς καὶ Ἀνατολικῆς Ἀτμοπλοίας». Στὸ βιβλίο αὐτὸν ὑπάρχουν ἀξιόλογα στοιχεῖα γιὰ τὴν ἄνοδο καὶ τὴν καταστροφὴ αὐτῆς τῆς ἐπιχειρησῆς, τὶς σχέσεις του μὲ τὴν ἐλληνικὴ ἐμπορικὴ κοινότητα, καθὼς καὶ μὲ τοὺς βρετανικοὺς χρηματοπιστωτικοὺς οἴκους Overend, Gurney and Co. Τὰ ἀτμόπλοια τοῦ Ξένου, κατὰ τὴ διάρκεια τῶν 5-6 χρόνων ποὺ ἦταν ὑπὸ τὴν ἰδιοκτησία του, εἶχαν ὀνόματα ἡρώων τῆς ἐλληνικῆς ἐπανάστασης, ἀλλὰ ταξίδευαν σὲ ὅλα τὰ λιμάνια τοῦ Λεβάντε κάτω ἀπὸ τὴ βρετανικὴ σημαία μὲ “Ἀγγλοκαπετάνιο καὶ ἀγγλικὸ πλήρωμα.

‘Η ναυτιλιακὴ ἔταιρεία τοῦ Βασίλη Παπαγιάννη εἶχε ἐντελῶς διαφορετικὴ μοίρα. Ὁχι μόνο καθιερώθηκε ἀλλὰ καὶ ἐπέζησε μέχρι τὶς ἀρχὲς τοῦ 20οῦ αἰώνα. Ο Γεώργιος Παπαγιάννης ἦταν ὁ πρῶτος ἀπὸ τοὺς τρεῖς ἀδερφοὺς Παπαγιάννη ποὺ ἔφτασε στὸ Λονδίνο στὶς ἀρχὲς τῆς δεκαετίας τοῦ 1840, ὅπου σύντομα ἴδρυσε ἔναν ἐπιτυχμένο ἐμπορικὸ οἴκο. Λίγα χρόνια ἀργότερα τὸν ἀκολούθησαν τὰ ὅλα δύο ἀδέρφια, ἀπὸ τὰ ὅποια ὁ Βασίλειος ἀποδείχτηκε ὁ πιὸ δυναμικός⁶⁰. Ἡ ἐπιτυχία τῆς ἔταιρείας ὀφειλόταν στὴν πρώιμη καὶ ἐπιτυχὴ

59. Στὸ ἴδιο, σ. 76.

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

έπένδυση σε άτμοπλοια, που ήταν άπασχολημένα σε τακτικές άτμοπλοϊκές γραμμές μεταξύ του Λεβάντε και του Λίβερπουλ. Ή έταιρεία Παπαγιάννη ίδρυσε την άτμοπλοϊκή της έταιρεία στις αρχές της δεκαετίας του 1850, με την ύποστηριξη τῶν περισσοτέρων ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν οίκων του Μάντσεστερ και του Λίβερπουλ⁶¹, και συνέχισε ἐπιτυχῶς τις δραστηριότητές της δια τὸν 19ο αἰώνα σὰν ίδιοκτήτης ἐνὸς μεγάλου άτμοπλοϊκοῦ στόλου. Μιὰ λεπτομερής ἀναφορά στις δραστηριότητες του Βασιλείου Παπαγιάννη στο Λίβερπουλ, δίνεται μὲ σατυρικὸ τρόπο ἀπὸ τὸ Fairplay, τὸ μεγαλύτερο ἀγγλικὸ ναυτιλιακὸ περιοδικὸ τῆς ἐποχῆς, που ἀρχισε νὰ ἔκδίδεται τὸ 1884 και συνεχίζει μέχρι σήμερα⁶²:

«Παρόλο ὅτι τὸ Δὸν εἶναι ἴσπανικὸς τίτλος εὐγένειας, οἱ κάτοικοι τῆς Ἰσπανίας δὲν ἔχουν τὴν ἀποκλειστικότητά του... τώρα σᾶς γνωρίζουμε ἔναν Ἑλληνα Δὸν — τὸν Δὸν Μπαζίλιο, τὸν ἐφοπλιστή... Τὸ ἐμπόριο του Λεβάντε εἶναι ἐπὶ μονίμου βάσεως στὰ χέρια τῶν ἑλληνικῶν οίκων, και αὐτὸς μὲ τὸν ὄποιο θὰ ἀσχοληθοῦμε ἐδῶ εἶναι, ἵσως, διὰ παλιὸς ποὺ ὑπάρχει, καθὼς πρέπει ἡδη νὰ ἔχει γιορτάσει τὰ γενέθλια τῶν σαρανταπέντε χρόνων του. Ή έταιρεία δημιούργησε μιὰ ἀτμοπλοϊκὴ γραμμὴ μὲ ἀτμόπλοια που ταξιδεύουν ἀνάμεσα στὸ Λίβερπουλ και τὸ Λεβάντε και δείχνει νὰ διατηρεῖ ἔνα καλὸ μερίδιο αὐτοῦ του ἐμπορίου, παρόλο φυσικὰ ποὺ οἱ ἀνταγωνιστὲς σύντομα ἔκαναν τὴν εἰσοδό τους στὴ γραμμὴ αὐτή. Καθὼς ἡταν ἔμποροι και πλοιοκτῆτες ταυτόχρονα, οἱ Παπαγιάννη εἶχαν πολλὲς διασυνδέσεις στὶς βιομηχανικὲς πόλεις, κυρίως μὲ τοὺς συμπατριῶτες τους και τοὺς Ἀρμένιους. Αὐτοὶ οἱ ξένοι φυσικὰ προτιμοῦσαν νὰ συνεννοοῦνται μὲ αὐτοὺς ποὺ μιλοῦσαν τὴ γλώσσα τους και νὰ καλοῦν αὐτοὺς γιὰ τὶς θαλάσσιες μεταφορές, γι' αὐτὸ τὸ λόγο και ἡ έταιρεία υἱοθέτησε τὴν ἀρχὴ νὰ ἔχει στὰ ὑποκαταστήματά της και "Ἑλληνες και Ἀρμένιους ἀντιπροσώπους / πράκτορες. [...] Γιὰ πολλὰ χρόνια ὑπῆρχαν τέσσερις ἀτμοπλοϊκὲς γραμμὲς στὸ ἐμπόριο μεταξὺ Λίβερπουλ και Λεβάντε —οἱ ἴσχυροὶ Μάχι, δι Κόμης του Μάργκεντ, αὐτὴ τοῦ Δὸν Μπαζίλιο και μιὰ ἄλλη μικρότερη⁶³. Οἱ τρεῖς πρῶτες μέχρι πρόσφατα δούλευαν μαζὶ και ἡ τελευταία ἡταν γνωστὴ ὡς ἀντίθετη σὲ αὐτὴ τὴ μέθοδο⁶⁴... "Οταν ἡ έταιρεία του Δὸν ἡταν ἔνα

νεια και τὴν έταιρεία Παπαγιάννη βλέπε στὸ James Taylor, *Ellermans. A Wealth of Shipping*, Λονδίνο, Wilton House Gentry, 1976, σ. 177-181.

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

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

63. Ἐκτὸς ἀπὸ τὴν έταιρεία του Παπαγιάννη, δι συγγραφέας ἀναφέρεται στὶς ἀτμοπλοϊκὲς γραμμὲς τῶν έταιρειῶν MacIver, Leyland και Moss.

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

ἀπὸ τὰ τρία μέλη τῆς Διασκέψεως τοῦ Λεβάντε, οἱ ἄλλοι δύο δὲν μποροῦσαν νὰ καταλάβουν πῶς γινόταν καὶ οἱ φορτωτές προτιμοῦσαν, μηδενὸς ἔξαιρου μένου, τὴν δική του γραμμή. Ὁρισμένοι φορτωτές, 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 ίδιοι καὶ γιὰ τὶς τρεῖς γραμμὲς καὶ ἔτσι δὲν ὑπῆρχε κανένας λόγος γιὰ αὐτὴ τὴν προτίμηση. Ὁ Μπαζίλιο ἦταν βέβαια "Ἐλληνας καὶ φίλος μὲ τοὺς Ἀρμένιους, ὅμως αὐτὸ δὲν ἦταν ἐπαρκῆς λόγος γιὰ νὰ κρατοῦν τὰ φορτία τους μακριὰ ἀπὸ τὶς ἄλλες γραμμές. Τώρα πρέπει νὰ ὑπενθυμίσουμε ὅτι ὁ φίλος μας ἦταν πάντα ἕνας γενναιόδωρος ἀνθρώπος, καὶ ἔτσι βγῆκε στὴν ἐπιφάνεια ὅτι ἔδινε στοὺς φορτωτές δῶρο μισή κορώνα τὸν τόνο γιὰ ὅλα τὰ φορτία ποὺ φόρτωναν στὰ ἀτμόπλοια του. Αὐτὸ τὸ δεῖγμα γενναιοδωρίας δὲν ἔκτιμήθηκε ἀπὸ τὶς ἄλλες γραμμὲς στὸ βαθμὸ ποὺ ἔκτιμήθηκε ἀπὸ τοὺς φορτωτές, καὶ κάποια ψυχρότητα ἐπῆλθε στὶς σχέσεις τοῦ Δὸν Μπαζίλιο μὲ τοὺς συνεταίρους του.

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

"Εχει τὶς ίδιομορφίες του, ὅπως ὅλοι οἱ ἀνθρώποι ἄλλωστε, καὶ δὲν ἔχει περάσει πολὺς καιρὸς ἀπὸ τότε ποὺ περιφανεύταν 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 δὲ, τι ἔπρεπε.

Ο Δὸν Μπαζίλιο ἀξίζει τὸν χαρακτηρισμὸ τοῦ ἔξυπνου ἀνθρώπου. Εἶναι πονηρός, ὅλο διπλωματία καὶ ἴκανότητα, καὶ παρὰ τὸ ὅτι εἶναι κάποιας ἡλικίας, εἶναι τόσο ἐνεργητικὸς ὅσο ἕνας ἀνθρώπος εἴκοσι χρόνια νεώτερός του. Αὐτὸ ποὺ εἶναι πιὸ σημαντικό, ὅμως, εἶναι ὅτι εἶναι δημοφιλῆς παντοῦ, παρόλο ποὺ ὑπάρχουν δρισμένοι ποὺ θεωροῦν ὅτι ἐνδιαφέρεται μόνο γιὰ τὸν ἑαυτό του. Ἀλλά στὸ κάτω-κάτω καὶ ποιός δὲν ἐνδιαφέρεται; Ἀνταμείβει τοὺς ὑπαλλήλους του ἀπλόχερα καὶ τοὺς μεταχειρίζεται πολὺ διαφορετικὰ ἀπὸ τοὺς περισσότερους ἐργοδότες. Ἡ συνέπεια εἶναι ὅτι σπάνια βλέπεις ἕνα καινούργιο πρόσωπο στὸ γραφεῖο του. Σὰν παράδειγμα, νομίζω ὅτι εἶναι σωστὸ νὰ ἀναφέρουμε ὅτι ὁ διευθυντής του εἶναι μαζί του γιὰ περισσότερα ἀπὸ 25 χρόνια καὶ εἶναι τόσο πιστὸς στὸ ἀφεντικό 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.

ἀνταπόδωση ἀπὸ αὐτοὺς τὶς πρόθυμες ὑπηρεσίες τους, καὶ ἀν προσθέσουμε σὲ αὐτές τὶς δικές του ἴκανότητες καὶ τὸν χαρακτήρα του, ἔχουμε σὰν ἀποτέλεσμα μιὰ πολὺ ἐπιτυχημένη γραμμὴ κάτω ἀπὸ τὴν διεύθυνσή του. "Αν δοι οἱ Ἑλληνες ἤταν σὰν τὸν Δὸν Μπαζίλιο, καὶ ἐὰν οἱ ἐπιχειρήσεις παρέμεναν σταθερές σὲ αὐτὴ τῇ χώρᾳ, ἐμεῖς θὰ μέναμε σύντομα ἔξω ἀπὸ αὐτές. "Ομως ὑπάρχουν καὶ ληστές στὴν Ἀθήνα, καὶ δὲν ἔχει γράψει ὁ Edmond About ὅτι στὴν Ἑλλάδα οἱ ληστές εἶναι οἱ μόνοι "Ἑλληνες ποὺ δὲν λένε ποτὲ φέμματα;"

Δὲν περιλαμβάνουμε τοὺς Ξένο καὶ Παπαγιάννη στὸν ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας ἐμπορικὸ στόλο, παρὰ τοὺς ἵσχυροὺς δεσμούς τους μὲ τὸν ἑλληνικὸ χῶρο, ἐπειδὴ λειτουργοῦσαν τὰ πλοῖα τους κυρίως μὲ ἀγγλικὰ πληρώματα καὶ θεωροῦνταν «ξένα». "Οπως ἔχει ἥδη ἀναφερθεῖ, ἡ γραμμὴ Παπαγιάννη ἤταν μία ἀπὸ τὶς τέσσερις κύριες βρετανικὲς ἀτμοπλοϊκὲς γραμμὲς ποὺ συμμετεῖχαν στὸ ἐμπόριο τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Ἡ ἐπίδραση τοῦ Παπαγιάννη στὴν ἀνάπτυξη τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τῇ μετάβασῃ του ἀπὸ τὰ ἴστιοφόρα στὰ ἀτμόπλοια ἤταν ἰδιαίτερης σημασίας, λόγω τῶν διασυνδέσεών του μὲ τὴ βρετανικὴ ναυτιλιακὴ ἀγορά. Ὑπάρχουν στοιχεῖα διτι ὁ Παπαγιάννης δροῦσε σὰν μεσάζοντας γιὰ τὴν ἀγορὰ τῶν πρώτων ἀτμοπλοίων⁶⁵. Στὸ Ἀρχεῖο τοῦ Καπετάνιου Ἀναστάσιου Σύρμα⁶⁶ ἀναφέρεται: «Τῷ 1868 [οἱ Ἄδελφοι Κοσμᾶ] μὲ μετέθεσαν ὡς ὑποπλοίαρχον εἰς ἔτερον πλοῖον ἰδικόν των ὀνόματι Κόμνα εὑρισκόμενον εἰς Πειραιὰ ὑποφόρτωσιν διὰ Λίβερπουλ, ἐκεῖ δὲ κατὰ προτροπὴν τοῦ πλοιάρχου Κοσμᾶ τοῦ πλοίου Κόμνα καὶ κατὰ παράκλησιν τοῦ πλοιάρχου Κιβωτοῦ ἐδέχθην νὰ ὑπάγω ὡς πλοίαρχος εἰς Νιού-πόρτ τῆς Ἀγγλίας καὶ παραλάβω κατὰ διαταγὴν καὶ πληρεξουσιότητα τοῦ Κιβωτοῦ ἔνα πλοῖον τὸ ὄποιον εἶχεν ἀγοράσει μέσον Παπαγιάννη διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Δ. Μάτση γαμβροῦ του ἐν Σύρῳ».

Στὸ ἴδιο ἀρχεῖο βρίσκουμε στοιχεῖα γιὰ ἐπιχειρηματικὴ συνεργασία τῶν Παπαγιάννη καὶ Βαλλιάνου.

Messrs Papayanni & Co, Liverpool

Κύριε,

Κομιστής τῆς παρούσης μον εἶναι ὁ κ. Ἀναστάσιος Σύρμας δστις ἐχρημάτησεν πλοιαρχος ἐπὶ πολλὰ ἔτη, καὶ τοιοῦτος εἰογάσθη διὰ τὸ κατάστημά μας, ἐπειδὴ δὲ γνωρίζομεν αὐτὸν διὰ τίμιον καὶ ἀξιον πάσης συστάσεως καὶ

65. Ὁ Παπαγιάννης δούλευε σὰν μεσάζοντας ὅχι μόνο γιὰ ἀνεξάρτητους "Ἑλληνες ἐμπόρους/πλοιοκτῆτες, ἀλλὰ ἐπίσης καὶ γιὰ τὴν ἀτμοπλοίων τῆς ἡμικρατικῆς Ἐταιρείας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοίας. Βλ. Κωνσταντίνος Παπαθανασόπουλος, 'Ἐταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοίας. Τὰ ἀδιέξοδα τοῦ προστατευτισμοῦ (1855-1872),' Αθήνα, Μορφωτικὸ Ιδρυμα Ἑθνικῆς Τραπέζης, 1987, κεφάλαιο 2.

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

ἔρχεται αὐτοῦ πρὸς εὑρεσιν ἐνασχολήσεως τινός, εὐχαρίστως σᾶς συστείνομεν τὸ παρὸν συστατικὸν δπως τὸν παραλάβετε ὑπὸ τῆς προστασίας σας καὶ δὲν ἀμφιβάλλομεν ὅτι θέλει σᾶς εὐχαριστήσει εἰς οἰανδήποτε ἐργασίαν τὸν ἐνασχολήσετε.

Δέξασθε προκαταβολικῶς τὰ εὐχαριστήριά μας καὶ τὰς φιλικὰς προσφήσεις μας.

Σᾶς ἀσπαζόμεθα
'Αδελφοὶ Βαλλιάνοι
Λονδίνον τὴν 12/24 Ιουνίου 1875.

Φαίνεται ὅτι ἡ ἔταιρεία 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. Τὴ δεκαετία τοῦ 1880 ἔνας ἀριθμὸς Ἑλλήνων μεγαλεμπόρων τοῦ «ἰονίου» δικτύου ὑπὸ τὴν καθοδήγηση τῶν Ἀδελφῶν Βαλλιάνου ἀρχισαν νὰ ἐπενδύουν σὲ ἀτμόπλοια. Οἱ Ἀδελφοὶ Βαλλιάνου ἐγκατέστησαν τὸ πρῶτο καὶ μεγαλύτερο ἑλληνικὸν ναυτιλιακὸν γραφεῖο στὸ Λονδίνο τὸν 19ο αἰώνα, τὸ δποῦ δούλεψε καὶ ἀναπτύχθηκε ἀπὸ τὴ δεκαετία τοῦ 1860 ὡς τὶς ἀρχὲς τοῦ 1900 σὰν ναυλωτικό, ἀσφαλιστικό, μεσιτικὸν ἀγορῶν καὶ πωλήσεων πλοίων, καὶ σὰν ναυτιλιακὴ τράπεζα. Αὔτὸ τὸ ναυτιλιακὸν γραφεῖο, ποὺ ἦταν ὁ κύριος σύνδεσμος μεταξὺ τῶν Ἑλλήνων καπετάνιων/ἴδιοκτητῶν ἴστιοφόρων καὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς τοῦ Λονδίνου, ἀποδείχηκε πρωταρχικῆς σημασίας γιὰ τὴ μετάβαση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τὸ ἴστιο στὸν ἀτμό.

Στὴ δεκαετία τοῦ 1860 ὑπάρχει μιὰ σαφῆς συρρίκνωση τῶν ἐμποροναυτιλιακῶν δραστηριοτήτων τῶν μελῶν τοῦ «χιώτικου» δικτύου σὲ ὅλα τὰ λιμάνια τῆς Μεσογείου. Προσαρμόζομενοι στὰ κελεύσματα τῶν καιρῶν, οἱ «Ἐλληνες τῶν παροικιῶν στὴ δεκαετία τοῦ 1870 πέρασαν στὴ δεύτερη «ἰόνιο» φάση, ποὺ ἦταν πλέον ἡ πορεία πρὸς τὴν ἔξειδίκευση, τὸν ἐφοπλισμό.

Οἱ παράγοντες ποὺ ὁδήγησαν 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 μεγάλῃ ἀλλαγῇ τῶν συνθηκῶν ἐμπορίου τῆς Μαύρης Θάλασσας μετὰ τὸν Κριμαϊκὸ πόλεμο, δεύτερον στὴν τεχνολογικὴ ἐπανάσταση στὶς θαλάσσιες μεταφορὲς καὶ ἐπικοινωνίες ποὺ ἔκεινης ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρὰ τοῦ ἐμπορίου στὴ Δυτικὴ Εύρωπη, καὶ τρίτον σὲ ἐσωτερικοὺς παράγοντες τοῦ δικτύου ποὺ ὁδήγησαν τὶς ἐπενδύσεις πολλῶν ἐμπόρων τοῦ «χιώτικου» δικτύου πρὸς ἄλλες κατευθύνσεις.

Μετὰ τὸν Κριμαϊκὸ πόλεμο μιὰ σειρὰ ἀπὸ κοινωνικές καὶ οἰκονομικές μεταρρυθμίσεις, ποὺ ἔλαβαν χώρα στὴ Νότιο Ρωσία καὶ τὶς παραδουνάβιες περιοχές, ἔφεραν ἀνακατατάξεις στὴν περιοχή. Ἀπὸ τὶς κοινωνικές μεταρρυθμίσεις οἱ πιὸ σημαντικές ποὺ ἔλαβαν χώρα στὴ Ρωσία ἦταν ἡ χειραφέτηση τῶν

δουλοπαροίκων τὸ 1861, ποὺ εἶχε σὰν ἔμεσο ἀποτέλεσμα τὴν αὔξηση τοῦ κόστους ἐργασίας καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μικροκαλλιεργητῶν. Πολλοὶ μεγαλοκτήματίες τῆς Νοτίου Ρωσίας βρῆκαν τεράστιες οἰκονομικές δυσκολίες στὶς καινούργιες συνθῆκες καὶ πούλησαν τὰ κτήματά τους. Οἱ νέοι ἀγοραστὲς ἦταν στὴν πλειοψηφία τοὺς Ἐβραῖοι. Στὴν περιοχὴ τῆς Ὀδησσοῦ, π.χ., τὸ 75% τῶν γαιῶν ποὺ πουλήθηκαν τὴν ἐποχὴ ἑκείνη ἀγοράστηκε ἀπὸ Ἐβραίους⁶⁷. Οἱ ἐμπορικὲς μεταρρυθμίσεις ἐπίσης ποὺ ἔλαβαν χώρα στὴ Ρωσία, σύμφωνα μὲ τὶς ὁποῖες οἱ ξένοι ἐμποροὶ μποροῦσαν νὰ ἀπολαύσουν τὰ ἴδια προνόμια μὲ τοὺς ντόπιους ἐμπόρους, ἀναίρεσαν τὴν πλεονεκτικὴ θέση τῶν Ἐλλήνων ποὺ εἶχαν πάρει τὴ ρωσικὴ ὑπηκοότητα. Τὸ λιμάνι τῆς Ὀδησσοῦ σταμάτησε νὰ είναι «έλευθερο λιμάνι» τὸ 1857 καὶ ἔτσι ἀπώλεσε τὰ πλεονεκτήματά του γιὰ τοὺς εἰσαγωγεῖς τῆς περιοχῆς. Ἐπιπλέον, μία σειρὰ ἀπὸ κακὲς ἐσοδεῖες στὴν ἐνδοχώρα τῆς Ὀδησσοῦ στὰ τέλη τῆς δεκαετίας τοῦ 1850 ἔφερε μικρὰ περιθώρια κέρδους στὶς ἐξαγωγὲς σιτηρῶν. Οἱ ἀνταγωνισμὸς ἀπὸ ἄλλες σιτοπαραγωγικὲς χῶρες, δπως ἡ Ρουμανία, ἡ Ἀμερικὴ καὶ ἡ Ἰνδία, μείωσαν ἀκόμα περισσότερο τὰ κέρδη τῶν παλιῶν ἐξαγωγικῶν ἐμπορικῶν οἴκων, ἔνας μεγάλος ἀριθμὸς τῶν ὁποίων ἀποφάσισε νὰ διακόψει τὶς δραστηριότητές του στὴν Ὀδησσό.

Ἐτσι, οἱ μεγάλοι ἐμπορικοὶ οἴκοι τῆς Ὀδησσοῦ σταδιακὰ ἀντικαταστάθηκαν ἀπὸ μεγάλο ἀριθμὸ Ἐβραίων μεσιτῶν, κερδοσκόπων, πρακτόρων καὶ προμηθευτῶν ποὺ ἦταν προετοιμασμένοι νὰ ἀποδεχτοῦν μικρότερα περιθώρια κέρδους, ἐνῶ μερικοὶ μεγάλοι ἐβραϊκοὶ οἴκοι ἐξειδικεύτηκαν στὴν ἐξαγωγὴ σιτηρῶν σὲ παγκόσμια κλίμακα, δπως αὐτὸι τοῦ Louis Dreyfus στὸ Παρίσι καὶ τοῦ M. Neufeld στὸ Βερολίνο⁶⁸. Ἐκτὸς αὐτοῦ, ἡ ἀνάπτυξη τῶν λιμένων τῆς Ἀζοφικῆς καὶ τῆς περιοχῆς τοῦ Καυκάσου, μετὰ τὴν δλοκλήρωση βασικῶν ἔργων ὑποδομῆς κατὰ τὶς δεκαετίες τοῦ 1860 καὶ 1870, δπως οἱ σιδηροδρομοὶ καὶ οἱ τηλεγραφικὲς ἐπικοινωνίες, μείωσαν τὴ σπουδαιότητα τῆς Ὀδησσοῦ σὰν τῆς μεγαλύτερης ἐξαγωγικῆς πόλης τῆς Νότιας Ρωσίας. Στὸ τελευταῖο τρίτο τοῦ αἰώνα οἱ ἐξαγωγὲς ἀπὸ τὴ γειτονικὴ πόλη-λιμάνι τοῦ Νικολάγιεφ καὶ ἀπὸ τὶς πόλεις-λιμάνια τῆς Ἀζοφικῆς καὶ τοῦ Καυκάσου αὔξηθηκαν καὶ ἔπερασαν αὐτὲς τῆς Ὀδησσοῦ.

Ἐκτὸς αὐτοῦ ὅμως, κατὰ τὸ τελευταῖο τρίτο τοῦ 19ου αἰώνα, οἱ ἐξαγωγὲς σιτηρῶν ἀπὸ τὸν Διούναβη αὔξηθηκαν ἀπίστευτα καὶ ἔφτασαν σχεδὸν στὰ μισά τῶν ἐξαγωγῶν τῆς Μαύρης Θάλασσας⁶⁹. Η δημιουργία τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως μετὰ τὸν Κριμαϊκὸ Πόλεμο βοήθησε στὴν ἐκβάθυνση τοῦ ποταμοῦ, τὴν ὀργάνωση καὶ τὴ σαφὴ βελτίωση τῶν συνθηκῶν ἐμπορίου στὸν

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

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

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

Δούναβη. Ό Κριμαϊκός πόλεμος στήν πραγματικότητα ἀποδείχτηκε σπουδαία πηγή κέρδους για ἔναν ἀριθμὸν νεοεισερχόμενων στὸ ἐμπόριο τόσο τῆς Ἀζοφικῆς ὅσο καὶ τοῦ Δούναβη. Οἱ Ἀδελφοὶ Βαλλιάνου, ἡ μεγαλύτερη ἐπιχείρηση τοῦ «ἰόνιου» δικτύου (ποὺ ἔπαιξε ἀντίστοιχο ρόλο μὲ αὐτὸ τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη στὸ «χιώτικο» δίκτυο), ἦταν ἀνάμεσα σὲ ἑκείνους ποὺ ὠφελήθηκαν ἀπὸ τὶς παραπάνω ἔξελίξεις. Οἱ οἰκογένειες ποὺ ἀπέμειναν ἀπὸ τὸ «χιώτικο» δίκτυο συνέχισαν τὶς ἐμπορικές τους δραστηριότητες ἀπὸ τὶς νεοαναπτυγμένες περιοχές τῆς Νοτίου Ρωσίας στὸν Καύκασο, ἀπὸ τὴν Ἀζοφικὴν 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. Ό ἔλεγχος ποὺ ἀσκοῦσαν οἱ «Ἐλληνες στὸ ἐμπόριο τῆς Μαύρης Θάλασσας μέχρι τὸν Κριμαϊκὸ πόλεμο εἶχε βασιστεῖ στὴν ἀποκλειστικὴ ἐμπορικὴ πληροφόρηση καὶ τὴν κερδοσκοπία ἀπὸ τὰ φορτία, ποὺ πωλοῦνταν δύο ἡ τρεῖς μῆνες πρὶν φτάσουν στὴ Βρετανία. ᩴ ἐπικοινωνία μέσω τοῦ τηλέγραφου καὶ τοῦ σιδηροδρόμου, ἔγινε πραγματικότητα σὲ ὅλη τὴ Νότιο Ρωσία κατὰ τὶς δεκαετίες 1860 καὶ 1870. ᩴ εἰσαγωγὴ τῶν ἀτμοπλοίων στὸ ἐμπόριο τῆς Μαύρης Θάλασσας μετὰ τὸν Κριμαϊκὸ πόλεμο προσέφερε ἐπιπλέον ταχύτητα καὶ κατευθείαν σύνδεση μὲ τὶς δυτικοευρωπαϊκὲς ἀγορές. Αὕτες οἱ ἔξελίξεις ἔφεραν τεράστιες ἀλλαγὲς στὴν ὀργάνωση τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ ὅχι μόνο ἔδωσαν τὴ δυνατότητα πρόσβασης στὴν ἐμπορικὴ πληροφόρηση σὲ πολὺ εὐρύτερο κοινό, ἀλλὰ καὶ ὀδήγησαν στὸν σαφὴ διαχωρισμὸ τοῦ ἐμπόρου ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστὴ καὶ τὴν ἔξαφάνιση τοῦ παλαιοῦ τύπου ἐμπόρου/πλοιοκτήτη.

Ἡ τρίτη κατηγορία παραγόντων ποὺ συνέβαλαν στὴν ἔξαφάνιση ἐνὸς μεγάλου ἀριθμοῦ χιώτικων ἐπιχειρήσεων ἀπὸ τὸ ἐπιχειρηματικὸ προσκήνιο 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 γιοὺς καὶ τὰ ἐγγόνια τῶν ἰδρυτῶν βρῆκαν περισσότερο ἐπικερδεῖς τὶς ἐπενδύσεις σὲ ἀκίνητα στὴν Ὁδησσό, τὴ Μασσαλία ἢ τὸ Λονδίνο καὶ μεταβλήθηκαν σὲ εἰσδηματίες, ἀφήνοντας μὲ αὐτὸν τὸν τρόπο πίσω τους τὴν χαμηλότερη κοινωνικὰ θέση τοῦ ἐμπόρου. Τρίτον, ἔνας ἀριθμὸς Χιωτῶν ἐπιχειρηματιῶν ἐπένδυσαν στὸ βρετανικὸ χρηματιστήριο καὶ καταστράφηκαν κατὰ τὴν οἰκονομικὴ κρίση τοῦ 1858-59 (ὅπως γιὰ παράδειγμα ὁ Σαλβάγος). «Ουμως, ὁ μεγάλος ἀριθμὸς Χιωτῶν στὸν κατάλογο τῶν μελῶν τοῦ Βαλτικοῦ Κέντρου τὸ 1886 δείχνει ὅτι τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυλομεσίτη καὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ πράκτορα ἀποτέλεσε τὴν κύρια ἀπασχόληση γιὰ πολλοὺς ἀπὸ τοὺς ἀπογόνους τῶν χιωτῶν ἐμπόρων τοῦ Λονδίνου.

Στὸ τελευταῖο τρίτο τοῦ 19ου αἰώνα, πολλοὶ ἀπὸ τοὺς γιοὺς τῶν Βρετανῶν ἐμπόρων ποὺ εἶχαν ἀναμειχθεῖ μὲ τὴ ναυτιλία ἀκολούθησαν τὸ νέο ἐπάγγελμα τοῦ ναυλομεσίτη καὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ πράκτορα⁷⁰. Δὲν πρέπει νὰ ξεχνᾶμε ὅτι ὁ ἐφοπλισμὸς ἦταν ἐπίσης ἔνα νέο ἐπάγγελμα τοῦ 19ου αἰώνα. "Οπως μᾶς πληροφορεῖ ὁ μεγάλος Βρετανὸς ἱστορικὸς Ralph Davis, «μόνον ὅταν ἡ βιομηχανικὴ ἐπανάσταση ἀλλαξεῖ τὴν κλίμακα τοῦ ἀγγλικοῦ ἐμπορίου, ὁ ἐφοπλισμὸς ἔγινε αὐτοδύναμη ἀπασχόληση. Ἐφοπλιστὴς στὰ ἐπαγγελματικὰ εὑρετήρια τοῦ Λονδίνου δὲν ἐμφανίζεται πρὶν ἀπὸ τὸ 1815»⁷¹.

Πρὶν ἀπὸ τὴν ὄλοκλήρωση αὐτῆς τῆς μελέτης, θὰ ξθελα νὰ ἀναφερθῶ στὴν τάση ποὺ ὑπάρχει στὴν ἐλληνικὴ ἱστοριογραφία νὰ θεωρεῖται ὅτι ὁ συνδυασμὸς ἐμπορίου καὶ ναυτιλίας ἀποτελεῖ ἐλληνικὴ ἀποκλειστικότητα κατὰ τὸν 19ο αἰώνα. Προφανῶς, ἡ ἔλλειψη συγκρίσεων μὲ τὶς ναυτιλιακὲς ἱστορίες ἄλλων χωρῶν ἔχει ὀδηγήσει σὲ τέτοιες λανθασμένες ὑποθέσεις. Στὸ Μπέργκεν τῆς Νορβηγίας στὰ μέσα τῆς δεκαετίας τοῦ 1860, γιὰ παράδειγμα, «οἱ περισσότεροι ποὺ παρεῖχαν τὰ πρὸς ἐπένδυση στὴ ναυτιλίᾳ κεφάλαια, ἦταν στὴν πραγματικότητα ἐμποροὶ, καὶ οἱ περισσότεροι ἀπὸ αὐτοὺς χρησιμοποιοῦσαν τὰ πλοῖα ποὺ ἀγόραζαν γιὰ νὰ μεταφέρουν φορτία γιὰ δικό τους λογαριασμὸ στὶς παραδοσιακὲς ἀγορὲς τῆς Βαλτικῆς, τῆς Βόρειας Θάλασσας καὶ τῆς Μεσογείου»⁷². Πρόσφατες ἔρευνες στὴ ναυτιλιακὴ ἱστορία τοῦ 'Ατλαντικοῦ Καναδᾶ ἔχουν δεῖξει ἐπίσης ὅτι ὁ συνδυασμὸς ἐμπορίου καὶ ἐφοπλισμοῦ ἦταν διαδεδομένος στὴ ναυτιλία τοῦ 'Ατλαντικοῦ Καναδᾶ⁷³. "Οπως πολλὰ μέλη τοῦ «χωτικοῦ» δικτύου, οἱ Καναδοὶ ἐμποροὶ καὶ ἐφοπλιστές, στὴν κρίσιμη περίοδο τοῦ τελευταίου τρίτου τοῦ 19ου αἰώνα, ἀντὶ νὰ ἐπενδύσουν στὰ ἀτμόπλοια καὶ νὰ ἔξειδικευτοῦν στὸν ἐφοπλισμό, κατευθύνθηκαν σὲ διάφορες ἄλλες στεριανὲς ἐπενδύσεις μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἔξαφανιστοῦν ἀπὸ τὸ ναυτιλιακὸ προσκήνιο καὶ μαζὶ τους ὁ καναδικὸς στόλος.

'Η ὁργάνωση καὶ δομὴ τῶν ναυτιλιακῶν ἑταῖρειῶν ποὺ βασίστηκε στὴ συγγένεια καὶ τὸ κοινὸν νησὶ/τόπο καταγωγῆς, θεωρεῖται ἐπίσης σὰν μιὰ ἐλληνικὴ

70. Ralph Davis, «Maritime History: Progress and Problems», στὸ Sheilla Mariner (ἐκδ.), *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' ἔκδ., MacMillan's 1962, National Maritime Museum, Modern Maritime Classics Reprint No. 3, σ. 81.

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

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

ἰδιαιτερότητα. Στὸν Ἀτλαντικὸν Καναδά, ὅμως, οἱ κυριότεροι ἐφοπλιστὲς τοῦ Χάλιφαξ, ποὺ ἦταν ταυτόχρονα καὶ οἱ κυριότεροι ἐμποροὶ τῆς πόλης, σχημάτισαν «μιὰ ἐμπορικὴ ἐλίτ μὲ στενὰ συνδεδεμένες οἰκογένειες καὶ ἐπιχειρηματικὲς διασυνδέσεις. Ἀπὸ τοὺς 29 κυριώτερους ἰδιοκτῆτες πρὶν τὰ μέσα τοῦ 19ου αἰώνα, οἱ δεκαπέντε ἦταν μέλη ἔξι οἰκογενειῶν»⁷⁴. Ἐπίσης «ἡ ἐμπορικὴ οἰκογένεια παρέμεινε ὁ κυρίαρχος τύπος πλοιοκτησίας στὰ κυριότερα λιμάνια τῆς ναυτιλίας μέχρι τὰ τέλη τοῦ 19ου αἰώνα»⁷⁵. Κατὰ τὸν ἵδιο τρόπο ἡ οἰκογένεια καὶ τὸ κοινὸν λιμάνι καταγγωγῆς ἔπαιζε κύριο ρόλο στὴ δομὴ τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας ὥς τὶς ἀρχές τοῦ 20οῦ αἰώνα⁷⁶. Αὐτὸ ποὺ πιθανὸν εἶναι μοναδικὸ στὴν ἐλληνικὴ ναυτιλία, εἶναι ὅτι αὐτὰ τὰ χαρακτηριστικὰ συνέχισαν νὰ ἐπικρατοῦν στὶς ἐλληνικὲς ναυτιλιακὲς ἑταιρεῖες καθόλη τὴ διάρκεια τοῦ 20οῦ αἰώνα, μέχρι 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 «χιώτικο» δίκτυο, 1830-1860

ΑΓΓΛΙΑ

(Λονδίνο, Μάντσεστερ, Λίβερπουλ)

Χιῶτες

1. Ἀγέλαστος
2. Ἀμηρός
3. Ἀργέντης
4. Αὔγερινός
5. Βλαστός
6. Βοῦρος
7. Γαλάτης
8. Δαμαλᾶς
9. Ζιζίνιας
10. Ζίφρος
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. Εύμορφόπουλος
37. Ζαρίφης (Κων/πολη)

Ζαφειρόπουλος ('Ιωάννινα)

39. Ἰωαίδης (Μικρὰ Ἄσια)
40. Καβάφης (Σμύρνη)
41. Κασσαβέτης (Θεσσαλία)
42. Κουκούσης
43. Κρεμμύδης
44. Λασκαρίδης (Κεφαλ.)
45. Μελᾶς ('Ιωάννινα)
46. Νομικός
47. Ξένος (Σμύρνη)
48. Ομήρου (Σμύρνη)
49. Πανᾶς (Κεφαλ.)
50. Παπαγιάννης (Σμύρνη)
51. Παπούδωφ ('Ιωάννινα)
52. Ποτούς
53. Σπάρταλης
54. Ταμπάκης
55. Τύμπας
56. Φακίρης
57. Φραγκόπουλος (Κεφαλ.)
58. Ψύχας

ΜΑΣΣΑΛΙΑ

Χιῶτες

1. Ἀγέλαστος
2. Ἀργέντης
3. Βλαστός
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. Μαύρος
 20. Μελᾶς
 21. Παπούδωφ

ΛΙΒΟΡΝΟ

- Χιῶτες*
 1. Μαυρογορδάτος
 2. Ροδοκανάκης
 3. Σεβαστόπουλος

"Άλλοι"

4. Πανᾶς
 5. Παπούδωφ
 6. Τοσίτσας

ΤΕΡΓΕΣΤΗ

- Χιῶτες*
 1. Ἀγέλαστος
 2. Ἀμηρός
 3. Αύγερινός
 4. Βασιλείου
 5. Βλαστός
 6. Βοῦρος
 7. Γαλάτης
 8. Ζίφος
 9. Μαυρογορδάτος
 10. Νεγρεπόντης
 11. Ὄμηρου
 12. Πετροκόκκινος
 13. Ράλλης
 14. Ροδοκανάκης
 15. Σεβαστόπουλος
 16. Σκαραμαγκᾶς
- "Άλλοι"*
 17. Καραβίας
 18. Καρίδιας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

- Χιῶτες*
 1. Αύγερινός
 2. Βοῦρος
 3. Ζακαλῆς
 4. Ζιζίνιας

5. Καβάφης
 6. Κασσαβέτης
 7. Μαυρογορδάτος
 8. Νεγρεπόντης
 9. Πρώιος

10. Σαλβάγος
 11. Σεβαστόπουλος
 12. Σκαραμαγκᾶς

"Άλλοι"

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ

- Χιῶτες*
 1. Ζαρίφης
 2. Ζαφειρόπουλος
 3. Ράλλης
 4. Σκυλίτσης

- "Άλλοι"*
 5. Λασκαρίδης
 6. Μελᾶς

ΣΜΥΡΝΗ

- Χιῶτες*
 1. Μπαλτατζῆς
 2. Ὄμηρου
 3. Ράλλης
 4. Σκυλίτσης

ΣΥΡΟΣ

- Χιῶτες*
 1. Βλαστός
 2. Βοῦρος
 3. Γαλάτης
 4. Δαμαλᾶς
 5. Κασσαβέτης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1
(Συνέχεια)

6. Μαυρογορδάτος	ΑΖΩΦ
7. Πετροκόκκινος	Χιώτες
8. Ράλλης	14. Αύγερινὸς
9. Ροδοκανάκης	15. Ράλλης
10. Σαλβάγος	16. Σαλβάγος
11. Φραγκιαδῆς	17. Σεβαστόπουλος
ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	18. Σκαραμαγκᾶς
ΟΔΗΣΣΟΣ	19. Σπάρταλης
Χιώτες	"Αλλοι
1. Ζιζίνιας	20. Λασκαρίδης
2. Μαυρογορδάτος	ΔΟΥΝΑΒΗΣ
3. Νεγρεπόντης	Χιώτες
4. Ράλλης	21. Ἀργέντης
5. Ροδοκανάκης	22. Βοῦρος
6. Σεβαστόπουλος	23. Νεγρεπόντης
7. Σκαναθῆς	24. Νικολόπουλος
"Αλλοι	25. Ράλλης
8. Ζαρίφης	26. Σεκιάρης
9. Λασκαρίδης	27. Χρυσοβελόνης
10. Μαῦρος	"Αλλοι
11. Μελᾶς	28. Ξένος
12. Ηπούδωφ	29. Πανᾶς
13. Σκλήρης	

Π η γ έ ε: Γιὰ τοὺς ἐμπόρους τῆς Ἀγγλίας ἔχουν χρησιμοποιηθεῖ οἱ 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, *Oι Ἑλληνες στὴν Ἀγγλία, Ἀθῆνα, Ἀλκαίος*, 1974. Γιὰ τὴν Μασσαλία, *Le Sémaphore de Marseille*, 1830-1860. Γιὰ τὴν Ἀλεξάνδρεια, Christos Hadzioossif, «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. Γιὰ τὴν Τεργέστη, "Ολγα Κατσιαρδῆ-Hering, Ἡ ἔλληνικὴ κοινότητα τῆς Τεργέστης (1766-1830)", Αθῆνα 1986, τ. II, Πίνακας ΙΣΤ', ἐπιλεγμένα δύοματα ἐμπόρων ἀπὸ τὸν πίνακα αὐτό. Γιὰ τὴν Μαύρη Θάλασσα, Gelina Harlaftis, «The Role of the Greeks in the Black Sea Trade», στὸ L. R. Fischer and H. W. Nordvik, *Shipping and Trade, 1750-1950: Essays in International Maritime Economic History*, Yorkshire, Lofthouse Publications, 1990. Γιὰ τὴν Σύρο, Β. Καρδάσης, Σύρος: Σταυροδούρι μι τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, Αθῆνα, Μορφωτικὸ Ιδρυμα Ἐθνικῆς Τραπέζης, 1987. Γιὰ τὸ Αιβόρνο, Patricia Herlihy, «Russian Wheat and the Port of Livorno», *The Journal of Economic History* 5 (1976), 45-68. Γιὰ τὸν Δούναβη, S. Xenos, δ.π. καὶ 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*, τ. I, Αθῆνα 1985, 91-106.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

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

<i>*Όνομα οίκογένειας</i>	<i>Τόπος καταγωγῆς</i>	<i>Συγγένεια μὲ τὶς οίκογένειες</i>
A. Χιώ τες		
1. Ἀγέλαστος	Χίος	1. Νεγρεπόντη 2. Ράλλη 3. Ροδοκανάκη
2. Ἀργέντης	Χίος	1. Ἰωνίδη 2. Ράλλη 3. Ροδοκανάκη 4. Σκυλίτση
3. Αύγερινός	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. Δρομοκαΐτης	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)

<i>*Όνομα οίκογένειας</i>	<i>Τόπος καταγωγῆς</i>	<i>Συγγένεια μὲ τὶς οίκογένειες</i>
14. Μαυρογορδάτος	Χίος	1. Ζιζίνια 2. Μπαλτατζῆ 3. Νεγρεπόντη 4. Ράλλη 5. Ροδοκανάκη 6. Σεβαστόπουλου 7. Σκανοβῆ 8. Σκυλίτση
15. Μπαλτατζῆς	Χίος	1. Μαυρογορδάτου 2. Νεγρεπόντη 3. Όμήρου 4. Πετροκόκκινου 5. Σεβαστόπουλου 6. Σκανοβῆ 1. Αγελάστου 2. Αύγερινοῦ 3. Ζαρίφη
16. Νεγρεπόντης	Χίος	4. Ζιζίνια 5. Μαυρογορδάτου 6. Μπαλτατζῆ 7. Ράλλη 8. Ροδοκανάκη 9. Σεβαστόπουλου 10. Σκανοβῆ 11. Σκυλίτση 12. Συνοδινοῦ 13. Φραγκιάδη
17. Ηλασπάτης	Χίος	1. Βούρου 2. Ράλλη 3. Ροδοκανάκη 4. Σκυλίτση 5. Χρυσοβελώνη
18. Πετροκόκκινος	Χίος	1. Δαιμαλᾶ 2. Καλβοκορέση 3. Μπαλτατζῆ 4. Ράλλη 5. Ροδοκανάκη 6. Σκανοβῆ 1. Αγελάστου 2. Αργέντη 3. Αύγερινοῦ 4. Βλαστοῦ
19. Ράλλης	Χίος	5. Γαλάτη

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

(Συνέχεια)

<i>Όνομα οἰκογένειας</i>	<i>Τόπος καταγωγῆς</i>	<i>Συγγένεια μὲ τὶς οἰκογένειες</i>
		6. Δαμαλᾶ 7. Ζιζίνια 8. Ζέφου 9. Καλβοκορέση 10. Κοντοστάβλου 11. Μαυρογορδάτου 12. Νεγρεπόντη 13. Όμήρου 14. Πασπάτη 15. Πετροκόκκινου 16. Ροδοκανάκη 17. Σαλβαγοῦ 18. Σεβαστόπουλου 19. Σεκιάρη 20. Σκαραμαγκᾶ 21. Σκυλίτση 22. Σπάρταλη 23. Φραγκιάδη 24. Φραγκόπουλου
20. Ροδοκανάκης	Χίος	1. Ἀγλάστου 2. Ἀργέντη 3. Βλαστοῦ 4. Γαλάτη 5. Εύμορφόπουλου 6. Ζιζίνια 7. Καλβοκορέση 8. Κοντοστάβλου 9. Μαυρογορδάτου 10. Νεγρεπόντη 11. Παπούδωφ 12. Πασπάτη 13. Πετροκόκκινου 14. Ράλη 15. Σαλβάγου 16. Σεβαστόπουλου 17. Σεκιάρη 18. Σκαναβῆ 19. Σκαραμαγκᾶ 20. Σκυλίτση 21. Συνοδινοῦ
21. Σαλβάγος	Χίος	1. Ράλη 2. Ροδοκανάκη

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2
(Συνέχεια)

<i>"Όνομα οίκογένειας</i>	<i>Τόπος καταγωγῆς</i>	<i>Συγγένεια μὲ τὶς οίκογένειες</i>
22. Σεβαστόπουλος	Χίος	1. Αύγερινοῦ 2. Κοντοστάβλου 3. Μαυρογορδάτου 4. Μπαλτατζῆ 5. Νεγρεπόντη 6. Παπούδωφ 7. Ράλλη 8. Ροδοκανάκη 9. Σκαναβῆ
23. Σεκιάρης	Χίος	1. Ζιζίνια 2. Καλβοκορέση 3. Ράλλη 4. Ροδοκανάκη 5. Σκυλίτση 6. Χρυσοβελώνη
24. Σκαναβῆς	Χίος	1. Γαλάτη 2. Ζιζίνια 3. Ἰωνίδη 4. Καλβοκορέση 5. Μαυρογορδάτου 6. Μπαλτατζῆ 7. Νεγρεπόντη 8. Πετροκόκκινου 9. Ροδοκανάκη 10. Σεβαστόπουλου 11. Σκυλίτση
25. Σκαραμαγκᾶς	Χίος	1. Εύμορφόπουλου 2. Ράλλη 3. Ροδοκανάκη
26. Σκυλίτσης	Χίος	1. Ἀργέντη 2. Βούρου 3. Ζυγομαλᾶ 4. Καλβοκορέση 5. Μαυρογορδάτου 6. Νεγρεπόντη 7. Ὄμήρου 8. Πασπάτη 9. Ράλλη 10. Ροδοκανάκη 11. Σεκιάρη 12. Σκαναβῆ
27. Συνοδινὸς	Χίος	1. Νεγρεπόντη 2. Ροδοκανάκη

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2
(Συνέχεια)

<i>"Όνομα οίκογένειας</i>	<i>Τόπος καταγωγῆς</i>	<i>Συγγένεια μὲ τὶς οίκογένειες</i>
28. Χρυσοβελώνης	Χίος	1. Καλβοκορέση 2. Λασκαράκη 3. Νικολόπουλου 4. Πασπάτη 5. Σεκιάρη
B. Α λ λ ο ι		
29. Βασιλείου	"Ηπειρος	1. Μαύρου 2. Μελᾶ
30. Εύμορφόπουλος	—	1. Ροδοκανάκη 2. Σκαραμαγκᾶ
31. Ζαρίφης	Κωνσταντινούπολη	1. Βούρου 2. Ζαφειρόπουλου
32. Ζαφειρόπουλος	Κωνσταντινούπολη	1. Ζαρίφη 2. Ιωνίδη
33. Ιωνίδης	Μ. Ἀσία	1. Ἀργέντη 2. Ζαφειρόπουλου 3. Κασσαβέτη 4. Λασκαρίδη 5. Ξένου 6. Σκαναβῆ
34. Κασσαβέτης	Θεσσαλία	1. Ιωνίδη
35. Λασκαράκης	—	1. Χρυσοβελώνη
36. Λασκαρίδης	—	1. Ιωνίδη 2. Ξένου
37. Μαύρος	—	1. Βασιλείου 2. Μελᾶ
38. Μελᾶς	"Ηπειρος	1. Βασιλείου 2. Μαύρου
39. Ξένος	Σμύρνη	1. Ιωνίδη 2. Λασκαρίδη
40. Ουμήρου	Σμύρνη	1. Μπαλτατζῆ 2. Ράλλη 3. Σεβαστόπουλου 4. Σκυλίτη
41. Παπαγιάννης	Σμύρνη	—
42. Παπούδωφ	'Ιωάννινα	1. Ροδοκανάκη 2. Σεβαστόπουλου
43. Σπάρταλης	Χίος	1. Ράλλη
44. Φραγκιάδης	—	1. Νεγρεπόντη 2. Ράλλη
45. Φραγκόπουλος	—	1. Ράλλη

Π γ é c: Mihail-Dimitri Sturdza, *Dictionnaire Historique et Généalogique des Grandes Familles de Grèce, d'Albanie et de Constantinople*, Παρίσι 1983· B. Τσιμπιδάρος, *Oι Ελληνες στὴν Ἀγγλία, Ἀθήνα, Ἀλκαῖος*, 1974.