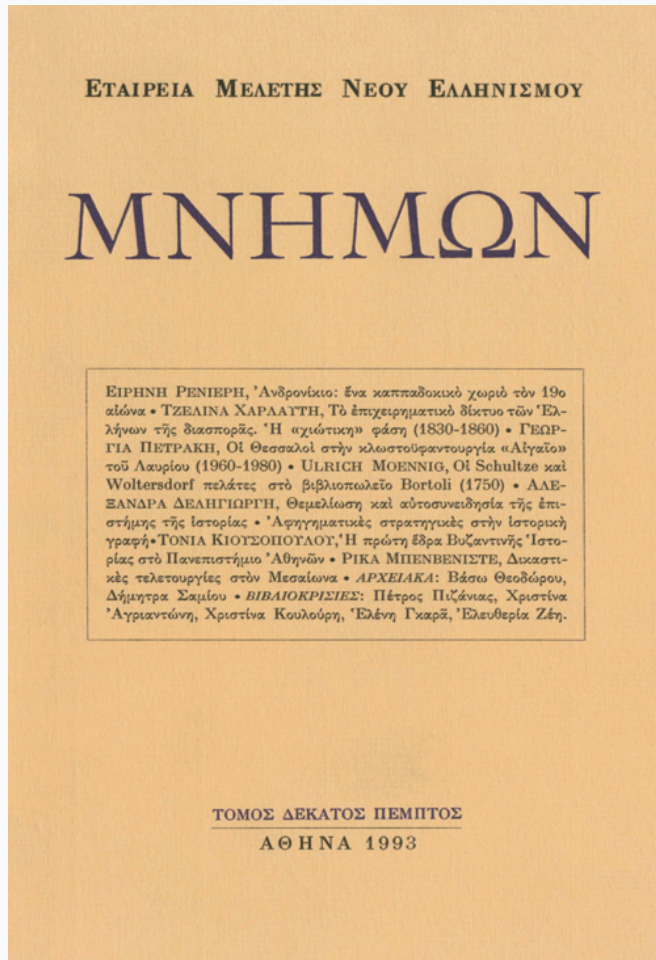


Μνήμων

Τόμ. 15 (1993)

**ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ 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)

ΕΙΡΗΝΗ ΠΕΝΙΕΡΗ, 'Ανδρονίκιο: ένα καππαδοκιανό χωριό τον 19ο αιώνα • ΤΖΕΛΙΝΑ ΧΑΡΛΑΥΤΗ, Το επιχειρηματικό δίκτυο των 'Ελλήνων της διασποράς. 'Η «χιώτικη» φάση (1830-1860) • ΓΕΩΡΓΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ, Οι Θεσσαλοί στην κλωστοϋφαντουργία «Αίγαιο» του Λαυρίου (1960-1980) • ULRICH MOENNIG, Οι Schultze και Woltersdorf πελάτες στο βιβλιοπωλείο Bortoli (1750) • ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΕΛΗΓΩΡΓΗ, Θεμελίωση και αυτοσυνειδησία της επίστημης της ιστορίας • 'Αφηγηματικές στρατηγικές στην ιστορική γραφή • ΤΟΝΙΑ ΚΙΟΥΣΟΠΟΥΛΟΥ, 'Η πρώτη έδρα Βυζαντινής 'Ιστορίας στο Πανεπιστήμιο 'Αθηνών • ΡΙΚΑ ΜΠΕΝΒΕΝΙΣΤΕ, Δικαστικές τελετουργίες στον Μεσαίωνα • ΑΡΧΕΛΑΚΑ: Βάσω Θεοδώρου, Δήμητρα Σαμίου • ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΣΙΕΣ: Πέτρος Πιζάνιας, Χριστίνα 'Αγριαντώνη, Χριστίνα Κουλούρη, 'Ελένη Γκαρῶ, 'Ελευθερία Ζέτη.

Βιβλιογραφική αναφορά:

ΧΑΡΛΑΥΤΗ Τ. (1993). ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ 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 ΧΑΡΑΛΑΥΤΗ

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

Ἀπὸ τὰ τέλη τῶν Ναπολεοντείων πολέμων μέχρι τὸν Πρῶτο Παγκόσμιο Πόλεμο, τὸ ἐμπόριο τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας, καὶ ἰδιαίτερα αὐτὸ τῶν χύδην φορτίων¹, ὀργανώθηκε καὶ ἀναπτύχθηκε χάρις σὲ ἓνα ἐπιχειρηματικὸ δίκτυο ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν κοινοτήτων διασκορπισμένων στὰ κυριότερα λιμάνια τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Αὐτὸ τὸ ἐμποροναυτιλιακὸ δίκτυο ποῦ ξεκίνησε ἀπὸ τὴν περιοχὴ τῆς Ὀθωμανικῆς αὐτοκρατορίας ἀπὸ τὰ τέλη τοῦ 18ου αἰώνα, εἶχε πάρει στὰ 1830 τὸ ὀλοκληρωμένο («παν-μεσογειακό»)² τοῦ σχῆμα καὶ κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ 19ου αἰώνα τὰ μέλη του ὑπερίσχυσαν τῶν ἄλλων Εὐρωπαϊῶν ἀνταγωνιστῶν. Οἱ Ἕλληνες 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 ζήτησι τῆς Δύσης. Ἡ εὐημερία τους διήρκεσε δύο γενιές, ἀπὸ τὴ δεκαετία τοῦ 1830 ἕως καὶ τὶς ἀρχές τοῦ εἰκοστοῦ αἰώνα.

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

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

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

2. Τὸν ὄρο χρησιμοποιεῖ ἡ Patricia Herlihy ὅταν ἀναφέρεται στὸ ἐλληνικὸ 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.

έμπορικῶν κοινοτήτων ἔχει γίνει ἀπὸ τὸν Χρῆστο Χατζηιωσήφ, ὁ ὁποῖος ἐξέτασε τὶς δραστηριότητες τοῦ δικτύου ἀπὸ τὴν Ἰαλιανήν⁴. Ἄλλη ἐξαιρετικὴ ἐργασία σχετικὰ μὲ τὶς δραστηριότητες τῆς ἐμπορικῆς κοινότητας τῆς Τεργέστης ἔχει γραφεῖ ἀπὸ τὴν Ὀλγα Κατσαροδῆ-Hering⁵, ἐνῶ ὁ Σπυρίδων Φωκῆς ἔχει μελετήσει τὶς δραστηριότητες τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων καὶ ἐφοπλιστῶν στὰ λιμάνια τοῦ Δούναβη κατὰ τὸν δέκατο ἕνατο καὶ εἰκοστὸ αἰῶνα⁶. Ἡ Susan Fairlie ἦταν ἡ πρώτη ἡ ὁποία ἀνέλυσε λεπτομερῶς τὶς ἐμπορικὲς μεθόδους τῶν «Anglo-Greeks»⁷, καὶ ἡ Patricia Herlihy μᾶς δίνει πλοῦτο πληροφοριῶν γιὰ τὶς δραστηριότητες τῶν Ἑλλήνων στὴν Ὀδησσό⁸. Εἶναι ἀπαραίτητο νὰ γίνουν περισσότερες μελέτες γιὰ τὶς ἐλληνικὲς ἐμπορικὲς κοινότητες στὰ κύρια κέντρα

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

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

6. Σπυρίδων Φωκῆς, *Οἱ Ἕλληνες εἰς τὴν ποταμοπλαῖαν τοῦ Δουναβίου*, Θεσσαλονίκη, Ἴδρυμα Μελετῶν Χερσονήσου τοῦ Αἴμου, 1975.

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

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

τοῦ ἐμπορίου, δηλαδή τῆ Μαύρη Θάλασσα, τὴν Κωνσταντινούπολη, τὸ Λιβόρνο, τὴ Μασσαλία καὶ τὰ λιμάνια τῆς Ἀγγλίας προκειμένου νὰ συμπληρωθεῖ ἡ συνολικὴ εἰκόνα γιὰ τὴν ὀργάνωση, τὴ δομὴ καὶ τὶς ἐπιχειρηματικὲς τοὺς στρατηγικὲς⁹.

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

Σὲ αὐτὴ τὴ μελέτη παρακολουθοῦμε τὰ ἴχνη ποὺ ἄφησαν οἱ Ἕλληνες ἔμποροι καὶ ἐφοπλιστὲς στὴ διασπορὰ ἀκολουθώντας ἢ ἀνοίγοντας οἱ ἴδιοι τοὺς θαλάσσιους ἐμπορικοὺς δρόμους ποὺ διαμόρφωσαν τὸ ἐμποροναυτιλιακὸ τοὺς δίκτυο. Τὸ δίκτυο πέρασε ἀπὸ δύο φάσεις: τὴ «χιώτικη» φάση καὶ τὴν «ἰόνιο» φάση. Οἱ ἔμποροι καὶ ἐφοπλιστὲς ἀπὸ τὸ νησί τῆς Χίου, ποὺ γνώρισαν τὴ μεγαλύτερη τοὺς εὐημερία ἀπὸ τὰ 1830 μέχρι τὰ 1860, σχημάτισαν τὸ «χιώτικο» δίκτυο, τὸ ὁποῖο παρήκμασε τὴ δεκαετία τοῦ 1860 καὶ ἀντικαταστάθηκε ἀπὸ τὸ «ἰόνιο» δίκτυο ποὺ ἄνθησε ἀπὸ ἐφοπλιστὲς καὶ ἐμπόρους κυρίως τῶν Ἰονίων νήσων ἀπὸ τὰ 1870 μέχρι τὶς ἀρχὲς τοῦ 20οῦ αἰώνα¹⁰. Οἱ ἐφοπλιστὲς καὶ ἔμποροι τῶν Ἰονίων νήσων ἦταν αὐτοὶ ποὺ ἔκαναν τὴν ἐπιτυχημένη μετάβαση ἀπὸ τὰ ἰστιοφόρα στὰ ἀτμόπλοια καὶ ἀπὸ τὶς μικτὲς δραστηριότητες ἐμπορίου-ἐφοπλισμοῦ στὸν «καθαρὸ» ἐφοπλισμό. Ὅμως, ἐπειδὴ οἱ Χίοι ἔμποροι ἦσαν αὐτοὶ ποὺ ἔθεσαν τὶς βάσεις καὶ τὶς στρατηγικὲς πάνω στίς ὁποῖες κτίστηκε καὶ λειτούργησε τὸ ἐμποροναυτιλιακὸ δίκτυο τῶν Ἑλλήνων τὸν 19ο αἰώ-

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

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

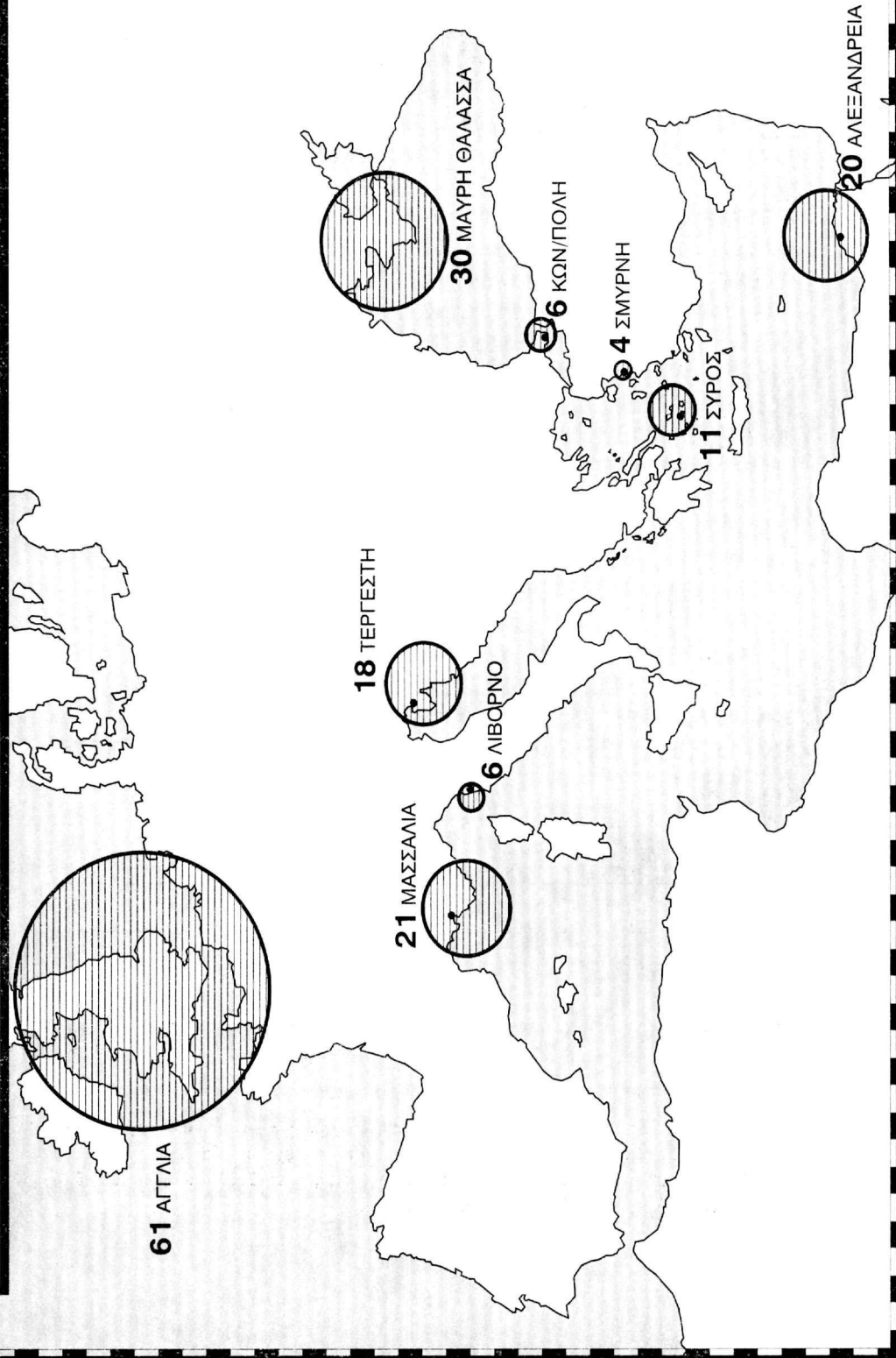
να, γι' αυτό και έδω θά ασχοληθοῦμε με τήν πρώτη, τή «χιώτικη» φάση του. Καταρχήν θά εξετάσουμε τήν οργάνωση τοῦ δικτύου, ὅπου έντοπίζονται οἱ κύριοι κόμβοι του, οἱ ἔμποροι, τὸ εἶδος και οἱ ποσότητες τῶν μεταφερομένων φορτίων καθώς και ἡ χωρητικότητα τῶν πλοίων πού προσέγγιζαν τοὺς κύριους κόμβους τοῦ δικτύου, ιδιαίτερα τὰ λιμάνια τῆς Μαύρης Θάλασσας, τῆ Μασσαλία και τὰ λιμάνια τῆς Ἀγγλίας. Κατόπιν θά ασχοληθοῦμε με τήν ἐμπορική στρατηγική τῶν μελῶν τοῦ δικτύου, τῆ συνεισφορά του στήν ἀνάπτυξη τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου, καθώς και τοὺς λόγους πού συνέτειναν στή συρρίκνωσή του και τὸ πέρασμά του στήν «ιόνιο» φάση.

Κατὰ τῆ διάρκεια τῆς «χιώτικης» φάσης, τὸ δίκτυο ἀποτελεῖτο ἀπὸ τὰ μέλη 60 περίπου οἰκογενειῶν (Παράρτημα 1). Παρόλο πού οἱ 29 ἀπὸ τίς 60 οἰκογένειες δὲν ἦταν ἀπὸ τὸ νησί τῆς Χίου, ἦταν εἴτε συγγενεῖς με τοὺς Χιωτες ἀπὸ γάμο (βλέπε Παράρτημα 2), εἴτε ξεκίνησαν τήν καριέρα τους ἀπὸ χιώτικες ἐπιχειρήσεις, εἴτε ὑποστηρίχτηκαν ἀπὸ Χιωτες ἔμπορους. Ἐκτός αὐτοῦ καθορίζουμε τὸ δίκτυο ὡς «χιώτικο» ἢ «ιόνιο» ἀνάλογα ὅχι μόνο με τήν καταγωγή τῆς πλειοψηφίας τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μελῶν του ἀλλὰ και με τήν καταγωγή τῶν πλουσιότερων και ἰσχυροτέρων οἰκογενειῶν τοῦ δικτύου, αὐτῶν δηλαδή πού διαμορφώνουν τῆ φυσιογνωμία του. Τὸ ἐμπόριο πού διεξαγόταν ἦταν κατὰ κύριο λόγο μεταφορὰ χύδην φθηνῶν φορτίων ὅπως δημητριακά, μαλλί, μπαμπάκι, λιναρόσπορος και ζωικὸ λίπος και δευτερευόντως ἀποικιακῶν προϊόντων και προϊόντων ὅπως κρασί, ξερὰ φρούτα και λάδι ἀπὸ τίς χῶρες τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου και τῆς Μαύρης Θάλασσας πρὸς τίς χῶρες τῆς Δυτικῆς Μεσογείου και τῆς Βορείου Εὐρώπης· ἀπὸ τίς δυτικοευρωπαϊκῆς χῶρες γινόταν κυρίως μεταφορὰ νημάτων και ὑφασμάτων.

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

Ἕνας σημαντικὸς ἀριθμὸς Ἑλλήνων ἐμπόρων πῆγε στήν Ἀγγλία στὰ τέλη τῆς δεκαετίας τοῦ 1810 και ιδιαίτερα κατὰ τῆ διάρκεια τοῦ ἐθνικοαπελευθερωτικοῦ ἀγῶνα στὰ 1820. Προέρχονταν κυρίως ἀπὸ τῆ Χίο και γι' αὐτὸ ἔχουν

Αριθμός οικογενειών στις πόλεις - λιμάνια του δικτύου



ΠΙΝΑΚΑΣ 1

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

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

Ναυλωμένα ἢ ιδιόκτητα ἀπὸ	1850			1853		
	Πλοῖα	Τόνοι	(%) σύν.	Πλοῖα	Τόνοι	(%) σύν.
A. Ἕλληνες						
Γιαννακόπουλος				9	2.654	
Καβάφης καὶ Σία				1	221	
Ἄφοι 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. Ἄλλοι						
Bahr, Behrend	18	3.559		5	1.477	
Burns & Mac'iver				12	9.461	
Dixon				7	2.780	
Lampport & 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 γνωστοί ὡς «Ἀγγλο-Χιῶτες»¹¹ ἢ «Ἀγγλο-Ἕλληνες»¹². Στὰ 1850 ὑπῆρχαν κάπου 60 ἐμπορικοὶ οἴκοι στὸ Λονδίνο, στὸ Μάντσεστερ καὶ στὸ Λίβερ-

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

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

πουλ. Ἀπὸ τοὺς οἴκους αὐτούς, στοὺς ὁποίους περιλαμβάνονταν σχεδὸν ὅλες οἱ οἰκογένειες τοῦ δικτύου, ὁ πιὸ γνωστός ἦταν ὁ οἶκος τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη.

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

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

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

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

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

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

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

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

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

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

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

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

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

από το ένα τρίτο της χωρητικότητας των πλοίων που έφθαναν στο λιμάνι της Μασσαλίας με προέλευση τα ανατολικομεσογειακά λιμάνια από τη δεκαετία του 1830 έως τη δεκαετία του 1860 (Πίνακας 3).

Μέλη των 21 από τις 60 οικογένειες του δικτύου είχαν υποκαταστήματα στη Μασσαλία και η ελληνική παροικία της Μασσαλίας διατήρησε την ευημερία της καθόλη τη διάρκεια του 19ου αιώνα. Το 1840, ο εμπορικός οίκος των αδελφών Ροδοκανάκη ξεπερνούσε κατά πολύ σε οικονομική δύναμη τους υπόλοιπους ελληνικούς και γαλλικούς εμπορικούς οίκους, αφού τη συγκεκριμένη αυτή χρονιά είχε ναυλώσει τον άπιστευτο αριθμό των 48 πλοίων, που ήταν όλα φορτωμένα σχεδόν αποκλειστικά με σιτηρά από την Όδησσο, το Μπερντιάνσκ, το Ταϊγάνιο, την Βρατίλα και το Γαλάτσι (Πίνακες 3 και 4). Ο οίκος των Αδελφών Ζιζίνια ήταν ο δεύτερος μεγαλύτερος εμπορικός οίκος και εισήγγε βαμβάκι, σιτάρι, άραβόσιτο, λιναρόσπορο και κριθάρι από την Αλεξάνδρεια, ακολουθούμενος από τον οίκο των Ράλλη, Σκυλίτση και Αργέντη, το υποκατάστημα των Αδελφών Ράλλη του Λονδίνου, ο οποίος εισήγγε κυρίως σιτάρι και λιναρόσπορο από την Όδησσο και το Ταϊγάνιο. Ο οίκος Αργέντη ήταν τέταρτος στη σειρά και εισήγγε σιτάρι, άραβόσιτο και λιναρόσπορο από το Γαλάτσι και τη Βρατίλα, ενώ πέμπτος την ίδια χρονιά ήταν ο οίκος Δρομοκαίτη, ο οποίος εισήγγε βαμβάκι, λιναρόσπορο, δέρματα και άποικιακά προϊόντα από την Κωνσταντινούπολη και τη Σμύρνη. Δέκα χρόνια αργότερα, το 1850, οι οίκοι των Αδελφών Ζιζίνια, του Δρομοκαίτη και Ροδοκανάκη και Σία, εξακολουθούν να περιλαμβάνονται στους πέντε μεγαλύτερους εμπορικούς οίκους της πόλης. Ο οίκος Πετροκόκκινου και Αγέλαστου, που το 1835 ήταν μια μικρή επιχείρηση (Πίνακας 3), έφτασε το 1850 να περιλαμβάνεται στους πέντε μεγαλύτερους εισαγωγικούς οίκους. Ο πιο σημαντικός νέος οίκος κατά τη δεκαετία του 1840 στη Μασσαλία, ήταν ο οίκος Ζαρίφη, ο οποίος, σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 5, το 1850 είχε ήδη πάρει τη δεύτερη θέση. Γύρω στα 1860 το εμπόριο της Ανατολικής Μεσογείου με τη Μασσαλία τριπλασιάστηκε και οι Έλληνες, παρόλη την μείωση της ποσοστιαίας συμμετοχής τους σε σχέση με το 1850, διατήρησαν το ένα τρίτο του εμπορίου. Το 1860 βρίσκει τον Σπάρταλη σαν τον κύριο Έλληνα έμπορο της Μασσαλίας, ακολουθούμενο από τους Ράλλη, Σκυλίτση και Αργέντη, τον Ροδοκανάκη, τους Αδελφούς Μελά και τον Παπούδωφ (Πίνακας 3).

Η εξάπλωση και η εδραίωση των Ελλήνων στο εμπόριο της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας από τα 1830 μέχρι τα 1860 έλαβε χώρα μέσα σε άγριο ανταγωνισμό από Δυτικούς και Λεβαντίνους εμπόρους. Η ανά-

τιστικές εξαιρετικής σημασίας, οι οποίες μπορούν να δώσουν μια πλήρη εικόνα των δραστηριοτήτων του λιμανιού και των εμπορικών και ναυτιλιακών εταιρειών που λειτουργούσαν σε αυτό.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Ἑλληνες ἔμποροι/ἐφοπλιστὲς ποὺ εἶχαν τὸν ἔλεγχο τοῦ ἐμπορίου μὲ προέλευση τὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ τὴ Μαύρη Θάλασσα στὸ λιμάνι τῆς Μασσαλίας

Ἐμποροὶ	1835		1840		1850		1860	
	Πλοῖα	Τόνοι	Πλοῖα	Τόνοι	Πλοῖα	Τόνοι	Πλοῖα	Τόνοι
Ἀγέλαστος			2	227	4	817	16	3.608
Ἀμβρόσης			1	228				
Ἀμπανόπουλος							5	1.355
Ἀπαλύρας					8	1.649		
Ἀργέντης & Σία			12	2.174				
Ἀργέντης & Σεκιάρης							13	2.596
Βλαστός & Σία			5	1.102	2	468		
Γανώτης					1	280		
Δρομοκαίτης	7	1.190	9	1.424	18	3.648	9	1.723
Ἄφοι Ζαρίφη					20	4.685		
Ζαρίφης & Ζαφειρόπουλος							13	3.645
Ἄφοι Ζιζίνια	7	1.269	29	6.211	28	6.610	7	1.648
Καρακούσης							4	1.303
Καρίσσης & Βρυσάκης							2	215
Κατσιογιάννης					1	370		
Λαζαρίδης							1	246
Ἄφοι Μαρούλα					1	118		
Μαυροκορδάτος & Σία	7	1.185	11	2.137			2	454
Μαῦρος & Βασιλείου							5	1.121
Μαῦρος καὶ Σία					9	2.169		
Ἄφοι Μελᾶ							29	6.156
Μικρουλάκης & Μαυροκορδάτος							2	498
Μονόπουλος							1	277
Ἄφοι Μπαλατζῆ	3	433			5	1.439	8	2.052
Μπατῆς Γ.			1	122				
Παπούδωφ					6	1.663	19	4.592
Πασχάλης							2	409
Πετροκόκκινος	2	318	2	276	5	886		
Πετροκόκκινος & Ἀγέλαστος	2	353			13	2.255	10	2.165
Ράλλης & Βλαστός							3	1.162
Ράλλης & Καραμάνιας							1	450
Ράλλης & Νεγρεπόντης							1	277
Ράλλης & Σκαραμαγκᾶς							4	1.203
Ράλλης, Σκυλίτσης & Ἀργέντης	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	
	Πλοία	Τόνοι	Πλοία	Τόνοι	Πλοία	Τόνοι	Πλοία	Τόνοι
Σεινιάρης, 'Αργέντης & Σία			2	294	12	2.393		
Σκαραμαγκιάς							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

Πηγή: *Sémaphore de Marseille*, 'Ιαν.-Δεκ. 1835, 1840, 1850, 1860.

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

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

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

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

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

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

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

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

ΠΙΝΑΚΑΣ 5

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

Ἔμποροι	Προέλευση	Ἔμπορεύματα
Ἄφοι Ζιζίνια	Ἀλεξάνδρεια	3.374 μπάλλες βαμβάκι
		4.053 ἀρδέπια σιτηρὰ
		4.759 ἀρδέπια σουσάμι
	Κωνσταντινούπολη	70.000 ἑκάδες σουσάμι
		610 μπάλλες βαμβάκι
	Χάιφα	17.000 τουρκικὰ κοιλὰ (kilos) σιτηρὰ
	Θεσσαλονίκη	3.020 τουρκικὰ κοιλὰ σουσάμι
		22 σάκκοι λιναρόσπορος
		350 μπάλλες μαλλί
	Ὅρφανὸ	19.200 ἑκάδες σουσάμι
		100 μπάλλες βαμβάκι
	Σμύρνη	3.184 métaux ἐλαιόλαδο
	Γαλάτσι	2.519 ρουμανικὰ κοιλὰ (quilots) σιτάρι
	Βραίλα	1.673 ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι
		8.400 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
Ὀδησσὸς	17.530 ψάθες (chetwerts) σιτάρι	
	Ταϊγάνιο	1.500 ψάθες σιτάρι
Ζαρίφης	Ὀδησσὸς	15.390 ψάθες σιτάρι
		950 ψάθες σιτάρι
	Βραίλα	681 ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Γαλάτσι	2.916 ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Βάρνα	2.400 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Χάιφα	12.600 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Κωνσταντινούπολη	10.673 τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
Δρομοκαίτης	Σμύρνη	19.280 τουρκικὰ κοιλὰ σουσάμι
		4.219 μπάλλες βαμβάκι
		2.550 parcels ἀποξηραμένα φρούτα
	Γιάφα	8.887 ἀρδέπια σουσάμι
	Ἀλεξάνδρεια	720 μπάλλες βαμβάκι
	Αἴνος	916 μπάλλες μαλλί
Ροδοκανάκης & Σία	Ὀδησσὸς	60 μπάλλες βαμβάκι
		4.640 ψάθες σιτάρι
		3.000 ψάθες λιναρόσπορος
		395 τόνοι λιναρόσπορος
		1.187 μπάλλες μαλλί
2.700 δέρματα		

ΠΙΝΑΚΑΣ 5
(Συνέχεια)

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

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

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

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

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

19. Στὸ ἴδιο.

Ροδοκανάκη, Παπούδωφ και Αύγερινό, οι όποιοι έλεγχαν περισσότερο από το μισό τών συνολικῶν εξαγωγῶν σιτηρῶν και σχεδόν τὸ σύνολο τῶν εξαγωγῶν ζωικοῦ λίπους και μαλλιῶ πρὸς τὴ Μεγάλη Βρετανία (Πίνακας 7). Οἱ ἄλλοι Ἕλληνες ἔμποροι πού λειτουργοῦσαν ἀπὸ τὰ λιμάνια τῆς Ἀζοφικῆς και τοῦ Δούναβη, ἐνῶ εἶχαν ἤδη ἀρχίσει τὶς δραστηριότητές τους ἀπὸ τὴν πρώτη «χιώτικη» φάση, ἤκμασαν στὴ δεύτερη φάση τοῦ δικτύου, τὴν «αἰόνιο», ἀπὸ τὴ δεκαετία τοῦ 1870 ἕως τὶς ἀρχές τοῦ εἰκοστοῦ αἰῶνα. Μέλη τῶν εἴκοσι ἀπὸ τὶς ἐξήντα οἰκογένειες τοῦ «χιώτικου» δικτύου, ἦταν ἐγκατεστημένα στὴν Ὀδησσὸ και τὸ Ταϊγάνιο (Χάρτης 1 και 2, Παράρτημα 1).

ΠΙΝΑΚΑΣ 6

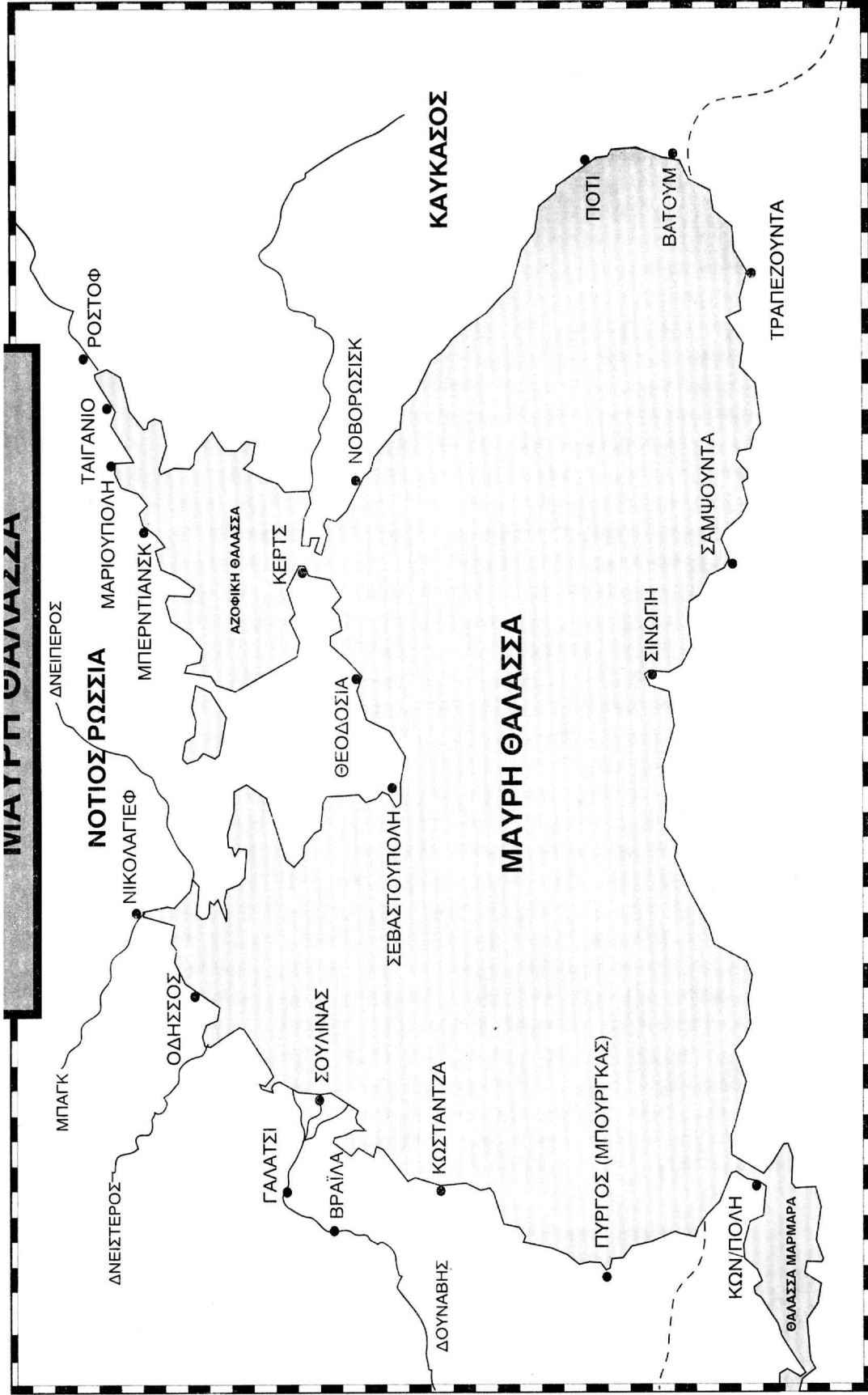
Ἐξαγωγές τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν οἰκῶν τῆς Ὀδησοῦ πρὸς τὴ Βρετανία

Ἐμποροὶ	1841	1842	1843	1844	1845
<i>A. Ἐξαγωγές 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
Σεβαστόπουλος		2.827			
Μαῦρος		4.410	4.385		
Σύνολο Ἑλλήνων	33.516	76.539	37.482	63.222	70.113
Σύνολο Ὀδησοῦ	159.858	295.424	109.421	182.940	181.903
Συμμετοχὴ τῶν Ἑλλήνων	21%	26%	34%	35%	38%
<i>B. Ἐξαγωγές ζωικοῦ λίπους και μαλλιῶ (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 Ἑλλήνων	147.187	230.716	103.403	83.349	45.549
Σύνολο Ὀδησοῦ	371.254	611.582	357.934	460.736	264.036
Συμμετοχὴ τῶν Ἑλλήνων	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 Poood=36 lbs.

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

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ



ΠΙΝΑΚΑΣ 7

Ἐξαγωγές τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν οἰκῶν τοῦ Ταϊγανίου
πρὸς τὴ Βρετανία

Ἐμπορικοὶ οἴκοι	Σιτηρὰ καὶ λιναρόσπορος <i>Chetweris</i>		Ζωϊκὰ λίπη καὶ μαλλί <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		
Ἄλξ. Αὐγερινὸς Υἱοὶ	13.011	24.500		
Παπούδωφ & Λασκαριδῆς	14.852	7.000		
B. «Ἴονιο» δίκτυο				
Μαριολάκης	24.835	79.620		
Μαρῆς Βαλλιᾶνος	27.130	54.435		
Ἄλξ. Φωκᾶς	13.428	20.640		
Γ. Δαλλαπόρτας	5.030	10.000		
Κωνστ. Μουσοῦρης		7.300		
Γ. Βαρσάμης				
Σύνολο Ταϊγανίου	306.912	646.410	197.938	202.420
Συμμετοχὴ τῶν Ἑλλήνων στὸ συνολικὸ ἐμπόριο τῆς Ὀδησσοῦ	72%	84%	91%	89%

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

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

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

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

Ἡ συρρίκνωση τῶν εἰσαγωγῶν τῶν οἴκων Ροδοκανάκη & Σία καὶ Ράλλη, Σκυλίτση καὶ Ἀργέντη στὴ Μασσαλία τὸ 1850 (Πίνακας 3) σὲ συνδυασμὸ μὲ τὶς αὐξανόμενες ἐξαγωγὲς σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Ὀδησσὸ καὶ τὸ Ταϊγάνιο πρὸς τὴ Μεγάλῃ Βρετανία πού πραγματοποιοῦσαν οἱ ἐταιρεῖες τῶν Ροδοκανάκη καὶ Ράλλη, ἀντικατοπτρίζουν τὶς σημαντικὲς μεταβολὲς πού 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-διαμετακομιστικὸς σταθμοὺς, ὅπως ἦταν τὸ Λιβόρνο, ἡ Γένοβα, ἡ Τεργέστη καὶ ἡ Μασσαλία, ἀπὸ ὅπου ξαναφορτώνονταν γιὰ νὰ μεταφερθοῦν στὴν Ἀγγλία καὶ σὲ ἄλλα βορειοευρωπαϊκὰ λιμάνια. Ἡ κατάργηση τῶν Νόμων τῶν Σιτηρῶν τὸ 1846 καὶ τῆς Ναυσιπλοΐας τὸ 1847 καθιέρωσαν τὴ νέα οἰκονομικὴ καὶ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῆς Μεγάλῃς Βρετανίας, τῆς φιλελευθεροποίησης τοῦ ἐμπορίου μεταξὺ τῶν κρατῶν. Ἡ ἐπικράτηση τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου προώθησε τὶς κατευθεῖαν συναλλαγὲς μεταξὺ τῶν κρατῶν καὶ μὲ αὐτὸν τὸν τρόπο τὶς κατευθεῖαν θαλάσσιες διαδρομὲς μεταξὺ Μαύρης Θάλασσας καὶ Ἀγγλίας, παρακάμπτοντας τοὺς ἐνδιάμεσους διαμετακομιστικὸς σταθμοὺς-λιμάνια τῆς Μεσογείου.

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

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

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

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

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

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

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

23. Στὸ ἴδιο.

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

25. Στὸ ἴδιο, σ. 468-474.

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

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

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

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

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

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

28. *Στὸ ἴδιο*, σ. 84.

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

30. Κατσιαρδῆ, ὁ.π., σ. 556.

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

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

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

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

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

32. *Στὸ ἴδιο*, Πίνακας 26 καὶ σ. 172.

33. Hadziiosif ὁ.π., σ. 265.

34. *Στὸ ἴδιο*, σ. 262-272.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1

Ἐμπορικὴ στρατηγικὴ τοῦ «χιώτικου» δικτύου

Τρόποι ὀργάνωσης τῶν
ἐπιχειρήσεων

1. Δομὴ τῶν ἐταιρειῶν
2. Συγγένεια καὶ ὀργάνωση

Ἐμπορικὲς μέθοδοι

1. Διείσδυση στὶς ἀγορὲς τῶν παραγωγῶν καὶ καταναλωτῶν
2. Ἐμπόριο «φορτίου»
3. Ἐμπόριο καὶ πλουκτησία

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

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

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

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

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

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

Εἶναι φανερό ὅτι καὶ οἱ 28 χιώτικες οἰκογένειες τοῦ δικτύου ἦταν στενὰ συνδεδεμένες μεταξύ τους μὲ ἐπιμικτικούς γάμους³⁷. Ἀπὸ αὐτὲς οἱ Ράλληδες ἦταν ἡ μεγαλύτερη καὶ ἰσχυρότερη οἰκογένεια ὄχι μόνον μεταξύ τῶν Ἑλλήνων τῆς Ἀγγλίας ἀλλὰ καὶ ὀλόκληρου τοῦ δικτύου. Μεταξὺ τοῦ 1830 καὶ 1860 ὑπῆρχαν 66 μέλη τῆς οἰκογένειας Ράλλη μὲ πρώτο βαθμὸ συγγένειας μεταξύ τους (δηλαδὴ, γονεῖς, ἀδέρφια καὶ πρώτα ξαδέρφια), ὅλα ἐνεργὰ μέλη τοῦ δικτύου, ποὺ παντρεύτηκαν εἶτε μεταξύ τους εἶτε μὲ τὰ μέλη ἄλλων 24 χιώτικων οἰκογενειῶν. Οἱ Ροδοκανάκηδες, ἡ πιὸ σημαντικὴ οἰκογένεια τῆς Μαύρης Θάλασσας, ἦταν ἡ δευτέρη πιὸ πολυάριθμη χιώτικη οἰκογένεια καὶ ἀκολουθοῦσαν οἱ οἰκογένειες τῶν Σκυλίτση, Σκαραμαγκαῖ, Νεγρεπόντη, Σεβαστόπουλου κ.ο.κ. Οἱ ἄλλες, μὴ χιώτικες, οἰκογένειες τοῦ δικτύου λειτουργοῦσαν κατὰ τὸν ἴδιο τρόπο μὲ τοὺς Χιώτες. Ἡ μίμηση καὶ ὁ ἐσωτερικὸς ἀνταγωνισμὸς ἦταν ἓνας ἀπὸ τοὺς κύριους κανόνες τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ «παιχνιδιοῦ» ἀνάμεσα στὶς ἐμπορικὲς κοινότητες.

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

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

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

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

Ἀπὸ τὸ Λονδίνο περναῖμε τώρα στὴν Ὀδησσό, στὴν ἐπιχείρηση ποὺ ἱδρυσε

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

39. Στὸ ἴδιο, σ. 8.

ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΩΝ ΑΔΕΛΦΩΝ ΡΑΛΛΗ

ΙΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ
Ε.Ράλλης

ΛΟΝΔΙΝΟ
Αφοί Ράλλη

ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ
Π.Σ. Σκυλίτσης & Σια

ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ
Ράλλης
& Σκαραμαγκάς

ΤΑΙΓΑΝΙΟ
Ράλλης
& Σκαραμαγκάς

ΟΔΗΣΣΟΣ
Αφοί Ράλλη

ΡΟΣΤΟΦ
Σκαραμαγκάς

ΜΑΣΣΑΛΙΑ
Ράλλης,
Σκυλίτσης &
Αργέντης

ΚΩΝ/ΠΟΛΗ
Τ.Ράλλης & Σια

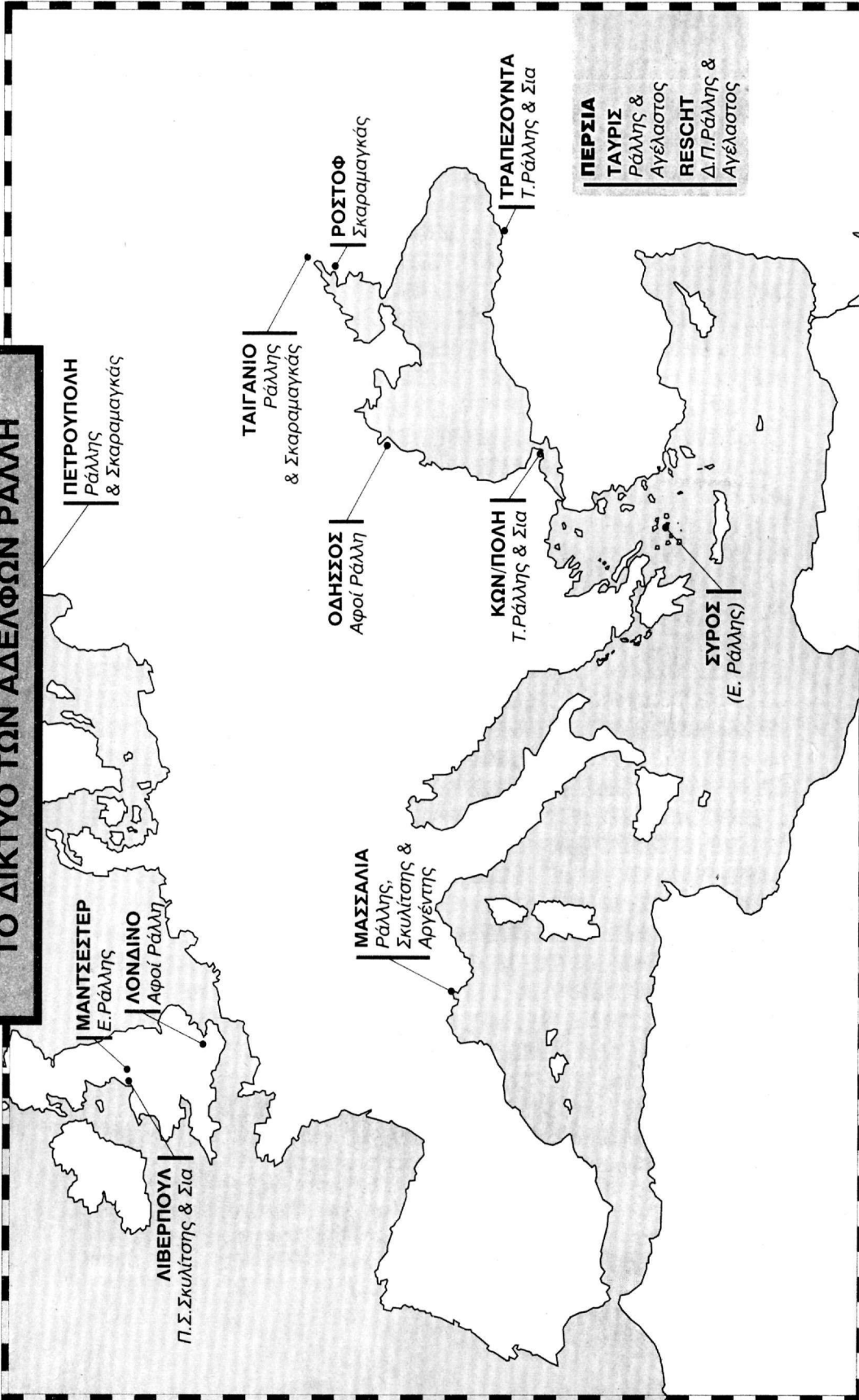
ΤΡΑΠΕΖΟΥΝΤΑ
Τ.Ράλλης & Σια

ΣΥΡΟΣ
(Ε. Ράλλης)

ΠΕΡΣΙΑ

ΤΑΥΡΙΣ
Ράλλης &
Αγέλαστος

RESCHT
Δ.Π.Ράλλης &
Αγέλαστος



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

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

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

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

Ἡ μαθητεία καὶ ἡ ἐκπαίδευση στὸ ἐμπόριο ἄρχιζε σὲ πολὺ νεαρὴ ἡλικία γιὰ τοὺς ἄνδρες τῶν ἐμπορικῶν οἰκογενειῶν. Ἡ κύρια ἐκπαίδευσή τους ἦταν σὲ ξένες γλῶσσες, ἐνῶ μέσα στὴν οἰκογενειακὴ ἐπιχείρηση μάθαιναν προηγουμένως ἐμπορικὲς τεχνικὲς, ὅπως οἱ συναλλαγματικὲς καὶ τὰ βιβλία διπλῶν ἐγγραφῶν. Ἀναφέρει ὁ Δημήτριος Βικέλας σχετικὰ μὲ τὴν ἐκπαίδευσή του στὴν Ὀδησσό⁴¹:

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

Ἡ στελέχωση τῶν ἐταιρειῶν καὶ ἡ ἐπιλογή τῶν συνεταίρων στίς ἐταιρεῖες γινόταν ἀπὸ τὰ πιὸ ἱκανὰ μέλη τῶν πολυάριθμων συγγενῶν καὶ ἐπιβαλλόταν ἀπὸ τὰ ἀρχαιότερα μέλη τῆς οἰκογένειας. Ὅπως ἀναφέρει πάλι ὁ Δημήτριος Βικέλας, ποὺ δούλευε γιὰ τὸ ὑποκατάστημα τοῦ Λονδίνου τῆς ἐταιρείας Μαύρου τῆς Ὀδησσού⁴²:

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

Οἱ Ἕλληνες στίς διάφορες ἐμπορικὲς κοινότητες τῆς διασποράς δὲν ἀναμιγνύονταν μὲ τὸν ντόπιον πληθυσμό, τίς περισσότερες φορὲς μάλιστα ἔμειναν σὲ ξεχωριστὲς («ἐλληνικὲς») γειτονιὲς σὲ κάθε πόλη, ὅπου συναναστρέφονταν σχε-

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

42. Στὸ ἴδιο, σ. 168-169, 181.

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

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

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

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

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

44. Hadziiosif, ὁ.π., σ. 185.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8

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

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

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

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

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

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

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

45. Στὸ ἴδιο, σ. 262-272.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ἡ πρόσβαση στὸ Βαλτικὸ Κέντρο, τὴν κύρια βρετανικὴ καὶ σὲ τελικὴ ἀνάλυση παγκόσμια ναυλαγορά, ἦταν ἐξαιρετικὰ σημαντικὴ γιὰ τὴν ἐπιτυχία τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμποροναυτιλιακοῦ δικτύου. Ἄλλωστε ἡ συμμετοχὴ τῶν Ἑλλήνων στὸ Βαλτικὸ κέντρο ἐξυπηρετοῦσε τὰ συμφέροντα καὶ τῶν δύο πλευρῶν. Ἀπὸ τὴ βρετανικὴ πλευρά, ἡ ἀνάγκη γιὰ ἀγορὲς μεγάλων ποσοτήτων ξένων δημητριακῶν σήμαινε ὅτι ὁ Βρετανὸς ἔμπορος θὰ ἔπρεπε νὰ ρισκάρει μεγάλα ποσὰ καὶ νὰ συνεργαστεῖ μὲ ξένους ἐμπόρους τῶν ὁποίων τὴν τιμιότητα δὲν γινώριζε πάντα. Οἱ Βρετανοὶ ἔλυσαν τὰ προβλήματά τους μὲ τὸ νὰ ἀφήσουν σὲ ξένους τὴ διακίνηση μέρους τοῦ ἐξωτερικοῦ τους ἐμπορίου, οἱ ὅποιοι εἰσήγαν γι' αὐτοὺς σὲ φθινῆς τιμῆς τὰ ἀγαθὰ πού εἶχαν ἀνάγκη, ἐνῶ ἐξῆγαν καὶ προωθοῦσαν τὰ βιομηχανικὰ τους ἀγαθὰ σὲ νέες ἀγορῆς. Ἔτσι, «ὁ πονηρὸς Ἕλληνας, καὶ ὁ ἀκόμα πιὸ πονηρὸς Ἑβραῖος, ὁ συμπαθὴς Γιάννης καὶ ὁ Γερμανὸς μὲ τὰ γυαλιὰ στὰ ἐξωτερικὰ καὶ ἐσωτερικὰ του μάτια βρίσκονται [στὸ Βαλτικὸ καφενεῖο] μαζὶ μὲ μερικοὺς ἀπὸ τοὺς πιὸ ἐπιδέξιους Βρετανούς, ἀστοὺς καὶ ἐπαρχιωτῆς...»⁵³. Ἀπὸ 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. Ἀπὸ μιὰ σειρά σατιρικῶν ἄρθρων πού γράφτηκαν ἀπὸ τὸν «Baltico» στὸ *Fairplay*, τὰ ὅποια ἐκδόθηκαν τὸ 1895-96 καὶ ἐπανεκδόθηκαν σὲ βιβλίο ἀπὸ τὸν Ward Lock τὸ 1903.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9

Κατάλογος Ἑλλήνων-μελῶν τοῦ Βαλτικοῦ Κέντρου (1886)

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

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

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

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

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

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

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

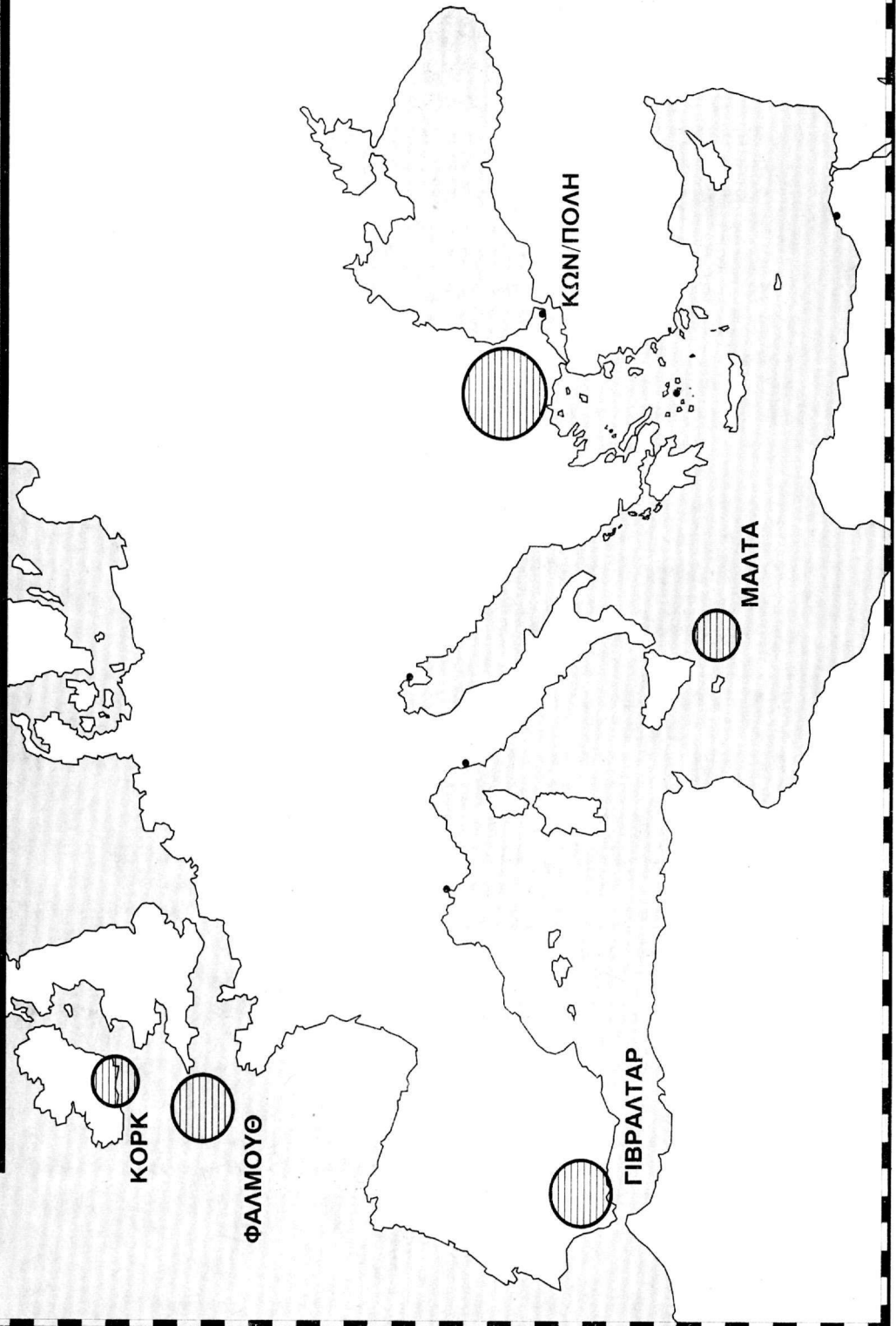
Ἡ ναυτιλία ἦταν ἐξαιρετικὰ σημαντικὸς παράγοντας στὴ λειτουργία τοῦ δικτύου. Στὴν περιοχὴ τῆς Μαύρης Θάλασσας, ὅπου τὸ εἰσαγωγικὸ ἐμπόριο ἦταν ἐλάχιστο, τὸ πρόβλημα ἦταν ὅτι τὰ πλοῖα ἔφταναν συνήθως κενὰ γιὰ νὰ φορτώσουν δημητριακά. Οἱ Ἕλληνες ἔμποροι τῆς Ἀγγλίας μπόρεσαν νὰ ξεπεράσουν ἐν μέρει τὴ δυσκολία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

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

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

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

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



ΠΙΝΑΚΑΣ 10

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

"Εμπορος	"Όνομα πλοίου	Τόνοι	Χρονολογία στοιχείων	
ΜΑΣΣΑΛΙΑ				
'Αφοι Ζιζίνια	Jeune Menandre	246	1835, 1840	
	Jeune Cleanthe	126	1835, 1840, 1850	
	Penelope	260	1835, 1840	
	Cleopatre	196	1835, 1840, 1850	
	Fanny	251	1840	
	Nouvelle Adeline	190	1840	
	Leonidas	300	1840	
	Themistocle	347	1840	
	Cleanthe	326	1850	
Δρομοκαίτης	Nicolas-et-Aristide	189	1835, 1840, 1850	
	Aristide	168	1835	
	Laurent-et-Fanny	195	1840, 1850	
	Aspasie-et-Henriette	138	1840, 1850	
	Nicolas-et-Heracles	199	1840, 1850	
	Perle	138	1840	
Παπούδωφ	Constantinos	347	1850	
	Pandias	416	1850	
	Catingo	150	1850	
Πετροκόκκινος & '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 ΑΓΓΑΙΑΣ				
Γ. Σκυλίτσης	Medea	199	1860	
	Pantoleon	449	1860	
	Sea Nymph	246	1860	
	Senator	318	1860	
	Evangeline	374	1860	
	Gough Bg	211	1860	
	Michigan	άτμόπλ.	846	1860
Α. Μελάς	Aphroezza	άτμόπλ.	133	1860

ΠΙΝΑΚΑΣ 10
(Συνέχεια)

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

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

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

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

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

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

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

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

Οἱ ἀνάγκες τοῦ ἐμπορικοῦ 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 ἱστιοφόρα πού ἔψαχναν νὰ βροῦν φορτὰ στὰ λιμάνια τῆς Νο-

ΠΙΝΑΚΑΣ 11

Ἀρίξεις πλοίων στὴ Μασσαλία καὶ τὰ λιμάνια τῆς Ἀγγλίας

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

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

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

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

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

ματος καπετάνιος ή αυτός που δεν μιλούσε ξένες γλώσσες μπορούσε να έλλιμενίσει, ξεφορτώσει, επισκευάσει και εξοπλίσει το πλοίο του με την ίδια επάρκεια στα λιμάνια της Σύρου, της Μασσαλίας, του Λιβόρνου, της Νάπολης, της Μάλτας ή του Λονδίνου, χωρίς προβλήματα από τους τοπικούς παράγοντες ή προμηθευτές.

Η τρίτη πιο σημαντική επίδραση του «χιώτικου» δικτύου στην ανάπτυξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, ήταν ότι ανοίχτηκε ο δρόμος για το Λονδίνο. Έξισου σημαντική με την πρόσβαση στο Βαλτικό Κέντρο, τη μεγαλύτερη ναυλαγορά του κόσμου την εποχή εκείνη, ήταν και η πρόσβαση στη νέα επαναστατική τεχνολογία των θαλασσίων μεταφορών, στα ατμόπλοια. Οι έμποροι του «χιώτικου» δικτύου ποτέ δεν επένδυσαν σε μαζική κλίμακα στα ατμόπλοια, εκτός από δύο, οι οποίοι δεν ήταν Χιώτες. Οι πρώτοι μεγάλης κλίμακας αγοραστές ατμοπλοίων ήταν ο Στέφανος Ξένος και ο Βασίλειος Παπαγιάννης. Οι δύο αυτοί πρώτοι έφοπλιστές, και ιδιαίτερα ο Παπαγιάννης, επηρέασαν σε πολύ σημαντικό βαθμό την αγορά των πρώτων ατμοπλοίων στην ελληνική ναυτιλία.

Ο Στέφανος Ξένος ήταν ένας πρωτοπόρος του έφοπλισμού στα μέσα του 19ου αιώνα. Πολυπράγμων⁵⁷ και ριψοκίνδυνος άνθρωπος, κατόρθωσε μέσα σε πολύ λίγο χρονικό διάστημα να φτιάξει τον τεράστιο, για την εποχή εκείνη, στόλο των 10 ατμοπλοίων, εκπλήσσοντας τους συγχρόνους του. Οι ιδέες του ήταν ενός έφοπλιστή του 20ού αιώνα: αγόρασε τα ατμόπλοια με δάνεια από βρετανικούς χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς, σε αντίθεση με τους άλλους εμπόρους και έφοπλιστές του κύκλου του που ουδέποτε δανείζονταν από «ξένους». «Όταν αντιμετώπισε οικονομικές δυσχέρειες δεν ζήτησε βοήθεια από τους συμπατριώτες του για τον λόγο ότι:

«Δεν θα μπορούσα να έρθω σε συμφωνία με οποιοδήποτε ελληνικό οίκο, επειδή, πράττοντας αυτό, θα ήμουν υποχρεωμένος να δώσω λεπτομέρειες σχετικά με τις επιχειρήσεις μου — θα ήμουν υποχρεωμένος να πω πώς είχα αγοράσει το στόλο μου, ποιοί ήταν οι κεφαλαιούχοι και ποιοί οι συνεταιίροι μου... Όποιοσδήποτε ελληνικός οίκος μάθαινε ότι είχα υποχρεώσεις τόσων χιλιάδων λιρών όσο ή αξία των ατμοπλοίων, θα έλεγε στους αντιπροσώπους/πράκτορες του να με αποφύγουν»⁵⁸.

57. Ήταν συγγραφέας, καθώς επίσης εκδότης και ιδιοκτήτης της εφημερίδας *Βρετανικός Άστηρ*. Μέσω αυτής της εφημερίδας διέδιδε σε όλο το Λεβάντε τις φιλοαγγλικές ιδέες του και υποστήριζε τον πρίγκηπα Άλφρεδο σαν διάδοχο του βασιλιά Όθωνα. Ο *Βρετανικός Άστηρ* εκδιδόταν περίπου για τρία χρόνια, στις αρχές της δεκαετίας του 1860, περίοδο κατά την οποία ο Ξένος ήταν μπλεγμένος με διάφορα οικονομικά προβλήματα που άφορούσαν τις ναυτιλιακές του επιχειρήσεις.

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

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

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

Ἡ ναυτιλιακὴ ἐταιρεία τοῦ Βασίλη Παπαγιάννη εἶχε ἐντελῶς διαφορετικὴ μοίρα. Ὅχι μόνον καθιερώθηκε ἀλλὰ καὶ ἐπέζησε μέχρι τὶς ἀρχὲς τοῦ 20οῦ αἰώνα. Ὁ Γεώργιος Παπαγιάννης ἦταν ὁ πρῶτος ἀπὸ τοὺς τρεῖς ἀδερφοὺς Παπαγιάννη πού ἔφτασε στὸ Λονδίνο στὶς ἀρχὲς τῆς δεκαετίας τοῦ 1840, ὅπου σύντομα ἔδρασε ἕναν ἐπιτυχημένον ἐμπορικὸ οἶκο. Λίγα χρόνια ἀργότερα τὸν ἀκολούθησαν τὰ ἄλλα δύο ἀδέρφια, ἀπὸ τὰ ὁποῖα ὁ Βασίλειος ἀποδείχτηκε ὁ πιὸ δυναμικὸς⁶⁰. Ἡ ἐπιτυχία τῆς ἐταιρείας ὀφειλόταν στὴν πρῶιμη καὶ ἐπιτυχή

59. Στὸ ἴδιο, σ. 76.

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

επένδυση σέ ατμόπλοια, πού ἦταν ἀπασχολημένα σέ τακτικές ατμοπλοϊκές γραμμές μεταξύ τοῦ Λεβάντε καί τοῦ Λίβερπουλ. Ἡ ἐταιρεία Παπαγιάννη ἔδρασε τήν ατμοπλοϊκή της ἐταιρεία στίς ἀρχές τῆς δεκαετίας τοῦ 1850, μέ τήν υποστήριξη τῶν περισσότερων ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν οἴκων τοῦ Μάντσεστερ καί τοῦ Λίβερπουλ⁶¹, καί συνέχισε ἐπιτυχῶς τίς δραστηριότητές της ὅλο τὸν 19ο αἰώνα σάν ἰδιοκτήτης ἐνὸς μεγάλου ατμοπλοϊκοῦ στόλου. Μιά λεπτομερής ἀναφορά στίς δραστηριότητες τοῦ Βασιλείου Παπαγιάννη στο Λίβερπουλ, δίνεται μέ σατυρικό τρόπο ἀπὸ τὸ *Fairplay*, τὸ μεγαλύτερο ἀγγλικὸ ναυτιλιακὸ περιοδικὸ τῆς ἐποχῆς, πού ἄρχισε νὰ ἐκδίδεται τὸ 1884 καί συνεχίζει μέχρι σήμερα⁶²:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Messrs Parayanni & Co, Liverpool

Κύριε,

Κομιστὴς τῆς παρουσίας μου εἶναι ὁ κ. Ἀναστάσιος Σύρμας ὅστις ἐχημέτησεν πλοίαρχος ἐπὶ πολλὰ ἔτη, καθὼ τοιοῦτος εἰργάσθη διὰ τὸ κατὰστάμαμάς, ἐπειδὴ δὲ γνωρίζομεν αὐτὸν διὰ τίμιον καὶ ἄξιον πάσης συστάσεως καὶ

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

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

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

Δέξασθε προκαταβολικῶς τὰ εὐχαριστήριά μας καὶ τὰς φιλικὰς προσηγήσεις μας.

Σᾶς ἀσπαζόμεθα
Ἄδελφοὶ Βαλλιάνοι

Λονδίνον τὴν 12/24 Ἰουλίου 1875.

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

Στὴ δεκαετία τοῦ 1860 ὑπάρχει μιὰ σαφὴς συρρίκνωση τῶν ἐμποροναυτιλιακῶν δραστηριοτήτων τῶν μελῶν τοῦ «χιώτικου» δικτύου σὲ ὅλα τὰ λιμάνια τῆς Μεσογείου. Προσαρμοζόμενοι στὰ κελεύσματα τῶν καιρῶν, οἱ Ἕλληνες τῶν παροικιῶν στὴ δεκαετία τοῦ 1870 πέρασαν στὴ δευτέρη «ἰόνιο» φάση, ποῦ ἦταν πλεόν ἡ πορεία πρὸς τὴν ἐξειδίκευση, τὸν ἐφοπλισμό.

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

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

δουλοπαροίκων τὸ 1861, πὸ εἶχε σὰν ἄμεσο ἀποτέλεσμα τὴν αὐξήση τοῦ κόστους ἐργασίας καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μικροκαλλιεργητῶν. Πολλοὶ μεγαλοκτηματίες τῆς Νοτίου Ρωσίας βρῆκαν τεράστιες οἰκονομικὲς δυσκολίες στὶς καινούργιες συνθήκες καὶ πούλησαν τὰ κτήματά τους. Οἱ νέοι ἀγοραστὲς ἦταν στὴν πλειοψηφία τους Ἑβραῖοι. Στὴν περιοχή τῆς Ὀδησσοῦ, π.χ., τὸ 75% τῶν γαιῶν πὸ πούληθηκαν τὴν ἐποχὴ ἐκείνη ἀγοράστηκε ἀπὸ Ἑβραίους⁶⁷. Οἱ ἐμπορικὲς μεταρρυθμίσεις ἐπίσης πὸ ἔλαβαν χώρα στὴ Ρωσία, σύμφωνα μὲ τὶς ὁποῖες οἱ ξένοι ἔμποροι μποροῦσαν νὰ ἀπολαύσουν τὰ ἴδια προνόμια μὲ τοὺς ντόπιους ἔμπόρους, ἀναίρεσαν τὴν πλεονεκτικὴ θέση τῶν Ἑλλήνων πὸ εἶχαν πάρει τὴ ρωσικὴ ὑπηκοότητα. Τὸ λιμάνι τῆς Ὀδησσοῦ σταμάτησε νὰ εἶναι «ἐλεύθερο λιμάνι» τὸ 1857 καὶ ἔτσι ἀπώλεσε τὰ πλεονεκτήματά του γιὰ τοὺς εἰσαγωγεῖς τῆς περιοχῆς. Ἐπιπλέον, μία σειρά ἀπὸ κακὲς ἐσοδεῖες στὴν ἐνδοχώρα τῆς Ὀδησσοῦ στὰ τέλη τῆς δεκαετίας τοῦ 1850 ἔφερε μικρὰ περιθώρια κέρδους στὶς ἐξαγωγὲς σιτηρῶν. Ὁ ἀνταγωνισμὸς ἀπὸ ἄλλες σιτοπαραγωγικὲς χῶρες, ὅπως ἡ Ρουμανία, ἡ Ἀμερικὴ καὶ ἡ Ἰνδία, μείωσαν ἀκόμα περισσότερο τὰ κέρδη τῶν παλιῶν ἐξαγωγικῶν ἐμπορικῶν οἴκων, ἕνας μεγάλος ἀριθμὸς τῶν ὁποίων ἀποφάσισε νὰ διακόψει τὶς δραστηριότητές του στὴν Ὀδησό.

Ἔτσι, οἱ μεγάλοι ἐμπορικοὶ οἴκοι τῆς Ὀδησσοῦ σταδιακὰ ἀντικαταστάθηκαν ἀπὸ μεγάλο ἀριθμὸ Ἑβραίων μεσιτῶν, κερδοσκοπῶν, πρακτόρων καὶ προμηθευτῶν πὸ ἦταν προετοιμασμένοι νὰ ἀποδεχτοῦν μικρότερα περιθώρια κέρδους, ἐνῶ μερικοὶ μεγάλοι ἐβραϊκοὶ οἴκοι ἐξειδικεύτηκαν στὴν ἐξαγωγή σιτηρῶν σὲ παγκόσμια κλίμακα, ὅπως αὐτοὶ 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 ὀλοκλήρωση βασικῶν ἔργων ὑποδομῆς κατὰ τὶς δεκαετίες τοῦ 1860 καὶ 1870, ὅπως οἱ σιδηρόδρομοι καὶ οἱ τηλεγραφικὲς ἐπικοινωνίες, μείωσαν τὴ σπουδαιότητα τῆς Ὀδησσοῦ σὰν τῆς μεγαλύτερης ἐξαγωγικῆς πόλης τῆς Νότιας Ρωσίας. Στὸ τελευταῖο τρίτο τοῦ αἰῶνα οἱ ἐξαγωγὲς ἀπὸ τὴ γειτονικὴ πόλη-λιμάνι τοῦ Νικολάγιεφ καὶ ἀπὸ τὶς πόλεις-λιμάνια τῆς Ἀζοφικῆς καὶ τοῦ Καυκάσου αὐξήθηκαν καὶ ξεπέρασαν αὐτὲς τῆς Ὀδησσοῦ.

Ἐκτὸς αὐτοῦ ὅμως, κατὰ τὸ τελευταῖο τρίτο τοῦ 19ου αἰῶνα, οἱ ἐξαγωγὲς σιτηρῶν ἀπὸ τὸν Δούναβη αὐξήθηκαν ἀπίστευτα καὶ ἔφτασαν σχεδὸν στὰ μισὰ τῶν ἐξαγωγῶν τῆς Μαύρης Θάλασσας⁶⁹. Ἡ δημιουργία τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβειος μετὰ τὸν Κριμαϊκὸ Πόλεμο βοήθησε στὴν ἐκβάθυνση τοῦ ποταμοῦ, τὴν ὀργάνωση καὶ τὴ σαφὴ βελτίωση τῶν συνθηκῶν ἐμπορίου στὸν

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ιδιαιτερότητα. Στὸν Ἀτλαντικὸ Καναδά, ὅμως, οἱ κυριότεροι ἐφοπλιστὲς τοῦ Χάλιφαξ, ποὺ ἦταν ταυτόχρονα καὶ οἱ κυριότεροι ἔμποροι τῆς πόλης, σχημάτισαν «μιά ἐμπορικὴ ἐλίτ μὲ στενὰ συνδεδεμένες οἰκογένειες καὶ ἐπιχειρηματικὲς διασυνδέσεις. Ἀπὸ τοὺς 29 κυριώτερους ἰδιοκτῆτες πρὶν τὰ μέσα τοῦ 19ου αἰώνα, οἱ δεκαπέντε ἦταν μέλη ἕξι 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 ἴδιο τρόπο ἡ οἰκογένεια καὶ τὸ κοινὸ λιμάνι καταγωγῆς ἔπαιξε κύριο ρόλο στὴ δομὴ τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας ὡς τις ἀρχὲς τοῦ 20οῦ αἰώνα⁷⁶. Αὐτὸ ποὺ πιθανὸν εἶναι μοναδικὸ στὴν ἑλληνικὴ ναυτιλία, εἶναι ὅτι αὐτὰ τὰ χαρακτηριστικὰ συνέχισαν νὰ ἐπικρατοῦν στὶς ἑλληνικὲς ναυτιλιακὲς ἐταιρεῖες καθόλη τὴ διάρκεια τοῦ 20οῦ αἰώνα, 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

ΑΓΓΑΙΑ

(Λονδίνο, Μάντσεστερ, Λίβερπουλ)

Χιώτες

1. Ἀγέλαστος
2. Ἀμηρὸς
3. Ἀργέντης
4. Αὐγερινὸς
5. Βλαστὸς
6. Βοῦρος
7. Γαλάτης
8. Δαμαλαῖς
9. Ζιζίνιας
10. Ζίφος
11. Ζυγομαλαῖς
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. Σκαραμαγκῆς
27. Σκυλίτσης
28. Φραγκιάδης
29. Χρυσοβελόνης

Ἄλλοι

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

38. Ζαφειρόπουλος (Ἰωάννινα)
39. Ἰωνίδης (Μικρὰ Ἀσία)
40. Καβάφης (Σμύρνη)
41. Κασσαβέτης (Θεσσαλία)
42. Κουκούσης
43. Κρεμμύδης
44. Λασκαρίδης (Κεφαλ.)
45. Μελαῖς (Ἰωάννινα)
46. Νομικὸς
47. Ξένος (Σμύρνη)
48. Ὅμηρου (Σμύρνη)
49. Πανᾶς (Κεφαλ.)
50. Παπαγιάννης (Σμύρνη)
51. Παπούδωφ (Ἰωάννινα)
52. Ποτούς
53. Σπάρταλης
54. Ταμπάκης
55. Τύμπας
56. Φακίρης
57. Φραγκιόπουλος (Κεφαλ.)
58. Ψύχας

ΜΑΣΣΑΛΙΑ

Χιώτες

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

Ἄλλοι

16. Βασιλείου
17. Ζαρίφης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1
(Συνέχεια)

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

ΛΙΒΟΡΝΟ

Χιῶτες

1. Μαυρογορδάτος
2. Ροδοκανάκης
3. Σεβαστόπουλος

Ἄλλοι

4. Πανᾶς
5. Παπούδωφ
6. Τσιτίτσας

ΤΕΡΓΕΣΤΗ

Χιῶτες

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

Ἄλλοι

17. Καραβίας
18. Καρίδιας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

Χιῶτες

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

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

Ἄλλοι

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ

Χιῶτες

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

Ἄλλοι

5. Λασκαρίδης
6. Μελάς

ΣΜΥΡΝΗ

Χιῶτες

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

ΣΥΡΟΣ

Χιῶτες

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1
(Συνέχεια)

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

Π η γ ε ς : Για τούς εμπόρους 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, *Οἱ Ἕλληνες στήν Ἀγγλία*, Ἀθήνα, Ἀλκαῖος, 1974. Για τῆ Μασσαλία, *Le Sémaphore de Marseille*, 1830-1860. Για τὴν Ἀλεξάνδρεια, Christos Hadziiosif, «La colonie grecque en Egypte (1833-1856)», Doctorat de troisième cycle, Université de Paris-Sorbonne, (Paris IV), Ecole Pratique des Hautes Études, IVe section, 1980. Για τὴν Τεργέστη, Ὀλγα Κατσιαρδῆ-Hering, *Ἡ ἑλληνικὴ κοινότητα τῆς Τεργέστης (1766-1830)*, Ἀθήνα 1986, τ. II, Πίνακας ΙΣΤ', ἐπιλεγμένα ὀνόματα ἐμπόρων ἀπὸ τὸν πίνακα αὐτό. Για 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. Για τὴ Σύρο, Β. Καρδάσης, *Σύρος: Σταυροδρόμι τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου*, Ἀθήνα, Μορφωτικὸ Ἰδρυμα Ἐθνικῆς Τραπεζῆς, 1987. Για τὸ Λιβόρνο, Patricia Herlihy, «Russian Wheat and the Port of Livorno», *The Journal of Economic History* 5 (1976), 45-68. Για τὸν Δούναβη, S. Xenos, ὁ.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, Ἀθήνα 1985, 91-106.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

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

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2
(Συνέχεια)

Όνομα οικόγενειας	Τόπος καταγωγής	Συγγένεια με τις οικόγένειες
14. Μαυρογορδάτος	Χίος	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ζιζίνια 2. Μπαλτατζή 3. Νεγρεπόντη 4. Ράλλη 5. Ροδοκανάκη 6. Σεβαστόπουλου 7. Σκαναβή 8. Σκυλίτση
15. Μπαλτατζής	Χίος	<ol style="list-style-type: none"> 1. Μαυρογορδάτου 2. Νεγρεπόντη 3. Όμηρου 4. Πετροκόκκινου 5. Σεβαστόπουλου 6. Σκαναβή
16. Νεγρεπόντης	Χίος	<ol style="list-style-type: none"> 1. Άγελάστου 2. Αύγερινου 3. Ζαρίφη 4. Ζιζίνια 5. Μαυρογορδάτου 6. Μπαλτατζή 7. Ράλλη 8. Ροδοκανάκη 9. Σεβαστόπουλου 10. Σκανοβή 11. Σκυλίτση 12. Συνοδινού 13. Φραγκιάδη
17. Πασπάτης	Χίος	<ol style="list-style-type: none"> 1. Βούρου 2. Ράλλη 3. Ροδοκανάκη 4. Σκυλίτση 5. Χρυσοβελώνη
18. Πετροκόκκινος	Χίος	<ol style="list-style-type: none"> 1. Δαμαλά 2. Καλβοκορέση 3. Μπαλτατζή 4. Ράλλη 5. Ροδοκανάκη 6. Σκαναβή
19. Ράλλης	Χίος	<ol style="list-style-type: none"> 1. Άγελάστου 2. Άργέντη 3. Αύγερινου 4. Βλαστού 5. Γαλάτη

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

(Συνέχεια)

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2
(Συνέχεια)

Όνομα οικογένειας	Τόπος καταγωγής	Συγγένεια με τις οικογένειες
22. Σεβαστόπουλος	Χίος	1. Αύγερινου 2. Κοντοστάβλου 3. Μαυρογορδάτου 4. Μπαλτατζή 5. Νεγρεπόντη 6. Παπούδωφ 7. Ράλλη 8. Ροδοκανάκη 9. Σκαναβή
23. Σεκιάρης	Χίος	1. Ζιζινια 2. Καλβοκορέση 3. Ράλλη 4. Ροδοκανάκη 5. Σκυλίτση 6. Χρυσοβελώνη
24. Σκαναβής	Χίος	1. Γαλάτη 2. Ζιζινια 3. Ίωνίδη 4. Καλβοκορέση 5. Μαυρογορδάτου 6. Μπαλτατζή 7. Νεγρεπόντη 8. Πετροκόκκινου 9. Ροδοκανάκη 10. Σεβαστόπουλου 11. Σκυλίτση
25. Σκαραμαγκιάς	Χίος	1. Εύμορφόπουλου 2. Ράλλη 3. Ροδοκανάκη
26. Σκυλίτσης	Χίος	1. Αργέντη 2. Βούρου 3. Ζυγομαλά 4. Καλβοκορέση 5. Μαυρογορδάτου 6. Νεγρεπόντη 7. Όμηρου 8. Πασπάτη 9. Ράλλη 10. Ροδοκανάκη 11. Σεκιάρη 12. Σκαναβή
27. Συνοδινός	Χίος	1. Νεγρεπόντη 2. Ροδοκανάκη

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2
(Συνέχεια)

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

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