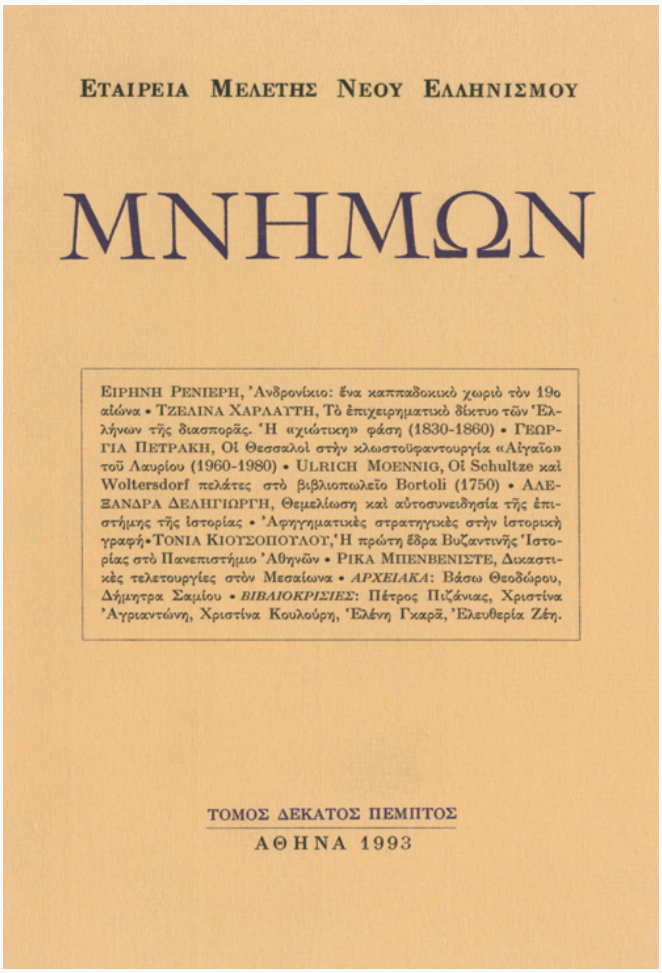
ePublishing

ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ
EKT
NATIONAL DOCUMENTATION CENTRE

Μνήμων

Τόμ. 15 (1993)



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

ΤΖΕΛΙΝΑ ΧΑΡΛΑΥΤΗ

doi: 10.12681/mnimon.310

Βιβλιογραφική αναφορά:

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

ΤΖΕΛΙΝΑ ΧΑΡΛΑΥΤΗ

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

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 φορτίων[1], ὀργανώθηκε καὶ ἀναπτύχθηκε χάρη σὲ ἕνα ἐπιχειρηματικὸ δίκτυο ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν κοινοτήτων διασκορπισμένων στὰ κυριότερα λιμάνια τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Αὐτὸ τὸ ἐμποροναυτιλιακὸ δίκτυο ποὺ ξεκίνησε ἀπὸ τὴν περιοχὴ τῆς Ὀθωμανικῆς αὐτοκρατορίας ἀπὸ τὰ τέλη τοῦ 18ου αἰώνα, εἶχε πάρει στὰ 1830 τὸ ὁλοκληρωμένο «παν-μεσογειακό»[2] του σχῆμα καὶ κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ 19ου αἰώνα τὰ μέλη του ὑπερίσχυσαν τῶν ἄλλων Εὐρωπαίων 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 ζήτηση τῆς Δύσης. Ἡ εὐημερία τους διήρκεσε δύο γενιές, ἀπὸ τὴ δεκαετία τοῦ 1830 ἕως καὶ τὶς ἀρχὲς τοῦ εἰκοστοῦ αἰώνα.

Παρ' ὅλο ποὺ ὁ Νίκος Σβορῶνος ἔχει δείξει, ἀπὸ τὴ δεκαετία τοῦ 1950, τὴ σπουδαιότητα τῆς ἀνάπτυξης τῶν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν κοινοτήτων τῆς διασπορᾶς γιὰ τὴν ἑλληνικὴ ἱστοριογραφία[3], χρειάζεται περαιτέρω ἔρευνα γιὰ νὰ ὁλοκληρωθεῖ ἡ εἰκόνα τῶν δραστηριοτήτων τῶν ἐμπορικῶν δικτύων. Ἡ πιὸ ὁλοκληρωμένη θεωρητικὴ —καὶ ὄχι μόνο— ἀνάλυση τοῦ δικτύου τῶν ἑλληνικῶν

---

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

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

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

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

ἐμπορικῶν κοινοτήτων ἔχει γίνει ἀπὸ τὸν Χρῆστο Χατζηιωσήφ, ὁ ὁποῖος ἐξέτασε τὶς δραστηριότητες τοῦ δικτύου ἀπὸ τὴν Ἀλεξάνδρεια[4]. Ἄλλη ἐξαιρετικὴ ἐργασία σχετικὰ μὲ τὶς δραστηριότητες τῆς ἐμπορικῆς κοινότητας τῆς Τεργέστης ἔχει γραφτεῖ ἀπὸ τὴν Ὄλγα Κατσιαρδῆ-Hering[5], ἐνῶ ὁ Σπυρίδων Φωκᾶς ἔχει μελετήσει τὶς δραστηριότητες τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων καὶ ἐφοπλιστῶν στὰ λιμάνια τοῦ Δούναβη κατὰ τὸν δέκατο ἕνατο καὶ εἰκοστὸ αἰώνα[6]. 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 Ὀδησσό[8]. Εἶναι ἀπαραίτητο νὰ γίνουν περισσότερες μελέτες γιὰ τὶς ἑλληνικὲς ἐμπορικὲς κοινότητες στὰ κύρια κέντρα

4. Christos Hadziiossif, «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. Ὄλγα Κατσιαρδῆ-Hering, *Ἡ ἑλληνικὴ παροικία τῆς Τεργέστης (1766-1830)*, 2 τόμ., Ἀθήνα, Πανεπιστήμιο Ἀθηνῶν, Βιβλιοθήκη Σοφίας Σαριπόλου, 1986.

6. Σπυρίδων Φωκᾶς, *Οἱ Ἕλληνες εἰς τὴν ποταμοπλοΐαν τοῦ Δουνάβεως*, Θεσσαλονίκη, Ἵδρυμα Μελετῶν Χερσονήσου τοῦ Αἵμου, 1975.

7. Susan Fairlie, «The Anglo-Russian Grain Trade, 1815-1861», ἀδημοσίευτη διδακτορικὴ διατριβή, Λονδίνο 1959. Ἡ ἐργασία τοῦ Β. Τσιμπιδάρου, *Οἱ Ἕλληνες στὴν Ἀγγλία*, Ἀθήνα, Ἀλκαῖος, 1974, ἀποτελεῖ τὴν μοναδικὴ λεπτομερὴ πηγὴ σχετικὰ μὲ τοὺς Ἕλληνες ἐμπόρους τῆς Ἀγγλίας, ἐνῶ τὰ τοπικὰ μουσεῖα τῶν ὀρθοδόξων ἐκκλησιῶν τοῦ Μάντσεστερ, τοῦ Λίβερπουλ καὶ τοῦ Λονδίνου ἔχουν στοιχεῖα σχετικὰ μὲ τὸν ἐκεῖ ἐγκατεστημένο ἑλληνικὸ 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 ἑλληνικῆς 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 ἑλληνικοὺς ἐμπορικοὺς οἴκους τοῦ Λίβερπουλ, τοῦ Μάντσεστερ καὶ τοῦ Λονδίνου.

8. Patricia Herlihy, «Russian Wheat and the Port of Livorno», *The Journal of European Economic History*, 5 (1976), 45-68· τῆς 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 Ukranian Studies*, 3-4 (1979-1980), 399-420· τῆς ἴδιας, *Odessa: A History*, MA, Καίμπριτζ, 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, δηλαδὴ τὴ 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 ἐπιχειρηματικές τους στρατηγικές[9].

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 τους δικτύου ποὺ ἐπηρέασαν τὴν ἀνάπτυξη τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας τὸν 19ο αἰώνα. Ἡ ἀνάπτυξη τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας τὸν 19ο αἰώνα βασίστηκε στὰ ἐμποροναυτιλιακὰ δίκτυα τῶν Ἑλλήνων τῆς διασπορᾶς. Μαζὶ μὲ τὸ ἐμπορικὸ δίκτυο ποὺ ἁπλωνόταν σὲ ὅλη τὴ Μεσόγειο καὶ σὲ μέρος τῆς Βόρειας Εὐρώπης, ὑφάνθηκε ἕνα παράλληλο ναυτιλιακὸ δίκτυο ποὺ ἄνοιξε τὸν δρόμο γιὰ τὸν 20ὸ αἰώνα: τὴ μετάβαση ἀπὸ τὸ ἱστίο στὸν ἀτμό. Ἐπιπλέον, ἡ ὀργάνωση, ἡ δομὴ καὶ οἱ μέθοδοι ἐμπορίας τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων καὶ ἐφοπλιστῶν τῆς διασπορᾶς ἔγιναν παράδειγμα πρὸς μίμηση γιὰ τοὺς ἐφοπλιστὲς τοῦ 20οῦ αἰώνα μέχρι ἀκόμα καὶ τὴ σημερινὴ ἐποχή.

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 ἐμποροναυτιλιακό τους δίκτυο. Τὸ δίκτυο πέρασε ἀπὸ δύο φάσεις: τὴ «χιώτικη» φάση καὶ τὴν «ἰόνιο» φάση. Οἱ ἔμποροι καὶ ἐφοπλιστὲς ἀπὸ τὸ νησὶ τῆς Χίου, ποὺ γνώρισαν τὴ μεγαλύτερή τους 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 αἰώνα[10]. Οἱ ἐφοπλιστὲς καὶ ἔμποροι τῶν Ἰονίων νήσων ἦταν αὐτοὶ ποὺ ἔκαναν τὴν ἐπιτυχημένη μετάβαση ἀπὸ τὰ ἱστιοφόρα στὰ ἀτμόπλοια καὶ ἀπὸ τὶς μικτὲς δραστηριότητες ἐμπορίου-ἐφοπλισμοῦ στὸν «καθαρὸ» ἐφοπλισμό. Ὅμως, ἐπειδὴ οἱ Χίοι ἔμποροι ἦσαν αὐτοὶ ποὺ ἔθεσαν τὶς βάσεις καὶ τὶς στρατηγικὲς πάνω στὶς ὁποῖες κτίστηκε καὶ λειτούργησε τὸ ἐμποροναυτιλιακὸ δίκτυο τῶν Ἑλλήνων τὸν 19ο αἰώ-

9. Ἡ Ὀλυμπία Σελέκου, ἐρευνήτρια τοῦ Ἐθνικοῦ Κέντρου Κοινωνικῶν Ἐρευνῶν, ἑτοιμάζει διδακτορικὴ διατριβὴ σχετικὰ μὲ τὴν ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ κοινότητα τοῦ Ταϊγανίου. Ἡ Ἄννα Μανδηλαρᾶ ἑτοιμάζει διδακτορικὴ διατριβὴ σχετικὰ μὲ τὶς δραστηριότητες τῆς ἐμπορικῆς παροικίας τῆς Μασσαλίας στὸ Εὐρωπαϊκὸ Πανεπιστήμιο τῆς Φλωρεντίας, ἐνῶ στὸ ἴδιο Πανεπιστήμιο ἡ Δέσποινα Βλάμη ἑτοιμάζει διδακτορικὴ διατριβὴ σχετικὰ μὲ τὴν ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ κοινότητα τοῦ Λιβόρνου. Γιὰ τὴν ἑλληνικὴ κοινότητα τῆς Μασσαλίας τῶν πρώτων χρόνων βλ. Pierre Echinard, *Grecs et Philhellènes à Marseille de la Révolution Française à l'Indépendence 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.

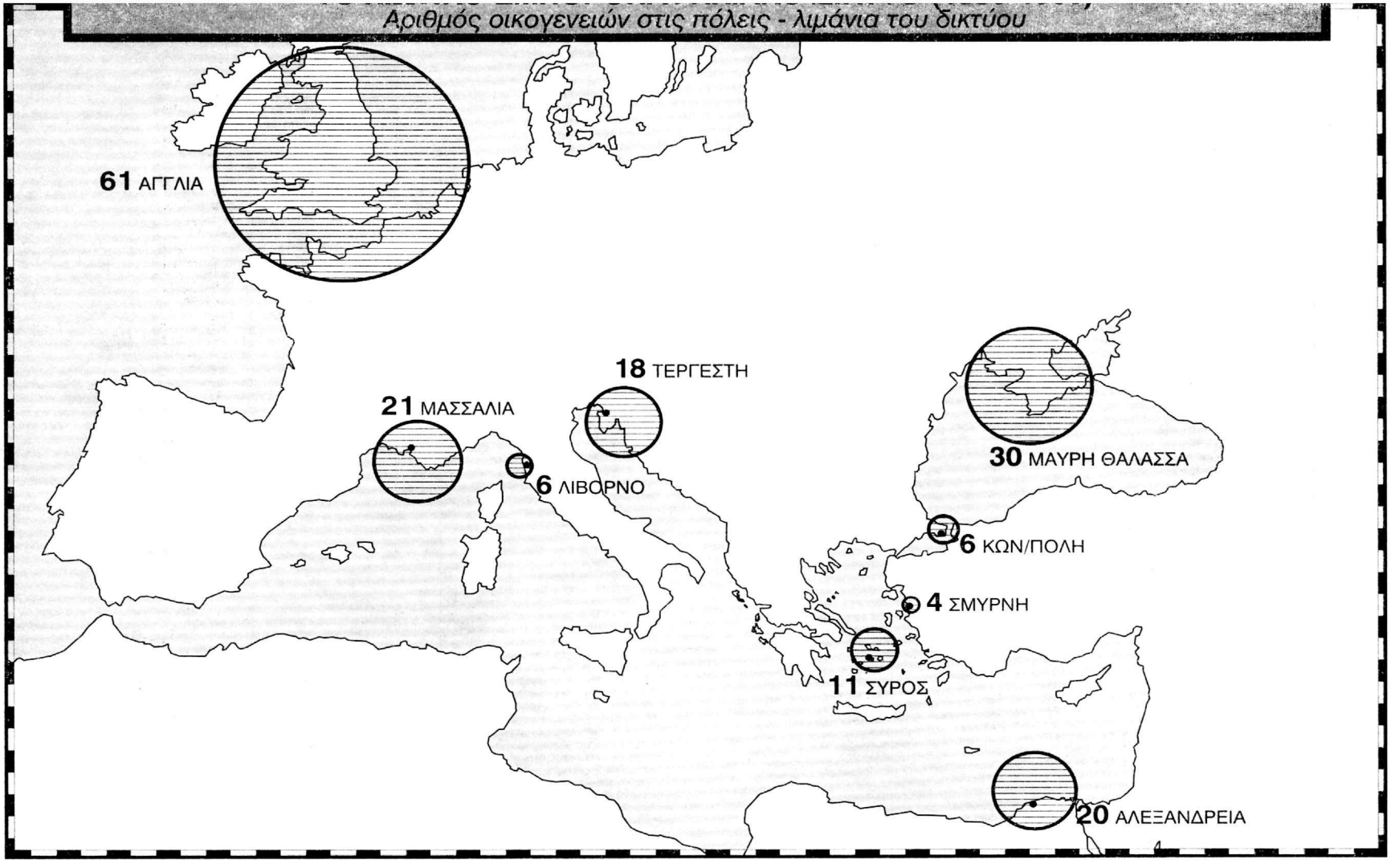
10. Βλ. Gelina Harlaftis, *A History of Greek-owned Shipping*, ὅ.π., κεφάλαιο 3.

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

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

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

"Ενας σημαντικὸς ἀριθμὸς 'Ελλήνων ἐμπόρων πῆγε στὴν 'Αγγλία στὰ τέλη τῆς δεκαετίας τοῦ 1810 καὶ ἰδιαίτερα κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ ἐθνικοαπελευθερωτικοῦ ἀγώνα στὰ 1820. Προέρχονταν κυρίως ἀπὸ τὴ Χίο καὶ γι' αὐτὸ ἔχουν


Αριθμός οικογενειών στις πόλεις - λιμάνια του δικτύου
61 ΑΓΓΛΙΑ
18 ΤΕΡΓΕΣΤΗ
21 ΜΑΣΣΑΛΙΑ
6 ΛΙΒΟΡΝΟ
30 ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
6 ΚΩΝ/ΠΟΛΗ
4 ΣΜΥΡΝΗ
11 ΣΥΡΟΣ
20 ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 1

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

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

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

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

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

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

Πληροφορίες ποὺ συγκεντρώθηκαν ἀπὸ τὴν ἐφημερίδα *The Liverpool Journal of Commerce* δείχνουν ὅτι κατὰ τὴ δεκαετία τοῦ 1850 οἱ Ἕλληνες ἔμποροι εἶχαν σὲ μεγάλο βαθμὸ τὸν ἔλεγχο τοῦ ἐμπορίου τοῦ Λίβερπουλ μὲ τὰ κυριότερα λιμάνια τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Πιὸ συγκεκριμένα, οἱ οἶκοι Σκυλίτση, Παπαγιάννη καὶ Τύμπα, ἔλεγχαν τὸ 41% τῆς 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 Ἄγγλους μεσίτες (βλέπε Πίνακα 1), ἀποτελοῦσε ὑποκατάστημα τοῦ οἴκου τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη τοῦ Λονδίνου (βλέπε Χάρτη 3). Ὁ Παπαγιάννης, ἔμπορος καὶ πλοιοκτήτης, ἦταν γνωστὸς σὰν ὁ μεταφορέας τῶν Χίων ἐμπόρων. Δυστυχῶς, ἡ ἐφημερίδα *The Liverpool Journal of Commerce* μᾶς παρέχει τέτοιου εἴδους λεπτομερὴ καὶ ἀκριβὴ πληροφόρηση, ὅπως αὐτὴ ἐμφανίζεται στὸν Πίνακα 1, μόνο γιὰ δυὸ ἢ τρεῖς χρονιές, πράγμα ποὺ δὲν μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ἀποτυπώσουμε καὶ νὰ ἀναλύσουμε περισσότερο τὴν παρουσία τῶν Ἑλλήνων στὸ λιμάνι τοῦ Λίβερπουλ[13].

Ὅμως, τὰ Βρετανικὰ Τελωνειακὰ Ἀρχεῖα (London Customs Bills of Entry) παρέχουν λεπτομερῆ στοιχεῖα γιὰ τὶς καθημερινὲς ἀφίξεις ὅλων τῶν πλοίων ποὺ μπῆκαν σὲ ὅλα τὰ βρετανικὰ λιμάνια προερχόμενα ἀπὸ λιμάνια τοῦ ἐξωτερικοῦ[14]. 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. Cotrell, «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 ἄφιξης στὴν Ἀγγλία, τὸ ὄνομα τοῦ πλοίου, τὴ χωρητικότητα καὶ τὴ σημαία του, τὸ ὄνομα τοῦ καπετάνιου, τὸ ὄνομα τοῦ ναυτικοῦ πράκτορα, τὸν ἀριθμὸ τοῦ πληρώματος, τὴν ἀκριβὴ σύνθεση καὶ ποσότητα τοῦ φορτίου, καθὼς καὶ τὰ ὀνόματα τῶν ἐμπόρων/παραληπτῶν τοῦ φορτίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

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

Ἔμποροι/ Πλοιοκτῆτες 1850	*Τόνοι*	*Ἔμποροι/ Πλοιοκτῆτες 1860*	
Ἀμηρὸς		Ἀγέλαστος	Νικολόπουλος
Ἀργέντης		Ἀργέντης	Νομικὸς
Γαλάτης		Αὐγερινὸς	Ξένος
Γεραλόπουλος		Βαλλιάνος	Ὁμήρου
Ζαρίφης		Γαλάτης	Παλαιολόγος
Ζιζίνιας		Γεραλόπουλος	Πανᾶς
Ζίφος		Γερούσης	Παπαγιάννης
Ἰωνίδης		Γεωργακόπουλος	Πετσάλης
Καβάφης		Γεωργαλᾶς	Ποτοὺς
Κασσαβέτης		Γιαννακόπουλος	Ράλλης
Κορτάτσης		Δέλτας	Ροδοκανάκης
Κυριάκος		Δουμᾶς	Σκαραμαγκᾶς
Ὁμήρου		Εὐμορφόπουλος	Σκυλίτσης
Παπαγιάννης		Εὐστρατιάδης	Σπαρτάλης
Πετροκόκκινος		Ζαρίφης	Ταμπάκης
Πρώιος		Ζιζίνιας	Φακίρης
Ἀφοὶ Ράλλη		Ζίφος	Φραγκιάδης
Ράλλης Κ.		Ἰωνίδης	Φραγκόπουλος
Ράλλης Π. Τ.		Καβάφης	Χατζόπουλος
Ροδοκανάκης		Καλλιμασσιώτης	
Σεβαστόπουλος		Καραγιαννάκης	
Σεκιάρης		Κασσαβέτης	
Σκυλίτσης		Κοργιαλένιος	
Σοφιανὸς		Κούβελας	
Σπάρταλης		Κουκούσης	
Σωτηρίχος		Κούππας	
Ταμπάκης		Κρεμμύδης	
Τύμπας		Λασκαρίδης	
Χρηστάκης		Μελᾶς	
Ψύχας		Νεγρεπόντης	
Α. Σύνολο Ἑλλήνων	42.306		176.126
Β. Σύνολο ἀφίξεων στὴ Βρετανία	135.727		308.860
(Α)/(Β)	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 Ἀγγλία[15].

Εἶναι δύσκολο νὰ ἐξακριβωθεῖ ἀπὸ τὰ Β.Τ.Α. τὸ μέγεθος τῆς χωρητικότητας ποὺ διαχειριζόταν κάθε Ἕλληνας ἔμπορος. Τὸ τεχνικὸ πρόβλημα προκύπτει ἀπὸ τὸ γεγονὸς ὅτι ἕνας μεγάλος ἀριθμὸς Ἑλλήνων, συνήθως 10-12 ἔμποροι, ναύλωναν ἕνα 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 διακινοῦσε ὁ καθένας ξεχωριστὰ ἀπαιτεῖ μιὰ ἰδιαίτερη μελέτη. Γιὰ τοὺς σκοποὺς αὐτῆς τῆς ἐργασίας, ἔχουμε καταγράψει τὴ χωρητικότητα τῶν πλοίων στὰ ὁποῖα συμμετεῖχαν κατὰ πλειοψηφία οἱ Ἕλληνες ἔμποροι. Σύμφωνα μὲ αὐτὰ τὰ στοιχεῖα, οἱ Ἀφοὶ Ράλλη, ὁ Σκυλίτσης, ὁ Κασσαβέτης, ὁ Ἰωνίδης καὶ ὁ Σπάρταλης θεωροῦνται οἱ μεγαλύτεροι ἐπιχειρηματίες ποὺ ἐμπορεύονταν μὲ τὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ τὴ Μαύρη Θάλασσα κατὰ τὴν ὑπὸ ἐξέταση περίοδο. Ἀπὸ τὰ 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 βρίσκουμε στὴν κυριότερη γαλλικὴ ἐμποροναυτιλιακὴ ἐφημερίδα τῆς Μασσαλίας, τὴ *Semaphore de Marseille*[16]. Σύμφωνα μὲ τὰ στοιχεῖα αὐτά, ἡ ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ παροικία διαχειριζόταν περισσότερο

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

16. Ὁ Χρῆστος Χατζηιωσὴφ μοῦ 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 τὶς ἀφίξεις καὶ τὶς 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 ἕναν ἀριθμὸ περιπτώσεων, καθὼς δὲν εἶναι γνωστὸ ποιὸς συγκεκριμένα τῆς παρεῖχε αὐτὴ τὴν πληροφόρηση. Παρὰ τὸ μικρὸ ποσοστὸ λαθῶν (ὅπως διαφορετικὰ στοιχεῖα γιὰ τὸ ἴδιο πλοῖο), ἡ πηγὴ αὐτὴ παρέχει συνολικὲς στα-

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

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

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

τιστικές ἐξαιρετικῆς σημασίας, οἱ ὁποῖες μποροῦν νὰ δώσουν μιὰ πλήρη εἰκόνα τῶν δραστηριοτήτων τοῦ λιμανιοῦ καὶ τῶν ἐμπορικῶν καὶ ναυτιλιακῶν ἑταιρειῶν ποὺ λειτουργοῦσαν σὲ αὐτό.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

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

Ἔμποροι	*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
Βλαστὸς & Σία			5	1.102	2	468		
Γαννώτης					1	280		
Δρομοκαΐτης	7	1.190	9	1.424	18	3.648	9	1.723
Ἀφοὶ Ζαρίφη					20	4.685		
Ζαρίφης & Ζαφειρόπουλος							13	3.645
Ἀφοὶ Ζιζίνια	7	1.269	29	6.211	28	6.610	7	1.648
Καρακούσης							4	1.303
Καρίσσης & Βρυσάκης							2	215
Κατσικογιάννης					1	370		
Λαζαρίδης							1	246
Ἀφοὶ Μαρούλα					1	118		
Μαυροκορδᾶτος & Σία	7	1.185	11	2.137			2	454
Μαῦρος & Βασιλείου							5	1.121
Μαῦρος καὶ Σία					9	2.169		
Ἀφοὶ Μελᾶ							29	6.156
Μικρουλάκης & Μαυροκορδᾶτος							2	498
Μονόπουλος							1	277
Ἀφοὶ Μπαλτατζῆ	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 & Βλαστὸς							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)

Ἔμποροι	1835 Πλοῖα	1835 Τόνοι	1840 Πλοῖα	1840 Τόνοι	1850 Πλοῖα	1850 Τόνοι	1860 Πλοῖα	1860 Τόνοι
Σεκιάρης, Ἀργέντης & Σία			2	294	12	2.393		
Σκαραμαγκᾶς							2	535
Σπάρταλης							61	12.353
Σπάρταλης & Λασκαρίδης					5	575		
Ταμβάκος, Μικρουλάκης & Μαυροκορδᾶτος							2	325
Χριστοδούλου					4	1.041		
Α. Σύνολο Ἑλλήνων		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*, Ἰαν.-Δεκ. 1835, 1840, 1850, 1860.

ληψη τοῦ λεβαντίνικου ἐμπορίου ἀπὸ τοὺς Ἕλληνες δὲν συνάντησε μεγάλο ἀνταγωνισμὸ ἀπὸ τοὺς Ἄγγλους ὅσο ἀπὸ τοὺς Γάλλους καὶ ἰδιαίτερα ἀπὸ τοὺς ἔμπορους καὶ πλοιοκτῆτες τῆς Μασσαλίας[17], ποὺ μετέφεραν παραδοσιακὰ τὸ ἐμπόριο τοῦ Λεβάντε τὸν 18ο αἰώνα. Γύρω στὸ 1850 παρατηροῦμε μιὰ φανερὴ συστολὴ τῆς λειτουργίας τῶν μασσαλιώτικων οἴκων. Αὐτὴ τὴ χρονιὰ μόνο δύο εἶχαν ναυλώσει περισσότερα ἀπὸ 10 πλοῖα. Παρὰ τὶς σταθερὲς ἐξαγωγὲς γαλλικῶν ὑφασμάτων στὸ Λεβάντε, τελικὰ οἱ Ἕλληνες ἀποδείχτηκαν οἱ καλύτεροι προωθητὲς τῶν ἀγγλικῶν ὑφασμάτων τοῦ Μάντσεστερ καὶ τοῦ Λίβερπουλ στὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ τὴ Μαύρη Θάλασσα, ζημιώνοντας μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο τοὺς Γάλλους παραγωγούς, ἐμπόρους καὶ πλοιοκτῆτες. Οἱ Πίνακες 4 καὶ 5 ἐμφανίζουν ἀναλυτικὰ τοὺς τύπους τῶν φορτίων ποὺ οἱ μεγαλύτεροι Ἕλληνες ἔμποροι τῆς Μασσαλίας εἰσῆγαν. Τὰ στοιχεῖα ποὺ περιέχονται σὲ αὐτούς, δείχνουν καθαρὰ ὅτι ἤδη ἀπὸ τὶς δεκαετίες τοῦ 1840 καὶ τοῦ 1850, οἱ κυριότεροι Ἕλληνες ἔμποροι καὶ πλοιοκτῆτες ἀσχολοῦνταν σχεδὸν ἀποκλειστικὰ μὲ τὸ ἐμπόριο καὶ τὴ μεταφορὰ τῶν χύδην φορτίων ἀπὸ τὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ τὴ Μαύρη Θάλασσα.

Στὴν ἄλλη πλευρὰ τοῦ δικτύου, ἡ Ὀδησσὸς ἦταν τὸ κύριο ἐξαγωγικὸ λιμάνι δημητριακῶν κατὰ τὴ διάρκεια τῆς περιόδου ποὺ ἐξετάζουμε. Σύμφωνα

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

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

Εἰσαγωγὲς ἀπὸ τὰ λιμάνια τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας στὴ Μασσαλία ἀπὸ τοὺς πέντε μεγαλύτερους ἑλληνικοὺς ἐμπορικοὺς οἴκους κατὰ τὸ 1840

"Εμποροι	*Προέλευση*		*'Εμπορεύματα*
Ροδοκανάκης & Σία	Βραΐλα	2.518	ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Γαλάτσι	10.000	τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Κωνσταντινούπολη	49.498	τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
	'Οδησσὸς	38.202	ψάθες σιτάρι
	Μπερντιάνσκ	13.936	ψάθες σιτάρι
	Ταιγάνιο	5.134	ψάθες σιτάρι
	Σμύρνη	420	métaux ἐλαιόλαδο
'Αφοὶ Ζιζίνια	'Αλεξάνδρεια	253.359	ardeps(ἀρδέπια) δημητριακὰ
	'Αλεξάνδρεια	4.539	μπάλλες βαμβάκι
	Βραΐλα	424	ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Γαλάτσι	613	ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Κωνσταντινούπολη	13.703	τουρκικὰ κοιλὰ καλαμπόκι
Ράλλης, Σκυλίτσης & 'Αργέντης	Κωνσταντινούπολη	15.409	τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
	'Οδησσὸς	8.299	ψάθες σιτάρι
	Ταιγάνιο	11.547	ψάθες σιτάρι
	Γαλάτσι	8.420	τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Κωνσταντινούπολη	9.070	τουρκικὰ κοιλὰ καλαμπόκι
	Θεσσαλονίκη	322	μπάλλες μαλλὶ
		9	μπάλλες μετάξι
'Αργέντης & Σία	Γαλάτσι	3.478	ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι
		55.000	τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
	Βραΐλα	18.500	τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
Δρομοκαΐτης	Σμύρνη	152	μπάλλες μετάξι
		1.642	μπάλλες βαμβάκι
		1.107	μπάλλες μαλλὶ
		153	μπάλλες δέρματα
	Κωνσταντινούπολη	81.000	τουρκικὰ κοιλὰ σιτάρι
	'Οδησσὸς	759	ψάθες λιναρόσπορος

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

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

ΠΙΝΑΚΑΣ 5

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

Ἔμποροι	*Προέλευση*		*Ἐμπορεύματα*
Ἀφοὶ Ζιζίνια	Ἀλεξάνδρεια	3.374	μπάλλες βαμβάκι
		4.053	ἀρδέπια σιτηρὰ
		4.759	ἀρδέπια σουσάμι
	Κωνσταντινούπολη	70.000	ὀκάδες σουσάμι
		610	μπάλλες βαμβάκι
	Χάιφα	17.000	τουρκικὰ κοιλὰ (kilos) σιτηρὰ
	Θεσσαλονίκη	3.020	τουρκικὰ κοιλὰ σουσάμι
		22	σάκκοι λιναρόσπορος
		350	μπάλλες μαλλὶ
	Ὀρφανὸ	19.200	ὀκάδες σουσάμι
		100	μπάλλες βαμβάκι
	Σμύρνη	3.184	métaux ἐλαιόλαδο
	Γαλάτσι	2.519	ρουμανικὰ κοιλὰ (quilots) σιτάρι
	Βραΐλα	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
	Θεοδοσία	950	ψάθες σιτάρι
	Βραΐλα	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
Δρομοκαΐτης	Σμύρνη	19.280	τουρκικὰ κοιλὰ σουσάμι
		4.219	μπάλλες βαμβάκι
		2.550	parcels ἀποξηραμένα φροῦτα
	Γιάφα	8.887	ἀρδέπια σουσάμι
	Ἀλεξάνδρεια	720	μπάλλες βαμβάκι
	Αἶνος	916	μπάλλες μαλλὶ
		60	μπάλλες βαμβάκι
Ροδοκανάκης & Σία	Ὀδησσὸς	4.640	ψάθες σιτάρι
		3.000	ψάθες λιναρόσπορος
		395	τόνοι λιναρόσπορος
		1.187	μπάλλες μαλλὶ
		2.700	δέρματα

ΠΙΝΑΚΑΣ 5
(Συνέχεια)

Ἔμποροι	*Προέλευση*		*Ἐμπορεύματα*
	Ταϊγάνιο	2.110	ψάθες λιναρόσπορος
		2.250	ψάθες σιτάρι
		282	μπάλλες μαλλὶ
	Μπερντιάνσκ	1.630	ψάθες σιτάρι
	Βραΐλα	150	ρουμανικὰ κοιλὰ σιτάρι
Πετροκόκκινος & 'Αγέλαστος	Ταρσὸς	585.066	ὀκάδες σουσάμι
		88.000	ὀκάδες λιναρόσπορος
		42	μπάλλες μαλλὶ
		183	μπάλλες βαμβάκι
	'Οδησσὸς	4.055	ψάθες σιτάρι
	Μπερντιάνσκ	6.574	ψάθες σιτάρι
	Κύπρος	201	μπάλλες βαμβάκι

Π η γ ή: Στοιχεῖα συγκεντρωμένα ἀπὸ τὴν ἐφημερίδα *Le Sémaphore de Marseille*, 'Ιαν.-Δεκ. 1850.

10% περίπου τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς 'Οδησσοῦ κατὰ τὸ 1846[18]. Σύμφωνα μὲ τὸν ἴδιο κατάλογο τῶν ἐμπορικῶν οἴκων τῆς 'Οδησσοῦ ποὺ συντάχτηκε τὸ 1847, ὁ 'Ιωάννης Ράλλης, ἕνας ἀπὸ τοὺς 'Αδελφοὺς Ράλλη τοῦ ὁμώνυμου οἴκου τοῦ Λονδίνου, διηύθυνε τὸν πέμπτο μεγαλύτερο ἐμπορικὸ οἶκο τῆς πόλης καὶ διαχειριζόταν τὸ 5,2% τοῦ συνολικοῦ ἐξωτερικοῦ της ἐμπορίου κατὰ τὸ 1846[19].

'Ο οἶκος Ροδοκανάκη ἐξῆγε κυρίως σιτηρὰ καὶ λιναρόσπορο στὰ λιμάνια τῆς 'Αγγλίας καὶ τὴ Μασσαλία, ἐνῶ ἡ σπουδαιότητα τῶν 'Αφῶν Ράλλη στὴν 'Αγγλία τοὺς καθιστοῦσε ἀναμφισβήτητα τοὺς μεγαλύτερους ἐξαγωγεῖς ζωικοῦ λίπους καὶ μαλλιοῦ ἀπὸ τὴν 'Οδησσὸ καὶ τὸ Ταϊγάνιο στὴ Μεγάλη Βρετανία (Πίνακες 6-7). Σὲ κάθε περίπτωση, εἶναι φανερὸ ὅτι τὸ «χιώτικο» δίκτυο ἔλεγχε σχεδὸν τὸ 40% τοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς 'Οδησσοῦ μὲ κατεύθυνση τὴ Βρετανία, στὰ μέσα τῆς δεκαετίας τοῦ 1840. Τὸ δίκτυο ἐπεκτάθηκε στὴν 'Αζοφικὴ ἀντιπροσωπευόμενο ἀπὸ τὴν ἑταιρεία Ράλλη & Σκαραμαγκᾶ ποὺ ἦταν ὑποκατάστημα τῶν 'Αφῶν 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. 'Η 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 'Οδησσό.

19. *Στὸ ἴδιο.*

Ροδοκανάκη, Παπούδωφ καὶ Αὐγερινό, οἱ ὁποῖοι ἔλεγχαν περισσότερο ἀπὸ τὸ μισὸ τῶν συνολικῶν ἐξαγωγῶν σιτηρῶν καὶ σχεδὸν τὸ σύνολο τῶν ἐξαγωγῶν ζωικοῦ λίπους καὶ μαλλιοῦ πρὸς τὴ Μεγάλη Βρετανία (Πίνακας 7). Οἱ ἄλλοι Ἕλληνες ἔμποροι ποὺ λειτουργοῦσαν ἀπὸ τὰ λιμάνια τῆς Ἀζοφικῆς καὶ τοῦ Δούναβη, ἐνῶ εἶχαν ἤδη ἀρχίσει τὶς δραστηριότητές τους ἀπὸ τὴν πρώτη «χιώτικη» φάση, ἤκμασαν στὴ δεύτερη φάση τοῦ δικτύου, τὴν «ἰόνιο», ἀπὸ τὴ δεκαετία τοῦ 1870 ἕως τὶς ἀρχὲς τοῦ εἰκοστοῦ αἰώνα. Μέλη τῶν εἴκοσι ἀπὸ τὶς ἑξήντα οἰκογένειες τοῦ «χιώτικου» δικτύου, ἦταν ἐγκατεστημένα στὴν Ὀδησσὸ καὶ τὸ Ταϊγάνιο (Χάρτης 1 καὶ 2, Παράρτημα 1).

ΠΙΝΑΚΑΣ 6

Ἐξαγωγὲς τῶν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν οἴκων τῆς Ὀδησσοῦ πρὸς τὴ Βρετανία

Ἔμποροι	*1841*	*1842*	*1843*	*1844*	*1845*
Α. Ἐξαγωγὲς σιτηρῶν καὶ λιναρόσπορου (Chetwerts)					
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 Ὀδησσοῦ	159.858	295.424	109.421	182.940	181.903
Συμμετοχὴ τῶν Ἑλλήνων	21%	26%	34%	35%	38%
Β. Ἐξαγωγὲς ζωικοῦ λίπους καὶ μαλλιοῦ (Poods)					
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 Ὀδησσοῦ	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 Pood=36 lbs.

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


ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
ΜΠΑΓΚ
ΔΝΕΙΠΕΡΟΣ
ΝΟΤΙΟΣ ΡΩΣΣΙΑ
ΤΑΙΓΑΝΙΟ
ΡΟΣΤΟΦ
ΜΑΡΙΟΥΠΟΛΗ
ΔΝΕΙΣΤΕΡΟΣ
ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ
ΜΠΕΡΝΤΙΑΝΣΚ
ΟΔΗΣΣΟΣ
ΑΖΟΦΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
ΓΑΛΑΤΣΙ
ΚΕΡΤΣ
ΣΟΥΛΙΝΑΣ
ΒΡΑΪΛΑ
ΘΕΟΔΟΣΙΑ
ΝΟΒΟΡΩΣΙΣΚ
ΣΕΒΑΣΤΟΥΠΟΛΗ
ΔΟΥΝΑΒΗΣ
ΚΩΣΤΑΝΤΖΑ
ΚΑΥΚΑΣΟΣ
ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
ΠΟΤΙ
ΠΥΡΓΟΣ (ΜΠΟΥΡΓΚΑΣ)
ΣΙΝΩΠΗ
ΒΑΤΟΥΜ
ΣΑΜΨΟΥΝΤΑ
ΚΩΝ/ΠΟΛΗ
ΤΡΑΠΕΖΟΥΝΤΑ
ΘΑΛΑΣΣΑ ΜΑΡΜΑΡΑ

ΧΑΡΤΗΣ 2

ΠΙΝΑΚΑΣ 7

Ἐξαγωγὲς τῶν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν οἴκων τοῦ Ταϊγανίου πρὸς τὴ Βρετανία

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

Πηγή: Στοιχεῖα συγκεντρωμένα ἀπὸ P.R.O., FO 359/1.

Τὰ πριγκιπάτα τοῦ Δουνάβεως ὑπῆρξαν γιὰ αἰῶνες οἱ ἀποκλειστικοὶ προμηθευτὲς σιτηρῶν τῆς Κωνσταντινούπολης. Ἡ ἀγορὰ σιτηρῶν τῶν Πριγκηπάτων ἄνοιξε γιὰ τὶς 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 ἐκμεταλλευτοῦν τὴν ἀγορὰ σιτηρῶν τῶν παραδουναβίων περιοχῶν κατὰ τὴ διάρκεια τῆς περιόδου 1829-1856. Ὁ Π. Ἀργέντης καὶ ὁ Φ. Σεκιάρης ἦταν ἀπὸ τοὺς πρώτους Χιῶτες ποὺ ἐγκαταστάθηκαν ἐκεῖ αὐτὴ τὴν περίοδο[20] 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 ποὺ παρελάμβανε ὁ οἶκος 'Αργέντη στὸ ἄλλο καταληκτικὸ σημεῖο τοῦ ἐμπορίου, τὴ Μασσαλία (Πίνακες 3, 4 καὶ 5). Μέλη τῶν οἰκογενειῶν Ράλλη, Βούρου, Μελᾶ, καθὼς καὶ ἕνας πράκτορας τοῦ οἴκου Ξένου στὴν 'Αγγλία, εἶχαν ἐπίσης ἐγκατασταθεῖ στὸ λιμάνι τῆς Βραΐλας καὶ ἔστελναν φορτία στὰ ὑποκαταστήματα τῆς Μασσαλίας καὶ τῶν λιμένων τῆς Βρετανίας. Σύμφωνα μὲ τὰ στοιχεῖα ποὺ ἔχουμε ἀπὸ τὴν *Semaphore de Marseille*, τὸ $^1/_3$ ἕως $^1/_4$ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων καὶ τῆς χωρητικότητάς τους, ποὺ ναυλώνονταν ἀπὸ "Ελληνες ἐμπόρους καὶ ἔφθανε ἀπὸ τὴ Μαύρη Θάλασσα στὴ Μασσαλία, προέρχονταν ἀπὸ τὰ λιμάνια τοῦ Δούναβη.

'Η συρρίκνωση τῶν εἰσαγωγῶν τῶν οἴκων Ροδοκανάκη & Σία καὶ Ράλλη, Σκυλίτση καὶ 'Αργέντη στὴ Μασσαλία τὸ 1850 (Πίνακας 3) σὲ συνδυασμὸ μὲ τὶς αὐξανόμενες ἐξαγωγὲς σιτηρῶν ἀπὸ τὴν 'Οδησσὸ καὶ τὸ Ταϊγάνιο πρὸς τὴ Μεγάλη Βρετανία ποὺ πραγματοποιοῦσαν οἱ ἑταιρεῖες τῶν Ροδοκανάκη καὶ Ράλλη, ἀντικατοπτρίζουν τὶς σημαντικὲς μεταβολὲς ποὺ συνέβησαν στὸ ἐμπόριο σιτηρῶν τῆς Μεσογείου κατὰ τὴ δεκαετία τοῦ 1840. Μέχρι τὴ δεκαετία αὐτή, τὰ φορτία σιτηρῶν ἀπὸ τὴν 'Ανατολικὴ Μεσόγειο καὶ Μαύρη Θάλασσα κατευθύνονταν πρὸς λιμάνια-διαμετακομιστικοὺς σταθμούς, ὅπως ἦταν τὸ Λιβόρνο, ἡ Γένοβα, ἡ Τεργέστη καὶ ἡ Μασσαλία, ἀπὸ ὅπου ξαναφορτώνονταν γιὰ νὰ μεταφερθοῦν στὴν 'Αγγλία καὶ σὲ ἄλλα βορειοευρωπαϊκὰ λιμάνια. 'Η κατάργηση τῶν Νόμων τῶν Σιτηρῶν τὸ 1846 καὶ τῆς Ναυσιπλοΐας τὸ 1847 καθιέρωσαν τὴ νέα οἰκονομικὴ καὶ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῆς φιλελευθεροποίησης τοῦ ἐμπορίου μεταξὺ τῶν κρατῶν. 'Η ἐπικράτηση τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου προώθησε τὶς κατευθείαν συναλλαγὲς μεταξὺ τῶν κρατῶν καὶ μὲ αὐτὸν τὸν τρόπο τὶς κατευθείαν θαλάσσιες διαδρομὲς μεταξὺ Μαύρης Θάλασσας καὶ 'Αγγλίας, παρακάμπτοντας τοὺς ἐνδιάμεσους διαμετακομιστικοὺς σταθμοὺς-λιμάνια τῆς Μεσογείου.

Τὸ Λιβόρνο μὲ τὴν ὑποδομή του σὰν *porto franco* ὑπῆρξε ἀπὸ τὰ πρῶτα λιμάνια ἀποθήκευσης φορτίων σιτηρῶν τῆς Δυτικῆς Μεσογείου ἀπὸ τὴ Μαύρη Θάλασσα κατὰ τὶς δεκαετίες τοῦ 1820 καὶ 1830. Τὰ σιτηρὰ ἀπὸ ἐκεῖ μεταφορτώνονταν σὲ πλοῖα μὲ προορισμὸ κυρίως τὴν 'Αγγλία, ἐνῶ τὰ πλοῖα ἐπέστρεφαν στὸ Λιβόρνο γεμάτα φορτία μὲ ἀγγλικὰ ὑφάσματα. Εἶναι φανερὸ ὅτι τὸ Λιβόρνο ἔγινε ἕνας ἀπὸ τοὺς κύριους τόπους ἐξαγωγῶν τῆς βρετανικῆς βιομηχανίας κατὰ τὶς δεκαετίες τοῦ 1820 καὶ 1830[21]. "Ενα μεγάλο μέρος τοῦ ἐμπορίου αὐτοῦ ἦταν ὑπὸ τὸν ἔλεγχο τοῦ «χιώτικου» δικτύου. 'Η Patricia Herlihy ἀναφέρει ὅτι «τὸ 1839, λίγοι μεγάλοι ἐμπορικοὶ οἶκοι, ὄχι περισσότεροι ἀπὸ ὀκτὼ ἕως δέκα, εἶχαν κυριαρχήσει στὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο τοῦ Λιβόρνου

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

καὶ αὐτοὶ οἱ οἶκοι ἦταν ὅλοι ξένοι, ἑλληνικοὶ καὶ ἑβραϊκοί»[22]. Οἱ Ἕλληνες ἔμποροι ἀποτελοῦντο ἀπὸ τὸν Ροδοκανάκη, ποὺ ἦταν ἀπὸ τοὺς πρώτους Ἕλληνες ἐμπόρους τοῦ Λιβόρνου, τὸν Σεβαστόπουλο, ποὺ διετέλεσε Πρόεδρος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λιβόρνου κατὰ τὸ ἔτος 1850[23], ἀπὸ τὸν Μαυρογορδάτο καὶ τὸν Παπούδωφ, ποὺ συνδέονταν μὲ τὶς οἰκογένειες τῶν Ροδοκανάκη καὶ Σεβαστόπουλου μὲ δεσμοὺς γάμου. Βρίσκουμε ἐπίσης τὸν Γεώργιο Τοσίτσα, ἀδερφὸ τοῦ Μιχαὴλ Τοσίτσα, τοῦ μεγαλέμπορου 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, ὁπότε καὶ βρίσκουμε μέλη τῶν οἰκογενειῶν Ἀμηροῦ, Γαλάτη, Πετροκόκκινου, Ράλλη, Ροδοκανάκη, Σκαραμαγκᾶ, Σεβαστόπουλου, Βλαστοῦ καὶ ἄλλων χιώτικων οἰκογενειῶν[24]. Ἡ Τεργέστη ἔγινε ἐπίσης κέντρο γιὰ ἕναν ἀριθμὸ ἀσφαλιστικῶν ἑταιρειῶν ποὺ δημιουργήθηκαν ἀπὸ Ἕλληνες ἐμπόρους[25].

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 Αἰγύπτου[26]. Δεκαεπτὰ ἄλλα μέλη τῶν ἑξήντα οἰκογενειῶν τοῦ «χιώτικου» δικτύου ἔκαναν ἐμπόριο ἀπὸ τὴν Ἀλεξάνδρεια. Περίπου 10-15% τῆς συνολικῆς χωρητικότητας τῶν πλοίων ποὺ ἔφτασε στὴ Μασσαλία τὸ 1840 καὶ τὸ 1850 ἐρχόταν ἀπὸ τὴν Ἀλεξάνδρεια.

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

22. Herlihy, «Russian Wheat and the Port of Livorno», *ὅ.π.*
23. *Στὸ ἴδιο.*
24. Ὄλγα Κατσιαρδῆ-Hering, *ὅ.π.*, σ. 431-34, 537-56.
25. *Στὸ ἴδιο*, σ. 468-474.
26. Hadziiossiff, *ὅ.π.*, σ. 113, Πίνακας ΙΙΙ.

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

Ἡ Κωνσταντινούπολη περιεῖχε τὸν μεγαλύτερο ἑλληνικὸ ἀστικὸ πληθυσμὸ[27] στὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο καὶ ἦταν τὸ μεγαλύτερο ἐμπορικό, τραπεζικὸ καὶ ναυτιλιακὸ κέντρο τῆς περιοχῆς. Οἱ ἐμπορικοὶ οἶκοι τῶν Ζαρίφη, Ζαφειρόπουλου, Λασκαρίδη, Ράλλη καὶ Σκυλίτση, ἀναφέρονται στὸ Παράρτημα 1 σὰν οἱ κύριοι σύνδεσμοι τοῦ χιώτικου δικτύου στὴν Κωνσταντινούπολη. Αὐτὸς ὁ μικρὸς ἀριθμὸς ὅμως ἀντιπροσωπεύει ἕνα μικρὸ κομμάτι τῆς πραγματικότητας καὶ δὲν ἀνταναικλᾶ τὴ σπουδαιότητα αὐτῆς τῆς μεγάλης πόλης τοῦ Λεβάντε στὴ λειτουργία τοῦ δικτύου. Ἔχει 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 ἐμπόριο[28].

Ἡ Σμύρνη ἦταν τὸ κύριο κέντρο συναλλαγῶν τῶν ἐμπόρων τῆς Μασσαλίας τὸν 18ο αἰώνα καὶ αὐτῶν τῆς Τεργέστης στὶς ἀρχὲς τοῦ 19ου αἰώνα. Ἐκείνη τὴν ἐποχή, οἱ Χιῶτες ἔμποροι ἔλεγχαν τὸ λιανικὸ ἐμπόριο ὑφασμάτων, λινῶν καὶ μεταξωτῶν ποὺ εἰσάγονταν στὴ Σμύρνη μέσω ἀνταποκριτῶν στὴ Βιέννη, τὴν Τεργέστη, τὸ Λιβόρνο, τὴ Γένοβα, τὴ Μασσαλία, τὸ Παρίσι καὶ τὸ Ἀμστερνταμ[29]. Γιὰ τὴν ἀκρίβεια, ἔχει ἀναφερθεῖ ὅτι ὑπῆρχαν 500 χιώτικοι ἐμπορικοὶ οἶκοι ποὺ λειτουργοῦσαν ἀπὸ τὴ Σμύρνη στὰ τέλη τοῦ 18ου αἰώνα[30]. Οἱ οἶκοι τῶν Μπαλτατζῆ, Ὁμήρου, Σκυλίτση καὶ Ράλλη ποὺ ἀναφέρονται στὸ Παράρτημα 1, ἀντιπροσωπεύουν μόνο ἕνα μέρος τῶν χιώτικων οἰκογενειῶν τῆς πόλης.

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

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

28. *Στὸ ἴδιο*, σ. 84.

29. Frangakis, «Izmir. An International Port», *ὅ.π.*

30. Κατσιαρδῆ, *ὅ.π.*, σ. 556.

γενειῶν τοῦ «χιώτικου» δικτύου[31]. Ἐκτὸς ἀπὸ τὴ διακίνηση τοῦ ἐμπορίου τοῦ νησιοῦ, οἱ ἔμποροι αὐτοὶ χρηματοδοτοῦσαν τὴν ἀνάπτυξη τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου, πάνω ἀπὸ τὸ μισὸ δυναμικὸ τοῦ ὁποίου κατασκευάστηκε στὰ καρνάγια τῆς Σύρου ἀπὸ Χιῶτες ναυπηγοὺς ἀνάμεσα στὸ 1843 καὶ 1858[32]. 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 δίκτυου. Διήρκεσε βασικὰ μιὰ γενιά, ἀπὸ τὸ 1830 μέχρι τὸ 1870, ὁπότε ἄρχισε ἡ ἄνοδος 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 ποὺ στὰ μέσα τοῦ 19ου αἰώνα ἔλεγχαν τὸ ἐμπόριο τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Ὅπως ὅμως ὁ Χρῆστος Χατζηιωσὴφ σωστὰ παρατηρεῖ, δὲν εἶναι ἡ αὔξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀλληλοσυνδεόμενων ἐμπορικῶν παροικιῶν ποὺ μᾶς ἐπιτρέπει νὰ μιλᾶμε γιὰ δίκτυα, ἀλλὰ ἡ ὕπαρξη μιᾶς κοινῆς ἐμπορικῆς στρατηγικῆς σὲ ὅλες τὶς παροικίες[33].

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 μορφὴ ἑνὸς ἐμπορικοῦ οἴκου ἦταν αὐτὴ τῆς «συλλογικῆς» ἑταιρείας. Ἕνας ἐμπορικὸς οἶκος ἀποτελοῦσε τὴν κύρια ἑταιρεία ἐνῶ οἱ ἄλλες ἑταιρεῖες παρουσιάζονταν σὰν ὑποκαταστήματα. Οἱ συνεταῖροι μοίραζαν μεταξύ τους τὴ διεύθυνση τῶν διαφόρων ὑποκαταστημάτων ἐνῶ ἡ διεύθυνση τῆς κύριας ἑταιρείας, ποὺ 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. Ἕνα ἄλλο ὀργανωτικὸ σχῆμα ἦταν ὅταν οἱ ἐμπορικοὶ οἶκοι ἦταν νομικὰ ἀνεξάρτητοι ὁ ἕνας ἀπὸ τὸν ἄλλο, ἀλλὰ μοιράζονταν τὰ κέρδη[34]. Ὁ διεθνικὸς χαρακτήρας αὐτῶν τῶν ἐμπορικῶν ἑταιρειῶν συχνὰ δημιουργοῦσε ἐξαιρετικὰ πολύπλοκες νομικὲς καταστάσεις. Σὲ αὐτὴ τὴ διεθνικότητα καὶ νομικὴ πολυπλοκότητα ἔχουν στηριχθεῖ οἱ ἑλληνικῆς διαχείρισης ναυτιλιακὲς ἑταιρεῖες τοῦ 20οῦ αἰώ-

31. Β. Καρδάσης, *Σύρος: Σταυροδρόμι τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου (1832-1857)*, Ἀθήνα, Μορφωτικὸ Ἵδρυμα Ἐθνικῆς Τραπέζης, 1987, Πίνακας 30.

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

33. Hadziiossif *ὅ.π.*, σ. 265.

34. *Στὸ ἴδιο*, σ. 262-272.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1

'Εμπορικὴ στρατηγικὴ τοῦ «χιώτικου» δικτύου

Τρόποι ὀργάνωσης τῶν ἐπιχειρήσεων

1. Δομὴ τῶν ἑταιρειῶν
2. Συγγένεια καὶ ὀργάνωση

'Εμπορικὲς μέθοδοι

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

να γιὰ νὰ διατηρήσουν φοροαπαλλαγὴ ἀπὸ ὅλες τὶς χῶρες. Σὲ μιὰ ἐποχὴ ποὺ τὸ ταχυδρομεῖο ἦταν τὸ μόνο μέσο ἐπικοινωνίας, ὁ ἔλεγχος τῆς ἐπιχείρησης μέσω τῆς οἰκογένειας ἦταν κύρια λειτουργία τοῦ δικτύου. 'Η συγγένεια καὶ ὁ κοινὸς τόπος καταγωγῆς σήμαινε «ἐμπιστοσύνη» στὶς ἐπιχειρήσεις καὶ ἐξασφάλιζε τὸ εἰσιτήριο γιὰ τὴν εἴσοδο στὴ «λέσχη» τῶν 'Ελλήνων ἐμπόρων, μιὰ «λέσχη», ἕνα κλειστὸ κύκλωμα, ποὺ μοναδικός του σκοπὸς ἦταν ἡ ἀνταλλαγὴ ἀποκλειστικῆς ἐμπορικῆς καὶ ναυτιλιακῆς πληροφόρησης[35].

'Η δύναμη τῶν χιώτικων οἰκογενειῶν βασίστηκε στὴν πειθαρχία ποὺ καθόριζε ἡ ἱεραρχία καὶ ἡ συνεκτικότητα τῆς οἰκογένειας. Οἱ διάφοροι γάμοι μεταξὺ τῶν οἰκογενειῶν ἦταν κοινὴ πρακτική: παντρεύονταν μεταξύ τους θεῖοι, ἀνιψιές, πρῶτα ξαδέρφια, ἐνάντια στοὺς κανόνες τῆς ἑλληνικῆς ὀρθοδοξίας, γιατὶ ὁ στόχος ἦταν ἕνας, ἡ διατήρηση τῆς ἐπιχείρησης μέσα στὴν οἰκογένεια.

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

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

πρεσβυτέρων, ἐθεώρουν δὲ τοῦτο ὡς πράγμα φυσικὸν μὴ ἐπιδεχόμενον συζήτησιν. Διὰ τῆς πειθαρχίας ἐκείνης καὶ διὰ τῆς συμπνοίας ἡ οἰκογένεια ἀπετελεῖτο ἰσχυρά, ἐπηύξανε δὲ τὴν δύναμίν της ὁ σύνδεσμος τῶν ἐπιμιξιῶν»[36].

Τὸ Παράρτημα 2 παρέχει ἕνα 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 ὁμάδας. Οἱ οἰκογένειες ποὺ περιλαμβάνονται συνδέονται μεταξύ τους μὲ πρώτου βαθμοῦ συγγένεια, δηλαδὴ μὲ γάμο εἴτε τῶν ἴδιων τῶν ἐμπόρων ἢ τῶν ἀδελφῶν τους ἢ τῶν γονέων τους ἢ τῶν ἀδερφῶν τῶν γονέων τους. Ἔχει γίνει προσπάθεια νὰ περιοριστοῦν οἱ συγγενικὲς σχέσεις ὅπως διαμορφώθηκαν κατὰ τὴ διάρκεια τῆς περιόδου 1820-1860, ποὺ σημαίνει ὅτι οἱ γάμοι τῶν παιδιῶν τους μετὰ τὴ δεκαετία τοῦ 1860 δὲν λαμβάνονται ὑπόψη.

Εἶναι φανερὸ ὅτι καὶ οἱ 28 χιώτικες οἰκογένειες τοῦ δικτύου ἦταν στενὰ συνδεδεμένες μεταξύ τους μὲ ἐπιμικτικοὺς γάμους[37]. Ἀπὸ αὐτὲς οἱ Ράλληδες ἦταν ἡ μεγαλύτερη καὶ ἰσχυρότερη οἰκογένεια ὄχι μόνο μεταξὺ τῶν Ἑλλήνων τῆς Ἀγγλίας ἀλλὰ καὶ ὁλόκληρου τοῦ δικτύου. Μεταξὺ τοῦ 1830 καὶ 1860 ὑπῆρχαν 66 μέλη τῆς οἰκογένειας Ράλλη μὲ πρῶτο βαθμὸ συγγένειας μεταξύ τους (δηλαδή, γονεῖς, ἀδέρφια καὶ πρῶτα ξαδέρφια), ὅλα ἐνεργὰ μέλη τοῦ δικτύου, ποὺ παντρεύτηκαν εἴτε μεταξύ τους εἴτε μὲ τὰ μέλη ἄλλων 24 χιώτικων οἰκογενειῶν. Οἱ Ροδοκανάκηδες, ἡ πιὸ σημαντικὴ οἰκογένεια τῆς Μαύρης Θάλασσας, ἦταν ἡ δεύτερη πιὸ πολυάριθμη χιώτικη οἰκογένεια καὶ ἀκολουθοῦσαν οἱ οἰκογένειες τῶν Σκυλίτση, Σκαραμαγκᾶ, Νεγρεπόντη, Σεβαστόπουλου κ.ο.κ. Οἱ ἄλλες, μὴ χιώτικες, οἰκογένειες τοῦ δικτύου λειτουργοῦσαν κατὰ τὸν ἴδιο τρόπο μὲ τοὺς Χιῶτες. Ἡ μίμηση καὶ ὁ ἐσωτερικὸς ἀνταγωνισμὸς ἦταν ἕνας ἀπὸ τοὺς κύριους κανόνες τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ «παιχνιδιοῦ» ἀνάμεσα στὶς ἐμπορικὲς κοινότητες.

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

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

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

τικο οἶκο τοῦ Μαύρου μὲ ἕδρα τὴν 'Οδησσό. Στὶς ἀρχὲς τοῦ 1820[38] πέντε ἀδέρφια τῆς οἰκογενείας Ράλλη, ὁ Ζαννής, ὁ Στρατής, ὁ Αὐγουστής, ὁ Παντιὰς καὶ ὁ Τομαζὴς Ράλλης ἵδρυσαν μαζὶ μὲ τὰ μέλη μιᾶς ἄλλης χιώτικης οἰκογένειας, τοὺς Πετροκόκκινους, μιὰ ἑταιρεία ὑπὸ τὴν ὀνομασία 'Αδελφοὶ Ράλλη, Ralli Brothers, μὲ ἕδρα τὸ Λονδίνο. "Οπως βλέπουμε στὸν Χάρτη 3, τὰ διάφορα ὑποκαταστήματα τῶν 'Αδελφῶν Ράλλη ἦταν ὡς ἑξῆς: 'Αδελφοὶ Ράλλη στὸ Λονδίνο ὑπὸ τὴ διεύθυνση τοῦ Παντιᾶ, ὁ Στρατὴς Ράλλης πρῶτα στὴ Σύρο καὶ μετὰ στὸ Μάντσεστερ, ὁ Στέφανος Π. Σκυλίτσης καὶ Σία στὸ Λίβερπουλ, ἡ ἑταιρεία Ράλλη, Σκυλίτση καὶ 'Αργέντη στὴ Μασσαλία ὑπὸ τὴ διεύθυνση τοῦ Αὐγουστῆ, ὁ Τομαζὴς Ράλλης καὶ Σία στὴν Κωνσταντινούπολη καὶ Τραπεζούντα, 'Αδελφοὶ Ράλλη ὑπὸ τὴ διεύθυνση τοῦ Ζαννῆ στὴν 'Οδησσό, οἱ Ράλλη καὶ Σκαραμαγκᾶ στὸ Ταιγάνιο, ὁ Στ. Σκαραμαγκᾶς στὸ Ροστὸβ-ον-Ντόν, Ράλλης καὶ 'Αγέλαστος στὴν Ταυρίδα καὶ ὁ Πέτρος Π. Ράλλης στὸ Rescht. "Οπως βλέπουμε, οἱ Ράλληδες κάλυπταν τὰ κύρια λιμάνια τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Βορείου Εὐρώπης, καὶ σὲ αὐτὰ ποὺ δὲν εἶχαν κατευθείαν δικά τους ὑποκαταστήματα καλύπτονταν ἀπὸ αὐτὰ τῶν συγγενῶν τους. Μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο ἦταν σὲ κάθε περίπτωση καὶ οἱ φορτωτὲς ἀλλὰ καὶ οἱ παραλῆπτες τῶν φορτίων τους. 'Απὸ τὴν 'Οδησσὸ καὶ τὴν 'Αζοφικὴ φόρτωναν ζωικὸ λίπος, λιναρόσπορο καὶ δημητριακά, ἐνῶ ἀπὸ τὴν Τραπεζούντα, Rescht, Ταυρίδα καὶ Κωνσταντινούπολη, ἀποικιακὰ καὶ ἄλλα προϊόντα. Τὰ φορτία ἀπὸ τὴν 'Αγγλία ἦταν ὑφάσματα καὶ νήματα ἀπὸ τὸ Μάντσεστερ. 'Ο θάνατος τοῦ Ζαννῆ Ράλλη στὰ τέλη τοῦ 1850 καὶ τοῦ Παντιᾶ Ράλλη τὸ 1863 ἔφερε πλήρεις ἀνακατατάξεις στὴν ἑταιρεία. Τὸ ἐμπόριο τοῦ Λεβάντε ἐγκαταλείφθηκε καὶ τὰ ὑποκαταστήματα τῆς Τραπεζούντας, τῆς Κων/πολης, τοῦ Rescht καὶ τῆς Ταυρίδας ἔκλεισαν, ἐνῶ τὴν ἴδια στιγμὴ τὸ ρωσικὸ ἐμπόριο σιτηρῶν πέρασε στὸν ἔλεγχο τῆς οἰκογενείας Σκαραμαγκᾶ. Οἱ 'Αδερφοὶ Ράλλη, ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Στέφανου Ράλλη, διεύρυναν τοὺς ἐμπορικούς τους ὁρίζοντες καὶ μπῆκαν ἐπιτυχῶς στὸ βρετανικὸ ἐμπόριο βαμβακιοῦ ἀπὸ τὴν Καλκούτα, τὴ Βομβάη καὶ τὴ Νέα Ὑόρκη, ὅπου ἄνοιξαν ὑποκαταστήματα τὸ 1851, τὸ 1861 καὶ τὸ 1871 ἀντίστοιχα[39].

'Απὸ τὸ Λονδίνο περνᾶμε τώρα στὴν 'Οδησσό, στὴν ἐπιχείρηση ποὺ ἵδρυσε

38. Τὸ 1818 ὁ Ζαννὴς καὶ ὁ Στρατὴς Ράλλης πῆγαν στὸ Λονδίνο, ἀφοῦ εἶχαν πρὶν ἐμπορευθεῖ στὸ Λιβόρνο. 'Ο ἀδερφός τους Αὐγουστὴς ἐγκαταστάθηκε στὴ Μασσαλία. Τὸ 1823 ἱδρύθηκε ὁ οἶκος Ράλλη καὶ Πετροκόκκινου στὸ Λονδίνο καὶ τὸ 1824 ὁ νεώτερος ἀδελφὸς Παντιάς, ἀκολούθησε τοὺς ὑπόλοιπους στὸ Λονδίνο. 'Ο Παντιάς, ποὺ ἀποδείχθηκε ὁ «ἐγκέφαλος» τῆς ἐπιχείρησης, παρέμεινε στὸ Λονδίνο, ὁ Στρατὴς πῆγε στὸ Μάντσεστερ, ὁ Ζαννὴς στὴν 'Οδησσὸ τὸ 1827 καὶ ὁ Τομαζὴς στὴν Κωνσταντινούπολη. Βλ. Μικὲς Συριώτης, «'Ο Οἶκος τῶν 'Αδελφῶν 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, *'Ο οἶκος τῶν 'Αδελφῶν Ράλλη*, 'Αθήνα 1964.

39. *Στὸ ἴδιο*, σ. 8.


ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΩΝ ΑΔΕΛΦΩΝ ΡΑΛΛΗ
ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ
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
ΠΕΡΣΙΑ
ΤΑΥΡΙΣ
Ράλλης &
Αγέλαστος
RESCHT
Δ.Π.Ράλλης &
Αγέλαστος
ΣΥΡΟΣ
(Ε. Ράλλης)

ὁ Στέφανος Μαῦρος. 'Ο Στέφανος Μαῦρος καταγόταν ἀπὸ τὶς Κυκλάδες καὶ ἐγκατέστησε στὴν 'Οδησσὸ τὰ πρῶτα χρόνια τῆς δεκαετίας τοῦ 1820 μιὰ μικρὴ ἀλλὰ ἐπιτυχημένη ἐμπορικὴ ἐπιχείρηση. "Ενα ἀπὸ τὰ κυριότερα μειονεκτήματα ποὺ εἶχε ὡς ἔμπορος ἦταν ἡ ἔλλειψη μιᾶς μεγάλης οἰκογένειας, ἐξειδικευμένης στὸ ἐμπόριο, μειονέκτημα ποὺ ξεπέρασε μετὰ τὸν γάμο του μὲ τὴν Εὐφροσύνη Βασιλείου στὸ τέλος τῆς δεκαετίας τοῦ 1820. Οἱ Βασιλείου ἦταν εὔποροι ἔμποροι τῆς Βιέννης καὶ τῆς Λειψίας στὰ τέλη τοῦ 18ου αἰώνα. "Ενας 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. 'Επομένως μὲ τὸν γάμο του μὲ τὴν κόρη τοῦ Μιχαὴλ Βασιλείου, ὁ Μαῦρος συνεδύασε δύο ἐξαιρετικὰ σημαντικὰ γιὰ τὶς ἐπιχειρήσεις του πλεονεκτήματα: κατὰ πρῶτο συνδέθηκε μὲ δεσμοὺς συγγένειας μὲ τοὺς Χιῶτες καὶ κατὰ δεύτερο ἀπέκτησε μιὰ οἰκογένεια ἐμπόρων χωρὶς ἐπιχείρηση. Μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο ἐπέκτεινε τὴν ἐπιχείρησή του, προσλαμβάνοντας σὰν διευθυντὲς τῶν ὑποκαταστημάτων του τὰ ἀδέλφια ἢ τοὺς συζύγους τῶν ἀδελφῶν τῆς συζύγου του. "Ετσι, ὁ ἐμπορικὸς οἶκος Μαύρου τῆς 'Οδησσοῦ 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 'Ηλία Πανᾶ (γαμπρὸ τῆς συζύγου του), στὴ Μασσαλία, ποὺ διευθυνόταν ἀπὸ τὸν 'Αλέξανδρο Βασιλείου (ἀδερφὸ τῆς συζύγου του) καὶ τέλος στὸ Λονδίνο, ποὺ διευθυνόταν ἀπὸ τοὺς Βασίλειο καὶ Λέοντα Μελᾶ (ἀνίψια τῆς συζύγου του). 'Ο Κριμαϊκὸς πόλεμος καὶ ὁ θάνατος τῶν ἡλικιωμένων διευθυντῶν προκάλεσε ἀνακατατάξεις στὴν ἐπιχείρηση. Οἱ Βασίλειος καὶ Λέων Μελᾶς, παιδιὰ τοῦ Γεωργίου Μελᾶ, ἵδρυσαν τὴ δική τους ἀνεξάρτητη ἐπιχείρηση μὲ ἕδρα τὸ Λονδίνο τὸ 1854. Παντρεύοντας τὴν ἀδερφή τους Εὐφροσύνη μὲ τὸν μεγάλο ἔμπορο τῆς Μασσαλίας 'Ανδρέα Βαλλιάνο τὸ 1850, συνδέθηκαν μὲ τὴ μεγαλύτερη ἐπιχείρηση τοῦ «ἰονίου» δικτύου, τοὺς 'Αδελφοὺς Βαλλιάνου, καὶ ἔτσι συνέχισαν μὲ ἐπιτυχία τὶς δραστηριότητές τους ἕως τὸ τέλος τοῦ 19ου αἰώνα. 'Ο Βασίλειος Μελᾶς παρέμεινε στὸ Λονδίνο, ἐνῶ ὁ Λέων καὶ ὁ Κωνσταντίνος πῆγαν στὴ Μασσαλία τὸ 1857 καὶ ὁ νεώτερος ἀδερφὸς Μιχαὴλ στὸ Γαλάτσι[40].

'Η δεύτερη γενιὰ διευθυντῶν τόσο τοῦ οἴκου τῶν 'Αδερφῶν 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. 'Η πλειοψηφία τῶν ἄλλων οἴκων ὅμως

40. Οἱ πληροφορίες γιὰ τὸν οἶκο Μαύρου προέρχονται ἀπὸ τοὺς Δ. Βικέλα, *'Η ζωή μου*, 'Αθήνα 1908 καὶ Sturdza, *Dictionnaire Généalogique...*, ὅ.π.

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

Ἡ μαθητεία καὶ ἡ ἐκπαίδευση στὸ ἐμπόριο ἄρχιζε σὲ πολὺ νεαρὴ ἡλικία γιὰ τοὺς ἄνδρες τῶν ἐμπορικῶν οἰκογενειῶν. Ἡ κύρια ἐκπαίδευσή τους ἦταν σὲ ξένες γλῶσσες, ἐνῶ μέσα στὴν οἰκογενειακὴ ἐπιχείρηση μάθαιναν προηγμένες ἐμπορικὲς τεχνικές, ὅπως οἱ συναλλαγματικὲς καὶ τὰ βιβλία διπλῶν ἐγγραφῶν. Ἀναφέρει ὁ Δημήτριος Βικέλας σχετικὰ μὲ τὴν ἐκπαίδευσή του στὴν Ὀδησσό[41]:

«...Κυρία ὅμως φροντὶς τοῦ πατρός μου ἦτο ἡ ἐμπορική 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 ἑταιρειῶν καὶ ἡ ἐπιλογὴ τῶν συνεταίρων στὶς ἑταιρεῖες 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 ἑταιρείας Μαύρου τῆς Ὀδησσοῦ[42]:

«Ἀνεχώρησα ἀπὸ τὴν Κωνσταντινούπολιν [γιὰ Λονδίνο] τὴν 16 Μαΐου 1852. Εἶχα μόλις συμπληρώσει πρὸ τριῶν μηνῶν τὸ 17ον ἔτος τῆς ἡλικίας μου... [Οἱ Ἀδελφοὶ Μελᾶ] ἐπροθυμοποιήθησαν νὰ μὲ προσλάβουν εἰς τὸ κατάστημά των... νὰ μὲ χειραγωγήσουν εἰς τὰ τοῦ ἐμπορίου... Κατόπιν ἐννόησα πόσην εὐγνωμοσύνην ἐχρεώστουν εἰς τὸν πάππον μου ὁ ὁποῖος ὑπηγόρευσε, καὶ εἰς τοὺς θείους, 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 οἶκοι, καὶ ἰδίως οἱ τῶν Χίων».

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

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

42. *Στὸ ἴδιο*, σ. 168-169, 181.

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

«Σὲ ἀπάντηση τοῦ μηνύματός σας τῆς 5ης Φεβρουαρίου, τὸ ὁποῖο ἔφτασε μόνο δύο μέρες πρίν, σπεύδω νὰ δηλώσω ὅτι κάθε ξένος μπορεῖ νὰ γίνει Ρῶσος πολίτης ἀνὰ πάσα στιγμὴ μέσα σὲ λίγες ὧρες, μὲ μιὰ τυπικὴ διαδικασία καὶ θὰ ἀντιμετωπίζεται σὰν τέτοιος σύμφωνα μὲ τὸ ρωσικὸ δίκαιο χωρὶς καμία διάκριση ἀπὸ τοὺς ντόπιους. 'Απὸ τοὺς ἐμπόρους τοῦ Ταγκαρὸκ ποὺ ἀναφέρατε, οἱ Ράλλης καὶ Σκαραμαγκᾶς εἶναι μιὰ ἐπιχείρηση ποὺ λειτουργεῖ ὡς πράκτορας καὶ γιὰ λογαριασμὸ τῶν Ράλλη καὶ Σκαραμαγκᾶ τῆς 'Οδησσοῦ, οἱ ὁποῖοι ἔχουν καταχωρηθεῖ στὴν Ἕνωση σὰν Ρῶσοι πολίτες. Τὸ ἴδιο ἰσχύει γιὰ τὸν Β. Μελᾶ, ὁ ὁποῖος ἐνεργεῖ γιὰ λογαριασμὸ τοῦ Σ. Μαύρου τῆς 'Οδησσοῦ, ἑνὸς Ρώσου πολίτη...»[43].

Βρίσκουμε πολλὰ μέλη τῶν οἰκογενειῶν τοῦ δικτύου νὰ ἔχουν υἱοθετήσει τὴν αὐστριακή, τὴ γαλλικὴ ἢ τὴ βρετανικὴ ὑπηκοότητα. Μὲ στόχο νὰ ἀποκτήσουν ὑψηλότερη κοινωνικὴ διάκριση καὶ πολιτικὴ προστασία, τὰ πιὸ ἐπιφανῆ μέλη κάθε ἐμπορικῆς κοινότητας στὶς κυριότερες πόλεις-λιμάνια, γίνονταν πρόξενοι τῆς Ἑλλάδας ἢ ἄλλων κρατῶν, ὅπως γίνεται φανερὸ 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 οἴκων περισσότερο ἀπὸ τὴν ἐθνικὴ προέλευση τῶν ἐμπόρων ποὺ τοὺς χαρακτήριζε ὡς Ἕλληνες καὶ τοὺς ξεχώριζε ἀπὸ τοὺς ἀνταγωνιστές τους. Ἡ ὑπηκοότητα τῶν ἐμπόρων ἦταν λίγο πολὺ εὐκαιριακὴ καὶ συνδέεται μὲ τὰ πλεονεκτήματα ποὺ μποροῦσε νὰ φέρει στὸν ἐμπορικὸ οἶκο»[44].

Τὸ δεύτερο σκέλος τῆς ἐμπορικῆς στρατηγικῆς τοῦ χιώτικου δικτύου ἦταν οἱ ἐμπορικές τους μέθοδοι. Αὐτὲς ἀποτελοῦνταν, πρῶτον ἀπὸ τὴ διείσδυση στὶς ἀγορὲς τῶν παραγωγῶν καὶ τῶν καταναλωτῶν καὶ δεύτερον 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 'Οδησσὸ στὸν Βρετανὸ Πρόξενο John Green στὴν 'Αθήνα, 13 Μαρτίου 1850.

44. Hadziiossif, *ὅ.π.*, σ. 185.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8

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

Πόλη	*Ὄνομα*	*Γενικὸς πρόξενος*
Λονδίνο	Παντιᾶς Ράλλης	Ἑλλάδας
Μασσαλία	Γεώργιος Ζιζίνιας	Ἑλλάδας
	Παῦλος Ροδοκανάκης	Τοσκάνης
Λιβόρνο	Κωνστ. Τοσίτσας	Ἑλλάδας
Ἀλεξάνδρεια	Μιχαὴλ Τοσίτσας	Ἑλλάδας
	Ε. Ζιζίνιας	Βελγίου
	D' Anastassy	Σουηδίας
Ὀδησσὸς	Ἰωάννης Ράλλης	Η.Π.Α.
	Θ. Ροδοκανάκης	Τοσκάνης
	Παντιᾶς Ζιζίνιας	Ἑλλάδας
Ταϊγάνιο	Κ. Ν. Μαυρογορδᾶτος	Ἑλλάδας
Ροστὼφ	Κ. Ν. Μαυρογορδᾶτος	Ἑλλάδας

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

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

Ἕνα ἐξαιρετικὰ σημαντικὸ στοιχεῖο στὴν ἐμπορικὴ στρατηγικὴ τῶν Ἑλλήνων ἦταν ἡ ἀγορὰ ἀγαθῶν κατευθείαν ἀπὸ τοὺς παραγωγοὺς στὴν ἐνδοχώρα τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας, ποὺ τοὺς ἐπέτρεπε νὰ ἀγοράζουν φθηνὰ καὶ νὰ ἀποφεύγουν τοὺς μεσάζοντες. Τὸ σιτάρι ἀπὸ τὴν Ὀδησσό, γιὰ παράδειγμα, συνήθως πουλιόταν εἴτε τὴν ὥρα τῆς παραλαβῆς του κατευθείαν ἀπὸ τὶς ἀποθῆκες στὸ λιμάνι εἴτε ἀπὸ τὰ παζάρια καὶ τὰ ἀγροκτήματα στὴν ἐνδοχώρα. Τὸ σιτάρι ἀπὸ τὶς ἀποθῆκες συνήθως ἀνῆκε σὲ μεγαλοκτηματίες ποὺ εἶχαν τὴν οἰκονομικὴ δυνατότητα νὰ διατηροῦν μεγάλα ἀποθέματα καὶ νὰ πληρώνουν νοίκι στὶς ἀποθῆκες τοῦ λιμανιοῦ. Μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο ὅμως, τὸ σιτάρι τῶν μεγαλοκτηματιῶν ἀπὸ τὶς ἀποθῆκες τοῦ λιμανιοῦ ἦταν μὲν ἄμεσα διαθέσιμο, ἀλλὰ πιὸ ἀκριβό. Τὸ πιὸ φθηνὸ σιτάρι ἦταν τῶν μικροαγροτῶν ποὺ δὲν εἶχαν τὴ δυνατότητα νὰ τὸ ἀποθηκεύσουν καὶ νὰ περιμένουν αὔξηση τῆς τιμῆς του ἀλλὰ ἔπρεπε νὰ τὸ πουλήσουν τὴν ἐποχὴ τῆς συγκομιδῆς. Οἱ Ἕλληνες ἔμποροι εἶχαν ἐγκαταστήσει ἕνα ὁλόκληρο σύστημα

ντόπιων πρακτόρων στὴν ἐνδοχώρα ποὺ ἐξασφάλιζε τὰ ἀναγκαῖα φορτία γιὰ τὴν ἐξαγωγὴ δημητριακῶν. 'Η τοκογλυφία ἦταν καὶ ἕνας τρόπος ἐλέγχου τῶν παραγωγῶν. Οἱ ντόπιοι πράκτορες τῶν 'Ελλήνων ἐμπόρων δάνειζαν τοὺς ἀγρότες οἱ ὁποῖοι, πολλὲς φορές, ἀναγκάζονταν νὰ προπωλήσουν τὴ σοδειὰ σὲ πολὺ χαμηλότερες τιμὲς γιὰ νὰ ξεπληρώσουν τὰ δάνειά τους. Ἔτσι στὴν ἐνδοχώρα κάθε πόλης-λιμανιοῦ ὑπῆρχε ἕνα ἐσωτερικὸ δίκτυο ποὺ δούλευε παράλληλα μὲ τὸ ἐξωτερικὸ δίκτυο τοῦ ἐμπορίου μεταξὺ τῶν πόλεων-λιμανιῶν[45]. Τὸ ἐμπόριο τῆς 'Αζοφικῆς καὶ τοῦ Δούναβη ἦταν λιγότερο ὀργανωμένο ἀπὸ αὐτὸ τῆς 'Οδησσοῦ καὶ μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο ὑπῆρχε μεγαλύτερη εὐχέρεια ἐκμετάλλευσης τοῦ ντόπιου ἀγροτικοῦ πληθυσμοῦ καὶ ἐπομένως ἐξασφάλιση μεγαλύτερων κερδῶν γιὰ τοὺς ἐξαγωγεῖς.

Οἱ περιοχὲς γύρω ἀπὸ τὴ Μαύρη Θάλασσα, ὅπου οἱ Ἕλληνες εἶχαν ἐγκατασταθεῖ, ἦταν ἐντελῶς ὑποανάπτυκτες. Οἱ ἐμπορικὲς διασυνδέσεις τῶν 'Ελλήνων, ἡ ὕπαρξη 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 ἐθνικοτήτων[46]. 'Επιπλέον, τὸ περιβάλλον τῆς Μαύρης Θάλασσας, ἡ ὁποία προσέφερε τὸν κύριο ὄγκο τῶν μεταφερομένων φορτίων τοῦ δικτύου, ἦταν ἐξαιρετικὰ δύσβατο, ἰδιαίτερα πρὶν ἀπὸ τὸν Κριμαϊκὸ πόλεμο. Μὲ σκοπὸ νὰ τονίσουν τὸ ἐχθρικὸ περιβάλλον τῆς Μαύρης Θάλασσας, οἱ ἀρχαῖοι Ἕλληνες τὴν ἀποκαλοῦσαν ἀκριβῶς τὸ ἀντίθετο, *Εὔξεινο Πόντο*. 'Η Μαύρη Θάλασσα ἦταν γνωστὴ γιὰ τὶς ναυσιπλοϊκὲς δυσκολίες της, ὅπως τὰ ἰσχυρὰ ρεύματα, οἱ ξαφνικὲς θύελλες καὶ οἱ πυκνὲς ὁμίχλες. 'Η εἴσοδος ἀπὸ τὸν 'Ελλήσποντο ἢ τὰ στενὰ τῶν Δαρδανελλίων μὲ ρεῦμα νότιας κατεύθυνσης ταχύτητας 2-4 μιλίων τὴν ὥρα σήμαινε μεγάλες καθυστερήσεις γιὰ τὰ ἱστιοφόρα, ποὺ ἔπρεπε νὰ περιμένουν τὸν κατάλληλο ἄνεμο γιὰ νὰ περάσουν. 'Εξάλλου οἱ ἰσχυροὶ βόρειοι ἄνεμοι κρατοῦσαν γιὰ μῆνες τὰ πλοῖα δεμένα στὸν Βόσπορο χωρὶς νὰ τοὺς δίνουν τὴ δυνατότητα νὰ περάσουν, ἐνῶ οἱ βορειοδυτικοὶ ἄνεμοι ἔφερναν βροχὴ καὶ ὁμίχλη καὶ οἱ βορειοανατολικοὶ ἰσχυρὲς τρικυμίες[47]. Οἱ περισσότεροι ἀπὸ τοὺς μεγάλους ποταμοὺς τῆς Εὐρώπης, ὅπως ὁ Δούναβης, ὁ Δνείστερος, ὁ Δνείπερος, ὁ Μπὰγκ καὶ ὁ Δὸν ἐκβάλλουν στὴ Μαύρη Θάλασσα. 'Εκατοντάδες μίλια ἀπὸ βάλτους κάλυπταν τὶς ἀκτές της, οἱ ὁποῖες ὑπέφεραν ἀπὸ τὴν ἔλλειψη φυσικῶν

45. *Στὸ ἴδιο*, σ. 262-272.

46. Γιὰ περισσότερες λεπτομέρειες γιὰ τὸν ρόλο τῶν 'Ελλήνων 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.

λιμανιῶν. Τὰ ποτάμια, ἀπὸ τὸν Δούναβη μέχρι τὴν Ἀζοφική, ἦταν παγωμένα γιὰ περισσότερο ἀπὸ τρεῖς μῆνες κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ χειμώνα 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, ὁπότε τὰ πλοῖα ἔπρεπε νὰ φορτώσουν στὰ ἀνοιχτά.

Οἱ δρόμοι τῶν μαυροθαλασσίτικων πόλεων στὴν πλειονότητά τους δὲν ἦταν στρωμένοι μὲ πλάκες ἢ πέτρες, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ βρίσκει κανεὶς στὶς βρετανικὲς προξενικὲς ἐκθέσεις συνεχῆ παράπονα σχετικὰ μὲ τὸν ὄγκο τῆς λάσπης στοὺς δρόμους, ἰδιαίτερα τὸ φθινόπωρο καὶ τὴν ἄνοιξη, πράγμα ποὺ καθιστοῦσε κάθε μετακίνηση ἐξαιρετικὰ δύσκολη. Ἐπιπλέον, στὶς περισσότερες πόλεις-λιμάνια δὲν ὑπῆρχαν τραπεζιτικὲς ἢ ἀσφαλιστικὲς 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. Ὅμως, 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 ἁπλὰ καὶ μόνο ὅτι εἶναι ταχυδρομημένη γι' αὐτόν»[48].

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

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

49. Ἡ ὀνομασία «βαλτικὸ» ἀρχικὰ ἀναφερόταν στὸ ἐμπόριο μὲ τὶς χῶρες ποὺ συνόρευαν μὲ τὴ Βαλτικὴ Θάλασσα, ποὺ ἦταν οὐσιαστικὰ οἱ χῶρες μὲ τὶς ὁποῖες συναλλασσόταν ἡ Ἀγγλία μέχρι τὸν 16ο-17ο αἰώνα. 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 αἰώνα καὶ ἔπειτα. Βλ. H. Barty-King, *The Baltic Exchange*, Λονδίνο, Huntchinson Benham, 1977.

ψει ἀπὸ ἀνεπιθύμητους κερδοσκόπους τὰ 300 μέλη του. Μιὰ περιγραφὴ τοῦ Βαλτικοῦ καφενείου τὸ 1845 ἔχει ὡς ἑξῆς[50]:

«Εἶναι ἕνα μακρύ, στενὸ διαμέρισμα, χωρὶς ἰδιαίτερα χαρακτηριστικά, ἐκτὸς ἀπὸ μιὰ ἐλαφριὰ μυρωδιὰ ποὺ ἀναδύεται ἀπὸ τὰ δείγματα ποὺ ἐκτίθενται καὶ τὴν μουντὴ ὄψη τοῦ χώρου ποὺ εἶναι πασαλειμένος μὲ μελάνια ἀπὸ τὶς πένες τῶν νεαρῶν ἢ τῶν ὑπαλλήλων ποὺ προσέχουν τοὺς παράγοντες ποὺ δὲν εἶναι ἀγοραστές, καὶ οἱ ὁποῖοι ἀπὸ τὴν ἡλικία τῶν δώδεκα ἐτῶν καὶ ἄνω σημειώνουν τὶς τιμὲς στοὺς καταλόγους τους... Οἱ πωλήσεις διαρκοῦν περίπου δύο ὧρες...».

Τὸ 1854 ὁ Παντιὰς Ράλλης ἦταν μέλος τῆς 24μελοῦς ἐπιτροπῆς τοῦ Βαλτικοῦ καφενείου ποὺ ἔθετε τοὺς ὅρους καὶ ἀποφάσιζε γιὰ τὰ διάφορα ζητήματα αὐτοῦ τοῦ ὀργανισμοῦ[51]. 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 Ἕλληνες[52]. Τὸ 1886, ἑκατὸ ἀπὸ τὰ 1.386 μέλη τοῦ Βαλτικοῦ καφενείου ἢ 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 γνώριζε πάντα. Οἱ Βρετανοὶ ἔλυσαν τὰ προβλήματά τους μὲ τὸ νὰ ἀφήσουν σὲ ξένους τὴ διακίνηση μέρους τοῦ ἐξωτερικοῦ τους ἐμπορίου, οἱ ὁποῖοι εἰσῆγαν γι' αὐτοὺς σὲ φθηνὲς τιμὲς τὰ ἀγαθὰ ποὺ εἶχαν ἀνάγκη, ἐνῶ ἐξῆγαν καὶ προωθοῦσαν τὰ βιομηχανικά τους ἀγαθὰ σὲ νέες ἀγορές. Ἔτσι, «ὁ πονηρὸς Ἕλληνας, καὶ ὁ ἀκόμα πιὸ πονηρὸς Ἑβραῖος, ὁ συμπαθὴς Γιάνκης καὶ ὁ Γερμανὸς μὲ τὰ γυαλιὰ στὰ ἐξωτερικὰ καὶ ἐσωτερικά του μάτια βρίσκονται [στὸ Βαλτικὸ καφενεῖο] μαζὶ μὲ μερικοὺς ἀπὸ τοὺς πιὸ ἐπιδέξιους Βρετανούς, ἀστοὺς καὶ ἐπαρχιῶτες...»[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 σειρὰ σατιρικῶν ἄρθρων ποὺ γράφτηκαν ἀπὸ τὸν «Baltico» στὸ *Fairplay*, τὰ ὁποῖα 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.
Ἀγέλαστος Στέφανος Α.
Ἀργέντης Γεώργιος Α.
Ἀργέντης Λεωνίδας Α.
Βαλλιάνος Ἀλέξανδρος Α.
Βαλλιάνος Ἀλκιβιάδης
Βαλλιάνος Παναγὴς
Βασιλείου Ἀριστείδης Ι.
Βλαστὸς Ἀλέξανδρος Α.
Βογιαζόγλου Νικόλαος
Γαλάτης Κωνσταντίνος Σ.
Γαλάτης Νικόλαος Κ.
Γαρόφαλος Ἰωάννης Α.
Γρηγορόπουλος Γεώργιος
Δαμαλᾶς Ἐμμανουὴλ Μ.
Εὐμορφόπουλος Ἀριστείδης Γ.
Εὐμορφόπουλος Γεώργιος
Ζαρίφης Ἰωάννης Μ.
Ζαρίφης Θεόδωρος Μ.
Ζαρίφης Μιχαὴλ
Ζιζίνιας Δημήτριος
Ζίφος Γεώργιος Σ.
Ζίφος Μιλτιάδης Λ.
Ζούλας Σπυρίδων Σ.
Ζυγομαλᾶς Ἰωάννης Κ.
Θεολόγος Σοφοκλῆς
Ἰωνίδης Ἀλέξανδρος Α.
Ἰωνίδης Κωνσταντίνος Α.
Ἰωνίδης Λουκᾶς Α.
Καβάφης Γεώργιος Ι.
Καράλης Νικόλαος Μ.
Καράλης Παῦλος Ι.
Κατινάκης Δημήτριος Μ.
Κεσισσόγλου Ἰωάννης
Κεφάλας Γεώργιος
Κοργιαλένιος Μαρίνος
Κορωνιὸς Θεόδωρος Ι.
Κούππας Λεωνίδας Ι.
Κωνσταντινίδης Ἀλέξανδρος
Κωνσταντινίδης Δημήτριος Σ.
Κωνσταντινίδης Σοφοκλῆς
Λαμπρινούδης Λεωνίδας
Λινὸς (Λένος) Παναγιώτης Δ.
Μαργαρίτης Ἀντώνιος Ι.
Μαυρογιάννης Ἀλέξανδρος
Μαυρογορδάτος Μιχαὴλ Γ.
Μαυρογορδάτος Μιχαὴλ Ε.
Μαυρογορδάτος Νικόλαος Α.
Μαυρογορδάτος Παντελῆς Α.
Νικολόπουλος Ἰωάννης Δ.
Νομικὸς Περικλῆς
Πασπάτης Φίλιππος
Περόγλου Νικόλαος
Πετροκόκκινος Ἀλέξανδρος Π.
Πετροκόκκινος Δημήτριος
Πετροκόκκινος Εὐστράτιος Ε.
Πετροκόκκινος Ἰωάννης Α.
Πετροκόκκινος Παντιὰς Ε.
Πιτζιπιὸς Μιχαὴλ Δ.
Πιτζιπιὸς Στέφανος Δ.
Πολυχρονιάδης Σπυρίδων
Ποτοὺς Δημήτριος
Ράλλης Ἀμβρόσιος Ι.
Ράλλης Ἀμβρόσιος Ι. Κ.
Ράλλης Δημήτριος Τ.
Ράλλης Ἐμμανουὴλ Ι.
Ράλλης Ἰωάννης Α.
Ράλλης Λουκᾶς Ε.
Ράλλης Παντιὰς Π.
Ράλλης Στέφανος Α.
Ροδοκανάκης Ἐμμανουὴλ Μ.
Ροδοκανάκης Ἰωάννης Τ.
Ροδοκανάκης Μιχαὴλ Ε.
Ροδοκανάκης Μιχαὴλ Μ.
Ροδοκανάκης Παντιὰς Π.
Ροδοκανάκης Πέτρος Π.
Σγούτας Στυλιανὸς Λ.
Σεβαστόπουλος Γεώργιος Μ.
Σεβαστόπουλος Δημήτριος Σ.
Σεκιάρης Παντελῆς
Σεκιάρης Παρασκευᾶς
Σινανίδης Ἀλέξανδρος Π.
Σκαραμαγκὰς Γεώργιος Ε.
Σκαραμαγκᾶς Ἐμμανουὴλ Γ.
Σκαραμαγκᾶς Ἰωάννης Π.
Σκλάβος Παναγὴς Κ.
Σκυλίτσης Δημήτριος Γ.
Σκυλίτσης Δημήτριος Σ.

Σκυλίτσης Θεόδωρος Ε.	Σπαρτάλης Δημήτριος Μ.
Σκυλίτσης 'Ιωάννης	Σπαρτάλης Εὐστράτιος Μ.
Σκυλίτσης 'Ιωάννης	Τσοκανάκης Δημήτριος Α.
Σκυλίτσης 'Ιωάννης Σ.	Φραγκιάδης Στέφανος Ε.
Σκυλίτσης Μιχαὴλ Γ.	Φραγκόπουλος Ι. Σ.

Α'. "Ελληνες	98	8%
Β'. "Αλλοι	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. 'Απὸ τὰ μέσα τοῦ 1850 μέχρι σήμερα, τὰ πρόσωπα, τὰ φορτία, τὰ πλοῖα, τὰ θαλάσσια δρομολόγια, τὰ δίκτυα, τὰ περισσότερα ἄλλαξαν στὴν καθημερινὴ ζωὴ τοῦ Βαλτικοῦ Κέντρου. Αὐτὸ ποὺ παρέμεινε ὅμως εἶναι μιὰ ὅλο καὶ αὐξανόμενη παρουσία τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν στὸν κατάλογο τῶν μελῶν τοῦ Βαλτικοῦ κέντρου καθόλη τὴ διάρκεια τοῦ 20οῦ αἰώνα. 'Η ἐγκατάσταση τῶν 'Ελλήνων ἐμπόρων στὸ Βαλτικὸ κέντρο στὰ μέσα τοῦ περασμένου αἰώνα ἀποδείχτηκε καταλυτικὴ γιὰ τὴν ἀνάπτυξη τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

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

Αὐτὴ ἡ ὀργάνωση ἐξασφάλιζε πάντα τὴν παρουσία τοῦ ἴδιου τοῦ ἐμπόρου ἢ τοῦ ἄμεσου συνεργάτη του στὶς ντόπιες καὶ ξένες ἀγορές. Γιὰ παράδειγμα, ὅταν ὁ 'Ιωάννης (Ζαννής) Ράλλης στὴν 'Οδησσὸ φόρτωνε σιτηρὰ σὲ ἕνα ἀπὸ τὰ δικά του ἢ ἕνα ξένο ναυλωμένο πλοῖο, ταχυδρομοῦσε τὶς φορτωτικὲς καθὼς καὶ ἕνα δεῖγμα τῶν σιτηρῶν στὸν ἀδερφό του Παντιὰ στὸ Λονδίνο. 'Ο Παντιὰς Ράλλης ἐν συνεχεία πουλοῦσε τὸ ἐμπόρευμα μέσα ἀπὸ τὸ Βαλτικὸ Κέντρο σὲ κάποιον τρίτο ἔμπορο, παρόλο ποὺ τὸ πλοῖο δὲν εἶχε φθάσει ἀκόμα στὴν 'Αγγλία. 'Ο τρίτος ἔμπορος ἐν συνεχεία μποροῦσε νὰ πουλήσει τὸ ἐμπόρευμα σὲ ἕνα τέταρτο ἔμπορο. Μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο ἕνα φορτίο μποροῦσε νὰ ἀλλάξει ἰδιοκτήτη 3 ἢ 4 φορὲς τουλάχιστον ἐνῶ βρισκόταν ἀκόμη ἐν πλῶ, καὶ ὁ τελικὸς παραλήπτης μπορεῖ νὰ μὴν ἦταν ὁ Παντιὰς Ράλλης ἀλλὰ μιὰ γαλλικὴ ἑταιρεία στὴν Δουνκέρκη. 'Επειδὴ ὅμως ὁ τελευταῖος ἀγοραστὴς τοῦ φορτίου δὲν

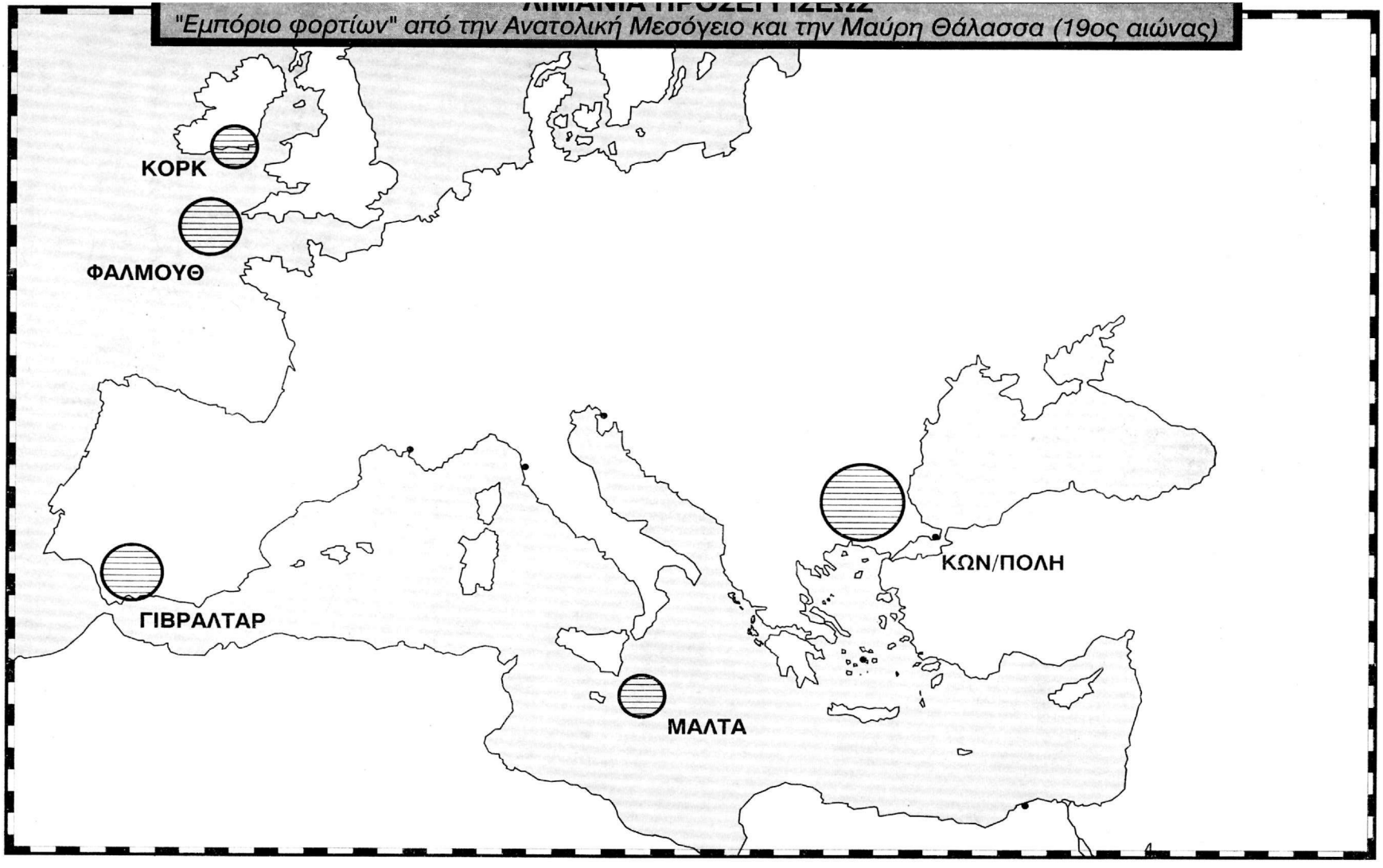
ἦταν γνωστὸς στὸν καπετάνιο τοῦ πλοίου ποὺ μετέφερε τὸ ἐν λόγω ἐμπόρευμα, ὑπῆρχαν ὁρισμένα προσυμφωνημένα μὲ τὴν ἑταιρεία τῶν Ἀδελφῶν Ράλλη «λιμάνια προσεγγίσεως» (Ports of Call), στὰ ὁποῖα ὁ καπετάνιος ἐλάμβανε διαταγὲς μὲ ταχυδρομεῖο ἢ τηλέγραφο γιὰ τὸν τελικό τους προορισμό. Τυπικὰ «λιμάνια προσεγγίσεως» 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 αὔξηση τοῦ ἀνατολικομεσογειακοῦ ἐμπορίου δημητριακῶν καὶ πιθανολογεῖται ὅτι ἦταν χιώτικη «ἀνακάλυψη»[54]. Τὸ «ἐμπόριο φορτίων» στὴν ἐξελιγμένη καὶ σύγχρονή του ἐκδοχὴ εἶναι αὐτὸ ποὺ ἀποκαλοῦμε σήμερα «tramp-shipping». Μόνο ποὺ τὰ «λιμάνια προσεγγίσεως» ἔχουν ἀντικατασταθεῖ μὲ τὸν ἀσύρματο καταρχήν, 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, μὲ τὴν ἐξασφάλιση φορτίων γιὰ μέρος τῆς διαδρομῆς. Μετέφεραν βρετανικὰ ὑφάσματα καὶ ἄλλα βιομηχανικὰ προϊόντα γιὰ τὶς ἀγορὲς τῶν μεγάλων πόλεων, κυρίως τῆς Κωνσταντινούπολης καὶ τῆς Σμύρνης, ταξιδεύοντας μὲ αὐτὸν τὸν τρόπο χωρὶς φορτία μόνο σὲ μικρὴ ἀπόσταση, μέχρι τὴν Ὀδησσό, τὴν Ἀζοφικὴ ἢ τὸν Δούναβη.

Πολλοὶ ἔμποροι τοῦ «χιώτικου» δικτύου ἦσαν καὶ πλοιοκτῆτες. Σύμφωνα μὲ τὸν Πίνακα 10, τουλάχιστον δεκαπέντε ἀπὸ τὶς ἑξήντα οἰκογένειες τοῦ δικτύου ἐπένδυσαν στὴ ναυτιλία. Τὸ πρῶτο μέρος τοῦ Πίνακα εἶναι βασισμένο σὲ στοιχεῖα ποὺ προέρχονται ἀπὸ τὴν ἐφημερίδα *Sémaphore de Marseille*, ἐνῶ ἡ πλοιοκτησία ἔχει ὑπολογιστεῖ ἀπὸ συνδυασμὸ πληροφοριῶν[55]. Οἱ ἀδερφοὶ Ζιζίνια ἐμφανίζονται νὰ ἔχουν κάνει μεγάλες ἐπενδύσεις στὴ ναυτιλία. Ἀπὸ τὸ 1835 ἕως τὸ 1850 ἦταν ἰδιοκτῆτες 9 ἱστιοφόρων. Τὸ 1840 ἰδιαίτερα ἦταν ἰδιοκτῆτες ὀκτὼ πλοίων συνολικῆς χωρητικότητας 1.916 τόνων. Ὁ Δρομοκαΐτης ἦταν ὁ δεύτερος μεγάλος πλοιοκτήτης· τὸ 1840 διέθετε 5 πλοῖα, μὲ τὰ 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», *ὅ.π.*, σ. 341-365.

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


"Εμπόριο φορτίων" από την Ανατολική Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα (19ος αιώνας)
ΚΟΡΚ
ΦΑΛΜΟΥΘ
ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ
ΜΑΛΤΑ
ΚΩΝ/ΠΟΛΗ

ΧΑΡΤΗΣ 4

ΠΙΝΑΚΑΣ 10

Ἕλληνες ἔμποροι ὡς πλοιοκτῆτες/ἐφοπλιστὲς (1830-1860)

Ἔμπορος	*Ὄνομα πλοίου*		*Τόνοι*	*Χρονολογία στοιχείων*
ΜΑΣΣΑΛΙΑ				
Ἀφοὶ Ζιζίνια	Jeune Menandre		246	1835, 1840
	Jeune Cleanthe		126	1835, 1840, 1850
	Penelope		260	1835, 1840
	Cleopatre		196	1835, 1840, 1850
	Fanny		251	1840
	Nouvelle Adeline		190	1840
	Leonidas		300	1840
	Themistocle		347	1840
	Cleanthe		326	1850
Δρομοκαΐτης	Nicolas-et-Aristide		189	1835, 1840, 1850
	Aristide		168	1835
	Laurent-et-Fanny		195	1840, 1850
	Aspasie-et-Henriette		138	1840, 1850
	Nicolas-et-Heracles		199	1840, 1850
	Perle		138	1840
Παπούδωφ	Constantinos		347	1850
	Pandias		416	1850
	Catingo		150	1850
Πετροκόκκινος & Ἀγέλαστος	Pegasus		198	1835
	Chariklia		155	1835, 1840, 1850
Ροδοκανάκης	Rodocanachi		350	1840
Ράλλης, Σκυλίτσης & Ἀργέντης	Jeune-Fanny		94	1835
	Lycurgue		314	1840
Ἀργέντης & Σία	St. Nicolo		277	1840
	Achille		220	1840
Ζαρίφης	Alexandros		231	1850
ΑΙΜΑΝΙΑ ΑΓΓΛΙΑΣ				
Γ. Σκυλίτσης	Medea		199	1860
	Pantoleon		449	1860
	Sea Nymph		246	1860
	Senator		318	1860
	Evangeline		374	1860
	Gough Bg		211	1860
	Michigan	ἀτμόπλ.	846	1860
Λ. Μελᾶς	Aphroezza	ἀτμόπλ.	133	1860

ΠΙΝΑΚΑΣ 10
(Συνέχεια)

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

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

καὶ 'Αγέλαστος, Ροδοκανάκης, Ράλλης, Σκυλίτσης, 'Αργέντης καὶ Ζαρίφης, ἐμφανίζονται νὰ εἶναι ἰδιοκτῆτες ἑνὸς 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 εἰσαγωγὴ τῆς νέας τεχνολογίας τῶν ἀτμοπλοίων, εἶναι φανερή. Σύμφωνα μὲ τοὺς Lloyd's, τὸ 1860 ὁ οἶκος Σκυλίτση τοῦ Λονδίνου ἦταν ἰδιοκτήτης 6 ἱστιοφόρων καὶ ἑνὸς ἀτμοπλοίου. 'Ο Σκυλίτσης ἦταν ὁ κύριος μεταφορέας τοῦ οἴκου τῶν 'Αδερφῶν Ράλλη. Οἱ Μελᾶς, Π. Τ. Ράλλης καὶ Σπάρταλης ἐμφανίζονται ἐπίσης ὡς ἰδιοκτῆτες ἑνὸς πλοίου ὁ καθένας, ὁ Παπαγιάννης τεσσάρων ἀτμοπλοίων, ἐνῶ ὁ Ξένος φέρεται ὡς ἰδιοκτήτης ἑνὸς ἐκπληκτικοῦ στόλου 10 ἀτμοπλοίων.

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

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

Ἀκριβῶς τὸ γεγονὸς ὅτι οἱ Χιῶτες ἦταν πρωταρχικὰ ἔμποροι, καὶ ὅτι ἀκόμα καὶ στὴν περίπτωση ποὺ ἦταν ἐφοπλιστὲς τὰ πλοῖα τους θεωροῦνταν ξένα, ἔχει ὁδηγήσει 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 αὔξηση 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 ποὺ ἔπλεξαν οἱ Χιῶτες ἔμποροι, δημιουργήθηκε ἕνα παράλληλο ναυτιλιακὸ δίκτυο ποὺ ἁπλώθηκε 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 ἄνοιξε τὴν πόρτα γιὰ τὸ Λονδίνο, τὸ μεγαλύτερο ἐμπορικὸ καὶ ναυτιλιακὸ κέντρο τῆς ἐποχῆς, καὶ μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο, τὸν δρόμο γιὰ τὴν ἑδραίωση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας τὸν 20ὸ αἰώνα.

Ἡ πρώτη λοιπὸν ἐπιρροὴ ποὺ εἶχε τὸ «χιώτικο» δίκτυο στὴν αὔξηση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἦταν ὅτι ἕνα μεγάλο μέρος τῶν πλοίων ποὺ 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 ποὺ 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 ποὺ ἔφθαναν στὴ Μασσαλία ἦταν ναυλωμένα ἀπὸ Ἕλληνες ἐμπόρους τοῦ χιώτικου δικτύου. Ἀντίθετα, εἶναι φανερὸ ὅτι κατὰ τὴν ἴδια περίοδο οἱ Ἕλληνες ἔμποροι τῆς Ἀγγλίας χρησιμοποιοῦσαν σχεδὸν ἀποκλειστικὰ πλοῖα ἄλλης σημαίας. Μόνο τὸ 3% τὸ 1850 καὶ τὸ 1% τὸ 1860 τῶν πλοίων ποὺ ἔφθαναν στὴν Ἀγγλία ναυλωμένα ἀπὸ Ἕλληνες ἔμπορους ἦταν πλοῖα μὲ ἑλληνικὴ σημαία. Οἱ Ἕλληνες ἔμποροι τοῦ «χιώτικου» δικτύου στὴν Ἀγγλία χρησιμοποιοῦσαν κυρίως τὰ πλοῖα ποὺ ἀνῆκαν σὲ μέλη τοῦ δικτύου, τὰ ὁποῖα ἦταν κάτω ἀπὸ βρετανικὴ σημαία. Τὰ πλοῖα αὐτὰ ἀνῆκαν κατὰ κύριο λόγο στὶς ἑταιρεῖες 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 ὁλόκληρης τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Βορείου Εὐρώπης. Μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο τὰ ἑλληνικὰ ἱστιοφόρα ποὺ ἔψαχναν νὰ βροῦν φορτία στὰ λιμάνια τῆς Νο-

ΠΙΝΑΚΑΣ 11

Ἀφίξεις πλοίων στὴ Μασσαλία καὶ τὰ λιμάνια τῆς Ἀγγλίας

Ἔτος	Σύνολο τόνων	Ναυλωμένα ἀπὸ Ἕλληνες ἐμπόρους (τόνοι)	(%) ἐπὶ τοῦ συνόλου	Ἑλλην. σημαίας (τόνοι)	(%) ἐπὶ τοῦ συνόλου	Ἑλληνικῆς σημαίας ναυλωμένα ἀπὸ Ἕλληνες (τόνοι)	(%) ἐπὶ τῶν ναυλωμένων ἀπὸ Ἕλληνες ἐμπόρους
Α. 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%
Β. ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΑΣ							
1850	135.727	42.306	31%	4.271	3%	2.254	5%
1860	308.860	176.126	57%	2.933	2%	1.143	1%

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

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

Ἐξάλλου, ἡ παρουσία πολυάριθμων ἑλληνικῶν πλοίων καὶ ναυτικῶν ἀπὸ τὴν Ὀδησσὸ μέχρι τὴ Μασσαλία καὶ τὸ Λίβερπουλ, ἔγινε πηγὴ εὐημερίας γιὰ ἕνα μεγάλο ἀριθμὸ Ἑλλήνων μικροεπιχειρηματιῶν σὲ κάθε λιμάνι, ποὺ τροφοδοτοῦσαν, ἐξόπλιζαν καὶ ἐπισκεύαζαν πλοῖα. Γιὰ παράδειγμα, σὲ διάφορα ἰδιωτικὰ ναυτιλιακὰ ἀρχεῖα[56] βρίσκουμε ἀποδείξεις ἀπὸ ἑλληνικὰ καταστήματα ἐγκατεστημένα στὴ Μασσαλία, ποὺ προσέφεραν βοηθητικὲς ναυτιλιακὲς ὑπηρεσίες καὶ ὅπου τὸ ὄνομα τοῦ καταστήματος καὶ ἡ προσφερόμενη ὑπηρεσία εἶναι γραμμένα στὴν ἑλληνικὴ καὶ τὴ γαλλικὴ γλώσσα. Ἀπὸ διάφορες ἀποδείξεις καὶ ἄλλα ἀρχειακὰ ἔγγραφα συμπεραίνουμε ὅτι ὑπῆρχαν εἰδικοὶ «πράκτορες-μεταφραστὲς» σὲ κάθε λιμάνι ποὺ ἀσχολοῦνταν μὲ ὅλα τὰ διαδικαστικὰ τῆς ἄφιξης, ἐκφόρτωσης, φόρτωσης καὶ ἀναχώρησης τοῦ πλοίου, καθὼς καὶ ὅλες τὶς ὑπόλοιπες ἀναγκαῖες συναλλαγὲς 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 ἢ αὐτὸς ποὺ δὲν μιλοῦσε ξένες γλῶσσες μποροῦσε νὰ ἐλλιμενίσει, ξεφορτώσει, ἐπισκευάσει καὶ ἐξοπλίσει τὸ πλοῖο του μὲ τὴν ἴδια ἐπάρκεια στὰ λιμάνια τῆς Σύρου, τῆς Μασσαλίας, τοῦ Λιβόρνου, τῆς Νάπολης, τῆς Μάλτας ἢ τοῦ Λονδίνου, χωρὶς προβλήματα ἀπὸ τοὺς τοπικοὺς παράγοντες ἢ προμηθευτές.

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

Ὁ Στέφανος Ξένος ἦταν ἕνας πρωτοπόρος τοῦ ἐφοπλισμοῦ στὰ μέσα τοῦ 19ου αἰώνα. Πολυπράγμων[57] καὶ ριψοκίνδυνος ἄνθρωπος, κατόρθωσε μέσα σὲ πολὺ λίγο χρονικὸ διάστημα νὰ φτιάξει τὸν τεράστιο, γιὰ τὴν ἐποχὴ ἐκείνη, στόλο τῶν 10 ἀτμοπλοίων, ἐκπλήσσοντας τοὺς συγχρόνους του. Οἱ ἰδέες του ἦταν ἑνὸς ἐφοπλιστῆ τοῦ 20οῦ αἰώνα: ἀγόρασε τὰ ἀτμόπλοια μὲ δάνεια ἀπὸ βρετανικοὺς χρηματοπιστωτικοὺς ὀργανισμούς, σὲ ἀντίθεση μὲ τοὺς ἄλλους ἐμπόρους καὶ ἐφοπλιστὲς τοῦ κύκλου του ποὺ οὐδέποτε δανείζονταν ἀπὸ «ξένους». Ὅταν ἀντιμετώπισε οἰκονομικὲς δυσχέρειες δὲν ζήτησε βοήθεια ἀπὸ τοὺς συμπατριῶτες του γιὰ τὸν λόγο ὅτι:

«Δὲν θὰ μποροῦσα νὰ ἔρθω σὲ συμφωνία μὲ ὁποιοδήποτε ἑλληνικὸ οἶκο, ἐπειδή, πράττοντας αὐτό, θὰ ἤμουν ὑποχρεωμένος νὰ δώσω λεπτομέρειες σχετικὰ μὲ τὶς ἐπιχειρήσεις μου — θὰ ἤμουν ὑποχρεωμένος νὰ πῶ πῶς εἶχα ἀγοράσει τὸ στόλο μου, ποιοί ἦταν οἱ κεφαλαιοῦχοι καὶ ποιοί οἱ συνεταῖροι μου... Ὁποιοσδήποτε ἑλληνικὸς οἶκος μάθαινε ὅτι εἶχα ὑποχρεώσεις τόσων χιλιάδων λιρῶν ὅσο ἡ ἀξία τῶν ἀτμοπλοίων, θὰ ἔλεγε στοὺς ἀντιπροσώπους/πράκτορές του νὰ μὲ ἀποφύγουν[58].

57. Ἦταν συγγραφέας, καθὼς ἐπίσης ἐκδότης καὶ ἰδιοκτήτης τῆς ἐφημερίδας *Βρεττανικὸς Ἀστὴρ*. Μέσω αὐτῆς τῆς ἐφημερίδας διέδιδε σὲ ὅλο τὸ Λεβάντε τὶς φιλοαγγλικὲς ἰδέες του καὶ ὑποστήριζε τὸν πρίγκηπα Ἀλφρέδο σὰν διάδοχο τοῦ βασιλιᾶ Ὄθωνα. Ὁ *Βρεττανικὸς Ἀστὴρ* ἐκδιδόταν περίπου γιὰ τρία χρόνια, στὶς ἀρχὲς τῆς δεκαετίας τοῦ 1860, περίοδο κατὰ τὴν ὁποία ὁ Ξένος ἦταν μπλεγμένος μὲ διάφορα οἰκονομικὰ προβλήματα ποὺ ἀφοροῦσαν τὶς ναυτιλιακές του ἐπιχειρήσεις.

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

...['Επιπλέον] θὰ ἄνοιγα τὰ μάτια τους· καὶ τὸ ἀποτέλεσμα θὰ 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 ποὺ ξεκίνησαν ἀπὸ τὸ Λίβερπουλ— καθὼς οἱ "Ελληνες 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 ἕτοιμη γιὰ χαμηλοῦ κόστους ναυτιλιακὰ δάνεια καὶ ἔτσι τὰ δάνεια ποὺ 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 ποὺ ἦταν συγγενὴς ἐξ ἀγχιστείας μὲ μιὰ ἰσχυρὴ οἰκογένεια ἀπὸ τὸ «χιώτικο» δίκτυο, ἦταν νεόφερτος καὶ τοῦ ἔλειπε ὅλη ἡ ὀργάνωση τῶν ὑποκαταστημάτων στὴν 'Ανατολικὴ Μεσόγειο καὶ τὴ Μαύρη Θάλασσα ποὺ χρειαζόταν γιὰ νὰ δουλέψουν τὰ ἀτμόπλοιά του. 'Επειδὴ ἐπιπλέον ἦταν προκλητικὸς καὶ εἰσήγαγε «καινὰ δαιμόνια» σὲ ἕνα κλειστὸ καὶ παραδοσιακὸ κύκλωμα, δὲν τὸν ὑποστήριξε τὸ «χιώτικο» δίκτυο γιὰ νὰ ἐπιβιώσει. Οἱ συγγραφικές 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 δικά του ἔξοδα τρία μὲ τέσσερα χρόνια μετὰ τὴν κατάρρευση τῆς ἐπιχείρησής του, τῆς «'Ελληνικῆς καὶ 'Ανατολικῆς 'Ατμοπλοίας». Στὸ βιβλίο αὐτὸ ὑπάρχουν ἀξιόλογα στοιχεῖα γιὰ τὴν ἄνοδο καὶ τὴν καταστροφὴ αὐτῆς τῆς ἐπιχείρησης, τὶς σχέσεις του μὲ τὴν ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ κοινότητα, καθὼς καὶ μὲ τοὺς βρετανικοὺς χρηματοπιστωτικοὺς οἴκους Overend, Gurney and Co. Τὰ ἀτμόπλοια τοῦ Ξένου, κατὰ τὴ διάρκεια τῶν 5-6 χρόνων ποὺ 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 "Αγγλο καπετάνιο καὶ ἀγγλικὸ πλήρωμα.

'Η ναυτιλιακὴ ἑταιρεία τοῦ Βασίλη Παπαγιάννη εἶχε ἐντελῶς διαφορετικὴ μοίρα. "Οχι μόνο καθιερώθηκε ἀλλὰ καὶ ἐπέζησε μέχρι τὶς ἀρχὲς τοῦ 20οῦ αἰώνα. 'Ο Γεώργιος Παπαγιάννης ἦταν ὁ πρῶτος ἀπὸ τοὺς τρεῖς ἀδερφοὺς Παπαγιάννη ποὺ ἔφτασε στὸ Λονδίνο στὶς ἀρχὲς τῆς δεκαετίας τοῦ 1840, ὅπου σύντομα ἵδρυσε ἕναν ἐπιτυχημένο ἐμπορικὸ οἶκο. Λίγα χρόνια ἀργότερα τὸν ἀκολούθησαν τὰ ἄλλα δύο ἀδέρφια, ἀπὸ τὰ ὁποῖα ὁ Βασίλειος ἀποδείχτηκε ὁ πιὸ δυναμικός[60]. 'Η ἐπιτυχία τῆς ἑταιρείας ὀφειλόταν στὴν πρώιμη καὶ ἐπιτυχὴ

59. *Στὸ ἴδιο*, σ. 76.

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

ἐπένδυση σὲ ἀτμόπλοια, ποὺ ἦταν ἀπασχολημένα σὲ τακτικὲς ἀτμοπλοϊκὲς γραμμὲς μεταξὺ τοῦ Λεβάντε καὶ τοῦ Λίβερπουλ. Ἡ ἑταιρεία Παπαγιάννη ἵδρυσε τὴν ἀτμοπλοϊκή της ἑταιρεία στὶς ἀρχὲς τῆς δεκαετίας τοῦ 1850, μὲ τὴν ὑποστήριξη τῶν περισσοτέρων ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν οἴκων τοῦ Μάντσεστερ καὶ τοῦ Λίβερπουλ[61], καὶ συνέχισε ἐπιτυχῶς τὶς δραστηριότητές της ὅλο τὸν 19ο αἰώνα σὰν ἰδιοκτήτης ἑνὸς μεγάλου ἀτμοπλοϊκοῦ στόλου. Μιὰ λεπτομερὴς ἀναφορὰ στὶς δραστηριότητες τοῦ Βασιλείου Παπαγιάννη στὸ Λίβερπουλ, δίνεται μὲ σατυρικὸ τρόπο ἀπὸ τὸ *Fairplay*, τὸ μεγαλύτερο ἀγγλικὸ ναυτιλιακὸ περιοδικὸ τῆς ἐποχῆς, ποὺ ἄρχισε νὰ ἐκδίδεται τὸ 1884 καὶ συνεχίζει μέχρι σήμερα[62]:

«Παρόλο ὅτι τὸ Δὸν εἶναι ἱσπανικὸς τίτλος εὐγένειας, οἱ κάτοικοι τῆς Ἱσπανίας 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 ἑλληνικῶν οἴκων, καὶ αὐτὸς μὲ τὸν ὁποῖο θὰ ἀσχοληθοῦμε ἐδῶ εἶναι, ἴσως, ὁ πιὸ παλιὸς ποὺ ὑπάρχει, καθὼς πρέπει ἤδη νὰ ἔχει γιορτάσει τὰ γενέθλια τῶν σαρανταπέντε χρόνων του. Ἡ ἑταιρεία δημιούργησε μιὰ ἀτμοπλοϊκὴ γραμμὴ μὲ ἀτμόπλοια ποὺ ταξιδεύουν ἀνάμεσα στὸ Λίβερπουλ καὶ τὸ Λεβάντε καὶ δείχνει νὰ διατηρεῖ ἕνα καλὸ μερίδιο αὐτοῦ τοῦ ἐμπορίου, παρόλο φυσικὰ ποὺ οἱ ἀνταγωνιστὲς σύντομα ἔκαναν τὴν εἴσοδό τους στὴ γραμμὴ αὐτή. Καθὼς ἦταν ἔμποροι καὶ πλοιοκτῆτες ταυτόχρονα, οἱ Παπαγιάννη εἶχαν πολλὲς διασυνδέσεις στὶς βιομηχανικὲς πόλεις, κυρίως μὲ τοὺς συμπατριῶτες τους καὶ τοὺς Ἀρμένιους. Αὐτοὶ οἱ ξένοι φυσικὰ προτιμοῦσαν νὰ συνεννοοῦνται μὲ αὐτοὺς ποὺ μιλοῦσαν τὴ γλώσσα τους καὶ νὰ καλοῦν αὐτοὺς γιὰ τὶς θαλάσσιες μεταφορές, γι' αὐτὸ τὸ λόγο καὶ ἡ ἑταιρεία υἱοθέτησε τὴν ἀρχὴ νὰ ἔχει στὰ ὑποκαταστήματά της καὶ Ἕλληνες καὶ Ἀρμένιους ἀντιπροσώπους / πράκτορες. [...] Γιὰ πολλὰ χρόνια ὑπῆρχαν τέσσερις ἀτμοπλοϊκὲς γραμμὲς στὸ ἐμπόριο μεταξὺ Λίβερπουλ καὶ Λεβάντε —οἱ ἰσχυροὶ Μάκ, ὁ Κόμης τοῦ Μάργκεητ, αὐτὴ τοῦ Δὸν Μπαζίλιο καὶ μιὰ ἄλλη μικρότερη[63]. Οἱ τρεῖς πρῶτες μέχρι πρόσφατα δούλευαν μαζὶ καὶ ἡ τελευταία ἦταν γνωστὴ ὡς ἀντίθετη σὲ αὐτὴ τὴ μέθοδο[64]... Ὅταν ἡ ἑταιρεία τοῦ Δὸν ἦταν ἕνα

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

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

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

63. Ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἑταιρεία τοῦ Παπαγιάννη, ὁ συγγραφέας ἀναφέρεται στὶς ἀτμοπλοϊκὲς γραμμὲς τῶν ἑταιρειῶν MacIver, Leyland καὶ Moss.

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

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

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

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

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

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

---

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

ἀνταπόδωση ἀπὸ αὐτοὺς τὶς πρόθυμες ὑπηρεσίες τους, καὶ ἂν προσθέσουμε σὲ αὐτὲς τὶς δικές του ἱκανότητες καὶ τὸν χαρακτήρα του, ἔχουμε σὰν ἀποτέλεσμα μιὰ πολὺ ἐπιτυχημένη γραμμὴ κάτω ἀπὸ τὴν διεύθυνσή του. Ἂν ὅλοι οἱ Ἕλληνες ἦταν σὰν τὸν Δὸν Μπαζίλιο, καὶ ἐὰν οἱ ἐπιχειρήσεις παρέμεναν σταθερὲς σὲ αὐτὴ τὴ χώρα, ἐμεῖς θὰ μέναμε σύντομα ἔξω ἀπὸ αὐτές. Ὅμως ὑπάρχουν καὶ λησταὶ στὴν Ἀθήνα, καὶ δὲν ἔχει γράψει ὁ Edmond About ὅτι στὴν Ἑλλάδα οἱ λησταὶ εἶναι οἱ μόνοι Ἕλληνες ποὺ δὲν λένε ποτὲ ψέμματα;»

Δὲν περιλαμβάνουμε τοὺς Ξένο καὶ Παπαγιάννη στὸν ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας ἐμπορικὸ στόλο, παρὰ τοὺς ἰσχυροὺς δεσμούς τους μὲ τὸν ἑλληνικὸ χῶρο, ἐπειδὴ λειτουργοῦσαν τὰ πλοῖα τους κυρίως μὲ ἀγγλικὰ πληρώματα καὶ θεωροῦνταν «ξένα». Ὅπως ἔχει ἤδη ἀναφερθεῖ, ἡ γραμμὴ Παπαγιάννη ἦταν μία ἀπὸ τὶς τέσσερις κύριες βρετανικὲς ἀτμοπλοϊκὲς γραμμὲς ποὺ συμμετεῖχαν στὸ ἐμπόριο τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Ἡ ἐπίδραση τοῦ Παπαγιάννη στὴν ἀνάπτυξη τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τὴ μετάβασή του ἀπὸ τὰ ἱστιοφόρα στὰ ἀτμόπλοια ἦταν ἰδιαίτερης σημασίας, λόγω τῶν διασυνδέσεών του μὲ τὴ βρετανικὴ ναυτιλιακὴ ἀγορά. Ὑπάρχουν στοιχεῖα ὅτι ὁ Παπαγιάννης δροῦσε σὰν μεσάζοντας γιὰ τὴν ἀγορὰ τῶν πρώτων ἀτμοπλοίων[65]. Στὸ Ἀρχεῖο τοῦ Καπετάνιου Ἀναστάσιου Σύρμα[66] ἀναφέρεται: «Τῷ 1868 [οἱ Ἀδελφοὶ Κοσμᾶ] μὲ μετέθεσαν ὡς ὑποπλοίαρχον εἰς ἕτερον πλοῖον ἰδικόν των ὀνόματι Κόμνα εὑρισκόμενον εἰς Πειραιὰ ὑποφόρτωσιν διὰ Λίβερπουλ, ἐκεῖ δὲ κατὰ προτροπὴν τοῦ πλοιάρχου Κοσμᾶ τοῦ πλοίου Κόμνα καὶ κατὰ παράκλησιν τοῦ πλοιάρχου Κιβωτοῦ ἐδέχθην νὰ ὑπάγω ὡς πλοίαρχος εἰς Νιοὺ-πὸρτ τῆς Ἀγγλίας καὶ παραλάβω κατὰ διαταγὴν καὶ πληρεξουσιότητα τοῦ Κιβωτοῦ ἕνα πλοῖον τὸ ὁποῖον εἶχεν ἀγοράσει μέσον Παπαγιάννη διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Δ. Μάτση γαμβροῦ του ἐν Σύρῳ».

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

Messrs Papayanni & Co, Liverpool

Κύριε,

Κομιστὴς τῆς παρούσης μου εἶναι ὁ κ. Ἀναστάσιος Σύρμας ὅστις ἐχρημάτησεν πλοίαρχος ἐπὶ πολλὰ ἔτη, καθὸ τοιοῦτος εἰργάσθη διὰ τὸ κατάστημά μας, ἐπειδὴ δὲ γνωρίζομεν αὐτὸν διὰ τίμιον καὶ ἄξιον πάσης συστάσεως καὶ

65. Ὁ Παπαγιάννης δούλευε σὰν μεσάζοντας ὄχι μόνο γιὰ ἀνεξάρτητους Ἕλληνες ἐμπόρους/πλοιοκτῆτες, ἀλλὰ ἐπίσης καὶ γιὰ τὴν ἀγορὰ ἀτμοπλοίων τῆς ἡμικρατικῆς Ἑταιρείας Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας. Βλ. Κωνσταντίνος Παπαθανασόπουλος, *Ἑταιρεία Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας. Τὰ ἀδιέξοδα τοῦ προστατευτισμοῦ (1855-1872)*, Ἀθήνα, Μορφωτικὸ Ἵδρυμα Ἐθνικῆς Τραπέζης, 1987, κεφάλαιο 2.

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

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

Δέξασθε προκαταβολικῶς τὰ εὐχαριστήριά μας καὶ τὰς φιλικὰς προσρήσεις μας.

Σᾶς ἀσπαζόμεθα
Ἀδελφοὶ Βαλλιάνοι
Λονδίνον τὴν 12/24 7βρίου 1875.

Φαίνεται ὅτι ἡ ἑταιρεία τοῦ Παπαγιάννη κατὰ τὶς δεκαετίες 1850, 1860 καὶ 1870 λειτούργησε σὰν κύρια πηγὴ πληροφόρησης καὶ σὰν ὁ ἐνδιάμεσος τῶν Ἑλλήνων γιὰ τὴ βρετανικὴ ναυτιλιακὴ ἀγορά. Τὴ δεκαετία τοῦ 1880 ἕνας ἀριθμὸς Ἑλλήνων μεγαλεμπόρων τοῦ «ἰονίου» δικτύου ὑπὸ τὴν καθοδήγηση τῶν Ἀδελφῶν Βαλλιάνου ἄρχισαν νὰ ἐπενδύουν σὲ ἀτμόπλοια. Οἱ Ἀδελφοὶ 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 ναυλωτικό, ἀσφαλιστικό, μεσιτικὸ ἀγορῶν καὶ πωλήσεων πλοίων, καὶ σὰν ναυτιλιακὴ τράπεζα. Αὐτὸ τὸ ναυτιλιακὸ γραφεῖο, ποὺ ἦταν ὁ κύριος σύνδεσμος μεταξὺ τῶν Ἑλλήνων καπετάνιων/ἰδιοκτητῶν ἱστιοφόρων καὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς τοῦ Λονδίνου, ἀποδείχτηκε πρωταρχικῆς σημασίας γιὰ τὴ μετάβαση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τὸ ἱστίο 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 δεύτερη «ἰόνιο» φάση, ποὺ ἦταν πλέον ἡ πορεία πρὸς τὴν ἐξειδίκευση, τὸν ἐφοπλισμό.

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

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

δουλοπαροίκων τὸ 1861, ποὺ εἶχε σὰν ἄμεσο ἀποτέλεσμα τὴν αὔξηση τοῦ κόστους ἐργασίας καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μικροκαλλιεργητῶν. Πολλοὶ μεγαλοκτηματίες τῆς Νοτίου Ρωσίας βρῆκαν τεράστιες οἰκονομικὲς δυσκολίες στὶς καινούργιες συνθῆκες καὶ πούλησαν τὰ κτήματά τους. Οἱ νέοι ἀγοραστὲς ἦταν στὴν πλειοψηφία τους Ἑβραῖοι. Στὴν περιοχὴ τῆς Ὀδησσοῦ, π.χ., τὸ 75% τῶν γαιῶν ποὺ πουλήθηκαν τὴν ἐποχὴ ἐκείνη ἀγοράστηκε ἀπὸ Ἑβραίους[67]. Οἱ ἐμπορικὲς μεταρρυθμίσεις ἐπίσης ποὺ ἔλαβαν χώρα στὴ Ρωσία, σύμφωνα μὲ τὶς ὁποῖες οἱ ξένοι ἔμποροι μποροῦσαν νὰ ἀπολαύσουν τὰ ἴδια προνόμια μὲ τοὺς ντόπιους ἐμπόρους, ἀναίρεσαν τὴν πλεονεκτικὴ θέση τῶν Ἑλλήνων ποὺ 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 σειρὰ 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 Ὀδησσό.

Ἔτσι, οἱ μεγάλοι ἐμπορικοὶ οἶκοι τῆς Ὀδησσοῦ σταδιακὰ ἀντικαταστάθηκαν ἀπὸ μεγάλο ἀριθμὸ Ἑβραίων μεσιτῶν, κερδοσκόπων, πρακτόρων καὶ προμηθευτῶν ποὺ ἦταν προετοιμασμένοι νὰ ἀποδεχτοῦν μικρότερα περιθώρια κέρδους, ἐνῶ μερικοὶ μεγάλοι ἑβραϊκοὶ οἶκοι ἐξειδικεύτηκαν στὴν ἐξαγωγὴ σιτηρῶν σὲ παγκόσμια κλίμακα, ὅπως αὐτοὶ τοῦ Louis Dreyfus στὸ Παρίσι καὶ τοῦ M. Neufeld στὸ Βερολίνο[68]. Ἐκτὸς αὐτοῦ, ἡ ἀνάπτυξη τῶν λιμένων τῆς Ἀζοφικῆς καὶ τῆς περιοχῆς τοῦ Καυκάσου, μετὰ τὴν ὁλοκλήρωση 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 αἰώνα 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 αἰώνα, οἱ ἐξαγωγὲς σιτηρῶν ἀπὸ τὸν Δούναβη αὐξήθηκαν ἀπίστευτα καὶ ἔφτασαν σχεδὸν στὰ μισὰ τῶν ἐξαγωγῶν τῆς Μαύρης Θάλασσας[69]. Ἡ δημιουργία τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως μετὰ τὸν Κριμαϊκὸ Πόλεμο βοήθησε στὴν ἐκβάθυνση τοῦ ποταμοῦ, τὴν ὀργάνωση καὶ τὴ σαφὴ βελτίωση τῶν συνθηκῶν ἐμπορίου στὸν

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

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

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

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

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

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

Στὸ τελευταῖο τρίτο τοῦ 19ου αἰώνα, πολλοὶ ἀπὸ τοὺς γιοὺς τῶν Βρετανῶν ἐμπόρων ποὺ εἶχαν ἀναμειχθεῖ μὲ τὴ ναυτιλία ἀκολούθησαν τὸ νέο ἐπάγγελμα τοῦ ναυλομεσίτη καὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ πράκτορα[70]. Δὲν πρέπει νὰ ξεχνᾶμε ὅτι ὁ ἐφοπλισμὸς ἦταν ἐπίσης ἕνα νέο ἐπάγγελμα τοῦ 19ου αἰώνα. Ὅπως μᾶς πληροφορεῖ ὁ μεγάλος Βρετανὸς ἱστορικὸς Ralph Davis, «μόνον ὅταν ἡ βιομηχανικὴ ἐπανάσταση ἄλλαξε τὴν κλίμακα τοῦ ἀγγλικοῦ ἐμπορίου, ὁ ἐφοπλισμὸς ἔγινε αὐτοδύναμη ἀπασχόληση. Ἐφοπλιστὴς στὰ ἐπαγγελματικὰ εὑρετήρια τοῦ Λονδίνου δὲν ἐμφανίζεται πρὶν ἀπὸ τὸ 1815»[71].

Πρὶν ἀπὸ τὴν ὁλοκλήρωση αὐτῆς τῆς μελέτης, θὰ ἤθελα νὰ ἀναφερθῶ στὴν τάση ποὺ ὑπάρχει στὴν ἑλληνικὴ ἱστοριογραφία νὰ θεωρεῖται ὅτι ὁ συνδυασμὸς ἐμπορίου καὶ ναυτιλίας ἀποτελεῖ ἑλληνικὴ ἀποκλειστικότητα κατὰ τὸν 19ο αἰώνα. Προφανῶς, ἡ ἔλλειψη συγκρίσεων μὲ τὶς ναυτιλιακὲς ἱστορίες ἄλλων χωρῶν ἔχει ὁδηγήσει σὲ τέτοιες λανθασμένες ὑποθέσεις. Στὸ Μπέργκεν τῆς Νορβηγίας στὰ μέσα τῆς δεκαετίας τοῦ 1860, γιὰ παράδειγμα, «οἱ περισσότεροι ποὺ παρεῖχαν τὰ πρὸς ἐπένδυση στὴ ναυτιλία κεφάλαια, ἦταν στὴν πραγματικότητα ἔμποροι, καὶ οἱ περισσότεροι ἀπὸ αὐτοὺς χρησιμοποιοῦσαν τὰ πλοῖα ποὺ ἀγόραζαν γιὰ νὰ μεταφέρουν φορτία γιὰ δικό τους λογαριασμὸ στὶς παραδοσιακὲς ἀγορὲς τῆς Βαλτικῆς, τῆς Βόρειας Θάλασσας καὶ τῆς Μεσογείου»[72]. Πρόσφατες ἔρευνες στὴ ναυτιλιακὴ ἱστορία τοῦ Ἀτλαντικοῦ Καναδᾶ ἔχουν δείξει ἐπίσης ὅτι ὁ συνδυασμὸς ἐμπορίου καὶ ἐφοπλισμοῦ ἦταν διαδεδομένος στὴ ναυτιλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ Καναδᾶ[73]. Ὅπως πολλὰ μέλη τοῦ «χιώτικου» δικτύου, οἱ Καναδοὶ ἔμποροι καὶ ἐφοπλιστές, στὴν κρίσιμη περίοδο τοῦ τελευταίου τρίτου τοῦ 19ου αἰώνα, ἀντὶ νὰ ἐπενδύσουν στὰ ἀτμόπλοια καὶ νὰ ἐξειδικευτοῦν στὸν ἐφοπλισμό, κατευθύνθηκαν σὲ διάφορες ἄλλες στεριανὲς ἐπενδύσεις μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἐξαφανιστοῦν ἀπὸ τὸ ναυτιλιακὸ προσκήνιο καὶ μαζί τους ὁ καναδικὸς στόλος.

Ἡ ὀργάνωση καὶ δομὴ τῶν ναυτιλιακῶν ἑταιρειῶν ποὺ βασίστηκε στὴ συγγένεια καὶ τὸ κοινὸ νησί/τόπο καταγωγῆς, θεωρεῖται ἐπίσης σὰν μιὰ ἑλληνικὴ

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

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

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

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

ἰδιαιτερότητα. Στὸν 'Ατλαντικὸ Καναδά, ὅμως, οἱ κυριότεροι ἐφοπλιστὲς τοῦ Χάλιφαξ, ποὺ ἦταν ταυτόχρονα καὶ οἱ κυριότεροι ἔμποροι τῆς πόλης, σχημάτισαν «μιὰ ἐμπορικὴ ἐλίτ μὲ στενὰ συνδεδεμένες οἰκογένειες καὶ ἐπιχειρηματικὲς διασυνδέσεις. 'Από τοὺς 29 κυριώτερους ἰδιοκτῆτες πρὶν τὰ μέσα τοῦ 19ου αἰώνα, οἱ δεκαπέντε ἦταν μέλη ἕξι οἰκογενειῶν»[74]. 'Επίσης «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 ἔπαιζε κύριο ρόλο στὴ δομὴ τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας ὡς τὶς ἀρχὲς τοῦ 20οῦ αἰώνα[76]. Αὐτὸ ποὺ πιθανὸν εἶναι μοναδικὸ στὴν ἑλληνικὴ ναυτιλία, εἶναι ὅτι αὐτὰ τὰ χαρακτηριστικὰ συνέχισαν νὰ ἐπικρατοῦν στὶς ἑλληνικὲς ναυτιλιακὲς ἑταιρεῖες καθόλη τὴ διάρκεια τοῦ 20οῦ αἰώνα, μέχρι καὶ σήμερα.

74. *Στὸ ἴδιο*, σ. 83.

75. *Στὸ ἴδιο*, σ. 147.

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Τὸ «χιώτικο» δίκτυο, 1830-1860

ΑΓΓΛΙΑ
(Λονδίνο, Μάντσεστερ, Λίβερπουλ)

Χιῶτες

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

Ἄλλοι

30. Γεραλόπουλος
31. Γερούσης
32. Γεωργακόπουλος
33. Γεωργαλᾶς
34. Γεωργιάδης
35. Γιαννακόπουλος
36. Εὐμορφόπουλος
37. Ζαρίφης (Κων/πολη)
38. Ζαφειρόπουλος (Ἰωάννινα)
39. Ἰωνίδης (Μικρὰ Ἀσία)
40. Καβάφης (Σμύρνη)
41. Κασσαβέτης (Θεσσαλία)
42. Κουκούσης
43. Κρεμμύδης
44. Λασκαρίδης (Κεφαλ.)
45. Μελᾶς (Ἰωάννινα)
46. Νομικὸς
47. Ξένος (Σμύρνη)
48. Ὁμήρου (Σμύρνη)
49. Πανᾶς (Κεφαλ.)
50. Παπαγιάννης (Σμύρνη)
51. Παπούδωφ (Ἰωάννινα)
52. Ποτοὺς
53. Σπάρταλης
54. Ταμπάκης
55. Τύμπας
56. Φακίρης
57. Φραγκόπουλος (Κεφαλ.)
58. Ψύχας

ΜΑΣΣΑΛΙΑ

Χιῶτες

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

Ἄλλοι

16. Βασιλείου
17. Ζαρίφης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1
(Συνέχεια)

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

ΑΙΒΟΡΝΟ

Χιῶτες
1. Μαυρογορδάτος
2. Ροδοκανάκης
3. Σεβαστόπουλος

Ἄλλοι
4. Πανᾶς
5. Παπούδωφ
6. Τοσίτσας

ΤΕΡΓΕΣΤΗ

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

Ἄλλοι
17. Καραβίας
18. Καρίδιας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

Χιῶτες
1. Αὐγερινὸς
2. Βοῦρος
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. Τοσίτσας

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ

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

Ἄλλοι
5. Λασκαρίδης
6. Μελᾶς

ΣΜΥΡΝΗ

Χιῶτες
1. Μπαλτατζῆς
2. Ὁμήρου
3. Ράλλης
4. Σκυλίτσης

ΣΥΡΟΣ

Χιῶτες
1. Βλαστὸς
2. Βοῦρος
3. Γαλάτης
4. Δαμαλᾶς
5. Κασσαβέτης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1
(Συνέχεια)

6. Μαυρογορδάτος
7. Πετροκόκκινος
8. Ράλλης
9. Ροδοκανάκης
10. Σαλβάγος
11. Φραγκιάδης

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΟΔΗΣΣΟΣ

Χιῶτες

1. Ζιζίνιας
2. Μαυρογορδάτος
3. Νεγρεπόντης
4. Ράλλης
5. Ροδοκανάκης
6. Σεβαστόπουλος
7. Σκαναβῆς

Ἄλλοι

8. Ζαρίφης
9. Λασκαρίδης
10. Μαῦρος
11. Μελᾶς
12. Παπούδωφ
13. Σκλήρης

ΑΖΩΦ

Χιῶτες

14. Αὐγερινός
15. Ράλλης
16. Σαλβάγος
17. Σεβαστόπουλος
18. Σκαραμαγκᾶς
19. Σπάρταλης

Ἄλλοι

20. Λασκαρίδης

ΔΟΥΝΑΒΗΣ

Χιῶτες

21. Ἀργέντης
22. Βοῦρος
23. Νεγρεπόντης
24. Νικολόπουλος
25. Ράλλης
26. Σεκιάρης
27. Χρυσοβελόνης

Ἄλλοι

28. Ξένος
29. Πανᾶς

Π η γ έ ς: Γιὰ τοὺς ἐμπόρους τῆς Ἀγγλίας ἔχουν χρησιμοποιηθεῖ οἱ πηγές: *The Liverpool Journal of Commerce*, 1850, 1853· *Lloyd's List* 1830, 1850· *Shipping and Mercantile Gazette*, 1840-1860· *British Customs Bills of Entry*, 1840-1860· Stephanos Xenos, *Depredations; or Overend, Guerney and Co and the Greek and Oriental Steam Navigation Company*, Λονδίνο 1869· Β. Τσιμπιδάρος, *Οἱ Ἕλληνες στὴν Ἀγγλία*, Ἀθήνα, Ἀλκαῖος, 1974. Γιὰ τὴ Μασσαλία, *Le Sémaphore de Marseille*, 1830-1860. Γιὰ τὴν Ἀλεξάνδρεια, Christos Hadziiossif, «La colonie grecque en Egypte (1833-1856)», Doctorat de troisième cycle, Université de Paris-Sorbonne, (Paris IV), Ecole Pratique des Hautes Études, IVe section, 1980. Γιὰ τὴν Τεργέστη, Ὄλγα Κατσιαρδῆ-Hering, *Ἡ ἑλληνικὴ κοινότητα τῆς Τεργέστης (1766-1830)*, Ἀθήνα 1986, τ. ΙΙ, Πίνακας ΙΣΤ′, ἐπιλεγμένα ὀνόματα ἐμπόρων ἀπὸ τὸν πίνακα αὐτό. Γιὰ τὴν Μαύρη Θάλασσα, Gelina Harlaftis, «The Role of the Greeks in the Black Sea Trade», στὸ L. R. Fischer and H. W. Nordvik, *Shipping and Trade, 1750-1950: Essays in International Maritime Economic History*, Yorkshire, Lofthouse Publications, 1990. Γιὰ τὴ Σύρο, Β. Καρδάσης, *Σύρος: Σταυροδρόμι τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου*, Ἀθήνα, Μορφωτικὸ Ἵδρυμα Ἐθνικῆς Τραπέζης, 1987. Γιὰ τὸ Λιβόρνο, Patricia Herlihy, «Russian Wheat and the Port of Livorno», *The Journal of Economic History* 5 (1976), 45-68. Γιὰ τὸν Δούναβη, S. Xenos, *ὅ.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. Ι, Ἀθήνα 1985, 91-106.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

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

Ὄνομα οἰκογένειας	*Τόπος καταγωγῆς*	*Συγγένεια μὲ τὶς οἰκογένειες*
Α. Χ ι ῶ τ ε ς		
1. 'Αγέλαστος	Χίος	1. Νεγρεπόντη 2. Ράλλη 3. Ροδοκανάκη
2. 'Αργέντης	Χίος	1. 'Ιωνίδη 2. Ράλλη 3. Ροδοκανάκη 4. Σκυλίτση
3. Αὐγερινὸς	Χίος	1. Νεγρεπόντη 2. Ράλλη 3. Σεβαστόπουλου
4. Βλαστὸς	Χίος	1. Ράλλη 2. Ροδοκανάκη
5. Βοῦρος	Χίος	1. Ζαρίφη 2. Πασπάτη 3. Σκυλίτση
6. Γαλάτης	Χίος	1. Ράλλη 2. Ροδοκανάκη 3. Σκαναβῆ
7. Δαμαλᾶς	Χίος	1. Πετροκόκκινου 2. Ράλλη
8. Δρομοκαΐτης	Χίος	—
9. Ζιζίνιας	Χίος	1. Μαυρογορδάτος 2. Νεγρεπόντη 3. Ράλλη 4. Ροδοκανάκη 5. Σεκιάρη 6. Σκαναβῆ
10. Ζίφος	Χίος	1. Ράλλη
11. Ζυγομαλᾶς	Χίος	1. Σκυλίτση
12. Καλβοκορέσης	Χίος	1. Πετροκόκκινου 2. Ράλλη 3. Ροδοκανάκη 4. Σεκιάρη 5. Σκαναβῆ 6. Σκυλίτση 7. Χρυσοβελώνη
13. Κοντόσταβλος	Χίος	1. Ράλλη 2. Ροδοκανάκη 3. Σεβαστόπουλου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2
(Συνέχεια)

Όνομα οἰκογένειας	*Τόπος καταγωγῆς*	*Συγγένεια μὲ τὶς οἰκογένειες*
14. Μαυρογορδάτος	Χίος	1. Ζιζίνια
		2. Μπαλτατζῆ
		3. Νεγρεπόντη
		4. Ράλλη
		5. Ροδοκανάκη
		6. Σεβαστόπουλου
		7. Σκαναβῆ
		8. Σκυλίτση
15. Μπαλτατζῆς	Χίος	1. Μαυρογορδάτου
		2. Νεγρεπόντη
		3. Όμήρου
		4. Πετροκόκκινου
		5. Σεβαστόπουλου
		6. Σκαναβῆ
16. Νεγρεπόντης	Χίος	1. Ἀγελάστου
		2. Αὐγερινοῦ
		3. Ζαρίφη
		4. Ζιζίνια
		5. Μαυρογορδάτου
		6. Μπαλτατζῆ
		7. Ράλλη
		8. Ροδοκανάκη
		9. Σεβαστόπουλου
		10. Σκανοβῆ
		11. Σκυλίτση
		12. Συνοδινοῦ
		13. Φραγκιάδη
17. Πασπάτης	Χίος	1. Βούρου
		2. Ράλλη
		3. Ροδοκανάκη
		4. Σκυλίτση
		5. Χρυσοβελώνη
18. Πετροκόκκινος	Χίος	1. Δαμαλᾶ
		2. Καλβοκορέση
		3. Μπαλτατζῆ
		4. Ράλλη
		5. Ροδοκανάκη
		6. Σκαναβῆ
19. Ράλλης	Χίος	1. Ἀγελάστου
		2. Ἀργέντη
		3. Αὐγερινοῦ
		4. Βλαστοῦ
		5. Γαλάτη

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2
(Συνέχεια)

Ὄνομα οἰκογένειας	Τόπος καταγωγῆς	Συγγένεια μὲ τὶς οἰκογένειες
		6. Δαμαλᾶ
		7. Ζιζίνια
		8. Ζίφου
		9. Καλβοκορέση
		10. Κοντοστάβλου
		11. Μαυρογορδάτου
		12. Νεγρεπόντη
		13. Ὁμήρου
		14. Πασπάτη
		15. Πετροκόκκινου
		16. Ροδοκανάκη
		17. Σαλβαγοῦ
		18. Σεβαστόπουλου
		19. Σεκιάρη
		20. Σκαραμαγκᾶ
		21. Σκυλίτση
		22. Σπάρταλη
		23. Φραγκιάδη
		24. Φραγκόπουλου
20. Ροδοκανάκης	Χίος	1. 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. Σεκιάρη
		18. Σκαναβῆ
		19. Σκαραμαγκᾶ
		20. Σκυλίτση
		21. Συνοδινοῦ
21. Σαλβάγος	Χίος	1. Ράλλη
		2. Ροδοκανάκη

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2
(Συνέχεια)

Ὄνομα οἰκογένειας	*Τόπος καταγωγῆς*	*Συγγένεια μὲ τὶς οἰκογένειες*
22. Σεβαστόπουλος	Χίος	1. Αὐγερινοῦ
		2. Κοντοστάβλου
		3. Μαυρογορδάτου
		4. Μπαλτατζῆ
		5. Νεγρεπόντη
		6. Παπούδωφ
		7. Ράλλη
		8. Ροδοκανάκη
		9. Σκαναβῆ
23. Σεκιάρης	Χίος	1. Ζιζίνια
		2. Καλβοκορέση
		3. Ράλλη
		4. Ροδοκανάκη
		5. Σκυλίτση
		6. Χρυσοβελώνη
24. Σκαναβῆς	Χίος	1. Γαλάτη
		2. Ζιζίνια
		3. Ἰωνίδη
		4. Καλβοκορέση
		5. Μαυρογορδάτου
		6. Μπαλτατζῆ
		7. Νεγρεπόντη
		8. Πετροκόκκινου
		9. Ροδοκανάκη
		10. Σεβαστόπουλου
		11. Σκυλίτση
25. Σκαραμαγκᾶς	Χίος	1. Εὐμορφόπουλου
		2. Ράλλη
		3. Ροδοκανάκη
26. Σκυλίτσης	Χίος	1. Ἀργέντη
		2. Βούρου
		3. Ζυγομαλᾶ
		4. Καλβοκορέση
		5. Μαυρογορδάτου
		6. Νεγρεπόντη
		7. Ὁμήρου
		8. Πασπάτη
		9. Ράλλη
		10. Ροδοκανάκη
		11. Σεκιάρη
		12. Σκαναβῆ
27. Συνοδινὸς	Χίος	1. Νεγρεπόντη
		2. Ροδοκανάκη

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2
(Συνέχεια)

Ὄνομα οἰκογένειας	*Τόπος καταγωγῆς*	*Συγγένεια μὲ τὶς οἰκογένειες*
28. Χρυσοβελώνης	Χίος	1. Καλβοκορέση 2. Λασκαράκη 3. Νικολόπουλου 4. Πασπάτη 5. Σεκιάρη
Β. Ἄλλοι		
29. Βασιλείου	Ἤπειρος	1. Μαύρου 2. Μελᾶ
30. Εὐμορφόπουλος	—	1. Ροδοκανάκη 2. Σκαραμαγκᾶ
31. Ζαρίφης	Κωνσταντινούπολη	1. Βούρου 2. Ζαφειρόπουλου
32. Ζαφειρόπουλος	Κωνσταντινούπολη	1. Ζαρίφη 2. 'Ιωνίδη
33. 'Ιωνίδης	Μ. 'Ασία	1. 'Αργέντη 2. Ζαφειρόπουλου 3. Κασσαβέτη 4. Λασκαρίδη 5. Ξένου 6. Σκαναβῆ
34. Κασσαβέτης	Θεσσαλία	1. 'Ιωνίδη
35. Λασκαράκης	—	1. Χρυσοβελώνη
36. Λασκαρίδης	—	1. 'Ιωνίδη 2. Ξένου
37. Μαῦρος	—	1. Βασιλείου 2. Μελᾶ
38. Μελᾶς	Ἤπειρος	1. Βασιλείου 2. Μαύρου
39. Ξένος	Σμύρνη	1. 'Ιωνίδη 2. Λασκαρίδη
40. 'Ομήρου	Σμύρνη	1. Μπαλτατζῆ 2. Ράλλη 3. Σεβαστόπουλου 4. Σκυλίτση
41. Παπαγιάννης	Σμύρνη	—
42. Παπούδωφ	'Ιωάννινα	1. Ροδοκανάκη 2. Σεβαστόπουλου
43. Σπάρταλης	Χίος	1. Ράλλη
44. Φραγκιάδης	—	1. Νεγρεπόντη 2. Ράλλη
45. Φραγκόπουλος	—	1. Ράλλη

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