



ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ & ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ & ΙΣΤΟΡΙΑΣ
ΠΜΣ 'Πολιτική Επιστήμη και Ιστορία'

Μηνάς Αντύπας

Διπλωματική Εργασία

***Η ναυτιλιακή επιχείρηση των Επτανήσων
(1814-1864). Η περίπτωση της Κεφαλονιάς.***



Επιβλέπων καθηγητής: Θανάσης Καλαφάτης

Αθήνα 2016

(στο εξώφυλλο: γκραβούρα που απεικονίζει το λιμάνι του Αργοστολίου στα τέλη του 18ου αιώνα)

...τον Ζαχαρία Δεμαθά.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<u>Εισαγωγή.</u>	Σελ. 1
<u>1^ο Κεφάλαιο:</u> Η θεωρητική συζήτηση για την διαμόρφωση των καπιταλιστικών σχέσεων παραγωγής στον ελλαδικό χώρο και τη συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.	Σελ. 13
1.1 Η συζήτηση ανάμεσα στους μαρξιστές.	Σελ. 13
1.2 Η σημασία του εμπορίου και της ναυτιλίας για την ανάπτυξη των καπιταλιστικών σχέσεων στον ελλαδικό χώρο.	Σελ. 22
1.3 Ο ρόλος των παροικιών της Διασποράς.	Σελ. 26
<u>2^ο Κεφάλαιο:</u> Το ιστορικό πλαίσιο.	Σελ. 29
2.1. Η πορεία της νήσου (1797-1864).	Σελ. 29
2.2. Ο χαρακτήρας των σχέσεων παραγωγής στον αγροτικό χώρο των Ιονίων Νήσων και ιδιαίτερα της Κεφαλονιάς	Σελ. 38
2.3. Οι κοινωνικές τάξεις στην Κεφαλονιά	Σελ. 43
<u>3^ο Κεφάλαιο:</u> Η ανάπτυξη του εμπορίου και της ναυτιλίας των Ιονίων Νήσων.	Σελ. 48
3.1. Η επανάκαμψη της Μεσογείου στο μεσογειακό και διεθνές εμπόριο.	Σελ. 48
3.2. Η ανάπτυξη του εμπορίου και της ναυτιλίας στον ιστορικό ελληνικό χώρο.	Σελ. 51
3.3. Η άνοδος της ναυτιλίας στο χώρο των Ιονίων Νήσων	Σελ. 58
3.4. Η δραστηριοποίηση των Ιονίων στο χώρο της Διασποράς	Σελ. 62
<u>4^ο Κεφάλαιο:</u> Η ναυτιλιακή επιχείρηση της Κεφαλονιάς	Σελ. 76
4.1 Η ιστοριογραφική συζήτηση για την ναυτιλία της Κεφαλονιάς	Σελ. 76
4.2 Η ναυτιλιακή επιχείρηση της Κεφαλονιάς	Σελ. 79
4.2.1 Ζητήματα ιδιοκτησίας και λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων	Σελ. 84
4.2.2. Το ζήτημα της σημαίας και του εθνικού χαρακτήρα των στόλων	Σελ. 117
4.2.3. Η εξέλιξη του επτανησιακού στόλου. Η χωρητικότητα των πλοίων	Σελ. 120
4.2.4. Τα πλοία.	Σελ. 122
4.2.5 Τα γεωγραφικά όρια δραστηριοποίησης της κεφαλληνιακής ναυτιλίας	Σελ. 124
4.2.6 Εμπορεύματα – φορτία της κεφαλληνιακής ναυτιλίας	Σελ. 131
4.2.7. Ο πλοίαρχος – οι επίτροποι – το πλήρωμα	Σελ. 134
4.2.8 Η διεξαγωγή της εμπορικής πράξης. Το κέρδος	Σελ. 147
4.2.9 Ναυτική ασφάλιση – Ναυτική δανειοδότηση	Σελ. 150
<u>5^ο Κεφάλαιο:</u> Συμπεράσματα.	Σελ. 164
Βιβλιογραφία	Σελ. 177-184
Παράρτημα	Σελ. 185

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός αυτής της διπλωματικής εργασίας αποτελεί η εξέταση της δομής, οργάνωσης και των βασικών χαρακτηριστικών συγκρότησης της κεφαλληνιακής ναυτιλιακής επιχείρησης, καθώς και των αλλαγών που γνώρισε στη διάρκεια των χρόνων 1815-1864. Αρχικά υπήρχε η σκέψη να ερευνηθεί η περίοδος μετά το 1864, ωστόσο κρίναμε ότι θα έχει ενδιαφέρον να ερευνήσουμε μια περίοδο που διαπιστώνεται, μια σαφής διεύρυνση των μεγεθών και του ρόλου της κεφαλληνιακής ναυτιλίας. Επιλέξαμε τα συγκεκριμένα χρονικά όρια, όρια τα οποία ταυτίζονται με το καθεστώς της Βρετανικής Προστασίας, καθώς είναι τα χρόνια στη διάρκεια των οποίων η κεφαλληνιακή ναυτιλία γνωρίζει μια δεύτερη περίοδο ακμής ύστερα από την πρώτη ώθηση των μέσων του 18^{ου} αιώνα. Επίσης είναι η περίοδος όπου έγιναν μια σειρά σημαντικές αλλαγές στην οργάνωση της ναυτιλίας του νησιού. Αλλαγές που σηματοδότησαν την μετάβαση της κεφαλληνιακής ναυτιλιακής επιχείρησης σε ένα νεωτερικό πλαίσιο οργάνωσης. Αλλαγές που συνίστανται στην υιοθέτηση οργανωτικών σχημάτων και πρακτικών που προσιδιάζουν στη συγκρότηση μιας ναυτιλίας ενταγμένης στο συνολικό πλαίσιο των καπιταλιστικών σχέσεων. Πρόκειται για αλλαγές που συνέβαλαν στο σταδιακό μετασχηματισμό της ναυτιλιακής επιχείρησης του νησιού προκειμένου να ανταποκριθεί τόσο στο νεωτερικό τρόπο διεξαγωγής του θαλάσσιου εμπορίου, όσο και στον ίδιο τον εμπορικό ανταγωνισμό στην ανατολική Μεσόγειο.

Η προβληματική για τη συγκεκριμένη εργασία μπορεί να ενταχθεί σε μια σειρά γενικότερων προσωπικών αναζητήσεων σχετικά με τη μελέτη της ανάπτυξης των καπιταλιστικών σχέσεων παραγωγής στον ελλαδικό χώρο. Η ναυτιλία προβάλλει από την αρχή, στα μάτια του ερευνητή, σαν ο κατεξοχήν τομέας πάνω στον οποίο στηρίχθηκε μια μεγάλη οικονομική ανάπτυξη τα αμέσως προηγούμενα από την Επανάσταση χρόνια. Στην ανάπτυξη της ναυτιλίας του ελλαδικού χώρου πρωταγωνίστησαν ορισμένες περιοχές όπως τα νησιά του κεντρικού Αιγαίου και η περιοχή του δυτικού ελλαδικού χώρου, όπως είχε υποστηριχθεί ήδη από τον Σεραφείμ Μάξιμο. Η Κεφαλονιά και ο ευρύτερος επτανησιακός χώρος τράβηξε από νωρίς την προσοχή, δεδομένου ότι ήταν ένα παράδειγμα, του οποίου η μελέτη μπορούσε να υπερβεί τα όρια του τοπικού, μιας ιστοριοδιφικού περιεχομένου έρευνας. Η ανάπτυξη της κεφαλληνιακής ναυτιλίας και του εμπορίου στη Διασπορά είναι από καιρό επαρκώς γνωστή. Οι Κεφαλλονίτες και τα δίκτυά τους αποτέλεσαν ένα από τα πιο διεθνοποιημένα τμήματα μιας «αστικής τάξης» που διαμορφώθηκε τόσο στον επτανησιακό όσο, και πολύ περισσότερο, στον χώρο της Διασποράς.

Το βασικό ερώτημα που τίθεται, ωστόσο, ήταν το ποιες ήταν οι αιτίες δημιουργίας αυτής της μεγάλης ανάπτυξης, ποιες πρακτικές χρησιμοποίησε η κεφαλληνιακή ναυτιλία ώστε να καταστεί μία

από τις πιο δυναμικές ναυτιλίες της ανατολικής Μεσογείου. Μήπως δίπλα στις μεγάλες κεφαλληνιακές επιχειρήσεις της Διασποράς υπήρξε μια ακμαία ναυτιλία στον ίδιο τον επτανησιακό – κεφαλληνιακό χώρο, η οποία δρούσε αυτόνομα στο χώρο του εμπορίου της ανατολικής Μεσογείου, αλλά και συμπληρωματικά σε αυτή της Διασποράς με την έννοια της επιχειρηματικής συνεργασίας των εμπόρων και πλοιοκτητών αλλά και της συνολικής στήριξής της (προϊόντα, εξασφάλιση εμπορικών πληροφοριών και ευκαιριών, στελέχωση με προσωπικό κ.λπ.) Αυτά ήταν τα βασικά ερωτήματα που τέθηκαν στην αρχή της έρευνας.

Η επαφή με μια νεότερη βιβλιογραφία, ειδικά τις μελέτες της Τζελίνας Χαρλαύτη, κατεύθυνε την αναζήτηση και την έρευνα στη μελέτη της εμπορικής και ναυτιλιακής επιχείρησης ως βασικού συντελεστή της οικονομικής ανάπτυξης την εξεταζόμενη εποχή, αλλά και στην ενδελεχή εξέταση των ποικίλων αρχείων, ώστε η έρευνα να ξεφύγει από τα πλαίσια τόσο των α-ιστορικών θεωρήσεων, όσο και των τοπικιστικών θεωρήσεων που βασίζονταν σε ένα αίσθημα «εθνικής» - «τοπικής» υπερηφάνειας. Παράλληλα για να αποφευχθούν οι μονομέρειες που ενέχει η επικέντρωση στην επιχείρηση και μια θεώρησή της ως κύριου συντελεστή της παραγωγής, η θεωρητική τεκμηρίωση της εργασίας μέσα από την κριτική εξέταση της συζήτησης για την ιστορική ανάπτυξη των καπιταλιστικών σχέσεων παραγωγής στον ελλαδικό χώρο προήλθε ως αναγκαιότητα.

Η επικέντρωση παρ' όλ' αυτά, στην επιχείρηση και τις αλλαγές που υφίσταται, ως φορέας της νέας οικονομικής ανάπτυξης, και ταυτόχρονα ως φορέας που υφίσταται αλλαγή και μετασχηματισμό δεδομένης της επέκτασης των καπιταλιστικών σχέσεων παραγωγής αντικειμενικά έστρεψαν την έρευνα στα αρχεία της Κεφαλονιάς προκειμένου να αποκαλυφθεί αν μπορούν να υποστηρίξουν τις αναζητήσεις της παρούσας εργασίας.

Οι κύριες ερευνητικές υποθέσεις.

Η παρούσα εργασία λοιπόν, σκοπεύει να ρίξει περισσότερο φως στα χαρακτηριστικά της κεφαλλονίτικης ναυτιλίας, την κρίσιμη περίοδο που γνωρίζει τη μεγάλη ακμή και τη μεγάλη διεύρυνση των δραστηριοτήτων της, δηλαδή την περίοδο της αγγλικής Προστασίας.

Ερωτήματα σχετικά με την οργάνωση, τη δομή, τον ιδιοκτησιακό χαρακτήρα των κεφαλλονίτικων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, τη σημασία των σχέσεων συγγένειας και καταγωγής, την ύπαρξη ομοιοτήτων ή/και διαφορών σχετικά με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις του αιγαιακού χώρου αποτέλεσαν τις πρώτες, βασικές, υποθέσεις εργασίας που θέτει η παρούσα διπλωματική εργασία. Φυσικά, με κορμό αυτές, επιχειρούμε να απαντήσουμε και σε μια σειρά άλλες υποθέσεις όπως το τι πλοία χρησιμοποιούσαν οι Κεφαλλονίτες ναυτικοί, τι προϊόντα εμπορεύονταν, γενικότερα ποια ήταν τα γεωγραφικά όρια της κεφαλληνιακής ναυτιλίας, ποιες οι αγορές και τα λιμάνια που προσέγγιζαν τα κεφαλλονίτικα πλοία. Ακόλουθα επιχειρούμε να απαντήσουμε σε ένα αρκετά ενδιαφέρον ζήτημα, που όμως ελάχιστα έχει απασχολήσει την ιστορική έρευνα, τουλάχιστον με βάση την αρχειακή τεκμηρίωση. Το ζήτημα δηλαδή της ναυτικής ασφάλισης και οι αλλαγές που αυτή υπέστη σε ένα περιβάλλον ευρωπαϊκής επικυριαρχίας με αναπτυσσόμενες τις εμπορικές και ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Η ίδια η μελέτη της δομής και οργάνωσης της κεφαλληνιακής ναυτιλιακής επιχείρησης μπορεί να δώσει απαντήσεις και σε μια σειρά παράπλευρα ερωτήματα, όπως στο αν η ελίτ του νησιού, όπως διαμορφώθηκε από τη δραστηριοποίηση στο εμπόριο και τη ναυτιλία, μπόρεσε να υιοθετήσει μεθόδους και πρακτικές που της εξασφάλιζαν μεγαλύτερο μερίδιο στον ισχυρό εμπορικό

ανταγωνισμό στην ανατολική Μεσόγειο. Αν δηλαδή στις πρώτες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα, εποχή μεγάλης ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου και της ναυτιλίας, τα επιχειρηματικά σχήματα των Κεφαλλονιτών γνώρισαν μια μεταβολή τέτοια που να ανταποκρίνεται στα αντίστοιχα νέα και δυναμικά επιχειρηματικά και οργανωτικά σχήματα που ήδη είχαν εμφανιστεί στη δυτική Ευρώπη. Ο βαθμός απομάκρυνσης από, για αιώνες χρησιμοποιούμενες, πρακτικές, η προσαρμοστικότητα των κεφαλληνιακών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ως προς την υιοθέτηση μεθόδων και πρακτικών νέου τύπου αποδεικνύουν, θεωρούμε, όχι μόνο την αλλαγή της ίδιας της επιχείρησης σε μια νεωτερική κατεύθυνση, αλλά σε τελική ανάλυση και την αλλαγή των προσανατολισμών των ίδιων των προσώπων που απαρτίζουν αυτή τη νέα επιχειρηματική ελίτ. Την αλλαγή του σκέπτεσθαι, την ικανότητα τους να υιοθετούν, σχετικά ευέλικτα, πρακτικές που ακολουθούσε το καπιταλιστικό εμπόριο και η ναυτιλία στη Δύση, αξιοποιώντας ταυτόχρονα στοιχεία με αξιοσημείωτη αντοχή (σχέσεις συγγένειας, καταγωγής) για την οικονομική επιτυχία τους. Ζητήματα δηλαδή που μαρτυρούν την ύπαρξη νέων νοοτροπιών στον επιχειρηματικό χώρο της Επτανήσου, δείγματα μιας νέας ποιότητας, μιας νέας «αστικής» τάξης που αρχίζει να διαμορφώνεται, της οποίας τα δίκτυα και τα επιχειρηματικά σχήματα που είχε διαμορφώσει υπακούν στη δυναμική των νέων σχέσεων παραγωγής, σε ένα περιβάλλον όπου το εμπόριο και η ναυτιλία έπαιζαν πρωτεύοντα ρόλο για την ανάπτυξη αυτών των σχέσεων.

Στο επίκεντρο της ερευνάς μας λοιπόν τίθεται εξ' αντικειμένου η διερεύνηση των μηχανισμών της κοινωνικής αλλαγής στον επτανησιακό χώρο στην κρίσιμη περίοδο της εδραίωσης των καπιταλιστικών σχέσεων παραγωγής στον ευρωπαϊκό χώρο. Φυσικά για να μπορέσει κανείς να αποκτήσει πλήρη εικόνα του αστικού μετασχηματισμού στον επτανησιακό χώρο χρειάζεται να εξετάσει τη διάρθρωση και τις αλλαγές στην οργάνωση της γεωργικής παραγωγής, όπως και τις πρώτες προσπάθειες για την οργάνωση μια υποτυπώδους βιομηχανίας.

Κάναμε ήδη μία νύξη σχετικά με τη δημιουργία μιας «αστικής τάξης» στον ιόνιο χώρο. Πράγματι, αποτελεί βασική μας επιδίωξη να δείξουμε το πώς, ειδικά σε αυτή την περίοδο, διαμορφώνεται σταδιακά στα Επτάνησα, και ιδίως στο αγροτικό νησί της Κεφαλονιάς ένα στρώμα εμπόρων και ναυτικών που, μέσω της ενασχόλησής του με το εμπόριο μικρών και μεγάλων αποστάσεων, σταδιακά αποκτά αστική νοοτροπία και χαρακτήρα. Η καρδιά του, ο βασικός του πυρήνας βρίσκεται ήδη στη Μαύρη Θάλασσα όπου αποτελεί οργανικό τμήμα της ραγδαία αναπτυσσόμενης εμπορικής (και όχι μόνο) αστικής τάξης της Νότιας Ρωσίας και των παραδουνάβιων περιοχών. Και στην Κεφαλονιά όμως, τόσο η καθαυτό εμπορική-ναυτιλιακή ανάπτυξη της νήσου, όσο και η αλληλοδιαπλοκή των εμπορευόμενων «με έδρα την Κεφαλονιά» με τους συμπατριώτες τους ασχολούμενους με το εμπόριο και τη ναυτιλία στη Μαύρη Θάλασσα και αλλού, οδήγησε στη διαμόρφωση μιας «αστικής τάξης», κάτω από τη βρετανική κυριαρχία και εν πολλοίς αξιοποιώντας τις δομές και το χαρακτήρα του ρόλου των νησιών σαν «ημι-αποικίας». Επρόκειτο φυσικά για μια διαδικασία που είχε ξεκινήσει από τον 18^ο αιώνα και την πρώτη μεγάλη ανάπτυξη της επτανησιακής ναυτιλίας. Ωστόσο, θεωρούμε ότι γνώρισε την πλήρη έκταση του στην περίοδο ακριβώς της Αγγλικής Προστασίας.

Η περίοδος αυτή είναι η κατεξοχήν περίοδος συγκρότησης ενός αστικού πυρήνα στο ίδιο το νησί. Σε αντίθεση με μια προηγούμενη περίοδο, όπου το εμπόριο και η ναυτιλία ως οικονομικές δραστηριότητες, λειτουργούσαν συμπληρωματικά δίπλα στην αγροτική παραγωγή, πλέον αποτελούν δραστηριότητες με καθαρά δική τους δυναμική. Ο στόλος των Επτανησίων ξεφεύγει από τα

γεωγραφικά όρια του Ιονίου και της Αδριατικής και δεν αρκείται πλέον μόνο στην εμπορία του αγροτικού πλεονάσματος των νησιών. Αντίθετα συμμετέχει ενεργά στο διεθνοποιημένο θαλάσσιο εμπόριο της Μεσογείου που αναπτύσσεται στα πλαίσια της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης. Είναι ακόμα μια περίοδος που η συσσώρευση πλούτου μέσα από το εμπόριο και τη ναυτιλία η οποία έχει γίνει στο διάστημα εβδομήντα περίπου χρόνων, από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα, οδηγεί σε μια νέα ποιότητα και την εμφάνιση μιας διακριτής ομάδας ανθρώπων οι οποίοι εξαρτούν τον πλουτισμό τους από την αποκλειστική ενασχόληση με καθαρά αστικές δραστηριότητες και μάλιστα την εκμετάλλευση εργατικής δύναμης, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα τα πλοία της ιόνιας ναυτιλίας. Αποδεδειγμένα δηλαδή από το σύστημα της γεωργικής εκμετάλλευσης σαν κύριας πηγής πλούτου και στρέφονται στην καθαυτό δραστηριοποίηση στο εμπόριο και τη ναυτιλία.

Η μελέτη του αρχαιολογικού υλικού μαρτυρεί αυτές τις μεταβολές στην οργάνωση της κεφαλληνιακής ναυτιλίας και του εμπορίου. Ωστόσο έχει μια ιδιαίτερη σημασία, και για την παραπέρα ιστορική έρευνα να τεθεί το ερώτημα ποιες οικογένειες συναπαρτίζουν αυτή την ιδιαίτερη αστική ομάδα του νησιού, πρωτοπόρα ούτως ή άλλως στον επτανησιακό χώρο. Φυσικά, έχουμε επίσης επίγνωση, ότι η απάντηση σε τέτοια ερωτήματα δεν εξαντλείται και κυρίως δε μπορεί να απαντηθεί επαρκώς μέσα από τη συγκεκριμένη εργασία, που έχει μια συγκεκριμένη και περιορισμένη θεματική. Ευελπιστούμε όμως να αποτελέσει μια μικρή συμβολή σε αυτό το ζήτημα.

Η μεθοδολογία της έρευνας.

Ακολουθώντας αυτές τις ερευνητικές υποθέσεις στρέψαμε την προσοχή μας στα Γ.Α.Κ. Κεφαλληνίας και ιδιαίτερα στα νοταριακά έγγραφα. Φυσικά την πλήρη εικόνα δίνουν ένα πλήθος άλλων τεκμηρίων, τα οποία έχουν επισημανθεί, συγκεντρωθεί και αξιοποιηθεί (τα αρχεία του Υγειονομείου της Κεφαλονιάς, τα δικαστικά έγγραφα, τα αρχεία των διοικητικών αρχών της Προστασίας, εφημερίδες του Ιονίου Κράτους κ.α.) Πρόκειται για τεκμήρια που έχουν μελετηθεί στο πλαίσιο άλλων εργασιών ενώ θα απαιτούσαν μια χρονική διερεύνηση κατά πολύ μεγαλύτερη από αυτή που απαιτήθηκε για τη συγγραφή της παρούσας εργασίας. Από αυτή τη σκοπιά κρίναμε σκόπιμο να επικεντρώσουμε την προσοχή μας στη μελέτη του νοταριακού αρχείου του νησιού.

Τα ίδια τα νοταριακά αρχεία είναι ένα σχετικά παρθένο έδαφος για τον ερευνητή, επισημάνση που έχει ήδη γίνει από τους νεότερους μελετητές όπως η Τζελίνα Χαρλαύτη κ.ά. Αποδείχτηκε πράγματι ότι αποτελούν έναν πραγματικό θησαυρό, ο οποίος είναι σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητος όσον αφορά το ζήτημα της συγκρότησης και των μεταβολών στην κεφαλληνιακή εμπορική ναυτιλία.

Τα νοταριακά αρχεία αποκαλύπτουν, με όλη του τη ζωντάνια, τον κόσμο της κεφαλληνιακής ναυτιλίας: έμποροι, πλοιοκτήτες, οικογένειες που έχουν στραφεί στο χώρο του θαλάσσιου εμπορίου, συναλλαγές, αγοραπωλησίες, μακρινά ταξίδια στην Αδριατική, στη Μαύρη Θάλασσα και την Αζοφική. Και όλα αυτά αποκαλύπτονται μέσα από τα λεγόμενα των ίδιων των πρωταγωνιστών, των συμβαλλόμενων των υποθέσεων που περιγράφονται στις νοταριακές πράξεις. Κατ' αυτό τον τρόπο τα συμβόλαια αποκαλύπτουν πολύτιμες πληροφορίες για την οργάνωση και τη δομή των κεφαλληνιακών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Πληροφορίες που αφορούν τις σχέσεις ιδιοκτησίας και της οικογενειακής συγκρότησης των επιχειρήσεων, όπως επίσης και άφθονες πληροφορίες για το είδος των εμπορευμάτων, τα γεωγραφικά όρια της κεφαλληνιακής ναυτιλίας, τις πρακτικές της ασφάλισης, κ.α. Φυσικά οι πληροφορίες που παρέχονται δεν μελετούνται υπό το πρίσμα της απλής παράθεσης των βασικών χαρακτηριστικών της κεφαλλονίτικης ναυτιλίας. Γίνεται μια προσπάθεια να

εντοπιστεί αν φανερώνονται ευρύτερες τάσεις και ροπές στην πορεία της κεφαλληνιακής ναυτιλίας, αν υπάρχουν αλλαγές και σε ποια κατεύθυνση. Ακόμα αν μπορούμε να συναγάγουμε κάποια στοιχεία που να απαντούν σε ένα βασικό ερώτημα που τέθηκε στην αρχή της εργασίας. Δηλαδή αν ανιχνεύεται η ύπαρξη ή η δημιουργία μιας «αστικής τάξης» στο χώρο της Κεφαλονιάς, μιας ομάδας που αντλεί τα κέρδη της από ένα τελείως διαφορετικό πλαίσιο από αυτό της κατοχής και εκμετάλλευσης γης, κάτι που προϋπέθετε κατεξοχήν τη συμμετοχή της σε δραστηριότητες εμπορικού τύπου, εφόσον δεν μπορούμε να μιλάμε για ύπαρξη κάποιας βιομηχανίας. Φυσικά η απάντηση σε αυτά τα ερωτήματα δεν εξάγεται μόνο μέσα από τη μελέτη των συγκεκριμένων εγγράφων αλλά παίρνοντας υπόψη και τη σχετική βιβλιογραφία.

. Φυσικά μιλάμε για ένα τεράστιο όγκο εγγράφων ανά νοτάριο, δεδομένου ότι οι ίδιοι διεκπεραίωναν τις πιο διαφορετικές υποθέσεις των οικογενειών της περιοχής. Ο νοτάριος είτε ήταν δημόσιος λειτουργός (*μνήμων δημόσιος*, όπως καταγράφεται), είτε λειτουργούσε ως ιδιώτης, αποτελούσε εκείνη την εποχή το μοναδικό πρόσωπο το οποίο μπορούσε να καταγράψει και να επικυρώσει νομικά το σύνολο των ιδιωτικών συναλλαγών και υποθέσεων (συμφωνίες εμφύτευσης, πάκτου και ότι άλλο είχε σχέση με τη διαχείριση των χωραφιών και των καλλιεργειών, κληρονομίες, πωλήσεις, προικοδοτήσεις, επιτροπικές, κ.ά.) Από αυτή τη σκοπιά η καταφυγή στα ευρετήριά τους (όσων έχουν) καθίσταται αναγκαστική επιλογή για όποιον θέλει να αναζητήσει τα σχετικά με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις έγγραφα. Η αναζήτηση των σχετικών αναφορών στα ευρετήρια καθίσταται ακόμα πιο δύσκολη εξαιτίας δύο, κυρίως, αιτιών. Από το γεγονός ότι λίγοι νοτάριοι (με εξαιρέσεις) αναφέρονται αναλυτικά στη φύση της συμβολαιογραφικής πράξης στις καταχωρήσεις που κάνουν στα ευρετήριά τους. Συχνά οι καταχωρήσεις αρκούνται στον αριθμό της πράξης, την ημερομηνία σύναψής της, το είδος της και τα συμβαλλόμενα μέρη. Από αυτή τη σκοπιά η λέξη *πώληση/πωλησιά* δε διευκρινίζει το αν μιλάμε για πώληση χωραφιού, ζώων ή ενός караβιού. Αντίστοιχα η λέξη επιτροπική μπορεί να εννοεί πολλές διαφορετικές ενέργειες, και την ανάθεση της διοίκησης ενός πλοίου από τον ιδιοκτήτη σε ένα καπετάνιο. Από αυτή τη σκοπιά χρειάζεται η μελέτη των συμβαλλόμενων μερών (π.χ. μια αναφορά σε ένα καπετάν Παναγιώτη μια αναφορά όπως ο Σπυρίδων Ιγγλέσης, ιδιοκτήτης καθ' ολοκληρία της βρατσέρας...) ή τυχόν σχόλια προκειμένου να διαπιστωθεί αν μιλάμε για μια σχετική με τα ναυτιλιακά πράξη. Αν κάτι μπορεί να διαπιστωθεί πάντως είναι ότι μετά τα μέσα της δεκαετίας του 1830 υπάρχει μια σχετική τακτοποίηση και συστηματοποίηση του τρόπου γραφής των ευρετηρίων. Επίσης υπάρχουν είδη πράξεων που η μοναδικότητά τους διευκολύνει τον εντοπισμό τους (π.χ. ναυλοσύμφωνα, θαλασσοδάνεια «α ρίζικα μαρίτιμα»). Η δεύτερη δυσκολία είναι η πολύ συχνή αναντιστοιχία που υπάρχει ανάμεσα στις καταχωρήσεις των ευρετηρίων και τα διασωθέντα έγγραφα. Η φθορά του χρόνου, απώλειες και άλλοι παράγοντες (π.χ. μετακινήσεις του αρχειακού υλικού, η επιβάρυνση που επέφεραν οι σεισμοί του 1953 στα αρχεία της Κεφαλονιάς και της Ζακύνθου) αποτελούν παράγοντες που δυσχεραίνουν την έρευνα. Έτσι υπάρχουν περιπτώσεις που πολλά βιβλία νοταριακών πράξεων έχουν χαθεί με αποτέλεσμα να μη μπορούν να εντοπιστούν τα σχετικά έγγραφα που αναφέρονται στα διασωθέντα ευρετήρια (χαρακτηριστική περίπτωση αυτής της αναντιστοιχίας ανάμεσα στα διασωθέντα ευρετήρια και βιβλία πράξεων ήταν ο νοτάριος Αργοστολίου Γεράσιμος Μουσούρης).

Στα πλαίσια αυτά έγινε προσπάθεια να μελετηθούν όλες οι περιπτώσεις νοταρίων που δραστηριοποιήθηκαν στην περιοχή της Λειβαθούς τις δεκαετίες της αγγλικής Προστασίας, και των οποίων υπάρχουν διασωθέντα ευρετήρια. Η Λειβαθός δεν επιλέχθηκε τυχαία. Είναι γενικά γνωστό ότι τα μεγαλύτερα ονόματα της κεφαλληνιακής ναυτιλίας και εμπορίου, ιδιαίτερα της Διασποράς

κατάγονταν από την Λειβαθώ. Κατά συνέπεια ελπίζαμε ότι η καταφυγή στη μελέτη των νοταρίων αυτής της περιοχής μπορούσε να μας δώσει αρκετό υλικό που να δίνει απαντήσεις στα ερωτήματά μας.

Ο εντοπισμός των σχετικών με τη ναυτιλία πράξεων σε καταχωρήσεις ευρετηρίων ορισμένων νοταρίων (ενδεικτικά: Μαγουλάς Αντώνιος, Κυπριώτης Χαράλαμπος), δε συνοδεύτηκε από την ανεύρεση τους στα βιβλία πράξεων. Έτσι, μετά το πέρας της έρευνάς μας μπορέσαμε και εντοπίσαμε σχετικές συμβολαιογραφικές πράξεις στα βιβλία των παρακάτω νοταρίων: Νικολάου Άννινου Καλλιγά από το χωριό Καλλιγάτα με χρόνο δραστηριοποίησης τα έτη 1827-57 (11 έγγραφα), Μάρκου Ροσόλιμου από το χωριό Σπαρτιά με χρόνο δραστηριοποίησης τα έτη 1828-48 (18 έγγραφα), Μαρίνου Μεταξά Καμηλάτου από το χωριό Μεταξάτα ο οποίος από τις αρχές της δεκαετίας του 1840 εγκαταστάθηκε στο Αργοστόλι, με χρόνο δραστηριοποίησης τα έτη 1833-46 (6 έγγραφα), Γεράσιμου Ιγγλέση από το χωριό Πεσάδα, με χρόνο δραστηριοποίησης τα έτη 1836-61 (8 έγγραφα), Νικόλαου Μεταξά Μαντζουράτου από το χωριό Κλήσματα με χρόνο δραστηριοποίησης τα έτη 1854-60 (3 έγγραφα). Ένα αρχειακό υλικό που στο σύνολό του είναι ανέκδοτο μέχρι στιγμής. Εννοείται ότι επίσης υπάρχει απόκλιση ανάμεσα στον αριθμό των σχετικών με τη ναυτιλία πράξεων που υπάρχουν στα ευρετήρια και αυτών των νοταρίων και στις τελικά ευρισκόμενες πράξεις.

Το γεγονός ότι μιλάμε για νοτάριους της Λειβαθούς και όχι του Αργοστολίου, πρέπει να το έχουμε υπόψη, καθώς φαίνεται ότι τα μεγαλύτερα ονόματα του εμπορίου και της ναυτιλίας γενικότερα, είχαν ως έδρα των δραστηριοτήτων τους την πρωτεύουσα του νησιού, παρά την καταγωγή τους από τα χωριά της Λειβαθούς.

Από αυτή τη σκοπιά επιλέξαμε να μελετήσουμε και το νοταριακό αρχείο δύο συμβολαιογράφων της πρωτεύουσας του νησιού. Είδαμε αρχικά το αρχείο του Γεράσιμου Μουσούρη με χρόνο δραστηριοποίησης τα έτη 1840-46 (9 έγγραφα) και ακόλουθα το αρχείο του Αθανάσιου Σολωμού, με χρόνο δραστηριοποίησης τα έτη 1849-60 (193 έγγραφα). Ένα αρχείο που πρώτος είχε ερευνήσει ο Παναγιώτης Καπετανάκης. Ο νοτάριος Αθανάσιος Σολωμός, αποτελούσε έναν από τους μεγαλύτερους συμβολαιογράφους της πόλης, με μια σχετική ειδίκευση στη σύναψη πράξεων σχετικών με την εμπορική ναυτιλία της πόλης του Αργοστολίου. Ο πατέρας του ήταν και αυτός νοτάριος, ενώ τόσο από το πελατολόγιο όσο και από το εύρος των εναποκειμένων συμβολαίων του στο Γ.Α.Κ. της Κεφαλονιάς φαίνεται ότι ήταν ευυπόληπτο μέρος της κοινωνίας του νησιού, τον οποίο εμπιστευόνταν πολλοί από τους μεγάλους εμπόρους, πλοιοκτήτες και άλλα πρόσωπα της ελίτ του νησιού.

Η μελέτη δύο νοταρίων του Αργοστολίου είναι φυσικά ενδεικτική, καθώς οι νοτάριοι που δραστηριοποιούνταν στην πόλη τις δεκαετίες αυτές ήταν πολλαπλάσιοι της Λειβαθούς και με ογκωδέστατο όγκο εγγράφων. Από αυτή τη σκοπιά η συνολική μελέτη του σχετικού με τη ναυτιλία αρχειακού υλικού όλων των νοταρίων της πόλης δε μπορούσε φυσικά να γίνει στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής. Είναι όμως ένα θέμα που παρά τη δυσκολία του, παραμένει ανοιχτό στην έρευνα. Κρίνουμε επίσης ότι λείπει μια μελέτη, η οποία μπορεί να υποστηριχθεί μέσω των νοταριακών αρχείων, σχετικά με τις απαρχές ανάπτυξης της κεφαλληνιακής ναυτιλίας από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα. Αυτή η μελέτη είναι ανάμεσα στα μελλοντικά σχέδια μου καθώς πιστεύω ότι θα βοηθούσε εξαιρετικά την έρευνα σχετικά με την ιστορική πορεία της επτανησιακής ναυτιλίας, ιδιαίτερα την κρίσιμη περίοδο της αρχής της μεγάλης της ανάπτυξης.

Το είδος των εγγράφων που εντοπίστηκε είναι ποικίλο, καθώς οι έμποροι και οι πλοιοκτήτες κατέφευγαν στο νοτάριο του χωριού τους ή του Αργοστολίου προκειμένου να καταγραφεί κάθε

είδους συνδιαλλαγή. Η πλειοψηφία τους αποτελείται από συμβόλαια αγοραπωλησιών πλοίων και επιτροπικές (στην πλειοψηφία αυτών των πράξεων αναφερόμαστε σε υποθέσεις διορισμού προσώπων είτε ως πλοιάρχων των πλοίων είτε επιτρόπων του εμπόρου ή του πλοιοκτήτη με ευθύνη για το πλοίο ή/και την εμπορία του φορτίου). Δε λείπουν βέβαια συμβόλαια ναυτοδανείων (είτε πρόκειται για «θαλασσοδάνεια» που χορηγούνταν από ιδιώτες είτε για δάνεια που χορηγούνταν από τις νεοσύστατες ασφαλιστικές εταιρείες του νησιού), ναυλοσύμφωνα, πιστοποιητικά καλοήθειας, συμφωνίες για τη σύναψη συντροφιών θαλάσσιου εμπορίου, γνωμοδοτήσεις κ.ά.¹

Στα πλαίσια της συγγραφής της εργασίας έγινε προσπάθεια η μελέτη των αρχειακών πηγών να συνδυαστεί με την αντίστοιχη μελέτη μιας εκτεταμένης βιβλιογραφίας σχετικά με το εμπόριο και τη ναυτιλία στον ελλαδικό και μεσογειακό χώρο την περίοδο των τελών του 18^{ου} – αρχών 19^{ου} αιώνα. Έτσι θα μπορέσουμε να εντοπίσουμε τις ομοιότητες και διαφορές μεταξύ της επτανησιακής αλλά και αιγαιακής ναυτιλίας, τις αλλαγές και τους μετασχηματισμούς, αλλά και το γενικότερο πλαίσιο στο οποίο δραστηριοποιήθηκε η κεφαλληνιακή ναυτιλία. Ακόμα έτσι διαμορφώσαμε το θεωρητικό πλαίσιο στο οποίο κινήθηκαν οι αναζητήσεις μας.

Στο σημείο αυτό θα κάνουμε μια σημαντική επισήμανση για τη μεθοδολογία της έρευνας και της προβληματικής μας.

Επικεντρώνουμε, όπως ήδη έχουμε πει, στη ναυτιλία του ίδιου του νησιού της Κεφαλονιάς, που αποτελούσε τμήμα εν γένει του στόλου του «Ιονίου Κράτους». Ο στόλος αυτός δε σημαίνει ότι ταυτίζεται με το σύνολο του ιονιόκτητου στόλου, καθώς Ιόνιοι δραστηριοποιούνταν σε πολλές περιοχές της ανατολικής Μεσογείου. Όσο αφορά ιδιαίτερα τους Κεφαλλονίτες, ένα σημαντικό τμήμα της ναυτιλίας τους αφορούσε τους συμπατριώτες τους που δραστηριοποιούνταν στα λιμάνια της Νότιας Ρωσίας και του Δούναβη. Η εξέταση της εμπορικής και ναυτιλιακής δραστηριοποίησης των Κεφαλλονιτών σε αυτές τις περιοχές είναι ένα θέμα το οποίο έχει απασχολήσει και απασχολεί ακόμα την ιστορική μελέτη, δεδομένου ότι παλιές πηγές επανεξετάζονται και νέες πηγές, οι οποίες ήταν άγνωστες στους Έλληνες μελετητές, ειδικά σε χώρες όπως η Ρωσία, η Ουκρανία, η Ρουμανία, έχουν μπει στο επίκεντρο των νεότερων ερευνών. Φυσικά η μελέτη αυτής της σημαντικής διάστασης της κεφαλληνιακής ναυτιλίας είναι ένα θέμα που ξεφεύγει των ορίων της παρούσης εργασίας.

Από αυτή τη σκοπιά η εξέταση της δομής και των χαρακτηριστικών της ναυτιλιακής επιχείρησης του ίδιου του νησιού μέσα από τα νοταριακά έγγραφα προσφέρει πολύτιμες απαντήσεις σχετικά με τις πρακτικές και τις μορφές οργάνωσης που χρησιμοποίησαν οι Κεφαλλονίτες έμποροι και πλοιοκτήτες την εποχή της Αγγλικής Προστασίας. Μια προσεκτική εξέταση των σχετικών πληροφοριών αποκαλύπτει ότι πρόκειται για πρακτικές και οργανωτικές μορφές που μάλλον δε διέφεραν πολύ από τις αντίστοιχες που χρησιμοποιούνταν στο νησί από την περίοδο της πρώτης σημαντικής ώθησης της κεφαλληνιακής ναυτιλίας, στα μέσα του 18^{ου} αιώνα. Κατά συνέπεια το νοταριακό αρχείο αποκαλύπτει τις μορφές και τα οργανωτικά σχήματα πάνω στα οποία στηρίχτηκε η ανάπτυξη της κεφαλληνιακής ναυτιλίας, πολύ πριν συντελεστεί η διεθνοποίηση των δραστηριοτήτων της στην ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Μορφές και πρακτικές οι οποίες επεδείκνυν μια σχετική αντοχή στο χρόνο και το μικρό, τοπικό επίπεδο του νησιού και στις οποίες

¹ Αναλυτικά για τα είδη των εγγράφων στο Παράρτημα 1.

επίσης στηρίχτηκε μια σαφής μεγέθυνση των κεφαλληνιακών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων τα χρόνια της Αγγλικής Προστασίας.

Από τα έγγραφα αποκαλύπτεται επίσης η αλλαγή – σε ένα σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα που προσδιορίζεται στη δεκαετία του 1840 – αυτών των πρακτικών και η υιοθέτηση καινοτόμων, νεωτερικών μορφών οργάνωσης που προσιδίαζαν στο νέο, αμιγώς καπιταλιστικό, πλαίσιο οργάνωσης της ναυτιλίας. Αλλαγές και εξελίξεις που, αυτή τη φορά, μάλλον υιοθέτησαν πιο γρήγορα οι εγκατεστημένοι στη Μαύρη Θάλασσα Κεφαλλονίτες ναυτικοί. Φυσικά οι έμποροι και πλοιοκτήτες που είχαν ως έδρα το ίδιο το νησί και είχαν αναπτύξει τις δραστηριότητές τους στις θάλασσες της ανατολικής Μεσογείου δεν είχαν άλλο δρόμο παρά να εκσυγχρονίσουν το οργανωτικό πλαίσιο των ναυτιλιακών τους επιχειρήσεων, προσαρμοζόμενοι στο νεωτερικό πλαίσιο οργάνωσης της μεσογειακής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Σχετικά με την «ντόπια» ναυτιλία, αυτή που είχε ως έδρα της το ίδιο το νησί χρειάζεται να κάνουμε ακόμα μία επισημάνση. Δεν μπορούμε να είμαστε σίγουροι ότι όλα τα πλοία που αναφέροντα στα νοταριακά έγγραφα, ανήκουν σε αυτό που αποκαλούμε «όνια ναυτιλία», στη ναυτιλία δηλαδή που είχε έδρα την Κεφαλονιά και τα άλλα νησιά του Ιονίου και τα οποία αποτελούσαν διακριτή «κρατική» οντότητα (το υπό την αγγλική επικυριαρχία Ιόνιο Κράτος). Αποτελεί γεγονός ότι η συντριπτική πλειοψηφία των πλοίων που αναφέρονται στα νοταριακά έγγραφα ως ιονικά αποτελούσαν όντως ιδιοκτησία Κεφαλλονιτών, Ιονίων υπηκόων.² Από αυτή τη σκοπιά, όσον αφορά το αρχειακό υλικό, είναι κατατοπιστική η αναφορά που γίνεται στους ιδιοκτήτες των σκαφών. Έτσι τεκμηριώνεται η ανάμιξη των κεφαλλονίτικων οικογενειών στην ιδιοκτησία και λειτουργία (ως καπετάνιοι ή επίτροποι) των πλοίων, ανεξαρτήτως της σημαίας που αναφέρεται και του τόπου ναυπήγησης ή νηολόγησης του πλοίου (κάτι που, με εξαιρέσεις όπως της Ερμούπολης, δεν διευκρινίζεται στα περισσότερα έγγραφα). Παρ' όλ' αυτά πλοία που αναφέρονται ως βλάχικα, ρώσικα ή ελληνικά δε συνεπάγεται απαραίτητα ότι δε μπορούσαν να ανήκουν σε Κεφαλλονίτες που χρησιμοποιούσαν σημαίες ευκαιρίες στα εμπορικά τους ταξίδια. Όπως θα επισημάνουμε και στη συνέχεια, η αναφορά της σημαίας του πλοίου δεν ήταν απαραίτητη ενδεικτική της ιδιοκτησίας του σκάφους. Στα έγγραφα βέβαια, αποτυπώνεται και η μαυροθαλασσίτικη διάσταση της κεφαλληνιακής ναυτιλίας. Πλοία που αναφέρονται ως ρωσικά, με Κεφαλλονίτες καπετάνιους και πλήρωμα, είναι επίσης ιδιοκτησία Κεφαλλονιτών, των Κεφαλλονιτών, όμως, εμπόρων με έδρα τις πόλεις της Μαύρης Θάλασσας. Μέσα στα έγγραφα αποτυπώνονται πολλές πλευρές της συνεργασίας των Κεφαλλονιτών εμπόρων και πλοιοκτητών με τους συμπατριώτες τους στη Μαύρη Θάλασσα, οι επίτροποι των οποίων αποτείνονταν αρκετές φορές στου νοτάριους του νησιού για τις υποθέσεις των μοιολόγων τους.

Συμπερασματικά κρίνουμε ότι η προσέγγιση και μελέτη του κεφαλληνιακού στόλου είναι απαραίτητη για όποιον ενδιαφέρεται να μελετήσει την ανάπτυξη της δυναμική ναυτιλίας των Επτανήσων, την πιο ανταγωνιστική ναυτιλία του ελλαδικού χώρου, σε μια περίοδο που το κέντρο των ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων είχε μετατοπιστεί προς τις περιοχές της Μαύρης Θάλασσας και γενικά της Διασποράς. Η μελέτη του αρχειακού υλικού μπόρεσε να δώσει απαντήσεις στις κύριες υποθέσεις εργασίας της παρούσας εργασίας, δηλαδή στην οργάνωση και δομή της ναυτιλιακής επιχείρησης τη συγκεκριμένη περίοδο, τις δυνατότητες παρέμβασης του επτανησιακού

² Για την εξακρίβωση αυτού του στοιχείου εκκρεμεί η σύγκριση των ευρημάτων του αρχειακού υλικού με τις καταγραφές στις βάσεις δεδομένων *Πλωτώ* και *Ποντοπόρεια*, που επιμελήθηκε η Τζελίνα Χαρλαύτη, κάτι που δε μπόρεσε να γίνει εξαιτίας των χρονικών περιορισμών.

εμπορίου στον ανταγωνιστικό χώρο της ανατολικής Μεσογείου όπως και μιας ενδεχόμενης ιδιαίτερης τακτικής του επτανησιακού εμπορικού και ναυτιλιακού κεφαλαίου.

Η διάρθρωση της εργασίας.

Η ίδια η εργασία ακολουθεί την εξής διάρθρωση. Το πρώτο κεφάλαιο αποτελεί μια θεωρητική εισαγωγή αναφορικά με το ρόλο της ναυτιλίας και του εμπορίου στην ανάπτυξη των καπιταλιστικών σχέσεων στον ελληνικό χώρο και τη διαμόρφωση της ελληνικής αστικής τάξης, καθώς και μια κριτική εξέταση της σχετικής συζήτησης ανάμεσα στους Έλληνες ιστορικούς, ειδικά όσους υιοθετούσαν τη μαρξιστική ανάλυση και ερμηνεία. Η ενασχόλησή μας με τη ναυτιλία και το εμπόριο του ελλαδικού χώρου στα χρόνια του τέλους του 18^{ου} – αρχές 19^{ου} αιώνα ξεκίνησε καταρχήν, κατόπιν θεωρητικών αναζητήσεων σχετικά με την πορεία που ακολούθησε η διαμόρφωση του καπιταλισμού στον ελλαδικό χώρο. Κατά συνέπεια προσωπικά θα το θεωρούσα παράλειψη αν απουσίαζε μια τέτοια αναφορά. Γίνεται προσπάθεια να αναφερθούν, σύντομα, οι θεωρητικές απόψεις για τη φύση της καπιταλιστικής ανάπτυξης στον ελληνικό χώρο, το ρόλο που έπαιξε ιδιαίτερα το εμπόριο και η ναυτιλία για την ανάπτυξη των καπιταλιστικών σχέσεων και το σχηματικό της ελληνικής αστικής τάξης, καθώς και η ιδιαιτερότητα της ελληνικής οικονομικής δραστηριοποίησης στο χώρο των παροικιών της Διασποράς.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μια σύντομη αναφορά στην ιστορική πορεία του νησιού την περίοδο που καλύπτει η παρούσα διπλωματική. Κάτι τέτοιο κρίνεται απαραίτητο προκειμένου να αποκτήσουμε γνώση του ευρύτερου πλαισίου, της μεγάλης εικόνας, εντός του οποίου εξελίσσεται το φαινόμενο το οποίο έχουμε επιλέξει να εξετάσουμε. Έμφαση, πέρα από τα πολιτικά γεγονότα τα οποία έκριναν την τύχη των νησιών τις πρώτες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα, δίνεται σε δύο κύρια ζητήματα. Επιλέξαμε να κάνουμε μια αναφορά στη διαμόρφωση των κοινωνικών τάξεων στον χώρο της Κεφαλονιάς και ιδιαίτερα στην εμφάνιση μιας νέας ελίτ σαφώς διαφοροποιημένης από την παλιά γαιοκτητική άρχουσα τάξη. Μιας «αστικής τάξης», η δημιουργία της οποίας αποτελεί τομή, δεδομένου ότι ο προσπορισμός των εισοδημάτων της γίνεται από το εμπόριο και τη ναυτιλία και όχι από τη γαιοκτησία. Το δεύτερο ζήτημα στο οποίο αναφερόμαστε είναι ο χαρακτήρας της αγροτικής παραγωγής του νησιού. Η κατοχή και αξιοποίηση γης αποτελούσε το βασικό στοιχείο ταξικής διαφοροποίησης, τουλάχιστον μέχρι την ραγδαία επέκταση των εμπορευματικών σχέσεων και τη συσσώρευση του κεφαλαίου που προερχόταν από εμπορικές και ναυτιλιακές δραστηριότητες. Κατά συνέπεια η εξέταση της αγροτικής παραγωγής, ιδιαίτερα του συστήματος παραγωγής και κυκλοφορίας της σταφίδας είναι απαραίτητο συμπλήρωμα της εξέτασης του άλλου βασικού πυλώνα της οικονομίας του νησιού, δηλαδή της εμπορικής – ναυτιλιακής δραστηριοποίησης.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται μια παρουσίαση της ανάπτυξης της ναυτιλίας στον χώρο των Ιονίων Νήσων. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στις αιτίες ανάπτυξης της κεφαλληνιακής ναυτιλίας και στα γεωγραφικά όρια δραστηριοποίησης των Κεφαλλονιτών. Αρχικά αναφερόμαστε στις αιτίες επανάκαμψης της Μεσογείου στο μεσογειακό και εν γένει στο ευρωπαϊκό εμπόριο από τα τέλη του 17^{ου} αιώνα. Έπειτα προσπαθούμε να δούμε τη θέση που απέκτησαν οι τοπικοί ελληνικοί στόλοι στα πλαίσια του εμπορικού και ναυτιλιακού ανταγωνισμού των ευρωπαϊκών δυνάμεων. Ήταν μέσα σε αυτό το περιβάλλον που δόθηκε η αποφασιστική ώθηση για την ανάπτυξη του εμπορίου και της ναυτιλίας στον χώρο του Ιονίου και της δυτικής Ελλάδας, από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα. Οι Μεσολογγίτες αρχικά και οι Κεφαλλονίτες αργότερα ήταν οι πρώτοι που ανέπτυξαν ισχυρούς

εμπορικούς στόλους, αξιοποιώντας και τον εμπορικό ανταγωνισμό ανάμεσα στις ευρωπαϊκές δυνάμεις. Οι Κεφαλλονίτες ανέπτυξαν γρήγορα έναν ισχυρό τοπικό στόλο ο οποίος άρχισε να κερδίζει θέσεις στον εμπορικό και ναυτιλιακό ανταγωνισμό της ανατολικής Μεσογείου. Με επίκεντρο τον χώρο του νησιού και τον ευρύτερο ιόνιο χώρο οι Κεφαλλονίτες άρχισαν να επεκτείνουν τη ναυτιλία του προς το χώρο αρχικά της Αδριατικής και της κεντρικής Μεσογείου. Στην πορεία οι Κεφαλλονίτες εγκαταστάθηκαν στις πόλεις της Νότιας Ρωσίας και του Δούναβη όπου ανέπτυξαν ισχυρές εμπορικές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Από αυτή τη σκοπιά επιχειρούμε μια σύντομη αναφορά στη δραστηριοποίηση των Κεφαλλονιτών στις πόλεις και τα λιμάνια της Διασποράς, καθώς κρίνουμε ότι η γνώση του ευρύτερου πλαισίου δραστηριοποίησης των Κεφαλλονιτών συμβάλλει στην καλύτερη κατανόηση των υποθέσεων εργασίας και των συμπερασμάτων της έρευνάς μας.

Το τέταρτο και μεγαλύτερο κεφάλαιο αποτελεί το κατεξοχήν θέμα της διπλωματικής. Στο κεφάλαιο εξετάζεται η δομή και η οργανωτική μορφή της κεφαλληνιακής ναυτιλιακής επιχείρησης. Μας απασχολούν οι αλλαγές στην ιδιοκτησιακή μορφή, ο ρόλος των σχέσεων οικογένειας και καταγωγής, η σχέση εμπορίου και πλοιοκτησίας, οι εταιρικές μορφές συνεργασίας και ιδιοκτησίας, η επέκταση του θεσμού της ναύλωσης. Στο ζήτημα της ιδιοκτησίας και του σταδιακού διαχωρισμού ιδιοκτησίας – διοίκησης του πλοίου, αλλά και εμπορίου – πλοιοκτησίας, εντοπίζονται οι πιο σαφείς και σημαντικές αλλαγές στο χαρακτήρα της κεφαλληνιακής ναυτιλιακής επιχείρησης. Από αυτή τη σκοπιά είναι και τα ζητήματα που μας απασχολούν περισσότερο. Στη συνέχεια γίνεται μια σύντομη αναφορά στα μεγέθη και τις αλλαγές στη χωρητικότητα του ιονίου στόλου (του στόλου δηλαδή με έδρα το Ιόνιο Κράτος) προκειμένου να γίνει εμφανής η αύξηση των μεγεθών και της σημασίας του στις πρώτες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα. Μια αύξηση που κατά βάση οφείλεται στην άνοδο του κεφαλληνιακού στόλου, που αποτελούσε τον πυρήνα της ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους. Ακόλουθα εξετάζονται οι αλλαγές στα γεωγραφικά όρια της κεφαλληνιακής ναυτιλίας, δηλαδή οι περιοχές και τα λιμάνια προσέγγισης του κεφαλληνιακού στόλου στη διάρκεια της περιόδου που εξετάζουμε. Έπειτα γίνεται αναφορά στο είδος των εμπορευμάτων που διακινούνταν από τα κεφαλληνιακά πλοία, το χαρακτήρα των εισαγωγών και των εξαγωγών. Στη συνέχεια ερευνούμε επίσης το ρόλο και τις αρμοδιότητες του πλοιάρχου, ενώ γίνεται προσπάθεια να εξεταστούν όποιες πληροφορίες παρέχονται σχετικά με τη διαβίωση του πληρώματος, τη μισθοδοσία και τροφοδοσία του. Παράλληλα γίνεται μια προσπάθεια να απαντηθούν ζητήματα σχετικά με την ίδια τη διεξαγωγή της εμπορικής πράξης και τον προσπορισμό του κέρδους. Τέλος δίνουμε ιδιαίτερη έμφαση στο ζήτημα της ναυτικής ασφάλισης, αλλά και της ναυτικής δανειοδότησης, η οποία ούτως ή άλλως υποκαθιστούσε, συχνά, την πρώτη. Ο χαρακτήρας της ναυτικής δανειοδότησης και κυρίως η γενίκευση της κουλτούρας της ναυτικής ασφάλισης είναι ζητήματα που ερευνώνται από τη σκοπιά της σαφούς αλλαγής και σε αυτόν τον τομέα, προς μια οργάνωση, υπό νεοτερικούς όρους, της ναυτιλιακής επιχείρησης του νησιού.

Στο 5^ο και τελευταίο κεφάλαιο καταγράφουμε τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε η έρευνά μας.

Χρειάζεται επίσης να κάνουμε μια σημαντική μεθοδολογική επισήμανση. Η ανάγκη να στραφούμε στη «μικρή» κλίμακα προκύπτει, όπως είπαμε, ως μεθοδολογική επιλογή, δεδομένης της έκτασης και της θεματικής της διπλωματικής. Στην έρευνα είναι αναγκαίο πολλές φορές να επικεντρωθούμε στη μικρή κλίμακα προκειμένου να συλλέξουμε το είδος των αποδεικτικών

στοιχείων με βάση τα οποία θα προσπαθήσουμε να απαντήσουμε σε ένα πλήθος διαρθρωτικών υποθέσεων και προβληματικών, που μπορεί να επιδέχονται θεωρητικής ανάλυσης αλλά περιμένουν και την επιστημονική τεκμηρίωση. Ακόμα, να μπορούν έτσι να τεκμηριωθούν και θεωρητικές ερμηνείες, να υπάρχει όσο το δυνατόν πληρέστερη κατανόηση των εξεταζόμενων ζητημάτων, να εξάγονται όσο το δυνατό πιο αντικειμενικά συμπεράσματα.

Σε μια περίοδο ωστόσο, που στην ιστοριογραφική συζήτηση δε μπαίνει στο επίκεντρο η μελέτη των οικονομικών σχέσεων και δομών, αλλά η αποσπασματική μελέτη των οικονομικών παραγόντων και των φορέων τους. Σε μια περίοδο ακόμα που κυριαρχεί ο μετα-μοντέρνος κατακλυσμός της ανοιχτής άρνησης να διακηρυχθεί η ύπαρξη γενικότερων ροπών και νομοτελιών στην ιστορική εξέλιξη, η άρνηση της ύπαρξης αιτιακών σχέσεων στα ιστορικά φαινόμενα, υπάρχει, κατά τη γνώμη μας, η ανάγκη η ιστορική μελέτη να μην εγκλωβιστεί καταρχήν στην αποσπασματικότητα, αλλά να βάλει στο επίκεντρο την μελέτη των οικονομικών δομών, τόσο στη «μικρή κλίμακα», όσο και στην ευρύτερη, περιφερειακή και παγκόσμια, διάστασή τους. Ταυτόχρονα η «μικρή κλίμακα», η «μικροϊστορική ανάλυση» να μην αποτελεί τροχοπέδη για την άρνηση εξαγωγής γενικών συμπερασμάτων, πόσο μάλλον για τη θεωρητική τεκμηρίωση της αδυναμίας εξαγωγής «γενικών» συμπερασμάτων από τη μελέτη του «μέρους», του «ειδικού». ³ Την ίδια στιγμή αποτελεί ουσιώδες καθήκον του ιστορικού να αναλύσει τα συγκεκριμένα δεδομένα που θέτει στο επίκεντρο της μελέτης του και να μην προσπαθεί να επιβάλλει κάποια θεωρητικά σχήματα απριωρικά. Ίσα ίσα η ουσιαστική κατανόηση των γενικών νόμων του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής θα βοηθήσει στην αντικειμενική εκτίμηση και κατανόηση των συγκεκριμένων χαρακτηριστικών και των όποιων ιδιομορφιών παρουσιάζονται, χωρίς να προσπαθεί να βρει συνεχώς να επιβεβαιώνεται ένας γενικός κανόνας ή να απολυτοποιούνται κάποιες ιδιομορφίες.

Κλείνοντας την συγκεκριμένη εισαγωγή θα ήθελα να ευχαριστήσω όσους, με τις συμβουλές τους, βοήθησαν ουσιαστικά στη μεθοδολογία, τις υποθέσεις και τη θεματική της παρούσας εργασίας, όπως επίσης και στη γενικότερη αποσαφήνιση ζητημάτων σχετικά με το ρόλο της ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη του ελλαδικού χώρου, τον γενικότερο χαρακτήρα και την ιστορική πορεία που γνώρισε η καπιταλιστική ανάπτυξη, τη συζήτηση ανάμεσα στους μαρξιστές σχετικά με αυτό το ζήτημα αλλά και την μαρξιστική ανάλυση της καπιταλιστικής οικονομίας και πλήθος άλλων ζητημάτων. Ξεχωριστή τιμή ανήκει στον επιβλέποντα καθηγητή μου, Ζαχαρία Δεμαθά, ο οποίος έφυγε τόσο πρόωρα από τη ζωή και για τον οποίο η λέξη «αξέχαστος» αποκτά το πλήρες νόημά της. Επρόκειτο πέρα από έναν εμβριθή γνώστη του μαρξισμού και έναν εξαιρετικό εκλαϊκευτή των πιο σύνθετων ζητημάτων σχετικά με την ιστορική διαδρομή της καπιταλιστικής ανάπτυξης και της μαρξιστικής κοσμοθεωρίας, για έναν πηγαία λαϊκό άνθρωπο, χιουμορίστα, ζεστό, ο οποίος δεν είναι τυχαίο ότι έδινε, θεωρώ σε όλους τους φοιτητές του, το παράδειγμα ενός ακαδημαϊκού δασκάλου πέρα από τα συνηθισμένα. Ευχαριστίες αποδίδονται ακόμη στον έτερο επιβλέποντά μου, κ. Θανάση

³ Fusaro, Maria, *After Braudel, A Reassessment of Mediterranean History between the Northern Invasion and the Caravane Maritime*, στο Fusaro, Maria, Heywood, Colin, Salah, Mohamed, *Trade and cultural exchange in the early modern Mediterranean, Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean: Braudel's Maritime Legacy*, ed. I.B. Tauris, 2010, σελ. 9, και Colin Heywood, *The English in the Mediterranean, 1600-1630, A Post-Braudelian Perspective on the 'Northern Invasion'*, στο Fusaro, Maria, Heywood, Colin, Salah, Mohamed, *Trade and cultural exchange in the early modern Mediterranean*, ό.π, σελ. 24. Οι δύο συγγραφείς τονίζουν ακριβώς τη σημασία που δυνητικά μπορεί να έχει η μικρο-ιστορία για την εξαγωγή γενικότερων συμπερασμάτων και την μελέτη των φαινομένων στη μακρά διάρκεια. Ταυτόχρονα τονίζουν ότι η μικρο-ιστορία μπορεί να αποτελέσει εναλλακτική απέναντι στον κατακλυσμό του μεταμοντερνισμού.

Καλαφάτη ο οποίος με καθοδήγησε στην ολοκλήρωση της διπλωματικής μου, στηρίζοντάς με στα τελευταία στάδια συγγραφής της. Ακόμα στη Τζελίνα Χαρλαύτη και στον Παναγιώτη Καπετανάκη, με τις χρήσιμες συμβουλές που μου έδωσαν για το μέλλον και τις προοπτικές της σχετικής με το εμπόριο και τη ναυτιλία του ελληνικού χώρου ιστορικής έρευνας. Τέλος στην κα. Όλγα Κατσιαρδή – Hering, χωρίς την επαφή και συνεργασία με την οποία, στα χρόνια της φοίτησής μου στο Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας του Ε.Κ.Π.Α., μάλλον δε θα έφτανα εδώ.

1^ο Κεφάλαιο: Η θεωρητική συζήτηση για την διαμόρφωση των καπιταλιστικών σχέσεων παραγωγής στον ελλαδικό χώρο και τη συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Σε αυτό το κεφάλαιο κάνουμε μια προσπάθεια να καταγράψουμε, σε αδρές γραμμές, τις απόψεις που διατυπώθηκαν κατά καιρούς στην ελληνική ιστοριογραφία, ιδίως ανάμεσα στους μαρξιστές σχετικά με την ιστορική πορεία και τον χαρακτήρα του ελληνικού καπιταλισμού και τη διαμόρφωση της αστικής τάξης. Ταυτόχρονα καταθέτουμε κάποιες σκέψεις μας για τον χαρακτήρα αυτής της ιστορικής συζήτησης, που εν πολλοίς αποτέλεσε το έναυσμα, την έμπνευση για την ενασχόληση με το συγκριμένο ιστορικό πεδίο και την θεματική της παρούσας εργασίας. Πιστεύουμε επίσης ότι μόνο η κατανόηση και εμβάθυνση σε μια σειρά τέτοιων ζητημάτων, μπορεί να οδηγήσει σε πληρέστερη κατανόηση των επιμέρους ιστορικών φαινομένων.

Σήμερα ειδικά, που ο μαρξισμός ως επιστημονική κοσμοθεωρία έχει χάσει και την ιδιαίτερη αξία του ως μέθοδος ανάλυσης και σκέψης, επιβάλλεται να ξαναδούμε το χαρακτήρα των κοινωνικών σχέσεων, των ζητημάτων της αλλαγής τους, τις ιδιαιτερότητες και την ιστορική συγκρότηση του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής στον ελλαδικό χώρο. Είναι ένα μεγάλο ζητούμενο, στις μέρες μας, μια συνθετική μελέτη ή μελέτες των φιλοσοφικών και ιδεολογικών βάσεων της συζήτησης για τον χαρακτήρα του ελληνικού καπιταλισμού και την επίδρασή της στην ιστοριογραφία. Φυσικά κάτι τέτοιο ξεφεύγει κατά πολύ από τα όρια της συγκεκριμένης μελέτης και ούτε αποτελεί φυσικά στόχο της.

Νομίζουμε, ωστόσο, ότι δημιουργείται εύλογα το ερώτημα αν μια μελέτη, σαν την συγκεκριμένη, που αναγκαστικά «κατεβαίνει» στο επίπεδο της «μικρής κλίμακας» και θέτει στο επίκεντρο ζητήματα που σχετίζονται με ένα πολύ μικρό, αν και νευραλγικής σημασίας, κομμάτι του χαρακτήρα της ελληνικής ναυτιλίας του 19^{ου} αιώνα (όπως είναι η δομή και η οργάνωση της ναυτιλιακής επιχείρησης) μπορεί να επιχειρήσει να συνεισφέρει στη θεωρητική συζήτηση για την ανάπτυξη του καπιταλισμού στον ελλαδικό χώρο.

Προφανώς οι υποθέσεις, στις οποίες επιδιώκει να απαντήσει η παρούσα εργασία, δεν μπορούν από μόνες τους να απαντήσουν σε ένα τόσο μεγάλο ερώτημα. Παρ' όλ' αυτά θεωρούμε ότι η συγκεκριμένη μελέτη, και πιστεύουμε κάθε μελέτη που άπτεται της προβληματικής για την οικονομική ιστορία του ελλαδικού χώρου δεν μπορεί παρά να επιδιώκει τη συνομιλία με γενικότερα θεωρητικά ζητήματα. Να μη φοβάται την αναμέτρηση με τα θεωρητικά μοντέλα, αρκεί ωστόσο να μπορεί μέσα από την έρευνα και τη συστηματική μελέτη των τεκμηρίων, να τεκμηριώνει τα πορίσματά της, και όχι οι θεωρητικές αναζητήσεις, ή και ρητά εκφρασμένες θεωρητικές και μεθοδολογικές πρακτικές, να κατευθύνουν την έρευνα από πριν.

1.1 Η συζήτηση ανάμεσα στους μαρξιστές.

«...Πριν ακόμα υψωθεί η σημαία της ανεξαρτησίας το ελληνικό στοιχείο είχε κατακτήσει την υπεροχή στο εμπόριο και τις μεταφορές, σαν στοιχείο με ιδιαίτερο εθνικό χαρακτήρα, με ιδιαίτερη οντότητα και κατείχε θέσεις δεσπόζουσες από τη μιαν άκρη της Μεσογείου, ως την έτερη, από τα

*βόρεια της Βαλκανικής, ως τα νότια νησιωτικά της συμπλέγματα...».*⁴ Αυτά τα λόγια του Σεραφείμ Μάξιμου ίσως ακούγονται κοινότοπα στις μέρες μας, μια και η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και του εμπορίου είναι ευρέως αποδεκτά σαν οι βασικοί λόγοι συγκρότησης της ελληνικής αστικής τάξης και του ελληνικού «έθνους» όπως διαμορφώθηκε μέσα στους τελευταίους αιώνες της οθωμανικής και δυτικής κυριαρχίας.

Ωστόσο αυτή η αντικειμενική αλήθεια, αποτέλεσε και αποτελεί ακόμα και σήμερα αντικείμενο πλούσιας ιστοριογραφικής και όχι μόνο συζήτησης. Αυτό δεν είναι φυσικά τυχαίο. Η μελέτη της ανάπτυξης του ελληνικού καπιταλιστικού σχηματισμού δε θα μπορούσε παρά να μη βάλει στο επίκεντρο τις απαρχές του, την κομβική εκείνη περίοδο όπου διαμορφώθηκαν οι βάσεις για το σχηματισμό του ελληνικού έθνους και της νεοελληνικής συνείδησης.

Πάνω σε αυτή τη βάση, στους κόλπους του ελληνικού μαρξισμού, αναπτύχθηκε ολόπλευρη θεωρητική συζήτηση σχετικά με το χαρακτήρα της ελληνικής αστικής τάξης, του κράτους της, του ελληνικού καπιταλισμού γενικότερα. Στο επίκεντρο τέθηκε από την πρώτη στιγμή ο ρόλος του ελληνικού εμπορικού κεφαλαίου και της ναυτιλίας ως κομβικός για τη δημιουργία και βαθμιαία επέκταση των νέων εμπορευματικών (καπιταλιστικών) σχέσεων στον ελλαδικό χώρο. Όλοι οι Έλληνες θεωρητικοί του μαρξισμού (Γεώργιος Σκληρός, Γιάννης Κορδάτος, Σεραφείμ Μάξιμος, Γιάννης Ζεύγος, Παντελής Πουλιόπουλος, Πέτρος Ρούσσος, κ.α.) αλλά και όσοι διατείνονταν ότι συνέχιζαν την παράδοσή τους (Νίκος Ψυρούκης, Κωστής Μοσκόφ, Κωνσταντίνος Τσουκαλάς, Νίκος Μουζέλης, Φίλιππος Ηλιού κ.α.) αναφέρθηκαν διεξοδικά στο συγκεκριμένο ζήτημα στις μελέτες τους. Η συζήτηση ανανεώθηκε με την άνθηση της ελληνικής ιστοριογραφίας στις δεκαετίες του 1970 και του 1980, όπου η οικονομική ιστορία του ελληνικού έθνους και κράτους μονοπώλησε το ενδιαφέρον των Ελλήνων ιστορικών. Στο επίκεντρο της μελέτης μπήκαν τα εμπορικά δίκτυα, οι κοινότητες της Διασποράς, ενώ συγκεντρώθηκε αργά αλλά σταδιακά ένας μεγάλος πλούτος ποσοτικών δεδομένων και εξειδικευμένων μελετών για μια σειρά ζητήματα.

Υποστηρίζουμε ότι η στροφή της ιστοριογραφίας στη μελέτη των επιχειρήσεων της Διασποράς, την οργάνωση των εμπορικών δικτύων αλλά και της κοινοτικής και πολιτιστικής ζωής των ελληνικών παροικιών δεν καθιστά σήμερα λιγότερο απαραίτητη την αναγκαιότητα του να τίθενται συνεχώς θεωρητικά ερωτήματα και υποθέσεις σχετικά με το ρόλο που έπαιξε η εμπορική και ναυτιλιακή δραστηριοποίηση των Ελλήνων στη διαμόρφωση της ελληνικής αστικής τάξης, στην ένταξη της ελληνικής καπιταλιστικής οικονομίας στις ευρύτερες περιφερειακές και παγκόσμιες ροπές. Οι σύγχρονες ιστορικές μελέτες φυσικά δεν είναι ότι αρνούνται τη χρήση της θεωρίας όσον αφορά την εξαγωγή γενικών συμπερασμάτων αλλά και όσον αφορά την κατανόηση των μερικών ζητημάτων (είναι ενδεικτική από αυτή τη σκοπιά η χρησιμοποίηση των θεωρητικών επεξεργασιών του Joseph Schumpeter, όσο και η συνομιλία με την θεωρία του κοσμο-συστήματος του Immanuel Wallerstein, αλλά και η χρησιμοποίηση της «μικρο-ιστορίας»). Ωστόσο λείπει, ή τουλάχιστον θεωρείται ξεπερασμένη η επαφή, με τη μαρξιστική θεωρία.

Η Χαρλαύτη επισημαίνοντας το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των αναλύσεων για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας έχει υποτιμήσει το εύρος, όσο και τη διεθνική διάσταση των εμπορικών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων των Ελλήνων στο κρίσιμο διάστημα των ετών 1740-1821, υποστηρίζει εύστοχα ότι η ελληνική ιστοριογραφία οδηγήθηκε σε μια σειρά σοβαρά μεθοδολογικά λάθη. Επισημαίνει ότι αιτία αυτού ήταν ότι, μέσα από τα γυαλιά του μοντέλου ανάπτυξης των

⁴ Μάξιμος, Σεραφείμ, *Η αυγή του ελληνικού καπιταλισμού*, εκδ. Στοχαστής, Αθήνα, 2008, επιμ. Λουκάς Αζελός, σελ. 80-81.

βιομηχανικών κρατών, τέθηκε ως επιτυχία ή αποτυχία μιας οικονομίας η βιομηχανική ανάπτυξη. Αυτές οι θεωρήσεις απέρρεαν από τις θεωρίες της υπανάπτυξης του Gunder Franc και του Samir Amin και τις θεωρίες οικονομικής ανάπτυξης της Λατινικής Αμερικής.

Η ίδια η ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας που αναπτύχθηκε από τη δεκαετία του 1970, εντάχθηκε αναγκαστικά μέσα στην επιχειρηματολογία της οικονομικής και κοινωνικής ιστορίας της περιοχής. Η οικονομική και κοινωνική ιστορία αυτής της περιόδου είχε αναλωθεί στην προβληματική για την πορεία του παγκόσμιου καπιταλισμού, την ανάπτυξη και υπανάπτυξη του κέντρου και της περιφέρειας, υιοθετώντας μια καθαρά μαρξιστική οπτική. Κατά τη θεώρηση αυτή η Νότια και Ανατολική Ευρώπη συνιστούσε την περιφέρεια της Ευρώπης. Από την άνιση ανταλλαγή μεταξύ κέντρου και περιφέρειας – όπου το κέντρο εκμεταλλεύεται την περιφέρεια – προέκυψε μια εκτεταμένη αστική τάξη εμπόρων, οι οποίοι δρούσαν διαμέσου των συνόρων των αυτοκρατοριών και των κρατών. Με βάση αυτή τη θεώρηση, κατεξοχήν εμπνευσμένη από τον I. Wallerstein, οι χώρες της περιφέρειας έγιναν αγροτικά συμπληρώματα και εξαρτήματα των μητροπόλεων, κάτι που επέφερε και την πολιτική και στρατιωτική εξάρτησή τους από τις μεγάλες ευρωπαϊκές-αποικιοκρατικές δυνάμεις.⁵

Με βάση την παραπάνω οπτική οι караβοκύρηδες, μαζί με τους εμπόρους της Διασποράς και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, θεωρούνταν ως «πράκτορες του καπιταλισμού» που αναλάμβαναν το ρόλο των «εσωτερικών» δυνάμεων και λειτουργούσαν ως οι ενδιάμεσοι που «ξεπουλούσαν» τους δικούς τους στις «εξωτερικές» δυνάμεις, δηλαδή στις αποικιοκρατικές, καπιταλιστικές δυτικές δυνάμεις.⁶ Αυτοί οι «πράκτορες» αποτελούσαν γέννημα της αναδυόμενης αστικής τάξης, της «μπουρζουαζίας», η οποία διαδραμάτιζε αρνητικό ρόλο, και τελικά, θεωρήθηκε υπεύθυνη για την οπισθοδρομικότητα και την εξάρτηση της χώρας τους. Το πιο αντιπροσωπευτικό σχήμα της θεώρησης ανάπτυξης-υπανάπτυξης της περιοχής, μέσα από τη σχέση ναυτιλίας και ελληνικών εμπορικών παροικιών σε συνάρτηση με το ελληνικό κράτος, έχει αποτυπώσει ο Νίκος Ψυρούκης. Σύμφωνα με τη θεώρησή του, το εξωτερικό εμπόριο, βασισμένο στην αρχή της άνισης ανταλλαγής, υπήρξε βασική προϋπόθεση για τη γένεση και επικράτηση των φαινομένων της καπιταλιστικής «ανάπτυξης» ή «υπανάπτυξης». Ο ίδιος επεσήμανε ότι η ανάπτυξη των παροικιών της Διασποράς, η άνοδος του ελληνικού εμπορικού κεφαλαίου ήταν φαινόμενα που κατευθύνονταν από τον καταμερισμό εργασίας των δυνάμεων του καπιταλιστικού κέντρου, που χρησιμοποιούσαν τους Έλληνες σαν μεσάζοντες, χωρίς να επιτρέπουν μια αυτοδύναμη «εθνική» ανάπτυξη, μια διαδικασία που ο Ψυρούκης την αποδέχεται μεν, θέτοντας ωστόσο μια κάθετη, διαχωριστική γραμμή ανάμεσα στην ενδογενή μεταμορφωτική οικονομική δραστηριότητα και τη λειτουργία του εμπορικού κεφαλαίου.⁷ Ο Ψυρούκης παρά την αρνητική τοποθέτηση του, συνδύασε τη σημασία της ναυτιλίας με τις ελληνικές παροικίες και την οικονομία της γεωγραφικής περιοχής που συγκρότησε το

⁵ Ψυρούκης, Νίκος, *Το νεοελληνικό παροικιακό φαινόμενο*, εκδ. Επικαιρότητα, Αθήνα, 1983, σελ. 103-120.

⁶ Ψυρούκης, Νίκος, *Το νεοελληνικό παροικιακό φαινόμενο*, σελ. 79: «Μα ποιο ήταν το κύριο αποτέλεσμα των πράξεων του Έλληνα – παροίκου αστού της εποχής εκείνης; Να μετατρέψει χάρη στη δράση του, την Οθωμανική Αυτοκρατορία και την ιδιαίτερη ακόμα πατρίδα του, σε χώρο του «υποανάπτυκτου καπιταλισμού», δηλαδή σε αποικιοκρατικό εξάρτημα των μητροπόλεων του καπιταλισμού. Και το στοιχείο αυτό υπήρξε και το πραγματικό καθοριστικό στοιχείο της αντικειμενικής υπόστασής του».

⁷ Ψυρούκης, Νίκος, ό.π., *Το νεοελληνικό παροικιακό φαινόμενο*, σελ. 46-54. Επίσης ο Παπαθανασόπουλος επισημαίνει αυτή τη θεώρηση περί της «αντίφασης» ανάμεσα στην ιδεατή «κανονική» και μονοσήμαντη διαδικασία ανάπτυξης του συστήματος των παραγωγικών σχέσεων και στο βαθμό της παρέμβασης των εξωγενών παραγόντων, οι οποίοι, σε αυτές τις θεωρητικές αναλύσεις, θεωρούνται ως οι κατεξοχήν υπεύθυνοι για ολόκληρη τη «μη κανονική» εξέλιξη ή στασιμότητα του ελληνικού κοινωνικού μορφώματος: Παπαθανασόπουλος, Κωνσταντίνος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1833-1856)*, εκδ. ΜΙΕΤ, Αθήνα, 2006, σελ. 20-21.

ελληνικό κράτος. Οι αρνητικές επιπτώσεις αυτής της θεώρησης ήταν ότι περιόριζε σημαντικά το εύρος κινήσεων του ερευνητή και δεν ενδιαφερόταν για την ουσιαστική αναζήτηση των μηχανισμών της οικονομίας, καθώς όλη η θεώρηση υπηρετούσε μια άκαμπτη ερμηνεία, όπου τα πάντα όφειλαν να αναγνωστούν στο απόλυτο δίπολο του μαύρου/άσπρου. Η συγκεκριμένη προσέγγιση αναδείκνυε, ως κεντρικό, το ζήτημα της οπισθοδρομικότητας της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, η οποία θεωρούνταν καθ' όλα υπεύθυνη τόσο για την εξάρτηση όσο και για την υπανάπτυξη της περιοχής των Βαλκανίων, καθώς και των κρατών που διαμορφώθηκαν στη συνέχεια. Υπό την οπτική αυτού του νέο-μαρξιστικού πλαισίου των θεωριών της εξάρτησης και του μοντέλου του Wallerstein για το παγκόσμιο σύστημα, οι αστικές τάξεις της Νοτιοανατολικής Ευρώπης θεωρούνταν ως μια «νοθευμένη μπουρζουαζία», ως «δούρειοι ίπποι των ξένων συμφερόντων», ως «πράκτορες του ιμπεριαλισμού» ή/και ως «πουλημένη μπουρζουαζία» (σε μελέτες όπως του Κ. Μοσκόφ και του Ν. Μουζέλη). Από αυτή την ιστοριογραφία πρόεκυψαν και θετικές προσεγγίσεις όπως ότι η εμποροναυτιλιακή τάξη των Βαλκανίων διαμορφώθηκε στη διάρκεια του 18^{ου} αιώνα τόσο σε στεριά όσο και σε θάλασσα, λειτουργώντας ως ο ενδιάμεσος μεταξύ Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και ευρωπαϊκών αγορών και διαδραματίζοντας το ρόλο του καταλύτη για τη σταδιακή ένταξη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία.⁸

Η Τζελίνα Χαρλαύτη επισημαίνει επίσης ότι νεότερες θεωρήσεις έχουν την άποψη ότι η καπιταλιστική οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας είναι απόρροια του συνδυασμού της εξάρτησής της με την παγκόσμια καπιταλιστική οικονομία και των εσωτερικών δομών μιας χώρας, ακολουθεί δηλαδή μια συγκεκριμένη, «πρωτότυπη», ιστορική διαδρομή. Στην ελληνική οικονομία καθοριστικό ρόλο έπαιξε η ναυτιλία, η δημιουργία επιχειρηματικών εμπορικών και ναυτιλιακών δικτύων με κοινό αντικείμενο: τη διακίνηση εμπορευμάτων από την ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα στη Δύση, τραπεζικές δραστηριότητες με κέντρα τη Κωνσταντινούπολη, την Αλεξάνδρεια, το Λονδίνο, τη ναυτιλία με βάση τους ναυτότοπους του Ιονίου και του Αιγαίου. Οι οικονομικές δραστηριότητες των Ελλήνων μέσω του εμπορίου, της ναυτιλίας και των χρηματοπιστωτικών δραστηριοτήτων, ενοποίησαν τις τοπικές αγορές σε μια ευρύτερη ελληνική αγορά με ομοιόμορφες κινήσεις τιμών και τις ενέταξαν στο ευρύτερο μεσογειακό και ευρωπαϊκό πλαίσιο. Η συσσώρευση κεφαλαίου από αυτές τις δραστηριότητες επενδύθηκε πάλι σε αυτές, και η ζήτηση επέφερε άνοδο στη βιοτεχνία και κυρίως στην αγροτική παραγωγή με τη ραγδαία επέκταση των εμπορευματικών καλλιεργειών. Από αυτή τη σκοπιά όντως οι επιχειρήσεις της Διασποράς εντάσσονταν στις οικονομικές δραστηριότητες του ελληνικού κράτους.

Η ουσιαστική συνεισφορά των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων των Ελλήνων επισημαίνεται από πολλούς παράγοντες: την εισροή «ξένου κεφαλαίου» στην οικονομική ζωή των ναυτότοπων, το ναυτιλιακό εισόδημα των ναυτικών, τη χρηματοδότηση της ναυπηγικής δραστηριότητας μέσα στην Ελλάδα. Ειδικά μετά το 1870 οι Έλληνες επιχειρηματίες της Μαύρης Θάλασσας, σε ένα κύμα «παλιννόστησης», από τον Δούναβη και την Αζοφική, εγκαθίστανται στην Ελλάδα, επενδύουν, εκτός από τη ναυτιλία, σε τράπεζες, βιομηχανία, κτηματικές και οικοδομικές επιχειρήσεις.

Είναι βάσιμο λοιπόν να θεωρήσουμε ότι οι Έλληνες έμποροι και караβοκυραίοι που ζούσαν μέσα στα σύνορα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας ήταν τμήμα της οθωμανικής κοινωνικής δομής, και, ταυτόχρονα από τα πιο προωθημένα στοιχεία μέσα στο δικό τους έθνος. Οφείλουν δηλαδή να αντιμετωπίζονται, με κάποιες ιδιαιτερότητες, ως ένα τμήμα της ταξικής δομής του ελληνικού έθνους.

⁸ Εισαγωγή, στο συλλογικό *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821*, επιμ. Τζελίνα Χαρλαύτη-Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, εκδ. Κέδρος, Αθήνα, 2013, σελ. 30-33.

Η Χαρλαύτη, ξεκινώντας μεθοδολογικά από την ίδια αφετηρία, επισημαίνει την ύπαρξη ενός ακόμα «μύθου», στενά συνυφασμένου με τον «μύθο» της «αποτυχίας» της ελληνικής βιομηχανικής ανάπτυξης και την ταύτιση του εκσυγχρονισμού μιας οικονομίας με την επιτυχή ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής, σε σύγκριση με τη «στρεβλή» ανάπτυξη μιας οικονομίας στηριγμένης στις λεγόμενες «υπηρεσίες». Ζήτημα που έχει σχετική όμως ισχύ δεδομένης της ανάπτυξης της βιομηχανίας από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, με ιδιαίτερη ένταση μάλιστα μετά το 1922. Ο δεύτερος «μύθος», και συνυφασμένος με τον πρώτο – και οι δύο αφορούν την πορεία της καπιταλιστικής ανάπτυξης στη χώρα – είναι η «αποτυχία» της ελληνικής οικονομίας λόγω της μειωμένης ανάπτυξης των πολυμετοχικών επιχειρήσεων και της διατήρησης της οικογενειακής επιχείρησης ως πυρήνα των οικονομικών δραστηριοτήτων ης χώρας.⁹

Οι ελληνικοί διεθνείς εμπορικοί οίκοι και η συνέχεια τους, οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, έχουν αποτελέσει το πιο διεθνές τμήμα της ελληνικής οικονομίας και έχουν λειτουργήσει με όρους παγκόσμιας οικονομίας. Η συγκρότησή τους σε οικογενειακή βάση, αν και θεωρήθηκε αδυναμία προσαρμογής στις σύγχρονες μορφές οργάνωσης, καθυστέρηση και αποτυχία, «αρχαϊκό στοιχείο οργάνωσης» που βασίζεται σε «αδύνατη τεχνολογική βάση», εντούτοις αποτέλεσε το μεγάλο τους πλεονέκτημα. Στην πραγματικότητα οι κορυφαίοι εφοπλιστικοί οίκοι απογειώθηκαν λόγω της έγκαιρης υιοθέτησης των τεχνολογικών καινοτομιών (ναυπηγήσεις δεξαμενόπλοιων και πλοίων χύδην ξηρών φορτίων (μπαλκ καρίερ), στο γεγονός ότι πραγματοποίησαν επιτυχώς τη μετάβαση από το ιστίο στον ατμό και βασίστηκαν σε μια πολύχρονη παρουσία, από τον 18^ο αιώνα, στους εμπορικούς δρόμους αλλά και στην μόνιμη παρουσία στα πιο σημαντικά λιμάνια-κόμβους της ανατολικής Μεσογείου.¹⁰

Προσωπικά υποστηρίζουμε ότι οι απόψεις που τεκμηριώναν την υπανάπτυξη της Ελλάδας και την καθυστέρηση της ελληνικής καπιταλιστικής οικονομίας βασίζονται ακριβώς στην προβληματική που επισημαίνει και η Χαρλαύτη.

Πιστεύουμε, ότι η επίμονα, βαθύτερη προσέγγιση του ιδιόμορφου τρόπου διαμόρφωσης-συγκρότησης του ελληνικού εμποροναυτικού κεφαλαίου, με την ανάδειξη συνεχών και νέων πλευρών του, είναι ο μόνος ουσιαστικός δρόμος που μπορεί να φωτίσει τις απαρχές της διαμόρφωσης της ελληνικής καπιταλιστικής κοινωνίας. Η συσσώρευση κεφαλαίου στον ελληνικό χώρο και η διαμόρφωση της εμπορικής ελληνικής αστικής τάξης πέρασε μέσα από μια αργή και βασανιστική πορεία, εκμεταλλευμένη κάθε ευκαιρία που τις παρουσιαζόταν (διομολογήσεις, Συνθήκη Κιουτσούκ Καϊναρτζή, Ναπολεόντειοι Πόλεμοι, ξένες σημαίες, διαμετακόμιση, πειρατεία), αλλά και αντιμετωπίζοντας τον πρωταγωνιστικό ρόλο των μεγάλων ευρωπαϊκών δυνάμεων.

Οι απόψεις εκείνες που προσπάθησαν να εντοπίσουν ή να «βρουν» μια «καθαρή» καπιταλιστική ανάπτυξη, επικεντρώνοντας το ενδιαφέρον τους στη βιομηχανία, μάλλον αγνοούν ή υποτιμούν την ίδια την οικονομία, τη συγκεκριμένη ανάπτυξη των βιομηχανικών δυνάμεων. Έτσι απαξιώνουν τον κλάδο των μεταφορών, που είναι, όπως ορθά το θέτει ο Μαρξ, ένας αυτοτελής, βιομηχανικός κλάδος.¹¹

9 Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Ναυτιλία*, στο συλλογικό Κωστής, Κώστας και Πετμεζάς, Σωκράτης (επιμ.), *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τον 19ο αιώνα*, εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2006, σελ 421-462.

¹⁰ Χαρλαύτη, Τζελίνα, *ό.π.*, σελ. 421-462.

¹¹ Κάτι το οποίο επισημαίνει και ο Ψυρούκης, άσχετα με τα συμπεράσματά του: «Οι τρεις λειτουργικές μορφές του βιομηχανικού κεφαλαίου, όπως και οι τρεις αντίστοιχοι τύποι του αστού του 19^{ου} αιώνα, εξέφρασαν τη μία και την αυτή πραγματικότητα: το βιομηχανικό κεφάλαιο», *Το νεοελληνικό παροικιακό φαινόμενο*, σελ. 99.

Ο Μαρξ στο *Κεφάλαιο*, επισημαίνει όσον αφορά το βιομηχανικό κεφάλαιο ότι: «...**Το βιομηχανικό κεφάλαιο είναι ο μοναδικός τρόπος ύπαρξης του κεφαλαίου, όπου η λειτουργία του κεφαλαίου δεν είναι μόνο η ιδιοποίηση υπεραξίας, ή υπερπροϊόντος, αλλά ταυτόχρονα και η δημιουργία τους. Γι' αυτό και το λόγο το βιομηχανικό κεφάλαιο καθορίζει τον κεφαλαιοκρατικό χαρακτήρα της παραγωγής. Η ύπαρξη του περιλαμβάνει την ύπαρξη της ταξικής αντίθεσης κεφαλαιοκρατών και μισθωτών εργατών. Στο μέτρο που γίνεται κύριος της κοινωνικής παραγωγής, η τεχνική και η κοινωνική οργάνωση του προτσές εργασίας ανατρέπονται, και μαζί ανατρέπεται και ο οικονομικό-ιστορικός τύπος κοινωνίας. Τα άλλα είδη κεφαλαίου, που εμφανίστηκαν πριν απ' αυτό μέσα σε παρωχημένες ή εξαφανιζόμενες καταστάσεις της κοινωνικής παραγωγής, όχι μόνο υποτάσσονται σ' αυτό και υφίστανται αντίστοιχες μ' αυτό αλλαγές στο μηχανισμό των λειτουργιών τους, αλλά στο εξής κινούνται μόνο πάνω στη βάση του βιομηχανικού κεφαλαίου και γι' αυτό ζουν και πεθαίνουν, στέκουν και πέφτουν μαζί μ' αυτή τους τη βάση**».¹²

Ακόλουθα ο Μαρξ επισημαίνει όσον αφορά το βιομηχανικό κεφάλαιο ότι είναι: «...**το κεφάλαιο, που στην πορεία της συνολικής του κύκλωσης περιβάλλεται και αποβάλλει πάλι τις μορφές του χρηματικού και εμπορευματικού κεφαλαίου, και που στην καθεμιά απ' αυτές εκπληρώνει την αντίστοιχη σ' αυτή λειτουργία**». Και τονίζει ότι «...**η λέξη βιομηχανικό χρησιμοποιείται εδώ με την έννοια ότι αγκαλιάζει κάθε κεφαλαιοκρατικό σύστημα παραγωγής**». Ο Μαρξ επισημαίνει ότι μιλάμε για το προτσές κυκλοφορίας του κεφαλαίου: «...σε αυτό το προτσές οι όροι χρηματικό, εμπορευματικό, παραγωγικό κεφάλαιο δε χαρακτηρίζουν αυτοτελή είδη κεφαλαίου, που οι λειτουργίες τους αποτελούν επίσης αυτοτελείς και χωριστούς ο ένας από τον άλλο κλάδους επιχειρήσεων. Χαρακτηρίζουν μόνο ειδικές μορφές λειτουργίας του βιομηχανικού κεφαλαίου που παίρνει διαδοχικά και τις τρεις αυτές μορφές...»¹³ Σε αυτό το σημείο συμπληρώνει: «υπάρχουν αυτοτελείς κλάδοι της βιομηχανίας, όπου το προϊόν του προτσές παραγωγής, δεν είναι ένα καινούργιο υλικό προϊόν, δεν είναι εμπόρευμα. Οικονομική σπουδαιότητα ανάμεσα σ' αυτούς έχει μόνο η βιομηχανία επικοινωνίας, είτε πρόκειται για την καθαυτό βιομηχανία μεταφορών εμπορευμάτων και ανθρώπων, είτε πρόκειται απλώς για διαβίβαση πληροφοριών, επιστολών, τηλεγραφημάτων». Από αυτή τη σκοπιά ο Μαρξ κάνει μια σημαντικότερη επισήμανση: «...**εκείνο όμως που πουλάει η βιομηχανία μεταφορών είναι αυτή η ίδια η μετακίνηση. Το επιτευγμένο ωφέλιμο αποτέλεσμα συνδέεται αδιάσπαστα με το προτσές της μεταφοράς, δηλαδή με το προτσές παραγωγής της βιομηχανίας μεταφορών... Το ωφέλιμο αποτέλεσμα είναι καταναλώσιμο μόνο στη διάρκεια του προτσές παραγωγής**».¹⁴

Η αστική οικονομική, με το δικό της σκεπτικό, αναγνωρίζει, όσον αφορά τις μεταφορές ότι: «το κόστος της μεταφοράς είναι μέρος του παραγωγικού κόστους, όχι μόνο σ' ότι αφορά τις πρώτες ύλες και τα καύσιμα για την παραγωγή προϊόντων μεταποίησης αλλά και σ' ότι αφορά την μεταφορά της πάσης φύσεως ετοιμών αγαθών μέχρι τις αγορές κατανάλωσης, αφού η παραγωγική διαδικασία δεν ολοκληρώνεται πριν το αγαθό φθάσει στον τελικό καταναλωτή. Μείωση των τιμών επιτυγχάνεται επίσης με την παραγωγή σε μεγάλη κλίμακα, που γίνεται δυνατή χάρη στην ύπαρξη φθηνών μεταφορικών μέσων».¹⁵ Τέλος ειδικά για τη ναυτιλία επισημαίνεται ότι: «το πλοίο είναι το φθηνότερο

¹² Μαρξ, Καρλ, *Το Κεφάλαιο*, τ. 2, ό.π., σελ. 54.

¹³ Μαρξ, Καρλ, *Το Κεφάλαιο*, τ. 2, εκδ. Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1979, σελ. 49.

¹⁴ Μαρξ, Καρλ, *Το Κεφάλαιο*, τ. 2, ό.π., σελ 49-50.

¹⁵ Βλάχος, Γεώργιος, Γεωργαντόπουλος, Ελευθέριος, *Ναυτιλιακή Οικονομική*, εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, Αθήνα, 2003, σελ. 3.2

μέσο μεταφοράς: είναι επένδυση κεφαλαίου κατά μονάδα μεταφορικής ικανότητας πολύ μικρότερη από οποιαδήποτε μέσο, ο αριθμός του πληρώματος είναι μικρότερος και δεν αυξάνει αναλογικά, η απόσβεση του επενδεδυμένου κεφαλαίου στο πλοίο είναι μακροχρόνια, ώστε είναι συγκρίσιμη με αυτή των σιδηροδρόμων. Το κύριο πλεονέκτημά του σαν μέσο μεταφοράς προκύπτει από την ικανότητά του για μαζική μεταφορά φορτίων.¹⁶ Η αστική οικονομική αναγνωρίζει επίσης ότι η τάση οι μεταφορές να γίνονται τμήμα των μεγάλων βιομηχανικών μονάδων συνεχώς μεγαλώνει. Αναφέρεται ενδεικτικά στο ίδιο βιβλίο: «Η σύγχρονη τάση εκβιομηχάνισης των χωρών αφ' ενός και δημιουργίας βιομηχανιών μεγάλης κλίμακας αφ' ετέρου διευρύνει τον ρόλο των βιομηχανικών μονάδων ως πηγές ζήτησης πρώτων υλών προερχόμενες από υπερπόντιες πηγές παραγωγής και εξαγωγής. Το γεγονός ότι ο ρόλος της μεταφοράς έγινε τόσο σπουδαίος για την παραγωγική διαδικασία οδήγησε στο ότι μεγάλες βιομηχανικές μονάδες ακολουθούσαν και τις σύγχρονες τάσεις οι οποίες ευνοούσαν την επιχειρηματική συγκέντρωση, επεκτείνουν την δράση τους στον τομέα των μεταφορών, με την απόκτηση και διαχείριση, απευθείας ή μέσω εξαρτημένων εταιρειών τα απαραίτητα προς ικανοποίηση των αναγκών τους μεταφορικά μέσα».¹⁷

Ο κλάδος του εμπορίου και της ναυτιλίας, αποτέλεσε λοιπόν τη δύναμη κρούσης του ελληνικού κεφαλαίου και μέχρι σήμερα αποτελεί την αιχμή του δόρατος του ελληνικού καπιταλισμού. Η εμπορική αστική τάξη, παρά το γεγονός της διεθνούς δραστηριοποίησής της και του γεγονότος ότι ένα μεγάλο μέρος της συσσώρευσης της πραγματοποιήθηκε σε περιοχές πέραν του ελλαδικού χώρου, εντούτοις αποτέλεσε οργανικό τμήμα της ελληνικής αστικής τάξης και συνέβαλε στην προώθηση της καπιταλιστικής ανάπτυξης στον καθαυτό ελλαδικό χώρο (οθωμανικό και βενετικό), είτε με την εμπορευματοποίηση της αγροτικής παραγωγής είτε με τις επενδύσεις, ιδιαίτερα όμως μετά τη δεκαετία του 1870.¹⁸

Η απολυτοποίηση της σημασίας της βιομηχανίας ως καθοριστικού για την «ορθή» καπιταλιστική ανάπτυξη, υπάκουε σε μια μηχανιστική κατά τη γνώμη μας, ανάγνωση του «Κεφαλαίου» και των άλλων οικονομικών κειμένων του Μαρξ. Η θεώρηση αυτή συμπληρωνόταν από μια επίσης μηχανιστική κατανόηση της μετέπειτα λενινιστικής θέσης, στην εποχή πια του ιμπεριαλισμού, για την ανισόμετρη καπιταλιστική ανάπτυξη που ακολουθεί η κάθε χώρα. Δεν μπορούμε φυσικά να αρνηθούμε την ύπαρξη μιας σχετικής καθυστέρησης μιας σειράς χωρών, όσον αφορά την ανάπτυξη των καπιταλιστικών σχέσεων παραγωγής. Είναι προφανές ότι δεν ακολούθησαν όλες οι χώρες τους ρυθμούς της καπιταλιστικής ανάπτυξης, με τον ρυθμό που έγινε αυτό στην Βρετανία, τη Γαλλία, τη Γερμανία ή την Ιαπωνία. Αυτό το αδιαμφισβήτητο, ωστόσο, γεγονός, παρέβλεπε, στις αναφερόμενες μελέτες, τόσο το γεγονός ότι η καπιταλιστική ανάπτυξη δεν ταυτίζεται, στην αρχή της διαμόρφωσης της καπιταλιστικής συσσώρευσης, με τη βιομηχανική ανάπτυξη (άλλο ότι η βιομηχανία είναι ο κατεξοχήν τρόπος ύπαρξής της, η ολοκλήρωση της κεφαλαιακής σχέσης, η πιο ανεπτυγμένη μορφή της), όσο και το ότι η καπιταλιστική ανάπτυξη δεν είναι αποτέλεσμα μόνο ενδογενών παραγόντων, αλλά ένα σύνθετο προτσές αλληλεπίδρασης των εσωτερικών δομών μιας οικονομίας με τις ευρύτερες διεθνείς ροπές, την εξάρτηση με την παγκόσμια οικονομία, όπου σταδιακά κυριαρχούσαν οι καπιταλιστικές σχέσεις, και τη διαλυτική επίδραση που αυτή ασκούσε στις φεουδαρχικές δομές (χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της ανάπτυξης του

¹⁶ Βλάχος, Γεώργιος, Γεωργαντόπουλος, Ελευθέριος, *Ναυτιλιακή Οικονομική*, ό.π., σελ. 46.

¹⁷ Βλάχος, Γεώργιος, Γεωργαντόπουλος, Ελευθέριος, *Ναυτιλιακή Οικονομική*, ό.π., σελ. 244.

¹⁸ Αξελός, Λουκάς, *Ο Σεραφείμ Μάξιμος και οι αφετηρίες της νεότερης οικονομικής ιστορίας μας*, στο Μάξιμος, Σεραφείμ, *Η αυγή του ελληνικού καπιταλισμού*, εκδ. Στοχαστής, 2008 σελ. 65-72.

καπιταλισμού σε μια «αναπτυγμένη» για τα δεδομένα των αρχών του 20^{ου} αιώνα, χώρα, την Ιαπωνία). Η προβληματική για την «υπανάπτυξη» και την «καθυστέρηση του καπιταλισμού» φυσικά διαπλεκόταν έντονα, ή καλύτερα οι ίδιες οι μεθοδολογικές της βάσεις ξεκινούσαν από μια συγκεκριμένη προβληματική, δηλαδή την καταγγελία του ιμπεριαλισμού, όπως αυτός εκφραζόταν από μια σειρά χώρες (Η.Π.Α., Γαλλία και άλλες αποικιακές χώρες, του καπιταλιστικού «Βορρά»). Αυτή η καταγγελία σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του αντιαποικιοκρατικού αγώνα τις μεταπολεμικές δεκαετίες και τις σοσιαλιστικές επαναστάσεις σε Κίνα, Βιετνάμ, Κούβα, οδήγησε σε μια προβληματική που θεώρησε τον ιμπεριαλισμό υπεύθυνο για την οικονομική καθυστέρηση των χωρών της Ασίας της Αφρικής, της Λατινικής Αμερικής, αλλά και χωρών του ευρωπαϊκού Νότου.

Για το σοσιαλιστικό, κομμουνιστικό, αντιαποικιακό κίνημα ήταν κομβικό, στον αγώνα του κατά του ιμπεριαλισμού, να καταβληθεί κάθε προσπάθεια, μετά το διώξιμο των αποικιοκρατών-ιμπεριαλιστών, να αναπτυχθούν οι εγχώριες παραγωγικές δυνάμεις για την οικονομική ανόρθωση των «υποανάπτυκτων» χωρών. Αυτό οδήγησε τελικά σε μια «φετιχοποίηση» των παραγωγικών δυνάμεων και ιδίως της βιομηχανίας, κάτι φυσικά που μπόρεσε και έγινε τελικά τις επόμενες δεκαετίες, ειδικά όσο εξασθενίζε και η δυναμική του μαρξισμού και των επαναστατικών κινημάτων, από την «εγχώρια» αστική τάξη που προέβαλλε μετά την αποικιοκρατία

Φυσικά δεν αρνείται κανείς, όπως είπαμε, την καθυστέρηση στην καπιταλιστική ανάπτυξη, μιας σειράς χωρών, όπως και τους στενούς δεσμούς εξάρτησης με τις οποίες δέθηκαν, άλλοτε ως αποικίες και σήμερα ως «εθνικά κράτη» με άλλα ισχυρά καπιταλιστικά κέντρα, ιδίως τις πρώην αποικιακές χώρες, αλλά όχι μόνο. Το ζήτημα είναι να δούμε κατά πόσο αυτή η «καθυστέρηση» κατανοούνταν ιστορικά και δεν στιγματιζόταν αρνητικά *a priori*. Κατά πόσο δηλαδή η αναγκαιότητα της μελέτης της ιστορικής ανάπτυξης των καπιταλιστικών σχέσεων σε μια χώρα δεν ερμηνευόταν, προσπαθώντας να αποδειχτεί παντού το «κλασικό παράδειγμα» (της Αγγλίας του «Κεφαλαίου»), αλλά αντίθετα να εντοπιστούν και να κατανοηθούν οι ιστορικές ρίζες συγκεκριμένα της κάθε περίπτωσης, η διαπλοκή εσωτερικών και εξωτερικών παραγόντων για την καπιταλιστική ανάπτυξη σε μία χώρα.

Ειδικά για την Ελλάδα το ζήτημα της ύπαρξης αστικής τάξης, κατεξοχήν σαν εμποροναυτικής (εφοπλιστικής, εμπορική, τραπεζικής) και η ενσωμάτωση της στον διεθνή καταμερισμό εργασίας ως οργανικό κομμάτι της παγκόσμιας αστικής τάξης αποτέλεσε ένα ζήτημα ταμπού για πολλούς Έλληνες ιστορικούς. Αντίθετα για πολλούς μελετητές αυτό το στοιχείο αποτέλεσε το χαρακτηριστικό στοιχείο για μια ορθή επιστημονική επάρκεια της συγκεκριμένης διαμόρφωσης και ανάπτυξης του ελληνικού αστισμού. Επικεντρώνοντας στη συγκριμένη μελέτη του ελληνικού καπιταλισμού θα μπορέσει η ελληνική επιστημονική έρευνα να απαλλαγεί από τις αφηρημένες γενικολογίες για το «κράτος της ξενοκρατίας και της υποτέλειας», προσδιορίζοντας αντικειμενικά τα συγκεκριμένα όρια εξάρτησης τη ελληνικής αστικής τάξης, τον χαρακτήρα και τη λειτουργία της στην εσωτερική και παγκόσμια αγορά. Ο Σεραφείμ Μάξιμος έδειξε το δρόμο, χωρίς να εγκλωβίζεται σε απόλυτες γενικεύσεις, εντοπίζοντας τα στοιχεία που προσέδωσαν μια δυναμική στην ενοποίηση της ελληνικής αγοράς και στην ενσωμάτωσή της στην ευρωπαϊκή εξέλιξη. Την ίδια στιγμή, χωρίς να παραγνωρίζει αυτές τις θετικές πλευρές, επεσήμαινε το μονομερή χαρακτήρα και τα όριά στην ανάπτυξη της περιοχής, αφού η Ελλάδα, τουλάχιστον μέχρι την εποχή του, αλλά και αργότερα, εξακολουθούσε να παρουσιάζει στοιχεία οικονομικής καθυστέρησης. Ακόμα και σήμερα η σκέψη του μπορεί να αποτελέσει εργαλείο για μια ουσιαστική εμβάθυνση στα ζητήματα της ιστορικής πορείας του ελληνικού καπιταλισμού.

Ο ελλαδικός χώρος, τον 18^ο αιώνα αποτελούσε μια «ενδιάμεση ζώνη», ανάμεσα, στο υπό διαμόρφωση ευρωπαϊκό καπιταλιστικό «κέντρο» και την αφροασιατική «περιφέρεια». Σ' αυτή την περίοδο σημειώνεται ανάπτυξη των εμπορικών ανταλλαγών, που όμως από την αρχή διαμορφώνεται στο δυναμικά επικαθορισμένο πλαίσιο του διεθνούς καταμερισμού εργασίας. Το πλαίσιο αυτό διαμορφώνει τα χαρακτηριστικά ενός άνισου αγώνα ανάμεσα στην ντόπια υπό διαμόρφωση εμπορο-ναυτική αστική τάξη και τη δυτικοευρωπαϊκή που πάλευε να επιβάλει το δικό της καθεστώς. Η αναγκαστική αυτή πραγματικότητα διαμόρφωσε σε σημαντικό βαθμό, τους όρους μιας ιδιόρρυθμης ανάπτυξης των παραγωγικών σχέσεων μέσα από την εξάπλωση βασικά των εμποροναυτικών δραστηριοτήτων, χωρίς μια ανάλογη σε ποιότητα τουλάχιστον ανάπτυξη-εξάπλωση των εμπορικών, βιοτεχνικών και «βιομηχανικών» δραστηριοτήτων στο εσωτερικό, με εξαίρεση τις περιοχές που ήταν πιο εκτεθειμένες στις απαιτήσεις του εξωτερικού εμπορίου (δηλαδή τις πεδιάδες της Θεσσαλονίκης, αλλά και τις σταφιδοπαραγωγές περιοχές της βορειοδυτικής Πελοποννήσου). Ενώ δηλαδή η διαμόρφωση μιας αξιόλογης εμποροναυτικής τάξης των νησιών και των παράλιων πόλεων είναι γεγονός, δεν μπορούμε να ισχυριστούμε το ίδιο για περιοχές της ελλαδικής ενδοχώρας. Η ύπαρξη παρ' όλ' αυτά μιας ανεπτυγμένης εμπορικής αστικής τάξης και η ένταξη της σε μια διεθνή καπιταλιστική αγορά αποτέλεσε τον αποφασιστικό προωθητικό παράγοντα για τη διαμόρφωση των συνθηκών που οδήγησαν στην Επανάσταση. Η ανισότητα, ωστόσο, της ανάπτυξης ανάμεσα στην ανεπτυγμένη εμπορική αστική τάξη, το γεωγραφικό πεδίο των δραστηριοτήτων της οποίας ήταν διεθνές και τη φύση των παραγωγικών δραστηριοτήτων στον καθαυτό ελλαδικό χώρο, αντανάκλασθηκε και στην ιστορική πορεία του νεοσύστατου ελληνικού κράτους.¹⁹

Παρακάμφθηκε κυρίως το γεγονός ότι στον ελλαδικό χώρο, ήδη από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα δημιουργήθηκε και αναπτυσσόταν μια αστική τάξη, της οποίας οι κοινωνικές και πολιτικές φιλοδοξίες συνέβαλαν καθοριστικά στη δημιουργία του ελληνικού κράτους και στη διαμόρφωση των προσανατολισμών του. Η τάξη αυτή, στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, διέθετε ήδη αξιόλογη οικονομική και πολιτιστική παράδοση, ανέπτυξε δραστηριότητες σε ολόκληρη την Οθωμανική Αυτοκρατορία και σε γειτονικές της περιοχές, είχε παροικίες στη Δυτική και Κεντρική Ευρώπη. Ειδικά τα τμήματα της που είχαν έδρα την Πάτρα, τη Χίο, τα Επτάνησα και που ασχολούνταν με τη ναυτιλία και το εμπόριο, ήδη ήταν αρκετά διεθνοποιημένα. Στρέφονταν περισσότερο στην εξωτερική παρά στην εσωτερική αγορά, επειδή εκεί απομυζούσαν μεγάλα κέρδη. Το ίδιο και τα τμήματα της ελληνικής αστικής τάξης που είχαν εγκατασταθεί στην Οδησό, στην Αλεξάνδρεια, στο Λίβερπουλ, στο Λονδίνο, στο Λιβόρνο, στη Μασσαλία, στις πόλεις του Δούναβη και της νότιας Ρωσίας. Ταυτόχρονα, μετά την ίδρυση του ελληνικού κράτους, τα πιο σημαντικά αστικά κέντρα, όπου υπήρχε ελληνόφωνος πληθυσμός (Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη), έμειναν έξω από αυτό, ενώ καθυστέρησε η ένταξη της Θεσσαλονίκης και των Ιωαννίνων. Το γεγονός αυτό στάθηκε κρίσιμο για την ανάπτυξη του ελληνικού καπιταλισμού, δεδομένου του κινητήριου ρόλου των αστικών κέντρων στον βιομηχανικό αιώνα, χωρίς αυτό ωστόσο να σημαίνει ότι οι περιοχές του καθαυτού ελλαδικού κράτους αγνοούσαν τα αστικό φαινόμενο. Μια σειρά από πόλεις παλαιές, αλλά με πλούσιο ιστορικό φορτίο, αλλά και άλλες εξ' ολοκλήρου νέες, όπως η Ερμούπολη και ο Πειραιάς, θα επωμιστούν το βάρος της αναδιοργάνωσης της οικονομίας, της συσσώρευσης, της ανακατανομής του πλούτου, των κοινωνικών μετασχηματισμών.

Το ελληνικό κράτος, όπως διαμορφώθηκε μετά την Επανάσταση, τοποθετήθηκε εξ αρχής με αποφασιστικότητα στην τροχιά του εκσυγχρονισμού της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας,

¹⁹ Αξελός, Λουκάς, *Ο Σεραφείμ Μάξιμος και οι αφετηρίες της νεότερης οικονομικής ιστορίας μας*, ό.π., σελ. 50-58.

σύμφωνα με τα δυτικοευρωπαϊκά πρότυπα, στον αστερισμό του οικονομικού φιλελευθερισμού, της κατάργησης των προνομίων και του εκδημοκρατισμού, της τόνωσης της παραγωγής, της δημιουργίας μιας σύγχρονης θεσμικής υποδομής. Τα αποτελέσματα της δράσης του κράτους στον οικονομικό τομέα και η εξέτασή τους δίνει το μέτρο της απόστασης ανάμεσα στις επιθυμίες και την πραγματικότητα, ανάμεσα στην ταχύτητα των ιδεών και τις βραδυπορίες της πράξης, στο δυναμισμό των πρωτοποριών και τις αδράνειες των μεγάλων αριθμών. Η Ελλάδα του 1870 είχε πάρει ήδη το δικό της δρόμο για την ενσωμάτωση στη σύγχρονη οικονομία, είχε οικοδομήσει – συχνά πάνω σε ερείπια – ένα μικρό, μεν αλλά ανθηρό αστικό τομέα, είχε διευρύνει την παραγωγική της βάση και βρισκόταν στο κατώφλι μιας εποχής συστηματικότερων, δομικών μετασχηματισμών.²⁰

Η υπαρκτή σχετική καθυστέρηση της βιομηχανικής ανάπτυξης και οι ισχυροί δεσμοί εξάρτησης του ελληνικού καπιταλισμού και του ελληνικού κράτους με άλλες ισχυρές καπιταλιστικές δυνάμεις και ιδίως με την Αγγλία, λειτούργησαν σαν μεθοδολογικό πρόβλημα που βάρυνε σε όλες τις σχετικές μελέτες. Η μη αντικειμενική εκτίμηση του ελληνικού καπιταλισμού οδηγούσε και στην λαθεμένη, κατ' εμέ, προσέγγιση ζητημάτων όπως τα Δάνεια της Ανεξαρτησίας και τα τσιφλίκια. Τα Δάνεια στιγματίστηκαν σαν η αρχή, το στίγμα που σηματοδότησε μια αρχή συνεχούς εξάρτησης του ελληνικού κράτους από τις ξένες δυνάμεις, όπως η Βρετανία. Έτσι παρακάμφθηκε η σημασία του εξωτερικού δανεισμού διαχρονικά για την ενδυνάμωση της καπιταλιστικής ανάπτυξης σε μια σειρά χώρες. Ακόλουθα η ύπαρξη των τσιφλικιών θεωρήθηκε σαν φεουδαρχικό υπόλειμμα. Υποτιμήθηκε το γεγονός ότι το τσιφλίκι παρήγαγε για την παγκόσμια καπιταλιστική αγορά, επρόκειτο για «εμπορευματικό τσιφλίκι». Το τσιφλίκι ως μορφή ιδιοκτησίας και νομής δεν είναι φυσικά χαρακτηριστικό της καπιταλιστικής παραγωγής στη γη, αλλά ούτε και αμιγώς φεουδαρχικός τρόπος εκμετάλλευσης της γης, είναι μάλλον μια «υβριδική» μορφή. Προέκυψε σε μια σειρά περιοχές, όπως στα πεδινά της Θεσσαλίας, αλλά και σε άλλες περιοχές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας την περίοδο αποσύνθεσης των φεουδαρχικών σχέσεων και της ανόδου του εξωτερικού εμπορίου της Αυτοκρατορίας με τις ευρωπαϊκές δυνάμεις, κάτι το οποίο μεταμόρφωσε ραγδαία την αγροτική παραγωγή στην κατεύθυνση της ανάπτυξης των εμπορευματικών καλλιεργειών.

1.2 Η σημασία του εμπορίου και της ναυτιλίας για την ανάπτυξη των καπιταλιστικών σχέσεων στον ελλαδικό χώρο.

Εμείς, λόγω και του προσανατολισμού της έρευνας θα στραφούμε προς τη μελέτη της σημασίας της ναυτιλίας και του εξωτερικού εμπορίου για την καπιταλιστική ανάπτυξη μιας χώρας, όπως η Ελλάδα.

Η ισχυροποίηση της ελληνικής ναυτιλίας ήταν συνέπεια των συνεχώς αυξανόμενων εμπορικών ανταλλαγών και του ταχύτατου ρυθμού με τον οποίο ολοκληρωνόταν η εμπορευματοποίηση της παραγωγής. Η απουσία γεωγραφικής ενοποίησης των πιο «ανοιχτών» στο εξωτερικό εμπόριο περιοχών (αυτών των πόλεων-λιμανιών, που με τη σειρά τους λειτουργούσαν ως υποδοχείς του αγροτικού πλεονάσματος της ενδοχώρας), δε στάθηκε εμπόδιο ικανό να ανασχέσει την ολοένα και πιο πολύ αναπτυσσόμενη με καπιταλιστικούς όρους, αγορά. Ώστε θα ήταν πιο σωστό να μιλάμε για «ελληνικές αγορές», αν την «ενότητα» δεν την εξασφάλιζαν σταδιακά τα εμπορικά συμφέροντα των

²⁰ Παπαθανασόπουλος, Κωνσταντίνος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1833-1856)*, εκδ. ΜΙΕΤ, Αθήνα, 2006, σελ. 62.

Ευρωπαίων. Είναι επομένως η ενεργή συμμετοχή των ξένων που παίζει ρόλο όχι τόσο στην πρακτική, όσο στην οργάνωση της λειτουργίας της αγοράς.²¹ Ο ρόλος των ευρωπαϊκών χωρών αποσκοπούσε στην απόλυτη ένταξη της «ελληνικής» αγοράς στο σύστημα της παγκόσμιας αγοράς και στη δυναμική λειτουργία μιας παραγωγής, σύμφωνα με τους νόμους της αποικιακής οικονομίας. Είναι τέλος οι δύο όψεις δυναμικότητας που εμφανίζει η αγορά του ελληνικού χώρου: μία όψη ως προς την εξαγωγική, που ήταν πολύ ισχυρή. Και μία ως προς την εισαγωγική, που ήταν πολύ ασθενική ιδιαίτερα ως τα μέσα του 18^{ου} αιώνα. Αυτό οφειλόταν και στην αδυναμία απορροφητικότητας εξαιτίας της χαμηλής αμοιβής της εργασίας, που οφειλόταν στην ύψωση των τιμών και την υποτίμηση του νομίσματος, χωρίς ανάλογη αύξηση των ημερομισθίων.²²

Το βασικό χαρακτηριστικό της αγοράς ήταν ότι έτεινε να γίνει κεφαλαιοκρατική. Οι ανταλλαγές ήταν χρηματικές σε όλα τα εμπορευματικά επίπεδα, αλλά, ταυτόχρονα, η αγορά ήταν εξαρτημένη από το γενικό πλαίσιο και τον βασικό χαρακτήρα της διεξαγωγής του εμπορίου. Δε θα υπερβάλαμε αν θεωρούσαμε ότι μέχρι το 1821 μιλάμε για μια αγορά με λειτουργίες κεφαλαιοκρατικού τύπου με αρκετές ωστόσο εξηγήσιμες ιδιαιτερότητες, φυσικά μέσα στα πλαίσια των φεουδαρχικών θεσμικών περιορισμών του οθωμανικού κράτους.

Στα τέλη του 18^{ου} αιώνα, η ενεργός παρέμβαση του ελληνικού παράγοντα στη διεξαγωγή του εξωτερικού εμπορίου ανέτρεψε την υφιστάμενη πραγματικότητα και δημιούργησε συνθήκες και δυνατότητες μιας αυτόνομης τοπικής-εθνικής οικονομίας με όλες τις επιπτώσεις στην κοινωνική οργάνωση. Το γεγονός ότι η ελληνική εμπορική αστική τάξη συγκροτήθηκε και στήριξε την όποια της ανάπτυξη, στους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης, μέσα στο καθεστώς μιας αδύναμης και επισφαλούς εσωτερικής αγοράς, δεν αναιρούσε την καπιταλιστική μορφή της οικονομικής ανάπτυξης, φορέας της οποίας ήταν. Ωστόσο η οικονομική ανάπτυξη γινόταν με όρους μονομέρειας και με την ιδιομορφία της ισχυρής παρέμβασης του εξωτερικού παράγοντα. Έτσι εμποδιζόταν η πλήρης ανάπτυξη της «εθνικής» αγοράς στο μεγαλύτερο τμήμα του ελληνικού χώρου.²³

Την ίδια περίοδο, η μεγάλη ζήτηση ορισμένων προϊόντων μαζί με τη συνολική αύξηση του όγκου των ανταλλαγών, οδήγησαν στην αύξηση της παραγωγής – και των καλλιεργούμενων εδαφών – και επιτάχυνε τη συσσωρευτική διαδικασία. Το πιο έκδηλο χαρακτηριστικό ήταν η εμπορευματοποίηση της παραγωγής, η οποία οδήγησε σε μια απότομη αύξηση των καλλιεργούμενων εκτάσεων και της παραγωγής. Παράλληλα, οι γενικότερες συνθήκες διεξαγωγής του εμπορίου διευκόλυναν το σχηματισμό μεγάλων αγροτικών επιχειρήσεων και οδήγησαν τους μικρούς καλλιεργητές στην εξαθλίωση, ενώ η ξένη εμπορική κυριαρχία επέβαλλε το σύστημα της μονοκαλλιέργειας στην αγροτική παραγωγή.

Η αναγκαστική αυτή πραγματικότητα, αφενός δηλαδή η ανάπτυξη του εμπορίου και της ναυτιλίας, αφετέρου η πίεση που ασκούσε ο ξένος αλλά και ο οθωμανικός παράγοντας, διαμόρφωσε, σε σημαντικό βαθμό, τους όρους μιας ιδιόρρυθμης ανάπτυξης των παραγωγικών σχέσεων, μέσα από την εξάπλωση των εμποροναυτικών δραστηριοτήτων, χωρίς μια ανάλογη σε ποιότητα τουλάχιστον ανάπτυξη – εξάπλωση των εμπορικών, βιοτεχνικών και «βιομηχανικών» δραστηριοτήτων στο εσωτερικό.²⁴ Οι όποιες προσπάθειες συγκρότησης βιοτεχνικής παραγωγής ή καταστράφηκαν

²¹ Παπαθανασόπουλος, Κωνσταντίνος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1833-1856)*, εκδ. MIET, Αθήνα, 2006, σελ. 63

²² Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Το εμπόριο και η ναυτιλία, 1775-1835*, στο συλλογικό *Εισαγωγή στην νεοελληνική οικονομική ιστορία (18^{ος}-20^{ος} αιώνας)*, επιμ. Βασίλης Κρεμμυδάς, εκδ. Τυπωθήτω, Αθήνα, 1999, σελ. 17-21.

²³ Χαρλαύτη, ό.π., σελ. 22-23.

²⁴ Αξελός, Λουκάς, *Ο Σεραφείμ Μάξιμος και οι αφετηρίες της νεότερης οικονομικής ιστορίας μας*, στο Μάξιμος, Σεραφείμ, *Η αυγή του ελληνικού καπιταλισμού*, ό.π. σελ. 56.

(Μοσχόπολη) ή δεν άντεξαν στον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό (Αμπελάκια).²⁵ Χωρίς κρατικά στηρίγματα, με βαριές και ολοένα αυξανόμενες φορολογικές υποχρεώσεις και με ανύπαρκτη την πολιτική συγκέντρωση και ενοποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων που θα μπορούσε να διασφαλίσει ίσως μια κρατική οργάνωση, η όποια προσπάθεια βιοτεχνικής – βιομηχανικής συγκρότησης ήταν ουσιαστικά καταδικασμένη στην εξαφάνιση ή την ακούσια υποβάθμιση και περιθωριοποίηση.²⁶

Οι ίδιες οι ναυτιλιακές επιχειρηματικές δραστηριότητες των Ελλήνων, είναι γέννημα θρέμμα της διαμόρφωσης δηλαδή στον ελληνικό και τον υπόλοιπο οθωμανικό χώρο αυτής της εμποροκρατούμενης οικονομίας. Από την άποψη, μάλιστα, μιας ιδιόμορφης οικονομικής λειτουργίας, η εμπορική ναυτιλία εκφράζει τη δυναμικότητα της οικονομίας του ελληνικού χώρου, εντασσόμενη όμως στα πλαίσια της παγκόσμιας αγοράς. Αυτός άλλωστε είναι ο βασικός ρόλος των θαλάσσιων μεταφορών, η εργασία, δηλαδή, για λογαριασμό της διεθνούς αγοράς περισσότερο κι λιγότερο της ντόπιας.²⁷ Φυσικά η ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας του ελληνικού χώρου δεν ήταν άσχετη με τη δυναμική και ενεργητική δραστηριοποίηση του ελληνικού παροικιακού κεφαλαίου στο βαλκανικό, στο δυτικοευρωπαϊκό και σε μικρότερο βαθμό, στο μεσανατολικό χώρο. Οι κεφαλές των εμπορικών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων, μαζί με τους συνεργάτες τους και τους αναρίθμητους εμμέσως εμπλεκόμενους σ' αυτές τις επιχειρηματικές δραστηριότητες αποτέλεσαν τη νέα κοινωνική πραγματικότητα, τη νέα ελληνική αστική τάξη.²⁸ Επρόκειτο για ανθρώπους που ως προς τις οικονομικές τους δραστηριότητες, την ιδεολογία και τις εθνικές προσδοκίες είχαν ριζικά διαφορετική αντίληψη από τους εκπροσώπους των παλαιών και εν πολλοίς αριστοκρατικών τζακιών, που εξακολουθούσαν να δραστηριοποιούνται οικονομικά στη μεγάλη γαιοκτησία, στην άσκηση διοίκησης και στο χερσαίο εμπόριο.²⁹

Όσον αφορά την ιστοριογραφία της ελληνικής ναυτιλίας, η πρώτη, ενδελεχώς τεκμηριωμένη από τα γαλλικά αρχεία, επισήμανση της ανόδου της ελληνικής ναυτιλίας ου 18^{ου} αιώνα ανήκει στο Σεραφείμ Μάξιμο και στη μελέτη του *Το ελληνικό εμπορικό ναυτικό κατά τον 18^ο αιώνα*. Ο Μάξιμος ήταν ο πρώτος που εντόπισε τη σημασία της ναυτιλίας του Μεσολογγίου αλλά και του Ιονίου ως του πρώτου χώρου ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας. Ο Μάξιμος, συνειδητοποίησε νωρίς ότι η εφαρμογή της αντίληψης «συγκεκριμένη ανάλυση της συγκεκριμένης κατάστασης», ισχύει πολύ περισσότερο από αλλού στη μελέτη της οικονομικής ιστορίας μιας χώρας ή μιας περιοχής και αυτή τη μεθοδολογία ακολούθησε στην πρωτοπόρα έρευνά του.³⁰ Ο Μάξιμος ήταν ο πρώτος που έθεσε στο επίκεντρο του προβληματισμού τον 18^ο αιώνα, τον «χρυσό αιώνα» του μεσογειακού εμπορίου που οδήγησε και στη μεγάλη άνθηση της ναυτιλίας των Ελλήνων, ειδικά μετά το άνοιγμα του εμπορίου της Μαύρης Θάλασσας και ιδιαίτερα από τις ραγδαία αναπτυσσόμενες εξαγωγές σιτηρών της Νότιας Ρωσίας. Είναι η εποχή που η εισβολή των σιτηρών της Ανατολής κατέκλυσε όχι μόνο τις αγορές της δυτικής Μεσογείου αλλά και τις βορειοευρωπαϊκές αγορές.

²⁵ Σβορώνος, Νίκος, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης τον 18^ο αιώνα*, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα, 1996, σελ.390-91.

²⁶ Αξελός, Λουκάς, ό.π., σελ. 57.

²⁷ Χαρλαύτη, Τζελίνα, ό.π., σελ.29.

²⁸ Φραγκιάδης, Αλέξης, *Ελληνική Οικονομία. 19^{ος}-20^{ος} αιώνας*, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 2007, σελ 13-15, 41.

²⁹ Χαρλαύτη, *Το εμπόριο και η ναυτιλία, 1775-1835*, ό.π., σελ. 28.

³⁰ Αξελός, Λουκάς, *Ο Σεραφείμ Μάξιμος και οι αφετηρίες της νεότερης οικονομικής ιστορίας μας*, ό.π., σελ. 24.

Η τεκμηριωμένη του ανάλυση για την ραγδαία άνοδο της ελληνικής ναυτιλίας στα τέλη του 18^{ου} αιώνα, ως αποτέλεσμα ενός συνδυασμού παραγόντων, δηλαδή της δραστηριοποίησης των ευρωπαϊκών δυνάμεων και της φθοράς της Αυτοκρατορίας, και που γρήγορα πήρε «εθνική» διάσταση, ήταν μια πολύτιμη κληρονομιά που τον διαφοροποίησε ως σημείο αναφοράς από τους μεταγενέστερους θιασώτες της υπανάπτυξης και της «νόθας αστικοποίησης». Τονίζοντας, ο πρώτος, τεκμηριωμένα με επιστημονικούς όρους, τον ενδιάμεσο ρόλο του ελληνικού ναυτεμπορικού κεφαλαίου, διαφοροποιήθηκε από τις καταστροφολογικές θεωρίες της εξάρτησης που άνηθιζαν για πολλές δεκαετίες τα έργα της συντριπτικής πλειοψηφίας των Ελλήνων οικονομολόγων και ιστορικών, όσων διατείνονταν ότι ήταν «μαρξιστές».

Την ίδια στιγμή οι διαπιστώσεις του δεν τον εγκλώβισαν σε αυθαίρετες γενικεύσεις και ανεπαρκή συμπεράσματα. Ο εντοπισμός των στοιχείων που πιστοποιούν μια δυναμική στην ενοποίηση της ελληνικής αγοράς και στην ενσωμάτωσή της στη καθόλα ευρωπαϊκή εξέλιξη, η ανάδειξη του χαρακτήρα του ναυτεμπορικού κεφαλαίου, του φορέα των νέων αστικών σχέσεων, δεν τον εμπόδισε από το να διακρίνει τον μονομερή χαρακτήρα τους όσον αφορά τη συνολική καπιταλιστική ανάπτυξη της περιοχής, κάτι που οδήγησε σε μια σχετική καθυστέρηση της καπιταλιστικής ανάπτυξης στον ελλαδικό χώρο, για πολλές δεκαετίες μετά την Ελληνική Επανάσταση.³¹

Στη συνέχεια, υπό τη σαφή επιρροή του Braudel και της Σχολής των Annales, ο Νίκος Σβορώνος εγκαινίασε την εποχή της οικονομικής και κοινωνικής ιστορίας στην Ελλάδα με τη μελέτη του εμπορίου και της ναυτιλίας μιας πόλης-λιμανιού της ανατολικής Μεσογείου στο 18^ο αιώνα, της Θεσσαλονίκης, ένα σημείο αναφοράς για όλες τις μελλοντικές αναλύσεις στην ελληνική οικονομική ιστορία του 18^{ου} αιώνα. Μετά από τους Σβορώνο και Μάξιμο, ιδιαίτερα σημαντική ήταν η συμβολή του Βασίλη Σφυρόερα αλλά κυρίως του Γεώργιου Λεονταρίτη, ο οποίος μας έδωσε τη μοναδική μέχρι σήμερα εποπτική, εξαιρετικά πυκνή, αλλά και οξυδερκή θεώρηση στη μελέτη του *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)*. Η Όλγα Κατσιαρδή-Hering εγκαινίασε, με τις μελέτες της, μια εποχή στροφής τόσο για τη μελέτη των ελληνικών παροικιών της Διασποράς, όσο και για τη σημασία του εμπορίου και της ναυτιλίας των Ελλήνων στην Αδριατική, αναδεικνύοντας τη σημασία του Ιονίου στην ελληνική ναυτιλία. Ακόλουθα ο Βασίλης Κρεμμυδάς άφησε μια μελέτη-σημείο αναφοράς, το *Ελληνική ναυτιλία, 1776-1835. Όψεις μεσογειακή ναυσιπλοΐας*, η οποία μελέτη παραμένει η μόνη προσπάθεια συνολικής και αναλυτικής θεώρησης της ελληνικής ναυτιλίας «της προεπαναστατικής περιόδου», στηριζόμενη σε υλικό από τα γαλλικά αρχεία. Ακόλουθα η συζήτηση για την ελληνική ναυτιλία εντάχθηκε, όπως προείπαμε, στη συζήτηση για την ανάπτυξη του καπιταλισμού στην Ελλάδα και τη διαμόρφωση της ελληνικής αστικής τάξης (χαρακτηρισμός της ως εξαρτημένης, κομπραδόρικης και μεσάζοντα των ιμπεριαλιστικών δυνάμεων στην περιοχή). Οι ιστορικές αναζητήσεις επικεντρώθηκαν στο ελληνικό κράτος και στο ρόλο των «ξένων δυνάμεων», παρόλο που το θέμα ήταν τέτοιο που επέτρεπε τη θεώρηση μέσα από μια παγκόσμια οπτική. Χαρακτηριστικές ήταν οι μελέτες του Κωστή Μοσκόφ, του Νίκου Μουζέλη, του Νίκου Ψυρούκη αλλά και του Νίκου Πουλαντζά. Τέλος υπήρχαν και μελέτες (του Β. Κρεμμυδά, του Χρήστου Χατζηιωσήφ κ.α.) που ερευνούσαν την ελληνική ναυτιλία και το εμπόριο του 18^{ου} και 19^{ου} αιώνα ως

³¹ Αξελός, Λουκάς, ό.π., σελ. 43-50.

τον κρίκο που έδωσε την ιστορία των εμπορικών παροικιών και της Δυτικής Ευρώπης με εκείνο του κεντρικού ελληνικού χώρου.³²

1.3 Ο ρόλος των παροικιών της Διασποράς.

Ο Ν. Ψυρούκης σωστά έχει θέσει ότι για να κατανοήσουμε τα αίτια ανάπτυξης του παροικιακού ελληνισμού θα ακολουθήσουμε το δρόμο της μελέτης της εξέλιξης του παγκόσμιου κεφαλαιοκρατικού συστήματος.³³ Οι ελληνικές εμπορικές οικογένειες διακρίθηκαν σε εκείνες που απασχολήθηκαν μόνο με το θαλάσσιο εμπόριο και σε αυτές που ανέπτυξαν συνδυασμένη δραστηριοποίηση τόσο στο εμπόριο όσο και στην πλοιοκτησία και την πίστη. Από πολλούς υποστηρίχθηκε η προβληματικότητα του όρου «διασπορά» όσον αφορά τις εμπορικές κοινότητες των εδαφών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, καθώς δεν υπήρχε για πολλούς σημείο μετακίνησης αφού κατοικούσαν πάντα εκεί.³⁴

Οι ελληνικές εμπορικές κοινότητες και παροικίες θεωρούνταν ότι άνηκαν στο όλο «γένος» των Ελλήνων, που αποτελούσε το ένα από τα τρία διακριτά «εμπορικά γένη» (μαζί με τους Εβραίους και τους Αρμένιους) της ανατολικής Μεσογείου.³⁵ Στην ιστοριογραφία υπάρχει μεγάλη συζήτηση σχετικά με το τι μπορεί να οριστεί ως διασπορά. Ο Ψυρούκης ορίζει ως παροικία μια ιστορικά διαμορφωμένη κοινότητα ανθρώπων – με κοινή εθνική συνείδηση και ψυχосύνθεση – που ζει έξω από την εθνική εστία και που με την οικονομικό-κοινωνική δραστηριότητά της συμβάλλει στην επιβολή και αναπαραγωγή του κεφαλαιοκρατικού τρόπου παραγωγής και του διεθνούς αποικιοκρατικού-αστικού καταμερισμού εργασίας, πρόκειται δηλαδή για ένα φαινόμενο που προσιδιάζει στον καπιταλισμό και μάλιστα στις αρχές διαμόρφωσης και ανάπτυξης των καπιταλιστικών σχέσεων στον ευρωπαϊκό κόσμο.³⁶ Η Ian Baghdiantz McCabe επισημαίνει την άποψη του J. Armstrong ότι η διασπορά συνίσταται σε κάθε εθνική συσσωμάτωση απ' την οποία λείπει η εδαφική «εθνική» βάση όπου ασκείται η «εθνική» εξουσία και ότι κάθε διασπορά αποτελεί μια μικρή τελικά μειονότητα ανάμεσα στον κυρίαρχο πληθυσμό. Ο Sheffer πρόσθεσε δύο ακόμα προαπαιτούμενα: την ύπαρξη ενός δεσμού με την πατρογονική γη και την επιθυμία επιστροφής στον τόπο καταγωγής: πραγματικό ή ακόμα και μυθικό. Υπό αυτή την έννοια ορίζει ως τρεις κλασικές διασπορές την ελληνική, την εβραϊκή και την αρμένικη.³⁷ Επισημαίνεται ακόμα η άποψη του Ab Cohen ότι είναι προτιμητέος ο όρος εμπορικά δίκτυα από αυτόν της εμπορικής διασποράς. Πρόκειται για μια θεώρηση που βάζει στο επίκεντρο το πιο δυναμικό κομμάτι της Διασποράς, δηλαδή του εμπόρου και επιχειρηματίες. Ο ίδιος επεσήμαινε ότι οι «διασπαρμένοι» άνθρωποι μπορεί να είναι απομακρυσμένοι από τον τόπο καταγωγής του αλλά όχι τελείως αποκομμένοι από αυτόν. Παραμένουν στενά συνδεδεμένοι με αυτόν και έχουν συνείδηση τέτοια, ώστε να διαφοροποιούνται

³² Χαριλάου, Τζελίνα, *Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία*, στο συλλογικό *Η ναυτιλία των Ελλήνων*, σελ. 43-47.

³³ Ψυρούκης, Νίκος, *Το νεοελληνικό παροικιακό φαινόμενο*, σελ. 18.

³⁴ Harlaftis, Gelina, *Mapping the greek maritime diaspora from the early eighteenth to the late twentieth centuries*, στο Baghdiantz McCabe, Ian, Gelina Harlaftis, Ioanna Pepelasis Minoglou, *Diaspora Entrepreneurial Networks, Four Centuries of History*, ed. 2005, σελ 147.

³⁵ Harlaftis, Gelina, *Mapping the greek maritime diaspora...*, ό.π, σελ 149.

³⁶ Ψυρούκης, Νίκος, *Το νεοελληνικό παροικιακό φαινόμενο*, σελ. 27.

³⁷ Baghdiantz McCabe, Ian, *On the study of diasporas*, στο Harlaftis Gelina, Karapidakis, Nikos, Sbonias Kostas, Vaipoulos Vaivos, *The New Ways of History: Developments in Historiography* ed. I. B. Tauris, London, 2010, σελ. 193-94.

από το χώρο φιλοξενίας τους και να είναι συνδεδεμένοι με στενούς δεσμούς θρησκείας, γλώσσας, κουλτούρας. Ηγετική δύναμη μέσα στη διασπορά είναι συνήθως μια εμπορική ελίτ που αποτελεί συνήθως και την «κεφαλή» των κοινοτήτων της διασποράς. Εξάλλου η καθαυτό εμπορική διασπορά μπορούμε να πούμε ότι αποτελεί το πιο δυναμικό τμήμα των διασπορών. Αυτές οι εθνικές διασπορές εξάλλου και οι οικονομικές δραστηριότητες που ανέπτυξαν αποτέλεσαν ένα σημαντικό ρόλο στη διαδικασία της παγκοσμιοποίησης, αλλά και στην οικοδόμηση των ευρωπαϊκών εθνικών κρατών. Υπάρχει φυσικά το ερώτημα κατά πόσο αυτές οι εθνικές διασπορές συνέβαλαν στην καθαυτό «εθνική» οικονομία των κρατών που τις φιλοξενούσαν ή διαμόρφωναν μια οικονομική δραστηριοποίηση «για τον εαυτό τους», ασκούσαν δηλαδή ένα διατοπικό εμπόριο για το δικό τους όφελος, του «έθνους» τους. Η ελληνική περίπτωση αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα.³⁸

Οι Έλληνες μετανάστευαν από το έδαφος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, κατεξοχήν για οικονομικούς λόγους. Δεν ήταν μόνο η φτώχεια και το άγονο του εδάφους που ωθούσαν πολλούς προς τη Διασπορά. Αργά αλλά σταθερά πολλοί έμποροι, ιδίως από τη Μακεδονία, την Ήπειρο, τη Θεσσαλία αλλά και νησιά όπως η Χίος και τα νησιά του Ιονίου μετανάστευαν το εξωτερικό, αξιοποιώντας τους δρόμους του χερσαίου και θαλάσσιου εμπορίου.³⁹ Η προοπτική μεγάλων κερδών και καλύτερης τύχης τούς οδήγησε στις πόλεις της κεντρικής και δυτικής Ευρώπης και της Μαύρης Θάλασσας. Εκεί ανέπτυξαν γρήγορα τις επιχειρήσεις τους, και, αξιοποιώντας τους δεσμούς τους με τους τόπους καταγωγής τους, ανέπτυξαν επίσης ισχυρά εμπορικά δίκτυα, τα οποία στάθηκαν απαραίτητα για τη διεθνοποίηση των οικονομικών τους δραστηριοτήτων. Κοινός τους στόχος ήταν η συσσώρευση του κεφαλαίου, η οποία βασίστηκε στην ομοιογένεια και την κοινοτική οργάνωση των παροικιών, στην προσωπική εργασία, στους δεσμούς οικογένειας, καταγωγής και κουλτούρας, αλλά και στην αξιοποίηση των επιχειρηματικών ευκαιριών. Η διασπορά των Ελλήνων, βέβαια, εντάχθηκε σε μια παράλληλη πορεία με άλλες διασπορές εθνοτικών ομάδων, οι οποίες αξιοποιήθηκαν από τις κυβερνήσεις των μεγάλων ευρωπαϊκών κρατών, προκειμένου να δώσουν ώθηση στο εμπόριο και εν γένει την οικονομία τους.⁴⁰

Όσον αφορά τις οικονομικές δραστηριότητες των Ελλήνων επιχειρηματιών, εμπόρων και εφοπλιστών στις παροικίες της Διασποράς αποτελούν ένα φαινόμενο για το οποίο έχει αναπτυχθεί μια πλούσια θεωρητική συζήτηση στην ελληνική ιστοριογραφία. Οι παροικίες, τόπος δραστηριοποίησης του ελληνικού εμπορικού και εφοπλιστικού κεφαλαίου τέθηκαν γρήγορα στο επίκεντρο μιας προβληματικής σχετικά με την ιστορική διαδρομή της καπιταλιστικής ανάπτυξης στην Ελλάδα, τη διαμόρφωση της ελληνικής αστικής τάξης και τις σχέσεις εξάρτησης και διαπλοκής με τα άλλα καπιταλιστικά κράτη. Συνοπτικά μπορούμε να πούμε ότι διαμορφώθηκαν δύο κύριες τάσεις στην ελληνική ιστοριογραφία για το χαρακτήρα των ελληνικών παροικιών της Διασποράς και του πιο δυναμικού στοιχείο τους, δηλαδή της αστικής τάξης: η μαρξιστική αντίληψη που τόνιζε τον ρόλο των εμπόρων της Διασποράς σαν ενδιάμεσων των ξένων δυνάμεων και έδινε έμφαση στη θεώρηση της εξαρτημένης Ελλάδας, την οποίας η αστική τάξη λειτουργούσε σαν εντολοδόχος των ξένων καπιταλιστικών δυνάμεων. Αυτή η θεώρηση έτεινε να αμφισβητεί την ένταξη των εμπόρων και επιχειρηματιών της Διασποράς στην «εθνική» αστική τάξη. Πράγματι αν εξετάσει κανείς δείκτες

³⁸ Ian Baghdiantz McCabe, ό.π., σελ. 200-204.

³⁹ Chapman, Stanley, *Merchant Enterprise in Britain: From the Industrial Revolution to World War*, Cambridge University Press, 1992, σελ. 153-61

⁴⁰ Chatzioannou, Maria, Christina, *Greek merchants in Victorian England*, στο Tziovas, Dimitris, *Greek diaspora and migration since 1700*, ed. Routledge, 2009, σελ. 46-47.

όπως η ροή και διάχυση επενδυτικών κεφαλαίων προς τον ελλαδικό χώρο ή τον προσανατολισμό, ενός μικρού έστω τμήματος των οικονομικών δραστηριοτήτων των Ελλήνων ομογενών προς το ελληνικό κράτος, θα διαπιστώσει ότι οι Έλληνες κεφαλαιούχοι της Διασποράς παρέμειναν χαρακτηριστικά απαθείς ως προς την προοπτική εισροής κεφαλαίων τους στην ελληνική επικράτεια. Ο Καρδάσης αμφισβητεί ότι τα εμπορικά στρώματα της Διασποράς θεωρούσαν εαυτούς ως τμήματα του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού. Αν και πρωταγωνίστησαν στην ενσωμάτωση της Ανατολικής Μεσογείου στις δομές της παγκόσμιας καπιταλιστικής αγοράς, εντούτοις οι ίδιοι μάλλον θεωρούσαν ότι αποτελούν τμήμα της αστικής τάξης των χωρών και περιοχών δραστηριοποίησής τους.⁴¹ Θέτει έτσι ένα προβληματισμό σχετικά με το κατά πόσο π.χ. η ναυτιλία ή το εμπόριο αποτελούσαν οικονομικούς κλάδους μέσω των οποίων το ομογενειακό κεφάλαιο συμμετείχε στην εγχώρια συσσώρευση, όταν είναι γνωστό ότι οι επενδυτικοί προσανατολισμοί του ομογενειακού κεφαλαίου αφορούν τον εξωελλαδικό χώρο;⁴²

Από την άλλη αναπτύχθηκε μια πλούσια βιβλιογραφία, που ανανεώθηκε τις τελευταίες δεκαετίες, που έβαλε στο επίκεντρο τη δομή των εμπορικών κοινοτήτων, την οργάνωση των κοινοτικών δομών, και ακόλουθα την οργάνωση των εμπορικών και οικογενειακών δικτύων που αποσκοπούσαν στο κέρδος και οργάνωναν ανάλογα τις οικονομικές δραστηριότητές τους.⁴³ Αυτές οι θεωρήσεις στάθηκαν πιο δεκτικές στο να θεωρήσουν την δραστηριοποίηση των επιχειρηματιών και εμπόρων της Διασποράς ως οργανικό τμήμα της ελληνικής οικονομίας του 19^{ου} αιώνα. Εξέχουσα θέση φυσικά είχε η γοργή ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας.⁴⁴ Η θεώρηση για την «ελληνικότητα» των ναυτιλιακών επιχειρήσεων των ομογενών της Διασποράς συνήθως τεκμηριώνεται από τις εγγραφές στο εθνικό νηολόγιο εμπορικών πλοίων ιδιοκτησίας ομογενών κεφαλαιούχων, που έλαβαν χώρα το τελευταίο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα. Πολλοί εφοπλιστές δηλαδή από τα Επτάνησα ή τα νησιά του Αιγαίου είχαν την τάση να δηλώνουν τα πλοία τους στο νηολόγιο της ιδιαίτερης πατρίδας τους. Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο είναι η συμμετοχή των ελληνικών πληρωμάτων στις οικονομικές δραστηριότητες των Ελλήνων εφοπλιστών, καθώς ήταν συνήθης πρακτική η πρόσληψη ανδρών από τους ναυτότοπους της Ελλάδας και ιδίως από τους τόπους καταγωγής των εφοπλιστών. Υπό αυτή τη σκοπιά δε μπορεί να υποτιμηθεί η ροή των λεγόμενων σήμερα άδηλων πόρων, δηλαδή των εισοδημάτων των πληρωμάτων που επέστρεφαν στις οικογένειες των ναυτικών.

⁴¹ Καρδάσης, Βασίλης, *Έλληνες ομογενείς στη Νότια Ρωσία 1775-1861*, εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1998, σελ. 20-25.

⁴² Καρδάσης, Βασίλης, *Διασπορά, στο Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τον 19^ο αιώνα*, ό.π., σελ. 411.

⁴³ Harlaftis, Gelina, *Mapping the greek maritime diaspora*, ό.π., σελ 151.

⁴⁴ Ψυρούκης, Νίκος, *Το νεοελληνικό παροικιακό φαινόμενο*, σελ. 124: «Η θαλάσσια βιομηχανία, συνυφασμένη αδιάρρηκτα με την παραγωγική διαδικασία του βιομηχανικού κεφαλαίου, έδινε τη δυνατότητα στον παροικιακό ελληνισμό να ενσωματωθεί σε αυτή τη διαδικασία (την ανάπτυξη της παγκόσμιας καπιταλιστικής αγοράς), σε παγκόσμια κλίμακα...».

2^ο Κεφάλαιο: Το ιστορικό πλαίσιο.

2.1 Η πορεία της νήσου (1815 – 1864)

Η ιστορία της Κεφαλονιάς, όπως και εν γένει των Επτανήσων, την περίοδο που εξετάζουμε είναι στενά συνυφασμένη με την εξέλιξη του ανταγωνισμού των ευρωπαϊκών δυνάμεων στη Μεσόγειο και την ίδια την ορμητική ανάπτυξη του εμπορίου της ανατολικής Μεσογείου. Η επανεμφάνιση της Μεσογείου στο προσκήνιο των ανταγωνισμών των δυτικοευρωπαϊκών δυνάμεων οφείλεται κυρίως στην προσπάθεια των Βρετανών να διασφαλίσουν τους εμπορικούς δρόμους που ένωναν τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου με την Ινδία. Στην προσπάθεια τους αυτή συγκρούστηκαν με τους Γάλλους οι οποίοι έλεγχαν το εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου όλο τον 18ο αιώνα. Ο Ναπολέοντας προσπαθώντας να σταθεροποιήσει τις θέσεις του γαλλικού εμπορίου στο Λεβάντε ενδιαφερόταν ιδιαίτερα για την προσάρτηση των Επτανήσων, πιστεύοντας ότι θα του προσέφεραν πολλαπλά οφέλη ως εμπορικοί σταθμοί, καθώς και τη δυνατότητα ελέγχου των εξελίξεων στην ανατολική Μεσόγειο.

Η κατάλυση της Δημοκρατίας του Αγίου Μάρκου το 1797 άνοιγε το δρόμο στον Ναπολέοντα για να πραγματοποιήσει τα σχέδιά του στην Ανατολική και ιδιαίτερα στη χερσόνησο του Αίμου. Κλειδί της επιτυχίας του, ήταν η επιδιωκόμενη κατάκτηση της Αιγύπτου, ώστε να παρεμποδίσει τις αγγλικές επικοινωνίες με την Ινδία. Για την υλοποίηση του παραπάνω σχεδίου βασική προϋπόθεση θεωρήθηκε η κατάληψη των Ιονίων Νήσων.⁴⁵ Με τη Συνθήκη του Campo Formio (Οκτώβριος 1797) ανάμεσα στη Γαλλία και την Αυστρία, ο Ναπολέοντας πέτυχε την κατάληψη των νησιών του Ιονίου, κάτι που ουσιαστικά είχε επιτευχθεί ήδη από τον Ιούλιο με την απόβαση του στρατηγού Ζεντιλί στην Κέρκυρα και την κατάλυση της βενετικής επικυριαρχίας στα νησιά. Ο Ναπολέοντας συνέχισε την επιθετική του πολιτική καταλαμβάνοντας τη Μάλτα, ενώ στο στόχαστρό του ήταν πλέον η Αίγυπτος προκειμένου να αποκόψει τελείως την πρόσβαση στην Ινδία. Η βρετανική νίκη στο Αμπουκίρ ωστόσο θα οδηγήσει τη Γαλλία σε μια σειρά από ήττες με επακόλουθο τον ενταφιασμό των γαλλικών σχεδίων για κυριαρχία στη Μεσόγειο, κάτι το οποίο θα πετύχει ουσιαστικά η Αγγλία.

Η κατάληψη των Ιονίων Νήσων από τους Γάλλους το 1797 οδήγησε σε μια ενθουσιώδη και απόλυτη λαϊκή αποδοχή της νέας προσωρινής διοικητικής οργάνωσής τους. Οι Γάλλοι έκαναν σοβαρή προσπάθεια ν' αλλάξουν βαθύτερα τις πολιτειακές και κοινωνικές δομές των Επτανήσων. Η απαλλαγή του λαού από την τυραννία του αριστοκρατικού καθεστώτος, η αποδέσμευση της μάζας των χωρικών από τους μεγαλοκτηματίες και ευγενείς, η δημοκρατική διακυβέρνηση, το καινούργιο ιδεολογικό και πολιτικό κλίμα που διαμορφώθηκε γενικότερα με τις αρχές της λαϊκής κυριαρχίας και της ελεύθερης δημοκρατικής αυτοδιοίκησης ήταν ουσιαστικά έργο τους και έβαλε το σπόρο για τη μεγάλη διάδοση των φιλελεύθερων αστικών ιδεών στα Επτάνησα τα χρόνια που ακολούθησαν. Η προβολή μάλιστα της αρχής των εθνοτήτων συνέβαλε ώστε να κερδίσει έδαφος η ελληνική γλώσσα, να εκτοπίσει την ιταλική και να χρησιμοποιείται πια ως επίσημη και στα δικαστήρια. Ωστόσο η συμπεριφορά των Γάλλων στρατιωτών δημιούργησε πολλές αντιδράσεις εναντίον τους και άρχισε να αμφισβητείται η παρουσία τους στον Ιόνιο χώρο.⁴⁶

⁴⁵ Μοσχόπουλος, Γεώργιος, *Ιστορία της Κεφαλονιάς. Τ.2 (1797-1940)*, εκδ. Κέφαλος, Αθήνα, 1988, σελ. 2.

⁴⁶ Μοσχόπουλος, Γεώργιος, *Ιστορία της Κεφαλονιάς. Τ.2 (1797-1940)*, ό.π., σελ. 30-31.

Μετά την καταστροφή του Γαλλικού στόλου στο Αμπουκίρ η Ρωσία και η Οθωμανική Αυτοκρατορία, με την συγκατάθεση της Αγγλίας, αποφάσισαν να συστήσουν συμμαχία εναντίον των επεκτατικών βλέψεων του Ναπολέοντα στην Ανατολή. Εκμεταλλευόμενες την δυσарέσκεια των κατοίκων των Ιονίων Νήσων για τους Γάλλους, ο ρωσο-οθωμανικός στόλος θα καταλάβει τα Επτάνησα (Νοέμβριος 1798-Μάρτιος 1799) και στις 21 Μαρτίου 1800 θα υπογραφεί ανάμεσα τη Ρωσία και στην Υψηλή Πύλη η Σύμβαση της Κωνσταντινούπολης, που γίνεται δεκτή από τις άλλες ευρωπαϊκές δυνάμεις, και η οποία όριζε πως τα νησιά θα συγκροτούσαν την Επτάνησο Πολιτεία, υπό την επικυριαρχία της Πύλης και υπό την εγγύηση και την προστασία του Τσάρου. Μετά από ένα σύντομο διάστημα ρωσικής επικυριαρχίας κηρύχτηκε η «Πολιτεία των Επτά Ενωμένων Νησιών» και καθορίστηκε το Σύνταγμά της, το ονομαζόμενο «Βυζαντινό», το οποίο επανέφερε ουσιαστικά τη μορφή του αριστοκρατικού πολιτεύματος.⁴⁷

Λίγα χρόνια αργότερα όμως οι νίκες του Ναπολέοντα θα οδηγήσουν στην υπογραφή της Συνθήκης του Τιλσίτ (Ιούλιος 1807) ανάμεσα στη Γαλλία και τη Ρωσία, που θα σημάνει μια δεύτερη, σύντομη βέβαια, γαλλική επικυριαρχία στα Επτάνησα. Ο ίδιος ο Ναπολέοντας με τα Διατάγματα του Βερολίνου (Νοέμβριος 1806) και του Μιλάνου (Δεκέμβριος 1807), επιχείρησε να μεταβάλει την Ευρώπη σε μια γιγαντιαία αγορά, κλειστή για τα βρετανικά προϊόντα, απαγορεύοντας στα συμμαχικά ή υποτελή σε αυτόν κράτη, να δεχτούν πλοία βρετανικών συμφερόντων, ενώ διέτασσε κουρσάρικες επιδρομές σε βρετανικά πλοία, καθώς και σε κάθε ουδέτερο λιμάνι. Οι Βρετανοί από την πλευρά τους θα απαγορεύσουν το εμπόριο του Ηνωμένου Βασιλείου με τη Γαλλία, τους συμμάχους της ή άλλες ουδέτερες δυνάμεις, ενώ το βρετανικό ναυτικό αναλάμβανε να αποκλείσει όλα τα γαλλικά και τα συμμαχικά τους λιμάνια. Επρόκειτο για ένα πόλεμο, που είχε δυσμενείς συνέπειες για τα ευρύτερα ναπολεόντεια σχέδια για ευρωπαϊκή κυριαρχία, αλλά και ειδικότερα για τη γαλλική οικονομία και το εμπόριο στη Μεσόγειο. Αυτός ο αποκλεισμός των επτανησιακών λιμανιών από τα αγγλικά πλοία σε συνδυασμό με την αντίστοιχη απαγόρευση εισόδου των αγγλικών εμπορικών πλοίων από μεριάς Γάλλων θα δημιουργήσει μεγάλα προβλήματα στο εμπόριο και τη διακίνηση των εμπορικών καραβιών. Την ίδια στιγμή που ο «ηπειρωτικός αποκλεισμός» στάθηκε η μεγάλη στιγμή για την ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, τα κεφαλλονίτικα και τα άλλα επτανησιακά εμπορικά πλοία ακινητοποιήθηκαν και παρουσιάστηκε μεγάλη έλλειψη σταριού. Ακόμα έμεινε απούλητη η σταφίδα, πράγμα που δυσανεστούσε τους σταφιδοπαραγωγούς και ιδιαίτερα τους μεγάλους κτηματίες. Η ανώμαλη κατάσταση που επικρατούσε δημιούργησε αντιγαλλικό ρεύμα στα νησιά, πράγμα που ενισχύθηκε από τους πράκτορες των Άγγλων, κάτι που εξ αντικειμένου ευνοούσε τα σχέδια του αγγλικού στόλου της Μεσογείου για την κατάληψη της Επτανήσου. Κομβικό ρόλο για την υλοποίηση των αγγλικών σχεδίων έπαιξαν οι Κεφαλλονίτες πλοίαρχοι και πλοιοκτήτες, ιδιαίτερα όσοι είχαν μετακινηθεί προς τη Μαύρη Θάλασσα, οι οποίοι δραστηριοποιούνταν στο εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου και των Επτανήσων με τη δυτική Ευρώπη με ένα συνεχώς αυξανόμενο ρυθμό.

Από αυτή τη σκοπιά πρέπει να δούμε και τις αιτίες που ώθησαν τη Βρετανία τόσο στην κατάκτηση των Επτανήσων όσο και στην υιοθέτηση ευνοϊκής πολιτικής έναντι της εμπορικής τους ναυτιλίας. Οι Βρετανοί είχαν συναίσθηση καταρχήν του ρόλου που άρχισαν να αποκτούν (και) τα επτανησιακά λιμάνια, κυρίως της Κέρκυρας, της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς, ως σημαντικοί, και εν πολλοίς υποχρεωτικοί σταθμοί ανεφοδιασμού για τα βρετανικά, ιστιοφόρα, εμπορικά σκάφη, στα ταξίδια τους από και προς τα λιμάνια του Λεβάντε. Ταυτόχρονα θα είχαν ήδη επισημάνει την

⁴⁷ Ο.π., σελ. 37-38.

αξιόλογη ανάπτυξης της ιόνιας εμπορικής ναυτιλίας και τη μετατροπή της σε αξιόλογο, περιφερειακό μεταφορέα των σιτηρών της Μαύρης Θάλασσας και της ανατολικής Μεσογείου προς τα – υπό βρετανική προστασία – λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου, καθώς και σε αξιόλογο διαμετακομιστή των βρετανικών προϊόντων, αποικιακών και βιομηχανικών, προς τα λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου και του οθωμανικού Λεβάντε. Τέλος οι Βρετανοί υπολόγιζαν πως τα Επτάνησα, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, στο κέντρο της Μεσογείου, μπορούσαν να καταστούν στρατιωτικές βάσεις, για όποια δύναμη τα κατείχε, επιτρέποντάς της να ασκεί τον έλεγχο, εμμέσως ή αμέσως, σε μια αρκετά διευρυμένη περιοχή της Μεσογείου.⁴⁸

Η Βρετανία, λοιπόν, επιδιώκοντας την ενίσχυση της παρουσίας της στη Μεσόγειο εκμεταλλεύεται την έκκληση των Ιονίων και καταλαμβάνει σταδιακά τα Επτάνησα (Οκτώβριος 1809: Ζάκυνθος, Κεφαλονιά, Ιθάκη, Κύθηρα, Απρίλιος 1810: Λευκάδα, 1813: Παξοί, 1814: Κέρκυρα).⁴⁹

Η περίοδος των Ναπολεόντειων Πολέμων έληξε το 1815 με το Συνέδριο της Βιέννης. Με το Συνέδριο αυτό αναγνωρίστηκαν ως κύριες ευρωπαϊκές δυνάμεις η Πρωσία, η Ρωσία, η Αυστρία και η Βρετανία, η οποία εμφανιζόταν πλέον ως η μονή ισχυρή ευρωπαϊκή αλλά και παγκόσμια ναυτική, εμπορική και αποικιοκρατική δύναμη. Μάλιστα, η τελευταία θα ενισχύσει την παγκόσμια αλυσίδα των αποικιοκρατικών της κτήσεων, αποσπώντας από τις άλλες δυνάμεις, όσες κτήσεις έκρινε πως εξυπηρετούσαν τα οικονομικά και εμπορικά της συμφέροντα. Αυτό που άλλωστε επιθυμούσε η Βρετανία, ήταν η εξασφάλιση σημείων στήριξης και ναυτικών βάσεων, που θα της επέτρεπαν να ελέγξει περιοχές με μεγάλη ναυτιλιακή και εμπορική σπουδαιότητα, προκειμένου να αντιμετωπιστεί στρατιωτικά και ο μεγάλος της αντίπαλος, η Γαλλία, αλλά και να εξασφαλιστεί η ασφάλεια και η ελευθεροπλοΐα στους εμπορικούς δρόμους που οδηγούσαν από την Ινδία, δια μέσου των αποικιακών κτήσεων, μέχρι τα λιμάνια της Βρετανίας.⁵⁰

Με τη συνθήκη του Παρισιού (1814) τα Ιόνια Νησιά αποφασίστηκε ότι θα αποτελούσαν κράτος ελεύθερο και ανεξάρτητο με την επωνυμία «Ηνωμένα Κράτη των Ιονίων Νήσων» κάτω από την άμεση και αποκλειστική προστασία της Μεγάλης Βρετανίας. Το σύστημα διοίκησης διαρθρωνόταν ως εξής: Ένας Άγγλος λόρδος Μέγας Αρμοστής θα αναλάμβανε προσωρινά τη διοίκηση των νησιών, θα συγκαλούσε νομοθετική συνέλευση και θα φρόντιζε για την εκπόνηση Συντάγματος, που θα έπρεπε να επικυρωθεί από τον βασιλιά της Μεγάλης Βρετανίας. Τα δικαιώματα αυτού του αρμοστή καθώς και η τήρηση αγγλικής στρατιωτικής φρουράς στα νησιά, όπως είναι φανερό, επέβαλαν από την αρχή κιόλας τη λεγόμενη «προστασία» σε «επικυριαρχία». Ο Μέγας Αρμοστής έδρευε στην Κέρκυρα και σε κάθε νησί τοποθετούνταν ένας Άγγλος αξιωματικός ως τοποτηρητής του Αρμοστή.

⁴⁸ Για μια γενικότερη επισκόπηση των εξελίξεων: Μοσχονάς, Νικόλαος, *Τα Ιόνια Νησιά την περίοδο 1797-1821*, στην *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Τ. ΙΑ', σελ. 382-402, Μοσχόπουλος, Γεώργιος, ό.π., σελ 17-19, Βλασσόπουλος, Νίκος, *Η ναυτιλία των Ιονίων Νήσων 1700-1861*, τ. Α', Το δυναμικό της ιονικής ναυτιλίας, εκδ. Ελληνική Ευρωεκδοτική, Αθήνα, 1995, σελ. 41 – 45, Καπετανάκης, Παναγιώτης Σ., *«Η ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία των Επτανήσων την εποχή της Βρετανικής Κατοχής και Προστασίας και η κεφαλληνιακή υπεροχή (1809/15-1864). Στόλος και λιμάνια, εμπορεύματα και διαδρομές, ναυτότοποι και ναυτικοί, επιχειρηματικότητα και δίκτυα, κοινωνία και πλοιοκτητικές ελίτ»*, Διδακτορική Διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα 2010, σελ. 70-72

⁴⁹ Μοσχόπουλος, Γεώργιος, ό.π., σελ. 52-57.

⁵⁰ Chatziioannou, Maria, Christina, *Greek merchants in Victorian England*, in *Greek Diaspora and Migration since 1700: Society, Politics and Culture*, vol. 3, D. Tziouvas, Ed. Farnham, Surrey: Ashgate Publishing, 2009, σελ. 48, Καπετανάκης, Παναγιώτης Σ., *«Η ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία των Επτανήσων την εποχή της Βρετανικής Κατοχής και Προστασίας και η κεφαλληνιακή υπεροχή (1809/15-1864)»*, ό.π., σελ 14-26.

Επίσης οργανωνόταν μία τοπική κυβέρνηση, αποτελούμενη από πενταμελές επαρχιακό συμβούλιο με πρόεδρο τον «Έπαρχο» ή «Υπαρχο». Οι ενέργειες του Έπαρχου εγκρίνονταν από τον τοποτηρητή. Οι Τοποτηρητές και οι Έπαρχοι αποτελούσαν εκτελεστικά όργανα της πολιτικής γραμμής που χάρασσε η επίσημη αγγλική κυβέρνηση. Με τις αποφάσεις που πήραν απέναντι στα εθνικά και κοινωνικά ζητήματα του νησιού δημιούργησαν ποικίλες αντιδράσεις, που αργότερα θα οδηγήσουν στο μεγάλο χάσμα που διαμορφώθηκε ανάμεσα στην ιθύνουσα τάξη και το λαό.

Η παρουσία των αντιπροσωπευτικών θεσμών του Ιονίου Κράτους (Γερουσία, Κοινοβούλιο), δε μπόρεσε να καταστεί αυτόνομη και λειτουργική, καθώς η εγκυρότητα των όποιων πράξεων και αποφάσεων των ανωτέρω θεσμικών οργάνων βρισκόταν, πάντοτε, υπό την αίρεση της άμεσης έγκρισης ή απόρριψης της βρετανικής αρμοστείας, αλλά και της έμμεσης έγκρισης ή απόρριψης του βρετανικού Υπουργείου των Αποικιών. Επρόκειτο, για μία πραγματικότητα, οι ρίζες της οποίας πρέπει να αναζητηθούν στη συνύπαρξη στο κείμενο της Συνθήκης των Παρισίων, στο ιδρυτικό δηλαδή κείμενο του Ιονίου Κράτους, δύο αντίθετης σημειολογίας όρων: του όρου περί «ελεύθερου και ανεξάρτητου κράτους» και του όρου περί «κράτους υπό άμεση και αποκλειστική προστασία». Το αποτέλεσμα αυτής της διττής και ασαφούς «ανάγνωσης» του πολιτειακού καθεστώτος, που επιβλήθηκε από τους Βρετανούς στα Επτάνησα έγειρε, άμεσα, ζητήματα ερμηνείας του νέου καθεστώτος, καθώς από τη μία αναδείχθηκε ο κίνδυνος δυσχερούς διακυβέρνησης, αν όχι ακυβερνησίας, της νέας πολιτείας, ενώ από την άλλη διαμορφώθηκαν όροι εγκατάστασης στα νησιά ενός συστήματος διαχείρισης της διοικητικής και κυβερνητικής εξουσίας, που προσιδίαζε μάλλον σε βρετανική αποικία, παρά σε κράτος ελεύθερο και ανεξάρτητο.⁵¹

Κατά συνέπεια, προκύπτει το ερώτημα κατά πόσο το πολιτειακό καθεστώς που επιβλήθηκε από τους Βρετανούς στα Επτάνησα τα χρόνια 1815-64, προσομοίαζε σε μία, ουσιαστικά, βρετανική αποικία, τύπου Ινδίας, παρά τις όποιες επίσημες διαβεβαιώσεις για προσφορά μόνο της βρετανικής προστασίας, ή μια τύποις ανεξάρτητη χώρα, αλλά κάτω από την αυστηρή επικυριαρχία της Αγγλίας που ουσιαστικά απαγόρευε την ανάμιξη οποιουδήποτε άλλου κράτους στο εσωτερικό τους, όπως η Αίγυπτος. Τίθεται επίσης το ζήτημα ποια είναι εκείνα τα δομικά στοιχεία της πολιτικής υποτέλειας, που διαφοροποιούν τα δύο προαναφερθέντα καθεστώτα, της αποικίας και του προτεκτοράτου. Η εξέταση του συγκεκριμένου ζητήματος μας επιτρέπει όχι μόνο να διαμορφώσουμε μια πληρέστερη εικόνα για τις σχέσεις υποτελειακές, πολιτικές, στρατιωτικές, οικονομικές που διαμορφώθηκαν ανάμεσα στη Μεγάλη Βρετανία και το Ιόνιο Κράτος, αλλά και να εντοπίσουμε το πραγματικό πλαίσιο, μέσα στο οποίο κλήθηκε να λειτουργήσει και η ποντοπόρος, εμπορική ναυτιλία των Επτανησίων, κατά την περίοδο από το 1815 έως και το 1864, οπότε και λήγει η βρετανική προστασία.

Οι ίδιοι οι σύγχρονοι προσπάθησαν να απαντήσουν σε αυτό το, όντως, αμφιλεγόμενο ζήτημα. Για τον Καποδίστρια το καθεστώς της Προστασίας σήμαινε: προστασία της εδαφικής ακεραιότητας των νησιών και φιλελεύθερη πολιτική στο εσωτερικό. Αντίστοιχα διαφορετικά τοποθετήθηκαν οι εκφραστές των δύο κυρίαρχων αντιλήψεων που διαμορφώθηκαν γρήγορα στην πολιτική ζωή της Επτανήσου. Η πρώτη που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως «φιλελεύθερη» και βρήκε ως κύριο εκφραστή τον Ανδρέα Μουστοξύδη, ένα κορυφαίο διανοούμενο, «διάβαζε» την Προστασία ως διαφύλαξη της εδαφικής ακεραιότητας του κράτους και δεν ήθελε να αναγνωρίσει ουδεμία παρέμβαση της προστάτιδας δύναμης στο εσωτερικό του. Η δεύτερη άποψη που θα χαρακτηριζόταν «συντηρητική», στηριγμένη στην παράδοση των αμοιβαίων σχέσεων που είχαν οι κυρίαρχες,

⁵¹ Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ. 81-82

γαιοκτητικές, τάξεις των Επτανήσων, ιδίως της Κέρκυρα με τους ξένους ηγεμόνες, ήταν διατεθειμένη να αναγνωρίσει, έναντι προνομίων, πολύ περισσότερες εξουσίες στις δυνάμεις της Προστασίας.⁵²

Οι διαφορετικές απόψεις που διατυπώνονταν πήγαζαν σε μια συγκεκριμένα πραγματικότητα. Η Μεγάλη Βρετανία διαμόρφωσε ένα ευρύτατο σύνολο συστημάτων επιβολής και διαχείρισης της αποικιοκρατικής εξουσίας της, στο οποίο κάθε φορά κατέφευγε για να επιλέξει εκείνο που έκρινε ως προσφορότερο για την επίτευξη των πολιτικών, στρατιωτικών και εμπορικών της στόχων σε κάθε νέα περιοχή, που περιερχόταν υπό την εξουσία της. Η επιλογή της Βρετανίας σχετιζόταν άμεσα με την προσπάθειά της να μεταμορφώσει τις περιοχές, που περιέρχονταν υπό την εξουσία της, σε νέες, απόλυτα ελεγχόμενες αγορές προς όφελος της γοργά αναπτυσσόμενης, στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, βιομηχανίας της, καθώς και να καταστήσει τις νέες κτήσεις της σε κύριους και αποκλειστικούς προμηθευτές φτηνών πρώτων υλών, για την βιομηχανία της, αλλά και φτηνών ειδών διατροφής για τους αυξανόμενους αστικούς και βιομηχανικούς πληθυσμούς της.

Κάποιες περιοχές της Αυτοκρατορίας εξελίχθηκαν σε κυρίαρχες κρατικές οντότητες, αποκτώντας σε σημαντικό βαθμό τον έλεγχο των δικών τους υποθέσεων (dominion status). Άλλες περιοχές διατηρήθηκαν ως αποικίες του στέμματος, υπό τον έλεγχο του Λονδίνου και υποκείμενες, σε όλα τα σημαντικά πολιτικά ζητήματα, στις αποφάσεις, που λαμβάνονταν στο Λονδίνο (crowd colonies). Και ανάμεσα στους δύο αυτούς τύπους αποικιακής οργάνωσης υπήρχαν διαφορές ενδιάμεσες κατηγορίες, όπως προτεκτοράτα (protectorates), περιοχές υπό εντολή ελέγχου (mandate), και περιοχές υπό συγκυριαρχία (condominium).⁵³

Ο Καπετανάκης στην πρόσφατη διδακτορική του διατριβή προσεγγίζει εκ νέου το ζήτημα του καθεστώτος των Ιονίων Νήσων την περίοδο της Αγγλοκρατίας. Υποστηρίζει ότι τα Επτάνησα συγκροτούσαν ένα είδος βρετανικού προτεκτοράτου στη Μεσόγειο. Κατά συνέπεια, το πολιτικό καθεστώς που επιβλήθηκε από την Βρετανία στα Επτάνησα, φαίνεται να προσιδιάζε περισσότερο σε καθεστώς αποικίας (crown colony), παρά σε καθεστώς προστασίας (protectorate). Επισημαίνει ωστόσο ότι θα ήταν λάθος να αντιμετωπιστούν τα Επτάνησα, πέρα από τις όποιες επίσημες και τυπικές διατυπώσεις του κειμένου της Συνθήκης των Παρισίων, ως, επί της ουσίας, βρετανική αποικία. Και αυτό γιατί, στην περίπτωση του Ιονίου Κράτους, και εν αντιθέσει με τις τυπικές βρετανικές αποικίες: α) δεν έχει συντελεστεί αποικιακή εγκατάσταση (settlement/plantation), β) δεν έχει αποκλειστεί, έστω και τυπικώς, η πρόσβαση του αυτόχθονος, επτανησιακού πληθυσμού στα πολιτικά και διοικητικά αξιώματα του κράτους, και, κυρίως, γ) δεν έχουν επιβληθεί προσκόμματα στην άσκηση των οικονομικών και επιχειρηματικών, και εν προκειμένω, των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων των Επτανήσων. Στη βάση αυτή, τα Επτάνησα δε μπορούν να χαρακτηριστούν σε καμία περίπτωση ως ελεύθερο και ανεξάρτητο κράτος, ούτε βεβαίως, και ως ένα αμιγώς βρετανικό προτεκτοράτο ή βρετανική αποικία. Κατά συνέπεια τα Επτάνησα έλαβαν, στην πραγματικότητα, χαρακτηριστικά καθεστώτος βρετανικής ημι-αποικίας (semi-colony), με καθοριστικό στοιχείο τη δυνατότητα της μερικής συμμετοχής του αυτόχθονος πληθυσμού (γαιοκτήμονες, επιχειρηματίες,

⁵² Καραπιδάκης, Νίκος, *Ιόνια Νησιά 1815-64, Προστασία, το πρόσχημα της Αγγλοκρατίας, στο συλλογικό Ιστορία του Νέου Ελληνισμού*, στο Παναγιωτόπουλος, Βασίλης (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, τ. Δ', Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2003, σελ. 265-67.

⁵³ Καπετανάκης, Παναγιώτης, *Η ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία των Επτανήσων την εποχή της Βρετανικής Κατοχής...*, ό.π., σελ. 83-84

αστοί), στην κυβερνώσα άρχουσα τάξη, είτε σε υψηλά είτε σε χαμηλά ιστάμενες θέσεις, πολιτικές και διοικητικές. Όπως επίσης και την παροχή μιας σχετικής ελευθερίας οικονομικής δραστηριότητας σε αυτές τις ελίτ, από τη μητρόπολη.⁵⁴ Προσωπικά πιστεύουμε ότι ο όρος καθεστώς ημι-αποικίας είναι ο κατάλληλος, αυτός που αποδίδει το πραγματικό πολιτικό καθεστώς, που επιβλήθηκε στα Επτάνησα.

Αξίζει να τονιστεί, πως η ένταξη των νησιών στις βρετανικές κτήσεις, σηματοδότησε όχι μόνο την επτανησιακή υποτέλεια στο βρετανικό στέμμα, αλλά και την αναγνώριση του Ιονίου Κράτους, ως επί της ουσίας, βρετανικής επικράτειας και των κατοίκων του ως βρετανικών υπηκόων. Συνέπεια αυτής της «βρετανικής υπόστασης» των Ιονίων ήταν να αποκτήσουν οι τελευταίοι το δικαίωμα να απευθύνονται και να λαμβάνουν την προστασία και βοήθεια από τους κατά τόπους, βρετανικούς προξένους, καθώς το Ιόνιο Κράτος δεν διέθετε δικαίωμα διορισμού δικών του προξενικών αρχών. Αυτή η δυνατότητα των Επτανησίων διαμόρφωσε, με τη σειρά τους, όρους «ποιοτικής» διαφοροποίησης των τελευταίων σε σχέση με άλλους μεσογειακούς ναυτικούς πληθυσμούς, που δε διέθεταν παρόμοιες δυνατότητες «υψηλής προστασίας».⁵⁵

Για τον Καπετανάκη αυτό το ιδιότυπο καθεστώς των Επτανήσων ήταν η βασική αιτία η οποία επέδρασε καταλυτικά στους όρους λειτουργίας και ανάπτυξης της επτανησιακής εμπορικής ναυτιλίας. Αποτέλεσμα της επιβολής αυτού του ημι-αποικιακού ή καλύτερα του μη-αποικιακού καθεστώτος στα Επτάνησα, ήταν το Ιόνιο Κράτος και οι караβοκύρηδες του να αποκτήσουν τη δυνατότητα μίας ουσιαστικής αυτονομίας στη λειτουργία της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας τους. Μια αυτονομία, την οποία θα είχαν απολέσει στην περίπτωση που το κράτος τους καθίστατο αποικία του βρετανικού στέμματος.⁵⁶ Εξαιτίας αυτού του καθεστώτος οι Επτανήσιοι εξασφάλισαν από τη Βρετανία τη δυνατότητα: α) να αντιμετωπίζονται, διεθνώς, ως βρετανοί υπήκοοι, β) να αναγνωρίζεται η σημαία τους, ως σημαία υπό την προστασία των βρετανικών όπλων, αλλά και έχουσα τα ίδια, ή σχεδόν ίδια, προνόμια με αυτά της σημαίας της προστάτιδός τους δύναμης, και γ) να θεωρούνται τα εμπορικά τους σκάφη, ως σκάφη βρετανικών συμφερόντων.⁵⁷

Επιστρέφοντας στα πεπραγμένα της Προστασίας τα πρώτα χρόνια της παρουσίας τους, οι Βρετανοί προέβαλαν ως απάντηση στους ήδη υπάρχοντες επικριτές της Προστασίας ότι οι εκτεταμένες εξουσίες τους συγκράτησαν τους άρχοντες και αναδιοργάνωσαν τη δικαιοσύνη προς όφελος των κατώτερων τάξεων. Πράγματι τα πρώτα χρόνια της αγγλικής διοίκησης, επί των δύο πρώτων Αρμοστών (Μαίτλαντ και Άνταμ), είχαν παρθεί μέτρα υπέρ του εμπορίου και της ναυτιλίας, υπέρ των ανίσχυρων αγροληπτών μέσω της σταδιακής απαλλοτρίωσης των φεουδαρχικών περιουσιών και προπαντός εκείνων που ανήκαν στο Δημόσιο και την Εκκλησία. Είχαν βάλει σε τάξη την Εκκλησία, κάτι που αναγνώριζε το ίδιο το Πατριαρχείο. Εισήγαγαν την έννοια του δημοσίου λειτουργού καταργώντας βαθμιαία την ιδιωτική άσκηση της δικαιοσύνης Εισήγαγαν την έννοια του δημοσιονομικού ελέγχου, οργάνωσαν την επαρχιακή διοίκηση, την πολιτοφυλακή, τους μηχανισμούς αντιμετώπισης των σιτοδειών και των φυσικών καταστροφών. Άρχισαν μεγάλα έργα, όπως η

⁵⁴ Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ. 88-89.

⁵⁵ Καπετανάκης, Παναγιώτης, *Η ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία των Επτανήσων...*, ό.π., σελ. 90-91.

⁵⁶ Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ. 93-95.

⁵⁷ Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ. 98.

διώρυγα της Λευκάδας και το λιμάνι στη Ζάκυνθο, τα υδραγωγεία. Ίδρυσαν τέλος το Ιόνιο Πανεπιστήμιο.⁵⁸

Η ίδρυση της Ιονικής Τράπεζας όπως και η εισαγωγή εμπορικής νομοθεσίας (1840), η ίδρυση εμπορικού επιμελητηρίου και εμπορικού δικαστηρίου στόχευαν στο να διευκολύνουν τις συναλλαγές, να ανανεώσουν την οικονομία και τις δομές του εμπορίου, καθώς και να ρυθμίσουν την εμπορική συμπεριφορά. Η οργάνωση του «εμπορίου πίστωσης» στα Ιόνια Νησιά ταυτίστηκε ουσιαστικά με τη σύσταση και λειτουργία της Ιονικής. Η τράπεζα επιφορτίστηκε ακόμα με το αποκλειστικό προνόμιο της κυκλοφορίας βρετανικών τραπεζογραμμάτων, μια κίνηση που εκτός από το ότι συμπύκνωνε την αξιοπιστία του Ιονίου Κράτους, ταυτόχρονα σήμανε την αναδιοργάνωση όλο του νομισματικού συστήματος των Ιονίων Νήσων. Τα παλιά νομίσματα των νησιών που είχαν ως βάση το ισπανικό δίστηλο αποσύρθηκαν και το βρετανικό νόμισμα αποτέλεσε τη βάση όλης της κυκλοφορίας.⁵⁹ Ταυτόχρονα η Ιονική επεδίωξε να στηρίξει τους καλλιεργητές σταφίδας.⁶⁰

Ωστόσο κατά τη διάρκεια της Αγγλοκρατίας σημειώθηκε οξύτατη οικονομική δυσπραγία. Αυτή επιταχύνθηκε εξαιτίας της μονομερούς προσήλωσης στην καλλιέργεια της σταφίδας, που, ως προϊόν που απασχολούσε το εξωτερικό εμπόριο, ήταν πιο ευάλωτη στις διακυμάνσεις του. Η κατάσταση επιβαρύνθηκε εξαιτίας της αδιαφορίας των αγγλικών αρχών για τον εκσυγχρονισμό της καλλιέργειας της γης.⁶¹ Η οικονομική κρίση στην Κεφαλονιά εντάθηκε στα κρίσιμα χρόνια 1847-1849 οδηγώντας σε ραγδαία μείωση της τιμής της σταφίδας, των κρασιών και του λαδιού, της κύριας δηλαδή παραγωγής του νησιού. Οι τοκογλύφοι βρήκαν την ευκαιρία να εκμεταλλευτούν κυρίως τον αγροτικό πληθυσμό, που κατέφευγε στο δανεισμό με υψηλούς τόκους για την κάλυψη των αναγκών διατροφής και επιβίωσης, με άμεση συνέπεια την απώλεια της μικρής κτηματικής περιουσίας, όταν υπήρχε, ή ακόμη και την προσωπική κράτηση του δανειζόμενου. Η υψηλή φορολογία, η καταπίεση που ασκούσαν οι ευγενείς και οι γαιοκτήμονες και τα αδιέξοδα που δημιουργούσε η μονοκαλλιέργεια της σταφίδας ήταν τελικά οι αιτίες που οδηγούσαν στην ένδεια τον αγροτικό πληθυσμό του νησιού.⁶²

Φυσικά αυτή η κατάσταση δεν μπορούσε παρά να αποτελέσει ένα ιδιαίτερα εύφλεκτο υπόστρωμα που θα πυροδοτούσε, αργά ή γρήγορα, το ξέσπασμα. Επιπλέον η δημιουργία του ελληνικού κράτους το 1830, δε θα μπορούσε παρά να δώσει αντίστοιχη ώθηση στη ανάπτυξη της

⁵⁸ Καραπιδακης, Νίκος, *Ιόνια Νησιά 1815-64, Προστασία, το πρόσημο της Αγγλοκρατίας*, ό.π., σελ. 269-70.

⁵⁹ Το ισπανικό τάλληρο, γνωστό ως δίστηλο ή κολονάτο θα το δούμε να παρουσιάζεται κατά κόρον στα υπό εξέταση νοταριακά έγγραφα. Είχε ευρύτατη κυκλοφορία στις χώρες της Μεσογείου και η διατίμησή του, ήταν 240 τουρκικοί παράδες. Παρά το γεγονός ότι η βρετανική διοίκηση προχώρησε σε έκδοση καινούργιου χαρτονομίσματος, το ισχυρό ισπανικό δίστηλο παρέμεινε πολύ ισχυρό στον επτανησιακό χώρο, όπως καταμαρτυρούν και τα νοταριακά έγγραφα όπου κυριαρχεί ανάμεσα στα κυκλοφορούντα νομίσματα. Ταυτόχρονα χρησιμοποιούνταν και άλλα νομίσματα, όπως ο τουρκικός παράς, ειδικά στις μικροσυναλλαγές. Ακόμα στα έγγραφα αποτυπώνεται και η χρήση άλλων νομισμάτων όπως τα μεξικανικά (αυτοκρατορικά/ιμπεριάλικα) τάλιρα, η ελληνική δραχμή κ.α. Σχετικά: Μοσχονάς, Νίκος Γ., *Νόμισμα και Νομισματική Πολιτική*, στο συλλογικό, *Το Ιόνιο Κράτος 1815 – 1864*, Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας (Κέρκυρα, 21-24 Μαΐου 1988), Αθήνα, 1997, σελ. 277-285.

⁶⁰ Πρόντζας, Ευάγγελος, *Τραπεζική δικαιοταξία και κεφαλαιούχοι*, στο *Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας: Το Ιόνιο Κράτος*, Κέντρο Μελετών Ιονίου, Αθήνα, 1997, σελ. 392-94, Gekas, Sakis, *The merchants of the Ionian Islands between East and West: Forming international and local networks*, στο Schulte Beerbuhl Margrit, Jorg Vogele (eds.), *Spinning the commercial web, International Trade, Merchants and commercial cities*, ed. Peter Lang Pub Inc, 2004, σελ. 58-59.

⁶¹ Μοσχόπουλος, Γεώργιος, ό.π., σελ. 95.

⁶² Μοσχόπουλος, Γεώργιος, ό.π., σελ. 103-105.

εθνικής συνείδησης στα Επτάνησα και την έναρξη του αγώνα τόσο για φιλελεύθερες μεταρρυθμίσεις όσο και για την ένωση με την Ελλάδα.

Η Επανάσταση του 1830 στη Γαλλία, η γενικότερη κινητικότητα των εθνοτήτων στην Ευρώπη, η εμπλοκή πολλών Επτανησίων στις εξελίξεις στην Ιταλία και ειδικά στις αντιαυστριακές εξεγέρσεις τροφοδοτούσαν την ενδημική δυσανεμία στα Επτάνησα. Οι φιλελεύθεροι των Ιονίων, πολλοί απόφοιτοι των ιταλικών πανεπιστημίων που γυρίζουν στις πατρίδες τους συνασπίζονται και δημιουργούν συσσωματώσεις μιμούμενοι τις αντίστοιχες ιταλικές επαναστατικές αδελφότητες. Αμέσως άρχιζαν να προπαγανδίζουν τις ιδέες της ελευθερίας, της δημοκρατίας και της πολιτικής και κοινωνικής ανεξαρτησίας. Οι επιφανέστεροι διανοούμενοι του νησιού όπως Ηλίας Ζερβός Ιακωβάτος, Ιωσήφ Μομφερράτος, Παναγιώτης Πανάς, Ιωάννης Τυπάλδος Δοτοράτος, Σταύρος Μεταξάς, Παΐσιος Μεταξάς, Γεράσιμος Λιβαδάς κ.ά., συσπειρώνονταν γύρω από την πολιτική λέσχη του «Κοραή», η οποία μετονομάστηκε σε «Δημοτικό Κατάστημα».⁶³

Στις αρχές του 1848 οι αστοί διανοούμενοι, οι πρωτεργάτες του ενωτικού κινήματος είχαν ήδη πετύχει το στόχο τους: να συσπειρώσουν πράγματι ένα μεγάλο μέρος του κεφαλληνιακού λαού στον αγώνα για την ένωση και την πολιτική ανεξαρτησία. Κατόρθωσαν να κάνουν δεκτικούς στον πολιτικό τους λόγο άτομα τόσο μέσα από τους τεχνίτες, μια μειοψηφία αριστοκρατών, αλλά και ένα μέρος του αγροτικού πληθυσμού. Ένας λόγος που συνέβη αυτό, ίσως είναι το γεγονός ότι ιδιαίτερα στην Κεφαλονιά, οι οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες είχαν αποκτήσει οξύτερο χαρακτήρα, λόγω της κυοφορούμενης κρίσης στην αγροτική οικονομία. Έτσι τα φτωχά στρώματα του νησιού αντιλαμβάνονταν το ενωτικό κίνημα κυρίως σαν πράξη που ίσως θα έφερνε την πολυπόθητη κοινωνική αλλαγή και την απαλλαγή από τα βάρη και τους φόρους.⁶⁴

Η έλευση ως νέου Αρμοστή, του Seaton, και η παραχώρηση από μέρους του μεταρρυθμίσεων, όπως η κατάργηση της λογοκρισίας και η εφαρμογή της ελευθεροτυπίας δημιούργησε ελπίδες στους φιλελεύθερους, οδηγώντας και στην έκδοση των πρώτων εφημερίδων, με κύριες τον «Φιλελεύθερο» του Ηλία Ζερβού Ιακωβάτου και την «Αναγέννηση» του Ιωσήφ Μομφεράτου.⁶⁵ Ωστόσο γρήγορα οι ελπίδες τους διαψεύστηκαν. Έτσι ενώ παρατηρούσαν ότι η Ευρώπη εκδημοκρατιζόταν, και οι εξεγέρσεις του 1848 συντάρασαν τα «παλαιά καθεστώτα», έβλεπαν εντούτοις την Προστασία να προβαίνει αφενός σε διώξεις πολιτικών κρατουμένων και κλείσιμο των αντιπολιτευόμενων εφημερίδων, και αφετέρου σε μυστικές συμφωνίες με τους «Καταχθόνιους», τους Επτανησίους δηλαδή, κυρίως όργανα της γαιοκτητικής αριστοκρατίας, που επεδίωκαν τη διατήρηση του παρόντος status quo. Οι Κεφαλλονίτες φιλελεύθεροι ονομάστηκαν πλέον ριζοσπάστες και πρόκριναν τόσο την ένωση με το ελληνικό κράτος όσο και μια γενικότερη διαδικασία κοινωνικής αλλαγής με πρότυπο τις αρχές της Γαλλικής Επανάστασης αλλά και των ιταλικών εξεγέρσεων, των ιδεών του Ματσίνι και της δράσης του Γκαριμπάλνι και των οπαδών του.⁶⁶

Κομβικά σημεία στον αγώνα του ριζοσπαστισμού αποτέλεσαν οι φιλελεύθερες εκδηλώσεις της 25^{ης} Μαρτίου και του Πάσχα του 1848 και ακολούθα οι δύο μεγάλες εξεγέρσεις εναντίον των αγγλικών αρχών που συνέβησαν στο χώρο της Κεφαλονιάς: η Εξέγερση του Σταυρού (14/9/1848) και η εξέγερση της Σκάλας (Αύγουστος-Σεπτέμβριος 1849). Η συζήτηση σχετικά με αυτά τα

⁶³ Καραπιδάκης, Νίκος, *Ιόνια Νησιά 1815-64, Προστασία, το πρόσχημα της Αγγλοκρατίας*, ό.π., σελ. 270-71.

⁶⁴ Μοσχόπουλος, Γεώργιος, ό.π., σελ. 141-144.

⁶⁵ Καραπιδάκης, Νίκος, ό.π., σελ. 275-76.

⁶⁶ Μοσχονάς, Νικόλαος, *Το Ιόνιο Κράτος και οι αγώνες των Επτανήσων*, στην *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Τ. ΙΓ', Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα, 1977, σελ. 205-209, Καραπιδάκης, Νίκος, ό.π., σελ. 276.

κινήματα, αν ήταν δηλαδή αμιγώς «εθνικά», για το αν συνυπάρχει το «εθνικό» με το «ταξικό-κοινωνικό», είναι εξαιρετικά ενδιαφέροντα αλλά δεν μπορεί να μελετηθεί στα πλαίσια της παρούσας εργασίας.⁶⁷

Οι εξεγέρσεις της Κεφαλονιάς, σε συνδυασμό με τα διαδραματιζόμενα γεγονότα στην Ευρώπη, υπήρξαν αποφασιστικής σημασίας ορόσημο και απαρχή για ραγδαίες κοινωνικές και πολιτικές εξελίξεις στον κεφαλληνιακό χώρο και γενικότερα στην Επτανήσο. Κομβικής σημασίας αποτέλεσαν ο σχηματισμός των «κομμάτων», φορέων δηλαδή των κοινωνικών δυνάμεων: του «Μεταρρυθμιστικού», του «Ριζοσπαστικού» και των «Καταχθονίων». Ειδικά στην Κεφαλονιά οι μεγάλες κοινωνικές αντιθέσεις δεν μπορούσαν να κρυφτούν. Αντίθετα γνώρισαν νέα όξυνση μετά τις εκλογές του 1850 και την αποστολή μιας μεγάλης αντιπροσωπείας ριζοσπαστών βουλευτών στην Ιόνιο Βουλή. Η άρνηση αναγνώσματος του ιστορικού Ψηφίσματος για την Ένωση, όπως διατυπώθηκε από τους ριζοσπάστες βουλευτές στις 26/11/1850 και η συνακόλουθη εξορία των πιο επιφανών ριζοσπαστών όξυνε την κατάσταση. Ο ίδιος ο ριζοσπαστισμός γνώρισε μια μεγάλη διάσπαση, που είχε σχέση με το πώς εννοούνταν το περιεχόμενο της Ένωσης με την Ελλάδα. Αν δηλαδή επιδιωκόταν να γίνει όχι σαν αποτέλεσμα διπλωματικών παιχνιδιών μεταξύ του αγγλικού και του ελληνικού κράτους, αλλά να σφραγιστεί από την λαϊκή παρέμβαση, πράγμα που θα δρομολογούσε γενικότερες διεργασίες προς την κατεύθυνση της κοινωνικής ισότητας, όπως τουλάχιστον πίστευαν οι Κεφαλλήνες ριζοσπάστες (Ι. Μομφερράτος, Ηλίας Ζερβός). Ή αν θα έπρεπε η Ένωση να νοείται μόνο σαν το γεγονός της ένωσης με το ελληνικό κράτος, κάτι που, δεδομένων των συνθηκών, δε θα μπορούσε να επιτευχθεί παρά μόνο μέσα από την άσκηση διπλωματικής πίεσης στην Αγγλία, εντός και εκτός Επτανήσων, και τη συνακόλουθη συνεννόηση των δύο κρατών. Στην κατεύθυνση αυτή έτειναν οι Ζακύνθιοι ριζοσπάστες με επικεφαλής τον Κωνσταντίνο Λομβάρδο αλλά και το Μεταρρυθμιστικό Κόμμα, που εκπροσωπούσε αστικά συμφέροντα που δεν επεδίωκαν την συμβολή του λαϊκού παράγοντα. Η εξορία των Ζερβού και Μομφεράτου έδωσε την ευκαιρία στο Λομβάρδο να κυριαρχήσει ανάμεσα στους Ριζοσπάστες και να απονευρώσει το περιεχόμενο του ριζοσπαστισμού στο σημείο να απαιτεί μόνο την Ένωση με την Ελλάδα.

Τα χρόνια που ακολούθησαν οι ριζοσπάστες επέμεναν ότι οι φιλελεύθερες μεταρρυθμίσεις δεν είχαν κανένα νόημα όσο δεν τίθετο το ζήτημα της Ένωσης με την Ελλάδα. Οι «καταχθόνιοι» πάλι ήθελαν να ακυρωθούν οι μεταρρυθμίσεις προκειμένου να διασφαλιστούν τα προνόμιά τους. Οι μεταρρυθμιστές από την άλλη αντέτειναν ότι η Ένωση θα μπορούσε να παραχωρηθεί κατόπιν βαθμιαίων παραχωρήσεων με την εκμετάλλευση των συγκυριών της διεθνούς πολιτικής. Ο Αρμοστής βρισκόταν στη δύσκολη θέση να αντιμετωπίζει μια Βουλή που έθετε συνεχώς το μοναδικό που δε μπορούσε να διαπραγματευθεί μαζί της, βάσει του Ιονίου Συντάγματος, δηλαδή την κατάργηση της Προστασίας. Το θέμα δεν ήταν χωρίς δυσκολίες για τη Βρετανία, που επέμενε ακόμα στη γεωπολιτική σημασία της Κέρκυρας αλλά και στη δυσπιστία της προς όλα τα κινήματα που ξεσπούσαν στην Ήπειρο, την Αλβανία, τα Βαλκάνια.⁶⁸

Τα πράγματα κλήθηκε να αλλάξει ο Gladstone, ο οποίος έπρεπε να βρει ένα τρόπο διατήρησης των Επτανήσων υπό την Προστασία, κερδίζοντας τους Επτανήσιους και καθησυχάζοντας τις άλλες δυνάμεις. Ωστόσο η πόλωση στα Επτάνησα ήταν μεγάλη. Συζητώντας με τους βουλευτές της

⁶⁷ Αναλυτική παρουσίαση των απόψεων για το χαρακτήρα του ριζοσπαστισμού και των εξεγέρσεων: Μοσχόπουλος, Γεώργιος, ό.π., σελ. 144-179.

⁶⁸ Καραπιδάκης, Νίκος, ό.π., σελ. 277-281.

Ζακύνθου τού τόνισαν τα στοιχεία της κοινής γλώσσας, της κοινής θρησκείας, των κοινών εθνικοαπελευθερωτικών αγώνων, τα στοιχεία δηλαδή που τεκμηριώναν τη θέση περί ύπαρξης κοινής εθνικής ταυτότητας και κατά συνέπεια την αναγκαιότητα ένωσης με τον εθνικό κορμό. Οι μεταρρυθμίσεις που εισηγούνταν ο Gladstone, ήταν από τα πιο προοδευτικά σχέδια του αιώνα και σήμαιναν ουσιαστική αυτονομία των νησιών. Παρ' όλ' αυτά θορύβησαν την Αγγλία ενώ απορρίφθηκαν από την Ιόνιο Βουλή που ζητούσε επιτακτικά την κατάργηση της Προστασίας.⁶⁹

Έτσι ωρίμασε, από πλευράς Βρετανίας, η ιδέα της Ένωσης. Αρχικά υπήρχε η πρόταση να παραχωρηθούν τα άλλα νησιά, πλην της Κέρκυρας, ωστόσο επιλέχθηκε τελικά η πλήρης παραχώρηση, προκειμένου να συγκερατηθεί το ελληνικό βασίλειο από περαιτέρω βλέψεις στην Ανατολή και να συναινέσει σε μια βρετανική επιλογή ως προς τον νέο βασιλέα του. Η ΙΙ' Βουλή τον Αύγουστο του 1863 ανέλαβε τις τελευταίες διαδικασίες για την ομαλή ενσωμάτωση με το ελληνικό κράτος, κάτι που επιτεύχθηκε τον Μάιο του 1864. Οι ριζοσπάστες του Λομβάρδου είχαν πετύχει, γρήγορα όμως θα γινόταν αντιληπτό ότι ο ενθουσιασμός τους και οι προσδοκίες που έτρεφαν από την Ένωση με την Ελλάδα ήταν αβάσιμοι. Εξάλλου το ίδιο το ελληνικό κράτος δε βιαζόταν ιδιαίτερα για την ενσωμάτωση των νησιών αντιμετωπίζοντας μάλιστα αυτό το ενδεχόμενο ακόμα και με καχυποψία, μια καχυποψία απέναντι στους Επτανήσιους που παρέμεινε και μετά την Ένωση.⁷⁰

2.2 Ο χαρακτήρας των σχέσεων παραγωγής στον αγροτικό χώρο των Ιονίων Νήσων και ειδικότερα της Κεφαλονιάς.

Τα Ιόνια Νησιά, αν και υπακούουν στη λογική της απομόνωσης και της αυτάρκειας που χαρακτήριζε τις νησιωτικές συστάδες εκείνη την εποχή, εντούτοις αποτέλεσαν μια ενότητα, με τις απέναντι ακτές, όχι μόνο γεωγραφική, ως φυσική συνέχεια του ίδιου αναγλύφου, αλλά και ενότητα συνολικότερων πραγματικοτήτων, με εξέχουσα αυτή των εμπορικών ανταλλαγών. Η σχέση τους με τον απέναντι ελληνικό χώρο ήταν εξαιρετικά στενή κι η εξάρτησή τους έχει ένα κεντρικό σημείο αναγνώρισης και ανάγνωσης: τη δυνατότητα των νησιών να εξαγωγή σημαντικές ποσότητες εμπορευμάτων ντόπιας παραγωγής, με τρόπο νόμιμο αλλά και παράνομο.⁷¹

Καθοριστική για τη διαμόρφωση των αγροτικών σχέσεων στα Ιόνια Νησιά στάθηκε η βενετική κυριαρχία, με δυο, κυρίως, προεκτάσεις. Το ένα ήταν η δομή των σχέσεων παραγωγής και ιδιοποίησης στην αγροτική οικονομία και κατά συνέπεια η νομική τους κατοχύρωση, με κύριο χαρακτηριστικό την επέκταση μορφών φεουδαρχικής εκμετάλλευσης. Το δεύτερο ήταν η διάδοση των εμπορευματικών καλλιεργειών όπως της σταφίδας και της ελιάς, κάτι που οδήγησε στον σταδιακό μαρασμό των παραδοσιακών καλλιεργειών για την αυτοκατανάλωση, ιδιαίτερα του

⁶⁹ Μοσχονάς, Νικόλαος, *Το Ιόνιο Κράτος και οι αγώνες των Επτανήσων*, στην *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, ό.π., σελ. 213-14, Holland, Robert – Markides, Diana, *Gladstone and the Greeks: the extraordinary mission to the Ionian Islands, 1858-59*, στο Holland, Robert – Markides, Diana, *The British and the Hellenes: Struggles for Mastery in the Eastern Mediterranean 1850-1960*, Oxford University Press, Οξφόρδη – Νέα Υόρκη 2006, σελ. 23-44.

⁷⁰ Καραπιδάκης, Νίκος, ό.π., σελ. 282-84

⁷¹ Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Νήσος-ήπειρος χώρα: μια αναγκαστική σχέση. Τα Επτάνησα και ο απέναντι κόσμος στον 18^ο κι στις αρχές του 19^{ου} αιώνα*, στο *Πρακτικά Η' Πανιονίου Συνεδρίου (Κύθηρα 21-25 Μαΐου 2006)*, εκδ. Εταιρείας Κυθηραϊκών Μελετών, Κύθηρα, 2009, σελ. 228-32 Ο Κρεμμυδάς επισημαίνει και το γνωστό παράδειγμα της Ύδρας και των Σπετσών όπου δύο πολυάνθρωπες για μικρά νησιά κοινωνίες με προωθημένη οργάνωση και προωθημένο επαγγελματικό καταμερισμό, δε θα είχαν μπορέσει να μπουν στο δρόμο μιας τόσο μεγάλης ανάπτυξης χωρίς τα κεφάλαια και τις προμήθειες, από ναυπηγικές ύλες μέχρι διατροφή, του απέναντι πελοποννησιακού χώρου.

σιταριού και άλλων δημητριακών.⁷² Σε τελική ανάλυση η βενετική διοίκηση αποτέλεσε παράγοντα οικονομικής διαφοροποίησης μεγάλης κοινωνικής και πολιτισμικής εμβέλειας, σε σχέση με την οθωμανική της απέναντι ακτής.⁷³

Η δομή των σχέσεων στην αγροτική οικονομία, υπάκουε στις οικονομικές ανάγκες της Βενετίας. Πρώτα και κύρια η Γαληνοτάτη ήθελε να εξασφαλίζονται οι διατροφικές της ανάγκες. Ακόλουθα επεδίωκε οι εδαφικές βάσεις της στην Ανατολή να διευκολύνουν τη διείσδυσή της στις αγορές της Ανατολικής Μεσογείου. Οι βενετικές ζώνες είναι κατεξοχήν νησιωτικές και πάντως παραθαλάσσιες, οργανωμένες έτσι ώστε να ανταποκρίνονται σαν ενδιάμεσοι σταθμοί για ένα πλοίο ή μια συνοδεία πλοίων που ξεκινούσαν από την Βενετία προς το Λεβάντε.⁷⁴

Όταν αρχίζει η σταθερή εδαφική παρουσία της Βενετίας στην περιοχή από τα τέλη του 14^{ου} αιώνα, η μέθοδος που ακολουθείται συνίσταται στη μεταφορά των φεουδαλικών μηχανισμών και στην αναγνώριση όσων επιχώριων θεσμών συνδυάζονταν με αυτούς των κατακτητών και φθάνει ως την αναγνώριση των τοπικών αρχοντιών και της οργάνωσης του χωριού. Η γη, δημόσια ή παραχωρημένη σε φέουδο, είναι αντικείμενο εκμετάλλευσης μέσω παραχωρήσεων (διαφόρων τύπων και διάρκειας) σε καλλιεργητές, κτηνοτρόφους ή και τα δύο, υποκείμενους σε διάφορες υποχρεώσεις αλλά που φαίνεται πάντως να διαιωνίζουν ένα σύστημα που αποδίδει το 1/3 στον κάτοχο της γης και τα 2/3 στον εκμεταλλευτή, ο οποίος ωστόσο αναλαμβάνει και τα έξοδα καλλιέργειας και σποράς.⁷⁵

Στη διάρκεια του 18^{ου} και 19^{ου} αιώνα έχουμε την σταδιακή επέκταση μιας ολόενα και πιο εμπορευματοποιημένης, εκχρηματισμένης οικονομίας. Χαρακτηριστικά γνωρίσματα της νέας κατάστασης είναι αφενός η αυξανόμενη επέκταση των εμφυτεύσεων (μορφής εκμετάλλευσης της γης που συνίσταται στην επέκταση καλλιεργειών όπως η ελιά και το αμπέλι) όπου κυριαρχεί το μισακάρικο ή το τριτάρικο ως μορφές ιδιοποίησης.⁷⁶ Αφετέρου η συνεχώς αυξανόμενη χρήση του χρήματος είτε για τη μόνιμη ανάγκη της καταβολής των φόρων είτε για άλλες επενδυτικές ανάγκες που οδηγούν άλλωστε στον ενδημικό δανεισμό και την τοκογλυφία.⁷⁷

Στα χρόνια της Επτανήσου Πολιτείας και της αγγλικής επικυριαρχίας που ακολούθησαν η οικονομία των νησιών διατήρησε το γεωργικό χαρακτήρα, που είχε στην περίοδο της βενετικής κυριαρχίας. Το πρόβλημα των αναχρονιστικών σχέσεων της γαιοκτησίας παρέμεινε αμετάβλητο οξύνοντας έτσι τις κοινωνικές αντιθέσεις.

Η απροθυμία της αγγλικής διοίκησης για οποιαδήποτε εκσυγχρονισμό της αγροτικής οικονομίας, συνηγορούσε απόλυτα με τις επιδιώξεις των γαιοκτημόνων, που αποσκοπούσαν πάντοτε στη διαιώνιση της οικονομικής εξάρτησης των χωρικών. Πέρα από το δύσκαμπτο θεσμικό πλαίσιο που χαρακτήριζε τις έγγιες σχέσεις (αγροληψίες, εμφυτεύσεις, εκτιμήσεις των προϊόντων, τοκογλυφικές συμβάσεις, αγροτική πίστη, κ.λπ), η ίδια η γεωργία δεν έτυχε καμιάς ουσιαστικής φροντίδας και βελτίωσης στα χρόνια της αγγλικής «προστασίας». Δεν έγινε εισαγωγή νέων φυτειών,

⁷² Φαινόμενο που παρατηρήθηκε γενικότερα σε περιοχές του ελληνικού χώρου, από τον 17^ο αιώνα. Σχετικά: Sivignon, M. «Ο γεωγραφικός υπερκαθορισμός», στο Ασδραχάς, Σπύρος (επιμ.), *Ελληνική οικονομική ιστορία*, ό.π., σελ. 59, Ασδραχάς, Σπύρος (επιμ.), *Ελλάδα της Θάλασσας*, εκδ. Μέλισσα, 2004, σελ. 40, Petmezas, Sokratis, *Foreign trade and capital flows in 19th century Greece*, στο Eldem, Edhem, Petmezas, Socrates (επιμ.), *The economic development of southeastern Europe in the 19th century*, εκδ. Ιστορικού Αρχείου Alpha Bank, Αθήνα, 2011, σελ. 473.

⁷³ Ασδραχάς, Σπύρος (επιμ.), *Ελλάδα της Θάλασσας*, ό.π., σελ. 69.

⁷⁴ Ασδραχάς, Σπύρος, Καραπιδάκης, Νίκος, *Οι μεγάλοι τομείς. Οικονομία της υπαίθρου, οικονομία των πόλεων, η σταθερά των τεχνικών*, στο Ασδραχάς, Σπύρος (επιμ.), *Ελληνική οικονομική ιστορία, ΙΕ'-ΙΘ' Αιώνας*, ό.π., σελ.167.

⁷⁵ Ο.π., σελ. 156.

⁷⁶ Ασδραχάς, Σπύρος (επιμ.), *Ελλάδα της Θάλασσας*, ό.π., σελ. 73.

⁷⁷ Ασδραχάς, Σπύρος (επιμ.), *Ελληνική οικονομική ιστορία*, ό.π., σελ. 178-79.

ούτε πάρθηκαν τα κατάλληλα μέτρα για την επέκταση του καλλιεργήσιμου εδάφους, ενώ οι σποραδικές ενέργειες που έγιναν για την εκπαίδευση των αγροτών στέφθηκαν με αποτυχία, λόγω της μη συγκροτημένης προσπάθειας. Κάθε προσπάθεια για την αποδέσμευση των αγροτών από τα μειονεκτήματα της μονοκαλλιέργειας σταματούσε από τη δυναμική επιρροή της ολιγαρχίας στο αγγλο-ιονικό κράτος. Έτσι η καλλιέργεια της γης και κατά την περίοδο αυτή δεν εκσυγχρονίστηκε, αλλά εξακολουθούσε να γίνεται με εμπειρικές μεθόδους, αφημένη στη φιλοπονία των γεωργών, οι οποίοι όμως εξαντλούνταν από τους φόρους και την εκμεταλλευτική απληστία των *signori* και των εμπόρων που διαχειρίζονταν το εξαγωγικό εμπόριο των βασικών αγροτικών προϊόντων.⁷⁸ Την ίδια στιγμή η σχεδόν κυρίαρχη πλέον μονοκαλλιέργεια της σταφίδας άφηνε εκτεθειμένη την αγροτική οικονομία στις κρίσεις του εξωτερικού εμπορίου και στις απότομες συχνά διακυμάνσεις της ζήτησης για ένα τέτοιο, κυρίως πολυτελείας, προϊόν. Επρόκειτο για εξελίξεις που δε θα αργήσουν να πυροδοτήσουν μια οξυτάτη οικονομική δυσπραγία.⁷⁹

Με την ανάπτυξη της αγροτικής παραγωγής είναι στενά συνδεδεμένη η εμπορική δραστηριότητα, τόσο στο εσωτερικό του κάθε νησιού, ή και μεταξύ των νησιών, όσο και με τα μεγάλα οικονομικά κέντρα Ανατολής και Δύσης, αλλά και της Αδριατικής. Τα βασικά είδη της αγροτικής παραγωγής, δηλαδή εξαγωγίμα αγροτικά προϊόντα ποιότητας, προωθούνται από το ευρωπαϊκό κεφάλαιο, το οποίο ισχυροποιεί την παρουσία του στα Επτάνησα με την εγκατάσταση εμπορικών οίκων και προξενικών αρχών. Οι δρόμοι που ακολουθεί το εξωτερικό εμπόριο των αγροτικών προϊόντων της Επτανήσου δεν είναι όμοιοι για κάθε νησί: αποκλίνουν, συγκλίνουν και διασταυρώνονται με το εσωτερικό πλέγμα των εμπορικών δρόμων μεταξύ των ίδιων των νησιών.

Όσον αφορά το χαρακτήρα των καλλιεργειών στην ίδια την Κεφαλονιά⁸⁰ μπορούμε να επισημάνουμε ότι, όπως σε κάθε νησί των Επτανήσων, υπήρχε ένας καταμερισμός εργασίας, που επιβαλλόταν από φυσικούς, οικονομικούς και κοινωνικούς περιορισμούς.⁸¹ Κατά βάση συνηθίζονταν ένας πολυκερματισμός της αγροτικής ιδιοκτησίας στην οποία κυριαρχούσε η μικτή καλλιέργεια, κυρίως των δημητριακών και του αμπελιού.⁸²

Η αγροτική οικονομία του νησιού βασιζόταν, όπως συνέβαινε γενικότερα στο νησιωτικό χώρο, σε μια άγονη, συνήθως, γη με ελάχιστες εύφορες εκτάσεις. Το αποτέλεσμα ήταν δυσανάλογο και η παραγωγή περιορισμένη σε σχέση και με την απαιτούμενη εργασία. Ωστόσο αν δεν είναι η ποσότητα αυτό που χαρακτήριζε την αγροτική παραγωγή, άρχισε σταδιακά η επέκταση ορισμένων ποιοτικών

⁷⁸ Μοσχόπουλος, Γεώργιος, *Ιστορία της Κεφαλονιάς*, ό.π., σελ. 96-97.

⁷⁹ Μοσχόπουλος, Γεώργιος, ό.π., σελ. 88.

⁸⁰ Για τα γεωγραφικά και κλιματολογικά χαρακτηριστικά του νησιού: Μηλιαράκης, Αντώνιος, «Γεωγραφία πολιτική νέα και αρχαία του νομού Κεφαλληνίας: Κεφαλληνία, Ιθάκη, Άτοκος, Αρκούδι, Κάλαμος, Καστός και Εχινάδες» εκδ. Αφοί Πέρρη, Αθήνα, 1896.

⁸¹ Καλαφάτης, Θανάσης, *Οι κοινωνικές επιπτώσεις του εμπορικού κύκλου των εξαγωγικών αγροτικών προϊόντων στα Επτάνησα (1868-1914)*, στο Επιστημονικό συνέδριο "Η Ένωση της Επτανήσου με την Ελλάδα, 1864-2004" (24 - 27 Φεβρουαρίου 2004, Αθήνα), Πρακτικά, έκδοση Βουλής των Ελλήνων – Ακαδημίας Αθηνών, Αθήνα, 2005, σελ. 282-83.

⁸² Μια σταθερά της αγροτικής οικονομίας στον ελληνικό χώρο εκείνη την εποχή: Ασδραχάς, Σπύρος (επιμ.), *Ελληνική οικονομική ιστορία, ΙΕ΄-ΙΘ΄ Αιώνας*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα Ε.Τ.Β.Α, Αθήνα, 2003, σελ. 172-73. Επίσης: Ασδραχάς, Σπύρος, *Οικονομία και νοοτροπίες*, εκδ. Ερμής, 1988, σελ. 9-55: ο συγγραφέας αναπτύσσει πολύτιμες θεωρήσεις γύρω από το σύστημα της αγροτικής παραγωγής στον ελληνικό χώρο (οθωμανικό και βενετικό), το φορολογικό σύστημα επί της αγροτικής παραγωγής, τους τρόπους απόσπασης του πλεονάσματος, το σταδιακό εκχρηματισμό των αγροτικών οικονομιών.

εμπορευματικών καλλιεργειών, μια παραγωγή που υπαγορευόταν σε μεγάλο βαθμό από τις απαιτήσεις του εξωτερικού εμπορίου.

Το εξωτερικό εμπόριο ωθούσε μονόπλευρα τις καλλιέργειες προς τον εξαγωγικό τομέα, ελέγχοντας ένα σημαντικό τμήμα του γεωργικού πλεονάσματος και τελικά υπαγορεύοντας τον προσανατολισμό των καλλιεργειών, ωθώντας προς εκτεταμένα συστήματα μονοκαλλιέργειας συγκεκριμένων αγαθών που προσανατολίζονται για την εξωτερική αγορά, όπως η σταφίδα και το βαμβάκι. Η αυξανόμενη ζήτηση από το εξωτερικό εμπόριο για τις εμπορευματικές καλλιέργειες, διαμόρφωνε από την άλλη, μια οικονομία πολύ εύθραυστη στις αλλαγές του εμπορίου. Έτσι δεν έλειπαν οι περιπτώσεις, ιδιαίτερα από τον 18^ο αιώνα, που μπορούσε να δημιουργηθεί άμεση εξάρτηση από τρόφιμα και στη συνέχεια επισιτιστική και γενικότερη οικονομική και κοινωνική κρίση.⁸³

Δίπλα λοιπόν στην καλλιέργεια των δημητριακών δύο άλλες αναπτύσσονται ραγδαία. Πρόκειται για την αμπελουργία και την καλλιέργεια της ελιάς, οι οποίες υπόκεινται κατά βάση στη ζήτηση της εξωτερικής αγοράς που, κάποτε, συνέπιπτε με την πολιτική του κυρίαρχου.⁸⁴

Η χρηματοδότηση της καλλιέργειας της σταφίδας στην Κεφαλονιά από το εξαγωγικό εμπόριο δεν αποτελεί ελληνική ιδιοτυπία. Όπως έχει παρατηρήσει και ο Braudel, εξαγωγικές μονοκαλλιέργειες, όπως ο καπνός, το κρασί, το βαμβάκι και άλλα εξαγωγικά προϊόντα, αποτέλεσαν το βασικό κίνητρο και έδωσαν την ώθηση για τον εποικισμό πολλών παραθαλάσσιων πεδιάδων, που διαφορετικά θα ήταν ανέφικτος. Η ειδίκευση στην καλλιέργεια σταφίδας μπορεί, συνεπώς να θεωρηθεί ως εύλογη απάντηση στις ευκαιρίες που προσέφερε η διεθνής αγορά.⁸⁵

Η καλλιέργειά της αποτέλεσε το βασικό χαρακτηριστικό της αγροτικής παραγωγής της Κεφαλονιάς. Η καλλιέργεια της εισήχθηκε στο νησί από τη βορειοδυτική Πελοπόννησο τον 16^ο αιώνα. Η καλλιέργειά της θα γνωρίσει συνεχή ανάπτυξη, κυρίως εξαιτίας της μεγάλης ζήτησης από το εξωτερικό. Ιδιαίτερα οφειλόταν στη χρησιμοποίηση της σταφίδας για την παραγωγή της πουτίγκας, της οποίας η κατανάλωση άρχισε να εξαπλώνεται από τα ανώτερα, στα μεσαία και κατώτερα στρώματα της αγγλικής κοινωνίας.⁸⁶

Η ίδια η καλλιέργεια της σταφίδας έφερε μια μεγάλη ώθηση στον σχεδόν «ακίνητων» κόσμο των αγροτικών σχέσεων και προκάλεσε ριζική αλλαγή στο ιδιοκτησιακό καθεστώς της γης. Η σημαντικότερη μεταβολή, πέρα από την αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος της γης, ήταν η σύνδεση της αγροτικής εκμετάλλευσης με την αγορά και ο συνακόλουθος εκχρηματισμός της. Ο εκχρηματισμός της παραγωγής έφερε στο προσκήνιο ένα τρίτο πρόσωπο: τον έμπορο, που αναλαμβάνει να συνδέσει τον άμεσο παραγωγό με την απρόσωπη εξωτερική αγορά.⁸⁷

⁸³ Ιθακήσιος, Διονύσιος, *Η εξέλιξη των βασικών δημογραφικών χαρακτηριστικών του πληθυσμού της Επτανήσου κατά την περίοδο της αγγλικής προστασίας και τη μεθενωτική περίοδο 1815-1864-1900*, στο Επιστημονικό συνέδριο "Η Ένωση της Επτανήσου με την Ελλάδα, 1864-2004" (24 - 27 Φεβρουαρίου 2004: Αθήνα), Πρακτικά, έκδοση Βουλής των Ελλήνων – Ακαδημίας Αθηνών, Αθήνα, 2005, σελ 469-70, Καλαφάτης, Θανάσης, *Οι κοινωνικές επιπτώσεις του εμπορικού κύκλου των εξαγωγικών αγροτικών προϊόντων στα Επτάνησα*, ό.π., σελ. 299.

⁸⁴ Καλαφάτης, Θανάσης, *Οι κοινωνικές επιπτώσεις του εμπορικού κύκλου των εξαγωγικών αγροτικών προϊόντων στα Επτάνησα (1868-1914)*, ό.π., σελ. 289-90.

⁸⁵ Μπουρνόβα, Ευγενία – Προγουλάκης, Γιώργος, *Ο αγροτικός κόσμος, 1830-1940*, στο συλλογικό *Εισαγωγή στην νεοελληνική οικονομική ιστορία (18^{ος}-20^{ος} αιώνας)*, επιμ. Βασίλης Κρεμμυδάς, εκδ. Τυπωθήτω, Αθήνα, 1999, σελ 71-78, Φραγκιάδης, Αλέξης, *Ελληνική Οικονομία, 19^{ος} – 20^{ος} αιώνας*, εκδ. Νεφέλη, 2007, σελ 71.

⁸⁶ Μπουρνόβα, Ευγενία – Προγουλάκης, Γιώργος, *Ο αγροτικός κόσμος, 1830-1940*, ό.π., σελ. 70, Καλαφάτης, Θανάσης, *Οι κοινωνικές επιπτώσεις του εμπορικού κύκλου των εξαγωγικών αγροτικών προϊόντων στα Επτάνησα*, ό.π., σελ. 297-98.

⁸⁷ Μπουρνόβα, Ευγενία – Προγουλάκης, Γιώργος, ό.π., σελ. 68 Καλαφάτης, Θανάσης, *Παραγωγή και εμπορία σταφίδας στα Ιόνια Νησιά (16^{ος} – 19^{ος} αιώνας)*, στο *Πρακτικά Ζ' Πανιονίου Συνεδρίου*, Λευκάδα, (26-30 Μαΐου 2002), Αθήνα

Η επέκταση των φυτειών αμπέλου και σταφίδας συμβαδίζει με την κάμψη ή τη συγκράτηση των αρόσιμων καλλιεργειών (δημητριακών) και βέβαια έχει σχέση και με τη μορφολογία του εδάφους του νησιού. Η τοπική παραγωγή των δημητριακών δεν επαρκεί για να καλύψει ούτε το 30% των ετήσιων αναγκών για τη διατροφή των κατοίκων τους, με αποτέλεσμα όλα τα νησιά, και ιδιαίτερα τα σταφιδοπαραγωγά, να είναι όμηροι των έκτακτων περιστάσεων, των κακών σοδειών, των πολέμων, των εμπορικών αποκλεισμών, και των αλλαγών στις συνθήκες διεξαγωγής του διεθνούς εμπορίου σταριού.⁸⁸ Η ανεπάρκεια του σταριού και του κριθαριού, ειδών πρώτης ανάγκης, οδηγούσε σε σιτοδεία τον αγροτικό πληθυσμό του νησιού. Την ίδια στιγμή έβλεπε την μεγαλύτερη ποσότητα από το κυριότερο είδος παραγωγής του, τη σταφίδα, να περιέρχεται στα χέρια των μεγαλοκτηματιών. Από αυτή τη σύγκριση της παραγωγής του σταριού και της σταφίδας, εύκολα συνάγεται η μορφή της εξάρτησης του αγρότη από το γαιοκτήμονα ή και μεγαλέμπορο – κυρίως σταφιδέμπορο – που κυριάρχησε σχεδόν σε όλη τη διάρκεια του αιώνα.

Στο φόντο της ραγδαίας εξάπλωσης της καλλιέργειας της σταφίδας άρχισε να διεξάγεται ένας αδυσώπητος ανταγωνισμός μεταξύ Βενετίας και Βρετανίας. Οι Βενετοί προσπαθούσαν να κρατήσουν τον έλεγχο της αγοράς του προϊόντος, με βάση τις κρατικιστικές και συντεχνιακές ρυθμίσεις, όπως η Αρχή της Κυριάρχου,⁸⁹ οι Άγγλοι να επιβάλλουν το μονοπώλιο στο εξωτερικό εμπόριο της σταφίδας. Τελικά μεγάλος κερδισμένος είναι η Αγγλία, της οποίας η αυξανόμενη παρουσία στην Ζάκυνθο και την Κεφαλονιά, αποδιοργάνωσε συνεχώς τη βενετική οικονομία.⁹⁰

Η εμπορική κυριαρχία της Αγγλίας επιστεγάστηκε από την πολιτική της επικυριαρχία. Η αγγλική πολιτική προώθησε, για πολιτικούς λόγους, τη μονοκαλλιέργεια της σταφίδας ώστε να εξαφανιστεί κάθε άλλη αγροτική καλλιέργεια, ακόμα και από εδάφη υψηλής ευδοκίμησης δημητριακών ή οσπρίων. Τα χρόνια εκείνα το προϊόν έφθασε να αποτελεί το μοναδικό υπολογίσιμο εξαγωγίμο προϊόν.⁹¹ Στη διάρκεια της αγγλικής κατοχής διαμορφώθηκαν δύο βασικά κέντρα εμπορίας της σταφίδας, το Αργοστόλι και η Ζάκυνθος, με το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής να κατευθύνεται στην Αγγλία και τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης.⁹²

Φυσικά οι κοινωνικές αντιθέσεις οξύνθηκαν, καθώς οι μεγάλοι γαιοκτήμονες εξακολουθούσαν να κυριαρχούν στο χώρο της αγροτικής παραγωγής, την ίδια στιγμή που η εργασία των ακτημόνων έφτανε στα όριά της, δεδομένης της μεγάλης ζήτησης αλλά και της απροθυμίας της αγγλικής

2004, σελ. 575-76, Δεμπόνος, Αγγελο-Διονύσης, *Στοιχεία σταφιδικής πολιτικής στην Κεφαλονιά του 19^{ου} αιώνα, Κεφαλληνιακά Χρονικά*, τ. 10, εκδ. Εταιρείας Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αργοστόλι, 2005, σελ. 274-77, Χόρτης, Άγγελος, *Η αμπελοκαλλιέργεια στη Λευκάδα την περίοδο της βενετοκρατίας*, στο *Πρακτικά Ζ' Πανιονίου Συνεδρίου*, Λευκάδα, (26-30 Μαΐου 2002), Αθήνα 2004, σελ. 613-16

⁸⁸ Καλαφάτης, Θανάσης, ό.π., σελ. 288.

⁸⁹ Ανδρεάδης, Ανδρέας, Μιχ., *Περί της οικονομικής διοικήσεως των Επτανήσιων επί Βενετοκρατίας*, Τ. Α', «Εστία», Αθήναι, 1914, σελ. 79-87.

⁹⁰ Fusaro, Maria, *English merchants in the Ionian islands: the currant trade in the xvi and xvii centuries*, στο *Πρακτικά ΣΤ Πανιονίου Συνεδρίου*, τόμος Β, Αθήνα: Κέντρο Μελετών Ιονίου, 2001, σελ. 166-167, Μοσχονάς, Νικόλαος Γ., *Ναυτιλιακή δραστηριότητα στο Ιόνιο στα τέλη του 17^{ου} αιώνα*, στο *Πρακτικά ΣΤ Πανιονίου Συνεδρίου*, ό.π., σελ. 199, Fusaro, Maria, ό.π., σελ. 167, Gekas, Sakis, *The merchants of the Ionian Islands between East and West: Forming international and local networks*, στο Schulte Beerbuhl Margrit, Jorg Vogele (eds.), *Spinning the commercial web, International Trade, Merchants and commercial cities*, ed. Peter Lang Pub Inc, 2004, σελ. 44-47.

⁹¹ Καλαφάτης, Θανάσης, *Παραγωγή και εμπορία σταφίδας στα Ιόνια Νησιά (16^{ος} – 19^{ος} αιώνας)*, στο *Πρακτικά Ζ' Πανιονίου Συνεδρίου*, Λευκάδα, (26-30 Μαΐου 2002), Αθήνα 2004, σελ. 571, Μοσχονάς, Νικόλαος Γ., *Ναυτιλιακή δραστηριότητα στο Ιόνιο στα τέλη του 17^{ου} αιώνα*, ό.π., σελ. 209.

⁹² Καλαφάτης, Θανάσης, *Οι κοινωνικές επιπτώσεις του εμπορικού κύκλου των εξαγωγίμων αγροτικών προϊόντων στα Επτάνησα*, ό.π., σελ. 286-87.

διοίκησης και των γαιοκτημόνων να εισάγουν τεχνικές και τεχνολογικές βελτιώσεις, Οι καλλιεργητές οδηγούνταν έτσι στην χρεοκοπία μέσω της καταχρέωσης αλλά και των πενιχρών εισοδημάτων που λάμβαναν ως ανταμοιβή για τις υπηρεσίες τους.

Συμπερασματικά θα μπορούσαμε να πούμε ότι το σύστημα παραγωγής και εμπορίας της σταφίδας αποτελεί ένα αντιφατικό και διπλής μορφής οικονομικό σύστημα. Ενώ στην αλυσίδα της παραγωγής οι έγγειες σχέσεις εκμετάλλευσης της γης είναι πρωτόγονες και αναχρονιστικές, όπως και η ίδια η τεχνολογία συλλογής και επεξεργασίας του προϊόντος, την ίδια στιγμή, στον πόλο της εμπορίας, μέσω της διείσδυσης του ξένου κεφαλαίου, βαθμιαία εισάγονται σύγχρονα συστήματα κατανομής και διακίνησης του εμπορεύματος. Αυτός ο διυσμός μεταξύ μιας παραγωγής που γίνεται στα πλαίσια μιας φεουδαρχικής ιδιοκτησίας αλλά παράγει για τις απαιτήσεις του εξωτερικού εμπορίου, ενός εμπορίου που εντάσσεται στο σύστημα βέβαια των καπιταλιστικών σχέσεων παραγωγής οι οποίες επεκτείνονται στο χώρο της ανατολικής Μεσογείου, εμπεριέχει τα σπέρματα της επερχόμενης σύγκρουσης και καταστροφής του όλου συστήματος της οικονομίας της σταφίδας.⁹³

Παρά την εμμονή στη μονοκαλλιέργεια της σταφίδας και την καλλιέργεια του λαδιού το ίδιο το νησί της Κεφαλονιάς στις αρχές της αγγλοκρατίας παράγει ποικιλία αγαθών όπως: στάρι, κριθάρι, καλαμπόκι, σίκαλη, βρώμη, βίκος, χαρούπια, εσπεριδοειδή, σουλτανίνα, πεπόνια, βαμβάκι, λινάρι, λάδι, κρασί, ρακή, ροσόλι, μέλι, κερύ, τυρί, μαλλί. Η πιο εύφορη περιοχή του νησιού ήταν το Ληξούρι. Παρατηρείται επίσης μεγάλη ποικιλία και σε σημαντικές ποσότητες εισαγόμενων ειδών.⁹⁴

Όσον αφορά την Κεφαλονιά, μοναδική περίπτωση ανάμεσα στα Επτάνησα, θα πρέπει να επισημάνουμε και την ύπαρξη μιας αξιολογής κτηνοτροφίας, που όπως επισημαίνει και ο Σπύρος Ασδραχάς, ίσως δεχόταν κοπάδια, προκειμένου να ξεχειμωνιάσουν, και από την απέναντι στεριά. Μια ιδιάζουσα, νησιωτική εκδοχή, της «νομαδικής» κτηνοτροφίας.⁹⁵

2.3 Οι κοινωνικές τάξεις στην Κεφαλονιά.

Στο σημείο αυτό και για την καλύτερη κατανόηση των όσων προηγήθηκαν, μπορούμε να κάνουμε και μια σχετική αναφορά στην κοινωνική-ταξική διάρθρωση του νησιού την περίοδο που εξετάζουμε.

Επισημαίνουμε αρχικά ότι, όσον αφορά την εξέταση του συγκεκριμένου ζητήματος υιοθετούμε την κατηγορία της τάξης, και μάλιστα με το περιεχόμενό της να προσδιορίζεται από τη σύνδεσή της κάθε μίας τάξης με το σύστημα της παραγωγής. Από αυτή τη σκοπιά, αντιμετωπίζουμε ως προβληματικές απόψεις όπως του Σάκη Γκέκα ο οποίος φαίνεται ότι υιοθετεί τη διάκριση της τάξης με την έννοια της διαμόρφωσης μιας κοινής κουλτούρας και ιδεολογίας, μιας αυτοσυνειδησίας σε τελική ανάλυση. Ο ίδιος επισημαίνει ότι υιοθετεί την άποψη του E. P. Thompson ότι η τάξη δεν συνεπάγεται μια στατική θεώρηση, ότι «είναι μάλλον μια ιστορική διαδικασία, ένα προτσές, όχι μια κατηγορία ή δομή, που δεν καθορίζεται από εξωγενείς και δοσμένους παράγοντες όπως ο τρόπος

⁹³ Καλαφάτης, Θανάσης, ό.π., σελ. 569.

⁹⁴ Μοσχόπουλος, Γεώργιος, *Ιστορία της Κεφαλονιάς*, ό.π., σελ. 96-97.

⁹⁵ Ασδραχάς, Σπύρος (επιμ.), *Ελλάδα της Θάλασσας*, σελ. 70, Η εξέλιξη αυτή δεν είναι καθόλου άσχετη με το ανάγλυφο του νησιού που χαρακτηρίζεται από τα μεγάλα και απότομα βουνά, μοναδική περίπτωση όχι μόνο για τα Επτάνησα, αλλά και εν γένει για τον νησιωτικό χώρο. Για τα βουνά του ελληνικού χώρου: Ασδραχάς, Σπύρος (επιμ.), *Ελληνική οικονομική ιστορία, ΙΕ'-ΙΘ' Αιώνας*, ό.π, σελ. 65-69.

παραγωγής, άσχετα αν η εμπειρία της τάξης καθορίζεται από τις σχέσεις παραγωγής...»⁹⁶ Ακολουθώντας αυτόν τον τρόπο σκέψης τονίζει τη σημασία της δομής των επιχειρήσεων-εταιρειών (μετοχικές εταιρείες π.χ.) αλλά και των εμπορικών οργανισμών και των σωμάτων που λαμβάνουν αποφάσεις όπως το Επιμελητήριο, η Ιονική Τράπεζα και το Chamber of commerce. Ακόλουθα το ρόλο της κωδικοποίησης του ιόνιου εμπορικού κώδικα αλλά και θεσμών όπως οι λογοτεχνικές και μελετητικές λέσχες. Συμπερασματικά ο Γκέκας τονίζει αφενός το ρόλο της επιχειρηματικής οργάνωσης και πρακτικής, αφετέρου το ρόλο μιας κοινής κουλτούρας και ιδεολογίας.⁹⁷

Από τη μεριά μας θεωρούμε φυσικά ότι ο ρόλος αυτού που αποκαλούμε εποικοδόμημα, πνευματική – πολιτική ζωή, νοοτροπίες και κουλτούρα μιας τάξης παίζει ουσιώδη ρόλο στη συγκρότηση και στον χαρακτήρα της. Παρ' όλ' αυτά θεωρούμε ότι τέτοιες θεωρήσεις απομακρύνουν την προσοχή από το ουσιώδες, δηλαδή την σχέση της τάξης με τις σχέσεις παραγωγής και ιδιοκτησίας. Η συγκρότηση της τάξης γίνεται, πρωταρχικά και σε τελική ανάλυση, με κέντρο αναφοράς τις αλλαγές στο σύστημα της παραγωγής, εν προκειμένω με την επέκταση των κεφαλαιοκρατικών σχέσεων. Οι μορφές επιχειρηματικής συγκρότησης έρχονται για να εξυπηρετήσουν τις συγκεκριμένες οικονομικές αλλαγές. Σε αυτή τη διαδικασία η διαμορφούμενη τάξη μετασχηματίζει ή και διαμορφώνει νέους όρους σκέψης, νέα κουλτούρα, νέα ιδεολογία κ.ο.κ. Στο σημείο αυτό να επισημάνουμε για μία ακόμα φορά τον κίνδυνο να ερμηνευτούν τεχνοκρατικά οι διαδικασίες της οικονομικής αλλαγής, παρά τη σημασία των οργανωτικών και επιχειρηματικών μορφών ως απόδειξη της συγκρότησης της αστικής τάξης.

Στο σημείο αυτό χρειάζεται να προσθέσουμε ότι η μελέτη της τάξης δε συνεπάγεται, τουλάχιστον εκ προθέσεως, την προσπάθεια εντοπισμού τάχα μιας καθαρής μορφής της μιας ή της άλλης τάξης. Στο χώρο της Επτανήσου η δημιουργία των τάξεων ακολούθησε ποικίλες και μακρόχρονες διαδρομές επειδή τέτοια πορεία ακολούθησε και η επικράτηση των καπιταλιστικών σχέσεων παραγωγής. Ειδικά σε ένα χώρο με μακραίωνη κυριαρχία των φεουδαρχικών σχέσεων, όπου πρέπει να συνυπολογίσουμε και τους παράγοντες ξενική κυριαρχία – παρέμβαση του ευρωπαϊκού εμπορίου, η δημιουργία αστικών σχέσεων και μιας «αυτόχθονης» αστικής τάξης ήταν διαδικασίες που συναντούσαν επιπρόσθετα εμπόδια. Το να μιλάμε επίσης για διαμορφούμενες ομάδες δε θεωρούμε ότι είναι απαγορευτικό, αρκεί όμως να προσδιορίζει ποιοτικές διαφορές σε σχέση με τον προσπορισμό του εισοδήματος, και εν γένει την οικονομική δραστηριοποίηση, σε σχέση με προγενέστερες περιόδους, όπου κυριαρχούσαν οι φεουδαρχικές οικονομικές σχέσεις.

Ταυτόχρονα η μελέτη της δημιουργίας συγκεκριμένα της αστικής τάξης των Επτανήσων είναι επίσης πρόκληση για τη γενικότερη μελέτη της δημιουργίας της ελληνικής αστικής τάξης, η οποία πρέπει να πάρει υπόψη τις διαφορές των περιοχών που ενσωματώθηκαν στο ελληνικό κράτος. Στα Ιόνια Νησιά η αστική τάξη αναδύθηκε την τελευταία περίοδο της βενετικής κυριαρχίας και σχηματοποιήθηκε την περίοδο της αγγλικής κυριαρχίας, πριν την ενσωμάτωση των νησιών στον εθνικό κορμό. Η εμπορική, κατά βάση, αστική τάξη των Επτανήσων είχε στενή σχέση με την

⁹⁶ Βεβαίως ο Γκέκας κάνει κάποιες σωστές επισημάνσεις όσον αφορά τις αιτίες εγκατάλειψης της τάξης σαν αναλυτική κατηγορία. Τονίζει ότι η τάξη να εγκαταλειφθεί η τάξη σαν κατηγορία δεν προέκυψε μόνο σαν αποτέλεσμα της κρίσης του ιστορικού υλισμού και των ανατολικών χωρών, αλλά σαν αποτέλεσμα της επίθεσης στις επιστημολογικές βάσεις της Ιστορίας, της εγκατάλειψης των αναλυτικών κατηγοριών και των αφηγήσεων που διεκδικούσαν μερική αντικειμενικότητα, με την μεθοδολογία των κοινωνικών επιστημών. Έτσι η μαρξιστική ανάλυση απορρίφθηκε ως «μετααφηγηματική». Σχετικά: Gekas, Sakis, *Class formation in the Ionian islands during the period of british rule, 1814-1864*, paper in Hellenic Observatory, 2nd LSE Symposium on Current Social Science Research on Greece, σελ. 1-5.

⁹⁷ Gekas, Sakis, ό.π., σελ. 11-16.

ελληνική οικονομία αλλά όχι μόνο. Πολλά από τα μέλη της είχαν διεθνοποιήσει τις οικονομικές τους δραστηριότητες και αποτελούσαν ήδη μέρος των δικτύων που συνέδεαν την περιοχή της ανατολικής Μεσογείου με την ευρωπαϊκή καπιταλιστική οικονομία. Για τους ίδιους λόγους τα μέλη της διαμόρφωσαν μια αμφίπλευρη σχέση όσον αφορά το ζήτημα της Ένωσης με την Ελλάδα.

Η διαδικασία της δημιουργίας της αστικής τάξης πρέπει επίσης να λάβει υπόψη τον οικονομικό ρόλο των Επτανήσων, την οικονομική τους εξάρτηση από τη Μεγάλη Βρετανία με τη σταφίδα να είναι το βασικό και πιο σημαντικό προϊόν, την ιδιότητά τους ούτε ως αποικίας ούτε ακριβώς ως προτεκτοράτου. Ήταν δηλαδή και το καθεστώς των Επτανήσων που επέτρεπε μια αυτονομία στους Ιόνιους εμπόρους. Η επίδραση αυτής της οργανωτικής αλλαγής ήταν καθοριστική, εξαιτίας της σημασίας του εμπορίου για την οικονομία των νησιών και τον αυξανόμενο ρόλο των εμπόρων για την κοινωνική και οικονομική ζωή τους. Αν ήταν διαφορετικό το διοικητικό καθεστώς μάλλον η αστική τάξη θα είχε πρόσθετα εμπόδια.⁹⁸

Αυτή σχηματικά τη μεθοδολογία ακολουθούμε και στο παρακάτω σύντομο αλλά απαραίτητο, σκαρίφημα για τις τάξεις και τα στρώματα στο χώρο της Κεφαλονιάς την περίοδο που εξετάζουμε.

Το μεγάλο και άλυτο πρόβλημα της γαιοκτησίας σε συνδυασμό με την ανάπτυξη εμπορικής, βιοτεχνικής και εφοπλιστικής δραστηριότητας στον Ιόνιο χώρο, ιδιαίτερα στο πεδίο του διαμετακομιστικού εμπορίου της ανατολικής Μεσογείου, είναι οι κύριες δυνάμεις που επενεργούν στη διαφοροποίηση του πληθυσμού της Κεφαλονιάς, δημιουργώντας συμπαγείς πληθυσμιακές ομάδες που μπορούμε να πούμε ότι αρχίζουν να διαμορφώνονται σε «κοινωνικές τάξεις». Στην πρώτη τάξη ανήκουν οι αριστοκράτες, οι μεγαλοκτηματίες και οι μεγαλέμποροι. Είναι εκείνοι που έμειναν στη γλώσσα του λαού ως «αφέντες» ή «άρχοντες», οι «signori», τους οποίους συναντούμε στα αγγλικά έγγραφα ως «επιφανείς και ισχυρούς gentlemen» και «ευπρόληπτους και συμπαθούντες πολίτες».⁹⁹ Ουσιαστικά αποτελούν το φορέα των φεουδαρχικών σχέσεων παραγωγής οι οποίες, φυσικά μιας και μιλάμε για 19^ο αιώνα έχουν αρχίσει όχι μόνο να διαλύονται, αλλά και να αλλάζουν περιεχόμενο, κάτω από την επίδραση του καπιταλιστικού πια εμπορίου. Το γεγονός αυτό καθορίζει σταδιακά το χαρακτήρα της αγροτικής παραγωγής η οποία βέβαια συνεχίζει να κυριαρχείται από τις παλιές σχέσεις. Αυτές αλλάζουν μορφές προκειμένου να ανταποκριθούν σε μια εμπορική ζήτηση που λειτουργεί πλέον με όρους καπιταλιστικής διεθνούς αγοράς. Δεν είναι δηλαδή πλέον μια παραγωγή για κατανάλωση εντός των ορίων του νησιού και με ένα μεγάλο μέρος να περνάει στην κατοχή του «αφέντη».

Στα τέλη του 18^{ου} – αρχές 19^{ου} αιώνα εμφανίζονται σιγά σιγά και τα μεσαία εκείνα στρώματα που διαμόρφωσαν σταδιακά την αστική τάξη του νησιού. Μια αστική τάξη όχι ενιαία, αλλά αποτελούμενη από διάφορα τμήματα, με σημαντικές διαφορές ανάλογα την επαγγελματική ενασχόληση και την οικονομική τους συσσώρευση και διαφοροποίηση. Καθοριστικής σημασίας γι' αυτή την εξέλιξη ήταν φυσικά η ορμητική ανάπτυξη του εμπορίου από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα, κάτι που οδήγησε στη γοργή διάσπαση της «κλειστής» αγροτικής οικονομίας που είχαν επιβάλει οι Βενετοί. Η στροφή της αγροτικής παραγωγής στην καλλιέργεια αγαθών που προορίζονται κατευθείαν για το εξαγωγικό εμπόριο και ο σταδιακός εκχρηματισμός της οικονομίας οδηγούν την κεφαλληνιακή, όπως και γενικότερα την επτανησιακή οικονομία, στους κύκλους του μεσογειακού και διεθνούς εμπορίου. Ταυτόχρονα με το εμπόριο και τη ναυτιλία ενισχύεται και η βιοτεχνία,

⁹⁸ Ο.π., σελ. 17-18.

⁹⁹ Μοσχόπουλος, Γεώργιος, ό.π. σελ 88.

κυρίως στον τομέα της κατεργασίας τροφίμων (αλευροποιία, ποτοποιία κ.λπ). Τέλος, ώθηση στην ενίσχυση της εθνικής συνείδησης, πρώτα και κύρια ανάμεσα σε αυτά τα στρώματα, αλλά και της αυτοπεποίθησης που προέκυπτε από το αυξανόμενο οικονομικό βάρος τους, έδωσαν οι ιδέες της Γαλλικής Επανάστασης με τις οποίες ήρθαν σε άμεση επαφή λόγω της παρουσίας των Γάλλων.

Στα ανώτερα τμήματα της αστικής τάξης ανήκε η ακμάζουσα ομάδα εμπόρων και πλοιοκτητών που αναπτυσσόταν σε όλο το νησί. Ξεχωριστή θέση ανάμεσά τους κατείχαν οι πλοιοκτήτες της Λειβαθούς, ίσως η πιο δυναμική και εξωστρεφής οικονομικά ομάδα του νησιού, που συνεχώς διεύρυνε τα κέρδη της. Πρέπει, ωστόσο, να έχουμε κατά νου την σχετική επισήμανση του Παναγιώτη Καπετανάκη, ότι οι μεγάλοι Κεφαλλονίτες έμποροι και πλοιοκτήτες προήλθαν ακριβώς μέσα από γόνους των ισχυρών γαιοκτητικών οικογενειών και η ιστορική έρευνα μένει να καταδείξει ποιοι ήταν αυτοί, αν υπάρχει ένα ακριβές χρονικό σημείο που βλέπουμε να στρέφονται πολλά μέλη των οικογενειών αυτών προς το θαλάσσιο εμπόριο ή αν μιλάμε για ολόκληρες οικογένειες που κάνουν την επιλογή να μην είναι πια η γαιοκτησία ο κύριος τομέας οικονομικής δραστηριοποίησης. Να μην παραβλέψουμε επίσης ότι στη διαδικασία ενίσχυσης δραστηριοτήτων όπως το εμπόριο και η ναυτιλία στο ίδιο το νησί έπαιζαν ουσιαστικό ρόλο οι Κεφαλλονίτες έμποροι και εφοπλιστές που ήταν εγκατεστημένοι στη Μαύρη Θάλασσα και τις παραδουνάβιες περιοχές. Η αυξανόμενη δραστηριοποίησή τους στο διαμετακομιστικό εμπόριο των σιτηρών με τη δυτική Ευρώπη και την ναυτιλία της ανατολικής Μεσογείου οδήγησε επίσης στην ενίσχυση των οικονομικών τους δεσμών με το ίδιο το νησί και την ολοένα και μεγαλύτερη δραστηριοποίηση των ντόπιων Κεφαλλονιτών στο εμπόριο και τη ναυτιλία εκείνων των περιοχών.

Ανάμεσα στο πλήθος ατόμων που συμμετείχαν στο διαμετακομιστικό αλλά και στο τοπικό και περιφερειακό εμπόριο της νήσου σαν έμποροι πλοιοκτήτες πολλοί δεν είχαν σαν περιουσία παρά μόνο το πλοίο τους. Άλλοι μπόρεσαν να διεθνοποιήσουν τις δραστηριότητές τους και να επιτύχουν μεγαλύτερα κέρδη κάτι που επέτρεπε την κατοχή περισσότερων καραβιών. Σίγουρα αυτό είναι ένα θέμα που χρειάζεται πολύ τεκμηριωμένη μελέτη, ωστόσο μπορούμε να επισημάνουμε ότι όταν λέμε για πλοιοκτήτες δεν εννοούμε τους ιδιοκτήτες καϊκιών ή αντίστοιχου τύπου σκαφών, αλλά μεγαλύτερων πλοίων με ανάλογη χωρητικότητα που κατά συνέπεια απασχολούσαν μεγαλύτερο πλήρωμα.

Την ίδια στιγμή τα έγγραφα μας αποκαλύπτουν περιπτώσεις εμπόρων του νησιού όπως ο Ερνέστος Τουλ και ο Παύλος Φωκάς Αλεξανδράτος, στον οποίο θα σταθούμε αναλυτικά στη συνέχεια της εργασίας, οι οποίοι φαίνεται ότι αποτελούσαν, ήδη, μεγάλα ονόματα της οικονομίας του νησιού. Ο Παύλος Φωκάς πέρα από το εμπόριο μπορούμε να πούμε ότι εξασκούσε και ένα είδος εφοπλισμού (έχοντας ως ιδιοκτησία ή έστω δικαιώματα σε αρκετό αριθμό πλοίων), ενώ ήταν αναμεμιγμένος και στο κύκλωμα παραγωγής και εμπορίας της σταφίδας

Στα κατώτερα στρώματα αυτής της «αστικής τάξης» υπήρχαν ακόμα βιοτέχνες και τεχνίτες, που ασκούσαν χειροτεχνικά επαγγέλματα, και οι μικρέμποροι. Φυσικά, κεντρική θέση, ιδιαίτερα για το ρόλο της στην κοινωνική και εθνική αφύπνιση της «τάξης» τους και της νήσου γενικότερα, αποτέλεσαν οι γόννοι των παλαιών φεουδαρχικών οικογενειών αλλά και κάποιων εμπόρων και επιστημόνων. Άνθρωποι δηλαδή που είχαν μια οικονομική ευρωστία, ώστε να μπορούν να αποφύγουν τις «ββάνουσες» εργασίες, να σπουδάζουν στη Δύση κι επιστρέφοντας στο νησί να μένουν στις πόλεις και να ασκούν «δημόσια επαγγέλματα». Αυτή ήταν και η ομάδα η πιο δεκτική στα πολιτικά και κοινωνικά μηνύματα της εποχής και θα παίξει τον πιο σημαντικό ρόλο στις κατοπινές πολιτικές εξελίξεις του νησιού αλλά και της Επτανήσου γενικότερα.

Στην κατώτερη κλίμακα της κοινωνικής ιεραρχίας υπήρχε ένα διακριτό στρώμα φτωχών τεχνιτών και άλλων ειδικευμένων εργατών όπως και οι πολυάριθμοι ναυτικοί που στελέχωναν τα πληρώματα των πλοίων της Λειβαθούς και του Ληξουρίου.¹⁰⁰ Τη μεγάλη μάζα αυτού του στρώματος αποτελούσαν φυσικά οι αγρότες, το συντριπτικά μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού. Αν και στη διάρκεια των πρώτων δεκαετιών του 19^{ου} αιώνα είχαν χαλαρώσει τυπικά οι δεσμοί προσωπικής εξάρτησης από τους γαιοκτήμονες, εντούτοις ένα πλήθος μορφών εξάρτησης που καθόριζαν την πολυμορφία της διανομής της γης αλλά και της ίδιας της ιδιοποίησης και της διανομής του αγροτικού πλεονάσματος, όπως και η βαριά φορολογία οδηγούσαν τη μεγάλη πλειοψηφία να ζει σε συνθήκες μεγάλης φτώχειας και, κατά περιόδους, στα όρια της εξαθλίωσης.

¹⁰⁰ Μοσχόπουλος, Γεώργιος, ό.π., σελ. 90-91.

3^ο Κεφάλαιο: Η ανάπτυξη του εμπορίου και της ναυτιλίας των Ιονίων Νήσων.

3.1 Η επανάκαμψη της Μεσογείου στο μεσογειακό και διεθνές εμπόριο.

Για πολλούς αιώνες, οι θάλασσες της ανατολικής Μεσογείου ήταν ένας προορισμός που δεν τράβαγε το ενδιαφέρον των ευρωπαϊκών δυνάμεων. Σύμφωνα με το κλασικό σχήμα του Henri Pirenne, παρά το γεγονός ότι διατηρήθηκε ένα ακμαίο εμπόριο ειδών πολυτελείας και μπαχαρικών, η μακράιωνη κατοχή των εδαφών του Λεβάντε από μουσουλμανικές δυνάμεις, ήδη από τον 7^ο αιώνα, ήταν ένα μεγάλο εμπόδιο για την επέκταση των οικονομικών δραστηριοτήτων των Ευρωπαίων. Αυτή η πραγματικότητα δεν άλλαξε ύστερα από τη ραγδαία ανάπτυξη των ευρωπαϊκών εμπορικών δραστηριοτήτων έπειτα από τις μεγάλες ανακαλύψεις, από τα τέλη του 15^{ου} αιώνα. Το οικονομικό ενδιαφέρον των Ευρωπαίων στράφηκε προς την Αμερική και τα άλλα νέο – κατακτημένα εδάφη.

Η επανάκαμψη της Μεσογείου σαν περιοχής κομβικής σημασίας για το διεθνές εμπόριο συνδέθηκε, επί μακρόν, με την «εισβολή των Βόρειων» στις αρχές του 17^{ου} αιώνα, όρο που εισήγαγε στην ιστορική έρευνα ο Braudel. Η άνοδος της εμπορικής σημασίας της Μεσογείου υπαγορευόταν από την μεγάλη δυναμική του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής στις χώρες της δυτικής Ευρώπης. Στο χώρο αυτό διαμορφώθηκαν σταδιακά οι νόμοι και οι μηχανισμοί λειτουργίας της καπιταλιστικής αγοράς και των εμπορικών ανταλλαγών, όπως επίσης οι αγορές, τα λιμάνια – κόμβοι του χερσαίου και του θαλάσσιου εμπορίου, αλλά και οι πόλεις – κέντρα της παραγωγής και κατανάλωσης βιοτεχνικών και βιομηχανικών προϊόντων.¹⁰¹ Από την αρχή του δέκατου έβδομου αιώνα η γαλλική, η ολλανδική και η αγγλική (κυρίως μέσω των πρακτόρων της Levant Company που δραστηριοποιούνταν στην οθωμανική και βενετική επικράτεια) παρέμβαση άρχισε σιγά-σιγά να γίνεται όλο και πιο αισθητή στο εμπόριο κοντινών αλλά και μακρινών αποστάσεων της Μεσογείου, αλλάζοντας την οργάνωση του εμπορίου της. Οι νεότερες εξελίξεις στην ιστορική έρευνα ανέδειξαν, παρ' όλ' αυτά, και τον ρόλο των τοπικών ανεξάρτητων εμπορών και μεταφορέων της ανατολικής Μεσογείου στον μετασχηματισμό και ανάπτυξη του μεσογειακού εμπορίου. Ούτως ή άλλως οι ξένοι έμποροι ανέπτυξαν τις δραστηριότητές τους στην ενδομεσογειακή ναυτιλία, σε συνεργασία με ντόπιους εμπόρους και επιχειρηματίες. Αυτού του είδους οι επαφές σε συνδυασμό με τη δραστηριοποίηση των τοπικών μεταφορέων, κατέληξαν να ασκήσουν μια βαθιά μετασχηματιστική δύναμη στις τοπικές συναλλαγές και εμπορικές πρακτικές. Τόσο η «εισβολή των Βορείων» όσο και οι θαλάσσιες μεταφορές, μικρών και μεγάλων αποστάσεων, κατά μήκος των ακτών της Μεσογείου που εξασκούσαν οι τοπικοί στόλοι αφορούσαν δραστηριότητες σταδιακά εξελισσόμενες στη μακρά διάρκεια. Αποδείχθηκε ωστόσο ότι αποτέλεσαν ισχυρούς παράγοντες της κοινωνικής και οικονομικής αλλαγής, δεδομένου ότι αντιπροσώπευαν την αρχή της μετάβασης σε μια νέα ποιότητα, σε ένα νέο οικονομικό σύστημα.¹⁰²

¹⁰¹ Ο Stanley Chapman τονίζει ακριβώς το ρόλο των εμπορών και καπιταλιστών του Λονδίνου και των δικτύων τους στην επαρχία της Αγγλίας και τα λιμάνια της νότιας ακτής της, όπου σταδιακά άρχιζαν να επεκτείνονται οι καπιταλιστικές σχέσεις παραγωγής, για τη διαδικασία που ονομάστηκε «Εισβολή των Βορείων» στην ανατολική Μεσόγειο: Chapman, Stanley, *Merchant Enterprise in Britain: From the Industrial Revolution to World War*, Cambridge University Press, 1992, σελ. 62

¹⁰² Fusaro, Maria, *After Braudel, A Reassessment of Mediterranean History between the Northern Invasion and the Caravane Maritime*, στο Fusaro, Maria, Heywood, Colin, Salah, Mohamed, *Trade and cultural exchange in the early modern Mediterranean*, ed. I.B. Tauris, 2010, σελ 11-14, Colin Heywood, *The English in the Mediterranean, 1600-1630, A Post-Braudelian Perspective on the 'Northern Invasion'*, στο Fusaro, Maria, Heywood, Colin, Salah, Mohamed, *Trade and cultural exchange in the early modern Mediterranean*, ό.π., σελ. 26

Ο 18^{ος} αιώνας ήταν καθοριστικός για την ανάκαμψη του θαλάσσιου εμπορίου της Μεσογείου. Θα μπορούσαμε να διακρίνουμε δύο περιόδους στο μεσογειακό εμπόριο του 18^{ου} αιώνα. Η πρώτη αρχίζει με τη Συνθήκη της Ουτρέχτης (1713) και καλύπτει την περίοδο μέχρι την Αμερικανική Επανάσταση του 1780. Η δεύτερη περίοδος ξεκινά ουσιαστικά με την Αμερικανική Επανάσταση και τελειώνει με την ολοκλήρωση των Ναπολεόντειων Πολέμων, το 1815.

Ήδη από τις αρχές του 18^{ου} αιώνα το ευρωπαϊκό εμπόριο με το Λεβάντε άρχισε να γνωρίζει μια μεγάλη άνθηση που σηματοδοτείται καταρχήν από τη σύναψη των Διομολογήσεων μεταξύ Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και Γαλλίας. Η παρακμή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στον 18^ο αιώνα διευκόλυνε την πολιτική και οικονομική διείσδυση της Γαλλίας στο Λεβάντε. Η Γαλλία, μέσω του λιμανιού της Μασσαλίας και των προνομίων που απολάμβαναν οι έμποροι και πλοιοκτήτες της μέσω των Διομολογήσεων, είχε αποκτήσει μια σχεδόν μονοπωλιακή θέση στο εμπόριο της Ανατολής, πρωταγωνιστώντας κυρίως στα μεγάλα λιμάνια της Σμύρνης και της Θεσσαλονίκης.¹⁰³

Παρά την γαλλική εμπορική κυριαρχία στην ανατολική Μεσόγειο γρήγορα αυξήθηκε η παρέμβαση του αγγλικού ναυτιλιακού παράγοντα, μέσω του λιμανιού του Λιβόρνο. Το Λιβόρνο, σε αντίθεση με τη Μασσαλία, αποτέλεσε ένα κέντρο της διεθνούς ναυτιλίας συνολικά, εξαιτίας του διαμετακομιστικού του ρόλου και της ανακήρυξής του ως «ελεύθερου λιμανιού».¹⁰⁴ Χωρίς να διαθέτει ιδιόκτητο στόλο, αυτό το λιμάνι του Βασιλείου της Τοσκάνης αποτέλεσε κέντρο του αγγλικού διαμετακομιστικού εμπορίου προσελκύνοντας επίσης Εβραίους και Έλληνες εμπόρους. Αποτέλεσε ακόμα λιμάνι προσέγγισης για την ολλανδική, σουηδική και δανέζικη ναυτιλία.¹⁰⁵

Ωστόσο ήταν η περίοδος της Γαλλικής Επανάστασης και των Ναπολεόντειων Πολέμων, κατά την οποία διαμορφώθηκε ολοκληρωμένα το νεότερο σύστημα μεταφορών και εμπορίου της Μεσογείου. Τα χαρακτηριστικά του μεσογειακού εμπορίου αυτής της περιόδου ανταποκρίνονται στο βασικό σχήμα που χαρακτηρίζει όλο το θαλάσσιο εμπόριο του 19^{ου} αιώνα, δηλαδή την αυξανόμενη τάση συγκέντρωσης σ' ένα μικρό αριθμό χύδην φορτίων σε όλους τους ωκεανούς και τις θάλασσες του κόσμου, με κύρια εμπορεύματα το σιτάρι, το βαμβάκι και το κάρβουνο.

Αυτή η αλλαγή στην εξέλιξη του εμπορίου έχει να κάνει με τη διάκριση που υπέστη το εμπόριο μεγάλων αποστάσεων. Σε σχέση με την «παλαιά» μορφή εμπορίου που βασιζόταν κυρίως στην μεταφορά μπαχαρικών και ειδών πολυτελείας της Ανατολής, η «νεότερη» μορφή εξέφραζε την αυξημένη ανάγκη για υλικά αγαθά και πρώτες ύλες προκειμένου να δοθεί ανάπτυξη στην αναπτυσσόμενη ευρωπαϊκή βιομηχανία και την τροφοδοσία των ολοένα και πιο αυξανόμενων βιομηχανικών πληθυσμών της δυτικής Ευρώπης. Ταυτόχρονα το ευρωπαϊκό εμπόριο ενδιαφερόταν επίσης και για τις εξαγωγές βιοτεχνικών και βιομηχανικών αγαθών προς τις αγορές του Λεβάντε.¹⁰⁶

¹⁰³ Σβορώνος, Νίκος, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης τον 18ο αιώνα*, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα, 1996, σελ. 384. Για το εμπόριο της Σμύρνης: Frangakis – Syrett, Έλενα, *Το εμπόριο της Σμύρνης τον 18^ο αιώνα (1700-1820)*, εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2010, Χατζηϊωάννου, Μαρία- Χριστίνα, *Οικογενειακή στρατηγική και εμπορικός ανταγωνισμός, Ο οίκος Γερούση τον 19^ο αιώνα*, εκδ. Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα, 2005, σελ. 57-61. Για τη γαλλική εμπορική διείσδυση στον ελληνικό χώρο: Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Το εμπόριο της Πελοποννήσου τον 18^ο αιώνα (1715-1792), με βάση τα γαλλικά αρχεία*, Αθήνα, 1972, σελ. 269-283.

¹⁰⁴ Ως τέτοιο ορίζουμε ένα λιμάνι, μια ζώνη εμπορίας ή μια πύλη εισόδου εμπορευμάτων όπου τα αγαθά μπορούν να διέλθουν ελεύθερα, χωρίς την επιβολή εισαγωγικών και εξαγωγικών δασμών.

¹⁰⁵ Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Η εισβολή της ναυτιλίας των «Γραικών» στο εμπόριο της Μεσογείου*, στο συλλογικό *Ναυτιλία των Ελλήνων*, εκδ. Κέδρος, Αθήνα, 2013, ό.π., σελ. 259, Βλάμη, Δέσποινα, *Το φοιρίνι, το σιτάρι και η Οδός του Κήπου, Έλληνες έμποροι στο Λιβόρνο, 1750-1868*, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα, 2000, σελ. 28-32.

¹⁰⁶ Ασδραχάς, Σπύρος (επιμ.), *Ελληνική Οικονομική Ιστορία, ΙΕ' - ΙΘ' Αιώνας*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό ίδρυμα Ε.Τ.Β.Α., Αθήνα, 2003, σελ. 424.

Η αύξηση του εμπορίου χύδην φορτίων οδήγησε στην άμεση σύνδεση των αγορών της ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας με την παγκόσμια αγορά. Η Μεσόγειος απέκτησε πρωταγωνιστικό ρόλο στο παγκόσμιο θαλάσσιο, ιδιαίτερα με τις αυξανόμενες εξαγωγές σιτηρών από τη νότια Ρωσία. Επρόκειτο για ένα εμπόριο διαμετακομιστικό με κύριο χαρακτηριστικό την μεταφορά σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα όχι κατευθείαν στον τελικό αγοραστή, αλλά στις σιταποθήκες του Λιβόρνο, της Γένοβας, της Τεργέστης και της Μασσαλίας, όπου περίμεναν τον τελικό αγοραστή. Η Μαύρη Θάλασσα εξελίχθηκε στη δεύτερη σε σπουδαιότητα περιοχή εξαγωγής σιτηρών στον κόσμο, ανταγωνιζόμενη τα σιτηρά της Αμερικής.¹⁰⁷

Η αυξανόμενη διεθνοποίηση του θαλάσσιου εμπορίου της ανατολικής Μεσογείου και η ένταξή του στο πλέγμα της ευρωπαϊκής καπιταλιστικής οικονομίας έκανε φανερό τόσο τη δυνατότητα μεγάλων πιθανοτήτων κέρδους, όσο και τη δυνατότητα μεγάλων κλονισμών στο πεδίο της οικονομίας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ευαισθησία που χαρακτήριζε το εμπόριο του σιταριού στο ευρωπαϊκό και μεσογειακό εμπόριο. Μια ενδεχόμενη καταστροφή της παραγωγής, μια υπερπαραγωγή σιταριού, αλλά και μια ραγδαία υποχώρηση των τιμών και της ζήτησης αμέσως μετά, ήταν δυνατό να προκαλέσει σοβαρούς κλονισμούς σε ολόκληρο το εμπορικό σύστημα, με σημαντικές μάλιστα επιπτώσεις ακόμη και στις κοινωνικές σχέσεις, τόσο στους χώρους παραγωγής όσο και στους χώρους κατανάλωσης του προϊόντος.¹⁰⁸ Χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν η οξεία οικονομική κρίση στην οποία βρέθηκε ο ελληνικός χώρος μετά το 1815 και τη σταδιακή επανάκαμψη των Ευρωπαίων στο μεσογειακό εμπόριο.¹⁰⁹

Στην πορεία του αιώνα η κατάργηση των Νόμων για τα Σιτηρά (1846) και των Νόμων για τη Ναυσιπλοΐα (1849), έδωσαν παραπέρα ώθηση στη μείωση του προστατευτισμού και στην περαιτέρω φιλελευθεροποίηση και ορμητική ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Στη γενίκευση του ελεύθερου εμπορίου έπαιξε καθοριστικό ρόλο η γρήγορη ανάπτυξη της βρετανικής βιομηχανίας με κορυφαίες την υφαντουργία και την μεταλλουργία, η οποία δημιουργούσε με τη σειρά της μια ολοένα μεγαλύτερη εξάρτηση από εξαγωγικές αγορές. Ταυτόχρονα υπήρχε η αδήριτη ανάγκη για συνεχή εισαγωγή πρώτων υλών, ιδίως των σιτηρών και του βαμβακιού, όπως ήδη αναφέρθηκε. Στα μέσα του 19^{ου} αιώνα άρχισε, σταδιακά, να κάνει εμφανή τα πλεονεκτήματά της και η τεχνολογία του ατμού. Η σταδιακή μετάβαση από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια οδήγησε, εκτός από την αύξηση της διαθέσιμης μεταφορικής ικανότητας, και στη δραστική μείωση του κόστους της θαλάσσιας μεταφοράς.¹¹⁰

¹⁰⁷ Fairlie, Susan, «The Corn Laws and British Wheat Production, 1829-1876», *Economic History Review*, Volume 22, Issue 1, April 1969, p. 88-110, Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19^{ος}-20^{ος} αιώνας*, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 2001, σελ 85, Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Η εισβολή της ναυτιλίας των «Γραικών» στο μεγάλο εμπόριο της Μεσογείου, 1714-1815, στο Ναυτιλία των Ελλήνων*, ό.π., σελ 225.

¹⁰⁸ Σβορώνος, Νίκος, Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης, ό.π., σελ. 24-25, Harlaftis, Gelina, *The "eastern invasion", Greeks in Mediterranean trade and shipping in the eighteenth and early nineteenth century*, στο Fusaro, Maria, Heywood, Colin, Salah, Mohamed, *Trade and cultural exchange in the early modern Mediterranean*, ό.π., σελ. 233-34.

¹⁰⁹ Για την κρίση που προηγήθηκε της Επανάστασης του 1821: Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Προεπαναστατικές πραγματικότητες. Η οικονομική κρίση και η πορεία προς το Εικοσιένα*, Μνήμων, τ. 24, 2002, σελ. 71-84, Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Το εμπόριο και η ναυτιλία, 1775-1835*, στο συλλογικό *Εισαγωγή στην νεοελληνική οικονομική ιστορία (18^{ος}-20^{ος} αιώνας)*, ό.π., σελ. 32-33.

¹¹⁰ Για την φιλελευθεροποίηση του εμπορίου: Hobsbawm, Eric, *Η εποχή του κεφαλαίου, 1848-1871*, Μ.Ι.Ε.Τ, Αθήνα 1994, σελ. 64-68, Cafruny, Alan, *Μερκαντισμός, Ελευθερία, Ιμπεριαλισμός*, στο Χαρλαύτη, Τζελίνα (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία*, εκδ. Στάχυ, 2001, σελ. 530-32, Ένγκελς, Φρίντριχ, *Προστατευτισμός και ελεύθερο εμπόριο*, και *Οι νόμοι για τα*

3.2 Η ανάπτυξη του εμπορίου και της ναυτιλίας στον ιστορικό ελληνικό χώρο.

Από τα τέλη του 17^{ου} αιώνα, άρχισε να αναπτύσσεται, με αυξανόμενους ρυθμούς ένα χερσαίο εμπόριο των χριστιανών υπηκόων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, κομβικό ρόλο ανάμεσα στους οποίους έπαιξαν οι Έλληνες, ειδικά των περιοχών της Μακεδονίας, της Θεσσαλίας, της Ηπείρου. Η μεγάλη ζήτηση για γεωργικά αγαθά και πρώτες ύλες από το χώρο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας έδινε ώθηση σε ένα ακμάζων ανταλλακτικό εμπόριο. Αυτό το εμπόριο αναπτυσσόταν σταδιακά αξιοποιώντας ένα δίκτυο από εμπορικούς δρόμους, μεγάλες εμποροπανηγύρεις, πόλεις που λειτουργούσαν σαν ενδιάμεσοι σταθμοί στο μακρύ δρόμο των προϊόντων είτε προς την κεντρική, είτε προς την ανατολική Ευρώπη. Η αύξηση του αγροτικού πλεονάσματος που προοριζόταν για ανταλλαγή, έδινε ώθηση στην εμπορευματοποίηση της αγροτικής παραγωγής, ενώ παράλληλα αναπτυσσόταν δειλά ένας, θα μπορούσαμε να πούμε, πρώτο-βιομηχανικός τομέας, σε κάποιες κομποπόλεις και χωριά του βαλκανικού χώρου. Οι Έλληνες ειδικά, σαν εθνοτική ομάδα, ευνοήθηκαν από τους ομοεθνείς τους που κατείχαν ηγετικές θέσεις στην Κωνσταντινούπολη και στις Παραδουνάβιες Ηγεμόνες, προκειμένου να αναπτύξουν τα εμπορικά τους δίκτυα. Σιγά σιγά ολόκληρες οικογένειες εμπόρων αποχωρούσαν από τον καθαυτό ελλαδικό χώρο και εγκαθίσταντο στις πόλεις που λειτουργούσαν σαν κέντρα του χερσαίου εμπορίου. Αυτοί αποτέλεσαν τον αρχικό πυρήνα πίσω από τη δημιουργία των ακμαίων ελληνικών παροικιών της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης.¹¹¹

Δίπλα στο χερσαίο, άρχισε να αναπτύσσεται ραγδαία και ο θαλάσσιος εμπόρος. Οι θάλασσες και ακτές του ελληνικού χώρου, εξαιτίας των κλιματολογικών συνθηκών, αλλά και από γεωφυσικής άποψης, συνιστούν ένα προνομιακό περιβάλλον για τη ναυσιπλοΐα. Το δύσβατο του ανάγλυφου με τα ψηλά, απότομα βουνά έκαναν πολύ δύσκολες τις χερσαίες μεταφορές και οι μικρές πόλεις-λιμάνια που αναπτύσσονταν κατά μήκος των ακτογραμμών του Αιγαίου, του Ιονίου και της Μαύρης Θάλασσας προσεγγίζονταν μόνο με πλοιάρια. Ως εκ τούτου τα εμπορεύματα ήταν προτιμότερο να διακινούνται δια θαλάσσης.¹¹² Όσον αφορά το χερσαίο εμπόριο πρέπει να επισημανθεί ότι οι δρόμοι ήταν παλιοί και κακοσυντηρημένοι και οι τεχνολογικές αλλαγές ελάχιστες. Εξαιρέση αποτελούσαν τα Επτάνησα όπου οι Βενετοί και ιδιαίτερα οι Άγγλοι είχαν αναπτύξει ένα εκτεταμένο σύστημα οδοποιίας, ειδικά στην Κεφαλονιά.¹¹³ Στην ενδοχώρα, μόνο κάποιες πόλεις μπορούσαν να λειτουργήσουν ως τόποι συγκέντρωσης των εμπορευμάτων, είτε γιατί αποτελούσαν έδρες μεγάλων

σιτηρά, στο Ένγκελς, Φρίντριχ, *Κείμενα για την οικονομία και την πολιτική*, εκδ. Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 2010, σελ. 111-143 και 195-199.

¹¹¹ Για το χερσαίο εμπόριο των Ελλήνων κλασική παραμένει η μελέτη του Trojan Stoianovich, *Ο κατακτητής ορθόδοξος βαλκάνιος έμπορος*, στο Ασδραχάς, Σπύρος (επιμ.), *Η οικονομική δομή των βαλκανικών χωρών, (15ος - 19ος αιώνας)*, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα, 1979, σελ. 289-330, Κατσιαρδή – Hering, Όλγα, *Η ελληνική διασπορά. Το εμπόριο ως γενικευμένη εθνική εξειδίκευση*, στο *Ιστορία Νέου Ελληνισμού 1770-2000*, Τ.1, Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), Ελληνικά Γράμματα, 2003, σελ. 87-112.

¹¹² Katerina Papakonstantinou, *Transport and Communication in Southeastern Europe in nineteenth century. The impact of trade*, στο Eldem, Edhem, Petmezas, Socrates (επιμ.), *The economic development of southeastern Europe in the 19th century*, εκδ. Ιστορικού Αρχείου Alpha Bank, Αθήνα, 2011, σελ. 386.

¹¹³ Katerina Papakonstantinou, *Transport and Communication in Southeastern Europe in nineteenth century. The impact of trade*, ό.π., σελ. 349-352.

πανηγυριών, είτε γιατί λειτουργούσαν ως ενδιάμεσοι σταθμοί των δρόμων που οδηγούσαν στην κεντρική Ευρώπη.

Η ακτογραμμή και τα πολυάριθμα νησιά του ελληνικού χώρου ευνόησαν τη δημιουργία πολλών λιμανιών, που έπαιξαν σπουδαίο ρόλο στην ανάπτυξη του εμπορίου και της ναυτιλίας. Η μελέτη των λιμανιών είναι απαραίτητη όχι μόνο για την κατανόηση των εμπορικών συναλλαγών αλλά γενικότερα για τους μηχανισμούς της οικονομικής αλλαγής, καθώς αποτελούσαν τα κύρια κέντρα επαφής με την μεσογειακή και την ευρύτερη ευρωπαϊκή οικονομία αλλά και οι κόμβοι της οικονομικής σύνδεσης των χωρών της καπιταλιστικής Δύσης με την αγροτική περιφέρεια της ανατολικής Μεσογείου μέσω του εμπορίου και της ναυτιλίας.¹¹⁴ Φυσικά όλα τα λιμάνια δεν είναι ίδια. Για να διακρίνουμε τη σημασία τους και να ανιχνεύσουμε τη δυναμική τους, χρειάζεται να τοποθετήσουμε τα λιμάνια σε ένα συγκεκριμένο κάθε φορά θαλάσσιο χώρο, όπως και να εντοπίσουμε την ενδοχώρα που εξυπηρετούσαν.

Καταρχάς πρέπει να δίνουμε έμφαση στα μεγάλα λιμάνια – κέντρα του εμπορίου (διαμετακομιστικού αλλά και τοπικού – περιφερειακού) όπως η Θεσσαλονίκη, η Κωνσταντινούπολη, η Σμύρνη, αλλά και στο χώρο που κυρίως μας απασχολεί η Πάτρα, η Τεργέστη, η Ανκόνα και τα πιο μακρινά λιμάνια δραστηριοποίησης των Επτανήσιων ναυτικών όπως τα λιμάνια του Δούναβη και της Νότιας Ρωσίας, τα οποία χρησίμευαν ως πύλες εξόδου των σιτηρών και των άλλων προϊόντων που καλλιεργούνταν στην μακρινή και δύσβατη γεωργική ενδοχώρα.¹¹⁵

Ωστόσο, όπως νεότερες έρευνες έχουν επισημάνει, για το εμπόριο του αγροτικού πλεονάσματος που κυρίως απασχόλησε το εμπόριο του ελλαδικού χώρου και των Επτανήσων, στο α' μισό του 19^{ου} αιώνα, πρέπει να επισημανθεί η σημασία που έχουν τα μικρά λιμάνια αλλά και οι απάνεμοι όρμοι, που χρησίμευαν ως εξοδοί των γεωργικών προϊόντων της ενδοχώρας. Αυτά τα προϊόντα, εξάγονταν όχι μόνο από τα μεγάλα λιμάνια αλλά και από μικρές πόλεις-λιμάνια όπως το Μεσολόγγι, η Πρέβεζα, το Αργοστόλι, τα οποία λειτουργούσαν ως τόποι συγκέντρωσης πολλών εμπορευμάτων που έρχονταν από μικρότερα λιμάνια και περιοχές πριν εξαχθούν στα μεγαλύτερα λιμάνια της δυτικής Ευρώπης. Ως τόποι συγκέντρωσης των σιτηρών λειτουργούσαν και οι έρημοι κολπίσκοι που συγκεντρωνόταν το εμπόριο της ενδοχώρας αλλά και τα ξηρά, άνυδρα και αραιοκατοικημένα νησιά όπως η Ύδρα, τα Ψαρά και οι Σπέτσες, τα οποία μεταβλήθηκαν σε κέντρα διεξαγωγής του θαλάσσιου εμπορίου ή σαν τόποι διαμετακόμισης σιτηρών προτού επανεξαχθούν προς τη δυτική Ευρώπη.¹¹⁶

Τα ελληνικά νησιά ειδικά, αποτελούσαν προνομιακό πεδίο για την ανάπτυξη ναυτικών και εμπορικών δραστηριοτήτων. Η σπανιότητα αλλά και η χαμηλή παραγωγικότητα της γης οδήγησε γρήγορα τους κατοίκους στο να αναζητήσουν την τύχη τους στη θάλασσα, σε αντίθεση με τον γοητευτικό, αλλά μακριά από την πραγματικότητα, μύθο των φοβισμένων από την πειρατεία νησιωτικών κοινοτήτων, που κατέφευγαν στα βουνά υπό τον φόβο των πειρατών. Οι νησιώτες

¹¹⁴ Harlaftis, Gelina, *Maritime transport system in Southeastern Europe in the 19th century*, στο Eldem, Edhem, Petmezaz, Socrates (επιμ.), *The economic development of southeastern Europe in the 19th century*, ό.π., σελ. 436. Για τη σημασία των λιμανιών εν γένει για τον μετασχηματισμό της ελληνικής οικονομίας, Agriantoni, Christina, *Greek ports in the 19th and 20th centuries: from trade to industry*, στο Chatziioannou, Maria Christina, Harlaftis, Gelina, *Following the Nereids, Sea routes and maritime business, 16th – 20th centuries*, Kerkyra Publications, Αθήνα, 2006, σελ. 150 – 153.

¹¹⁵ Harlaftis, Gelina, *Maritime transport system in Southeastern Europe in the 19th century*, ό.π., σελ. 397-98.

¹¹⁶ Harlaftis, Gelina, ό.π., σελ. 400, Παπακωνσταντίνου, Κατερίνα, *Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές και διακινούμενα φορτία τον 18^ο αιώνα: η συγκρότηση μεταφορικών συστημάτων*, στο Παπακωνσταντίνου Κατερίνα, Χαρλαύτη, Τζελίνα (επιμ.), *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821*, ό.π., σελ. 309

προκειμένου να ξεφύγουν από αυτή τη νησιωτική-αγροτική απομόνωση, αξιοποίησαν κατεξοχήν το κούρσο, την πειρατεία και το λαθρεμπόριο, αλλά και το νόμιμο εμπόριο.¹¹⁷

Οι Έλληνες ναυτικοί του νησιωτικού ελλαδικού χώρου, είτε Οθωμανοί είτε Βενετοί υπήκοοι είχαν αναπτύξει μια αξιόλογη εμπορική δραστηριότητα, ως μεταφορείς στο τοπικό εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου, ήδη από τον 16^ο αλλά με μεγαλύτερη ένταση από τα τέλη του 17^{ου} αιώνα. Οι κάτοικοι των νησιών του Αιγαίου ιδιαίτερα δραστηριοποιήθηκαν στο εμπόριο του Λεβάντε είτε ως έμποροι, είτε ως καπετάνιοι και ναυτικοί στην Κωνσταντινούπολη, τον Εύξεινο Πόντο, τα λιμάνια του Αιγαίου και του Ιονίου. Ακόμα ως караβομαραγκοί στα οθωμανικά ναυπηγεία, πληρώματα στον αυτοκρατορικό στόλο, ως πληρώματα και καπετάνιοι στους στόλους των Βερβερινών πειρατών. Κατείχαν ακόμη μικρά σκάφη για το παράκτιο εμπόριο μεταξύ των νησιών.¹¹⁸ Στο χώρο των Κυκλάδων, όπου υπήρχε και μια πλούσια παράδοση κοινοτικής παράδοσης δημιουργήθηκαν τα πρώτα αξιόλογα ναυτιλιακά κέντρα: Τήνος, Σίφνος, Κέα, Μύκονος, Ρόδος. Την ίδια περίοδο ανέπτυξαν αξιόλογη ναυτιλιακή δραστηριότητα, σε συνεργασία με τους Σπετσιώτες караβοκύρηδες και οι Πελοποννήσιοι κεφαλαιούχοι της Τσακωνιάς, οι οποίοι κατέβηκαν από τον Πραστό στο Λεωνίδιο.¹¹⁹ Τέλος στον ιόνιο χώρο αξιόλογες ναυτιλιακές δραστηριότητες ανέπτυξαν η Ζάκυνθος και η Κέρκυρα.

Τον πιο σημαντικό όμως ρόλο για την ανάπτυξη των ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, ιδιαίτερα από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα, έπαιξε η αυξανόμενη ευρωπαϊκή διείσδυση στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Η πιο ευνοημένη από τις ευρωπαϊκές δυνάμεις ήταν η Γαλλία, με το καθεστώς των Διομολογήσεων. Συμπληρωματικά στο γαλλικό εμπόριο δόθηκε η ευκαιρία στους τοπικούς στόλους της ανατολικής Μεσογείου να διεκδικήσουν ρόλο στο εμπόριο του Λεβάντε. Ιδιαίτερα οι Έλληνες άρχισαν να παίζουν έναν ολοένα και πιο σημαντικό ρόλο στην οργάνωση των «θαλάσσιων караβανιών».¹²⁰

Είναι η εποχή που η ναυτιλία των Ελλήνων χαρακτηρίζεται ακόμα από τη μεγάλη δραστηριοποίησή τους σε δραστηριότητες που τυπικά σήμερα θεωρούμε «παρα-οικονομικές», οι οποίες, ωστόσο έπαιζαν και παίζουν ακόμα και σήμερα ρόλο για την ανάπτυξη και κερδοφορία της ναυτιλίας.

Η εμπειρία των Ελλήνων ναυτικών στο οθωμανικό ναυτικό αλλά και σαν πληρώματα κουρσάρικων πλοίων τους οδήγησε στην άσκηση, δίπλα στις «νόμιμες» εμπορικές δραστηριότητες, ενός ανθηρού λαθρεμπορίου αξιοποιώντας τις ερημικές παραλίες και τα απομονωμένα νησιά που λειτουργούσαν ως προνομιακός χώρος για αυτές τις μυστικές, «παράνομες» συναλλαγές. Η εμπειρία ενός πυκνού λαθρεμπορίου, μιας παραοικονομίας που λειτουργούσε σε βάρος του οθωμανικού

¹¹⁷ Ασδραχάς, Σπύρος, Τζαμτζής Αναστάσιος, Χαρλαύτη, Τζελίνα (επιμ.) *Ελλάδα της θάλασσας*, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα, 2004, σελ. 137.

¹¹⁸ Σβορώνος, Νίκος, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης τον 18^ο αιώνα*, σελ. 385, Efthymiou, Maria, *Greek Seamen in the Ottoman Navy, a reconsideration*, στο Chatziioannou, Maria Christina, Harlaftis, Gelina, *Following the Nereids, Sea routes and maritime business, 16th – 20th centuries*, Kerkyra Publications, Αθήνα, 2006, σελ. 74-80, S. Laiou, G. Harlaftis, *Ottoman state policy in the Mediterranean trade and shipping c. 1780-1820: The rise of greek-owned ottoman merchant fleet*, στο Mazower, Mark (επιμ.), *Networks of Power in Modern Greece: Essays in Honor of John Campell*, Hurst & Company, Λονδίνο 2008, σελ. 5-6.

¹¹⁹ Ασδραχάς, Σπύρος, Τζαμτζής Αναστάσιος, Χαρλαύτη, Τζελίνα (επιμ.) *Ελλάδα της θάλασσας*, ό.π., σελ. 294.

¹²⁰ Harlaftis, Gelina, *The "eastern invasion", Greeks in Mediterranean trade and shipping in the eighteenth and early nineteenth century*, στο Fusaro, Maria, Heywood, Colin, Salah, Mohamed, *Trade and cultural exchange in the early modern Mediterranean*, ό.π., σελ. 235.

ταμείου συντηρώντας ολόκληρα νησιά, βοήθησε τους νησιωτικούς πληθυσμούς στην μετέπειτα εμπορική και ναυτιλιακή τους εξειδίκευση.¹²¹

Δίπλα στο λαθρεμπόριο, γρήγορα οι πληθυσμοί του Αιγαίου και του Ιονίου δραστηριοποιήθηκαν στην πειρατεία και το κούρσο. Σε μερικές περιπτώσεις η πειρατεία φαίνεται ότι είχε αποκτήσει χαρακτηριστικά κοινοτικής επιχείρησης και μερικά νησιά και περιοχές, όπως η Μήλος, η Κίμωλος, η Μύκονος, η Μάνη και η Κεφαλονιά, όφειλαν την ευημερία τους στην ειδική σχέση τους με τους πειρατές. Πολλές φορές οι πειρατές επιδίδονταν στο έργο τους ανενόχλητοι με την προστασία των τοπικών αρχών ή των πλουσίων, ενώ συχνά μάλιστα και ξένοι έμποροι συνεργάζονταν μαζί τους. Τα ίδια τα άγονα «ναυτικά νησιά» (Υδρα, Σπέτσες, Ψαρά) που κατοικήθηκαν γύρω στις αρχές του 18^{ου} αιώνα, οδηγήθηκαν αναγκαστικά στην πειρατεία. Ήταν ακριβώς η αρχική δραστηριοποίηση σε τέτοιες δραστηριότητες που οδήγησαν στη συσσώρευση κερδών και αργότερα στη συστηματική ενασχόληση με το νόμιμο εμπόριο.¹²²

Η ίδια η πειρατεία αποτελούσε ουσιαστικά μια άλλη μορφή βίαιης επιχείρησης, αλληλοσυμπληρωματική στο καθαυτό θαλάσσιο εμπόριο. Η περίπτωση του κούρσου ήταν αναπόσπαστο τμήμα της οργανωμένης κρατικής βίας, η οποία αποσκοπούσε στην απόκτηση μεγάλων κερδών. Στο Αιγαίο, όπως και σε όλη τη Μεσόγειο, η πειρατεία έγινε μέρος αναπόσπαστο της τοπικής οικονομίας – ένας εξωοικονομικός τύπος συναλλαγών και συσσωρεύσεως κεφαλαίου. Στο παρελθόν η ελληνική ιστοριογραφία είχε τονίσει, υπερβολικά σε μεγάλο βαθμό, το ρόλο της πειρατείας σαν μέσο οικονομικής συσσώρευσης, στις αρχές ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας. Αυτή η πεποίθηση βασιζόταν στο υπαρκτό γεγονός ότι τα μικρά μεγέθη της αγροτικής οικονομίας του ελλαδικού χώρου δεν επέτρεπαν μεγάλα περιθώρια στην οικονομική συσσώρευση, την ίδια στιγμή που δεν είχαν διογκωθεί τα μεγέθη του «νόμιμου» εμπορίου. Ωστόσο, η υπερβολική εκτίμηση σχετικά με τη σημασία αυτών των δραστηριοτήτων, δε μπορεί να αποκρύψει το υπαρκτό γεγονός ότι φαινόμενα σαν την πειρατεία και το λαθρεμπόριο μπορεί να αποτελούσαν περιθωριακές δραστηριότητες σε αυτή τη φάση της εμπορικής ανάπτυξης, ήταν όμως καθ' όλα αποδεκτές σαν δραστηριότητες συμπληρωματικές των νόμιμων εμπορικών επιχειρήσεων και σαν μέσο συσσώρευσης κεφαλαίων.¹²³

Ωστόσο ο 18^{ος} αιώνας, και πιο συγκεκριμένα οι δεκαετίες μετά το 1740, στάθηκε η αρχή της απογείωσης του ελληνικού στόλου. Μπορούμε να πούμε ότι είναι η περίοδος που συνιστά την τομή σε αυτό που ονομάζουμε ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας με νεωτερικούς όρους. Από εκείνη την εποχή παρουσιάζει μια σαφή αύξηση σε όλα τα μεγέθη της (αριθμός πλοίων, χωρητικότητα, γεωγραφικά όρια).

Το γεγονός ότι οι ελληνικοί τοπικοί στόλοι κλήθηκαν να ανταπεξέλθουν στον ευρωπαϊκό εμπορικό ανταγωνισμό, τους επέτρεψε όχι μόνο να βγουν κερδισμένοι σε μια περίοδο διεθνών σχέσεων ιδιαίτερα δύσκολη όπως ήταν το β' μισό του 18^{ου} αιώνα, αλλά και να περάσει συνολικά η

¹²¹ Ασδραχάς, Σπύρος, Τζαμτζής Αναστάσιος, Χαρλαύτη, Τζελίνα (επιμ.) *Ελλάδα της θάλασσας*, ό.π., σελ.116-120.

¹²² Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Το εμπόριο της Πελονήσου στο 18^ο αιώνα (1715-1792), με βάση τα γαλλικά αρχεία*, Αθήνα, 1972, σελ. 107-109, Colin Heywood, *The English in the Mediterranean, 1600-1630, A Post-Braudelian Perspective on the 'Northern Invasion'*, στο Fusaro, Maria, Heywood, Colin, Salah, Mohamed, *Trade and cultural exchange in the early modern Mediterranean*, ό.π., σελ. 43. Ο Heywood επισημαίνει και αυτός την πειρατική φύση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε περιοχές όπως τα άγονα νησιά του Αιγαίου και της Μάλτας, οι κάτοικοι των οποίων, ωστόσο, μπόρεσαν να πραγματοποιήσουν τη μετάβαση σε μια οργανωμένη ναυτιλία, σε αντίθεση με τους κατοίκους της βορειοαφρικανικής ακτής.

¹²³ Λεονταρίτης, Γεώργιος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Ε.Μ.Ν.Ε. – Μνήμων, Αθήνα, 1996, σελ. 18-22.

ελληνόκτητη ναυτιλία σε μια νέα φάση. Μπόρεσε να ξεπεράσει το πρωταρχικό στάδιο της πειρατείας και των κοντινών μεταφορών και να ενταχθεί την υπηρεσία της διεθνούς αγοράς. Δε λειτουργούσε πλέον συμπληρωματικά στους στόλους των ευρωπαϊκών δυνάμεων αλλά μπόρεσε να επιτύχει μια αυτοδύναμη ανάπτυξη. Δεδομένου ότι εξυπηρετούσε κυρίως την αυξανόμενη εξωτερική ζήτηση και ότι εμπορευόταν κυρίως αγροτικά προϊόντα, συνέβαλε στον μετασχηματισμό της αγροτικής παραγωγής και στο σταδιακό εκχρηματισμό όλης της οικονομίας.

Ωστόσο υπάρχουν παράγοντες πολύ πιο καθοριστικοί για την ποιοτική διαφοροποίηση που συνέβη. Το γεγονός ότι οι Έλληνες ναυτιλλόμενοι δραστηριοποιούνταν πλέον στα πλαίσια ενός παγκόσμιου εμπορίου, το οποίο λειτουργούσε σταδιακά με καπιταλιστικούς όρους (και όχι όπως διεξαγόταν τον 15^ο ή 16^ο αιώνα), είχε σοβαρές συνέπειες για την οικονομία των περιοχών του ελληνικού χώρου που πρωταγωνίστησαν στο θαλάσσιο εμπόριο.

Στα τέλη του 18^{ου} και στις αρχές του 19^{ου} αιώνα διαμορφώθηκε η δυνατότητα για διευρυμένες επενδύσεις στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν στο θαλάσσιο εμπόριο, ιδίως το διαμετακομιστικό εμπόριο των σιτηρών. Επιχειρήσεις που απέβησαν κερδοφόρες παρά τον ανταγωνισμό των ευρωπαϊκών δυνάμεων, και που δε θα μπορούσε να γίνει, παρά μόνο περιστασιακά και περιθωριακά, σε προηγούμενες δεκαετίες. Πρόκειται για διαδικασίες που φανερώνουν τη δυνατότητα μεγάλης κερδοφορίας που διαμορφώθηκε (τις δεκαετίες αυτές έμποροι και πλοιοκτήτες των νησιών του Αιγαίου και του Ιονίου μπόρεσαν, παρά την αβεβαιότητα που χαρακτήριζε την δραστηριοποίηση στο θαλάσσιο εμπόριο, να πετύχουν μεγάλα κέρδη, πολλές φορές πάνω από 100% επί του αρχικού κεφαλαίου).¹²⁴ Μαρτυρούν, σε τελική ανάλυση, τη μεγάλη συσσώρευση πλούτου και κεφαλαίων που επιτεύχθηκε σε αυτές τις περιοχές του ελληνικού χώρου (Ιόνια Νησιά, «ναυτικά» νησιά του Αιγαίου). Τη διαμόρφωση, σε αυτές τις περιοχές, μιας πρωτόλειας αστικής τάξης.¹²⁵

Η Χαρλαύτη επισημαίνει ότι η γρήγορη διεθνοποίηση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων των Ελλήνων και η ενοποίηση των θαλάσσιων περιοχών του Ιονίου και του Αιγαίου, σήμανε για τους Έλληνες, πέρα από την ενσωμάτωση στους διεθνείς εμπορικούς δρόμους, την επέκταση και αναβάθμιση των εμπορικών τους δραστηριοτήτων. Η επέκταση σήμαινε ότι οι εμπορευόμενοι δεν εξαρτιόνταν αποκλειστικά από τα εμπορεύματα της περιοχής τους, αλλά τα αναζητούσαν και έξω από αυτή. Αυτό επιτυγχανόταν μέσω της δραστηριοποίησής τους σε περισσότερες αγορές, την πρόσβαση που είχαν σε περισσότερα εμπορεύματα και πρώτες ύλες αλλά και την ικανότητα ταχύτερης απόκτησης της εμπορικής πληροφορίας και απασχόλησης ενός μεγαλύτερου ναυτικού δυναμικού.¹²⁶ Η αναζήτηση φορτίων σε θαλάσσιες περιοχές που απλώνονταν σε μια μεγάλη γεωγραφική έκταση οδηγούσε σταδιακά στη δικτύωση των ναυτικών οικογενειών και επιχειρηματιών, στην πρόσβαση στους διεθνείς εμπορικούς δρόμους και στα διεθνή κέντρα εμπορίας και ανταλλαγής. Κομβικό ρόλο σε αυτό έπαιξε η εγκατάσταση Ελλήνων έξω από τα όρια της βενετικής ή οθωμανικής επικράτειας, στο χώρο της Διασποράς.¹²⁷ Η αναβάθμιση σήμαινε τη

¹²⁴ Ο Μάξιμος επισημαίνει, παρ' όλ' αυτά, ότι αυτά τα τεράστια κέρδη χαρακτηρίζανε μια καθυστερημένη οικονομική ζωή, μια αγορά ανοργάνωτη, ασύνδετη, χωρίς ανταγωνιστική πίεση, που να φέρνει τις τιμές σε κάποια λογικά όρια, Μάξιμος, Σεραφεΐμ, *Η αγωγή του ελληνικού καπιταλισμού*, ό.π., σελ. 107.

¹²⁵ Για τις επιπτώσεις της ναυτιλιακής ανάπτυξης: Λεονταρίτης, Γεώργιος, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία*, ό.π., σελ. 37, Κρεμμυδάς, Βασίλης, *«Η οικονομία των Ελλήνων. Πενήντα κρίσιμα χρόνια 1770-1821»*, στο *Ιστορία Νέου Ελληνισμού 1770-2000*, Τ.1, Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ελληνικά Γράμματα*, 2003, σελ. 295.

¹²⁶ Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Η «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου. Ναυτότοποι, ναυτικές οικογένειες και επιχειρήσεις*, στο Παπακωνσταντίνου Κατερίνα, Χαρλαύτη Τζελίνα (επιμ.), *Ναυτιλία των Ελλήνων*, ό.π., σελ. 403.

¹²⁷ Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Το εμπόριο και η ναυτιλία, 1775-1835*, στο Κρεμμυδάς, Βασίλης (επιμ.) *Εισαγωγή στην νεοελληνική οικονομική ιστορία (18^{ος}-20^{ος} αιώνες)*, εκδ. Τυπωθήτω, Αθήνα, 1999, ό.π., σελ. 28.

σταδιακή απομάκρυνση από πρακτικές και μορφές οργάνωσης και δομής της ναυτιλιακής επιχείρησης που χρησιμοποιούνταν για αιώνες, και την υιοθέτηση νέων που προσιδιάζαν στις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν στο θαλάσσιο εμπόριο.

Η μεγιστοποίηση της ελληνικής ναυτιλίας στο εμπόριο και στις θαλάσσιες μεταφορές συνέπεσε χρονικά με τη μετάβαση από τη γαλλική στην αγγλική εμπορική κυριαρχία στην ανατολική Μεσόγειο. Έτσι η σύνδεση του νεογέννητου ελληνικού εμπορικού και εφοπλιστικού κεφαλαίου με τα αγγλικά εμπορικά συμφέροντα ήταν περίπου αναπόφευκτη. Μια τέτοια σύνδεση δε μετέβαλε τους βασικούς όρους διεξαγωγής του εμπορίου. Οδήγησε όμως, σε μια στενή αλλά και αντιφατική ταυτόχρονα σχέση μεταξύ της παρέμβασης του ευρωπαϊκού παράγοντα και των επιδιώξεων των Ελλήνων εμπόρων και πλοιοκτητών οι οποίοι από νωρίς διεθνοποίησαν τις δραστηριότητές τους και μπορούσαν να παρέμβουν από προνομιακή θέση στον εμπορικό ανταγωνισμό.¹²⁸

Το πρώτο αξιόλογο ελληνικό εμπορικό ναυτικό διαμορφώθηκε στα μέσα του 18^{ου} αιώνα στα δυτικά ηπειρωτικά παράλια του ελλαδικού χώρου και τα Ιόνια Νησιά, όπως πρώτος επεσήμανε ο Σεραφείμ Μάξιμος. Η ανάπτυξη της ναυτιλίας σε αυτό τον χώρο δεν έγινε τυχαία. Οι ακτές της Ηπείρου, της Στερεάς Ελλάδας και των νησιών του Ιονίου λειτούργησαν σαν πύλες εξόδου προς τη δυτική Ευρώπη προϊόντων όπως τα σιτηρά, το βαμβάκι, το μετάξι, το μαλλί, η ξυλεία, τα δέρματα, ο καπνός, η σταφίδα και άλλα γεωργικά προϊόντα. Η αυξανόμενη ζήτηση αυτών των προϊόντων από το εξωτερικό και η μεταφορά τους κυρίως μέσω των στόλων των ευρωπαϊκών κρατών δημιούργησαν τις προϋποθέσεις ώστε σε αυτές τις «σκάλες» της δυτικής Ελλάδας να αρχίσει να αναπτύσσεται και ένα αξιόλογος τοπικός στόλος.

Σε αυτή την περιοχή από τις αρχές του 18^{ου} αιώνα και με κομβικό σημείο τις Διομολογήσεις, είχαν επιβάλλει την εμπορική τους κυριαρχία οι Γάλλοι, οι οποίοι όμως από τα μέσα του αιώνα αντιμετώπιζαν τον αυξανόμενο ανταγωνισμό των Άγγλων. Οι τοπικοί εμπορικοί στόλοι δρούσαν αρχικά συμπληρωματικά στις εμπορικές δραστηριότητες των Ευρωπαίων, παίζοντας το ρόλο του μεσάζοντα στις συναλλαγές παραγωγών και ξένων παραγγελιοδόχων. Αυτή η αρχική συσσώρευση κεφαλαίου έδωσε ώθηση στους τοπικούς κεφαλαιούχους να κάνουν επενδύσεις για την ανάπτυξη του τοπικού εμπορικού στόλου, καθώς έκριναν ότι τα κέρδη τους θα αυξάνονταν σημαντικά αν μπορούσαν να παρακάμψουν την εξάρτηση από τον ξένο εμπορικό παράγοντα.¹²⁹

Η διείσδυση των ναυτικών αυτής της περιοχής έγινε στο δρόμο για τα λιμάνια της Αδριατικής, τη Μάλτα και την κεντρική Ευρώπη, στον άξονα για το Λιβόρνο και τη Μινόρκα. Ιδίως το επικερδές εμπόριο σιτηρών που κατευθυνόταν προς τις πόλεις της Αδριατικής έδωσε ώθηση όχι μόνο στην ανάπτυξη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου αλλά και στη δημιουργία μιας ενιαιοποιημένης αγοράς κατά μήκος των ιταλικών και δαλματικών ακτών. Αυτό που αποκαλούμε «Αδριατική Οικονομία». Οι Έλληνες τόσο οι Ιόνιοι όσο και οι κάτοικοι των ακτών της ηπειρωτικής Ελλάδας και των νησιών του Αιγαίου, διεισδύοντας στο μεσογειακό εμπόριο είχαν το πλεονέκτημα ότι έπλεαν συνήθως με ουδέτερες σημαίες (οθωμανική κ.ά.), ενώ το γεγονός ότι είχαν μια μακράιωνη εξειδίκευση στη ναυτιλία αν και Οθωμανοί υπήκοοι τους εξασφάλιζε ελεύθερη πρόσβαση στα δυτικά λιμάνια. Αξιοποιώντας αυτά τα πλεονεκτήματα τα ελληνόκτητα πλοία ανέπτυξαν εμπορικούς

¹²⁸ Hadziiossif, Christos, *The naming of ships in Greece*, στο Vryonis, Speros, Jr. (επιμ.), *The Greeks and the Sea*, Aristide D. Caratzas – Publisher, Νιου Ροσέλ (New Rochelle) – Νέα Υόρκη 1993, σελ. 251, Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Το εμπόριο και η ναυτιλία, 1775-1835*, ό.π., σελ. 24-27.

¹²⁹ Λεονταρίτης, Γεώργιος, ό.π., σελ. 37-40

δεσμούς τόσο με τη Μάλτα, όσο και με τα κράτη της Μπαρμπαριάς, προωθώντας και την επέκταση τους προς τη βόρεια Ευρώπη.¹³⁰

Ξεχώρισαν ιδιαίτερα, από τις δεκαετίες 1730-1740 οι στόλοι του Μεσολογγίου, του Αιτωλικού και του Γαλαξιδίου. Στα βενετοκρατούμενα Ιόνια Νησιά την ίδια στιγμή διογκώθηκαν οι στόλοι των Κεφαλλονιτών και Ιθακησίων. Ο στόλος αυτών των περιοχών εξυπηρετούσε τις ενδοχώρες της Ηπείρου, της Πελοποννήσου, της Αιτωλοακαρνανίας, ενώ το έμπυχο δυναμικό του αποτελούνταν κυρίως από Κεφαλλονίτες, Ιθακήσιους και τους κατοίκους των περιοχών γύρω από τον Αμβρακικό.¹³¹

Το λιμάνι του Μεσολογγίου συγκεκριμένα έγινε πύλη εξόδου των φορτίων της Ηπείρου, των περιοχών γύρω από τον Αμβρακικό, της Αιτωλοακαρνανίας, αλλά και της Μάνης και άλλων περιοχών της δυτικής Πελοποννήσου προς τη δυτική Ευρώπη.¹³²

Σχετικά με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις του Μεσολογγίου υπάρχουν πολλά ερωτήματα. Σύμφωνα με τον Λεονταρίτη αλλά και τον Βλασσόπουλο πλούσιοι Μωαμεθανοί έμποροι, ιδίως των Ιωαννίνων, αλλά και Κεφαλλονίτες Ιθακήσιοι και Ζακυνθinoί είχαν κάνει επενδύσεις στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις του Μεσολογγίου και του Αιτωλικού για να αποφύγουν το εξαιρετικά παρεμβατικό σύστημα της Βενετίας που παρεμπόδιζε την συμμετοχή των τοπικών εμπόρων στο εξωτερικό εμπόριο. Τα καράβια, στα μέσα του 18^{ου} αιώνα, αγοράζονταν αρχικά από πειρατικές λείες ή μεταχειρισμένα από την Ανκόνα και τη Ραγούζα, αλλά τις επόμενες δεκαετίες άρχισαν να ναυπηγούν στο Μεσολόγγι, το Αιτωλικό, την Πρέβεζα, όπου χρησιμοποιούσαν τη εκλεκτή ηπειρωτική ξυλεία.¹³³

Το πιο πιθανό σχήμα ήταν να χρηματοδοτούσαν οι έμποροι των Ιωαννίνων και των Ιονίων Νήσων την αγορά ή τη ναυπήγηση αυτών των σκαφών, στην πράξη όμως πλοιοκτήτες ήταν οι καπετάνιοι με τους οποίους είχαν συνάψει συμφωνία. Ο Βλασσόπουλος ιδιαίτερα παραθέτει ότι μετά τον Επταετή Πόλεμο (1756-1763) οι Μεσολογγίτες προσανατολίστηκαν σταδιακά στη συνεργασία με τους κατοίκους των Ιονίων Νήσων, κυρίως τους Κεφαλλονίτες, τους οποίους χρησιμοποίησαν ως

¹³⁰ Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Η εισβολή της ναυτιλίας των Γραικών στο μεγάλο εμπόριο της Μεσογείου*, ό.π., σελ 260-63, Moly Greene, *Καθολικοί Πειρατές και Έλληνες έμποροι, μια ναυτική ιστορία της Μεσογείου*, εκδόσεις του 21^{ου}, Αθήνα, 2015, σελ. 254-55. Αξίζει βέβαια να σημειωθεί και η άποψη του Βασίλη Κρεμμυδά, ο οποίος πιστεύει ότι οι προσπάθειες συγκρότησης εμπορικών στόλων από το Μεσολόγγι, το Γαλαξίδι ή τα Ιόνια Νησιά δεν μπορεί να συγκριθεί με τη ναυτιλιακή έκρηξη των τελών του 18^{ου} – αρχές 19^{ου} αιώνα. Ο ίδιος θεωρεί ότι το σημείο τομής για την ακμή της ελληνικής ναυτιλίας είναι η περίοδος 1776-1821, η οποία συνδέεται άμεσα, μόνο τότε, με το σχηματισμό της ελληνικής αστικής τάξης, στον καθαυτό ελλαδικό χώρο. Ο σχηματισμός του μεσολογγίτικου και του γαλαξιδιώτικου ναυτικού συνδεόταν με συγκυριακές δυνατότητες που διαμορφώνονταν από την ξένη εμπορική δραστηριότητα, ενώ αναπαρήγαγε την οικονομική πραγματικότητα, όπως είχε διαμορφωθεί από τον 16^ο και 17^ο αιώνα, όταν τα εξωοικονομικά μέσα βρίσκονταν στη βάση του σχηματισμού πλούτου και της όποιας πρωταρχικής συσσώρευσης. Ο ρόλος αυτών των μηχανισμών μειωνόταν όσο διευρύνονταν οι δυνατότητες εμπορευματοποίησης της αγροτικής παραγωγής. Την ίδια στιγμή η ναυτιλία των Ελλήνων μπόρεσε να αναπτύξει μια αυτοδύναμη πορεία χρησιμοποιώντας νέες οργανωτικές μορφές, Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835. Δεύτερος τόμος: Οι μηχανισμοί*, Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τραπεζής της Ελλάδος, Αθήνα, 1986, σελ. 23-24.

¹³¹ Λεονταρίτης, Γεώργιος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, ό.π., σελ. 37, Laiou, Sophia, Harlaftis, Gelina, *Ottoman state policy in the Mediterranean trade and shipping c. 1780-1820: The rise of greek-owned ottoman merchant fleet*, ό.π., σελ. 16.

¹³² Βλασσόπουλος, Νίκος, *Το ναυτικό του Μεσολογγίου τον 18^ο αιώνα*, εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, Αθήνα, 2005, σελ 12

¹³³ Λεονταρίτης, Γεώργιος, ό.π., σελ. 41-42

πεπειραμένα πληρώματα και καπετάνιους για τον στόλο τους.¹³⁴ Ο Σάθας αναφέρεται επίσης στην ύπαρξη «συνεταιρικών σκαφών» Μεσολογγιτών με Θιακοκεφαλλονίτες χωρίς να διευκρινίζεται το αν οι Επτανήσιοι υπηρετούσαν αποκλειστικά σαν πλοίαρχοι, ενώ το φορτίο ήταν αποκλειστικά μεσολογγίτικης ιδιοκτησίας.¹³⁵

Μελετώντας τους τύπους φόρτωσης των μεσολογγίτικων πλοίων θα δούμε τη σημασία των υποδεέστερων λιμένων και των έρημων τόπων απ' όπου γινόταν η φόρτωση των προϊόντων και εμπορευμάτων. Τα φορτία έρχονταν από πόλεις στην ενδοχώρα και τα ορεινά που τα κατέβαζαν με ό,τι μέσα και ό,τι δρόμους υπήρχαν προκειμένου να φορτωθούν, στη συνέχεια, στα σκάφη. Τα βασικά προϊόντα που εξάγονταν από το Μεσολόγγι στο εξωτερικό το β' μισό του 18^ο αιώνα ήταν κυρίως τα δημητριακά (στάρι, καλαμπόκι και κριθάρι). Ακολουθούσαν το κεχρί, βελανίδια, όσπρια, ρύζι, μαλλί, βαμβάκι, μετάξι, κάπες, τυρί, ελιές, σαπούνι, δέρματα, ξυλεία, καπνός, σφουγγάρια, σταφίδα από την Πάτρα.¹³⁶ Παράλληλα με τη νόμιμη διακίνηση των αγροτικών προϊόντων, αναπτύχθηκε και ένα εκτεταμένο λαθρεμπόριο το οποίο ενθαρρυνόταν από τους τσιφλικούχους και τους Οθωμανούς αξιωματούχους.¹³⁷

Οι Μεσολογγίτες, ήδη από το 1740, οπότε ξεκίνησε η μεγάλη άνοδος του ναυτικού τους, στόχευσαν στα μεγάλα λιμάνια της Αδριατικής, ιδίως την Τεργέστη. Ταυτόχρονα επεκτάθηκαν και προς το χώρο της δυτικής Μεσογείου με επίκεντρο το λιμάνι του Λιβόρνο.¹³⁸ Παρά την καταστροφή του στόλου τους από τους ανταγωνιστές τους Δουλτσινιώτες πειρατές το 1770, οι Μεσολογγίτες, αξιοποιώντας τις διεθνείς διασυνδέσεις τους, συνέχισαν να πρωταγωνιστούν στο θαλάσσιο εμπόριο της Αδριατικής μέχρι και τις αρχές του 19^{ου} αιώνα.

3.3 Η άνοδος της ναυτιλίας στο χώρο των Ιονίων Νήσων.

Ο 18^{ος} αιώνας είναι επίσης η εποχή της μεγάλης ανάπτυξης της ιόνιας, ιδίως της κεφαλληνιακής, ναυτιλίας, η οποία σημειώνει μια κάθετη άνοδο ύστερα από δύο αιώνες ναυτιλιακής δραστηριοποίησης στα γνώριμα νερά του Ιονίου. Ένα φαινόμενο στενά συνδεδεμένο με τον περιορισμό, την ίδια εποχή, της βενετικής εμπορικής δραστηριότητας στα λιμάνια της Αδριατικής και του Ιονίου.

Η σταδιακή αμφισβήτηση της βενετικής ναυτικής κυριαρχίας στην ανατολική Μεσόγειο, από τις αρχές του 17^{ου} αιώνα, επέφερε αλλαγή των δομών του βενετικού εμπορίου με κυριότερη την εγκατάλειψη του συστήματος των νηοπομπών, οπότε και άνοιξε ο δρόμος για τη δραστηριοποίηση

¹³⁴ Βλασσόπουλος, Νίκος, *Το ναυτικό του Μεσολογγίου τον 18^ο αιώνα*, ό.π., σελ 20-21, Papakonstantinou, Katerina, «The Port of Messolonghi: Spatial Allocation and Maritime Expansion in the Eighteenth Century», *The Historical Review/La Revue Historique*, Τόμος VII, 2010, σ.277-97

¹³⁵ Βλασσόπουλος, Νίκος, *Η ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900)*, Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 2001, σελ. 20-21, Κατσιαρδή-Hering, Όλγα, «Η αυστριακή πολιτική και η ελληνική ναυσιπλοΐα (1750-1800)», *Παρουσία*, τ. Ε', 1987, σελ. 468-69, Βλασσόπουλος, Νίκος, *Η ναυτιλία των Ιονίων Νήσων*, τ. Α', εκδ. Ελληνική Ευρωεκδοτική, Αθήνα, 1995, σελ. 86-89.

¹³⁶ Βλασσόπουλος, Νίκος, ό.π., σελ 69

¹³⁷ Λεονταρίτης, Γεώργιος, ό.π., σελ. 45, Αξελός, Λουκάς, *Ο Σεραφείμ Μάξιμος και οι αφετηρίες της νεότερης οικονομικής ιστορίας μας*, στο Μάξιμος, Σεραφείμ, *Η αυγή του ελληνικού καπιταλισμού*, εκδ. Στοχαστής, 2008, σελ. 31.

¹³⁸ Βλασσόπουλος, Νίκος, ό.π., σελ 57, Βλάμη, Δέσποινα, *Το φιορίνι, το σιτάρι και η Οδός του Κήπου, Έλληνες έμποροι στο Λιβόρνο, 1750-1868*, ό.π., σελ. 93-96, Galani, Katerina, *The Napoleonic Wars and the disruption of Mediterranean shipping and trade: British, greek and American merchants in Livorno*, *The Historical Review/La Revue Historique*, Τόμος VII, 2010, σελ. 179-198.

ολοένα και περισσότερων μελών των εμποροναυτιλιακών εθνοτήτων της ανατολικής Μεσογείου: Αρμένιοι, Ραγουζαίοι, Εβραίοι, Τούρκοι και φυσικά Έλληνες, ιδίως κάτοικοι των Ιονίων Νήσων.¹³⁹ Η ίδια η Βενετία, ωστόσο, έθετε και σημαντικά προσκόμματα στην εμποροναυτιλιακή τους δραστηριότητα, εξαιτίας της «Αρχής της Κυριάρχου (Dominante). Σύμφωνα με αυτή όλα τα εμπορεύματα, από και προς τα βενετικά λιμάνια, έπρεπε πρώτα να διέρχονται από το λιμάνι της μητρόπολης, να καταβάλουν τους απαραίτητους κι υψηλότερους δασμούς και, ακολούθως, να συνεχίζουν το ταξίδι τους προς τους τελικούς προορισμούς τους, εντός ή εκτός της βενετικής επικράτειας.¹⁴⁰

Η παρακμή της Βενετίας προκάλεσε την ολοένα και μεγαλύτερη οικονομική διείσδυση των ευρωπαϊκών δυνάμεων, οι οποίες χρησιμοποιούσαν τους Ιόνιους μεταφορείς για την επέκταση των εμπορικών δραστηριοτήτων τους. Οι Ιόνιοι εκμεταλλεύτηκαν τις εμπορικές ευκαιρίες που δόθηκαν από την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της Γαλλίας εξαιτίας των Διομολογήσεων, αλλά και τον επακόλουθο ανταγωνισμό με την Βρετανία.

Η εμπορική δραστηριοποίηση για λογαριασμό των Ευρωπαίων έθεσε τις βάσεις για την αυτοδύναμη ανάπτυξη του ιόνιου στόλου. Ωστόσο οι περιορισμοί και οι φορολογικές πιέσεις που απέρρεαν από την εμπορική και γενικότερη οικονομική πολιτική της Βενετίας οδήγησαν τους Ιόνιους εμπόρους και караβοκύρηδες προς αναζήτηση μεθόδων για την αποφυγή τους, όπως η χρήση ξένων «ουδέτερων» σημαίων και η εμπορική συνεργασία με τις απέναντι ακτές. Εξάλλου τα σύνορα οθωμανικής – βενετικής κυριαρχίας ήταν μάλλον μια «ρευστή», ακαθόριστη περιοχή που επέτρεπε από τη φύση της και τη γειτνίαση των περιοχών μεγάλα περιθώρια οικονομικής δραστηριοποίησης και συνεργασίας σε όλους τους τομείς.

Δεν πρέπει να αμελήσουμε ότι στα ίδια τα νησιά, ιδιαίτερα στην Κεφαλονιά, δίπλα στο εμπόριο και τη ναυτιλία υπήρχε μια μεγάλη παράδοση πειρατείας και λαθρεμπορίου, δραστηριότητες «παράνομες», αλλά καθ' όλα συμπληρωματικές του «νόμιμου» εμπορίου. Δραστηριότητες που τις ευνοούσε η εξοικείωση των κατοίκων με τη θάλασσα, ο ορεινός και απόκρημνος χαρακτήρας του εδάφους και των ακτών, όπως και η ανάγκη προσπορισμού εισοδήματος καθώς αποτελούσε το πιο φτωχό νησί των Επτανήσων.

Η επέκταση από την άλλη εμπορευματικών καλλιιεργειών, με τεράστια ζήτηση, όπως η σταφίδα (σε Ζάκυνθο και Κεφαλονιά) οδήγησε σε μια αντιστροφή του ναυτιλιακού καταμερισμού εργασίας εντός των Ιονίων Νήσων, από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα. Η Κέρκυρα και η Ζάκυνθος υποχώρησαν ως ναυτιλιακά κέντρα (η Κέρκυρα διατήρησε τη θέση της ως κύριο λιμάνι των νησιών, ενώ η Ζάκυνθος έγινε κέντρο της σταφιδοπαραγωγής), την ίδια στιγμή που η Κεφαλονιά και δευτερευόντως η Ιθάκη, ανέλαβαν το βάρος της οργάνωσης ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Στο ίδιο το νησί μεγάλη κίνηση παρουσιάζει το φυσικό λιμάνι του Αργοστολίου, που εξελίσσεται σε αξιόλογο κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου, όπου εκφορτώνονται εμπορεύματα με ποικίλη προέλευση και με τελικό προορισμό άλλα λιμάνια του Ιονίου ή ακόμη και τη Βενετία.

¹³⁹ Moschonas, Nikos, *Navigation and trade in the Ionian and lower Adriatic Seas in the eighteenth century*, στο Vacalopoulos, Apostolos E., Svolopoulos, Constantinos D., Király, Béla K. (επιμ.), *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the mid-Eighteenth Century to 1914*, Institute for Balkan Studies, Thessaloniki 1988, σελ. 188-195.

¹⁴⁰ Ανδρεάδης, Ανδρέας, Μιχ., *Περί της οικονομικής διοικήσεως των Επτανήσιων επί Βενετοκρατίας*, Τ. Α', Τυπογραφείον «Εστία», Αθήναι, 1914, σελ. 77-79.

Σημαντική είναι και η κίνηση στο Ληξούρι, ενώ μικρή εμφανίζεται μέχρι τις αρχές του 19^{ου} αιώνα η κίνηση στην Άσσο και το νησί της Ιθάκης.¹⁴¹

Οι Κεφαλλονίτες, από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα, διακρίθηκαν σαν μεταφορείς σταφίδας, λαδιού και κρασιού από τα Ιόνια Νησιά, την Κρήτη, την Πελοπόννησο και τις άλλες αποικίες τη Βενετίας προς τα λιμάνια της Μάλτας (που τότε είχε προσανατολιστεί από την πειρατεία στις «νόμιμες» μορφές εμπορικής δραστηριοποίησης) και κυρίως της Αδριατικής, όπου πρόβαλλε σαν ανταγωνιστής της Βενετίας η Αυστρία μέσω του λιμανιού της Τεργέστης. Όσον αφορά τη σταφίδα, οι Επτανήσιοι είχαν να αντιμετωπίσουν βέβαια και τον ανταγωνισμό της αγγλικής Εταιρείας του Λεβάντε και άλλων αγγλικών εταιρειών που δραστηριοποιούνταν στο εμπόριό της. Άλλα διακινούμενα προϊόντα από τους Επτανήσιους ήταν τα δημητριακά (ιδίως το σιτάρι από τις πεδιάδες της Θεσσαλίας, της Αυλώνας, της Πρέβεζας), το αλάτι, τυριά από την Ήπειρο, υφάσματα και δέρματα.¹⁴² Ακόμα είχαν ρόλο στις μεταφορές των βενετσιάνικων βιοτεχνικών προϊόντων προς την Πελοπόννησο, την Ήπειρο, τα νησιά του Αιγαίου και την ευρύτερη περιοχή του Λεβάντε.¹⁴³

Παράλληλα με την ανάπτυξη της ναυτιλίας του ίδιου του νησιού το αποφασιστικό βήμα για την ανάπτυξη όχι μόνο της κεφαλληνιακής, αλλά μακροπρόθεσμα της ελληνόκτητης ναυτιλίας ήταν η εγκατάσταση των Κεφαλλονιτών στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και τη Νότια Ρωσία. Η εγκατάσταση των Κεφαλλονιτών σε αυτές τις περιοχές έθεσε τις βάσεις για την ανάπτυξη ισχυρών εμπορικών επιχειρήσεων και την ανάδειξή τους, κατά τον 19^ο αιώνα πια, σε κύριους πρωταγωνιστές στο διαμετακομιστικό εμπόριο των μαυροθαλασσίτικων σιτηρών προς τα λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, ανταγωνιζόμενοι επάξια τους στόλους άλλων ευρωπαϊκών κρατών.

Οι Κεφαλλονίτες έμποροι και πλοιοκτήτες της Μαύρης Θάλασσας ταυτόχρονα ενίσχυαν το εμπορικό ναυτικό του ίδιου του νησιού είτε τη νηολόγηση πλοίων στο ίδιο το νησί, είτε προσλαμβάνοντας καπετάνιους και πληρώματα στα πλοία τους, είτε συνεργαζόμενοι με τους συμπατριώτες τους ναυτικούς και εμπόρους, είτε έχοντας αντιπροσώπους εκεί, είτε δίνοντας παραγγελίες για μεταφορά απευθείας σε πλοιοκτήτες που απασχολούνταν στη ναυτιλία του νησιού και των ακτών της δυτικής Ελλάδας.¹⁴⁴

Οι έμποροι και πλοιοκτήτες της Κεφαλονιάς, και εν γένει των Ιονίων Νήσων, υπέστησαν έτσι ένα διαχωρισμό των σχετικών δραστηριοτήτων τους. Στη Μαύρη Θάλασσα αναπτυσσόταν μια εμπορική ναυτιλία ιονίων συμφερόντων. Μια ναυτιλία που γρήγορα διεθνοποίησε τις δραστηριότητές της και αποκτούσε ολοένα και μεγαλύτερο ρόλο στις εμπορικές συναλλαγές της ανατολικής Μεσογείου. Ταυτόχρονα, και ενίοτε συμπληρωματικά σε αυτή οι ναυτιλλόμενοι των ίδιων των νησιών παρέμεναν εστιασμένοι στον άξονα Αδριατικής – Μάλτας – Λιβόρνο, συμβάλλοντας, μαζί με τους άλλους τοπικούς στόλους της περιοχής (Μεσολόγγι, Γαλαξίδι, κ.α.) στη

¹⁴¹ Για την παρακμή της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς ως ναυτιλιακά κέντρα και την άνοδο της κεφαλληνιακής ναυτιλίας, όπως και για τις πειρατικές δραστηριότητες των Κεφαλλήνων: Βλασσόπουλος, Νίκος, *Ιόνιοι έμποροι και караβοκύρηδες στη Μεσόγειο, 16^{ος}-18^{ος} αιώνας*, εκδ. Finattec A.E., Αθήνα, 2001, σελ. 97-133.

¹⁴² Καπετανάκης, Παναγιώτης, *«Η ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία των Επτανήσων την εποχή της Βρετανικής Κατοχής και Προστασίας και η κεφαλληνιακή υπεροχή (1809/15-1864). Στόλος και λιμάνια, εμπορεύματα και διαδρομές, ναυτότοποι και ναυτικοί, επιχειρηματικότητα και δίκτυα, κοινωνία και πλοιοκτητικές ελίτ»*, Διδακτορική Διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα 2010, ό.π., σελ 26-32.

¹⁴³ Βλασσόπουλος, Νίκος, *Η ναυτιλία του Μεσολογγίου τον 18^ο αιώνα*, ό.π., σελ 19.

¹⁴⁴ Λεονταρίτης, Γεώργιος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, ό.π., σελ. 61, Παπακωνσταντίνου, Κατερίνα, *Αναζητώντας νέες ευκαιρίες: Οι Έλληνες στο εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας στα τέλη του 18^{ου} αιώνα*, στο Σιφναίου, Ευρυδίκη – Χαρλαύτη, Τζελίνα (επιμ.), *Οι Έλληνες της Αζοφικής 18^{ος} – αρχές 19^{ου} αιώνα, Νέες προσεγγίσεις στην ιστορία των Ελλήνων της νότιας Ρωσίας*, εκδ. Ι.Ν.Ε.-Ε.Ι.Ε., Αθήνα, 2015, σελ. 292.

διαμόρφωση της «Αδριατικής Οικονομίας». Η κατάσταση αυτή συνεχίστηκε και την περίοδο μετά του Ναπολεόντειους Πολέμους, στη διάρκεια δηλαδή της αγγλικής επικυριαρχίας στα Επτάνησα.

Η ανάπτυξη της κεφαλληνιακής και γενικότερα της ναυτιλίας στο χώρο του Ιονίου αποτέλεσε την πρώτη φάση μιας συνολικής διαδικασίας ανάπτυξης της ναυτιλίας στον ελληνικό χώρο. Τη σκυτάλη από το χώρο των δυτικών ελληνικών ακτών και των Επτανήσων, πήρε η ναυτιλία των νησιών του Αιγαίου. Πριν τα τέλη του 18^{ου} αιώνα υπήρχαν ήδη κάποια νησιά με σημαντική ναυτιλιακή δραστηριότητα. Η Χίος επίσης, ήταν ήδη ένα αξιόλογο εμπορικό κέντρο με επίκεντρο τη βιοτεχνία μεταξιού και τα εμπορεύσιμα γεωργικά προϊόντα της.¹⁴⁵ Ωστόσο ήταν η ανάπτυξη των άγονων νησιών του Αιγαίου (Υδρα, Σπέτσες, Ψαρά) που επέτρεψε την μεγάλη άνοδο της αιγαιακής ναυτιλίας. Τα τρία αυτά νησιά μπόρεσαν να παρακάμψουν την ασφυκτική διοίκηση των οθωμανικών αρχών, να αναπτύξουν έναν αξιόλογο εμπορικό στόλο και να λειτουργήσουν ως εστίες συσσώρευσης κεφαλαίου.

Σημεία σταθμοί για την ανάπτυξη της αιγαιακής ναυτιλίας αποτέλεσαν η Συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή (1774) και η ρωσοτουρκική εμπορική Συνθήκη του 1783, με την οποία επιτράπηκε στα ρώσικα πλοία και στα πλοία υπό την προστασία της ρωσικής σημαίας να περνούν από τα Στενά και έθετε τέρμα στο καθεστώς της Μαύρης Θάλασσας ως θάλασσας κλειστής προορισμένη αποκλειστικά για τις οθωμανικές αρχές.¹⁴⁶

Η πραγματική όμως απογείωση της ναυτιλίας των Ελλήνων του Αιγαίου συντελέστηκε στη διάρκεια της Γαλλικής Επανάστασης και των Ναπολεόντειων Πολέμων. Οι Ευρωπαίοι έμποροι, των οποίων οι δραστηριότητες επλήγησαν μπόρεσαν να διεισδύσουν και να σπάσουν τον Ηπειρωτικό Αποκλεισμό που είχε επιβάλλει ο Ναπολέοντας, κυρίως με τη βοήθεια ουδέτερων στόλων. Αυτό το γεγονός μπόρεσαν και εκμεταλλεύτηκαν οι Έλληνες ναυτικοί και αύξησαν κατακόρυφα τις μεταφορές τους, ειδικά τις μεταφορές σιτηρών, το εμπόριο των οποίων θα πρωταγωνιστήσει στη ναυτιλία των Ελλήνων του Ιονίου και του Αιγαίου τις επόμενες δεκαετίες.¹⁴⁷

Ο στόλος των Greci αναδείχτηκε ως ο πιο δυναμικός ουδέτερος στόλος της Μεσογείου, εκμεταλλευόμενος τον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό για τον οικονομικό και πολιτικό έλεγχο του Λεβάντε. Μέχρι τη δεκαετία του 1820 οι Έλληνες των νησιών του Αιγαίου αναδείχτηκαν σε ένα από τους κυριότερους θαλάσσιους μεταφορείς χύδην φορτίων της ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Είχαν επίσης διπλασιάσει τον αριθμό και το μέγεθος του στόλου τους, και είχαν καθιερώσει την παρουσία τους στο εξαγωγικό εμπόριο του γεωργικού πλεονάσματος της ανατολικής Μεσογείου, ειδικά των δημητριακών, κυρίως σιταριού ή κριθαριού, Ενός εμπορίου που αποτέλεσε το βασικό πεδίο δραστηριοποίησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας σε όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα.

Η ίδια η αποκατάσταση της ειρήνης μετά το 1815 επανέφερε στο προσκήνιο τις παραδοσιακές ευρωπαϊκές δυνάμεις. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να σταματήσουν απότομα οι εμπορικές δραστηριότητες των ελληνικών πλοίων. Ειδικά μετά το 1816-18 ανιχνεύεται η αρχή, κάπως απότομη, μιας σοβαρής κάμψης στη δραστηριότητα της ελληνικής ναυτιλίας. Κατά συνέπεια η κρίση της ελληνικής ναυτιλίας σε συνδυασμό με την καταστροφή των πρώτων προσπαθειών μιας πρώτο-

¹⁴⁵ Λεονταρίτης, Γεώργιος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, ό.π., σελ. 48.

¹⁴⁶ Ασδραχάς, Σπύρος (επιμ.), *Ελληνική Οικονομική Ιστορία, ΙΕ' - ΙΘ' Αιώνας*, Ό.π., σελ. 497-98.

¹⁴⁷ Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Η εισβολή της ναυτιλίας των «Γραικών» στο εμπόριο της Μεσογείου*, ό.π., σελ 266-67.

βιομηχανικής δραστηριότητας, εξαιτίας επίσης του ευρωπαϊκού ανταγωνισμού αποτέλεσε μια από τις αιτίες που συντέλεσαν στην έκρηξη της Επανάστασης.¹⁴⁸

3.4 Η δραστηριοποίηση των Ιονίων στο χώρο της Διασποράς.

Η μελέτη της ανάπτυξης της κεφαλληνιακής ναυτιλίας πρέπει να λάβει υπόψη τη μεγάλη ανάπτυξη της κεφαλληνιακής εμπορικής δραστηριοποίησης στη Διασπορά και συγκεκριμένα στο χώρο της Αδριατικής, της Νότιας Ρωσίας, και του Δούναβη. Οι εμπορικές ευκαιρίες που δόθηκαν, ιδίως με το άνοιγμα της Μαύρης Θάλασσας και τη μεγάλη ανάπτυξη του εξαγωγικού εμπορίου των σιτηρών και άλλων δημητριακών αποτέλεσαν την κύρια αιτία της ιόνιας εγκατάστασης στις παροικίες της Διασποράς. Οι Κεφαλλονίτες έμποροι και πλοιοκτήτες αποτέλεσαν ουσιαστικό τμήμα αυτής της διαδικασίας. Ιδιαίτερα στο χώρο της Νότιας Ρωσίας και του Δούναβη αποτέλεσαν βασικούς πρωταγωνιστές του διεθνούς εμπορίου. Όπως θα μας δείξουν και τα έγγραφα οι εκεί εγκατεστημένοι Κεφαλλονίτες συνδέονταν με ποικίλους δεσμούς με τους συμπατριώτες τους στο ίδιο το νησί και η ναυτιλία του νησιού πολλές φορές λειτουργούσε υποστηρικτικά σε αυτή των συμπατριωτών τους στη Μαύρη Θάλασσα και της ανόδου των Ελλήνων ομογενών επιχειρηματιών.¹⁴⁹

Από αυτή τη σκοπιά μπορούμε να κάνουμε κάποιες νύξεις σχετικά με την εγκατάσταση των Ιονίων, ειδικότερα των Κεφαλλονιτών, σε αυτές τις περιοχές.

Η πρώτη μεγάλη εμπορική εξάπλωση των Ελλήνων έγινε στο χώρο της κεντρικής Ευρώπης, στην Αδριατική αλλά και στις κύριες πόλεις της αυτοκρατορίας των Αψβούργων. Στην επέκταση του ελληνικού εμπορίου στην Αδριατική καθοριστικό ρόλο έπαιξε η εμπορική πολιτική της Αυστρίας. Η αυστριακή πολιτική απέναντι στους ξένους εμπόρους, υπαγορευόταν από την ανάγκη να εδραιωθεί το εμπόριο με την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Οι Οθωμανοί υπήκοοι, έμπειροι των δρόμων, των μεθόδων και της τεχνικής της παραγωγής και προπαντός των τοπικών αγορών, ήταν απαραίτητοι για την πολιτική της Αυστρίας που επεδίωκε να διεισδύσει στις περιοχές της Βαλκανικής. Αντίστοιχη πολιτική επικρατούσε λίγο πολύ σ' όλα τα εμπορικά κέντρα (Λιβόρνο, Ανκόνα, Αίγυπτος, και προπαντός νότια Ρωσία), όπου σειρά διαταγμάτων, στο τέλος του 18^{ου} αιώνα, αποσκοπούσαν στην προσέλκυση και εγκατάστασή Ελλήνων με φοροαπαλλαγές, απαλλαγές από στρατιωτικές υποχρεώσεις, δικαίωμα αγοράς γης και ακινήτων. Κατά τον 18^ο αιώνα γενικεύτηκε και η πολιτική των «ελεύθερων» λιμανιών (Τεργέστη, Φιούμε, Ανκόνα, Σενιγκάλια) και κατά συνέπεια των ελεύθερων πανηγυριών.¹⁵⁰

¹⁴⁸ Για την κρίση που προηγήθηκε της Επανάστασης του 1821: Κρεμμυδάς, Βασίλης, «Προεπαναστατικές πραγματικότητες. Η οικονομική κρίση και η πορεία προς το Εικοσένα», *Μνήμων*, τ. 24, 2002, σελ. 71-84, Χαρλαύτη, Τζερίνα, *Το εμπόριο και η ναυτιλία, 1775-1835*, στο Κρεμμυδάς, Βασίλης (επιμ.), *Εισαγωγή στην νεοελληνική οικονομική ιστορία (18^{ος}-20^{ος} αιώνας)*, ό.π., σελ. 32-33.

¹⁴⁹ Harlaftis, Gelina *Mapping the greek maritime diaspora from the early eighteenth to the late twentieth centuries*, στο Baghdiantz McCabe, Ian, Harlaftis, Gelina, Pepelasis Minoglou, Ioanna, *Diaspora Entrepreneurial Networks, Four Centuries of History*, ed. 2005, σελ 151-152.

¹⁵⁰ Ασδραχάς, Σπύρος (επιμ.), *Ελληνική Οικονομική Ιστορία, ΙΕ' - ΙΘ' Αιώνας*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό ίδρυμα Ε.Τ.Β.Α, Αθήνα, 2003, ό.π., σελ. 465

Οι ορθόδοξοι Χριστιανοί έμποροι δραστηριοποιούνταν στον χώρο της κεντρικής Ευρώπης ήδη από τον 17^ο αιώνα. Ολόκληρες οικογένειες εμπόρων μετακινήθηκαν, ιδίως από τη Θεσσαλία, τη Μακεδονία και τα ορεινά της Ηπείρου, και εγκαταστάθηκαν στο χώρο της Αυστρίας και της Τρανσυλβανίας, δημιουργώντας εμπορικά δίκτυα και εταιρείες στις πιο σημαντικές πόλεις (Σιμπίου, Μπρασόφ, Πέστη, Μίσκολτς, Ντέμπρετσεν, Βιέννη κ.α.)¹⁵¹ Η εγκατάσταση των Ελλήνων στο χώρο της αυβουργικής μοναρχίας γνώρισε μεγάλη ώθηση από τις αρχές του 18^{ου} αιώνα, ιδιαίτερα μετά τις Συνθήκες του Κάρλοβιτς (1699) και του Πασσάροβιτς (1718).

Για το σχηματισμό των ελληνικών εμπορικών παροικιών στον αυβουργικό χώρο έπαιξαν ρόλο σημαντικοί παράγοντες όπως μια μακροχρόνια εμπορική παράδοση κατά την οποία Έλληνες έμποροι αξιοποιούσαν τους, από αιώνες σε χρήση, δρόμους του τοπικού και διατοπικού εμπορίου. Οι κοινότητες των Ελλήνων που θα τις συναντήσουμε και με τους όρους παροικία, κοινότητα, *nation* υποδηλώνουν μια συλλογική οργάνωση των μεταναστών στο χώρο παραμονής τους σε συμφωνία με τις ρυθμίσεις που έχουν γίνει από τις εκεί αρχές. Ο όρος εμπορική παροικία που επίσης τους αποδίδεται, αποτυπώνει τον κύριο χαρακτήρα της, ότι δηλαδή τα περισσότερα μέλη της ασχολούνταν με το εμπόριο και είχαν εγκατασταθεί σε αυτά τα μέρη επί τούτου.¹⁵²

Με πυρήνα τις οικογένειες που δραστηριοποιούνταν στο εμπόριο, οι Έλληνες των παροικιών ανέπτυξαν ισχυρά εμπορικά, ενώνοντας τις περιοχές της Βαλκανικής, τον ελληνικό χώρο με την κεντρική Ευρώπη. Τις περιοχές δηλαδή που παρήγαγαν πρώτες ύλες με αυτές που χρησιμοποιούνταν για βιοτεχνικά αγαθά. Πολλοί ξεκίνησαν ως αντιπρόσωποι των εμπορικών εταιρειών των μεγαλύτερων συγγενών τους ή άλλων εταιρικών σχημάτων οι οποίες από τη μία τους είχαν υπό την προστασία τους και ταυτόχρονα τους βοηθούσαν να μάθουν τα μυστικά του εμπορίου. Οι εμπορικές εταιρείες που συστήνονταν ήταν συχνά τριών έως πέντε ή έξι χρόνων όπου μετά από αυτή την περίοδο ή διαλύονταν ή μετασχηματίζονταν. Αποτελούνταν από δύο ή τρία φυσικά πρόσωπα, από το ίδιο μέρος και την ίδια οικογένεια. Εμφανίστηκαν και εταιρείες συνεργασίας Εβραίων και Ελλήνων. Η μεγαλύτερη χρονική διάρκεια ζωής μιας επιχείρησης εμφανίστηκε στα τέλη του 18^{ου} αιώνα με τη μορφή της επιχείρησης «*in accomandita*», τη μορφή δηλαδή της συνεργατικής, συντροφικής επιχείρησης κατά την οποία πολλοί εταίροι συνεισφέρουν από κοινού κεφάλαιο, προκειμένου να επιτύχουν το μέγιστο κέρδος.¹⁵³

Ο χώρος της Αδριατικής αποδείχθηκε καθοριστικός για την εμπορική δραστηριοποίηση των Ιονίων. Οι ίδιοι οι Αψβούργοι πήραν μέτρα για την τόνωση του εμπορίου τους επιτρέποντας την ελεύθερη είσοδο στην Αδριατική (1717) και ανακηρύσσοντας την Τεργέστη και το Φιούμε ως ελεύθερα λιμάνια (1719). Η κύρια επιθυμία τους ήταν, μέσω αυτών των ρυθμίσεων, να αυξηθούν άμεσα οι εισαγωγές τους σε αγαθά και πρώτες ύλες για την αναπτυσσόμενη βιοτεχνία τους. Οι Έλληνες ευνοήθηκαν κατεξοχήν από αυτές τις ρυθμίσεις και μεγάλωσε η μετανάστευση προς τις ήδη υπάρχουσες παροικίες (Βιέννη, Πέστη, Βενετία κ.ά.) όπως και η δημιουργία νέων (Τεργέστη).

Η αρχή της επέκτασης του στόλου των Ιονίων Νήσων έγινε προς την Αδριατική με κύριο λιμάνι προσέγγισης την Τεργέστη, την μόνη ουσιαστικά έξοδο στη θάλασσα της αυτοκρατορίας των

¹⁵¹ Harlaftis, Gelina, *The meeting of Greeks and Romanians: An introduction*, στο Harlaftis, Gelina and Radu G. Păun (επιμ.), *Greeks in 19th Century Romania*, εκδ. Ιστορικών Αρχείων Alpha Bank, Αθήνα, 2013, σελ. 16-17.

¹⁵² Κατσιαρδή-Hering, Όλγα, *Greek Merchant Colonies in central and South Eastern Europe in the eighteenth and early nineteenth centuries*, στο Zakharov, Victor N., Harlaftis Gelina, Katsiardi-Hering, Olga, *Merchant colonies in the early modern period*, Pickering & Chatto, London, 2012, σελ 130-32.

¹⁵³ Κατσιαρδή-Hering, Όλγα, *Greek Merchant Colonies...*, ό.π., σελ 136-138.

Αψβούργων. Φυσικά η ζήτηση για τα προϊόντα που μετέφεραν τα ιόνια πλοία, μπορεί να εξηγηθεί με το γεγονός του αυξανόμενου ενδιαφέροντος της αψβουργικής μοναρχίας για το εμπόριο, χερσαίο και θαλάσσιο, μέσα από το οποίο θα ισχυροποιούσε την θέση της ανάμεσα στις κυρίαρχες ευρωπαϊκές δυνάμεις. Τα ίδια τα Ιόνια Νησιά αδιαμφισβήτητα αποτελούσαν τμήμα της ευρύτερης γεωπολιτικής ζώνης του Λεβάντε, για την οποία υπήρχε μεγάλος ανταγωνισμός μεταξύ των ευρωπαϊκών δυνάμεων. Γι' αυτό βρέθηκαν στο επίκεντρο όχι μόνο της αντιπαράθεσης αλλά και του εμπορικού ενδιαφέροντος, δεδομένης της θέσης τους ως πύλης εισόδου στο Λεβάντε αλλά και στην έξοδο της Αδριατικής.¹⁵⁴ Η δραστηριοποίηση της Αυστρίας στο θαλάσσιο εμπόριο περνούσε μέσα από την υποσκέλιση της Βενετίας. Η αδυναμία του αυστριακού ναυτικού να συναγωνιστεί την παλιά κυρίαρχο της Αδριατικής αλλά και το εμπόριο των άλλων ναυτικών δυνάμεων στην ανατολική Μεσόγειο τον 18^ο αιώνα, υποχρέωσε την Αυστρία να πάρει μέτρα προκειμένου να αυξήσει την παρουσία της στο εμπόριο και τη ναυτιλία της Αδριατικής. Ο ρόλος των Ιονίων ως μεταφορέων για λογαριασμό της Αυστρίας ήταν καθοριστικός σε αυτή τη διαδικασία, την ίδια στιγμή που έτσι υποβοηθήθηκε η αυτοδύναμη ανάπτυξη της ναυτιλίας τους.¹⁵⁵

Στην αρχική φάση της προσήλωση των Ελλήνων βενετών υπηκόων των Ιονίων Νήσων στην Αδριατική (αρχές 18^{ου} αιώνα) ξεχώρισε η εμπορική τους δραστηριοποίηση στο πανηγύρι της Senigallia. Μέσω της Senigallia αλλά και της Ανκόνα οι Ιόνιοι πύκνωσαν τις επαφές τους με τα ιταλικά παράλια και τις δαλματικές ακτές.¹⁵⁶

Οι Βενετοί επέβαλλαν πολλά εμπόδια στην εμπορική δραστηριοποίηση των Ιονίων υπηκόων τους, μέσω ενός μεγάλου αριθμού προστατευτικών μέτρων και διαταγμάτων. Ήταν, και σωστά, πολύ δύσπιστοι απέναντι τους καθώς έκριναν ότι έτσι θα δυνάμωνε η ναυτιλιακή τους ανάπτυξη και η κερδοφορία τους, ενώ αντίθετα η ίδια δε θα είχε όφελος. Αντίθετα θα ενισχυόταν σαν ανταγωνιστής της στην Αδριατική η Αυστρία, που λειτουργούσε ως χώρα υποδοχής των Ελλήνων εμπορευόμενων.¹⁵⁷

Αν και το ίδιο το πανηγύρι της Senigallia παρήκμασε το ίδιο το εμπόριο της Αδριατικής παρέμεινε καθοριστικής σημασίας για την άνοδο και εξέλιξη της ναυτιλίας των Ιονίων Νήσων. Παρά τις αλλαγές στην οργάνωση του εμπορίου (οικογενειακές επιχειρησιακές οργανώσεις, σύστημα παραγγελιών και εμπορικών πρακτόρων, ευρεία χρήση συναλλαγματικών κ.α.) και την αλλαγή του προσανατολισμού της εμπορικής ναυτιλίας προς την ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, εντούτοις, όπως μας αποκαλύπτουν τα έγγραφα που μελετήσαμε, η Αδριατική ποτέ δεν έχασε τη σημασία της σαν τόπος ενδιαφέροντος των εμπορών των νησιών, συγκεκριμένα της Κεφαλονιάς. Το λιμάνι της Τεργέστης αναφέρεται στα έγγραφα ως ο κύριος τόπος αφίξεων των κεφαλληνιακών πλοίων, ουσιαστικά πρώτο εκτός των λιμανιών των Επτανήσων και των απέναντι ακτών. Η Κατσιαρδή-Hering επισημαίνει ακόμα και περιπτώσεις συνεργασίας εμπορών της Τεργέστης, που έχουν εγκατασταθεί πλέον μόνιμα εκεί με τους Κεφαλλήνες μεταφορείς, ήδη από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα.¹⁵⁸ Το γεγονός αυτό δείχνει την σταθερή σημασία που είχε σαν λιμάνι για ένα τοπικής-

¹⁵⁴ Κατσιαρδή-Hering, Όλγα, *Greek Merchant Colonies...*, ό.π., σελ 128

¹⁵⁵ Κατσιαρδή-Hering, Όλγα, «*Η αυστριακή πολιτική και η ελληνική ναυσιπλοΐα (1750-1800)*», *Παρουσία*, τ. Ε', 1987, σελ. 459-61

¹⁵⁶ Κατσιαρδή-Hering, Όλγα, *Λησμονημένοι ορίζοντες Ελλήνων εμπορών: το πανηγύρι στη Senigallia (18^{ος} – αρχές 19^{ου} αι.)*, βιβλιοπωλείο Διονυσίου Νότη Καραβία, Αθήνα, 1984, σελ 69-94

¹⁵⁷ Κατσιαρδή-Hering, Όλγα, *Λησμονημένοι ορίζοντες Ελλήνων εμπορών...*, ό.π., σελ 88-91

¹⁵⁸ Κατσιαρδή-Hering, Όλγα, *Η αυστριακή πολιτική και η ελληνική ναυσιπλοΐα (1750-1800)*, ό.π., σελ. 452, 477-78, Η Κατσιαρδή αναφέρει, όσον αφορά το λιμάνι της Τεργέστης, ότι προσεγγιζόταν από πλοία από την Πελοπόννησο, την

περιφερειακής σημασίας εμπόριο, όπως αυτό που διεξαγόταν στην περιοχή αυτή της Μεσογείου. Ειδικά όσον αφορά την ιόνια ναυτιλία, με την εξαίρεση της Μαύρης Θάλασσας, ίσως πρέπει να πούμε ότι η Αδριατική ποτέ δεν έχασε τη σημασία της σαν τόπος εμπορίου ανεξάρτητα από την ανάπτυξη του μεγάλου διαμετακομιστικού εμπορίου των σιτηρών. Ίσα ίσα αποτελούσε τον κύριο βραχίονα ανάπτυξης του επτανησιακού εμπορίου, ακόμα και τότε.¹⁵⁹

Η εγκατάσταση των Ελλήνων στις περιοχές της Νότιας Ρωσίας αποτέλεσε τον αποφασιστικό παράγοντα για την ανάπτυξη όχι μόνο της επτανησιακής, αλλά και γενικότερα της ελληνικής ναυτιλίας, έτσι όπως αυτή διαμορφώθηκε τον 19^ο αιώνα. Φυσικά οι Επτανήσιοι αποτέλεσαν την μεγάλη πλειοψηφία όσων εγκαταστάθηκαν στις εκεί ελληνικές παροικίες.

Η εγκατάσταση των Ελλήνων στο χώρο της ρώσικης Αυτοκρατορίας έγινε αρχικά μέσω των δρόμων του χερσαίου εμπορίου που οδήγησε πολλούς εμπόρους από τη Μακεδονία, την Ήπειρο και τη Θεσσαλία στο να εγκατασταθούν σε σημεία – κόμβους του διεθνούς εμπορίου. Κομβικό ρόλο, στο άνοιγμα του εμπορίου της Μαύρης Θάλασσας στους Έλληνες, έπαιξε η Συνθήκη του Βελιγραδίου το 1739 (όπως προβλεπόταν από το 9^ο άρθρο που υπαγόρευε την ελευθερία των εμπορευομένων στο εσωτερικό της Ρωσίας και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας όπως και στη Μαύρη Θάλασσα αν αυτό διεξαγόταν από πλοία Οθωμανών υπηκόων). Ιδιαίτερη σημασία για την επέκταση του ελληνικού εμπορίου στην περιοχή απέκτησε η ελληνική κοινότητα της Νίζνας.¹⁶⁰

Ωστόσο ο αποφασιστικός παράγοντας για την εγκατάσταση των Ελλήνων, ειδικά των Ιονίων στην περιοχή της Νότιας Ρωσίας ήταν η πολιτική προσέλκυσης ξένων μεταναστών από την τσαρική διακυβέρνηση. Όταν κατά τα τέλη του 18^{ου} αιώνα, οι Ρώσοι εισχώρησαν στα βόρεια παράλια της Μαύρης Θάλασσας, ουσιαστικά δε διεξαγόταν εμπόριο στην περιοχή. Η τεράστια, ακατοίκητη και ακαλλιέργητη, αλλά γόνιμη έκταση της «μαύρης γης» ευνοούσε την ανάπτυξη της γεωργίας, των οπωρολαχανικών, της σηροτροφίας και της κτηνοτροφίας. Γι' αυτό το λόγο η πρώτη φροντίδα τη ρώσικης κυβέρνησης ήταν να προσελκύσει αγροτικούς πληθυσμούς ιδιαίτερα των σχετικά γειτονικών περιοχών (γερμανικών, βουλγαρικών), παραχωρώντας τους ειδικά προνόμια με τη μορφή

Αλβανία και τα γύρω θαλάσσια λιμάνια καθώς και από τη Σμύρνη. Το σύνολο ή μέρος του φορτίου των πλοίων αυτών ήταν εμπορεύματα για Τεργεστίνους εμπόρους. Επίσης μετέφεραν «ταξιδιώτες» που επιθυμούσαν να εγκατασταθούν στο αυστριακό λιμάνι ή απλώς να διευθετήσουν εμπορικές τους υποθέσεις. Επισημαίνει επίσης ότι πολλά πλοία ήταν συστημένα σε Έλληνες εμπόρους της Τεργέστης. Οι έμποροι αυτοί ολοένα και περισσότερο ναύλωναν και πλοία, ενώ είχαν αναπτύξει ένα δίκτυο συνεργασιών με όλα τα λιμάνια της Ανατολής, και κυρίως τους ομοεθνείς τους στη Χίο και τη Σμύρνη. Σχετικά με αυτό: Χατζηιωάννου, Μαρία – Χριστίνα, *Οικογενειακή στρατηγική και Εμπορικός Συναγωνισμός. Ο οίκος Γερύση τον 19ο αιώνα*, ό.π., σελ. 112-132.

¹⁵⁹ Πρέπει να σημειωθεί, ότι σε αυτόν τον άξονα πρέπει να τοποθετηθεί και η ελληνική παροικία στο Λιβόρνο. Το Λιβόρνο αποτελούσε την απόληξη του θαλάσσιου άξονα που οριοθετούνταν μεταξύ Επτανήσων – Μάλτα – Αδριατικής – Λιβόρνο. Τα εμπορεύματα της ανατολικής Μεσογείου που διαχειρίζονταν οι ελληνικοί εμπορικοί οίκοι του Λιβόρνο διακινούνταν στη πορεία προς τα λιμάνια της δυτικής Ευρώπης. Αναλυτικά για τις ελληνικές επιχειρήσεις στο Λιβόρνο: Βλάμη, Δέσποινα, *Το φιορίνι, το σιτάρι και η οδός του Κήπου. Έλληνες έμποροι στο Λιβόρνο (1750-1868)*, Αθήνα: εκδ. Θεμέλιο, 2000, σελ. 176-198.

¹⁶⁰ Iannis Carras, *Community for commerce. An introduction to the Nezhin Greek brotherhood focusing on its establishment as a formal institution in the years between 1692 and 1710*, στο Zakharov, Victor N., Harlaftis Gelina, Katsiardi-Hering, Olga, *Merchant colonies in the early modern period*, Pickering & Chatto, 2014, σελ. 142-156, Τσερνούχιν, Ευγένιος, *Οι Έλληνες της Νίζνας και το θαλάσσιο εμπόριο: μια πρώτη προσέγγιση*, στο Σιφναίου, Ευρυδίκη – Χαρλαύτη, Τζελίνα (επιμ.), *Οι Έλληνες της Αζοφικής 18^{ος} – αρχές 19^{ου} αιώνα, Νέες προσεγγίσεις στην ιστορία των Ελλήνων της νότιας Ρωσίας*, εκδ. Ι.Ν.Ε.-Ε.Ι.Ε., Αθήνα, 2015, σελ. 330.

γης, αγροτικού εξοπλισμού και υλικών δόμησης.¹⁶¹ Γενικά σκοπός των Ρώσων κυβερνώντων ήταν να προσελκύσουν τους πιο διαφορετικούς πληθυσμούς επενδύοντας ακριβώς στα διαφορετικά οικονομικά χαρακτηριστικά της κάθε εθνοπολιτισμικής κοινότητας. Θεωρούσαν ότι ένας εθνικά ετερογενής πληθυσμός ήταν αναγκαίος για να αναπτυχθεί η γεωργία, η βιομηχανία και το θαλάσσιο εμπόριο. Η εγκατάσταση σε αυτές τις περιοχές πρόσφερε το κίνητρο ότι ήταν περιοχές ικανές για μαζική αγροτική παραγωγή, αλλά και κοντά στις αναπτυσσόμενες, ακριβώς γι' αυτό το σκοπό, πόλεις-λιμάνια, οπότε μπορούσαν να τροφοδοτήσουν εύκολα τις δυτικές αγορές.¹⁶² Οι ρωσικές αρχές θεωρούσαν επίσης ότι η ελληνική παρουσία θα ενθάρρυνε την ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου, εφόσον εκείνοι αποτελούσαν ένα ήδη έτοιμο στοιχείο που μπορούσε να προετοιμάσει, κατά ένα τρόπο φυτώριο μελλοντικών Ρώσων ναυτικών.¹⁶³ Οι Έλληνες μέτοικοι ήταν οι φορείς της σύνδεσης της περιοχής με τη διεθνή οικονομία. Αποτελούσαν στήριγμα της ρωσικής πολιτικής στη στρατηγική της επιλογή για άνοιγμα στη Μεσόγειο και για δημιουργία μιας νέας οικονομικής ζώνης στο νότο, που αργότερα εξειδικεύτηκε στο εμπόριο σιτηρών.¹⁶⁴

Πίσω από αυτή την πολιτική προσέλκυσης ξένων μεταναστών βρισκόταν φυσικά και ο διακαής πόθος της Ρωσίας για την εμπορική κυριαρχία στη Μαύρη Θάλασσα. Αποτελούσε δηλαδή μια συνδυασμένη πολιτική των ρωσικών αρχών προκειμένου να ενισχύσουν την πολύ-εθνική σύνθεση των νότιων περιοχών, τον αποικισμό τους και να εκμεταλλευθούν τις ειδικές ικανότητες κάθε εθνικής ομάδας προκειμένου να επιτύχουν την μέγιστη οικονομική ανάπτυξη σε γεωργική παραγωγή, εμπόριο και βιομηχανία.¹⁶⁵

Η ενθάρρυνση της εγκατάστασης ελληνικών πληθυσμών στη Νότια Ρωσία από την Αικατερίνη Β' στα τέλη του 18^{ου} αιώνα, είχε σαν αποτέλεσμα να μετακινηθεί εκεί μεγάλος αριθμός κατοίκων από τα νησιά του Ιονίου Πελάγους.¹⁶⁶ Η μεγάλη πλειοψηφία των παροίκων προερχόταν από την Κεφαλονιά και την Ιθάκη. Άτομα δηλαδή με εμπειρία στη ναυτιλία, οι οποίοι, με την εγκατάστασή τους, άρχισαν να επιδίδονται στο θαλάσσιο εμπόριο.

Οι συνθήκες μεγάλης φτώχειας καθιστούσαν σχεδόν αναγκαστική επιλογή για τους Κεφαλλονίτες τη μετοικεσία, αφού από το δεύτερο μισό του 17^{ου} αιώνα η Κεφαλονιά περνούσε εσωτερική κρίση, αντικαθρέφτισμα της κρίσης της ίδιας της μητρόπολης. Οι εμφύλιοι αγώνες ανέκοψαν την αύξηση του πληθυσμού, ενώ η έλλειψη ασφάλειας περιουσίας και ζωής και ο μαρασμός της γεωργίας ενίσχυσαν το φιλοαποδημητικό πνεύμα των Κεφαλλήνων, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο πληθυσμός. Οι Βενετοί ήταν σίγουροι ότι πίσω από την μετακίνηση βρισκόταν ακριβώς η Μεγάλη Αικατερίνη και το σχέδιο της να οικίσει τις έρημες περιοχές της Κριμαίας, χωρίς ωστόσο να μπορούν να αποτρέψουν την μετανάστευσή τους. Οι Κεφαλλονίτες γρήγορα έβρισκαν τρόπους να φύγουν από το νησί παρακάμπτοντας τις βενετικές αρχές. Ήταν γνωστό αρχικά, ότι δύο φορές το

¹⁶¹ Νοβικοβά, Σβετλάνα, *Η οικονομική ανάπτυξη της Μαριούπολης τον 19^ο αιώνα*, στο Σιφναίου, Ευρυδίκη – Χαρλαύτη, Τζελίνα (επιμ.), *Οι Έλληνες της Αζοφικής 18^{ος} – αρχές 19^{ου} αιώνα*, ό.π., σελ. 419.

¹⁶² Helrihy, Patricia., *Odessa. A history 1794-1914*, Cambridge University Press, 1991, σελ. 96.

¹⁶³ Σιφναίου, Ευρυδίκη – Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Το Ταϊγκάνιο των Ελλήνων: ελληνική επιχειρηματικότητα στη μεθόριο του διεθνούς εμπορίου*, στο Σιφναίου, Ευρυδίκη – Χαρλαύτη, Τζελίνα (επιμ.), *Οι Έλληνες της Αζοφικής 18^{ος} – αρχές 19^{ου} αιώνα*, ό.π., σελ. 72-73.

¹⁶⁴ Σιφναίου, Ευρυδίκη – Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Το Ταϊγκάνιο των Ελλήνων*, ό.π., σελ. 57.

¹⁶⁵ Sifnaios, Evridiki, Harlaftis, Gelina, *Enterpreneurship at the Russian frontier of international trade. The greek merchant community/paroikia of Taganrog in the sea of Azov, 1780s-1830s*, στο Zakharov, Victor N., Harlaftis Gelina, Katsiardi-Hering, Olga, *Merchant colonies in the early modern period*, Pickering & Chatto, 2014, σελ 164.

¹⁶⁶ Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19^{ος}-20^{ος} αιώνας*, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 2001, σελ 88.

χρόνο περνούσαν ελεύθερα στην Πελοπόννησο για την καλλιέργεια και τη συγκομιδή των σιτηρών. Από εκεί μπορούσαν ανεμπόδιστα να φτάσουν στον προορισμό τους.¹⁶⁷ Φυσικά στην πορεία έφευγαν ολοένα και περισσότεροι χρησιμοποιώντας πλέον τους ήδη εγκατεστημένους εκεί εμπόρους και ναυτικούς, οι οποίοι προσέφεραν την ευκαιρία σε μέλη των οικογενειών του που είχαν παραμείνει στο νησί, να εγκατασταθούν στη νότια Ρωσία και να δραστηριοποιηθούν οικονομικά εκεί.

Τα βασικά λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας στα οποία δραστηριοποιήθηκαν οι Ιόνιοι έμποροι και ναυτικοί ήταν, στην Νότια Ρωσία τα λιμάνια της Οδησσού, του Νικολάιεφ, της Σεβαστούπολης, της Θεοδοσίας. Ακόμα τα λιμάνια της Αζοφικής (Τάγκανρογκ, Μαριούπολη, Κερτς, Ροστόφ). Στο νότο υπήρχαν ακόμα τα λιμάνια του Καυκάσου (Νοβοροσίσκ, Πότι, Βατούμ) και δυτικά τα λιμάνια της Βάρνας και του Μπουργκάς.¹⁶⁸ Επρόκειτο για λιμάνια που λειτούργησαν κυρίως σαν λιμάνια εξαγωγής σιτηρών και στα οποία οι Έλληνες ίδρυσαν τους πρώτους εμπορικούς οίκους.¹⁶⁹

Το εμπόριο σιτηρών της νότιας Ρωσίας, στο οποίο πρωταγωνίστησαν οι Ιόνιοι, ήταν κατά βάση ένα διαμετακομιστικό εμπόριο. Το συντριπτικά μεγαλύτερο μέρος κατευθυνόταν σε ενδιάμεσα λιμάνια όπου μπορούσε να αποθηκευθεί σε μεγάλες αποθήκες για μεγάλο χρονικό διάστημα (σύστημα transit), μέχρι οι έμποροι στην Αγγλία να είναι σίγουροι, μέσω ενός εκτεταμένου συστήματος πληροφόρησης, για τις διακυμάνσεις στην αγορά και τις τιμές που διαμορφώνονταν, προκειμένου να πουλήσουν το εμπόρευμα με το μεγαλύτερο ποσοστό κέρδους.¹⁷⁰

Οι Κεφαλλονίτες έμποροι πρωταγωνίστησαν ιδιαίτερα στην ανάπτυξη του εμπορίου του Ταγκανρόγκ, ιδιαίτερα από την τρίτη δεκαετία του 19^{ου} αιώνα. Το Τάγκανρογκ εξελίχθηκε στο δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της νότιας Ρωσίας, μετά την Οδησό, αποτελώντας το κύριο λιμάνι εμπορίας του ρώσικου σιταριού τουλάχιστον μέχρι το 1860, οπότε υπερκεράστηκε από άλλα λιμάνια, ιδίως του Ροστόφ-στον-Ντον. Η πλειοψηφία των Ελλήνων παροίκων του Τάγκανρογκ ήταν από τα νησιά του Ιονίου (ιδίως την Κεφαλλονιά), το Μεσολόγγι, το Γαλαξίδι, τα νησιά του ανατολικού και κεντρικού Αιγαίου.¹⁷¹ Οι Κεφαλλονίτες ιδίως αποτελούσαν την πιο συμπαγή ομάδα των Ελλήνων παροίκων. Ήταν επίσης, η πιο ισχυρή οικονομική ομάδα, αποτελώντας πάνω από το ένα τέταρτο του συνολικού αριθμού των εμπόρων. Στην 1^η γκίλντα των εμπόρων του Ταιγανίου, το 1840, την πολυπληθέστερη ομάδα αποτελούσαν πραγματικά οι Κεφαλλονίτες έμποροι: Μιχαήλ και Αλέξανδρος Αυγερινός, Σταύρος Βαλλιάνος, Σπυρίδων Μουσούρης, Διονύσιος Κουντούρης, Μιχαήλ Μεταξάς, Χαράλαμπος Πανάς, Διονύσιος Ραζής, Παύλος Τραυλός, Διονύσιος Φωκάς. Ακόμα πολλοί Χιώτες (Σκαρμαγκάς, Αλαφούζος, Ράλλης κ.α.).¹⁷² Από τα τέλη της δεκαετίας του 1840 αναδείχθηκαν και νέα πρόσωπα που θα διαπρέψουν στο εμπόριο σιτηρών όπως ο Λουκάς

¹⁶⁷ Βλάσση, Δέσποινα, «Μια μετανάστευση Κεφαλλήνων στην Κριμαία (1794) και η αντίδραση της Βενετίας», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, τ. 6, 1994, σελ. 189-211

¹⁶⁸ Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19^{ος}-20^{ος} αιώνας*, ό.π., σελ 90-91.

¹⁶⁹ Helrihy, Patricia., *Odessa. A history 1794-1914*, ό.π., σελ. 28, Βλασσόπουλος, Νίκος, *Η ναυτιλία των Ιονίων Νήσων, 1700-1861*, τ. Β', Ορίζοντες και υποδομή της ιονικής ναυτιλίας, εκδ. Ελληνική Ευρωεκδοτική, Αθήνα, 1995, σελ. 51-66, Καρδάσης, Βασίλης, *Έλληνες ομογενείς στη Νότια Ρωσία (1775-1861)*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1998, σελ. 91-100.

¹⁷⁰ Helrihy, Patricia. ό.π., σελ. 104.

¹⁷¹ Sifneos, Evrydiki, «Greek Family Firms in the Azov Sea Region, 1850–1917», *Business History Review*, Volume 87, Issue 2, 2013, σελ. 279-308, Καρδάσης, Βασίλης, *Από τον ιστίου εις τον ατμόν, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1838-1914*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1993, σελ. 100-109.

¹⁷² Σιφναίου, Ευρυδίκη – Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Το Ταϊγάνιο των Ελλήνων*, ό.π., σελ. 94.

Σκαρामαγκάς και ο Μαρίς Βαλλιάνος με τον τελευταίο να έχει τη μεγαλύτερη οικονομική επιφάνεια όχι μόνο στην πόλη αλλά και σε όλη την Αζοφική.¹⁷³

Ο βασικός τύπος της ελληνικής επιχείρησης της πόλης διαρθρωνόταν, κατά το κλασικό τύπο της Διασποράς, με βάση την οικογένεια και τους δεσμούς καταγωγής, κάτι που επέτρεπε στους εμπόρους να εμπορεύονται με μεγαλύτερες πηγές κεφαλαίου και να ενισχύουν τους δεσμούς εμπιστοσύνης.¹⁷⁴ Οι έμποροι του Ταϊγανίου μπόρεσαν και αντιμετώπισαν τον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό εξαιτίας της οργάνωσης των επιχειρήσεων με βάση την οικογένεια και τα δίκτυα συγγενών που είχαν με τους συμπατριώτες τους. Ο στόλος των Ελλήνων τους επέτρεπε ένα είδος μονοπωλίου στη μεταφορά των αγροτικών προϊόντων. Η αποφασιστική τους πρακτική συνίστατο στο ότι μπόρεσαν να ελέγχουν όλο το σύστημα παραγωγής, εμπορίας και διακίνησης χωρίς ενδιάμεσους και έτσι να απολαμβάνουν μεγάλα κέρδη. Με πενιχρά τεχνολογικά μέσα και έλλειψη πρακτικής στήριξης από το κράτος οι Έλληνες μπόρεσαν και οργάνωσαν τα δίκτυά τους. Δεν άργησαν να σχηματίσουν δίκτυα με ανταποκριτές στο εσωτερικό της Ρωσίας και στα λιμάνια προορισμού των εμπορευμάτων με στόχο την προώθηση των προϊόντων στις αγορές κατανάλωσης. Αυτό διευκόλυνε την ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας με τους τοπικούς παραγωγούς, πράγμα που ευνοούσε την αγορά των σιτηρών στους τόπους παραγωγής. Ήταν συνήθης διαδικασία η προαγορά των σιτηρών πριν από την έναρξη της συγκομιδής με την προκαταβολή του τιμήματος.¹⁷⁵ Συμπερασματικά οι Έλληνες έμποροι είχαν διαμορφώσει κάποια κοινά χαρακτηριστικά στις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες: προσανατολισμός στο εισαγωγικό εμπόριο, πλήρης αξιοποίηση των διαθέσιμων κεφαλαίων τα οποία βεβαίως είναι χαμηλά, δημιουργία δικτύου αντιπροσώπων στην παραγωγική ενδοχώρα, δανεισμός των παραγωγών, προαγορές των αγροτικών προϊόντων. Ένα σύνολο πρακτικών που τους επέτρεψε να ανταγωνιστούν επιτυχώς τους Ευρωπαίους ανταγωνιστές τους και να δημιουργήσουν ισχυρές εμπορικές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις.¹⁷⁶

Σε αυτή τη βάση οι Έλληνες επιχειρηματίες της πόλης, ιδίως οι Κεφαλλονίτες, συνέβαλαν αποφασιστικά στη σύνδεση της αγοράς σιτηρών της ενδοχώρας του λιμανιού με τη Μεσόγειο και τη Βόρεια Ευρώπη.

Αν ωστόσο μια περιοχή εξελίχθηκε σε τόπο συγκέντρωσης αποκλειστικά των Επτανησίων και ειδικά των Κεφαλλήνων που ασχολούνταν με το εμπόριο και τη ναυτιλία ήταν τα λιμάνια του Δούναβη. Οι Επτανήσιοι, οι οποίοι μετανάστευαν σε όλο κι μεγαλύτερους αριθμούς στην περιοχή

¹⁷³ Αναλυτικά για την επιχείρηση των Βαλλιάνων και τη συμβολή τους στην μετάβαση της ελληνικής ναυτιλίας από το ιστίο στο ατμό και τη χρηματοδότηση και ασφαλιστική κάλυψη της νέα γενιάς των Ελλήνων εφοπλιστών: Καρδάσης, Βασίλης, *Από τον ιστίου εις τον ατμόν*, ό.π., σελ. 147 – 149, Καρδάσης, Βασίλης, *Έλληνες ομογενείς στη Νότια Ρωσία 1775-1861*, ό.π., σελ. 229, Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, ό.π., σελ. 197-202, Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Η εμπορική ναυτιλία. Η μετάβαση από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια*, ό.π., σελ. 101, Χαρλαύτη, Τζελίνα, «From Diaspora Traders to Shipping Tycoons: The Vagliano Bros», *Business Historical Review*, vol. 81, no. 2, Summer 2007, pp. 237-268, Σιφναίου, Ευρυδίκη – Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Το Ταϊγάνιο των Ελλήνων: ελληνική επιχειρηματικότητα στη μεθόριο του διεθνούς εμπορίου*, ό.π., σελ. 136.

¹⁷⁴ Sifnaios, Evridiki, Harlaftis, Gelina, *Entrepreneurship at the Russian frontier of international trade*, ό.π., σελ. 173-74.

¹⁷⁵ Καρδάσης, Βασίλης, *Έλληνες ομογενείς στη Νότια Ρωσία*, ό.π., σελ. 119, Sifnaios, Evridiki, Harlaftis, Gelina, *Entrepreneurship at the Russian frontier of international trade. The greek merchant community/paroikia of Taganrog in the sea of Azov, 1780s-1830s*, στο Zakharov, Victor N., Harlaftis Gelina, Katsiardi-Hering, Olga, *Merchant colonies in the early modern period*, ό.π., σελ. 177-79.

¹⁷⁶ Καρδάσης, Βασίλης, ό.π., σελ. 120-121 Σιφναίου, Ευρυδίκη, «Οι αλλαγές στο ρώσικο σιτεμπόριο και η προσαρμοστικότητα των ελληνικών οίκων», *Τα Ιστορικά*, τ. 21, 1994, σελ. 53-96.

από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα, αποτέλεσαν τη συμπαγέστερη ομάδα ανάμεσα στους Έλληνες που δραστηριοποιήθηκαν στις παράκτιες περιοχές στο εμπόριο, την πλοιοκτησία και την ασφάλιση, ενώ ταυτόχρονα ίδρυσαν τράπεζες, έκαναν επενδύσεις στη βιομηχανία και διηύθυναν μεγάλες σιτοπαραγωγές εκτάσεις γης. Οι Έλληνες αποτέλεσαν μέρος της αναπτυσσόμενης ρουμάνικης οικονομίας του 19^{ου} αιώνα, οργανικό τμήμα της υπό διαμόρφωση αστικής τάξης ενώ αποτέλεσαν τον καταλύτη για της ενσωμάτωση της οικονομίας των παραδουνάβιων περιοχών στην παγκόσμια οικονομία, ιδιαίτερα με τις καινοτόμες εμπορικές πρακτικές και τα νέα επιχειρηματικά σχήματα που προώθησαν στις πόλεις-λιμάνια του Δούναβη.¹⁷⁷

Όταν στα τέλη του 18^{ου} αιώνα η κυβέρνηση των Αψβούργων πήρε μέτρα εναντίον των Οθωμανών εμπορών στο εσωτερικό της χώρας, οι ελληνικές εμπορικές παροικίες στο εσωτερικό της Αυστρίας άρχισαν να παρακμάζουν. Οι Έλληνες έμποροι είτε πήραν την αυστριακή υπηκοότητα προκειμένου να αποφύγουν την εκδίωξη, είτε μετακινήθηκαν σε άλλες πόλεις που ευνοούσαν το εμπόριο, όπως τα μεσογειακά λιμάνια, τα λιμάνια του Δούναβη (Βραΐλα, Γαλάτσι, Τζιούρτζιου) και οι πόλεις-λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας (Κωνσταντζα, Βάρνα, Σουλινάς κ.α.).¹⁷⁸

Η περιοχή των εκβολών του Δούναβη είχε τραβήξει γρήγορα το ενδιαφέρον των Ευρωπαίων εμπορών, ιδίως των Άγγλων. Οι αυξανόμενες ανάγκες των ευρωπαϊκών πληθυσμών για σιτηρά απαιτούσε την δυνατότητα επαρκούς και συνεχούς τροφοδότησης. Οι παρθένες εκτάσεις της Νότιας Ρωσίας αλλά και η δυνατότητα ανάπτυξης της καλλιέργειας δημητριακών στις εύφορες πεδιάδες της Βλαχίας και της Δοβρουτσάς μπορούσαν να καλύψουν αυτή την ανάγκη.

Δίπλα στους Άγγλους άρχισαν να δραστηριοποιούνται εμπορικά στην περιοχή οι Έλληνες, οι Αρμένιοι και Εβραίοι. Το εμπόριο τους οργανώθηκε μέσω ειδικών προνομίων που είχαν παραχωρηθεί και ρύθμιζαν τις εθνικές και θρησκευτικές συσσωματώσεις τους αλλά και τα επιχειρηματικά τους σχήματα. Ανάμεσα στους Έλληνες ξεχώρισαν οι Άγγλοι υπήκοοι των Επτανήσων. Σαν έμποροι συνειδητοποίησαν τη δυναμική των σιτηρών του Δούναβη για τις αγορές της Μεσογείου και της δυτικής Ευρώπης και στάθηκαν έτοιμοι για να εκμεταλλευτούν τις νέες ευκαιρίες, ιδιαίτερα μετά τη Συνθήκη της Αδριανούπολης (1829) και την απόδοση καθεστώτος ανεξαρτησίας στις περιοχές της Βλαχίας και της Μολδαβίας. Σαν έμπειροι ναυτικοί, ανέλαβαν τον έλεγχο της ναυτιλιακής κίνησης τόσο στο Δέλτα του Δούναβη όσο και στο εσωτερικό του ποταμού, αλλά και στο ακμαίο θαλάσσιο εμπόριο από τα μεγάλα λιμάνια της Βραΐλας και του Γαλατσίου στην Κωνσταντινούπολη.¹⁷⁹ Μπόρεσαν επίσης να εκμεταλλευτούν το πλεονέκτημα που παρείχε η αγγλική υπηκοότητα και η αγγλική σημαία υπό την οποία κυκλοφορούσαν πολλά εμπορικά ιονικά πλοία..¹⁸⁰

Το εμπόριο σιτηρών της περιοχής γνώριζε συνεχή ανάπτυξη. Η έκρηξη του Κριμαϊκού Πολέμου το 1853 έκανε ακόμα πιο φανερή τη σημασία των παραδουνάβιων ηγεμονιών για την τροφοδοσία της δυτικής Ευρώπης, ενώ ενίσχυσε και την επιθυμία των ευρωπαϊκών δυνάμεων να μην υπόκειται η περιοχή σε μονομερή έλεγχο από τη Ρωσία ή την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Η χώρα που ενδιαφερόταν περισσότερο για την ανάπτυξη του εμπορίου των σιτηρών στην περιοχή, ως

¹⁷⁷ Harlaftis, Gelina, *The meeting of Greeks and Romanians: An introduction*, στο Harlaftis Gelina and Radu G. Păun (επιμ.), *Greeks in 19th Century Romania*, εκδ. Ιστορικών Αρχείων Alpha Bank, Αθήνα, 2013, σελ 37.

¹⁷⁸ Papakonstantinou, Katerina, *Trading by land and sea: Changing trade routes and the shift of commercial centres from Central to Eastern Europe in the eighteenth and nineteenth centuries*, στο Harlaftis Gelina and Radu G. Păun (επιμ.), *Greeks in 19th Century Romania*, ό.π., σελ. 209.

¹⁷⁹ Harlaftis, Gelina, *The meeting of Greeks and Romanians: An introduction*, ό.π., σελ. 20-21.

¹⁸⁰ Cicanci, Olga, *Ο απόδημος Ελληνισμός των Ρουμάνικων χωρών*, στο *Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας: Το Ιόνιο Κράτος*, Κέντρο Μελετών Ιονίου, Αθήνα, 1997, σελ. 85-91.

εναλλακτική λύση απέναντι στα σιτηρά της Νότιας Ρωσίας και την ελεύθερη ναυσιπλοΐα στον ποταμό ήταν η Μεγάλη Βρετανία.¹⁸¹

Προκειμένου να διασφαλιστεί ο έλεγχος της περιοχής των εκβολών του Δούναβη, αλλά και να πραγματοποιηθούν τα αναγκαία έργα που θα επέτρεπαν το διάπλου του ποταμού από μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία αποφασίστηκε στη συνδιάσκεψη του Παρισιού το 1856 η σύσταση μιας επιτροπής, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Δουνάβεως (Commission Européenne du Danube). Μέλη της ήταν οι ισχυρές ευρωπαϊκές δυνάμεις εκείνης της περιόδου: η Μεγάλη Βρετανία, η Γαλλία, η Ρωσία, η Οθωμανική Αυτοκρατορία, η Πρωσία, η Αψβουργική Μοναρχία και η Ιταλία (τότε βασίλειο της Σαρδηνίας). Η διεθνοποίηση της ναυσιπλοΐας στο Δούναβη και το έργο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επέφεραν ριζική τροποποίηση των οικονομικών σχέσεων στην περιοχή, οδηγώντας έτσι στην ενσωμάτωσή της στο αναπτυσσόμενο εμπορικό σύστημα της δυτικής Ευρώπης και το παγκόσμιο καπιταλιστικό οικονομικό σύστημα.¹⁸²

Το εμπόριο του ποταμού αναδιοργανώθηκε ριζικά. Κατασκευάστηκαν οδοί, οι οποίες συνέδεσαν τα αγροτικά κέντρα με τα λιμάνια και τις σκάλες του Δούναβη, συντελώντας έτσι στην ανάπτυξη της κυκλοφορίας στον ποταμό. Ο εκσυγχρονισμός των μεταφορικών μέσων επέβαλε την εισαγωγή των τεχνικών μέσων και στις φορτοεκφορτωτικές εργασίες των σιτηρών, των χειρωνακτικών μέσων οι οποίες κατέστησαν αναχρονιστικές και μη προσοδοφόρες. Χαρακτηριστική ήταν η εισαγωγή των σιδερένιων «σλεπιών», των χαρακτηριστικών πλοίων του Δούναβη, τα οποία αντικατέστησαν τα ξύλινα.¹⁸³ Τη μεγαλύτερη ώθηση στη ναυσιπλοΐα του Δούναβη έδωσαν τα έργα εκβάθυνσης που έκανε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Μέχρι τότε το Δέλτα του Δούναβη, ιδιαίτερα στο στόμιο του Σουλινά, ήταν ουσιαστικά απροσπέλαστο, εξαιτίας των ποικίλων φυσικών εμποδίων (ψύξη και η υπερχειλίσης των υδάτων, κινητές αμμοσύρτες οι οποίες σχηματίζονταν και εξαφανίζονταν εντός λίγων ημερών κι ωρών, ύπαρξη γυμνών κορμών που ήταν πραγματικός κίνδυνος για τα πλοία, ναυάγια πλοίων).¹⁸⁴ Η επιτροπή ασχολήθηκε επίσης με τη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων στο Σουλινά, όπου μπορούσαν πλέον να καταπλέουν μεγαλύτερα πλοία. Επιπλέον, συντάχθηκε κανονισμός για την ποταμοπλοΐα στο Δούναβη, και κυρίως για την καλύτερη αστυνόμευση του ποταμού προκειμένου να αντιμετωπιστεί η πειρατεία και το λαθρεμπόριο.

Οι Έλληνες έμποροι που δραστηριοποιούνταν στο εμπόριο των σιτηρών είχαν να αντιμετωπίσουν τον αντιμετώπιζαν τον ανταγωνισμό των Εβραίων, των Αυστριακών, των Ιταλών και των Βρετανών. Οι Έλληνες εφοπλιστές προκειμένου να μειώσουν το κόστος των συναλλαγών και να αντέξουν στον ανταγωνισμό κατέφευγαν σε πραγματικά ακραίες μεθόδους. Προτιμούσαν τις ανακαινίσεις και την μετατροπή παλαιών σκαφών από την αγορά νέων. Χρησιμοποιούσαν ακόμα εμπειρικές μεθόδους επισκευών των σκαφών τους, προκειμένου να αποφύγουν τη διακοπή της εκμετάλλευσης των σκαφών τους. Αυτό βέβαια σήμαινε αύξηση του βαθμού εκμετάλλευσης των εργαζομένων στα καράβια, οι οποίοι αναλάμβαναν να διεκπεραιώσουν και άλλες εργασίες σε σχέση με την αμιγώς εργασία τους. Η μείωση των εξόδων επιτυγχανόταν και με την μείωση των ποσών για τη διατροφή των ναυτικών, η οποία ήταν κυριολεκτικά άθλια. Πηγές της Σαρδηνίας θεωρούν ότι οι

¹⁸¹ Kapetanakis, Panayiotis, *The Ionian Danube, 1815-1864, The effects of the Ionian maritime presence in the Danube n the structure of Ionian shipping business*, στο Harlaftis Gelina and Radu G. Păun (επιμ.), *Greeks in 19th Century Romania*, ό.π., σελ. 230-31.

¹⁸² Kapetanakis, Panayiotis, *The Ionian Danube, 1815-1864*, ό.π., σελ. 227.

¹⁸³ Φωκάς, Σπυρίδων, *Οι Έλληνες εις την ποταμοπλοΐαν του κάτω Δουνάβεως*, Θεσσαλονίκη, εκδ. Ιδρύματος Μελετών Χερσονήσου του Αίμου, 1975, σελ 80-81.

¹⁸⁴ Αναλυτικά για τις δυσκολίες διέλευσης του ποταμού και τα έργα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του Δούναβη: Καρδάσης, Βασίλης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν*, ό.π., σελ. 118 – 123.

Έλληνες εφοπλιστές περιορίζουν τη διατροφή των πληρωμάτων τους σε «άρτο και έλαιον». Την κατάσταση μπορούσε να εξομαλύνει, κάποιες φορές, η μεγάλη κερδοφορία η οποία επέτρεπε στα πληρώματα να συμπληρώνουν τον μισθό τους.¹⁸⁵

Η επιλογή σημαίων ευκαιρίας αποτελούσε επίσης διαχρονική επιλογή των εφοπλιστών προκειμένου να παρακάμπτουν φορολογίες και δασμούς. Το ίδιο συνέβαινε και με την απόκτηση υπηκοότητας, καθώς αυτή η επιλογή σήμαινε την ένταξη σε ένα προνομιακό εμπορικό καθεστώς, στις «γκιλντες» των εμπορών, στην απόκτηση προνομιακών θέσεων για τη διεξαγωγή του εμπορίου.

Η οικονομική και πολιτική αστάθεια που επικρατούσε στην Κεφαλονιά από την αρχή του 19ου αιώνα, και ιδίως τις δύο τελευταίες δεκαετίες της αγγλικής επικυριαρχίας οδήγησε σε ολοένα και μεγαλύτερη αύξηση της κεφαλληνιακής παρουσίας στο Δούναβη. Την οικονομική τους δραστηριοποίηση στην περιοχή ευνοούσε και η ιδιότητα τους ως Άγγλοι υπήκοοι, στο πλαίσιο βέβαια της πρωτοκαθεδρίας που είχε αποκτήσει η αγγλική ναυτιλία. Σταδιακά οι Κεφαλλονίτες αποτέλεσαν την συντριπτική πλειοψηφία των ενασχολούμενων με τη ναυτιλία, τόσο στο εμπόριο και τον εφοπλισμό όσο και στο υποστηρικτικό εργατικό δυναμικό στους ώμους του οποίου έπεφταν οι εργασίες υποβοήθησης του πλου των πλοίων. Οι Κεφαλλονίτες αποτελούσαν την πλειοψηφία σε Γαλάτσι, Βραΐλα και Σουλινά.¹⁸⁶

Στο β' μισό του 19^{ου} αιώνα οι Κεφαλλονίτες και Ιθακήσιοι μπόρεσαν να αποκτήσουν έναν αυτοδύναμο ρόλο στο εμπόριο και τη ναυτιλία και να αποκτήσουν θέσεις στον ανταγωνισμό με τους Ευρωπαίους. Σε μεγάλα ονόματα στο χώρο του εμπορίου και του εφοπλισμού αναδείχθηκαν οι οικογένειες Θεοφιλάτου, Βλασσόπουλου, Αθανασούλη, Σταθάτου, Λυκιαρδόπουλου, Μαρκόπουλου, Φραγκόπουλου κ.ά. Η έκταση και τα μεγάλα περιθώρια κέρδους που επιτυγχάνονταν στον εφοπλισμό οδήγησε σταδιακά και στην επένδυση κεφαλαίων στην βιομηχανία (ιδίως στην αλευροβιομηχανία), στην γαιοκτησία προκειμένου να τροφοδοτείται και το σιτεμπόριο, στις τραπεζικές δραστηριότητες. Οι ίδιοι οι εφοπλιστές συνδύαζαν τον εφοπλισμό με την περαιτέρω διαφοροποίηση των δραστηριοτήτων τους, ενώ οι επιχειρηματίες αυτών των κλάδων συμμετείχαν στην ιδιοκτησία και τη χρηματοδότηση σκαφών, πραγματοποιώντας μεγάλα κέρδη.¹⁸⁷

Η δραστηριοποίηση των Κεφαλλήνων στο εμπόριο του Δούναβη, όπου προς το τέλος του αιώνα αποτέλεσαν σοβαρό ανταγωνιστικό παράγοντα τόσο στο καθαυτό ποτάμιο εμπόριο όσο και στο εξαγωγικό εμπόριο των σιτηρών, αποτελεί, για την τοπική παράδοση αλλά και την «εθνική» ιστοριογραφία, μια χαρακτηριστική περίπτωση επιβεβαίωσης του «δαιμονίου της φυλής» και του μοτίβου του πρωτοπόρου, τυχοδιώκτη αλλά και φιλεύσπλαχνου επιχειρηματία. Ενός επιχειρηματία φιλοπάτριδα, που ενισχύει το νησί του τόσο με το να απασχολεί στα πλοία του εργατικό δυναμικό από τον τόπο καταγωγής του, όσο και με το να κοσμεί την ιδιαίτερη πατρίδα του με έργα κοινής ωφέλειας. Βεβαίως είναι χαρακτηριστικό ότι ο «εθνικός μύθος» επιβεβαιώνεται μέσω και αρνητικών αναφορών που ωστόσο πιστοποιούν την ιδιαίτερη «εξυπνάδα» των Κεφαλλονιτών (ότι η λέξη Κεφαλήν ταυτίστηκε με τον έμπορο αλλά και με τον τυχοδιώκτη, το ύποπτο-ταραχοποιό στοιχείο κ.α) αλλά φυσικά και με την τεχνητή υπερβολή όσον αφορά τις πραγματικά δεδομένα και

¹⁸⁵ Φωκάς, Σπυρίδων, ό.π., σελ 105-109.

¹⁸⁶ Papacostea-Danielopolu, Cornelia, *Οι ελληνικές κοινότητες στη Ρουμανία τον 19^ο αιώνα*, εκδ. Ινστιτούτου Νεοελληνικών Ερευνών, Αθήνα, 2010, σελ 67-68.

¹⁸⁷ Φωκάς, Σπυρίδων, ό.π., σελ 119-123

χαρακτηριστικά του φαινομένου ελληνική οικονομική δραστηριοποίηση στο Δούναβη (αναφορές σε «κεφαλληνιακό θαύμα», κ.α.)¹⁸⁸

Το θαλάσσιο εμπόριο πράγματι άνοιξε νέους δρόμους επιχειρηματικής δραστηριοποίησης για πολλά από τα μέλη της ελληνικής διασποράς και δημιούργησε μια νέα επιχειρηματική παράδοση σε αντίθεση με το χερσαίο εμπόριο μεγάλων αποστάσεων στο οποίο ειδικεύονταν μέχρι τότε.¹⁸⁹

Οι Κεφαλλονίτες εμπορευόμενοι που δραστηριοποιήθηκαν στο εμπόριο της Διασποράς εντάχθηκαν και αξιοποίησαν τα ελληνικά επιχειρηματικά δίκτυα. Δίκτυα που αναπτύχθηκαν πάνω σε δύο συμπληρωματικούς άξονες. Σε μια πρώτη φάση, μέχρι τα μέσα του 18^{ου} αιώνα, άξονας ήταν η επιχείρηση σε σχέση με τον τόπο καταγωγής, που βρισκόταν στην οθωμανική επικράτεια. Η γρήγορη ανάπτυξη των ελληνικών εμπορικών παροικιών και η ανάμιξή τους ιδιαίτερα στο θαλάσσιο εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας με τη δυτική Ευρώπη δημιούργησε ένα δεύτερο άξονα με βάση τις παροικίες τόσο στο χώρο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, της κεντρικής και της δυτικής Ευρώπης. Άξονας που ήταν σε πλήρη εξάρτηση με το διεθνές εμπόριο της εποχής.¹⁹⁰

Για να κατανοηθεί καλύτερα η επιχειρηματική δραστηριοποίηση των Κεφαλλονιτών στα λιμάνια της Διασποράς, θα ήταν σκόπιμο να υπενθυμίσουμε κάποια βασικά γενικά ζητήματα σχετικά με τη συγκρότηση της ελληνικής επιχείρησης της Διασποράς.

Η αιτία είναι ότι η ελληνική επιχείρηση της Διασποράς, από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα, υιοθέτησε ένα ενιαίο στυλ επιχειρηματικής οργάνωσης και στρατηγικής, παρά τις υπαρκτές διαφορές που υπήρχαν λόγω τόπου, πολιτικού συστήματος και επιχειρηματικών πρακτικών. Βασικοί λόγοι συνεργασίας ανάμεσα στους εμπόρους της Διασποράς ήταν η γνώση των δυτικών αγορών λόγω της ενεργούς συμμετοχής τους στα εμπορικά δίκτυα, η γνώση του εμπορίου και της μεταφοράς, οι ποικίλοι τρόποι διείσδυσης στην τοπική παραγωγή και το τοπικό εμπόριο καθώς και η κοινή γλώσσα ή διάλεκτος, αλλά και η αμοιβαία εμπιστοσύνη.

Η μετάβαση από τους απλούς μεμονωμένους εμπόρους στις μεγάλες επιχειρήσεις σηματοδότησε την επακόλουθη διαφοροποίηση της επιχειρηματικής δραστηριοποίησης αλλά τελικά και την ολοκλήρωση της πρωταρχικής συσσώρευσης στο χώρο της ανατολικής Μεσογείου. Από αυτή τη σκοπιά η αναπόφευκτη σύγκριση με τις επιχειρήσεις του νησιού της Κεφαλονιάς, που θα παρουσιάσουμε αργότερα, καταδεικνύει τη μεγάλη διαφοροποίηση που δημιουργούσε η ένταξη των εμπόρων και των ναυτικών στο περιβάλλον της Διασποράς. Σε περιοχές δηλαδή που είχαν ενσωματωθεί στις ευρύτερες ροπές του μεσογειακού και ευρωπαϊκού εμπορίου και είχε συντελεστεί η μετάβαση όχι μόνο στις μεγάλες εμπορικές επιχειρήσεις, αλλά και σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις ενταγμένες σε ένα τελειώς νεωτερικό πλαίσιο.

¹⁸⁸ Ενδεικτικά: Μαρκοπούλου, Μαρία, *Οι Κεφαλλήνες και Ιθακήσιοι στη ναυτιλία του Δουνάβεως*, Αθήνα, 1967, σελ. 35, Φωκάς, Σπυρίδων, ό.π., σελ 297-302.

¹⁸⁹ Maria Christina Chatziioannou, *Greek merchant networks in the age of empires (1770-1870)*, στο Baghdiantz McCabe, Ian, Gelina Harlaftis, Ioanna Pepelasis Minoglou, *Diaspora Entrepreneurial Networks, Four Centuries of History*, ό.π., σελ 373-77, Καρδάσης, Βασίλης, *Διασπορά*, στο συλλογικό *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τον 19^ο αιώνα*, ό.π., σελ 409-420.

¹⁹⁰ Harlaftis, Gelina, *The "eastern invasion", Greeks in Mediterranean trade and shipping in the eighteenth and early nineteenth century*, στο Fusaro, Maria, Heywood, Colin, Salah, Mohamed, *Trade and cultural exchange in the early modern Mediterranean*, ό.π., σελ. 246, Χατζηϊωάννου, Μαρία – Χριστίνα, *Οικογενειακή στρατηγική και Εμπορικός Συναγωνισμός. Ο οίκος Γερούση τον 19ο αιώνα*, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα, 2003, σελ. 26-32

Έχει προταθεί ως έννοια κλειδί για την κατανόηση της επιτυχίας της ελληνικής εμπορικής επιχείρησης της Διασποράς η έννοια του δικτύου. Σχετικά με το τι ορίζουμε ως δίκτυο αναφέρεται ότι τα δίκτυα είναι τυπικές συμμαχίες ανεξάρτητων υποκειμένων (άτομα ή επιχειρήσεις) που λαμβάνουν αποφάσεις και οι οποίοι συνενώνουν τις δυνάμεις τους για να εξυπηρετήσουν τα κοινά τους συμφέροντα, στηριζόμενοι σε δεσμούς εμπιστοσύνης, οι οποίες κείνται στο κέντρο των οικονομικών δικτύων. Αρκετοί υποστηρίζουν ότι η χρήση της έννοιας του δικτύου μας επιτρέπει να κατανοήσουμε πως οι επίσημοι μηχανισμοί της αγοράς μπορούν να παρακαμφθούν με το σχηματισμό υπερεθνικών διασυνδέσεων βασισμένων σε διαπροσωπικές σχέσεις. Όσον αφορά την ύπαρξη δικτύων υποστηρίζεται συχνά ότι η ύπαρξη τους αποτελεί μια κάποια «αντίφαση» στην ισχύουσα τάση ότι η άνοδος του θαλάσσιου εμπορίου βασίστηκε στην ταυτόχρονη άνοδο της ανώνυμης εταιρείας και του απρόσωπου εμπορίου. Υποστηρίζεται δηλαδή ότι η ιστορία των εμπορικών επιχειρήσεων μπορεί να μελετηθεί στη βάση της οικογενειακής/συνεργατικής φίρμας. Ωστόσο πρέπει να γίνει κατανοητό ότι το γεγονός της ύπαρξης οικογενειακών επιχειρήσεων δεν αντιφάσκει με το γεγονός της σταδιακής διαμόρφωσης της ανώνυμης εταιρείας. Το γεγονός ότι πολλές σύγχρονες επιχειρήσεις προέρχονταν ή ήταν στενά συνδεδεμένες με δίκτυα που βασίζονταν στην οικογένεια και την εθνική καταγωγή και ότι το όνομα, η φίρμα ή ακόμα και η διεύθυνση ή η κατοχή της πλειοψηφίας των μετοχών μιας εταιρείας, μπορεί να προσέδιδαν την οικογενειακή προέλευση ή έλεγχο, δε σημαίνει ότι η επιχείρηση δε λειτουργεί με καπιταλιστικούς όρους ή ότι πολλές από αυτές δεν μετασχηματίστηκαν σε νέου τύπου επιχειρήσεις πολλές ανώνυμες και μετοχικές, όπως επίσης ότι παρακάμπτονται οι μηχανισμοί της αγοράς. Θα ήταν ακριβέστερο να λέγαμε ότι λειτουργούν συμπληρωματικά σε αυτούς, εκμεταλλευόμενα αυτούς ακριβώς τους μηχανισμούς.¹⁹¹

Τα δίκτυα βασίζονταν πολύ στην οικογένεια και στη θρησκευτική αλληλεγγύη και ευημερούσαν στα πλαίσια εθνοτικών μεταναστεύσεων και διασπορών. Υπάκουαν δηλαδή κυρίως στις λογικές ενός διεθνούς εμπορίου και κεφαλαίου παρά ενός αντίστοιχου εθνικού, οργανωμένου δηλαδή στα πλαίσια του εθνικού κράτους.¹⁹² Επισημαίνεται ότι δεν είναι τυχαία η ανάπτυξη τέτοιων δικτύων σε κάποιους λαούς: οι δεσμοί συγγένειας, οι επιγαμίες, μια συγκεκριμένη ομοιογενής κουλτούρα που τονίζει την ιδιαιτερότητα και δίνει συνοχή στις προσπάθειές τους, όπως και η αίσθηση του διαχωρισμού από τους «άλλους», μια κοινή ταυτότητα δηλαδή, η αντοχή παλιών εμπορικών πρακτικών με ταυτόχρονη προσαρμογή σε καινούργιους, αποτελούν κομβικό στοιχείο των επιχειρηματικών στρατηγικών.

Ο εμπορικός οίκος είχε τη νομική μορφή είτε ομόρρυθμης είτε ετερόρρυθμης εταιρείας, αλλά λειτουργούσε σαν ένας χαλαρός οργανισμός, προσομοιάζοντας μάλλον με ένα δίκτυο συνεχών και εναλλασσόμενων βραχύβιων συνεργασιών παρά με «εταιρεία». Αυτή ήταν η κύρια μορφή

¹⁹¹ Ioanna Pepelasis Minoglou, *Toward a typology of Greek-diaspora entrepreneurship*, στο Baghdiantz, McCabe, Ian, Gelina Harlaftis, Ioanna Pepelasis Minoglou, *Diaspora Entrepreneurial Networks, Four Centuries of History*, ed. 2005, σελ 183, Χατζηϊωάννου, Μαρία – Χριστίνα, *Οικογενειακή στρατηγική και Εμπορικός Συναγωνισμός. Ο οίκος Γερούση τον 19ο αιώνα*, ό.π., σελ. 19- 20

¹⁹² Silvia Marzagalli, *French merchants and atlantic networks. The organization of shipping and trade between Bordeaux and the United States, 1793-1815*, στο Schulte Beerbuhl Margrit, Jorg Vogelee (eds.), *Spinning the commercial web, International Trade, Merchants and commercial cities*, ed. Peter Lang Pub Inc, 2004, σελ 172, Chapman, Stanley, *Merchant Enterprise in Britain*, ό.π., σελ. 32, Χατζηϊωάννου, Μαρία – Χριστίνα, *Οικογενειακή στρατηγική και Εμπορικός Συναγωνισμός*, ό.π. σελ. 25-26

οργάνωσης που ακολούθησαν οι Χιώτες με κύριους εκπροσώπους τους αδερφούς Ράλλη, αλλά και οι Επτανήσιοι αργότερα με κύριους εκπροσώπους τους αδερφούς Βαλλιάνους.¹⁹³

Οι διεθνικά προσανατολισμένες επιχειρήσεις των Ελλήνων ήταν κατά κύριο λόγο προσωπικές επιχειρήσεις συγγενών, συνήθως μεταξύ πατέρα, γιων, ανιψιών/ξαδέρφων ή αδελφών. Η χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους προέρχεται από τα ίδια τα μέλη της οικογένειας ή από το περιβάλλον του τόπου καταγωγής, ενώ οι γαμήλιες στρατηγικές αποτελούν τμήμα της επιχειρησιακής πρακτικής. Ο έλεγχος επίσης ασκείται από κάποιον συγγενή ή ντόπιο, ένα δηλαδή έμπιστο άνθρωπο.¹⁹⁴ Οι εμπορικές οικογένειες διασφάλιζαν σταδιακά τη συνέχισή τους μέσω γάμων μέσα στην ίδια ομάδα ή και στην ίδια οικογένεια, οι οποίες ακολουθούνταν από γάμους μεταξύ ισχυρών εμπορικών οικογενειών. Ταυτόχρονα είχαν αναπτύξει ένα δίκτυο συνεργασιών αλλά και πρακτικές όπως η εκπαίδευση των νεότερων μελών της οικογένειας ή των οικογενειών στις υπάρχουσες επιχειρήσεις, προκειμένου να μεταδοθεί η υπάρχουσα γνώση.¹⁹⁵

Η ελληνική καταγωγή όπως και η τοπική δεν ήταν αρκετά, ούτε η ένταξη σε μια εμπορική οικογένεια. Το βασικό ήταν η υπακοή και η διάθεση για αλληλεγγύη μεταξύ των εμπόρων. Η διάθεση να κρατάς επιχειρηματικά μυστικά, να έχεις δυνατότητα διάθεσης κεφαλαίου, να είσαι έμπιστος στις συναλλαγές, να ολοκληρώνεις στον κατάλληλο χρόνο τις υποχρεώσεις σου.

Η ευελιξία αποτέλεσε, ωστόσο, την κύρια ιδιαιτερότητα του ελληνικού «εθνικού» τύπου επιχειρηματικής δράσης στο χώρο της Διασποράς, επιτρέποντας στους Έλληνες επιχειρηματίες να αποκτήσουν ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα απέναντι στις δυτικές εμπορικές εταιρείες, κάτι που οφειλόταν στην μείωση του εμπορικού κόστους που επετύγχαναν, την εμπορία σπάνιων, ακριβών προϊόντων, αλλά και στην κτήση ικανοτήτων όπως την πρόσβαση στην πίστη αλλά και την αυτοχρηματοδότηση των επιχειρήσεών τους, την πρόσβαση στην πληροφόρηση σε μια εποχή αβεβαιότητας και έλλειψης αξιοπιστίας, στη διαθεσιμότητα κεφαλαίου, τις ικανότητες διοίκησης, την εύρεση έμπιστων προσώπων και συνεργατών στις πόλεις που δεν υπήρχε πριν επαφή. Η ευελιξία τους οφειλόταν ακόμα στους οικογενειακούς δεσμούς όπως και σε αυτούς της κοινής καταγωγής, των κοινών αξιών και τρόπων σκέψης, της κοινής θρησκείας, της γλώσσας και της κοινής κουλτούρας.¹⁹⁶

¹⁹³ Για τους Χιώτες και τη «χιώτικη» φάση της ελληνικής ναυτιλίας, Χαρχαυτή, Τζελίνα, «Εμπόριο και ναυτιλία τον 19ο αιώνα, Το επιχειρηματικό δίκτυο των Ελλήνων της Διασποράς. Η «χιώτικη» φάση (1830-1860)», *Μνήμων*, Τ.13, Αθήνα, 1993, σελ. 69-127, Καρδάσης, Βασίλης, *Έλληνες ομογενείς στη Νότια Ρωσία 1775-1861*, ό.π., σελ. 208, Για τους αδερφούς Ράλλη: *The house of Ralli Bros (c. 1814 – 1961)*, στο Chatziioannou, Maria Christina, Harlaftis, Gelina, *Following the Nereids, Sea routes and maritime business, 16th – 20th centuries*, Kerkyra Publications, Αθήνα, 2006, ό.π., σελ. 100 – 109, Χατζηϊωάννου, Μαρία – Χριστίνα, *Οικογενειακή στρατηγική και Εμπορικός Συναγωνισμός. Ο οίκος Γερούση τον 19ο αιώνα*, ό.π., σελ. 32-34

¹⁹⁴ Harlaftis, Gelina *Mapping the greek maritime diaspora from the early eighteenth to the late twentieth centuries*, στο *Diaspora entrepreneurial networks*, ό.π., σελ. 165-66, Beneki, Helen, *From the Aegean to the world, Mercantile and shipping activities of the Embiricos family from Andros, mid – 19th to mid-20th century*, στο Chatziioannou, Maria Christina, Harlaftis, Gelina, *Following the Nereids*, ό.π., σελ. 112-113, Μανδηλαρά, Άννα, «Ελληνική Διασπορά και Ιστοριογραφική Διασπορά», *Μνήμων*, τ. 22, 2000, σελ. 239-46

¹⁹⁵ Chapman, Stanley, *Merchant Enterprise in Britain*, ό.π., σελ. 93, Βλάμη, Δέσποινα, *Το φοιρίνι, το σιτάρι και η οδός του Κήπου. Έλληνες έμποροι στο Λιβόρνο (1750-1868)*, ό.π., σελ. 185-196, Σιφναίου, Ευρυδίκη, *Έλληνες έμποροι στην Αζοφική. Η δύναμη και τα όρια της οικογενειακής επιχείρησης*, ό.π., σελ. 342 – 353, Pierrick Pourchasse, *Dynamism and integration of the north European merchant communities*, στο Zakharov, Victor N., Harlaftis Gelina, Katsiardi-Hering, Olga, *Merchant colonies in the early modern period*, ό.π., σελ. 45-60.

¹⁹⁶ Ioanna Pepelasis Minoglou, *Toward a typology of greek-diaspora entrepreneurship*, ό.π., σελ. 181-182, Πεπελάση-Μινόγλου, Ιωάννα, *Επιχειρηματικότητα*, στο Κωστής, Κώστας και Πετμεζάς, Σωκράτης (επιμ.), *Η ανάπτυξη της*

ελληνικής οικονομίας τον 19ο αιώνα, ό.π., σελ 463-487, Chapman, Stanley, *Merchant Enterprise in Britain*, ό.π., σελ. 131, 216, Marzagalli, Silvia, *French merchants and atlantic networks. The organization of shipping and trade between Bordeaux and the United States*, ό.π., σελ 150, Harlaftis, Gelina and Kardasis, Vassilis *International shipping in the eastern Mediterranean and the Black Sea Istanbul as a maritime centre, 1870–1910*, στο Pamuk, Sevket, *The Mediterranean response to the globalization before 1950*, ό.π., σελ. 245, Chatziioannou, Maria, Christina, *Greek merchants in Victorian England*, στο Tziovas, Dimitris, *Greek diaspora and migration since 1700*, ό.π., σελ. 49-50,

4^ο Κεφάλαιο: Η ναυτιλιακή επιχείρηση της Κεφαλονιάς.

4.1 Η ιστοριογραφική συζήτηση για τη ναυτιλία της Κεφαλονιάς.

Η ανάπτυξη και πορεία της κεφαλληνιακής ναυτιλίας δεν είναι ένα φαινόμενο που δεν έχει απασχολήσει την ιστορική έρευνα. Φυσικά οι πρώτες μελέτες για την ακμή της κεφαλληνιακής ναυτιλίας υπαγορεύτηκαν από το αίσθημα «εθνικής» ή «τοπικής» υπερηφάνειας που δημιουργούσε η πρωτοφανής, για τα δεδομένα του ελληνικού κράτους του 19^{ου} αιώνα, ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας, και ειδικότερα η έκρηξη της κεφαλληνιακής οικονομικής δραστηριοποίησης στον Δούναβη. Η Κεφαλονιά, σχεδόν σε όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα μέχρι και τον Α΄ Π. Π., εξαρτιόταν σε μεγάλο βαθμό από την παρουσία των Κεφαλλονιτών στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας. Αυτό εκφραζόταν κυρίως με τη μετανάστευση χιλιάδων κατοίκων του νησιού προκειμένου να βρουν δουλειά σαν πληρώματα των Κεφαλλονιτών εμπορών και εφοπλιστών που στρατολογούσαν ναυτεργατικό δυναμικό στα πλοία τους σχεδόν αποκλειστικά από τον τόπο καταγωγής τους. Να βρουν ακόμα δουλειά σε εργασίες υποστηρικτικές των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων αλλά όχι μόνο. Για περίπου εκατό χρόνια πράγματι δεν υπήρχε οικογένεια του νησιού που να μην έχει κάποιον δικό της να εργάζεται στη θάλασσα. Αυτή η χωρίς προηγούμενο δραστηριοποίηση ήταν φυσικό να οδηγήσει αρχικά τους τοπικούς ιστοριοδίφες, αλλά όχι μόνο, σε μια τάση «μυθοποίησής» της. Οι θεωρήσεις για το «δαιμόνιο» του Έλληνα κυριάρχησαν. Και φυσικά μιλάμε για το «δαιμόνιο» του πολυμήχανου Έλληνα επιχειρηματία εμπορού ή πλοιοκτήτη, η δραστηριοποίηση του οποίου επισκίασε την παρουσία χιλιάδων άλλων αφανών ανθρώπων που εργάζονταν στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας.

Η παρουσίαση της οικονομικής δραστηριότητας των Επτανησίων στη Μαύρη Θάλασσα, υπό το πρίσμα του εθνοκεντρισμού και μιας α-ιστορικής ερμηνείας των εντυπωσιακών, για τα δεδομένα του ελληνικού κράτους, επιτεύγματά τους στη Διασπορά, έδωσε σταδιακά τη θέση της στην κατά το δυνατό επιστημονικά τεκμηριωμένη έρευνα μέσα από τα αρχεία, ελληνικά και ξένα. Η μελέτη της επτανησιακής ναυτιλίας θεωρήθηκε ως τμήμα της ιστορίας της ελληνικής ναυτιλίας, η ιστοριογραφία της οποίας γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη μετά τη δεκαετία του 1970. Ειδικά για την επτανησιακή ναυτιλία σημείο ιδιαίτερης βαρύτητας αποτέλεσε η μελέτη του Σπυρίδωνα Φωκά «*Οι Έλληνες εις την ποταμοπλοΐαν του κάτω Δουνάβεως*».

Παρ' όλ' αυτά η επτανησιακή ναυτιλία αντιμετωπιζόταν για πολύ καιρό με κάποια αδιαφορία από την ιστοριογραφική έρευνα. Η ανάπτυξή της, είτε θεωρούνταν ότι ταυτιζόταν αποκλειστικά με την παρουσία των Επτανησίων στα λιμάνια της Νότιας Ρωσίας ή του Δούναβη, είτε θεωρούνταν ως ένα φαινόμενο ιδιαίτερης σημασίας, αλλά με διακριτό ρόλο από το κλασικό σχήμα της ανάπτυξης της ναυτιλίας των νησιών του Αιγαίου, ειδικά του «τρινήσιου στόλου» της Ύδρας, των Σπετσών και των Ψαρών. Χαρακτηριστική από αυτή την άποψη είναι η θέση του Βασίλη Κρεμμυδά, στη μελέτη του για την ελληνική ναυτιλία, στην οποία διαχωρίζει την εμπορική ανάπτυξη του δυτικού ελλαδικού χώρου τον 18^ο αιώνα, από αυτή του κεντρικού Αιγαίου τα χρόνια των Ναπολεόντειων Πολέμων, καθώς κρίνει ότι μόνο τότε έγινε δυνατή μια αυτοδύναμη με καπιταλιστικούς όρους ανάπτυξη του ελλαδικού χώρου, τότε η ελληνική ναυτιλία απέκτησε πρωταγωνιστικό ρόλο και διαμορφώθηκε μια κρίσιμη αστική ελίτ που θα έπαιζε σημαίνοντα ρόλο στην Ελληνική Επανάσταση. Παράλληλα ο εντοπισμός των εμπορικών δρόμων που ακολούθησαν οι Επτανήσιοι, της δομής των ναυτιλιακών επιχειρήσεών τους, των προϊόντων που εμπορεύονταν, έμπαιναν στο

επίκεντρο της προσοχής της ιστορικής έρευνας σπάνια και κάτω υπό το βάρος των ονομάτων των Βαλλιάνων και των άλλων επιφανών επιχειρηματιών – ευεργετών των νησιών, ιδίως της Κεφαλονιάς και της Ιθάκης. Αυτό σε αντίθεση με τη δομή και την οργάνωση της ναυτιλίας του Αιγαίου, που μελετήθηκε από νωρίς από τους ιστορικούς. Παράλληλα παρέμενε το ζήτημα να ενταχθούν στην ιστοριογραφική μελέτη, οι «κάτω», τα αφανή πρόσωπα (ναυτεργάτες, ελληνικοί εργαζόμενοι πληθυσμοί στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, οι οικογένειες πίσω στην Κεφαλονιά κ.α.), κάτι που είναι πολύ δύσκολο εξ αντικειμένου, λόγω του γεγονότος ότι τα ίδια τα αρχεία «δε μιλάνε» γι' αυτούς.

Τις τελευταίες δεκαετίες, ωστόσο, νεότερες ιστοριογραφικές μελέτες απέδωσαν στην επτανησιακή ναυτιλία τον πραγματικό της ρόλο στη συνολική ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας. Σχεδόν επανεπιβεβαιώνοντας τις υποδείξεις του Σεραφείμ Μάξιμου στις πρωτοπόρες, για την ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας, μελέτες του σχετικά με το ρόλο που έπαιζαν οι στόλοι του Μεσολογγίου και των Ιονίων Νήσων για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας, μελετητές όπως η Όλγα Κατσιαρδή-Hering, η Τζελίνα Χαρλαύτη, ο Νίκος Βλασσόπουλος, ο Γεράσιμος Παγκράτης και πρόσφατα ο Παναγιώτης Καπετανάκης, αλλά και ξένοι όπως η Maria Fusaro ανέδειξαν τη σημασία του «εμπορίου μικρών αποστάσεων» των στόλων των Επτανησίων για να δοθεί η πρώτη, αποφασιστική ώθηση για την ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου, που υπήρχε σε όλη τη διάρκεια της Ενετοκρατίας, αλλά γνώρισε μια εντελώς διαφορετική νέα ποιότητα στη διάρκεια του 18^{ου} αιώνα, ιδιαίτερα μετά τη δεκαετία του 1740. Κατά συνέπεια και η παρούσα εργασία δε θα μπορέσει παρά να συμφωνήσει με την άποψη ότι η «μάννα» της ποντοπόρου ναυτιλίας των Ελλήνων του 18^{ου} αιώνα είναι το Ιόνιο, και ιδιαίτερα, οι στόλοι του Μεσολογγίου και της Κεφαλονιάς.¹⁹⁷

Ιδιαίτερα η Τζ. Χαρλαύτη (*A History of Greek-Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the present day*, London, Routledge, 1996) και σε δεκάδες άλλα άρθρα και μελέτες) ανέδειξε τη σημασία των Ιονίων επιχειρηματιών της Διασποράς, ιδιαίτερα της Μαύρης Θάλασσας, για την επιτυχημένη μετάβαση της ελληνικής ναυτιλίας από την εποχή του ιστίου σε αυτή του ατμού. Κατά τη διάρκεια της «ιόνιας φάσης» της ελληνόκτητης ναυτιλίας, όπως την ονόμασε, οι Επτανησίοι πλοιοκτήτες και έμποροι κυριάρχησαν στις εμπορικές κοινότητες της Διασποράς, πρωταγωνίστησαν στο εμπόριο των σιτηρών της Ανατολικής Μεσογείου και στράφηκαν σταδιακά προς τον εξειδικευμένο εφοπλισμό, ένα σχετικά «νέο» επάγγελμα, το οποίο θα αναδεικνυόταν σε «εθνική» εξειδίκευση από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Η πολιτική προσέλευσης ξένων πληθυσμών από μέρους των ρωσικών αρχών, προκειμένου για τον εποικισμό και την οικονομική ανάπτυξη των νεοπροσαρτημένων αχανών περιοχών της νότιας Ρωσίας, οδήγησε ώστε οι δύο τελευταίες δεκαετίες του 18^{ου} αιώνα να αποτελέσουν την αφετηρία της μεγάλης ανάπτυξης του κεφαλληνιακού ναυτικού και εμπορίου στο χώρο της Διασποράς.

Ο Παναγιώτης Καπετανάκης, η διδακτορική διατριβή του οποίου έγινε γνωστή στον υποφαινόμενο στη διάρκεια της έρευνας, έστρεψε την προσοχή του στα χρόνια της αγγλικής Προστασίας ως περίοδου μιας νέας ακμής της κεφαλληνιακής ναυτιλίας. (*Ναυτιλία και εμπόριο υπό*

¹⁹⁷ Εισαγωγή στο συλλογικό Χαρλαύτη, Τζελίνα, Παπακωνσταντίνου Κατερίνα (επιμ.), *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, εκδ. Κεδρός, Αθήνα, 2013, σελ. 15. Η συγκεκριμένη έρευνα, καρπός μιας πολύχρονης προσπάθειας και μελέτης σε δεκάδες ελληνικά και ευρωπαϊκά αρχεία, τα οποία κατέληξαν στην ολοκλήρωση της ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων Αμφιτρίτη, θεωρούμε ότι αποτέλεσε ένα ποιοτικό βήμα στην επιστημονική τεκμηρίωση του γεγονότος ότι η μεγάλη ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας ξεκίνησε τον 18^ο αιώνα και από το Ιόνιο. .

βρατανική Προστασία. Ιόνιο Κράτος (1815-1864), εκδ. Ι.Ν.Ε. – Ε.Ι.Ε., Αθήνα, 2015) Στρέφοντας την προσοχή του στα ίδια τα Επτάνησα, και όχι την Διασπορά μπόρεσε να αναδείξει μείζονος σημασίας ζητήματα όπως η οργάνωση και η δομή της κεφαλληνιακής επιχείρησης, το είδος των εμπορευμάτων που μεταφέρονταν στα επτανησιακά πλοία, την ύπαρξη ενός ναυτικού-εμπορικού καταμερισμού εργασίας ανάμεσα στις επτανησιακές πόλεις και λιμάνια, τους εμπορικούς δρόμους που ακολουθούσαν τα επτανησιακά πλοία, όπως και τη σημασία του πολιτειακού status quo των Ιονίων Νήσων, στα χρόνια της βρετανικής επικυριαρχίας, για την απρόσκοπτη ανάπτυξη της επτανησιακής, ιδιαίτερα της κεφαλληνιακής ναυτιλίας. Εν πολλοίς η εργασία του καθώς και οι επισημάνσεις του για ανάγκη περαιτέρω ενδεδειγμένης αρχειακής μελέτης προκειμένου να αναδειχθούν και άλλες πλευρές για την κεφαλληνιακή και εν γένει την επτανησιακή ναυτιλία, αλλά και κάποιες ανοιχτές προς επιβεβαίωση, υποθέσεις, που θέτει, αποτέλεσαν ένα σημαντικό έναυσμα για την παρούσα εργασία, παρά το αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι επικαλύπτονται οι θεματικές και τα χρονικά όρια της συγκεκριμένης διπλωματικής με την αντίστοιχη διατριβή του Καπετανάκη.

Στο σήμερα, η ναυτιλιακή ιστορία των Επτανήσων, όπως εν γένει, η ελληνική ναυτιλιακή και εμπορική ιστορία γνωρίζει μια νέα άνθηση. Στο επίκεντρο έχουν μπει ζητήματα οργάνωσης των ναυτικών και εμπορικών επιχειρήσεων, τόσο στον ελλαδικό χώρο, όσο και στη Διασπορά. Μεγάλη προσοχή δίνεται επιπλέον στο ζήτημα των «δικτύων» που σχηματίζονταν μέσω των εμπόρων και πλοιοκτητών σε όλο τον μεσογειακό κόσμο και έωναν εμπόρους, ναυτικούς, παραγωγούς, επιχειρήσεις. Έμφαση δίνεται σε ζητήματα οργάνωσης, δομής και δραστηριοποίησης των συναφών επιχειρήσεων προκειμένου να εντοπιστεί το εύρος της δραστηριότητά τους, αλλά και οι αιτίες πίσω από την πρωτοφανή ανάπτυξη των ελληνικών επιχειρήσεων τον 19^ο αιώνα, σε μια περίοδο που μπόρεσαν να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό των μεγάλων ευρωπαϊκών δυνάμεων.

Ήδη επισημάναμε, ότι η μελέτη της δομής και της οργάνωσης των ναυτικών και εμπορικών επιχειρήσεων, που αποτελεί και αντικείμενο της παρούσας εργασίας, είναι ζήτημα ζωτικής σημασίας για την κατανόηση της ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας. Έτσι θα κατανοηθούν ολόπλευρα και αντικειμενικά τα χαρακτηριστικά της, θα αποδεικνύεται ότι στη βάση της ανάπτυξής της βρίσκεται η ικανότητα των Ελλήνων πλοιοκτητών και εμπόρων να εκμεταλλευτούν την ευκαιρία που τους δόθηκε προκειμένου να πρωταγωνιστήσουν ως «ενδιάμεσοι», ως τοπικοί μεταφορείς στο εμπόριο της Ανατολικής Μεσογείου και σταδιακά να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν τον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό. Αναλόγως προσάρμοσαν τα επιχειρηματικά τους σχήματα σε εμπόριο και πλοιοκτησία, προκειμένου να εκμεταλλευτούν τις οικονομικές ευκαιρίες που τους δόθηκαν. Επρόκειτο για τα οργανωτικά σχήματα που αποτέλεσαν τις «ατμομηχανές» τής νεαρής αστικής ανάπτυξης στον ελλαδικό χώρο, έτσι όπως εκδηλώθηκε αρχικά στον τομέα της ναυτιλίας και του εμπορίου.

Την ίδια στιγμή θεωρούμε ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις των Ελλήνων, πρέπει να ερμηνεύονται αντικειμενικά, χωρίς να ξεχνάμε ότι αποτελούν συντελεστές μιας συνολικής διαδικασίας μετασχηματισμού που συνίσταται στην ανάπτυξη, σταδιακή μεν, των κεφαλαιοκρατικών σχέσεων παραγωγής στον ελληνικό χώρο. Ανάπτυξη στην οποία ουσιαστικό ρόλο είχε το εμπορικό κεφάλαιο.

Η εξέταση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με όρους management, καινοτομίας, επιχειρηματικού know how, αξιοποίησης του ανταγωνισμού και ανάληψης ρίσκου φοβούμαστε ότι οδηγούν σε μια α-ιστορική κατανόηση των φαινομένων που σημάδεψαν τις απαρχές της

καπιταλιστικής ανάπτυξης στον ελλαδικό χώρο. Πρέπει να παίρνεται υπόψη η συγκεκριμένη εποχή για την οποία μιλάμε, εποχή διάλυσης των παλιών οικονομικών σχέσεων και ανάπτυξης των καπιταλιστικών σχέσεων σε μια περιοχή καθυστερημένη σε σχέση με τη δυτική Ευρώπη, όπου η καπιταλιστική ανάπτυξη γίνεται μέσα από πληθώρα διαδρομών και «υβριδικών» μορφών, δεχόμενη την μεγάλη επίδραση της οικονομικής ανάπτυξης των δυτικών ευρωπαϊκών χωρών. Κατά δεύτερον, τέτοιες ερμηνείες οδηγούν στην απολυτοποίηση του ρόλου του εμπορίου-επιχειρηματία ως συντελεστή και παράγοντα της καπιταλιστικής ανάπτυξης αφού του αποδίδεται το «ταλέντο», η «ικανότητα» να παίρνει πρωτοβουλίες, να επενδύσει στην καινοτομία, να εντοπίζει πηγές κέρδους, να προβαίνει στην τεχνολογική αλλαγή. Τέτοιες θεωρήσεις «ξεχνάνε» τον ίδιο το χαρακτήρα των καπιταλιστικών σχέσεων παραγωγής, ενώ ερμηνεύουν φαινόμενα που προκύπτουν ή αλλάζουν μορφή και χαρακτήρα στη διάρκεια της μετάβασης από ένα «προκαπιταλιστικό» σε ένα αμιγώς καπιταλιστικό εμπόριο με όρους τεχνοκρατικούς, αποδίδοντας στα πρόσωπα εμπόρους και επιχειρηματίες κίνητρα και χαρακτηριστικά που οι ίδιοι μάλλον δεν συνειδητοποιούσαν, για την εποχή που πραγματευόμαστε τουλάχιστον. Τελικά έτσι επανέρχεται η θεωρία για την «μοναδικότητα» των επιχειρηματιών για την οικονομική ανάπτυξη, καλλιεργείται το αίσθημα «υπερηφάνειας» για αυτούς, αυτή τη φορά χωρίς το μανδύα όμως του τοπικισμού και εθνικισμού. Η μελέτη συνολικά των καπιταλιστικών σχέσεων, η προσπάθεια έστω διατύπωσης κάποιων θεωρητικών θέσεων για τις βαθύτερες αιτίες, συνδέσεις και χαρακτηριστικά των φαινομένων που μελετά η ιστορική έρευνα εξοβελίζεται, προς όφελος στενών, νέο-θετικιστικών προσεγγίσεων.

4.2 Η ναυτιλιακή επιχείρηση της Κεφαλονιάς.

Στο σημείο αυτό, θα περάσουμε στο βασικό θέμα εξέτασης της εργασίας μας. Στην εξέταση, δηλαδή, της δομής, της οργάνωσης και του ιδιοκτησιακού καθεστώτος της κεφαλληνιακής ναυτιλιακής επιχείρησης, όπως αυτή διαμορφώθηκε το α' μισό του 19^{ου} αιώνα.

Κρίνουμε αναγκαίο να κάνουμε μια αναφορά στα βασικά χαρακτηριστικά της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης, έτσι όπως διαμορφώθηκε στον αιγαιακό χώρο, αλλά και στα Επτάνησα, προκειμένου να κατανοήσουμε καλύτερα τα βασικά χαρακτηριστικά της κεφαλληνιακής ναυτιλιακής επιχείρησης.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση των Ελλήνων στο μεγάλο μεσογειακό εμπόριο του 18^{ου} αιώνα αποτελούνταν από ένα πλοίο, μέσου μεγέθους 125 τόνων, το οποίο άνηκε σε ένα πρόσωπο ή σε μια ομάδα επενδυτών, οι οποίοι προέρχονταν είτε από την ίδια οικογένεια ή εν γένει από τον ίδιο ναυτότοπο.¹⁹⁸ Όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς η ύπαρξη και λειτουργία του ελληνικού

¹⁹⁸ Η Τζελίνα Χαρλαύτη εισήγαγε την έννοια του ναυτότοπου, για να περιγράψει μια «εστία» ναυτικής παράδοσης, ένα τόπο όπου σταθερά ασκούνταν ή ναυτιλιακές δραστηριότητες ή ο πληθυσμός του απασχολούνταν συστηματικά στη θάλασσα είτε σαν πλοιοκτήτες, έμποροι είτε απλά πληρώματα. Η ίδια ορίζει ως ναυτότοπο ένα νησί ή ένα λιμάνι, στο οποίο νηολογούνταν συστηματικά τουλάχιστον 10 ποντοπόρα σκάφη μέσα σε ένα διάστημα τριάντα τουλάχιστον ετών. Ως κύριες περιοχές ναυτικής δραστηριοποίησης προβάλλουν το Ιόνιο Πέλαγος, το κεντρικό Αιγαίο, το δυτικό Αιγαίο και το ανατολικό Αιγαίο. Η περιοχή του Ιονίου είχε πενταπλασιάσει το στόλο της από το 1840 μέχρι το 1870, οπότε και διέθετε 566 ιστιοφόρα. Βασικοί ναυτότοποι της περιοχής παρέμειναν η Κεφαλονιά και η Ιθάκη, με μεγάλη ναυτιλιακή δραστηριότητα από τον 18^ο αιώνα και με ισχυρή παρουσία στα λιμάνια του Δούναβη και της Αζοφικής. Άλλοι ναυτότοποι στο χώρο του Ιονίου ήταν το Γαλαξίδι, στο χώρο του δυτικού Αιγαίου οι Σπέτσες, η Ύδρα και τα Ψαρά, στο κεντρικό Αιγαίο η Ερμούπολη, η Άνδρος και η Σαντορίνη, και στο ανατολικό Αιγαίο η Κάσος, η Χίος, τα Ψαρά. Ο

εμπορικού στόλου στηριζόταν, κατά κανόνα, στο σύστημα της εταιρείας. Ένας τύπος εταιρείας ο οποίος προσομοίαζε ιδιοκτησιακά, σε ό,τι ονομάζουμε σήμερα ετερόρρυθμη εταιρεία.¹⁹⁹

Σύμφωνα με το τυπικό παράδειγμα οι μέτοχοι της επιχείρησης – πλοίου αποτελούσαν και τους συνιδιοκτήτες του. Από κοινού κατέβαλαν το κεφάλαιο τόσο για την κατασκευή του πλοίου όσο και τη χρηματοδότηση της λειτουργίας του. Ο αριθμός των μετόχων ήταν σχετικά μικρός, συνήθως 2-8 κεφαλαιούχοι, ενώ σε σπάνιες περιπτώσεις έφτανε του 12-16. Σε ορισμένες περιοχές του ελληνικού χώρου όπως τα νησιά του Αιγαίου, η επένδυση σε ένα πλοίο ήταν μια πρακτική που δεν αφορούσε μόνο τους έχοντες διαθέσιμα κεφάλαια (έμποροι, ευγενείς, αξιωματικοί) αλλά και ανθρώπους που απασχολούνταν σε άλλα, πιο «ταπεινά» επαγγέλματα.²⁰⁰

Η ίδια η πρακτική του κατακερματισμού της πλοιοκτησίας σε μια σειρά προσώπων υπήρξε κανόνας στους μεσαιωνικούς και νεότερους χρόνους. Ο Stanley Chapman και ο Ralph Davis έχουν επισημαίνει ότι και στην Αγγλία ακολουθούνταν το σύστημα του διαχωρισμού της ιδιοκτησίας του πλοίου σε πολλά μερίδια προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί το υψηλό κόστος λειτουργίας του πλοίου αλλά και οι ενδεχόμενες απώλειες από τυχόν ναυάγια ή άλλους κινδύνους στη θάλασσα. Αυτή η πρακτική επέδειξε αξιοσημείωτη αντοχή ακόμα και με την εμφάνιση της μονοπρόσωπης ναυτιλιακής επιχείρησης και της διακριτής ασφαλιστικής εταιρείας, καθώς εμπειρείχε το στοιχείο της εμπιστοσύνης ενώ επιπλέον επέτρεπε μια σταδιακή μεν αλλά σίγουρη συσσώρευση κερδών από κάποιον που ήθελε να εισέλθει στο χώρο του θαλάσσιου εμπορίου χωρίς να διαθέτει μεγάλα κεφάλαια.²⁰¹

Η ποσοστιαία σχέση ιδιοκτησίας ανάμεσα στους μετόχους εξέφραζε επιχειρηματικούς ανταγωνισμούς, αλλά και κοινωνικές τάσεις. Κατά βάση μπορούμε να διακρίνουμε τρεις διακριτούς μετόχους: τους μεγαλομετόχους, τους μικρομετόχους και τον καπετάνιο. Ο καπετάνιος ήταν κατά

Σπύρος Ασδραχάς έχει εισηγηθεί την έννοια της «διάσπαρτης πόλης» για να περιγράψει τον ενιαιοποιημένο χώρο εργασίας σε Αιγαίο και Ιόνιο, όπου συνυπήρχαν, μέσα στο πλαίσιο των τοπικών ιδιομορφιών, κοινά πλαίσια επιχειρηματικής οργάνωσης και πρακτικής. Τα ίδια τα αρχεία υποδεικνύουν μια κοινή ναυτιλιακή και επιχειρηματική γλώσσα αλλά και κοινές επιχειρηματικές μεθόδους τόσο στις θάλασσες του Ιονίου και του Αιγαίου αλλά και στις εμπορικές παροικίες των Ελλήνων πέρα από αυτόν. Κάθε ναυτότοπος είχε ακόμη το δικό του δίκτυο πληροφόρησης των ναύλων και των φορτίων σε όλα τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, της Μεσογείου και της βόρειας Ευρώπης. Κάθε ναυτότοπος είχε επίσης τη δική του θεσμική υποδομή. Οι ναυτότοποι των υπό οθωμανική κυριαρχία χώρων κατέγραψαν το δικό τους εθνικό δίκαιο («νόμος της Ύδρας», «νόμος των Σπετσών»), ενώ στο χώρο των Επτανήσων η βενετική και ακόλουθα η αγγλική επικυριαρχία εξασφάλισαν μια συνεκτική και πειθαρχημένη θεσμική προστασία (ναυτολόγια, φορτωτικές, βιβλία εξόδων, κατάστιχα φόρτωσης, βιβλία υγειονομείων, κ.λπ.) Οι ναυτότοποι ήταν επίσης και οι τόποι όπου κατασκευάζονταν τα πλοία, και μάλιστα σε μειωμένο κόστος. Ήταν ακόμα χώρος που δραστηριοποιούνταν έμποροι/πιστωτές ναυοδανείων αλλά και πράκτορες νηογνομόνων, των πρώτων διεθνών οργανισμών ναυτικής ασφάλειας. Η εποχή του ατμού ήταν αυτή που τελικά κατέστρεψε τη συνοχή και την επικοινωνία της «διάσπαρτης» ναυτικής πόλης των Ελλήνων. Σχετικά: Χαρχαύτη, Τζελίνα, *Η «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου*, ό.π., σελ. 432-36. Για τα Επτάνησα: Μοσχόπουλος, Γεώργιος, Ζαπάντη, Σταματούλα, *Υγειονομείο Κεφαλονιάς. Άδεια Ελευθεροκοινωνίας 1846-1864*, Τ. Α' και Β', Γ.Α.Κ. – Αρχεία Νομού Κεφαλληνίας, Αργοστόλι, 1997

¹⁹⁹ Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Ελληνική Ναυτιλία, τ. Α' Όψεις της μεσογειακής ναυσιπλοΐας*, Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τραπεζής της Ελλάδος, Αθήνα, 1985, σελ. 22, Κρεμμυδάς, Βασίλης, «Η οικονομία των Ελλήνων. Πενήντα κρίσιμα χρόνια 1770-1821», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία Νέου Ελληνισμού 1770-2000*, Τ.1, Ελληνικά Γράμματα, 2003, σελ. 287-289

²⁰⁰ S. Laiou, G. Harlaftis, *Ottoman state policy in the Mediterranean trade and shipping c. 1780-1820: The rise of greek-owned ottoman merchant fleet.*, ό.π., σελ. 23

²⁰¹ Chapman, Stanley, *Merchant Enterprise in Britain: From the Industrial Revolution to World War*, Cambridge University Press, 1992, σελ. 35-36, Davis, Ralph, «Οι Βρετανοί εφοπλιστές του 17^{ου} και 18^{ου} αιώνα», στο Χαρχαύτη, Τζελίνα (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία*, εκδ. Στάχυ, 2001, σελ. 389-413

κανόνα ένας από τους μετόχους, συνήθως ο βασικός, και μάλιστα το κέρδος του ήταν ανάλογο του μεριδίου του. Αποτελούσε τον κύριο συντελεστή και διαχειριστή της επιχείρησης – πλοίο ανεξάρτητα από το ποσοστό συμμετοχής του σε αυτή. Ο ρόλος του ήταν πρωταρχικός για την επιτυχία των εργασιών της, καθώς ήταν ο διαχειριστής του πλοίου, του κεφαλαίου και του φορτίου, υπεύθυνος για τη συντήρηση του πλοίου, καθώς και αγοραστής και πωλητής του εμπορεύματος. Όφειλε επίσης να αποδίδει εγγράφως λογαριασμό σε όλους τους μετόχους, σε τακτά χρονικά διαστήματα και σίγουρα στο τέλος του εμπορικού ταξιδιού. Οι υπόλοιποι ιδιοκτήτες, πέρα από τη χρηματοδότησή της, δεν είχαν άλλη ουσιαστική ανάμιξη στη λειτουργία της. Βέβαια, όπως αναφέρεται σε σχετικά έγγραφα, οι άλλοι μέτοχοι είχαν τη δυνατότητα να αντικαταστήσουν τον καπετάνιο, σπάνιες, ωστόσο, είναι οι περιπτώσεις που συνέβαινε κάτι τέτοιο.²⁰²

Το σύστημα της συμπλοιοκτησίας γνώρισε μεγάλη διάδοση εξαιτίας της οικονομικής ανεπάρκειας των κεφαλαίων, και της απουσίας ασφαλιστικών υπηρεσιών. Η εταιρική μορφή ιδιοκτησίας του πλοίου, σαν σχήμα, δεν προέκυψε μόνο από συγκεκριμένες πραγματικότητες, αλλά χρησιμοποιήθηκε ευρύτατα επειδή εξυπηρετούσε τις προοπτικές των κεφαλαίων. Το εταιρικό επιχειρηματικό σχήμα στηρίχτηκε κυρίως στην ανοιχτή και χωρίς περιορισμούς απορρόφηση διαθέσιμων κεφαλαίων με ποικίλη προέλευση, και διευκολύνθηκε από τη γενική συγκυρία, που διαμόρφωσε ευρύτατες δυνατότητες για την ελληνική ναυτιλία και τα ελληνικά εμπόριο.²⁰³

Μιλώντας για τη ναυτιλιακή επιχείρηση των Ιονίων Νήσων κατά τη διάρκεια του 15^{ου} και 16^{ου} αιώνα, ο Γεράσιμος Παγκράτης την ορίζει «...ως ένα οργανωμένο σύνολο προσώπων, που με βασικό κίνητρο το κέρδος, διαχειριζόταν τον κύριο παραγωγικό της συντελεστή, το πλοίο. Ιδιοκτήτες της ναυτιλιακής επιχείρησης ήταν οι πλοιοκτήτες ή οι συμπλοιοκτήτες, που αποκτούσαν τους τίτλους τους είτε μέσω της ναυπήγησης, με την από κοινού συνεισφορά κεφαλαίων, είτε με την αγορά ποσοστού πλοιοκτησίας».²⁰⁴ Αν και η απόσταση που χωρίζει τον 16^ο αιώνα με τον 18^ο αιώνα είναι μεγάλη, ωστόσο, από τα στοιχεία που μελετήσαμε, αποδεικνύεται ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση της Κεφαλονιάς, χαρακτηριστική των Επτανήσων την περίοδο εκείνη, διατηρεί σε μεγάλο βαθμό αυτά τα χαρακτηριστικά.

Η δομή αυτή της ναυτιλιακής επιχείρησης, θα παραμείνει κυρίαρχη λίγο πολύ μέχρι και το α' μισό του 19^{ου} αιώνα, όπου θα διαπιστώσουμε το σταδιακό διαχωρισμό εμπορίου και πλοιοκτησίας. Η επιμονή στο χρόνο συγκεκριμένων οργανωτικών μορφών και ναυτιλιακών πρακτικών, όχι μόνο στον ελληνικό αλλά και στο μεσογειακό χώρο αποκαλύπτει, ακριβώς στο «μικρό» επίπεδο, την παρουσία περισσότερο όμοιων χαρακτηριστικών, τις συμπτώσεις παρά τις πρωτοτυπίες, την υιοθέτηση όμοιων πρακτικών και οργανωτικών δομών. Τα προβλήματα που καλούνταν να αντιμετωπίσουν οι εμπορευόμενοι και το περιβάλλον στο οποίο δρούσαν, υπαγόρευαν τελικά τις ίδιες σχετικά λύσεις, παρά τις κατά τόπους διαφορές. Η αλλαγή αυτών των, από αιώνων χρησιμοποιούμενων, πρακτικών

²⁰²Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835. Δεύτερος τόμος: Οι μηχανισμοί*, Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τραπεζής της Ελλάδος, Αθήνα, 1986, ό.π., σελ. 54, Κρεμμυδάς, Βασίλης, «*Η οικονομία των Ελλήνων. Πενήντα κρίσιμα χρόνια 1770-1821*», στο *Ιστορία Νέου Ελληνισμού 1770-2000*, ό.π., σελ. 290-91, Χαρχαυτή, Τζελίνα, *Η «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου*, στο Χαρχαυτή, Τζελίνα, Παπακωνσταντίνου Κατερίνα (επιμ.), *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, εκδ. Κεδρός, Αθήνα, 2013, ό.π., σελ 429-30

²⁰³Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835. Δεύτερος τόμος: Οι μηχανισμοί*, ό.π., σελ. 54-55

²⁰⁴ Παγκράτης, Γεράσιμος, *Οργάνωση και διαχείριση της ναυτιλιακής επιχείρησης στην Κέρκυρα στο πρώτο ήμισυ του 16^{ου} αιώνα*, *Μνήμων*, 30 (2009), σελ 9-11.

από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα αποτυπώνει επίσης και την τομή που επέφερε η μεγάλη οικονομική έκρηξη και γενικότερα η ανάπτυξη του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής.

Σε γενικές γραμμές στον ελληνικό χώρο, μέρος του οποίου ήταν τα Επτάνησα, χρησιμοποιήθηκε ένα εύρος επιχειρηματικών μεθόδων και συνεργασιών, όπου η ακριβής επιλογή της κάθε μορφής καθοριζόταν από ένα εύρος παραγόντων όπως η διαθεσιμότητα κεφαλαίων, το είδος του εμπορίου, τα όρια των αποστάσεων σε συνδυασμό με τους κινδύνους στη θάλασσα κ.α. Όπως θα δούμε και παρακάτω ευρέως διαδεδομένη ήταν η πρακτική της θαλάσσιας συντροφιάς. Αυτό το πλήθος επιχειρηματικών μεθόδων έβρισκαν το καταρχήν ανάλογό τους στο χώρο της Ιταλίας. Το γεγονός ότι αποτελούσαν κτήση μιας ισχυρής ιταλικής πόλης και ότι μεταφέρθηκαν στην οικονομία των νησιών αυτούσια στοιχεία της οικονομικής δομής της Βενετίας έγινε εμφανές και στο χώρο της ναυτιλίας. Ομοειδείς επιχειρηματικοί θεσμοί (*commenda*, *colleganza*, *Colonna*) ενεργοποίησαν σημαντικό τμήμα των αργών τοπικών κεφαλαίων, τα οποία στη συνέχεια επενδύθηκαν συστηματικά στο εμπόριο. Φυσικά αυτές οι επιχειρηματικές μέθοδοι επίσης δεν χρησιμοποιήθηκαν μόνο στις ιταλικές πόλεις, αλλά μάλλον αποτελούσαν μια σταθερά της μεσογειακής και εν γένει της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Κύριο δομικό στοιχείο της λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων της Επτανήσου, τουλάχιστον πριν συντελεστεί η αλλαγή στα μισά του 19^{ου} αιώνα, αποτελούσε η διείσδυση του εμπορίου στο μεταφορικό έργο και η ουσιαστική αλληλεξάρτησή τους. Αυτό φυσικά δεν ήταν κάτι τελείως πρωτότυπο στον ελληνικό χώρο, καθώς στο Αιγαίο είναι γνωστή η ύπαρξη του «πλοίου – εμπόρου» που έχει περιγράψει ο Βασίλης Κρεμμυδάς. Το πλοίο, έμπαινε σε κίνηση, με την προϋπόθεση ότι ένα αριθμός ατόμων συγκέντρωνε ένα κεφάλαιο προκειμένου να αγοράσει εμπορεύματα και να τα πουλήσει, στη συνέχεια, στις αγορές της ανατολικής Μεσογείου. Στον ίδιο στόχο, όσον αφορά τη χρήση του πλοίου, αποσκοπούσαν και οι συντροφίες θαλάσσιου εμπορίου. Οι συμφωνίες θαλάσσιου εμπορίου, η διεξαγωγή εμπορίου, ουσιαστικά, από το ίδιο το πλοίο ήταν πολύ πιο επικερδής δραστηριότητα σε σχέση με την παροχή «καθαρά» μεταφορικών υπηρεσιών, δηλαδή τη ναύλωση. Μια πρακτική η οποία γενικεύτηκε αργότερα, στο β' μισό του 19^{ου} αιώνα.

Η μελέτη των εγγράφων αποτυπώνει μια σαφή διαφοροποίηση στα χαρακτηριστικά της κεφαλληνιακής ναυτιλίας, από τα μέσα της δεκαετίας του 1840. Μιας διαφοροποίησης που μας επιτρέπει να χρησιμοποιήσουμε τον όρο «δύο περίοδοι», όσον αφορά τη ναυτιλία του Ιονίου Κράτους, και ειδικότερα της Κεφαλονιάς. Η ύπαρξη «δύο περιόδων» τεκμηριώνεται από τη σκοπιά της σαφούς αλλαγής των μεγεθών, των χαρακτηριστικών και της οργανωτικής συγκρότησης της ελληνικής ναυτιλίας, ιδίως από τις αλλαγές στο ιδιοκτησιακό καθεστώς, στην οργάνωση και τη δομή της κεφαλληνιακής ναυτιλιακής επιχείρησης. Ο πρώτος που μίλησε για δύο περιόδους στην κεφαλληνιακή ναυτιλία είναι ο Παναγιώτης Καπετανάκης και εμείς από τη μεριά μας υιοθετούμε τη διάκριση αυτή στην έρευνά μας.

Η «πρώτη περίοδος» της ναυτιλίας του νησιού καλύπτει την περίοδο από την πρώτη μεγάλη ανάπτυξη της επτανησιακής ναυτιλίας, δηλαδή τα μέσα του 18^{ου} αιώνα (φυσικά επιλέγουμε ως συμβατικό όριο το έτος 1815 – αρχή της βρετανικής κυριαρχίας, τα χρόνια της οποίας καλύπτει και το αρχαιακό υλικό) και διαρκεί μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1840, όπου διαπιστώνεται μια σαφής αλλαγή. Στην «πρώτη περίοδο» ο Κεφαλλονίτης πλοιοκτήτης πέρα από ιδιοκτήτη του ιστιοφόρου σκάφους του, είναι ουσιαστικά ο πλοίαρχος αλλά και ο έμπορος. Στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, δεν αποτελεί τον μοναδικό ιδιοκτήτη της επιχείρησης. Αντίθετα, όπως θα δούμε στη

συνέχεια, υπάρχει κατά κόρον το σύστημα της συμπλοιοκτησίας, όπου πολλά πρόσωπα έχουν ιδιοκτησιακά δικαιώματα στο πλοίο, μέσω της κατοχής μεριδίων επί αυτού. Μιλάμε για οικογενειακές επιχειρήσεις, ένα στοιχείο που αποτυπώνεται τόσο στο χαρακτήρα της ιδιοκτησίας, όσο και στη χρηματοδότηση του ίδιου του εμπορικού ταξιδιού με τη καταβολή του απαιτούμενου κεφαλαίου από πολλά άτομα της ίδιας ή συγγενικών οικογενειών.

Το κύριο χαρακτηριστικό της λειτουργίας του πλοίου αποτελούσε η διείσδυση του εμπορικού στο μεταφορικό έργο. Αυτό αποτυπώνεται πρώτα και κύρια στη χρηματοδότηση του εμπορικού ταξιδιού από τον ίδιο τον καπετάνιο και έναν αριθμό ατόμων γύρω από αυτόν με σκοπό την κερδοφόρα πώληση των εμπορευμάτων στις αγορές της ανατολικής Μεσογείου. Δεν έχουμε δηλαδή γενίκευση του θεσμού της ναύλωσης του πλοίου από ένα τρίτο πρόσωπο. Πρόκειται για ένα φαινόμενο που παρουσιάζει πολλές ομοιότητες με το «πλοίο - έμπορο» της πρώτης ακμής της αιγαιακής ναυτιλίας, που ήδη έχει επισημάνει ο Βασίλης Κρεμμυδάς.

Από αυτή τη σκοπιά μπορούμε βάσιμα να πιστέψουμε ότι στα όρια των δύο κόσμων, του οθωμανικού νησιωτικού ελλαδικού χώρου και του κάτω από συνεχή ευρωπαϊκή κατάκτηση επανησιακού χώρου είχε διαμορφωθεί μια κοινή επιχειρηματική πρακτική, «κουλτούρα» που υποδήλωνε την προσαρμοστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας στα εξελισσόμενα ευρωπαϊκά πρότυπα στο χώρο του εμπορίου και της ναυτιλίας, κάτι το οποίο θα γίνει και στη συνέχεια, στη «δεύτερη φάση» ανάπτυξης όπως θα δούμε.

Η αλλαγή που φαίνεται να συντελείται από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα συνιστά, σε μεγάλο βαθμό, τομή με όλη την προηγούμενη πορεία της κεφαλληνιακής ναυτιλίας. Τα χαρακτηριστικά της δομής και της λειτουργίας της κεφαλληνιακής επιχείρησης δεν είχαν αλλάξει από την εποχή της πρώτης μεγάλης ώθησης της κεφαλληνιακής ναυτιλίας από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα. Παρά το γεγονός της συνεχούς ανάπτυξης του κεφαλληνιακού στόλου και της διεθνοποίησης των δραστηριοτήτων του, ειδικά με την επέκταση στη Μαύρη Θάλασσα και άλλες περιοχές της ανατολικής Μεσογείου, εντούτοις το οργανωτικό – ιδιοκτησιακό πλαίσιο συγκρότησης και λειτουργίας του δεν είχε αλλάξει. Αντίθετα χρησιμοποιούνταν οργανωτικά σχήματα, ιδιοκτησιακές μορφές, πρακτικές εμπορίας και δανειοδότησης που από δεκαετίες ήταν γνωστές στους Κεφαλλονίτες ναυτιλλόμενους. Αυτή η κατάσταση δεν άλλαξε ουσιαστικά μέχρι τα μέσα του 19^{ου} αιώνα. Ο λόγος ήταν ότι δεν είχαν συντρέξει οι αιτίες για την αλλαγή αυτών των χαρακτηριστικών. Η αύξηση στα μεγέθη (χωρητικότητα, αριθμός πλοίων κ.ά.), και η απόκτηση μεγαλύτερου ρόλου που απέκτησε ο στόλος της Κεφαλονιάς και του Ιονίου Κράτους στον εμπορικό ανταγωνισμό στην ανατολική Μεσόγειο δε θα μπορούσαν από μόνα τους, ως στοιχεία, να μετασχηματίσουν τη δομή και το οργανωτικό πλαίσιο της κεφαλληνιακής ναυτιλίας. Το βασικό στοιχείο ήταν η αλλαγή του χαρακτήρα της ίδιας της ευρωπαϊκής εμπορικής ναυτιλίας. Η εμπορική ναυτιλία εξυπηρετούσε πλέον ένα σαφώς μετασχηματισμένο εμπόριο, το οποίο υποτασσόταν ολοένα και περισσότερο στις ευρύτερες ροπές της ευρωπαϊκής καπιταλιστικής οικονομίας. Η ορμητική ανάπτυξη της καπιταλιστικής ανάπτυξης στη δυτική Ευρώπη, η σταδιακή πρόσδεση του θαλάσσιου εμπορίου στον κύκλο της βιομηχανικής παραγωγής, οι ραγδαίες τεχνολογικές αλλαγές στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών (με κύρια την εμφάνιση της τεχνολογίας του ατμού) προκειμένου να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις και ανάγκες της καπιταλιστικής ανάπτυξης αποτελούσαν στοιχεία που δημιούργησαν μια νέα πραγματικότητα. Από αυτή τη σκοπιά έδωσαν ώθηση και στην αλλαγή των οργανωτικών και ιδιοκτησιακών σχημάτων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Το σύστημα των συμπλοιοκτησιών, των πολλών μεριδιούχων περιορίστηκε σε όφελος της προσωπικής ιδιοκτησίας στα πλοία. Ακόμα περισσότερο άρχισε ο σαφής διαχωρισμός ανάμεσα στον έμπορο και τον πλοιοκτήτη, θέτοντας τις

βάσεις για τη δημιουργία του εξειδικευμένου εφοπλισμού. Επεκτάθηκε ο θεσμός της ναύλωσης, ένας θεσμός όχι άγνωστος στον ευρωπαϊκό χώρο, αλλά που πλέον γενικεύτηκε αποτελώντας την κύρια λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης. Συμπερασματικά επρόκειτο για αλλαγές που δημιούργησαν ένα περιβάλλον τέτοιο που καθιστούσε επιτακτική την προσαρμογή και των τοπικών στόλων σε αυτή την κατάσταση αν ήθελαν να ανταπεξέλθουν στον ανταγωνισμό.

Από αυτή τη σκοπιά ο κεφαλληνιακός στόλος θεωρούμε ότι μπόρεσε να προσαρμοστεί στις νέες συνθήκες σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα. Από τη δεκαετία του 1840 διακρίνεται στην κεφαλληνιακή ναυτιλία ο διαχωρισμός εμπορίου και πλοιοκτησίας. Σταδιακά οι πρακτικές της συμπλοιοκτησίας και των εμπορικών συντροφιών, οι οποίες βασιζόνταν στην οικογενειακή συγκρότηση, υποχώρησαν. Παρ' όλ αυτά η σταθερά της έλλειψης κεφαλαίων και η υποδεέστερη θέση των Κεφαλλονιτών εμπόρων και πλοιοκτητών, σε σχέση με τους ομολόγους τους στη Διασπορά αλλά και τους Ευρωπαίους ανταγωνιστές οδήγησε, σε μια σχετική διατήρηση του θεσμού των συμπλοιοκτησιών και γενικότερα, των προηγούμενων πρακτικών, ταυτόχρονα με την προώθηση της ναύλωσης.

Πολύ βασική αλλαγή στη συγκρότηση της κεφαλληνιακής ναυτιλίας αποτέλεσε η γενίκευση του θεσμού της ναύλωσης. Στις περιπτώσεις όπου ο ιδιοκτήτης ταυτίζεται με τον καπετάνιο, υποχωρεί, ωστόσο, η πρακτική του «πλοίου – εμπορίου». Υπήρχε πλέον σημαντική αύξηση, από την πλευρά των Κεφαλλήνων πλοιοκτητών, της προσφοράς των σκαφών τους προς ναύλωση σε τρίτους, αποκομίζοντας το ναύλο και ένα μερίδιο επί των κερδών. καθώς και με τη σαφή στροφή των Κεφαλλονιτών εμπόρων προς την πρόσληψη έμμισθων πλοιάρχων.

Την ίδια στιγμή βέβαια η διοίκηση του πλοίου αποσυνδέθηκε από την πλοιοκτησία. Παρατηρείται μια αύξηση του αριθμού των φυσικών και νομικών προσώπων (εμπορικές εταιρείες), που διέθεταν τον πλήρη ιδιοκτησιακό έλεγχο ενός εμπορικού σκάφους. Η πρακτική της συμμετοχής με μερίδια στην κατοχή ενός σκάφους υποχωρεί προς όφελος της μονοπρόσωπης ιδιοκτησίας ή της κατοχής από έναν εξέχοντα έμπορο (ο οποίος, σε κάποιες περιπτώσεις, δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται σαν πρόσωπο, αλλά σαν εταιρεία δεδομένης της συμμετοχής του σε μια σειρά δραστηριότητες που έχουν σχέση με το εμπόριο όπως την παρέμβαση στην αγορά και εξαγωγή του γεωργικού πλεονάσματος του νησιού, με κύριο προϊόν τη σταφίδα.). Το γεγονός αυτό συνδυάζεται με μια παράλληλη αύξηση του αριθμού των έμμισθων πλοιάρχων καθώς η στροφή που συντελέστηκε προς τη ναύλωση των εμπορικών πλοίων κατέστησε την παρουσία τους αναγκαία.

Στην πορεία η εξέταση των εγγράφων θα μας αποκαλύψει το εύρος και τη σημασία των αλλαγών που συντελέστηκαν στην κεφαλληνιακή ναυτιλία. Επισημαίνουμε ότι η διάκριση των «δύο περιόδων» θα λειτουργήσει ως μεθοδολογική σταθερά στη συνέχεια της έρευνας προκειμένου να κατανοηθεί το περιεχόμενο αλλά και οι διαφορές στα σχετικά με την κεφαλληνιακή ναυτιλιακή επιχείρηση εξεταζόμενα ζητήματα.

4.2.1 Ζητήματα ιδιοκτησίας και λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η πρώτη περίοδος (1815-1845).

Εξετάζοντας αναλυτικά την «πρώτη περίοδο» θα αναφερθούμε αναλυτικά στα κύρια χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής επιχείρησης του νησιού, έτσι όπως παρουσιάζονται μέσα από τα έγγραφα.

Οι πλοιοκτήτες επέλεξαν την δημιουργία εμπορικών – ναυτιλιακών επιχειρήσεων, βασιζόμενοι στα δικά τους κεφάλαια. Η επιλογή της ίδρυσης μιας προσωπικής επιχείρησης μέσα σε ένα περιβάλλον μη θεσμοθετημένων τραπεζιτικών ή ασφαλιστικών υπηρεσιών (στο πλαίσιο του Ιονίου Κράτους), ήταν, ιδιαιτέρως, επισφαλής στις πρώτες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα, έστω και αν η τομή προς την επόμενη φάση έγινε μέσα σε δεκαπέντε περίπου χρόνια. Από την άλλη μεριά, η δημιουργία μιας εμπορικής ή/και ναυτιλιακής επιχείρησης απαιτούσε, σε κάθε περίπτωση, την ύπαρξη σημαντικών κεφαλαίων. Με βάση, λοιπόν, αυτή την παραδοχή, και με πρώτιστο στόχο την εξασφάλιση των ιδίων κεφαλαίων τους, αλλά, και την απόκτηση της απαραίτητης λειτουργικής ρευστότητας, καθώς και τον περιορισμό της πιθανότητας μεγάλων κεφαλαιακών απωλειών, οι Κεφαλλήνες φαίνεται, πως επέλεξαν τις περισσότερες φορές τα άτομα τα οποία ήταν πρόθυμα να συμμετάσχουν σε ένα κοινό εμποροναυτιλιακό, επιχειρηματικό συνεταιρισμό ή επιχείρηση. Οι συνέταιροι, ανήκαν στην ίδια οικογένεια, ή στα ευρύτερα συγγενικά, αλλά και επιχειρηματικά δίκτυα της οικογένειας. Το αμέσως επόμενο βήμα, ήταν η επίσκεψη των συνεταίρων στο νοτάριο της περιοχής τους, για να υπογραφεί το ιδιωτικό συμφωνητικό, το οποίο και θα καθόριζε με κάθε λεπτομέρεια τους όρους του επιχειρηματικού τους συνεταιρισμού.

Τα συμβόλαια επιβεβαιώνουν ότι το πλοίο ήταν το μόνο και κύριο περιουσιακό στοιχείο της επιχείρησης. Ανήκε στο όνομα όλων των μεριδιούχων, με τον κάθε ένα εξ αυτών να είναι προσωπικά υπεύθυνος για όλες τις υποχρεώσεις, που απέρρεαν από την ίδρυση και λειτουργία της κοινής επιχείρησης (ο ένας από τους δύο ή τρεις αναλάμβανε και πλοίαρχος). Το μοίρασμα των κερδών, αλλά και οι ζημίες, όφειλαν να γίνονται, επί τη βάσει της ισότητας ανάμεσα στους μεριδιούχους ή σύμφωνα με την αρχική κεφαλαιακή επένδυση του κάθε μεριδιούχου.²⁰⁵

Σε αυτή τη φάση, η κεφαλληνιακή ναυτιλιακή επιχείρηση εμφανίζεται ως μια μικρή οικογενειακή επιχείρηση, ιδωμένη τόσο με όρους ιδιοκτησιακού καθεστώτος, όσο και με όρους άσκησης του επιχειρηματικού ελέγχου, στον βαθμό που ο ιδιοκτήτης και πλοίαρχος του εμπορικού σκάφους παρέμενε, πάντα, ο κύριος μέτοχος, αλλά και ο επικεφαλής της επιχείρησης. Παρότι η μονοπρόσωπη ιδιοκτησία είναι κυρίαρχη, είναι μια περίοδος όπου είναι μεγάλος ο αριθμός των περιπτώσεων που υπάρχει πολυπρόσωπη ιδιοκτησία στα πλοία. Οι ιδιοκτήτες του πλοίου είναι πολλοί και η ιδιοκτησία του καθενός επί του πλοίου εξασφαλιζόταν με την πρακτική της κατοχής μεριδίων.

Η διαίρεση του πλοίου σε ιδιοκτησιακά «μερίδια» αποτελούσε μακρόχρονη πρακτική της ναυτιλίας στον χώρο του Ιονίου²⁰⁶, όπως και στο Αιγαίο. Οι λόγοι που υπαγόρευαν αυτή την πρακτική ήταν πολλοί. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ήταν μια εποχή που τα κεφάλαια σπάνιζαν, ενώ

²⁰⁵ Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ 281-82

²⁰⁶ Παγκράτης, Γεράσιμος, *Οργάνωση και διαχείριση της ναυτιλιακής επιχείρησης στην Κέρκυρα...*, ό.π., σελ. 12-13, Την εικόνα αυτή παραθέτει ο Άγγλος περιηγητής στο *Notes and Observations on the Ionian Islands and Malta*. Επισημαίνει ότι στην Κεφαλονιά, στη δεύτερη δεκαετία του 19^{ου} αιώνα, ήταν γενικευμένο το σύστημα της συμπλοιοκτησίας. Απαιτούνταν η συμμετοχή κεφαλαίων από πολλά πρόσωπα, προκειμένου να καταβληθούν τοις μετρητοίς και να αγοραστεί το εμπόρευμα που θα προοριζόταν για εμπορία στην ανατολική Μεσόγειο. Επισημαίνει ότι το εμπορικό κέρδος ξεπερνούσε το 25% σε κάθε ταξίδι και μοιραζόταν ανάμεσα στους κεφαλαιούχους. Η οργάνωση του εμπορίου, ωστόσο, ήταν σε πρωτόγονη κατάσταση, ενώ οι ναυτικοί δεν πληρώνονταν καλά. Οι αναφορές, όπως παρατίθενται στο: Βλασσόπουλος, Νίκος, Στ., *Η ναυτιλία των Ιονίων Νήσων (1700-1864), Το δυναμικό της ιονικής ναυτιλίας*, Τ. Α', Ελληνική Ευρωεκδοτική, Αθήνα, 1995, σελ. 155-159

έπρεπε συνεχώς οι έμποροι να αναζητούν νέες ευκαιρίες προώθησης των προϊόντων τους, προκειμένου να εξασφαλίσουν τα απαραίτητα κέρδη. Αυτό δεν ήταν καθόλου εύκολο σε μια εποχή μεγάλου εμπορικού ανταγωνισμού και ταυτόχρονα χωρίς η ναυτιλία και οι εμπορικές δραστηριότητες να παρουσιάζουν την οργάνωση και τη σχετική ασφάλεια που έχουν σήμερα. Το εμπορικό ταξίδι μπορούσε να καταλήξει σε αποτυχία για μια σειρά λόγους (μια πιθανή αβαρία, ένα ναυάγιο ή μη πώληση των προϊόντων ή χωρίς το ικανοποιητικό κέρδος. Στις συνθήκες αυτές το να έχει κάποιος στην κατοχή του ένα καράβι, μπορούσε να αποβεί ιδιαίτερα δαπανηρό. Η ίδια η κατασκευή, η συντήρηση και η λειτουργία του πλοίου ήταν πολυδάπανες διαδικασίες οι οποίες προϋπέθεταν μεγάλα κεφάλαια που δεν ήταν καθόλου σίγουρο ότι μπορούσε να διαθέσει ένας έμπορος από μόνος του, εκτός ίσως από μια μειοψηφία εμπόρων, τόσο στον αιγαιακό όσο και στον ιόνιο χώρο.

Ως εκ τούτου η κατοχή ενός πλοίου ήταν ένα έργο το οποίο αναλάμβαναν περισσότερα άτομα. Με αυτό τον τρόπο εξοικονομούσαν κεφάλαια, ενώ όλα τα αναγκαία έξοδα για τη συντήρησή του πλοίου τόσο όταν έμενε ανενεργό, όσο και στη διάρκεια των ταξιδιών, καλύπτονταν από κοινού. Η πρόσβαση στην ιδιοκτησία του πλοίου, σήμαινε συνήθως και πρόσβαση στην εμπορική πράξη αλλά και τα κέρδη του ταξιδιού. Οι ιδιοκτήτες του πλοίου είχαν το πρώτο δικαίωμα στη χρηματοδότηση του ταξιδιού. Η συνάθροιση πολλών κεφαλαίων διαμόρφωνε τις προϋποθέσεις για τη διάθεση περισσότερων προϊόντων προς πώληση, την κερδοφόρα κατάληξη του ταξιδιού, την αποσόβηση πιθανής οικονομικής ζημίας.

Στο σημείο αυτό θα παραθέσουμε ενδεικτικά σχετικά αποσπάσματα από τα ίδια τα έγγραφα των νοταρίων της Λειβαθούς και του Γεράσιμου Μουσούρη από το Αργοστόλι, τα οποία καλύπτουν αυτή τη χρονική περίοδο:

Θα παρατηρήσουμε τη μεριδιακή κατοχή κατά $\frac{1}{2}$ μεταξύ δύο αδερφών: στην πράξη 1746 με ημερομηνία 19-30/7/1840 του Γεράσιμου Μουσούρη διαβάζουμε ότι ο Κοσταντής Μουσούρης από το χωριό Μηνιές «...*θεληματικός καταστένι γενικόν του επίτροπον τον παρόν ενδεχόμενον αδελφόν του Ιοάνι Μουσούρη ποτέ Παναγή εις το καίκι ονομαζόμενο «Αγ. Γεράσιμο» το ήμισυ του οποίου το αγόρασε από τον Γαβρίλι Λαδικό ποτέ Σπίρου κ' το άλο μισό είνε του άνοθεν αδελφού του Ιοάνι Μουσούρη του οπίου και επιτρέπη δια να ευγάνι τα αναγγέα του χαρτιά εις το όνομα του κ' ναν το караβοкиρέβι κ' ταξιδέβι όθεν πρεμετάρουν τα χαρτιά του κ' να ναυλόνι κ' να τζουρμάρι ότι λογής θέλι...»*.²⁰⁷ Ακόμα, αν και ανήκει στη δεύτερη φάση, θα δούμε επίσης στην πράξη 838 και ημερομηνία 14-26/4/1854 του νοταρίου Νικολάου Μεταξά Μαντζουράτου, τον Παναγή Φραγγόπουλο από το χωριό Κλήσματα να παραχωρεί στον αδερφό του Νικόλαο Φραγγόπουλο το ήμισυ από το ιονικό μπρίκι που είχε με το όνομα «Αγ. Νικόλαος», τόνων 277 για 5000 τάληρα δίστηλα.

Επίσης θα σημειώσουμε τη μεριδιακή κατοχή κατά $\frac{2}{3}$ όπως επισημαίνεται στην πράξη 1735 με ημερομηνία 17-29/6/1840 του Γεράσιμου Μουσούρη. Στην πράξη αυτή αναφέρεται ότι ο Κοσταντής Τουλιάτος «... *έχοντας αγορασμένα τα δύο τρίτα από την βρατζιέρα ονομαζόμενη «Αγ. Νικόλαος» τουνελάδων 16 με όλα του τα ατζάτζα ος καθώς εβρίσκετε εις το πόρτο του Πισκάρδου εδό εις Κεφαλινία όπου το άλο τρίτο της αυτής μπρατζιέρας είνε του κ. Νικολί Αντίπα ποτέ Κοσταντή όλι από*

²⁰⁷ Γ.Α.Κ. – Αρχαία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναιας, Αργοστόλι: Νοταριακό Αρχείο Γεράσιμου Μουσούρη του Ιωάννου, Φ.Δ, βιβλίο 9, Πράξη 1746 (19-30/7/1840)

την περιοχή Ερίσου κ' μην υμπορόντας να ταξιδεύσι δια περιστάσις του...», εξέλεξε ως επίτροπο τον συγγενή του Ανδρέα Τουλιάτο.²⁰⁸

Τέλος παραθέτουμε ένα πολύ ενδιαφέρον συμβόλαιο από το νοταριακό αρχείο του Μάρκου Ροσόλυμου όπου φανερώνεται η πρακτική της προαγοράς μεριδίων για τα παιδιά μελών της ίδιας της οικογένειας που απασχολούνταν στο θαλάσσιο εμπόριο. Ένα είδος δέσμευσης ώστε να εξασφαλιστεί η συνέχεια στην οικονομική δραστηριοποίηση της οικογένειας. Στην πράξη 595 και ημερομηνία 12-24/4/1829 αναφέρεται ότι «*παρουσιάστικαν σωματικός ο καπιτάν Παναγής Πανάς του Διμητρίου, ως εκ του ετέρου ο κύριος καπιτάν Χαράλαμπος Πανάς Λυμπεράτος ποτέ Ιωάννου, ανταμός με του αδελφού του καπιτάν Διμητρίου Πανά ποτέ άνοθεν Ιωάννου, κ' εκ τρίτων, ο κ' Γεώργιος Μιτάκης ποτέ Σπίρου από χωρίον Μιτακάτα περιοχής Σταλαμιάς ...όθεν οι άνοθεν ενεφανισθέντες φανερούν κ' δράτουν ως ακόλουθα. Έσοντας οι άνοθεν αδελφοί να αγοράσουν από τον άνοθεν καπιτάν Παναγή από το περγαντίνο ονόματι «Αγ. Γεράσιμος κ' Άγιος Νικόλαος» μερικά μερίδια διά λόγου τους, κ' άλλα μερίδια δια τα ανήλικα πεδιά του τόρα ποτέ Ηλία Πανά οι προκουρατόρι όπου ήναι εκλεγμένοι από τιν δικεοσίνι, ακόμα κ' ο άνοθεν Μιτάκης, κ' αυτός ηγόρασε από το αυτό περγαντίνο μερίδια τρία...»*²⁰⁹.

Την ίδια εικόνα δίνει και το συμβόλαιο 864 με ημερομηνία 9-29/10/1830. Εκεί αναφέρεται μια μεριδιακή κατοχή κατά ¼. Οι συμβαλλόμενοι είναι ο Κωνσταντής Πανάς Αθανασάτος ποτέ Αντωνίου, ο Πέτρος Πανάς Τοναδάτος ποτέ Αντωνίου, ο Παναγής Πανάς Αθανασάτος ποτέ Νικολέτου, η κυρία Τζανίνα, χήρα του Χαράλαμπου Πανά Αθανασάτου ποτέ Νικολέτου και ο Χριστόδουλος Βοθρόντος του Θεοδώρου, όλοι κάτοικοι του χωριού Σπαρτιά. Όλοι αυτοί ήταν «*τιτόρι τεσταμεντάριη*» του ανήλικου παιδιού του Χαράλαμπου Πανά. Όπως αναφέρει το συμβόλαιο: «*..έσοντας ως ο άνοθεν Χριστόδουλος Βοθρόντος να ήναι Καπιτάνιος του περγαντίνου ονομαζόμενο ο άγιος Νικόλαος, από το οπίον ο ριθίς Βοθρόντος έχι το ένα τέταρτο, κη το άλ. Τέταρτο ήναι του άνοθεν ανίλικου, το άλλο τέταρτο ήναι του άνοθεν Καπιτάν Παναγή, κη το άλλο τέτρτο ήναι του Νικολάου Πανά Λυμπεράτου ποτέ Παναγή, κάνοντας δια τον αυτόν Νικόλαος ο άνοθεν Παναγής Πανάς Αθανασάτος οι επίτροποι όπου ήναι ο αυτός Παναγής ος ο ήδιος φανερόνι εκστοματί του. Την σήμερον λυπόν σινφόνος όλοι οι άνοθεν εις δίναμις της παρούσης επιτροπικής δίδουν πάσαν πληρεξουσιότητα του άνοθεν Χριστοδούλου δια να ταξιδέψι κη καπετανέψι το αυτό περγαντίνο από τούτο το πόρτο της κεφαλινιάς δια όθεν ο θεός του φοτίση δια το σινφέρον του αυτού περγαντίνου...»*. Ακολουθούν οι αρμοδιότητες του πλοιάρχου. Το συμβόλαιο αυτό είναι αποκαλυπτικό, πέρα από την πρακτική της μεταβίβασης ιδιοκτησιακών μεριδίων σε ανήλικα τέκνα της οικογένειας, για την ίδια τη λειτουργία του εμπορίου, όπως θα αναφέρουμε και παρακάτω. Η ναυτιλιακή επιχείρησης της εποχής συνίστατο στην οικογενειακή και συγγενική κατοχή. Από αυτή τη σκοπιά οι ιδιοκτήτες του πλοίου συμμετείχαν και στο κεφάλαιο που καταβαλλόταν για να χρηματοδοτηθεί το εμπορικό ταξίδι. Και παρότι, όπως θα αναφέρουμε, θα δούμε στην «πρώτη περίοδο» να κυριαρχεί η ταύτιση ενός ιδιοκτήτη με τον καπετάνιο του πλοίου, δεν απουσιάζει η πρακτική της χρησιμοποίησης ενός έμμισθου πλοιάρχου, πάντα βέβαια από τον ίδιο τόπο καταγωγής.²¹⁰

²⁰⁸ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Γεράσιμου Μουσούρη του Ιωάννου, Φ. Δ, βιβλίο 9, Πράξη 1735 (17-29/6/1840)

²⁰⁹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} - 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κρανιάς, Λειβαθώς, Νοταριακό Αρχείο Μάρκου Ροσόλυμου, του Γαβριήλ, Φ. Β, βιβλίο 7, Πράξη 595 (12-24/4/1829)

²¹⁰ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Μάρκου Ροσόλυμου του Γαβριήλ, Φ.Β, βιβλίο 7, πράξη 595 (12-24/4/1829)

Στο σύνολο των εξεταζόμενων εγγράφων των νοταρίων της Λειβαθούς και του Γεράσιμου Μουσούρη, καταγράψαμε: 12 περιπτώσεις μονοπρόσωπης ιδιοκτησίας, 12 περιπτώσεις ιδιοκτησίας κατά το $\frac{1}{2}$, 3 περιπτώσεις ιδιοκτησίας κατά το $\frac{1}{3}$ (σε μία περίπτωση υπήρχαν δύο ιδιοκτήτες με μερίδιο κατά 1 και $\frac{2}{3}$), 3 περιπτώσεις ιδιοκτησίας κατά το $\frac{1}{4}$ και 1 περίπτωση όπου αναφέρεται η ύπαρξη πολλών μεριδίων, χωρίς να διευκρινίζεται το πόσα.

Να σημειωθεί ωστόσο, ότι με τις αγοραπωλησίες και τις παραχωρήσεις που αποτυπώνονται στα έγγραφα, αλλάζει και το ιδιοκτησιακό καθεστώς των ίδιων πλοίων.

Το συμβόλαιο 318 με ημερομηνία 6-18/5/1828, από το αρχείο του Μάρκου Ροσόλυμου είναι ενδεικτικό από τη σκοπιά της μεταβίβασης ή της εκχώρησης ιδιοκτησιακών μεριδίων, που αποτελούσε από μόνη της μια συχνή πρακτική. Μια πρακτική που υπαγορευόταν από την επιθυμία να αυξηθούν οι συμμετέχοντες στην ιδιοκτησία του πλοίου, κατ' επέκταση και στα πιθανά οφέλη από την πραγματοποίηση ενός εμπορικού ταξιδιού. Πολλές φορές βέβαια ήταν μια επιλογή που προέκυπτε από τις δυσκολίες συντήρησης του πλοίου από τα κεφάλαια ενός μόνου προσώπου ή την αδυναμία αποπληρωμής κάποιων χρεών. Το συμβόλαιο είναι επίσης ενδεικτικό από τη σκοπιά του εξαρτισμού του πλοίου, μέρος της οποίας επίσης μεταβιβαζόταν ως τμήμα του ιδιοκτησιακού μεριδίου. Οι συμβαλλόμενοι είναι ο Γεώργιος Τρουγιάνος του Βασίλη από το χωριό Μπονικάτα της Λειβαθούς και ο Αντώνιος Ροσόλυμος ποτέ Μπένου από τη Σπαρτιά. Με βάση το συμβόλαιο ο Γεώργιος Τρουγιάνος: «...δίνι πουλά και παντελός αποξενόνι εις τέλιαν κη καθάριαν πουλησιάν κη ελεύθερη από πάσα βάρος το ένα τρίτο ...από τον μαρτύγο όπου έχη κ' εξουσιάζη ονομαζόμενος ο άγιος διμίτριος δηκούμενο με σιμέναν ιωνικήν καπετανεβόμενον από τον ήδιον πουλιτήν άνοθεν Γεόργιον. εσόμενος και από τετράτζη, ως καθός ήναι έτιμος δια να ταξιδέψη, χωρίς να του λίπι τίποτα από τα αναγγέα αργαλιά κριμάμενα, όσο μέρος κη από δύο άλες γουμένας κη δύο τεσοροχάλια, κη από μίαν ακούρα κη από πάσα άλλο όπου μέσα εις το αυτό μαρτύγο ή βρίσκεται αναγγέον εργαλίον. Του αυτού μαρτύγου το τρίτο μέρος από όλα αυτά, κη από την σκάφην οσόματος κη από μίαν βάρκαν όπου έχη το φορτίον του αυτού μαρτύγου κη ήναι χήλια εκατό κυλά της κωνσταντινουπόλεος. Την σήμερα ευρισκόμενος ο αυτός μαρτύγος... εις τούτο το πόρτο της Κεφαλληνίας, όθεν δια το τρίτο μέρος όλου του άνοθεν καλόν τα επούλισε ως άνοθεν ο ριθίς Γεώργιος με την σινφονιτικήν σούμα προς τον άνοθεν αυτόν δια τάλαρα κολονάτα εκατόν ηκοσιδύο. 122...»²¹¹

Σε αυτό το σημείο ερχόμαστε στην δεύτερη επισήμανση, όσον αφορά την ιδιοκτησία και τον έλεγχο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Στην πλειοψηφία των περιπτώσεων που συναντάμε, θα διαπιστώσουμε ότι η πλειονότητα των μεριδιούχων ανήκουν στην ίδια οικογένεια, συνήθως συγγενείς εξ' αίματος (αδέρφια κυρίως ή ξαδέρφια) ή/και σε άλλα άτομα από το ίδιο χωριό. Αυτό μπορεί να συναχθεί ευκολα εάν δεχτούμε ότι πρόσωπα με το ίδιο επώνυμο που συμμετείχαν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ανήκαν στην ίδια οικογένεια με τη στενή ή την ευρεία μορφή της. Ο κανόνας συνίστατο στη συνεργασία πατέρα – γιων ή αδελφών ή και εξ' αγχιστείας συγγενών. Όπως, ήδη, τονίσαμε, οι συγγενικοί δεσμοί αποτελούσαν βασικό χαρακτηριστικό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που διαμορφώθηκαν στον ελληνικό χώρο, αλλά και αλλού.²¹² Οι ναυτιλιακές

²¹¹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Μάρκου Ροσόλυμου του Γαβριήλ, Φ.Β, βιβλίο 4, πράξη 318 (6-18/5/1828)

²¹² Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Η «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου*, ό.π., σελ 431, Παγκράτης, Γεράσιμος, ό.π., σελ. 15-16

επιχειρήσεις (ένας χαρακτηρισμός που μπορεί να δοθεί τόσο στην «επιχείρηση»- καράβι, όσο και σε μια συντροφία θαλάσσιου εμπορίου), διαμορφώθηκαν σε οικογενειακή βάση. Οι οικογενειακοί και συγγενικοί δεσμοί προσέφεραν ένα χαρακτηριστικό, που ήταν βασικό για το εμπόριο εκείνης της εποχής, δηλαδή την εμπιστοσύνη. Σε εποχές που μια εμπορική επιχείρηση δε θα μπορούσε να είναι διαρθρωμένη σε απρόσωπη βάση, τουλάχιστον στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, η διασφάλιση της εμπιστοσύνης αποτελούσε βασική προϋπόθεση προκειμένου οι έμποροι να αντεπεξέλθουν στον αυξημένο ανταγωνισμό που υπήρχε, αλλά και για να είναι σίγουροι ότι κεφάλαια και κέρδη θα προέρχονταν και θα έμεναν σε φιλικά χέρια, ώστε όχι μόνο να μειωθεί ο κίνδυνος κάποιας απάτης, αλλά και για να μπορέσουν να επανεπενδυθούν. Ο οικογενειακός έλεγχος της επιχείρησης επέτρεπε επίσης την εξεύρεση περισσότερων κεφαλαίων από διάφορα άτομα της οικογένειας ή του σογιού, προκειμένου να οργανωθεί το εμπορικό ταξίδι. Ακόμα επέτρεπε τον επιμερισμό των καθηκόντων που είχαν σχέση με το εμπόριο στα άτομα της οικογένειας, αλλά και τον επιμερισμό των κινδύνων που τυχόν θα προέκυπταν.²¹³ Ακόμα επέτρεπε (σε κάποιες αναπτυσσόμενες και πιο ισχυρές επιχειρήσεις) και την ύπαρξη ενός δικτύου αντιπροσώπων σε μια σειρά λιμάνια. Έτσι η επιχείρηση μπορούσε να έχει στις πιο μεγάλες αγορές ανθρώπους ικανούς να εντοπίσουν τις εμπορικές ευκαιρίες αλλά και την κατάλληλη πληροφόρηση, προκειμένου η οικογενειακή επιχείρηση να επιτύχει μεγάλα κέρδη. Με πρακτικές, όπως οι επιγαμίες και η «άσκηση» των νεότερων τέκνων της οικογένειας στο εμπορικό ταξίδι, εξασφαλιζόταν ο οικογενειακός έλεγχος στην επιχείρηση, ενώ με βάση αυτούς τους δεσμούς διαμορφώθηκαν τα μεγάλα εμπορικά δίκτυα των Ελλήνων της διασποράς.

Σε πολλά από τα συμβόλαια θα διαπιστώσουμε ότι ο οικογενειακός έλεγχος δεν περιοριζόταν στην ιδιοκτησία, αλλά και στη διοίκηση του πλοίου, κάτι σύνθητες εκείνη την εποχή. Αυτό σήμαινε ότι ο καπετάνιος (πλοίαρχος όπως αναφέρεται στα κείμενα) ήταν άτομο της ίδιας οικογένειας, συνήθως ο αδερφός του ιδιοκτήτη ή των ιδιοκτητών, ενώ υπάρχουν και περιπτώσεις όπου αποτελούσε έναν από τους δύο ή τρεις ιδιοκτήτες του πλοίου.

Μελετώντας τα συμβόλαια, μπορούμε να διακρίνουμε επίσης τη σημασία των σχέσεων εντοπιότητας για το εμπόριο και τη ναυτιλία, κατ' αναλογία με τις συγγενικές σχέσεις. Για τη συγκρότηση των εμπορικών δικτύων αλλά και για την επιτυχή οργάνωση της εμπορικής επιχείρησης η κοινή καταγωγή αποτελούσε βασικό παράγοντα επιτυχίας. Η εμπιστοσύνη που αποτελούσε βασικό παράγοντα για τη συγκρότηση της εμπορικής επιχείρησης και την επιτυχή διεξαγωγή του εμπορίου, εξασφαλιζόταν και εδώ στον ύψιστο βαθμό, όπως γινόταν και με τις οικογενειακές σχέσεις. Φυσικά οι οικογενειακοί με τους δεσμούς καταγωγής συμπλέκονταν. Η κοινή ιδιοκτησία ενός πλοίου δεν

²¹³ Ο Κρεμμυδάς επισημαίνει ότι η επιχειρηματική δραστηριοποίηση και οι μορφές που έπαιρνε φαίνεται ότι αποδεσμεύει φυγόκεντρες τάσεις από στενά οικογενειακά σχήματα και, πάντως, δεν ελαύνεται από προτεραιότητες στο επίπεδο της οικογενειακής εμπορικής συνεργασίας. Οικογενειακή εμπορική επιχείρηση και οικογενειακές επιχειρηματικές στρατηγικές δεν πρέπει να ταυτίζονται, ούτε να αλληλοαποκλείονται αναγκαστικά. Αλλιώς: αν δεν διαπιστώνεται λειτουργία οικογενειακής εμπορικής επιχείρησης, δε σημαίνει αναγκαστικά ότι απουσιάζουν οι επιχειρηματικές στρατηγικές σε οικογενειακό επίπεδο. Ο ίδιος τονίζει ότι δε πρέπει να αποδίδεται μεγάλη σημασία στο στοιχείο της οικογενειακής συγκρότησης, επειδή η ευρύτητα της έννοιας της οικογένειας και της συγγένειας στο επίπεδο οργάνωσης της κοινωνίας εκείνης της εποχής συνιστούσε δεδομένο αυτοακώρωσής της. Αυτή είναι μια σημαντική επισήμανση δεδομένου ότι τα τελευταία χρόνια θεωρείται ως παράγοντας που αποδεικνύει μια επιχειρηματική στρατηγική από μέρους των επιχειρηματιών και εμπόρων, ξεχνώντας ότι η εμπιστοσύνη σε συγγενικά πρόσωπα ήταν αναγκαστική επιλογή, δεδομένης της εποχής, όχι με τα σημερινά κριτήρια: Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835. Δεύτερος τόμος: Οι μηχανισμοί*, Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τραπεζής της Ελλάδος, Αθήνα, 1986, σελ. 63, Κρεμμυδάς Βασίλης, *Εμπορικές πρακτικές στο τέλος της πλουτοκρατίας, Μυκονιάτες έμποροι και πλοιοκτήτες*, εκδ. Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, Αθήνα, 1993, σελ. 206-208.

εξασφαλιζόταν μόνο από τη στιγμή που τα μερίδια μοιράζονταν ανάμεσα σε μέλη της ίδιας οικογένειας, αλλά ακόμα και από την από κοινού ιδιοκτησία με ένα άτομο από το ίδιο χωριό, όπως κατά κόρον αποκαλύπτουν τα έγγραφα.

Τα συμβόλαια αποκαλύπτουν ακριβώς την εμπλοκή δηλαδή μιας σειράς προσώπων, από το ίδιο χωριό ή την ίδια περιοχή, τόσο στην ιδιοκτησία, όσο και στην διοίκηση του πλοίου. Όσον αφορά τον καπετάνιο, ήταν αυτονόητο ότι οι σχέσεις συγγένειας και καταγωγής αποδεικνύονταν καθοριστικές. Όταν δεν ήταν από την ίδια οικογένεια ή δεν αποτελούσε έναν από τους ιδιοκτήτες, ήταν σχεδόν πάντα από το ίδιο χωριό. Όσον αφορά τη συγκρότηση των πληρωμάτων, αν και απουσιάζουν οι λεπτομέρειες, δεν μπορούμε να έχουμε καμία αμφιβολία ότι οι καπετάνιοι των πλοίων εξουσιοδοτούνταν να τα συγκροτούν με άτομα από την ίδια περιοχή. Η κοινή καταγωγή από τη Λειβαθώ εξασφάλιζε την πρόσληψη των μελών του πληρώματος σε ένα αλληλοσυμπληρούμενο σχήμα αμοιβαίας εμπιστοσύνης μεταξύ εμπόρων, καπετάνιων και απλών ναυτών. Η κοινή καταγωγή εξασφάλιζε τελικά την εμπιστοσύνη και την πειθήνια στάση του πληρώματος, από τη στιγμή που ο έμπορος/επιχειρηματίας έδινε δουλειά σε μια σειρά ανθρώπων, σε μια εποχή που ένα σταθερό εισόδημα ήταν απαραίτητο εξαιτίας και των αναταράξεων στην αγροτική παραγωγή.

Όσον αφορά τον τόπο καταγωγής των εμπόρων και των ναυτικών η περιοχή που κυριαρχεί, η ουσιαστική «ναυτομάνα» της Κεφαλονιάς, είναι η Λειβαθώ, μια πεδινή περιοχή νοτιοανατολικά του Αργοστολίου, ακριβώς κάτω από την παλιά πρωτεύουσα του νησιού, το Κάστρο του Αγίου Γεωργίου. Από αυτή την περιοχή προήλθε η πλειοψηφία των Κεφαλλονιτών εμπόρων και ναυτικών, τόσο στον καθαυτό κεφαλληνιακό χώρο, όσο, και κυρίως, στη Διασπορά. Είναι ενδεικτικό ότι συμβόλαια σχετικά με τη ναυτιλία υπάρχουν στα αρχεία όλων των νοταρίων της Λειβαθούς, δηλαδή στα πιο διαφορετικά χωριά (Φωκάτα, Πεσσάδα, Μεταξάτα, Σβορωνάτα, Κλήσματα, Σπαρτιά, Λακήθρα, Καλλιγάτα, Σκλαβάτα, Κεραμειές, Μηνιές κ.α.), φανερώνοντας την εξειδίκευση της περιοχής στη ναυτιλία, και μάλιστα στη ναυτιλία όχι μόνο των τοπικών προορισμών αλλά και των μεγάλων αποστάσεων. Παρότι υπήρχαν και άλλες περιοχές του νησιού με δραστηριοποίηση στην εμπορική ναυτιλία (Παλική, Έριος) είναι οι ναυτικές οικογένειες από τη Λειβαθώ που δημιούργησαν την πιο συνεκτική επιχειρηματική ομάδα που έκανε το μεγάλο άνοιγμα προς την Αδριατική, τη δυτική Μεσόγειο, τη νότια Ρωσία και τα λιμάνια του Δούναβη, εκμεταλλευόμενη τις ευκαιρίες που παρουσιάστηκαν στο εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα.²¹⁴

Το τρίτο, κύριο γνώρισμα των κεφαλληνιακών ναυτιλιακών επιχειρήσεων της περιόδου 1815-1845, ήταν η κυριαρχία του εμπορικού, παρά του καθαυτού ναυτιλιακού τους χαρακτήρα. Η επιθυμία εισόδου στο χώρο του θαλάσσιου εμπορίου ήταν αυτή που λειτουργούσε ως το ισχυρό κίνητρο για να προχωρήσει μια οικογένεια ή μια ομάδα κεφαλαιούχων στην κατοχή και τη λειτουργία ενός εμπορικού σκάφους.

Η μελέτη των συμβολαίων αποδεικνύει ότι στη ναυτιλία του νησιού εξακολουθούσε να υπάρχει η λογική του «πλοίου – εμπόρου», που είχε επισημάνει σαν κατεξοχήν πρακτική της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην αρχή της μεγάλης της ανάπτυξης ο Βασίλης Κρεμμυδάς. Αυτή η πρακτική συνίστατο στο ότι ο πλοίαρχος ήταν ουσιαστικά ο ίδιος ο έμπορος, ο οποίος με «όχημα» το καράβι πήγαινε από

²¹⁴ Χαρλαύτη, Τζελίνα, Η «ναυτική πολιτεία του Ιονίου και του Αιγαίου», ό.π., σελ 439-40.

λιμάνι σε λιμάνι αναζητώντας τις κατάλληλες ευκαιρίες προκειμένου να πουλήσει το εμπόρευσμά του και να αγοράσει άλλα, επιτυγχάνοντας το μέγιστο κέρδος.²¹⁵

Τόσο στις περιπτώσεις όπου ταυτίζεται ο ιδιοκτήτης του πλοίου με τον πλοίαρχό του, όσο και σε περιπτώσεις όπου χρησιμοποιείται έμμισθος πλοίαρχος θα διαπιστώσουμε την κυριαρχία της λογικής του εταιρικού εμπορίου. Σε μια εποχή όπου ήταν δύσκολο να υπάρχουν συσσωρευμένα κεφάλαια ο/οι ιδιοκτήτες του πλοίου αναζητούσαν πρόσθετους χρηματοδότες προκειμένου να σχηματιστεί το απαραίτητο κεφάλαιο με το οποίο μπορούσε να χρηματοδοτήσουν ένα εμπορικό ταξίδι. Σε αυτή την προσπάθεια συμμετείχαν πολλοί χρηματοδότες, κυρίως μέλη της ίδιας οικογένειας και του ευρύτερου κύκλου της, ίσως και μέλη του ίδιου του πληρώματος. Στην περίπτωση της Κεφαλονιάς, από τα συμβόλαια των νοταρίων της Λειβαθούς, ωστόσο, δεν διακρίνονται λεπτομέρειες σχετικά με τα ποσά που κατέβαλλαν οι ιδιοκτήτες του πλοίου, ούτε διευκρινίζεται ακόμα αν υπήρχε συμμετοχή του πληρώματος στο αρχικό κεφάλαιο. Με βάση τα έγγραφα μπορούμε να υποθέσουμε ότι η συμμετοχή των μεριδιούχων στο αρχικό κεφάλαιο του ταξιδιού ήταν ανάλογη με την οικονομική τους δυνατότητα και τον αριθμό των ιδιοκτησιακών μεριδίων που είχαν επί του πλοίου.

Όπως θα διαπιστώσουμε και από τα έγγραφα μια πρώτη μορφή εταιρικής οικονομικής συνεργασίας αποτελούσαν οι απλές εμπορικές συνεργασίες μπροστά σε ένα ταξίδι. Οι συμβαλλόμενοι, είτε επρόκειτο για το σύνολο των ιδιοκτητών του πλοίου είτε για τον ιδιοκτήτη και τον πλοίαρχο του σκάφους, συμφωνούσαν στην καταβολή ενός αρχικού κεφαλαίου προκειμένου να αγοράσουν γεωργικά προϊόντα και να τα πουλήσουν στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας αλλά και των απέναντι ελληνικών ακτών. Η διεξαγωγή του εμπορικού ταξιδιού και η συντήρηση του πλοίου και του πληρώματος ήταν μια διαδικασία που δε μπορούσε να την αναλάβει ένα άτομο μόνος του. Ήταν αναγκαίο επομένως να επιζητείται η συνεργασία και η σύμπραξη μεταξύ των ναυτικών και των οικογενειών προκειμένου να επέλθει κέρδος από τη δραστηριοποίηση στο θαλάσσιο εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου.

Στην κατεύθυνση αυτή ας δούμε δύο τέτοια σχετικά έγγραφα. Με την πράξη 1156 με ημερομηνία 12-24/ 3/1833, του νοταρίου Μαρίνου Μεταξά Καμηλάτου οι Λαζαρήs Καλλιγάs Μανολάτος του Νικολάου και ο Ιωάννης Ζαφυράτος του Ευσταθίου από το χωριό Καλλιγάτα συμφώνησαν ότι «... ο άνοθεν Ζαφυράτος έχοντας σκοπόν δια να απεράσῃ εις το μέρος της Πρέβεζας ως κάθε μέρος της Ρούμελης δια να εμπορευθῇ δια τούτο συμφωνή με τον μελετιμένον Λαζαρή κη του δίδῃ τάλληρα ιμπεριάλικα διακόσια. Νο 200: δια να έχῃ ο αυτόs Ζαφυράτος να τα εμπορευθῇ ηs πάσα πράγμα όπου του φανῇ... οφέλιμον. κη να ακουονται συντροφικός με τον ριθέντα λαζαρή ἡγουν ότι ἡθελε πέμψη ο πανάγαθος θεός ἡ ζιμία ἡ διάφορο, να ακούετα εξημισίας με χρέος ὁμος του Ζαφυράτου με την καλήν του επιστροφῇ ηs την πατρίδα να δίνῃ σοστόν λογαριασμόν του ριθέντος λαζαρή τόσο ηs την ψωνισιά όπου κάμη καθός και ηs τα αναγκαία έξοδα. υποκίμενας πάντοτε ο Ζαφυράτος ηs πάσαν ἑλίψην εδικήν του να αποκρίνετε το αυτό καπιτάλι ἡγουν εάν του χαλάση ηs εδικήν του υπόθεσιν κη εις της συμφωνίας...».²¹⁶ Εφτά χρόνια μετά έχουμε την πράξη 1283 με ημερομηνία 16-28/8/1840 του νοταρίου Γεράσιμου Ιγγλέση. Σύμφωνα με αυτή ο Σπυρίδων Βαλσαμάκης του Φιλίππου και ο Νικόλαος Ιγγλέσης του Τζανέτου από το χωριό Πεσάδα

²¹⁵ Κλασικές είναι οι επισημάνσεις του Κρεμμυδά για τη ναυτιλία του Αιγαίου όσον αφορά το πλοίο – έμπορο. Το πλοίο που κάνει εμπόριο ως μόνη επιχείρηση του Έλληνα πλοιοκτήτη ο οποίος εμπορεύεται προσωπικά ο ίδιος για λογαριασμό του ή για λογαριασμό ενός στενού κύκλου προσώπων, συνήθως της ίδιας οικογένειας, Κρεμμυδάs Βασίλης, *Εμπορικές πρακτικές στο τέλος της πλουτοκρατίας, Μυκονιάτες έμποροι και πλοιοκτήτες...*, ό.π., σελ. 51, 63.

²¹⁶ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Μαρίνου Μεταξά Καμηλάτου, Φ.Β., βιβλίο 6, πράξη 1156 (12-24/3/1833)

«επιθυμούν να κάνουν αναμετάξυ των εις συντροφίαν εμπόριον από το Γαλλάτζην της Ρωσσίας εις τα εδώ, ης γενήματα δια το κοινόν αυτών όφελος κατά τον ακόλουθον τρόπον. Ο άνωθεν κ. Σπυρίδων Βαλσαμάκης την σήμερον την ώραν τούτην καταβάλλει τάλληρα δίστηλα 1550. παρομοίος δε και ο άνωθεν κ. Νικόλαος Ιγγλέσης καταβάλλει και αβτός έτερα δίστηλα ειδικά του 1550, συνιστάμενα όλα 3100, τα οποία όλα τα περιλαμβάνεις εις μετρίτά ο αυτός κ. Νικόλαος μεταξύ του δια να μεταβή εις Γαλλάτζην και φθάνοντος εκεί θα είναι εις χρέος να αγοράση με αυτά τόσον σιτάριον κατά τας πλέον οφελιμωτέρας τιμάς όπου ήθελε τρέχουν...»²¹⁷

Τα συμβόλαια αυτά, ενδεικτικά μιας συνολικότερης κατάστασης στην ναυτιλία της Λειβαθούς και κατ' επέκταση της Κεφαλονιάς αυτή την περίοδο αποκαλύπτουν τη σημασία αλλά και τη σχετική ευκολία όσον αφορά τη συγκρότηση τέτοιων απλών εμπορικών συμφωνιών. Ο εταιρικός τους χαρακτήρας επέτρεπε τη γρήγορη εξασφάλιση του απαραίτητου κεφαλαίου προκειμένου να αγοραστούν τα επιθυμούμενα προϊόντα και να πουληθούν στα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου ή να αγοραστούν εκεί προϊόντα, όπως τα σιτηρά και να πουληθούν κατόπιν στο νησί. Οι κεφαλαιούχοι, ένας εκ των οποίων αναλάμβανε τη διοίκηση του πλοίου και τη διεξαγωγή της εμπορικής πράξης, περίμεναν την κερδοφόρα κατάληξη του ταξιδιού και το αμοιβαίο όφελος που θα είχαν. Ο πλοίαρχος του πλοίου και εταίρος στο σχηματισμό του αρχικού κεφαλαίου είχε το πλήρες δικαίωμα στη διαχείριση του σχηματισμένου κεφαλαίου (της σερμαγιάς) και την ενώ όφειλε με τον γυρισμό του να συνέτασσε αναλυτικό λογαριασμό προκειμένου να εξαχθούν τα κέρδη του κάθε μέρους (του ίδιου, των άλλων μεριδιούχων, κ.ά.) Η πολλαπλότητα των ρόλων που συναντούμε (ο πλοίαρχος, ο ιδιοκτήτης, οι καταβάλλοντες το αρχικό κεφάλαιο) δεν αναιρεί το βασικό γεγονός ότι ο πλοίαρχος είτε ήταν έμμισθος, είτε αποτελούσε τον ιδιοκτήτη ή έναν από τους ιδιοκτήτες ήταν αυτός που διεξήγαγε το εμπόριο και είχε μερίδιο επί των κερδών, όπως και οι άλλοι εταίροι.

Παρότι δε διευκρινίζεται το ιδιοκτησιακό καθεστώς του πλοίου, αυτό που τονίζεται είναι ο εμπορικός χαρακτήρας της λειτουργίας του. Η απουσία ναυλοσυμφώνων από τα συμβόλαια της Λειβαθούς αποτυπώνει μια πραγματικότητα, θεωρούμε. Ότι η ναύλωση δεν είχε κυριαρχήσει ακόμα στη ναυτιλία του νησιού. Η συλλογική ιδιοκτησία επί του σκάφους, η καταβολή κεφαλαίου από πολλά άτομα, η ανάληψη της ευθύνης από τον καπετάνιο να διεξάγει το εμπόριο των προϊόντων προκειμένου να έχουν κέρδος οι εταίροι (και ο ίδιος) ήταν τα κύρια χαρακτηριστικά του τρόπου διεξαγωγής του εμπορίου, της ίδιας της λειτουργίας του πλοίου.

Τέτοια συμβόλαια είναι επίσης ενδεικτικά του διττού χαρακτήρα της κεφαλληνιακής ναυτιλίας. Από τη μία έχουμε την τοπική – διατοπική διάσταση της κεφαλληνιακής ναυτιλίας, το γνώριμο χώρο του Ιονίου και των ηπειρωτικών ελληνικών ακτών, ο οποίος ποτέ δεν έχασε τη σημασία του. Από την άλλη φαίνεται ήδη η διεθνοποίηση των δραστηριοτήτων της κεφαλληνιακής ναυτιλίας μέσω της προσέγγισης των λιμανιών του Δούναβη και γενικότερα της Μαύρης Θάλασσας.

Οι αλλαγές στις ιδιοκτησιακές μορφές και τη λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η δεύτερη περίοδος (1845-1864).

²¹⁷ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Γεράσιμου Ιγγλέση του Χριστοδούλου, Φ. Α, βιβλίο 6, πράξη 1283 (16-28/8/1840)

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1840 παρατηρούνται αντίστοιχες αλλαγές στην κεφαλληνιακή ναυτιλία, τέτοιες που μας επιτρέπουν να μιλάμε για ύπαρξη μιας «δεύτερης περιόδου».

Μετά τις πρώτες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα, συντελέστηκε στο χώρο του νησιού ο σταδιακός διαχωρισμός εμπορίου – πλοιοκτησίας. Οι πρακτικές του «πλοίου – εμπορίου», όπως και οι πρακτικές της συμπλοιοκτησίας και του εταιρικού κεφαλαίου και φορτίου, οι οποίες βασίζονταν στην οικογενειακή συγκρότηση, υποχώρησαν. Ο έμπορος δεν είχε ιδιοκτησιακή σχέση με το σκάφος και γενικεύθηκε ο θεσμός της ναύλωσης. Την ίδια στιγμή και η διοίκηση του πλοίου αποσυνδέθηκε από την πλοιοκτησία, καθώς πολλοί έμποροι άρχιζαν να αγοράζουν πλοία, στα οποία χρησιμοποιούσαν έμμισθους πλοιάρχους. Παρ' όλ αυτά, η σταθερά της έλλειψης κεφαλαίων ή η υποδεέστερη θέση κάποιων Κεφαλλονιτών εμπόρων και πλοιοκτητών, σε σχέση με κάποιους μεγαλύτερους «παίκτες» ή τους ομολόγους τους στη Διασπορά, οδήγησε, ταυτόχρονα με την προώθηση της ναύλωσης, σε μια διατήρηση του θεσμού των συμπλοιοκτησιών και, γενικότερα, των προηγούμενων πρακτικών.

Πιο αναλυτικά, όσον αφορά τη δομή και την οργάνωση της κεφαλληνιακής ναυτιλιακής επιχείρησης, παρατηρούμε την ύπαρξη μιας σαφούς αλλαγής στις ναυτιλιακές και εμπορικές πρακτικές του νησιού, σε σχέση με την εικόνα που απηχούσαν τα συμβόλαια των νοταρίων της Λειβαθούς, την προγενέστερη χρονικά περίοδο.

Είναι η εποχή που παρατηρείται μια σαφής μετάβαση από την πολυπρόσωπη ιδιοκτησία (κατά μερίδιο) στη μονοπρόσωπη, δηλαδή στην ιδιοκτησία από ένα άτομο καθ' ολοκληρίαν. Η μονοπρόσωπη ιδιοκτησία από ένα άτομο (που συνήθως είναι και ο καπετάνιος του πλοίου) επέβαλλε και αλλαγές στη λειτουργία του πλοίου, όπως θα δούμε. Από τα έγγραφα, ωστόσο, αποδεικνύεται ότι υπήρχε μια σχετική αντοχή της ιδιοκτησιακής σχέσης κατά μερίδιο. Πρακτική η οποία φαίνεται ότι αποτελούσε πλέον ένδειξη αρχαϊκότητας, σε σχέση με τη διαφοροποίηση που παρατηρείται εκείνη την εποχή στη μορφή της ιδιοκτησίας και στο διαχωρισμό πλοιοκτησίας και εμπορίου. Ήταν μία πρακτική που φαίνεται ότι συνέχιζαν να χρησιμοποιούν μια σειρά δευτερεύοντες έμποροι, που απασχολούνταν στο τοπικό και διατοπικό εμπόριο της περιοχής.

Τόσο οι επιχειρήσεις – πλοία στις οποίες συναντάμε την πολυπρόσωπη ιδιοκτησία, όσο και πλοία τα οποία ανήκαν καθ' ολοκληρία σε ένα πρόσωπο, ήταν στην ουσία οικογενειακές επιχειρήσεις, βασίζονταν δηλαδή στην ιδιοκτησία από μια οικογένεια ή ένα στενό κύκλο συγγενικών προσώπων, συνήθως από το ίδιο χωριό. Η οικογενειακή συγκρότηση των επιχειρήσεων ήταν απαραίτητη προκειμένου για τη συντήρηση και λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης, όπως και τη χρηματοδότηση του εμπορικού ταξιδιού.

Όσον αφορά την ιδιοκτησία των πλοίων παρατηρείται επίσης μια αύξηση του αριθμού των εμπόρων που διέθεταν τον πλήρη ιδιοκτησιακό έλεγχο ενός σκάφους. Κάποιοι έμποροι, συνήθως τα «μεγαλύτερα» ονόματα του εμπορίου του νησιού είχαν επεκτείνει τις δραστηριότητές τους στο χώρο της πλοιοκτησίας. Ορισμένες φορές ο έμπορος δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως πρόσωπο, αλλά ως εταιρεία, δεδομένης της συμμετοχής του σε μια σειρά δραστηριότητες που έχουν σχέση με το εμπόριο όπως την παρέμβαση στην αγορά και εξαγωγή του γεωργικού πλεονάσματος του νησιού, με κύριο προϊόν τη σταφίδα.

Η ιδιοκτησία του πλοίου από ένα έμπορο και η χρηματοδότηση του εμπορικού ταξιδιού επέβαλλε την αύξηση του αριθμού των έμμισθων πλοιάρχων, που δεν είχαν καμία άλλη σχέση οικονομικής εξάρτησης από την επιχείρηση (πλοίο) στο οποίο απασχολούνταν. Η επιχειρηματική

αυτή διαφοροποίηση κατέστησε την παρουσία του έμμισθου πλοιάρχου, εν πολλοίς, αναγκαία. Το γεγονός ότι στη χρηματοδότηση των εμπορικών ταξιδιών και τη λειτουργία των πλοίων είχαν αναμιχθεί ισχυρά ονόματα του εμπορίου, οδήγησε σε περαιτέρω διαφοροποίηση του καταμερισμού εργασίας με την ισχυροποίηση του θεσμού του επιτρόπου – πληρεξούσιου, οι οποίοι αναλάμβαναν τη διεκπεραίωση της εμπορικής πράξης για λογαριασμό των εντολοδόχων τους.

Ωστόσο, το κύριο χαρακτηριστικό είναι η διαφοροποίηση ανάμεσα στην ιδιοκτησία του πλοίου και το πρόσωπο για λογαριασμό του οποίου διεξάγεται το εμπορικό ταξίδι. Αυτό υποδηλώνει μια σαφή αλλαγή στις εμπορικές πρακτικές που ακολουθούνταν στην Επτάνησο. Ο έμπορος είχε πάψει να ταυτίζεται σαν πρόσωπο με τον ίδιο τον πλοιοκτήτη και καπετάνιο του πλοίου, ο οποίος αναλάμβανε να διεξάγει το εμπορικό ταξίδι με ίδια μέσα και κεφάλαια προκειμένου να πουλήσει το εμπόρευσμά του και να βγάλει κέρδος. Οι πρακτικές αυτές που ακολουθούνταν για χρόνια στο θαλάσσιο εμπόριο του νησιού, έδωσαν σταδιακά τη θέση τους σε νεωτερικά ναυτιλιακά σχήματα.

Στη φάση αυτή ο Κεφαλλονίτης πλοιοκτήτης αρχίζει να μην εμπλέκεται στην εμπορική διαδικασία. Η εξασθένηση της πολυπρόσωπης ιδιοκτησίας και της πρακτικής ο καπετάνιος – ιδιοκτήτης να εμπορεύεται για λογαριασμό του οδηγεί σε μια νέα κατάσταση. Ο καπετάνιος αρχίζει να προσφέρει το ιδιόκτητο σκάφος του σε τρίτους, εμπόρους του νησιού, αναλαμβάνοντας να κάνει το ταξίδι για λογαριασμό τους. Ο έμπορος ήταν υπεύθυνος όχι μόνο για τη χρηματοδότηση του ταξιδιού αλλά και για όλη την οργάνωσή του, από το είδος των αγαθών που θα εμπορευόταν ο καπετάνιος, τα λιμάνια προορισμού, την διάρκειά του, ζητήματα ασφάλισης του εμπορεύματος κ.λπ. Το κέρδος του καπετάνιου προέκυπτε από την είσπραξη του ναύλου και μια μικρή συμμετοχή στο κέρδος του εμπορικού ταξιδιού.²¹⁸ Αναφέρονται, όπως θα δούμε, και περιπτώσεις που προβλεπόταν μισθός του καπετάνιου ή και ένα ποσό ως «δώρο». Αυτό ήταν επίσης στη δικαιοδοσία του εμπόρου – εργοδότη, ο οποίος όριζε τον καπετάνιο υπεύθυνο για την ασφάλεια του πλοίου και των εμπορευμάτων καθώς και για τη μισθοδοσία του πληρώματος.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό που επισημαίνουμε, είναι η σε μεγαλύτερο βαθμό σύνδεση και συμπληρωματικότητα του εμπορίου και της ναυτιλίας της ίδιας της Κεφαλονιάς με την αντίστοιχη ναυτιλία και εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας. Σε σχέση με την περίοδο που αναφέρονται τα συμβόλαια των νοταρίων της Λειβαθούς, θα δούμε οκτώ περιπτώσεις συνεργασίας εμπόρων της Διασποράς με Κεφαλλονίτες πλοιάρχους, πωλήσεις πλοίων σε Κεφαλλονίτες κ.α. Αυτό εξηγείται, θεωρούμε, με το γεγονός της διεθνοποίησης των δραστηριοτήτων της κεφαλληνιακής ναυτιλίας, ειδικά με την άνοδο της ναυτιλίας του Τάγκανρογκ και όχι μόνο. Από την άλλη μεγαλώνει η συνεργασία των εκεί εμπόρων με κόσμο από το ίδιο το νησί. Το γεγονός ότι η έδρα των εκεί εμπόρων βρισκόταν μακριά από τον τόπο γέννησης ή καταγωγής τους, δεν τους εμπόδιζε ωστόσο να εμπιστεύονται το στοιχείο της κοινής καταγωγής για την εμπορική συνεργασία, την επάνδρωση των σκαφών τους, την εμπιστοσύνη στις συναλλαγές και εν γένει την οικονομική συνεργασία και δραστηριοποίηση, εμμέσως, και στο ίδιο το νησί της Κεφαλονιάς. Ζητήματα δηλαδή που βρίσκονταν στη βάση δημιουργίας των εμπορικών και ναυτιλιακών δικτύων που οικοδόμησαν οι εμπορικοί οίκοι της Διασποράς.

Τα αίτια όλων αυτών των αλλαγών πρέπει να αποδοθούν, σε μεγάλο βαθμό, στην αλλαγή του προσανατολισμού της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας από τις θάλασσες και τις αγορές της Αδριατικής, του Ιονίου και του Αιγαίου, προς τις ακτές της Μαύρης Θάλασσας. Μπροστά στη νέα πραγματικότητα, α) της διεύρυνσης, δηλαδή, της ακτίνας της επιχειρηματικής και

²¹⁸ Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ 285-6

επιχειρησιακής δράσης της επτανησιακής, ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας, β) της έντασης των επτανησιακών εμποροναυτιλιακών συναλλαγών, καθώς και γ) της αύξησης της ζήτησης και του όγκου των διακινούμενων φορτίων, οι επτανησιακές, και επί της ουσίας, οι κεφαλληνιακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις άρχισαν να κινούνται προς την κατεύθυνση της ιδιοκτησιακής συγκέντρωσης, της επαγγελματοποίησης, καθώς και της πιο εξειδικευμένης διαχείρισης των περιουσιακών τους στοιχείων (των εμπορικών σκαφών).²¹⁹

Οι βαθύτερες αιτίες αυτών των αλλαγών, όπως αναφέραμε και προηγουμένως πρέπει να αναζητηθούν στον ολόένα και μεγαλύτερο ρόλο που απέκτησε η κεφαλληνιακή ναυτιλία στο εμπόριο ης ανατολικής Μεσογείου, όπου αποτελούσε πλέον έναν ισχυρό και υπολογίσιμο «παίκτη». Παρά την «ενδιάμεση» θέση της ναυτιλίας του νησιού, προσανατολισμένης στο διαμετακομιστικό εμπόριο των σιτηρών και την εξαγωγή στα δυτικά λιμάνια προϊόντων όπως η σταφίδα, εντούτοις η πρόσδεσή της στο σύστημα του ευρωπαϊκού εμπορίου ήταν λογικό να προκαλέσει αλλαγές. Αλλαγές που λειτούργησαν ως αντανάκλαση των αλλαγών που έγιναν στη ναυτιλία και το εμπόριο της δυτικής Ευρώπης. Δεν επρόκειτο απλά για αλλαγές τεχνολογικού χαρακτήρα, όπως στην κατασκευή και την τεχνολογία των πλοίων. Οι αλλαγές στην ιδιοκτησία, τη δομή και την οργάνωση της ναυτιλιακής επιχείρησης, ο σταδιακός διαχωρισμός εμπορίου και πλοιοκτησίας ήταν αποτέλεσμα της μεγάλης ανάπτυξης της κεφαλλονίτικης ναυτιλίας τις προηγούμενες δεκαετίες. Μια ανάπτυξη όμως που συντελέστηκε σε ένα ολότελα νέο οικονομικό περιβάλλον. Η δυναμική του καπιταλισμού στο α' μισό του 19^{ου} αιώνα, μετασχημάτισε το ίδιο το εμπόριο. Η μεγάλη καπιταλιστική ανάπτυξη και ο ουσιαστικός μετασχηματισμός της ναυτιλίας και του εμπορίου, έδωσε ώθηση και μετασχημάτισε ή δημιούργησε νέους φορείς, θεσμούς, οργανωτικές μορφές και πρακτικές στο χώρο της ναυτιλίας. Η δυναμική της, με καπιταλιστικούς όρους, διεξαγόμενης ναυτιλίας άσκησε μεταμορφωτική επίδραση και στις τοπικές εμπορικές ναυτιλίες που δρούσαν στην εμβέλεια του θαλάσσιου εμπορίου των ευρωπαϊκών κρατών, κατά συνέπεια και της ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους. Οι αλλαγές που παρατηρούνται αυτή την εποχή στην ιονική ναυτιλία, μέρος της οποίας ήταν και η κεφαλληνιακή προκλήθηκαν από αυτή τη μεγάλη οικονομική ανάπτυξη και τις αλλαγές που επέφερε. Ας μη ξεχνάμε ότι ο στόλος του Ιονίου Κράτους ήταν στενά συνδεδεμένος με τη Μεγάλη Βρετανία, τη χώρα που λειτούργησε ως ατμομηχανή της καπιταλιστικής ανάπτυξης.

Ως αποτέλεσμα της μεγάλης εμπορικής – ναυτιλιακής ανάπτυξης εμφανίστηκε σταδιακά στο οικονομικό προσκήνιο της Κεφαλονιάς, και κατά συνέπεια του Ιονίου Κράτους, μια νέα «πλοιοκτητική» ή καλύτερα «ναυτιλιακή» ελίτ. Πρόκειται για μια ομάδα ισχύος με σημαντική και διαρκώς ενισχυόμενη παρουσία και βαρύτητα στα οικονομικά δρώμενα των Επτανήσων, αλλά και με αξιόλογη παρουσία στα πολιτικά πράγματα του Ιονίου Κράτους. Τα μέλη της προέρχονταν κυρίως από τον επιχειρηματικό χώρο των Κεφαλλήνων πλοιοκτητών και πλοιάρχων, αλλά και ευρύτερα, από τους υποστηρικτικούς της κεφαλληνιακής εμπορικής ναυτιλίας επιχειρηματικούς κλάδους, όπως ήταν αυτοί των ναυτασφαλίσεων, των χορηγήσεων ναυτοδάνειων ή της ναυτιλιακής πρακτόρευσης.²²⁰

Τα μέλη αυτής της ελίτ αποτελούνταν από ένα μεγάλο αριθμό οικογενειών που διέθεταν και/ή πλοιαρχούσαν ποντοπόρα, εμπορικά σκάφη, κυρίως από την περιοχή της Λειβαθούς, με την Παλική και την Έρισο να ακολουθούν σε μεγάλη απόσταση. Ο Καπετανάκης έχει θέσει το ζήτημα κατά

²¹⁹ Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ 287

²²⁰ Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ 288

πόσο τα ονόματα των πλοιάρχων και πλοιοκτητών που συναντάμε, συνιστούν μέλη των οικογενειών της παλαιάς «χρυσοβιβλικής» ευγένειας του νησιού. Οικογένειες δηλαδή που είχαν το προνόμιο της συμμετοχής τους στο Συμβούλιο της Κοινότητας του νησιού, το οποίο και συνιστούσε το κύριο όργανο της διακυβέρνησης του τόπου, την εποχή της Βενετοκρατίας. Ουσιαστική προϋπόθεση για την ένταξη ενός Κεφαλλήνα στη «Χρυσή Βίβλο» συνιστούσε η γαιοκτησία, η οποία αποτελούσε και βάση της κοινωνικής διαστρωμάτωσης στα Επτάνησα, κατά την εποχή της Βενετοκρατίας. Ο Καπετανάκης προτείνει το σχήμα: ο πλούτος οδηγεί στα αξιώματα, τα αξιώματα στο φέουδο, το φέουδο στην ευγένεια, η οποία θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και ως «γαιοκτητική αριστοκρατία». Πρόκειται για μια «ευγένεια», η οικονομική ισχύς της οποίας βασιζόταν, κυρίως, στην εκμετάλλευση των ιδιόκτητων γαιών. Εκμετάλλευση, που με τη σειρά της, καθιστούσε τους ευγενείς γαιοκτήμονες ως τον κύριο οικονομικό και όχι μόνο παράγοντα του τόπου. Σταδιακά, πολλά μέλη αυτών των οικογενειών εγκατέλειψαν την εκμετάλλευση της γης ως κύριας πηγής εισοδήματος και απόκτησης πολιτικού και κοινωνικού κεφαλαίου και προσανατολίστηκαν προς την πλοιοκτησία και, ευρύτερα, προς τον αναπτυσσόμενο και ιδιαιτέρως επικερδή οικονομικό και επιχειρηματικό χώρο της εμπορικής ναυτιλίας. Το αποτέλεσμα αυτής της επιλογής ήταν η οικονομική τους ισχύς να εξαρτάται, πλέον, όχι τόσο από την εκμετάλλευση της εγγείου ιδιοκτησίας τους, όσο από τη δραστηριοποίησή τους στον επιχειρηματικό χώρο της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας. Μοιάζει η εκμετάλλευση της κτηματικής περιουσίας να υποχωρεί σε ένα καθεστώς μίας μάλλον συμπληρωματικής ή ενισχυτικής πηγής εισοδήματος δίπλα στην κύρια πηγή πλούτου, που τώρα πια, φαινόταν να είναι ο τομέας του εφοπλισμού και, εν γένει, ο τομέας του θαλάσσιου εμπορίου και των συνοδευτικών του υπηρεσιών.²²¹

Χαρακτηριστικό αυτής της νέας «αστικής ελίτ» του νησιού ήταν η δραστηριοποίηση πολλών μελών της σε μια σειρά δραστηριότητες. Δείγμα της σαφούς οικονομικής διαφοροποίησης που υπέστη η οικονομική ελίτ του νησιού (ή τουλάχιστον ένα διακριτό τμήμα της) εξαιτίας της ραγδαίας οικονομικής ανάπτυξης, μέσω του θαλάσσιου εμπορίου, ήταν το γεγονός ότι κάποια «μεγάλα» ονόματα του εμπορίου του νησιού είχαν επεκτείνει τις δραστηριότητές τους πέραν του εμπορίου στο χώρο της πλοιοκτησίας (χωρίς όμως να εμπορεύονται αυτοπροσώπως αλλά χρησιμοποιώντας έμμισθους πλοιάρχους).

Κάποιοι έμποροι ήδη είχαν αρχίσει να επεκτείνουν τις οικονομικές τους δραστηριότητες σε ένα μεγάλο εύρος, όπως στο χώρο της αγροτικής παραγωγής αλλά και στις όποιες υποτυπώδεις προσπάθειες βιοτεχνικής, πρώτο – βιομηχανικής συγκρότησης. Μια σαφής ένδειξη διαφοροποίησης μέσα στους κόλπους αυτής της ελίτ. Φαίνεται δηλαδή ότι υπήρχαν ήδη κάποια ονόματα που ξεχώριζαν για τα κεφάλαια που είχαν συσσωρεύσει. Η περίπτωση του Παύλου Φωκά Αλεξανδράτου που πρώτος επισήμανε ο Παναγιώτης Καπετανάκης είναι χαρακτηριστική για αυτό το είδος εμπόρων που είχε αρχίσει να διαμορφώνεται στην Κεφαλονιά.²²²

²²¹ Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ. 292-4. Ο Παγκράτης έχει υποστηρίξει επίσης την άποψη ότι τα μέλη της εμπορικής ναυτιλιακής ελίτ προέρχονταν από τον χώρο της γαιοκτητικής ευγένειας, και μάλιστα ήδη από τρεις αιώνες πριν, στο χώρο της Κέρκυρας, η οποία αποτέλεσε το ναυτιλιακό κέντρο των Ιονίων Νήσων μέχρι και τις αρχές του 18^{ου} αιώνα. Αυτές οι οικογένειες, ήταν εξάλλου οι μόνες που θα μπορούσαν να χρηματοδοτήσουν το εμπόριο των αγροτικών προϊόντων. Αργότερα κάποια από τα μέλη τους στράφηκαν αποκλειστικά στην ενασχόληση με το εμπόριο, Pagratis, Geraassimos, *The merchants of Venetian Corfu in the first half of the 16th century*, στο Chatziioannou, Maria Christina, Harlaftis, Gelina, *Following the Nereids, Sea routes and maritime business, 16th – 20th centuries*, Kerkyra Publications, Αθήνα, 2006, σελ. 36-37

²²² Ο Παύλος Φωκάς Αλεξανδράτος (Φωκάτα Λειβαθούς 1799 – Αργοστόλι 1864), συνιστούσε μία από τις σημαντικότερες μορφές της εγχώριας οικονομικής, και πολιτικής ζωής της Κεφαλονιάς. Οι οικονομικές του

Από αυτή την άποψη είναι χαρακτηριστική η ανάμιξη των εμπορών στο κύκλωμα παραγωγής, αποθήκευσης και διακίνησης της σταφίδας. Στο παρελθόν οι ξένοι έμποροι παρενέβαιναν στο κύκλωμα της σταφίδας, χρησιμοποιώντας ντόπιους ως μεσάζοντες. Πλέον ορισμένοι ντόπιοι έμποροι φαίνεται ότι είχαν αναλάβει αυτό το ρόλο. Έχοντας μακροχρόνιες σχέσεις με τους μεγάλους αγγλικούς και όχι μόνο εξαγωγικούς οίκους σταφίδας, οι τοπικοί έμποροι μεσολαβούσαν για τη διακίνηση της σταφίδας, έχοντας και αυτοί μερίδιο στο κέρδος. Επιπλέον πολλοί δρούσαν για δικό τους λογαριασμό, συνεργαζόμενοι με Έλληνες πλοιοκτήτες οι οποίοι μετέφεραν τη σταφίδα στα λιμάνια της δυτικής Ευρώπης..

Η συγκρότηση εμπορικών «συντροφιών» ήταν μία πρακτική που χρησιμοποιούνταν από τους τοπικούς εμπόρους, προκειμένου να εξασφαλιστεί τόσο η συγκέντρωση αρκετών κεφαλαίων, όσο και ο επιμερισμός των πιθανών κερδών αλλά και ζημιών, σε ένα σχετικά ευμετάβλητο περιβάλλον, καθώς όλο το σύστημα εμπορίας και πώλησης της σταφίδας εξαρτιόταν από την εκάστοτε ζήτηση αλλά και από παράγοντες όπως μια ασθένεια του αμπελιού, οι καιρικές συνθήκες, η ποσότητα της παραγωγής.

Ας δούμε λοιπόν ένα σχετικό έγγραφο από το αρχείο του Αθανάσιου Σολομού:

Σύμφωνα με την πράξη 4939 με ημερομηνία (12-24/4/1857) «...*συστήνεται μεταξύ τους εταιρεία μετοχική, σκοπού εγένετο αγορά και πώλησης σταφιδόκαρπου κι γεννημάτων...*» μεταξύ της κυρίας Αικατερίνης Βέγια, χήρας του Σπυρίδωνα Μομφεράτου, και του Νικολάου Μοντεσάντου. Η Αικατερίνη Βέγια είναι αυτή που καταβάλλει το μεγαλύτερο μέρος του ιδρυτικού κεφαλαίου της εταιρείας, ενώ θεωρείται ο φυσικός ιδιοκτήτης του κεφαλαίου, αλλά και των εμπορευόμενων προϊόντων της εταιρείας: «...*η κυρία Βέγια υποχρεείται να προσφέρει το αναγκαίο κεφάλαιο ...και απαντά τα παρ' αυτής υπάρχοντα εμπορεύματα και υποχρέωση τρίτων προς την εταιρεία θεωρούνται αποκλειστικά αυτής της ιδιοκτησίας...*» Η Βέγια θα λάμβανε κατ' ιδίαν και τον τόκο επί του κάθε φορά καταβαλλόμενου κεφαλαίου, μετά τον λογαριασμό των κερδών από τις εμπορικές συναλλαγές: «...*η κυρία Βέγια θέλη έχη το δικαίωμα να λαμβάνη κατά πρώτον απ' τα κέρδη της εταιρείας τον τόκον του παρ' αυτού εις την εταιρεί καταβαλλόμενου ως κεφαλαίου...*». Τα κέρδη και οι ζημίες, ωστόσο, θα κατανέμονταν εξ' ημισίας στους δύο δικαιούχους, ενώ ο ετήσιος «ισολογισμός» της εταιρείας θα γινόταν κάθε Απρίλιο, όπου θα ελεγχόταν το σύνολο των εργασιών, των εσόδων και των εξόδων: «...*τα κέρδη και οι ζημίες της εταιρείας ταύτης θέλη οφελούσιν και βαρύνουν αμφοτέρας τους μετόχους κατ' ίση μερίαν, προς τον σκοπό δε ταύτον έκαστον έτος κατά τον μήναν Απρίλιον, θέλη συντάσσεται ο υπολογισμός των εργασιών της εταιρείας...*». Το «νομικό» ωστόσο πρόσωπο της εταιρείας προς τα έξω, ο οποίος θα κρατούσε και τα βιβλία της εταιρείας και θα μίσθωνε τα δύο εργαστήρια που προβλέπονταν για την κατεργασία και συσκευασία της σταφίδας ήταν ο Νικόλαος Μοντεσάντος: «...*ο διαχειριστής είναι ο κύριος Μοντεσάντος όμως υποχρεείται να βαστα τακτικά βιβλία αντί των εργασιών, και θέλη υπογράφεται ο Νικόλαος Μοντεσάντος δια χερί της εταιρείας Βέγια και Μοντεσάντου θέλη συμισθώσι δύο εργαστήρια υπ' αυτού δια τας εργασίας της Εταιρείας, το ένα εις την*

δραστηριότητες απλώνονταν σε μια μεγάλη γκάμα δραστηριοτήτων: η μεγάλη κτηματική του περιουσία στάθηκε η αφορμή για την παραπέρα επέκτασή του στο εμπόριο, μέσω της χορήγησης χρηματικών εγγυήσεων στους συμπατριώτες του για ναυπηγήσεις σκαφών. Ο ίδιος ήταν επικεφαλής εμπορικού οίκου με επίκεντρο την εξαγωγή ελαιόλαδου και σταφίδας, όπως θα δούμε και παρακάτω. Στις αρχές της δεκαετίας του 1850, όπως μαρτυρούν τα έγγραφα του Αθανάσιου Σολομού, αποφάσισε να εισέλθει στο χώρο της πλοιοκτησίας, διαθέτοντας τέσσερα εμπορικά ποντοπόρα σκάφη, που δραστηριοποιούνταν κυρίως στο Δούναβη. Πριν από αυτό δραστηριοποιήθηκε στο χώρο της ναυτικής ασφάλισης, ιδρύοντας την «Ασφαλιστική της Κεφαλληνίας Εταιρεία», την πρώτη ναυτασφαλιστική εταιρεία του Ιονίου Κράτους. Ταυτόχρονα εκλέχθηκε αντιπρόσωπος του νησιού στο Δ' και Ε' Ιόνιο Κοινοβούλιο (1833-34, 1834-35), Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ. 294-98

πόλιν ταύτην το οποίον θέλη έσθαι υπό της οικίας του κυρίου Παύλου Φωκά Αλεξανδράτου εις την οδόν των εμπόρων, και έτερον εις τον Σωτήρα της Θηνιάς υπό την οικίαν της κληρονόμου Νικόλαον Μεταζά Τζάνη...». Στο σημείο αυτό διαπιστώνουμε την παρουσία του Παύλου Φωκά, ο οποίος διαθέτει το σπίτι του για το ένα εργαστήριο, δείγμα ότι προσδοκούσε σε πιθανά κέρδη από την συνεργασία του με την συσταθείσα εταιρεία, γι' αυτό και συνεργάζεται μαζί της. Ίσως είναι μια πληροφορία που υποδηλώνει το μέγεθος και την σημασία που προσδοκούσε να λάβει η συσταθείσα εταιρεία στο εμπορικό κύκλωμα της σταφίδας. Ο Νικόλαος Μοντεσάντος είχε το δικαίωμα να διορίσει και έναν «επιστάτη» στο ένα από τα εργαστήρια, του οποίου ο μισθός, όπως και τα ενοίκια των εργαστηρίων θα βάρυναν τα έσοδα της εταιρείας: «επειδή δε γι' αμφοτέροι τα εργαστήρια δεν δύναται να παρευρίσκεται ο κύριος Νικόλαος θέλη έχη το δικαίωμα να διορίζη κι υποδιαχειριστήν εις ένα του εργαστήριο –τόσον δε τα ενοίκια καθώς ο μισθός του υποδιαχειριστού ...και παν άλλο έξοδον της εταιρείας θέλη προφέρεται από τα έσοδα μετά της εταιρείας...». Τέλος προσδιοριζόταν η διάρκεια της εταιρείας καθώς και τα προβλεπόμενα σε περίπτωση που διαλυόταν η εταιρεία πριν την παρέλευση του προβλεπόμενου χρονικού διαστήματος: «....η διάρκεια της εταιρείας ταύτης προσδιορίζετα εις δύο έτη, έχη όμως το δικαίωμα η κα. Βέγια να παύση αυτήν, και πριν της παρέλευσης των δύο ετών όταν θέλη – τότε δι' ο κύριος Μοντεσάντος υποχρεείται άμμεσα να παραδίδη προς την μνησθείσα κυρία Βέγια, τα εργαστήρια της εταιρείας με τα υπάρχοντα εμπορεύματα, τα βιβλία αυτήςο δε κύριος Μοντεσάντος δεν έχη άλλο δικαίως από το να απαιτήσει από την κυρία Βέγια το ανάλογον του απ' τα κέρδη...».²²³

Συμπερασματικά η σαφής μεγέθυνση της οικονομικής ανάπτυξης του νησιού, μέσα από το χώρο της ναυτιλίας και του εμπορίου οδήγησε στη διαμόρφωση μιας νέας «αστικής» ελίτ στο ίδιο το νησί Μιας «αστική τάξη» που είχε πλέον συσσωρεύσει αρκετά κεφάλαια ώστε να μπορεί να επενδύει όχι μόνο στο ίδιο το θαλάσσιο εμπόριο, αλλά να διαθέτει και δικά της πλοία, όπως επίσης και να συμμετάσχει σε μια σειρά οικονομικές δραστηριότητες του νησιού, όπως στην παραγωγή και διακίνηση της σταφίδας.

Προχωρώντας στην εξέταση των εγγράφων θα σταθούμε αναλυτικά στις αλλαγές που υπέστη η κεφαλληνιακή ναυτιλία σε αυτή τη «δεύτερη περίοδο».

Όσον αφορά την ιδιοκτησία θα δούμε ότι υπάρχουν περιπτώσεις τόσο μονοπρόσωπης όσο και πολυπρόσωπης ιδιοκτησίας. Όσον αφορά την επιλογή της ιδιοκτησιακής μορφής της συνιδιοκτησίας θα συναντήσουμε περιπτώσεις κατοχής ενός πλοίου κατά $\frac{1}{2}$ και κατά $\frac{1}{3}$ (το οποίο παίρνει είτε τη μορφή κατοχής από δύο άτομα όπου ο ένας έχει το $\frac{1}{3}$ και ο άλλος έχει τα $\frac{2}{3}$, είτε από τρία άτομα τα οποία είτε μοιράζονται τα τρία μερίδια είτε έχει το $\frac{1}{2}$ ο ένας και το άλλο μοιράζεται $\frac{1}{2}$ εξ' ημισείας). Συναντάται ακόμα και η περίπτωσης μεριδιακής κατοχής κατά $\frac{1}{4}$ ή κατά $\frac{1}{6}$, κάτι που

²²³ Όλες οι αναφορές προέρχονται από: Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} - 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναιάς, Αργοστόλι, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίου, βιβλίο 26, Πράξη 4939 (12-24/4/1857). Λίγους μήνες μετά ο Φωκάς συμμετέχει, μαζί με άλλους επιχειρηματίες και κτηματίες, στο ιδρυτικό κεφάλαιο της «Οινουργικής της Κεφαλληνίας Εταιρείας», μια προσπάθεια πρώτο-βιομηχανικής οργάνωσης, καθόλου άσχετη με τη συμμετοχή του στο όλο κύκλωμα της σταφιδοπαραγωγής, Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ. 297

καταγράφει την αντοχή της ιδιοκτησιακής μορφής όπου εμπλέκονται πολλά πρόσωπα στην ιδιοκτησία και λειτουργία του πλοίου.

Αναφέρουμε ενδεικτικά από τα αρχεία:

Στην πράξη 2569 με ημερομηνία 9-21/2/1854 αναφέρεται ότι «ο Παναγής (Κόμης, από το χωριό Μαυράτα), ιδιοκτήτης του ημίσεως του ιονικού καϊκιού Άγιος Γεράσιμος τόνων 15-21/94, όπου το άλλο μισό ανήκει στον Μιχαήλ Κατεβάτη και ήθελε να βάλει εις ενέργεια το αυτό καϊκι, εκλέγη και διορίζη ως πλοίαρχο και διευθυντή τον αδερφό του Ιωάννη...». Έχουμε εδώ ιδιοκτησιακή κατοχή κατά $\frac{1}{2}$.²²⁴

Στην πράξη 4162 (27/6-7/7/1856) έχουμε μια περίπτωση ιδιοκτησιακής κατοχής κατά $\frac{1}{2}$ μεταξύ δύο αδερφών οι οποίοι πωλούν το πλοίο τους στον Παναγή Φωκά Παγουλάτο. Ο Παναγής Φωκάς Παγουλάτος, όπως αποκαλύπτουν τα έγγραφα, δεν ήταν ένα οποιαδήποτε πρόσωπο, αλλά μάλλον ένας από τους ισχυρούς εμπόρους του νησιού, δεδομένης της συχνότητας αναφοράς του ονόματός του στα συμβόλαια του Σολωμού.

Τέλος έχουμε την πράξη 5798 (30/3-11/4/1859) στην οποία αναφέρεται ότι ο Σάββας Κακουράτος Ρίγας «...πωλή του Μπασιά (Ρίγα Τιπάλδου ο οποίος ενεργεί για την εταιρεία «Αθανάσιος και ανιψιός Μπασιά» το 1/6 μερίδιο του επί του ελληνικού βρικίου ονομαζόμενο «Αγγελική» τόνων 154 38/94 το παρόν του κ. Κακουράτου αγόρασαν δια τάληρα 450 το 1857 το 1/6 του σκάφους του αυτού πλοίου περιπλέον λέμβων αυτού προς τάληρα 450 ο κ. Κακουράτος ότι το έλαβε παρά του αγοραστού Μπασιά...»²²⁵ Μια περίπτωση ιδιοκτησιακής κατοχής κατά 1/6.

Οι πολλές περιπτώσεις πλοίων που καταγράφονται στο αρχείο του Σολωμού, οι συνεχείς μεταβιβάσεις μεριδίων οι οποίες πραγματοποιούνται μέσω αγοραπωλησιών δυσκολεύουν μια συγκεντρωτική κατάταξη των περιπτώσεων της πολυπρόσωπης, μεριδιακής κατοχής. Τα ίδια τα έγγραφα δεν διευκρινίζουν πάντα το πόσοι τελικά είναι οι ιδιοκτήτες ή ποιο είναι το ακριβές μερίδιο του καθενός.

Έχουμε επισημάνει τη σκοπιμότητα της ύπαρξης πολλών μεριδιούχων στην ιδιοκτησία ενός πλοίου, σαν πρακτική στο εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου. Ο κίνδυνος του ταξιδιού και η αβεβαιότητα του κέρδους, η δυσκολία στο σχηματισμό των κεφαλαίων από ένα και μόνο πρόσωπο και η υπαρκτή ανάγκη να υπάρχουν πολλά κεφάλαια για την αγορά προϊόντων και τις επισκευές που τυχόν θα είχε ανάγκη το πλοίο, υπαγόρευαν την ανάγκη το πλοίο, που ήταν ο βασικός συντελεστής για την επιτυχή διεξαγωγή του εμπορίου, να ανήκει σε πολλούς ιδιοκτήτες οι οποίοι αναλάμβαναν και επιμερίζονταν τόσο τα κέρδη όσο και τα αναγκαία έξοδα που τυχόν θα προέκυπταν. Οι μεριδιούχοι συνήθως ήταν άτομα της ίδιας οικογένειας, κατά βάση συγγενείς εξ αίματος (κυρίως αδέρφια αλλά και ξαδέρφια), χωρίς να αποκλείονται και άλλα άτομα από την οικογένεια. Ωστόσο συναντάμε πλέον και περιπτώσεις συνιδιοκτησίας και από άτομα διαφορετικών οικογενειών.

Τη χρονική περίοδο που κυρίως καλύπτουν τα έγγραφα, πλησιάζοντας δηλαδή το β' μισό του 19^{ου} αιώνα, οι δεσμοί οικογένειας και εντοπιότητας, παρέμειναν ακόμα ισχυροί. Φυσικά προχώρησε σταδιακά η διαδικασία διαχωρισμού της πλοιοκτησίας από το εμπόριο. Η γενίκευση της ναύλωσης έφερε συνέδεσε τους συμβαλλόμενους (τον πλοιοκτήτη και τον μεμονωμένο έμπορο) με δεσμούς

²²⁴ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίου, βιβλίο 22, Πράξη 4162 (27/6-7/7/1856)

²²⁵ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίου, βιβλίο 31, Πράξη 5798 (30/3-11/4/1859)

πολύ διαφορετικούς από αυτούς της οικογένειας. Σε γενικές γραμμές το καθαυτό οικονομικό όφελος ήταν το κίνητρο που καθόριζε τη φύση της οικονομικής διαδικασίας και όχι οι οικογενειακοί δεσμοί.

Βέβαια χρειάζεται να επισημάνουμε ότι στο μικρό χώρο της Κεφαλονιάς οι σχέσεις εμπιστοσύνης που εξασφάλιζαν η οικογένεια και η κοινή καταγωγή δεν υποχώρησαν τελείως ούτε έπαψαν να αποτελούν το αναγκαίο έδαφος για την συνεργασία των εμπορευόμενων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι περιπτώσεις πολυμεριδιακής κατοχής ενός πλοίου από δύο ή τρία αδέρφια (ή και περισσότερους δικαιούχους από την ίδια οικογένεια).

Οι δεσμοί εμπιστοσύνης που δημιουργούσε η οικογένεια και το χωριό αποτυπώνονται πολύ χαρακτηριστικά στην πρόσληψη και γενικότερα τη χρησιμοποίηση των πλοίαρχων. Ο καπετάνιος διατήρησε τον κομβικό του ρόλο στην επιχείρηση, άσχετα αν αποτελούσε τον ιδιοκτήτη ή τον μέτοχο του εταιρικού φορτίου. Κατά συνέπεια, ήταν αδιαμφισβήτητο το γεγονός ότι έπρεπε να είναι άτομο εγνωσμένης εμπιστοσύνης. Θα συναντήσουμε, στα έγγραφα, περιπτώσεις όπου ο ιδιοκτήτης εμπιστεύεται τη διοίκηση του πλοίου (σε περίπτωση που δεν ήταν το ίδιο πρόσωπο) στον αδερφό του ή σε έναν άλλο συγγενή πρώτου βαθμού. Πολύ περισσότερο ακόμα και όταν το πλοίο άνηκε σε ένα μεγάλο έμπορο ή όταν ένας έμπορος ναύλωνε ένα καράβι ο τόπος καταγωγής του πλοιάρχου και η εμπιστοσύνη που είχαν στο πρόσωπό του ήταν καθοριστικής σημασίας για την συνεργασία μαζί του.

Στα συμβόλαια που μελετήσαμε θα συναντήσουμε περιπτώσεις όπου ο ιδιοκτήτης του караβιού διορίζει ως πλοίαρχο τον αδερφό του: *«ο Παναγής (Κατεβάτης Κομης του Πέτρου από τα Μαυράτα), ιδιοκτήτης του ημίσεως του ιονικού καικιού «Άγιος Γεράσιμος» τόνων 15-21/94, όπου το άλλο μισό ανήκει στον Μιχαήλ Κατεβάτη και ήθελε να βάλει εις ενέργεια το αυτό καίκι, εκλέγη και διορίζη ως πλοίαρχο και διευθυντή τον αδερφό του Ιωάννη στον οποίο παρέχει πάσα πληρεξουσιότητα...»*²²⁶ Σε άλλη πράξη ο Απόστολος Λουκάς Μαρκέτος διορίζει ως επιτρόπους και πληρεξουσικούς του τόσο τον αδερφό του όσο και τον αδερφό του πλοιάρχου του: *«ο Απόστολος Λουκάς Μαρκέτος ποτέ Σπυρίδωνος, ιδιοκτήτης καθ' ολοκληρία του ιονικού βρικίου «Παντοκράτωρ», διευθυνόμενου παρά του πλοιάρχου Αθανασίου Μαρκέτου ποτέ Παναγή τόνων 78 93/94, ευρισκόμενο εις Κωνσταντινούπολιν, εξήτησεν ως επίτροπον για τη διευθέτηση του αυτού βρικίου, τον πλοίαρχο Διονύσιο Μαρκέτο ποτέ Παναγή ...εκλέγη και διορίζη ως πληρεξούσιο και αντιπρόσωπο του τον κύριο Γεώργιο Λουκά Μαρκέτο και τον κύριο Αντώνιο Γεράσιμο Φερεντίνο ποτέ Ευσταθίου, ευρισκόμενους εις το βρίκιον...»*²²⁷

Αλλά κυρίως συναντάμε πράξεις αγοραπωλησίας μεταξύ αδερφών. Χαρακτηριστικά παραδείγματα: *«οι δύο αδερφοί (Ηλίας και Γιαννάκης Φωκάς Παγουλάτος) πωλούν (στον αδερφό τους) Παναγή το ήμισυ του πλοίου «Αγ. Άννα» με τα αναγκαία εξαρτήσεις του, άρμενα, ιστία, λέμβους και εξοπλισμούς άνευ τινάς εξαιρέσεις... πλοιάρχούμενο από τον (αδερφό τους) Γεράσιμο, ...δίστηλα 3500...»*²²⁸ Έπειτα *«ο Νικόλαος Λικιαρδόπουλος (ποτέ ιερέως Αθανασίου από τη Σπαρτιά), επίτροπος του κυρίου Γεωργίου Σταύρου, ιδιοκτήτου βλάχικου πλοίου, βρικίου, ονομαζόμενο «Ευαγγελίστρια», τόνων 72 19/94 πωλή... στον (αδερφό του) Οδυσσέα Λικιαρδόπουλο για τάλληρα*

²²⁶ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανασίου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 13, Πράξη 2569 (9-21/2/1854)

²²⁷ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανασίου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 30, Πράξη 5579 (19/11-1/12/11858)

²²⁸ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανασίου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 22, Πράξη 4162 (27/6-7/7/1856)

δίστηλα 400 δια το σκάφος, έπιπλα, σκεύη και λέμβους...»²²⁹ Ακόμα ο Νικόλαος Μονόπολης ποτέ Αληβιζίου από τα Μεταξάτα, πλοίαρχος του πλοίου «Νικόλαος Πρωτος», ιδιοκτησίας του Διονυσίου Κουντούρη, εμπόρου πρώτης τάξεως του Τάγκανρογκ, και επίτροπός του το πουλάει στα αδέρφια του Σπυρίδωνα και Ανδρέα.²³⁰ Το συγκεκριμένο συμβόλαιο αποτυπώνει τη σημασία και την εμπιστοσύνη που εξασφάλιζαν οι δεσμοί οικογένειας και καταγωγής, ακόμα και για τα άτομα που είχαν ενταχθεί στα διεθνή δίκτυα του εμπορίου της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, όπως ο Διονύσιος Κουντούρης.

Μελετώντας τα έγγραφα θα διαπιστώσουμε εκ νέου τη σαφή υπεροχή της Λειβαθούς ως τόπου καταγωγής των περισσότερων καπετάνιων του νησιού αλλά και των εμπόρων, άσχετα αν αυτοί δηλώνονται ως κάτοικοι Αργοστολίου, λόγω της έδρας της επιχείρησής τους. Η υπεροχή της Λειβαθούς είναι συντριπτική, υποδηλώνοντας τη σημασία της σαν κέντρου της ναυτιλιακής δραστηριότητας της Κεφαλονιάς σε όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα. Από τα χωριά της Λειβαθούς προέρχονται οι περισσότεροι ναυτικοί που αναφέρονται, πολλοί από τους οποίους ανήκαν σε οικογένειες που κυριάρχησαν στη ναυτιλία του νησιού και τις επόμενες δεκαετίες (είναι ενδεικτικά τα επίθετα Κούπας, Φργγόπουλος, Μεταξάς, Σκλάβος, Φωκάς, Κεφαλάς, Πανάς, Ροσόλυμος, Ιγγέσης, Βεργωτής, Καλλιγιάς, Μαρκόπουλος, Βαλλιάνος) Το γεγονός ότι χρησιμοποιούμε στοιχεία νοταρίου του Αργοστολίου, όπου ήταν λογικό να κυριαρχούν οι ναυτικοί από τη Λειβαθώ δε σημαίνει ότι παραγνωρίζουμε τις άλλες περιοχές, όπως η Παλική (με επίθετα όπως Πυλαρινός, Τρίτζης, Κομποθέκρας, Μονόπολης κ.ά.) ή της Ερίσου (με επίθετα όπως Γιαννουλάτος). Ίσα ίσα είναι η σημασία της Λειβαθούς τέτοια που απαιτεί να ξεκινήσει η μελέτη από την κατεξοχήν περιοχή απασχόλησης και δραστηριοποίησης των Κεφαλλήνων που «έβγαιναν» στη θάλασσα. Επιπλέον ήταν η κύρια περιοχή στρατολόγησης ναυτικών, καθώς οι έμποροι και πλοιοκτήτες ήταν λογικό να εμπιστεύονται άτομα από το γνωστό περιβάλλον του χωριού ή της περιοχής τους.

Όσον αφορά στη λειτουργία του πλοίου θα διαπιστώσουμε ότι σε αυτή τη δεύτερη περίοδο γενικεύεται ο θεσμός της ναύλωσης και υποχωρεί η πρακτική της διεξαγωγής εμπορίου από το ίδιο το πλοίο και τους ιδιοκτήτες του. Βεβαίως υπενθυμίζουμε ότι, όσον αφορά τους ναυλωτές, αναφερόμαστε πλέον σε εμπόρους και πλοιοκτήτες του Αργοστολίου οι οποίοι απευθύνονται προσωπικά σε νοτάριους της πρωτεύουσας του νησιού. Δεν μιλάμε δηλαδή για αυτούς που απευθύνονταν σε νοτάριους της Λειβαθούς οι οποίοι μάλλον αποτελούσαν «μικρότερα μεγέθη». Ωστόσο, η πρακτική της ναύλωσης φαίνεται ότι όντως γενικεύτηκε στο νησί εκείνη την περίοδο. Τα Ιόνια Νησιά παρότι είχαν γνωρίσει μια αξιόλογη ανάπτυξη της ναυτιλίας τους ήδη από τον προηγούμενο αιώνα, δεν είχαν υιοθετήσει, σε ευρεία κλίμακα τουλάχιστον, μορφές όπως η ναύλωση, που προϋπέθεταν το διαχωρισμό εμπορίου – πλοιοκτησίας. Η ναύλωση, κατά συνέπεια, ήταν ένας νεοτερισμός για την κεφαλληνιακή ναυτιλία.

Αυτό αποτυπώνεται από τα ναυλοσυμφωνητικά που εντοπίσαμε στο αρχείο του νοταρίου Αθανάσιου Σολωμού, ένα είδος εγγράφων που απουσίαζε από τα αντίστοιχα αρχεία των νοταρίων της Λειβαθούς. Η ναύλωση ενός πλοίου από έναν έμπορο συμφωνούνταν με ένα ναυλοσυμφωνητικό, ενώπιον ενός νοταρίου. Το ναυλοσυμφωνητικό αναφέρει συνήθως το όνομα του ναυλωτή και του

²²⁹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 25, Πράξη 4685 (15-27/3/1857)

²³⁰ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλονιάς, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 1, Πράξη 143 (26/3/1850)

εκναυλωτή, το ναυλωμένο πλοίο, το είδος και το φορτίο του πλοίου, τον τόπο ναύλωσης και εκφόρτωσης, τον συμφωνηθέντα ναύλο, τη διάρκεια της ναύλωσης και διάφορα άλλα στοιχεία. Η ναύλωση συμφωνούνταν είτε για ένα απλό ταξίδι, είτε για παραπάνω μετ' επιστροφής, είτε και για χρονικό διάστημα ανεξαρτήτως των ταξιδιών. Οι υποχρεώσεις του εκναυλωτή περιλάμβαναν την υποχρέωση να παράσχει πλοίο ικανό προς πλεύση και να αναμείνει στον τόπο της παραλαβής του φορτίου για όσο διάστημα χρειαζόταν να ολοκληρωθεί η φόρτωση. Τέλος, μόλις αυτή η διαδικασία ολοκληρωνόταν θα συνέτασσε τη φορτωτική.²³¹ Στενά συνδεδεμένη με την πρακτική της ναύλωσης είναι και η πρακτική της χρησιμοποίησης του επιτρόπου (σοπρακάρικου) για τη διεκπεραίωση του ταξιδιού και την κερδοφόρα ολοκλήρωση της εμπορικής πράξης.

Για τον τρόπο υπολογισμού των ναύλων εκείνη την περίοδο ο Βασίλης Κρεμμυδάς αναφέρει σχετικά ότι ο υπολογισμός του ναύλου γινόταν με δύο τρόπους, με το βάρος και με τον όγκο τους. Με τον όγκο γινόταν κυρίως για τα υφάσματα καθώς και για τις πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνταν για την κατασκευή τους. Δημιουργούνταν φυσικά ένα ζήτημα σε σχέση με την ποσοστιαία σχέση του ναύλου με το συνολικό κόστος του εμπορεύματος: το ελαφρό και ογκώδες εμπόρευμα επιβαρύνεται υπερβολικά από το ναύλο εκτός και αν πρόκειται για ένα είδος με υψηλή τιμή, πράγμα σπάνιο. Όσον αφορά την αποπληρωμή, παρόλο που δεν αποκλείοταν η προπληρωμή φαίνεται ότι η συνήθης πρακτική και προτίμηση των εμπόρων ήταν ο ναύλος να καταβάλλεται κατά την εκφόρτωση, στον τόπο προορισμού του εμπορεύματος.²³²

Από τα νοταριακά έγγραφα αντλούμε πληροφορίες για τους σχετικούς ναύλους επί των εμπορευμάτων. Έτσι μαθαίνουμε ότι για 1 κοιλό σιταριού πληρωνόταν 6/100 της αξίας του αυτοκρατορικού ταλήρου: «υποχρεείται να πληρώση εις ναύλους, αμέσως μετά την εκφόρτωσιν των πραγματιών εις Μελίτην, εις τον ριθέντα πλοίαρχον Μεταξύ εκατοστά του ταλλήρου έξ 6/100 δια το κάθε κοιλόν σίτου...»²³³ Άλλες πληροφορίες αναφέρουν ότι «...Ο κ. Πανάς υποχρεείται να πληρώη εις ναύλους, προς Ροσόλιμον, ένα η φόρτωσι γίνη εις Οδησσόν, τάλλια 30 το κάθε κοιλό Κωνσταντινουπόλεως, εάν δέση εις σκάλας του Δούναβη προς 36 τάληρα το κάθε κοιλό...»²³⁴ Όσον αφορά τα σιτηρά, πράγματι ο ναύλος υπολογιζόταν κατά κοιλό. Σε άλλη πράξη ο γνωστός έμπορος Ερνέστος Τουλ «Ο κ. Τουλ υποχρεείται να πληρώση εις ναύλους προς τον ρηθέντα πλοίαρχον Φερεντίνο, 20 ½ το κάθε κοιλό, αμμέσος μετά την εν Τεργέστει εκφόρτωσιν του αυτού σίτου...»²³⁵

Για τη σταφίδα τα πράγματα έχουν ως εξής: «...υποχρεείται να πληρώση ης ναύλους εις ηρηθέντας πλοίαρχους, δια μεν τα μεγάλα βαρέλια, τα οποία είναι ίδια, εκατοστά του ταλλήρου δέκα 10/100, δια τα καθέν. Δια δε τα μικρά εκατοστά του ταλλήρου οχτώ, 8/100 δια το καθέν αμμέσος μετά την εκφόρτωσίν του εις Πάτρας ος άνοθεν...»²³⁶ Και ακόμα πληροφορούμαστε «...Ο κ. Τουλ υποχρεείται εις ναύλας του πλοίαρχου Φερεντίνου, τάλλαρα αυτοκρατορικά 312 δια την ποσότητα του

²³¹ Μανιατόπουλος, Μ.Ι., *Το εμπορικό δίκαιον της Ύδρας 1757-1821*, Αθήνα 1939, σελ. 54-57, Χατζηιωάννου, Μαρία – Χριστίνα, *Οικογενειακή στρατηγική και Εμπορικός Συναγωνισμός. Ο οίκος Γερούση τον 19ο αιώνα*, ό.π., σελ. 197-99

²³² Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Εμπορικές πρακτικές...*, ό.π., σελ. 127-28, Μανιατόπουλος, Μ.Ι., *Το εμπορικό δίκαιον της Ύδρας 1757-1821*, Αθήνα 1939, σελ. 65

²³³ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 29, Πράξη 5512 (21/12/1858)

²³⁴ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 11, Πράξη 2243 (4-16/9/1853)

²³⁵ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 13, Πράξη 2259 (5-17/2/1854)

²³⁶ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 29, Πράξη 5509 (9-21/10/1858)

σταφιδόκαρπου 70.000 ο αυτός ναύλος θέλη πληρώση εις τον πλοίαρχον εις Τεργέστη αμέσος μετά την εκφόρτωσιν...»²³⁷

Για τα σύκα έχουμε: «...ο Μενάγιας υποχρεείται να πληρώση εις ναύλους, εις τον πλοίαρχο τάλληρα αυτοκρατορικά 72/10 την κάθε χιλιάδα λίτρα ιονική του αυτού φορτίου σύκου, δι' όλο το φορτίον, όπου εδύνατο ν' ασηκώσει το αυτό καίκι...»²³⁸

Για το ελαιόλαδο έχουμε: «...τον ναύλον θέλη πληρώση ο κ. Μεταξάς, εις τον πλοίαρχο Κομποθέκρα, τάλληρα 84/100 την κάθε ιονική βαρέλαν αμέσος μετά την εκφόρτωσιν του αυτού ελαιολάδου εις Γαλάτζιον...»²³⁹

Γιαπέτρες έχουμε: «...ως ναύλον υποχρεείται ο φορτωτής να πληρώση εις τον πλοίαρχος τάλληρα αυτοκρατορικά 280, ενώ ουδενός άλλός, αμμέσος μετά την εκφόρτωσιν, εις Βραίλαν ως νόμιμον κυκλοφορούν νόμισμα, εις την αγοράν...»²⁴⁰

Τέλος σε ένα συμβόλαιο αναφέρεται ότι όποιο φορτίο και αν φορτώσει το πλοίο σε ένα εμπορικό ταξίδι προς την Αγία Μαύρα (Λευκάδα), πιθανώς βέβαια κάποιο είδος καρπού «...Ο ναύλος προσδιορίζεται εις τάλληρα αυτοκρατορικά 15...»²⁴¹

Οι πλοιοκτήτες οι οποίοι εκτελούσαν εμπορικά ταξίδια εκείνη την εποχή, δρούσαν για λογαριασμό τόσο των ντόπιων εμπόρων, όσο και άλλων. Δίπλα στους Κεφαλλονίτες εμπόρους, αναφέρονται ως ναυλωτές έμποροι από πολλές περιοχές: από το χώρο της ηπειρωτικής Ελλάδας, τη Λευκάδα, τη Μάλτα κ.α. Ενώ, όπως θα δούμε και παρακάτω, έμμεσα ίσως, από τα συμβόλαια αγοραπωλησίας, θα διαπιστώσουμε τη συνεργασία Κεφαλλήνων πλοιοκτητών με τα μεγάλα ονόματα του κεφαλλονίτικου εμπορίου στις παροικίες της Διασποράς, ιδίως τη νότια Ρωσία, αλλά και την Αδριατική, όπου φαίνεται πως υπήρχε ένα πλήθος συμπατριωτών τους, εμπόρων οι οποίοι λειτουργούσαν ως αντιπρόσωποι των Κεφαλλονιτών εμπόρων και βοηθούσαν στη διακίνηση των προϊόντων.

Μέσα από τα έγγραφα θα διαπιστώσουμε ότι από το πλήθος των εμπόρων που αναφέρονται ως ναυλωτές εμπορικών πλοίων, ξεχωρίζουν κάποιοι που φαίνεται ότι αποτελούσαν πιο «δυνατά» ονόματα στο εμπόριο του νησιού. Τέτοιοι ήταν ο Ευθύμιος Ζούλας, ο Παναγής Φωκάς Παγουλάτος, ο Παύλος Φωκάς Αλεξανδράτος στον οποίο ήδη αναφερθήκαμε, ο Ερνέστος Τουλ κ.ά. Ορισμένοι από αυτούς, όπως ο Παύλος Φωκάς πέρα από ναυλωτές εμπορικών πλοίων κατείχαν οι ίδιοι πλοία στα πλαίσια μιας οικονομικής δραστηριοποίησης τους σε μια σειρά τομείς. Φαίνεται δηλαδή ότι κατείχαν κεφάλαια τέτοια που τους επέτρεπαν την ιδιόκτητη κατοχή караβιών, προκειμένου να μεταφέρουν τα εμπορεύματά τους. Η δυνατότητα κατοχής όχι ενός αλλά περισσότερων караβιών από ορισμένα άτομα τα οποία μάλιστα είχαν παρουσία και σε άλλους τομείς της οικονομικής ζωής αποτέλεσε μια μεγάλη καινοτομία για την κεφαλληνιακή ναυτιλία. Η παρουσία τέτοιων ονομάτων υποδήλωνε τελικά τον σχηματισμό μιας εμπορικής αστικής «τάξης» στην Κεφαλονιά, κατ' αναλογία

²³⁷ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 16, Πράξη 3181 (17-29/11/1854)

²³⁸ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 11, Πράξη 2261 (11-23/9/1853)

²³⁹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 29, Πράξη 5401 (26/7-7/8/1858)

²⁴⁰ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 25, Πράξη 4677 (14-26/3/1857)

²⁴¹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 25, Πράξη 4786 (3-15/5/1857)

με την ύπαρξη μιας κεφαλληνιακής αστικής τάξης στη Διασπορά, ιδίως στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας. Αυτοί οι έμποροι άσκησαν μεταμορφωτική επίδραση στην οικονομία του νησιού, ενώ ήταν και φορείς των αλλαγών στις εμπορικές και ναυτιλιακές πρακτικές

Διαφαίνεται φυσικά από τα συμβόλαια, ότι υπήρχε μια αλληλοδιαπλοκή στις οικονομικές δραστηριότητες των Κεφαλλονιτών εμπόρων της Μαύρης Θάλασσας με αυτού του ίδιου του νησιού. Δεν αποκλείεται πολλοί, πέρα από τις δικές τους δραστηριότητες, να έπαιζαν το ρόλο του συνεργάτη – αντιπροσώπου κάποιων από τους εμπόρους της Μαύρης Θάλασσας. Αυτό φαίνεται να υποδηλώνουν τα συμβόλαια πώλησης πλοίων από εμπόρους της Κωνσταντινούπολης και της νότιας Ρωσίας, μέσω επιτρόπων τους, σε Κεφαλλονίτες.

Ενδεικτικά: «ο Γρηγόριος (Βέργος), επίτροπος του εν Κωνσταντινούπολει εμπόρου Έλληνας κυρίου Κυριάκου Μάζαρη, ιδιοκτήτου του ελληνικού βρικίου ονομαζόμενο Χαρίκλεια, χωρητικότητος τόνων 238 36/94 πουλή αυτό στον Παύλο Κομποθέκρα δια την αναμετάξυ των συμφωνημένην τιμήν τάλληρων δίστηλων 2000 δι' όλο το σκάφος...»²⁴² Ακόμα στη νοταριακή πράξη πράξη 4484 (8-20/12/1856) ο Ηλίας Βαλλιάνος, επίτροπος του Χαράλαμπου Καμπίτζη, ο οποίος λειτουργούσε σαν επίτροπος του εμπόρου του Λιβόρνο Δημητρίου Βασιλ(ε)ίου, ιδιοκτήτη του ελληνικού βρικίου ονομαζόμενου «Ελένη», που μετονομάστηκε σε «Κεφαλληνία», «...πώλη στον Μεταξά Βαλλιάνο ποτέ Αθανασίου το πλοίο «Κεφαλληνία», πλοιαρχούμενο από τον κύριο Εμμανουήλ Ιγγλέση, τόνων 304 65/94 για τάλληρα δίστηλα 8000, δια το σκάφος, έπιπλα, σκεύη και λέμβους του βρικίου...»²⁴³ Έχουμε επίσης συνεργασία Κεφαλλονιτών εμπόρων της Διασποράς με πλοιάρχους από το νησί, ένδειξη των ισχυρών δεσμών εντοπιότητας, στους οποίους θα αναφερθούμε στη συνέχεια. Ενδεικτικά: στην πράξη 143 με ημερομηνία 26/3/1850 αναφέρεται ότι ο Διονύσιος Ν. Κουντούρης, έμπορος πρώτης τάξεως εις το Ταιγάνιο, ιδιοκτήτης του πλοίου «Νικόλαος Πρώτος» τόνων 146 διορίζει πλοίαρχον τον Νικόλαον Μονόπολη, επίσης από την Κεφαλονιά.

Η εταιρική μορφή σύμπραξης. Οι ναυτιλιακές συντροφίες της Κεφαλονιάς.

Μελετώντας τις ροπές του εμπορίου την προσοχή μας τράβηξαν τα παραδείγματα εμπορικών συντροφιών που παρατίθενται στα νοταριακά έγγραφα. Βέβαια όταν μιλάμε για εμπορικές συντροφίες, εννοούμε συντροφίες που δραστηριοποιούνται στο θαλάσσιο εμπόριο. Η εμπορική συντροφία αποτέλεσε μια αρχαϊκή μορφή οργάνωσης του θαλάσσιου εμπορίου, το οποίο υπήρχε στον ιόνιο χώρο, ήδη από τον 16^ο αιώνα. Μια μορφή που, την περίοδο που μελετάμε, είναι σίγουρο ότι έχει μπει σε φάση υποβάθμισής της σε σχέση με την επιχείρηση – πλοίο. Συνεχίζει όμως να αποτελεί μορφή οικονομικής συνεργασίας που επέτρεπε την είσοδο κεφαλαιούχων στο εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου. Τις επόμενες δεκαετίες με τη ριζική μεταμόρφωση του καταμερισμού εργασίας (διακριτός ρόλος του εμπόρου, του πλοιοκτήτη και του πλοιάρχου, διαχωρισμός εμπορίου, πλοιοκτησίας και σταδιακά του εφοπλισμού) ο θεσμός της εμπορικής συντροφίας σταδιακά θα εκλείπει.

Στους κύκλους των Ελλήνων εμπόρων οι πρόσκαιρες εμπορικές εταιρείες εξακολούθησαν να έχουν μεγάλη διάδοση στο μεγαλύτερο μέρος των νεότερων χρόνων, κάτι που αποτέλεσε διαδεδομένη πρακτική και στη δυτική Ευρώπη, όπου, πέρα από τις μεγάλες εταιρείες που

²⁴² Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 21, Πράξη 4024 (11-23/8/1856)

²⁴³ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 24, Πράξη 4484 (8-20/12/1856)

εκπροσωπούσαν κράτη και ομάδες ισχυρών κεφαλαιούχων, εξακολούθησαν να λειτουργούν και λαϊκότερες μορφές επιχειρηματικής συγκρότησης.²⁴⁴ Από τον 17^ο και κυρίως τον 18^ο αιώνα το εμπόριο των μεσογειακών διαστάσεων οργανώνεται με βάση τις εμπορικές εταιρείες, οι οποίες κατά κάποιο τρόπο αποτελούν προγόνους της σημερινής ομόρρυθμης εταιρείας. Εμπορικές εταιρείες προσωπικές, εταιρείες *in accomandita*, συντροφίες, κομπανίες, μετοχικές εταιρείες (κυρίως οι ασφαλιστικές και πλοιοκτητικές), τραπεζικά, χρηματιστικά καταστήματα. Κύριο χαρακτηριστικό αυτών των συντροφιών ήταν ότι καταρτίζονταν για ορισμένο χρονικό διάστημα, ότι όλοι οι εταίροι μετείχαν στη λήψη των εμπορικών αποφάσεων, ότι όλοι παρείχαν την προσωπική τους εργασία στην εταιρεία και ότι η συμμετοχή του καθενός στα κέρδη και τις ζημιές της εταιρείας γινόταν κατά το λόγο της συμμετοχής στο κεφάλαιο.²⁴⁵

Το σχήμα της εμπορικής συντροφίας, σε όλο τον ελλαδικό χώρο, λειτούργησε ως μορφή συγκέντρωσης κεφαλαίων και συνεργασίας δύο ή και περισσότερων εμπόρων προκειμένου να δραστηριοποιηθούν στο αναπτυσσόμενο εμπόριο του Λεβάντε με πιθανότητες επιτυχίας και εξασφάλισης του μέγιστου κέρδους.

Αυτές οι μορφές επιχειρηματικής συνεργασίας στον ελληνικό χώρο ταυτίστηκαν σε μεγάλο βαθμό με την πρακτική της σερμαγιάς. Ο ίδιος ο όρος έχει μια αμφισημία. Με τον όρο σερμαγιά οι Έλληνες έμποροι και ναυτικοί εννοούσαν κατά περίπτωση δύο διαφορετικά πράγματα: την κεφαλαιακή εισφορά από εταιρική επιχείρηση αλλά και αυτή την ίδια την εταιρική σχέση που καταρτιζόταν με βάση τις εταιρικές εισφορές. Ωστόσο ως σερμαγιά καθιερώθηκε να θεωρείται, από τον 18^ο αιώνα, το εταιρικό κεφάλαιο που σχηματιζόταν από ένα πλήθος προσώπων, με το οποίο διεκπεραιωνόταν ένα συγκεκριμένο εμπορικό ταξίδι, το οποίο είχε φυσικά εταιρικό χαρακτήρα δεδομένου της αμοιβαιότητας των κεφαλαίων και της αμοιβαίας συμμετοχής στο ίδιο το πλοίο και την ιδιοκτησία του και στη χρηματοδότηση του ταξιδιού. Με το κεφάλαιο της σερμαγιάς ο καπετάνιος αγόραζε το φορτίο του, έθετε σε κίνηση το πλοίο του και ξεκινούσε το ταξίδι, με υποχρέωση να επιστρέψει το κεφάλαιο και να μοιράσει τα κέρδη μόλις θα γύριζε το σκάφος στο νησί, ύστερα από ένα εύλογο χρονικό διάστημα, αφού ολοκλήρωνε το ταξίδι του.²⁴⁶

Η προέλευση της σερμαγιάς ήταν ποικίλη και κάλυπτε ένα ευρύτατο φάσμα κεφαλαιούχων: με ειδοποίηση του καπετάνιου κάθε μέτοχος του πλοίου όφειλε, φαίνεται, να «ανοίξει» βιβλίο σερμαγιάς, να συγκεντρώσει δηλαδή και να καταθέσει στο καράβι ένα τμήμα του ποσού που απαιτούνταν για την αγορά του φορτίου. Ο κύκλος των χρηματοδοτών ήταν ευρύς, κατά κανόνα όμως από το χώρο της συγγένειας. Με ελάχιστες εξαιρέσεις ήταν όλα άτομα ενταγμένα σε οικονομικές δραστηριότητες με ταχείς συσσωρευτικούς ρυθμούς (εμπόριο, εμπορευματική παραγωγή, φορολογία, δανειοδότηση κ.λπ).

²⁴⁴ Παγκράτης, Γεράσιμος, ό.π., σελ. 21-22

²⁴⁵ Γκόφας, Δ.Χ., *Εμπορικές επιχειρήσεις Ελλήνων της Κρήτης γύρω στο 1300*, στο Δημήτριος Γκόφας, *Μελέτες Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου των Συναλλαγών: Αρχαίου, Βυζαντινού, Μετα-βυζαντινού*, ό.π., σελ. 271, Κρεμμυδάς, Μύκονος, σλ 177-179

²⁴⁶ Chatziiosif, Christos, *The naming of ships in Greece*, στο Vryonis, Speros, Jr. (επιμ.), *The Greeks and the Sea*, Aristide D. Caratzas – Publisher, Νιου Ροσέλ (New Rochelle) – Νέα Υόρκη 1993, σελ. 140, Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835. Οι μηχανισμοί*, ό.π., σελ. 59-61, Γκόφας, Δημήτριος, *Θαλασσοδάνεια, σερμαγιές, βλησίδα. Τρεις μορφές χρηματοδότησης της θαλάσσιας επιχείρησης στα μεταβυζαντινά χρόνια*, στο Γκόφας, Δημήτριος, *Μελέτες Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου των Συναλλαγών: Αρχαίου, Βυζαντινού, Μετα-βυζαντινού*, Αθήνα, Βιβλιοθήκη της εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρείας, 1993, σελ. 409

Οι αιτίες που προκάλεσαν τη γενίκευση της σερμαγιάς και γενικότερα της εταιρικής επιχειρηματικής σχέσης ποικίλουν. Η πρώτη υποστηρίζει ότι κύρια αιτία ήταν η στενότητα των κεφαλαίων, καθώς εκείνη την εποχή κανένας επιχειρηματίας δε θα μπορούσε μόνος του να καλύψει σε ρευστό κεφάλαιο το κόστος λειτουργίας ενός πλοίου. Η μέθοδος της σερμαγιάς ήταν πράγματι ένας κλασικός τρόπος, με τον οποίο οι μεγάλοι κεφαλαιούχοι, μπορούσαν να αντιμετωπίζουν την έλλειψη κεφαλαίων και την ανασφάλεια των ταξιδιών και του εμπορίου γενικότερα, καθώς απορροφούσαν κεφάλαια ενός πλήθους μικρο-επενδυτών, πραγματοποιώντας ταυτόχρονα μεγάλα κέρδη. Την ίδια στιγμή η γενίκευση της πρακτικής αυτής εξέφραζε και τις επεκτατικές τάσεις του εμπορικού κεφαλαίου, το οποίο, παρά την οικονομική στενότητα και την έλλειψη κεφαλαίων, ήθελε να επωφεληθεί στο έπακρο, από τις εμπορικές ευκαιρίες που παρουσιάζονταν. Αυτή την πλευρά υπογραμμίζει μια δεύτερη θεώρηση η οποία υπογραμμίζει ότι η κυριαρχία του θεσμού της εταιρείας πρέπει να ερμηνευθεί ως συμπεριφορά των κεφαλαίων σε μια συγκεκριμένη φάση της ελληνικής οικονομίας, να θεωρηθεί δηλαδή σαφής και συνειδητή επιχειρηματική πρακτική που εφαρμόστηκε από ορισμένη κατηγορία κεφαλαιούχων, κατά τα πρότυπα των διεθνώς δοκιμασμένων εταιρικών μορφών των εμπορικών επιχειρήσεων.²⁴⁷

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες, τουλάχιστον τα μεγαλύτερα ονόματα ανάμεσά τους, εξασφάλιζαν έτσι την κίνηση του καραβιού τους με ξένα κεφάλαια, ενώ, από την άλλη, τους παρέχονταν η δυνατότητα να επενδύσουν τα δικά τους κεφάλαια σε περισσότερα καράβια, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος ή ζημίας σε κάποιο ή κάποια από αυτά να αντισταθμίζεται από την απόδοση των άλλων. Με τη μέθοδο της σερμαγιάς επιτυγχάνονταν έτσι δύο στόχοι: πολλαπλασιάζονταν οι δυνατότητες υψηλής απόδοσης του μεγάλου κεφαλαίου, μέσω του τεμαχισμού και της πολλαπλής επένδυσής του, ενώ αυξάνονταν οι δυνατότητες προσέλκυσης κεφαλαίων που παράγονταν από τους πιο διαφορετικούς μηχανισμούς.²⁴⁸

Η επιτυχία της «εταιρείας της σερμαγιάς» συνέβαλε και αυτή, με τη σειρά της, στη συσσώρευση κεφαλαίων και τη διάδοση μιας επιχειρηματικής νοοτροπίας σε μια σειρά περιοχές, φορείς της οποίας ήταν ορισμένες νέες, αστικές ελίτ που διαμορφωνόταν στον ελληνικό χώρο.²⁴⁹

Όσον αφορά τη συγκρότηση σχημάτων εμπορικής συνεργασίας στον χώρο του Ιονίου, επισημαίνεται ότι ισχύουν οι ίδιες αιτίες που επέβαλαν τη συνεργασία κεφαλαιούχων και εμπόρων στον αιγαιακό και γενικότερα στο μεσογειακό χώρο.

Οι κεφαλαιούχοι έπρεπε να συνεργαστούν προκειμένου να προαγοράσουν προϊόντα από το γεωργικό πλεόνασμα του νησιού, να επιβιβαστούν στο καράβι και να πάνε σε ένα ή και περισσότερα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας προκειμένου να τα πουλήσουν, να αγοράσουν άλλα με σκοπό να πουλήσουν και αυτά, μέχρι να επιτευχθεί το επιθυμητό κέρδος, να θεωρηθεί το ταξίδι επιτυχημένο και να επιστρέψουν στο νησί. Αυτό περιγράφεται σαφώς και σε σχετικά κείμενα: σε έγγραφες προσκλήσεις προς κεφαλαιούχους να συμμετάσχουν στο σχηματισμό κεφαλαίου για την κατασκευή πλοίου ο περιγραφόμενος τελικός σκοπός είναι «να κάμωμεν εμπόριον».²⁵⁰

²⁴⁷ Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Ελληνική ναυτιλία 1776-1835*, τ. Β, *Οι μηχανισμοί*, σελ. 20-21

²⁴⁸ Κρεμμυδάς Βασίλης, *Εμπορικές πρακτικές στο τέλος της πλουτοκρατίας, Μυκονιάτες έμποροι και πλοιοκτήτες*, εκδ. Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, Αθήνα, 1993, σελ. 191-92

²⁴⁹ Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Ελληνική ναυτιλία 1776-1835*, τ. Β, *Οι μηχανισμοί*, ό.π., σελ. 61

²⁵⁰ Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835*. Τ. Β, ό.π., σελ. 25

Ωστόσο η σπανιότητα των κεφαλαίων που θα μπορούσαν να καταβληθούν για τις εμπορικές πράξεις και τα εμπορικά ταξίδια, ο ανταγωνισμός των ευρωπαϊκών και άλλων τοπικών στόλων, καθώς και οι απρόβλεπτοι κίνδυνοι που θα μπορούσαν να εμφανιστούν στη διάρκεια του ταξιδιού με σημαντικότερο αυτό της μη πώλησης των προϊόντων ή της εξασφάλισης μη ικανοποιητικού κέρδους ήταν οι πιο σημαντικοί λόγοι που καθιστούσαν αναγκαία τη συνεργασία των εμπόρων.

Η συντροφία θαλάσσιου εμπορίου συστηνόταν συνήθως με νοταριακό έγγραφο και σπανιότερα με όρκο. Το έγγραφο – συμφωνητικό όριζε τη διάρκεια της εταιρείας, το κεφάλαιο, τις υποχρεώσεις των εταίρων. Ο μικρός, κατά κανόνα, χρόνος διάρκειας ήταν μια ευκολία για το ξεκαθάρισμα κερδών και ζημιών, για την επένδυση κερδών και την ανανέωση των εταίρων, με σκοπό την αύξηση ή μείωση κεφαλαίων, για την επέκταση εργασιών με συνεταιρισμό νέων προσώπων, την ένταξη νέων αγορών, την αλλαγή διευθυντών της μορφής της εταιρείας. Διαδικασίες που λάμβαναν χώρα ύστερα από κάθε ταξίδι, όπου γινόταν εκκαθάριση των λογαριασμών και εξέπνεε ή ανανεωνόταν η ισχύς της εταιρείας. Γινόταν πραγματική και λογιστική απόδοση των κερδών, τα οποία μοιράζονταν, ανάλογα με τη συμμετοχή του καθενός στο αρχικό κεφάλαιο.²⁵¹ Η διάλυση της εταιρείας πριν από το καθορισμένο από το συμβόλαιο τέλος μπορούσε να συμβεί με το θάνατο του κυρίως κεφαλαιούχου ή ύστερα από επιθυμία του για αναπροσαρμογή των εταιρικών εργασιών.²⁵² Ο κύκλος λειτουργίας της επιχείρησης, που συνδύαζε τις μεταφορές με το εμπόριο, έκλεινε κατά κανόνα στην έδρα της, όπου αρκετές συντροφίες διατηρούσαν παράλληλα και κατάστημα λιανικής πώλησης («εργαστήριο»). Προϋπόθεση για τη σύσταση εταιρείας ήταν η κατάθεση ενός κεφαλαίου, που μπορούσε ν' αποτελείται από: α) εμπορεύματα, που ήταν στις αποθήκες των συνεταίρων έτοιμα να πουληθούν ή που είχαν ήδη σταλεί ή παραγγελθεί και βρίσκονταν στα χέρια άλλων, β) πιστώσεις εμπόρων των αγορών με τις οποίες είχαν δοσοληψίες, γ) συναλλαγματικές, δ) ρευστό χρήμα, σπανιότερα, ε) μέρος της αξίας των πλοίων που κατείχαν, στ) αξία των ακινήτων τους, ζ) μετοχές από ασφαλιστικές εταιρείες στις οποίες μετείχαν, και εφόσον το επέτρεπε το εταιρικό συμβόλαιο. Σε σχέση με προγενέστερους αιώνες, θα δούμε ότι το κεφάλαιο της συντροφίας, συνεισφερόταν από έναν ή δύο μικροεπενδυτές και αφορούσε χρηματικά ποσά ή/και εμπορεύματα. Σε κάθε περίπτωση πάντως σε έναν πιο στενό κύκλο σε σχέση με ένα πιο διευρυμένο κύκλο επενδυτών που ήταν ο κανόνας σε προγενέστερες δεκαετίες. Με τις εταιρικές εισφορές, τα βλίσidia, οι συνεργαζόμενοι εξασφάλιζαν όχι μόνο τις δαπάνες αγοράς του φορτίου, αλλά και όλα τα έξοδα του εμπορικού ταξιδιού (φόρους, έξοδα συντήρησης του πλοίου, τροφοδοσία του πληρώματος, αμοιβές των μισθωτών ναυτών κ.λπ). Θα ήταν αναμενόμενο να δείχνουν την προτίμησή τους προς τις συντροφίες όλοι όσοι είχαν μικρά ή μεγάλα αποθέματα σε χρήμα ή σε είδος και επιθυμούσαν να τα επενδύσουν σ' ένα θεσμό που παρείχε μια σχετική ασφάλεια, ιδιαίτερα σε μια εποχή στην οποία η ασφάλιση των θαλάσσιων ταξιδιών δεν ήταν συνηθισμένο φαινόμενο. Όπως επισημαίνει ο Γεράσιμος Παγκράτης αυτή η προτίμηση απηχεί γενικά τη ροπή του προβιομηχανικού επιχειρηματία προς το συνεταιρισμό, που του έδινε τη δυνατότητα να διαχειρίζεται κεφάλαια μεγαλύτερα απ' όσα πραγματικά διέθετε, αυξάνοντας τις πιθανότητες κερδοφορίας και περιορίζοντας ενδεχόμενες εμπορικές ζημιές. Με τη συνεργασία των κεφαλαιούχων σχηματίζονταν χρηματικά ποσά που θα ήταν δύσκολο να καταβληθούν από ένα μόνο άνθρωπο.²⁵³

²⁵¹ Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Η «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου*, ό.π., σελ 429-30

²⁵² Πεπελάση-Μινόγλου, Ιωάννα, *Επιχειρηματικότητα*, στο Κωστής, Κώστας και Πετμεζάς, Σωκράτης (επιμ.), *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τον 19ο αιώνα*, εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2006, σελ. 473-74

²⁵³ Παγκράτης, Γεράσιμος, ό.π., σελ. 22-24

Η συστηματική καταφυγή των εμπορευόμενων στις συντροφίες συνιστά δείκτη μιας οικονομίας που είτε δεν αποτολμούσε να οργανωθεί σε μονιμότερες μορφές εμπορίου, μη έχοντας φθάσει σε ωριμότερο στάδιο ανάπτυξης, είτε απλά δεν είχε αυτό το περιθώριο για μια σειρά από λόγους, όπως η έλλειψη μεγάλων κεφαλαίων αλλά και η υποτελής θέση των Ελλήνων και οι περιορισμοί που επιφύλασσε η εμπορική πολιτική του κυρίαρχου κράτους, σε συνδυασμό με την έλλειψη κατάλληλου θεσμικού πλαισίου για τη σταθερή λειτουργία αυτών των επιχειρήσεων που θα οδηγούσε στην αναβάθμισή τους και, ενδεχομένως, σε ευρύτερους κοινωνικούς μετασχηματισμούς.²⁵⁴

Τα συμβόλαια των νοταρίων της Λειβαθούς αποκαλύπτουν πολλά παραδείγματα εμπορικών συντροφιών στον κεφαλληνιακό χώρο, στη διάρκεια των πρώτων δεκαετιών του 19^{ου} αιώνα. Είναι συμβόλαια που έχουν ξεχωριστή σημασία. Αποκαλύπτουν ότι στην εμπορική ναυτιλία του νησιού επεδείκνυν αξιοσημείωτη αντοχή ορισμένες πρακτικές, όπως η συντροφία των εμπόρων, οι οποίες χρησιμοποιούνταν για δεκαετίες και στις οποίες βασίστηκε η μεγάλη ανάπτυξη της επτανησιακής ναυτιλίας από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα.

Η σημασία τους είναι ακόμα μεγαλύτερη, αν τα συγκρίνουμε με τα στοιχεία που μας δίνουν τα νοταριακά έγγραφα του Αθανάσιου Σολωμού δύο και τρεις δεκαετίες αργότερα. Εκεί θα διαπιστώσουμε ότι στο χώρο του θαλάσσιου εμπορίου, έχει παρέλθει μια ουσιαστική διαφοροποίηση με τον διαχωρισμό πλοιοκτησίας και εμπορίου και τη γενίκευση της ναύλωσης. Εξαιτίας αυτού παρατηρείται μια σταδιακή εγκατάλειψη τέτοιων μορφών επιχειρηματικής συνεργασίας και συντροφίας.

Επαναλαμβάνουμε βέβαια την υπόθεσή μας ότι, ίσως, οι σημαντικότεροι έμποροι και ναυτικοί της Λειβαθούς, ίσως συνήθιζαν να απευθύνονται σε συμβολαιογράφους του Αργοστολίου, όπου και η έδρα των δραστηριοτήτων τους. Αυτό σημαίνει ότι στους νοτάριους της Λειβαθούς, στα συμβόλαια των οποίων εντοπίσαμε αυτά τα παραδείγματα εμπορικών συντροφιών, απευθύνονταν μικρότερα ονόματα του εμπορίου και της ναυτιλίας, που δεν είχαν υιοθετήσει έγκαιρα πρακτικές, όπως, ίσως, είχαν κάνει οι μεγαλύτεροι «παίκτες».

Μελετώντας τα έγγραφα θα διαπιστώσουμε ότι παρουσιάζονται περιπτώσεις συγκροτημένων, με μεγαλύτερη εμβέλεια και διάρκεια στο χρόνο και με ανάμιξη μεγαλύτερων κεφαλαίων, εμπορικών συντροφιών.²⁵⁵ Στην κατεύθυνση αυτή θα ασχοληθούμε αναλυτικά με τα συμβόλαια εμπορικής συντροφίας των Δημητρίου Λάσκαρη και Γεωργίου Ιγγλέση, κατοίκων του χωριού Πεσάδα της Λειβαθούς, όπως παρατίθενται στο νοταριακό αρχείο του Γεράσιμου Ιγγλέση. Πρόκειται για τέσσερα συμβόλαια που απασχολούν μια χρονική περίοδο δύο ετών. Αποτελούν ουσιαστικά τα συμβόλαια συγκρότησης της εμπορικής συντροφίας και ανανέωσης της συνεργασίας των εμπόρων, σε αυτά τα δύο χρόνια. Η συντροφία αφορά την πώληση αγροτικών προϊόντων της Κεφαλονιάς στα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου και την αγορά άλλων προϊόντων με σκοπό την επαναπώλησή τους σε άλλα λιμάνια, μέχρι την επιστροφή των εμπόρων στην Κεφαλονιά και την πώληση στο νησί των εμπορευμάτων και τον υπολογισμό των κερδών του ταξιδιού.

²⁵⁴ Παγκράτης, Γεράσιμος, ό.π., σελ. 34-35

²⁵⁵ Κρεμμυδάς Βασίλης, *Εμπορικές πρακτικές στο τέλος της πλουτοκρατίας, Μυκονιάτες έμποροι και πλοιοκτήτες*, εκδ. Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, Αθήνα, 1993, σελ. 196-199

Η σημασία τους έγκειται στο ότι αναφέρονται σε μία εμπορική συντροφία με συνέχεια μέσα στο χρόνο. Δεν πρόκειται για μία συντροφία που άρχιζε και τελείωνε σε ένα εμπορικό ταξίδι. Αποτυπώνει τη σαφή θέληση των συμβαλλόμενων να καταβάλλουν τα κεφάλαιά τους και να δραστηριοποιηθούν στο επισφαλές πεδίο του θαλάσσιου εμπορίου στην ανατολική Μεσόγειο. Η παραπέρα μελέτη ίσως φωτίσει ακόμα περισσότερο την εμβέλεια των δραστηριοτήτων και τη σημασία της ανάμεσα στη ναυτιλία της Λειβαθώς και γενικότερα του νησιού.

Ας δούμε τα πρώτα δύο συμβόλαια προτού τα σχολιάσουμε. Με τη νοταριακή πράξη 156 με ημερομηνία 26/7-7/7/1836 οι Δημήτριος Λάσκαρης και Γεώργιος Ιγγλέσης συνάπτουν εμπορική συμφωνία. Ο συμβολαιογράφος ακολουθεί το τυπικό που προβλεπόταν για τη σύναψη τέτοιων πράξεων. Έτσι αναφέρεται: «...εις το όνομα της Αγίας Τριάδας. Του Πατρός και του Υιού και του Αγίου Πνεύματος, και εις μεσητήαν και διαφύλαξιν της κυρίας ευαγγελήστριας της Παλαιόκτοιστης κάνουν την ακόλουθον συμφωνίαν συντροφίας εις εμπόριον. Δια το κοινό όφελος, (και ζημία, όπου ο θεός να μην το δώση) να ήναι εξ' ημεσίας των μερών. Καθ' ένας τους καταβάλλη τάλληρα κολονάτα τριακόσια N^ο 300. Εις τόσον λάδι αγορασμένον από τούτην την νήσον, το οποίον φορτόνουν δια συντροφικόν εξ' ημεσίας λογαριασμόν εις το ιονικόν πλοίον ονομαζόμενον ο Ευαγγελισμός με ιονική σημαία, καπητανευόμενον από τον κ. Σπύρο Ιγγλέση ποτέ Δημητρίου, το οποίον ήναι στρέτο δια Κωσταντινούπολιν, και με το οποίον συνταξιδεύη ο άνω ηρημένος κύριος Γεώργιος Ιγγλέσης. Το οποίο λάδι μετά το φθάσιμον του εκή ή ης άλλο μέρος γνωρίση δια συμφερόν τους να προσπαθίση την πώλησιν του αυτού λαδιού, και όσα μετρίτά ήθελε πιάση από αυτό να τα ενδύη εις ότι ήδος ήθελε στοχασθή εύλογον από τα μέρη εκηνα, και να τα φέρη εδώ ή να τα πηγαίνη εις όποιον άλλον τόπο όπου ήθελε γνωρίση εύλογον δια την κοινήν ωφέλειαν. Και να έχη όλην την πληρεξουσιότητα να πωλή και να αγοράζη δια εμπόριον, δια συντροφικόν... εξ' ημεσίας λογαριασμόν έως να φθάση εδώ, και τότε όσας πραγματίας ήθελε φέρη να μην ημπορή να τας πουλή χωρίς την γνώμην του κ. Λάσκαρη. Και περιπλέον όσα έξοδα ήθελε ανπαντίση ο ρηθής κύριος Γεώργιος δια ζωοτροφήν του να ήναι δια συντροφικόν λογαριασμόν. Προς τούτοις να έχη εξουσίαν ο κύριος Γεώργιος να ασικώνη έως τετρακόσια N^ο 400 τάλληρα καπιτάλι εάν η περίστασις ήθελε το καλέση και το γνωρίση εύλογον, και εις τούτο το καπιτάλι που ήθελε ασικώση υπόσχεται ο άνωθεν κύριος Γεώργιος μετά το φθάσιμον του εις τα εδώ να δώση του κ. Λάσκαρη καθαρόν λογαριασμόν, τόσον εις τα εδικά τους καπιτάλια, καθώς και εις εκείνα όπου ήθελε ασικώση ο άνωθεν. Και όσον κέρδος ή ζημία (όπου ο θεός να φυλλάξη) ακολουθίση να μοιράζονται εξ' ημεσίας. Κάθε κίνδυνος όπου ήθελε ακολουθίση ή εις την ξηράν ή εις την θαλασσαν, τόσον εις την φόρτοσιν του λαδιού από εδώ, και ξεφόρτοσιν εις άλλο μέρος, καθώς και εις κάθε άλλο ήδος πραγματίας όπου ήθελε κάμη ης εμπόριον ως άνωθεν, θέλη ενοήται δια συντροφικόν εξ' ημεσίας λογαριασμόν. Και του τα καπιτάλια του καθ' ενός τόσον εσυμφώνησαν τα μέρη ως θέλη βεβαιώσουν και οι δύο ιδία τους χειρί.....».²⁵⁶

Ως συμπληρωματικό σε αυτό το συμβόλαιο, πρέπει να θεωρηθεί και το συμβόλαιο αρ. 170 και ημερομηνία 20/8-1/9/1836, με την οποία τα δύο μέρη: «...αυξάνουν με την παρούσαν συμφωνίαν την συντροφίαν τους ης εμπόριον. Και ιδού ομολογούν συμφόνος τα άνωθεν δύο μέρη ότι προσθέτουν καπιτάλι εις τόσον λάδι αγορασμένον από τούτην την νήσον κη ήναι τάλληρα κολλονάτα τριακόσια πενήντα N^ο 350, τα οποία λέγουν ότι ήναι εκήνα όπου έλαβον δάνηα από κύριον Μαρίνο Ιγγλέση ποτέ Νικολάου κατά την ομολογίαν ινσόλδου όπου έκαμαν τα αυτά δύο μέρη ες πράξης μου όπισθεν

²⁵⁶ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναιάς, Λειβαθώς, Νοταριακό αρχείο Γεράσιμου Ιγγλέση του Χριστοδούλου, Φ. Α, βιβλίο 2, Πράξη 156 (26/7-7/7/1836)

του παρόντος φύλλον Ν^ο 169 εις χρέως των. Και περιπλέον προσθέτη ο άνοθεν κύριος Δημήτριος Λάσκαρης εκ' ιδίου του σολδί κολλονάτα εκατό Ν^ο 100 τα οποία καταβάλλη εις την συντροφίαν χωρίς κανένα διάφορον, ούτε σίγουρον, ούτε θαλασσινόν, αλλά να ακούοντας καθώς και τα άνωθεν τριακόσια πενήντα δια συντροφικόν εξ' ημεσίας λογαριασμόν, ώστε όπου στήνεται όλη η ολότης κολλονάτα τετρακόσια πενήντα. Και το λάδι όπου αγόρασαν με την παρούσαν ποσότητα το εμβαρκάρησαν εις το ίδιον καράβι όπου ήχουν εμβαρκάρην και πρότερον του κ. Σπύρου Ιγγλέση ποτέ Δημητρίου. Το οποίον καπιτάλι θα ακούεται με ταις ίδιαις κοντητζιόναις όπου δηκλιρίροντας εις την άνω μελετημένην συμφωνία συντροφίας την οποία στερεώνουν, ως εις αυτήν τα πάντα καλλιότερα φαίνονται....»²⁵⁷

Μπορούμε να προχωρήσουμε σε ορισμένες επισημάνσεις. Οι δύο έμποροι αποφασίζουν ν συνεργαστούν καταβάλλοντας ένα αρχικό ποσό 600 τάλιρα κολονάτα, συμφωνώντας ότι, ο,τι κέρδη ή και ζημίες προκύψουν από το ταξίδι να μοιράζονται ή να επιβαρύνουν εξ' ημισείας τους δυο τους. Με το αρχικό κεφάλαιο θα αγόραζαν ελαιόλαδο της Κεφαλονιάς με σκοπό να το πουλήσουν στην Κωνσταντινούπολη. Στο αρχικό κεφάλαιο οι δύο έμποροι προσέθεσαν τριακόσια πενήντα τάλιρα κολονάτα τα οποία τα δανείστηκαν από τον Μαρίνο Ιγγλέση, μάλλον αδερφό του Γεωργίου. Επίσης ο Δημήτριος Λάσκαρης προσέθεσε άλλα εκατό τάλιρα. Με αυτό το ποσό των 450 τάλινων οι δύο εμπορευόμενοι χρηματοδότησαν το εμπορικό τους ταξίδι.

Ουσιαστικά το δεύτερο συμβόλαιο αποτελεί την πιστοποίηση ότι οι δύο συνεργαζόμενοι, αξιοποιώντας σχετικό όρο του πρώτου συμβολαίου, αύξησαν, κατά 450 τάλιρα, το αρχικό κεφάλαιο το οποίο είχε καταβληθεί για την χρηματοδότηση του εμπορικού τους ταξιδιού. Μπορούμε, καταρχάς, να διαπιστώσουμε την οικογενειακή βάση της εμπορικής συντροφίας.

Οι δύο συνεργαζόμενοι ήταν από το ίδιο χωριό της Λειβαθούς, την Πεσάδα. Επίσης ο Γεώργιος Ιγγλέσης ήταν αδερφός με τον Μαρίνο Ιγγλέση ο οποίος χρηματοδότησε την εμπορική συντροφία, ενώ ο πλοίαρχος Σπύρος Ιγγλέσης ήταν ξάδελφος του. Διαπιστώνουμε δηλαδή ξανά τη σημασία των δεσμών οικογένειας, συγγένειας και εντοπιότητας για την οργάνωση του εμπορίου. Η εμπιστοσύνη ήταν απαραίτητη για την συγκέντρωση των απαραίτητων κεφαλαίων προκειμένου να χρηματοδοτηθεί το ταξίδι καθώς για την σιγουριά ότι τα προσδοκώμενα κέρδη θα έμεναν σε «σίγουρα» χέρια χωρίς να δημιουργηθούν επιπλέον κίνδυνοι. Φυσικά ο στόχος ήταν όχι απλά η διατήρηση των κεκτημένων, αλλά η εξασφάλιση του μέγιστου δυνατού κέρδους με σκοπό την αξιοποίηση του για μελλοντικά εμπορικά ταξίδια. Ο στόχος δηλαδή όπως θα δούμε και από τα επόμενα συμβόλαια ήταν ένα «άνοιγμα» στον επισφαλή εμπορικό κόσμο της ανατολικής Μεσογείου, ο οποίος παρ' όλ' αυτά προσέφερε εκείνη την εποχή ευκαιρίες γρήγορου κέρδους. Αρχικά αυτό το «άνοιγμα» θα γινόταν με ένα συγκεκριμένο ποσό, που δε θα επέτρεπε μια μεγάλη «έκθεση» των εμπόρων και αναλόγως το κέρδος που θα προέκυπτε, οι συνεργαζόμενοι θα προσαύξαναν το ποσό που θα διέθεταν για το εμπόριο. Αυτό θα δούμε να γίνεται τον επόμενο χρόνο. Ακόλουθα μπορούμε να διαπιστώσουμε την συνήθη πρακτική στο εμπόριο του ελλαδικού χώρου, ο έμπορος (ο Γεώργιος Ιγγλέσης στην προκειμένη περίπτωση) να συνταξιδεύει με τα εμπορεύματά του, στο πλοίο που θα το διοικούσε ο συνεργάτης συγγενής ή συμπατριώτης του (όπως εδώ ο ξάδελφος του Σπυρίδων). Η παρουσία του εμπόρου στο ίδιο το ταξίδι από τη μία ήταν δείγμα και των μεγεθών που υπήρχαν στο εμπόριο της Κεφαλονιάς. Οι μεγαλέμποροι του νησιού είτε αυτοί που είχαν ως έδρα το νησί είτε αυτοί που δραστηριοποιούνταν στη Μαύρη Θάλασσα

²⁵⁷ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Νοταριακό αρχείο Γεράσιμου Ιγγλέση του Χριστοδούλου, Φ.Α, βιβλίο 2, Πράξη 170 (20/8-1/9/1836)

είχαν σταδιακά αναπτύξει ένα σύστημα επιτρόπων/αντιπροσώπων οι οποίοι ταξίδευαν μαζί με τα εμπορεύματα τους προκειμένου να διεξάγουν τις εμπορικές πράξεις. Συχνά αυτό το ρόλο τον έπαιζε και ο καπετάνιος. Ωστόσο για τους πιο «μικρούς» εμπόρους η περιπλάνηση στις θάλασσες και τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου ήταν ένα καθήκον δύσκολο, στο οποίο έπρεπε να έχουν άμεση εμπλοκή, προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος του εμπορικού κέρδους. Γι' αυτό το λόγο, ακολουθούνταν για χρόνια, σε όλο τον ελλαδικό χώρο, η πρακτική της συμμετοχής του ίδιου του εμπόρου στο ταξίδι. Μια άλλη εμπορική πρακτική που εντοπίζεται μέσα από τα συμβόλαια είναι αυτή του εμπορίου σε πολλά λιμάνια. Ο έμπορος δεν αρκούσαν στο να πουλήσει τα προϊόντα του σε ένα συγκεκριμένο λιμάνι (π.χ. εδώ την Κωνσταντινούπολη), να αγοράσει άλλα και να γυρίσει πίσω στο νησί (πόσο μάλλον να γύριζε με έρμα, κάτι το οποίο θα ήταν εξαιρετικά δαπανηρό). Αντίθετα, προκειμένου να επιτύχει μεγαλύτερο κέρδος και να αναζητήσει εμπορικές ευκαιρίες όπου έκρινε ότι θα ήταν δυνατό, με το κέρδος που έβγαζε από την πρώτη πώληση των εμπορευμάτων του αγόραζε άλλα προϊόντα και έπειτα κατευθυνόταν σε άλλα λιμάνια (συνήθως αυτά της νότιας Ρωσίας αλλά όχι μόνο) προκειμένου να τα πουλήσει. Η ίδια διαδικασία μπορούσε να επαναληφθεί αρκετές φορές, όπως αναφέρει το ίδιο το κείμενο, μέχρι ο έμπορος να θεωρήσει ότι είχε επιτευχθεί το μέγιστο δυνατό κέρδος από το ταξίδι, και να επιστρέψει στο νησί, έχοντας συχνά αγοράσει και εμπορεύματα που θα τα πωλούσε εκεί. Ήταν μια πρακτική που επίσης δεν αποτελούσε πρωτοτυπία των Επτανήσων. Και ο Κρεμμυδάς επισημαίνει ότι τέτοιες πρακτικές χρησιμοποιούνταν και στη ναυτιλία του Αιγαίου.

Το συμβόλαιο αναφέρει επίσης ότι ο έμπορος είχε δικαίωμα να καταθέτει σαν επιπλέον κεφάλαιο ως 400 τάλιντα κολονάτα, αν έκρινε ότι μπορούσε έτσι να χρηματοδοτήσει την συνέχιση του εμπορίου και να επιτύχει παραπέρα κέρδος. Ενώ στο τέλος, επαναλαμβάνοντας άλλα συμβόλαια, αναφέρονται οι ενέργειες που γινόντουσαν μετά το πέρας του ταξιδιού. Τότε, οι συνεργαζόμενοι έκαναν τον λογαριασμό του ταξιδιού και υπολόγιζαν το κέρδος, αφού πρώτα «έβγαζαν» τα αναγκαία έξοδα που είχαν γίνει είτε για την τροφοδοσία του πληρώματος είτε για τυχόν επισκευές. Τόσο το κέρδος όσο και τα έξοδα ή οι ζημίες θα επιβάρυναν ή θα μοιράζονταν από κοινού και εξ' ημισείας μεταξύ των συνεργαζόμενων εμπόρων.

Ας δούμε τι έγινε μισό χρόνο μετά. Μελετώντας το συμβόλαιο 308 με ημερομηνία 8-20/3/1837 μπορούμε να διαπιστώσουμε την πορεία της εμπορικής συντροφιάς. Ας παραθέσουμε το κείμενο. Οι Δημήτριος Λάσκαρης και Γεώργιος Ιγγλέσης συμφωνούν: *«να κάνουν την παρούσαν συμφωνίαν συντροφιάς ως ακολούθως. Καταβάλλουν κεφάλαιο τάλλαρα κολλονάτα χήλια τετρακόσια Ν^ο 1400, ήτοι οκτακόσια καταβάλλη ο άνωθεν κύριος Δημήτριος Λάσκαρης και εξακόσια καταβάλλη ο άνωθεν κύριος Γεώργιος Ιγγλέσης. Και περιπλέον φανερώνουν και ομολογούν συμφώνως οι αυτοί σύντροφοι....ότι έλαβαν έτερον κεφάλαιον κολλονάτα διακόσια Ν^ο 200 από τον κύριον Σπυρίδων Βαλσαμάκη ποτέ Φιλίππου, τα οποία και αυτά με τα άνωθεν συμποσούντας όλα χήλια εξακόσια κολλονάτα τα οποία όλα λαμβάνη μαζί του εις μετρητά ο αυτός κύριος Γεώργιος Ιγγλέσης, και μεταβαίνη εις τα μέρη του Λεβάντε, ή εις τα μέρη της Ρωσσίας, όπου συμφερότερον κρίνη εύλογον, και όπου με αυτά θέλη ήναι ης χρέως να αγοράζη ότι ήδη πραγματιών στοχασθή ωφελιμότερον και να τα μεταφέρνη όθεν θέλη να τα πωλήση. Και πωλώντας τα, αν ήναι ευχαριστημένος, να ημπορή να εξηκολουθή να ξαναγοράζη και μεταφέρη τας πραγματία από τόπον εις τόπον καθώς αι περιστάσεις το καλέσουν εις το διάστημα ενός χρόνου από σήμερα. Αν όμως εξ' εναντίας και δεν μένη ευχάριστος, έπητα από το πρώτον ταξίδιον και δεν θελήση να εξακολουθήση περισσότερον τότε πρέπη να επιστρέφη εις Κεφαλληνία, δια να παραδώση λογαριασμόν προς τον σύντροφόν του κύριον Λάσκαρην. Θέλη ήναι ης χρέος ο αυτός κύριος Γεώργιος εις κάθε τόπον όπου ήθελε αγοράζη κάθε*

είδος πραγματιών, εάν ευρίσκεται εις τον ίδιον ίδιον τόπον κατάστημα ασφαλείας, να ασφαλή ο ίδιος τας πραγματίας όλας. Και αν εις τον ίδιον τόπον δεν ευρίσκεται ασφαλιστικόν κατάστημα, να γράφη εις όποιον υποκείμενον του ήναι γνωστόν, εις οποίον τόπον του ήναι πλέον εύκολο δια να ασφαλή τας πραγματίας ως άνωθεν. Εάν όμως το υποσχόμενον, όπου ήθελε επιφορτίση, και δεν ήθελε ασφαλίση τας πραγματίας από αμέλεια, ή και αν το γράμμα ήθελε χαθή, κι εξ' αιτίας τούτων ήθελε ακολουθήση ενάντιον (όπου ο θεός να μην το δόση) να μην ήναι ης αυτό υποκείμενος ο αυτός Γεώργιος, ο οποίος θέλη ήναι ης χρέος εις κάθε του κίνημα όπου απωλέση της συντροφικής δουλιάς του καταβληθέντος ως άνωθεν κεφαλαίου να δίδη ήδησιν προς τον ηρημέο κύριον Λάσκαρην. Θέλη έχη εξουσίαν ο Γεώργιος να ασηκώνη έως τετρακόσια κολλονάτα ης δάνειον. εάν δια τας πραγματίας ήθελε του χρειασθούν. Επιστρέφοντας εις Κεφαλληνία ο Γεώργιος, θέλη παραδώση καθαρόν λογαριασμόν προς τον κύριον Λάσκαρην, δια όσας συντροφικάς επιχειρήσεις έχη κάμη. Και αφού πρώτον αφερεθούν τα κεφάλαια τόσον το προηπομένον μερήδιον του καθ' ενός των αυτών συντρόφων, όσον και εκήνο που έλαβαν από τον ηρημένον κύριον Βαλσαμάκη. Καθώς και τα έξοδα της ζωοτροφής του Γεωργίου και το δε κέρδος, η ζημία (όπου η κυρία Θεοτόκος Παλαιόκτιστη να βοηθήση) να μοιράζουν εξ' ημισίας οι αυτοί σύντροφοι Λάσκαρης και Ιγγλέσης. Επειδή τοιουτοτρόπως ευχάριστα τα μέρη το εθεόρησαν, να ήναι εξ' ημισίας των, τόσον το κέρδος όσον και η ζημία. Και ο δε κύριος Βαλσαμάκης θέλη ήναι αναλόγως εις το κεφάλαιον αυτού, εις κέρδος ή ζημίαν....».²⁵⁸ Η πράξη τελειώνει με τις υπογραφές των δύο μερών.

Μελετώντας το συμβόλαιο θα δούμε ότι οι δύο συνεργαζόμενοι καταβάλλουν κεφάλαιο 1400 τάλιρων κολονάτων για να χρηματοδοτήσουν το ταξίδι τους. Επιπλέον λαμβάνουν 200 τάλιρα από ένα νέο εταίρο, τον Σπυρίδωνα Βαλσαμάκη. Αυτό έχει σαν συνέπεια το συνολικό κεφάλαιο των δύο εμπορευόμενων, που θα καταβαλλόταν στην εμπορική πράξη, να ανερχόταν σε 1600 τάλιρα κολονάτα. Μόνο από το μέγεθος του ποσού, αυξημένου κατά 550 τάλιρα σε σχέση με το αρχικό κεφάλαιο με το οποίο χρηματοδότησαν την συνεργασία τους και το πρώτο τους ταξίδι, μπορούμε να συνειδητοποιήσουμε ότι το εμπορικό ταξίδι που επιχείρησαν οι δύο συνεργαζόμενοι έμποροι ήταν απόλυτα επιτυχημένο. Το κέρδος που έβγαλαν από το ταξίδι στην Κωνσταντινούπολη και την ανατολική Μεσόγειο ήταν τέτοιο που επέτρεψε την καταβολή ενός αρκετά μεγαλύτερου ποσού προκειμένου να χρηματοδοτηθεί το επόμενο ταξίδι. Μπορούσαν δηλαδή να επιτύχουν ένα μεγαλύτερο «άνοιγμα» στο θαλάσσιο εμπόριο με σκοπό να πουλήσουν περισσότερα προϊόντα και να βγάλουν ακόμα μεγαλύτερο κέρδος. Ακόλουθα παρατηρούμε τις λεπτομέρειες σχετικά με την πορεία του εμπορικού ταξιδιού. Αυτή τη φορά δεν πρόκειται για τη μεταφορά και πώληση στις αγορές της ανατολικής Μεσογείου, προϊόντων του νησιού, όπως λάδι. Αντίθετα το ταξίδι αυτή τη φορά θα αφορούσε την αγορά προϊόντων από τα εκεί λιμάνια. Ίσως αυτός να ήταν ένας λόγος που επέβαλε την καταβολή μεγαλύτερου κεφαλαίου από μέρους των εμπόρων. Με αυτό το κεφάλαιο ο Ιγγλέσης θα αγόραζε όποιο είδος προϊόντων έκρινε καλύτερο με σκοπό την πώλησή τους στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, ειδικότερα της νότιας Ρωσίας. Επαναλαμβάνεται δηλαδή η πρακτική της προώθησης από λιμάνι σε λιμάνι, προκειμένου να πουληθούν τα προϊόντα τους και να επιτευχθεί το μέγιστο κέρδος. Επομένως έπρεπε να αναζητά παντού τις ευκαιρίες εκείνες που θα του επέτρεπαν την πώληση των προϊόντων σε τιμή τέτοια, που θα επέτρεπε μεγάλα περιθώρια κέρδους. Το προβλεπόμενο διάστημα για το εμπορικό ταξίδι των δύο συνεργαζόμενων ήταν ένας χρόνος, στο τέλος του οποίου ο Ιγγλέσης θα επέστρεφε στο νησί και θα έκαναν τον απολογισμό του

²⁵⁸ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Νοταριακό αρχείο Γεράσιμου Ιγγλέση του Χριστοδούλου, Φ.Α., βιβλίο 3, Πράξη 308 (8-20/3/1837)

ταξιδιού. Προβλεπόταν επίσης η περίπτωση της επιστροφής στην Κεφαλονιά, για να πουληθούν εκεί τα προϊόντα που αγοράστηκαν, σε περίπτωση που μετά την πρώτη στάση σε ένα λιμάνι δεν εξασφαλιζόταν ικανοποιητικό κέρδος. Ένα νέο στοιχείο που αναδεικνύεται από το συμβόλαιο είναι αυτό της ασφάλισης των εμπορευμάτων. Η διεύρυνση των δραστηριοτήτων των δύο εμπόρων και η μεγαλύτερη ποσότητα εμπορευμάτων που διαχειρίζονταν ή ήθελαν να διαχειριστούν, αλλά και τα μεγαλύτερα μεγέθη κεφαλαίου που είχαν καταβάλλει έκαναν υποχρεωτική την ασφάλιση των εμπορευμάτων. Ο Ιγγλέσης είχε υποχρέωση σε κάθε λιμάνι που θα αγόραζε εμπορεύματα να τα ασφάλιζε σε κάποιο ασφαλιστικό κατάστημα. Αν δεν μπορούσε να βρει ασφαλιστικό κατάστημα ο Ιγγλέσης είχε υποχρέωση να επικοινωνεί άμεσα με κάποιον γνωστό του, σε όποιο λιμάνι είχε αυτή η δυνατότητα προκειμένου να ασφαλίζει τα εμπορεύματά του. Η πρακτική της ναυτικής ασφάλισης είχε ήδη γενικευτεί στα μεγαλύτερα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου όπου λειτουργούσαν ασφαλιστικά καταστήματα τα οποία ειδικεύονταν στην ασφάλιση πλοίων και εμπορευμάτων. Ακόμα υπήρχαν πολλά πρόσωπα που ασχολούνταν με τέτοιου είδους δραστηριότητες, ενώ άλλοι λειτουργούσαν σαν αντιπρόσωποι ξένων και Ελλήνων μεγαλεμπόρων και πλοιοκτητών. Αυτοί οι αντιπρόσωποι ή πράκτορες των εμπόρων είχαν ανάμεσα στις δραστηριότητές τους, την ασφάλιση των εμπορευμάτων και των πλοίων των εργοδοτών τους. Σε αυτούς τους ανθρώπους απευθύνονταν ωστόσο και πλήθος άλλων εμπόρων και πλοιοκτητών, μικρότερου μεγέθους, οι οποίοι συνεργάζονταν και είχαν επαφές με τα μεγάλα «ονόματα» του θαλάσσιου εμπορίου. Οι σχέσεις εντοπιότητας και συγγένειας που υπήρχαν επέτρεπαν την εμπιστοσύνη μεταξύ των εμπόρων. Οι Κεφαλλονίτες ειδικά που είχαν δικτυωθεί στα μεγάλα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας ήταν φυσικό να συνεργάζονται και να επιζητούν προστασία, χρηματοδότηση και ασφάλεια για την ομαλή συνέχιση των δραστηριοτήτων τους. Ο Ιγγλέσης αυτό θα εκμεταλλευόταν. Το γεγονός ότι στα λιμάνια που θα επισκέπτονταν θα υπήρχαν γνωστοί και έμπιστοι των εμπόρων, καταγόμενοι πιθανώς από τη Λειβαθώ, οι οποίοι θα βοηθούσαν στην ασφάλιση των εμπορευμάτων τους εν προκειμένω. Μια υποχρέωση που προβάλλει ως πολύ αναγκαία για το ταξίδι των δύο εμπόρων. Ο Ιγγλέσης, όπως αναφέρει το συμβόλαιο, είχε επίσης δικαίωμα να λαμβάνει τετρακόσια τάλιρα ως δάνειο προκειμένου να χρηματοδοτήσει το εμπόριό τους όπως επίσης και την υποχρέωση να ενημερώνει τον συνεταίρο του για την πορεία του ταξιδιού και την διαχείριση του κεφαλαίου τους. Ακόλουθα το συμβόλαιο αναφέρει τις δραστηριότητες τις σχετικές με την ολοκλήρωση του ταξιδιού. Οι δύο συνέταιροι αναλάμβαναν να κάνουν τον απολογισμό του ταξιδιού ή των ταξιδιών όταν επρόκειτο για την μετακίνηση του εμπόρου σε πολλά λιμάνια. Έπρεπε καταρχήν να υπολογίσουν τα αναγκαία έξοδα του ταξιδιού. Όσα δηλαδή προβλέπονταν για την τροφοδοσία και την μισθοδοσία του πληρώματος καθώς και τυχόν ζημιές που θα προέκυπταν. Θα αφαιρούσαν επίσης τα ποσά που αποτελούσαν κεφάλαιο των δύο εμπόρων και του Βαλσαμάκη και ακόλουθα θα υπολόγιζαν τα κέρδη. Τα κέρδη και οι πιθανές ζημιές που θα προέκυπταν θα μοιράζονταν εξ' ημισείας ανάμεσα στα δύο μέρη.

Στο αρχείο του Γεράσιμου Ιγγλέση παρατίθεται ακόμα ένα συμβόλαιο που αφορά τη συντροφία των Ιγγλέση και Λάσκαρη. Σε αυτό παρατίθενται πληροφορίες για τη συνέχεια της εμπορικής τους συντροφίας ένα χρόνο μετά την ανανέωση της συνεργασίας τους το 1837. Στην νοταριακή πράξη 619 με ημερομηνία 9-21/4/1838 τα δύο μέρη *«φανερώνουν ομογνώμως...ότι εμοίρασαν το κέρδος, και έλαβεν ο καθής το ανάλογο καταβληθέν κεφάλαιον...και ότι εξόφλησαν κάθε πρότερον αναμετάξω των λογαριασμών και με τοιούτον τρόπον η άνωθεν πρώτην συμφωνία τους διαμένη άκυρος, και ολότελα εξοφλημένη. Όθεν την σήμεραν δια της παρούσης ξανανεώνουν τα αυτά μέρη την συντροφίαν τους ως έπεται. Ο άνωθεν κύριος Δημήτριος Λάσκαρης καταβάλλη τάλληρα*

δίστηλα χίλια τριακόσια αριθμός 1300. Ο δε κύριος Γεώργιος Ιγγλέσης καταβάλλη τάλληρα δίστηλα επτακόσια αριθμός 700. Και περιπλέον ομού ομολογούν ότι επερίλαβαν έτερα δίστηλα πεντακόσια αρ. 500 από τον κον. Σπυρίδων Βαλσαμάκη...συνηζάμενα όλα δίστηλα δύο χιλιάδες πεντακόσια αρ. 2500. Τα οποία όλα λαμβάνη μαζί του εις μετρητά ο αυτός κύριος Γεώργιος Ιγγλέσης, και εις το όνομα της υπεραγίας Θεοτόκου Παλαιόκτιστης, μελετά να μεταβή εις τα μέρη του Λεβάντε, η εις την Ρωσσίαν, καθώς ο θεός ήθελε τον φωτίση και κρινοντάς το εύλογον....».²⁵⁹ Το συμβόλαιο ακολουθεί έπειτα διάταξη σχεδόν πανομοιότυπη με το συμβόλαιο 308, όσον αφορά τους τρόπους εμπορίας του Γεωργίου Ιγγλέση, το δρομολόγιο που θα ακολουθούσε, την ασφάλιση των εμπορευμάτων, τη δυνατότητα σύναψης δανείου καθώς και τις ενέργειες που θα ακολουθούσαν με την επιστροφή στην Κεφαλονιά, τον απολογισμό των εσόδων και των εξόδων, το πώς θα διαμοιράζονταν τα προβλεπόμενα κέρδη.

Από το συμβόλαιο μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η εμπορική συντροφία των δύο αντρών ήταν επιτυχημένη. Έτσι, αφού μοίρασαν τα κέρδη και έλαβε ο καθένας το μερίδιό του, θεώρησαν ότι η πρώτη συμφωνία του ήταν επιτυχημένη. Έτσι, όταν αποφάσισαν να την ανανεώσουν κατέθεσαν συνολικά 2500 τάλιρα δίστηλα, 1300 ο Λάσκαρης και 700 ο Ιγγλέσης. Επιπλέον ο Βαλσαμάκης, συνétairos των δύο ανδρών, κατέθεσε 500 τάλιρα. Συνολικά δηλαδή κατέθεσαν ως κεφάλαιο για να χρηματοδοτήσουν το εμπορικό τους ταξίδι, 2500 τάλιρα δίστηλα. Το μέγεθος του ποσού, αυξημένου κατά 900 τάλιρα δίστηλα σε σχέση με το προηγούμενο ταξίδι τους, αναδεικνύει τη σιγουριά που ένιωθαν πλέον οι δύο συμβαλλόμενοι, ώστε να ανανεώσουν τη συνεργασία τους και να σταθεροποιήσουν τη δραστηριοποίησή τους στο εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου και της νότιας Ρωσίας.

Όσον αφορά τις πρακτικές της μισθοδοσίας του πληρώματος, καθώς και τον τρόπο μοιράσματος των κερδών ανάμεσα στα μέλη της συντροφίας, παρατηρούμε την διατήρηση μιας εικόνας λίγο πολύ όμοιας με αυτή που αναφέρει ο Παγκράτης μελετώντας τις συντροφίες της Κέρκυρας δύο αιώνες πριν.

Το παράδειγμα της Κέρκυρας επιβεβαιώνει αυτό που επισημαίνεται και στα έγγραφα. Ο διαχειριστής της επιχείρησης, συνήθως ο καπετάνιος, μετά την επιστροφή του, αναλάμβανε «να ποιήση λογαριασμόν». Πρώτο μέλημα του ήταν να αφαιρέσει τα έξοδα της επιχείρησης, που συνήθως περιλάμβαναν: τους φόρους, τα έξοδα πρόσληψης μισθωτών ναυτών, το κόστος διατροφής του πληρώματος, καθώς και ενδεχόμενες επισκευές που γίνονταν στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ακόλουθα η αμοιβή των εταίρων της συντροφίας γινόταν με βάση το μέγεθος του προκαθορισμένο αριθμού των μεριδίων ή με ποσοστό επί των καθαρών κερδών.

Όπως είδαμε και στα παραδείγματα συντροφιών της Κεφαλονιάς ο διαχειριστής της επιχείρησης, Από τα ιδρυτικά έγγραφα προκύπτει ότι μετά την επιστροφή θα ακολουθούσε: 1) η καταβολή των κεφαλαίων, 2) η πληρωμή της τεταρτίας τους, 3) η εξόφληση του ναυτοδάνειου.. Μετά την επιστροφή των κεφαλαίων, για τα εναπομείναντα καθαρά κέρδη ο καπετάνιος ακολουθούσε δύο επιλογές: άμειβε το βλίσιδι είτε με «τεταρτία» είτε με προσυμφωνημένα μερίδια στη διανομή των κερδών.²⁶⁰

²⁵⁹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Νοταριακό αρχείο Γεράσιμου Ιγγλέση του Χριστοδούλου, Φ. Α, βιβλίο 4, Πράξη 619 (9-21/4/1838)

²⁶⁰ Παγκράτης, Γεράσιμος, σελ. 28

Η τεταρτιά συνίστατο στο ένα τέταρτο επί των καθαρών κερδών της συντροφιάς. Μετά την επιστροφή των βλησιδιών και της τεταρτίας, ακολουθούσε η καταβολή των «μερτικών» σε κάθε σύντροφο που συμμετείχε και στο ταξίδι (ναυτοσύντροφος). Σε ένδειξη αναγνώρισης της σπουδαιότητας του έργου του για την αίσια έκβαση της εμπορικής επιχείρησης, παραχωρούνταν στον καπετάνιο επιπλέον μερίδια στη διανομή των κερδών, όπως επίσης και μισθό, το λεγόμενο «καπιτανάτο», καθώς και το δικαίωμα να φορτώνουν και να εμπορεύονται την πορτάδα τους, που αντιστοιχούσε σε ορισμένο ποσοστό επί του συνολικού φορτίου.²⁶¹

Όπως φαίνεται από τα έγγραφα της Κεφαλονιάς οι ναύτες και γενικά το πλήρωμα μάλλον εξακολουθούσαν να αμείβονται με μερίδιο επί των κερδών. Δεν αναφέρεται δηλαδή η πιθανότητα να λάμβαναν κάποιου είδους μισθό, ενώ μάλλον είχε υποχωρήσει, σε σχέση με προγενέστερες δεκαετίες, η παράδοση των συντροφοναυτών. Τα βλίσidia δηλαδή στη βάση κάποιας συμμετοχής τους στο αρχικό κεφάλαιο αγοράς των εμπορευμάτων, φαίνεται ότι είχαν περιοριστεί. Μάλλον δηλαδή στην ίδια την εμπορική συντροφία ο κύκλος των επενδυτών είχε περιοριστεί. Κάτι που μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι αυτή η πρακτική αν και παρουσίαζε μια αντοχή στον επτανησιακό χώρο, έδινε σταδιακά τη θέση της στη νεότερη ναυτιλιακή επιχείρηση, όπως εκφραζόταν και από την μονοπρόσωπη ιδιοκτησία του πλοίου, την διεξαγωγή εμπορίου από ένα – δύο πρόσωπα, το σταδιακό διαχωρισμό, στην πορεία, του εμπορίου και της πλοιοκτησίας.

Δύο δεκαετίες αργότερα, στη διάρκεια της «δεύτερης περιόδου», θα διαπιστώσουμε ότι ο θεσμός της εμπορικής συντροφιάς ήταν μία πρακτική που εξακολουθούσε να έχει αντοχή στη ναυτιλία και το εμπόριο της Κεφαλονιάς. Αν και πλέον είχαν πολλαπλασιαστεί οι περιπτώσεις εμπόρων που ναύλωναν ένα πλοίο προκειμένου να μεταφερθούν τα προϊόντα τους, εντούτοις τέτοιες πρακτικές χρησιμοποιούνταν ιδιαίτερα από τους μικρότερους «παίκτες» στο χώρο της κεφαλληνιακής ναυτιλίας, οι οποίοι επιθυμούσαν διακαώς την είσοδό τους στο εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου, το οποίο υποσχόταν πολλά κέρδη και στο οποίο το νησί είχε αποκτήσει εξειδίκευση.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι η εταιρική σχέση λειτουργούσε σαν αναγκαστική επιλογή για όλο το φάσμα των οικονομικών δραστηριοτήτων. Η σπανιότητα και το μικρό μέγεθος των συσσωρευμένων κεφαλαίων έκανε απαραίτητη, εν πολλοίς, τη σύναψη εταιρικών – συντροφικών σχημάτων, προκειμένου οι ενδιαφερόμενοι να εξασφαλίσουν λελογισμένα αλλά σίγουρα κέρδη, περιορίζοντας τον κίνδυνο έκθεσης σε ζημιές και σε μια μεγάλη απώλεια χρημάτων. Τα διάφορα εταιρικά σχήματα χρησιμοποιήθηκαν ευρέως στο νησί για να χρηματοδοτηθούν προσπάθειες διακίνησης και εμπορίας αγροτικών προϊόντων, οικοδόμησης ακινήτων καθώς και βιοτεχνικές δραστηριότητες. Ενδεικτικό από αυτή τη σκοπιά είναι το συμβόλαιο με αριθμό 2690 και ημερομηνία 29/3-10/4/1854 του Αθανάσιου Σολομού.²⁶² Σύμφωνα με αυτό οι Σπυρίδων Ιγγλέσης, Παναγής Ιγγλέσης, Γεώργιος Μωραΐτης, Γεώργιος Αποστολάτος, Νικόλαος Πυλλαρινός, Νικόλαος Αποστολάτος, αποφάσισαν να συνάψουν μετοχική εταιρεία για την αγοραπωλησία ζώων και άλλων τροφίμων. Το αρχικό κεφάλαιο της εταιρείας ήταν 250 τάλληρα δίστηλα, τα οποία κατέβαλλαν οι πέντε πρώτοι εταίροι, ενώ ο Ν. Αποστολάτος, μην έχοντας να καταβάλλει κάποιο κεφάλαιο θα δούλευε στην ίδια την εταιρεία. Η εταιρεία διατηρούσε και ένα εργοστάσιο στην Πεσσάδα. Το

²⁶¹ Παγκράτης, Γεράσιμος, ό.π., σελ. 31-32

²⁶² Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Νοταριακό αρχείο Αθανάσιου Σολομού, βιβλίο 13, πράξη 2690 (29/3-10/4/1854)

συμβόλαιο αναφέρει ότι η εταιρεία θα διαρκούσε για όσο διάστημα επιθυμούσαν οι εταίροι, διατηρώντας ο καθένας το δικαίωμα να αποχωρήσει αφού ενημέρωνε τα άλλα μέλη, ενώ τα όποια κέρδη και ζημίες θα μοιράζονταν από κοινού. Τέτοια συμβόλαια είναι ενδεικτικά μόνο μιας γενικευμένης κατάστασης και σίγουρα μια ενδελεχής εξέταση των νοταρίων του νησιού και ειδικά της πόλης του Αργοστολίου θα αποκάλυπτε το μέγεθος και την ποικιλία των εταιρικών μορφών επιχειρηματικής δραστηριοποίησης.

Επιστρέφοντας στο χώρο του θαλάσσιου εμπορίου θα παραθέσουμε επίσης δύο παραδείγματα εμπορικής συνεργασίας από το νοταριακό αρχείο του Νικολάου Άννινου Καλλιγά, από τα χρόνια της δεκαετίας του 1850.

Αρχικά παραθέτουμε ένα απόσπασμα από το συμβόλαιο 1077 και ημερομηνία 22/3-3/4/1858. Εκεί αναφέρεται ότι παρουσιάστηκαν στο γραφείο του νοταρίου αφ' ενός ο Ζαχαρής Καλλιγάς Γιοτής, και αφ' ετέρου οι Γεράσιμος Καλλιγάς Παπασπυράτος και ο Σωτήρης Καλλιγάς Σιμάτος οι οποίοι σύναψαν: «....συνφονιτηκόν σηνβόλαιον συντροφίας ος ακόλουθα. Κ' καταθέτη ο καθείς από αυτούς δίστηλα τριακόσια Αρ. 300 κεφάλεον δια να το μεταχηρίζοντε κ' πραγματεύοντε εις ότι ο θεός τους φωτίση. Η ότι διάφορον ή κ' ο θεός να μην το δόσι να είναι εξ' ήσου ή ζημίαν ακολουθήσι. Κ' ούτος κατά το παρόν εκατέθενσον δίστηλα εξακόσια τα οπία τα περήλαβεν ο κύριος Ζαχαρής Καλλιγάς ποτέ Ανδρέου, όπου η αυτή συντροφία τον εκατέστησεν... κ' εάν ήθελε χριαστούν, κ' τα επήλησα το ανάλογον του καθενός να ήνε εις χρέος να τα βάνη εως τριακόσια 300. Κ' περιπλέον τόσον ο άνοθεν Ζαχαρής όσον και η έτεροι διό σηντρόφη θέλη ενοούντε αναμετάξυ τους, κ' θέλη αλληλοδιαδόχος δηνί εις κάθε κερών λογαριασμόν της συντροφιάς εις ότι έπραξεν ή μεταχηριστή ο καθείς....»²⁶³. Στο συμβόλαιο αυτό βλέπουμε τη γνωστή εικόνα τρεις έμποροι να συνάπτουν εμπορική συμφωνία, καταβάλλοντας ένα συγκεκριμένο ποσό ο καθένας. Επιπλέον δηλώνεται ότι ένας από τους τρεις θα λειτουργούσε ως διαχειριστής του κοινού κεφαλαίου με ευθύνη να αναπληρώνει το αρχικό κεφάλαιο, αν χρειζόταν. Τα κέρδη ή οι ζημίες φυσικά θα υπολογίζονταν από κοινού.

Μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η προγενέστερη νοταριακή πράξη 947 με ημερομηνία 26/8-7/9/1854. Σύμφωνα με αυτή παρουσιάστηκαν στο νοταριακό γραφείο αφ' ενός ο πλοίαρχος Ανδρέας Καλλιγάς Σταματελάτος και αφ' ετέρου οι Γεράσιμος Καλλιγάς Γιοτής ποτέ Ανδρέου και Διονύσιος Καλλιγάς Τζηγόνιας ποτέ Μικελή, οι οποίοι δήλωσαν ότι: «...έχοντας σκοπόν να κάνουν μια θαλάσσιαν συνφονίαν ο άνοθεν πλοίαρχος με τους άνοθεν, Γιοτή κ' Τζηγόνια. Ο μεν πλοίαρος, βάνη την γολέτα του όπου καπετανέβη κ' κατά το παρόν ευρίσκεται αραγμένη εις το πόρτο του Αργοστολίου, προπριετιά εδηκήν του, με σημέαν ιωνικήν, ονομαζόμενη Ελάς. Την οποίαν θέλη τη βάλη να ταξιδεύση με τους άνοθεν Γεράσιμο κ' Διονύσιο όθεν ο Θεός τους φωτίση να είναι όμοις στάνια από νερά κ' καλά ετημασμένη κ' τζηρμάδα καθώς χρειάζετε. Ο δε άνοθεν Γιοτής κ' Τζηγόνιας, θέλη καταθέσουν τόσα μετρητά ο καθής δια να πραγματευτούν συντροφικάς, ηνομένη, κ' ομού Διονύσιος Τζηγόνιας, θέλι καταθέσι εις το μερίδιόν του, τάλαρα ρεγγίνας αυτοκρατορικάς, χίλιας τετρακόσιας. Ο δε άνοθεν, κ. Γεράσιμος Γιοτής θέλη καταθέση κ' αυτός εις το μερίδιόν του ρεγγίνας 420. Όστε όπου συνμποσούντε όσα εκατάθεσαν δια κεφάλαια η διο ρεγγίνας 1820 με τέτιαν σινφονίαν. Ότι πράγματα, ήθελε κάμουν τα αυτά μέρη, κ' τελιόνοντας το ταξηδιόν του ότι κέρδη ήθελε ακολουθήσουν να κάμουν. Πρότον, αφερόντας τα έξοδα, όπου ήθελε κάμη ο άνοθεν πλίάρχος

²⁶³ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} - 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κρανιάς, Λειβαθός, Νοταριακό αρχείο Νικολάου Καλλιγά του Άννινου, Φ.Α, βιβλίο 7, Πράξη 1077 (22/3-3/4/1858)

εις ζωοτροφίας, κ' έτερα, καθώς ακολουθούν εως να τελίωση το ταξήδιόν του, ότι κέρδος ήθελε απομήνη γήνετε τρία μερίδια, τα δύο θέλη πέρνη μερίδια ο πλοίαρχος, με τους ανθρώπους του, κ' το άλλο μερίδιο, θέλη παίρνουν ο άνοθεν Γιοτής κ' Τζηγόνιας. Παρομήος εάν ήθελε ακολουθήση ζημία, όπου ο θεός φυλάξη, πάλην ος άνοθεν, να γήνετε τρία μερίδια, κ' να πληρόνη ο καθείς το ανάλογόν του, καθώς κε εις το κέρδος να είναι υπόχρεος ο άνοθεν πλάρχος με την γολέτα του να ακολουθή, όθεν ήθελε ήναι το οφελιμότερον, σινφόνος με τα άνοθεν μέρη, κ' να είναι φοτηζάμενος ένας υπέρ τον άλλομ, εις ότι πράγματα ήθελε κάμουν, κ' να μη ημπορούν να αλλάζουν γνώμη κανείς από αυτούς εως να τελιόσουν το παρόν ταξήδιον, ο έχουν γνώμη δια να ακολουθήσουν...»²⁶⁴ Από το συμβόλαιο μπορούμε να εξάγουμε κάποια συμπεράσματα. Καταρχάς είναι ενδιαφέρον να δούμε το πώς η ενασχόληση με τις εμπορικές δραστηριότητες αποτελούσε υπόθεση συγκεκριμένων οικογενειών των χωριών της Λειβαθούς οι οποίες επεδίωκαν να αναμιχθούν σε πολλά εμπορικά επιχειρήματα, προκειμένου να έχουν κέρδος. Αυτό το διαπιστώνουμε από τα επίθετα των προσώπων που υπάρχουν στα συμβόλαια του Σολωμού, ενώ είναι ενδεικτικό ο Ζαχαρής Καλιγγάς Γιοτής που αναφέρεται στο συμβόλαιο συντροφίας 1077 είναι αδερφός με τον Γεράσιμο Καλλιγά Γιοτή που αναφέρεται σε αυτό. Είναι ακόμα περιττό να αναφέρουμε ότι μιλάμε για εμπόρους από το ίδιο χωριό, τα Καλλιγάτα της Λειβαθούς, και ίσως και για συγγενείς. Μια απόδειξη της ισχύς των σχέσεων εντοπιότητας που αναφέραμε. Από το κείμενο διαπιστώνεται ότι ο πλοίαρχος συμμετέχει στη συντροφιά, χωρίς όμως να καταβάλλει μέρος του κεφαλαίου. Παρ' όλ' αυτά έχει το μεγαλύτερο μερίδιο από τα κέρδη που θα προέκυπταν στο τέλος του ταξιδιού, γιατί συμμετείχε στη συντροφιά με το πλοίο του, κάτι που τον έκανε τον βασικό συντελεστή για το αίσιο πέρας του εμπορικού ταξιδιού. Παράλληλα αναφέρεται ότι από το μερίδιο του καπετάνιου λάμβαναν και οι ναύτες. Δεν γίνεται λόγος για μισθοδοσία, άρα φαίνεται ότι διατηρούνταν η πρακτική τα μέλη του πληρώματος να αμείβονταν με μερίδιο από τα κέρδη. Ακόμα, διατηρούνταν η πρακτική οι εμπορευόμενοι να συνταξιδεύουν με τον καπετάνιο, για τη μεγαλύτερη ασφάλεια των εμπορευμάτων τους αλλά και για να ασκούν οι ίδιοι τις εμπορικές πράξεις, προκειμένου να εξασφαλίσουν μεγαλύτερες πιθανότητες επίτευξης κέρδους αλλά και τις κατάλληλες ευκαιρίες για την πώληση και αγορά των προϊόντων. Ταυτόχρονα φαίνεται ότι στο τέλος του ταξιδιού, οι έμποροι έκαναν τον λογαριασμό του ταξιδιού, όπου υπολόγιζαν τα αναγκαία έξοδα που είχαν γίνει για την τροφοδοσία των ναυτών και για τυχόν άλλα προβλήματα. Ακόλουθα υπολόγιζαν τα κέρδη που είχαν γίνει, στα οποία είχαν μερίδιο ανάλογο με το ποσό που συνεισέφερε ο καθένας. Ο πλοίαρχος όπως είδαμε είχε δικαίωμα σε δύο από τα τρία μερίδια του κέρδους, ωστόσο από αυτό αμείβονταν και οι ναύτες. Ακόλουθα το μεγαλύτερο μερίδιο θα έπαιρνε ο Διονύσιος Καλλιγάς Τζηγόνιας και έπειτα ο Γεράσιμος Καλλιγάς Γιοτής.

4.2.2. Το ζήτημα της σημαίας και του εθνικού χαρακτήρα των στόλων.

Μπορούμε να κάνουμε κάποιες επισημάνσεις σχετικά με το ζήτημα του «εθνικού» χαρακτήρα του στόλου. Στους πρώιμους νεότερους χρόνους, όπως και σήμερα, υπάρχουν συγκεκριμένα κομβικά ζητήματα, όταν αναφερόμαστε στη ναυτιλία: δηλαδή, σε ποιον ανήκει το σκάφος, ποιος αποκτά δικαίωμα χρήσης, ποιος κατέχει το εμπόρευμα που μεταφέρεται, ποια η σύνθεση των πληρωμάτων, ποιος είναι ο ρόλος του καπετάνιου. Υπάρχει επίσης το πρόβλημα της εθνικότητας

²⁶⁴ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Νοταριακό αρχείο Νικολάου Καλλιγά του Αννινου, Φ.Α, βιβλίο 6, Πράξη 947 (26/8-7/9/1854)

του πλοίου και του φορτίου, δύο ξεχωριστά «νομικά» ζητήματα, αλλά στην πράξη συγχωνευμένα και αρκετά σύνθετα προκειμένου να ερμηνευτούν. Τέτοια ζητήματα είναι τόσο περίπλοκα για τον σημερινό ερευνητή, όσο ήταν και τότε για τα επίσημες κρατικές αρχές που ασχολούνταν με τον έλεγχο της ναυτιλίας και του εμπορίου. Από αυτό απορρέει η ανάγκη να ψάξει κανείς πέρα από τις μορφές της παραδοσιακής οικονομικής ανάλυσης που χρησιμοποιεί το εθνικό κράτος ως μονάδες μέτρησης, όπως οι εθνικές στατιστικές. Είναι μια έρευνα που πρέπει να γίνεται μέσα από τα πιο διαφορετικά αρχεία, συνδυαστικά με έρευνες στις πιο διαφορετικές χώρες για να εξαχθούν κάποια συμπεράσματα.

Βασική αρχή οργάνωσης της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι ότι ο στόλος ενός κράτους αποτελείται από τα πλοία που χρησιμοποιούν τη σημαία του. Ένα πλοίο που αναρτά τη σημαία ενός κράτους θεωρείται ότι είναι «πλωτή περιοχή» αυτού του κράτους. Ωστόσο αυτά είναι ζητήματα που αποκτούν άλλο περιεχόμενο όταν μιλάμε για μια εποχή πολυεθνικών κρατών με ρευστά σύνορα, όπως η Οθωμανική Αυτοκρατορία και οι βενετικές κτήσεις. Μια εποχή με πολύ ελλιπείς μηχανισμούς ελέγχου και καταγραφής των πλοίων και των μεταφορών γενικότερα, όπου, επίσης, οι μεταφορείς και οι έμποροι προσπαθούσαν να βρουν τρόπους για να παρακάμψουν τις όποιες διοικητικές και ελεγκτικές αρχές προκειμένου να επιτύχουν το μέγιστο κέρδος.

Το ζήτημα της προέλευσης των πλοίων καθίσταται έτσι ιδιαίτερα δύσκολο. Στα περισσότερα δυτικά λιμάνια υπάρχουν πλοία που αναγράφονται γενικά ως «Greci». Προκύπτουν έτσι διάφορα ερωτήματα όπως αν αυτές οι καταγραφές αναφέρονται σε Έλληνες Οθωμανούς ή Βενετούς υπηκόους. Αν η καταγραφή υποδηλώνει την προέλευση ή/και την ιδιοκτησία. Αν οι καπετάνιοι ταυτίζονται με τους πλοιοκτήτες και μια σειρά άλλα ερωτήματα.

Σε γενικές γραμμές η ονομασία Greco υποδήλωνε την ελληνική καταγωγή του πλοιοκτήτη, ο οποίος, τις περισσότερες φορές, ταυτιζόταν με τον ιδιοκτήτη ή αποτελούσε έναν τους ιδιοκτήτες. Τα πλοία αυτά, ανεξαρτήτως της σημαίας τους, ανήκαν σε Έλληνες και το πλήρωμά τους αποτελούνταν, κατά πλειοψηφία, από Έλληνες, συχνά από το ίδιο νησί ή πόλη – λιμάνι με τον πλοιοκτήτη/καπετάνιο. Κατά συνέπεια η χρήση του όρου Greco υποδήλωνε, πέρα από μια έθνο-θρησκευτική διάσταση, και ένα είδος «επιχειρηματικής καταξίωσης», τον προσδιορισμό των Ελλήνων ως σημαντικών και αξιόπιστων μεταφορέων της ανατολικής Μεσογείου.²⁶⁵

Όταν μιλάμε για οθωμανικό εμπορικό στόλο εννοούμε φυσικά όλα τα πλοία που ανήκαν σε Οθωμανούς υπηκόους και έπλεαν υπό την οθωμανική σημαία.²⁶⁶ Ο ελληνικής ιδιοκτησίας στόλος του οθωμανικού κράτους αποτελούσε επίσης μέρος της οθωμανικής εμπορικής ναυτιλίας. Αντίστοιχα ισχύει για το στόλο των υπό βενετική κυριαρχία ελληνικών περιοχών. Για τις οθωμανικές αρχές οι Έλληνες ήταν η κύρια ναυτική δύναμη της αυτοκρατορίας τους. Επάνδρωναν σε μεγάλο βαθμό τον αυτοκρατορικό ναυτικό και τα ναυπηγεία, ενώ ο στόλος τους, ως μέρος του οθωμανικού εμπορικού στόλου, ήταν ανά πάσα στιγμή έτοιμος να φέρει προμήθειες σε οποιοδήποτε λιμάνι της αυτοκρατορίας, όταν κρινόταν απαραίτητο.

²⁶⁵ Harlaftis, Gelina, *The "eastern invasion", Greeks in Mediterranean trade and shipping in the eighteenth and early nineteenth century*, στο Fusaro, Maria, Heywood, Colin, Salah, Mohamed, *Trade and cultural exchange in the early modern Mediterranean*, ό.π., σελ. 224-26

²⁶⁶ Χαρλαύτη, Τζελίνα, Η εισβολή της ναυτιλίας των Γραικών στο εμπόριο της Μεσογείου, στο Χαρλαύτη, Τζελίνα, Παπακωνσταντίνου Κατερίνα (επιμ.), *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, εκδ. Κεδρός, Αθήνα, 2013, σελ 250

Η Τζελίνα Χαρλαύτη έχει εισηγηθεί τον όρο ελληνόκτητη ναυτιλία, προκειμένου να παρακαμφθούν ή καλύτερα να επεξηγηθούν τέτοια ζητήματα. Η σημασία δίνεται στην εξακριβωμένη ιδιοκτησία. Δεν χρησιμοποιείται δηλαδή μόνο για τα πλοία με ελληνική σημαία, αλλά κυρίως για όλα εκείνα που ανήκαν σε Έλληνες και τα οποία έπλεαν υπό σημαίες διαφόρων κρατών. Ειδικά από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα η συντριπτική πλειονότητα των «οθωμανικών» ή «ελληνο-οθωμανικών» πλοίων, που αναφέρονται στις καταγραφές των δυτικών λιμανιών, ήταν στην πραγματικότητα ελληνική. Χρειάζεται να θυμόμαστε ότι πριν το σχηματισμό των εθνικών κρατών υπήρχε ουσιαστικά μια ενιαία μεσογειακή αγορά, όπως και μια κοινή ναυτιλιακή, με πυρήνες τους σημαντικότερους ναυτοτόπους του Ιονίου και του Αιγαίου Πελάγους.²⁶⁷

Η χρήση διαφόρων σημαίων στην ελληνική ναυτιλία δημιουργεί πρόσθετες δυσκολίες στο ζήτημα της αποσαφήνισης της ιδιοκτησίας και της εθνικότητας του στόλου. Μια πρακτική που ξεκινά ήδη από την αρχή της ανάπτυξης της και διατρέχει όλη τη σύγχρονη ιστορία της. Ειδικά την περίοδο της οθωμανικής κυριαρχίας, η χρήση πολλών, και πολλές φορές ταυτόχρονα σε ένα ταξίδι, σημαίων, συσκοτίζει περαιτέρω το ζήτημα της ιδιοκτησίας των ελληνικών πλοίων. Η συνήθης πρακτική ήταν να αφαιρούν την οθωμανική σημαία με μια άλλη στο ταξίδι τους προς τη Δύση και να την επαναφέρουν στο ταξίδι του γυρισμού. Τα ελληνόκτητα πλοία χρησιμοποιούσαν τις πιο διαφορετικές σημαίες (ρωσική, βλάχικη, Ιεροσολύμων, ιταλικών κρατών, αυστριακή, γαλλική, Αλγερίου, Τύνιδας, κ.α.), προκειμένου ειδικά από το να ξεφύγουν από τον έλεγχο των οθωμανικών αρχών αλλά και τη δράση των Βερβερίνων πειρατών.²⁶⁸

Παρ' όλ' αυτά, παρά τη χρήση ξένων σημαίων, δεν πρέπει να υποτιμάται, ταυτόχρονα, η πρακτική της αξιοποίησης της οθωμανικής σημαίας από τους Οθωμανούς υπηκόους, οι οποίοι αξιοποίησαν τη μεταρρυθμιστική πολιτική του Σελίμ Γ', ο οποίος ήθελε να ενισχύσει την κρατική παρέμβαση για τον έλεγχο ενός ευαίσθητου τομέα, όπου φαινόταν να σχηματίζεται μια συσσώρευση κεφαλαίου πέρα από τη συνηθισμένη και υπό την παρέμβαση μάλιστα ξένων δυνάμεων.²⁶⁹

Τα πράγματα περιπλέκονταν περισσότερο από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα μέχρι και τη δεκαετία του 1830, οπότε υπήρξε γενίκευση της χρήσης της ρωσικής σημαίας. Η σημαία των Ιονίων Νήσων ήταν επίσης ελληνική, εφόσον ανήκε στο κράτος των Ιονίων Νήσων, βρετανικό προτεκτοράτο από το 1815. Ακόμα και ποσοστό των πλοίων τα οποία καταγράφονται στις ναυτιλιακές στατιστικές των Βρετανών προξένων ως βρετανικής πλοιοκτησίας, ήταν ελληνόκτητα συνήθως Επτανησίων.²⁷⁰ Η χρήση διαφορετικών σημαίων ήταν, όπως και σήμερα, θέμα ευκολίας σε μεγάλο βαθμό, μια πρακτική που την χρησιμοποιούσαν κατά κόρον οι Έλληνες πλοιοκτήτες, είτε εξαιτίας του ρευστού

²⁶⁷ Χαρλαύτη, Τζελίνα, «Ιστιοφόρος Ναυτιλία. Η περίοδος της μεγάλης ακμής. 1833-1871», στο Ιστορία Νέου Ελληνισμού 1770-2000, Τ.4, Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), Ελληνικά Γράμματα, 2003, σελ. 109

²⁶⁸ Γεωργίου, Ηλίας, Επισιτισμός Γαλλίας υπό ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, 1789-1815, σελ. 70, Harlaftis, Gelina, *The "eastern invasion", Greeks in Mediterranean trade and shipping in the eighteenth and early nineteenth century*, ό.π., σελ. 227

²⁶⁹ Laiou, Sophia, Harlaftis, Gelina, *Ottoman state policy in the Mediterranean trade and shipping c. 1780-1820: The rise of Greek-owned ottoman merchant fleet.*, στο Mazower, Mark, ed., *Networks of Power in Modern Greece*, London 2008, σελ. 24-28

²⁷⁰ Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835. Πρώτος τόμος: Όψεις της μεσογειακής ναυσιπλοΐας*, Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος, Αθήνα, 1985 σελ. 37

πολιτικά χώρου της Μεσογείου με τους συνεχείς πολέμους και την πειρατική δράση, είτε για καθαρά οικονομικούς λόγους.²⁷¹

Όσον αφορά τις σημαίες που χρησιμοποιούνται στα Επτάνησα θα διαπιστώσουμε τη σαφή υπεροχή της ιονικής, και δευτερευόντως, της ελληνικής σημαίας. Σημαίες που ήταν λογικό να κυριαρχούν στο εμπόριο των Ιονίων Νήσων και της Πελοποννήσου. Ταυτόχρονα γνωρίζουμε ότι γινόταν χρήση και άλλων σημαιών όπως της ρωσικής, της οθωμανικής, της αυστριακής, των Ιεροσολύμων, της μολδαβικής, της Σάμου και των σημαιών των ιταλικών κρατών.

Σχετικά με τα ίδια τα έγγραφα οι όροι «ιονικόν βρίκιον», «ελληνική γολέτα», «βλάχικό πλοίο» κ.ο.κ. υποδηλώνουν την σημαία νηολόγησης του πλοίου, που δεν ήταν απαραίτητο να ταυτίζεται με την ιδιοκτησία από Ιόνιους υπηκόους.

Στον παρακάτω πίνακα έχουμε καταγράψει, συνδυαστικά από τα αρχεία των νοταρίων που είδαμε, τα μέρη προέλευσης, τον τόπο νηολόγησης δηλαδή, των πλοίων που εντοπίσαμε. Στοιχεία που επιβεβαιώνουν όσα αναφέραμε προηγουμένως.

Ιονικά	113
Ελληνικά	20
Ρωσικά	5
Βλάχικά	3
Αυστριακά	2
Οθωμανικά	1
Σερβικά	1
Πλοία που δεν αναφέρεται η προέλευση	35

4.2.3 Η εξέλιξη του επτανησιακού στόλου – Η χωρητικότητα των πλοίων.

Προτού δούμε αναλυτικά την ίδια την κεφαλληνιακή ναυτιλιακή επιχείρηση, θεωρούμε αναγκαίο να αποκτήσουμε μια συνολική εικόνα των μεγεθών του στόλου του Ιονίου Κράτους, αναπόσπαστο μέρος του οποίου ήταν ο κεφαλληνιακός. Όσον αφορά τα μεγέθη και τη χωρητικότητα του στόλου, αναγκαστικά θα στραφούμε στις υποδείξεις του Παναγιώτη Καπετανάκη, ο οποίος, ωστόσο, δίνει μια εικόνα σχετικά με τον επτανησιακό στόλο (όχι τον αμιγώς κεφαλληνιακό δηλαδή), και στις δύο περιόδους. Βέβαια, ο κεφαλληνιακός στόλος αποτελούσε τον κατά πολύ μεγαλύτερο στόλο του Ιονίου Κράτους, επομένως οι όποιες αλλαγές ανιχνεύονται στα συνολικά μεγέθη, αφορούν πρώτα και κύρια την κεφαλληνιακή ναυτιλία. Τα στοιχεία του Καπετανάκη, αν και δεν αφορούν το σύνολο του δυναμικού του ιονιόκτητου στόλου (καθώς δεν περιλαμβάνονται ούτε τα πλοία υπό διαφορετικές σημαίες, ούτε η πλευρά της ιόνιας ναυτιλίας που αφορά τη Μαύρη Θάλασσα), επιτρέπουν την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων για

²⁷¹ Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19^{ος}-20^{ος} αιώνας*, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 2001, ο.π., σελ 115-19, Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Η «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου. Ναυτότοποι, ναυτικές οικογένειες και επιχειρήσεις*, στο *Ναυτιλία των Ελλήνων*, ό.π., σελ 434-35

το μεγάλο άλμα της ιόνιας ναυτιλίας, όπως και την επαλήθευση των όσων μας αποκαλύπτουν τα νοταριακά έγγραφα.

Κατά τη διάρκεια της «πρώτης περιόδου» ο κεφαλληνιακός στόλος παρουσιάζει μια σταδιακή αύξηση της χωρητικότητάς του, μια αύξηση που σχετίζεται με την μεγαλύτερη γεωγραφική επέκταση των δραστηριοτήτων της κεφαλληνιακής ναυτιλίας αλλά και της ανάγκης τροφοδοσίας των επαναστατημένων Ελλήνων σε είδη διατροφής, κυρίως με σιτηρά από τη Μαύρη Θάλασσα (ενδεικτικά το 1830 η χωρητικότητα του επτανησιακού στόλου άγγιζε τους 37.554 τόνους, αυξημένη σε σχέση με τους 21.053 τόνους του 1820). Η τάση σταδιακής μεγέθυνσης της χωρητικότητας που εμφανίζει όχι μόνο ο επτανησιακός, αλλά εν γένει οι ευρωπαϊκοί στόλοι οφείλονται στην αρχή ενός μεγάλου κύκλου ανάπτυξης ο οποίος αρχίζει ακριβώς τότε και θα διαρκέσει μέχρι την κρίση των μέσων της δεκαετίας του 1850. Μια μεγάλη περίοδος καπιταλιστικής ανάπτυξης που ταυτίζεται με την ηγεμονία της Μεγάλης Βρετανίας. Στη διάρκεια αυτής της περιόδου υπήρχε μια μεγάλη ζήτηση για θαλάσσιες, μεταφορικές υπηρεσίες εξαιτίας της σημαντικής αύξησης της ζήτησης των βιομηχανικών, αστικών πληθυσμών της δυτικής Ευρώπης για είδη διατροφής, κυρίως σιτηρά, κάτι που οδήγησε και σε μια σημαντική αύξηση των ναύλων, αλλά και στην εξάλειψη του πειρατικού κινδύνου από τους πληθυσμούς των βορειοαφρικανικών ακτών.²⁷²

Η δεύτερη περίοδος, αυτή που ξεκινάει με τη δεκαετία του 1840, συνιστά μια περίοδο απογείωσης των δραστηριοτήτων της επτανησιακής ναυτιλίας. Ενδεικτική είναι η αύξηση της χωρητικότητας του επτανησιακού στόλου από 35.307 τόνους το 1845 σε 54.000 τόνους το 1860. Πρόκειται για μια κάθετη και πολύ σημαντική αύξηση που ακολουθεί την γενικότερη τάση μεγέθυνσης που παρουσιάζουν οι μεγαλύτεροι εκ των ευρωπαϊκών στόλων. Πρόκειται για ένα ακόμη στοιχείο που αποτυπώνει την ύπαρξη μιας σαφούς διαφοροποίησης στα μεγέθη και τα χαρακτηριστικά της κεφαλληνιακής ναυτιλίας στη μετάβαση στη «δεύτερη περίοδο».

Σε αυτή την περίοδο ο επτανησιακός στόλος αύξησε ραγδαία τη μέση και συνολική χωρητικότητά του. Οι Επτανήσιοι επέλεξαν να κινηθούν προς την κατεύθυνση αύξησης της μεταφορικής ικανότητας και του μεταφορικού του έργου του στόλου τους, όπως και στην αξιοποίηση σκαφών ικανών να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις χρονοβόρων ταξιδιών, δύσκολων θαλασσών και ενός ευαίσθητου, εμπορευματικού φορτίου, όπως ήταν τα σιτηρά. Η αύξηση του μεταφορικού έργου του επτανησιακού στόλου επετεύχθη μέσω της εντατικοποίησης της χρήσης του παραγωγικού του δυναμικού και του περιορισμού των τύπων των χρησιμοποιούμενων εμπορικών σκαφών. Αυτά τα χρόνια κυριάρχησε το βριγαντίνι, πλοίο που διέθετε μεγάλη μεταφορική ικανότητα και ήταν ικανό για εμπορικές πλόες σε μακρινές θάλασσες.²⁷³

Η αύξηση της χωρητικότητας και του μεταφορικού έργου του επτανησιακού στόλου οφειλόταν στη διαμόρφωση ενός άκρως επικερδούς επιχειρηματικού περιβάλλοντος που είχε αρχίσει, καθώς φαίνεται, να βιώνει τις συνέπειες από τις αποφάσεις φιλελευθεροποίησης των εμπορικών συναλλαγών (κατάργηση Νόμου των Σιτηρών και Νόμων για τη Ναυσιπλοΐα), αποφάσεις που είχε λάβει, στα τέλη της δεκαετίας του 1840, η Βρετανία, ακολουθούμενη και από άλλες χώρες. Η αύξηση της χωρητικότητάς του επτανησιακού στόλου αλλά και η ανάδειξη του, μεγάλης μεταφορικής ικανότητας, βριγαντινίου σε κύριο τύπο σκάφους, ικανού να καλύπτει αποδοτικά και επαρκώς την διευρυμένη ακτίνα επιχειρησιακής δράσης της επτανησιακής ναυτιλίας συνδέονταν

²⁷² Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ. 208-212

²⁷³ Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ. 222-46

επίσης στενά με την εξειδίκευση των Κεφαλλονιτών στο εμπόριο σιτηρών της Μαύρης Θάλασσας, της νότιας Ρωσίας και του Δούναβη αλλά και με την βελτίωση της αποδοτικότητας του. Ο επτανησιακός στόλος διεκδίκησε και ανέλαβε, παρά τον ανταγωνισμό των άλλων ευρωπαϊκών στόλων, σημαντικό μέρος της τροφοδοσίας των μεγάλων διαμετακομιστικών και εισαγωγικών λιμανιών της αστικοποιούμενης και βιομηχανοποιημένης κεντρικής και δυτικής Μεσογείου με τα πολύτιμα μαυροθαλασσίτικα σιτηρά, σιτηρά.

Εξέλιξη της χωρητικότητας του κεφαλληνιακού στόλου (1820-1914)

1820	98 σκάφη	10.459 τόνοι
1825	182 σκάφη	21.938 τόνοι
1830	144 σκάφη	24.201 τόνοι
1835	44 σκάφη	9.054 τόνοι
1840	23 σκάφη	4.808 τόνοι
1845	154 σκάφη	21.649 τόνοι
1850	164 σκάφη	25.027 τόνοι
1855	196 σκάφη	27.830 τόνοι
1860	225 σκάφη	33.602 τόνοι
1865	40 σκάφη	8.563 τόνοι
1870	138 σκάφη	25.054 τόνοι
1875	110 σκάφη	19.857 τόνοι
1880	124 σκάφη	24.639 τόνοι
1890	43 σκάφη	9.712 τόνοι
1895	33 σκάφη	8.929 τόνοι
1900	7 σκάφη	2.738 τόνοι
1905	5 σκάφη	1.166 τόνοι
1910	4 σκάφη	854 τόνοι
1914	1 σκάφη	235 τόνοι

(πηγή: <https://marehist.gr/gr/centers/06.02.05>. Ο ίδιος ο πίνακας προέκυψε στη βάση επεξεργασμένων στοιχείων από: (α) ηλεκτρονική βάση δεδομένων: *Ὀδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864* (β) Καπετανάκης, Παναγιώτης Σ., «*Η ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία των Επτανήσων την εποχή της Βρετανικής Κατοχής και Προστασίας και η κεφαλληνιακή υπεροχή (1809/15-1864). Στόλος και λιμάνια, εμπορεύματα και διαδρομές, ναυτότοποι και ναυτικοί, επιχειρηματικότητα και δίκτυα, κοινωνία και πλοιοκτητικές ελίτ*», Διδακτορική Διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα 2010. (γ) Τζελίνα Χαρλαύτη – Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Ιστορικός Νηογνώμονας Ποντοπόρεια. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, 1830-1939*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002).

4.2.4. Τα πλοία.

Για την επιτυχημένη διεξαγωγή της εμπορικής πράξης καθοριστικός ήταν ο ρόλος του πλοίου, του βασικού συντελεστή της ναυτιλιακής επιχείρησης. Η «ναυτική πολιτεία» των Ελλήνων υιοθέτησε μια μεγάλη ποικιλία караβιών, που δραστηριοποιήθηκαν στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας.

Ως караβι θεωρούνταν στον ελληνικό χώρο, τον 18^ο αιώνα, το μεγάλο ιστιοφόρο πλοίο, το οποίο όμως μπορούσε κατάλληλα να εξοπλιστεί σε πολεμικό, σε αντίθεση με τα καΐκια, μικρά

σκάφη (περ. 8-10 τόνων) που ήταν πολύ σε χρήση στα ελληνικά παράλια τους προηγούμενους αιώνες. Η σταδιακή αύξηση της συμμετοχής των Ελλήνων στο εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου οδήγησε στη γενίκευση της χρήσης διαφόρων τύπων σκαφών με κύριο χαρακτηριστικό τη χρησιμοποίηση πλοίων ολοένα μεγαλύτερης χωρητικότητας.²⁷⁴ Πλοία που χρησιμοποιήθηκαν κατά κόρον στην ελληνόκτητη ναυτιλία, τόσο στον αιγαιακό όσο και στον ιόνιο χώρο ήταν το σαχτούρι, το λατινάδικο, το τρεχαντήρι, το τραμπάκολο, ή μπρατσέρα, το σαχίνι, η σαΐτα, η τρέγα, το τσερνίκι, η ταρτάνα, η λεύκα, η σακολέβα, η γολέτα (σκούνα ή και κότερο), το κιρλαγκίτσι, η βρικογολέτα, η φρεγάτα, το ραζάδο, η κορβέτα, το φεργαδόνη, η φριγαδέλα, η νάβα, η πολάκα, η γαβάρα, η μπαρκομπέστια κ.α.

Την «πρώτη περίοδο» που εξετάζουμε, στο χώρο του Ιονίου κυριάρχησε, επί μακρόν, το βριγαντίνι, το οποίο όμως από τα μέσα του αιώνα έδωσε τη θέση του στο βρίκι, μια μετεξέλιξή του. Η κυριαρχία του βριγαντινίου μπορεί να ερμηνευθεί σαν χαρακτηριστική μιας γενικής τάσης επικέντρωσης της ελληνικής ναυτίας σε λιγότερα σκάφη, μεγαλύτερης όμως χωρητικότητας. Το βριγαντίνι αναδεικνύεται, με διαφορά ως ο πλέον προτιμητέος τύπος σκαφών του επτανησιακού στόλου. Η εικόνα που δίνει ο Καπετανάκης (με μέγιστο ποσοστό το 55% επί του ιονίου στόλου το 1830) αποτυπώνεται και στα νοταριακά έγγραφα. Παράλληλα υπάρχει και μια ευρύτατη τυπολογία σκαφών (ο Καπετανάκης παραθέτει συνολικά άλλους 16 τύπους σκαφών που χρησιμοποιούνταν). Τέτοιοι είναι η μπρατσέρα, το τραμπάκολο, η βομβάρδα, το πιελέγκο, η παράντζα, η σκούνα, η γολέτα κ.α. Πρόκειται για πλοία ευκίνητα και ελαφρά, με λατινάδικη, σε μεγάλο βαθμό, αρματωσιά και με ολιγοπρόσωπο πλήρωμα. Αυτά τα πλοία ήταν ικανά να διεξάγουν εμπορικές πλόες σε πολύ πιο μακρινές και απαιτητικές θάλασσες, σε σχέση με τις κοντινές θάλασσες του Αιγαίου, του Ιονίου και της Αδριατικής.²⁷⁵

Το βριγαντίνι αποτέλεσε τον κύριο τύπο πλοίου, που χρησιμοποιούνταν για χρόνια όχι μόνο στην επτανησιακή αλλά και γενικότερα στη ναυτιλία του ελλαδικού χώρου. Ήταν ένα πλοίο πολύ πιο ευέλικτο από τους παλιούς τύπους σκαφών, με καλύτερη αρματωσιά ενώ την ίδια στιγμή είχε πολύ μεγαλύτερη χωρητικότητα. Η αυξημένη χωρητικότητα ήταν ζητούμενο πλέον για τους Κεφαλλονίτες ναυτιλλόμενους εξαιτίας των διαστάσεων που είχε αποκτήσει το εμπόριο των σιτηρών και άλλων χύδην φορτίων της Μαύρης Θάλασσας. Ένα εμπόριο, όπου σημασία είχε ο όγκος των διακινούμενων εμπορευμάτων. Το βριγαντίνι ήρθε να καλύψει αυτή την ανάγκη. Οι Επτανήσιοι με τα βριγαντίνια τους μπορούσαν να κάνουν έως και δύο κυκλικά ταξίδια το χρόνο μετακινούμενοι στις αγορές της ανατολικής Μεσογείου και τα λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου.²⁷⁶

Στον παρακάτω πίνακα καταγράφουμε αναλυτικά τα στοιχεία, σε 23 περιπτώσεις καταγεγραμμένων πλοίων, από το αρχείο του Γεράσιμου Μουσούρη και των νοταρίων των νοταρίων της Λειβαθούς. Θα διαπιστώσουμε την υπεροχή του βριγαντινίου:

Βριγαντίνι	8
Μπρατσέρα	2
Γολέτα	2

²⁷⁴ Λεονταρίτης, Γεώργιος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Ε.Μ.Ν.Ε. – Μνήμων, Αθήνα, 1996, σελ. 49

²⁷⁵ Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ. 214-17

²⁷⁶ Βλασσόπουλος, Νίκος, Στ., *Η ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900)*, Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 2001, σελ. 56-61

Μαρτίγο	2
Λούντζα	2
Κότερο	1
Σαΐτα	1
Καΐκι	1
Πλοία που δεν αναφέρεται το είδος	4

Μελετώντας το αρχείο του Αθανάσιου Σολωμού θα διαπιστώσουμε, ότι στη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών υπάρχει μια τάση μετάβασης από το βριγαντίνι στο βρίκι, τύπος που αποτελούσε ουσιαστικά μετεξέλιξη του βριγαντινίου. Δεν αποκλείεται η λέξη βρίκι να εννοεί τον ίδιο τύπο πλοίου, καθώς στα έγγραφα απουσιάζει οποιαδήποτε αναφορά σε βριγαντίνια. Στον παρακάτω πίνακα έχουμε αναλυτικά τα στοιχεία, σε 162 καταγεγραμμένες περιπτώσεις πλοίων από το αρχείο του Αθανασίου Σολωμού.

Μπρίκι	64
Γολέτα	17
Μπρατσέρα	10
Σκούνα	3
Βομβάρδα	2
Σαΐτα	1
Καΐκι	20
Πλοία που δεν αναφέρεται το είδος	45

Από τα στοιχεία είναι εμφανής η υπεροχή του βρικίου. Αποτελεί δείγμα της σαφούς αλλαγής που έγινε στο εμπόριο της Μεσογείου, με τη σταδιακή αντικατάσταση των βριγαντινίων από τα πιο ευέλικτα και μεγαλύτερα βρίκια.

4.2.5. Τα γεωγραφικά όρια δραστηριοποίησης της κεφαλληνιακής ναυτιλίας.

Όπως ήδη έγινε ξεκάθαρο από τα προηγούμενα κεφάλαια η ένταξη των Επτανήσων στις βρετανικές αποικιακές κτήσεις δε λειτούργησε ενισχυτικά μόνο για το βρετανικό εμπόριο στη Μεσόγειο, αλλά ενίσχυσε επίσης και τη θέση των ίδιων των επτανησιακών λιμανιών και των Ιόνιων πλοιοκτητών και εμπόρων. Τα λιμάνια των νησιών μετεξελίχθηκαν σε κομβικούς σταθμούς ενός διαμετακομιστικού εμπορίου που κάλυπτε τις ανάγκες δύο κόσμων: από τη μία του κόσμου τη βιομηχανικώς αναπτυσσόμενης και αστικώς μεγεθυνόμενης δυτικής Ευρώπης, που είχε ανάγκη

ειδών διατροφής, και από την άλλη του κόσμου της αγροτικής, νοτιοανατολικής Μεσογείου, που είχε ανάγκη από βιομηχανικά αγαθά τα οποία η ίδια δε μπορούσε ακόμη να παράξει.²⁷⁷

Μελετώντας τις πράξεις των νοταρίων της Λειβαθούς, μπορούμε να καταγράψουμε τη γεωγραφική διάσταση του εμπορίου των Κεφαλλονιτών κατά τη διάρκεια της «πρώτης περιόδου». Στις πρώτες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα η κεφαλληνιακή ναυτιλία είχε σαν κύριο πεδίο δραστηριοποίησης το χώρο της Αδριατικής, ορθότερα την περιοχή που οριοθετούνταν από τα λιμάνια των Ιονίων Νήσων, την Τεργέστη, τη Βαλέττα και το Λιβόρνο. Η Αδριατική αποτελούσε προνομιακό χώρο δραστηριοποίησης για τους Κεφαλλονίτες ναυτικούς, ήδη από την αρχή της μεγάλης ανάπτυξης της κεφαλληνιακής ναυτιλίας στα μέσα του 18^{ου} αιώνα. Παρά το γεγονός ότι ήδη η καρδιά της κεφαλληνιακής ναυτιλίας χτυπούσε στη Μαύρη Θάλασσα, δεν πρέπει να παραλείψουμε την υπαρκτή διάσταση του τοπικού και περιφερειακού εμπορίου του Ιονίου και της Αδριατικής, που στάθηκε η αρχή της συσσώρευσης κερδών για τους Κεφαλλονίτες εμπόρους. Αυτή η πραγματικότητα δεν ανατράπηκε στις αρχές του 19^{ου} αιώνα.

Ας αναφέρουμε ενδεικτικά παραδείγματα από το αρχείο του Νικολάου Άννινου Καλλιγά. Στην πράξη 174 με ημερομηνία 15-27/9/1829 ο Παναγής Καλλιγάς και ο Ευθύμιος Τζάκης του Δημητρίου δηλώνουν «...ότι έλαβαν ανταμός ή κ' σόληδον παρά του Βασιλείου Καλλιγά ποτέ Μπατησί τάλαρα κολονάτα της Ισπανίας 50 βλησίδι α ρίζικα της θαλάσσης βάρκα της βεντούρας επάνο εις το κορμί τους προς τέσσερα τα εκατό τον κάθε μήνα με το οποίο παστημέντα ήθελε ταξιδεύσουν αυτοί και η πραγμάτια τους δια τον κώλφων τον Αδριατικόν...»²⁷⁸ Ακόμα στην πράξη 221 με ημερομηνία 21/5-2/6/1830 δηλώνεται ότι ο Βασίλης Καλλιγάς: «βάνι δια καπητάλε ης μέτρα του άνο ηρημένου Φιεραβάντε κολονάτα της Ισπανίας διακόσια δέκα τα οποία αυτά είναι και εννούντε συντροφικός ήγουν σουρδούμη, δια να ήθελε ακολουθήση το ταξήδιον του δια των κώλφων των Αδριατικόν, δια να τα ψονίση αλλά αυτά εις ότι πραγμάτιες ήθελε τον φοτήσι ο Κύριος δια το καλιότερον ή δια το σινφέρον και τον δίο και με ότι παστημέντο ήθελε έβρη εύλογον τόσον το άνταρ όσο και το τονάρ να έχη όλη την πληρεξουσιότητα και ότι διάφορα ήθελε εξαποστίλη ο κύριος εργαζοντας πρότον τα καπιτάλια ης τα έξοδα εστωτημώνι να πέρνι τα δίο μερτικά»²⁷⁹

Μέσα από τα έγγραφα διαπιστώνουμε επίσης την κυριαρχία των διαδρομών ανάμεσα στο νησί και τα άλλα νησιά των Επτανήσων: στην πράξη 71 (25/9-7/10/1827) του Νικολάου Άννινου Καλλιγά αναφέρεται ότι ο Ανδρέας Καλλιγάς «...έλαβε παρά του κυρίου Γερασίου Καλλιγά ποτέ Παύλου Καλλέργη, τάλαρα κολονάτα της Ισπανίας πενήντα επάνω εις το κορμί κ' απράτζι της γολέτας, όπου ο ριθίς Ανδρέας έχη κ' καπετανέβη ονομαζόμενο «Η Παναγία από τα Καληγάτα» με σημέαν ιονικήν, όπου κατά το παρόν εβρίσκεται αραγμένον εις το πόρτο του Αργοστολίου, α ρίζικα της θαλάσσης, προς τέσερα τις εκατόν τον κάθε μήνα, ως εδώ εις Κώρφους και εκεί διά των κώλφων των Αδριατικόν, συνφονισμένοι αναμετάζυ τους, να αγρήκοντε τα αυτά κολονάτα σέντζα αβαρία γ την σήμερον...η με το καλόν του κατεβόδιον, ης καλόν του μοιρασμένον εις Κεφαλονιά...»²⁸⁰ Ακόμα,

²⁷⁷ Καπετανάκης, Παναγιώτης, Σ., *Η ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία των Επτανήσων την εποχή της Βρετανικής Κατοχής και Προστασίας και η κεφαλληνιακή υπεροχή (1809/15-1864)*, ό.π., σελ. 147

²⁷⁸ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κρανιάς, Λειβαθώς, Νοταριακό Αρχείο Νικολάου Άννινου Καλλιγά του Νικολάου, Φ. Α, βιβλίο 7, Πράξη 174 (15-27/9/1829)

²⁷⁹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Νικολάου Άννινου Καλλιγά του Νικολάου, Φ. Α, βιβλίο 2, Πράξη 221 (21/5-2/6/1830)

²⁸⁰ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Νικολάου Καλλιγά του Άννινου, Φ.Α, βιβλίο 1, Πράξη 71 (25/9-7/10/1827)

ανάμεσα στο νησί και τις απέναντι ακτές της Πελοποννήσου και της Ηπείρου: «...ο Ζαφυράτος έχοντας σκοπόν δια να απεράση εις το μέρος της Πρέβεζας ως κάθε άλλο μέρος της Ρούμελης δια να εμπορευθή. Δια τούτο συμφωνή με τον μελετιμένον Λαζαρή (Καλλιγά Μανωλάτο, και οι δύο από το χωριό Καλλιγάτα) ως του δίδη τάλλαρα μπεριαλικά διακόσια Ν^ο 200 δια να έχη ο αυτός Ζαφυράτος να τα εμπορευθή ης πάση πράγμα όπου του φανή...οφέλιμον...»²⁸¹

Παρ' όλα αυτά θα διαπιστώσουμε ότι αναφέρονται και οι περιοχές, όπου πλέον κατευθύνονταν κυρίως οι Κεφαλλονίτες ναυτικοί. Την εποχή εκείνη οι Κεφαλλονίτες έμποροι και πλοιοκτήτες είχαν αναπτύξει τις δραστηριότητές τους στο εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας. Οι Κεφαλλονίτες δε σταμάτησαν να μεταναστεύουν στις περιοχές αυτές, σε όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα, πιστεύοντας ότι εκεί υπήρχε πλήθος εμπορικών ευκαιριών που θα τους επέτρεπε να πλουτίσουν σε σύντομο χρονικό διάστημα. Η πραγματικότητα αυτή απηχείται και στην συμβολαιογραφική πράξη 1231 με ημερομηνία 10-22/11/1833 του Μάρκου Ροσόλιμου, όπου αναφέρεται η μετοικεσία του Σπυρίδωνα Μουσούρη από το χωριό Λακήθρα της Λειβαθούς στο Τάγκανρογκ της Αζοφικής και η, εξαιτίας αυτού, πώληση ενός πλοίου που είχε στην ιδιοκτησία του. Το Τάγκανρογκ, όπως είπαμε, αποτέλεσε το κύριο λιμάνι δραστηριοποίησης των Κεφαλλονιτών στη Μαύρη Θάλασσα. Οι μεγαλύτεροι έμποροι με καταγωγή από το νησί είχαν ως έδρα των επιχειρήσεών τους την πόλη αυτή, ενώ ένα πλήθος άλλων, συμπληρωματικών στο εμπόριο και τη ναυτιλία, επιχειρήσεων ήταν στα χέρια επίσης Κεφαλλονιτών.

Οι Κεφαλλονίτες έμποροι που δραστηριοποιούνταν στην Μαύρη Θάλασσα, δεν ήταν φυσικά μόνο όσοι διοικούσαν καράβια των εκεί μεγαλεμπόρων που δραστηριοποιούνταν στο εμπόριο του σιταριού. Στο ίδιο το νησί υπήρχαν πολλοί έμποροι και πλοίαρχοι που δραστηριοποιούνταν στο εμπόριο σιτηρών της Μαύρης Θάλασσας για δικό τους λογαριασμό. Είτε για να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες του ίδιου του νησιού, είτε λειτουργώντας ως αντιπρόσωποι και εντεταλμένοι των μεγαλεμπόρων της Μαύρης Θάλασσας. Υπό αυτή την ιδιότητα, φρόντιζαν ώστε τα πλοία τους, φορτωμένα με σιτάρι, να χρησιμοποιούν το λιμάνι του Αργοστολίου, σαν σταθμό, στο ταξίδι τους για τη δυτική Ευρώπη. Στα συμβόλαια των νοταρίων της Λειβαθούς θα δούμε ότι υπάρχουν πολλές αναφορές για τους εμπόρους και πλοιάρχους που αναλάμβαναν την κερδοφόρα κατάληξη των εμπορικών ταξιδιών στις περιοχές της νότιας Ρωσίας και του Δούναβη. Σταχυολογώντας μερικά έγγραφα από το αρχείο του Γεράσιμου Ιγγλέση θα δούμε χαρακτηριστικές αναφορές. Σε μια σειρά πολύ ενδιαφερόντων συμβολαίων του Γεράσιμου Ιγγλέση, όπου καταγράφεται η πορεία της εμπορικής «συντροφιάς» των Δημητρίου Λάσκαρη και Γεωργίου Ιγγλέση, θα διαπιστώσουμε ότι η Μαύρη Θάλασσα αποτελούσε προνομιακό χώρο εμπορικών συναλλαγών για τους εμπόρους της Κεφαλονιάς, οι οποίοι πωλούσαν συνήθως προϊόντα της νήσου και αγόραζαν το πολύτιμο σιτάρι των περιοχών αυτών. Έτσι στο συμβόλαιο 156 με ημερομηνία 26/7-7/8/1836, που αποτελούσε και την ιδρυτική πράξη της εταιρείας αναφέρεται: «...Εις τόσον λάδι αγορασμένον από τούτην την νήσον, το οποίον φορτώνουν δια συντροφικόν εξ' ημεσίας λογαριασμόν εις το ιονικόν πλοίον ονομαζόμενον ο Ευαγγελισμός με ιονική σημαία, καπητανευόμενον από τον κ. Σπύρο Ιγγλέση ποτέ Δημητρίου, το οποίον ήναι στρέτο δια Κωσταντινούπολιν, και με το οποίον συνταξιδεύη ο άνω

²⁸¹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} - 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναιάς, Λειβαθός, Νοταριακό αρχείο Μαρίνου Μεταξά Καμηλάτου του Μαρίνου, Φ. Β, βιβλίο 5, Πράξη 1156 (12-24/3/1833)

ηρημένος κύριος Γεώργιος Ιγγλέσης...»²⁸². Ενώ ενάμιση χρόνο μετά, στο συμβόλαιο 308 (8-20/3/1837) αναφέρεται πάλι ότι ο Γεώργιος Ιγγλέσης «...μεταβαίνει εις τα μέρη του Λεβάντε, ή εις τα μέρη της Ρωσσίας, όπου συμφερότερον κρίνει εύλογον, και όπου με αυτά θέλη ήναι ης χρέως να αγοράζη ότι ήδη πραγματιών στοχασθή ωφελιμότερον και να τα μεταφέρνη όθεν θέλη να τα πωλήση...».²⁸³ Εδώ πέρα από τα «μέρη της Ρωσσίας» αναφέρεται και η Κωνσταντινούπολη, η οποία αποτελούσε κατεξοχήν σταθμό στο εμπόριο των σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα, αλλά και γενικότερα. Ήταν ένα μεγάλο εμπορικό λιμάνι καθώς και διοικητικό κέντρο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, όπου οι έμποροι και γενικά οι ναυτιλλόμενοι μπορούσαν να τακτοποιήσουν τα απαραίτητα έγγραφα και ότι άλλο χρειαζόταν για την επιτυχή διεκπεραίωση των εμπορικών τους υποθέσεων. Εκεί ήταν εγκατεστημένοι πολλοί Κεφαλλονίτες και Ιθακήσιοι που λειτουργούσαν ως στήριγμα των εμπόρων και των ναυτιλλόμενων προκειμένου να εξασφαλιστούν εμπορικές πληροφορίες, να πάρουν εφόδια, να πληρώσουν τυχόν ασφάλιστρα ή και να ναυλώσουν τα πλοία τους.²⁸⁴

Εκτός από τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, οι Κεφαλλονίτες άρχισαν να δραστηριοποιούνται και στο Δούναβη (ιδίως στα λιμάνια της Βραΐλας, του Γαλατσίου και του Σουλινά), όπου στο β' μισό του 19^{ου} αιώνα, εξελίχθηκαν σε μία από τις πιο δυναμικές ομάδες στο θαλάσσιο εμπόριο της περιοχής. Το συμβόλαιο 1283 με ημερομηνία 16-28/8/1840 του Γεράσιμου Ιγγλέση αναφέρεται ακριβώς στο ήδη αναπτυσσόμενο εμπόριο στις περιοχές αυτές. Αναφέρεται ότι ο Σπυρίδων Βαλσαμάκης και ο Νικόλαος Ιγγλέσης από ην Πεσάδα συμφώνησαν: «...να κάμουν αναμετάξω των εν συντροφία εμπορίων από το Γαλλάτζην της Ρωσσίας εις τα εδώ, ης γενήματα δια το κοινόν αυτών όφελος κατά τον ακόλουθον τρόπον...»²⁸⁵

Η ύπαρξη μιας σαφούς αλλαγής στην κεφαλλονίτικη ναυτιλία, από τα μέσα της δεκαετίας του 1840, ανιχνεύεται μέσα από μια σχετική διαφοροποίηση στα γεωγραφικά όρια προσέγγισης της κεφαλληνιακής ναυτιλίας. Σε αυτή τη «δεύτερη περίοδο», την επτανησιακή ναυτιλία χαρακτηρίζει ο «απεγκλωβισμός» της από τις «παλιές» αγορές και τα λιμάνια της Αδριατικής, το εμπορικό της άνοιγμα σε νέες θαλάσσιες περιοχές και η ένταξη της, σε σαφώς πιο διευρυμένα, και διεθνοποιημένα εμπορικά λιμενικά δίκτυα, τα οποία θα επεκτείνονται πολύ πέρα από τις μεσογειακές θάλασσες. Αν και η Αδριατική παρέμενε στην πρώτη θέση προσέγγισης των επτανησιακών σκαφών (με επίκεντρο το λιμάνι της Τεργέστης), η Μαύρη Θάλασσα αναδείχτηκε στο δεύτερο κυριότερο εμπορικό εταίρο του Ιονίου Κράτους μετά τις θάλασσες και τα λιμάνια της κεντρικής Μεσογείου. Αξιόλογη είναι και η παρουσία των λιμανιών του Αιγαίου, κύρια της Σύρου.²⁸⁶

²⁸² Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Συμβολαιογράφοι 16^{ου}-19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Λειβαθός, Νοταριακό αρχείο Γεράσιμου Ιγγλέση του Χριστοδούλου, Φ. Α, βιβλίο 1, Πράξη 156 (26/7-7/8/1836)

²⁸³ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Νοταριακό αρχείο Γεράσιμου Ιγγλέση του Χριστοδούλου, Φ. Α, βιβλίο 2, Πράξη 308 (8-20/3/1837)

²⁸⁴ Βλασσόπουλος, Νίκος, Η ναυτιλία των Ιονίων Νήσων, 1700-1861, τ. Β', Ορίζοντες και υποδομή της ιονικής ναυτιλίας, εκδ. Ελληνική Ευρωεκδοτική, Αθήνα, 1995, σελ. 13-19

²⁸⁵ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Νοταριακό αρχείο Γεράσιμου Ιγγλέση του Χριστοδούλου, Φ. Α, βιβλίο 5, Πράξη 1283 (16-28/8/1840)

²⁸⁶ Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ. 107-112

Φυσικά πρέπει να διακρίνουμε ανάμεσα στην επτανησιακή ναυτιλία που είχε προσανατολιστεί στο χώρο της Μαύρης Θάλασσας και είχε αντικειμενικά διεθνοποιημένες δραστηριότητες και την ναυτιλία του Ιόνιου Κράτους, μια ναυτιλία ταυτόχρονα συμπληρωματική και συνδεδεμένη με αυτή, αλλά επίσης και μια ναυτιλία που δρούσε αυτόνομα στον οικείο γι' αυτή χώρο της κεντρικής Μεσογείου, έχοντας υποστεί αυτή την σημαντική γεωγραφική διαφοροποίηση.

Την εικόνα των μεσογειακών λιμανιών, προς τα οποία είναι προσανατολισμένα τα Επτάνησα, κατά την περίοδο 1845-59 συμπληρώνει το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης, το οποίο αναδεικνύεται όχι μόνο ως το κυριότερο λιμάνι της ευρύτερης περιοχής της Μαύρης Θάλασσας, με το οποίο διατηρούν εμπορική επικοινωνία τα Επτάνησα, αλλά και ως το πλέον βασικό λιμάνι-εμπορικό εταίρο των τελευταίων ανάμεσα σε όλα τα λιμάνια, μεσογειακά και μη. Η κυρίαρχη παρουσία της Κωνσταντινούπολης, είναι υπαρκτή και αναμενόμενη, αλλά σε κάθε περίπτωση πρέπει να αναγνωρισθεί όχι μόνο ως άμεση εμπορική κυριαρχία της πρωτεύουσας της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, αλλά και ως έμμεση, εμπορική κυριαρχία των μαυροθαλασσίτικων λιμανιών της Νέας Ρωσίας και του Δούναβη.²⁸⁷ Ενδιαφέρον έχει και το σαφές άνοιγμα των λιμανιών των Επτανήσων προς μη μεσογειακούς προορισμούς και συγκεκριμένα προς τα λιμάνια της μητρόπολης τους, κυρίως τα λιμάνια του Λίβερπουλ και του Λονδίνου.²⁸⁸

Συμπερασματικά, τα επτανησιακά λιμάνια μπόρεσαν μέσα σε ένα χρονικό διάστημα πενήντα πέντε ετών, από το 1809 έως και το 1864, για όσο χρονικό διάστημα διήρκεσε η ένταξή τους στην Βρετανική Αυτοκρατορία, να ενταχθούν σταδιακά, αλλά δυναμικά στον εμπορικό κόσμο ολόκληρης σχεδόν, της Μεσογείου, διαμορφώνοντας παράλληλα, και όρους στενής επικοινωνίας με την ευρύτερη ατλαντική οικονομία. Πρόκειται για μια σημαντική εξέλιξη, που επέτρεψε στα λιμάνια των Επτανήσων να αφήσουν οριστικώς πίσω τους την εποχή της κεντρομεσογειακής ή καλύτερα της Αδριατικής «απομόνωσής» τους, έτσι όπως αυτή είχε διαμορφωθεί, ήδη, από την εποχή της ενετοκρατίας, και η οποία είχε ενταχθεί περαιτέρω κατά τη διάρκεια των ναπολεόντειων πολέμων και αποκλεισμών.²⁸⁹

Το εύρος της γεωγραφικής εμβέλειας της επτανησιακής ναυτιλίας, ειδικότερα της κεφαλλονίτικης, αυτή τη δεύτερη περίοδο, αποτυπώνεται στα νοταριακά έγγραφα του Αθανάσιου Σολωμού, που καλύπτουν ακριβώς αυτές τις μετέπειτα δεκαετίες.

Σημαντική πλευρά της κεφαλληνιακής ναυτιλίας ήταν η επικοινωνία και το τοπικό εμπόριο ανάμεσα στα λιμάνια των Επτανήσων, όπως και ανάμεσα στα Επτάνησα και τις απέναντι ακτές, κάτι που διατηρήθηκε και σε αυτές τις δεκαετίες. Έτσι συναντάμε την Πάτρα: «.....Ο προοριθέντας πλοίαρχος υποχρεούται να μεταβιβάση αυτά, από εδώ εις Πάτρας, αναχωρώντας αμέσως, καιρού συγχωρούντος, και παραδόσεινα αυτά εις τον κύριο Καλαφάτη...»²⁹⁰. Την Λευκάδα: «όπως μεταβή (ο πλοίαρχος Γεράσιμος Μεταξάς) από εδώ εις Αγίαν Λαύραν εις τον λιμέναν του Αλεξάνδρου, και

²⁸⁷ Κρεμμυδάς, Βασίλης, «Ειδήσεις για την οικονομία και την κοινωνία των Επτανήσων στα χρόνια 1796-1820», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, τ.3, 1979, σελ. 28 – 44, Ο Κρεμμυδάς επισημαίνει ότι στην Κωνσταντινούπολη δραστηριοποιούνταν πολλοί Επτανήσιοι, η πλειοψηφία των οποίων ήταν Κεφαλλονίτες, ενώ με τα βριγαντίνια τους μετέφεραν στην Κωνσταντινούπολη κυρίως λάδι και σταφίδα της Κεφαλονιάς και της Ζακύνθου.

²⁸⁸ Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ. 112-113

²⁸⁹ Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ. 145

²⁹⁰ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Συμβολαιογράφοι 16^{ου}-19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναιάς, Αργοστόλι, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 29, Πράξη 5509 (9-21/10/1858)

φορτώση εις ότι είδος πραγματιών ήθελε ευχαριστηθή ο φορτωτής Γαβαλλάς και μεταβιβάση αυτά εις Μελίτην...»²⁹¹ Και ξανά: «Ο (πλοίαρχος) έμπορο, καθ' όλη τη χωρητικότητά της, εμπόριο κ ινβέρτο, γυμνή κ εφοδιασμένο από όλα τα αναγκαία έπιπλα κ' ναύτας, και μεταβούν από εδώ εις Αγίαν Μαύραν, δια το φορτίον του... και μεταφέρει αυτό εις Μάλτα...»²⁹² Η Κέρκυρα και η Καλαμάτα: «...ο πλοίαρχος κύριος Σπυρίδων Αννινος δίδη, εις ναύλον το παρ' αυτού πλοιαρχούμενο ιονικόν καίκι «η ευαγγελίστρια» προς τον ρηθέντα Μενάγια δια λογαριασμόν ότινος... δια να κάμη το ακόλουθο ταξίδι. Υποχρεείται ο ρηθίς κύριος αφου τελειώση το ταξίδι του από εδώ εις Κορφούς, να αναχωρίση από εκείθεν αμμέσος δια Καλάμας, όπου εκεί θέλη φορτώση, σύκα, δια λογαριασμόν ότινος ανήκει, και μεταφέρει αυτά εις την νήσον ταύτη...»²⁹³

Η Τεργέστη εμφανίζεται αρκετές φορές, τόσο σαν τόπος προορισμού πλοίων, είτε από την Κεφαλονιά είτε από άλλα λιμάνια, όσο και σαν λιμάνι διαμετακόμισης, επιβεβαιώνοντας τη σημασία που διατήρησε σαν κομβικό λιμάνι στο σύστημα των εμπορικών μεταφορών του Ιονίου και της Αδριατικής.²⁹⁴ Συγκεκριμένα: «...ο πλοίαρχος (Παναγής Φερεντίνος) δίδη εις ναύλον προς το κ. Τουλ, την παρ' αυτού πλοιαρχούμενη ιονική βρατζιέρα, ονομαζόμενη «Άγιος Γεράσιμος», προορμισμένη εις το Αργοστόλι, στεγνή και εφοδιασμένη από τα αναγκαία της έπιπλα και ναύτας, όπως μεταφέρει σιτον ...της Οδησσού κοιλιά 1500 από εδώ εις Τεργέστη...»²⁹⁵ Πάλι ο πλοίαρχος Παναγής Φερεντίνος «...δίδη εις ναύλον, την ιονική μπρατζιέρα «Αγ. Γεράσιμος» στεγνόν και εφοδιασμένον από όλα του τα αναγκαία έπιπλα και ναύτας, όπως μεταφέρει από εδώ εις Τεργέστιον, σταφιδόκαρπο...»²⁹⁶

Η Κωνσταντινούπολη είναι λιμάνι προορισμού, διαμετακόμισης, αγοράς προϊόντων αλλά και βασική πόλη όπου ρυθμίζονται ναυτιλιακά έγγραφα και ασκούνται οι αναγκαίες πιστωτικές εργασίες για την ομαλή διεξαγωγή του εμπορίου (εξόφληση ναυτοδανείων κ.α.) Είναι επίσης ένα λιμάνι όπου ο κάθε καπετάνιος μπορούσε να βρει άντρες ναυτικούς για το πλήρωμά του, σε περίπτωση που υπήρχε ιδιαίτερη ανάγκη.²⁹⁷ Για όλους αυτούς τους λόγους εξακολουθεί να αναφέρεται, ως λιμάνι προσέγγισης των Κεφαλλονιτών, στα σχετικά νοταριακά συμβόλαια. Ενδεικτικά: ο πλοίαρχος Γεώργιος Φραγγόπουλος αναφέρει ότι «...μου έδωσε προς τούτους

²⁹¹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού του Γερασίου, βιβλίο 29, Πράξη 5512 (21/12/1858)

²⁹² Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού του Γερασίου, βιβλίο 25, Πράξη 4786 (3-15/5/1857)

²⁹³ Γ.Α.Κ. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού, ό.π., βιβλίο 11, Πράξη 2261 (11-23/9/1853)

²⁹⁴ Για το ρόλο της Τεργέστης και το ρόλος της στο διαμετακομιστικό εμπόριο, όσον αφορά την εκτέλεση εμπορικών παραγγελιών, στο οποίο πρωταγωνιστούσαν οι Έλληνες έμποροι: Χατζηιωάννου, Μαρία – Χριστίνα, *Οικογενειακή στρατηγική και Εμπορικός Συναγωνισμός. Ο οίκος Γερούση τον 19ο αιώνα*, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα, 2003, σελ. 112-117

²⁹⁵ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού, βιβλίο 13, Πράξη 2259 (5-17/2/1854)

²⁹⁶ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού, βιβλίο 16, Πράξη 3181 (17-29/11/1854)

²⁹⁷ Gelina Harlaftis and Vassilis Kardasis, *International shipping in the eastern Mediterranean and the Black Sea Istanbul as a maritime centre, 1870–1910*, στο Pamuk, Sevet, Williamson, Jeffrey, (ed.), *The Mediterranean response to globalization before 1950*, ed. Routledge, 2000, σελ. 252-56, Σιφναίου, Ευρυδίκη, *Έλληνες έμποροι στην Αζοφική. Η δύναμη και τα όρια της οικογενειακής επιχείρησης*, Ι.Ν.Ε. – Ε.Ι.Ε., Αθήνα, 2009, η Κωνσταντινούπολη αποτελούσε και έδρα πολλών μεγάλων ελληνικών οίκων εξαγωγικού εμπορίου, όπως και έδρα των τραπεζιτών του Γαλατά, οι οποίοι δάνειζαν το τουρκικό δημόσιο με υψηλότατα επιτόκια και παράλληλα δανείζονταν από τις ευρωπαϊκές χρηματαγορές με πολύ ευμενέστερους όρους.

σήμερον του λογαριασμού του εις συναλλαγματικές λίρας 450, δια να τουςπραματεύσω, αν απεράσω και συμφέρουν εις Σύρα ή εις Κωνσταντινούπολιν και θέλη αγοράζο με τη μονέδα όπου συνάξη από τας ιδίας καθώς και από άλλων όπου λάβω δια λογαριασμόν του κυρίου Φωκά να φορτώσω το καράβι «Καλή Τύχη» από όποιο είδος γεννημάτων κρίνω συμφερότερον, τόσον εις Κωνσταντινούπολιν καθώς και εις Μαύρη Θάλασσαν, και να επιστρέψω κατ' ευθείαν δια εδώ...»²⁹⁸

Αναφέρονται ακόμα η Αλεξάνδρεια και η Μάλτα: «... προς τούτοις σήμερον του δίδη (του πλοιάρχου Γεώργιου Φραγγόπουλου) και δίστηλα 1800 δια να μισεύση με πρώτον καιρόν δια αλεξάνδριαν να φορτώση σιτάρι, καλαμπόκι ή και άλλο ήδος γεννημάτων και να επιστρέψη εδώ, η αν του διορίση ο φωκάς να πάγη να πωλήση εις Μάλτα...»²⁹⁹

Τα λιμάνια του Δούναβη, όπου ήδη έχει αρχίσει να αναπτύσσεται ραγδαία το εμπόριο των σιτηρών, αναφέρονται πολλές φορές: Έτσι ο πλοίαρχος Κυριάκος Αρσένης «δίδη εις ναύλον, το ρωσικό πλοίο ονομαζόμενο «Ευαγγελίστρια» καθ' όλη τη χωρητικότητα, ευρισκόμενο εις το Αργοστόλι, στεγνόν κ' εφοδιασμένον απ' όλα του τα αναγκαία έπιπλα και ναύτας, όπως φορτώσει ενθάδε .και άλλας πέτρας, και μεταφέρει αυτά εις Βραίλα...»³⁰⁰ Και ακόμα ο πλοίαρχος Γεράσιμος Κομποθέκρας «δίδη εις ναύλους το παρ' αυτού διευθυνόμενο μπρίκιον «Σταμούλα», στεγνόν κ' εφοδιασμένον απ' όλα τα αναγκαία έπιπλα και ναύτας, όπως μεταβιβαστεί από εδώ εις Γαλάτζιον, ελαιόλαδον βαρέλας ιονικάς 200...»³⁰¹

Τα λιμάνια της Νότιας Ρωσίας αναφέρονται αρκετές φορές. Είναι ενδεικτικό ένα συμβόλαιο που περιγράφει ένα εμπορικό ταξίδι του πλοιάρχου Νικόλαου Ροσόλιμου, ο οποίος εμπορευόταν για λογαριασμό του εμπόρου του Αργοστολίου Σπύρου Πανά. Είναι ένα συμβόλαιο που αποκαλύπτει το μακρύ ταξίδι που ακολουθούσαν οι Κεφαλλονίτες πλοιοκτήτες, προκειμένου να «πιάσουν» σε όσα περισσότερα λιμάνια μπορούσαν προκειμένου να αναζητήσουν μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους και νέες ευκαιρίες πώλησης των προϊόντων τους. Ήταν ένα ταξίδι που μπορούσε να διαρκέσει μεγάλο χρονικό διάστημα μέχρι ο πλοίαρχος να γυρίσει στην Κεφαλονιά. Ο πλοίαρχος Νικόλαος Ροσόλιμος από το χωριό Κοριάνα της Λειβαθούς «δίδη εις ναύλον στον Πανά το παρ' αυτού πλοιαρχούμενο ιονικό βρίκιο «η Ελπίς», κοιλών Κωνσταντινουπόλεως 8500 στεγνόν και εφοδιασμένον από τους αναγκαίους ναύλους και έπιπλα, όπως κάμη το ακόλουθον ταξίδιον. Ο πλοίαρχος Ροσόλιμος υποχρεείται ν' αναχωρήση από εδώ, αμμέσος, κατ' ευθείαν εις Κωνσταντινούπολιν, όπου ένα φθάση μέχρι τη δεκαπέντε οκτωβρίου...να διευθυνθή αμέσος από εκεί δια Δούναβην εις τας σκάλας Δομερό και Γαλάτζι, η αν ήθελνε εις Κωνσταντινούπολιν φθάση μετά τη δεκαπέντε οκτωβρίου να διευθυνθή αμέσος δια Οδησσόν, και εις τας προριθίσας σκάλας θέλη φορτώση σίτον, ή άλλα δημητριακούς καρπούς και μεταφέρη αυτούς εις Ζάκυνθον ...»³⁰²

Ακόμα αναφέρεται και το Τάγκανρογκ, η κύρια πόλη-λιμάνι όπου δραστηριοποιήθηκαν οι Κεφαλλονίτες έμποροι και πλοιοκτήτες της Μαύρης Θάλασσας, με προεξάρχουσα μορφή τον Μαρή Βαλλιάνο. Έτσι σε ένα συμβόλαιο αγοραπωλησίας, βλέπουμε το Νικόλαο Μονόπολη από τα

²⁹⁸ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού, βιβλίο 1, Πράξη 162 (22/3-3/4/1850)

²⁹⁹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού, βιβλίο 1, Πράξη 162 (22/3-3/4/1850)

³⁰⁰ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού, βιβλίο 25, Πράξη 4677 (14-26/3/1857)

³⁰¹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού, βιβλίο 29, Πράξη 5401 (26/7-7/8/1858)

³⁰² Γ.Α.Κ.- Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού, βιβλίο 11, Πράξη 2243 (4-16/9/1853)

Μεταξάτα Λειβαθούς, επίτροπο του Διονυσίου Κουντούρη, «...εμπόρου πρώτης τάξεως εις το Ταιγάνιο...»³⁰³ να έχει εξουσιοδοτηθεί να πουλήσει το πλοίο «Νικόλαος Πρώτος», ιδιοκτησίας του εμπόρου στους αδερφούς του (Σπυρίδων και Ανδρέας Μονόπολης ποτέ Αληβιζίου) που είχαν υπηρετήσει ως καπετάνιοι του πλοίου αυτού.³⁰⁴

Στον παρακάτω πίνακα παραθέτουμε, συνδυαστικά, τα στοιχεία από τα αρχεία των νοταρίων της Λειβαθούς και του Αργοστολίου όσον αφορά τους τόπους προορισμού και άφιξης των πλοίων:

Κωνσταντινούπολη	5
Τεργέστη	4
Ρωσία (γενικά)	3
Λεβάντε (γενικά)	3
Γαλάτσι	3
Οδησσός	2
Αγία Μαύρα	2
Κέρκυρα	2
Σενιγκάλια	1
Πρέβεζα	1
Ρούμελη (γενικά)	1
Καλαμάτα	1
Πάτρα	1
Ζάκυνθος	1
Ερμούπολη	1
Μάλτα	1
Σουλινάς	1
Βραΐλα	1
Τάγκανρογκ	1
Αλεξάνδρεια	1

4.2.6 Εμπορεύματα – φορτία της κεφαλληνιακής ναυτιλίας.

Σε γενικές γραμμές τα εμπορεύματα που μεταφέρονταν από την ανατολική Μεσόγειο προς τη δυτική Μεσόγειο και τη βόρεια Ευρώπη διακρίνονταν σε δύο κατηγορίες: γενικό φορτίο και χύδην φορτίο. Το γενικό φορτίο αποτελείται κυρίως από επεξεργασμένα ή ημιεπεξεργασμένα προϊόντα υψηλού κόστους κατά μονάδα, των οποίων ο όγκος είναι περιορισμένος, ενώ το χύδην φορτίο αποτελείται συνήθως από φθηνά προϊόντα μεγάλου όγκου. Τα χύδην φορτία είναι πολύ σημαντικά για τη ναυτιλία, όπου η αξία δεν έχει σημασία τόσο όση έχουν ο όγκος και η απόσταση των μεταφερόμενων αγαθών. Όπως έγραψε ο Ralph Davis «...αυτό που ενδιέφερε στην πραγματικότητα του εφοπλιστή ήταν το βάρος και ο όγκος και όχι η αξία. Αυτό που δημιουργεί ζήτηση στη ναυτιλία είναι η μάζα και όχι η τιμή». Ο μεγαλύτερος όγκος συναλλαγών στο εμπόριο του Λεβάντε τον 18^ο

³⁰³ Αναφέρεται και στον κατάλογο των Ελλήνων εμπόρων της πρώτης και δεύτερης γκύλντας του Τάγκανρογκ, όπως παρατίθεται στο Σιφναίου, Ευρυδίκη – Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Το Ταιγάνιο των Ελλήνων: ελληνική επιχειρηματικότητα στη μεθόριο του διεθνούς εμπορίου, στο Οι Έλληνες της Αζοφικής 18^{ος} – αρχές 19^{ου} αιώνα, Νέες προσεγγίσεις στην ιστορία των Ελλήνων της νότιας Ρωσίας*, εκδ. Ι.Ν.Ε.-Ε.Ι.Ε., Αθήνα, 2015, σελ. 116

³⁰⁴ Γ.Α.Κ. Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού, βιβλίο 1, Πράξη 143 (26/3/1850)

αλλά και τον 19^ο αιώνα αφορούσε χύδην φορτία. Στη μεταφορά χύδην φορτίων εξειδικεύτηκαν και οι Έλληνες μεταφορείς παρόλο που ασχολούνταν με τη μεταφορά και των δύο κατηγοριών φορτίου, τόσο του χύδην όσο και του γενικού.³⁰⁵

Την εμπορική ναυτιλία της Κεφαλονιάς, απασχολούσαν, κατά βάση, τα ίδια εμπορεύματα.. Οι Κεφαλλονίτες πλοιοκτήτες, στη διάρκεια της «πρώτης περιόδου» εμπορεύονταν αγροτικά προϊόντα με μεγάλη ζήτηση στις διεθνείς αγορές όπως το ελαιόλαδο, το κρασί, οι ξηροί καρποί, τα σιτηρά, αλλά και βιοτεχνικά προϊόντα, κυρίως τα σαπούνια. Ιδιαίτερη σημασία είχε φυσικά η σταφίδα, η οποία εξελίχθηκε στο κύριο εμπορευματικό και εξαγωγίμο προϊόν των νησιών. Επρόκειτο για προϊόντα που εξάγονταν κατά κύριο λόγο στα λιμάνια της Αδριατικής, της κεντρικής και της δυτικής Ευρώπης.³⁰⁶

Τα Επτάνησα, αυτή την εποχή, αναδείχθηκαν επίσης σε σημαντικούς διαμετακομιστικούς σταθμούς ενός εμπορίου, κυρίως γενικών και δευτερευόντως, χύδην φορτίων, όπως βιομηχανικά/βιοτεχνικά προϊόντα, επεξεργασμένα είδη διατροφής, αλκοολούχα ποτά, αποικιακά αγαθά, ξυλεία και γαιάνθρακες. Πρόκειται για εμπορεύματα που προωθούνταν δια μέσου των Επτανήσων, από τα μεγάλα λιμάνια της κεντρικής αλλά και δυτικής Μεσογείου, προς τα λιμάνια του Ιονίου, του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας, δηλαδή προς τον ευρύτερο χώρο της ανατολικής Μεσογείου. Τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου διοχέτευαν, μέσω των Επτανήσων, προς τα λιμάνια, κυρίως της Ιταλικής Χερσονήσου, επεξεργασμένα ή ημιεπεξεργασμένα γεωργικά και κτηνοτροφικά προϊόντα της αγροτικής, ανατολικής Μεσογείου, καθώς και ορυκτά και διάφορα χειροτεχνήματα και τοπικά, βιοτεχνικά προϊόντα.

Τη δεύτερη περίοδο δε μπορούμε να πούμε ότι άλλαξε ριζικά ο εμπορικός προσανατολισμός των Κεφαλλονιτών και εν γένει των Επτανησίων, ούτε και τα είδη των διακινούμενων εμπορευμάτων.

Τα λιμάνια της Αδριατικής, της κεντρικής και δευτερευόντως της δυτικής Μεσογείου προμηθεύουν τα Επτάνησα με το μεγαλύτερο μέρος των γενικών τους φορτίων. Ο Καπετανάκης επισημαίνει ότι σε ό,τι αφορά τώρα τα είδη των χύδην φορτίων και τα λιμάνια, από τα οποία αυτά φτάνουν στα Επτάνησα, παρατηρούμε πως το μεγαλύτερο μέρος τους προέρχεται, πλέον, από τα εξαγωγικά λιμάνια του μαυροθαλασσίτικου σιτοβολώνα (κυρίως την Οδησσό, το Ταιγάνιο, τα λιμάνια του Δούναβη, αλλά και μέσω του ενδιάμεσου σταθμού της Κωνσταντινούπολης)³⁰⁷ καθώς και από τα διαμετακομιστικά λιμάνια του Αιγαίου (Σπέτσες, Ύδρα, Σύρος), και σε μικρότερη έκταση από τα λιμάνια του Ιονίου (Πάτρα και Πρέβεζα), και αφορά σχεδόν αποκλειστικά σε δημητριακά καθώς και σε μερικές ποσότητες οσπρίων και ξυλείας.³⁰⁸

Προκύπτει πως τα λιμάνια του Ιονίου Κράτους, είχαν διαμορφώσει, κατά την περίοδο των μέσων του 19^{ου} αιώνα, τον ακόλουθο εμπορικό προσανατολισμό, σε ό,τι αφορά την εξαγωγική τους δραστηριότητα σε είδη γενικού και χύδην φορτίου: προς τις θάλασσες και τα λιμάνια της Αδριατικής, της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, του Ατλαντικού και της Βόρειας Θάλασσας (κυρίως προς τα βρετανικά και ολλανδικά λιμάνια), τα Επτάνησα εξήγαν, κατά κύριο λόγο, τα

³⁰⁵ Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, ό.π., σελ 102-108

³⁰⁶ Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ. 127-29

³⁰⁷ Η ισχυρή παρουσία των σιτηρών τεκμηριώνεται και από την παρουσία τους στα συμβόλαια των νοταρίων της Λειβαθούς.

³⁰⁸ Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ. 133-34

αγροτικά τους προϊόντα, σταφίδα και ελαιόλαδο, ενώ προς τα αδριατικά λιμάνια πραγματοποιούσαν και περιορισμένες εξαγωγές βιομηχανικών και αποικιακών ειδών, καθώς και ειδών διατροφής (ψαριών, οσπρίων, φρούτων, τυριά) και σιτηρών από τα μαυροθαλασσίτικα λιμάνια. Από την άλλη μεριά, προς τα λιμάνια του Ιονίου, του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας τα Επτάνησα προωθούσαν, κυρίως, τα βιομηχανικά και βιοτεχνικά είδη της κεντρικής και δυτικής Ευρώπης, καθώς και αποικιακά είδη, ψάρια και οινοπνευματώδη.³⁰⁹

Η εξέταση των νοταριακών εγγράφων του Σολωμού αποκαλύπτει την κυρίαρχη παρουσία των γεωργικών προϊόντων της Πελοποννήσου και των Επτανήσων, των συνηθισμένων δηλαδή προϊόντων που εμπορεύονταν οι έμποροι της Κεφαλονιάς, ιδίως του ελαιόλαδου και της σταφίδας. Συμπληρωματικά σε αυτά ήταν και το σιτάρι των περιοχών της Αλεξάνδρειας, της Μαύρης Θάλασσας, και της νότιας Ρωσίας, το οποίο διακινούσαν οι Επτανήσιοι πλοιοκτήτες.

Έτσι ο Παναγής Μιλλάτος φόρτωσε «...εντός του ιονικού καικιού Άγιος Κωνσταντίνος βαρέλια μικρά σταφιδόκαρπου εκατόν εξήκοντα 160 ...και μεγαλύτερα του αριθμού πενήκοντα 50...», ενώ ο Κωνσταντίνος Κουρούκλης «εφόρτωσεν, επί της ελληνικής γολέτας του ονομαζόμενης Πηνελόπη βαρέλια σταφιδόκαρπου, ίδια, μερί, διακόσια, 200 και έτερα μεγαλύτερα εβδομήκοντα δύο». ³¹⁰ Ο πλοίαρχος Παναγής Φερεντίνος πάλι, ενεργώντας για λογαριασμό του γνωστού Ερνέστου Τουλ, εμπόρου του Αργοστολίου, «δίδη εις ναύλον, την ιονική μπρατζιέρα «Αγ. Γεράσιμος» στεγνόν και εφοδιασμένον από όλα του τα αναγκαία έπιπλα και ναύτας, όπως μεταφέρει από εδώ εις Τεργέστιον, σταφιδόκαρπο ... ο πλοίαρχος υποχρεείται να φέρη εις το εμπόριον της αυτής μπρατζιέρας σταφιδόκαρπο 70.000 εκ της οποίας το ήμισυ θέλη έσθαι χυτή, και το υπόλοιπον εις βερίλια...» ³¹¹

Ο ίδιος πλοίαρχος Παναγής Φερεντίνος, πάλι ενεργώντας για λογαριασμό του Ερνέστου Τουλ, «...ο πλοίαρχος δίδη εις ναύλον προς το κ. Τουλ, την παρ' αυτού πλοιαρχούμενη ιονική βρατζιέρα, ονομαζόμενη «Άγιος Γεράσιμος», προορμισμένη εις το Αργοστόλι, στεγνή και εφοδιασμένη από τα αναγκαία της έπιπλα και ναύτας, όπως μεταφέρει σιτον ...της Οδησσού κοιλιά 1500 από εδώ εις Τεργέστη...» ³¹² Εκτός όμως από τη νότια Ρωσία, και ο Δούναβης αποτέλεσε προνομιακό χώρο εμπορίας του σιταριού: Ο πλοίαρχος Νικόλαος Ροσόλιμος πάλι «...δίδη εις ναύλον στον Πανά το παρ' αυτού πλοιαρχούμενο ιονικό βρίκιο «η Ελπίς», κοιλών Κωνσταντινουπόλεως 8500 στεγνόν και εφοδιασμένον από τους αναγκαίους ναύλους και έπιπλα, όπως κάμη το ακόλουθον ταξίδιον. Ο πλοίαρχος Ροσόλιμος υποχρεείται ν' αναχωρήση από εδώ, αμμέσος, κατ' ευθείαν εις Κωνσταντινούπολιν, όπου ένα φθάση μέχρι τη 15/10...να διευθυνθή αμέσος από εκεί δια Δούναβην εις τας σκάλας Δομερό και Γαλάτζι, η ήθελνε εις Κων/πολιν φθάση μετά τη 15/0 να διευθυνθή αμέσος δια Οδησσόν, και εις τας προριθίσας σκάλας θέλη φορτώση σίτον, ή άλλα δημητριακούς καρπούς και μεταφέρει αυτούς εις Ζάκυνθον...» ³¹³

Σε ένα από τα πιο ενδιαφέροντα νοταριακά έγγραφα του Σολωμού, ο Γεώργιος Φραγγόπουλος διαταζόταν «να μισεύση με πρώτον καιρόν δια αλεξάνδριαν να φορτόση σιτάρι, καλαμπόκι ή και άλλο ήδος γεννημάτων...» και έπειτα πάλι «...να φορτωσω το καράβι «Καλή Τύχη» από όποιο είδος

³⁰⁹ Καπετανάκης, Παναγιώτης, ό.π., σελ. 137-38

³¹⁰ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού, βιβλίο 29, πράξη 5509 (9-21/10/1858)

³¹¹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού, βιβλίο 16, πράξη 3181 (17-29/11/1854)

³¹² Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού, βιβλίο 13, πράξη 2259 (5-17/2/1854)

³¹³ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού, βιβλίο 11, πράξη 2243 (4-16/9/1853)

γεννημάτων κρίνω συμφερότερον, τόσον εις Κωνσταντινούπολιν καθώς και εις Μαύρη Θάλασσαν...», πριν την επιστροφή του στην Κεφαλονιά.³¹⁴

Ο πλοίαρχος Γεράσιμος Κομποθέκρας «δίδη εις ναύλους το παρ' αυτού διευθυνόμενο μπρίκιον «Σταμούλα», στεγνόν κ' εφοδιασμένον απ' όλα τα αναγκαία έπιπλα και ναύτας, όπως μεταβιβαστεί από εδώ εις Γαλάτζιον, ελαιόλαδον βαρέλας ιονικάς 200...»³¹⁵

Τέλος θα δούμε τον πλοίαρχος Σπυρίδωνα Άννινο να «...δίδη, εις ναύλον το παρ' αυτού πλοιαρχούμενο ιονικόν καίκι «η ευαγγελίστρια» προς τον ρηθέντα (έμπορο) Μενάγια δια λογαριασμόν ότινος... δια να κάμη το ακόλουθο ταξίδι. Υποχρεΐται ο ρηθίς κύριος αφου τελειώση το ταξίδι του από εδώ εις Κορφούς, να αναχωρίση από εκείθεν αμμέσος δια Καλάμας, όπου εκεί θέλη φορτώση, σύκα, δια λογαριασμόν ότινος ανήκει, και μεταφέρη αυτά εις την νήσον ταύτη...»³¹⁶

Όπως φαίνεται, τα έγγραφα αποκαλύπτουν ένα πλήθος μέτρων και σταθμών που χρησιμοποιούνταν για τον υπολογισμό των ποσοτήτων και της χωρητικότητας, η γνώση των οποίων είναι αναπόσπαστο τμήμα της εξέτασης των εμπορευμάτων. Στα Επτάνησα χρησιμοποιούνταν ένα πλήθος από αυτά όπως το κοιλό (ειδικά για το σιτάρι), η botta (βαρέλι, ιδίως για το κρασί), η balle (μπάλες) κ.α.³¹⁷

4.2.7. Ο πλοίαρχος, οι επίτροποι, το πλήρωμα.

Όσον αφορά τη σύνθεση των πληρωμάτων είναι γνωστή μια ορισμένη ιεραρχία, η οποία υπάκουε σε λειτουργικές ανάγκες και δεν ήταν απαλλαγμένη από τους οικονομικούς συσχετισμούς που απέρρεαν από τον τρόπο συγκρότησης των δύο εταιρειών, της εταιρείας-πλοίο και της εταιρείας-κεφάλαιο του φορτίου. Ο πλοίαρχος είχε το βασικό ρόλο τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Όφειλε να ήταν άτομο εμπιστοσύνης και εγνωσμένης τιμιότητας.³¹⁸ Ο καπετάνιος, στη διάρκεια της «πρώτης περιόδου» ήταν ένας από τους πλοιοκτήτες (κατέχοντας κάποια, αν όχι τα περισσότερα, ιδιοκτησιακά μερίδια) και ο διαχειριστής τόσο του πλοίου, όσο και του ίδιου του εμπορικού ταξιδιού.³¹⁹ Ο καπετάνιος είχε την πρωτοβουλία και την ευθύνη για τη συγκρότηση των πληρωμάτων που συνδέονταν με συγγένεια, έστω και μακρινή, είτε με τον ίδιο καπετάνιο, είτε με

³¹⁴ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού, βιβλίο 1, πράξη 162 (22/3-3/4/1850)

³¹⁵ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού, βιβλίο 29, πράξη 5401 (26/7-7/8/1858)

³¹⁶ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού, βιβλίο 11, πράξη 2261 (11-23/9/1853)

³¹⁷ Για τα διαφορετικά μέτρα και σταθμά και την μέτρηση της χωρητικότητας, Βλασσόπουλος, Νίκος, Η ναυτιλία των Ιονίων Νήσων, τ. Α', Ελληνική Ευρωεκδοτική, Αθήνα, 1995, σελ. 49-57

³¹⁸ Χαρακτηριστικά από αυτή την άποψη είναι τα πιστοποιητικά καλοήθειας, με τα οποία γνωστοί καπετάνιοι, αλλά και εμπορεύμενοι του νησιού εγγυώνταν για την τιμιότητα και την καλή συμπεριφορά ενός καπετάνιου. Χαρακτηριστικά παραθέτουμε ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα πιστοποιητικού καλοήθειας, μια νοταριακή πράξη του Γεράσιμου Μουσούρη με αριθμό 1504 (19-30/5/1843) Εκεί αναφέρεται ότι «...πιστοποιούντε μεθ' όρκου οι υπογεγραμμένοι καπετανέι κ' πραγματεύτε ταύτης της νήσου ότι ο κυριος καπετάν Ήλιος Κυπριώτης ποτέ Διμητρίου από Λακήθρα Λιβαθός είναι ένας καλότατος άνθρωπος με είθι χριστά πρατίγος κ' ικανός εις την τέχνην της θαλάσσης ο οποίος όθεν κ' ήνε περπάτισε κ με όπιον κ' ανελισβερίστη εφέρθικε πάντοτε καλά κ' τιμημένα χορίς ποτέ να ακουσθή εις κανένα άπρεπον πράγμα. Με τίναν τόσον τους ήνε καλότατα γνωστόν με την αλιθινήν γνώρισιν όπου έχουν εις αυτόν κ' εις το ίδιον του πρόσωπον. Αυτού ριλασήροντες την παρόν πιστοπίεισιν εις επίδειξην της αλιθίας κ' ες τας συζιτίσεις του καπετάν Ηλία Κυπριώτη του Διμητρίου δια να οφελόι με αυτόν όθεν κ' όπου να χριαστί καλέσι υπογράφοντες ιδιοχίρας το κ' οι παρόντες καπετανέι κ' πρηματευτές...», Γ.Α.Κ. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Γεράσιμου Μουσούρη του Ιωάννου, Φ. Δ, βιβλίο 9, πράξη 1504.

³¹⁹ Hadziiosif, Christos, *The naming of ships in Greece*, ό.π., σελ. 137, Μανιατόπουλος, Μ.Ι., *Το εμπορικό δικαίον της Υδρας 1757-1821*, Αθήνα 1939, σελ. 80

τους άλλους πλοιοκτήτες. Είχε επίσης την πρωτοβουλία και την ευθύνη για τη συγκρότηση των πληρωμάτων, όπως και για την επιτυχή κατάληξη του εμπορικού ταξιδιού. Ήταν αυτός που ήξερε τις θάλασσες, τις εμπορικές διαδρομές, τα λιμάνια, ενώ ταυτόχρονα ήταν ο άμεσα υπεύθυνος για μια σειρά από ζητήματα όπως τη διαχείριση του κεφαλαίου, τη διενέργεια των εμπορικών πράξεων, τη μέριμνα για τυχόν επισκευές, τη δυνατότητα σύναψης θαλάσσιας ομολογίας κ.ά.

Πιο συγκεκριμένα κατά τη διάρκεια της «πρώτης περιόδου» θα διαπιστώσουμε την ταύτιση της διοίκησης με την ιδιοκτησία του πλοίου. Ο καπετάνιος αποτελεί έναν από τους ιδιοκτήτες, ο οποίος ήταν επιφορτισμένος με την ασφαλή διεξαγωγή του ταξιδιού και την επικερδή κατάληξη της εμπορικής πράξης. Ενδεικτικά στην πράξη 1746 (19-30/7/1840) του Γεράσιμου Μουσούρη αναφέρεται ότι ο Κοσταντής Μουσούρης «...*θεληματικός καταστένι γενικόν του επίτροπον τον παρόν ενδεχόμενον αδελφόν του Ιοάνι Μουσούρη ποτέ Παναγή εις το καίκι ονομαζόμενο «Αγ. Γεράσιμο» το ήμισυ του οποίου το αγόρασε από τον Γαβρίλι Λαδικό ποτέ Σπίρου κ' το άλλο μισό είνε του άνοθεν αδελφού του Ιοάνι Μουσούρη του οπίου και επιτρέπη δια να ευγάνι τα αναγγέα του χαρτιά εις το όνομα του κ' ναν το караβοкиρέβι κ' ταξιδέβι όθεν πρεμετάρουν τα χαρτιά του κ' να ναυλόνι κ' να τζουρμάρι ότι λογής θέλι. Εις όλα του δίδι πλρεστάτην εξουσίαν να κάνι ότι τον εφοτίσι ο Θεός εις το αυτό καίκι ο οπίος επίτροπος του υπόσχητε να του δίδι λογαριασμόν εις το ήμισυ (καίκι)... εις έσοδα κ' έξοδα ναν του δίδι το μερτικόν του ότι του απαρθετίζι από τα ξεδούλια του αυτού καικιού κ' ότι πράξη ο αυτός επίτροπος του υπόσχετε να το κρατί βέβεον κ' αμετάθετον...*»³²⁰

Βέβαια για να αποκαλυφθεί όλη η εικόνα πρέπει ταυτόχρονα να επισημάνουμε ότι υπήρχαν και περιπτώσεις όπου υπήρχε διάκριση μεταξύ ιδιοκτητών/μεριδιούχων και πλοιάρχων. Παράλληλα με την κυριαρχία της ταύτισης ιδιοκτησίας/διοίκησης, φαίνεται ότι ήδη από την «πρώτη περίοδο» άρχισε ο σταδιακός διαχωρισμός τους, κάτι που θα γενικευτεί τις επόμενες δεκαετίες. Ήδη από τότε κάποιοι ιδιοκτήτες/έμποροι μπορούσαν να έχουν τα απαραίτητα κεφάλαια προκειμένου να προσλαμβάνουν έναν καπετάνιο για να διοικήσει το καράβι του, φυσικά πάντα μέσα στα όρια της οικογένειας και σε περιορισμένη πάντα κλίμακα.

Από αυτή την άποψη είναι ενδεικτικό το συμβόλαιο 565 με ημερομηνία 4-16/3/1828 του Μάρκου Ροσόλυμου. Στο συμβόλαιο αυτό τα δύο αδέρφια, Πέτρος και Γεώργιος Πανάς, αναφέρεται ότι ο Πέτρος «...έχοντας κ' εξουσιάζοντας...περγαντίνο ονομαζόμενο Λεονίδη ευρισκόμενος τη σήμερον εις το πόρτο της Κεφαλληνίας Αργοστολιού.. επιθυμώντας ο άνοθεν προπριετάριος δια ταξιδέβι ο ίδιος το άνοθεν περγαντίνο δια ετέρας υποθέσεις... δια τούτο με το μέσον κ' δύναμιν της παρούσης επιτροπικής εκλέγη και καθιστά δια νόμιμον και γενικόν του προκουράτορα του τον άνοθεν αδελφόν του κύριον Γεώργιο Πανά ποτέ Αντονίου. Ο οπίος δέχαιτε τιν αυτίν επιτροπικήν, όθεν του οπίου Γεωργίου του δίδη ολιν την μπλιρεξουσιότητα δια να εβγάλι τα πρεπούμενα χαρτιά εις το όνομα του δια να ημπορί να καπετανέβι κ' να ταξιδέβι το άνοθεν περγαντίνο όθεν γνωρίζι εύλογον κ' αρμόδιον δια το σινφέρον του αυτού περγαντίνου, ης το διηκή με σημέαν ιονικήν, κ' να ημπορή να κάνι το σάλιο ή να ευγάνι το σάλιο, να στερεόνι κ' υπογράφη κοντράτα κ' ναύλους, να ηλιόνι αυτά με νόμιμον δίκαιον εάν χρειάσεται, να υπογράφη πολιτζες, να κάμνη φτιάσες του αυτού περγαντίνου εάν χριασθή, να παρισιάζετε εις πάσαν οφίτζιον κ' εξουσίαν τόσον δια ζώσης φονίς όσον κ' εγγράφος, να ημπορί να σικόσι πάσα ήδους μονέδα εις δάνια α ρίζικα μαρίτιμα ηπάνου εις τα κόλπα κ' ατράτζι του αυτού περγαντίνου ως καθός διορίζουν η θαλάσιη νόμη, όπου εις τα μαρίτιμα. Προσέτι του αυτού Γεωργίου αδελφού του, του δίδη ολιν την εξουσίαν, δια να καπετανέψη τούτο το περγαντίνο ος άνοθεν

³²⁰ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Γεράσιμου Μουσούρη του Ιωάννου, Φ.Δ, βιβλίο 9, Πράξη 1746 (19-30/7/1840)

κ' μ' όλιν την τάξιν ή ρεγουλα όπου η θαλάσση νόμη διορίζουν ως πη ως άνοθεν. Κ' περιπλέον να ημπορί να πουλί το αυτό περγαντίνο εαν κ' ήθελε εγνωρίσι εφλογον ο ριθίς Γεόργιος, που όπως ήθελε του φανισθή δια το σινφέρων του αυτού περγαντίνου εξουσίαν του κ' ελυθέρα βουλής του χορίς κανένα εμπόδιον της εξουσίας του...». ³²¹ Από αυτή τη σκοπιά το συγκεκριμένο συμβόλαιο είναι ενδεικτικό και των αρμοδιοτήτων που είχε ένας πλοίαρχος στην επιχείρηση – πλοίο που δρούσε στο ανταγωνιστικό περιβάλλον της ανατολικής Μεσογείου.

Σχετική είναι και η πράξη 1735 του Γεράσιμου Μουσούρη που είδαμε, ο Κωσταντής Τουλιάτος, αφού αγόρασε τα 2/3 από την βρατζιέρα «Άγιος Νικόλαος» και μη δυνάμενος να ταξιδέψει ο ίδιος για τις υποθέσεις του γι' αυτό το λόγο «με την ύδια δύναμιν της προπριετώς του κ' με τη γνώμη του μπαρτζινεβέλου του Νικολί Αντίπα θέτουνε κατάς ζεύγου γενικεύοντος επίτροπου εις αυτίν βρατζιέραν τον παρόν ενδεχόμενον κ. Ανδρέα Τουλιάτο ποτέ Ιωάννου του οπίου δίδουν πλιρεστάτη εξουσία να ημπορί δινάμι της παρούσις να εκφονί τα αναγγέα του χαρτιά κ' να ταξιδέβη όπου ο θεός τον εφοτίση, να ναυλόνι κ' να τζουμάρι ότι λογής θέλι κ' να δίδι εις κάθε ταξίδι λογαριασμό έσοδα κ' έξοδα τον αυτόν προπριετάριο κ' επιδί κ' ο άνοθεν Αντίπας θέλι να ήνε μαζί με αυτόν πάντα υπόσχετε ο άνοθεν караβοκύρις να τον εροτά κ' πέрни την γνώμην του εις ότι θέλι κάμι εις αυτή την βρατζιέρα κ' εις τα πραχθέντα του αυτού επιτρόπου τους υπόσχοντι ναν τα κρατούν...» ³²²

Όσον αφορά τις αρμοδιότητες του πλοίαρχου, ήδη από τα συμβόλαια που παραθέσαμε αποκαλύπτεται το εύρος των αρμοδιοτήτων που συγκέντρωνε αλλά και των ενεργειών που έπρεπε να διεκπεραιώσει προκειμένου να έχει επιτυχία το εμπορικό ταξίδι. Από αυτή τη σκοπιά παραθέτουμε δύο ακόμα νοταριακές πράξεις από τη δεκαετία του 1830.

Αρχικά παραθέτουμε την πράξη 1639 με ημερομηνία 17-29/2/1833 του Μάρκου Ροσόλιμου. Σύμφωνα με αυτή «...εις χωρίον Κοριάνα Λιβαθός μέσα εις το πορτέγο της κατικίας του κυρίου Καπιτάν Ανδρέα Ροσόλιμου ποτέ Ζαχαρή Λιοφιλατου, έμπροσθεν του εις τον παρόντον σομτικόν κάτοθεν οιοπογεγραμένον τιμίον κ νομίμον μαρτύρων... παρουσιάσθικαν σοματικός ο κύριος καπιτάν Ανδρέας Ροσόλιμος Λιοφιλάτος ποτέ Ζαχαρι σηντροφιασμενος με τον κύριον Καπιτάν Κωσταντί Ροσόλιμον ποτέ Θεοφίλου Λιοφιλάτος κάτοικοι όλα τα άνοθεν οιοποκείμενα εις το άνοθεν χωρίον γνωστοί μου καλότατα. Τα οπία μέρη συμφωνούν και πράτουν ος ακολούθος. Έσοντας προπριετάριος ο άνοθεν Καπιτάν Ανδρέας Ροσόλιμος του περγαντίνου ονομαζόμενον αυτό Λεονίδας. διηκούμενο με σιμέαν ιονικήν και επηδή ο άνοθεν προπριετάριος δεν ημπορί ο ίδιος δια να ταξιδέβη το αυτό περγαντίνο του δια το δίκεον όπου ήναι ασθενής, δια τούτο με το με το μέσος κ δύναμην της παρούσης επιτροπικής εκλέγι και καταστένι δια νόμιμόν κ' γενικό του προκουράτορα και ος ήδιον αντιπροσοπόν του επάνω εις το αυτό περγαντίνο εδό ευρισκόμενο ακούραστο εις τούτο το πόρτο Αργοστολίου τούτης της νήσου Κεφαλληνίας του άνοθεν λεγάμενου Καπιταν Κωσταντί Ροσόλιμον... του οπίου καπιτάν Κωσταντί του δίδη όλιν την πληρεξουσιότητα δια να ημπορί να καπετανέβη κ ταξιδέβη το αυτό περγαντίνο από ετούτο το πόρτο δια όθεν ο θεός τον φοτίσι, να κάνι το σάλιο, να ευγάνι το σάλιο, ος διορίζι ο νόμος. να προβλέπι και ηκονομά, κη διορθόνι εις πάσαν περίστασιν πάσαν αναγγέον όπου απετί του αυτού περγαντίνου, να κάνι κοντράτο εις ναύλους, και ηλιόνι αυτά με νόμιμονο δίκεον, να λαμβάνι τους ναύλους του αυτού περγαντίνου και ιμπεγάρι αυτούς όθεν γνωρίσι οφελιμότερον, να ασικόνι μαρίτιμα έος εκίνι την ποσότητα τιμής του αυτού πλίου, να ημπορί να πουλί το αυτό περγαντίνο ένα ευρι τιμήν ευλογοφανήν του εαυτού του. να κάνει σιγουριταίς τόσον εις το αυτό περγαντίνο, όσο

³²¹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Μάρκου Ροσόλυμου του Γαβριήλ, Φ. Β., βιβλίο 7, Πράξη 565 (4-16/3/1828)

³²² Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Γεράσιμου Μουσούρη του Ιωάννου, Φ.Δ, βιβλίο 9, Πράξη 1735 (17-29/6/1840)

μιας και εις το κάρικο του ιδίου περγαντίνου όταν το αυτό κάρικο απετί της κυριότητος του άνοθεν προπιετάριου, στέκοντας το ασφαλιστικόν κατάστιμα ίγουν σιγουριτάς εις τιν θέλυσιν του άνοθεν Καπιτάν Κοσταντί όπος του φανί εύλογον τόσον δια το κάραβιον, όσον κη δια το κάρικο. διλαδί να σιγουράρι ή όχη. να ημπορί.... εις πάσαν περίστασιν ης το που όπου αυτοί ήθελε εμποδισθή από καμίαν νόμιμον ή ευλογοφανή ετία όπου αυτός ήθελε γνωρίσι, να σιστένι άλλον καπιτάνιον εις το αυτό πλίον, διδόντας του όλιν την πληρεξουσιότητα όπου και αυτός έχη ή και ολιγότεροι όπος του φανί δια εύλογον κη οφελιμότερον, σικόνι αλάτι αυτόν κατά την ηδίαν του θέλυσιν με χρέος κη υπόσχεσιν του άνοθεν καπιτάν Κοσταντί, ος καθός εις τον σιστημένον καπετάνιον από αυτόν πάντοτε να κρατούν εις πάσαν ταξίδιον, καθάριους, παστρικούς και αδόλατους λογαριασμούς εξόδον κ εσόδον του αυτού πλίου και πραγματίας σιμιομένας εις βιβλίον επι τούτου γινόμενο δια να παρισιάζεται ο άνοθεν προπιετάριος. να ημπορούν να παρισιάζονται εις πάσαν καντζελαρία, κριτήριον ή εξουσίας δια τιν ιπεράσπισιν του ιντερέσου του αυτού περγαντίνου ή πραγματίας εξακολουθούντος έος της τελευθείας ή οριστικής αποφάσεος κη ης τα μέτρα όπου η νόμι διορίζουν, να κάνι ης πάσαν συμβιβασμόν δια την εξόφλισιν πάσαν ηποθέσεος χάριν συντομίας...».³²³

Ακόλουθα έχουμε την πράξη 87 με ημερομηνία 8-20/4/1836 του Γεράσιμου Ιγγλέση. Σύμφωνα με αυτή: «...έχοντας και ποσιδέροντας ο ρηθής κ. αναστάσης και κ. Δημήτρης Χαλικιάς αντάμα ένα καίκι, ονομαζόμενο κότερο, ο άγιος Νικόλαος, το οποίον ηπαρθενεύη το μισό του ενός, και το άλλο μισό του άλλου, και το οποίον το καπητανέβη ο άνωθεν κ αναστάσης Δόρηζας, με σημεία ιονική, όπου το ίδιο καίκι ευρίσκεται αφημένο εις τον λιμένα του Πισκάρδου τούτης της νήσου, και μην ημπορώντας ο άνωθεν κ αναστάσης εις το εξής να εξακολουθή να το καπιτανεύη και ταξιδεύη με αυτό. Δια τούτο την σήμερον, και ώραν τούτην συσταίνη και διορίξη δια νόμιμόν επίτροπόν του... τον άνωθεν κ. Δημήτρι Χαλικιάν, του οποίου δήδη πληρεστάτην εξουσίαν να το καπιτανεύη αυτός δια να γενούν τα χαρτιά εις το όνομά του, να το κινήση και ταξιδεύη με αυτό, όπου ο θεός τον φωτήση, να ημπορή να ασικώνη σιρμαγιά και ότι άλλο ήθελε γνωρίση δια όφελός τους. Και περιπλέον του δίδη όλην την πληρεξουσιότητα να ημπορή...να το πουλίση εις κάθε τόπον και εξουσία, να ημπορή να κάνη κάθε κοντράτο και συμφωνία, ως να ήτον και ο ίδιος. Εξεκαθαρίζοντας μόνον εάν ήθελε παρρисяσθή περίστασις να πουλιθή το άνοθεν καίκι εις τούτην την νήσον να ηδοποιή τον άνοθεν κ. αναστάση συντροφόν του, ή να το πουλή εό κη θεός ήθελε του φανή εύλογον. Και πουλώντας το να μην ημπορή ή να μησέβη από εδώ εάν πρώτα δεν ήθελε δώση το ήμησι της ηπαρθενισείας του σολδί...»³²⁴

Μελετώντας τα σχετικά έγγραφα μπορούμε να κάνουμε τις εξής παρατηρήσεις, όσον αφορά τις αρμοδιότητες του πλοιάρχου. Αρχικά να επισημάνουμε ότι οι σχετικές επιτροπικές που έχουμε μελετήσει, τα συμβόλαια δηλαδή διορισμού των πλοιάρχων, ακολουθούν περίπου την ίδια διάταξη και μια σχετική τυποποίηση όσον αφορά τις αρμοδιότητες και υποχρεώσεις του καπετάνιου. Ο καπετάνιος είχε την πλήρη εξουσιοδότηση για τη συντήρηση και λειτουργία του σκάφους, την επιδιόρθωση τυχόν ζημιών. Έπρεπε ακόμα να φροντίσει για την συγκρότηση και τροφοδοσία του πληρώματος. Είχε το δικαίωμα ακόμα να υπογράφει κάθε είδους συμβόλαιο ή συμφωνίες ναύλων επί ορισμένων φορτίων, όπως και να παρουσιάζεται νόμιμα σε κάθε κρατική και διοικητική αρχή για τις υποθέσεις του πλοίου και των εμπορών. Ενδιαφέρον έχει η φράση να «ασικώνη σιρμαγιά» όπου μάλλον εννοείται η δικαιοδοσία του πλοιάρχου να συγκεντρώνει το εταιρικό κεφάλαιο. Κεφάλαιο δηλαδή από πολλά πρόσωπα προκειμένου να χρηματοδοτηθεί η αγορά συγκεκριμένων φορτίων προς

³²³ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Μάρκου Ροσόλυμου, Φ.Β, βιβλίο 10, πράξη 1639 (17-29/2/1833)

³²⁴ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Γεράσιμου Ιγγλέση του Χριστοδούλου, Φ.Α., βιβλίο 1, πράξη 87 (8-20/4/1823)

πώληση. Ενδιαφέρον παρουσιάζει και η αρμοδιότητα του πλοίαρχου όσον αφορά τη δανειοδότηση και την ασφάλιση του εμπορεύματος. Είχε την αρμοδιότητα δηλαδή να δανειζείται ποσά για την χρηματοδότηση του ταξιδιού μέσω της σύναψης θαλασσοδανείων «*α ρίζικα μαρίτιμα*». Η ασφάλιση, η «*σιγουριτά*» ήταν μια πρακτική τελείως απαραίτητη για την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου και γενικότερα του εμπορικού ταξιδιού στην ανατολική Μεσόγειο.³²⁵ Σε αυτή την κατεύθυνση ο πλοίαρχος θα αξιοποιούσε την ύπαρξη ασφαλιστικών καταστημάτων και εμπορών στα λιμάνια τα οποία θα προσέγγιζε. Ο πλοίαρχος, τέλος, όφειλε να κάνει τη μέγιστη οικονομία και ταυτόχρονα να εξασφαλίσει την κερδοφόρα κατάληξη του εμπορικού ταξιδιού. Ακόλουθα έπρεπε να γυρίσει στο νησί όπου θα έκανε αναλυτικό λογαριασμό των εσόδων και εξόδων του ταξιδιού προκειμένου έπειτα να μοιραστούν τα κέρδη. Ο πλοίαρχος διατηρούσε ακόμα το δικαίωμα να πουλήσει το πλοίο, για μία τέτοια ενέργεια όμως έπρεπε να ειδοποιήσει τον συνεργάτη ή συνιδιοκτήτη, προκειμένου η όλη διαδικασία να μην καταστεί ζημιογόνα.

Στη δεύτερη περίοδο παρατηρούνται σημαντικές διαφοροποιήσεις, όσον αφορά το ρόλο του πλοίαρχου και του πληρώματος. Όταν αναφερθήκαμε στα ζητήματα των αλλαγών στην ιδιοκτησία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στη «δεύτερη περίοδο» αναφερθήκαμε στον σταδιακό διαχωρισμό της διοίκησης του πλοίου από την ιδιοκτησία του όπως επίσης και στη σταδιακή χρησιμοποίηση έμμισθων πλοιάρχων. Από αυτή τη σκοπιά δε θα επαναλάβουμε εδώ τα ίδια πράγματα. Ωστόσο πρέπει να παρατηρήσουμε ότι, παρά τις αλλαγές που συνέβησαν οι αρμοδιότητες του πλοίαρχου δεν άλλαξαν ριζικά, είτε πρόκειται για έμμισθο πλοίαρχο είτε για πλοίαρχο ο οποίος διατηρούσε ιδιοκτησιακό μερίδιο επί του πλοίου. Η ύπαρξη όμως του έμμισθου πλοίαρχου προκάλεσε μια σημαντική διαφοροποίηση που συνίστατο στην παροχή μισθού στον ίδιο τον πλοίαρχο, σε σχέση με την προηγούμενη εποχή όπου ο πλοίαρχος ήταν ο ίδιος έμπορος και αμείβονταν με συμμετοχή στα κέρδη.

Πολύ σημαντικό είναι το συμβόλαιο 162 με ημερομηνία (22/3-3/4/1850), καθώς παρέχει πολλές πληροφορίες για τις αρμοδιότητες του πλοίαρχου, ο οποίος στη συγκεκριμένη περίπτωση αποτελούσε και ιδιοκτήτη κατά το ½ ενός πλοίου, καθώς και επίτροπος του συνιδιοκτήτη και μεγάλου εμπορού του νησιού Παύλου Φωκά Αλεξανδράτου. Στην ουσία είναι ένα συμβόλαιο, στο οποίο και αναφέρονται και προηγούμενα συμβόλαια, τα οποία κρίνονται ως απαραίτητα να αναφερθούν, επειδή έχουν σχέση με τις συναλλαγές του πλοίαρχου Γεώργιου Φραγγόπουλου και του εμπορού Παύλου Φωκά. Έτσι μας παρέχουν πληροφορίες για τα εμπορικά ταξίδια στην πορεία μιας δεκαετίας, αφού το ένα συμβόλαιο που «*επισυνάπτεται*», είναι του 1840.

Είναι αρκετά σημαντικό για τις πληροφορίες που μας δίνει σχετικά με τις αρμοδιότητες του πλοίαρχου στη διάρκεια του ταξιδιού, αλλά και μετά την περάτωσή του, ιδίως όσον αφορά την εξασφάλιση της κερδοφόρας κατάληξής του. Έχουμε δει από άλλα συμφωνητικά ότι συνηθιζόταν ακόμα, στη διάρκεια ενός εμπορικού ταξιδιού, η πώληση των εμπορευμάτων σε ένα λιμάνι και ακόλουθα η χρησιμοποίηση των χρημάτων για την αγορά άλλων εμπορευμάτων και την περιπλάνηση και σε άλλα λιμάνια προκειμένου να αναζητηθούν και άλλες ευκαιρίες προς πώληση και να μεγιστοποιηθεί το κέρδος, προτού τελικά ο πλοίαρχος αποφασίσει να γυρίσει στην Κεφαλονιά. Εδώ θα παρατηρήσουμε ένα ενδιαφέρον ταξίδι αγοράς προϊόντων, κυρίως δημητριακών από πολλές σκάλες της ανατολικής Μεσογείου τις οποίες έπρεπε να επισκεφτεί προκειμένου να

³²⁵ Κρεμμυδάς Βασίλης, *Εμπορικές πρακτικές στο τέλος της πλουτοκρατίας, Μυκονιάτες έμποροι και πλοιοκτήτες*, εκδ. Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, Αθήνα, 1993, σελ. 119-122

εξασφαλίσει την απαιτούμενη ποσότητα και ποιότητα των εμπορευμάτων, τα οποία ο πλοίαρχος έπρεπε να φέρει στην Κεφαλονιά προς πώληση από τον συνεργάτη του έμπορο: «...αν απεράσω και συμφέρουν εις Σύρα ή εις Κωνσταντινούπολιν και θέλη αγοράζω με τη μονέδα όπου συνάξη από τας ιδίας καθώς και από άλλων όπου λάβω δια λογαριασμόν του κυρίου Φωκά να φορτώσω το καράβι «Καλή Τύχη» από όποιο είδος γεννημάτων κρίνω συμφερότερον, τόσον εις Κωνσταντινούπολιν καθώς και εις Μαύρη Θάλασσαν, και να επιστρέψω καυ' ευθείαν δια εδώ, και πουλούμενου από του κύριου Φωκά να μου δίδη το ανάλογόν μου, κατά το όπισθεν συμφωνητικόν μαςμου εμέτρησεν προς τούτους συμφέρον το ανάλογόν μου του φορτίου σιταριού Αλεξανδρίας, τάλλα διακόσια πέννηντα εννέα όβολα 259....»

Ο πλοίαρχος αρχικά όφειλε στη διάρκεια του ταξιδιού να προνοεί για τη μισθοτροφοδοσία των ναυτών και τη διόρθωση τυχόν επισκευών και ζημιών: «...Τα οποία (χρήματα) επώλησεν δια την φικιάσιν των καταρτιών, γούμεναις σχοινιά και όλα τα λοιπά χρηζόμενας, ως τώρα ευρίσκοντας, καθώς δια πάγαις και φαγώσιμα έξοδα εις το εδώ τέλος καραντίνας...» Τα χρήματα που αναφέρονται εννοούν ένα «θαλασσοδάνειο» το οποίο είχε λάβει ο Φραγγόπουλος από τον Φωκά, το οποίο χρησιμοποίησε για την περάτωση των παραπάνω καθηκόντων. Φυσικά, στη διάρκεια του ταξιδιού, πριν δηλαδή το τέλος του, και συνήθως μόλις μπορούσε να πουλήσει ένα μέρος του εμπορεύματος στο πρώτο λιμάνι άφιξης, ο πλοίαρχος συνήθιζε να αποπληρώνει το θαλασσοδάνειο, όπως θα αναφέρουμε και παρακάτω.

Ωστόσο πιο σημαντικό είναι το γεγονός ότι αναφέρονται λεπτομερειακά οι ενέργειες μετά το πέρας του ταξιδιού. Οι ενέργειες που γίνονταν δηλαδή προκειμένου να υπολογιστούν τα έξοδα αλλά και τα κέρδη που προέκυψαν, ώστε από αυτά να εξαχθούν τα αναγκαία ποσά για τη μισθοδοσία των ναυτών, όπως επισημαίνεται, αλλά και για το μισθό και το μερίδιο από τα κέρδη του πλοίαρχου. Από την εκκαθάριση του λογαριασμού θα πληρώνονταν και οι τόκοι των τυχόν συναφθέντων ναυτοδανείων.³²⁶ Έτσι στο τέλος κάθε ταξιδιού ο Φραγγόπουλος έπρεπε «...κάθε ταξίδι τεληρόνοντας να δίδη του φωκά παστρικόν και καθάριον λογαριασμόν...» και ακόλουθα να υπολογίζουν τα έξοδα και τα κέρδη προκειμένου να πάρει ο καθένας το μερίδιό του: «....πωλούμενο εδώ ή εις Μάλτα το φορτίον θέλη λαμβανη το διάφορον από το εν τρίτον το καπιτάλι και τα δύο τρίτα το πλοίον με ναύτας, αφού πρώτα εβγάλουν κολονάτα 80 δια ζωτροφίαν των ναυτών και τα ασφαλιστικά του φορτίου δικαιώματα. Ζ') τα αυτά μηνιαία και τα δύο τρίτα από το διάφορο, ης το προλαβέν άρθρο θέλη το ημηράζοντος φωκάς και φραγγόπουλος εξ ημισίας, αφού πρώτον ευγάλουν τα έξοδα καραβίου του παρόντος ταξιδίου, καθώς και τους μισθούς των ναυτών, και εξεκαθαρίζουν τα μηνιαία καραβιού εις το τέταρτον άρθρον ήναι και ακούοντας δια το παρόν ταξίδι και έγιναν δυο δια το αυτόν σκοπόν, δια να έχη από ένα το κάθε μέρος έλαβε τα άνοθεν κολονάτα 1800 και περιπλέον κολονάτα 100, δια έξοδα του πλοίου, και βεβαιώνω, εις το έσωθεν του κοντρατού....».³²⁷

Ένα άλλο ζήτημα στο οποίο αξίζει να στρέψουμε την προσοχή μας είναι το ζήτημα της μισθοδοσίας του πλοίαρχου. Σχετικά με το μισθό του καπετάνιου τα έγγραφα μας παρέχουν διαφωτιστικές πληροφορίες. Μας αποκαλύπτουν δηλαδή τις πρακτικές και τις συνήθειες, όσον αφορά τη μισθοδοσία του πλοιοκτήτη από τον ναυλωτή του, τον έμπορο δηλαδή για λογαριασμό του οποίου αναλάμβανε το ταξίδι. Ο πλοίαρχος αμειβόταν με πολλούς τρόπους. Όπως αποκαλύπτεται από τα έγγραφα ο πιο διαδεδομένος τρόπος ήταν να αμειβεται με μερίδιο επί των κερδών, Ωστόσο

³²⁶ Μανιατόπουλος, Μ.Ι., *Το εμπορικόν δίκαιον της Υδρας 1757-1821*, ό.π., σελ. 86

³²⁷ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 1, Πράξη 162 (22/3-3/4/1850)

φαίνεται ότι δεν έλειπε και ένα ιδιαίτερο ποσό, το «καπετανιάτικο», σαν μισθός δηλαδή, για τις υπηρεσίες του.³²⁸ Επιπλέον δεν έλειπαν οι περιπτώσεις όπου ήταν στη δικαιοδοσία του ναυλωτή – εμπόρου να δίνει κάτι σαν «δώρο» στον πλοίαρχο μετά το επιτυχημένο πέρας του ταξιδιού. Εξάλλου πλέον ο πλοίαρχος δεν ήταν έμπορος, δεν ασκούσε εμπόριο για λογαριασμό δικό του ή κάποιων οικογενειακών προσώπων, αλλά για κάποιον έμπορο στον οποίο ναύλωνε το πλοίο του ή ήταν πλοίαρχος σε ένα πλοίο κοινής ιδιοκτησίας με τον έμπορο ή κάποιο τρίτο πρόσωπο.

Στο συμβόλαιο 102 με ημερομηνία 7/2/1850 δηλώνεται ότι ο πλοίαρχος Ιωάννης Φωκάς Γιακουμετάτος «...θέλη δε λαμβάνη δια μισθόν του απ' όλο το πλοίον τάλληρα δίστηλα 14 δια τον έκαστο μήνα όπου είναι εις την θάλασσα...».³²⁹ Στην συμβολαιογραφική πράξη 4162 και ημερομηνία 27/6-7/7/1856 δηλώνεται: «προσέτι οι αδελφοί θέλουν απολαμβάνει δι' έντιμον αξίαν της πλοιαρχίας, τάλληρα 25 τον κάθε μηνά...»³³⁰ Στην πράξη 162 αναφέρεται ότι: «εις το αυτό καράβι εμβαίνει πλοίαρχος ο κ. Γεώργιος Φραγγόπουλος δια να το ταξιδεύη και θέλη λαμβάνη δια μισθόν όταν ήναι ες ταξίδι, δια καπετανιάτικο, επιμελειάν του και προσοχήν δίστηλα δέκα το μήνα...», ενώ επιπλέον δηλώνεται ότι θα έχει μερίδιο και από τα κέρδη που θα προκύψουν από το ταξίδι: «...και αφού πουληθή (το σιτάρι), αν ήναι κερδος θέλη λάβη ο καθείς το μερίδον του κατά το άνοθεν συμφωνητικό...»³³¹

Έτσι θα δούμε ότι για τον έμπορο, το «δώρο» του πλοιάρχου ήταν στη δικαιοδοσία του για το αν θα το δώσει: «Το δόρον δια τον πλοίαρχον εναποτίθεται εις την διάθεσιν του φορτωτού κυρίου Γαβαλλά, δηλαδή να δόση ή να μην δόση εις τον πλοίαρχον δώρον...»³³² Σε άλλο συμβόλαιο αφήνεται να εννοηθεί ότι ο μισθός του πλοιάρχου, όπως και ο ναύλος βάρυναν το φορτίο: «...προσέτι υποχρεείται του πληρώση και 5%... και δια ...του πλοιάρχου, τάλληρα δίστηλα 40 τα αυτά εννοούνται επί της ποσότητας του ναύλου, τόσον ο ναύλος καθός και το κάππα και δόρον του πλοιάρχου θέλη πληρώνονται παρά του φορτίου ...»³³³ Σε άλλο συμβόλαιο δηλώνεται ρητά ότι το δώρο θα καταβαλλόταν σε κάθε εμπορικό ταξίδι: «... υποχρεείται όμως οι δυο αδερφοί (Ηλίας και Γιαννάκης) να ναυλόνουν το πλοίο πάντοτε εις τον κ. Φωκά, εις τους τρέχοντας ναύλους και με δόρον τάλληρα 50 για κάθε ταξίδι...»³³⁴

Ξεχωριστό ρόλο, απέκτησε, αυτή την περίοδο και ο επίτροπος, ο οποίος μεταβλήθηκε σε πρόσωπο – κλειδί για την επικερδή και ασφαλή ολοκλήρωση του ταξιδιού και γι' αυτό το λόγο ο έμπορος – ναυλωτής του ανέθετε πολύ σημαντικές αρμοδιότητες, στις οποίες έπρεπε να ανταποκριθεί. Σε πολλές περιπτώσεις, τόσο στην «πρώτη» όσο και στην «δεύτερη περίοδο» ο επίτροπος του εμπόρου ταυτίζεται ως πρόσωπο με τον πλοίαρχο. Ειδικά στην «πρώτη περίοδο» η

³²⁸ Μανιατόπουλος, Μ.Ι., ό.π., σελ. 81

³²⁹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 1, Πράξη 102 (7/2/1850)

³³⁰ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 22, Πράξη 4162 (27/6-7/7/1856)

³³¹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 1, Πράξη 162 (22/3-3/4/1850)

³³² Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 29, Πράξη 5512 (21/12/1858)

³³³ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 11, Πράξη 2243 (4-16/9/1853)

³³⁴ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 22, Πράξη 4162 (27/6-7/7/1856)

λέξη επίτροπο, στην πλειοψηφία των εγγράφων, ταυτίζεται με τον πλοίαρχο και στην ουσία υποδήλωνε ακριβώς ότι ο πλοίαρχος πέρα από την ευθύνη του για τη διοίκηση του πλοίου είχε και την αρμοδιότητα για τη διεξαγωγή της πώλησης των εμπορευμάτων. Η «δεύτερη περίοδος» είναι η εποχή όπου ο επίτροπος, στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, αποτελούσε διακριτό υπάλληλο του εμπόρου.

Βέβαια, όταν μιλάμε για εμπορικούς αντιπροσώπους και επιτρόπους, πρέπει να ξεκαθαρίσουμε σε ποιους αναφερόμαστε. Το σύστημα των αντιπροσώπων σε ορισμένα μεγάλα λιμάνια ήταν γνωστό για δεκαετίες.³³⁵ Ενεργούσαν για λογαριασμό πολλών εμπόρων και είχαν ένα ρόλο βοηθητικό για την επιτυχία των εμπορικών συναλλαγών, εξαιτίας των γνώσεων και της πληροφορίας που είχαν για τις αγορές και τα λιμάνια που ήταν εγκατεστημένοι.

Όσον αφορά την κεφαλληνιακή ναυτιλία, όταν αναφερόμαστε σε επιτρόπους μιλάμε αφενός και για αντιπροσώπους που δρούσαν για λογαριασμό συγκεκριμένων μεγάλων ονομάτων του ελληνικού εμπορίου, αλλά, αφετέρου, και για ένα σώμα επιτρόπων – αντιπροσώπων που ταξίδευαν και διεκπεραίωναν υποθέσεις του εντολέα τους. Οι αιτίες για αυτή τη διεύρυνση του αριθμού και των αρμοδιοτήτων αυτών των προσώπων πρέπει να αναζητηθούν, νομίζουμε, στις ραγδαίες αλλαγές που γνώρισε το εμπόριο και η ναυτιλία στη διάρκεια αυτών των ετών.

Οι αλλαγές στο εμπόριο προϋπέθεταν την ύπαρξη αντιπροσώπων, επιτρόπων και πληροφοριοδοτών των εμπόρων στα κύρια λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου. Τέτοια πρόσωπα ήταν πλέον απολύτως απαραίτητα για ορισμένους εμπόρους, που διηύθυναν μεγάλες επιχειρήσεις θαλάσσιου εμπορίου και ήθελαν να είναι σίγουροι ότι θα μεγιστοποιούσαν το κέρδος από τα θαλάσσια ταξίδια, χωρίς να μπουν σε κίνδυνο καράβια και εμπορεύματα. Δεν είναι τυχαίο ότι συναντάμε συμβόλαια που οι επίτροποι λειτουργούν βάσει εντολών συγκεκριμένων Κεφαλλονιτών εμπόρων της Μαύρης Θάλασσας. Αυτοί, έμποροι που διαχειρίζονταν το εμπόριο σιταριού της ανατολικής Μεσογείου συνήθιζαν να χρησιμοποιούν Ιόνιους υπηκόους, ιδιαίτερα τους Κεφαλλονίτες οι οποίοι ήταν γνωστοί για την εξειδίκευσή τους στο εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου. Ειδικά οι συμπατριώτες τους στη Μαύρη Θάλασσα αξιοποιούσαν τα δίκτυα που είχαν με τον τόπο καταγωγής τους προκειμένου να εξασφαλίσουν έμπιστους συνεργάτες. Στη συνέχεια τους εξουσιοδοτούσαν να συνταξιδεύουν με το πλοίο προκειμένου να επιβλέπουν την ολοκλήρωση της πορείας και το κερδοφόρο τέλος της αποστολής του, καθώς και να είναι υπεύθυνοι για ο,τιδήποτε σχετιζόταν με την επιτυχία του ταξιδιού και τον περιορισμό των κινδύνων.

Η πρακτική της χρησιμοποίησης επιτρόπων από τα σημαίνοντα πρόσωπα του εμπορίου του νησιού, όπως ο Παύλος Φωκάς κ.ά, καθώς και άλλων εμπόρων, ορισμένων μάλιστα αρκετά σημαντικών όπως ο Διονύσιος Κουντούρη από το Τάγκανρογκ, που αναφέραμε ήδη ήταν φυσικά μι πρακτική που χρησιμοποιούνταν και στις προηγούμενες δεκαετίες. Απλά αυτά τα χρόνια γενικεύτηκε.

Το συμβόλαιο 1231 με ημερομηνία 10-22/11/1833, από το αρχείο του Μάρκου Ροσόλυμου είναι ενδεικτικό της νέας κατάστασης που διαμορφωνόταν. Συμβαλλόμενοι είναι ο καπετάν Ανδρέας Ροσόλυμος ποτέ Ζαχαρή και ο καπετάν Κωνσταντής Ροσόλυμος ποτέ Θεοφίλου από το χωριό

³³⁵ Χαρακτηριστικό είναι από αυτή την πλευρά το εμπόριο της Αδριατικής. Τόσο τα συμβόλαια των νοταρίων της Λειβαθούς, όσο και οι λοιπές γνώσεις που έχουμε αναφέρουν ότι οι καπετάνιοι που ταξίδευαν στο λιμάνι της Τεργέστης θα συναντούσαν εκεί συγκεκριμένους αντιπροσώπους, οι οποίοι θα τους βοηθούσαν στην πώληση των εμπορευμάτων. Ταυτόχρονα η Όλγα Κατσιαρδή επισημαίνει το ρόλο των σοπρακάρικων (επιτρόπων) του εμπόρων, οι οποίοι ταξίδευαν μαζί με το πλοίο, για λογαριασμό του εντολέα τους, προκειμένου να βοηθήσουν στην διεξαγωγή της εμπορικής πράξης.

Κοριάνα. Σύμφωνα με αυτό: «...έσοντας ο άνοθεν Καπιτάν Κονσταντίς με προκούρα να καπετανέβι το περγαντίνο ονομαζόμενο Λεονίδη.. το παρόν ευρίσκεται την σήμερον ακουράδο εις το πόρτο αργοστολίου της νισου Κεφαλληνίας, διηκούμενο με σιμένα ρούσικην, η προπιέτα του αυτού περγαντίνου ήναι του κυρίου σπυρίδωνα Μουσούρη από χωρίον Λακήθρα λιβαθός, τώρα κάτικος ο αυτό προπιετάριος εις τα μέρη της ρουσίας εις Ταγγανιρόκου... δίδι πουλί κη παντελός αποξενόνι εις τέλιαν κη καθάριαν πουλισιάν προς τον άνοθεν δεχόμενον καπιτάν ανδρέα ροσόλιμον, όλο το αυτό περγαντίνο κη ατράτζι του, ος τιν σήμερον ευρίσκεται με πάσαν χριαζόμενον του αναβιγάτζιον, κη με δύο βάρκες, ελεύτερο από πάσα χρέος... δια την αναμετάξυ τους συμφωνισμένιν τιμήν, τάλαρα κολονάτα τρις χιλιάδες. Νο. 3000...»³³⁶

Η περίπτωση μετοικεσίας του Λειβαθινού Σπυρίδωνα Μουσούρη η οποία αναφέρεται στο συμβόλαιο είναι απλά ενδεικτική, θεωρούμε, της στροφής που πραγματοποιήθηκε εκείνες τις δεκαετίες στη συστηματική μετακίνηση όχι γενικά στη Μαύρη Θάλασσα, αλλά στο λιμάνι του Τάγκανρογκ το οποίο θα μετεξελισσόταν στο κύριο λιμάνι εμπορικής δραστηριοποίησης των Κεφαλλονιτών. Οι Λειβαθινοί, οι πλέον πεπειραμένοι στο θαλάσσιο εμπόριο κάτοικοι του νησιού, ήταν λογικό να πρωτοστατήσουν σε αυτή τη διαδικασία. Ο επίτροπος ήταν πλέον ένα πρόσωπο απαραίτητο γι' ορισμένους από τους Κεφαλλονίτες (εμπόρους ή ναυτικούς) που εγκαταστάθηκαν εκεί. Οι οικονομικοί δεσμοί με τον τόπο καταγωγής δεν εξαλείφονταν στη νέα πατρίδα. Αντίθετα έπρεπε να εξασφαλιστεί, μέσω έμπιστων ανθρώπων, η επικοινωνία και η συνεργασία με τους συμπατριώτες τους. Συνεργασία που απλωνόταν σε μια σειρά ζητήματα: από τη στελέχωση των πλοίων τους, την πρόσκληση κάποιων από αυτούς στον νέο τόπο εγκατάστασης, την προσπάθεια για τη δημιουργία στοιχειωδών εμπορικών επαφών μεταξύ του νησιού και του λιμανιού προκειμένου να διακινηθούν εκατέρωθεν τα γεωργικά προϊόντα των δύο περιοχών, την φροντίδα να μη χαθεί η επαφή με την κεφαλλονίτικη αγορά και τους ανθρώπους της.

Οι ίδιες οι αρμοδιότητές του επιτρόπου εξαπλώνονταν και σε μια σειρά άλλα ζητήματα, όπως ο σχηματισμός του πληρώματος, η υπογραφή όλων των απαραίτητων συμφωνητικών και εγγράφων για λογαριασμό του εντολοδόχου του, καθώς και το δικαίωμα να παρουσιάζεται ενώπιον κάθε επίσημης διοικητικής αρχής σε όλα τα λιμάνια άφιξης του πλοίου, να φροντίζει για όλες τις απαραίτητες επισκευές του πλοίου, να διορίζει άλλον πλοίαρχο, να υπογράφει τις ναυλωτικές.

Έτσι αναφέρεται στα συμβόλαια: «...να συμφωνή (ο επίτροπος.....) περί επισκευής, να εφοδιάζη αυτό τας αναγκαίας εξαρτίσεις και σκεύη, να υπογράφη ναυλωτικές και φορτωτικές, να πληρώνη τους ναύλους, να σχηματίζη και να διαλύη το πλήρωμα του, να διορίζη και να εμβάλλει πλοίαρχον ή και πλοίαρχους, να δεχεται, να εξοφλή, να συμβιβάζεται, να υπογράφη συνυποσχετικά και παν άλλο έγγραφον του ηρημένου πλοίου.... Να εκποιή αυτό καθ' ολοκληρίαν, ή εν μέρος...»³³⁷ Σχεδόν πανομοιότυπα αναφέρεται στην πράξη 4292 με ημερομηνία 6-18/9/1856: «ο κ. Σπυρίδων Καλλέργης (επίτροπος του εμπόρου Νικολάου Μαλανδράκη, Έλληνα υπηκόου, ιδιοκτήτη του ελληνικού βρικίου «Καλλιόπη» τόνων 156 20/94 πλοιαρχούμενο απ' τον Γαρουφαλο Σαραφιανό) ... μπορεί να διορίζη πλοίαρχο του αυτού πλοίου, να συγκροτή και διαλύη το πλήρωμα αυτού, να φροντίζη να καμη τας αναγκαίας επισκευάς, να λαμβάνει λογαριασμόν των εξόδων κι εσόδων του πλοίου, να δίδη αυτό από τας όποιας υπογραφάς, για ναυλοσυμφωνα... να λαμβάνη μετρα, να εξουσιάζη μάρτυρα, να

³³⁶ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Μάρκου Ροσόλυμου του Γαβριήλ, Φ.Β, βιβλίο 9, πράξη 1231 (10-22/11/1833)

³³⁷ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 21, Πράξη 4024 (11-23/8/1856)

επαγή...και αντιταγή ... να συμβιβάζεται, να λαμβάνει χρήματα, δίδη τας αναγκαίας εξοφλήσεις, να δανείζεται επί του αυτού πλοίου (συνέχεια...)...»³³⁸ Στην πράξη 5579 με ημερομηνία 19/11-1/12/1858 ο Απόστολος Λουκάς Μαρκέτος, ιδιοκτήτης του ιονικού βρικίου «Παντοκράτωρ», αλλάζει τον πλοίαρχο του πλοίου ενώ διορίζει ως επιτρόπους του τον Αντώνιο Γεράσιμο Φερεντίνο, αλλά και τον αδερφό του Γεώργιο Λουκά Μαρκέτο, δείγμα της σημασίας των δεσμών εμπιστοσύνης που πρόσφερε η οικογένεια: «....εκλέγη και διορίζη ως πληρεξούσιο και αντιπρόσωπο του τον κύριο Γεώργιο Λουκά Μαρκέτο και τον κύριο Αντώνιο Γεράσιμο Φερεντίνο ποτέ Ευσταθίου, ευρισκόμενους εις το βρίκιον, προς τους οποίους παρέχη πασά την πληρεξουσιότητα του να δύνανται να επικυρώνουσιν τον ήδη ευρισκόμενο πλοίαρχο του αυτού βρικίου, ή και να αναβάλλουσιν αν το αντικαταστάνοντα έτερον πλοίαρχο του αυτού πλοίου, να υπογράφη φορτωτικές, να εξοφλή τα ιδίας, να λαμβανουσι θαλασσοδάνεια...»³³⁹

Είναι χαρακτηριστικό το συμβόλαιο 2707 με ημερομηνία 5-17/4/1854, όπου ο έμπορος Παναγής Φωκάς Παγουλάτος, μια σημαντική εμπορική φυσιογνωμία του νησιού, αν κρίνουμε από τον αριθμό των συμβολαίων στα οποία εμφανίζεται, αναθέτει στον επίτροπό του στην Κέρκυρα και επίσης έμπορο Ιωάννη Αυγερινό ευρείες αρμοδιότητες, που υπερβαίνουν τα σχετικά με ένα ταξίδι. Στο σημείο αυτό να επισημάνουμε το γεγονός της συνεργασίας των εμπόρων στον επτανησιακό χώρο, μια μέθοδος χρήσιμη για να εξασφαλίζεται η άμεση πώληση των εμπορευμάτων, η αναζήτηση και αξιοποίηση των εμπορικών ευκαιριών και πληροφοριών, η γρήγορη διεκπεραίωση των εμπορικών υποθέσεων και κατά συνέπεια το αμοιβαίο όφελος, η μεγιστοποίηση του κέρδους. Έτσι επισημαίνεται ότι: «...ο έμπορος Παναγής Φωκάς Παγουλάτος ποτέ Παγουλή, ενεργούντος εις αυτήν να αγοράση δύο πλοία και μη δυνάμενος, ενέκα υποθέσεών του, να μεταβή εις Κέρκυρα, ένθα ευρίσκονται πλοία διαθέσιμα, δια τούτο εκλέγη και διορίζη γενικόν αυτού επίτροπον πληρεξούσιον εις Κέρκυραν τον εκεί έμπορον κύριο Ιωάννη Αλεξάνδρου Αυγερινό, προς τον οποίον παρέχη την πληρεξουσιότητα, του να δύναται να αγοράση δια λογαριασμόν του, δύο πλοία κατ' αρέσκεια από τα πουλούντα στην Κέρκυρα, πληρώνων εις τους πουλιτάς την παρ' αυτού εγκιοδότησιν εξίσου, συντάττων μετ' αυτού τα σχετικά συμβόλαια αγοραπωλησίας, κ πράττων ,του ότι ενεγγώς, μετά την αγορα αυτών, όπου λάβη τα ναυτιλιακά έγγραφα, εις το όνομα του κυρίου Παγουλάτου, υπό σημαίαν ιονικήν, επί τούτου δε, θέλη δύναται ο αυτός επίτροπος, κύριος Αυγερινός να παρουσιάζηται ενώπιον οποιού ενηκουσών αρχών του κράτους τούτου και δίδη ενώπιον αυτού τον απαιτούμενον όρκον προς επιτυχίαν των αυτών ναυτιλιακών εγγράφων, θέλη δε δύναται ο αυτός επίτροπος, να διορίζη και πλοιάρχους και διευθυντάς του αυτού πλοίου, με τις εξουσιοδοτήσεις εκείνας, οποίας ήθελε γνωρίση καταλληλότερας, εν γένει δε θέλη πράττη επί του αντικιμένου τούτου, παν ότι ήθελε εγκρίνη καταλληλότερον και συμφερότερον.... Εν περιπτώσει όπου δεν ήθελε βρεθή να αγοράση τα αυτά πλοία εις Κέρκυραν, τότε να δύναται να διορίζη αυτού έτερον επίτροπον, της εμπιστοσύνης του , εις όποιον άλλο μέρος ήθελε μάθη ότι βρίσκονται πλοία διαθέσιμα, όπου επιτύχη την αγοράν αυτών εκίσε, δίδων εις τον αυτόν επίτροπον, όλας τας προριθέντας εξουσιοδοτήσεις,, ο κ. Παγουλάτος, δίδη δια του παρόντος επιτροπικού εις τον κύριον Αυγερινό ή και πλέον περιορισμένας... ο . Παγουλάτος να αναγνωρίση και να σεβασθή τας προθέσεις του επιτρόπου....»³⁴⁰

³³⁸ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίου, βιβλίο 23, Πράξη 4292 (6-18/9/1856)

³³⁹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, ό.π., Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίου, βιβλίο 30, Πράξη 5579 (19/11-1/12/1858)

³⁴⁰ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίου, βιβλίο 13, Πράξη 2707 (5-17/4/1854)

Παρατηρούμε ότι οι αρμοδιότητες πλοιάρχου και επιτρόπου ταυτίζονταν στις επιχειρήσεις που επιβιώνει ο οικογενειακός χαρακτήρας και έλεγχος, ίσως λόγω του γεγονότος ότι τέτοιες ναυτιλιακές «επιχειρήσεις» (η ιδιοκτησία και χρησιμοποίηση ενός μόνο πλοίου), απασχολούσαν πλέον το τοπικό – περιφερειακό εμπόριο του νησιού και της περιοχής. Επρόκειτο δηλαδή για ένα εμπόριο διαφορετικό από το μεγάλο διαμετακομιστικό εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας, στην οποία είχαν στραφεί πλέον οι μεγάλοι έμποροι του νησιού. Έτσι στην συμβολαιογραφική πράξη 2569 με ημερομηνία 9-21/2/1854 αναφέρεται ότι «...ο Παναγής (Κόμης από τα Μαυράτα του Ελιού), ιδιοκτήτης του ημίσεως του ιονικού καικιού Άγιος Γεράσιμος τόνων 15-21/94, όπου το άλλο μισό ανήκει στον Μιχαήλ Κατεβάτη και ήθελε να βάλει εις ενέργεια το αυτό καίκι, εκλέγη και διορίζη ως πλοίαρχο και διευθυντή τον αδερφό του Ιωάννη στον οποίο παρέχει πάσα πληρεξουσιότητα... προσέτι παρέχη την πληρεξουσιότητα, να δύναται και συντάττη το συμβόλαιο αγοραπωλησίας, μετά την άλλην συγκυρίαν του αυτού καικιού, μετά των οποίων ο ριθίς Παναγής συνεννοήθη μετ' αυτών, ως προς την πώλησιν του άλλου καικιού...»³⁴¹

Στο σημείο αυτό πρέπει επίσης να παρατηρήσουμε ότι από όλα τα συμβόλαια «λείπουν» κάποιοι. Και αυτοί που «λείπουν» δεν είναι άλλοι από τους ναυτικούς, τους εργαζόμενους στο πλοίο, για τους μισθούς των οποίων ή τα αναγκαία έξοδα για την τροφοδοσία τους δεν έχουμε παρά έμμεσες πληροφορίες.

Είναι πολύ γοητευτικό και συνάμα μια υπαρκτή πρόκληση να στρέφεται η ιστορική έρευνα στους «κάτω», στους απλούς ανθρώπους, στους δημιουργούς της ιστορίας, Ωστόσο είναι ακριβώς αυτοί οι «κάτω», που «λείπουν» τουλάχιστον άμεσα από τις αρχειακές πηγές. Ειδικά στην περίοδο που μελετάμε οι κύριες αρχειακές πηγές αφορούν τον παράγοντα κράτος ή τους «επιφανείς» (ιδιώτες πάσης φύσεως, αλλά και εταιρείες, επιχειρήσεις). Συνεπώς όποιες πληροφορίες μπορούμε να αντλήσουμε για τους ναυτικούς, αυτό μπορεί να γίνει μόνο «έμμεσα». Και όμως, έτσι μπορούμε να αντλήσουμε αρκετές πληροφορίες για το πλήρωμα, τη μισθοδοσία του, το μερίδιο συμμετοχής του στα κέρδη κ.ο.κ. Δεν υπάρχουν αρκετές πληροφορίες για πιο «ευαίσθητα» ζητήματα, όπως της τροφοδοσίας των πληρωμάτων, του κόστους ζωής τους, της καθημερινότητας στο πλοίο και όχι μόνο. Ζητήματα, που, πρέπει να σημειώσουμε, η σύγχρονη ιστοριογραφία επιλέγει να προσπεράσει, συχνά επιδοκιμάζοντας την επιχειρηματική ικανότητα των Ελλήνων να υιοθετούν παράγοντες που συντελούσαν στη «μείωση του κόστους», υπονοώντας σαφώς και τους μισθούς πείνας στους οποίους ήταν καταδικασμένοι οι Έλληνες ναυτικοί αλλά και τον περιορισμό των δαπανών τροφοδοσίας στο ελάχιστο, προκειμένου να αποφευχθεί η μεγάλη δαπάνη κεφαλαίων, αλλά και ο περιορισμός του χρόνου του εμπορικού ταξιδιού.

Όσον αφορά τις εργασιακές σχέσεις των ναυτικών (τρόπος πρόσληψης, συνθήκες διαβίωσης και εργασίας, αμοιβή, ασφάλιση) δεν έχουμε πολλές πληροφορίες. Από τις περιγραφές που έχουμε για τις συνθήκες διαβίωσης και καθημερινής απασχόλησης στο πλοίο φαίνεται ότι η εργασία ήταν ολόημερη και σκληρή και καθόλου σπάνιοι οι θάνατοι από ασθένειες.

Οι συνθήκες τροφοδοσίας των ναυτικών στο ίδιο το πλοίο ήταν άσχημες. Η τροφή του πληρώματος ήταν κατά κανόνα πενιχρή, κακής ποιότητας και μονότονη, συνιστάμενη κυρίως σε ψωμί, λίγο κρέας, όσπρια, παστά ψάρια, ελιές, τυρί και κρεμμύδια. Κάθε γεύμα συμπληρωνόταν από κρασί. Μετά τον πρωινό καθαρισμό του πλοίου, δινόταν ρακή, τυρί, σαρδέλες, ελιές και κρασί. Στο

³⁴¹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίμου, βιβλίο 13, Πράξη 2569 (9-21/2/1854)

γεύμα και στο δείπνο δινόταν ψάρι ή παστό κρέας, όσπρια και ελιές με κρεμμύδια και τρία ποτήρια κρασί.³⁴² Στην Θαλάσσια Νομοθεσία του Νικόλαου Κεφαλά αναφέρεται επίσης ότι: «...ο καπετάνιος είναι εις χρέος να τρέφει τους ανθρώπους του με καλόν φαγί και με κρασί ή ρακή, ήγουν Κυριακήν, Τρίτην, Πέμπτη να έχουν το κρέας των και μανέστρα δια το μεσημέρι. Κολαντζό και δείπνο να γίνεται με τυρί, ή σαρδέλαις, ή ελαιάς. Τας λοιπάς ημέρας με όσπρια ή ψαρικό. Ομοίως ένα ποτήρι κρασί το ταχύ, και βράδυ, κι δύο ποτήρι το μεσημέρι, και ελλείποντας του κρασιού, να τους δίδεται ένα ποτήρι ρακή εις το φαγί, ελλείποντας δε και τούτου να πληρώνονται. Ομοίως όταν είναι εις κοπιαστικήν δουλειάν, ή είναι κρύο, να τους δίδη ρακί το ταχύ, και να τους ξεδιψά και κατά τη δουλειάν και καιρόν. Ομοίως εις τας εορτάς, μεγάλας ημέρας, έχουν διπλόν το κρασί τους και περισσότερον και διαφορετικόν φαγί. Η... του ψωμιού πάντα να είναι κοινή, και ο ναύτης ημπορεί να πέρνη δια να φάγη μόνον όταν..., όχι όμως άλλο προσφάγι, και μη τυχαίνοντας εξαιτίας του εις την κοινή ώρα του φαγητού, δεν ημπορή να ζητήση άλλο, παρά μόνον ψωμί, εξόν μόνο αν έλλειπε δια υπόθεσιν του καραβιού...»³⁴³ Ωστόσο αυτή η κατάσταση μάλλον ήταν ιδεατή. Στα περισσότερα καράβια, ειδικά όσα ταξίδευαν στις μακρινές θάλασσες της Μαύρης Θάλασσας με τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες, το κόστος για την καλή τροφοδοσία των ναυτικών συμπεριζόταν στο ελάχιστο, προκειμένου να εξοικονομηθεί χρόνος αλλά και χρήματα για τη γρήγορη ολοκλήρωση και κερδοφόρα κατάληξη του ταξιδιού. Αυτή η κατάσταση ήταν χειρότερη ειδικά σε πλοία ιδιοκτησίας των μεγάλων εμπόρων της Μαύρης Θάλασσας. Μπορούμε να υποθέσουμε ότι όσον αφορά τα πλοία των εμπόρων και πλοιοκτητών του ίδιου του νησιού, η κατάσταση ίσως ήταν λίγο καλύτερη, δεδομένων των δεσμών πληρώματος – καπετάνιου, χωρίς ωστόσο να αναιρούνται οι δυσκολίες που αντιμετώπιζαν τα πληρώματα των κεφαλλονίτικων πλοίων.

Ο Νίκος Βλασσόπουλος επίσης έχει απαριθμήσει κάποια ερωτήματα, στα οποία εν πολλοίς δε μπορούμε να δώσουμε ικανοποιητική απάντηση, εξαιτίας της ανυπαρξίας αρκετών ημερολογίων πλοίων ή ναυτικών, όπως ποια ήταν η καθημερινή ζωή τους; Πόσες ώρες δούλευαν; Πως κανονίζονταν οι βάρδιες; Πού κοιμόντουσαν και κάτω από ποιες συνθήκες, τι γινόταν με τους αρρώστους ή τους τραυματίες, σε ποια ηλικία μπαρκάριζαν και ως ποια ηλικία δούλευαν; Πως ναυτολογούνταν; Πόσο καιρό δούλευαν στο ίδιο σκάφος;

Η μισθοδοσία του πληρώματος γινόταν με πολλούς τρόπους: με «βλησίδα»,³⁴⁴ με τις «πορτάδες» ή «πακοτίλιες»,³⁴⁵ με μισθό, με προσυμφωνημένη αμοιβή για ένα και μόνο ταξίδι, με τον ορισμό ενός ποσού που θα καθοριζόταν αργότερα, καθώς και με συμμετοχή στο ναύλο.³⁴⁶

³⁴² Κωνσταντινίδης, Τρύφων, *Καράβια, καπετάνιοι και συντροφοναύται, όπ. σελ. 82-84*, Βλασσόπουλος, Νίκος, Στ., *Η ναυτιλία των Ιονίων Νήσων (1700-1864), Το δυναμικό της ιονικής ναυτιλίας*, Τ. Β', Ελληνική Ευρωεκδοτική, Αθήνα, 1995, σελ. 217-226

³⁴³ Κεφαλάς, Νικόλαος, όπως παρατίθεται στο Μανιατόπουλος, Μ.Ι, *Το Ναυτικόν Δίκαιον της Ύδρας*, ό.π., σελ. 83-84

³⁴⁴ Με τον όρο αυτό δηλώνονταν η συμμετοχή του πληρώματος στα κέρδη. Αυτό γινόταν κατά κόρον στην εποχή όπου το πλήρωμα συμμετείχε στην χρηματοδότηση του εμπορικού ταξιδιού, όταν δηλαδή καθίστατο συνέταρος του πλοιοκτήτη και του κεφαλαιούχου στη ναυτική επιχείρηση. Η εταιρική αυτή υπόσταση του πληρώματος στηριζόταν καταρχήν στην προσωπική του εργασία, τουτέστιν το πλήρωμα θεωρούνταν ότι συνεισέφερε στην επιχείρηση το ποσόν, το οποίο θα λάμβανε ως αμοιβή. Σχετικά: Μανιατόπουλος, Μ.Ι, ό.π., σελ. 73, Κωνσταντινίδης, Τρύφων, ό.π., σελ. 84-87, Βλασσόπουλος, Νίκος, Στ., *Το ναυτικό του Μεσολογγίου τον 18^ο αιώνα*, εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, Αθήνα, 2005, σελ. 67

³⁴⁵ Με τον όρο αυτό δηλώνουμε το δικαίωμα που είχαν οι ναυτικοί αλλά και ο καπετάνιος να πωλούν κάποια εμπορεύματα για δικό τους λογαριασμό, στα λιμάνια όπου πωλούσαν τα εμπορεύματα του πλοιοκτήτη – εμπόρου.

Στον ιόνιο χώρο διαθέτουμε ορισμένες πληροφορίες σχετικά με τη μισθοδοσία των πληρωμάτων. Ο ιονικός *«Κανονισμός και Διόρθωσις της ναυτιλίας»* όπως είχε εγκριθεί από την Ιονική Γερουσία στις 14 Απριλίου 1803 και ίσχυε μέχρι την Ένωση (1864), με το άρθρο 14 όριζε πως με την πρόσληψη του πληρώματος πρέπει να αναγράφονται στο ναυτολόγιο ο μισθός ή το μερτικό και ακόμη «εις ποίαν ποσότητα επάνω εις το κέρδος των ναύλων».³⁴⁷ Ο Βλασσόπουλος αναφέρει ότι ο μισθός του πληρώματος κυμαινόταν στα 50 με 60 τάλιντα κολονάτα το χρόνο για κάθε ναυτικό, με σημαντική διαφοροποίηση. Οι ναυτόπαιδες έπαιρναν περίπου 2-3 κολονάτα το μήνα, οι ναύτες 4-6, ενώ ο υποπλοίαρχος περίπου 10 κολονάτα και ο καπετάνιος 15-20.³⁴⁸ Πολλές φορές όμως το πλήρωμα είχε και το δικαίωμα της πακοτίλιας, της πορτάδας, δηλαδή του ατομικού εμπορίου που έκαναν με την άδεια του καπετάνιου. Αυτό γινόταν σε μικρές ποσότητες.³⁴⁹

Στα έγγραφα που μελετήσαμε αναφέρεται ότι, κατά την «πρώτη περίοδο», τις περισσότερες φορές οι ναύτες πληρώνονταν με μερίδιο επί των κερδών μετά το πέρας του ταξιδιού και την σύνταξη του λογαριασμού, του απολογισμού δηλαδή των κερδών και των εξόδων που έγιναν στο ταξίδι. Φαίνεται όμως ότι, τουλάχιστον στη «δεύτερη περίοδο» είχε γενικευθεί η πρακτική της χορήγησης μισθού στο πλήρωμα, όπως συνέβαινε και με τον καπετάνιο. Πληροφορούμαστε επίσης ότι υπήρχαν έξοδα για την τροφοδοσία του πληρώματος, αλλά δεν αναφέρονται αναλυτικές πληροφορίες για το τι ποσό αντιπροσώπευαν. Είναι επίσης ενδεικτικό ότι επιβάρυναν τον πλοίαρχο και όχι τον έμπορο, ο οποίος, απαλλασσόμενος και από αυτό το αναγκαίο έξοδο, εξασφάλιζε ακόμα μεγαλύτερο περιθώριο κέρδους.

Έτσι στη συμβολαιογραφική πράξη 162 με ημερομηνία 22/3-3/4/1850 του Αθανασίου Σολωμού, δηλώνεται ότι ο πλοίαρχος εξασφάλιζε τα χρήματα για την τροφοδοσία των ναυτών μέσω δανειοδότησης: *«δια της παρούσης ομολογίας ομολογώ ο υποφαινόμενος πλοίαρχος κ' ιδιοκτήτης του ιονικού βρικίου ονόματι «Καλή Τύχη», ότι έλαβον δανειακή εις μετρίτα δύστηλα της Ισπανίας διακόσια εβδομήκοντα πέντε παρά του κυρίου Κωνσταντίνου Φενερλή δια μισθούς κ' τροφάς των ναυτών μου και τελευταία, αποδιμητήρια του ηρημένου πλοίου μου, δι' εν και μόνο ταξίδιον όπου θέλω αστήσω εντεύθεν δια την Κεφαλληνίαν και εκείθεν δια τα εδώ...»* Στην ίδια πράξη δηλώνεται ότι πωλώντας τα φορτία, θα αφαιρούνται από το ποσό, 80 τάλλιντα κολονάτα για την τροφοδία των ναυτών, ενώ δηλώνεται ότι οι ναύτες λάμβαναν και μισθό: *«...πωλούμενο εδώ ή εις Μάλτα το φορτίον θέλη λαμβανη το διάφορον από το εν τρίτον το καπιτάλι και τα δύο τρίτα το πλοίον με ναύτας, αφού πρώτα εβγάλουν κολονάτα 80 δια ζωτροφίαν των ναυτών και τα ασφαλιστικά του φορτίου δικαιώματα ...τα αυτά μηνιαία και τα δύο τρίτα από το διάφοροτο ημηνιάζοντος φωκάς και φραγγόπουλος εξ ημισίας, αφού πρώτον ευγάλουν τα έξοδα караβίου του παρόντος ταξιδίου, καθώς και τους μισθούς των ναυτών....»*. Σε αυτό το σημείο δηλώνεται επίσης αυτό που αναφέρθηκε και

³⁴⁶ Μανιατόπουλος, Μ.Ι., ό.π., σελ. 74 Αντίστοιχη πληθώρα συστημάτων πληρωμής εντοπιζόταν και στην διαδικασία της κατασκευής του πλοίου: Κρεμμυδάς, Βασίλης, *«Κόστος παραγωγής και απόδοση: επενδύσεις στα καράβια κατά το α' μισό του 19^{ου} αιώνα»*, *Μνήμων*, τ. 20 (1998), σελ. 9-27

³⁴⁷ Ο Κανονισμός της Ναυτιλίας, ήταν μια νομοθετική προσπάθεια να παρθούν συγκεκριμένα μέτρα για την προστασία της ναυτιλίας των Ιονίων και να ρυθμιστούν τα θέματα γύρω από την ιδιοκτησία και λειτουργία των πλοίων. Σαν προσπάθεια αποτύπωνε την αυξανόμενη μέριμνα για την εμπορική ναυτιλία, κατά τρόπο ανάλογο άλλων περιοχών (Υδρα, Σπέτσες). Σχετικά: Βλάχος, Γεράσιμος, *Επτάνησος Πολιτεία. Ο κανονισμός της ναυτιλίας (1803-1805)*, Αθήνα, 2005

³⁴⁸ Βλασσόπουλος, Νίκος, Στ., *Η ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900)*, Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 2001, σελ. 48-49

³⁴⁹ Βλασσόπουλος, Νίκος, Στ., *Η ναυτιλία της Ιθάκης*, ό.π., σελ. 74

προηγουμένως, ότι ο πλοίαρχος (στη συγκεκριμένη περίπτωση ο Φραγγόπουλος) είχε δικαίωμα επί των κερδών, μόλις γινόταν η εκκαθάριση του λογαριασμού, μετά το πέρας του ταξιδιού και υπολογίζοντας τα έσοδα, αλλά και τα αναγκαία έξοδα που έγιναν.³⁵⁰

Πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τη μισθοδοσία των ναυτών αναφέρονται στην πράξη 2982 με ημερομηνία 19-31/8/1854 του Αθανάσιου Σολωμού. Εκεί αναφέρεται ότι ο πλοίαρχος του ιονικού βρικίου «Δημήτριος» κ. Νικόλαος Ροσόλυμος από τη Σπαρτιά, ο Παναγής Αρσένης του Νικολάου και ο Αντώνης Καλογεράς ποτέ Δημητρίου από τα Κουντουράτα, ο Γεράσιμος Σφαέλος ποτέ Γεωργίου από τη Λακήθρα, όλα χωριά της Λειβαθούς, και ο Ιωάννης Κατζαούνης από το Αργοστόλι, συμφώνησαν «.. ο ρηθείς πλοίαρχος κύριος Ροσόλυμος λαμβάνη ως ναύτας του παρ' αυτού διοικούμενου βρικίου ιονικού «Δημήτριος» τους προρηθέντας τέσσαρους ναύτας, δια τον πλουν του αυτού πλοίου, από εδώ μέχρι Κωνσταντινουπόλεως – εκεί δε φθάνοντας θέλει είναι ελεύθεροι οι προρηθέντες ναύται να πηγαίνουν όθεν θελήσουν, ως και ο πλοίαρχος Κύριος Ροσόλυμος θέλει έχει το δικαίμα να τους αποβάλλη από το πλοίον του, πληρώνοντάς τους μόνο, τον προσδιορισθέντα μισθόν τους από εδώ μέχρι της Κωνσταντινουπόλεως...».³⁵¹ Το συμβόλαιο αυτό ξεκαθαρίζει ότι εκείνη την περίοδο ο συνήθης τρόπος πληρωμής των ναυτών ήταν πλέον ο μισθός ο οποίος βάρυνε τον καπετάνιο του σκάφους. Το συμβόλαιο αποτυπώνει επίσης και τη σημασία της Κωνσταντινούπολης ως ενός μεγάλου λιμανιού όπου οι ναυτικοί από όλους τους ναυτότοπους της ανατολικής Μεσογείου μπορούσαν να βρουν δουλειά στα διερχόμενα πλοία. Προνομιακή θέση είχαν οι Έλληνες, όπως και οι Ιόνιοι υπήκοοι αφού εκεί δραστηριοποιούνταν ένα πλήθος συμπατριωτών τους, τόσο σαν έμποροι, όσο και σε πολλούς άλλους τομείς της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

4.2.8. Η διεξαγωγή της εμπορικής πράξης. Το κέρδος.

Από τα συμβόλαια παρότι δεν διακρίνονται πολλές λεπτομέρειες για την ίδια τη διεξαγωγή της εμπορικής πράξης εντούτοις μπορούμε να συναγάγουμε κάποια συμπεράσματα. Οι διακριτές διαφορές που υπάρχουν ανάμεσα στις δύο περιόδους όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς, την γενίκευση της ναύλωσης, το σταδιακό διαχωρισμό πλοιοκτησίας – εμπορίου είχαν αντίκτυπο και στη διεξαγωγή του ίδιου του εμπορίου, χωρίς να αναιρούν παράλληλα ορισμένες σταθερές που απέρρεαν από τον τοπικό – περιφερειακό χαρακτήρα του κεφαλληνιακού και εν γένει του ιόνιου στόλου, εφόσον πάντα μιλάμε για αυτόν που είχε ως έδρα το Ιόνιο Κράτος.

Επισημάναμε ήδη την ολοένα και μεγαλύτερη χρησιμοποίηση ενός δικτύου επιτρόπων και αντιπροσώπων, τουλάχιστον από τους μεγαλύτερους εμπόρους, οι οποίοι είτε ταξίδευαν αυτοπροσώπως με το πλοίο και επέβλεπαν την ορθή διεξαγωγή της εμπορικής πράξης είτε λειτουργούσαν σαν συνεργάτες σε κάποια λιμάνια προκειμένου να ολοκληρωθεί με επιτυχία η πώληση των προϊόντων του ενδιαφερόμενου εμπόρου. Η επιδίωξη του κέρδους σε συνδυασμό με το πρόβλημα της γλώσσας καθιστούσε απαραίτητη την ύπαρξη ενός τέτοιου δικτύου αντιπροσώπων.³⁵²

³⁵⁰ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίου, βιβλίο 1, Πράξη 162 (22/3-3/4/1850)

³⁵¹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολωμού του Γερασίου, βιβλίο 15, πράξη 2982 (19-31/8/1854)

³⁵² Κρεμμυδάς Βασίλης, *Εμπορικές πρακτικές στο τέλος της πλουτοκρατίας, Μυκονιάτες έμποροι και πλοιοκτήτες*, ό.π., σελ. 105-109

Σχετικά με την αγορά του εμπορεύματος που προοριζόταν για πώληση μπορούμε βάσιμα να υποθέσουμε ότι, όσον αφορά τουλάχιστον την περίοδο όπου ο έμπορος ταυτιζόταν με τον πλοιοκτήτη, ο μεταφορέας είχε προσωπικά λόγο στην επιλογή του προς πώληση εμπορεύματος. Στην Κεφαλονιά η δραστηριοποίηση πολλών μελών των οικογενειών της Λειβαθούς στο θαλάσσιο εμπόριο, οικογενειών που αποτελούσαν ισχυρές γαιοκτητικές οικογένειες της Κεφαλονιάς, ίσως μπορεί να επιτρέψει την υπόθεση ότι λειτουργούσε στην ύπαιθρο ένα στοιχειώδες δίκτυο διακίνησης γεωργικών προϊόντων προς εξαγωγή στο οποίο συμμετείχαν άτομα από τις ίδιες οικογένειες με τον έμπορο. Αυτοί προφανώς εγγυούνταν για τη διάθεση σε αρκετή ποσότητα και την καλή ποιότητα των εξαγόμενων εμπορευμάτων. Ζητήματα δηλαδή που ήταν απαραίτητα για να έχει τελική επιτυχία η εμπορική πράξη. Στην πορεία όταν γενικεύτηκε η πρακτική της ναύλωσης οι έμποροι ήταν αυτοί που αγόραζαν το εμπόρευμα, ενώ δεν έλειπαν περιπτώσεις όπου μεγάλα ονόματα ανάμεσά τους αναμιγνύονταν στο κύκλωμα της παραγωγής της σταφίδας και άλλων αγροτικών προϊόντων, όπως μας αποκαλύπτει και το παράδειγμα του Παύλου Φωκά.

Τα ίδια τα συμβόλαια αποκαλύπτουν ότι οι έμποροι – πλοιοκτήτες δεν ήταν εξειδικευμένοι σε ένα μόνο είδος προϊόν. Μάλλον όπως συνέβαινε και με τους ομολόγους τους στο Αιγαίο ήταν προσανατολισμένοι σε ένα γενικό εμπόριο ορισμένων αγαθών η αγορά των οποίων εξαρτιόνταν από τα ενδιαφέροντα του εμπόρου και μια συγκεκριμένη πληροφόρηση για τις τάσεις της ζήτησης, και με τις συγκεκριμένες δυνατότητες, χρονικές και κεφαλαιακές, για τη διεκπεραίωση του ταξιδιού τους.³⁵³ Εξαίρεση αποτελούσε μάλλον η σταφίδα, η εμπορία της οποίας αποτελούσε σταθερά για τους Κεφαλλήνες εμπόρους. Φυσικά αυτό το γενικό εμπόριο είχε κάποια όρια που χαρακτηρίζονταν από το είδος των εμπορευμάτων που μπορούσαν να διακινηθούν από την Κεφαλονιά και τον γειτονικό της χώρο: δηλαδή ορισμένα αγροτικά προϊόντα και κάποιες πρώτες ύλες, όπως ήδη έχουμε αναφέρει.

Για να αποβεί κερδοφόρα η πώληση των εμπορευμάτων ο έμπορος ή ο πλοιοκτήτης έπρεπε να πάρει υπόψη του τους παράγοντες που επιδρούσαν στο κόστος των εμπορευμάτων, οι οποίοι ήταν αρκετοί. Ο πρώτος παράγοντας που επιδρούσε στη διαμόρφωση του κόστους ήταν η αξία του εμπορεύματος. Η αγορά του εμπορεύματος έπρεπε να γίνει σε μια σχετικά χαμηλή τιμή, ώστε να εξασφαλιστεί κέρδος από τη μετέπειτα πώληση του εμπορεύματος σε υψηλότερη τιμή. Ακολουθούσαν τα έξοδα μεταφοράς του μέχρι το χώρο προσωρινής αποθήκευσης του και κατόπιν μέχρι το τελωνείο και το πλοίο. Η ενδεχόμενη δασμολόγηση, τα μεταφορικά και αχθοφορικά έξοδα, καθώς και τα έξοδα διαβίωσης του εμπόρου ή του αντιπροσώπου του, ολοκλήρωναν τη διαμόρφωση του κόστους.

Η προσπάθεια για την πώληση του εμπορεύματος ήταν αδιάκοπη. Η ίδια η στιγμή της πώλησης ήταν κρίσιμη. Έπρεπε να συνεκτιμηθούν όλες οι δυνατότητες και προϋποθέσεις προκειμένου όλη η διαδικασία να καταλήξει σε κέρδος, όσον το δυνατό ασφαλέστερα. Το ζήτημα της ενημέρωσης, της κυκλοφορίας της πληροφορίας και των εμπειρικών μηχανισμών υπολογισμού των συσχετισμών στο επίπεδο των ανταλλαγών ήταν κομβικό για την εξασφάλιση του εμπορικού κέρδους, καθώς έπρεπε να προβλεφθεί και η ύψωση του κόστους, εξαιτίας παραγόντων όπως ο χρόνος, η καθυστέρηση σ' ένα λιμάνι³⁵⁴ κ.α. Ταυτόχρονα η άνοδος των τιμών μπορούσε από τη μία να είναι παράγοντας

³⁵³ Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Εμπορικές πρακτικές...*, σελ. 56-57

³⁵⁴ Ένα ταξίδι στην ανατολική Μεσόγειο, π.χ. μέχρι την Οδησό, συνυπολογίζοντας την καραντίνα, την φόρτωση και την εκφόρτωση μπορούσε να κρατήσει κατά μέσο όρο 5 μήνες, μέχρι την επιστροφή στο νησί, Βλασσόπουλος, Νίκος, Στ., *Η ναυτιλία των Ιονίων Νήσων (1700-1864), Το δυναμικό της ιονικής ναυτιλίας*, Τ. Α', Ελληνική Ευρωεκδοτική, Αθήνα, 1995, σελ. 160

επιτυχίας, άμα εξασφαλιζόταν η πώληση, οπότε το ποσοστό κέρδους θα ήταν μεγάλο. Από την άλλη μπορούσε να είναι και ανασχετικός παράγοντας για την πώληση ενός εμπορεύματος, ειδικά στην περίπτωση μη πώλησης ολόκληρης της ποσότητας του διακινούμενου προϊόντος, η της μετάβασης από λιμάνι σε λιμάνι.³⁵⁵ Στενά συνδεδεμένο με αυτό το ζήτημα, ήταν και το ότι το ελληνικό πλοίο σε αρκετές περιπτώσεις δεν κάλυπτε με εμπόρευμα ολόκληρη τη διαθέσιμη χωρητικότητα του και προσπαθούσε να συναγωνιστεί τα ξένα πλοία ρίχνοντας ή υψώνοντας τις τιμές ή μεταφέροντας κατώτερης ποιότητας εμπόρευμα. Άλλος παράγοντας που συνέβαλε στην εξασφάλιση του μέγιστου κέρδους ήταν η τάση για εντατικοποίηση των εργασιών. Το κέρδος επιτυγχανόταν μέσω της αύξησης του όγκου των εργασιών (μεγάλη συχνότητα των ταξιδιών, συνεχής κίνηση των κεφαλαίων), και της μείωσης του κόστους, άρα και της έντασης της σχετικής εκμετάλλευσης του ναυτικού δυναμικού.³⁵⁶

Όπως αποκαλύπτουν και τα συμβόλαια ο έμπορος, όσον αφορά την πώληση του εμπορεύματος του, ακολουθούσε πολλές τακτικές. Είτε ακολουθούσε μια συγκεκριμένη πορεία και στο λιμάνι προσέγγισης πωλούσε το εμπόρευμα και με τα χρήματα που αποκτούσε αγόραζε άλλα εμπορεύματα και γυρνούσε στον τόπο καταγωγής του. Είτε αγόραζε εμπορεύματα με τα λεφτά της πρώτης πώλησης και συνέχιζε το ταξίδι του σε άλλα λιμάνια έως ότου θεωρούσε ότι είχε επιτευχθεί το επιθυμητό κέρδος, είχαν αγοραστεί εμπορεύματα για πώληση στην ιδιαίτερη πατρίδα και έτσι θα αποφευγόταν ο κίνδυνος να γυρίσει πίσω με έρμα,³⁵⁷ κάτι που είδαμε να συμβαίνει στην Κεφαλονιά. Είτε, όπως μας αποκαλύπτουν κάποια συμβόλαια ναυτοδανείων, ο έμπορος ή ο πλοιοκτήτης διέθεταν προκαταβολικά ένα ορισμένο χρηματικό απόθεμα προκειμένου να πετύχουν την αγορά επιπλέον εμπορευμάτων για πώληση, παράλληλα με την πώληση των προϊόντων που είχαν μαζί τους από την αρχή του ταξιδιού.³⁵⁸ Αυτές οι τακτικές ίσχυαν ανεξάρτητα από την αυτοπρόσωπη, ή μέσω επιτρόπου, πώληση του εμπορεύματος.

Παράλληλα λοιπόν με την επίδραση των παραγόντων που δυσχέραιναν τη διεξαγωγή του ταξιδιού (μεγάλη χρονική διάρκεια, αβαρίες, πειρατικός κίνδυνος, μη γενίκευση της ασφάλισης) και την ίδια την κερδοφόρα πώληση των προϊόντων, ο έμπορος είχε υπόψη του κάποιες σταθερές που επιδρούσαν στη διαμόρφωση του κόστους των εμπορευμάτων. Οι όροι με τους οποίους λειτουργούσε η αγορά στον ανατολικομεσογειακό χώρο, του επέτρεπαν να προγραμματίσει τις δραστηριότητές του με ασφάλεια. Η διαμόρφωση των τιμών υπάκουε σε σταθερές και με μεγάλη διάρκεια παραμέτρους,³⁵⁹ ενώ συνολικά η εμπορική διαδικασία χαρακτηριζόταν από κάποιους στοιχειώδεις κανόνες εμπορικής δεοντολογίας και ηθικής, όπως η τάξη, η συνέπεια και ο σεβασμός ανάμεσα στους συμβαλλόμενους, καθώς και η εμπιστοσύνη που εξασφαλιζόταν μέσω των διασυνδέσεων των εμπόρων και των οικογενειών³⁶⁰

³⁵⁵ Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Εμπορικές πρακτικές...*, ό.π., σελ. 131-135

³⁵⁶ Κρεμμυδάς, Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835. Όψεις της μεσογειακής ναυσιπλοΐας*, ό.π., σελ. 145, Hatziosif, Christos, ό.π., σελ. 241-42

³⁵⁷ Ο Κρεμμυδάς πάλι, όσον αφορά τη ναυτιλία του Αιγαίου στις πρώτες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα, σημειώνει ότι, όσον αφορά κάποιους πλοιοκτήτες – εμπόρους, το ταξίδι του πλοίου ήταν κανόνα προγραμματισμένο και ο καπετάνιος γνώριζε από πριν τι και ποιόν θα συναντήσει στους σταθμούς ή το μοναδικό του τέρμα: Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Εμπορικές πρακτικές...*, ό.π., σελ.127

³⁵⁸ Ο Κρεμμυδάς επίσης επισημαίνει ότι η αγορά εμπορευμάτων στη διάρκεια του ταξιδιού γινόταν είτε με τα χρήματα από την πρώτη πώληση είτε με χρήματα που ο έμπορος έφερε μαζί του επί τούτου, είτε βερεσέ, είτε και με τη συμφωνία η αξία του αγορασθέντος εμπορεύματος να αποδοθεί με την αποστολή άλλου εμπορεύματος, πιο σπάνια το τελευταίο., *Εμπορικές πρακτικές στο τέλος της πλουτοκρατίας*, ό.π., σελ. 104

³⁵⁹ Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Εμπορικές πρακτικές...*, ό.π., σελ. 168

³⁶⁰ Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Εμπορικές πρακτικές...*, ό.π., σελ. 117

Το υψηλό κέρδος ήταν το τελικό ζητούμενο για κάθε έμπορο που δραστηριοποιούνταν στην ανατολική Μεσόγειο. Όσο και αν η ενασχόληση με το θαλάσσιο εμπόριο, από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα, έγινε μια ιδιαίτερα επικερδής δραστηριότητα και έχουμε πληροφορίες για ποσοστά κέρδους πάνω από 100% επί του αρχικού κεφαλαίου, εντούτοις δεν έπαυε να είναι ιδιαίτερα επισφαλής. Κατά συνέπεια η επιτυχία του ταξιδιού ήταν απαραίτητη όχι μόνο για την πώληση των εμπορευμάτων αλλά για την εξακολούθηση της επιχείρησης, τη χρηματοδότηση των ταξιδιών και την ευρωστία των οικογενειών που δραστηριοποιούνταν στο εμπόριο και τη ναυτιλία.

Όσον αφορά τη διανομή του κέρδους, αυτή γινόταν μετά την επιστροφή του πλοίου από το εμπορικό ταξίδι και αφού ο πλοίαρχος συνέτασσε αναλυτικό λογαριασμό σχετικά με τα έσοδα και έξοδα του ταξιδιού. Η μοιρασιά του κέρδους ήταν απαραίτητη όχι μόνο για να διαπιστωθεί αν είχε επιτυχία το ταξίδι, αλλά επίσης γιατί έτσι θα χρηματοδοτούσαν και το επόμενο/α αλλά και για να επικυρωθεί ως επιτυχημένη μια θαλάσσια συνεργασία/συντροφία και να ανανεωθεί η ισχύς της. Συνήθως η διανομή των κερδών γινόταν αφού αφαιρούνταν όλα τα έξοδα, το κεφάλαιο (σιρμαγιά) και οι τόκοι. Το κεφάλαιο διαιρούνταν σε μερίδια (παρτίδα ή πάρτε). Το μεγαλύτερο μέρος (συνήθως το μισό) το έπαιρναν ο ιδιοκτήτης ή οι ιδιοκτήτες. Το υπόλοιπο μοιραζόταν πάλι όπου το μεγαλύτερο μέρος το έπαιρνε ο καπετάνιος και ανάλογα διαμοιραζόταν στο υπόλοιπο πλήρωμα, εκτός αν αυτό λάμβανε μισθό.³⁶¹ Τα ίδια τα συμβόλαια που μελετήσαμε φαίνεται να αφήνουν να εννοηθεί ότι αυτού του τύπου η διανομή των κερδών ήταν η κυρίαρχη, ειδικά στις περιπτώσεις που απουσίαζε η πρακτική της ναύλωσης. Φαίνεται όμως, ότι και στην περίπτωση της ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης, πέραν του ποσού που αντιστοιχούσε στο ναύλο, απολάμβανε και ένα ποσό από το εξαγόμενο κέρδος.

4.2.9. Ναυτική ασφάλιση – Ναυτική δανειοδότηση.

Στο σημείο αυτό θα κάνουμε κάποιες επισημάνσεις για το θέμα της ναυτικής πίστης και ασφάλισης. Ένα θέμα, που αν και έχει διερευνηθεί μέσω της εξέτασης συμβολαίων από πολλές περιοχές του ελλαδικού χώρου (Υδρα, κ.α.), εντούτοις θεωρούμε ότι λείπουν μελέτες που να ξεφεύγουν από τα πλαίσια του ιστοριοδιφικού, να εξασφαλίζουν μια συνθετική θεώρηση, να εξεταστούν οι αλλαγές στο δίκαιο και τις πρακτικές κάθε περιοχής κατ' αντιστοιχία με τις αλλαγές που συνέβησαν σε ευρωπαϊκό και ευρύτερα διεθνές πλαίσιο.

Η ναυτική πίστη και ασφάλιση είναι ένα πολύ ενδιαφέρον θέμα, από τη σκοπιά ότι θα δούμε, σε ένα πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, αυτό που ονομάσαμε μετάβαση από μια πρώτη φάση σε μία δεύτερη, της κεφαλληνιακής ναυτιλίας, τη μεγάλη αλλαγή που υπέστησαν μέθοδοι και πρακτικές αιώνων, μπροστά στη δυναμική της καπιταλιστικής ανάπτυξης, στο χώρο του εμπορίου και της ναυτιλίας. Θεσμοί και πρακτικές μετασχηματίστηκαν εξαιτίας της ραγδαίας ανόδου του θαλάσσιου εμπορίου, γεγονός που προϋπέθετε πλέον τη δημιουργία μιας σειράς υποστηρικτικών επιχειρήσεων – υπηρεσιών αλλά και την ανάγκη για μεγαλύτερη ασφάλεια στη διακίνηση προσώπων και αγαθών, αλλά και μιας σειράς «απρόσωπων» μηχανισμών που θα εξασφάλιζαν χρηματοδότηση, εχεμύθεια και εμπιστοσύνη.

Ο θεσμός της ναυτικής ασφάλισης εμφανίζεται στη Βενετία ήδη από τον 14^ο αιώνα, ενώ στην Κωνσταντινούπολη οι ασφαλίσεις σκαφών και φορτίων ήταν μια πρακτική γνωστή από τον

³⁶¹ Μανιατόπουλος, Μ.Ι., ό.π., σελ. 90, Κωνσταντινίδης, Τρύφων, *Καράβια, καπετάνιοι και συντροφοναύται 1800-1830*, εκδ. Ιστορικής Υπηρεσίας Βασιλικού Ναυτικού, Αθήνα, 1954, σελ 72-76

προηγούμενο αιώνα. Με την εγκατάσταση Ελλήνων στη Βενετία το 16^ο αιώνα και την επαγγελματική τους εξάπλωση στο εμπόριο και τη ναυτιλία, ήταν φυσικό ν' ασχοληθούν και με τις ασφάλειες, σαν ασφαλιστές, μεσίτες και ασφαλιζόμενοι. Οι ασφάλειες κάλυπταν τα συνηθισμένα ατυχήματα θαλάσσης (φωτιές, προσαράξεις και ζημιές κ.α.) Επίσης προέβλεπαν διατάξεις σε περιπτώσεις λεηλασίας κουρσάρων και πειρατών, πράγμα πολύ σημαντικό γιατί κάλυπταν αυτό που λέμε σήμερα πολεμικοί κίνδυνοι και μάλιστα με ένα ασφάλιστρο καθόλου παράλογο για μια εποχή που αυτοί οι κίνδυνοι ήταν συχνοί.³⁶² Ο φόβος ενός ναυαγίου καθιστούσε επίσης αναγκαία την ύπαρξη μιας στοιχειώδους ασφάλισης. Γενικά οι Έλληνες ναυτικοί είχαν τη φήμη έμπιστων όσον αφορά τις οικονομικές τους συναλλαγές. Μπορούσαν να δανείζονται μεγάλα ποσά άνευ συναλλαγματικών, βάσει μόνο υπόσχεσης ή απλού επισημειώματος, οι δε πλοιοκτήτες και φορτωτές εμπιστεύονταν στους πλοiάρχους μεγάλες χρηματαποστολές σφραγισμένους σε «γρούπους» (χρηματοδέματα εντός σάκων), οι οποίες έφταναν πάντοτε στον προορισμό τους, ακόμα και σε περίπτωση ατυχημάτων, όπως ναυάγια, κατασχέσεις από καταδρομείς και άλλα συμβάντα.³⁶³

Η δανειοδότηση από φυσικά πρόσωπα, από την άλλη ήταν μια γενικευμένη πρακτική στο εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου. Η ύπαρξή της υποδήλωνε καταρχάς μια κουλτούρα συνεργασίας ανάμεσα στα πρόσωπα της πλοιοκτησίας, του θαλάσσιου εμπορίου αλλά και ευρύτερα στον κόσμο της οικονομίας. Ακόλουθα ήταν μια πρακτική που εξασφάλιζε ένα μεγαλύτερο χρηματικό απόθεμα για τον έμπορο – ταξιδευτή της ανατολικής Μεσογείου με το οποίο θα χρηματοδοτούσε αν όχι το ίδιο το ταξίδι του, τουλάχιστον την αγορά εμπορευμάτων και, ακόλουθα, τη συνέχιση του εμπορικού ταξιδιού και γενικότερα την επιτυχή ολοκλήρωση του, την επίτευξη του επιθυμητού κέρδους και την εξασφάλιση του εμπορίου – πλοιοκτήτη απέναντι στο πλήρωμά του, αλλά και τον δανειστή/-ες του. Έχουμε κάνει αναφορές στο πρόβλημα της μη ύπαρξης πολλών διαθέσιμων κεφαλαίων αλλά και κυκλοφορούντος χρήματος στο χώρο της ανατολικής Μεσογείου, τουλάχιστον μέχρι τις αρχές του 19^{ου} αιώνα. Η δανειοδότηση μπορούσε να δώσει λύσεις σε αυτά ακριβώς τα προβλήματα, την ίδια στιγμή που υποσχόταν τουλάχιστον την εξασφάλιση του δανειστή, αλλά και ως ένα βαθμό μια συμμετοχή του στα κέρδη του ταξιδιού, που ήδη η δραστηριοποίηση στο εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου υποσχόταν ότι θα ήταν μεγάλη. Φυσικά ο δανειστής μπορούμε να υποθέσουμε ότι ήταν ένας άνθρωπος με κάποια σχετικά χρηματική/κεφαλαιακή επάρκεια, αλλιώς θα διακινδύνευε την παροχή ενός ποσού στο σίγουρα επικερδές, αλλά και με αρκετή αβεβαιότητα, εμπορικό ταξίδι στην ανατολική Μεσόγειο. Έμποροι, πλοιοκτήτες αλλά και πρόσωπα από το σύστημα της γαιοκτησίας και της αγροτικής παραγωγής, οι οποίοι είχαν άμεσο ενδιαφέρον από τη διακίνηση των αγροτικών αγαθών, ήταν σίγουρα ανάμεσα στους δανειστές των ναυτικών. Ο ρόλος της συγγένειας και της καταγωγής σίγουρα έπαιζε επίσης το ρόλο του.

Το ναυτοδάνειο γνώρισε μεγάλη διάδοση και στάθηκε το κυριότερο όργανο χρηματοδότησης για την ελληνική μεταβυζαντινή ναυτιλία και συνάμα το υποκατάστατο της θαλάσσιας ασφάλισης, όπως μαρτυρούν και σχετικές διατάξεις και στα σχετικά νομοθετικά κείμενα (Νόμος Ροδίων

³⁶² Γκόφας, Δ. Χ., *Ασφαλιστήρια του 16^{ου} αιώνα εκ του αρχείου του εν Βενετία ελληνικού ινστιτούτου*, στο Δημήτριος Γκόφας, *Μελέτες Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου των Συναλλαγών: Αρχαίου, Βυζαντινού, Μετα-βυζαντινού*, Αθήνα, Βιβλιοθήκη της εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρείας, 1993, σελ. 326-28

³⁶³ Κωνσταντινίδης, Τρύφων, *Καράβια, καπετάνιοι και συντροφοναύται 1800-1830*, εκδ. Ιστορικής Υπηρεσίας Βασιλικού Ναυτικού, Αθήνα, 1954, σελ 63

Ναυτικών, Ναυτικός Κανονισμός της Ύδρας).³⁶⁴ Η ναυτοδανειακή σύμβαση καταρτιζόταν πάντοτε εγγράφως, κατά πάγια ναυτική συνήθεια της Μεσογείου. Το ναυτοδάνειο χορηγούνταν κατά κανόνα από τρίτους κεφαλαιούχους (εμπόρους και άλλους) και συνοδευόταν από την επιβάρυνση των ναυτικών τόκων. Το ναυτοδάνειο συνομολογούνταν είτε επί του πλοίου είτε επί του φορτίου. Ο οφειλέτης πρέπει να επιστρέψει το κεφάλαιο, αυξημένο κατά τον τόκο. Οι τόκοι αρχικά ήταν πολύ υψηλοί, συχνά και πάνω από 20%. Αυτοί οι υπερβολικά μεγάλοι τόκοι, ήταν ένδειξη ότι ο δανειστής πίστευε ότι το ταξίδι θα απέδιδε μεγάλα κέρδη. Από την άλλη ήταν δείγμα ενός σχετικού ανορθολογισμού που συνόδευε τις εμπορικές ανταλλαγές. Στην πορεία βέβαια και οι τόκοι σημείωσαν υποχώρηση.³⁶⁵ Οι τόκοι δίνονταν συνήθως είτε κατά χρόνο, είτε κατά ταξίδι (μόνο μετάβασης ή και μετάβασης – επιστροφής. Η αποπληρωμή του δανείου εξαιρούνταν των θαλάσσιων κινδύνων και έπρεπε να γίνει οπωσδήποτε, με ευθύνη του καπετάνιου μετά την ολοκλήρωση του εμπορικού ταξιδιού.³⁶⁶ Διαφορετικά γινόταν με τον τόκο. Η καταβολή του εξαρτάται αφενός από την επιτυχία του πλου αφετέρου δε από την κερδοφόρα κατάληξή του.³⁶⁷ Για την ασφάλεια του δανειστή παίρνονταν μέτρα όπως η υποχρέωση του καπετάνιου να ακολουθήσει ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο, η απαίτηση το εμπόρευμα να είναι υπέγγυο για την επιστροφή του δανείου, αλλά και η δέσμευση του πλοιάρχου να μη συνάπτει ναυτοδάνεια κατά το δοκούν. Φυσικά και η συνοδεία του δανειζόμενου ποσού από τόκους.³⁶⁸

Μια αρκετά κατατοπιστική εικόνα για τις πρακτικές της ναυτικής δανειοδότησης στη διάρκεια αυτών των δεκαετιών προσφέρουν τα συμβόλαια των νοταρίων της Λειβαθούς. Την περίοδο που εξετάζουμε, εξακολουθούσε να ισχύει η πρακτική της θαλάσσιας δανειοδότησης από φυσικά πρόσωπα, όπως επισημαίνεται όχι μόνο σε άλλες περιοχές του ελλαδικού χώρου, αλλά και στον επτανησιακό ήδη από την εποχή της βενετοκρατίας.

Το θαλασσοδάνειο, «α ρίζικα μαρίτιμα», «α ρίζικα της θαλάσσης», εκδιδόταν στο όνομα του πλοιάρχου από ένα πρόσωπο, συνήθως τον συνιδιοκτήτη του πλοίου ο οποίος τύγχανε να είναι και ο συνεργάτης του πλοιάρχου στο εμπόριο ή ένα άτομο το οποίο επιδιδόταν σε σχετικές, πιστωτικές δραστηριότητες. Με το θαλασσοδάνειο ο πλοίαρχος χρηματοδοτούσε το εμπορικό του ταξίδι, ενώ δεσμευόταν την αποπληρωμή του σε κάθε περίπτωση, εξαιρώντας το ναυτικό δάνειο από τυχόν αβάρια που θα μπορούσε να τύχει στη διάρκεια του ταξιδιού του. Η αποπληρωμή του θα γινόταν στην Κεφαλονιά, μετά το πέρας του ταξιδιού. Η αποπληρωμή κρινόταν επιτυχής εφόσον είχε αποδειχθεί ότι είχαν πληρωθεί τρεις βασικοί όροι: α) η επιστροφή από το ταξίδι, β) η «αρχή της

³⁶⁴ Γκόφας, Δ.Χ., *Διαμαρτυρικών (Προτέστον) του έτους 1807 εκ Σύρου*, στο Δημήτριος Γκόφας, *Μελέτες Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου των Συναλλαγών: Αρχαίου, Βυζαντινού, Μετα- βυζαντινού*, Αθήνα, Βιβλιοθήκη της εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρείας, 1993, σελ. 385

³⁶⁵ Μανιατόπουλος, Μ.Ι., *Το εμπορικό δίκαιον της Ύδρας 1757-1821*, Αθήνα 1939, σελ. 42

³⁶⁶ Μανιατόπουλος, ό.π., σελ. 38-39, Χατζηγιάννου, Μαρία – Χριστίνα, *Οικογενειακή στρατηγική και Εμπορικός Συναγωνισμός. Ο οίκος Γερούση τον 19ο αιώνα*, ό.π., σελ. 200-203

³⁶⁷ Μανιατόπουλος, ό.π., σελ. 43, Κωνσταντινίδης, Τρύφων, ό.π., σελ. 72-76. Σε περίπτωση όπου δε υπήρχε κέρδος από το ταξίδι ο τόκος δεν καταβαλλόταν προκειμένου να εξασφαλιστεί η μισθοδοσία του πληρώματος. Σε περίπτωση ζημίας το πλήρωμα αναγκάζονταν να συμβάλλει χρηματικά προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποπληρωμή του αρχικού κεφαλαίου του δανειστή, αφού ο τόκος δεν θα καταβαλλόταν ούτως ή άλλως. Το αρχικό κεφάλαιο έπρεπε να επιστραφεί οπωσδήποτε. Σε περίπτωση ναυαγίου ή απώλειας του φορτίου λόγω πειρατικής δράσης δεν επιβαρυνόταν το πλήρωμα και ο χαμένος ήταν ο δανειστής αφού δεν του επιστρεφόταν τίποτα.

³⁶⁸ Γκόφας, Δ.Χ., *Θαλασσοδάνεια, σερμαγιές, βλίσidia. Τρεις μορφές χρηματοδότησης της θαλάσσιας επιχείρησης στα μεταβυζαντινά χρόνια*, στο Δημήτριος Γκόφας, *Μελέτες Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου των Συναλλαγών: Αρχαίου, Βυζαντινού, Μετα- βυζαντινού*, ό.π., σελ. 398-99

υποκατάστασης» που καθιστούσε τόσο το ναυτοδάνειο όσο και τα πράγματα που αγοράστηκαν με αυτό υπέγγυα στον δανειστή, γ) ότι είχε ακολουθηθεί από το πλοίο καθορισμένο δρομολόγιο με στόχο την πώληση εμπορευμάτων άρα και την εξασφάλιση των δανειστών.³⁶⁹ Τα ναυτικά δάνεια φυσικά βάρυνε και ο τόκος. Το ύψος του τόκου ήταν αντικείμενο διαπραγμάτευσης και το ύψος του ήταν συναρτημένο με δυσχέρειες και καταστάσεις. Από τα έγγραφα φαίνεται ότι στις πρώτες δεκαετίες του 10^{ου} αιώνα, ο τόκος ανερχόταν σε 4% τον μήνα, πιο υψηλός σε σχέση με την επόμενη περίοδο που θα δούμε ο τόκος να διαμορφώνεται σε 2% ανά μήνα.

Ας δούμε κάποια χαρακτηριστικά παραδείγματα καταρχάς από το νοταριακό αρχείο του Νικολάου Άννινου Καλλιγά: με την πράξη 222 και ημερομηνία 22/5-2/6/1830 ο Φιεραβάντες Καλλιγάς «...έλαβε βλίσιδι από τον Νικόλαο Καλλιγά ποτέ Παύλου τάλαρα κολονάτα της Ισπανίας 25 α ρίζικα μαρίτιμα μπάρκα τη βεντούρα με ότι παστιμέντο ήθελε υπάγη αυτός κ' η πραγμάτια του τα οποία αυτά είναι ή εννοούντε δια λογαριασμόν ος λέγει του αδελφού του Γεράσιμου Καλλιγά και τα δίνη ος πρεκουρατόρας του δια τον κόλφον τον αδριατικόν προς τέσσερα τα εκατό κάθε μήναν αρχηνόντας το αυτό διαφοράν από την σήμεραν. Και με το καλόν κατεβόδιον και καλόν του γήρισμα εδώ εις την Κεφαλονιά υπόσχετε να τα επιστρέψη ομού με το δουλεμένο τους διάφορον το θαλάσσιον τόκον του άνοθεν Καλλέργη όσον και ούτινος ετέρου όπου από το παρόν τόσον ήθελε παρησιάσι νομίμος....»³⁷⁰ Ακόμα με την πράξη 174 (15-27/9/1829) ο Παναγής Καλλιγάς και ο Ευθύμιος Τζάκης φανερώνουν «...ότι έλαβαν ανταμός ή κ' σόληδον παρά του Βασιλείου Καλλιγά ποτέ Μπατηστί τάλαρα κολονάτα της Ισπανίας 50 βλίσιδι α ρίζικα της θαλάσσης βάρκα της βεντούρας επάνο εις το κορμί τους προς τέσσερα τα εκατό τον κάθε μήνα με το οποίο παστημένα ήθελε ταξιδεύσουν αυτοί και η πραγμάτια τους δια τον κόλφων τον Αδριατικόν...κ' με το καλόν τους γύρισμα εδώ εις Κεφαληνία υπόσχοντες ανταμός ή ή ησολεδον να του τα επιστρέψη ομού με το δουλεμένον τους διάφορον. Κ' λιποντας να είναι στενεμένοι με τα δανικα τους αγαθά κατά τον τόσον τον άνοθεν κρεδιτόρου όσον κ' πάντος ετέρου οπού το παρόν ...περίπτωσι νομίμου φραγμού όμως από κάθε αβαρία...»³⁷¹ Τέλος στην πράξη 71 (25/9-7/10/1827) αναφέρεται ότι ο Ανδρέας Καλλιγάς «...έλαβε παρά του κυρίου Γερασίμου Καλλιγά ποτέ Παύλου Καλλέργη, τάλαρα κολονάτα της Ισπανίας πεντήκοντα επάνω εις το κορμί κ' ατράτζι της γολέτας, όπου ο ριθίς Ανδρέας έχη κ' καπετανέβη ονομαζόμενο «Η Παναγία από τα Καληγάτα» με σημέαν ιονικήν, όπου κατά το παρόν εβρίσκεται αραγμένον εις το πόρτο του Αργοστολίου, α ρίζικα της θαλάσσις, προς τέσερα τις εκατόν τον κάθε μήνα, ως εδώ εις Κώρφους και εκεί διά των κόλφων των Αδριατικόν, συνφωνισμένοι αναμετάξυ τους, να αργήκοντε τα αυτά κολονάτα σέντζα αβαρία γ την σήμεραν...η με το καλόν του κατεβόδιον, ης καλόν του μοιρασμένον εις Κεφαλονιά...»³⁷²

Τέλος παραθέτουμε μια νοταριακή πράξη από το αρχείο του Μάρκου Ροσόλιμου: «επαρισιάστικαν (σοματικός ο κύριος καπητάν Αντόνιος Λυκιαρδόπουλος του κυρίου Αναστασίου, κάτικος του άνοθεν χωρίου (Σπαρτιά) γνωστός μου καλότατα.....φανερόνι κ' ομολογή ότι προσέλαβε

³⁶⁹ Παγκράτης, Γεράσιμος, *Οργάνωση και διαχείριση της ναυτιλιακής επιχείρησης στην Κέρκυρα στο πρώτο ήμισυ του 16^{ου} αιώνα*, Μνήμων, τ. 30 (2009), σελ. 28-29

³⁷⁰ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κρανιάς, Λειβαθός, Νοταριακό αρχείο Νικολάου Καλλιγά του Άννινου, Φ.Α., βιβλίο 3, Πράξη 222 (22/5-2/6/1830)

³⁷¹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό αρχείο Νικολάου Καλλιγά του Άννινου, Φ.Α., βιβλίο 3, Πράξη 174 (15-27/9/1829)

³⁷² Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό αρχείο Νικολάου Καλλιγά του Άννινου, Φ. Α, βιβλίο 2, Πράξη 71 (25/9-7/10/1827)

δάνια εις τα χαίρια του την χθεςινίην ημέραν Σάββατο από τον κύριον καπιτάν Αποστόλι Κούπα ποτέ Μαρί από χωρίον Κουντουράτα Λυβαθός, τάλαρα κολονάτα εικοσιπέντε Ν^ο 25 α ριζικά μαρίτιμα απάνου εις το κόλπο του περγαντίνου ονομάτι Περίκλε τιν σήμερον ευρικόμενο ης τούτο το πόρτο της Κεφαλληνίας ης Αργοστόλιον διηκούμενο με σιμέαν ιωνικήν, δια να ταξιδέψι αυτός καπιτάν αντόνιος με το αυτό περγαντίνο όθεν τον καλέσι η χρία κ' η περίστασις... τα οπία κολονάτα να ίναι κ' αγρικιόντε ελεύθερα από πάσαν αβαρίαν. Υποσχόμενος ο ριθίς καπιτάν Αντόνιος με το καλό του καταβόδιον ίγουν γίρισμα εις την μπατρίδαν με το αυτό περγαντίνο, και εις κάθε άλον τόπον όπου ήθελε του παρισιαστί το παρόν, να επιστρέψι τα άνοθεν κολονάτα ηκοσιπέντε 25 ομού με το διάφορον το μαρίτιμο ης άνοθεν προστρια : 3 : τα εκατό τον καθέκαστον μήνα από τιν σήμερον κ' έος την τέλειαν αποπλιρομήν του παρόντος, τόσον του άνοθεν κύριου Κούπα όσον κ' κάθε άλου όπου το παρόν οίθελε παρισιάσι το παρον με επιτροπικήν του κυρίου Κούπα. Κ' λιπόν τις από τιν άνοθεν υπόσχαιτε να ίναι στενεμένος κ' υποκίμενος να πλερόνι με το αυτό περγαντίνο κατά τον νόμον....»³⁷³

Μελετώντας τα συμβόλαια του Αθανασίου Σολωμού, δύο δεκαετίες αργότερα, θα διαπιστώσουμε μιας σειρά δραστικές αλλαγές στον τομέα της ναυτικής ασφάλισης.

Το εμπόριο της Κεφαλονιάς είχε ξεπεράσει την τοπική του εμβέλεια στα πλαίσια της αγγλικής προστασίας και ήδη σαν κύριο τόπο δραστηριοποίησής του είχε τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας. Έτσι ήταν φυσικό οι έμποροι και πλοιοκτήτες να ζητούν περισσότερη ασφάλεια για τα πλοία και τα εμπορεύματά τους, καθώς δεν περιορίζονταν πλέον στις γνωστές και ασφαλείς θάλασσες του Ιονίου, της Αδριατικής ή της Μάλτας. Τα πολύμηνα και δαπανηρά ταξίδια για την πώληση των αγροτικών προϊόντων του νησιού ή την αγορά των σιτηρών της Μαύρης Θάλασσας προϋπέθεταν μεγαλύτερο ενδιαφέρον για το ζήτημα της ασφάλισης του πλοίου και του φορτίου του. Εξάλλου οι έμποροι, πλοιοκτήτες και καπετάνιοι της κεφαλληνιακής ναυτιλίας, είτε επρόκειτο για τη Μαύρη Θάλασσα, είτε για το τοπικό – περιφερειακό εμπόριο του νησιού, αποτελούσαν μια από τις πιο δυναμικές ομάδες στο θαλάσσιο εμπόριο της Μεσογείου. Κατά συνέπεια ήταν λογικό να παρακολουθούν τις αλλαγές που γίνονταν στην ευρωπαϊκή και μεσογειακή ναυτιλία προκειμένου να μην υστερήσουν σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους.

Οι αλλαγές στην ναυτιλία ήταν ταχύτατες ήδη από τις πρώτες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα. Η μεγάλη αύξηση των διακινούμενων εμπορευμάτων, κατά συνέπεια και η αξία τους, η χρησιμοποίηση ολοένα και πιο βελτιωμένων και με μεγαλύτερη χωρητικότητα τύπων σκαφών (ιστιοφόρων), αλλά κυρίως η ενοποίηση της παγκόσμιας οικονομίας και η διενέργεια εμπορικών ταξιδιών στα πιο απόμακρα μέρη προκειμένου να εξασφαλιστεί η αγορά αγροτικών προϊόντων και πρώτων υλών (σε μέρη όπως οι αποικίες αλλά και περιοχές που δεν είχαν προηγουμένως μπει στο επίκεντρο του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου όπως η νότια Ρωσία και η Αίγυπτος, ήταν φυσικό να αυξήσουν το ενδιαφέρον για την μεγαλύτερη ασφάλεια πλοίων, ανθρώπων και εμπορευμάτων. Η απομάκρυνση, και στον τομέα της ναυτικής ασφάλισης, από τα αρχαϊκά πρότυπα που κυριαρχούσαν στο ευρωπαϊκό εμπόριο για αιώνες, ήταν αναγκαία συνέπεια αυτού του ενδιαφέροντος. Η ίδρυση μεγάλων πιστωτικών καταστημάτων (ασφαλιστικών εταιρειών με τη σημερινή έννοια) που ειδικεύονταν στο ζήτημα της ναυτικής ασφάλισης ήρθε να αντικαταστήσει την πρακτική της ασφάλισης από φυσικά πρόσωπα (συνήθως εμπόρους ή κάποιους που

³⁷³ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναιάς, Λειβαθός, Νοταριακό Αρχείο Μάρκου Ροσόλιμου του Γαβριήλ, Φ.Β, βιβλίο 6, Πράξη 476 (11-23/11/1848)

ειδικεύονταν σε πιστωτικές εργασίες). Τα μεγέθη του εμπορίου ήταν τέτοια πλέον που δεν μπορούσε ένα μόνο πρόσωπο να αναλάβει τα ποσά που απαιτούνταν και τον κίνδυνο που προϋπέθεταν πολύμηνα και μακρινά ταξίδια. Η ανάπτυξη των πιστωτικών – τραπεζικών ιδρυμάτων, πρακτική που φυσικά υπήρχε στην Ευρώπη ήδη από την αρχή των νεότερων χρόνων, στην πράξη γενικεύθηκε από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα, ενώ η ανάπτυξη τέτοιων δραστηριοτήτων στον τομέα του ναυτικού εμπορίου, συνδεόταν στενά με την ύπαρξη και γενίκευση μεγάλων ιδιωτικών εμπορικών, και αργότερα, εφοπλιστικών επιχειρήσεων και την αποδέσμευση του θαλάσσιου εμπορίου από τις μεγάλες κρατικές μονοπωλιακές εταιρείες. Το θαλάσσιο εμπόριο λειτουργούσε πλέον με καπιταλιστικούς όρους και όσοι συμμετείχαν σε αυτό, ειδικά οι πιο δυνατοί «παίκτες» - καπιταλιστές, ήταν φυσικό να ενδιαφέρονται για την εξασφάλιση των πλοίων και των εμπορευμάτων τους και την κερδοφόρα περάτωση των εμπορικών ταξιδιών.

Οι αλλαγές αυτές επρόκειτο να γίνουν αισθητές και στο χώρο της ανατολικής Μεσογείου, όπου δραστηριοποιούνταν, με αυξανόμενη σημασία, και οι τοπικοί στόλοι των Ελλήνων, αλλά και άλλων μεταφορέων των σιτηρών και άλλων αγροτικών προϊόντων της ανατολικής Μεσογείου. Το εμπόριο σε αυτό το χώρο είχε κοινά χαρακτηριστικά, παρά τις υπαρκτές διαφορές, με το ευρωπαϊκό εμπόριο των προηγούμενων δεκαετιών.

Θα επαναλάβουμε εδώ ότι μελετώντας τις τοπικές οικονομικές δομές, τις πρακτικές και τους θεσμούς οργάνωσης της τοπικής – περιφερειακής ναυτιλίας των Ελλήνων, ερχόμαστε σε επαφή με «κανονικότητες» περισσότερο και όχι με διαφορές με τα χαρακτηριστικά άλλων «τοπικών» ευρωπαϊκών οικονομιών και κοινωνιών. Το εμπόριο και η ναυτιλία της Ευρώπης στην αυγή των νεότερων χρόνων παρουσίαζε τις ίδιες πρακτικές οργάνωσης των ταξιδιών, συγκρότησης των απαραίτητων κεφαλαίων και των πληρωμάτων, τις ίδιες πρακτικές για την κερδοφόρα πώληση των εμπορευμάτων, τη χρησιμοποίηση των ίδιων εγγράφων και των ίδιων υγειονομικών κανονισμών, και πλήθος άλλων χαρακτηριστικών, που συναντούμε στο εμπόριο και τη ναυτιλία των περιοχών του ελλαδικού χώρου. Φυσικά στα τέλη του 18^{ου} – αρχές 19^{ου} αιώνα που αρχίζει να αναπτύσσεται η ναυτιλία των Ελλήνων, αυτά τα χαρακτηριστικά συναντώνται στην ελληνική ναυτιλία, την ίδια στιγμή που το ευρωπαϊκό εμπόριο και ναυτιλία υφίστανται ήδη μεγάλες αλλαγές. Αυτό δεν μπορεί να μας εκπλήσσει, δεδομένου ότι οι μηχανισμοί της οικονομικής αλλαγής προς την επικράτηση των καπιταλιστικών σχέσεων παραγωγής, δεν αναπτύχθηκαν ούτε ταυτόχρονα παντού, ούτε πανομοιότυπα. Ήταν λογικό η δυτική Ευρώπη να προηγείται και οι μηχανισμοί της οικονομίας της να ασκούν καταλυτικό ρόλο στην μεταμόρφωση των οικονομικών δομών της ανατολικής Ευρώπης και ιδίως της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, που κυριαρχούσε η αγροτική – παραδοσιακή οικονομία.

Το ζήτημα είναι να εντοπίσουμε ωστόσο το πώς έγιναν οι αλλαγές, ακόμα και στο μικρό επίπεδο της οργάνωσης της ναυτιλίας. Το πώς δηλαδή οι αναγκαίοι μετασχηματισμοί που έγιναν στο ευρωπαϊκό εμπόριο δεκαετίες πριν, έγιναν από ένα σημείο και μετά απαραίτητοι και στον ελλαδικό – και επτανησιακό χώρο – προκειμένου οι έμποροι και πλοιοκτήτες να μη μείνουν πίσω στον ανταγωνισμό τους με τους Ευρωπαίους και να διεκδικήσουν μεγαλύτερο μερίδιο και κέρδη από την ολοένα και μεγαλύτερη ανάπτυξη και εξάπλωση του εμπορίου, ιδίως του εμπορίου σιτηρών. Έτσι μετασχημάτιζαν συνεχώς και την ελληνόκτητη ναυτιλία σε καπιταλιστική κατεύθυνση, είτε αυτή αφορούσε την αξιοποίηση και μεταφορά του εγχώριου γεωργικού πλεονάσματος και κατευθύνονταν από εγχώριους εμπόρους, είτε αφορούσε και γινόταν για λογαριασμό ξένων ή των Ελλήνων της Διασποράς και αφορούσε την εμπορία των προϊόντων της ανατολικής Μεσογείου, ιδίως της Μαύρης Θάλασσας.

Από αυτή τη σκοπιά, πέραν των τεχνολογικών αλλαγών και αυτών που έγιναν στην ίδια τη ναυτιλιακή επιχείρηση, μεγάλη πρόοδος σημειώθηκε και στον τομέα της ασφάλισης. Η σημαντικότερη εξέλιξη ήταν η ίδρυση και σταδιακή γενίκευση των ασφαλιστικών εταιρειών, κάτι το καινοφανές για την ανατολική Μεσόγειο. Στον ίδιο τον επτανησιακό χώρο το αποφασιστικό βήμα σε αυτή την κατεύθυνση έγινε από τους Κεφαλλονίτες. Η ύπαρξη πλεοναζόντων κεφαλαίων των προσωπικών εταιρειών από το εμπόριο και τη ναυτιλία έβρισκε σταδιακά διέξοδο στον κερδοφόρο ασφαλιστικό κλάδο, σε μια εποχή που τα ταξίδια ήταν ιδιαίτερα επικίνδυνα, λόγω της πειρατείας και των πολεμικών συγκρούσεων. Σε αυτή την κατεύθυνση πρωταγωνίστησαν οι μεγάλοι έμποροι των λιμανιών της ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Στα εμπορικά λιμάνια της Τεργέστης, της Βενετίας, της Οδησσού, του Λιβόρνο ήρθαν σε ακμή οι ασφαλιστικές εταιρείες που ιδρύονταν με μετοχικά κεφάλαια. Φυσικά τον κύριο ρόλο είχαν σημαίνοντες έμποροι ή άνθρωποι που ασκούσαν εν γένει πιστωτικές δραστηριότητες. Ωστόσο δινόταν η ευκαιρία στους μετόχους εμπόρους να παίρνουν μέρος σε περισσότερες από μία εταιρείες, επιχειρώντας αύξηση του κεφαλαίου τους, παρά το υπαρκτό ρίσκο, συμβάλλοντας όμως και στη διατήρηση της ηρεμίας της αγοράς. Η ενασχόληση με τον ασφαλιστικό κλάδο ήταν πολύ κερδοφόρα για το ελληνικό εμπόριο, όπως μπορεί να συμπεράνει κανείς από την ίδρυση ελληνικών ασφαλιστικών εταιρειών σ' όλα τα καίρια λιμάνια της Μεσογείου και από την ευρεία συμμετοχή τους στις άλλες ασφαλιστικές εταιρείες των περιοχών όπου εγκαθίσταντο.³⁷⁴

Στην Κεφαλονιά, η ίδρυση και γενίκευση της ναυτικής ασφάλισης ήρθε σαν αποτέλεσμα της μεγάλης εμπορικής και ναυτιλιακής ανάπτυξης του νησιού και της δημιουργίας μιας τοπικής οικονομικής ελίτ νέου (καπιταλιστικού) τύπου. Είναι αυτή ακριβώς η ελίτ που δραστηριοποιήθηκε σε νέους τομείς όπως της ναυτασφάλισης ή των τραπεζιτικών υπηρεσιών. Η ναυτική ασφάλιση και δανειοδότηση υποβοηθήθηκε από τα ασφαλιστικά καταστήματα που ιδρύθηκαν στην Κεφαλονιά τις δεκαετίες του 1840 («Ασφαλιστική της Κεφαλληνίας Εταιρεία» το 1841 με πρώτο διευθυντή τον Παύλο Φωκά Αλεξανδράτο) και του 1850 («Αρχάγγελος» το 1854, «Ομόνοια» το 1857).³⁷⁵ Μια εξέλιξη στην οποία η Κεφαλονιά υπήρξε πρωτοπόρα σε όλο τον επτανησιακό χώρο. Αυτή η εξέλιξη υποδήλωνε την μεγαλύτερη φροντίδα των Κεφαλλονιτών εμπόρων και πλοιοκτητών για την ασφάλιση των πλοίων και των εμπορευμάτων τους, σε μια περίοδο που είχαν γενικευτεί οι εμπορικές τους δραστηριότητες στα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου και ιδίως της Μαύρης Θάλασσας και είχε μεγαλώσει ο όγκος και η αξία των εμπορευόμενων προϊόντων.

Αξίζει να σταθούμε, λόγω και της συχνής παρουσίας του, στα νοταριακά έγγραφα, σε μια από τις πιο χαρακτηριστικές και σημαντικές περιπτώσεις Κεφαλλονίτη, που εισήλθε στον χώρο της κεφαλληνιακής ναυτιλιακής ελίτ, χάρη στην επιτυχή επιχειρηματική του δράση στον υποστηρικτικό της εμπορικής ναυτιλίας τομέα των ναυτασφαλίσεων. Και αυτή είναι η περίπτωση του Ιωάννη Σκαλτσούνη. Το 1854 λαμβάνει την απόφαση να συστήσει την ασφαλιστική εταιρεία «Ο Αρχάγγελος», η οποία θα δραστηριοποιηθεί στον χώρο της ασφάλισης εμπορικών σκαφών, καθώς και της χορήγησης θαλασσίων δανείων, προς Κεφαλλονίτες και μη πλοιοκτήτες και πλοιάρχους, αποκτώντας σταδιακά σημαντικά κεφάλαια και αποθεματικά. Με την απόφαση ίδρυσης του Αρχάγγελου, ο Σκαλτσούνης καθίσταται, σταδιακά, ένας από τους πλέον σημαντικούς οικονομικούς παράγοντες του Ιονίου Κράτους και μια από τις πλέον εμβληματικές μορφές του

³⁷⁴ Χατζηιωάννου, Μαρία – Χριστίνα, *Οικογενειακή στρατηγική και Εμπορικός Συναγωνισμός. Ο οίκος Γερούση τον 19ο αιώνα*, ό.π., σελ. 203-211

³⁷⁵ Βλασσόπουλος, Νίκος, *Η ναυτιλία των Ιονίων Νήσων*, τ. Β', Ελληνική Ευρωεκδοτική, Αθήνα, 1995, σελ. 119-137

επιχειρηματικού χώρου, όχι μόνο της κεφαλληνιακής ή της επτανησιακής, αλλά, εν γένει, της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Ενδεικτικά, θα αναφέρουμε, πως ο «Αρχάγγελος» θα καταστεί, σύντομα, μέσα στη δεκαετία του 1860, όχι μόνο, μία από τις πλέον δυναμικές ασφαλιστικές επιχειρήσεις του ευρύτερου ελλαδικού χώρου, αλλά θα μετεξελιχθεί και στον πρώτο ελληνικό Νηογνώμονα, με εναρκτήριο έτος λειτουργίας το 1870.³⁷⁶

Επιστρέφοντας στα συμβόλαια του Σολωμού (23 περιπτώσεις καταγράψαμε σαν θαλασσοδάνεια) μπορούμε να διαπιστώσουμε τις αλλαγές αλλά και την αντοχή των πρακτικών της θαλάσσιας ασφάλισης στην μεταβατική περίοδο των μισών του 19^{ου} αιώνα.

Στα παλιότερα συμβόλαια του Σολωμού συναντάμε ακόμα διαδεδομένη την πρακτική της εξασφάλισης «θαλασσοδανείων» από φυσικά πρόσωπα, συνήθως εμπόρους του νησιού, τα οποία ο πλοίαρχος δεσμευόταν ότι θα τα πληρώσει σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Σε άλλα συμβόλαια επισημαίνεται ότι το δάνειο μπορούσε να αποπληρωθεί σε ένα συγκεκριμένο λιμάνι άφιξης του πλοίου, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του, στο οποίο θα βρισκόταν συνήθως ένας έμπιστος ή συνεργάτης του εμπόρου ή του προσώπου εν γένει, στο όνομα του οποίου εκδόθηκε το ναυτοδάνειο. Φυσικά το «θαλασσοδάνειο» βάρυνε και ένας τόκος, συνήθως 1 ή 2% ανά μήνα επί του αρχικού ποσού. Επίσης δηλωνόταν ρητά ότι η αποπληρωμή του δανείου θα γινόταν σίγουρα, ανεξάρτητα από τυχόν αβαρίες που θα προέκυπταν. Όπως είπαμε το εμπορικό ταξίδι ήταν μακρό, δαπανηρό και απρόβλεπτο. Κατά συνέπεια ήταν φυσικό να υπάρξουν δυσκολίες στην αποπληρωμή δανείων ή ακόμα και ολοκληρωτική αποτυχία του ταξιδιού είτε εξαιτίας της μη πώλησης των προϊόντων στην καλύτερη περίπτωση, είτε εξαιτίας μιας αβαρίας ή ενός ναυαγίου. Το συμβόλαιο με το να δηλώνει ρητά ότι το θαλασσοδάνειο θα αποπληρωνόταν και θα εξασφαλιζόταν ο δανειστής, ανεξάρτητα από τυχόν αβαρίες, είναι απόδειξη του ρίσκου που αναλάμβανε ο δανειστής αλλά και της προσπάθειάς του να εξασφαλίσει και το ελάχιστο δυνατό κέρδος από την ενασχόληση με την θαλάσσια ασφάλεια. Δύο δεκαετίες αργότερα θα διαπιστώσουμε ότι οι Κεφαλλονίτες πλοίαρχοι μπορούσαν να αποπληρώσουν το δάνειό τους σε ένα από τα λιμάνια άφιξης του πλοίου τους. Οι έμποροι, που συνήθως δάνειζαν τους πλοίαρχους, αλλά και τα ασφαλιστικά καταστήματα, είχαν πλέον ένα εκτεταμένο δίκτυο αντιπροσώπων σε πολλά λιμάνια, δείγμα των αλλαγών που έγιναν στην οργάνωση του θαλάσσιου εμπορίου της Μεσογείου, τόσο στον τομέα της ναυτικής πίστης αλλά κυρίως στο πως οι έμποροι, ιδίως οι μεγαλύτεροι από αυτούς, συνεργάζονταν μεταξύ τους και είχαν αναπτύξει ένα εκτεταμένο δίκτυο πρακτόρων και αντιπροσώπων στα μεγαλύτερα λιμάνια, προκειμένου να αποκτήσουν καλύτερες θέσεις στον εμπορικό ανταγωνισμό.

Ας δούμε μερικά παραδείγματα: στο συμβόλαιο 41 με ημερομηνία 4-16//12/1849 ο Παναγής Τεντζερής από το Ληξούρι, πλοίαρχος του καϊκιού «Παναγιά του Κύκου», δηλώνει ότι: «...έλαβε δια πληρωμή τον κίνδυνο της θαλάσσης, τάλληρα δίστηλα 150 παρά του κ. Μιχαήλ Λιβαδά του

³⁷⁶ Καπετανάκης, Παναγιώτης, Σ., *Η ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία των Επτανήσων την εποχή της Βρετανικής Κατοχής και Προστασίας και η κεφαλληνιακή υπεροχή (1809/15-1864)*, ό.π., σελ. 290-1, Βλασσόπουλος, Νίκος, *Η ναυτιλία της Ιθάκης*, ό.π., σελ. 76-77, Τσιτσέλης, Ηλίας, «Κεφαλληνιακά Σύμμεικτα. Συμβολή εις την ιστορία και λαογραφία της νήσου της Κεφαλληνίας. Εκκλησιαστικά. Μονών Ιστορία. Χρονογραφία. Πολιτικά και Στατιστικά Σημειώματα». Τ. Α', Αθήνα, 1904, σελ. 577 – 600. Ο Τσιτσέλης περιγράφει αναλυτικά το βίο του Σκαλτσούνη, δίνοντας λεπτομέρειες για τη συγκρότηση του Αρχάγγελου, τη σύγκρουση του με την Ιονική για το δικαίωμα έκδοσης τραπεζογραμματίων και τη χορήγηση χαμηλότοκων πιστώσεων στους αγρότες, τη σημαντική συμβολή του στην ανάπτυξη της οικονομικής επιστήμης στην Ελλάδα όπως και τη στροφή που έκανε προς τα τέλη της ζωής του προς τη μεταφυσική και την ενασχόληση με τη θεολογία και τον αγώνα υπέρ της χριστιανικής πίστης.

Γερασίμου... τα οποία υποχρεείται να του τα επιστρέψει μετά ένα χρόνο από την σήμερα... υποχρεούται να πληρώσει δια τόκον τον ίδιον δίστηλα δύο τοις εκατό τον κάθε μήνα...»³⁷⁷

Η συμβολαιογραφική πράξη 162, ή καλύτερα τα συμβόλαια που εμπεριέχονται στην πράξη 162, παρέχουν διαφωτιστικές πληροφορίες σχετικά με τη θαλάσσια δανειοδότηση. Είναι επίσης χαρακτηριστικό το ότι παρέχονται πληροφορίες σχετικά με την αδυναμία πληρωμής του θαλασσοδανείου, που οδηγεί τον πλοίαρχο στο να πουλήσει το μερίδιο του πλοίου που κατέχει προκειμένου να μην οδηγηθεί στην χρεοκοπία.

Έτσι ο πλοίαρχος Γεώργιος Φραγγόπουλος αδυνατεί να αποπληρώσει ένα θαλασσοδάνειο που είχε λάβει και γι' αυτό το λόγο έρχεται να βοηθήσει ο συνεργάτης και συνιδιοκτήτης του πλοίου «Καλή Τύχη» που είχαν κατασκευάσει με ίδια έξοδα, γνωστός έμπορος Παύλος Φωκάς Αλεξανδράτος. Ο Φραγγόπουλος είχε επίσης λάβει ένα θαλασσοδάνειο από τον Παύλο Φωκά, το οποίο επίσης δυνατόυσε να αποπληρώσει: «Και ο κύριος Γεώργιος Φραγγόπουλος του μέτρησεν μια θαλασσοδάνηαν ομολογίαν δια την ριθίσαν τιμήν...με τόκον εν τοις εκατόν ανά μήνα... η οποία ομολογία μένει εις χείρας του κυρίου Παύλου Φωκά δια ασφάλειαν των μερών». Ο Παύλος Φωκάς αγοράζει από τη μία το μισό μερίδιο του Γεωργίου Φραγγόπουλου, και από την άλλη κάνουν μια νέα συμφωνία προκειμένου να εξασφαλιστεί και ο δανειστής του Φραγγόπουλου και ο ίδιος ο πλοίαρχος: «...Τώρα όμως εις το ήμισυ μερίδιον του κυρίου Φραγγόπουλου έγινε κατάσχεσις υπό του κυρίου Ιωάννου Σβορώνου Κουβιέλου δια θαλασσοδάνηον το οποίο ο κ. Φραγγόπουλος ελαβέν επί του αυτού πλοίου δια μερικόν του λογαριασμόν, δυνάμη του ιδιωτικού εγγράφου γινομένου εις Κωνσταντινούπολιν την 11/12/1846 το οποίο ομόλογον είναι σημειωμένο εις το βιβλίο του πλοίαρχου Γεωργίου Φραγγόπουλου...ο αυτός Φραγγόπουλος μη δυνάμενος να πληρώσει ούτε αυτά η εκείνα τα οποία χρωστά εις τον κύριο Φωκά, δια τούτο αποφάσισε να πωλήση το ήμισυ του ριθέντος πλοίου της ιδιοκτησίας του εις τον κύριο Φωκά... ο κύριος Φωκάς επιθυμώντας να ολιγοστεύση την ζημίαν την οποίαν ήθελεν υποφέρει ο κύριος Φραγγόπουλος, εάν το πλοίον ήθελε εκτεθή εις δημοπρασίαν, συντρέχη να το αγοράση... και λοιπόν ελογάριασαν τα μέρη την ομολογίαν του κυρίου Παύλου Φωκά. Η οποία η λέγουν ήναι υπόλοιπον κεφάλαιον και διάφορον εις την σήμερα τάλληρα δίστηλα χίλια ενενήκοντα εξ. Ελογάριασαν προσέτι την ομολογίαν του κυρίου Σβορώνου η οποία είναι τάλληρα δίστηλα 300. Εις την οποίαν ποσότητα ευχαριστή ο δανειστής να περιορίση το δάνηον του, με όλον ότι ήναι περισσότερον και την οποίαν πος'τητα ταλλήρων διστήλων 300 επλήρωσεν ο κ Φωκάς εις τον ρηθεντα Σβορώνον, ώστε όπου τα δύο δάνηα συνηγούν την ποσότητα ταλλήρων δίστηλων 1396. Μένη να λάβη ακόμα ο ριθίς Φωκάς υπό του Φραγγόπουλου τάλληρα δίστηλα 96. Όθεν δια την αυτήν ποσότητα των ταλλήρων διστήλων 1300. Κύριος Φραγγόπουλος πωλή από την σήμερα πωλή το ήμισυ του μνησθέντος πλοίου δια την αυτήν ποσότητα των 1300. Το οποίον και του παρέδωσε με όλα του τα έπιπλα και ο κύριο Φωκάς το επερίλαβεν εις την εξουσίαν του δια να το κάμη όπως θελή και βούληται χωρίς πλέον να μένη εις τον Κ. Φραγγόπουλο κανένα δικαίωμα επί του αυτού πλοίου....»³⁷⁸

Σε παλαιότερο συμβόλαιο του Φραγγόπουλου που «επισυνάπτεται» στην πράξη 162 μαρτυρείται η παροχή ενός άλλου θαλασσοδανείου στον πλοίαρχο με τόκο 3% ανά μήνα, τα λεφτά του οποίου θα χρησιμοποιούνταν για την επιτυχή αναχώρηση αλλά και ολοκλήρωση του ταξιδιού, την τροφοδοσία και την πληρωμή των μισθών των ναυτών, μια αρκετά σημαντική πληροφορία για

³⁷⁷ Γ.Α.Κ. – Αρχαία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κρανιάς, Αργοστόλι, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού του Γερασίμου, βιβλίο 1, Πράξη 41 (4-16/12/1849)

³⁷⁸ Γ.Α.Κ. – Αρχαία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού του Γερασίμου, βιβλίο 1, Πράξη 162 (22/3-3/4/1850)

την οργάνωση του ταξιδιού και τη «ζωή» στο πλοίο: «....δια της παρούσης ομολογίας ομολογώ ο υποφαινόμενος πλοίαρχος κ' ιδιοκτήτης του ιονικού βρικίου ονόματι «Καλή Τύχη», ότι έλαβον δανειακή εις μετρίτα δύστηλα της Ισπανίας διακόσια εβδομήκοντα πέντε παρά του κυρίου Κωνσταντίνου Φενερλή δια μισθούς κ' τροφάς των ναυτών μου και τελευταία, αποδιμητήρια του ηρημένου πλοίου μου, δι' εν και μόνο ταξίδιον όπου θέλω αστήσω εντεύθεν δια την Κεφαλληνίαν και εκείθεν δια τα εδώ, υποσχόμενος αμα της εδώ αφιζής μου να πληρόνο τα ηρημένα προς τον εμφανήσαντα την παρούσαν μου εναντηρίτως και αυστηρίτας, τα ριθέντα είναι ελεύθερα από κάθε αβαρίαν γενικήν ή και μερικήν. Την από την σήμερα εν διαστήματι τριών μηνών από την σήμερα δεν ήθελον πληρώνη εις τα εδώ δια να πληρόσο προς τον κον. Δαηλήν μου, εις τα προς τον κρατούντα την παρούσαν μου τα 275. Υπόσχομαι να τον πληρόνο τόκον προς 3% τον καθέκαστον μήνα μέχρι της αποπληρωμής των, καθηποβάλλω το ρηθέν πλοίον μου προς τον κύριον δαηστήν μου, τους ναύλους του και κάθε έτερον αγαθόν του πλοίου μου μέχρι της εντελούς αποπληρωμής, του προς αυτού χρέους μου εγένετο η παρούσα ομολογία, επικυρωμένη παρά του βρετανικού β' γραφείου, όπου έχη το κύρος και την ισχύ εν παντί καιρώ και τόπω...»³⁷⁹

Λίγα χρόνια πιο μετά θα διαπιστώσουμε ότι συνεχίζεται η πρακτική της δανειοδότησης του πλοιάρχου από φυσικά πρόσωπα, με τους ίδιους όρους που έχουμε περιγράψει: ο πλοίαρχος Γεώργιος Κομποθέκρας από τα Σκλαβάτα «ιδιοκτήτης του ιονικού βρικίου «Μαρούλα», τόνων 93 31/94 έλαβε θαλασσοδάνεια, επί του ονόματος ...από τον Αντώνιο Τραυλό ποτέ Μαρίνου, τάλληρα δίστηλα πεντακόσια τα οποία υποχρεείται να πληρώσει μετά μήνας 4 με τον θαλάσσιο τόκο 2% τον κάθε μήνα...»³⁸⁰ Ακόλουθα: ο Βασίλειος ...Πηλλάλης από την Αγία Ευφημία «έλαβε θαλασσοδάνεια επί της παρ' αυτού διευθυνόμενης βρατζιέρας ιονικής «Αγ. Νικόλαος» τόνων 40 66/94 της ιδοκτησίας αυτού και του κυρίου Παναγή Μακρή δίστηλα 150 παρά του Θεοδωράτου ποτέ Αλεξάνδρου τα οποία υποχρεείται να πληρώσει μετά μέρας 6 εις την διαταγήν του ιδίου με τον θαλάσσιον τόκον 2% τον κάθε μήνα...»³⁸¹ Στην νοταριακή πράξη 5442 (3-15/9/1858) συναντάμε πάλι τον Παύλο Φωκά Αλεξανδράτο να δίνει ένα θαλασσοδάνειο, ενεργώντας για λογαριασμό του εμπόρου Σπυρίδωνα Μουσούρη στη Μασσαλία: «ο Παύλος Φωκάς Αλεξανδράτος ποτέ Λουκά, ενεργών δια τον εν Μασσαλίας εμπόρου κυρίου Σπυρίδωνα Γ. Μουσούρη δυνάμει του προερχόμενου λογαριασμού υπό χροίαν 31/8/1858 και του εν αυτό συμπεριλαμβανομένων ομολόγων, μεταξύ του κυρίου Φιλλιπάκη (ο Παναγής Φιλλιπάκης ήταν ιδιοκτήτης του ιονικού βρικίου «Αγ. Στέφανος» τόνων 397 26/94) και του κυρίου Μουσούρη εις φράγκας 49 15-20/100, επειδή δε ο κύριος Φιλλιπάκης, εμαρτύρησε εις τον κύριο Φωκά ότι εις τον προρηθέντα λογαριασμό υπάρχουν διαφοράς τινάς, δια τούτο ο κύριος Φωκάς εξουσιοτημένος παρά του κυρίου Μουσούρη προς επύρωσιν των διαφορών τούτων περιορίζει την πώληση τη πιστώσει του κ. Μουσούρη εις φράγκα 4981. Επειδή δε την ποσότητα τούτη των φράγκων δε δύναται την σήμερα ο κύριος Φιλλιπάκης να την πληρώσει δια τούτο μετατρέπη το δάνειον τούτο, περιορισθέν εις φράγκα 4681, εις θάλασσα δάνειο εστί του σώματος, σκευών κ' επίπλων του βρικίου «Αγ. Σπυρίδων», υποχρεούμενο να πληρώσει αυτό εις την διαταγήν του κυρίου Σπυρίδωνα Μουσούρη μετά εν έτος από την σήμερα, μετά του θαλασσίου τόκου από 15% τον καθ'

³⁷⁹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού του Γερασίμου, βιβλίο 1, Πράξη 162 (22/3-3/4/1850)

³⁸⁰ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού του Γερασίμου, βιβλίο 29, Πράξη 5417 (21/8/1858)

³⁸¹ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού του Γερασίμου, βιβλίο 29, Πράξη 5458 (13-25/9/1858)

όλον το έτος ομολογεί ο κύριος Φιλλιπάκης ότι παρέλαβε παρά του κυρίου Φωκά το ομόλογον υπό την χρονιά 1/4/1857 οποίον του αφαιρεί ο προρηθείς λογαριασμός...»³⁸²

Ωστόσο, παρά το ότι εξακολουθούσε να είναι διαδεδομένη η πρακτική του «θαλασσοδανείου», «α ρίζικα μαρίτιμα» «α ρίζικα της θαλάσσης», από τους τοπικούς εμπόρους με τους οποίους συνεργάζονταν οι πλοιοκτήτες ή για λογαριασμό των οποίων αναλάμβαναν το ταξίδι, εντούτοις διαπιστώνουμε μια σαφή αλλαγή στην κατεύθυνση της γενίκευσης της ναυτικής ασφάλισης από τις νέες ασφαλιστικές εταιρείες. Η αλλαγή που έγινε με την ίδρυση των πρώτων ασφαλιστικών καταστημάτων στο νησί («Ασφαλιστική της Κεφαλληνίας εταιρεία», «Ανώνυμος Εταιρεία Ομόνοια», «Ο Αρχάγγελος»), μια εξέλιξη που η Κεφαλονιά ήταν πρωτοπόρα στον ελλαδικό χώρο (η ασφαλιστική «η Κεφαλληνία» ήταν η πρώτη του είδους της), ήταν δείγμα και της σαφούς αλλαγής που είχε γίνει στο εμπόριο των νησιών αλλά και γενικότερα στις πρακτικές του εμπορίου.

Στο αρχείο του Αθανασίου Σολωμού καταγράψαμε 6 συμβόλαια ναυτικής ασφάλισης από τον «Αρχάγγελο». Στα συμβόλαια δανειοδότησης από τον «Αρχάγγελο» ο τόκος είναι ο ίδιος, αυτό όμως που διαφοροποιείται είναι ότι η αποπληρωμή του δανείου και των τόκων του μπορεί να γίνει και σε άλλη πόλη, όπου υπήρχαν αντιπρόσωποι – έμπιστοι της εταιρείας. Δείγμα της διεθνοποίησης των δραστηριοτήτων των Κεφαλλονιτών όχι μόνο στον τομέα του εμπορίου, αλλά και στον τομέα της ασφάλισης. Ο «Αρχάγγελος» στάθηκε πρωτοπόρα εταιρεία στον τομέα της ναυτικής ασφάλισης, διευκολύνοντας τις δραστηριότητες των Κεφαλλονιτών και Επτανησίων εμπόρων και επιτρέποντάς τους να εξασφαλίζουν επαρκή χρηματοδότηση για τα εμπορικά τους ταξίδια, ένα ευρύ δίκτυο αντιπροσώπων που μπορούσαν να εμπιστευθούν, καθώς και το αίσθημα της ασφάλειας που τους ήταν απαραίτητο για τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες.

Ενδεικτικά αναφέρουμε: ο πλοίαρχος Antonio Miglievich di Biaggio του αυστριακού πλοίου «Ανσωνα» «...ομολόγησε ότι έλαβε θαλασσοδάνεια επί του σώματος και επίπλων του πλοίου, παρά του 2^{ου} τμήματος της ενταύθα ασφαλιστικής εταιρείας «Ο Αρχάγγελος» τάλληρα αυτοκρατορικά 41 ³/₄ τα οποία υποχρεείται να πληρώσει εις διαταγάς της ιδίας μεθ' ημέρας μετά το φθάσιμον εις Τεργέστη, όπου κατ' ευθείαν διευθύνεται πληρόνουν αυτά προς τους εκεί εμπόρους Μακρή...»³⁸³ Ακόλουθα ο πλοίαρχος της ιονικής γολέτας «Ευαγγελίστρια» τόνων 57, Ανδρέας Σβορώνος Μουσούλης από τα Σβορωνάτα «...έλαβε θαλασσοδάνεια δίστηλα 80 παρά του β' τμήματος της ενταύθα ασφαλιστικής εταιρείας «Αρχάγγελος» τα οποία υποχρεείται να πληρώσει για την διαταγήν της ιδίας ενταύθα ή και εις την αλλοδαπήν, μετά μήνας εξ απ' την σήμερον με τον θαλάσσιον τόκον αυτής από 2% τον κάθε μήνα...»³⁸⁴ Επίσης η Κυριακή Φερεντίνου από τα Φερεντινάτα «...έλαβε θαλασσοδάνεια επί του ονόματος, έπιπλα επί της ιονικής βρατζιέρας «Ισότης» τόνων 24 50/94 τάλληρα αυτοκρατορικά 200 παρά του τμήματος της ενταύθα ασφαλιστικής εταιρείας «Ο Αρχάγγελος» τα οποία υποχρεείται να πληρώσει εις την διαταγή της εταιρείας, μετά μέρας 6, συν το θαλάσσιο τόκον αυτής ανα 11% τον κάθε μήνα...»³⁸⁵ Τέλος παραθέτουμε ένα συμβόλαιο που είναι, κρίνουμε, το πιο ενδεικτικό για τους

³⁸² Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανασίου Σολωμού του Γερασίου, βιβλίο 29, Πράξη 5442 (3-15/9/1858)

³⁸³ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανασίου Σολωμού του Γερασίου, βιβλίο 27, Πράξη 5162 (20/1-1/2/1858)

³⁸⁴ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανασίου Σολωμού του Γερασίου, βιβλίο 31, Πράξη 5807 (16/4/1859)

³⁸⁵ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανασίου Σολωμού του Γερασίου, βιβλίο 31, Πράξη 5824 (17-29/4/1859)

όρους και τις εγγυήσεις που συνόδευαν το θαλασσοδάνειο που εκδιδόταν από τον «Αρχάγγελο», καθώς και για το σκοπούς για τους οποίους ήθελαν τα χρήματα. Ο πλοίαρχος Ραφαήλ Βιταλιεράνης, πλοίαρχος του Μαργέτα Β' «ομολόγησε ότι έλαβε ένα μέρος του φορτίου λινοσπόρου για αναγκαια έξοδα όπου έκαμε καθώς κι για έξοδα τροφοδοσίας του πληρώματος, έλαβε θαλασσοδάνεια για να συνεχίσει το ταξίδι για την Αγγλία από την ασφαλιστική εταιρεία Αρχάγγελος, διευθυνόμενη υπό του Ιωάννη Σκαλτζούνη τάλληρα αυτοκρατορικά 1713 και 72/100 με τον τόκο 7,5 %. Εγγυεί το αυτό πλοίο, φορτίον για την αποπληρωμή της εταιρείας, ενώ το θαλασσοδάνειο απαλλάσσεται από οποιαδήποτε αβαρία, μερική ή γενική. Η πληρωμή θα γίνει σε αυτοκρατορικά τάλληρα...»³⁸⁶

Ωστόσο οι δραστηριότητες των ασφαλιστικών εταιρειών δεν αρκούσαν μόνο στη δανειοδότηση των Κεφαλλήνων εμπόρων και πλοιοκτητών. Οι δραστηριότητές τους επεκτείνονταν σε ένα πλήθος άλλων δραστηριοτήτων, όπως στη μεσολάβηση για αγοραπωλησίες πλοίων, την μεσολάβηση για μιας σειρά εμπορικές πράξεις, τη γνωμοδότηση και διαιτησία, μέσω συμβούλων, μεταξύ εμπόρων κ.α. Αυτό εκφράζει και το συμβόλαιο 4519 (5-17/1/1857), όπου βλέπουμε την «Ασφαλιστική της Κεφαλληνίας Εταιρεία» (την άλλη μεγάλη ασφαλιστική της Κεφαλονιάς) να μεσολαβεί για την πώληση ενός πλοίου. Συναντούμε εδώ και τον Παύλο Φωκά Αλεξανδράτο, ο οποίος φαίνεται να ενεργεί και σαν αντιπρόσωπος – εντεταλμένος και άλλων εμπόρων πλοιοκτητών, στη συγκεκριμένη περίπτωση του Ζακυνθινού Γ. Κρονδιδρόπουλου. Έτσι βλέπουμε ότι μεταξύ του Παύλου Φωκά Αλεξανδράτου και των συμβούλων της «Ασφαλιστικής της Κεφαλληνίας Εταιρείας», Σπυρίδωνος Μομφερράτου, Πέτρου Βεργωτή, Νικολάου Κορνέλου, Νικόλαου Φραγγόπουλου συνάπτεται «...συμβόλαιο αγοραπωλησίας, δια του οποίου οι ριθέντες σύμβουλοι της ασφαλιστικής της Κεφαλληνίας εταιρείας πωλούν προς τον κ. Παύλο Φωκά ...το εις Ζάκυνθον ναυαγισθέν πλοίο, ονομαζόμενο Άγιος Παντελεήμων, τότε με σημαία ελληνική, πλοιαρχούμενου τότε παρά του πλοιάρχου Δημητρίου Λιοσάτου, και εγκαταλειφθέν υπό του ασφαλιζομένου κυρίου Μαχαιρά, εις την προριθίσαν αβαρίαν, νυν δε προσορμισμένο εις τον λιμένα της Ζακύνθου, πωλούν...με όλας του τας αποσκευάς... την σήμερον ευρίσκοντα, δια την αναμετάξυ των συνφωνηθίσαν τιμήν ταλλίρων δίστηλων τεσσάρων χιλιάδων...».

Συμπερασματικά η γενίκευση μιας κουλτούρας ασφάλισης στον κεφαλληνιακό, και εν γένει στον επτανησιακό χώρο, είναι επίσης ένα σαφές δείγμα της μεγάλης αλλαγής που έγινε, μέσα σε λίγες δεκαετίες, στον επτανησιακό χώρο, σχετικά με την υιοθέτηση αλλά και την προσαρμογή σε νεωτερικές πρακτικές στο χώρο της ναυτιλίας. Τα νέα «αστικά» στρώματα του νησιού αποδεικνύονται ιδιαίτερα ευέλικτα στην αποδοχή και αξιοποίηση του συγκεκριμένου καπιταλιστικού πλαισίου οργάνωσης της οικονομίας, και στο χώρο του εμπορίου. Κάτι που σήμαινε, πέρα από το σταδιακό παραμερισμό μακραίωνων πρακτικών, και την υιοθέτηση των νέων μορφών και θεσμών, αυτών που προσιδιάζουν δηλαδή στην πλήρη κυριαρχία των εμπορευματικών σχέσεων, στη γενίκευση δηλαδή των καπιταλιστικών σχέσεων. Και αν αυτό συνίστατο, όπως είδαμε, στην επέκταση της ναύλωσης και την σταδιακή απομάκρυνση από το χώρο των εθιμικών πρακτικών και τον υπερκαθορισμό των προσωπικών και οικογενειακών σχέσεων (χωρίς αυτό να σημαίνει την πλήρη εγκατάλειψή τους, ειδικά σε μια μικρή, νησιωτική κοινωνία), κάτι τέτοιο συνέβη και στο χώρο της πίστης και της ασφάλισης με την γενίκευση των ασφαλιστικών

³⁸⁶ Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού του Γερασίμου, βιβλίο 16, Πράξη 3299 (7-19/2/1855)

καταστημάτων, και γενικότερα την εμπέδωση μια ασφαλιστική κουλτούρας, κάτι πρωτόγνωρο για τα δεδομένα τουλάχιστον του ελλαδικού χώρου.

Συμπερασματικά, θα λέγαμε, ότι στο κεφάλαιο αυτό επιχειρήσαμε μια συνολική θεώρηση των βασικών χαρακτηριστικών της κεφαλληνιακής ναυτιλιακής επιχείρησης. Επικεντρώσαμε στα ζητήματα δομής και λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης, καθώς ήταν και αυτά που υπέστησαν τις σημαντικότερες αλλαγές στη διάρκεια των πενήντα χρόνων. Πράγματι οι αλλαγές στην ιδιοκτησία και το σταδιακό διαχωρισμό ιδιοκτησίας – διεύθυνσης, αλλά και η μετάβαση από την εποχή του «πλοίου – εμπορίου» στην εποχή της γενίκευσης της ναύλωσης συνιστούν τις πιο ουσιαστικές μεταβολές, τέτοιες που επιτρέπουν την υιοθέτηση της ερμηνείας περί «δύο περιόδων» στην κεφαλληνιακή ναυτιλία. Ταυτόχρονα προσπαθήσαμε να ερμηνεύσουμε τι πληροφορίες μας δίνει το αρχειακό υλικό σχετικά με μια πληθώρα ζητημάτων (το πλήρωμα και η μισθοδοσία του, η διεξαγωγή του ταξιδιού, η εξαγωγή του κέρδους, τα γεωγραφικά όρια και τα εμπορεύματα της κεφαλληνιακής ναυτιλίας, τα ζητήματα της ναυτικής ασφάλισης, οι ναυτικές συντροφίες του νησιού). Ζητήματα, δηλαδή, που η κατανόησή τους σημαίνει εμβάθυνση στα ίδια τα χαρακτηριστικά και τους μηχανισμούς λειτουργίας της κεφαλληνιακής ναυτιλιακής επιχείρησης.

Η εποχή, εξάλλου, στην οποία επικεντρώσαμε είναι η εποχή που συμπίπτει με την συνέχιση και την αναζωογόνηση της ναυτιλίας του νησιού. Το κλείσιμο της περιόδου, το οποίο συμπίπτει με την Ένωση των νησιών με την Ελλάδα, θα σηματοδοτήσει την απότομη κάμψη της ναυτιλίας των νησιών, και της Κεφαλονιάς. Τα ίδια τα αρχεία του νομού σηματοδοτούν αυτή την πτώση. Σε αντίθεση με τις δεκάδες των εγγράφων (ναυτολόγια, αρχεία υγειονομίας, βιβλία αφίξεων – αναχωρήσεων κ.ά.) και την επιμέλεια που χαρακτήριζε τις καταγραφές των βενετικών και αγγλικών αρχών, θα δούμε ότι η κίνηση των πλοίων μειώνεται δραματικά. Η ίδια η ποντοπόρος ναυτιλία του νησιού παρουσιάζει υποχώρηση σε όλα τα μεγέθη της. Στον αντίποδα συνεχίζει να ενισχύεται η δραστηριοποίηση των Κεφαλλονιτών στη Μαύρη Θάλασσα, και ιδίως στην περιοχή των λιμανιών του Δούναβη. Μια περιοχή που θα εξακολουθεί να προσελκύει το οικονομικό ενδιαφέρον των νησιωτών μέχρι και την κήρυξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Που οφείλονται οι αιτίες αυτής της αλλαγής; Ο πιο προφανής λόγος είναι η ενσωμάτωση των νησιών στο εθνικό κέντρο. Οι φόβοι πολλών για τα μακροπρόθεσμα αρνητικά οφέλη από την Ένωση μοιάζουν να επαληθεύονται, αν το δούμε από τη σκοπιά του εμπορικού – ναυτιλιακού κλάδου. Σε αυτή την περίπτωση η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς, η ομογενοποίηση των δομών του εθνικού κράτους καταδίκασε σε μια περιφερειακή «απομόνωση» τα Ιόνια Νησιά, τουλάχιστον όσον αφορά τον προσανατολισμό που (δεν) δόθηκε στην οικονομική τους ανάπτυξη, την ίδια στιγμή που αποτελούσαν μια από τις πιο προωθημένες (σε όλους τους τομείς) περιοχές του ελληνικού χώρου. Η απώλεια των πλεονεκτημάτων που απολάμβανε ο στόλος των Ιονίων εξαιτίας της αγγλικής Προστασίας και η αποκοπή της ναυτιλίας του ίδιου του νησιού από τα διεθνή ναυτιλιακά δίκτυα και τους δρόμους του εμπορίου είχε σαν αποτέλεσμα τον τελικό μαρasmus της, καθώς και την περιθωριοποίηση των λιμανιών της (όπως και των υπόλοιπων νήσων) σε σχέση με τα ναυτιλιακά κέντρα του ελληνικού κράτους (Ερμούπολη, Πάτρα, Πειραιά κ.ά.) Μια αθέλητη συνέπεια της πολυπόθητης ένωσης με το ελληνικό κράτος.

Μια ακόμη αιτία ήταν η ανάπτυξη της ατμοπλοΐας. Η γενίκευση της τεχνολογίας του ατμού συνάντησε βέβαια αρκετά εμπόδια με αποτέλεσμα το ιστιοφόρο να αντέξει για πολλές δεκαετίες ακόμα στο χώρο του θαλάσσιου εμπορίου. Μόνο κατά τις τελευταίες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα το ατμόπλοιο επικράτησε οριστικά στον ανταγωνισμό, αξιοποιώντας σε μεγάλη κλίμακα τα εμφανή πλεονεκτήματά του.³⁸⁷

Η γενίκευση της χρήσης του ατμού, ωστόσο, είχε μεγάλες συνέπειες. Ως τη στιγμή που εισέβαλε η ατμόπλοια, οι πλοιοκτήτες της ανατολικής Μεσογείου είχαν δημιουργήσει μια υπολογίσιμη ναυτιλία, βασισμένη στους τόπους ή τα νησιά καταγωγής τους. Όταν όμως άρχισε να γίνεται ευρεία χρήση του ατμού για την κίνηση των πλοίων οι παραδοσιακές μορφές θαλάσσιας μεταφοράς ήταν καταδικασμένες να εκλείψουν: η ατομική μικροπλοιοκτησία και η αντίστοιχη κατάτμηση των διαθέσιμων κεφαλαίων ήταν ασυμβίβαστη με την καινούργια ναυτιλία που απαιτούσε σημαντικές επενδύσεις και ήταν λειτουργικά διαφοροποιημένη από τα όποια τοπικά της ερείσματα.³⁸⁸ Και ενώ οι Έλληνες εμπορευόμενοι της Διασποράς, και πολλοί Κεφαλλονίτες μεταξύ τους, μπόρεσαν και πραγματοποίησαν τη μετάβαση από το ιστίο στον ατμό θέτοντας τις βάσεις για την ίδρυση επιχειρήσεων μεγάλης εμβέλειας, ενταγμένων στα πλαίσια της διεθνούς καπιταλιστικής αγοράς, δε συνέβη το ίδιο με τους ναυτιλλόμενους του ίδιου του νησιού. Η ιστιοφόρος ναυτιλία της Κεφαλονιάς οδηγήθηκε σε μια αργόσυρτη παρακμή.

³⁸⁷ Για τη μετάβαση από το ιστίο στην τεχνολογία του ατμού: Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Η εμπορική ναυτιλία*. ό.π. σελ. 93, Graham, Gerald, *Η κυριαρχία του ιστιοφόρου, 1850-1914*, στο Χαρλαύτη, Τζελίνα (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία*, εκδ. Στάχυ, 2001, σελ. 228-242

³⁸⁸ Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Η εμπορική ναυτιλία. Η μετάβαση από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια*, στο συλλογικό Παναγιωτόπουλος, Βασίλης (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού (1770-2000)*, Τ.5, Ελληνικά Γράμματα, 2005, σελ. 94-95

5^ο Κεφάλαιο: Συμπεράσματα.

Στο τελευταίο αυτό κεφάλαιο των συνολικών συμπερασμάτων, θα διατυπώσουμε τις σκέψεις μας σχετικά με τις αρχικές υποθέσεις της έρευνας καθώς τις απόψεις μας για τις αλλαγές που υπέστη η κεφαλληνιακή ναυτιλία στη διάρκεια των δεκαετιών που μελετήσαμε. Πιστεύουμε ότι αν μείνουμε απλά στη διαπίστωσή τους, ή στη θεώρηση ότι επρόκειτο για αλλαγές που καθορίστηκαν από τις αλλαγές στην τεχνολογία ή μια γενικότερη αλλαγή στην επιχειρηματική κουλτούρα και πρακτική, θα ξεφύγουν από την οπτική μας οι ευρύτερες ροπές που υπαγόρευαν αυτές τις ριζικές αλλαγές.

Στο πλαίσιο της ερευνάς μας προσπαθήσαμε να απαντήσουμε στα βασικά ερωτήματα που είχαμε θέσει στην αρχή. Ένα μεγάλο θεωρητικό ζήτημα που μας απασχολεί είναι το κατά πόσο μπορούμε να πούμε ότι στα Ιόνια Νησιά διαμορφώθηκε μια «αστική τάξη», που αποτέλεσε φορέα των νέων καπιταλιστικών σχέσεων παραγωγής και ταυτόχρονα παράγοντας για τον οικονομικό μετασχηματισμό της επτανησιακής οικονομίας και κοινωνίας. Επιλέγουμε τον όρο αστική τάξη και όχι «αστικές τάξεις», θεωρώντας ότι το κεφάλαιο πρώτα και κύρια είναι πολιτική σχέση και εκφράζει τον εγγενή ανταγωνισμό των ιδιοκτητών του πλούτου και των υφισταμένων την εκμετάλλευση. Πιστεύουμε σαφώς ότι η διαδικασία επέκτασης του καπιταλιστικών σχέσεων παραγωγής στον ελλαδικό χώρο γνώρισαν σαφώς διαφορετική ανάπτυξη από την δυτική Ευρώπη. Διαφωνούμε ωστόσο με την για δεκαετίες κυρίαρχη αντίληψη περί ιδιαιτερότητας της Ελλάδας, του ελλαδικού χώρου, περί μιας «εξαιρέσης στον κανόνα», αντίληψη που συνομιλούσε με τις θεωρίες της εξάρτησης και της υπανάπτυξης που αναφέρονταν, ωστόσο, στις χώρες του λεγόμενου «τρίτου κόσμου». Η διαμάχη κατά τη γνώμη μας με ένα μαρξιστικό «φάντασμα» που προσπαθούσε να δει τι δεν ήταν η ελληνική οικονομία και κοινωνία, την ίδια στιγμή που ο ίδιος ο μαρξισμός έδινε το ερμηνευτικό πλαίσιο για να ερμηνεύσουμε τι ήταν η ελληνική κοινωνία, στο πλαίσιο, σε σχέση, ακόμα και σε εξάρτηση ή αλληλεξάρτηση με την καπιταλιστική Δύση, στάθηκε η αφορμή για δύο εξελίξεις, κατά τη γνώμη μας.

Αρχικά παρότι πυροδότησε μια εξαιρετικά γόνιμη συζήτηση στην ελληνική ιστοριογραφία για την καπιταλιστική ανάπτυξη στην Ελλάδα, συνομίλησε με την τάση για ευρύτερη ανανέωση στη θεματολογία της ελληνικής ιστοριογραφίας, εντούτοις οδήγησε σε αναπόφευκτες πολιτικές επιλογές, στην χρονική συγκυρία μετά τη Μεταπολίτευση. Οι κυριότεροι φορείς αυτής της αντίληψης ταυτίστηκαν, με τα πάσης φύσεως «ανανεωτικά» και «εκσυγχρονιστικά» προγράμματα που στην ουσία, παρά τη φρασεολογία τους, ήθελαν να μετατρέψουν την Ελλάδα σε μια πιο ανεπτυγμένη καπιταλιστικά (απ' ότι ήταν εδώ και δεκαετίες) χώρα της ευρωπαϊκής ηπείρου.

Η δεύτερη συνέπεια ήταν ότι αυτή η συζήτηση ταυτίστηκε, όχι άδικα, με την μαρξιστική αντίληψη της ιστορίας και την μαρξιστική θεώρηση αλλαγής της κοινωνίας. Προηγουμένως μιλήσαμε για μαρξιστικό «φάντασμα». Δεν χρησιμοποιήσαμε τυχαία τον όρο. Η επαφή των περισσότερων διανοουμένων έγινε με τον αποκαλούμενο «δυτικό μαρξισμό» και υιοθετήθηκε μια διαθλαστική ερμηνεία των μαρξιστικών ιδεών κάτω από ένα συγκεκριμένο πρίσμα, που διαφοροποιούνταν από τον «σοβιετικό μαρξισμό». Ταυτόχρονα οι φορείς αυτών των ιδεών πραγματοποίησαν την επαφή τους με τον μαρξισμό, μέσα από τα ελληνικά και ξένα πανεπιστήμια, σε μια εποχή που νέα μικροαστικά κοινωνικά στρώματα ισχυροποιήθηκαν στον καπιταλιστικό κόσμο και απέκτησαν πρόσβαση στην ανώτατη εκπαίδευση, μια πραγματικότητα ριζικά

διαφορετική από την προπολεμική κατάσταση. Και αν για τις πρώτες μεταπολεμικές γενιές διανοουμένων η επαφή με τον μαρξισμό ήταν κάτι που έγινε σχεδόν αναγκαστικά και λειτούργησε προοδευτικά για την ιστορική και εν γένει επιστημονική έρευνα, εντούτοις οι γενιές που ακολούθησαν την «απογοήτευση» (εγγενή κατά τη γνώμη μας) του Μάη του 1968 και ειδικά την παρακμή και τελική ανατροπή των σοσιαλιστικών χωρών τις δεκαετίες του 1970 και 1980 οδηγήθηκαν στην ανοιχτή αποκήρυξη των μαρξιστικών ιδεών. Ο μαρξισμός ταυτίστηκε (αν δεν ήταν στην ουσία ο κύριος στόχος) με τις «μεγάλες αφηγήσεις» που τάχα είχαν τελειώσει και η ιστορική έρευνα ακολούθησε τις κατευθύνσεις του μεταμοντερνισμού, του ανοιχτού ή συγκαλυμμένου αγνωστικισμού, του άκρατου υποκειμενισμού, της αδυναμίας επισήμανσης του ιστορικά σημαντικού, της άρνησης ύπαρξης αντικειμενικότητας στην ιστορία, την αποκήρυξη συγκεκριμένων αναλυτικών κατηγοριών ως ξεπερασμένες, την προβολή των πολυπαραγοντικών αιτιών και μορφών εμφάνισης ενός φαινομένου ως παράγοντα όχι απλά εμβάθυνσης στο εξεταζόμενο φαινόμενο αλλά τελικά σε άρνηση αποδοχής του τι στάθηκε καθοριστικό, στο όνομα της μη αντικειμενικής αξιολόγησης (λόγω της διαμεσολαβημένης γλώσσας του ερευνητή). Πολλά θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ακόμα για τις βαθιά αρνητικές συνέπειες του μεταμοντερνισμού στην ιστορική έρευνα, και ειδικότερα για την μαρξιστική αντίληψη της ιστορίας, αλλά το περιορισμένο της έκτασης, μας εμποδίζει να επεκταθούμε περαιτέρω.

Γεννιέται βέβαια το ερώτημα; Γιατί μας απασχόλησαν αυτά τα ζητήματα στην εισαγωγή και ανάλυση της εργασίας μας; Μπορεί μια πολύ περιορισμένη χρονικά και τοπικά εργασία, που μάλιστα δε θεωρεί ότι καινοτομεί όσον αφορά το εξεταζόμενο θέμα, να απαντήσει σε ένα τόσο σύνθετο ζήτημα; Αν θέλουμε να είμαστε ειλικρινείς με τον εαυτό μας σίγουρα όχι. Παρ' όλ' αυτά θεωρούμε ότι το ζήτημα της ύπαρξης ή όχι αστικής τάξης στα Επτάνησα είναι ένα ζήτημα που επανέρχεται ή υποδηλώνεται στις νεότερες μελέτες σχετικά με τα Επτάνησα. Οι μελέτες της Τζελίνας Χαρλαύτη, του Σάκη Γκέκα, του Παναγιώτη Καπετανάκη και άλλων είναι ενδεικτικές. Ειδικότερα ο Καπετανάκης ορθά επισημαίνει, μέσα από τη μελέτη και της «άγνωστης» βρετανικής βιβλιογραφίας, το ρόλο του διοικητικού status quo των Επτανήσων, μέσα στα όρια της βρετανικής προστασίας, σαν καθοριστικής σημασίας για την εμπορική ανάπτυξη των Επτανήσων. Ο Γκέκας τοποθετείται ορθά όταν σημειώνει ότι η αστική τάξη στα Επτάνησα διαφοροποιείται σαφώς από αυτή του υπόλοιπου ελλαδικού χώρου. Ήταν μια αστική τάξη ανεπτυγμένη πρόωρα, με σαφήνεια στόχων και επιδιώξεων, (άσχετα τη στάση της ή τις διαψεύσεις των μελών της πριν και μετά την Ένωση), με πλούσια παράδοση επαφής με μια διοίκηση δυτικού τύπου (τόσο υπό βενετική, όσο και υπό βρετανική κυριαρχία), έχοντας τα μέλη της την εμπειρία της κοινωνίας σε μια δυτική παιδεία κ.ο.κ.

Το ζήτημα για μας είναι, παρ' όλ' αυτά, ότι από τις μελέτες αυτές δεν υποδηλώνεται ρητά το ζήτημα της ύπαρξης ή μη των καπιταλιστικών σχέσεων παραγωγής (εφόσον υπάρχει αστική τάξη, ποιών σχέσεων είναι φορέας). Ακόλουθο αυτού είναι να μην δίνεται η αποφασιστική σημασία που απαιτείται στην καπιταλιστική ανάπτυξη, μέσω του εμπορίου και της ναυτιλίας, και κυρίως στο σε τι συνίστατο αυτή η ανάπτυξη. Η οικονομική ανάπτυξη είναι πανταχού παρούσα, στις εργασίες των δύο μελετητών, ας μην παρεξηγηθούμε. Το ζήτημα είναι ότι παράγοντες όπως η κοινή κουλτούρα, η διαμόρφωση μιας «αστικής ταυτότητας», δεν μπορούν παρά να θεωρηθούν ως επακόλουθα μιας διαμορφωθείσας νέας τάξης με αυξανόμενη αυτοπεποίθηση που λειτουργούσε μετασχηματιστικά για την κοινωνία. Ακόμα το ίδιο το διοικητικό καθεστώς των Επτανήσων και η δυνατότητα που

έδωσε στον μικρό τοπικό – περιφερειακό στόλο των Επτανησίων να αναπτυχθεί, δεν μπορεί να παραγνωρίσει την πλούσια παράδοση που ήδη είχαν διαμορφώσει τα Επτάνησα στον τομέα του εμπορίου και της ναυτιλίας ήδη από τον 18^ο αιώνα, δεδομένου και της θέσης τους, ένας λόγος που έγιναν αντικείμενο του ανταγωνισμού μεταξύ των μεγάλων ευρωπαϊκών δυνάμεων.

Όσον αφορά εμάς, η μελέτη ενός «άγνωστου» (όσον αφορά τον επτανησιακό χώρο τουλάχιστον) υλικού, του νοταριακού αρχείου της Κεφαλονιάς, έγινε ακολουθώντας την «υπόδειξη» της Τζελίνας Χαρλαύτη, η οποία ήδη είχε επισημάνει τη χρησιμότητα τέτοιων αρχείων προκειμένου να αποκαλυφθούν νέες πτυχές της επιστημονικής έρευνας ή να φωτιστούν ήδη υπάρχουσες. Ταυτόχρονα η επαφή με μια βιβλιογραφία που άπτεται της επιχειρηματικής ιστορίας βοήθησε, υπό διαφορετικό ερμηνευτικό πλαίσιο, να φωτιστούν ζητήματα που είχαμε θέσει στην εισαγωγή της έρευνας; Δηλαδή τι είδους επιχειρηματικά σχήματα ακολούθησαν οι Επτανήσιοι έμποροι και πλοιοκτήτες; Πως μπόρεσαν να ανταγωνιστούν τους άλλους ευρωπαϊκούς στόλους; Η ραγδαία οικονομική καπιταλιστική ανάπτυξη των αρχών του 19^{ου} αιώνα είχε αντίκτυπο στην Επτάνησο και τι είδους αλλαγές προκάλεσε; Μπόρεσε να διαμορφωθεί μια επτανησιακή αστική τάξη; Οι φορείς της εμπορικής – ναυτιλιακής ανάπτυξης λειτουργούσαν ως απλά εξαρτήματα του διεθνούς εμπορίου ή είχαν δικούς τους, αυτοτελείς στόχους και επιδιώξεις;

Η μελέτη των αρχείων και της σχετικής βιβλιογραφίας βοήθησε στο να διακρίνουμε σαφώς μια διαφοροποίηση στην ανάπτυξη της επτανησιακής ναυτιλίας, που πρώτος είχε επιχειρήσει ο Παναγιώτης Καπετανάκης. Η διάκριση μεταξύ μιας τοπικής – περιφερειακής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους και της, από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, διεθνοποιημένης ναυτιλίας των Επτανησίων της Μαύρης Θάλασσας, είναι από καιρό γνωστή. Φυσικά τα ίδια τα έγγραφα αποκαλύπτουν μια γενικευμένη συνεργασία και συμπληρωματικότητα στη δράση των Κεφαλλονιτών εμπόρων και πλοιοκτητών της Διασποράς και την αντίστοιχη του ίδιου του νησιού. Οι έμποροι και πλοιοκτήτες της Μαύρης Θάλασσας χρησιμοποιούν πλοία με ιονική σημαία για τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους, πωλούν πλοία σε Κεφαλλονίτες ναυτικούς, προσλαμβάνουν καπετάνιους και πληρώματα για τα πλοία τους, διατηρούν επιτρόπους και αντιπροσώπους στο νησί της Κεφαλονιάς προκειμένου να εξασφαλίζουν πληροφορίες και να διαχειρίζονται τις υποθέσεις τους στο κατεξοχήν οικείο χώρο τους, το νησί της καταγωγής τους. Πολλά πλοία τους είναι νηολογημένα στο νησί, ενώ η Κεφαλονιά λειτουργεί σαν ενδιάμεσο λιμάνι στο διαμετακομιστικό εμπόριο των σιτηρών προς τη Δύση, ή λιμάνι ανεφοδιασμού με επιπλέον γεωργικά προϊόντα για τις αγορές της δυτικής Ευρώπης.

Ωστόσο η μελέτη των συμβολαίων αποκαλύπτει μια επιπλέον διάκριση στην ιονιόκτητη ναυτιλία (αυτή που τουλάχιστον αποκαλύπτεται μέσα από τα αρχεία). Μια διάκριση που απαντά, κατά κύριο λόγο, στα ερωτήματα που θέσαμε εμείς στην έρευνά μας. Δηλαδή στο κατά πόσο σχηματίζεται στα Ιόνια Νησιά μια αστική τάξη, κατά πόσο δημιουργούνται θεσμοί και πρακτικές που υπακούουν σε ένα πλαίσιο διαφορετικό από το μέχρι τότε υφιστάμενο στα Ιόνια Νησιά (το φεουδαρχικό – βενετικό θα λέγαμε συνοπτικά).

Εξηγούμαστε: πιστεύουμε ότι η διαδικασία του αστικού μετασχηματισμού στα Επτάνησα έχει ξεκινήσει ήδη από το β' μισό του 18^{ου} αιώνα με την πρώτη μεγάλη ανάπτυξη του εμπορίου και της ναυτιλίας, σε ρόλο συμπληρωματικού της εμπορικής ανάπτυξης του Μεσολογγίου και των δυτικών ακτών του ηπειρωτικού ελλαδικού χώρου. Θεωρούμε ωστόσο ότι η αντίθεση πρέπει να εντοπιστεί στο ρυθμό ανάπτυξης της ελληνόκτητης ναυτιλίας και τα μεγέθη των πλοίων και των

μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Η ραγδαία ανάπτυξη των αρχών του 19^{ου} αιώνα δεν πρέπει να αποκρύψει τον σταδιακό μετασχηματισμό της οικονομίας του ελλαδικού χώρου (ιδιαίτερα των περιοχών που ήταν εκτεθειμένες στο εξωτερικό εμπόριο). Η απελευθέρωση του εμπορίου από τους περιορισμούς του κρατικού μονοπωλίου, η ίδρυση και συγκρότηση εμπορικών επιχειρήσεων σε καπιταλιστική βάση, η επέκταση ενός εμπορίου που εξυπηρετούσε κατά βάση τη νέα δομή των βιομηχανοποιούμενων χωρών της ευρωπαϊκής Δύσης (εισαγωγή πρώτων υλών και γεωργικών αγαθών – εξαγωγή βιομηχανικών προϊόντων) δε θα μπορούσε να μην επηρεάσει καθοριστικά τον ελλαδικό χώρο. Σε μια πρώτη φάση οι Έλληνες έμποροι και πλοιοκτήτες, που δραστηριοποιούνταν στις θάλασσες της ανατολικής Μεσογείου, έπαιξαν όντως το ρόλο του ενδιάμεσου, του μεσολαβητή των εμπορικών επιδιώξεων των ευρωπαϊκών χωρών και δε θα μπορούσε να γίνει και αλλιώς. Εντούτοις σταδιακά ανέπτυξαν τους δικούς τους σχεδιασμούς, τις δικές τους στρατηγικές και επιδιώξεις. Επιπλέον αναπτύχθηκαν οι ίδιοι οι φορείς, οι επιχειρηματικές δομές και πρακτικές που υπάκουαν σε ένα διαφορετικό πλαίσιο.

Πως εκφράστηκε αυτό στην ίδια την Επτάνησο, όντας μια περιοχή εκτεθειμένη στο εξωτερικό εμπόριο, που πρωταγωνίστησε στην πρώτη ανάπτυξη της ναυτιλίας του ελλαδικού χώρου και ήδη πολλοί κάτοικοι της είχαν πρωταγωνιστήσει στο «άνοιγμα» περιοχών, όπως η Μαύρη Θάλασσα στο διεθνές εμπόριο; Σίγουρα με την επέκταση των καθαρά εμπορευματικών καλλιέργειών όπως η σταφίδα, σε βάρος άλλων προϊόντων όπως τα σιτηρά που προορίζονταν εν προκειμένω για την αυτοκατανάλωση εντός του νησιού; Σίγουρα με το μετασχηματισμό των δομών της αγροτικής παραγωγής. Οι «φεουδάρχες» - γαιοκτήμονες όπως είχαν διαμορφωθεί από τα χρόνια της βενετικής κυριαρχίας διατηρούσαν πλέον τη δύναμή τους από τη συμμετοχή τους στο κύκλωμα παραγωγής της σταφίδας, ένα προϊόν που προορίζονταν καθαρά για το εξωτερικό εμπόριο. Τα μεγάλα κτήματα, δηλαδή, είχαν μια καθαρά εμπορευματική λειτουργία. Μάλιστα ενώ στις πρώτες δεκαετίες του ελληνικού κράτους στις σταφιδοπαραγωγές περιοχές της βορειοδυτικής Πελοποννήσου ο ρόλος των μεγάλων γαιοκτημόνων περιορίστηκε, εξαιτίας της σταδιακής επέκτασης της μικροιδιοκτησίας, προς όφελος των μεσαζόντων – εμπόρων που δραστηριοποιήθηκαν στο κύκλωμα της σταφίδας, στην Κεφαλονιά διατηρήθηκαν σαν στρώμα, στη μεγάλη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα.

Ωστόσο η διαδικασία του αστικού μετασχηματισμού και η διαμόρφωση της αστικής τάξης ήταν όχι μόνο το καθοριστικό στοιχείο αλλά υπάκουε και σε μια σειρά βαθύτερες αλλαγές. Στο σημείο αυτό η μελέτη των νοταριακών εγγράφων στάθηκε καθοριστική. Είναι ούτως ή άλλως η μελέτη τους που μας επέτρεψε να μιλάμε για ύπαρξη δύο περιόδων: από την αρχή της αγγλικής Προστασίας μέχρι τη δεκαετία του 1840 περίπου, και από τα μέσα αυτής της δεκαετίας περίπου μέχρι και την Ένωση με την Ελλάδα).

Θέσαμε στο επίκεντρο της μελέτης τη δομή της ναυτιλιακής επιχείρησης των Κεφαλλονιτών. Φυσικά ζητήματα όπως η δομή και οι λειτουργίες της εμπορικής συντροφιάς, ο οικογενειακός χαρακτήρας της ναυτιλιακής επιχείρησης, οι πρακτικές του επιμερισμού της ιδιοκτησίας κ.ο.κ. είναι πράγματα από καιρό γνωστά για τη μελέτη της ελληνικής ναυτιλίας, ιδιαίτερα βέβαια του αιγαιακού χώρου. Ωστόσο η επαφή των νεότερων μελετών με την ξένη βιβλιογραφία, ιδιαίτερα με αυτή που άπτεται της επιχειρηματικής ιστορίας και η μελέτη και επανεξέταση των αρχείων άνοιξαν νέους δρόμους. Η συζήτηση περί δικτύων στην πρώτη φάση ανάπτυξης του καπιταλιστικού εμπορίου και της ναυτιλίας, η ανάδειξη της σημασίας των οικογενειακών δεσμών και εμπιστοσύνης στη συγκρότηση μιας πρώτης γενιάς καπιταλιστικών επιχειρήσεων κρίνουμε ότι είναι ιδιαίτερα

χρήσιμες για να δούμε την πορεία των αλλαγών. Δεν υιοθετούμε την θεώρηση ότι η ανάπτυξη των καπιταλιστικών σχέσεων παραγωγής οφείλεται στις «καινοτόμες ιδέες» του/των επιχειρηματιών, στην προσαρμοστικότητα τους, στην υιοθέτηση των βέλτιστων πρακτικών. Κρίνουμε ότι πολλές από αυτές τις μελέτες υποτιμούν την ίδια τη διαδικασία της καπιταλιστικής παραγωγής που μεταμορφώνει και τους άλλους τομείς (εμπόριο, μεταφορές κ.α) και οδηγεί αναγκαστικά στη δημιουργία νέων φορέων και επιχειρήσεων, μέσω των οποίων διαμεσολαβείται και πραγματοποιείται. Επίσης ερμηνεύουν α-ιστορικά κατά τη γνώμη μας, την επιχειρηματική καπιταλιστική πραγματικότητα των αρχών της βιομηχανικής επανάστασης και της καπιταλιστικής ανάπτυξης, υιοθετώντας ερμηνευτικά σχήματα που προσιδιάζουν σε μεταγενέστερες εποχές (know how, διαχείριση της εμπορικής πληροφορίας, ρόλος των manager, των διευθυντών, κ.ο.κ.) προσπαθώντας να ερμηνεύσουν ζητήματα της τότε εποχής, άσχετα αν προσιδιάζουν με σημερινά φαινόμενα ή φαινόμενα που αν και εγγράφονται στη λογική του πως αποκτάται το μέγιστο δυνατό κέρδος, πως οργανώνεται και μετασχηματίζεται η καπιταλιστική επιχείρηση για να αντέξει στον ανταγωνισμό, εντούτοις έχουν αλλάξει μορφές στο πέρασμα του χρόνου.

Η προσπάθεια εντούτοις να δούμε τη δομή και τα χαρακτηριστικά της καπιταλιστικής επιχείρησης στη δυτική Ευρώπη, στο πως μετασχηματίστηκαν ή δημιουργήθηκαν νέες μορφές στο μεταίχμιο μεταξύ της διάλυσης των φεουδαρχικών σχέσεων και της δημιουργίας των νέων αστικών μας επιτρέπει να δούμε τελικά την ύπαρξη περισσότερων ομοιοτήτων και κανονικοτήτων, παρά διαφορών στο πως μετασχηματίστηκε η ίδια η εμπορική επιχείρηση στα Επτάνησα. Έχουμε ως δεδομένο ότι το ίδιο το εμπόριο έχει υποστεί αλλαγές. Άλλο το εμπόριο πολυτελών – και όχι μόνο προϊόντων που γινόνταν από τα κρατικά μονοπώλια ή τους προστατευόμενους εμπόρους των δυτικών χωρών και άλλο το εμπόριο που διεξαγόταν από εμπόρους ιδιώτες – καπιταλιστές ή από βιομήχανους που είχαν επεκταθεί στο εμπόριο ή το εμπόριο σαν εξάρτημα της καπιταλιστικής βιομηχανίας. Έχουμε επίσης σαν δεδομένο το γεγονός ότι μιλάμε για μια περιοχή που αναπτύσσεται καπιταλιστικά καθυστερημένα σε σχέση με τη δυτική Ευρώπη και με την καθοριστική παρέμβαση του ξένου ευρωπαϊκού παράγοντα.

Η πρώτη περίοδος, όπως τουλάχιστον εκφράζεται στα συμβόλαια των νοταρίων της Λειβαθούς απηχούν ακόμα την ύπαρξη μιας ορισμένης «αρχαιότητας» στην ναυτιλιακή επιχείρηση – πλοίο των Επτανησίων. Η ανάπτυξη της ναυτιλίας και του εμπορίου των Επτανησίων διαμεσολαβείται ακόμα από επιχειρηματικά σχήματα που υπακούουν σε μία παλαιότερη λογική. Μιλάμε φυσικά για την τοπική – περιφερειακή ναυτιλία του Ιονίου, και όχι της Μαύρης Θάλασσας. Και μιλάμε φυσικά για μεγέθη μικρά, δηλαδή όχι μεγάλα κεφάλαια, περιορισμένο ρόλο των Επτανησίων στον εμπορικό ανταγωνισμό της ανατολικής Μεσογείου, εμπόριο στραμμένο στην διακίνηση κυρίως του αγροτικού πλεονάσματος της Κεφαλονιάς και της Επτανήσου.

Οι Επτανήσιοι προκειμένου να ανταπεξέλθουν στον ανταγωνισμό και το αυξημένο ρίσκο της δραστηριοποίησης στο εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου χρησιμοποιούσαν δοκιμασμένες πρακτικές. Τέτοιες ήταν ο επιμερισμός της ιδιοκτησίας του πλοίου – επιχείρηση (το μοναδικό περιουσιακό στοιχείο ούτως ή άλλως) σε περισσότερα του ενός πρόσωπα. Με την πολυμεριδιακή ιδιοκτησία αποφευγόταν η μεγάλη σπατάλη κεφαλαίου, η αποφυγή μιας οικονομικής καταστροφής. Παρατηρούμε επίσης την εκτεταμένη ύπαρξη εμπορικών συντροφιών, μια από αιώνες χρησιμοποιούμενη πρακτική. Ήταν ισχυρή η ύπαρξη των οικογενειακών δεσμών. Δεν έχουμε δηλαδή την ανάμιξη «ξένων» στην ιδιοκτησία και λειτουργία του πλοίου, αλλά ατόμων μέσα από την ίδια την οικογένεια ή έναν ευρύτερο κύκλο συγγενών (αν θεωρήσουμε το κοινό επίθετο ως

ένδειξη συγγένειας ή σαν δεύτερη περίπτωση σαν ένδειξη κοινής καταγωγής, από το ίδιο χωριό). Έτσι εξασφαλιζόταν όχι μόνο η καταβολή του επιθυμητού κεφαλαίου, αλλά και η αίσθηση της εμπιστοσύνης και η προσδοκία του εμπορικού κέρδους που θα ισχυροποιούσε την οικογένεια. Ακόμα ήταν η εποχή που το εμπόριο και η πλοιοκτησία ήταν αξεχώριστα. Δεν είχε αναπτυχθεί ένας εκτεταμένος καταμερισμός εργασίας που να επέτρεπε τον διαχωρισμό εμπόρου – πλοιοκτήτη. Το πλοίο έκανε το ίδιο εμπόριο. Ο καπετάνιος – ιδιοκτήτης εμπορευόταν για λογαριασμό δικό του ή/και των επιμέρους ιδιοκτητών, πρακτική που συναντάμε βέβαια και στον αιγαιακό χώρο. Διαπιστώνουμε ακόμα την μη ύπαρξης οργανωμένων θεσμών ναυτικής ασφάλισης. Το θαλασσοδάνειο, ο δανεισμός «α ρίζικα μαρίτιμο», ήταν φυσικά μια γνωστή πρακτική μεταξύ εμπόρων και πλοιοκτητών, προκειμένου να χρηματοδοτηθεί το εμπορικό ταξίδι και να τελεστεί η εμπορική πράξη σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού. Φυσικά και σαν μια προσπάθεια να ασφαλιστούν τα εμπορεύματα και τα πρόσωπα από οποιαδήποτε τυχόν αβάρια. Σε καμία περίπτωση όμως δεν μπορούμε να μιλάμε για την ύπαρξη οργανωμένων θεσμών ασφάλισης, μιας γενικευμένης ασφαλιστικής κουλτούρας.

Κάτι τέτοιο βέβαια δεν πρέπει να μας προκαλεί εντύπωση. Η δυναμική της εμπορικής – ναυτιλιακής ανάπτυξης καθόριζε αναλογικά παρόμοιες επιχειρηματικές στρατηγικές και σχέδια, μετασχημάτιζε ήδη γνωστές πρακτικές ή οδηγούσε σε νέες. Στο χώρο του Ιονίου, ο Γεράσιμος Παγκράτης στη μελέτη του, που εγγράφεται βέβαια σε άλλο και πιο μακρινό χρονολογικά πλαίσιο (τη βενετοκρατούμενη Κέρκυρα) και δεν έχει συμπληρωθεί από αντίστοιχες μελέτες όχι μόνο από τα άλλα νησιά την ίδια περίοδο αλλά σε όλη τη χρονική περίοδο μέχρι τις αρχές του 19^{ου} αιώνα (ειδικά το β' μισό του 18^{ου} αιώνα) επισημαίνει την προϊστορία και διαχρονικότητα στα Επτάνησα, θεσμών όπως η κατανομή της ιδιοκτησίας σε μερίδια, η ύπαρξη μιας καθαρά εμπορικής λειτουργίας του πλοίου – ναυτιλιακής επιχείρησης παράλληλα με την μεταφορική, κ.α. Αυτά τα σχήματα επεδείκνυν λοιπόν μια αντοχή στον επτανησιακό χώρο, χρησιμοποιούμενα, ωστόσο, από μια ναυτιλία που υπάκουε, ήδη από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα, στις λογικές της ανάπτυξης του καπιταλιστικού εμπορίου. Ήταν η φύση του ιονίου στόλου (τοπικός – περιφερειακός «παίχτης» στον εμπορικό ανταγωνισμό της ανατολικής Μεσογείου) και ο ρυθμός ανάπτυξης του που υπαγόρευε ακόμα τέτοιες πρακτικές.

Σε αυτή την εποχή διαπιστώνουμε ακόμα τον προσανατολισμό της κεφαλληνιακής ναυτιλίας στον γνώριμο γι' αυτή χώρο του τριγώνου Μάλτα-Αδριατική-ηπειρωτικές ακτές του ελλαδικού χώρου. Αυτή η περιοχή αποτέλεσε τον αρχικό πυρήνα επέκτασης της επτανησιακής ναυτιλίας από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα. Αν και γρήγορα οι Κεφαλλονίτες διεθνοποίησαν τις εμπορικές – ναυτιλιακές τους δραστηριότητες, αφενός με την δραστηριοποίησή τους σε μια σειρά λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου, αφετέρου με την μετοικεσία τους στη Μαύρη Θάλασσα, εντούτοις η καθαυτό ναυτιλία του επτανησιακού χώρου, και ειδικότερα της Κεφαλονιάς, παρέμεινε εστιασμένη στο γνώριμο χώρο της κεντρικής Μεσογείου. Έχοντας διπλό ρόλο, ως εξαγωγείς του αγροτικού πλεονάσματος του επτανησιακού χώρου και όχι μόνο, αλλά και σαν μεταφορείς των σιτηρών και άλλων προϊόντων της Μαύρης Θάλασσας και άλλων περιοχών της ανατολικής Μεσογείου, δραστηριοποιούνταν σε μια περιοχή που γνώριζαν λιμάνια, πρόσωπα και ευκαιρίες, την ίδια στιγμή που υποσχόταν ένα σχετικά εύκολο κέρδος. Η προσήλωση στο χώρο αυτό δεν είχε αλλάξει παρά τη σαφώς μεγαλύτερη ανάπτυξη της ιόνιας ναυτιλίας από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα, και θα συνεχίσει να παρουσιάζει αξιοσημείωτη αντοχή.

Σε αυτή την φάση της ιονιόκτητης ναυτιλίας διαπιστώνουμε μια σειρά άλλων χαρακτηριστικών. Ήδη αναφερθήκαμε στον διπλό ρόλο που είχε στα πλαίσια του ναυτιλιακού και εμπορικού ανταγωνισμού στην ανατολική Μεσόγειο. Δηλαδή αφενός στην εξαγωγή κυρίως του αγροτικού πλεονάσματος των Επτανήσων και αφετέρου έναν διαμετακομιστικό. Είτε μεταπωλώντας δηλαδή σιτηρά και άλλα προϊόντα κυρίως της Μαύρης Θάλασσας είτε χρησιμοποιώντας, κάποιοι ναυτικοί, το νησί τους σαν ένα γνώριμο ενδιάμεσο σταθμό στο ταξίδι των σιτηρών προς τη δυτική Ευρώπη. Όσον αφορά τις εισαγωγές, αν και τα έγγραφα δεν εμφανίζουν πολλές πληροφορίες, μπορούμε να υποθέσουμε βάσιμα ότι από τα δυτικά λιμάνια έρχονταν βιομηχανικά και άλλα αγαθά μεταποίησης, ενώ από τα ταξίδια τους στην ανατολική Μεσόγειο οι Κεφαλλήνες καπετάνιοι αγόραζαν ορισμένα γεωργικά προϊόντα που έλειπαν από τα νησιά, πρώτες ύλες κ.α. Διαφαίνεται επίσης η προτίμησή τους σε πλοία όπως το βριγαντίνι. Πλοία δηλαδή μεσαίας χωρητικότητας που δεν επέτρεπαν μεγάλα κόστη όσον αφορά την κατασκευή τους, δεδομένου ότι η χρηματοδότηση όπως και η ιδιοκτησία γινόταν από παραπάνω του ενός άτομα. Πλοία που επέτρεπαν την μεταφορά αρκετών ποσοτήτων πολλών προϊόντων προκειμένου δηλαδή και να εξασφαλιστεί τόσο η μεγάλη προσφορά αλλά να υπάρχουν πολλές ευκαιρίες για πώληση, κάτι που ίσως δε γινόταν με την μεταφορά μιας μεγάλης ποσότητας ενός μόνου προϊόντος.

Τέλος, ο όγκος των συμβολαίων των σχετικών με τη ναυτιλία των νοταρίων της Λειβαθούς, σε σύνδεση σίγουρα με αντίστοιχα που θα υπάρχουν στο αρχείο των νοταρίων του Αργοστολίου την ίδια περίοδο, φανερώνει κάτι που ήδη ξέρουμε. Τη διαμόρφωση μιας σημαντικά πληθυσμιακά ομάδας η οποία ήταν προσανατολισμένη προς το εμπόριο και τη ναυτιλία. Αν και σε όλο το νησί υπήρχε ένα αυξανόμενο κομμάτι του πληθυσμού που είχε στραφεί προς τη θάλασσα (αν συνυπολογίσουμε και τους εκατοντάδες που κάθε χρόνο έφευγαν για τη Μαύρη Θάλασσα), εντούτοις διαπιστώνουμε ότι η κατεξοχήν «ναυτομάνα» της Κεφαλονιάς είναι η περιοχή της Λειβαθούς στη νότια Κεφαλονιά. Από αυτή την περιοχή ήταν οι περισσότεροι κάτοικοι που ασχολούνταν με τη ναυτιλία, αλλά και το εμπόριο, δημιουργώντας σε πολλά χωριά, ένα βαθμό πραγματικής εξειδίκευσης και κοινής παράδοσης. Πάρα πολλές οικογένειες ήταν αναμειγμένες στο θαλάσσιο εμπόριο όχι μόνο από τη σκοπιά ότι κάποια μέλη τους ήταν οι ίδιοι πλοιοκτήτες ή έκαναν εμπόριο αλλά και από το γεγονός ότι συμμετείχαν στη χρηματοδότηση του εμπορικού ταξιδιού, άλλοι διατηρούσαν μερίδια επί της ιδιοκτησίας, ενώ άλλοι υπηρετούσαν σαν πληρώματα. Σίγουρα τα μεγαλύτερα ονόματα είχαν μάλλον μετακινηθεί προς το Αργοστόλι, όμως τα δίκτυα υποστήριξης και συνεργασίας μεταξύ των Λειβαθινών ήταν ευρύτερα και υπήρχε ένας χώρος αμοιβαίας επικοινωνίας μεταξύ του μεγάλου εξαγωγικού λιμανιού και πρωτεύουσας του νησιού και των σχετικά γειτονικών χωριών καταγωγής των περισσότερων εμπόρων και πλοιοκτητών.

Απ' ότι φαίνεται είχε ήδη διαμορφωθεί μία ελίτ νέου τύπου στον επτανησιακό χώρο, προσανατολισμένη στη ναυτιλία. Ήδη η οικονομική ισχύς αυτής της ομάδας, ή τουλάχιστον των περισσότερων μερών της, βασιζόταν στην ενασχόλησή της με το εμπόριο και τη ναυτιλία και αποτελούσε ένα διακριτό φορέα εξουσίας δίπλα στους μεγάλους γαιοκτήμονες που πρωταγωνιστούσαν στην εκμετάλλευση της γης, κυρίως στην παραγωγή της σταφίδας. Πρόκειται για μια ομάδα ισχύος, με σημαντική, και, διαρκώς, ενισχυόμενη παρουσία και βαρύτητα στα οικονομικά δρώμενα των Επτανήσων, μια διαμορφούμενη αστική τάξη θα λέγαμε, η οποία βέβαια δεν είχε αποκτήσει ακόμα τη δυναμική που θα δούμε στην επόμενη περίοδο. Το άπλωμα των δραστηριοτήτων της δηλαδή σε μια πληθώρα εμπορικών δραστηριοτήτων, στην επένδυση σε πολλά πλοία. Αλλά και την παραγωγική αξιοποίηση του συσσωρευόμενου κεφαλαίου στην κατεύθυνση

στήριξης μιας προσπάθειας για την ανάπτυξη μιας ορισμένης πρώτο-βιομηχανίας, όπως επίσης θα δούμε να συμβαίνει την επόμενη περίοδο.

Τα ακριβώς επόμενα χρόνια βλέπουμε να συμβαίνει μια σαφής διαφοροποίηση στα χαρακτηριστικά της κεφαλληνιακής ναυτιλίας, σε βαθμό που μας επιτρέπει να μιλάμε για μία δεύτερη περίοδο ανάπτυξης. Η ναυτιλία του νησιού γνωρίζει μια ανάπτυξη και διεύρυνση των δραστηριοτήτων της, την ίδια στιγμή που οι οργανωτικές δομές και πρακτικές που υιοθετεί παρουσιάζουν μια σαφή αλλαγή, που υποδηλώνει τη σαφή στροφή της σε μια οργάνωση νεωτερικού τύπου, την ενσωμάτωση των δομών οργάνωσης της δυτικοευρωπαϊκής ναυτιλίας, την εμπέδωση ενός ολοκληρωμένου συστήματος υποστηρικτικού των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, την διαμόρφωση μιας «αστικής τάξης» που πρωταγωνιστεί στις προσπάθειες του αργόσυρτου είναι αλήθεια οικονομικού μετασχηματισμού των Επτανήσων.

Η μελέτη των συμβολαίων του Αθανάσιου Σολωμού, του Γεράσιμου Μουσούρη και των νεότερων χρονολογικά συμβολαίων των νοταρίων της Λειβαθούς αποκαλύπτει τη στροφή των Επτανήσιων από τη συνδυασμένη δραστηριότητα εμπορίου – ναυτιλίας στον σταδιακό διαχωρισμό τους. Ο πλοιοκτήτης – καπετάνιος δεν κάνει πλέον ταξίδια για δικό του λογαριασμό. Αντίθετα, ολοένα και περισσότερο, προσφέρει το πλοίο του για ναύλωση σε έναν ή περισσότερους εμπόρους προκειμένου να ταξιδέψει για δικό τους λογαριασμό. Το κέρδος του δεν πηγάζει πλέον από την εμπορική πράξη όπως συνέβαινε προηγουμένως, σε μια περίοδο όπου εφάρμοζε την πρακτική της συνεχούς πώλησης και επαναπώλησης εμπορευμάτων στα διάφορα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου προκειμένου να εξασφαλίσει το μέγιστο των ευκαιριών για την εξασφάλιση κέρδους. Αντίθετα ο πλοίαρχος – πλοιοκτήτης εξασφαλίζει το κέρδος του από το ναύλο επί των εμπορευμάτων, ενώ συχνά λαμβάνει και μισθό («καπετανιάτικο») ως αμοιβή για τις υπηρεσίες του. Τα συμβόλαια αποκαλύπτουν πραγματικά αυτή τη σαφή στροφή προς την κατεύθυνση του διαχωρισμού εμπορίου – πλοιοκτησίας, δείγμα ενός προχωρημένου πλέον καταμερισμού εργασίας αλλά και του μετασχηματισμού της ναυτιλιακής επιχείρησης της Κεφαλονιάς στην υιοθέτηση των αρχών οργάνωσης της ναυτιλίας, στις οποίες ήδη είχε προχωρήσει η δυτική Ευρώπη. Ο πλοιοκτήτης πλέον δεν ταυτίζεται με τον έμπορο. Ωστόσο έχει διαμορφωθεί ένα στρώμα εμπόρων στο νησί, μέλη του οποίου έχουν επεκτείνει τις δραστηριότητές τους και στην πλοιοκτησία, χωρίς όμως να αναλαμβάνουν οι ίδιοι τη διεκπεραίωση του εμπορικού ταξιδιού. Τα συμβόλαια αποκαλύπτουν πραγματικά ορισμένες περιπτώσεις «μεγάλων» εμπόρων που ασκούσαν ένα πλήθος δραστηριοτήτων. Είναι ενδεικτικές οι περιπτώσεις ανθρώπων οι οποίοι είχαν ιδιοκτησιακά δικαιώματα σε αρκετά πλοία, όπως επίσης και τη δυνατότητα να προσλαμβάνουν πλοιάρχους και πληρώματα, να έχουν ένα δίκτυο αντιπροσώπων και επιτρόπων (μπορεί και να ταυτίζονταν με τον πλοίαρχο) ώστε να ασκούν τις δραστηριότητές τους με εμπιστοσύνη, όπως επίσης και να έχουν επεκταθεί στο κύκλωμα παραγωγής της σταφίδας, ελέγχοντας την αποθήκευση και εξαγωγή της. Είναι ενδεικτική η περίπτωση του Παύλου Φωκά Αλεξανδράτου. Άσχετα αν οι μεγάλοι γαιοκτήμονες εξακολουθούσαν να έχουν τον πρώτο ρόλο στο κύκλωμα της σταφίδας, η ενεργή παρέμβαση του εμπορικού κεφαλαίου σαν «τρίτου παράγοντα» μεταξύ της παραγωγής και της εξαγωγής τους μέσω του θαλάσσιου εμπορίου αποτελούσε ένα ποιοτικά διαφορετικό στοιχείο που θα επενεργούσε στη διαδικασία του οικονομικού μετασχηματισμού της επανησιακής οικονομίας, κατ' αναλογία με το ρόλο του εμπορικού – τοκογλυφικού στοιχείου στη βορειοδυτική Πελοπόννησο. Μπορούμε επίσης να υποθέσουμε τη σταδιακή απομάκρυνση από τη χρησιμοποίηση των εμπορικών συντροφιών. Η οργάνωση αυτή, που είχε συγκεκριμένο χρονικό περιθώριο, και είχε

σκοπό τον επιμερισμό των κεφαλαίων, την εμπλοκή πολλών προσώπων στο εμπορικό ταξίδι, την πολύ συγκεκριμένη οργάνωσή του (εμπορεύματα, λιμάνια προσέγγισης κ.α.) προκειμένου να αποφευχθεί η έκθεση σε κινδύνους και να εξασφαλιστεί το μέγιστο δυνατό κέρδος, σταδιακά εγκαταλείφθηκε. Η αύξηση των μεγεθών του εμπορίου της ανατολικής Μεσογείου και η δυνατότητα μεγαλύτερων κερδών, η διαθεσιμότητα κεφαλαίων και η συνακόλουθη αύξηση κυκλοφορούντος χρήματος, καθώς και η σταδιακή εμφάνιση μιας ομάδας ισχυρών εμπόρων, επέτρεπαν την υιοθέτηση πρακτικών νέου τύπου, την μεγαλύτερη έκθεση στο διεθνές εμπόριο, αλλά, τελικά, και τη σταδιακή συγκέντρωση κεφαλαίων σε λιγότερα χέρια οι οποίοι μπορούσαν να χρηματοδοτούν εμπορικά ταξίδια κατά το δοκούν, μέσα από τις ανθεκτικές μονοπρόσωπες «επιχειρήσεις» τους, σε συνεργασία, κρίνουμε, πολλές φορές με τις αντίστοιχες των συμπατριωτών τους στη Μαύρη Θάλασσα.

Όλα αυτά είχαν αντίκτυπο και στην ιδιοκτησιακή μορφή της ναυτιλιακής επιχείρησης. Η πρακτική της ιδιοκτησιακής κατανομής ανά μερίδια υπαγορευόταν από τη φύση του εμπορίου στην ανατολική Μεσόγειο. Παρά τις δυνατότητες κέρδους που υποσχόταν, ήδη από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα, το εμπόριο δεν ήταν μια σχετικά «εύκολη» δραστηριότητα. Απαιτούσε πολλά κεφάλαια για τη ναυπήγηση και λειτουργία του πλοίου, την πρόσληψη πληρώματος, την αγορά και την επιτυχή πώληση των εμπορευμάτων προκειμένου τα εμπορικά ταξίδια να μην καταλήγουν σε αποτυχία. Ταυτόχρονα οι κίνδυνοι στη θάλασσα από τους πειρατές και τους κουρσάρους, αλλά και ένα ενδεχόμενο ναυάγιο ή μια αβαρία ήταν πάντοτε μια σταθερά που έπρεπε να παρθεί υπόψη. Κατά συνέπεια η εμπλοκή πολλών προσώπων στην ιδιοκτησία του πλοίου εξασφάλιζε τόσο την πληθώρα κεφαλαίων για να κατασκευαστεί αρχικά το πλοίο και να χρηματοδοτηθεί το εμπορικό ταξίδι, όσο και την αποφυγή μιας υπερβολικής οικονομικής έκθεσης, η οποία μπορούσε να αποβεί καταστροφική για την οικογένεια που ασχολούνταν με τη ναυτιλία. Ήταν επίσης μια πρακτική που υπαγορευόταν όμως και από τις ίδιες τις δυνατότητες που υποσχόταν το θαλάσσιο εμπόριο από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα. Η προσδοκία για ένα μεγάλο εμπορικό κέρδος και η πρώτη μεγάλη ανάπτυξη της ναυτιλίας της ανατολικής Μεσογείου επέτρεπε την είσοδο σε μια πληθώρα «παικτών» οι οποίοι ήταν πρόθυμοι να αναλάβουν το ρίσκο της «εξόδου στη θάλασσα». Σε αυτή τη δεύτερη περίοδο ωστόσο, ο ισχυρός ανταγωνισμός οδήγησε μοιραία στη διαμόρφωση ενός στρώματος ισχυρών εμπόρων και πλοιοκτητών οι οποίοι δε χρειάζονταν πλέον την ύπαρξη πολλών προσώπων όσον αφορά την ιδιοκτησία και τη χρηματοδότηση του εμπορίου. Είχαν πλέον τη διαθεσιμότητα κεφαλαίων για να αναλάβουν οι ίδιοι τη λειτουργία ενός πλοίου, ενώ δεν επιθυμούσαν τη διανομή του κέρδους σε άλλα πρόσωπα. Έτσι απομακρύνθηκαν από την πρακτική της πολυμεριδιακής ιδιοκτησίας. Πιο σωστά θα λέγαμε ότι αυτή συνυπήρχε μάλλον με την μονοπρόσωπη ιδιοκτησία πλοιάρχου – εμπόρου ή τη μονοπρόσωπη ιδιοκτησία ενός εμπόρου. Εξέφραζε την ύπαρξη μιας τοπικής – περιφερειακής ναυτιλίας μικρότερου μεγέθους σε σχέση με μια ναυτιλία πιο ανταγωνιστική, μέσα στα πλαίσια της ίδιας της Κεφαλονιάς. Αυτή η ναυτιλία ήταν ήδη πιο διεθνοποιημένη και είχε ένα μεγαλύτερο ρόλο στο εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου. Κατά συνέπεια είχαν διαμορφωθεί οι όροι για τη μετάβαση από μια εταιρεία «ετερόρρυθμη», θα μπορούσαμε να πούμε, σε μια προσωπική όπου ο έλεγχος και διεύθυνση θα ασκούνταν από ένα φυσικό πρόσωπο.

Ο οικογενειακός έλεγχος, οι δεσμοί εμπιστοσύνης που υπαγόρευαν η οικογένεια και οι δεσμοί καταγωγής συνέχισαν να είναι αποφασιστικός παράγοντας για τη ναυτιλία της Κεφαλονιάς. Ο πλοιοκτήτης κατά βάση ήταν συγγενής α' βαθμού με τον πλοίαρχο ή από το ίδιο χωριό (μη ξεχνάμε

ότι τα χωριά στην Κεφαλονιά σε μεγάλο βαθμό αποτελούνταν από μία ή σχετικά λίγες οικογένειες), ενώ το πλοίο θα στελεχωνόταν από πληρώματα προερχόμενα από τα ίδια χωριά με τον πλοίαρχο ή έμπορο, από την ίδια οικογένεια. Οι οικογενειακοί και συγγενικοί δεσμοί επιβίωναν και στην πρακτική των μεριδίων (αν και υπάρχει μάλλον και ένας περιορισμός των συμμετεχόντων στην ιδιοκτησία, συνήθως όχι πάνω από δύο), αλλά και στις σχέσεις εμπόρων που δραστηριοποιούνταν στο Αργοστόλι και των πλοιοκτητών, των οποίων τα πλοία ναύλωναν. Η ισχύς των δεσμών της οικογένειας και της καταγωγής δεν αποτέλεσε καθόλου τροχοπέδη για την οργάνωση σε «σύγχρονες» βάσεις της ναυτιλιακής επιχείρησης. Αντίθετα, όπως έχουν δείξει πολλές μελέτες σχετικά με τις επιχειρήσεις και τα δίκτυα στην πρώτη φάση της μεγάλης καπιταλιστικής ανάπτυξης, αποτέλεσαν παράγοντα συγκρότησης και αντοχής αυτών των επιχειρήσεων, ειδικά στο χώρο του εξωτερικού εμπορίου, προκειμένου να ανταποκριθούν στον αυξημένο ανταγωνισμό. Ήταν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα για τη στελέχωση των εμπορικών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ως εκ τούτου αξιοποιήθηκε κατά κόρον από τους Έλληνες αλλά και από άλλες εθνικές ομάδες που δραστηριοποιήθηκαν στο εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου. Η διάσταση των οικογενειακών δεσμών, ειδικά της επιχείρησης της Διασποράς αποκαλύπτεται εμμέσως μέσα από τα συμβόλαια. Φανερώνεται δηλαδή η στενή συνεργασία και εξάρτηση των εμπόρων της Διασποράς με το νησί τους. Συνεργασία που εκφράζεται καταρχάς με τη χρησιμοποίηση συμπατριωτών τους σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων τους (είτε σαν επίτροποι – πράκτορες, είτε σαν πλοίαρχοι, είτε σαν πληρώματα), αλλά και με την οικονομική συνεργασία με εμπόρους του νησιού, οι οποίοι λειτουργούσαν σαν εκπρόσωποι και διαμεσολαβητές τους, παράλληλα με τις δικές τους αυτοτελείς επιχειρηματικές δραστηριότητες.

Ταυτόχρονα διαπιστώνουμε τον συνολικό εκσυγχρονισμό του οικονομικού περιβάλλοντος στο νησί. Η ναυτιλία και το εμπόριο υποστηριζόταν από την ίδια τη βρετανική πολιτική, όπως εκφράστηκε με την ίδρυση του Εμπορικού Επιμελητηρίου, την ίδρυση της Ιονικής Τράπεζα αλλά και τη δημιουργία των πρώτων ασφαλιστικών ιδρυμάτων. Η Κεφαλονιά ήταν πρωτοπόρα στο ζήτημα αυτό, σε όλα τα Επτάνησα. Η δημιουργία του «Αρχάγγελου» και της «Ασφαλιστικής της Κεφαλληνίας Εταιρείας» αποτέλεσε βήμα απομάκρυνσης της ναυτικής ασφάλισης από αρχαϊκές μεθόδους σε ένα σύγχρονο οικονομικό πλαίσιο, στο οποίο η ασφάλιση νοούνταν σαν μια ξεχωριστή σφαίρα δραστηριότητας, υποστηρικτική προς την καπιταλιστική παραγωγή και εμπόριο.

Όσον αφορά τα γεωγραφικά όρια της δραστηριοποίησης της επτανησιακής ναυτιλίας θα δούμε μια σαφή επέκτασή τους. Οι Κεφαλλονίτες, χωρίς να εγκαταλείπουν τον γνώριμο χώρο της κεντρικής Μεσογείου (το λιμάνι της Τεργέστης διατηρεί την σημασία του σαν λιμάνι προσέγγισης των κεφαλλονίτικων πλοίων, όπως και τα λιμάνια του ελλαδικού χώρου), εντούτοις προσεγγίζουν ολοένα και περισσότερο τη Μαύρη Θάλασσα, την Κωνσταντινούπολη και άλλα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου. Εννοούμε φυσικά την ναυτιλία του ίδιου του νησιού και όχι αυτή των Κεφαλλονιτών της Μαύρης Θάλασσας που ούτως ή άλλως δραστηριοποιούνταν ήδη σε όλες τις περιοχές της ανατολικής Μεσογείου. Εδώ μιλάμε για την τοπική ναυτιλία που αποκτά πλέον μια αυξημένη δυναμικότητα και επεκτείνεται σε μια σειρά περιοχές, χωρίς να εγκαταλείπει τη σταθερή βάση ανάπτυξής της, το τρίγωνο δηλαδή Τεργέστης – Μάλτας – ελλαδικών ακτών.

Ο ρόλος της κεφαλληνιακής ναυτιλίας δε φαίνεται να αλλάζει σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο. Δηλαδή εξαγωγικός (αγροτικά προϊόντα - σταφίδα) και διαμετακομιστικός. Τέλος η σαφής αύξηση της ιόνιας ναυτιλίας που αναφέρει ο Καπετανάκης, έχει τη σαφή διάστασή της στην Κεφαλονιά, που αποτελούσε την «καρδιά» της. Αυτό μεταφραζόταν στην επιμονή στη χρήση

παρόμοιων τύπων καραβιών με το βριγαντίνι (όπως του βρικίου που αποτελούσε μετεξέλιξη του), που είχαν κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά που αποτελούσαν πλεονέκτημα για την κεφαλληνιακή ναυτιλία.

Ωστόσο είναι και η περίοδο που θα δούμε να αποκρυσταλλώνεται τελικά αυτή η «αστική τάξη» η οποία εξαρτούσε την ύπαρξή της από το εμπόριο και τη ναυτιλία. Προερχόμενη κυρίως από τη Λειβαθώ, είχε αποκτήσει πλέον την οικονομική ισχύ, ώστε να αποδεδουλευτεί από την οποιαδήποτε σχέση με τη γαιοκτησία, να αφοσιωθεί στη εμπορική δραστηριοποίηση, να παρέμβει στο ίδιο το κύκλωμα της αγροτικής παραγωγής, να μετασχηματίσει τη δομή της εμπορικής και ναυτιλιακής επιχείρησης. Υπάρχει ένα ερώτημα που ακόμα δεν έχει απαντηθεί ικανοποιητικά, καθώς χρειάζεται προσεκτική μελέτη και επανεξέταση των σχετικών αρχείων αλλά και τη χρησιμοποίηση μεθόδων ιστορικής δημογραφίας. Το κατά πόσο δηλαδή αυτές οι οικογένειες που εξαρτιόνταν πλέον από το εμπόριο και τη ναυτιλία, προέρχονται από τις «χρυσοβιβλικές» οικογένειες που βάσιζαν την ισχύ τους στην εκμετάλλευση των ιδιοκτητών γαιών. Πολλά μέλη αυτών των οικογενειών εγκατέλειψαν τελικά την εκμετάλλευση της γης ως κύριας πηγής εισοδήματος και προσανατολίστηκαν σταδιακά, προς την πλοιοκτησία και τον επικερδή οικονομικό και επιχειρηματικό χώρο της εμπορικής ναυτιλίας. Το αποτέλεσμα αυτής τους της επιλογής ήταν η οικονομική τους ισχύς να εξαρτάται, πλέον, όχι τόσο από την εκμετάλλευση της εγγείου ιδιοκτησίας τους, η οποία φαίνεται να αποτελεί πλέον μια συμπληρωματική ή ενισχυτική πηγή εισοδήματος, όσο από την δραστηριοποίηση τους στον επιχειρηματικό χώρο της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας. Ο τομέας του θαλάσσιου εμπορίου και της πλοιοκτησίας, που προετοίμασε και τη δημιουργία το εξειδικευμένου εφοπλισμού, φάνηκε να είναι η κύρια πηγή ισχύς τους. Φυσικά, επειδή μιλάμε για «αστική τάξη» πρέπει να εξετάσουμε κατά πόσο αυτοί οι άνθρωποι λειτουργούσαν πέρα από μεσάζοντες, έναν τοπικό «παίκτη» στο ανταγωνιστικό τοπίο του εξωτερικού εμπορίου, η δυναμική του οποίου καθοριζόταν από τις απαιτήσεις του εξωτερικού εμπορίου, σαν αυτόνομοι επιχειρηματίες που μάλιστα τα κεφάλαια που συσώρευαν επενδύονταν και με τρόπο παραγωγικό στην κεφαλληνιακή οικονομία. Μετασχηματίζοντας δηλαδή την ίδια της την δομή. Αν και κάτι τέτοιο δε μπορεί να αποκαλυφθεί από τα όρια της συγκεκριμένης εργασίας, η γνώση που έχουμε για τις πρώτο-βιομηχανικές προσπάθειες εμπορών όπως ο Ερνέστος Τουλ συνηγορούν σε ένα τέτοιο συμπέρασμα. Από την άλλη η επέκταση της μισθωτής εργασίας στο ίδιο το πλοίο (καπετάνιος και πλήρωμα) και ο μετασχηματισμός της δομής της ναυτιλιακής επιχείρησης αποτελούν στοιχεί του αδιαμφισβήτητου αστικού μετασχηματισμού, στα πλαίσια πάντα μιας οικονομίας με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, όπως η επτανησιακή.

Συμπερασματικά θα λέγαμε ότι το εμπόριο και η ναυτιλία αποτέλεσαν τους πιο ουσιαστικούς παράγοντες για τον οικονομικό μετασχηματισμό των Επτανήσων και του ίδιου του νησιού της Κεφαλονιάς σε αστική κατεύθυνση. Η ραγδαία ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου και της εμπορικής ναυτιλίας τις πρώτες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα ήταν επακόλουθο της μεγάλης βιομηχανικής ανάπτυξης που εκδηλώθηκε στα τέλη του 18^{ου} αιώνα. Οι πρώτες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα αποτέλεσαν την περίοδο του μεγάλου μετασχηματισμού και της ορμητικής ανάπτυξης της εμπορικής ναυτιλίας. Αλλαγές όχι απλά τεχνολογικού τύπου (αυτό θα γίνει λίγο αργότερα με την επέκταση του ατμόπλοιου), αλλά αλλαγές στη δομή της ναυτιλιακής επιχείρησης αφενός αλλά και στα μεγάλα περιθώρια για την απόκτηση κέρδους. Ειδικά η κατάργηση των Νόμων για τα Σιτηρά και των Νόμων για τη Ναυσιπλοΐα άσκησαν καθοριστική επίδραση για την αύξηση των μεγεθών

της ευρωπαϊκής και παγκόσμιας ναυτιλίας, αλλά και την σταδιακή ένταξη ολόκληρων περιοχών στο σύστημα του διεθνούς εμπορίου.

Η σαφής αλλαγή και κατακόρυφη ανάπτυξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου δεν θα αργούσε να έχει σαφή αντίκτυπο και στη ναυτιλία των τοπικών και περιφερειακών στόλων που δραστηριοποιούνταν αρχικά υποστηρικτικά προς την εμπορική ναυτιλία των μεγάλων ευρωπαϊκών χωρών. Ένας τέτοιος στόλος ήταν και αυτός των Επτανησίων. Αν και ήδη το πιο σημαντικό τμήμα του είχε διεθνοποιήσει τις δραστηριότητές του με την εγκατάσταση στη Μαύρη Θάλασσα, εντούτοις ένα εξίσου σημαντικό τμήμα του είχε αποκτήσει σημαίνοντα ρόλο στον εμπορικό ανταγωνισμό της ανατολικής Μεσογείου, χρησιμοποιώντας ωστόσο από δεκαετίες εφαρμοζόμενες πρακτικές. Η ορμή της καπιταλιστικής ανάπτυξης επέδρασε αποφασιστικά τελικά στον μετασχηματισμό των εμπορικών πρακτικών και της ναυτιλιακής επιχείρησης. Ταυτόχρονα επιτάχυνε τη διαφοροποίηση στο εσωτερικό της επανησιακής, και κεφαλληνιακής κοινωνίας, οδηγώντας στη σταδιακή διαμόρφωση μιας ισχυρή αστικής ομάδας με δικά της συμφέροντα και επιδιώξεις, όπως αυτή προέκυψε από την αργή διαδικασία συσσώρευσης πλούτου και κεφαλαίου που ήταν σε εξέλιξη από την αρχή ανάπτυξης της επανησιακής ναυτιλίας από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα.

Κατά τη γνώμη μας ήταν αυτή η ορμητική ανάπτυξη και αλλαγή της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, τα κύματα της οποίας έφθασαν στα Επτάνησα που συντέλεσαν στη σαφή αλλαγή της δεύτερης περιόδου (μετά το 1845 περίπου). Αυτή ήταν η καθοριστική αιτία, σε συνδυασμό με το πλαίσιο άσκησης της βρετανικής προστασίας (που επέτρεπε στους Επτανησίους να εμπορεύονται σαν Βρετανοί υπήκοοι, αλλά για δικό τους λογαριασμό), αλλά και της στενής συνεργασίας με τους συμπατριώτες τους στη Διασπορά που συνέβαλαν στο σχηματισμό μιας αστικής τάξης, στον μετασχηματισμό συνολικά της κεφαλληνιακής οικονομίας. Το εμπόριο και η ναυτιλία έπαιξαν εδώ τον ρόλο του προωθητή της καπιταλιστικής ανάπτυξης και δε θα μπορούσε να γίνει αλλιώς. Η ίδια η δομή των κοινωνιών αυτών δεν θα μπορούσε να υποστηρίξει την ανάπτυξη της βιομηχανίας. Αντίθετα ήταν ο έμπορος και πλοιοκτήτης που θα έπαιζε τον πρώτο ρόλο στον κοινωνικό μετασχηματισμό, όπως υπονοεί και ο Μαρξ στον τρίτο τόμο του Κεφαλαίου, με το σχήμα σύμφωνα με το οποίο ο έμπορος γίνεται καπιταλιστής και βιομήχανος.

Κλείνοντας η έρευνα οδηγεί σε ένα πολύ σύνθετο ζήτημα σχετικά με την μετέπειτα πορεία της καπιταλιστικής ανάπτυξης στα Επτάνησα, ζήτημα που περιπλέκεται με τους ορίζοντες και τις προσδοκίες της αστικής τάξης των Επτανήσων όσον αφορά το ζήτημα της Ένωσης με την Ελλάδα. Είναι ένα ερώτημα η απάντηση του οποίου ξεφεύγει από τα όρια της συγκεκριμένης έρευνας. Η εμπορική και ναυτιλιακή ανάπτυξη του νησιού μετά την ένωση με την Ελλάδα σημείωσε μια σαφή κάμψη. Πιο σωστά οι Κεφαλλήνες έμποροι και πλοιοκτήτες μετακινήθηκαν σαφώς ακόμα περισσότερο προς τη Μαύρη Θάλασσα και ιδίως τα λιμάνι του Δούναβη, την ίδια στιγμή που τα ίδια τα λιμάνια των Επτανήσων έχαναν τη δυναμική τους σε όφελος του Πειραιά και της Πάτρας. Η όποια πρώτο-βιομηχανική ανάπτυξη μάλλον υπονομεύτηκε από τη διαδικασία ενσωμάτωσης στις δομές του κεντρικού κράτους, του οποίου η βιομηχανική ανάπτυξη προσανατολίστηκε στις πόλεις – λιμάνια που γειτνιάζαν με την πρωτεύουσα του (Πειραιάς, Ερμούπολη δευτερευόντως). Ωστόσο το αίτημα για την Ένωση εξέφραζε πολύ βαθύτερες προσδοκίες και ελπίδες (ας μην ξεχνάμε ότι βρισκόμαστε στα μέσα του αιώνα των εθνικισμών), ενώ ήταν μάλλον σαφής η επιδίωξη ότι η απεξάρτηση από την ξένη κυριαρχία και η ενσωμάτωση στον εθνικό κορμό υποσχόταν περισσότερες ευκαιρίες για οικονομική ανάπτυξη αλλά και την ανάληψη πρωταγωνιστικού ρόλου

από την επτανησιακή αστική τάξη, την πιο σαφώς διαμορφωμένη αστική τάξη του ελλαδικού χώρου δεδομένου του περιβάλλοντος στο οποίο αναπτύχθηκε, στα πολιτικά πράγματα του νέου κράτους. Το γεγονός ότι πράγματι η οικονομική ισχύς της μεταφράστηκε σε πολιτική, στα πλαίσια του ελληνικού κράτους τις επόμενες δεκαετίες σε συνδυασμό με την ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας από το ναυτιλιακό – εμπορικό εισόδημα που προερχόταν από την επτανησιακή ναυτιλία, άσχετα αν αυτή είχε έδρα τις πόλεις του Δούναβη (επισημαίνοντας και το ρόλο των Επτανησίων στο μετασχηματισμό και της οικονομίας των παραδουνάβιων περιοχών), όπως επίσης και η πλευρά που έχει σχέση με την «κατασκευή» μιας κοινής κουλτούρας και ταυτότητα των αστών (πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα ο ευεργετισμός) είναι χαρακτηριστικά, που σε συνδυασμό με τους προβληματισμούς που επισημάνθηκαν προηγουμένως, δίνουν όλο τον καμβά του μεγάλου ζητήματος για την ιστορική πορεία και τους ορίζοντες της επτανησιακής αστικής τάξης. Το σίγουρο είναι ότι οι ρίζες για τον αστικό μετασχηματισμό των Επτανήσων και τη διαμόρφωση της αστικής τους τάξης ανάγονται σε αυτή την περίοδο, στις κρίσιμες πρώτες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα.

ΠΗΓΕΣ

Γ.Α.Κ. – Αρχεία Ν. Κεφαλληνίας, Νοταριακό Αρχείο Κεφαλληνίας, Συμβολαιογράφοι 16^{ου} – 19^{ου} αιώνα, Επαρχία Κραναίας, Λειβαθώς:

- Νοταριακό αρχείο Ροσόλυμου Μάρκου του Γαβριήλ
- Νοταριακό αρχείο Μαρίνου Μεταξά Καμηλάτου του Σταματέλου
- Νοταριακό αρχείο Γεράσιμου Ιγγλέση του Χριστοδούλου
- Νοταριακό αρχείο Νικολάου Καλλιγά του Άννινου
- Νοταριακό Αρχείο Νικολάου Μεταξά Μαντζουράτου του Νικολάου

Επαρχία Κραναίας, Αργοστόλι:

- Νοταριακό Αρχείο Γεράσιμου Μουσούρη του Ιωάννου
- Νοταριακό Αρχείο Αθανάσιου Σολομού του Γερασίμου

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική:

Ανδρεάδης, Ανδρέας, Μιχ., *Περί της οικονομικής διοικήσεως των Επτανησίων επί Βενετοκρατίας*, Τόμοι Α΄ και Β΄, Μέρος Γενικών και Ειδικόν, Τυπογραφείον «Εστία», Αθήναι, 1914

Ασδραχάς, Σπύρος, Τζαμτζής Αναστάσιος, Χαρλαύτη, Τζελίνα (επιμ.) *Ελλάδα της θάλασσας*, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα, 2004

Ασδραχάς, Σπύρος (επιμ.), *Ελληνική Οικονομική Ιστορία, ΙΕ΄ - ΙΘ΄ Αιώνας*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό ίδρυμα Ε.Τ.Β.Α, Αθήνα, 2003

Βλάμη, Δέσποινα, *Το φιορίνι, το σιτάρι και η οδός του Κήπου. Έλληνες έμποροι στο Λιβόρνο (1750-1868)*, Αθήνα: εκδ. Θεμέλιο, 2000

Βλασσόπουλος, Νίκος, Στ., *Η ναυτιλία των Ιονίων Νήσων (1700-1864), Το δυναμικό της ιονικής ναυτιλίας*, τόμοι Α΄ και Β΄, Ελληνική Ευρωεκδοτική, Αθήνα, 1995

Η ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900), Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 2001

Το ναυτικό του Μεσολογγίου τον 18^ο αιώνα, εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, Αθήνα, 2005

Ιόνιοι έμποροι και караβοκύρηδες στη Μεσόγειο (16^{ος} – 19^{ος} αιώνας), εκδ. FINATEC Α. Ε., 2003

Βλάχος, Γεράσιμος, *Επτάνησος Πολιτεία. Ο κανονισμός της ναυτιλίας (1803-1805)*, Αθήνα, 2005

Βλάχος, Γεώργιος, Γεωργαντόπουλος, Ελευθέριος, *Ναυτιλιακή Οικονομική*, εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, Αθήνα, 2003

Γεωργίου, Ηλίας, *Επισιτισμός Γαλλίας υπό ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, 1789-1815*

Γκόφας, Δημήτριος, *Μελέτες Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου των Συναλλαγών: Αρχαίου, Βυζαντινού, Μετα-βυζαντινού*, Αθήνα, Βιβλιοθήκη της εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρείας, 1993

Καλαφάτης, Θανάσης, Πρόντζας, Ευάγγελος, *Οικονομική Ιστορία του Ελληνικού κράτους*, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα, 2011

Καπετανάκης, Παναγιώτης, Σ., *Η ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία των Επτανήσων την εποχή της Βρετανικής Κατοχής και Προστασίας και η κεφαλληνιακή υπεροχή (1809/15-1864)*, Διδακτορική Διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα, 2010

Καραπιδάκης, Νίκος, *Ιόνια Νησιά. 1815-1864: Προστασία, το πρόσχημα της Αγγλοκρατίας*, στο Παναγιωτόπουλος, Βασίλης (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, τ. Δ', Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2003, σελ. 265-84

Καρδάσης, Βασίλης, *Σύρος. Σταυροδρόμι της ανατολικής Μεσογείου (1832-1857)*, Μ.Ι.Ε.Τ, Αθήνα, 2003

Έλληνες ομογενείς στη Νότια Ρωσία (1775-1861), Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1998

Καρδάσης, Βασίλης, *Από του ιστίου εις τον ατμό. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1838-1914*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1993

Κατσιαρδή – Hering, Όλγα, *Λησμονημένοι ορίζοντες Ελλήνων εμπόρων: το πανηγύρι στη Senigallia (18^{ος} – αρχές 19^{ου} αι.)*, βιβλιοπωλείο Διονυσίου Νότη Καραβία, Αθήνα, 1984

Η ελληνική διασπορά. Το εμπόριο ως γενικευμένη εθνική εξειδίκευση, στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία Νέου Ελληνισμού 1770-2000*, Τ.1, Ελληνικά Γράμματα, 2003

Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Το εμπόριο της Πελοποννήσου στο 18^ο αιώνα (1715-1792)*, Αθήνα, 1972

Συγκυρία και εμπόριο στην προεπαναστατική Πελοπόννησο 1793-1821, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα, 1980

Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835. Πρώτος τόμος: Όψεις της μεσογειακής ναυσιπλοΐας, Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τραπεζής της Ελλάδος, Αθήνα, 1985

Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835. Δεύτερος τόμος: Οι μηχανισμοί, Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τραπεζής της Ελλάδος, Αθήνα, 1986

Εμπορικές πρακτικές στο τέλος της πλουτοκρατίας, Μυκονιάτες έμποροι και πλοιοκτήτες, εκδ. Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, Αθήνα, 1993

Η οικονομία των Ελλήνων. Πενήντα κρίσιμα χρόνια 1770-1821, στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία Νέου Ελληνισμού 1770-2000*, Τ.1, Ελληνικά Γράμματα, 2003

Εισαγωγή στη Νεοελληνική Οικονομική Ιστορία (18^{ος} – 20^{ος} αιώνας), Βασίλης Κρεμμυδάς, εκδ. Τυπωθήτω, Αθήνα, 2007

Κωνσταντινίδης, Τρύφων, *Καράβια, καπετάνιοι και συντροφοναύται 1800-1830*, εκδ. Ιστορικής Υπηρεσίας Βασιλικού Ναυτικού, Αθήνα, 1954

Κωστής, Κώστας και Πετμεζάς, Σωκράτης (επιμ.), *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τον 19ο αιώνα*, εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2006

Λεονταρίτης, Γεώργιος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Ε.Μ.Ν.Ε. – Μνήμων, Αθήνα, 1996

Μανιατόπουλος, Μ.Ι., *Το εμπορικό δίκαιον της Ύδρας 1757-1821*, Αθήνα 1939

Μάξιμος, Σεραφείμ, *Η αυγή του ελληνικού καπιταλισμού*, εκδ. Στοχαστής, 2008

Μαρκοπούλου, Μαρία Ι., *Οι Κεφαλλήνες και Ιθακήσιοι στη Ναυτιλία του Δουνάβεως*, Αθήνα, 1967

Μηλιαράκης, Αντώνιος, *Γεωγραφία πολιτική νέα και αρχαία του νομού Κεφαλληνίας: Κεφαλληνία, Ιθάκη, Άτοκος, Αρκούδι, Κάλαμος, Καστός και Εχινάδε*» εκδ. Αφοί Πέρρη, Αθήνα, 1896

Μοσχονά, Παναγιώτα, *Πρόξενοι της Επτανήσου Πολιτείας, στο Επτάνησος Πολιτεία (1800-1807). Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος*, εκδ. Εταιρεία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών, Αργοστόλι, 2000, σελ. 439-53

Μοσχονά, Παναγιώτα, *Παναγής Α. Βαλλιάνος: Από τη Μυθοπλασία στην Ιστορία*, Έκδοση: Κληροδότημα Παναγή Α. Βαλλιάνου, 2008

Μοσχονάς, Νικόλαος, *Το Ιόνιο Κράτος και οι αγώνες των Επτανήσων*, στην Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Τ. ΙΓ', Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα, 1977, σελ. 203-17

Τα Ιόνια Νησιά την περίοδο 1797-1821, στην Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Τ. ΙΑ', σελ. 382-402

Μοσχόπουλος, Γεώργιος, *Ιστορία της Κεφαλονιάς*, Τ.2, εκδ. Κέφαλος, Αθήνα, σελ. 1988

Μοσχόπουλος, Γεώργιος, Ζαπάντη, Σταματούλα, *Υγειονομείο Κεφαλονιάς. Άδεια Ελευθεροκοινωνίας 1846-1864*, Τ. Α' και Β', Γ.Α.Κ. – Αρχαία Νομού Κεφαλληνίας, Αργοστόλι, 1997

Πιζάνιας, Πέτρος, *Οικονομική ιστορία της ελληνικής σταφίδας 1851-1912. Παραγωγή, διεθνής αγορά, διαμόρφωση τιμών, κρίση*, Εμπορική Τράπεζα της Ελλάδος – Μελέτες Νεοελληνικής Ιστορίας, Αθήνα, 1988

Πρακτικά Α' Συνεδρίου Επτανησιακού Πολιτισμού: Κοινωνία, Οικονομία και Πολιτισμός στα Επτάνησα (1386-1864), Θεσσαλονίκη 1982

Πρακτικά ΣΤ' Πανιονίου Συνεδρίου, Ζάκυνθος, (23-27 Σεπτεμβρίου 1997), Αθήνα, 2001

Πρακτικά Ζ' Πανιονίου Συνεδρίου, Λευκάδα, (26-30 Μαΐου 2002), Αθήνα 2004

Πρακτικά Η' Πανιονίου Συνεδρίου, Κύθηρα (21-25 Μαΐου 2006), εκδ. Εταιρείας Κυθηραικών Μελετών, Κύθηρα, 2009

Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας: Το Ιόνιο Κράτος, Κέντρο Μελετών Ιονίου, Αθήνα, 1997

Σβορώνος, Νίκος, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης τον 18ο αιώνα*, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα, 1996

Σιφναίου, Ευρυδίκη, *Έλληνες έμποροι στην Αζοφική. Η δυναμική και τα όρια της οικογενειακής επιχείρησης*, Ι.Ν.Ε. – Ε.Ι.Ε., εκδ. 2009

Σιφναίου, Ευρυδίκη – Χαρλαύτη, Τζελίνα (επιμ.), *Οι Έλληνες της Αζοφικής 18ος – αρχές 19ου αιώνα, Νέες προσεγγίσεις στην ιστορία των Ελλήνων της νότιας Ρωσίας*, εκδ. Ι.Ν.Ε.-Ε.Ι.Ε., Αθήνα, 2015

Τσιτσέλης, Ηλίας, *Κεφαλληνιακά Σύμμεικτα. Συμβολή εις την ιστορία και λαογραφίαν της νήσου της Κεφαλληνίας. Εκκλησιαστικά. Μονών Ιστορία. Χρονογραφία. Πολιτικά και Στατιστικά Σημειώματα*. Τ. Α΄, Αθήνα, 1904, Τ. Β΄, Αθήνα, 1960, Τ. Γ΄, Αθήνα, 2003

Φραγκιάδης, Αλέξης, *Ελληνική Οικονομία, 19^{ος} – 20^{ος} αιώνας*, εκδ. Νεφέλη, 2007

Φωκάς, Σπυρίδων, Γ., *Οι Έλληνες εις την ποταμοπλοίαν του κάτω Δουνάβεως*, Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αίμου, Θεσσαλονίκη, 1975

Χαρλαύτη, Τζελίνα, Παπακωνσταντίνου Κατερίνα (επιμ.), *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, εκδ. Κεδρος, Αθήνα, 2013

Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19^{ος}-20^{ος} αιώνας*, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 2001

Ιστιοφόρος Ναυτιλία. Η περίοδος της μεγάλης ακμής. 1833-1871, στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία Νέου Ελληνισμού 1770-2000*, Τ.4, Ελληνικά Γράμματα, 2003

Εμπορική Ναυτιλία. Η μετάβαση από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια, στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία Νέου Ελληνισμού 1770-2000*, Τ.5, Ελληνικά Γράμματα, 2003

Χαρλαύτη, Τζελίνα (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία*, εκδ. Στάχυ, 2001

Χατζιωάννου, Μαρία – Χριστίνα, *Οικογενειακή στρατηγική και Εμπορικός Συναγωνισμός. Ο οίκος Γερούση τον 19ο αιώνα*, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα, 2003

Ψυρούκης, Νίκος, *Το νεοελληνικό παροικιακό φαινόμενο*, Αθήνα, 1974

Άρθρα:

Βλάχος, Γεράσιμος, Μ., «*Ναυτιλία της Επτανήσου Πολιτείας (1800-1807)*», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, τ. 10, 2005, σελ. 497-500

Βλάσση, Δέσποινα, «*Μια μετανάστευση Κεφαλλήνων στην Κριμαία (1794) και η αντίδραση της Βενετίας*», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, τ. 6, 1994, σελ. 189-236

Κατσιαρδή-Hering, Όλγα, «*Η αυστριακή πολιτική και η ελληνική ναυσιπλοΐα (1750-1800)*», *Παρουσία*, τ. Ε΄, 1987, σελ. 445-537

Κρεμμυδάς, Βασίλης, «Ειδήσεις για την οικονομία και την κοινωνία των Επτανήσων στα χρόνια 1796-1820», *Κεφαλληνιακά Χρονικά*, τ.3, 1979, σελ. 28-44

«Κόστος παραγωγής και απόδοση: επενδύσεις στα καράβια κατά το α' μισό του 19^{ου} αιώνα», *Μνήμων*, τ. 20 (1998), σελ. 9-27

«Προεπαναστατικές πραγματικότητες. Η οικονομική κρίση και η πορεία προς το Εικοσιένα», *Μνήμων*, τ. 24, 2002, σελ. 71-84

Μανδηλαρά, Άννα, «Ελληνική Διασπορά και Ιστοριογραφική Διασπορά», *Μνήμων*, τ. 22, 2000, σελ. 239-46

Παγκράτης, Γεράσιμος, «Οργάνωση και διαχείριση της ναυτιλιακής επιχείρησης στην Κέρκυρα στο πρώτο ήμισυ του 16^{ου} αιώνα», *Μνήμων*, τ. 30 (2009), σελ. 9-36

Σιφναίου, Ευρυδίκη, «Οι αλλαγές στο ρώσικο σιτεμπόριο και η προσαρμοστικότητα των ελληνικών οίκων», *Τα Ιστορικά*, τ. 21, 1994, σελ. 53-96

Χαρλαύτη, Τζελίνα, «Εμπόριο και ναυτιλία τον 19ο αιώνα, Το επιχειρηματικό δίκτυο των Ελλήνων της Διασποράς. Η «χιώτικη» φάση (1830-1860)», *Μνήμων*, Τ.13, Αθήνα, 1993, σελ. 69-127

Ξενόγλωσση

Baghdiantz McCabe, Ian, Harlaftis, Gelina, Pepelasis Minoglou, Ioanna, *Diaspora Entrepreneurial Networks, Four Centuries of History*, ed. 2005

Chapman, Stanley, *Merchant Enterprise in Britain: From the Industrial Revolution to World War*, Cambridge University Press, 1992

Eldem, Edhem, Petmezas, Socrates (επιμ.), *The economic development of southeastern Europe in the 19th century*, εκδ. Ιστορικού Αρχείου Alpha Bank, Αθήνα, 2011

Engels, Friedrich, *Κείμενα για την οικονομία και την πολιτική*, εκδ. Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 2010

Fusaro Maria, Heywood, Colin and Salah Omri, Mohamed (επιμ.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean: Braudel's Maritime Legacy*, ed. I.B. Tauris, 2010

Gekas, Sakis, *Class formation in the Ionian islands during the period of british rule, 1814-1864*

Greene, Moly, *Καθολικοί Πειρατές και Έλληνες έμποροι, μια ναυτική ιστορία της Μεσογείου, εκδόσεις του 21^{ου}*, Αθήνα, 2015

Harlaftis, Gelina, Chatziioannou, Maria Christina, *Following the nereids, Sea routes and maritime business, 16th-20th centuries*, Kerkyra Publications

Harlaftis, Gelina, Karapidakis, Nikos, Sbonias Kostas, Vaipoulos Vaios (eds.), *The New Ways of History: Developments in Historiography*, ed. I. B. Tavis, 2010

Harlaftis, Gelina and Radu G. Păun (επιμ.), *Greeks in 19th Century Romania*, εκδ. Ιστορικών Αρχείων Alpha Bank, Αθήνα, 2013

Helrihy, Patricia., *Odessa. A history 1794-1914*, Cambridge University Press, 1991

Hobsbawm, Eric, *Η εποχή του κεφαλαίου, 1848-1871*, Μ.Ι.Ε.Τ, Αθήνα 1994

Holland, Robert – Markides, Diana, *The British and the Hellenes: Strugles for Mastery in the Eastern Mediterranean 1850-1960*, Oxford University Press, Οξφόρδη – Νέα Υόρκη 2006.

Marx, Carl, *Το Κεφάλαιο*, Τόμοι 1, 2, εκδ. Σύγχρονη Εποχή, 1976. Τόμος 3, εκδ. Σύγχρονη Εποχή, 1979

Mazower, Mark (επιμ.), *Networks of Power in Modern Greece: Essays in Honor of John Campell*, Hurst & Company, Λονδίνο 2008

Pamuk, Sevkett, Williamson, Jeffrey, (ed.), *The Mediterranean response to globalization before 1950*, ed. Routledge, 2000

Papacostea – Danielopolu, Cornelia, *Οι ελληνικές κοινότητες στη Ρουμανία τον 19ο αιώνα*, μεταφρ. Νικόλαος Διαμαντόπουλος, Ι.Ν.Ε – Ε.Ι.Ε, Αθήνα, 2010

Schulte Beerbuhl Margrit, Jorg Vogelee (eds.), *Spinning the commercial web, International Trade, Merchants and commercial cities*, ed. Peter Lang Pub Inc, 2004

Stoianovich, Trojan, *Ο κατακτητής ορθόδοξος βαλκάνιος έμπορος*, στο Ασδραχάς, Σπύρος (επιμ.), *Η οικονομική ζωή των βαλκανικών χωρών*, εκδόσεις Μέλισσα, Αθήνα, 1979, σελ. 287-345

Tziovas, Dimitris, *Greek diaspora and migration since 1700*, ed. Routledge, 2009

Vacalopoulos, Apostolos E., Svolopoulos, Constantinos D., Király, Béla K. (επιμ.), *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the mid-Eighteenth Century to 1914*, Institute for Balkan Studies, Thessaloniki 1988

Vryonis, Speros, Jr. (επιμ.), *The Greeks and the Sea*, Aristide D. Caratzas – Publisher, Νιου Ροσέλ (New Rochelle) – Νέα Υόρκη 1993

Zakharov, Victor N., Harlaftis Gelina, Katsiardi-Hering, Olga (eds.), *Merchant colonies in the early modern period*, Pickering & Chatto, London, 2012

Άρθρα:

Fairlie, Susan, «*The Corn Laws and British Wheat Production, 1829-1876*», *Economic History Review*, Volume 22, Issue 1, April 1969, p. 88–110

Galani, Katerina, «*The Napoleonic Wars and the disruption of Mediterranean shipping and trade: British, greek and American merchants in Livorno*», *The Historical Review/La Revue Historique*, Τόμος VII, 2010, σελ. 179-198

Harlaftis, Gelina, «*From Diaspora Traders to Shipping Tycoons: The Vagliano Bros*», *Business History Review*, Τεύχος 81, 2007, σ. 237-268.

Papakonstantinou, Katerina, «*The Port of Messolonghi: Spatial Allocation and Maritime Expansion in the Eighteenth Century*», *The Historical Review/La Revue Historique*, Τόμος VII, 2010, σ. 277-97.

Sifneos, Evrydiki, «*Greek Family Firms in the Azov Sea Region, 1850–1917*», *Business History Review*, Volume 87, Issue 2, 2013, σελ. 279-308

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Είδη Συμβολαίων (Νοτάριοι Λειβαθούς)

	Επιτροπικές	Αγοραπωλησίες	Συντροφίες Θαλάσσιου Εμπορίου	Ναυτοδάνεια
Μάρκος Ροσόλιμος	11	6		1
Γεράσιμος Ιγγλέσης	3		5	
Μαρίνος Μεταξάς Καμηλάτος	3	2	1	
Νικόλαος Καλλιγιάς			3	8
Νικόλαος Μεταξάς Μαντζουράτος	2	1		

Είδη Συμβολαίων (Νοτάριοι Αργοστολίου)

	Επιτροπικές	Αγοραπωλησίες	Συντροφίες Θαλάσσιου Εμπορίου	Ναυλοσύμφωνα	Πιστοποιητικά Καλοήθειας	Ναυτοδάνεια	Γνωμοδοτήσεις
Γεράσιμος Μουσουρής	2	4	1		2		
Αθανάσιος Σολομός	53	50	1 (+ 3 συμφωνίες συντροφιών για άλλη οικονομική δραστηριότητα)	12	4	52	20